

JAN HENRIK NILSSON

Hotellens och krogarnas framväxt

Ett kulturgeografiskt perspektiv



Hotellens och krogarnas framväxt

Ett kulturgeografiskt perspektiv

JAN HENRIK NILSSON

2016

© Jan Henrik Nilsson och Örebro universitet, 2016

Titel: Hotellens och krogarnas framväxt

Utgivare: Örebro universitet

www.publications.se

Grafisk formgivning och produktion: Heinz Merten

Tryck: Repro, Örebro universitet

ISSN: 1652-2656

ISBN: 978-91-87789-04-5

Förord

Den här boken har skrivits därför att jag i min undervisning känt ett stort behov av att sammanfatta hotellens och restaurangernas strukturella utveckling och koppla till den generella samhällsutvecklingen; att koppla branschens framväxt med dagens förhållanden. Det finns en hel del litteratur om turismens generella utveckling, däremot saknas ofta kopplingar till bredare geografiska och ekonomiska utvecklingsperspektiv. Det finns alltså en väsentlig lucka i litteraturen, det har inte skrivits mycket på svenska om den ekonomiskt mest väsentliga delen av besöksnäringen: hotell- och restaurangbranschen. När jag började undervisa om turismsektorns fanns det två kompendier om hotell- och restaurangutveckling, skrivna av docent Kent Persson i Göteborg. Dessa fick kompletteras med föreläsningar.

Så småningom skrev jag och min kollega Lena Eskilsson ett något längre kompendium där perspektiven vidgades och branschen kopplades samman med ett bredare turismgeografiskt perspektiv. Detta kompendium har under en rad år använts på institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet och på senare år även på hotell- och restauranghögskolan i Grythyttan, Örebro universitet. Det är inte minst kollegerna där, i synnerhet Helene Gustafsson och Inger Jonsson, som uppmuntrat mig att gå vidare med bokprojektet. Mina kolleger Christer Eldh, Lena Eskilsson, Carina Sjöholm, Ola Thufvesson och Malin Zillinger har läst texten och kommit med mycket värdefulla synpunkter, tips och påpekanden. Hotelldirektör John Monhardt har också läst mitt manus och mycket generöst delat med sig av sin stora branschkunskap. Jag skulle även vilja tacka Hervé Corvellec, Jörgen Eksell och Mia Larson för synpunkter på tidigare versioner av texten. En rad studenter har under åren kommit med påpekanden och synpunkter på tidigare kompendier. De tackas härmed kollektivt.

Boken tillägnas minnet av min bror, tobakshandlaren Kalle Nilsson.

Lund nyårsdagen 2016

Jan Henrik Nilsson

Innehållsförteckning

Inledning.....	7
1. Äldre och tidigmodern tid	10
Antiken	10
Medeltiden i Västeuropa	13
Hospicier och Gasthäuser	15
Den tidigmoderna tiden	18
The English inn – ett exempel på värdshusutveckling.....	20
Det nordiska gästgiveriväsendet	23
Tidiga svenska näringsställen	27
2. Den industriella revolutionen	30
Ångfartyg	30
Järnvägar	34
Restaurang- och sovvagnar	36
Palaces for the people.....	37
Europeiska Grand Hotels	38
Innovationsspridning	40
I kök och matsal.....	42
Sverige: järnvägar, städer och hotell	45
Den svenska restaurangbranschen 1850–1914	49
Två vita och en brun.....	52
Begynnande modernitet	55
3. Den mogna industrialismen	56
Bilar och vägtrafik	56
Flygets första årtionden.....	58
Flygets guldålder	60
Internationell hotellutveckling	64
Den svenska hotellutvecklingen, nya typer av stadshotell	68
Motellen	71
Restaurangbranschen under 1900-talet.....	74
Gatuköken i folkhemmet.....	77

4. Fritidsresande och hotellutveckling	79
Kontinentala bildningsresor	79
Surbrunnar och kurorter	80
Tuberkulos och alpturism.....	83
Vintersport	85
Nordisk fjällturism	88
Nordliga skärgårdar och kuster	92
Rivieran	95
Den första massturismen.....	97
Guideböcker och hotellklassificering	100
Cykeln och campingens genombrott.....	101
Charterresor	103
Nutida utvecklingstendenser.....	107
 5. Det globala servicesamhället.....	 109
Globalisering och global stadsutveckling.....	109
Dagens hotell- och restauranglokalisering	112
Svensk branschutveckling	116
Standardisering och produktdifferentiering	120
Hotellprodukten, olika verksamhetsområden	122
Kedjebildningar.....	125
Företagskedjor	126
Konsortier	127
Helt fristående hotell	129
Svensk hotellklassificering.....	129
Bokningssystem och sociala medier	130
Avslutning	131
 Referenser	 134

Inledning

Turism handlar om människors fysiska förflyttning och om mobilitet i vidare mening, såsom flöden av pengar, bokningar, samtal, idéer och kulturella företeelser. Det rör sig om aktiviteter av olika storlek och på olika geografiska nivåer, alltifrån omstrukturering av internationella hotellkedjor till spridning av surdegskaféer. Den grundläggande definitionen av turism utgår från att det är något som försiggår utanför människors dagliga omgivning. Enligt världsturismorganisationen, UNWTO, är en turist någon som befinner sig utanför hemorten mer än 24 timmar. Turismen består alltså av en rad olika aktiviteter och fenomen som brukar sammanfattas under rubrikerna resa, göra, äta och sova. På senare tid har man även lagt till shoppa för att visa på turismens betydelse för detaljhandeln. Ur ett ekonomiskt perspektiv kan man även tala om turismen som förflyttad konsumtion. Forskningen om turism har allt detta som sitt forskningsfält. Fältet studeras och analyseras av forskare från en rad vetenskapliga discipliner, t.ex. geografer, företagsekonomer, sociologer och etnologer. För att förstå den komplexa helheten måste den studeras i olika perspektiv. Inom turismen som verksamhetsområde har hotellen och restaurangerna en särställning, tillsammans med transportmedlen utgör de turismens materiella infrastruktur. De står också för den största delen av turismens intäkter och arbetstillfällen. Om man vill förstå turismens utveckling och dess position i dagens samhällsutveckling är det därför helt nödvändigt att börja med hotellen och restaurangerna.

Turismens historia är till mycket stor del historien om hotellens och restaurangernas framväxt. De är verksamheter som har mycket gamla anor. Båda verksamheterna erbjuder tjänster som i någon mening ersätter det egna hemmet, man sover och äter ju vanligen inom hemmets fyra väggar. Även om invånarna på den egna orten kan vara viktiga gäster så ligger det i sakens natur att hotell och restauranger har som sin främsta uppgift att betjäna resande. Äldre tiders traditionella gästfrihet utvecklades till verksamheter inriktade på kommersiellt värdskap, det vi idag kallar för hotell- och restaurangbranschen. De olika verksamheterna i branschen har alltid varit nära länkade till varandra. Gästgiverier, värdshus och hotell erbjuder både mat och övernattningsmöjligheter. Under de senaste århundraden har branschens funktioner förändrats i takt med affärslivets utveckling, från att erbjuda enkelt logi åt resande till att skapa möjligheter för olika typer av arbetsuppgifter, möten och upplevelser. Hotellen och restaurangerna är därför centrala arenor för ekonomiskt utbyte; de är platser där världar möts. De är också en nödvändig del av den moderna världens infrastruktur, ett medel för andra kulturella, politiska och kommersiella verksamheter. Eftersom hotell- och restaurangbranschen fyller så centrala funktioner i samhällets så måste branschens utveckling, historiskt och i nutid, beskrivas på ett strukturellt sätt. Det går inte att förstå branschens utveckling om man inte förstår samhällsutvecklingen i stort. Det är av denna anledning som föreliggande bok har skrivits.

Bokens upplägg är i huvudsak kronologiskt. I den här boken markeras tre viktigaste skiften i den teknologiska utvecklingen som samtidigt tidsmässigt ligger nära välkända historiska epokskiften. Kronologin följer därmed de mest allmänt förekommande uppläggen inom den historievetenskapliga litteraturen. Det första kapitlet behandlar tiden fram till den industriella revolutionen, dvs. fram till slutet av 1700-talet då en rad viktiga teknologiska förändringar, symboliserade av ångmaskinen, börjar slå igenom. Detta skifte ligger tidsmässigt nära den franska revolutionen som inleds 1789 och markerar början till ”det långa 1800-talet”. Det andra kapitlet behandlar därför perioden 1789–1914. Åren kring första världskriget utgör också ett viktigt skifte i den teknologiska utvecklingen, framför allt markerat av massproduktionens och bilismens utveckling. Ungefär samtidigt utvecklas det moderna samhället i Västeuropa och Nordamerika, i västvärlden börjar den parlamentariska demokratin slå igenom. Kapitel 3 behandlar perioden 1914–1989, från första världskrigets inledning till Berlinmurens fall. Perioden från den industriella revolutionens början är också den industriella kapitalismens epok, då produktion, handel, konsumtion och transportutveckling når nivåer som tidigare varit helt otänkbara. Därmed kommer också affärsresandet som drivkraft för hotellutveckling direkt och indirekt i fokus för framställningen. Påföljande kapitel bryter den kronologiska framställningen. Under 1800- och 1900-talet utvecklades fritidsresandet till en väsentlig del av den västerländska kulturen med stor betydelse för hotell- och restaurangbranschen. Sambandet mellan fritidsresande och utvecklingen av hotell och andra logiverksamheter är temat för kapitel 4. Fritidsresandets betydelse bör på så sätt framstå tydligare när dess historia berättas i ett sammanhang. Det senaste historiska epokskiftet som markerar inledningen till kapitel 5 är betydligt svårare att identifiera eftersom det ligger relativt nära i tiden. De flesta bedömare är emellertid eniga om att det sker en rad viktiga förändringar i slutet av 1900-talet, från 1970-talet till 1990-talet. Det handlar framför allt om globala genombrottet för dator- och informationsteknik. Detta skifte sammanfaller i tiden med Sovjetkommunismens sammanbrott och slutet på det kalla kriget 1989–91.

Figur 1 sammanfattar med några korta nyckelord utvecklingen inom ett par centrala områden, som på olika sätt format förutsättningarna för hotell- och restaurangutveckling. Några har haft direkt inverkan på branschen, utan järnvägarna hade t.ex. inte den moderna hotellbranschen kunnat växa fram. Andra begrepp har mer indirekt påverkan på vår förståelse av branschen men visar på dess beroende av den generella samhällsutvecklingen.

	Kap. 1 Äldre och tidig- modern tid Före 1789	Kap. 2 Den industriella revolutionen 1789–1914	Kap. 3 Den mogna industrialismen 1914–1989	Kap. 5 Det globala service- samhället
Produktion	Hantverk Manufaktur	Ångmaskiner Fabrikssystem Mekanisering	Fordism Massproduktion	Datorer Flexibilitet Globalisering
Transporter, kommunikationer	Sjöfart Hästtransporter Postväsende	Ångfartyg Järnvägar Telegraf	Bilism Flygtrafik Radio/TV	Satelliter Internet, ICT
Ekonomi	Bankväsende	Aktiebolag Kapitalism	Statligt reglerad marknadsekonomi	Finanskapital; gräns- lösa penningflöden
Social och poli- tisk utveckling	Privilegie- samhälle	Klassamhälle	Demokratisering Välfärdsstater	Neoliberalism
Kap. 4 Fritidsresande och hotellutveckling	Bildningsresor Kurorter Gästgiverier	Paketresor Grand hotels Järnvägshotell	Semester Charter Moderna hotell	Global mobilitet Flexibel massturism

Figur 1. Grundläggande drag i samhällets teknologiska och ekonomiska utveckling.

Med tanke på hotell- och restaurangbranschens betydelse är det lite märkligt att den så sällan studerats utifrån breda samhällsvetenskapliga perspektiv. Som framgått av den här inledningen så är avsikten med denna bok att belysa hotell- och restaurangbranschens framväxt och utveckling ur ett strukturellt perspektiv, där branschens utveckling skall förstås som en del av ett större sammanhang. En bok av detta begränsade format kan inte vara annat än en introduktion till ämnet. Den är tänkt att ge läsaren en överblick över de mest väsentliga perspektiven på hotell- och restaurangbranschens utveckling. För att möjliggöra för läsaren att fördjupa sig har boken försetts med notapparat och referenslista. Det skall också tilläggas att boken inte är tänkt att vara en genomgång av alla enskildheter i branschens utvecklingshistoria. Enskilda företag och verksamheter tas främst fram som exempel på generella fenomen eller för att illustrera intressanta samband.

1. Äldre och tidigmodern tid

Detta kapitel täcker en avsevärd tidsrymd. Det var en period då utvecklingen inom det kommersiella värdskapet gick relativt långsamt, termerna hotell och restaurang användes för övrigt inte förrän under senare halvan av 1700-talet. Samtidigt är det under äldre tider som förutsättningarna för dagens samhälle växer fram. Den västerländska kulturen grundläggs i någon mening under antiken; vår vetenskap, litteratur och politiska tänkande föds i Grekland och Rom. I det medeltida och tidigmoderna Västeuropa läggs grunden för modern produktion och kommersiellt utbyte. Den ekonomiska infrastrukturen byggs ut med post- och bankväsende. Det som bland annat skiljer ut de tidigare epokerna från tiden efter sekelskiftet 1800 är emellertid att alla transporter skedde med hjälp av naturlig energi, folk gick till fots, red, åkte hästskjuts, rodde eller seglade. Transporterna blev då förhållandevis långsamma och det var normalt sett få människor som gjorde resor utanför sin hembygd. Krogar och värdshus tog därför emot ganska små mängder besökande, även om antalen ökade mot periodens slut.

Antiken

Den äldsta allmänt kända referensen till kommersiellt värdskap påminns vi om till jul, när många av oss plockar fram en krubba att pynta med. Evangelisten Lukas talar om hur Josef och Maria reste upp till Betlehem för att skattskrivast. Där födde Maria en son ”och lade honom i en krubba, eftersom det inte fanns plats för dem inne i *härbarget*”.¹ Yrkesmässig inkvartering av resande har dock en betydligt längre historia. Det finns arkeologiska fynd som berättar om föregångare till våra tiders hotell och restauranger från Mesopotamien och det minoiska Kreta, alltså från perioden 3000–1500 före vår tideräkningens början. Redan tidigt fanns lagtexter som reglerade dessa verksamheter. I det gamla Babylon kunde t.ex. en krögare som spädde ut vin med vatten dömas till döden genom dränkning – kanske det första brutala exemplet på kvalitetssäkring inom servicesektorn. Inkvarteringen tjänade de människor som var på resande fot, såsom köpmän och pilgrimer. Att besöka heliga platser och ta del i religiösa ceremonier har varit en viktig orsak till resande under mycket lång tid. Människor har ofta företagit långa resor av religiösa skäl. Pilgrimsresande är känt i stora delar av världen och förekommer i flera olika religiösa traditioner. Ett känt exempel är de antika olympiska spelen som vart fjärde år firades till gudarnas ära i Olympia. Ett sådant evenemang lockade besökare från hela den grekisktalande världen vilket krävde storskaliga inkvarteringsarrangemang. Vi vet också från antikens Grekland att templen ofta hade möjligheter att ge besökarna tak över huvudet. Vid utgrävningar har man på flera platser funnit rester av stora härbärgen, *pandakeion*. De kunde rymma upp till 150 gästrum och var byggda i fyrkant kring en öppen innergård.² Sättet att bygga skyddande härbärgen som

¹ Bibeln, Lukas 2: 7, egen kursivering.

² Hartman, 1983: 9-11.

är öppna inåt men sluter sig utåt är spritt i stora delar av Asien och Medelhavsområdet.

Trots religionens stora betydelse så var handeln den viktigaste drivkraften för framväxten av härbärgen och värdshus. Detta blir särskilt påtagligt i det antika Grekland som var del av en utpräglad handelskultur. Den grekisktalande världen var uppbyggd som ett nätverk av relativt små självstyrande stadsstater runt Egeiska havet som i sin tur kunde ha kolonier eller handelsstationer runt hela Medelhavet och Svarta havet. Handeln var relativt storskalig och välorganiserad, den sysselsatte tusentals människor på skepp, i hamnar och i handelsföretag. Köpmännen och sjöfolket behövde inkvarteras och utspisas när de besökte främmande hamnar. Den grekiske författaren och ekonomen Xenofonos visade redan på 300-talet f. Kr. på härbärgenas och krogarnas betydelse för Athens besökare och därmed för dess handel och välstånd.³ Man kan alltså beskriva härbärgena som en viktig del av den infrastruktur som behövdes för att handeln skulle fungera; lika väl som det krävdes timmermän för att underhålla skeppen så krävdes det värdshusvärdar och krogare för att besättningarna skulle kunna återhämta sig.

När Romarriket växte fram som den ledande makten i Medelhavsområdet, och senare i Västeuropa under århundradena kring Kristi födelse, innebar det början på en period med fredliga förhållanden, relativt välstånd och ökad handel. Huvudstaden Rom skulle försörjas, vilket krävde väldiga transporter av livsmedel från de olika provinserna. Till skillnad mot det antika Greklands nätverk av småstater var Romarriket ett mycket välorganiserat centralstyrt imperium. Lagstiftningen, statsskicket och det administrativa systemet höll mycket hög nivå och var en viktig förutsättning för att riket skulle fungera som en integrerad enhet. Det romerska sättet att styra kopierades senare av en mängd stater, långt in i modern tid. Det politiska systemet, staten, var även en viktig förutsättning för handelns och samfärdselns utveckling. Inte minst var *Pax Romana*, den romerska freden, en väsentlig drivkraft för handelns expansion.

Det krävdes väl fungerande kommunikationer för att hålla samman detta väldiga rike som sträckte sig från Nordengland till arabiska öknen. Romarna byggde vägar och broar i rikets alla delar för att trupper, förnödenheter, administratörer, kurirer och vanliga resenärer skulle kunna ta sig fram så smidigt som möjligt. Vägarna och broarna var ytterst välbyggda stenkonstruktioner; vissa används fortfarande. Standarden på de romerska vägarna överträffades inte förrän på 1800-talet. Det är förresten intressant att notera att den normala spårvidden på våra järnvägar håller samma mått som axellängden på de romerska fordonen, vilka byggdes för att passa det standardiserade romerska vägnätet. Det finns alltså en stark kontinuitet som visar att det gamla Rom fortfarande har stor betydelse för den västerländska kulturen.

3 O’Gorman, 2010: 67-69.

Längs de romerska vägarna växte det fram värdshus, där de resande kunde få mat och husrum. De kom att ligga ganska tätt eftersom de flesta transporter gick mycket långsamt. Även i städerna växte det fram värdshus och tavernor, lokaler där man kunde äta och dricka. Till skillnad från tidigare epoker vet vi ganska mycket om de romerska gästnäringsarna. Mycket kommer från skriftliga källor, men det finns ytterligare en källa som är helt unik. Staden Pompeji, nära nuvarande Neapel, begravdes av aska i ett vulkanutbrott den 14 augusti år 79 e. kr. Askan har bevarat en i det närmaste intakt stad för eftervärlden. Stadens tavernor, härbärgen, bad och bordeller är bevarade med väggmålningar, texter på väggarna och klotter. Det fanns flera härbärgen i staden och en mängd tavernor, enklare krogar. Tavernorna fanns särskilt i utkanterna och vid de offentliga baden, i de förnäma kvarteren saknas de däremot helt.⁴

Vi kan sluta oss till att offentliga näringsställen redan under antiken var långt från socialt neutrala. Det fanns ett socialt stigma kring vissa verksamheter och vissa yrkesgrupper. Särskilt i städerna hade offentliga näringsställen mycket dåligt rykte, överklassen intog sina måltider i hemmen och var emellanåt t.o.m. förbjudna att bevista tavernorna. Krögarna räknades i samma kategori som tjuvar, kopplare, hasardspelare och annat löst folk. Värdshusvärdarna längs landsvägarna förefaller ha tillhört en något bättre ansedd kategori, de behövde kunna ta hand om alla kategorier av besökare.⁵ En trolig anledning till krögarnas dåliga rykte var den nära kopplingen till prostitution. Det ansågs självklart att tjänsteflickorna skulle stå till gästernas förfogande. Sådana tjänster sattes upp på notan. Den geografiska lokaliseringen av tavernor i städernas utkanter visar att de skulle hållas på avstånd från "fint" folk. Hänsyn till moral och säkerhet spelade också in. Samtidigt var värdshus och tavernor nödvändigheter i ett samhälle som var beroende av resande och varutransporter.

Baden var en väsentlig del av den romerska kulturen och det finns en intressant kontinuitet från de romerska baden till våra tiders badturism. I de romerska städerna fanns offentliga bad, termer. Orter med varma källor eller med tillgång till särskilt hälsosamt mineralhaltigt vatten blev viktiga besöksmål. Man räknar med att det fanns ett åttiototal romerska badorter som var lokaliserade i områden med varma källor, t.ex. Bath i England och Baden-Baden i Tyskland.⁶ Ortnamnen påminner om platsernas tillkomst. I Medelhavsområdet togs det romerska bruket så småningom över av araber och turkar, s.k. haman är fortfarande vanliga. I det kristna Europa förefaller hygienens gått tillbaka, särskilt illa var det under den tidiga medeltiden, då kyrkan såg med skepsis på alla former av nakenhet. Den nakna kroppen sågs som en källa till synd. Inte ens i sin ensamhet borde man vara naken eftersom det kunde locka till orena handlingar. Under högmedeltiden blev det på nytt vanligt med badstugor i städerna

4 Hartman, 1983: 11-23; Ingemark et al. 2000: 99-103.

5 Hartman, 1983: 11-23.

6 Bergmark, 1959: 35.

och den hygieniska standarden var relativt god.⁷ Svenska språket påminner om den tidens sed att bada åtminstone en gång i veckan, på lö(ga)rdagen gjorde man sig fin inför helgen (att löga sig betyder att bada). Bad och hälsobrunnar fick en renässans i Tyskland under 1300-talet då ett antal bad med romerska traditioner, t.ex. Wiesbaden, återöppnades. Den mest kända kurorten låg dock i Böhmen, nuvarande Tjeckien, nämligen Karlsbad som fick sitt namn efter den dåvarande kejsaren Karl IV.⁸ Hälsobrunnar kom på modet i Frankrike under 1600-talet med Vichy som den mest kända. Man kan också nämna orten Spa i nuvarande Belgien som fått ge namn åt hela branschen. Den nya spatrenden har alltså mycket gamla rötter.

Medeltiden i Västeuropa

Den romerska civilisationen fortlevde i femhundra år, en historiskt sett mycket lång tid. När det Västromerska riket gick under genom krig, inre sönderfall och invasioner från mitten av 300-talet och framåt rasade de romerska kommunikationssystemen samman. Vägarna tömdes på resande, handeln minskade kraftigt, städerna försvann eller minskade kraftigt i betydelse och ekonomierna inriktades alltmer på självhushåll. Den romerska kulturen gick tillbaka, böcker och skrivkonst överlevde främst i klostren. När araberna erövrade Mellanöstern och Nordafrika under 600-talet ströps dessutom stora delar av handeln runt Medelhavet. Feodala storgods växte så småningom fram i Västeuropa, det blev ett samhälle där rörligheten var avsevärt mindre än ett par århundraden tidigare. Paradoxalt nog förefaller det som om den epok som kallas folkvandrings-tiden, ca 400–700 e. kr. hade rätt begränsat resande. I vart fall gav den så vitt känt inte grund till någon mer omfattande gästnärning.

Det tog flera århundraden att stabilisera den politiska situationen i Västeuropa. Karl den stores tid, runt år 800, brukar räknas som något av en vattendelare. Det karolingiska riket var den första betydande statsbildningen i Västeuropa sedan Västroms fall fyra århundraden tidigare. De medeltida staterna hade ett behov av att kunna upprätthålla kommunikationer mellan sina olika provinser. Makthavare, ämbetsmän och krigare behövde säkra transportvägar. Från denna tid finns de första beläggen för ett organiserat gästgiveriväsende i Väst-europa. Det hävdas att ett stort antal *Postgasthöfe* (postvärdshus) grundades redan under Karl den stores tid.⁹ Post är för övrigt fortfarande vanligt i namn på hotell och värdshus i Tyskland och alpländerna. Den relativa politiska stabiliteten bidrog också till att handel och resande så sakta ökade i omfattning.

Kring millennieskiftet 1000 e. kr. hade den ekonomiska utvecklingen på allvar börjat komma igång. Fjärrhandeln ökade i omfattning sedan kristenheten säkrat förbindelserna i Medelhavet, efter den arabiska erövringen av Nordafrika och delar av den Iberiska halvön. I Västeuropa var handeln till en början mest

7 Bergmark, 1959.

8 Hartman, 1983: 35.

9 Hartman, 1983: 32-33.

koncentrerad till stora periodiskt återkommande marknader på landsbygden, de i Champagne är de mest kända. I Medelhavsområdet hade däremot städerna dominerat handeln sedan antiken. I takt med att köpmännen blev bofasta avtog marknaderna i betydelse.¹⁰ Man talar om att en första logistisk revolution inträffade i Europa under 1100- och 1200-talet. Med detta avses en genomgripande förändring av hur de logistiska systemen fungerade. Logistik brukar definieras som styrning av olika typer av varuflöden, inkluderande transporter, informationsutbyte, transaktioner och organisation. Logistiska nätverk skall alltså förstås som en kombination av materiell och immateriell infrastruktur, där den materiella infrastrukturen består av fysiska nätverk för transporter och kommunikationer medan den immateriella infrastrukturen består av kunskap, juridiska system, social organisation och olika samhällsinstitutioner.¹¹ Vårdshus längs vägar och i hamnstäder var nödvändiga för att de logistiska systemen skulle fungera, de kan alltså förstås som delar av den materiella infrastrukturen.

I samband med den första logistiska revolutionen blev sjövägarna längs floderna i Västeuropa och vid Nordsjön och Östersjön. Förbättrade fartyg gjorde det möjligt att transportera större mängder varor än tidigare.¹² Även landsvägarna blev säkrare, under den tidiga medeltiden hade det varit förknippat med stora faror att resa, handelsmän och pilgrimer organiserades sig därför i större resällskap. Så småningom utvecklades också system för befordran av brev, affärskorrespondens, krediter och betalningar. Under högmedeltiden, fram till digerdöden ca 1350, ökade befolkningen kraftigt och ett stort antal städer grundades i västra och norra Europa. Under denna period omvandlas Västeuropa från ett rent agrart område till en världsdel som domineras av ett nätverk av handelsstäder, t.ex. hansestäderna vid Östersjön och Nordsjön. Hansan var ett förbund mellan handelsstäder med centrum i Lübeck, förbundet hade sin storhetsperiod under 1300- till 1500-talen. Under samma tid växte de första territorialstaterna fram i Europa, centralstyrningen ökade och det politiska systemet alltmer institutionaliserat. Politiken blir så småningom bofast, vi får huvudstäder där staternas centrala funktioner samlas. Dessa faktorer gjorde sammantagna att förutsättningarna för att bedriva handel förbättrades avsevärt.

Handelns expansion och politikens konsolidering var alltså två orsaker till ökat resande. Till detta kommer en tredje faktor, religionen. Kyrkan var en institution som hade utvecklats till ett komplext hierarkiskt nätverk, med påven i Rom som centrum och med representanter i minsta bondby. Denna organisation fordrade ett system som sörjde för resande och kommunikationer, stiftsstäder och lantliga kloster var noder i detta nätverk. De första universiteten, t.ex. Bologna, Paris och Oxford, blev så småningom också viktiga religiösa och kulturella centra och viktiga besöksmål för kontinentens unga ambitiösa män.¹³ Studenter vid

10 Pirenne, 1972: 97-103; Braudel, 1986: 76-100.

11 Nilsson, 2015.

12 Mees, 1975.

13 Jämför Törnqvist, 1996.

Europas tidiga universitet var ofta mycket mobila och flyttade mellan olika lärosäten vilket underlättades av att undervisningsspråket var detsamma överallt, latin. Studenterna bildade föreningar som byggde på vilket land de kom ifrån, nationer. Sedvänjan introducerades så småningom i Uppsala och Lund, där studenter från olika landskap och städer bildar dagens nationer.

Innan vi går in på gästgiveriverksamheter bör vi nämna något om själva resandet. De flesta resenärer färdades till fots, bara ett litet fåtal hade tillgång till hästar. Köpmännen använde främst klövjedjur, åsnor eller mulor, om de inte själva bar sin last. Den tyske historikern Norbert Ohler räknar med en medelhastighet på runt 30 kilometer per dag. Sträckan Malmö-Stockholm skulle alltså klaras av på runt tre veckor. Det får nog betraktas som optimistiskt med tanke på vägnarnas dåliga skick och de många naturliga hinder som mötte de resande. Tunga transporter, såsom spannmål och vin, gick främst till sjöss och längs floderna. Även dessa transporter var relativt långsamma, framför allt var de väldigt beroende av väderförhållandena. Sjöresan mellan Venedig och Palestina tog t.ex. i genomsnitt 43 dagar under 1500-talet.¹⁴ Flodbåtarna fick dras eller ros när de färdades motströms vilket var en mycket tidsödande process. Transporternas hastighet förbättrades knappast alls. Den franske historikern Fernand Braudel sammanfattar: "Ända till 1700-talet var sjöfärderna oändliga och landtransporterna gick i snigelfart."¹⁵

Hospicier och Gasthäuser

Bland judar, kristna och muslimer finns en lång tradition att ta hand om resande som tillhör den egna tron. Ofta fanns husrum att tillgå i anslutning till gudstjänstlokaler. I den kristna världen har denna uppgift främst vilat på klostren. Kloster har funnits i Västeuropa sedan 500-talet. Benedictus av Nursia grundade klostret i Montecassino år 530, vilket brukar räknas som en startpunkt. I Benedicti klosterregler, som blev normgivande även för efterföljande ordnar, anges det som en plikt för klostren att inhysa och bespisa varje besökande. Särskild vikt lades vid omsorgen om fattiga, sjuka och pilgrimer. Ingen kristen fick avvisas. Detta blev ibland en sådan börda för klostren att byggnader fick förfalla och munkarna halvsvälta. Därför var det viktigt att även försöka få fint folk som gäster eftersom man då kunde räkna med att få en donation som tack för besväret.¹⁶ Klostren var särskilt viktiga för de vägfarande eftersom många var belägna i glest befolkade områden, i trakter där man inte kunde räkna med att annan inkvartering fanns att tillgå. Klostren blev alltså ibland livsviktiga anhalter på längre resor. De som låg i Alpernas pass, såsom Sankt Bernhard, är kanske de mest berömda.

¹⁴ Braudel, 1990.

¹⁵ Braudel, 1982: 373.

¹⁶ Ohler, 1989: 82-85.

Stora kloster, som det i schweiziska Sankt Gallen, hade särskilda avdelningar med sovsalar, kök och latriner för resande.¹⁷ Dessa speciella avdelningar kallades hospicier. Hospicier eller hospital betecknar ett ställe med mat och husrum för resande. Hospicierna hade alltså initialt ett mycket nära samband med klosterväsendet. Hotellhistorikern Per Hartman översätter begreppet med klosterhärbärgen, under högmedeltiden fick det dock en mer allmän betydelse. Hospicier var särskilt vanliga längs de vägar som användes av pilgrimer. Efter reformationen försvann begreppet i Västeuropa och i stället talade man om gästgiverier. Begreppet *hospitality* lever kvar som ett minne av dessa tidiga härbärgen.

Pilgrimsfärder var en väsentlig del av de medeltida religiösa plikterna. De fick stor betydelse för den europeiska kulturen och för det internationella utbytet; ”Pilgrimsfärdernas betydelse för medeltidens resande kan inte överskattas”.¹⁸ Jämte Rom och Det heliga landet har den galiciska staden Santiago de Compostela en särställning som pilgrimsmål. Enligt legenden ligger den heliga Jakob, en av Jesu lärjungar, begravnen här. Graven återupptäcktes i början av 800-talet. Under medeltiden var staden ett mycket välbesökt resmål. Den heliga Birgitta gjorde bland andra en vallfärd hit tillsammans med sin make. Färden skulle helst företas till fots längs ”förlåtelsens väg”. Jakobsvägen, som börjar i centrala Frankrike, är fortfarande en av Europas viktigaste vandringsleder och används både av pilgrimer och vanliga turister. Som tecken på att man besökt Jakobs grav tog man med sig pilgrimsmusslor hem som souvenirer. De bars som halsmycken och har återfunnits i stor mängd vid arkeologiska utgrävningar runt om i Europa, bl.a. i Lund. I Santiago de Compostela finns också, enligt lokala uppgifter, världens äldsta hotell. De spanska regenterna Ferdinand och Isabella lät uppföra den praktfulla byggnaden *Hostal Dos Reis Catolicos*, för att inhysa den stora mängden pilgrimer på ett anständigt sätt. Det har haft öppet kontinuerligt sedan 1509 och drivs nu som *parador* (ett statligt spansk hotell av högre klass, ofta i ett slott eller annat byggnad av kulturhistoriskt värde).¹⁹

Vi har redan nämnt att värdshus, *Gasthöfe*, förekom i Västeuropa redan under Karl den stores dagar. Mer exakta uppgifter är svårt att få fram. Det är emellertid tydligt att värdshusväsendet fick fastare former under högmedeltiden, detta bekräftas bland annat av de lagar som reglerade verksamheten. Det tyska *Gasthaus Zum Riesen* i Miltenberg anses vara landets äldsta och räknar sin historia tillbaka till 1100-talet, bevarade skriftliga belägg finns från 1411.²⁰ I Tyskland, Schweiz och Österrike fanns flera olika kategorier av gästgiverier och värdshus som riktade sig till olika kategorier av gäster, alltifrån *Fürstenherberge* till enkla *Fuhrmannsgasthäuser* (ungefär furstehärbergen och åkarvärdshus). Detta stämmer väl överens med historikern Norbert Ohlers iakttagelse: ”Ju mer resandet

17 Ohler, 1989: 83.

18 Ohler, 1989: 57.

19 *Hostal dos Reis Catolicos*, hemsida.

20 *Gasthaus Zum Riesen*, hemsida.

ökade under senmedeltiden desto tydligare definierades olika typer av logimöjligheter”.²¹ Vi kan alltså tala om en tidig segmentering. Det finns en del litterära källor som pekar på att värdshusen i den tysktalande världen i allmänhet var rena, snygga och rent allmänt höll för tiden hög standard.²² Det tyska kunandet härvidlag spreds senare bland annat till de italienska handelsstäderna, i Venedig hade t.ex. de tyska gästgivarna en dominerande ställning.

Det förefaller som om värdshusen främst sörjde för köpmännens och hantverkarnas behov. Pilgrimer fick hålla tillgodo med kyrkans omsorger och de rika inkvarterades hos sina ståndsfränder. Efter reformationen stärktes värdshusens konkurrenskraft eftersom klostren, och därmed hospicierna, försvann i områden som blev protestantiska. I katolska länder verkar det däremot varit så att kommersiella härbärgen i allmänhet inte förmådde konkurrera med hospicierna. Frankrike låg t.ex. enligt Hartman långt efter. Kommersiella *auberges* kan främst beläggas från Paris och från viktiga hamnstäder.²³ Detta visar på det viktiga och starka sambandet mellan gästnärings och handel.



Figur 2. Kneipe zur Fähre i Stralsund. Foto: Carl-Ernst Stahnke/pixelio.de

²¹ Ohler, 1989: 91.

²² Hartman, 1983: 32-39.

²³ Hartman, 1983: 41-44.

Kommersiella värdshus var främst belägna i större städer, i hamnstäder eller på platser där det fanns en ständig ström av resande, d.v.s. längs handelsleder.²⁴ I handelsstäderna hade gillen och skrän, köpmännens och hantverkarnas organisationer, ofta särskilda hus eller lokaler där man också kunde ta emot gästande yrkesbröder. Dessa verkar emellertid främst ha använts för sammankomster och dryckeslag, mindre för reguljär inkvartering. De olika nationaliteterna hade ett visst ansvar för sina egna. Tyskar, fransmän, etc. förutsattes bo på sina "egna" ställen.²⁵ Även i hamnstäderna fanns det en tydlig segmentering mellan lokaler avsedda för köpmän respektive sjömän. Bland de äldsta hamnkrogarna återfinns *die Kneipe "Zur Fähre"* i Stralsund, som alltsedan 1332 hållit öppet i ett strategiskt läge precis utanför den stadspört som leder till hamnen.²⁶ I de mysiga lokalerna kan man fortfarande avnjuta det utmärkta lokala ölet. Läget är intressant, liksom i det antika Rom placerades de enkla krogarna utanför portarna så att sjömännen kunde låsas ute från stadens finare delar under nätterna.

Den tidigmoderna tiden

Beteckningen tidigmodern används om perioden mellan medeltidens slut och den industriella revolutionen, alltså från början av 1500-talet till slutet av 1700-talet. Under den här perioden skedde stora framsteg i de logistiska systemen. Skeppsbyggnad och navigation utvecklades så att man kunde företa långa resor till Amerika och Asien. Nya naturvetenskapliga upptäckter började användas för praktiska ekonomiska syften, med hjälp av kompass och ny mätteknik kunde man göra användbara kartor och sjökort. Modern vapentechnik gjorde det möjligt att dominera främmande länder och lägga under sig landområden och handelsleder. Ett allt mer utvecklat bankväsende skapade nya möjligheter att finansiera investeringar i handel och sjöfart. Tillsammans utgjorde dessa förändringar den andra logistiska revolutionen.

De stora förändringarna under dessa århundraden medförde att mängden resor och transporter ökade kraftigt. Skeppen blev säkrare och fick allt större lastkapacitet. Nya kontinenter upptäcktes och handeln över Atlanten skapade stora rikedomar, först i Spanien, sedan i Holland och Storbritannien. Handeln med slavar och råvaror i Nordatlanten, den så kallade triangelhandeln, var särskilt viktig. Storstäder som London och Amsterdam växte kraftigt vilket skapade ökad efterfrågan på livsmedel, byggnadsmaterial, bränsle och andra varor. Stora delar av Europa drogs in i de handelsmönster som därigenom skapades. Östersjöområdet blev t.ex. en viktig del av detta internationella system, spannmål från Polen var den främsta handelsvaran. Under 1500-talet sexdubblades trafiken genom Öresund, från 1000 fartyg per år till 6000.²⁷ Trafiken är väl dokumenterad eftersom varje fartyg fick betala en avgift till den danske kungen, Öresundstullen, när det passerade Helsingborg och Helsingör. I och med den

24 Jämför: Ohler, 1989: 91.

25 Ohler, 1989: 95-96.

26 *Kneipe Zur Fähre*, hemsida.

27 Froese, 2002: 240-42.

ökande handeln blev hamnstäderna dåtidens mest dynamiska metropoler. Det var också där som den nya tidens innovationer växte fram, alltifrån förnäma klubbar och *coffeehouses* till enkla sjömanshak och *gin-dungeons*.

Under 1500- och 1600-talet skedde ganska få förbättringar av transportväsendet till lands, i varje fall inte när det gäller transporternas hastighet. Vägbyggnation i stor skala kom i gång först vid mitten av 1700-talet. I Storbritannien började man belägga vägarna med makadam, krossad sten. Diligenserna kunde därigenom öka sin medelhastighet till 15 kilometer i timmen.²⁸ Preussen och framför allt Frankrike satsade vid samma tid på att bygga chausséer, breda stensatta vägar, ofta försedda med alléer. Dessa vägförbättringar medförde en halvering av restiden. Under 1700-talets sista år förbättrades komforten för de resande i och med att man började använda fjädring på vagnarna. Den tekniska utvecklingen var alltså rätt långsam fram till slutet av 1700-talet, däremot kan man tala om att transportväsendet till lands började professionaliseras. Sedan medeltiden hade resursstarka aktörer som kyrkan, furstarna och de stora handelshusen använt egna kurirer för att förmedla budskap och värdeförsändelser. I övrigt sköttes postgången av lokala krafter, av kloster, städerna eller av privatpersoner längs vägen. 1500-talets förbättrade konjunkturer skapade underlag för privata initiativ. I Tyskland startade en adelsman vid namn von Taxis en reguljär postförbindelse mellan Wien och Bryssel år 1516. Firma *Thurn und Taxis* fick så småningom monopol på postbefordran i hela Tyskland och var dominerande till dess den preussiska staten tog över verksamheten 1867. Beteckningen taxi kommer från denna firma. Utvalda *Gasthäuser* i viktiga städer och byar blev knutpunkter i detta kommunikationsnät, värdshusvärden kunde även fungera som postmästare.²⁹

Under den tidigmoderna tiden kan man för första gången tala om kollektivtrafik. Tidigare hade var och en fått ordna med transportmedel. Diligenslinjer uppkom i Storbritannien och på kontinenten under 1600-talet. En diligens var en vagn som tog ca sex passagerare och som följde förutbestämda rutter och tidtabell. En passagerare kunde stiga på och av längs vägen. Den första längre reguljära diligenslinjen i Sverige öppnade inte förrän 1831. Sträckan Stockholm – Ystad kunde då tillryggeläggas på sex dagar.³⁰ Eftersom kostnaderna på det sättet kunde fördelas blev det möjligt för fler personer att resa, vilket i sin tur stimulerade värdshusnäringen. Den ökade trafiken var också en stimulans för vägarnas förbättrande. Mycket tyder på att antalet värdshus ökade kraftigt under 1700-talet, även om det är svårt att redovisa siffror. Man börjar också se en tydligare skillnad mellan värdshus på landsbygden och de som etablerades i större städer. I Tyskland nämns *Schildwirtschaften* som beteckning på förnämre värdshus i städerna. De var alltså försedda med en skylt eller vapensköld som tecken på sin status. Dessa kontrollerades särskilt noga av myndigheterna, de

28 Hartman, 1983: 63.

29 Hartman, 1983: 69.

30 Jönsson, 2013: 25.

hade med andra ord viss betydelse för stadens representativitet och anseende. Enligt Hartman var det ofta denna typ av värdshus som så småningom kom att kalla sig hotell.³¹

Beteckningen hotell kommer annars från Frankrike. Turismhistorikern Bill Cormack tidsbestämmer hotellbegreppet, som beteckning på en ”*superior inn*” till 1765.³² I främst Paris hade det under slutet av 1700-talet vuxit upp en rad hotell, med för tiden respektabel standard (annars var Frankrike känt som ett land där man åt utmärkt men sov uselt). 1700-talet är en period då man kan säga att värdshusen gick igenom en förfiningsprocess, både vad gäller hygien och komfort. Tidigare var det vanligt med mycket enkla förhållanden, ibland sov man på halm på golvet. Ofta fick man dela säng med andra resande för att hålla värmen.³³ Även om man fick egen säng var det mer sällan man kunde få eget rum. Sådan lyx var ovanlig före 1700-talet. Det var vanligast med gemensamma sovutrymmen där man i bästa fall kunde dra för ett draperi runt den egna sängen. Fram till 1800-talet var ovanligt med kvinnor som var på resande fot. Om det förekom så hade de manliga följeslagare eller reste i ett större sällskap. Ensamma kvinnliga resenärer var i praktiken något otänkbart, i synnerhet bland de samhällsklasser som hade råd att övernatta på värdshus.

The English inn – ett exempel på värdshusutveckling

En engelsk *inn*, ett värdshus för resande, har i grunden haft samma funktioner som *Gasthöfe* på det europeiska fastlandet, att sörja för att ge resande tak över huvudet och mat i magen. De har också en liknande bakgrundshistoria. En del av dem har anor som hospicier medan andra haft mer kommersiell inriktning redan från starten. I samband med reformationen under Henrik VIII:s regering exproprierades klostren av kronan och verksamheten kom att domineras av *inns*. Det som är speciellt med England är att många överlevt intill modern tid, The Old Fighting Cocks i St. Albans anses vara grundat redan år 795, ett flertal räknar medeltida ursprung.³⁴ The *inns* fick en första storhetstid under 1500-talet då England började utvecklas till en ekonomisk stormakt. Särskilt slutet av 1500-talet kännetecknades av en lång högkonjunktur som gav utrymme för personlig konsumtion på en högre nivå än tidigare.³⁵ Efter att landet drabbats av inbördeskrig gick värdshusnäringen på nytt framåt mot slutet av 1600-talet. ”Värdshusväsendet hade en imponerande tillväxt under århundradet efter restorationen av monarkin 1660, både vad gäller storlek och antal. Detta var en del av ett större mönster, då medelstora köpmän och de fria yrkena levde och frodades.”³⁶ Välståndet i England hade ett tydligt samband med landets ökande betydelse som handels- och sjöfartsnation. Kolonisationen av Nordamerika hade

31 Hartman, 1983: 73.

32 Cormack, 1998: 11.

33 Ohler, 1989: 90-95.

34 Hartman, 1983: 28-30.

35 Hall, 1998: 115-25.

36 Walton, 2000: 60, författarens översättning.

påbörjats och handeln med Västindien, Afrika och Asien utvecklades i rask takt. London utvecklades till Europas viktigaste handelscentrum, en position staden behållit sedan dess.



Figur 3. The White Hart Inn, en coaching inn vid en av infarterna till Exeter, sydvästra England. Foto: Jan Henrik Nilsson.

Det fanns olika typer av *inns* dit olika kategorier av resande hade tillträde. Var man en förnäm man med egen häst fick man bo på de bästa ställena. Var man en fattig vandrare hade man svårt att hitta logi över huvud taget, detta alldeles oberoende om man kunde betala eller inte. På den tiden var samhällställning viktigare än pengar, börd gav tillgång till privilegier som inte kunde betalas med pengar. När diligensväsendet utvecklades under 1700-talet fick särskilt de *inns* som var belägna längs huvudvägarna en rejäl skjuts framåt. De kom att bilda en särskild kategori, *coaching inns*. De var avsedda för passagerare och ofta byggda i flera våningar med stora stallbyggnader och med inkvartering för både herrskap och tjänstefolk och givetvis med en bättre matsal. The *inns* kom också att få betydelse som en plats där handelsmän kunde mötas privat på neutral plats utanför den traditionella marknadens insyn och faror.³⁷ Denna typ av bättre *inn* behöll sin ställning tills järnvägarna fick den långväga landsvägstrafiken och därmed behovet av att övernatta att minska rejält framåt mitten av 1800-talet. Många lyckades dock överleva och kunde senare få en renässans med biltrafiken.

En engelsk inn var alltså inte bara ett övernattningsställe eller en pub, den hade en viktig social och kulturell position i det förindustriella engelska samhället. Per Hartman beskriver det på följande sätt:

³⁷ Walton, 2000: 60-61.

The Inn låg alltid mitt i centrum, nära kyrkan och marknadsplatsen. I många små orter var the inn det elegantaste huset. Det var i praktiken ett inofficiellt centrum för myndigheterna på orten. Där sammanträdde stadens – byns fullmäktige, kyrkoråd och alla slags klubbar. Valmöten hölls ofta där och till och med the Bench – ortens lokala domstol. [...] Många inns har på sin ort varit 'stilbildare' vad gäller arkitektur, möbler och inredning och textilier.³⁸

Vid sidan av *inns* fanns fram till 1700-talet två andra kategorier av utskänkingsställen. Taverns som var lite finare och bland annat serverade vin samt enkla *alehouses*. Dessa två kategorier kallas gemensamt för *public houses*, pubar. Under 1700-talet hade särskilt *coaching inns* hamnat i en kategori ovanför det som normalt kallades pubar. Både taverns och *alehouses* kunde ibland erbjuda inkvartering men deras huvudsakliga inkomster kom från servering och utskänkning. Under 1600-talet fanns *alehouses* i varje bondby. Det finns uppgifter från vissa grevskap som beräknar att det fanns ett *alehouse* per tjugo hushåll. De var därför ofta mycket små och anspråkslösa men kunde vara en viktig inkomstkälla för grupper som annars hade svårt att försörja sig, såsom änkor och krymplingar. Omkring en fjärdedel av innehavarna beräknas ha varit kvinnor.³⁹ Detta är ett tydligt tecken på att krogverksamhet ofta hade låg status.



Figur 4. The Mouse Trap Inn i Bourton-on-the-Water i västra England.
Foto: Carina Sjöholm.

³⁸ Hartman, 1983: 29-30.

³⁹ Walton, 2000: 59-61.

Från *inns* och *public houses* kan man följa ett par utvecklingslinjer in i modern tid. *Inns* kom i städerna ofta att uppgraderas till hotell under 1800-talet, beteckningen hade tidigare bara använts för ett fåtal exklusiva hotell i London. Pubarna började under mitten av 1800-talet differentieras. Pubarnas roll som allmänna nöjeslokaler förstärktes med dans, musik och underhållning. Några utvecklades till väldigt påkostade nöjespalats som riktade sig till de delar av arbetarklassen och den lägre medelklassen som kunde kosta på sig lite extra på lördagskvällarna. Den engelska *music hall*-traditionen utvecklades på den här typen av etablissemang. I dessa sammanhang fanns också plats för kvinnor. Enligt historikern John Walton kan detta ses som en respons på lågpriskonkurrens från ett ökat antal enklare *alehouses*. Redan då gällde det att skapa ett större upplevelsepaket för att kunna konkurrera med kvalitet snarare än med pris. De enklare ställena skulle leva vidare, de hade sin fasta kundkrets bland de (män) som främst var intresserade av att dricka. Däremot tog det längre tid för den engelska restaurangbranschen att utvecklas i kvalitativt hänseende, främst beroende på att den brittiska medelklassen, i motsats till kontinentens men i likhet med den svenska, helst intog sina måltider inom hemmets fyra väggar.⁴⁰

Det nordiska gästgiveriväsendet

I äldre tider kunde resande räkna med att bli väl mottagna av dem som var bosatta längs vägarna. Gästfriheten var självklar och den resande kom med sällsynta nyheter från världen utanför. Om det var en större grupp krigare eller herremän som kom förbi kunde det däremot bli bekymmersamt. Kungens män och andra herremän hade rätt till mat, husrum och foder till sina hästar och kunde om så krävdes genomdriva sin vilja med våld. Dessa våldgästningar kunde lämna bonden utfattig. Redan på medeltiden försökte man komma till rätta med detta. I Sverige infördes fridslagar under Birger Jarls styre, i mitten av 1200-talet. Idéen bakom dessa var att vissa platser skulle ha särskilt skydd: kyrkan, hemmet, tinget, torget och skeppet. Man talade t.ex. om kyrkofrid och hemfrid. Till detta skall läggas kvinnofriden som bygger på att även kvinnor ansågs särskilt skyddsvärda. I Alsnö stadga från 1280 återfinns också en förordning om gästning. Kung Magnus Ladulås bestämde där att det skulle finnas en person i varje by som hade ansvar att ta hand om vägfarande och se till att de fick mat, husrum och foder till sina hästar.⁴¹ Denna paragraf har tolkats som en föregångare till senare tiders gästgiveriförordningar. Under Magnus Erikssons tid, 1344, tillkommer en bestämmelse om att det måste finnas två härbärgen i varje köpstad där resenärer och hästar kunde tas om hand. Drottning Margarete I bestämde år 1396 att det i Danmark skulle byggas *kroer* med fyra mils mellanrum, en del danska *kroer* härstammar från denna tid. Företeelser som fridslagar och gästningsbestämmelser var medel för att stärka kungamakten. Under högmedeltiden förvandlades de nordiska rikena från koalitioner av mindre landskap med egna hövdingar och lagar till mer integrerade enheter, föregångare till våra

⁴⁰ Walton, 2000: 63-70.

⁴¹ Harrisson, 2009.

moderna stater. Ordnade rättsliga förhållanden och fungerande kommunikationsvägar var viktiga medel för att hålla samman de nya kungarikena. Kungamakten hade alltså ett direkt intresse av att samfärdsel och inkvartering fungerade.

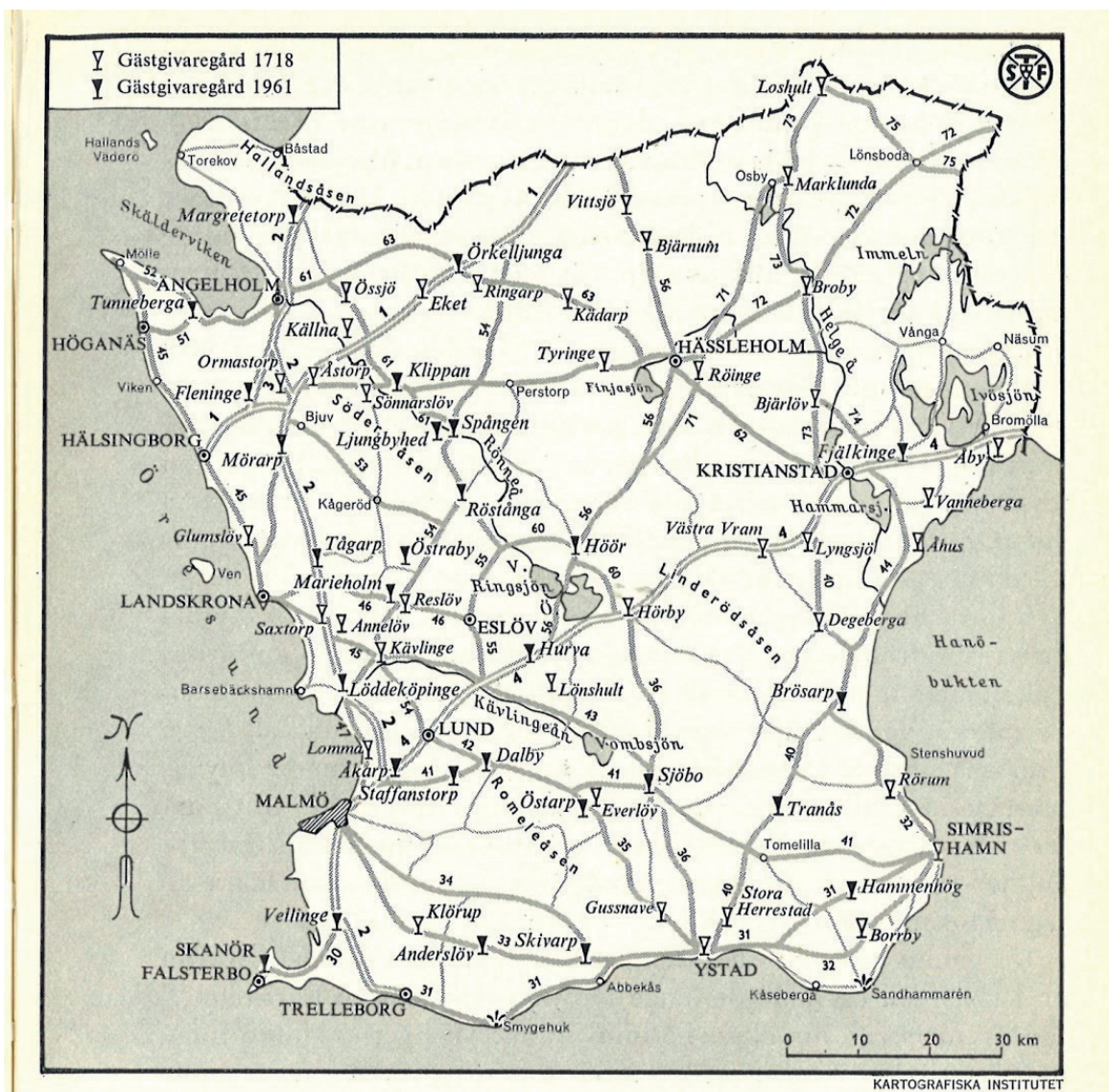


Figur 5. Grythyttans gästgivargård i Västmanland. Foto: Jan Henrik Nilsson.

Trots den tidiga lagstiftningen verkar det inte blivit någon ordning på gästgiveriväsendet i Sverige förrän på 1600-talet. 1600-talet var ett århundrade då den svenska statsmakten stärktes påtagligt, Sverige blev för första gången en integrerad territorialstat med fast administrativ struktur. Stormaktsanspråken och de många krigen fordrade att landets resurser utnyttjades till fullo. Gustav II Adolf genomförde en stadga för krögare och gästgivare år 1622, som satte upp vissa regler för etablering och verksamhet. Den gästgiveristadga som genomfördes av drottning Kristina 1649 fick emellertid störst betydelse, den var i bruk in på 1900-talet. Där bestämdes att gästgiverier skulle anläggas vid vägarna med två mils mellanrum. Det viktigaste var att en särskild skatt skulle betala uppförandet av gästgiverier och förbättring av vägarna samt att de bönder som skötte skjutsarna skulle få reglerad betalning. Gästgivaren var ansvarig för att det fanns möjlighet att byta häst samt att hålla med stall, hö och foder. Landshövdingarna fick ansvaret att övervaka att gästgiverierna sköttes enligt de statliga anvisningarna. Resandet var dock fortfarande så måttligt att gästgivarna för det mesta var tvungna att samtidigt ha ett jordbruk att försörja sig på. För att stärka inkomsterna gavs gästgivarna ensamrätt till utskänkning av vin och sprit inom sitt område. Under långa perioder hade de också rätt att

bränna brännvin och sälja till lokalbefolkningen. Gästgiverierna var främst ämnade åt resande, men utskänkning till lokalbefolkningen var sannolikt viktigast rent ekonomiskt. De lokala monopolen verkar däremot inte fungerat fullt ut. Vi vet från hembygdsforskningen att det förekom enkla krogar där bönderna kunde dricka öl och brännvin men man känner inte till särskilt mycket om dem.

Kartan visar att det år 1718 fanns ett sextiotal gästgiverier i Skåne, fördelade längs de viktigaste vägarna.⁴² Hur många av dessa som går tillbaka till den danska tiden framgår inte i litteraturen. Ett femtontal gästgiverier har överlevt intill våra dagar. En stor del av dem profilerar sig på att erbjuda traditionell kraftig skånsk mat medan andra gjorts om till vanliga restauranger. Några, som Hammenhög och Margretetorp, erbjuder även övernattnig.



Figur 6. Skånes gästgivarvärdar. Källa: Svenska turistföreningens årsbok 1961.

⁴² Åberg, 1961. Några av de gästgivarvärdar som är utsatta på kartan har lagts ner sedan 1961. Något enstaka har återöppnats.

Gästgiverierna styrdes i allt väsentligt som ett stort bondehushåll med den manlige gästgivaren som den självklare husbonden. Fram till mitten av 1800-talet räknades personalen inte som anställda i modern mening. Drängarna och pigorna betraktades som tjänstehjon, vilket bland annat innebar att husbonden hade rätt att aga dem om de var "försumliga, gensträviga eller i sin levnad oordentliga".⁴³ Rätten till kroppslig bestraffning försvann först 1858, därefter var det bara tillåtet att slå barn, pojkar under arton år och flickor under sexton. Vid den här tiden bestämdes det också att tjänstehjonen skulle få lön, inte bara mat och husrum som tidigare.⁴⁴

Vi har hittills främst diskuterat landsbygdens gästgiverier. Men även städerna hade gästgiverier som lydde under liknande bestämmelser som de på landsbygden. I städerna fanns två kategorier av privilegier (tillstånd). Gästgivare inkvarterade resande och fick sälja mat och dryck till dessa. Krögare hade lokalbefolkningen som gäster på sina krogar. I de största svenska städerna höll logierna en beklagligt låg standard under 1600- och 1700-talen. Till och med i huvudstaden rådde stor brist, i slutet av 1700-talet talas om att Franska värdshuset hade "ett antal rum med någorlunda god standard".⁴⁵ I Göteborg förefaller standarden varit något bättre, även om det bästa stället under 1700-talet hette Stockholmskällaren. I Göteborg öppnades 1812 vad som brukar räknas som Sveriges första egentliga hotell. Göta källare som hade 56 resanderum och tillhörande restaurang var nämligen byggt som hotellfastighet från början. Sämst verkar det ha varit i Malmö, umbärandena under den första svensktiden tog tid att reparera. Det första ordnade gästgiveriet öppnades först under 1720-talet. Staden började dock ånyo att blomstra mot seklets slut, vid sekelskiftet 1800 fanns tre gästgiverier, fyra "traktörställen" och ett trettiotal krogar.⁴⁶

I de största städerna började etablissemangen allt oftare benämnas hotell, skillnaden gentemot ett gästgiveri är inte solklar. Per Hartman definierar det som att ett hotell kring år 1800 låg i en stad, att det hade ett större antal rum samt att det inte hade någon formell koppling till skjutsningsväsendet.⁴⁷ Enligt denna definition startades inte det första nordiska hotellet förrän 1795, Hotel d'Angleterre, beläget vid Kongens Nytorv i Köpenhamn. Danmark låg före resten av Norden på de flesta områden. Landet var en betydelsefull handelsnation med större städer och rikare borgarklass. Jordbruket hade bättre förutsättningar och landet var och är tätare befolkat. Krotraditionen stod betydligt starkare än sin svenska motsvarighet bland annat därför att avstånden var kortare och trafiken tätare längs vägarna.

43 Citat ur legostadga, hämtat från Jarnhammar, 2005: 13.

44 Jarnhammar, 2005.

45 Hartman, 1982:93.

46 Hartman, 1982: 93-96; för allmänna ekonomiska förhållanden i Malmö under 1700-talet och 1800-talets början, se Bokholm, 2004.

47 Hartman, 1982: 105.

Gästgiverierna kom, jämte städerna i sig, att bli de viktigaste noderna i de svenska vägtransporterna fram till järnvägarnas intåg under slutet av 1800-talet.⁴⁸ I ett fattigt och glest befolkat land som Sverige var dock resandet under 1800-talets första hälft fortfarande både dyrt och omständligt. Som bäst kunde man räkna med att färdas tolv mil på en dag, om man hade beställt byte av hästar i förväg. Kostnaden för att färdas en mil med skjuts motsvarade dagslönen för en man med häst. Det säger sig självt att endast ett fåtal hade råd med detta. Dessutom krävdes fram till 1860 pass för att få lämna hemorten, annars kunde man åka fast för lösdriveri.⁴⁹ I vår tid när rörlighet närmast är glorifierat är det svårt att tänka sig att det har varit precis tvärtom. Vägfärd och annat "löst folk" stod inte högt i kurs, idealet var bonden som stod fast rotat vid jorden.

Tidiga svenska näringsställen

Gästgiverierna kan ses som en del av infrastrukturen, som något nödvändigt för att folk skulle kunna resa. Samtidigt måste man hålla i minnet att resandet var mycket begränsat i äldre tider. Lokaler där mat och dryck serverades var beroende av stadens eller ortens invånare för att kunna fungera. Det har funnits värdshus och krogar i de svenska städerna sedan medeltiden. Öl bryggdes oftast lokalt medan vin importerades via de tyska hansestäderna. Under 1500-talet började man bränna brännvin i större skala, det blev snabbt väldigt populärt. Det lilla vi vet om medeltida utskänkning kommer från lagtexter, domböcker och andra kortare kvarlevor. De flesta städer hade en rådhuskällare som samlingsplats för de lokala borgarna. Dessutom hade gillena, sammanslutningar av handelsmän, sina speciella gillestugor. Hantverkarnas skrän verkar främst mötts på vanliga vinkällare eller krogar. Eftersom de flesta städer var mycket små kunde de inte rymma mer än ett litet fåtal restauranger. Stockholm växte fram som landets enda "storstad" under 1600-talet, med runt 50000 invånare mot seklets slut. Stadens invånare förefaller ha haft god törst, 1671 fanns där 51 vinkällare, 82 ölkrogar och sjutton gårkök.⁵⁰ Många invånare bodde ytterst eländigt och använde krogen som ett andra hem. Under 1700-talet blev Stockholm ännu krog tätare, supandet var utbrett och misären utbredd. Fram emot 1800-talet började de första regleringarna komma, främst avseende husbehovsbränning.

Kulturhistorikern Mats Rehnberg identifierar tre huvudkategorier av näringsställen i stormaktstidens Sverige. De främsta utgjordes av vinkällare och värdshus där man även kunde övernatta. Det fanns vidare en mellankategori som kallades gårkök där man kunde få både mat och dryck. Längst ner på skalan hamnade de enkla ölkrogarna.⁵¹ Vinkällarna sköttes av en källarmästare, de kallades också vintappare eller kypare. Vinet förvarades ju i tunnor och tappa-

48 Hartman, 1982: 47-56; 83-104.

49 Kindblom, 2000: 9-10.

50 Jarnhammar, 2005.

51 Rehnberg, 1987.

des ur vid försäljning till kunderna. Benämningen kypare kommer från tyska küpe som betyder tunna, alltså var kyparen en tunnskötare. Vinkällare kallades så därför att vinet förvarades i en källare, men ordet kom att användas för bättre restauranger, även om de inte låg en trappa ner. Vinkällarna kan betraktas som värdshus eftersom de hade ansvar för att ge rum till resande. De skall dock inte blandas ihop med stadens gästgivaregårdar; de behövde inte sköta hästar och skjutsar. Gårkockarna, alltså de som skötte gårköken, fick så småningom beteckningen traktörer. Krogarna, som ofta bara var ett enkelt inrett rum, sköttes av en krögare eller krogmadam. Krögare var på den tiden närmast ett skällsord, det räcker att gå till Carl Michael Bellman för att finna illustra exempel. Krog som beteckning på en bättre restaurang kom först att användas under senare delen av 1900-talet. Termen restaurang blev inte vanlig förrän från mitten av 1800-talet, när de moderna hotellen med tillhörande matsalar börjar växa fram. Kaffet blev 1700-talets verkliga modedryck och kaféer växer fram efter kontinental förebild. Kaffet kom från Etiopien via Istanbul, Venedig, Wien och Paris. Drycken blev så populär att den till och med förbjöds under perioder, importen påverkade handelsbalansen negativt. Kaféerna blev viktiga samlingspunkter för de bildade samhällsskikten, de blev också platser för diskussioner, kortspel och läsning. Förebilderna kom närmast från kaféerna i Paris där de frekventerades av upplysningsfilosoferna, dåtidens främsta intellektuella samhällskritiker. Voltaire kallades ”den mest berömde av kaffemissbrukare”. Kopplingen till samhällskritikerna gjorde att myndigheterna höll kaféerna under bevakning och ibland lät stänga dem.⁵² Det är tydligt att kaféerna kom att symbolisera ett modernt sätt att umgås, kaffets uppiggande verkan gör det passande för det uppväxande aktiva borgerskapet. Dessutom passade drycken utmärkt samman med 1700-talets andra modedrog, tobaken. Kaféerna tillhandahöll färdigstoppade kritpipor för ”supning av rök”.

Det förefaller inte ha serverats mat eller bakverk på kaféerna, kopplingen till konditorier kom senare. De svenska kaféerna började uppenbart försämrats och få dåligt rykte i början av 1800-talet. Det gav utrymme för nya influenser från kontinenten i form av Schweizerier, de kallas så därför att de introducerades av invandrade schweiziska bagare. Schweizerierna var en lite förnämre typ av restaurang eller konditori. Här serverades glass, bakverk, pastejer och andra lättare rätter. Te, kaffe och choklad serverades, liksom nymodigheter som punsch, likör och portvin. Genom schweizerierna infördes också uteserveringar vid städernas torg och parker. Det var en tydlig klasskillnad i förhållande till enkla krogar och källare. Att gå på lokal hade blivit ett sätt att se och synas. De ökande internationella influenserna pekar på att 1800-talets mitt är något av en övergångsperiod. Det hade bildats en ny offentlighet där nya typer av näringsställen och nöjesetablissemang växer fram. Det kommer så småningom att leda till att hotellen och restaurangerna kommer att utvecklas mot ökad kvalitet och

52 Courtwright, 2003.

professionalisering. Industrins och transporternas utveckling kommer att bli den viktigaste drivkraften bakom denna tillväxt.

2. Den industriella revolutionen

Under hela den långa tid som skildrades i förra kapitlet behövde människan lita till vindens kraft eller hästars muskler om de ville resa – annars fick man gå. Detta förhållande kom att ändras radikalt under 1800-talet. Genom att använda kol för att driva ångmaskiner kunde man nu utvinna mycket större mängder energi än tidigare, samtidigt som människan kunde bestämma var och när den skulle utnyttjas. Ångmaskiner utvecklades successivt under 1700-talet och användes till en början för att driva länsmpumpar till gruvor. Den skotske ingenjören James Watt förbättrade maskinen på en rad punkter omkring 1780, vilka gjorde det möjligt att använda ångmaskiner för att driva tunga fordon; genom ett system av kolvar och vevstakar kunde man skapa en rörelse som driver fram ångbåtarnas skovelhjul och propellrar eller lokomotivets drivhjul.

I och med ångkraften hade industrisamhällets tid inletts. Ångmaskinerna kom att användas som energikälla till alla upptänkliga verktyg och maskiner. Det skapade möjligheter att koncentrera industriproduktionen till stora verkstäder och fabriker, vilket tur skapade ökad effektivitet och produktivitet. Den nya storskaliga produktionen krävde mycket kapital. Banker, finansinstitut och börser ökade i betydelse; nya bolagsformer såsom aktiebolaget introducerades, allt för att öka tillgången till arbetande kapitel. Dessa omvälvningar innebar de facto att ett nytt ekonomiskt system slagit igenom. Vare sig vi kallar de kapitalism eller modern marknadsekonomi medförde det att ekonomiska logiken fick företräde framför traditionella värderingar. Det nyrika borgerskapet stärkte sin ställning i samhälle och politik på adelns bekostnad. Europa och Nordamerika dominerade slutgiltigt resten av världen.

Ångfartyg

Det första någorlunda fungerande ångfartyget byggdes i Glasgow 1802, staden blev därefter världens varvscentrum i mer än 150 år. Det första fartyget drevs fram av ett paddlande skovelhjul som var fastsatt i aktern. Därefter gick utvecklingen ganska fort framåt. År 1818 gjordes den första turen över Atlanten, då användes emellertid segel på största delen av resan. Ångmaskinerna var ännu så ineffektiva att man behövde ta med så mycket kol att utrymmet ombord knappt räckte till. Det dröjde fram till ca 1840 innan man började med reguljära, tidtabellstyrda, ångbåtsförbindelser över Atlanten.⁵³ Under den här tiden hade ångbåtarna emellertid fått ett genombrott på kortare distanser, längs kuster, floder, sjöar och kanaler. Speciellt i ett land som Sverige, med långa avstånd och gott om vattendrag, blev ångtrafiken mycket viktig. Redan vid mitten av 1800-talet kunde stora delar av landet nås med ångbåtstrafik. I vår tid är det svårt att förstå hur viktig ångbåtstrafiken en gång var i Sverige, men:

53 Rinman & Brodefors, 1983.

1913 fanns det enligt fartygsregistren 577 passagerarångare i inrikes fart. Förutom att de gick längs kusterna och till Gotland trafikerades de fyra största sjöarna, Göta, Hjälmare, Kinda, Dalslands och Strömsholms kanaler, Lule älv, Ångermanälven och andra större vattendrag som Siljan, Storsjön, Runn och Fryken och Smålandssjöar som Bolmen och Helgasjön.⁵⁴

Ångbåtstrafiken gjorde att resandet blev förhållandevis pålitligt och säkert. Resenärerna kunde tryggt lägga sina öden i händerna på professionella yrkesmän, kaptener och styrmän. Den ökande tryggheten gjorde bland annat att kvinnor i högre utsträckning kunde resa utan manligt sällskap. Överhuvudtaget gjorde det kollektiva resandet att världen öppnades för allt fler människor, inte bara i fysisk mening utan även socialt. När människor reser bort från den sociala kontrollen på hemorten ökar deras personliga frihet. Det innebär också att man vågar göra saker som man kanske inte skulle gjort hemmavid, t.ex. ta kontakt med okända människor. Den här nya friheten skildras i Carl Jonas Love Almquists roman "Det går an" från 1839. Här inleder en borgerlig kvinna, Sara Videbäck, en bekantskap med den unge sergeanten Albert. Romanen ansågs tämligen skandalös när den utkom, inte minst eftersom Sara Videbäck skildras som en självständig aktiv person och är den som driver handlingen framåt. Tidigare hade kvinnor skildrats som bihang till män – här var det plötsligt tvärtom. Nya transportslag kunde alltså möjliggöra förändringar även socialt och politiskt; rörlighet innebär förändring.

Förbindelserna mellan Sverige och utlandet utvecklades inte lika fort som trafiken inom landet. Den gamla postbåtlinjen mellan Ystad och Stralsund fick ångdrift 1824. Stralsund hade varit huvudort i svenska Pommern från till 1814 då Preussen tog över området. Staden var därför den naturliga svenska porten till Tyskland. Den första reguljära färjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn startade först 1838 då ångfartyget Malmö sattes i trafik. Man gjorde två turer i veckan i vardera riktningen samt en tur- och returreisa till Lübeck. Förbindelsen blev framgångsrik, mellan 1838 och 1847 femfaldigades passagerarantalet. År 1847 avreste eller ankom 15 102 resenärer till Malmö hamn från "utrikes orter".⁵⁵ Nästa stora genombrott för utrikestrafiken var tåg färjorna som införde på 1890-talet: Helsingborg–Helsingør (1892), Malmö–Köpenhamn (1896) och Trelleborg–Sassnitz (1907).

Det var emellertid på Nordatlanten som ångfartygen fick sitt verkliga genombrott. Trafiken främst mellan Storbritannien och USA hade vuxit starkt redan under första halvan av 1800-talet. Klipperfartygen hade blivit större, pålitligare och mer komfortabla för passagerarna. När ångfartygen började bli konkurrenskraftiga påskyndades sjöfartens utveckling, främst av två skäl: emigrationen och postväsendet. Fram till mitten av 1800-talet hade utvandringen från Europa varit ganska måttlig. År 1845 inträffade den stora potatispesten på Irland. Under hungeråren 1845–48 dog en miljon människor av svält och ytter-

54 Kindblom, 2000.

55 Hansson, 2003.

ligare två miljoner utvandrade, av dessa hamnade så småningom 1,5 miljoner i USA.⁵⁶ Potatispesten kan sägas vara startskottet för den enorma europeiska utvandring som skedde mellan 1850 och första världskrigets utbrott 1914. Runt 30 miljoner människor beräknas då ha flyttat från Europa till USA, av dessa var 1,2 miljoner svenskar. Det innebär att runt en femtedel av landets befolkning utvandrade. En stor del av dem passerade genom mottagningsstationen på Ellis Island i New Yorks hamninlopp där det bestämdes om de fick stanna eller skulle skickas tillbaka. Ellis Island inrymmer i dag ett mycket intressant museum över invandringen till USA.

Posttrafiken gjorde det möjligt för redaren Samuel Cunard att starta den första kommersiellt framgångsrika färjelinjen på Nordatlanten mellan New York via Halifax på Nova Scotia och Liverpool. Redan på 1840-talet lyckades Cunard Line upprätthålla veckoliga förbindelser mellan Storbritannien och Nordamerika. Finansiellt möjliggjordes den täta trafiken genom att regeringarna i USA och Storbritannien gav rederiet mycket förmånliga avtal för att ta hand om posttrafiken mellan länderna.⁵⁷ Den framväxande industriella handeln hade gett en snabb och säker postgång mycket hög prioritet. Under andra hälften av 1800-talet utvecklades även nya typer av kommunikationsmedel. Till en början var det järnvägarna som drev på den tekniska utvecklingen. Samordningen av trafiken underlättas ju betydligt om man kan utbyta meddelanden mellan stationerna. Problemet löstes med hjälp av telegrafen, vilket innebar att man med hjälp av elektricitet kunde skicka morsemeddelanden längs en koppartråd som spändes mellan telegrafstolpar. Telegrafen introducerades på 1840-talet; den första kabeln över Atlanten var på plats 1866 och på 1870-talet kunde stora delar av världen nås av telegrafiska meddelanden.⁵⁸ Telegrafen hade givetvis enorm betydelse för den internationella pressen, nyheter från hela världen kunde nu förmedlas på några timmar. På 1880-talet utvecklades telefonin enligt liknande principer som för telegrafen. De olika transportslagen och kommunikationerna förstärkte varandra. Fartygstrafiken, järnvägarna och telegrafen var viktiga orsaker till att den internationella handeln och persontrafiken ökade kraftigt mellan 1850 och 1914. Under den här epoken utvecklades de första stora internationella företagen, frihandeln dominerade och världen blev för första gången globaliserad. Med det menar man att det etablerades sådana funktionella samband att alla delar av världen påverkades av den ekonomiska och politiska utvecklingen.

Under 1800-talets andra hälft utvecklades ångfartygen i rask takt: de blev fler, större, snabbare och mer komfortabla. Cunardlinjens fartyg *Lusitania* och *Mauritania* som var byggda omkring 1907 tog vardera över 2 000 passagerare, vilket krävde besättningar på runt 1 000 personer. Under gynnsamma förhållanden korsades Atlanten på fem dygn. Passagerarna kunde under överfarten ta del

56 Fox, 2003.

57 Fox, 2003.

58 Hobsbawm, 1989.

av dåtidens absolut flottaste omgivningar, förutsatt att man reste första klass förstås. Men även andra- och tredjeklasspassagerarna hade för tiden väldigt god standard. Ångarna var flytande städer, med allt en storstad kunde erbjuda. Det finns inga fartyg från tiden bevarade, men ritningar och fotografier visar på interiörer som hämtat sina förebilder från dåtidens flottaste hotell.⁵⁹ Ett ambitiöst försök att rekonstruera interiören från en stor atlantångare gjordes i samband med att man spelade in storfilmen Titanic 1997, med Leonardo di Caprio och Kate Winslet.

Utvecklingen av passagerartrafiken innebar att utvandrarerna inte längre behövde utvandra på livstid, utan de kunde återvända. Under 1900-talet blev det vanligare med personer som åkte till Amerika för att tjäna ihop lite pengar och sedan återvända hem för gott. Det finns mängder av exempel på att unga människor arbetade ett antal år i Amerika för att sedan komma hem och starta företag. Vissa grupper kunde t.o.m. pendla över Atlanten. Runt sekelskiftet 1900 jobbade t.ex. en grupp italienska jordbruksarbetare halva året i Argentina och halva året hemma i Italien.⁶⁰ I delar av Sverige kom ”svenskamerikaner” att få stor betydelse för det lokala näringslivet. De var ofta entreprenörer som kom hem med kapital och nya idéer.

Till en början dominerades trafiken av brittiska och amerikanska rederier, så småningom skaffade allt fler länder i Europa direktförbindelse med USA: Bremen, Hamburg och Le Havre blev viktiga utskeppningshamnar för emigranttrafiken. Svenska Amerikalinjen grundades inte förrän 1915, dessförinnan fick svenska passagerare ta färja till engelska ostkusten för vidare befordran med tåg till Liverpool. I synnerhet under mellankrigstiden var linjen mellan Göteborg och New York en av Sveriges viktigaste förbindelser med utlandet. USA hade utvecklats till en ledande makt inom industri, vetenskap och kultur och var dessutom en allt viktigare handelspartner för Sverige. De svenska fartygen Kungsholm, Gripsholm och Stockholm kom på sätt och vis att bli flytande ambassader för Sverige. De inreddes för att representera svensk konst och svensk industri. Det gäller i synnerhet Kungsholm som sjösattes 1925, vars inredning var synnerligen påkostad och konstnärligt avancerad.⁶¹ Rederiet och fartygen blev symboler för Sverige som nation på liknande sätt som de nationella flygbolagen senare kom att representera sina ägarländer. Under 1950- och 60-talen tog SAS över rollen som ambassadör för skandinavisk livsstil och design.

Passagerartrafiken gick starkt tillbaka efter andra världskriget när flyget började konkurrera. Svenska Amerikalinjen upphörde med den reguljära trafiken i slutet av 1960-talet. I några fall levde fartygen vidare som kryssningsfartyg. Liksom många andra passagerarfartyg hamnade Svenska Amerikalinjens fartyg Kungsholm och Gripsholm som kryssningsfartyg i Västindien. De flesta gamla ångare

⁵⁹ Fox, 2003.

⁶⁰ Hobsbawm, 1989.

⁶¹ Ericsson, 2005. Notera att det fanns flera olika generationer av fartyg som hade samma namn: Kungsholm och Gripsholm.

är skrotade eller har sålts till Sydostasien. I dag finns bara ett litet fåtal kvar att beskåda. Ett intressant exempel är Holländska Amerikalinjens förra flaggskepp SS Rotterdam, som ligger förtöjd vid kajen i Rotterdams hamn. Den tidigare atlantångaren har renoverats och används nu som hotell, konferenscentrum och hotellskola.⁶² Sedan 1990-talet har kryssningsturismen fått en renässans, allt fler väljer att tillbringa en eller två veckor till sjöss under sin semester. Kryssningsfartygen har under senare år blivit allt större bekvämare och modernare.

Järnvägar

Järnvägarna utvecklades parallellt med ångbåtstrafiken. Järnvägen fick sin största betydelse eftersom den öppnade upp områden som låg långt från kuster och vattendrag. De första järnvägarna började byggas i England 1825. Till en början var målet att förbinda kolgruvor och industriområden med kanaler och hamnar, men passagerartrafiken utvecklades ganska snart. Redan år 1840 hade landet ett tätt och väl fungerande järnvägsnät. Därifrån spreds innovationen till Belgien, Frankrike, Tyskland och Danmark. Den första järnvägen i Sverige kom inte förrän 1856. På 1880-talet var i princip hela Europa täckt av järnvägslinjer.



Figur 7. The Great Northern Hotel i London, beläget invid King's Cross Station.

Foto: Jan Henrik Nilsson.

År 1900 kunde man resa direkt från Sankt Petersburg till Vladivostok med den transsibiriska järnvägen, för vidare befordran med ångbåt till Japan och USA – cirkeln var sluten. Världshandeln vilade slutligen på ångare och järnvägsvagnar i stället för på segelfartyg.

Den brittiske historikern Eric Hobsbawm visar i siffror hur genomgripande 1800-talets transportrevolution var. Redan på 1880-talet fanns det 100 000 lokomotiv som drog 2,7 miljoner järnvägsvagnar som totalt transporterade, förutom gods, nästan två miljarder tågpassagerare årligen. Samtidigt, 1882, trafikerades världens vattendrag av 22 000 ångfartyg.⁶³ Det är denna formidabla kraft- och rörlighetsutveckling som ligger bakom den industriella utvecklingen, och världen som vi känner den. Den tekniska utvecklingen demokratiserade resandet genom att sänka priset så att allt större grupper kunde resa. Men, trots att järnvägsresorna innebar ett radikalt prisfall på resor, var de i början långt ifrån billiga.

En biljett mellan Liverpool och Manchester, ungefär fem mil, kostade fyra shil-

62 Stichting Behoud Stoomschip Rotterdam, hemsida

63 Hobsbawm, 1989.

lings år 1833, vilket motsvarade en dagslön för en välbetald järnvägsarbetare. Under mellankrigstiden, 1918–39, hade priserna sjunkit till en fjärdedel av vad de varit i mitten av 1800-talet.⁶⁴ Priserna har sjunkit ytterligare sedan dess, att åka motsvarande sträcka kostar i dag en halv timlön. Den radikala prissänkningen på resandet är den kanske viktigaste förklaringen till ökningen av resandet. Motsvarande utveckling har ägt rum inom andra typer av kommunikation. Den tekniska utvecklingen har gjort teletrafiken betydligt billigare samtidigt som den ökande mängden meddelanden och försändelser skapat ekonomiska skalfördelar. Under 1800-talets andra hälft ser vi alltså en rad olika transportinnovationer som på flera sätt förstärker varandra. De bygger på den nya tidens uppfinningar: ångmaskiner, motorer och elektriska apparater. De nya innovationerna skulle så småningom även komma att påverka hur man organiserade arbetet.

När man reser behöver man även äta, särskilt om resan är lång. Det naturliga alternativet var från början att ta med en matsäck och äta ombord på tåget. Snart växte det även upp restauranger på järnvägsstationerna. Här kunde man inta sin måltid före och efter färden, men också då tågen gjorde uppehåll. De behövde stanna med jämna mellanrum för att fylla på kol och vatten. Men tiden var knapp så personalen hann ofta inte med beställningarna så de som hamnade sist i kön riskerade att bli utan. På en del håll löste man problemen genom att sälja matkorgar och dryck på perrongen. Det utvecklades en del olika sätt att hantera sådant.⁶⁵ I Sverige undvek man den värsta trängseln genom att tredje-klasspassagerarna, som utgjorde huvuddelen av resenärerna, inte tilläts besöka stationsrestaurangerna.⁶⁶ Denna grupp ansågs tydligen klara av det mesta; när toaletter ombord infördes 1874 brydde man sig inte om tredjeklassvagnarna; däremot var alla klasserna fram till 1940 utrustade med spottkoppar. De resande damerna var en grupp man tog särskilt väl hand om, särskilda damkupéer infördes 1874⁶⁷ så att de slapp umgås med berusade karlar.

De korta matuppehållen vid stationerna gav tillfälle till andra och helt nya innovationer. Den första amerikanska restaurangkedjan öppnade i samarbete med ett järnvägsföretag. Pionjären Fred Harvey öppnade sin första restaurang 1876 i Topeka, Kansas. 1883 hade firman öppnat sjutton hotell och restauranger längs Santa Fe järnvägen. Affärsidén gick ut på att passagerarna fick fylla i sina beställningar innan tåget nått stationen, viss förvarning skedde genom visselsignaler. Maten kunde nästan vara färdig när tåget anlände. Järnvägsföretaget tjänade på så vis tid. Fred Harvey kunde förhandla sig till gratis frakt för sina råvaror och ingredienser, ett "win-win-förhållande" hade uppkommit. Fred Harvey utvecklade en del av den centralstyrning vi känner igen från senare tiders snabbmatsrestauranger: identiska förtryckta menyer, uniformer på

64 Cormack, 1998: 23. En dagslön skulle i dag motsvara omkring 1000 kronor.

65 Steinborst, 2004.

66 Kindblom, 2000.

67 Kullander, 1994.

servitriserna och strikt kvalitetskontroll.⁶⁸ I sammanhanget myntades begreppet ”Harvey Girls” för den stora mängd kvinnor som jobbade i bolaget. De var noga utvalda, levde enligt strikta bestämmelser och fick snart en mytisk ställning i ”Vilda Västern”.⁶⁹ Med järnvägen gjorde således de industriella skalfördelarna sitt intåg i restaurangbranschen. Före järnvägens tid hade man liten vana vid att hantera stora mängder gäster samtidigt, utom på fängelser, regementen och andra anstalter.

Restaurang- och sovvagnar

Restaurangvagnar blev så småningom lösningen på järnvägarnas måltidsproblem. Köken togs ombord på tåget och en matsal inreddes. I början fanns vagnen bara med under en del av resan och man var tvungen att äta på bestämda tider, men så småningom blev restaurangvagnar standard på fjärrtågen. De första restaurangvagnarna på den europeiska kontinenten öppnades 1880, på sträckan Berlin – Frankfurt am Main. Krögarna längs banan protesterade eftersom de riskerade sina inkomster, de mer framsynta krögarna gick däremot in i branschen och drev restaurangvagnsföretag. En bit in på 1900-talet när järnvägsföretagen slogs samman till större enheter så bildades också större restaurangföretag, tyska MITROPA grundades exempelvis 1916.⁷⁰

I Sverige började man med restaurangvagnar först 1897. Det hade funnits ett motstånd hos Kungliga Järnvägsstyrelsen som berodde på att man inte riktigt visste hur man skulle klara den praktiska hanteringen. Motståndet vek när man insåg att det gick att spara upp till två timmar på sträckan Stockholm–Malmö genom att avskaffa matuppehållen. Bara passagerare från första och andra klass tilläts besöka restaurangen, undantag kunde så småningom göras för ”snyggt klädda” tredjeklasspassagerare. Detta antyder mycket riktigt att menyn var av tämligen hög klass, de tre rätterna ackompanjerades av bättre viner. Efter måltiden kunde man ta sin konjak och dra sig tillbaka till kafévagnen där rökning var tillåten.⁷¹ Till en början sköttes restaurangvagnarna av enskilda krögare. Trafikrestauranger, ett dotterbolag till SJ tog över driften 1909 och var länge Sveriges största restaurangföretag. Företaget såldes 2000, men redan 2004 bestämde sig SJ för att fortsättningsvis driva serveringarna i egen regi. Man ville ha kontroll över all service ombord på tågen.

Den största entreprenören på området tågservice var belgaren George Nagelmann som grundade företaget *Compagnie Internationale des Wagon-Lits*, som drev sov- och restaurangvagnar i samarbete med järnvägsföretagen. Förebilden kom från USA där entreprenören G. M. Pullman konstruerat en invikbar säng för järnvägsakupéer som gjorde att de kunde användas både för att sitta i och som sängar nattetid. Han startade därefter ett företag som drev sovvagns- och

68 Dittmer & Griffin, 1997: 72.

69 Poling-Kempes, 1991.

70 Steinborst, 2004.

71 Dunér, 2007.

restaurangvagnsverksamhet. De långa avstånden och restiderna i USA drev naturligtvis på utvecklingen. I Europa blev sovvagnarna nödvändiga när de olika nationella järnvägsnäten knöts samman och man kunde företa verkligt långa resor. Den första europeiska sträcka som trafikerades med sovvagnar var Paris–Berlin, 1878. På 1880-talet tog utvecklingen ytterligare ett steg framåt när Orientexpressen öppnades, med tåg som endast innehöll salonger, sovvagnar och matsalar, alltså inga vanliga sittvagnar. På 1870-talet tog en resa på södra stambanan mellan Malmö och Stockholm två dagar i anspråk, passagerarna fick övernatta i Falköping. De första svenska sovvagnarna togs i trafik 1885. Järnvägarna fick således mycket stor betydelse för hotell- och restaurangnäringarna. För det första genom att antalet resande ökade kraftigt, och därmed antalet presumtiva gäster. För det andra bidrog järnvägen till den snabbaste produktutvecklingen dithills, innovationer spreds med ångans hastighet. För det tredje uppstod en rad helt nya verksamheter som gav service åt resande. Störst betydelse fick dock järnvägarna genom att förändrade urbaniseringsmönster och städernas struktur. I denna process kom hotellen att få en paradposition.⁷²

Palaces for the people

Det starkt ökande resandet innebar att det uppkom en marknad för hotell av en storlek som tidigare inte förekommit. Det blev också allt större diskrepans mellan standarden på gamla tiders tämligen enkla övernattningsställen och den moderna tidens krav på bekvämlighet och service. Efterfrågan på förstklassiga hotell drevs också på av den framväxande industriella ekonomin. Under 1800-talet växte det fram stora industrikoncerner med verksamheter spridda över stora geografiska avstånd och med affärsförbindelser i internationell skala. Det var till stor del amerikanska företag som ledde utvecklingen mot allt större företag. Storleken på den amerikanska marknaden gjorde det nödvändigt att integrera verksamheter i olika delar av landet vilket i sin tur gynnade stordrift. Dessa nybildade koncerners verksamhet var helt beroende av de nya transporterna och kommunikationerna: av ångbåtslinjer, järnväg och telegraf. En allt större grupp välbärgade affärsmän efterfrågade bekväma och ständsmässiga hotell. Av naturliga skäl var de stora hotellen, som ofta kallades Grand hotels, främst ett storstadsfenomen. Västvärldens stora städer, som New York, Chicago, London och Berlin hade sin snabbaste tillväxt under senare halvan av 1800-talet. Berlins befolkning ökade exempelvis från 400 000 år 1840 till 3,8 miljoner 1920.⁷³ En annan faktor som stimulerade resandet var den politiska demokratiseringen. Parlamentariska församlingar, partier, fackföreningar och organisationer behövde övernattningsmöjligheter för sina delegater och samlingslokaler för sina möten. Sett i ett större sammanhang var transportväsendet, och därmed hotellen, en viktig del i den infrastruktur som fordrades för att hålla samman moderna stater och nationella marknader.

72 Järnvägen fick också stor social, kulturell och konstnärlig betydelse, se t.ex. Schievelbusch, 1984.

73 Heinrich, 2007.

USA var ledande när det gäller utvecklingen av lyxhotell. Det speciella med den amerikanska utvecklingen var att hotellen utvecklades från att ha varit rena övernattningsställen till att innehålla en rad olika servicefunktioner som inte bara var tillgängliga för hotellgäster utan även för allmänheten. Ett större amerikanskt hotell kunde vid 1800-talets mitt inrymma frisörsalong, bibliotek, tobakshandel, blomsterhandel, biljettkontor, biljardsalong, spelrum, salonger för dans och underhållning samt givetvis barer och restauranger. De kom därför att kallas *palaces for the people*. Många hotell hade även våningar som kunde hyras ut som bostäder, där bemedlade personer hade tillgång till hotellens fulla service. The Tremont Hotel i Boston som grundades 1829 räknas som det första hotellet i den här kategorin. Det hade 170 gästrum och tolv samlingslokaler fördelade på tre våningsplan. Man byggde sällan högre än fyra eller fem våningar eftersom det ännu inte fanns hissar. Bland de innovationer som introducerades på The Tremont märks privata enkel- och dubbelrum utrustade med tvättfat, vatten och gratis tvål; åtta badrum med tillgång till varmt vatten; toaletter inomhus med s.k. *water closets*; ett ringsystem som gjorde det möjligt att påkalla service utan att behöva lämna rummet samt en stor matsal som var upplyst med gasljus. Gas var för övrigt en nymodighet som ställde till en del fatala problem när man, med början på hotell Astor i New York 1836, använde gasljus som belysning på hotellrummen. Många gäster var inte riktigt medvetna om hur det fungerade. De blåste därför ut ljuset på kvällen som de var vana vid med påföljd att gasen fortsatte att strömma ut i rummet. Om de inte dog av gasförgiftning var risken stor att rummet exploderade när de nästkommande morgon skulle tända ljuset med en tändsticka.⁷⁴

Under senare hälften av 1800-talet fortsatte USA att leda hotellutvecklingen. Hotellen i New York, Chicago och San Francisco blev allt större och serviceutbudet allt mer sofistikerat. Det mest kända var Waldorf Astoria i New York.⁷⁵ När hissar blev vanliga i slutet av 1800-talet kunde man bygga allt större och högre hotell. Hissen ändrade också rummens status. Tidigare hade de billigaste och enklaste rummen legat högst upp. Nu blev det tvärtom, det var mer attraktivt att bo högt upp med utsikt och mindre buller, när man kunde slippa gå upp för alla trappor.

Europeiska Grand Hotels

Utvecklingen i USA kom att bli förebild för hotellföretagen i Europa. Ett av de första stora moderna hotellen i Europa var Grand Hôtel i Paris, med 800 rum och 65 salonger. Det öppnade 1862, vilket kan sägas markera startpunkten för de europeiska lyxhotellens glansperiod som varade till första världskrigets utbrott. Tidpunkten är viktig, det är först nu som det blir möjligt för stora grupper av människor att resa på ett snabbt, säkert och förhållandevis billigt sätt. Även om Paris tog täten kom utvecklingen därefter att ledas av schweizare.

⁷⁴ Dittmer & Griffin, 1997: 54-64.

⁷⁵ Hotellet finns fortfarande kvar, om än på en annan plats. Det ursprungliga hotellet revs 1928 för att ge plats åt Empire State Building.

De schweiziska hotellen hade länge haft en standard som överglänste de flesta andra länders. En förnämlig tradition utvecklades som byggde på att man etablerade professionella hotellutbildningar. Detta sammanhänger bland annat med att Schweiz var ett av de första länderna där turismen blev en betydande näringsgren. Redan 1879 besöktes Schweiz av nästan en miljon turister, varav 200 000 amerikaner.⁷⁶ Härmed 1870 öppnade Grand Hôtel National i Luzern, vilket var ungefär samtidigt som de ledande hotellen i andra schweiziska städer. Luzern var en av dåtidens viktigaste turistorter. Anledningen till att Grand Hôtel National nämns är att ledningen ett par år efter öppnandet anställde den då mycket unge hotellmannen César Ritz. Denne rekryterade i sin tur den välkände kökschefen Auguste Escoffier. César Ritz kom mer än någon annan att prägla hotellhistorien.⁷⁷ Han tog över alla nymodigheter som införts i USA och kombinerade dem med högsta möjlig lyx och personlig service. Han blev också pionjär på att driva hotell i verkligt stor skala och var verksam i flera länder.



Figur 8. Hotel Angleterre i Köpenhamn. Foto: Jan Henrik Nilsson.

De engelska värdshusen hade länge ett betydligt bättre rykte än de kontinentala, i synnerhet de franska. När det gäller storhotell var britterna emellertid rätt sent ute. Det första lyxhotellet i London öppnade 1890, vilket var förhållandevis sent eftersom vi talar om världens största stad och tillika världens absoluta maktcentrum. Under den viktorianska eran (1837–1901) hade det brittiska imperiet större geografisk utsträckning än någon annan statsbildning i historien. En företeelse som sannolikt bromsade hotellutvecklingen i London var *gentlemen's clubs*, privata klubbar där medlemmar av aristokratin och det högre borger-

⁷⁶ Hobsbawm, 1989.

⁷⁷ Hartman, 1983: 132–37, 145.

skapet kunde bo och äta när de hade ärende i huvudstaden.⁷⁸ 1800-talets England var ett extremt klassamhälle där de övre skikten ogärna blandade sig med vanligt folk. Därför fanns det ett stort motstånd mot att bo bland andra människor på anonyma hotell. Savoy, som det första lyxhotellet i London hette, planerades och utvecklades av César Ritz, vilket borgade för högsta tänkbara kvalitet. När denne i sin tur hämtade Escoffier till kökschef innebar det givetvis att hotellets kök överglänste allt annat i öriket.

I London kom Savoy snart att följas av flera liknande hotell, t.ex. Carlton, Ritz och Claridges.⁷⁹ Standarden på de här hotellen var mycket högre än på klubbarna. Där fanns också möjlighet att reservera olika typer av rum, det fanns olika familjerum och sviter. Självfallet låg det ett litet extrarum för butlern intill sovrummen. Genom sin storlek och sitt stora utbud av matsalar, barer och andra sällskapsutrymmen kom de också att bli viktiga sociala mötesplatser för överklassen. Det är fortfarande en upplevelse att dricka *high tea* på något av dessa hotell. Det hotell som mer än något annat kommit att representera högsta möjliga lyx och service öppnade César Ritz i Paris 1898, nämligen Hôtel Ritz som fortfarande håller sin tätställning.⁸⁰ Eftersom han lät bygga hotellet kunde han få det precis som han ville, det var t.ex. det allra första hotellet med bad på samtliga rum. Ritz blev legendariskt och frekventerades av dåtidens kändisar. Modeskaparen Coco Chanel bodde där permanent. Den amerikanske författaren Ernest Hemingway påstod sig ha återerövrat hotellets vinkällare från tyskarna när Paris befriades i augusti 1944. Att odla den här typen av mytbildning bidrar högst påtagligt till hotellens renommé, numera kallas det storytelling.

Innovationsspridning

Den här typen av storhotell spred sig till alla större städer i Europa och därefter i mindre skala ut till provinserna. De nordiska huvudstäderna låg t.ex. förhållandevis långt framme. I Köpenhamn fanns sedan länge Hotel d'Angleterre, öppnat redan 1795. Angleterre torde för övrigt vara ett av de äldsta förstaklasshotellen som fortfarande är i bruk. De moderna hotellen kom till Sverige med Regis Cadier, en fransman som anlände till Stockholm med hjulångaren Furst Menschikoff från Sankt Petersburg 1852. Sankt Petersburg var då Rysslands huvudstad och den ledande kulturstaden i norra Europa. Där fanns en stor överklass som efterfrågade kokkonst av högsta klass. Det är därför inte så konstigt att många nyheter på den här tiden nådde Sverige via Ryssland. I Stockholm började Cadier som kökschef hos den ryske ambassadören men fick senare tjänst hos Oscar I. De kungliga kontakterna gjorde att han fick en position i samhället som gjorde det möjligt för honom att starta egna företag. Han öppnade både den första franska biströn i huvudstaden och en förstklassig delikatessaffär.

78 Slattey, 2009: 28.

79 Hartman, 1983: 121-23.

80 Hartman, 1983: 145.



Figur 9. Hôtel Rydberg i Stockholm. Källa: Stockholms stadsmuseum.

Cadier tog över Hôtel Rydberg 1859. Rydberg kan beskrivas som det första verkligt moderna hotellet i Sverige, med gasljus, rinnande vatten och tillgång till bad. Det är dock mest känt för sitt förnämliga kök, sin matsal och sin *American bar*. Det var det första stället i Sverige där man kunde stå och dricka drinkar bakom en bar. Baren är ett första tecken på att amerikanska nyheter började påverka Sverige. Rydberg var runt sekelskiftet 1900 ett av Stockholms verkliga inneställen. Rydberg revs 1914 för att ge plats åt ett bankpalats. När efterfrågan på hotellrum ökade kunde Cadier ta steget och bygga Grand Hôtel på Blasieholmen i Stockholm. När det öppnades 1874 höll det högsta internationella standard.⁸¹ Régis Cadiers exempel visar att hotellbranschen vid mitten av 1800-talet blivit internationell. Hotellierer flyttade ofta runt mellan Europas länder. De hade ofta nära kontakter med varandra. Cadier reste på studieresor till utlandet varje år för att hålla sig á jour med utvecklingen. Exemplet visar också på vikten av att utveckla sociala nätverk för att kunna skaffa tillräckligt med kapital för investeringar.

Även på andra håll i Europa har det sena artonhundratalets hotell behållit sin ställning som de vackraste och mest representativa. Storhotellen blev också normgivande för standarden på rum och service. De flesta av de bekvämligheter vi är vana vid kom fram runt sekelskiftet 1900, såsom bad och toalett på alla rum, centralvärme, elektriskt ljus, telefon, hissar osv. Sedan 1914 har egentligen ganska lite av värde hänt beträffande standarden på de förnämsta hotellen. Man

⁸¹ Jarnhammar, 2009. Både Hôtel Rydberg och Grand Hôtel använde givetvis fransk stavning för att visa på sin internationella status.

bör dock ha klart för sig att det tog ganska lång tid för innovationerna att få genomslag. Så sent som 1950 var det t.ex. bara fem rum på Grand Hotel i Helsingborg som hade privata badrum, övriga gäster fick dela på de badrum som fanns i korridorerna. Alla rum hade emellertid wc, handfat och telefon.⁸² Även om det fanns en del skillnader i standard mellan olika Grand Hotels vid den här tiden så kännetecknades de av högtidlighet och ståtlighet samt en mycket hög grad av personlig service, man kunde exempelvis få skorna putsade, underkläder tvättade eller skjortan struken. De förutsattes också ha hög klass på restaurang och servering. Hotellen hade alltså en tydlig inriktning mot de högre samhällsskikten.

När man diskuterar hotellens utveckling under 1800- och det tidiga 1900-talet så är det Grand Hotels som man tänker på. Grand Hotels lever kvar i minnet genom otaliga böcker och filmer, dessutom finns ofta verksamheterna kvar. Det går t.ex. fortfarande bra att ta in på Pera Palace i Istanbul och föreställa sig att det var just här som Agatha Christie skrev *Mordet på Orientexpressen*. Men, självfallet var inte Grand Hotels representativa för hotellbranschen runt sekelskiftet 1900. De stod i själva verket för en väldigt liten del av marknaden. Grand Hotels är snarare ett bra exempel på segmentering. Tidigare hade de flesta resande använt samma gästgivaregård, industrialismens dynamik skapade utrymme för hotell som riktade sig till de rika. Segmenteringen skedde inte bara uppåt utan även neråt. Paul Slaterry (2009) skiljer mellan quasi-hotels, mid-market hotels och grand hotels. Quasi-hotels eller boarding houses motsvarar det som i Sverige gick under beteckningen resanderum eller enkla pensionat. Mid-market hotels är den största kategorin som hade den breda medelklassen, ingenjörer och säljare, som kundkrets. De släpade länge långt efter vad gäller service och tillgång till hygienutrymmen, ett enkelt handfat på rummet och toalett i korridoren var länge det normala. Under senare delen av 1900-talet kom emellertid medelklasshotellen alltmer att närmare Grand Hotels standard, dessa är alltså allttjämt normerande för "vad ett hotell är". De hotell som hade den största kundkretsen, medelklasshotellen, kom emellertid att leda utvecklingen genom att skapa de första egentliga hotellkedjorna. I England utvecklade järnvägsföretagen en helt ny typ av stora hotell som riktade sig mot medelklassegmentet. De låg givetvis i omedelbar närhet av stationerna, i många fall som en integrerad del av stationsbyggnaden.⁸³ Detta fenomen, som är särskilt framträdande i närheten av de stora stationerna i London, kom tydligt att påverka hotellutvecklingen i Sverige där järnvägshotellen blev den dominerande kategorin. I Sverige kom emellertid kedjebildningarna att dröja.

I kök och matsal

Den högre kokkonsten, gastronomin, spreds från Frankrike ut över världen i samband med att de stora hotellen och de moderna restaurangerna växte fram

82 Eksell, 2013.

83 Spaven & Holland, 2012.

under 1800-talet. Gastronomin har emellertid betydligt längre historia, den går i varje fall tillbaka till renässansens Toscana. Frankrikes position som gastronomi centrum sägs ha börjat när Catharina av Medici år 1553 gifte sig med Henrik II av Frankrike. Catharina som då var fjorton år gammal tog med sig kockar, bagare och annat tjänstefolk från sitt barndomshem i Florens. Det italienska inflytandet höjde standarden på både på maten och sättet att äta och servera. Både dekorationer och bordsskick nådde en högre nivå av raffinemang. Det blev vanligt med väldigt festliga och arbetade bordsdekorationer med blommor, uppstoppade djur och stora porslinsuppsättningar. En detalj var att gaffeln fördes till Frankrike från Florens, nu åt man inte längre med fingrarna. Servetter ersatte bordsduken för att torka händerna. Detta franska *grande cuisine* hörde främst hemma i aristokratiska miljöer, vid hovet och på slott och herresäten. Under den här tiden blev gastronomin en profession där olika yrkeskategorier fick sina speciella uppgifter och där det utvecklades en omfattande litteratur om måltider och kokkonst.⁸⁴ Den här aristokratiska perioden varade i lite drygt 200 år; den avslutades under franska revolutionen – symboliskt när Marie Antoinette miste huvudet 1793.

Det var i samband med franska revolutionen som de moderna restaurangerna växte fram i Frankrike. Det fanns två huvudsakliga orsaker till det. För det första hade borgarklassen, företagare och akademiker, blivit en viktig grupp i samhället. Borgarna hade fått ekonomiska möjligheter att efterfråga kvalificerad kokkonst. Den andra orsaken var att många kockar blev arbetslösa när aristokraterna miste sina privilegier och rikedomar. De kunde istället börja jobba i borgerliga hushåll eller öppna egna restauranger. De första moderna restaurangerna etablerades på Paris på 1780-talet, alltså omedelbart före revolutionen. Det är nu begreppet restaurang etableras som benämning på ett offentligt matställe av hög klass som serverar mat på bestämda tider enligt en fastställd matsedel. Gastronomin under första halvan av 1800-talet utvecklades till en blandning av den gamla aristokratiska och ett mer traditionellt, enklare, borgerligt kök.

Det var inte bara gastronomin som utvecklades under perioden utan kanske även sättet att servera måltiderna. Fram till seklets mitt dominerade den gamla serveringsstilen. Det gick ut på att måltiderna serverades på bestämda tider. Gästerna satte sig vid ett gemensamt långbord och fick ta för sig av de rätter som var framställda. Gästerna fick därför vräka i sig maten för att hinna få i sig läckerbitarna innan bordsgrannarna hunnit före.⁸⁵ Det bör kanske tilläggas att riktigt fint folk helst intog sina måltider i enskildhet på hotellrummet. Måltidskulturen tog alltså ett rejält steg framåt när bordsservering infördes, man kunde ta det lite lugnare till bords. Fortfarande var det vanligt att bara en meny serverades, serveringssättet kallas *table d'hôte* som betyder att man delar värdens bord, vilket ju var fallet på de gamla små värdshusen. En kvarleva från detta system är de menyer med fast pris som funnits länge Frankrike och som numera

84 Gillespie, 2001.

85 Dittmer & Griffin, 1997:63-64; 70.

också förekommer i Sverige. Den nuvarande valfriheten att själv välja rätter och med möjlighet att bestämma tidpunkt för sin måltid blev allt vanligare under 1800-talet, fram emot sekelskiftet 1900 hade det gamla serveringssättet blivit ovanligt på bättre restauranger. Vårt vanliga serveringssätt kallas *a la carte*, vilket betyder att man väljer från matsedeln. I samband med det alltmer individualiserade ätandet övergavs också de gemensamma långborden till förmån för det placeringssystem vi känner igen från vår tids restauranger. En effekt av dessa civilisatoriska framsteg var att det blev accepterat för s.k. anständiga kvinnor att gå på restaurang. Det kändes säkrare och mindre påträngande att sitta vid mindre bord, med sällskap man själv kunde välja.

Den högre gastronomins menyer förändrades också under 1800-talet. Man hade ärvt en äldre typ av meny från det klassiska aristokratiska köket. Dessa menyer som kallades *a la française* delade upp maträtterna i ett antal serveringsomgångar, där flera rätter serverades i varje omgång. Mellan varje omgång byttes de olika maträtterna ut. Det var alltså fråga om ett stort antal rätter som skulle avätas under en middagssittning. Den gamla typen av meny kom att ersättas av *a la russe*, som kallas så eftersom den introducerades av den ryske ambassadören i Paris under 1860-talet.⁸⁶ Denna meny bestod av tio till femton rätter som serverades en i taget till gästerna vid bordet. Den följer i stort sett en modern logik. Man börjar med förrätt, soppa, fisk, grönsaksrätter, kött, ost, desserter, o.s.v. Mitt i en sådan meny passar det bra att inta ett ”normandiskt håll”, en sorbet spetsad med calvados som förbereder magen för nästa attack. Fördelen var att varje rätt var nylagad och fräsch när den sattes på bordet. Man slapp mat som hållits varm för länge; å andra sidan ställde det stora krav på organisationen i kök och servering. Den nutida högre gastronomin, såsom den presenteras på 2010-talets svenska restauranger, bygger i allt väsentligt på en kombination av sparsmakade avsmakningsmenyer med drag av det ryska serveringssättet och *a la carte* med möjligheter till individuella val.

När resandeströmmarna ökade och de nya stora hotellen öppnade sina portar gav det ytterligare impulser till att förändra gastronomi och värdskap. En av de främsta anledningarna till detta var att man nu hade att hantera stora mängder gäster under mycket begränsad tid. Det skapade ett stort behov av organisation och förenkling. Båda dessa utvecklingslinjer förknippas med kökslegenden August Escoffier, verksam ca 1880–1920. Han härstammade från Nice men kom att arbeta i Luzern, London, Paris och New York, ofta i samarbete med César Ritz. Arbetet i ett stort restaurangkök hade länge varit uppdelat mellan olika typer av kockar, bagare, kallskänkor och annan personal. Escoffiers insats var att han skapade ett system där alla var delar av ett samordnat lagarbete, *partiesystemet*. Han införde också helt nya standards för köksutrustning, utrymmen och hygien.⁸⁷ Med Escoffier fick restaurangköken en industriellt orienterad organisation. Hans viktigaste bidrag till den gastronomiska utveckling låg

86 Gillespie, 2001.

87 Gillespie, 2001.

i hur han förändrade maträtterna som serverades. Äldre tiders matlagning var mycket raffinerad. Maten tillagades ofta under lång tid och serverades på sätt där den ursprungliga råvaran ofta inte framträdde särskilt väl. Escoffier vände upp och ner på detta resonemang. Han ville att råvarorna skulle framträda, syftet med matlagningen var att råvarornas smaker skulle framträda på bästa sätt. Han lär ha sagt att ”bra matlagning är när saker smakar som det de är”⁸⁸. Escoffier skrev också en mängd böcker om gastronomi, bland annat *Le Guide Culinaire* från 1903. Han lade ner ett stort arbete på att systematisera kokkonsten och den kulinariska terminologin. En tillagningsmetod eller ingrediens kopplas till en speciell term; *Lyonnaise* innebär t.ex. att rätten bygger på lök medan *Forestière* innebär att den innehåller svamp. På så sätt kunde bildade gäster få en bättre uppfattning om vad som erbjöds på menyn.⁸⁹ Under hans tid skapades även många av de rätter som vi idag räknar som klassisk finmat, ofta uppkallade efter dåtidens kändisar: Pavlova, Rossini, Oscar, med flera. Det är alltså ett kulturarv som i allra högsta grad lever kvar.

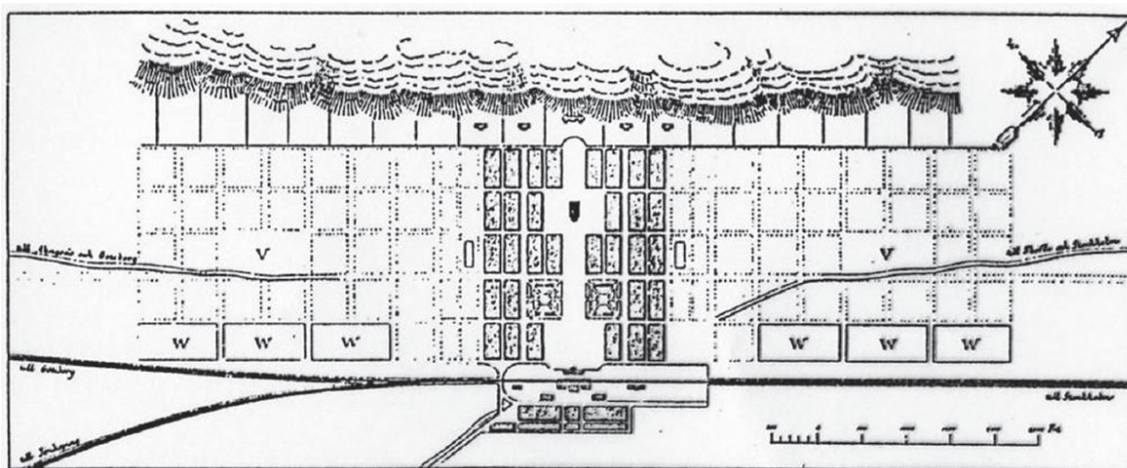
Sverige: järnvägar, städer och hotell

Det svenska järnvägsnätet utvecklades samband med industrialiseringen. Den allra första privatfinansierade banan byggdes mellan Nora och Ervalla i Bergslagen år 1856. Samma år var sträckan Malmö–Lund färdig, den finansierades av staten eftersom den var en del av stambanan. Den svenska järnvägen byggdes nämligen upp med dels det statligt finansierade stambanenätet, dels anslutande privatbanor, finansierade av olika privata intressenter. Stambanorna utgick från Stockholm och kallades södra, västra, norra, östra samt nordvästra stambanan. De utgör fortfarande ryggraden i det svenska järnvägsnätet och lokaliserades efter två principer; *anti-kust* och *bryta bygd*. Det förstnämnda hade främst försvarsmässiga skäl, att man helt enkelt ville undvika sårbara kuststräckor. Vidare ville man inte konkurrera med ångbåtstrafiken. Denna princip förklarar varför stambanan i Norrland går ett par mil innanför kusten på sin väg mot Boden. Sista vägen till Haparanda och finska gränsen fick man åka hästskjuts. Av militära skäl ville man inte bygga järnväg ända fram till gränsen eftersom Finland fram till 1917 var en del av Ryssland. Bryta bygd-principen fick stora konsekvenser för bosättnings- och lokaliseringsmönster eftersom den innebar att de statligt finansierade stambanorna i stor utsträckning skulle dras genom ”koloniserbar glesbygd” efter amerikansk förebild – och inte i första hand via befintliga städer⁹⁰. Viktiga städer som Skara, Kristianstad och Växjö kom därför att sakna direktanslutning till stambanorna. Förutsättningarna innebar att järnvägarna drogs efter helt andra principer än det gamla vägnätet och att gamla huvudstråk och knutpunkter fick hårdare konkurrens.

88 Gillespie, 2001: 114.

89 Borchgrevink, 1999.

90 Améen, 1986.



Figur 10. Edelsvärds idealstadsplan för stationssamhällen från 1859.

Källa: Améen, 1985.

Med järnvägens intåg följde stationer och anläggandet av en mängd nya stationssamhällen, ofta på platser som tidigare varit rätt obetydliga. SJ:s chefsarkitekt Adolf Edelsvärd fick 1859 i uppdrag att rita en idealstadsplan som många nya stationssamhällen kom att använda som förebild (exempelvis Hässleholm, Alvesta och Nässjö längs södra stambanan). Resultatet blev en rutnätsplan med stationshuset i centrum, en huvudgata från stationen med affärs- och övrig serviceverksamhet, torg och bostäder på vardera sidan (se figur 10). I planen anges specifikt att vid stationen borde ett större hotell med gästgiveri anläggas, liksom ett stort torg framför stationen⁹¹. På många håll i landet fick därför de nya hotellen en symbolisk och arkitektonisk centralposition i stadsbilden.

När gamla städer fick järnvägsförbindelse blev det vanligt att stationen lades utanför centrum så att man slapp riva befintlig bebyggelse. I Helsingborg och Malmö valde man att bygga stationerna på ny mark ute i Öresund. Det skedde därför en centrumförskjutning och omlokalisering av serviceverksamheter från den gamla stadskärnan mot stationsområdet där det nya i samhället växte fram. I Stockholm försköts centrum från Gustaf Adolfs torg mot västra Norrmalm. Vasagatan blev det nya hotellstråket. I lite större städer växte också nöjes- och hotelldistrikt fram i anslutning till järnvägsstationen, t.ex. Klarakvarteren i Stockholm eller Vesterbro i Köpenhamn. Många av dessa nöjeskvarter fick under 1900-talet dåligt rykte. De förknippades med sämre krogar, lättare underhållning och prostitution på billiga hotell där rummen kunde hyras per timme. Exemplet visar att det ofta utvecklades en särskilt utsatt social geografi i stadsdelar nära hamnar och järnvägsstationer, kopplingen mellan transporter och synd är uråldrig.

Städerna och de växande stationssamhällena utvecklades snabbt till betydelsefulla centra; med de nya transportförbindelserna följde stora flöden av människor och varor. Både affärs- och nöjesresandet ökade i snabb takt. Till

⁹¹ Linde Bjur, 2005.

samhällena lokaliserades olika typer av kommersiella verksamheter och offentliga institutioner. En mycket viktig faktor som bidrog till denna expansion var den stegvisa svenska handelsliberaliseringen, framför allt införandet av fullständig näringsfrihet år 1864. Dessförinnan fick handel inte fått förekomma utanför stadsgränsen, rätten att bedriva handel var själva definitionen av en stad. När städerna inte längre hade monopol på detaljhandel kunde flera mindre handelscentra växa fram intill järnvägsstationerna. Näringslivets internationalisering och ökad utrikeshandel gjorde att affärsresandet sköt fart. Det dramatiskt ökande resandet innebar att behovet av logi ökade högst avsevärt. En stor mängd nya hotell etablerades i städer och stationssamhällen under senare hälften av 1800-talet och början av 1900-talet. Även de framväxande folkrörelserna och den politiska demokratiseringen innebar att behovet av möten blev större, antalet kongresser, konferenser och årsstämmor ökade. Detta gynnade i all synnerhet Stockholm, dit allt fler centrala funktioner samlades. Med centrala funktioner avses sådana verksamheter som har hela landet som verksamhets- eller inflytandeområde. De bestod dels av administrativa organ som riksdag, regering och ämbetsverk, dels av de privata storföretagens huvudkontor. Man kan också räkna dit sådant som universitet och kulturinstitutioner som Kungliga operan och Dramaten.

De första egentliga svenska hotellen går tillbaka till början av 1800-talet. Göta Lejon i Göteborg från 1812 har redan nämnts. Hotell Mollberg i Helsingborg (1814) och Hôtel Continental de Sud i Ystad (1829) har i det närmaste lika gamla anor. Det är noterbart att de första moderna hotellen återfinns i sydsvenska hamnstäder där det fanns täta kontakter med kontinenten. I andra städer kom hotellen något senare. I Lund byggdes det präktiga hotell Altona 1835 mittemot domkyrkan. I de flesta fall var det dock järnvägens ankomst som skapade behov av fler och bättre logimöjligheter. Under 1860- och 1870-talen byggdes en rad järnvägshotell, ofta mittemot stationerna. När Grand Hôtel i Stockholm öppnade 1874 blev det stilbildande. Beteckningen "Grand" återfinns på många håll, t.ex. i Lund och Helsingborg. Längre norrut talar man oftare om Stora hotellet eller Stadshotellet. Det var dock ganska stor skillnad mellan Grand i Stockholm och efterföljarna i mindre städer. I Stockholm fanns ett större behov av miljöer för luxuös representation. Stadshotellen är snarare goda representanter för bättre järnvägshotell. I de flesta större städer etablerades ett eller flera liknande hotell som hade de högre samhällsskikten som målgrupp. Om det fanns flera hotell i en stad fick stadshotellen ofta en särställning. Det sysslade inte bara med hotellverksamhet, utan kunde även ha restaurang, kommunal spritbutik och kommunkontor i samma byggnad.⁹² Det fanns alltså ett offentligt intresse i verksamheterna, vilket öppnade för monopol tendenser särskilt i samband med utskänkning. När spritrestriktioner infördes i början av 1900-talet stärktes stadshotellens position. Det fanns också en mängd mindre hotell och pensionat som hade en målgrupp bestående av hantverkare, försäljare och bönder. Här var

92 Jarnhammar, 2009: 35.

inkvarteringen enklare och de allmänna utrymmena mindre. Det fanns möjlighet att få frukost men det var ovanligare med fullständig matsal.



*Figur 11. Hotell Savoy i Malmö, strategiskt lokaliserat vid hamn och järnvägsstation.
Foto: Jan Henrik Nilsson.*

När man talar om järnvägshotell tänker man främst på hotell på mindre och medelstora orter, ofta stationssamhällen eller järnvägsknutar, orter där flera järnvägslinjer möts. Det var ofta fråga om två- eller trevåningshus som inte kom i närheten av stadshotell i fråga om storlek eller elegans. Ibland var de sammanbyggda med järnvägsstationen. Trots det var de ofta den mest betydande byggnaden på orter som Kil eller Teckomatorp. En intressant detalj är att anmärkningsvärt många järnvägshotell, särskilt i Norrland, drevs av kvinnor.⁹³ Att sköta ett hotell sågs som en sorts hushållsarbete, något som kvinnor med erfarenhet av egna hushåll klarade galant. Det visar också att arbetet med att driva hotell ännu inte professionaliserats, i varje fall inte på landsbygden.

Hotellen fick snart betydelse som lokala mötesplatser. Gästgiverier och värdshus fanns ju sedan tidigare men hade lågt anseende, superiet var utbrett och maten höll ofta dålig klass. När järnvägshotellen och järnvägsrestaurangerna kom höjdes standarden påtagligt och konkurrensen ökade. Det blev populärt att ha representation och fira högtidsdagar på hotellen.⁹⁴ Tidigare hade allt sådant skett i hemmen. Detta var inte bara ett storstadsfenomen, även på mindre orter blev hotellen givna samlingspunkter. Förutom övernattningsrum och restaurang fanns ofta särskilda samlingsalar för större sammankomster. Mindre sammanträdesrum till uthyrning var inte heller ovanligt. Här finns ett samband med folkrörelsernas framväxt under det sena 1800-talet. Föreningslivet, med nykterhetsloger, fackföreningar, idrottsklubbar och föreläsningsföreningar, behövde ofta hyra lokaler. Givetvis gjorde sig tidens klasskillnader påminna

⁹³ Jarnhammar, 2009.

⁹⁴ Kullander, 1994.

även här. Arbetare, hantverkare och lägre tjänstemän höll till på enklare ställen medan borgerskapet möttes på ortens järnvägs- eller stadshotell. På mindre orter fick de dock samsas under samma tak. På många orter byggde folkrörelserna så småningom upp egna samlingslokaler, dels för att kunna styra sig själva, dels för att slippa närheten till alkoholutskänkning. Nykterhetsrörelsen fick sina loger, frikyrkorna sina bönehus och arbetarrörelsen byggde Folkets hus och Folkets park. Landets första folkpark öppnades i Malmö redan 1891 vid arbetarstadsdelen Möllevången. Hotell- och restaurangbranschen fick på så sätt redan på ett tidigt stadium stå ut med hård ideell och offentlig konkurrens.

Den svenska restaurangbranschen 1850–1914

Under början av 1800-talet var Sverige ett fattigt land i Europas utkant. Efter förlusten av Finland och svenska Pommern hade landet krupit tillbaka till en storpolitisk obetydlighet. Utrikeshandeln var fortfarande förhållandevis måttlig och impulserna från utlandet ringa. Mathållningen kan enklast beskrivas som enkel och robust. Den från Frankrike inflyttade Karl XIV Johan begärde att det alltid skulle finnas ett kokt ägg vid hans taffel, så han kunde vara säker på att få något ätbart till livs. Han kom från ett land med välutvecklad kokkonst och hade svårt att stå ut med den svenska maten. Fram mot mitten av 1800-talet började Sverige internationaliseras i rask takt. Det blev början på den mest dynamiska perioden i den svenska restaurangnäringens historia.

Vid mitten av 1800-talet bestod i allt väsentligt den gamla uppdelningen i vinkällare och brännvinskrogar. Schweizerierna var det första tecknet på att impulserna från utlandet börjat göra sig gällande. De var dock främst ett komplement till de bättre vinkällarna, den breda allmänheten besökte fortfarande mest de gamla brännvinskrogarna som fanns på stort sett varje gata i städerna. Lund var vid den här tiden, 1830, en liten stad med 4000 invånare och 34 legala krogar – alltså en krog på 118 personer. De flesta av dem var mycket enkla ställen där det serverades brännvin med något enkelt tilltugg eller i bästa fall lite husmanskost. I många fall var krogarna tillhåll för svårt alkoholiserade arbetare.⁹⁵ I Göingens krog vid Mårtenstorget kunde torghandlarna ända fram mot sekelskiftet 1900 exempelvis beställa ”tvänne supar och en ålabid”.⁹⁶

Spritkonsumtionen låg under stora delar av 1800-talet fortfarande på en mycket hög nivå och det togs därför en rad initiativ för att minska antalet krogar. Under 1870-talet införde ett antal svenska städer, bl.a. Stockholm, en metod som kallades Göteborgssystemet. Det gick ut på att städerna tog över krogarna genom halvkommunala företag som skulle driva dem utan vinstsyfte. Föreståndaren skulle alltså inte kunna tjäna pengar på sprithanteringen, han eller hon hade en fast ersättning men kunde öka inkomsterna genom matservering. Kontroll av ordningen skärptes, lokalerna snyggades upp och öppettiderna reglerades. Brännvinet var dock fortfarande billigt och utskänktes i stora mängder.

95 Se litterära exempel i Per Anders Fogelström ”Mina drömmars stad”.

96 Karlsson, 2003, citat sid. 106.

”Systemet” blev det första i en rad åtgärder för att få ner alkoholkonsumtionen. Antalet utskänkningstillstånd blev med tiden allt mindre; brännvinskrogarna ersattes av ölkaféer. Samtidigt började en rad nya matställen växa fram, föregångarna till våra tiders lunchrestauranger. De var i regel alkoholfria och drevs ofta av nykterhetsföreningar eller av folk knutna till den framväxande arbetarrörelsen.⁹⁷ Fram emot första världskriget var de gamla brännvinskrogarna så gott som försvunna. Kaféer av olika sorter kom så småningom att ersätta krogarna som mötesplatser för vanligt folk, under första halvan av 1900-talet var kaféerna nästan lika vanliga som brännvinskrogarna hundra år tidigare.⁹⁸ Det är först när bostadsförhållandena förbättras efter andra världskriget som folk börjar tillbringa mer tid hemma och kaféerna får svårt att överleva. TV:n fick ofta skulden för kafédöden eftersom den förändrade folks kvällsvanor.

Utvecklingen av egentliga restauranger hänger nära samman med järnvägens och hotellens utveckling, på liknande sätt som de gamla vinkällarna varit kopplade till gästgiverierna och skjutsväsendet. De flesta bättre restauranger som öppnades under 1800-talet fanns på hotellen. Litteraturen visar på väldigt få exempel på restauranger av hög klass som ”bara” var restauranger, undantagen fanns främst i de stora städerna och även där var de ovanliga. De flesta av de välkända restaurangerna kring sekelskiftet 1900 var i själva verket hotellmatsalar, såsom Rydberg, Continental och Grand i Stockholm; Kramer och Savoy i Malmö; Mollberg i Helsingborg eller Grand i Lund. Den här typen av restauranger hade en fördel genom sin storlek. Omsättningen var tillräckligt stor för att de skulle kunna ha den mångfald av rätter som dåtidens högre borgerskap förväntade sig. Influenserna från kontinentala Grand Hôtels är påfallande, både i hotelldelen och i matsalen. Maträtterna var tydligt påverkade av det franska köket, serveringen var stram och elegant och man kunde beställa *a la carte*.

Det var inte bara restaurangerna som genomgick stora förändringar under mitten av 1800-talet, även matlagningskonster förändrades. Den viktigaste enskilda förklaringen är att den moderna järnspisen blev vanlig. Den var lätthanterlig, hade inbyggd ugn och spisplattor där det gick att reglera värmen, den eldades med ved eller koks. Det var en stor förbättring jämfört med tidigare då matlagningen skedde i gryta över öppen eld; i äldre hus kan man fortfarande se ställningar i de öppna spisarna som använts för att hänga grytor i. Gamla tiders mat-hållning bestod därför huvudsakligen av två typer av rätter, kallskuren mat och kokt mat. Stekning var besvärligt och förekom bara i de förnämsta miljöerna. En annan förklaring till att den kokta maten dominerade var att det var sällsynt med färsk mat. Man slaktade bara på hösten. Eftersom transporterna var långsamma och det saknades moderna kylsystem så konserverades den mesta maten genom saltning eller torkning. Maten behövde blötas och kokas för att bli njutbar. Paradrätter som lutfisk, ärtor och fläsk och rotmos med rimmad oxbringa härstammar från det gamla svenska köket, från tiden före järnspisen.

97 Rehnberg, 1987.

98 Se Karlsson, 2003 för exempel.

Den kallskurna maten, främst i form av saltad och inlagd sill, rökt fisk, kött och fläsk samt annan sur och spicken mat har gett upphov till det främsta svenska bidraget till den internationella gastronomin: smörgåsbordet. Smörgåsbordet har sitt ursprung i det gamla brännvinsbordet som går tillbaka åtminstone till 1700-talet. Brännvinsbordet serverades då gästerna anlant, ibland efter en kall och besvärlig resa. Några fat med sill och kallskuret dukades fram för att göra de första suparna sällskap, redan på den tiden kände man till vådan av att dricka på fastande mage. Ofta serverades brännvinsbordet på stående fot så att gästerna kunde gå runt och konversera. Smörgåsbordet utvecklades över tid efterhand som kokkonsten utvecklades och fler rätter lades till, det nådde sin höjdpunkt under 1800-talet och 1900-talets början.⁹⁹ Då var det en självklarhet på alla bättre restauranger. Med undantag för en del skånska gästgiverier serveras det numera främst till jul. Det serverades till en början som förrätt, därefter var det dags för huvudrätterna. Det är i dag ytterst ovanligt att man äter smörgåsbord till förrätt. Vi har varken tid eller aptit för den sortens excesser. Traditionen lever till viss del kvar i den populära förrätten SOS: smör, ost och sill. Den danska traditionen med smörrebröd har likheter med smörgåsbordet, de fordrar samma drycker. Även de danska smörrebröden och *det kolde bord* utvecklades i allt väsentligt under 1800-talet.¹⁰⁰ Smörrebröd serveras nästan uteslutande till *frokost*, det vi numera kallar lunch.



Figur 12. Husmanns Vinstue i Köpenhamn, en förnämlig smörrebrödsrestaurang i klassik källarlokal. Foto: Jan Henrik Nilsson.

99 Se inledningskapitlet till Fritiof Nilsson Piratens roman "Bock i örtagård" för en klassisk poetisk skildring av smörgåsbordet på Hotell Horn i Malmö kring sekelskiftet 1900.

100 Buhl, 2010.

Perioden från 1870 fram till första världskrigets utbrott präglades av urbanisering, stora tekniska framsteg och stor ökning av privata förmögenheter, det kapitalägande borgerskapet blev väsentligt rikare. Ökad handel och bättre transporter gjorde att de kulturella influenserna från utlandet fick större betydelse. Inom gastronomins område var inflytandet från det franska köket påtagligt, ofta kom det dock till Sverige via Tyskland. Det franskinfluerade svenska köket representeras kanske främst av Charles Emil Hagdahl vars ”Kokkonsten som vetenskap och konst...” från 1879 fick stort inflytande. Hagdahl introducerar här det moderna franska köket, där det viktigaste inslaget var att få fram råvarornas rena smaker. Det var tankegångar som låg i tiden, Hagdahl använde och översatte i stor utsträckning dåtidens aktuella kokböcker. Med tiden skulle inflytandet från August Escoffier utveckla det moderna köket ytterligare. Genom det kontinentala inflytandet kom den högre svenska gastronomin att kännetecknas av en blandning av svensk husmanskost och franska nymodigheter, anpassade till svenskt klimat och svenska råvaror. Smörgåsbordets utveckling visar tydligt hur traditionella enkla rätter förfinas när de kommer in i nya sociala sammanhang. Från de fina salongerna letar sig sedan den omstöpta husmanskosten tillbaka till de enklare miljöerna, bland annat genom kokböcker och hushållsskolor. Det här är också en tid då man börjar betrakta den svenska matkulturen som en del av kulturarvet, den lyfts till exempel fram av författare som August Strindberg och Albert Engström.

Årtiondena runt sekelskiftet 1900 framstår som en framgångsperiod för den svenska hotell- och restaurangbranschen. Det ökande välståndet födde högre efterfrågan och högre krav på kvalitet, service och hygien.¹⁰¹ Det hittills värsta slaget mot näringen var emellertid inte långt borta – alkoholrestriktionerna.

Två vita och en brun

Utvecklingen av den svenska hotell- och restaurangbranschen under 1900-talet kan inte förstås utan att den svenska alkoholpolitiken diskuteras. Under 1700- och 1800-talet var superiet ett mycket utbrett samhällsproblem. Det söps både bittida och sent i alla samhällsklasser, totalkonsumtionen var enorm. Det ställde givetvis till stora medicinska och sociala problem. Som motreaktion växte nykterhetsrörelsen fram från mitten av 1800-talet och blev tidens kanske största folkrörelse. Vid sidan av arbetarrörelsen, bonderörelsen och frikyrkorna kan nykterhetsrörelsen sägas ha burit upp mobiliseringen för den svenska demokratiseringen under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet. I och med den allmänna rösträttens införande, för män 1908, fick den också stärkt representation i Riksdagen och kunde därmed påverka lagstiftningen i restriktiv riktning. Detta inflytande fanns för övrigt kvar fram till 1980-talet. Alkoholpolitiken blev i samband med demokratiseringen till en rikspolitisk fråga, skillnaderna mellan landsdelarna vad gäller regelverket minskade betydligt. Nykterhetsrörelsens betydelse kan sägas ha kulminerat i samband med folkomröstningen 1922 om

¹⁰¹ För en redogörelse för dåtida hygieniska förhållanden, se t.ex. Hirdman, 1983.

totalförbud mot försäljning av rusdrycker. Kvinnorna hade nyligen fått rösträtt och röstade i stor utsträckning för ett förbud, vilket var rimligt eftersom kvinnor i stor utsträckning fick stå ut med missbrukets avigsidor. Röstetalen blev därför mycket jämna. Väljarna i Skåne kom att avgöra nationens öde, det skånska motståndet mot förbud var på sina håll monumentalt. I Kyrkheddinge utanför Lund fick ja-sidan bara en röst, kyrkoherdens fru lär ha varit starkt missnöjd.¹⁰²



Figur 13. Albert Engströms klassiska affisch från förbudsomröstningen 1922. Källa: Wikimedia.

Den skärpta inställningen till alkoholkonsumtion var en internationell företeelse, länder som USA och Finland införde totalförbud. Förbuden gav upphov till smuggling och kriminalitet. 1920-talets amerikanska gangstervälde har blivit mytiskt, i Finland hade man stora problem med spritsmuggling från Estland. Andra länder försökte få ner konsumtionen genom skattehöjningar. I Storbritannien kopplades skatten direkt till alkoholen vilket gjorde att man generellt sänkte alkoholhalten i ölet. Det förklarar varför brittiskt öl fortfarande är betydligt svagare än t.ex. det tyska. I Danmark lade man väldigt höga skatter på brännvin men lämnade ölen i fred, den danska ölkulturen var född. I flera länder hade alkoholrestrktionerna ett direkt samband med första världskriget. Länderna behövde mobilisera sina resurser och då var nykterheten

väsentlig. En annan metod att få ner drickandet var att reglera öppettiderna, de engelska pubarna tvingades nu hålla stängt på eftermiddagarna.

I Sverige behöll man ett ransoneringsystem som införts under nödåret 1917. Brattssystemet, efter skaparen Ivar Bratt, avskaffades först 1955. Sprithantering- en lades under statligt monopol,¹⁰³ vilket delvis fortlever genom systembolagets detaljhandelsmonopol. Kraven för att överhuvudtaget få köpa ut sprit var hårda. Man skulle ha fyllt 25 år, ha ordnade förhållanden såsom fast anställning eller förmögenhet och man fick inte ha varit straffad, i all synnerhet fick man inte åkt fast för fylleri. Tilldelningen var individualiserad och kunde som mest uppgå till fyra liter starksprit per månad, det vanliga var två liter. Tilldelningen av vin var å andra sidan generös, främst därför att vin knappast dracks i bredare

¹⁰² Hassler, 2005.

¹⁰³ Andersson, 2003:124.

folklager.¹⁰⁴ Giftna kvinnor och tjänstefolk fick ingen egen motbok (en liten bok där inköpen bokfördes) utan de skulle så att säga leva på husbondens tilldelning. Ogiftna yrkeskvinnor kunde få egen motbok, men då var tilldelningen mycket lägre än för män.¹⁰⁵ Vi skall dock komma ihåg att kvinnor sällan drack alkohol överhuvudtaget vid den här tiden, de höll sig mestadels till kaffe. Det ansågs i allmänhet opassande för kvinnor att dricka.

Hotell- och restaurangbranschen drabbades hårt av förmyndariet eftersom tilldelningen var ransonerad även på lokal. Inget starkare än pilsnerdricka, med en alkoholhalt på 2,8 %, fick serveras utan att man samtidigt beställde in mat. Mattvånget fick en del lustiga följder. De flesta restauranger hade någon billig rätt som folk beställde in bara för att få lov att samtidigt beställa sprit. Dessa ”restriktionsrätter” kunde man dessutom servera till ett flertal olika gäster under en kväll, eller vecka, eftersom de sällan rördes. Ville man verkligen äta dessa rätter fick man säga ifrån. Den sprit som serverades var ransonerad, mängden räckte till två matsnapsar och en avec till kaffet – ”två vita och en brun”. Totalintaget av s.k. rusdrycker fick icke uppgå till mer än maximalt 7,5 cl sprit till lunch och 15 cl till middag för män; kvinnor fick nöja sig med halva ransonen. Det enda som kunde fås utan mattvång var så kallade lättgroggar som innehöll 2,5 centiliter sprit uppblandat med stora mängder vichyvatten. Groggen fick inte blandas av gästen vid borden, då riskerade den att bli alltför stark. Till de mer absurda reglerna hörde att spritflaskor inte fick visat upp för gästerna eftersom det ansåg stimulera törsten.¹⁰⁶

Till ransoneringssystemet hörde en välutvecklad kontrollapparat, med särskilt avlönade spritspioner som hade till uppgift att under anonymitet kontrollera att utskänkningen gick till enligt regelverkets alla paragrafer.¹⁰⁷ Detta system kunde vara godtyckligt och locka till korruption. Myndigheterna hade även en mycket restriktiv syn på tillståndsgivningen. Kommuner och länsstyrelser kunde neka tillstånd av en mängd olika skäl, t.ex. att det inte behövdes mer än ett tillstånd på en ort. De statliga SARA-restaurangerna skaffade sig ofta lokala monopol med hjälp av kommunala beslut. En relik av denna mentalitet lever kvar i det att Sverige är ett av få länder där man inte får servera sprit utan att samtidigt servera mat i lokalerna; ej heller kan man få en pilsner till frukost. Alkoholrestriktionerna var alltså ett stort problem för den svenska hotell- och restaurangnäringen, den var svårt att få tillbaka den gamla lönsamheten. Vidare reglerades priserna för att inte privata vinstintressen skulle gynnas.¹⁰⁸ Paradoxalt nog fick branschen problem när motboken avskaffades 1955 eftersom det ändrade restaurangernas affärsförutsättningar. Under restriktionstiden hade många

104 Runt 1930 låg den genomsnittliga svenska förbrukningen av vin på en liter per invånare och år. (Kunskapens bok, 1945: artikel, alkohol)

105 Hassler, 2005.

106 Wretman, 1987: 38-41.

107 Wretman, 1987: 38-41.

108 Jarnhammar, 2009.

restauranger huvudsakligen levte på att servera sprit. Gästerna ville umgås och dricka alkohol och eftersom spriten var ransonerad hade man ofta inte tillräckligt mycket hemma. Maten kom i andra hand och det var få restauranger som ansträngde sig för att konkurrera genom gastronomiska kvaliteter.¹⁰⁹ När man nu kunde köpa hem hur mycket man ville hade spritkrogarna förlorat något av sitt existensberättigande.

Begynnande modernitet

Alkoholrestriktioner och ransoneringar kan ses som tecken på modernitet. Moderna samhällen, sådana som växte fram i Sverige och Västeuropa från mitten av 1800-talet och framåt, kännetecknas framför allt av framtidstro och rationalitet. Kraven på höjda prestationer i arbetslivet blev en följd av rationalitetssträvandena. Under den begynnande kapitalismen blev det också allt tydligare att arbetet var en vara med ett pris som sattes på en marknad. Arbetsgivaren var inte beredd att betala fullt pris för en arbetare som var berusad på jobbet, vilket inte var ovanligt på 1800-talet. För arbetarrörelsen blev det följaktligen viktigt att uppfostra medlemmarna till nykterhet och skötsamhet för att kunna förhandla fram förbättrade villkor för arbetarna. En annan följd av industrialismen och moderniteten var att man alltmer skiljde på arbete och fritid. I bondesamhället bestämdes arbetet av dagsljuset, växtsäsongen och husdjurens behov. Elektricitet och maskiner tog bort dessa restriktioner, vilket gjorde att man behövde reglera arbetsdagens längd. Så småningom ansågs arbetstagarna även vara i behov av en längre sammanhängande ledighet – semester.

Den stora produktivitetsökningen var nyckeln bakom 1900-talets starkt förbättrade välstånd och det moderna samhällets framväxt. Med hjälp av ökad mekanisering och förbättrad organisation kunde varje arbetare producera varor till ett långt högre värde än som tidigare varit möjligt. Överskotten gjorde det möjligt att öka både privata och offentliga investeringar vilket lade grunden för ytterligare tillväxt. 1900-talets välståndsökning kom så småningom att lägga grunden för vårt moderna sätt att resa, sänkta priser på resande stimulerade såväl affärsresor som privat resande.

¹⁰⁹ Hedlund et al., 2002.

3. Den mogna industrialismen

Det här kapitlet behandlar det som brukar kallas det korta 1900-talet, dvs. perioden från första världskriget fram till början av 1990-talet. Socialt och politiskt var det en omvälvande period. Första världskriget fick enorma följdverkningar, de totalitära ideologierna kommunismen, fascismen och nazismen får sin näring ur krigets katastrofala förlopp. Det andra världskriget är en logisk förlängning av det första samtidigt som det resulterade i det kalla krigets uppdelning av världen. Samtidigt som den internationella utvecklingen var kantad med katastrofer utvecklades den västerländska demokratin och den moderna välfärdsstaten under samma period. Den industriella utveckling gick in i en ny fas som kännetecknades av massproduktion och ökad mekanisering. Även socialt och kulturellt kännetecknades perioden av stora förändringar. Under dessa dryga sjuttio år förändrades transportväsendet radikalt. Bilismen och flygtrafiken ökade på ångbåtarnas och järnvägarnas bekostnad. Framför allt tilltog den individuella mobiliteten, folk i allmänhet blev mycket rörligare än under tidigare perioder. Påverkan på alla typer av serviceverksamheter, inte minst hotell- och restaurangbranschen, var enorm. Efter 1945 följde utrikeshandel och annat internationellt utbyte samma mönster, aldrig tidigare hade världen sett en motsvarande tillväxt av produktion, konsumtion, mobilitet och andra typer av globala ekonomiska flöden.

Bilar och vägtrafik

Bilen började dyka upp på vägarna runt sekelskiftet 1900. I sin moderna form möjliggjordes den av förbränningsmotorn som uppfanns av tysken Gottfried Daimler 1886. Den drivs med bensin eller diesel och är betydligt lättare och effektivare än ångmaskinen. Utvecklingen av förbränningsmotorn sammanföll med att oljeindustrin expanderade, i slutet av 1800-talet upptäckte man stora oljefyndigheter i USA och Ryssland. Olja användes först mest till fotogenlampor, men när man började använda bilar och dieseldrivna fartyg expanderade oljesektorn mycket starkt. Till en början var bilen mest ett sportredskap för överklassen, de tillverkades endast i korta serier vilka gjorde dem mycket dyra. Dessutom var vägnätet synnerligen dåligt. Järnvägarna var totalt dominerande och de gamla landsvägarna hade fått förfalla. I samband med detta hade en del av de gamla gästgiverierna fått slå igen, vilket är ett bra exempel på transporternas påverkan på lokalisering av serviceverksamheter. När kungliga automobilklubben skulle genomföra den första biltävlingen mellan Stockholm och Göteborg var man osäker på om det gick att köra hela vägen, kartläsaren måste ha varit väl så viktig som föraren.

Henry Ford revolutionerade biltillverkningen i början av 1900-talet. Han införde ett system med stora bilfabriker där ett stort antal bilar sattes samman av standardiserade delar. Arbetsprocessen var också standardiserad, varje arbetare gjorde ett speciellt arbetsmoment innan karossen rörde sig vidare till nästa moment. En viktig innovation var att arbetsstationerna var stationära medan

bilarna rörde sig framåt längs det löpande bandet, där varje maskin var skräddarsydd för ett tillverkningsmoment. Systemet slog igenom när Ford började tillverka T-forden 1908. Den standardiserade tillverkningsprocessen gjorde att alla bilar var exakt likadana. Fords uttalande om att kunderna kunde få vilken färg de ville – så länge den var svart, har blivit klassiskt. Denna innovation inom tillverkningsindustrin var så viktig att den fått ge namn åt ett helt s.k. produktionsparadigm – fordismen. Det fordistiska produktionssättet spreds snabbt till andra industrigrenar. De nya tillverkningsmetoderna innebar också att priset på industrivaror sjönk kraftigt, 1927 kostade en T-ford bara en tredjedel av vad den kostat 1908.¹¹⁰ Efterfrågan ökade och produktionen blev allt lönsammare. Före andra världskriget gick det följaktligen en bil på var fjärde invånare i USA. Den ökade effektiviteten bidrog till en snabb välståndsökning och ekonomin utvecklades alltmer i riktning mot ”massproduktion för masskonsumtion”.

Europa låg vid den här tiden långt efter USA, man började experimentera med småbilar för vanligt folk först på 1930-talet. Det mest kända exemplet är Volkswagen som konstruerades av Ferdinand Porsche. Även i Europa fick dock bilismen allt större betydelse, 1939 fanns det 250 000 bilar i Sverige, en bil per 25 invånare. Vägnetet byggdes ut i snabb takt och vägbyggen användes under 1930-talets depression för att sysselsätta arbetslösa arbetare. Bilismen förde också med sig att en rad nya servicenäringar växte fram: bilverkstäder, åkerier, taxiföretag mm. 1939 beräknades 150 000 svenskar jobba inom verksamheter knutna till bilismen.¹¹¹ 1945 hade antalet registrerade bilar i Sverige sjunkit till 50 000 p.g.a. material- och bränslebrist under andra världskriget.

Efter kriget öppnades gränserna och det blev möjligt att importera olja till bensin och insatsvaror till bilindustrin. I och med att välståndet och köpkraften ökade blev 1950-talet bilismens genombrottstid. På 1960-talet kunde de flesta löntagarfamiljer skaffa egen bil. Bilen blev en viktig symbol för modernitet och individuell frihet, vanliga människor blev rörliga på ett helt nytt sätt. Under de första decennierna var bilkörande främst en manlig angelägenhet, sedan 1980-talet ökar bilägandet mest bland kvinnor och pensionärer. När biltätheten ökade byggdes vägnätet ut. Landsvägarna breddades och asfalterades, senare började man bygga motorvägar mellan de största städerna och runt storstäderna. Den första motorvägen i Sverige, kallad Autostradan, byggdes 1951 mellan Malmö och Lund. Här var det fri fart, hastighetsbegränsning infördes inte förrän i samband med högertrafikomläggningen 1967. På 2000-talet kan man anta att vägnätet i allt väsentligt är färdigbyggt även om det återstår en del flaskhalsar i Stockholm och Göteborg. År 1988 hade antalet bilar på landets vägar stigit till 3,5 miljoner, hösten 2013 till 4,5 miljoner.¹¹² Under 1900-talets andra hälft ökade den genomsnittliga rörligheten per person och dag från under 10 km till över 50 km. Bilismen står för en stor del av denna ökning.

¹¹⁰ Nationalencyklopedin, artikel: Henry Ford.

¹¹¹ Kunskapens bok, artikel: automobilism.

¹¹² Trafikanalys (2014).

Bilismens expansion under efterkrigstiden medförde en tillbakagång för järnvägarna. Avfolkningen på landsbygden och tillbakagången för mindre samhällen gjorde att passagerarunderlaget minskade på många håll. Framför allt under 1950- och 60-talen skedde stora nedläggningar av linjer och stationer, sedan 1950 har runt en tredjedel av det svenska järnvägsnätet försvunnit. Under 1960-talet fattade riksdagen ett beslut om att alla trafikslag skulle bära sina egna kostnader. Detta drabbade järnvägen hårt eftersom man bara räknade kortsiktiga kostnader. Trängsel, miljöpåverkan och andra externa kostnader räknade man inte med. Sedan 1950-talet har varutransporterna ökat kraftigt och i stor utsträckning flyttats från järnväg till lastbil. Det är först på 1990-talet som tåget fått en renässans. I Sverige byggs det nu nya järnvägssträckor för första gången på 80 år. Sedan slutet av 1990-talet har ökningen av järnvägsresandet varit markant.¹¹³ Till stor del hänger detta samman med regionexpansionen. Detta begrepp syftar på att människor idag verkar inom ett mycket större geografiskt område än tidigare; man bor på ett ställe, arbetar på ett annat och tillbringar sin fritid på ett tredje. Man kan t.ex. mycket väl bo i Västerås och arbeta i Stockholm. Därigenom ökar pendlingen och det dagliga resandet avsevärt. Denna utveckling har varit särskilt tydlig i Mälardalen och Öresundsregionen. Öresundsbron har betytt mycket för att knyta samman de danska och svenska arbetsmarknaderna.

Flygets första årtionden

Det civila flyget började utvecklas åren efter första världskriget. Hundratals tidigare militärflygplan fanns tillgängliga och de piloter som överlevt kriget sökte nya arbetsmöjligheter. Under de första flygningarna fick passagerarna sitta bakom piloten i en öppen sittbrunn, utrustade med pälsjacka, handskar och motorglasögon. Det var äventyrligt att flyga och man var tvungen att stå ut med lite strapatser för att komma snabbt fram. Under det tidiga 1920-talet infördes täckta kabiner. Nu kunde man erbjuda betydligt bättre komfort, inklusive lättare servering. Flyget hade blivit en del av det reguljära transportväsendet, det var inte längre bara en äventyrlig upplevelse. Postflyget var den första kommersiellt framgångsrika flygverksamheten, flyg passar bra för att transportera lätta varor med högt värde. Snart nog blev dock passagerartrafiken en viktig del av flygbolagens verksamhet. Under 1920- och 30-talet grundades nationella flygbolag i de flesta europeiska länder och storstäderna knöts samman i ett nätverk av regelbundna flygförbindelser. Trots att planen var små och biljetterna dyra hade Stockholm och Malmö upprättat förbindelser till de flesta större städer i norra Europa vid 1930-talets slut: London, Paris, Amsterdam, Berlin och Riga.

Under mellankrigstiden sågs flyget, liksom bilismen, som ett av de främsta tecknen på modernitet. Flyget var ett medel att öka tempot i samhället genom att göra tids- och rumsavstånden lättare att överbrygga. Flyget ändrade också vårt sätt att betrakta geografin, vår rumsuppfattning bröts upp i osammanhängande

¹¹³ SIKA (2007); Trafikanalys (2014).

delar och vi vande oss att se på världen uppifrån, som på en karta.¹¹⁴ Moderniteten innebar också prestige. Eftersom biljettpiserna till en början var mycket höga lockade flyget främst överklassen och personer med viktiga uppdrag. Dåtidens politiker och kulturpersonligheter lät sig gärna fotograferas när de ankom till en flygplats. I mitten av 1920-talet offentliggjorde t.o.m. ett engelskt flygbolag sina passagerarlistor som en del av marknadsföringen; de fick dock snabbt upphöra av integritetsskäl.¹¹⁵ Berömdheter gav status åt flyget; att flyga blev ett tecken på framgång och betydelse.

Flygets status och exklusiva prägel skapade efterfrågan på passande service ombord. När kabinerna gradvis växte i storlek fick de ofta en design som påminner om kupéer på förstaklasståg, med motställda fåtöljer, dukar på borden, tapeter på väggarna och barservice.¹¹⁶ Den danska etnologen Dorte Gert Simonsen menar att det var viktigt för flygbolagen att möblera kabinerna i samma stil som ett vardagsrum. Den hemliknande stilen förmodades ha en lugnande effekt på passagerarna. Det var ett sätt att tala om för dem att det var fullständigt riskfritt att flyga, som att sitta i hemmets lugna vrå.¹¹⁷ När moderna flygplan introducerades på 1930-talet försvann den feminint hemtrevliga stilen för att ersättas av en stålhård enkel och maskulin modernism, kännetecknad av rena raka linjer och ett minimum av dekoration. De standardiserade kabiner som vi skulle känna igen introducerades på DC 3:an år 1938. Det kan vara intressant att notera att den stil som infördes på passagerarflygplan även kom att bli tongivande för järnväg och passagerarfartyg.¹¹⁸ Transportmedlens designutveckling följer i stora stycken samtidigt konst, arkitektur och heminredning. Funktionalismens enkla stilideal slog igenom vid 1930-talets början.

Under de första åren serverades mestadels enkla smörgåsar, kex och kakor ombord. För att möta de förnäma gästernas höga förväntningar blev de kalla rätterna efterhand mer sofistikerade. Lufthansa var det första flygbolaget som erbjöd riktig restaurangservice ombord, inklusive varma rätter och fina viner. Denna service infördes 1928 på sträckan Berlin – Wien.¹¹⁹ När man tillhanda håller varm mat krävs det att den serveras korrekt, vilket i sin tur fordrar servitörer eller stewards. Lufthansa rekryterade sina stewards från det tyska järnvägsrestaurangföretaget Mitropa.¹²⁰ Titeln steward och de uniformer som används ombord påminner om flygets marina traditioner. I de flesta länder hörde flygvapnet länge till marinen, det är därför piloterna kallas kapten och styrman. Under den här perioden flög flygplanen på relativt låg höjd. Resorna kunde därför bli ganska skumpiga, det var vanligt att passagerarna blev rejält flyg-

114 Gert Simonsen, 2005.

115 Hudson, 1972.

116 Grant, 2002; Owen, 1979

117 Gert Simonsen, 2008.

118 Rådberg, 1997.

119 Lovegrove, 2000; Owen, 1979.

120 Hudson, 1972, jämför Steinburst, 2004.

sjuka. Stewards var inte bara servitörer, de var också ansvariga för säkerheten ombord och för passagerarnas välbefinnande. När Boeing Air Transport som första bolag anställde flygvärdinnor år 1930 så anställde man därför bara sjuksköterskor. Närvaron av kvinnlig personal hade en lugnande inverkan på nervösa manliga passagerare. Det fungerade på två sätt: dels var kvinnornas närvaro i sig ett tecken på att det var säkert och dels tyckte männen att det var pinsamt att visa sig fega inför en kvinna – så de bet ihop.¹²¹ Fram emot mitten av 1930-talet hade alla de element som kännetecknar servicen ombord på flyg kommit på plats: servering av mat och dryck, omsorgen om passagerarnas flygrädsla, stress och oro samt ansvaret för säkerheten ombord.

Flygets guldålder

Andra världskriget medförde att flygtrafiken reducerades till ett minimum, resurserna behövdes för krigsinsatserna. Sverige, som var omskuret av krigförande och ockuperade länder, upprätthöll förbindelserna med de allierade genom nattliga kurirflygningar mellan Stockholm och Skottland. Kriget drev den tekniska utvecklingen ytterligare framåt, genom bombkriget ökade planens storlek och lastkapacitet avsevärt. De första jetplanen började användas under krigets slutskede. När kriget var slut fanns det ett stort överskott av rymliga plan som relativt lätt kunde byggas om för passagerartrafik. Flyget fick givetvis störst betydelse på de längsta sträckorna. Efter kriget kom reguljära flygningar över Atlanten i gång på allvar. Det gick emellertid inte att flyga direkt, man mellanlandade på Newfoundland, Grönland, Island eller västra Irland. Långdistanslinjer öppnades även till andra delar av världen. Utanför Amerika leddes utvecklingen av Storbritannien, som då fortfarande hade ett stort kolonialvälde. Först när jetflyget slår igenom på 1950- och 60-talet blir flyget det helt dominerande transportsättet. Fortfarande på 1950-talet åkte de flesta resenärerna mellan Storbritannien och Australien båt, en resa som tog flera veckor.

Under de första efterkrigsåren saknade de flesta planen fortfarande tryckkabin. Det innebar att man fick flyga relativt lågt vilket ökade risken för kraftigt turbulens. Man kunde bli rejält uppskakad och nedkyld efter ett antal timmar i luften. På flygplatsbaren i Shannon på västra Irland skapades under de här åren "Irish Coffee" – man kan förstå bakgrunden till denna innovation. Redan några år efter kriget gjorde emellertid den tekniska utvecklingen flygningarna betydligt bekvämare. Med nya typer av radioutrustning blev flygresorna säkrare under nattflygningar och när sikten var nedsatt, vid dåligt väder och på hög höjd. Tryckkabinen gjorde det möjligt att flyga på hög höjd, ovanför vädret, där turbulensen var betydligt mindre. Besvären med plötsliga tryckförändringar minskade; tuggummi och öronvadd var inte längre nödvändiga delar av handbagaget.¹²² Tryckkabinen infördes på det flygplan modell DC6 som användes för SAS första flygning mellan Köpenhamn och New York 1946. SAS hade grundats

121 Hudson, 1972; Lyth, 2009a; jämför Gert Simonsen, 2008

122 Cortzen, 2000; Hudson, 1972.

samma år genom en sammanslagning av de svenska, danska och norska flygbolagen som var för sig inte hade kapacitet att sätta igång med atlantflygningar. Med gemensamma resurser kunde man investera i den senaste teknologin. I början av 1950-talet hade flyget blivit snabbt, pålitligt och bekvämt.

Under 1930-talet var passagerarantalen väldigt låga, i synnerhet på de längre rutterna som krävde många mellanlandningar.¹²³ Fortfarande under 1950-talet var det bara en mindre del av befolkningen som hade möjlighet att flyga. En före detta anställd på Köpenhamns flygplats beskrev det så här:

Passagerarna på både inrikes- och utrikeslinjer kom främst från näringslivet och statsförvaltningen (ministerier och institutioner) folk som inte betalade ur egen ficka. Flygande var knappast något som privatpersoner kunde ägna sig åt. (Cortzen, 2000: 125, författarens översättning)

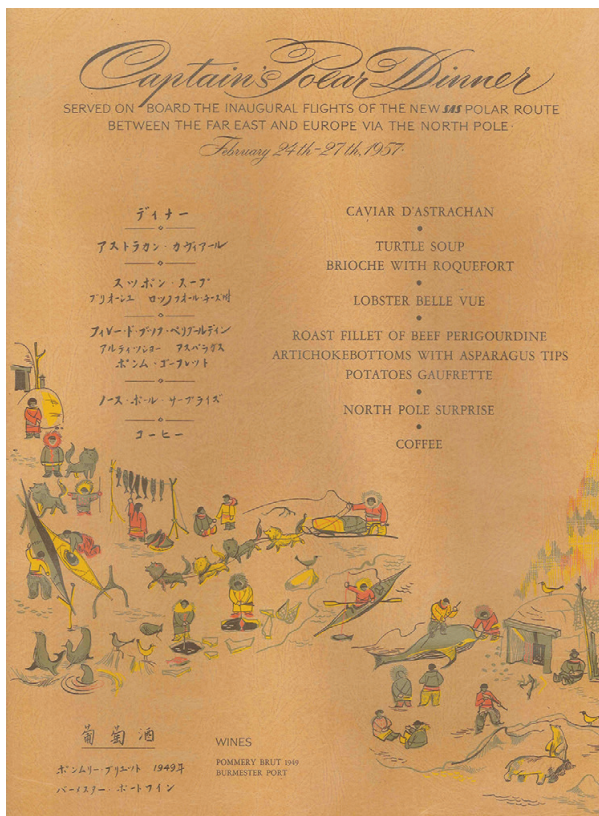
När flygplanen ökade i storlek och därmed också blev dyrare i drift började emellertid flygbolagen hitta nya lösningar för att fylla platserna. Eftersom det alltid är mer lönsamt att sälja ett säte än att lämna det tomt så började man anpassa prissättningen; man ägnade sig alltså åt *yield management*, fast begreppet knappast var uppfunnet. Det brittiska flygbolaget BOAC införde turistklass år 1952 som ett sätt att marknadsföra trafiken till Nordamerika. Priset för en tur- och returbiljett mellan London och New York sänktes från £254 till £173¹²⁴, den senare summan motsvarade på den tiden drygt två månadslöner för en svensk ingenjör. Trots rabatten var det alltså knappast billigt.

Ser man till servicenivån så fortsatte flyget på liknande sätt som på 1930-talet. Om man jämför med i dag så var det fortfarande gott om plats och inredningen höll hög klass. På större flygplan var det inte ovanligt med cocktailbarer. Trots att måltider hade serverats ombord sedan 1920-talet serverades de flesta måltiderna fortfarande på marken. Flygplanen behövde mellanlanda för att fylla på bränsle betydligt oftare än i dag och då passade man på att servera passagerarna på flygplatsen. På så sätt kunde man spara på både personal och vikt. Det var inte förrän efter 1950 som mer än hälften av alla flygmåltider serverades ombord. De större flygplan som infördes i slutet av 1940-talet kunde ta med mer mat och dryck. Där fanns också plats för kök vilket gjorde det lättare att servera riktiga måltider.¹²⁵ En annan anledning att servera fler måltider ombord är att det gör flygningen mindre långtråkig, att äta och dricka är ju ett trevligt tidsfördriv. Tjusig mat och fina viner var en del av upplevelsen, även om man sällan nådde de höjder som menyn i figur 14 ger prov på.

123 Se t.ex. Pirie, 2004, för siffror för den brittiska trafiken till kolonierna.

124 Middleton, 2005: 97.

125 Hudson, 1972.



Figur 14. Menyn från SAS första flygning över Nordpolen från Köpenhamn till Tokyo 1957. I författarens ägo.

de gifte sig. Flygvärdinnor kom under den här tiden att representera en intressant blandning av omhändertagande och kosmopolitisk glamour. Å ena sidan var deras arbete traditionellt kvinnligt, de tog hand om och passade upp män. Å andra sidan var de väldigt mobila personer som inte passade in i tidens hemmafruideal vilket gör att de bryter mot gängse könsstereotyper. Flygvärdinnor betraktades uppenbarligen som något alldeles speciellt. Det handlade förmodligen om mobilitet, om deras mobila livsstil.¹²⁷ Att vara mobil är att vara äventyrslysten, glamorös och självständig.

Den internationella överklassen, "the jetset" som de kallades på 1960-talet, dominerade inte passagerarlistorna speciellt länge. Redan på 1950-talet hade man infört turistklass och så tidigt som 1970 var det bara tio procent som reste första klass. På 2000-talet är det en ytterst liten andel som flyger första klass, business class har tagit över det övre segmentet. Införandet av billigare biljetter ställde till en del problem för flygbolagen. IATA:s (flygbolagens samarbetsorganisation) regler förbjöd regelrätt matservering till passagerare i turistklass. Orsaken till detta framgår inte, men troligen ville man markera distans för att motivera de högre priserna i första klass. SAS hade emellertid gjort succé genom att serve-

I en tid då väldigt få hade möjligheter att resa och göra internationell karriär var flyget givetvis väldigt attraktivt för unga ambitiösa människor. Detta gällde särskilt för kvinnor som hölls tillbaka på en ojämlig arbetsmarknad. Flygvärdinna var ett drömyrke för många: "To become a stewardess in a smart uniform and serve international passengers under foreign skies was almost more attractive than any other line of study for a young girl."¹²⁶ Varje gång SAS skulle rekrytera fick de tusentals sökande trots att flygvärdinnorna skulle tala åtminstone tre främmande språk, ha högre utbildning och gärna sjukvårdserfarenhet. Förutom de formella kvalifikationerna skulle de ha trevligt sätt, fördelaktigt utseende samt vara unga och ogifta. Länges ansågs det självklart att de skulle säga upp sig när

126 Cortzen, 2000: 126, se också Lyth, 2009b och Whitelegg, 2005.

127 Escolme- Schmidt, 2009; Gustafsson, 2003; Whitelegg, 2005, 2009.

ra traditionella danska smörrebröd, ett tilltag som amerikanska konkurrenter protesterade emot. IATA kom fram till en kompromiss, köttet, fisken eller räkor-na fick inte täcka hörnen på smörgåsen. Turistklasspassagerarna fick inte få för mycket av det goda.¹²⁸ För förstaklasspassagerare fanns givetvis inga inskränkningar. Smörrebrödkonflikten är ett exempel på hur hårt reglerad flygverksamheten blivit under efterkrigstiden.

Chicagokonventionen som skrevs under 1944 skapade tillsammans med den internationella luftfartsorganisationen ICAO ett internationellt regelverk för flyget där statliga myndigheter hade en central roll. I praktiken innebar det att två länder skrev bilaterala avtal som i detalj reglerade rätten att flyga mellan länderna, oftast delades trafiken upp mellan de båda ländernas statliga flygbolag så att konkurrensen kunde minimeras. IATA reglerade biljettfrågor (t.ex. när en resa innefattar delsträckor som olika bolag skall ha betalt för), priser och servicenivåer. Under den här perioden var de flesta nationella flygbolag helt eller delvis statligt ägda och ofta starkt subventionerade. Regeringarna hade alltså ett intresse av att hålla tillbaka ”osund” konkurrens. Det här systemet fungerade under praktiskt taget under hela efterkrigstiden, fram till 1978 då de första avregleringarna kom i USA. Under de senaste 40 åren har flyget gradvis liberaliserats. I dag är det fri etableringsrätt inom EU, vem som helst har rätt att starta ett flygbolag och öppna förbindelser och priserna har släppts fria. Nya flygbolag, inte minst lågkostnadsbolag som Ryanair och easyJet, har bidragit till att öka antalet resmöjligheter, rutter, väsentligt. Den ökade konkurrensen har ökat trycket på de traditionella bolagen som också tvingats sänka priserna och effektivisera sin verksamhet.¹²⁹ Effektiviseringarna påverkar alla aspekter av flygverksamheten, inte minst servicenivån.

Det ökade utbudet på flygförbindelser har skapat en stark prispress, flygpriserna är lägre än någonsin tidigare vilket givetvis ökar efterfrågan ytterligare. Passagerarantalet har ökat med i genomsnitt 5-8 procent om året under efterkrigstiden. Vi kan konstatera att utvecklingen av trafiknäten gått väldigt snabbt, från enstaka linjer under mellankrigstiden till dagens ytterst täta och frekventa nätverk. Det är omöjligt att gå in på detaljer här men det är de stora linjerna mellan de rikaste och viktigaste städerna i Västeuropa som leder utvecklingen. Mellan viktiga städer kan det idag gå mellan 20 och 30 förbindelser dagligen. Totalt sett har flygtrafiken ökat från 9 miljarder personkilometer år 1945, 132 miljarder 1961 till 5782 miljarder 2013. Det globala antalet flygpassagerare uppgick till 3103 miljoner 2013.¹³⁰

Under större delen av efterkrigstiden, fram till avregleringarna, upprätthöll flyget en servicenivå som var anpassad till den övre medelklassen. Genom att anpassa sig till det segmentet utvecklade flygbolagen en profil som skapade en modell för flygets servicekvalitet. När priserna sjönk spreds flygresandet till nya

¹²⁸ Cortzen, 2000.

¹²⁹ Doganis, 2002; Hanlon, 1999; Nilsson, 2009; Rosenberg, 1970.

¹³⁰ CAO, 2014; Rosenberg, 1970

samhällsklasser som hade andra förväntningar på service än de tidigare passagerarna. Den glamorösa bilden finns dock fortfarande kvar, vilket kan ge anledning till besvikelse. Att resa med lågprisflyg eller i ekonomiklass innebär ju att man oftast behöver betala för mat och dryck. Flygvärdinnornas arbete har blivit mer inriktat på försäljning och mindre på att ge service åt alla passagerare. Deras image och status har också försämrats, vilket kan kopplas till lågprisflygets framväxt. Med lågprisflyget har en flygresor i många fall förvandlats från en serviceupplevelse till en ren transporttjänst, varken mer eller mindre.¹³¹ Resandet hade liksom hotellvistelser blivit en allt vardagligare företeelse. Därmed mister upplevelsen lite av sin lyster.

Internationell hotellutveckling

Första världskriget blev en brytpunkt i Europas politiska och ekonomiska historia, det var "urkatastrofen" ur vilket mycket av 1900-talets elände föddes.¹³² När kriget var slut i november 1918 stod det klart att det skulle ta lång tid för de gamla stormakterna att återhämta sig. Förlusterna i döda och sårade hade varit oerhörda.¹³³ De västeuropeiska länderna gick på knäna ekonomiskt; Österrike-Ungern och det gamla Ryssland hade försvunnit som politiska enheter och nya stater kommit i deras ställen. Den europeiska hotellbranschen led givetvis svårt av de svåra tiderna efter världskriget. Situationen var särskilt dystert i Tyskland där mycket få nya hotell byggdes under hela mellankrigstiden, under början av trettioåret sjönk beläggningen på de största hotellen till 30 procent vilket var ohållbart. Utvecklingen i Schweiz och Frankrike var betydligt mer positiv. Schweiz hade fortsatt solitt rykte för sin turism och hotellverksamhet och behöll sin ställning under mellankrigstiden. Även i Frankrike fick hotellen en skjuts av den ökande amerikanska turismen. När resandet och hotellen börjat återhämta sig kom nya katastrofer: först den ekonomiska krisen på 1930-talet och sedan det andra världskriget som i praktiken sätter stopp för allt utrikes resande. Bombkriget lade mängder av hotell i ruiner. Tyskland förlorade ungefär en tredjedel av sina hotell, värst var läget i storstäderna.¹³⁴ Vid fredsslutet 1945 hade Europa slutgiltigt förlorat sin ställning som världens ekonomiska centrum.

I det förra kapitlet beskrevs den amerikanska hotellutvecklingen under 1800-talet. Det vidsträckta landet med stor hemmamarknad hade tillsammans med tekniska innovationer inom transporter och kommunikationer skapat stor efterfrågan på hotellboende. De amerikanska hotellen blev större och modernare än de flesta europeiska motsvarigheter. Det är nu som USA, vid sidan av Schweiz, blir världsledande inom hotellbranschen. USA ledande roll kom att förstärkas

¹³¹ Nilsson, 2012.

¹³² Karlsson, 2014.

¹³³ Förlustsiffrorna uppgick till 2 miljoner döda från Tyskland, 1,7 miljoner från Frankrike, 1,5 miljoner från Österrike-Ungern och 1 miljon soldater från det brittiska imperiet. De brittiska och franska förlusterna var mycket större än i andra världskriget (Keegan, 2002).

¹³⁴ Hartman, 1983: 198.

efter första världskriget. Den amerikanska utvecklingen kom i hög grad att påverka utvecklingen i resten av världen. Under 1920-talet växte USA fram som världens nya ekonomiska stormakt. Landet hade enorma naturresurser, befolkningen fördubblades mellan 1880 och 1920 och den ekonomiska tillväxten var stor. Den privata konsumtionen ökade stark efter kriget samtidigt som den nya löpandebandtekniken gjorde industrivarorna allt billigare. Bilägandet blev allmänt i USA under 1920-talet och stora resurser satsades på att bygga ut de allmänna vägarna. Trafiken längs landsvägarna skapade underlag för en ny sorts världshus – motellen. De har kommit att kallas *an iconic American structure* eftersom kulturlandskapet längs amerikanska *highways* kommit att representera den speciella mobila amerikanska livsstilen.¹³⁵ När moderna motorvägar som band samman landets olika delar, *interstate highways*, byggdes i mitten av 1950-talet gavs nästa stora skjuts för motellen. Tillväxten i motellsektorn har varit stark alltsedan tjugotalet. Det är nu den vanligaste logiformen i USA, vanligare än vanliga hotell.

Hotellbranschen i USA¹³⁶ hade mycket stark tillväxt under hela 1920-talet. Nya transportsätt och den ekonomiska tillväxten gynnade affärsresande och representation. Internationaliseringen bidrog till ökad professionalism. Spritförbudet som infördes i USA 1920 gjorde att hotellnäringen tvingades bli mer professionell. Tidigare hade man nämligen kunnat tjäna mycket pengar på utskänkning av alkohol. Nu började man istället lägga större vikt vid prissättning, service och marknadsföring. I stora städer som New York och Chicago byggdes stora och synnerligen påkostade hotell. Fortfarande hade man förkrigstidens Grand Hotels som förebilder, men de moderna amerikanska hotellen var generellt mer bekväma. Det började bli standard med toalett och bad på rummet, liksom privat radio och telefon. Den nya byggnadstekniken där man använde stålbalkar som bärande element i konstruktionen tillät att man byggde mycket höga hus, skyskrapor. Verksamheter i höga och stora hotell gav betydande skalfördelar, eftersom fasta kostnader för infrastruktur och viss service kunde fördelas på flera gäster. Hotel Pennsylvania, som hade 2200 rum och var lokaliserat vid järnvägsstationen Pennsylvania Station i New York, nämns alltid som typiskt för epoken. Stevens Hotel i Chicago med 3000 rum räknades som världens största.

Efter 1920-talets enorma tillväxt stannade utvecklingen av under trettioalets depression. Beläggningen minskade till den lägsta nivån i historien och stora delar av hotellbranschen i USA hamnar i svårigheter. Det ekonomiska trycket minskade när alkoholförbudet upphävdes 1933, hotellen och restaurangerna kunde åter tjäna pengar på sprit och underhållning. Den amerikanska hotellbranschen påverkades ganska måttligt av andra världskriget, efterfrågan snarast ökade genom militära rekvisitioner och ökat resande. När kriget tog slut inleddes en mycket dynamisk period för hotellen, välståndet ökade snabbt och det

¹³⁵ AHLA, 2009: 26.

¹³⁶ Den följande framställningen av hotellutvecklingen i USA bygger till största delen på AHLA, 2009.

fanns ett stort uppdämt behov att konsumera. Utvecklingen i USA under mellankrigstiden och andra världskriget är ett utmärkt exempel på att samhällsutvecklingen och ekonomiska konjunkturer påverkar alla delar av näringslivet, inte minst hotell- och restaurangbranschen.

Det var hotellkedjorna som i hög grad kom att prägla efterkrigstidens hotellutveckling i USA. De första hotellkedjorna hade börjat växa fram i USA under mellankrigstiden. E. M. Statler, med hotell i Buffalo, Detroit och New York brukar räknas som en av pionjärerna, liksom Conrad Hilton vars verksamhet startade i Texas. Båda förknippas med uttrycket *location, location, location*. Statler lär ha syftat på att man bör ha hotell i rätt städer medan Hilton syftade på läget i staden, rätt kvarter och rätt läge i kvarteret – alltid i mitten, aldrig på en hörna. Den verkliga expansionen av kedjor kom emellertid först efter andra världskriget. Sheraton var den första hotellkedjan som introducerades på New York börsen 1945. Samma år grundades lågpriskedjan Travellodge. Best Western, en samarbetsorganisation av fristående hotell, grundades 1946. Hilton blev samma år den första amerikanska hotellkedjan med verksamhet i hela landet, från kust till kust. 1949 var Hilton också först med att starta verksamhet utanför USA, i Puerto Rico. 1952 bildades Holiday Inn, en budgetkedja som var skräddarsydd för familjer på bilsemester.¹³⁷ Genom storskalig verksamhet och standardiserade lösningar ökade pressen på pris och standard. De skalekonomiska fördelarna med kedjebildningar blir allt tydligare när kostnaderna för betalnings- och bokningssystem, t.ex. kreditkort, ökar. Kedjorna tar successivt allt större delar av marknaden. Intercontinental, en kedja som ägdes av Pan American Airways ledde på 1950-talet internationaliseringen av hotellmarknaden. Det är ett av flera exempel på samarbete mellan flyg- och hotellsektorerna, SAS öppnade t.ex. det legendariska SAS Royal Hotel i Köpenhamn år 1960. Det ansågs då som ett av världens tjugaste hotell. Den danske världsarkitekten Arne Jacobsen ritade byggnaden och designade all inredning, ner till bestick; ett rum är bevarat i original. Kvaliteten säkerställdes av den schweiziske hotellieren Alberto Kappenberg. Logiken bakom samarbetet mellan flygbolag och hotell var att resenärerna skulle knytas till egna verksamheter.

137 AHLA (2009)



*Figur 15. SAS Royal i Köpenhamn.
Foto: Jan Henrik Nilsson.*

Under 1950-talet förändrades hotellens karaktär. De överlastade och eleganta stilidealen från grand hotels överges, det är enkel funktionalism som gäller. Lobby och allmänna utrymmen krymper medan däremot gästrummen ökar i storlek. I och med att rummen blir bekvämare och utrustade med eget bad, radio, TV, telefon osv. så börjar gästerna tillbringa alltmer tid på sina rum. Hotellvistelsen förändras alltså från att kräva socialt umgänge med andra personer till att bli alltmer privat. När minibarerna införs på 1960-talet hotas till och med hotellbaren som naturlig social arena. Det är under efterkrigstiden fram till 1970-talet som hotel-

len i stora stycken finner sin nuvarande form. Generellt kan man säga att hotellbranschen i USA konsoliderades under 1960- och 70-talen. Nästa expansionsfas kom under 1980-talets högkonjunktur då de globala ekonomiska krafterna började slå igenom på allvar.

Den europeiska utvecklingen låg långt efter den amerikanska under decennierna efter andra världskriget. Men när den ekonomiska utvecklingen kom igång under 1950-talet och handeln sköt fart fanns ett stort behov av att utveckla hotellbranschen, både kvalitativt och kvantitativt. Det behövdes med andra ord fler hotell med högre standard. Förebilderna både i fråga om stil, utformning och service hämtades från USA. Västeuropa följer den amerikanska utvecklingen och börjar så småningom komma i kapp. Olika typer av kedjeföretag dyker så småningom upp även i Europa, men de är oftast nationella och får inte lika stark ställning som i USA. De statliga kedjorna i Östeuropa utgör ett viktigt undantag. I de socialistiska länderna var hotellbranschen helt kontrollerad av staten och alla hotell där utlänningar hade tillstånd att bo tillhörde ett statligt hotellföretag såsom Intourist i Sovjetunionen eller Orbis i Polen.

Den svenska hotellutvecklingen, nya typer av stadshotell

Efter den stora expansionen av hotellbranschen som följde på järnvägarnas framväxt skedde det inte mycket i den svenska hotellsektorn. Göteborg fick t.ex. inte några nya hotell under perioden mellan första världskriget och 1950.¹³⁸ De flesta större städer hade ett eller ett par hotell med högre standard, ett stadshotell eller större järnvägshotell. Därutöver fanns mest mindre hotell med ganska låg standard. I bästa fall fanns det ett handfat med rinnande vatten på rummet. Toaletter var gemensamma och badrum var en sällsynt lyx. I några större städer fanns också hotell som drevs av frikyrkor: Frälsningsarméns hotell eller missionshotell, ofta med rätt låg standard. Ett av frälsningsarméns i Stockholm hotellrum finns bevarat på Stockholms stadsmuseum som det såg ut innan huset revs runt 1970. Där kan man se att rummen var små och enkla, anpassade till ensamma män som reste på snåla budgetar. Affärsresenärer har alltid varit en viktig målgrupp för hotellen, men det fanns mycket stora skillnader inom gruppen. De som representerade statliga myndigheter eller större företag kunde kosta på sig att bo på stadshotell med relativt hög standard. Merparten av affärsresenärerna var däremot enkla handelsresanden med låga inkomster som bodde på de enkla hotell, pensionat eller ”resanderum”.

De båda världskrigen som minskade handeln och utbytet med omvärlden och den djupa depressionen på 1930-talet var de viktigaste orsakerna till den svenska hotellbranschens stagnation. Hotellen hade stora lönsamhetsproblem vilka gjorde att underhållet eftersattes och nödvändiga investeringar i moderna bekvämligheter uteblev. Det fanns redan före andra världskriget en utbredd kritik mot den dåliga hotellstandarden, framför allt utanför de stora städerna. I en artikel hämtad från branschtidskriften *Restauratören* 1944 redogörs för hur det kunde se ut på ett landsortshotell: Sängarna var smala och obekväma, möblerna torftiga och av dålig kvalitet, belysningen var så usel att det knappt gick att arbeta, rummet saknade spegel, tapeter och textilier var slitna och smutsbruna.¹³⁹ Problemen blev inte mindre av att många hotell hade använts som militärförläggningar eller flyktingboenden under andra världskriget.

När hjulen började rulla efter andra världskriget och industrin tog fart blev hotellbristen ett problem. Man hade svårigheter att bereda plats för turister och gästande affärsmän. I Stockholm hade antalet tillgängliga hotellrum halverats jämfört med före kriget. Brist på kapital efter kriget och den ekonomiska politiken satte tillsammans hinder i vägen för hotellbranschen. Dåtidens prisregleringar, dvs. att staten bestämde priset på hotellrum, skapade också stora trögheter. Regleringarna gjorde att det var svårt för befintliga hotell att överleva, många mindre omoderna hotell gick omkull. Samtidigt var det nästan omöjligt att skapa resurser för att bygga nya moderna hotell. Ekonomihistorikern Carina Gråbacke (2008: 240) sammanfattar läget så här: ”Förutsättningarna för hotellverksamhet i Sverige i början av 1950-talet var allt annat än goda. Exis-

¹³⁸ Persson, 2003: 8.

¹³⁹ Jarnhammar 2009.

terande aktörer tyngdes under prisregleringen och alkoholpolitikens verkningar. Än svårare var det för den som ville starta en hotellrörelse, speciellt i storstäderna. Hade man mot alla odds tillgång till kapital så var det svårt att få tag på en tomt och nästan uteslutet att beviljas byggnadstillstånd av myndigheterna”.

I Göteborg, där hotellsituationen beskrevs som ”prekär”, gick därför det lokala näringslivet samman med stadens myndigheter och investerade i ett nytt stort affärshotell.¹⁴⁰ Park Avenue som stod klart 1950 var dessutom det första som inte var lokaliserat intill järnvägsstationen. Det låg vid den stora affärsgatan Kungsportsavenyn, i den finare delen av staden. Bilens genombrott hade förändrat lokaliseringsförutsättningar för hotellbranschen, närhet till vägar och huvudgator blev viktigare. Från 1950-talets slut, då prisregleringarna upphört, följde en period då det byggdes många nya större och moderna hotell. De var anpassade efter affärsmännens ökade krav på representativitet, komfort och service och var självfallet utrustade med garage eller egen parkeringsplats.

Park Avenue i Göteborg var ett särfall eftersom det finansierades med privat kapital. Det var istället andra aktörer som trädde in på marknaden. Folkrörelseägda Reso, som tidigare främst varit researrangör och drivit semesteranläggningar gav sig efter kriget in i den ordinarie hotellbranschen och grundade ett särskilt bolag för sina hotell i städer. Genom sina nära relationer med andra folkrörelseägda företag och med fackföreningar kunde de skaffa kapital utan att behöva ta vanliga banklån, vilka var mycket svåra att få tillgång till. Resos första stora hotell, Hotell Malmen vid medborgarplatsen i Stockholm togs i drift 1951. Det var då Nordens största och modernaste hotell med 288 rum. Hotellet var inspirerat av dåtidens amerikanska hotell, med hög teknisk standard, rationella och lättarbetade utrymmen och tidsenlig design. Det var långt ifrån ett lyxhotell men höll en för tiden god standard. Mer än hälften av alla rum hade bad eller dusch, alla hade egen toalett. Under 1950- och 60-talen etablerade Reso 14 större hotell, varav sex i Stockholm.¹⁴¹ I stället för offentligt motstånd var det nu så att många kommuner drev på hotellprojekt för att skapa bättre förutsättningar för det lokala näringslivet. Lokala företag och myndigheter behövde kunna på emot gäster på ett representativt sätt. Inte sällan byggdes hotellen som ett led i den våg av kulturförstörande stadsförnyelse som drog över landet. Resohotellen utgjorde en av landets första verkliga hotellkedjor, i slutet av 1960-talet kunde företaget erbjuda ca 5000 bäddar.¹⁴² Den andra stora aktören på marknaden var statliga SARA-bolagen. SARA hade sina rötter i restaurangbranschen, med nära kopplingar till Systembolaget. Deras inriktning skiljde sig något från Reso genom att de främst tagit över befintliga hotell och inte byggt nya anläggningar.

140 Persson, 2003: 8.

141 Gråbacke, 2008.

142 Gråbacke, 2008: 280.



Figur 16. Designhotellet i Värnamo. Källa: Jönköpings läns museum.

Ett intressant exempel på efterkrigstidens hotellutveckling är Värnamo stadshotell från 1955 som byggdes i funktionalistisk stil och möblerades av den välrenommerade firman NK Inredning. Tidningarna döpte det till norra Europas modernaste och hotellet själv framhöll speciellt i sina broschyrer att det låg ”mitt på vägen (riksvägen nr.1) antingen ni far norrut eller söderöver”. En stor satsning gjordes också för att få dit utländska gäster och hotellet hade exempelvis de två första somrarna två busslastar med italienska gäster på hotellet varje vecka.¹⁴³ Internationell turism i den skalan var ovanligt i Sverige på 1950-talet, i synnerhet utanför storstäderna. Efter hotellets storhetstid på 1950- och 60-talen följde att antal nedgångsår, inkluderat en (mindre lyckad) renovering på 1980-talet då mycket av originalinredningen togs bort. Utvecklingen vändes 2007 då det förändrade sin profil genom att återuppstå som designhotell med fokus på nyfunkis. Detta gjordes i nära samarbete med traktens kända möbelföretag Bruno Mathsson, Källemo och Svenssons i Lammhult som bl.a. inrett varsin av hotellets tre sviter. I hotellets marknadsföring framhålls idag läget mitt i ”Destination Möbelriket”. Liksom på 1950-talet betonas tillgängligheten; att hotellet är beläget mitt i södra Sverige, invid E4/väg 27, men också i Värnamos centrum, med tillgång till trevlig shopping. Kanske hade arkitekten inte helt fel när han vid hotellets invigning 1955 sa *”Jag bygger inte för idag utan för 50 år framåt i tiden”*¹⁴⁴.

¹⁴³ Bengtsson & Willis, 1995.

¹⁴⁴ Designhotellet i Värnamo (2007).

Motellen

En annan nyhet under 1950-talet var att hotell även började lokaliseras utanför stadskärnorna. Nya hotell växte upp i anslutning till infarterna eller längs de större vägarna, de var lätta att hitta till och där fanns gott om plats för parkering. Utvecklingen av motell var tydligt USA-inspirerad och hade en naturlig koppling till bilsamhällets framväxt.¹⁴⁵ Det tog dock ganska lång tid innan amerikanska kedjor på allvar etablerade sig i Sverige. Svenska Vecko-Journalen skrev mycket talande 1955 att *"nutidens ekvation var bil + hotell = motell"*¹⁴⁶ och vidare:

För bilisten behövs inga städer bara det finns motell – han tycker oftast det är skönt att vakna i lantlig omgivning bara bekvämligheterna för honom och bilen finns inom räckhåll. Sverige behöver en hel kedja av sådana här motell vid bilstrategiska punkter. Är inte detta framtidens karavansera och hotell så vill jag äta upp min gamla halmhatt.¹⁴⁷

De första motellen drevs av motororganisationer som Kungliga Automobilklubben, KAK, eller Motorförarnas helnykterhetsförbund, MHF.¹⁴⁸ Sveriges första anläggning där man använde ordet "motell" var i Fleninge utanför Helsingborg, en knutpunktslokalisering där tre riksvägar strålade samman. Det är ingen slump att det sedan tidigare låg en gästgivaregård i Fleninge, nya vägar följer ofta gamla mönster. Detta motell invigdes 1954 och strax intill öppnade BP en bensinmack som servade bilisterna dygnet runt. Motellverksamheten lades ner på 1980-talet till följd av att nya motorvägar dragits utanför samhället.¹⁴⁹ Den stora expansionen av motell kom under 1960-talet. Då hade bensinbolagen blivit viktiga aktörer i motellbranschen, i Göteborg fanns t.ex. Esso motorhotell, Shells motorhotell och OK motorhotell vid varsin infart.¹⁵⁰ Det var naturligt för bensinbolagen att satsa på motellen, de utgjorde ett komplement till bensinstationerna. Esso motorhotell blev den ledande motellkedjan, som snart utvecklades till en av landets största hotellkedjor. Trots att den förknippas med ett internationellt varumärke var kedjan faktiskt helsvensk, den ombildades så småningom till Scandic. Motellens framgångar förklarades av Esso med att nyetableringarna förlades i de bästa trafiklägena, att kedjan skapade standardiserade stordriftsfördelar samt att de som ny aktör i branschen inte var belastade av gamla traditioner. Motellen hade dessutom en betydligt folkligare profil än de gamla stadshotellen, samtidigt som de överlag hade modernare standard.

¹⁴⁵ Jakle et al, 1996.

¹⁴⁶ Bengtsson & Willis, 1995: 96.

¹⁴⁷ Bengtsson & Willis, 1995: 97.

¹⁴⁸ Eksell, 2013.

¹⁴⁹ Bengtsson & Willis, 1995.

¹⁵⁰ Persson, 2003: 8.

Motorhotellen ingick som en del i ett samlat servicekoncept, riktat till bilister och lastbilschaufförer. Förutom logi skulle där finnas tillgång till restaurang, kafé, butik, bensinstation och verkstad. Dåtidens bilar krävde mycket mer service än dagens. Japanerna hade ännu inte revolutionerat tillverkningskvaliteten inom bilindustrin. I motellens marknadsföring framhölls att gästerna kunde hämta sin bil på morgonen redo för avfärd. Då var den bilen tvättad och fulltankad, lagren rundsmorda och däcken pumpade. En annan anpassning till bilisternas bekvämlighet var att motellen skulle vara byggda i ett plan så att bilisterna skulle kunna köra ända fram till sina rum för att ha bilen lätt tillgänglig. ”Närheten till och användandet av bilen under vistelsen etablerar ett symboliskt förhållande mellan bil och motell.”¹⁵¹ Motellens restauranger, t.ex. Essos taver- nor, gick också i tidens tecken. Inredningen fick gärna vara modern och servicen skulle vara snabb – en modern bilist har inte tid att vänta.



Figur 17. Reklam för motellet i Fleninge.
Källa: KAK.

representerar ”ställer resurser till gästens förfogande som gästen använder på egen hand.”¹⁵² Den enda kontakten med frontpersonal var ofta i samband med in- och utcheckning. Den moderna rationaliteten innebär alltså att motellen inte alls har samma sociala funktion som de äldre hotellen. Gästerna blir i ökande grad anonyma boendekonsumenter som sällan har något större utbyte med personal eller andra gäster. Denna tendens blir ännu tydligare när standardiserade storhotell kom att dominera utbudet från 1980-talet och framåt.

¹⁵¹ Eksell, 2013: 109.

¹⁵² Eksell, 2013: 110.

Många av de anläggningar som vuxit fram under 1950- och 60-talet, såväl stadshotell som motell, har senare tappat konkurrenskraft eller försvunnit när vägarna dragits om, trafiken blivit snabbare och förbifarter byggts. För att motellen skulle fungera behövde de ligga precis vid vägen. Det är ett tydligt exempel på hur tillgängligheten kan förändras till följd av förändringar i transportapparaten. Under samma tid försvann också de flesta av den gamla tidens små billiga hotell. Bilismen inverkade också negativt på de små hotellens gästunderlag. Säljare, hantverkare och andra fick större möjligheter att resa hem mellan arbetspassen och slapp sova över på hotell. Arbetare på större anläggningsarbeten tog i större utsträckning med sig egna husvagnar och lastbilschaufförer sover numera ofta över i ett litet utrymme bakom sätena.

Perioden mellan 1945 och 1973 var som nämnts den längsta sammanhängande högkonjunkturen i Sveriges historia, en period då samhället omvandlades radikalt. Trots det befann sig hotell- och restaurangbranschen i en negativ utvecklingsfas. I en statlig utredning från 1978 beskrevs utvecklingen så här:

Sedan 1950-talets början har branschen kännetecknats av en så gott som oavbruten sysselsättningsminskning. Produktionsvolymerna har under samma tid legat på praktiskt taget oförändrad nivå.¹⁵³

Det skulle innebära att antalet uthyrda rum och serverade måltider inte ökat under en period på flera decennier. Denna bild verkar inte alls stämma överens med det som tidigare skrivits, där vi bl.a. sett att hotellbranschen i de stora städerna expanderade starkt samtidigt som motellen växte upp längs vägarna. Enligt andra uppgifter ökade antalet rum på de svenska hotellen från 14000 i slutet av 1950-talet till 32000 i början av 1970-talet. De olika källorna är emellertid överens om att hotellen hade problem under 1970-talet. Bättre kommunikationer gjorde att färre var tvungna att stanna borta över natten. Förhållandena inom detaljhandeln hade förändrats så att hotellet användes allt mindre av handelsresanden, när de besökte butiker runt om i landet eller ställde ut sitt sortiment för sina kunder i hotellens uppackningsrum.¹⁵⁴ Man förutsåg ingen ljusning de kommande åren utan konstaterade att hotellbranschen led av överkapacitetsproblem.

De motstridiga siffrorna visar också på den andra sidan av utvecklingen under efterkrigstiden, nämligen nedläggningar av en rad mindre företag. Nedläggningar berörde många små hotell både i städer och på mindre orter, inte minst järnvägshotellen drabbades hårt när allt färre var beroende av tåget. De små enskilda hotellen hade sällan råd med de investeringar som krävdes för att kunna hålla modern standard. Sverige fick så småningom ett utbud av hotelltjänster som var mycket mer homogent än i andra delar av Europa. I t.ex. Frankrike och Tyskland finns det fortfarande ett större utbud av enkla hotell och pensionat än i Sverige, även i större städer.

¹⁵³ SOU 1978: 37, sid. 263.

¹⁵⁴ Gråbacke, 2008: 282.

Denna strukturella förändring av hotellbranschen var i det närmaste avslutad under slutet av 1970-talet. Då nådde också sysselsättningen i den svenska hotell- och restaurangbranschen sin lägsta punkt. 1980-talet blev en brytpunkt i branschens utveckling, då börjar utvecklingen peka i positiv riktning för första gången på flera årtionden. De senaste decenniernas utveckling kommer att tas upp i kapitel 5.

Restaurangbranschen under 1900-talet

Det finns få näringsgrenar som varit så styrda av politiska regleringar som den svenska restaurangbranschen. Alkoholpolitiken, som diskuterades i föregående kapitel, hade enorm påverkan som drivkraft inte bara för den individuella konsumtionen men också för drift, ägandefrågor och konkurrens. Alkoholfrågan hade så hög politisk prioritet att alla andra aspekter av besöksnäringen blev underordnade. Regleringarna omfattade alla delar av verksamheten. Restaurangerna delade in i tre klasser: första, andra och tredje klass, folkrestauranger. Varje klass hade sina speciella regler för utbudet av mat, utskänkning, inredning och underhållning. Reglerna var givetvis hårdast för folkrestaurangerna. I dåtidens överhetssamhälle brydde man sig mest om att begränsa arbetarklassens drickande. De ”skötsamma” männen i medelklassen hade självklart större tilldelning på sin motbok – de ansågs ju behöva representera. Det fanns också begränsningar på hur mycket pengar restaurangerna fick tjäna på alkoholförsäljning; allt bokfördes och kontrollerades ytterst noggrant.

Under perioden från 1920-talet och fram till 1950-talet övertogs allt fler hotell och restauranger av offentligt ägda bolag. SARA-bolagen drev hotell och restauranger och Norma drev kaféer. SARA hade nära band till Systembolaget. Till en början var det främst folkrestauranger som köptes upp, senare blev det hotellens och de bättre restaurangernas tur. Under efterkrigstiden hade SARA-bolaget, som blivit statligt 1945, skaffat sig en mycket stark ställning på marknaden. När motboken avskaffades fick bolaget börja konkurrera på lika villkor med privata restaurangföretag, omsättningen gick ner drastiskt. Däremot expanderade man på hotellsidan. Bolaget uppges under en period ha ägt huvuddelen av den svenska hotell- och restaurangbranschen, företaget var också stort på personalmat-salar. De statliga krogarna fick så småningom dåligt rykte. De ansågs stå för trist mat, dålig service och dåliga arbetsförhållanden.¹⁵⁵ I samband med omstruktureringarna på 1980- och 90-talen privatiserades många restauranger som legat på hotell; andra gick i konkurs. Delar av företaget övergick senare till den internationella storkökskedjan Sodexo.

Alkoholrestriktionerna hade tillsammans med de dåliga tiderna, krigsårens matransoneringar och dåliga kunskaper gjort att den svenska gastronomin hamnat i ett bottenläge vid tiden för andra världskriget. Freden och efterkrigstidens förbättrade ekonomi förändrade långsamt bilden, det blev på nytt möjligt att importera livsmedel och resmöjligheterna ökade. Svenskarna längtade efter

¹⁵⁵ Jönsson, 2012.

att bryta krigsårens isolering, att åter smaka det kontinentala kökets läckerheter. Den person som mer än någon annan förknippas med den svenska gastronomins förnyelse under efterkrigstiden är Tore Wretman. Han var utbildad i Stockholm men hade varit verksam i Paris och London innan han återvände till Stockholm med kurirflyg 1943.¹⁵⁶ Märkesåret 1945 öppnade Wretman sin första egna restaurang, Riche. Under de följande årtiondena drev han en rad restauranger i Stockholm – med Operakällaren som flaggskepp. Han kom att sätta en helt ny standard för den svenska restaurangbranschen.¹⁵⁷ Wretmans restauranger var fast förankrade i det högre franska köket. Det ställde höga krav på råvaror, kokkonst, servering och miljöer. Intressant nog var den typ av högre gastronomi som Wretman representerade mindre känslig för alkoholrestriktionerna eftersom den förhärskande måltidsdrycken var vin. Trots det starka franska inflytandet, där de flesta rätter självklart hade franska namn och menyer, skrevs på franska, är Wretman kanske mest känd för sin passion för svensk husmanskost. Han ansåg att det äldre långsamma sättet att laga mat var hotat av industriella halvfabrikat och den moderna tidens jäktade livsstil. Överhuvudtaget hade Wretman stor betydelse som folkbildare. Han skrev kokböcker, var radiokock och var med och grundade den gastronomiska akademien. Men det viktigaste var förmodligen att hans restauranger fungerade som plantskolor för en ny generation svenska kockar.¹⁵⁸ Det var främst dessa som kom att sprida det goda föredömet över landet under 1960- och 70-talen.

Under 1960-talet ökade mångfalden i den svenska restaurangbranschen. Utlandsturismen hade öppnat svenskarnas ögon för att man kunde gå på restaurang under mindre högtidliga och framför allt billigare former än på stads-hotellen och lyxkrogarna. Turismens betydelse för svenska folkets matvanor kan knappast överskattas. Franska bistroer och grillbarer fanns snart i de flesta större städer, där var inredningen enklare och serveringen mindre formell. Den ökande invandringen från södra Europa bidrog till att nya typer av krogar etablerades med spanska, grekiska och italiensk mat på menyerna. Tillgången till nya restauranger av olika slag medverkade till att allt fler människor började gå på restaurang. Med undantag av välbeställda storstadsbor hade tidigare generationer varit sparsamma restaurangbesökare, det mesta umgänget ägde rum i hemmen. Dels hade man inte råd, dels var restaurangerna en social miljö som många kände sig främmande inför.

Det verkliga genombrottet för restaurangbesöken kom emellertid inte förrän på 1980-talet. Då inleddes en omfattande förnyelse av den svenska gastronomi och restaurangbranschen, som etnologen Håkan Jönsson kallar för ”den gastronomiska revolutionen”. Starkt förenklat har de senaste decenniernas utveckling kännetecknats av att mindre krogar i större utsträckning drivit utvecklingen framåt, inte som tidigare hotellen och de stora lyxrestaurangerna. Förnyelsen

156 Wretman, 1987.

157 Jönsson, 2012.

158 Jönsson, 2012; Wretman 1987.

förknippas i hög grad med *nouvelle cuisine*. Matlagningen gjordes allt skonsammare så att råvarornas egenskaper kommer fram bättre. Rötter, grönsaker och andra vegetabilier fick större utrymme på bekostnad av kött och potatis. Säsongerna styr alltmer menyernas sammansättning. De gastronomiska framstegen hör också samman med ett starkt ökande intresse för vin. Under senare år har det franska kökets ledande ställning brutits, influenser hämtas nu från hela världen. Också det nordiska köket har stärkt sin ställning genom ”det nya nordiska köket”, med några av 2000-talets ledande kockar, t.ex. NOMA:s René Redzepi, som portalfigurer.¹⁵⁹ Den nya gastronomiska utvecklingen med fokus på säsongens närproducerade råvaror går hand i hand med en ökad ekologisk medvetenhet.

Den första svenska pizzerian lär ha öppnats redan 1947 för italienska arbetare i Västerås, men det är först på 1960-talet som den kände krögaren Bengt Wedholm introducerade konceptet på bred front.¹⁶⁰ 2014 fanns det över 3000 pizzerior i Sverige. Under senare år har allt fler börjat beställa pizzor genom e-handel, 1100 av Sveriges pizzerior är anslutna till tjänsten *Onlinepizza*.¹⁶¹ Pizzan har gått från att vara en exotisk nymodighet till svensk standardmat på en generation. Från 1980-talet och framåt är det främst mat från Amerika, Mellanöstern och Öst- och Sydostasien som nått ut i de svenska tassemarkerna. Givetvis finns det en rad restauranger som serverar mat såsom den serverats i Libanon eller Thailand men det sker också en rad intressanta nyskapelser, både vad gäller maträtter och restaurangkoncept. Kebabpizza med vitkålssallad och lingon torde vara en unik svensk innovation, liksom kombinationen av kinakrog, thairestaurang och pizzeria. De ”etniska” restaurangerna dominerar i dag den svenska restaurangbranschen mångdmässigt, på många mindre orter är de närmast allenarådande.



Figur 18.
Snabbmatsrestauranger som denna i Lund blandar ofta rätter med olika ursprung.

Foto: Jan Henrik Nilsson.

¹⁵⁹ Jönsson, 2012.

¹⁶⁰ Hedlund et al., 2002.

¹⁶¹ Yifter-Svensson, 2014.

Restaurangbranschen påverkas också på olika sätt av nya konkurrensförhållanden, exempelvis substitut och branschglidning. Substitutsprodukter är produkter som kan utföra samma funktion som branschprodukten. Det finns en rad varor och tjänster som ersätter ett restaurangbesök. Mat- och dryckesutbudet har flyttat närmare kunden, färdiga rätter finns att tillgå i det närmaste alltid och överallt. Många måltider planeras inte på samma sätt som tidigare; man äter i samband med att man gör något annat. Tittar man på en fotbollsmatch på TV passar det t.ex. bra att beställa hämtmat. Branschglidningen inom restaurangbranschen kan illustreras med dagens mängd av servicebutiker såsom Pressbyrån och Seven-Eleven som med hjälp av bland annat djupfrys, färdigmat och mikrovågsugnar konkurrerar om måltids- och kafékunderna. Denna typ av branschglidning är ett tydligt substitutionshot mot den traditionella måltidsmarknaden¹⁶². Samtidigt måste man komma ihåg att den största delen av färdigmatens expansion skett på bekostnad av matlagning i hemmen. Å andra sidan kan olika nya former av *cross-overs* innebära nya möjligheter för restaurangbranschen. Det kan röra sig om samlokalisering av klädesbutiker eller frisörer med kaféer eller barer. Det kanske vanligaste substitutet för ett restaurangbesök är emellertid en klassiker, det svenska gatuköket.

Gatuköken i folkhemmet

Motellen var det tydligaste tecknet på hur bilismen påverkade hotellutvecklingen. Som vi sett påverkade även restaurangbranschen av motellen genom att motellen hade egna restauranger eller att vägkrogar samlokaliserades med motell. De hade ofta en likartad stil på inredning och arkitektur. Det var också vanligt att lägga vägkrogar i närheten av bensinstationer. När man behövde tanka bilen passade man på att ta en bit mat. Det har givetvis funnits en rad olika typer av vägkrogar men de har oftast haft en profil mot husmanskost eller grillrätter. Man skulle kunna säga att det mest serverats ”manlig” mat längs våra vägar. Enligt kulturgeografen Kent Persson karaktäriserades restaurangbranschen under perioden 1950–75 av en ”maskulin anda” med stora bilar, stora muskler, stora portioner och massor av kalorier.¹⁶³ Kvantitet och kalorier styrde konsumtionsmönstret, utbudet var anpassat till kroppsarbetande män.

Gatuköken är en mindre variant av vägkrogar; ett enkelt skjul för matlagning, en lucka till försäljning och i bästa fall några sittplatser utomhus. Så småningom har gatuköken blivit större, med plats för bord, stolar och kanske några spelautomater inomhus. De är ofta placerade vid bensinmackar och längs infarter, med plats för raggarbilar och EPA-traktorer. Deras betydelse som lokala mötesplatser skall inte underskattas, ofta fanns inget annat på mindre orter. Gatuköken hade öppet sent på kvällar och helger. En del gatukök och deras innehavare fick så småningom närmast mytisk status. Mest känt blev kanske Pålles gatukök i Klippan, odödliggjort i popgruppen Torsons klassiska låt *Klippans centrum*.

¹⁶² Persson, 2001.

¹⁶³ Persson, 2001: 24; se även Schlosser (2003).

Egentligen var det första gatuköket en gubbe med en låda kokt korv på magen. Under efterkrigstiden flyttade korvgubben inomhus och öppnade korvstånd; ur detta utvecklades gatuköken. Under lång tid dominerades menyn av fyra sorters korv (tjock-smal, kokt-grillad) med olika typer av tillbehör: bröd, mos, senap, ketchup, bostongurka och räksallad. Till detta dracks företrädesvis lemonad och pucko. Korven dominerade eftersom den inte krävde tillagning, den behövde bara värmas upp. Det var ovanligt med andra maträtter, även om köttbullar eller parisare kunde förekomma.

Den första utländska innovationen kom under 1970-talet när hamburgarna introducerades av utländska kedjor. 1973 öppnades den första McDonalds-restaurangen i Sverige på Kungsgatan i Stockholm, 1976 följde Burger King efter. Därefter spreds burgare även till de ”vanliga” svenska gatuköken. Under de följande årtiondena skulle globaliseringen förändra det svenska snabbmatslandskapet radikalt. I dag finns en större mångfald på koncept och maträtter än någonsin. Ofta uppkommer nya intressanta varianter på traditionella rätter när de flyttas till nya geografiska områden, i Tyskland serveras t.ex. kebab självklart med surkål i brödet.

Falafelns intåg i folkhemmet får illustrera snabbmatens utveckling under 2000-talet. Falafel, en friterad bulle av mosade kikärter, kommer från östra Medelhavsområdet, Libanon och Israel. Den började dyka upp i Sverige på 1980-talet i samband med att libanesiska flyktingar kom hit. Falafeln ligger helt rätt i tiden; den är billig, nyttig, smakrik och vegetarisk. Den spreds snabbt över landet men är vanligast i storstäderna. I Malmö har den status som lokal nationalrätt. Ett tecken på rättens status är att Sydsvenska dagbladet har regelbundna tester där stadens bästa falafel utses. Spridningen av falafeln är också intressant om man jämför med stora amerikanska snabbmatskedjor som KFC, McDonalds eller Subway. Här finns inga stora aktörer i bakgrunden, de viktigaste aktörerna är familjeföretag som driver sin verksamhet i mindre internationella nätverk. De flesta restauranger drivs av familjer och är individuellt utformade, internationella designers har sällan varit inblandade. Den här varianten av ”globalisering underifrån” skulle därför kunna kallas för ”falafelifiering”. Ett annat begrepp som används för den här typen av företeelser är ”glokalisering”, vilket innebär att alla globala fenomen omformas av lokala förhållanden.

Sammanfattningsvis kännetecknas den svenska restaurangbranschen under 2000-talet av stor generell tillväxt och ökande mångfald. Att äta utanför hemmet har blivit vardagsmat vilket skapat utrymme för av rad olika typer av billiga restauranger och matställen, där möjligheten till *take away* ofta är en självklarhet. I den högre gastronomin har ambitionerna ökat väsentligt, de främsta nordiska krogarna har idag världsrykte – en närmast omöjlig tanke för ett par decennier sedan. Dessutom har intresset för mat bland befolkningen ökat vilket gjort att gastronomi och stjärnkockar har fått en upphöjd medial position.

4. Fritidsresande och hotellutveckling

Ett genomgående tema under de första tre kapitlen har varit den teknologiska och ekonomiska utvecklingens påverkan på hotellen och restaurangerna. Det är framför allt det ekonomiska utbytet, handeln, och dess påverkan på resandet som varit det viktigaste perspektivet så här långt. Med ett modernt ordval har affärsresandet stått i centrum. När vi talat om hotellens utveckling har därför storstäderna dragit till sig det största intresset, helt enkelt därför att de är de viktigaste kommersiella centren. Denna utveckling har snarast förstärkts de senaste århundradena. Fritidsresenärer använder i huvudsak samma logi som affärsresenärer men har som grupp också drivit utvecklingen, framför allt i perifera regioner och för boenden speciellt inriktade på turister. Fritidsresandet påverkas av samma grundläggande samhällsförhållanden som affärsresandet, inte minst genom att skapa ekonomiska förutsättningar för folk att ha fritid och använda fritiden till att resa. Icke desto mindre verkar sociala och kulturella faktorer få relativt sett större betydelse för fritidsturismen. Detta blir tydligt inte minst genom att turismen har ett helt annat lokaliseringsmönster. Det är klimat, attraktioner och landskap som styr resmönstren, snarare än handelsvägarna.

En ytterligare orsak till att behandla fritidsturismen i ett separat kapitel är att turismutvecklingen, åtminstone delvis, följer en annan utvecklingsgång och därmed en annan periodisering än den som varit utgångspunkt för de tidigare kapitlen. Kapitlet börjar därför med en genomgång av den första västerländska turismen för att sedan följa fritidsresandets speciella påverkan på utvecklingen av hotell och andra typer av övernattningsmöjligheter.

Kontinentala bildningsresor

Under 1600- och 1700-talen kan man för första gången tala om fritidsturism i modern mening. Det blev på modet bland unga män från samhällets övre skikt att företa så kallade *grand tours*. Det var fråga om bildningsresor, främst till Frankrike och Italien där man kunde besöka lämningar från antiken i Rom och Pompeji eller titta på konstskatterna i Paris eller Florens. Bland tidens berömda resenärer kan nämnas Johann Wolfgang von Goethe, Tobias Sergel och Gustav III. Dessa bildningsresor har blivit berömda genom reseskildringar och för sin konsthistoriska betydelse. Inflytandet märks inte minst i den neoklassiska arkitekturen kring sekelskiftet 1800 och på det danska guldåldersmåleriet. Resenärerna kom från alla delar av norra Europa men under 1700-talet kom britterna att dominera bland besökarna. Det har samband med att Storbritannien under den här tiden växte fram som en politisk och ekonomisk stormakt. Landet blev världens dominerande kolonialmakt och handelsnation, där stora förmögenheter skapades.

Överklassen, i synnerhet högadeln, har alltid haft tillgång till internationella förbindelser och nätverk. När de unga ädlingarna gavs sig ut på sina bildningsresor var de ofta försedda med rekommendationsbrev eller adresser till kontakt-

personer längs resvägen. De kunde därför räkna med att bli inkvarterade hemma hos sina kontakter. De internationella nätverken byggde på etikettsregler och förpliktelser, vilket bland annat innefattade högt ställda krav på gästfrihet. Till en början fick därför bildningsresorna mycket begränsad inverkan på hotellväsendet, möjligen med undantag av några städer i Italien där besökstalen överskred möjligheterna att utnyttja kontakter. När gruppen resenärer breddades med personer som saknade de traditionella kontaktnäten under 1700-talet blev den kommersiella gästfriheten allt viktigare. Det blev vanligare att folk hyrde hus och lägenheter eller tog in på värdshus.¹⁶⁴ Hotell i modern mening kommer i regel först under 1800-talet.

Framstegen inom transportväsendet var ganska begränsade före järnvägarna. Utvecklingen av vägsystemen och diligensväsendet under 1700-talet var ändå en viktig förutsättning för den tidiga turismen. Trots att det fortfarande tog lång tid att resa blev förbindelserna långsamt allt bekvämare och säkrare. Det blev efterhand allt vanligare att resa och upptäcka olika delar av Europa eller det egna landet. Om vi undantar Florens, Rom och ett par andra orter hade dock resandet en mycket begränsad omfattning om vi ser till antalet turister. Ett exempel som kan belysa turismens omfattning före de moderna transporternas genombrott är att Bad Wildbad, det dominerande hotellet i den pittoreska bayerska staden Rothenburg ob der Tauber, i genomsnitt hade arton (18) gäster årligen under 1830-talet.¹⁶⁵ Rothenburg hade då börjat få ett visst anseende som besöksmål. Staden är också lite typisk för tidens utveckling, den var både ett mål för bildningsresor och en beskedlig kurort.

Surbrunnar och kurorter

Som vi tidigare kunnat se har en rad badorter i Europa rötter bak till Romarriket. Kyrkan bevarade sedan en del av de romerska traditionerna och spred dem över Europa. Redan under medeltiden kom en del källor, t.ex. i skånska Sankt Olof, att betraktas som heliga. De drog till sig pilgrimer som reste dit för att söka bot för sjukdomar. Denna tradition levde kvar länge i den katolska världen, men i Norden försvann den i samband med reformationen. Hälsobrunnarna, s.k. surbrunnar som innehöll mineralhaltigt vatten, fick en renässans från slutet av 1600-talet. Medevi brunn i Östergötland som öppnades 1678 brukar räknas som den äldsta i Norden. Sin storhetstid hade brunnarna under 1700- och 1800-talen då Loka, Ramlösa och Varberg var de mest kända. Under 1700-talet var det främst adeln som var gäster på hälsobrunnarna, men fram mot 1800-talet blev borgerskapet allt mer dominerande bland de betalande gästerna.¹⁶⁶ På så sätt speglar badturismen samhällsutvecklingen, 1800-talet är det århundrade då borgerskapet växer fram som den dominerande samhällsklassen.

164 Löfgren, 1999.

165 Hagen, 2006:87.

166 Blom & Nilsson, 2005:38-40.

Gästerna stannade ofta ganska länge för att genomgå olika kurer. De mest välbeställda skaffade sig sommarvillor på platsen medan andra kunde hyra in sig. De svenska hälsobrunnarna utvecklades till mindre samhällen med olika typer av boenden, restauranger och andra bespisningsanläggningar, parker, musikpaviljonger och givetvis dricksbrunnar och badanläggningar. Det finns fina brunnsmiljöer bevarade i bland annat Medevi och Loka. Brunnsföretagen utvecklades så småningom till kommersiella turistanläggningar, eller snarare hälsohem i nutida terminologi. Gästerna följde en daglig ritual där man skulle dricka stora mängder av det hälsobringande vattnet på bestämda tider, helst skulle man dricka vattnet gåendes. Vid brunnarna bedrevs också ett livligt nöjesliv med musik, dans och restaurang. De utvecklades alltså från en ren hälsoverksamhet till en viktig mötesplats för de ledande skikten i samhället. Brunnbesöken handlade inte bara om hälsa, de var också en statussymbol. Under första halvan av 1800-talet var Ramlösa Sveriges flottaste turistort, orten var *"aristokratins, kunglighetens, lyxens och hasardspelets förlusteställe com amore"*. Kulturhistorikern Mats Bergmark skriver vidare, apropå Medevi brunn, att ståndspersonerna mest kom dit för att roa sig och umgås men att brunnen också drog till sig fattigt folk som åkte dit för att söka bot för sina krämpor. *"Uslingarna bestods kostnadsfri logi, mat, läkarvård och brunnsvatten. Medlen här till åstadkoms genom insamlingar. Det blev en oskriven lag att ingen usling fick avvisas."*¹⁶⁷ Man var dock noga med att skilja mellan olika kategorier, de fattiga fick dricka brunn redan vid femtiden på morgonen, innan de förnäma gästerna hunnit stiga upp. Under 1700-talet användes det nyttiga vattnet bara till invärtes bruk, att bada ansågs ytterst vanskligt för känsliga människor. Medicinska bad i olika former blev vanliga i Sverige först i början av 1800-talet.¹⁶⁸ Redan på 1700-talet kom de första engelska pionjärerna på idén att doppa sig i havet. Nyttan med detta var till en början mycket omstridd. Havsbaden kom dock på sikt att revolutionera turismen.

Utvecklingen i England ger intressanta exempel på badturismens utveckling. Redan romarna anlade ett antal bad i England varav en del överlevde i olika former. Det mest kända ligger i staden Bath i sydvästra delen av landet. Vattnet och leran i Bath ansågs ha läkande egenskaper, bland annat ansågs den kunna bota spetälska. Redan under 1100-talet var staden en viktig vallfartsort men den verkliga storhetstiden varade från sista halvan av 1600-talet fram till början av 1800-talet. Då tiodubblades invånarantalet och staden blev ett centrum för den engelska överklassens sällskapsliv. Den medicinska turismen kom alltmer i andra hand, dans och spel tog överhanden. Under 1700-talet byggdes staden om för att få ett representativt utseende som låg i linje med de besökare man försökte locka. Det är nu det kanske mest kända exemplet på georgiansk arkitektur.¹⁶⁹ Bath förlorade sin ställning efter 1815 när britterna kunde börja resa utomlands igen efter Napoleonkrigen och badorterna vid kusterna blev allt mer

¹⁶⁷ Bergmark, 1959:132, 184.

¹⁶⁸ Bergmark, 1959.

¹⁶⁹ Georgianska tiden avser perioden mellan 1714 och drottning Victorias trontillträde 1837, då de flesta kungarna hette George.

välbesökta.¹⁷⁰ Havsbaden längs den engelska kusten började bli populära redan vid mitten av 1700-talet. Brighton blev särskilt känt eftersom kungligheter brukade besöka staden som låg ganska nära London, det byggdes också en berömd kunglig paviljong. Man kan knappast övervärdera kungligheternas betydelse som trendsetare inom turismen.

Det var under den här tiden man började bada i havet, eller rättare sagt i havsvatten. Själva badandet ägde antingen rum i ett badhus dit man lett in havsvatten till badkar eller bassänger eller i speciella badmaskiner. En badmaskin såg ut som en mindre husvagn som drogs ut från stranden medelst häst eller åsna. Från denna vagn kunde badgästen sänka sig ned i badet utan möjlighet till insyn. Detta sätt att idka badliv förändrades inte förrän in på 1900-talet.¹⁷¹ Man badade framför allt av medicinska skäl, det kalla havsvattnet ansågs speciellt nyttigt mot allehanda hudsjukdomar. Själva köldchocken ansågs också stärkande om badandet var måttligt, att bada mer än en gång om dagen avsågs skadligt. Den mesta tiden ägnade badgästerna åt rekreation, de kunde promenera eller ägna sig åt luftbad (att andas frisk luft) sittandes i en vilstol vid stranden.



Figur 19. Boarding-houses i Torquay, England. Foto: Jan Henrik Nilsson.

Det tidiga 1800-talets brittiska badgäster tillhörde samhällets översta skikt, adeln eller det nyrika borgerskapet. De tog ofta med sitt hushåll och stannade länge på orten. Antingen ägde de hus eller lägenhet eller så hyrde de. Därför byggdes ytterst få hotell av hög klass på de brittiska badorterna, de kunde knappast mäta sig med kontinentala motsvarigheter. Före järnvägens ankomst hade badorterna alltså besökts av de välbärgade klasserna. En del badorter bestämde sig för att inte utveckla järnvägsförbindelser för att slippa invaderas av ”fel

170 Hakelius, 2014.

171 Brodie, 2011; Gray, 2011.

sorts” badgäster, andra orter såg däremot goda affärsmöjligheter. När antalet besökare ökade under mitten av 1800-talet ökade också behovet av logi. På badorterna utvecklades olika typer av inkvarteringar, alltefter vilket samhällsklass man riktade sig till. Förutom hus och lägenheter dök det nu upp mindre hotell som riktade sig mot familjer från den övre medelklassen. Dessutom fanns det en mängd pensionat (*boarding-houses*) som ansågs mindre ”fina” eftersom de tog emot olika kategorier av resande, inte bara badgäster.¹⁷² En intressant iakttagelse är att badorterna blev mindre populära bland eliten ju fler besökare som kom. När medelklassen flyttade in så flyttade aristokraterna till Frankrike. Intresset för havsbad kom emellertid så småningom att sprida sig från Storbritannien till kontinenten, först till Norden, Tyskland och Frankrike och senare till Medelhavsområdet.

Trots konkurrens från de framväxande havsbaden fortsatte de kontinentala kurorterna att vara populära fram till första världskriget, särskilt de som låg i Böhmen, Österrike, Schweiz och Tyskland. Orter där källorna innehöll synnerligt helande mineral som jod och radium blev särskilt framgångsrika, exempelvis österrikiska Bad Gastein. Där skulle gästerna helst ligga nedsänka i det varma vattnet under många timmar för att bota till exempel reumatism och olika hudåkommor. Framväxten av internationella järnvägslinjer under mitten av 1800-talet gjorde att orterna snabbt och enkelt kunde nås från hela Europa. Med järnvägarna kom rika ryssar att bli en viktig turistkategori. Dåtidens kändisar och kungligheter flockades vid bassängkanter och i orternas kasinon. Karl Marx föredrog Marienbad, medan de flesta kungligheter helst besökte ”Europas sommarhuvudstad” Baden-Baden, som beskrivs så här i Nordisk familjebok år 1876:

Baden-Baden är Tysklands och kanske världens mest glänsande badort. Det sköna läget, det milda klimatet, som tillåter badkurens fortsättande långt in på hösten, präktiga hotell, villor och privathus ditlockar varje år omkring 50 000 främlingar av alla nationer, synnerligen ur de högre och högsta samhällsklasserna.¹⁷³

Med våra tiders mått var det alltså knappast fråga om massturism, men det var definitivt ett av de viktigaste stegen på vägen dit. Fortfarande var det en liten exklusiv grupp människor som hade råd att åka till kontinentens kurorter.

Tuberkulos och alpturism

Om de klassiska baden hade besökts av människor med allsköns åkommor så hänger framväxten av några av Alpernas mest kända kurorter till stor del samman med tuberkulosen. Det är en bakteriell sjukdom som sätter sig på lungorna, det var den vanligaste dödsorsaken bland den vuxna befolkningen fram till början av 1900-talet. Sjukdomen anses ha blivit vanligare under industrialismen, sannolikt förvärrades symptomen av tidens förfärliga kolburna luftförorening-

¹⁷² Cormack, 1998. Se även Ward, 1998.

¹⁷³ Citat från Bergmark, 1959:190.

ar. Den drabbar främst fattiga människor med klen konstitution och dålig tillgång till näring. Smittspridningen är störst i trångbodda och smutsiga miljöer. Även rika människor hade ofta klen hälsa under 1800-talet eftersom man hade dålig kunskap om näringslära och vikten av fysisk aktivitet. Det var dessa som hade möjlighet att söka bot, de fattiga dog.

Under 1800-talet förändrades synen på sjukdomar, den medicinska utvecklingen gick raskt framåt. Man började förstå orsaker till olika sjukdomar och kartlade samband mellan sjukdomar och olika miljöfaktorer. Den schweiziske läkaren Alexander Spengler upptäckte att tuberkulos knappast förekom i trakten av Davos, högt uppe i den schweiziska kantonen Graubünden. Davos blev strax ett medicinskt centrum, där en rad sanatorier tog hand om betalande patienter från hela Europa. Den torra, friska och kalla luften i kombination med solsken och måttlig fysisk aktivitet lindrade sjukdomssymptomen. Andra orter på hög höjd och med liknande naturförutsättningar följde strax efter. Baedekers guidebok om Schweiz från 1913 räknar ett trettio-tal sanatorier, hotell och pensionat bara på den lilla orten Arosa, inte långt från Davos. Tuberkulosens betydelse för turismnäringen framgår inte bara av den noggranna redogörelsen för alla kuranstalter utan också genom att det speciellt anges vilka hotell som *inte* är till för lungsjuka.

Kurorternas hotell- och sanatorieanläggningar hade ett särpräglat utseende. De var utrustade med stora balkonger där gästerna låg nedbäddade under stora delar av dagen för att inandas den friska luften. De långa timmarna på balkongerna var en del av den medicinska rutinen som även innehöll promenader och rikliga måltider. Gästerna vistades ofta på kurorterna under lång tid, i månader och år. Det var givetvis till fördel för hotellen och orterna eftersom säsongsvariationerna då inte betydde så mycket. Det utvecklades en speciell livsstil på kurorterna som i all sin långsamhet skildras i Thomas Manns berömda roman *Bergtagen* från 1924. Den ökande levnadsstandarden och det allmänt förbättrade hälsoläget gjorde tillsammans med medicinska framsteg att antalet ”lunggäster” successivt minskade efter första världskriget. När antibiotika blev allmänt förekommande under 1940-talet kunde tuberkulosen botas, inte bara som tidigare hållas tillbaka. Det innebar att kurorterna fick anpassa sig till nya typer av gäster och aktiviteter.¹⁷⁴ Många orter börjar nu på allvar rikta in sig på vandringsgäster och vintersport.

Det var inte bara naturförutsättningarna som gjorde att 1800-talets medicinska turism i första hand gick till Alperna. Redan under romantiken hade poeter och kulturpersonligheter som författarna Mary Shelley och Lord Byron fascinerats av det vilda alplandskapet. Alperna hade tidigare betraktats som skrämmande och ogästvänliga, på 1800-talets kom landskapet att ses som en pastoral idyll. I synnerhet Schweiz drog tidigt stora skaror turister, framför allt briter och amerikaner. Luzern, vid Vierwaldstätter See, blev tidigt en viktig turistmagnet där

¹⁷⁴ Haldimann, 2001.

en mängd fashionabla hotell byggdes längs sjökanten. Staden besöktes av en rad av tidens kända personer. Den största av dem alla, drottning Victoria, kom dit redan 1868 och blev enligt uppgift betagen av landskapet.¹⁷⁵ Det fick stor betydelse för attraktionskraften. Det var alltså ingen tillfällighet att César Ritz hotellbana tog fart just här. Som tidigare nämnts var det sena 1800-talets Schweiz något av ett innovationscentrum för turism- och hotellnäringen. Luzern var samtidigt en av de första platser där man får en kritisk diskussion om turismens inverkan. De stora mängderna besökare ansågs förstöra områdets unika kultur.

De tidiga turisterna betraktade helst bergsmassiven på visst avstånd. De gav sig möjligen ut på promenader i de lägre bergssluttningarna eller lät sig köras runt i lämpligt ekipage. Det förekom till och med att turisterna blev kringburna i bärstolar. De ägnade sig alltså framför allt åt sightseeing och stillsam rekreation. 1800-talet var emellertid också de geografiska upptäckternas århundrade, vilket innebar att berg som Mont Blanc, Matterhorn eller Eiger måste upptäckas och erövrats. Som vanligt var det briter som var de mest entusiastiska äventyrarna. Den första bestigningen av Matterhorn 1865, som skördade fyra människoliv, brukar räknas som starten på "*The Mountain Mania*". En rad alpina klubbar bildades runt om i Europa, först i England och sedan i andra länder. Klubbarna organiserade vandringsleder, genomförde kartering och dokumentation. De sköter också olika system av hytter och bergsstationer där klättrare och vandrare kan rasta och övernatta. Den egentliga alpinismen blir därför en viktig inspiration till mer måttfulla vandrare och den vanliga alpturismen får en sportigare karaktär framemot mellankrigstiden. Vandrarna tar sig allt längre upp i bergen, i dag finns många av de mest använda turistlederna på rätt hög höjd. Numera underlättar det givetvis att man kan åka lift en bit upp.

Vandringsturismen drar också nytta av det alpina jordbrukets unika karaktär. Under sommarmånaderna leder bönderna upp sina kor på bete högt uppe på alpängarna. Där anlade de också bostäder som används under sommarmånaderna. Det blev snabbt vanligt att de öppnade sina hus för rastande och övernattande gäster. Bönderna kunde sälja sina produkter och få extra inkomster samtidigt som det ökade säkerheten för vandrarna.

Vintersport

De första generationerna alpturister kom under sommarsäsongen. Att ta semester i vinter och snö var ett dittills okänt fenomen. Det är faktiskt belagt när de första vintergästerna kom till St Moritz i östra Schweiz. Sommaren 1864 satt fyra engelsmän och pratade med en hotellägare, Johannes Badrutt, innan det var dags att resa hem. Han försökte då övertala dem att komma tillbaka till vintern; engelsmännen var lindrigt sagt tveksamma. Då erbjöd sig hotellägaren att betala alla engelsmännens omkostnader om inte vädret var lika soligt på vintern som på sommaren. Vadet antogs (vadslagningsdokumentet finns bevarat) och de fyra engelsmännen stannade på Hotel Kulm från december till mars påföljande

175 Beattie, 2006.

vinter och fick uppleva typiskt soligt och kallt alpväder.¹⁷⁶ Detta anses vara början på Alperna som vinterdestination. Märkligt nog hade alltså brittiska turister stor betydelse för utvecklingen av både sommar- och vinterturismen i Alperna. Det hänger samman med två saker. För det första var Storbritannien dåtidens rikaste och tekniskt mest framstående land vilket gjorde många människor mycket förmögna. För det andra fanns det en stark kultur av fysisk aktivitet och tävlingsidrott på engelska internatskolor, universitet och regementen. Tävling och fysisk fostran ansågs skapa starka ledare. Britter ur de övre skikten var helt enkelt vana vid att röra på sig på ett helt annat sätt än sina kontinentala motsvarigheter.

Under vintrarna behövde de brittiska turisterna något att sysselsätta sig med vid sidan av hästturer och braskvällar. Skridskoåkning och kälkåkning var de första sporterna som tog fart, båda byggde på kända redskap. Skidåkning i dess moderna form härstammar däremot från Norge, liksom de båda tekniker som används när man åker utför: slalom och telemark. Det var norrmän som tog skidåkningen till Alperna men det var britter som gjorde den populär; författare som Robert Louis Stevenson och Arthur Conan Doyle tillhör de första som skriver om sporten. Omkring år 1900 började skidturismen ta verklig fart, när Henry Lunn startar en resebyrå, *The Public Schools' Alpine Sports Club*, som namnet antyder särskilt inriktad på britter med lämplig bakgrund.¹⁷⁷ Självfallet gav det brittiska inflytandet vintersporten, och vintersportorterna, en glamorös prägel. Det var också britter som till en början etablerade de alpina sporterna som tävlingsidrotter. De gamla alpdestinationerna blev så småningom lika mycket vinter- som sommardestinationer. Deras identitet förändrades därigenom från att vara kurorter till att bli sportdestinationer. Sedan dess har orter som Kitzbühel, Wengen, Adelboden och Cortina varit starkt förknippade med vintersport.

De första olympiska vinterspelen ägde rum i Chamonix 1924, men då var britterna redan akterseglade resultatmässigt. Mellankrigstiden blev den första verkliga storhetstiden för vintersport, det var då den alpina skidåkningen slog igenom som motionsform. Det sammanhänger med att en ny kroppskultur växer fram. Det ansågs inte längre fint att markera sin status med en präktig buk; i stället gäller ett smalt och smidigt kroppsideal, även bland kvinnor. De nya vinteridrotterna kom att prägla turistorterna, den svenske författaren Frank Heller beskriver 1930-talets St. Moritz så här:

”Runt om en liten sjö, St Moritz-sjön, ligger en sluttning, som i alla riktningar och till sista kvadrattum är besatt av hotell. De ligga sida vid sida och ovanför varandra, deras väldiga fasader är fulla av fönster och balkonger, balkonger och fönster. [...] [St Moritz] måste förvisso vara en syn i säsong-

176 Beattie, 2006; Odermatt & Wachter, 2004. Vadslagning togs på stort allvar bland 1800-talets engelska gentlemen. Vaden kunde gälla mycket stora belopp, därför skrevs villkoren ned och undertecknades så inga onödiga tvister skulle uppstå.

Sådana tvister kunde mycket väl sluta i duell (se Hakelius, 2014).

177 Beattie, 2006.

en, då vart och ett av hotellen är belagt till sista plats, då man måste telegrafera månader i förväg för att få ett rum, då en blänkande sol skiner över högfjället, då tusentals sportdräkter i knallblått och engelskt rött avteckna sig mot den vita snön, då slädbjällrorna klinga, då om aftonen dussintals orkestrar sända sina toner från matsalar och danshallar, då unga par, strålade av den hälsa ett sunt liv ger, dansa hela natten efter att ha åkt skidor hela dagen.”¹⁷⁸

Det vackra folkets främsta lekplatser kunde knappast beskrivas bättre. I stora delar av Alperna fanns den exklusiva stämpeln kvar åtminstone till 1950-talet, på många ställen ännu längre. Massturismen gör sitt verkliga intåg i alpländerna under 1960-talet. Charterresor med flyg kommer i gång i liten skala men den viktigaste orsaken till tillväxten är den ökande bilismen och att det gjorts stora satsningarna på vägbyggen. Alperna ligger väldigt lättillgängligt med bil från stora delar av Europa. Alporterna är också viktiga resmål för bussreseföretag. Fördelen med bussar, förutom att de är billiga och förhållandevis miljövänliga, är att de kan användas för att skjutsa resenärerna till skidbackarna från hotellet. Det gör det lättare för reseföretagen att hitta billigare boenden, och turistinkomsterna kan spridas över ett större område. De stora flödena av bilar och bussar i de trånga dalarna skapar emellertid stora trängselproblem och lokalt besvärliga föroreningar vilket gjort att man börjat diskutera olika typer av restriktioner.



Figur 20. Hotel Carlton i St. Moritz. Foto: Erich Westerdarp/pixelio.de

Under de senaste sextio åren har det skett en stor utbyggnad av orter och liftsystem. Turisternas ökade krav har gjort det nödvändigt för alporterna att satsa stora pengar på pister och liftanläggningar. Enkla släpliftar har successivt er-

¹⁷⁸ Citat från Hartman, 1983, s. 201.

satts av snabbare och bekvämare sittliftar med större kapacitet. Liftköer måste undvikas, det kan ge orterna dåligt rykte. Det råder hård konkurrens mellan olika destinationer; systemens storlek och snösäkerhet är avgörande framgångsfaktorer. Under senare år har bekräftade och förväntade klimatförändringar gjort att man investerat ytterligare i snökanoner och i anläggningar på hög höjd.

Den stora tillströmningen av vinterturister har givetvis skapat stor tillväxt på destinationerna, främst under perioden från 1960-talet fram till 1980-talet. Därefter förefaller besöksantalet ha stagnerat på många håll. Även om en mängd nya hotell byggts på många orter har det ändå oftast varit fråga om en organisk tillväxt, orterna har gradvis expanderat och ändrat karaktär. Ett antal storskaliga projekt i de franska alperna utgör de stora undantagen från denna utvecklingslinje. Där anlades under 1960- och 70-talen en rad stora, helt nybyggda, skidorter på väldigt hög höjd, t.ex. Tignes och Les Menuires. Den modernistiska arkitekturen bryter på många håll med det som normalt förknippas med alpgemyt. Även om antalet gästnätter inte längre ökar generellt har det skett en märkbar uppgradering av hotellens standard. För 30 år sedan dominerades många alporter av pensionat och andra förhållandevis enkla logier, men i dag ställer gästerna betydligt högre krav på rum och hygienutrymmen. Det är numera få ställen som har kvar delade toaletter och duschar i korridorerna. Det förefaller vara så att de privata utrymmena blivit viktigare under de senaste decennierna, TV och internetuppkoppling gör att man tillbringar mer tid på sina rum nu än tidigare, även när man är på semester. Den ökade intresset för hälsa och avslappning har gjort att många hotell har satsat på pooler och spa inomhus.

Som helhet är Alperna i lika hög grad en sommar- som vinterdestination, det är inte helt lätt att avgöra vilken säsong som är störst. Klart är emellertid att vinterturismen är koncentrerad till färre orter och områden, oftast på hög höjd. Sommarturismen är mindre beroende av höjdförhållanden och därför mer utspridd. Många sommarorter har en stabil och ofta något äldre gästgrupp. På de flesta håll är vandring den absolut viktigaste aktiviteten, men på senare år har cykel, speciellt mountainbike, slagit igenom på bred front. Sportsatsningarna har blivit ett medel för att föryngra gästsegmentet och förlänga säsongen.

Nordisk fjällturism

Det finns en del intressanta likheter mellan utvecklingen av turismen i Alperna och i de nordiska fjällen. I båda fallen förknippades den tidiga turismen med den höga och friska luftens hälsofrämjande effekter, man reste till de svenska och norska fjällen för att kurera tuberkulos. Liksom på kontinenter sköt turismen fart i samband med utbyggnaden av järnvägsnäten under andra halvan av 1800-talet. Den avgörande skillnaden gäller omfattningen av turismen, ända sedan 1800-talet har antalet turister i fjällen varit betydligt mindre än i Alperna. Detta hänger samman med att de nordiska fjällen ligger väldigt avlägset, långt från stora befolkningscentra vilket begränsar antalet potentiella turister.

Fjällen i Norge och i västra Jämtland blev redan i mitten av 1800-talet ett besöksmål för brittiska turister. I Norden fanns god tillgång till jaktmarker och fiskevatten som lockade välbeställda *sporting gentlemen*. De kom med fartyg från den relativt närliggande engelska ostkusten. I de norska städerna blev de en viktig målgrupp för den begynnande hotellnäringen, i Trondheim kunde de bästa hotellen heta sådant som Angleterre, Britannia och Victoria.¹⁷⁹ Traditionen att ge hotell engelskklingande namn var vanlig på flera håll, det finns många Bristol, Tavistock, etc. runt om i Europa. Det säger en del om engelsmännens roll på den tidiga turistmarknaden. Under jakt och fiskeexpeditionerna kunde engelsmännen antingen ta in på gästgivargårdar eller fjällpensionat. Särskilt i västra Jämtland, t.ex. i Kolåsen vid Kallsjön norr om Åre, fanns det ett flertal hotell och pensionat som riktade sin marknadsföring mot den engelska marknaden. Det fanns även en del briter som lät bygga påkostade jaktstugor i området. Höjdpunkten på den engelska jakt- och fisketurismen nåddes mellan 1882 då järnvägen från Trondheim blev klar och första världskrigets utbrott 1914.

De svenska fjällen kan delas upp i två huvudområden som har ganska olika karaktär. De södra fjällen, från Dalarna upp till Jämtland ligger i anslutning till gamla jordbruksbygder och kommunikationsleder. Lapplandsfjällen är däremot betydligt vildare och svårtillgängliga. De är mycket glesbefolkade, förutom ett fåtal byar domineras de av samiskt renbetesland. I Jämtland tog vinterturismen i Åre fart när järnvägen över Storlien till Trondheim hade blivit färdig 1882. Under de följande årtiondena utvecklades Åre till Sveriges första egentliga fjälldestination med ett antal hotell med förhållandevis hög standard, däribland Åregården och Grand hotell. Under 1910-talet byggdes infrastrukturen ut med bland annat en bergbana, den första i Sverige. Det är en miniatyrjärnväg som tar gästerna en bit upp på Åreskutan. Det byggs också bobsleighbanor och en anläggning för curling vilket gav orten en exklusiv prägel. Under första halvan av 1900-talet tillkom även en rad hotell och pensionat, även enkla ställen som var lämpliga för skolungdomar på skidresor.

Under hela tiden fram till 1970-talet var turåkning på skidor den dominerande sporten i svenska fjällen. Även om en slalomklubb bildats redan på 1930-talet byggdes den första skidliften i Åre först 1940. I samband med VM i utförsåkning 1954 utökades kapaciteten. Utförsåkning slog inte igenom förrän på 1960-talet och blev en folksport först på 1970-talet då Ingmar Stenmark gjorde sporten känd i hela landet.¹⁸⁰ Under 1980-talet genomgick Åre en mycket stor expansion som hade samband med att Östersund och Åre ansökte om att få arrangera vinter-OS. En kabinbana gjorde det möjligt att utnyttja Åreskutans hela fallhöjd, omkring 1000 meter; flera nya liftar tillkom. Nu byggdes också en mängd nya boendanläggningar, främst i form av stugbyar och lägenhetshotell för uthyrning eller som andelslägenheter (*time-share*). Det hade blivit mer populärt för svenska familjer att bo i stugor med självhushåll än att bo på hotell.

¹⁷⁹ Sillanpää, 2002.

¹⁸⁰ Nilsson, 2001. Se även Bodén och Rosenberg, 2004.

Delvis är det kanske en kostnadsfråga men det hänger också samman med en större individualisering, man vill kunna sköta sig själv och inte behöva passa tider för frukost och middag. Utvecklingen mot att stugor och lägenheter dominerar utbudet av boende är ännu tydligare på andra svenska fjälldestinationer, t.ex. Sälen och Härjedalsfjällen.

När malmbanan mellan Kiruna och Narvik öppnades 1903 blev också Lapplandsfjällen tillgängliga för turism. Att de första nationalparkerna, Abisko, Sarek och Stora Sjöfallet, etablerades några år senare bidrog till att öka intresset.¹⁸¹ Lapplandsfjällen fick mycket få högfjällshotell av den typ som fanns i Åre, i stället anlades ett antal fjällstationer i bl.a. Abisko och Saltoluokta med relativt enkel inkvartering. Fjällstationerna fungerade som utgångspunkter för turåkning eller vandring i fjällen där man antingen bodde i tält eller i enkla övernattningsstugor eller kåtor. Man kunde givetvis också bo på fjällstationerna och ta dags-turer därifrån. STF, svenska turistföreningen, hade en nyckelroll i etableringen av den svenska fjällturismen, inte minst i Lappland. Liksom sina kontinentala motsvarigheter ansvarade föreningen för fjällstationer och vandringsleder. Vid 1900-talets början hade fjällturismen tydliga drag av nationell utbildning och uppfostran, man skulle lära känna sitt land och lära sig att vistas i naturen med enkla medel.¹⁸² Den nordiska traditionen där fjällsemestern helst skulle vara en strapats kan knappast sägas haft någon positiv inverkan på hotellnäringen.

Hotell och stugbyar har utvecklats mycket under 1900-talet, i dag håller de flesta ställen hög standard. Särskilt under 2000-talet kan vi se en reaktion mot den tidigare enkla stilen. Det har byggts ett antal verkliga lyxhotell som snarast för tankarna till boutique hotell. De mest kända exemplen är Copperhill Lodge i Åre och Fjällnäs Resort i Tänndalen som är en ombyggd gammal fjällgård. De senaste tillskotten betonar hotellvistelsen som upplevelse snarare än övernattningsning. Det läggs stort fokus på avkoppling, kroppsvård och matupplevelser. På många håll i Jämtland har man arbetat hårt för att utveckla och profilera det regionala köket. Restaurangen i Fävikens någon mil norr om Åre har t.ex. fått stor uppmärksamhet för sitt innovativa regionala kök, tydligt inspirerat av det nya nordiska köket. Generellt kan man se en allt tydligare koppling mellan olika delar av turismupplevelsen, både inom själva hotellet och mellan olika aktörer på destinationerna, destinationsutvecklingen har blivit en del av hotellens företagsutveckling.

Liksom i Sverige kan den inhemska fjällturismen i Norge kopplas till industrialismens genombrott under slutet av 1800-talet. Transportmöjligheterna förbättrades samtidigt som det växte fram en borgarklass med tillgång till mer pengar och fritid än tidigare generationer. Fjällturismen får en starkare ställning i Norge än i Sverige. Det ena skälet till detta är praktiskt, de norska fjällen ligger ganska nära de största städerna. I Oslo kan man i praktiken skida ut på fjällen från

¹⁸¹ Wall Reinius, 2009.

¹⁸² Sandell och Sörlin, 2000.

spårvagnens ändhållplats. Det andra skälet handlar om att fjällen och vildmarken kom att symbolisera den norska nationens särart när Norge var i union med Sverige. Fortfarande har ju skidsporten en extremt stark ställning i Norge. Fjällturismen började liksom i Sverige med att turisterna hyr in sig hos bönder eller i mindre värdshus.¹⁸³ Under första halvan av 1900-talet etablerades en rad högfjällshotell och turisthotell som blev dominerande på de flesta fjälldestinationer. Högfjällshotellen vände sig framför allt till rika norrmän och utländska turister. Det fanns till och med speciella bestämmelser som skulle göra det enklare för hotellen att attrahera utlänningar, turistinkomsterna var viktiga för staten. De norska högfjällshotellen behöll sin ställning på marknaden fram till 1980-talet

Omkring sekelskiftet 1900 började Norge urbaniseras, folk lämnade gårdarna för att söka jobb i industrin. I många fall ville man behålla kontakten med hembygden vilket gjorde att man övertog ett gammalt torp eller byggde en liten *hytte* på familjens mark. Dessa hytter var väldigt små och enkla, de saknade oftast el, vatten och avlopp. De spelade emellertid mycket stor roll för vanliga norrmäns möjligheter att kunna ta semester i fjällen, under efterkrigstiden byggdes de i allt större antal. Under 1970- och 80-talet genomgick Norge en stor förändring, från att ha varit ett relativt fattigt land blev det väldigt rikt på kort tid, bland annat beroende på oljeinkomsterna. Det innebar att en stor del av befolkningen fick möjligheter att skaffa en stuga på fjället. Nu nöjde man sig inte längre med små hytter utan de flesta nya stugorna var relativt stora och modernt utrustade. Det dök också upp hyrda stugor och lägenheter med möjlighet till självhushållning. Som ett resultat av denna utveckling domineras den norska fjällturismen på 2000-talet av sommarstugeägare och folk som hyr lägenheter eller bor i campingvagnar. Hotellmarknaden har däremot gått märkbart tillbaka. Flognfeldt och Tjørve (2013) förklarar det med en rad samverkande faktorer. Stugorna har nu modern standard som gör dem lämpliga att bo i under längre tid. Man har oftast separata sovrum, det finns moderna kök och man kan titta på TV på kvällarna. Dessutom verkar turisterna föredra självständigt boende där de kan vara flexibla och inte behöver passa tider. I den egna stugan behöver de inte byta om till middagen eller på andra sätt anpassa sig till andra gäster. Kostnaderna för att driva hotell har också ökat. Inte minst i Norge har arbetskraftskostnaderna stigit rejält vilket gör hotellen mindre konkurrenskraftiga. Vidare gynnar skattesystemet privat stugägarande, samtidigt som befolkningens ökade inkomster gjort att fler haft råd att investera i fast egendom. Tidsanvändningen i samhället har också förändrats. Fler har möjlighet att gå i pension tidigt medan de fortfarande har möjlighet att bedriva friluftsliv. Dessutom har många människor mer fritid och flexibla arbetstider vilket gör att de kan utnyttja stugorna under längre tid än tidigare. Den ökade andelen eget boende är inte bara ett nordiskt fenomen. I Schweiz var t.ex. år 1960 antalet bäddar i hotell respektive det som kallas *parahotellerie* (sommarstugor, ferielägenheter, camping, m.m.) lika stort.

¹⁸³ Avsnittet om den norska utvecklingen bygger i allt väsentligt på Flognfeldt och Tjørve, 2013.

I början av 2000-talet var bäddantalet tre gånger så stort inom kategorin *parahotellerie*.¹⁸⁴ Sommarhus och ferielägenheter har blivit vanligare i hela Europa, inte minst kring Medelhavet.

De skandinaviska fjällen, i synnerhet de svenska, domineras av vinterturismen. Det gäller inte minst på orter med större skidanläggningar. Det har funnits ambitioner att förlänga säsongen i fjällen och därmed förbättra lönsamheten. Det har visat vara svårt, i Sverige är det egentligen bara Åre som lyckats genom att bredda utbudet av sportaktiviteter. Sommarsäsongen är än så länge mestadels rätt svag, en avgörande faktor är att det ofta är kallt och osäkert väder i fjällen även under högsommaren. I stället är det hav och kust (och storstäder) som dominerar den svenska inhemsk turismen.

Nordliga skärgårdar och kuster

Liksom i Storbritannien kan kustturismen i Sverige ses som en fortsättning på de äldre kurorterna. De svenska kusterna erbjuder utsikt, frisk luft, solsken samt möjligheter till promenader och bad. Under merparten av 1800-talet var det en liten elit som besökte havsbaden.¹⁸⁵ Senare blev ångbåtslinjer och järnvägar viktiga drivkrafter för turismens utveckling även i Sverige. De nya transportmedlen skapade särskilda utvecklingsmönster för den lokala turismen, detta gäller inte minst för kust- och skärgårdsområdena. När ångbåtslinjer öppnades i Stockholms skärgård dröjde det inte länge förrän välbeställda stockholmare började hyra in sig hos skärgårdsbefolkningen sommartid. August Strindberg, vars visstelser på Kymmendö i Roslagen bl.a. resulterade i romanen *Hemsöborna*, lär väl vara det mest kända exemplet. Samma mönster upprepades i andra delar av landet. Göteborgarna sökte sig till bohuslänska orter som Marstrand och Kåringön medan Malmöborna tog tåget till Falsterbo eller Ystad. Nya badhotell byggdes på de mest populära orterna som Lysekil, Marstrand och Saltsjöbaden. De var emellertid inte så många, istället dominerades marknaden av något enklare pensionat med den nya medelklassen som främsta målgrupp. Pensionaten hade mindre påkostad inredning än hotellen, lägre servicegrad och de serverade normalt bara mat till boende gäster.

Mölle vid Kullaberg i Skåne var under en period kring sekelskiftet 1900 en mycket populär badort som 1910 fick järnvägsförbindelse, med direktvagnar från Berlin. Det var här som man talade om den svenska synden för första gången. I Mölle ägnade man sig nämligen åt gemensamhetsbad, dvs. män och kvinnor badade tillsammans på samma strand. Detta ansågs ytterst vågat, vilket kanske hade att göra med att dåtidens bomullsbaddräcker faktiskt avslöjade en hel del när de blev blöta. Samma år som stationen i Mölle invigdes kom 50 000 turister till orten. Till och med den tyske kejsaren, Wilhelm II, kom på besök med sin lustjakt. Allt detta innebar att pensionaten och hotellverksam-

¹⁸⁴ Odermatt & Wachter, 2004.

¹⁸⁵ Löfgren, 1999.

heten blomstrade¹⁸⁶. Sedan dess har badturismen på orten gått tillbaka kraftigt, den internationella storhetstiden varade bara till första världskrigets utbrott.¹⁸⁷ De stora turisthotell som fortfarande finns kvar i Mölle minner om den svunna epoken. Mölle är ett utmärkt exempel på hur badsemestrarna förändrades kring sekelskiftet 1900. Det var inte längre medicinska skäl som låg bakom havsvistelsen. I stället ville man vara ute och sporta, träffa folk, roa sig och festa.

Den svenska utvecklingen har många paralleller i våra grannländer runt Östersjön¹⁸⁸. Pärnu i Estland och Jurmala i Lettland utvecklades båda till kurorter under första halvan av 1800-talet. Fram till första världskriget bestod gästerna av det inhemska borgerskapet och tillresta ryssar, främst från Sankt Petersburg och Moskva. Nuvarande Estland och Lettland tillhörde då det ryska kejsardömet vilket skapade en stor inhemsk efterfrågan efter att orterna fått järnvägsförbindelser med Ryssland. Särskilt i Jurmala som är den största av de båda badorterna kan man fortfarande se mängder av ståtliga sommarvillor vid sidan av badhotell och sanatorier. Kurortstraditionen har levt kvar längre än i svenska badorter. Liksom i Sverige förnyades turismen under mellankrigstiden, bad och strandliv blev på modet. Arkitekturen på badorterna förändrades också, i stället för strandvillor med snickarglädje byggdes nu moderna funkisvillor och hotell. Strandhotellet, Ranna, i Pärnu är kanske det finaste exemplet på estnisk funktionalism.



Figur 21. Ranna hotell i Pärnu, Estland. Foto: Magnus Grahm.

Efter 1945, under den sovjetiska ockupationen, inlemmades östersjökusten i det sovjetiska turistiska produktionssystemet. En stor mängd hotell och rekre-

¹⁸⁶ Kindblom & Kindblom, 1998.

¹⁸⁷ Gullberg, 2010.

¹⁸⁸ Se t.ex. Brüggemann, 2011.

ationsanläggningar byggdes i regi av kommunistpartiet, sovjetiska företag, fackföreningar och andra organisationer. Vi talar här om storskaliga hotell som lika gärna kunnat ligga vid spanska solkusten. Här finns också en intressant parallell med semesterorten Prora på den tyska östersjökusten. Där byggde på 1930-talet den nazistiska turistorganisationen upp ett flera kilometer stort hotell tänkt för Berlins arbetare. Anläggningen blev inte klar på grund av kriget men ruinen finns kvar som en illustration av diktaturens brutala omsorger om sin arbetarklass. I Sovjetunionen kunde arbetare och funktionärer tilldelas vouchers för en vistelse vid kusten som en arbetsförmån. Under en period på 1970- och 80-talen var Jurmala Sovjetunionens tredje största badort, bara Sotji och Jalta vid Svarta havet var större. Under sommaren kunde Jurmala ha 120 dagliga tågavgångar, till Riga, Leningrad, Moskva och andra städer.¹⁸⁹ När den stora sovjetiska marknaden försvann efter självständigheten 1991 fick turistbranschen problem. De sovjetiska anläggningarna var otidsenliga och klarade inte jämförelser med västerländska och nordiska anläggningar. Sedan 1990-talet har man trots det lyckats förnya sig, utveckla nya marknader särskilt i Norden och skapa nya, något mindre och modernare destinationer.

De nordiska badorterna kom aldrig att likna dem i England eller Frankrike. Förutom att de var mycket mindre dominerades de aldrig av hotell och pensionat. I Sverige dominerade privata sommarstugor i princip överallt. Vid sidan av lokalbefolkningens gårdar och kåkar hade en typisk badort kanske ett större hotell, några pensionat samt en stor mängd sommarhus. Till en början var det en liten elit som lät bygga sommarvillor men ganska snart spred sig företeelsen till tjänstemän och akademiker, sådana som var välbeställda men inte förmögna.¹⁹⁰ Redan på 1920-talet kunde t.ex. tjänstemännen på länsstyrelsen i Vänersborg ta tåget till Uddevalla för vidare befordran med ångbåt till kustsamhällena i mellersta Bohuslän. Där hade en del av dem kunnat köpa mark av lokala bönder där de byggde sina sommarstugor. Stadsborna ville bo på klippor nära havet på mark som var värdelös för bönderna, så de fick marken billigt. Billig mark, låga byggkostnader och små krav på komfort gjorde att förhållandevis många svenskar hade råd med eget sommarhus. Det blev alltså tidigt en vana bland många stadsbor att tillbringa somarmånaderna ”på landet”. Det var givetvis få män som kunde vara borta från sina arbeten hela somrarna. I stället flyttade fruar och barn ut när skolorna stängt, männen fick veckopendla mellan arbete och sommarnöje.

Nästa steg i utvecklingen av den inhemska turismen kom med den allmänna semestern 1938. Campare började dyka upp längs kusterna, först användes cykel sedan bil. Det blev också vanligt att fackföreningar, husmodersorganisationer och andra folkrörelser byggde semesterhem för sina medlemmar. Där kunde de hyra in sig någon vecka för en billig penning. Det folkrörelseägda reseföretaget Reso, som grundats 1937, hade tidigt ambitionen att skapa semesteranlägg-

¹⁸⁹ Laakonen & Vasilevska, 2011; Saarinen & Kask, 2008.

¹⁹⁰ Löfgren, 1999.

ningar där ”vanligt folk” skulle ha råd att semestra. Under 1940- och 50-talen tog de över eller etablerade en rad anläggningar längs de svenska kusterna, t.ex. i Bohuslän, Skåne och Blekinge.¹⁹¹ Sommarkolonier för fattiga stadsbarn blev också vanliga under mellankrigstiden. Det var ofta kommunerna som ordnade med dessa. Barnens ö i Stockholms skärgård är nog det mest kända exemplet. På 1950- och 60-talet steg levnadsstandarden så pass mycket att även arbetare fick råd att bygga fritidshus. Under de här decennierna blev ofta sommarstugeområdena större och mer likformiga. Utvecklingen har i allt väsentligt fortsatt om än i något lägre takt. I dag räknar man med att ungefär en fjärdedel av svenskarna har tillgång till sommarstuga. Badhotellen och pensionaten har däremot gått tillbaka. Konkurrensen från de privata sommarstugorna är en orsak, men charterturismen är sannolikt en än viktigare anledning till nedgången.

Rivieran

Den aristokratiska grand touren hade Italien som sitt främsta resmål. De kulturella minnesmärkena från antiken och renässansen stod i centrum för intresset. Även om de italienska konstskatterna fortfarande drar stora besöksskaror så förknippas medelhavsturismen sedan halvtannat århundrade främst med solsken och avkoppling. Förändringen från kultur till hälsa hör delvis samman med transportutvecklingen. Fram till första halvan av 1800-talet hade det varit tidsödande och strapatsfyllt att resa från Nordeuropa till Italien, de flesta resenärerna hade varit unga män med gott om tid och resurser. När ångbåtsförbindelserna förbättrade öppnade det möjligheter för nya grupper att resa till Medelhavsområdet, äldre människor och kvinnor. En stor förändring inträffade 1859 när Suezkanalen öppnade. Då hamnade Medelhavet i centrum för trafiken inom det brittiska imperiet; turtätheten och kvaliteten på förbindelserna ökade avsevärt på några få år. Malaga, Neapel, Kairo, Konstantinopel och Jerusalem blev de nya turistmålen. I flera städer bodde stora grupper utlänningar, främst briter, mer eller mindre permanent. Det skapades en lokal infrastruktur som anpassats för turisternas behov. Villor och hotell, resebyråer, restauranger, kyrkor, klubbar och idrottsanläggningar.¹⁹² De flesta östliga destinationer blev relativt kortvariga. Istället är det Franska Rivieran blivit urtypen för medelhavsdestinationen, det är dit flera stora förändringar i turismens historia kan spåras.

Kusten kring Nice ansågs länge vild och barbarisk, ett besvärligt hinder på vägen till Italien. De första främlingar som slog sig ner här var brittiska aristokrater som började komma redan under andra halvan av 1700-talet. Aristokraterna etablerade Nice som kurort, vintervädret var betydligt mildare och soligare än i London och Paris. Under den första aristokratiska perioden präglades Nice av vintergäster som reste för att rehabilitera sig, vistas i solen och ta det lugnt. Turistsäsongen inleddes på höstkanten och avslutades i april, sommaren ansågs

191 Gråbacke, 2008. Reso drev också det berömda hotell Borgafjäll, ritat av Ralph Erskine, i Västerbottens fjällvärld.

192 Löfgren, 1999.

vara på tok för varm. Under sommarmånaderna åkte man tillbaka till hemlandet eller till Alpernas svalka.

De brittiska vintergästerna satte bestående prägel på staden, de lokala entreprenörerna anpassade sig efter deras önskemål. Promenader och parker med exotiska växter såsom palmer och mimosa anlades, service och infrastruktur förbättrades.¹⁹³ Den berömda *Promenade des Anglais* anlades längs strandlinjen. Turismen påverkade också stadens interna struktur. Redan 1860 fanns det ett femtiotal hotell i staden, de flesta av dem var gamla och modesta, snarast pensionat. Aristokraterna bodde emellertid till största delen i villor som de antingen lät uppföra själva eller hyrde. Villorna var spridda längs havet och på kullarna runt staden. De tidiga vintergästerna föredrog den lantliga avskildheten med utsikt och egen trädgård.¹⁹⁴ Under 1800-talet omvandlades Nice successivt till turiststad, en stad som var ekonomiskt beroende av turismen. Under perioden 1860–1914 var staden bland de snabbast växande i Europa.

När järnvägen når kusten på 1860-talet förbättras tillgängligheten och besöks-talen ökar. Nu kunde man nå Rivieran från London på ett drygt dygn. Nice förändrades från en kurort till en modernare ”mondän” turistdestination. Fokus förflyttades från hälsa till nöjen. Antalet vintergäster ökade från några tusen år 1860 till över 30000 år 1880, vilket innebar att de utgjorde en stor del av befolkningen vintertid. De brittiska gästerna fortsatte att dominera men de fick snart sällskap av andra nationaliteter. Rivieran var ett särskilt populärt resmål för den ryska aristokratin som flydde hemlandets vinterkyla. Före revolutionen 1917 var de goda kunder t.ex. vid casinot i Monte Carlo. Även det svenska kungahuset följde med trenden, flera prinsar skaffade hus på Rivieran. När järnvägen kom ändrades sammansättningen och karaktären på gästerna. De nya gästerna ställde därför krav på en mer givande urban miljö. Staden började satsa pengar på karnevaler, blomsterfestivaler och andra arrangemang. Restauranger, casino och attraktioner anlades i nära anslutning till havet där turisterna helst vistades. Även boendet ändrade karaktär. Den nya typen av gäster ville helst bo centralt, nära centrum och stranden så de kunde ses i vimlet. Därför föredrog många att hellre bo på hotell än i en villa uppe bland kullarna. Under den här tiden började också de gamla mindre hotellen att kompletteras av en rad nya moderna Grand hotels. Det var stora och pampiga palatsliknande byggnader med förnämlig komfort och service.¹⁹⁵ Några av dem, t.ex. Negresco, uppfört 1912, finns fortfarande kvar. Hotellen var givetvis anpassade för kortvariga gäster, men det förekom att folk stannade hela säsonger på hotell. Andra orter vid Rivieran, t.ex. Cannes, börjar utvecklas till turistorter vid samma tid, men fortfarande i mycket mindre skala.

Tillväxten av den kontinentala turismen förutsatte inte bara att det fanns goda järnvägsförbindelser, det måste också vara möjligt att resa. Därför blev krigsut-

193 Löfgren, 1999.

194 Haug, 1982.

195 Haug, 1982.

brottet 1914 ett mycket kraftigt avbräck för turismen. När freden kom tillbaka inleddes en period av stora förändringar. Sammansättningen av gäster förändrades. Britter, tyskar och fransmän hade drabbats hårt av kriget, inte minst ekonomiskt; de ryska aristokraterna hade skjutits av bolsjevikerna eller utblottade fått gå i landsflykt. I stället blev amerikanerna allt viktigare besökare under mellankrigstiden. USA hade blivit det ledande industrilandet, där en omfattande konsumtionskultur började växa fram. De amerikanska kulturella influenserna kom att i grunden ändra på vårt sätt att turista. Den gamla strikta livsstilen som varit typisk för den europeiska överklassen kom att ersättas av en ledigare och mer sportig stil som vuxit fram i USA.

Under 1920-talet började en rad yngre kändisar och kulturpersonligheter att besöka Rivieran under sommarmånaderna. Många av dem var amerikaner, de hade gott om pengar och kunde förmå hotellägarna att hålla öppet under den traditionella lågsäsongen. Förutom att det var ett första steg att helt och hållet ändra turistsäsongerna introducerades en rad företeelser som vi känner igen från vår egen tid. De nya sommargästerna började använda sandaler, shorts, randiga fiskartröjor och solhatt.¹⁹⁶ Det var kläder som ingen respektabel människa, allra minst kvinnor, skulle tagit på sig ett årtionde tidigare. Till den nya apparitionen hörde även en ordentlig solbränna. Bruna ben hade blivit sexigt, tidigare hade kvinnor använt parasoll och vida solhattar för att skydda sin lilje vita hy mot misspyrdande solbränna. Solbränna handlar också om social särskilnad. Tidigare var det bara bönder och kroppsarbetare som varit solbrända. Under 1900-talet stängdes däremot allt fler arbetare in i stora fabriker och kontor där de garanterat förblev bleka och glåmiga. När arbetarna var bleka blev det eftersträvt att visa att man hade råd att vara ute i solen och ha ledigt. Man kan säga att de amerikanska turisterna på Rivieran genom att skapa en ny ungdomlig turistkultur lägger grunden för solsemesterns enorma expansion under efterkrigstiden.

Den första massturismen

Turismen som massrörelse har ett direkt samband med ångbåtarnas och framför allt järnvägarnas utveckling. Engelsmannen Thomas Cook får anses vara den moderna massturismens fader.¹⁹⁷ År 1841 organiserade han en utflykt för nykterister i engelska Midlands i samarbete med ett järnvägsbolag. Han chartrade ett helt tågset och arrangerade samtidigt aktiviteter på resmålet. Genom att antalet resenärer blev stort kunde priset hållas på en mycket låg nivå. Efter ett par år hade Cook utvecklat en privat resebyrå. Till en början gick de flesta resorna till London eller till orter på den engelska kusten. Resorna till världsutställ-

¹⁹⁶ Löfgren, 1999.

¹⁹⁷ Barton, 2005; Brendon, 1991. Cook var inte den ende som arrangerade gruppresor vid den här tiden, men han är den mest bekante eftersom hans verksamhet kom att bli vägledande för hela resebranschen. Barton nämner t.ex. att före 1868 då de offentliga hängningarna avskaffades kunde utflyktsresor till galgbacken samla tiotusentals deltagare, ett tidigt exempel på eventturism.

ningen i London 1851, världens dittills största evenemang, blev Cooks verkliga kommersiella genombrott. Vinsterna gjorde det möjligt att satsa internationellt efterhand som resmöjligheterna förbättrades. Cooks resebyrå var den första att utveckla internationella gruppresor med tåg. Redan 1856 gick den första resan till Frankrike, Tyskland och Belgien. Under de kommande årtiondena utvecklades dock Schweiz och Italien till de mest populära resmålen. Under de kommande decennierna kom verksamheten att få global omfattning. Cooks arrangerade kryssningar bland annat till USA, Egypten och Indien, färderna till Nilen och pyramiderna var särskilt populära. År 1880 hade man kontor på 60 platser runt om i världen och ca 500 kontrakterade hotell; den organiserade turismen hade blivit global.¹⁹⁸ Under 1900-talet fortsatte verksamheten att utvecklas, först med bussresor och sedan med flyg. Thomas Cook är fortfarande en av de ledande researrangörerna.

Cook låg bakom en rad innovationer inom turismen. Först och främst var de först med att skapa ett system för att arrangera sällskapsresor. Det fanns en stor efterfrågan på att resa bland den övre medelklassen, det som på engelska kallas *professionals*: jurister, läkare, lärare, präster, etc. De hade mer begränsade möjligheter till ledighet än den gamla överklassen och ville uppleva mycket på kort tid. Sällskapsresan som form passade även kvinnliga resande som på den tiden hade sämre möjligheter att resa på egen hand. I de fall dåtidens kvinnor överhuvudtaget hade ekonomiska möjligheter att resa så lade sociala konventioner hinder i vägen för deras självständighet. På många sällskapsresor lär kvinnorna därför varit i majoritet, den sociala kontexten skapade ett välordnat sammanhang. En viktig del av konceptet låg i guidning och information. Guider medföljde ressällskapen och sörjde för upplevelsernas kvalitet och resenärernas trygghet i främmande land. Cooks blev också en stor utgivare av guideböcker och tidtabeller av olika slag. Det möjliggjorde för resenärerna att förbereda resan hemma i länstolen, att längta, planera och föreställa sig hur resan skall komma att arta sig. Thomas Cook introducerade också en rad nya affärlösningar. Resenärer kunde köpa vouchers till ett stort antal hotell som företaget hade kontrakt med. Vouchers var förköpta kuponger som visades fram som bevis för att hotellrummen var betalda. Risker för stöld och valutaproblem minskades också med Cooks resecheckar som användes för att plocka ut kontanter i lokala banker. Genom att skriva långsiktiga kontrakt med tågbolag, rederier, utvalda hotell och andra aktörer kunde han få ner priserna, samtidigt som de kunde kontrollera kvaliteten.¹⁹⁹ Cook utvecklade därigenom principerna för masskonsumtion på turismens område. Turistbranschen genomgick sin första fas av integration mellan olika verksamheter samtidigt som produkterna harmoniserades.

Resebyråernas verksamhet och gruppresorna skapade en kraftigt ökande efterfrågan på övernattningsmöjligheter, både i Västeuropa och på de nya destinationerna. I England stimulerades resandet ytterligare i slutet av 1800-talet genom

¹⁹⁸ Swinglehurst, 1982.

¹⁹⁹ Cormack, 1998; Swinglehurst, 1982.

införandet av *bank holidays*, fyra lediga dagar per år.²⁰⁰ Den allmänna betalda semestern infördes samtidigt som i Sverige, 1938. De engelska badorterna med Blackpool som mest kända exempel kan betraktas som de första massdestinationerna. De låg ofta ganska nära de stora städerna och var lätt tillgängliga med tåg. I de flesta fall åkte folk ur arbetarklassen dit på dagsutflykter för att roa sig och gå på stranden. Massturisternas beteende skiljer sig från rutinen på de gamla kurorterna, där det sociala livet var mer reglerat. Många engelska badorter utvecklade dessutom mängder av attraktioner som pubar, danshallar, tivolin med mera. De arbetare som hade möjlighet att stanna längre kunde ta in på enklare pensionat där man själv kunde stå för matinköp men där värdinnan lagade maten, en sorts variant på självhushåll. Arbetarklassens semestermöjligheter förbättrades under mellankrigstiden då arbetarrörelsen startade olika typer av semesterkolonier, en typ av kollektiva läger med tält eller enkla bungalows där arbetare kunde få en billig semester.²⁰¹ Traditionen med den här typen av läger kom senare att utvecklas till enklare stugbyar, husvagnsplatser och campingplatser. Liksom i Sverige blev dessa enkla typer av inkvartering ett vanligt inslag längs kusterna. Sommarstugor av nordisk typ är däremot ovanliga i Storbritannien.

Storbritannien var långt fram i tiden ett extremt klassamhälle, där man ogärna beblandade sig uppåt eller neråt. De badorter dit arbetarklassen började komma övergavs därför av medelklassen, de sökte sig hellre till platser som låg lite längre från storstäderna dit det var dyrare att ta sig. Både destinationsutbudet och boendet var alltså segregerat. På de "bättre" badorterna utvecklades ett stort utbud av anständiga pensionat och mellanklasshotell. Underhållning och kulturutbud höll en något mindre livlig nivå, snarare trädgårdskonserter och tedans än tivoli och ölhallar. Det var däremot fortfarande ont om riktigt eleganta hotell på de engelska badorterna, även om det finns en del exempel på motsatsen.²⁰² Flertalet orter och hotell ansågs alltför folkliga för riktigt fint folk.

De brittiska badorterna fick en senaste blomstringsperiod under 1950-talet, sedan efterkrigstidens välståndsutveckling fått fart men innan charterresorna blev populära. Det var då fortfarande för dyrt för de flesta briter att resa utomlands. Därefter har de flesta brittiska badorter stagnerat. De har haft svårt att konkurrera med Medelhavsländerna, som legat bättre till vad gäller prisnivå, väder och inte minst matlagningskonst. Vid ett besök i sydengelska Eastbourne sommaren 2009 karakteriserade hotellets bartender sina gäster på följande sätt: "De kom hit på smekmånad 1953 och har varit stamgäster sedan dess; de vill inte gärna ändra på något". Ett mer vetenskapligt sätt att formulera samma sak är att de engelska badorterna befinner sig i en nedgångsfas, enligt Butlers destinations-

200 Cormack, 1998.

201 Barton, 2005.

202 Kindblom & Kindblom, 1998.

livscykel.²⁰³ Antalet gäster går ner, lönsamheten försämras, hotell och attraktioner får slå igen och orterna förlorar ytterligare i attraktionskraft. Förutom den uppenbara konkurrensen från sydligare destinationer så kan en del av de brittiska badorternas problem förklaras med bristande innovationskraft.

Guideböcker och hotellklassificering

Som tidigare nämnts varierade standarden på hotell och restauranger rejält under 1800- och 1900-talen. När turismen började bli vanligt förekommande var det därför inte självklart att man kunde hitta ett acceptabelt ställe att övernatta på. Särskilt på landsbygden var det ganska få av de gamla värdshusen som tillfredsställde den växande medelklassens krav på renlighet och komfort. Därför blev resehandböcker viktiga verktyg för resenärerna. Thomas Cook gav ut guideböcker för de egna resorna men det behövdes även mer geografiskt heltäckande resehandböcker. Karl Baedekers tyska guideböcker som getts ut i mängder av upplagor har blivit de mest klassiska. I dessa framgår ganska tydligt i texten vilka hotell som är att föredra. Grand Hôtel i Stockholm beskrivs t.ex. på följande sätt: ”med vacker utsikt mot det kungliga slottet och kajerna, med komfortabel inredning och ledning som kan mäta sig med de bästa i Europa, [med] väl utrustat lärum, restaurant, *American bar* och café.”²⁰⁴ Guideböckerna kunde ge tips och råd men utvecklade inte något konsekvent system för att klassificera hotell och restauranger. Man fick sluta sig till kvaliteten genom omdömen och prisnivå.

Det första exemplet på en tydligt strukturerad kvalitetsmärkning som förekommer i litteraturen är att *The Cyclists' Touring Club* på 1880-talet delade ut emblem till de värdshus som funnit gillande hos klubbens medlemmar.²⁰⁵ Så småningom började bilbranschen visa intresse av att stimulera bilturismen. Det var en viktig del av att lära folk att de faktiskt hade nytta av en bil. Bensinbolagen tryckte upp kartor som delades ut till kunderna, de sponsrade motortävlingar och tog initiativ till olika typer av evenemang. Det mest kända exemplet är utan tvekan *Guide Michelin* (numera *Guide Rouge*) som började ges ut år 1900, en guidebok över Frankrike utgiven av däcktillverkaren Michelins marknadsavdelning. Genom att klassificera sevärdheter, hotell och restauranger och samla detta i en guidebok med bra kartor ville man stimulera den franska bilismen och därmed sälja fler däck. Behovet av hotellklassificering uppkom alltså som en direkt följd av cykel- och bilturismen. Att klassificera innebar alltså att man inte bara delade upp hotell och restauranger i olika kategorier. Man gjorde också en kvalitetsbedömning, som kunde utgå från mätbara kriterier, subjektiva bedömningar eller en kombination av båda.

203 Agarwal (2002). Destinationslivscykeln (Butler, 1980) bygger på begreppet produktlivscykel, etablerat av Vernon, 1966. Se även Lundquist, 1996.

204 Baedeker, 1903, författarens översättning.

205 Vine, 1981.

Guide Michelin kom också att bilda en viktig utgångspunkt för framtida klassifikationssystem inom hotellbranschen. Guiden graderar hotell, restauranger och sevärdheter. Ett urval av hotell och restauranger delas in i fem huvudsakliga kategorier. Mer berömd är klassificeringen av de restauranger som fått en, två eller tre extra stjärnor. Att få en stjärna är mycket åtråvärt, 2001 delades det ut stjärnor till drygt 500 krogar i Frankrike, varav 21 blev trestjärniga, vilket innebär att ”de är värda en resa”; tvåstjärnigt innebär ”värda en omväg”.²⁰⁶ AA, brittiska Automobile Association var också tidigt ute. 1911 introducerade de ett klassificeringssystem för hotell som byggde på stjärnor. Hotellen kunde få från en till fem stjärnor beroende på de faciliteter och den servicenivå hotellen kunde erbjuda. Inspirationen till stjärnorna lär ha kommit från det system som används för cognac – ju fler stjärnor desto bättre kvalitet på spriten.²⁰⁷ AA:s stjärnsystem kom att bli normgivande för framtida klassificeringssystem.

Cykeln och campingens genombrott

Ett fortskaffningsmedel som fick stor betydelse för den inhemska turismen under första halvan av 1900-talet var cykeln, det var det första fordonet som gav tillfälle till individuell och flexibel rörlighet för vanligt folk. Cykeln fick sitt genombrott under mellankrigstiden – nu kunde man ”sitta när man går” som författaren Åke Ohlmarks skriver i en självbiografisk text.²⁰⁸ En del iakttagare har menat att cykeln var särskilt viktig för kvinnor och i förlängningen för kvinnornas frigörelse eftersom kvinnor dessförinnan oftast saknat möjligheter att sporta och röra sig på egen hand. Landsbygdens folk kunde lättare transportera sig till järnvägsstationer, skolor, lanthandlare, biografer och bönehus. Cykeln ökade på så sätt friheten och gjorde världen utanför den egna byn tillgängligare.²⁰⁹ Cykeln kunde också tas med på tåg, man polletterade cykeln på hemorten och hämtade ut den på stationen dit man skulle. Cykelsemestern fick en stark skjuts framåt när semesterlagstiftningen infördes 1938. Den gav också en stark stimulans till framväxten av billiga och folkliga övernattningsställen som vandrarhem och campingplatser. Särskilt viktig var cykeln under andra världskriget då man inte kunde använda bilar till följd av att importen av olja var avskuren och bilar rekvirerades av krigsmakten.

Vandrarhem var tänkta som billiga och enkla övernattningsalternativ, de riktade sig till en början framför allt till ungdomar. Därför kallades vandrarhemmen ursprungligen *Jugendherberge*, ungdomshärbergen. De första grundades i Tyskland 1912 av Richard Schirrmann som var skollärare i industristaden Gelsenkirchen. Han brann för att ungdomar från städerna skulle komma ut i naturen, både på exkursioner under skoltid och på fritiden. I Tyskland spred sig vandrarhemmen raskt, år 1932 fanns det över 2000. Det fanns en del föregångare till vandrarhemmen i andra länder. KFUM (YMCA) hade enkla härbärgen för sina

206 Guide Rouge, France, 2001.

207 Vine, 1981.

208 Ohlmarks, 1980.

209 Hagström & Jönsson, 2009.

medlemmar och olika friluftsförbund förestod övernattningsstugor i olika naturområden och nationalparker.²¹⁰

I Sverige organiserades vandrarhemmen av svenska turistföreningen, STF. Föreningen grundades redan 1887 men var från början mest inriktad på att få svenska folket att upptäcka fjällvärlden. 1933 var emellertid tiden mogen för en satsning på turismen i södra och mellersta Sverige, de första svenska vandrarhemmen grundades detta år. Avstånden mellan dem skulle motsvara en dags-etapp på cykel, 50–70 kilometer. Till en början var det ytterst enkla ställen. De bestod oftast av två sovsalar, en för kvinnor och en för män. Filt och lakan skulle medtagas och gästerna fick själva stå för matlagning och städning. De grundläggande idéerna har bevarats, det är fortfarande självhushåll och egna lakan som gäller. Login har däremot utvecklats betydligt, vid sidan om flerbäddsrummen finns det både familjerum, dubbelrum och enkelrum på de flesta svenska vandrarhem. I utlandet stöter däremot fortfarande på det gamla sovsalssystemet, ofta stängs vandrarhemmen vid elvatiden på kvällen. Det är många svenska tågluffare som blivit utelåsta efter en glad kväll på staden.

Vandrarhemmen har fått något av en pånyttfödelse på senare år. Det handlar bland annat om att cykelturismen blivit populär på nytt. I dag riktar sig emellertid vandrarhemmen mer till den medelålders medelklassen än till ungdomar, det gäller särskilt de som ligger på landsbygden. År 2013 fanns det 315 vandrarhem i Sverige.²¹¹ Med 1,3 miljoner gäster (2013) svarar vandrarhemmen för ungefär tre procent av de svenska hotellnätterna, marknadsandelen har varit stabil under många år. STF driver endast ett fåtal vandrarhem i egen regi, de flesta drivs av privata entreprenörer som har ett franchiseavtal med STF. Entreprenörerna betalar en viss andel av omsättningar till STF som står för marknadsföring och varifrån man också kan köpa utrustning och inredning med STF: s profil. STF är faktiskt landets äldsta franchisekedja inom hotellbranschen.²¹² Förutom STF finns det ungefär 150 fristående vandrarhem som organiseras av Svenska Vandrarhem i Förening.²¹³

Även om camping kan betraktas som den mest ursprungliga formen av turism, den första campingplatsen öppnades 1861 i USA, så fick den organiserade campingen i Sverige sitt genombrott samtidigt som cykeln och den allmänna semesteren. Till en början tältade de flesta campare, men i samband med att bilen slog igenom blev husvagnarna allt vanligare.²¹⁴ Camping tillhör de allra populäraste semesterformerna i Sverige, bara vistelse i den egna sommarstugan och besök hos släkt och vänner är vanligare. 2013 hade de svenska campingplatserna runt 14,5 miljoner gästnätter, 71 procent av gästerna använde husvagn, 9 procent

210 Thell, 2004.

211 STF, 2013.

212 Jansson, 2004.

213 Svenska Vandrarhem i Förening, 2015.

214 Jansson, 1990.

husbil, 14 procent hyrde stuga medan bara 6 procent tältade.²¹⁵ Campingplatserna är koncentrerade längs södra Sveriges kuster, från Bohuslän till Öland.²¹⁶ 77 procent av gästerna var svenska, norrmän och tyskar stod för de flesta utländska gästnätterna. Svensk camping organiseras av SCR, Svenska Camping som har 450 medlemmar som totalt förfogar över ca 100 000 campingtomter för tält och husvagnar samt 13 000 stugor. Böda Sand på Öland är landets största camping, med 1350 platser och 125 stugor.²¹⁷ I anslutning till många campingplatser finns det stugbyar men det finns även fristående stugbyar. Stugbyarna som är typiska för de nordiska länderna är särskilt vanliga i fjällvärlden.

Slutligen kan fritidsbåtsturismen räknas som en del av campingen. I Sverige är båtägandet väldigt utbrett jämfört med i de flesta andra länder. Ungefär varannan svensk använder någon form av fritidsbåt under ett år, även om det bara är en mindre av dem som man kan övernatta i. Det finns knappt femhundra gästhamnar i Sverige där båtgästerna kan få olika typer av service såsom tvätt- och duschmöjligheter. De flesta gästhamnarna finns längs västkusten och i Stockholms skärgård.²¹⁸ Skärgårdarnas varierade natur gör det lätt att hitta bra och skyddade lägen för småbåtshamnar. I synnerhet på västkusten är inslaget av utländska gäster stort, främst tyskar och norrmän.

Charterresor

Allt sedan Thomas Cooks dagar har paketresor inneburit att man reser i en grupp som följer ett gemensamt reseschema. Från början organiserades gruppresor i Sverige av folkrörelser. Den viktigaste var Svenska turistföreningen som hade ett nära samarbete med Statens järnvägar och postverkets busslinjer. I fjällen dit många resor gick var det ont om hotell, resenärerna fick bo i turistföreningens egna fjällstationer och stugor. Det var alltså inte frågan om några lyxresor.²¹⁹ Kommersiella researrangörer började dyka upp under mellankrigstiden. De flesta resor var inrikes men några få bolag arrangerade även resor till kontinenten med buss, tåg och färja. Arbetarrörelsen startade sin egen reseverksamhet, RESO, på 1930-talet i syfte att "arrangera billiga semester för arbetarfamiljen och husmödrar".²²⁰ RESO skulle bli en av de viktigaste researrangörerna efter andra världskriget, då utlandsresorna kom igång.²²¹

Den moderna chartern följer Thomas Cooks grundläggande modell för gruppresor. Den första resan med charterflyg ägde rum 1950, då britten Vladimir Raitz tog en mindre grupp till Korsika.²²² Den första chartern i Sverige organiserades av en bussföretagare från Örebro, Knut Oskar Gustafsson, som sam-

²¹⁵ SCR, 2015.

²¹⁶ Lundmark et al., 2011.

²¹⁷ SCR, 2009, Böda Sand, 2015.

²¹⁸ Lundmark, et al., 2011.

²¹⁹ Olsson, 2009; Wall Reinius, 2009.

²²⁰ Von Seth, 2008, sid. 37.

²²¹ Gråbacke, 2008.

²²² Bray & Raitz, 2001.

arbetade med flygbolaget Transair. Deras första charterresa ägde rum 1953, då en grupp reste till Mallorca med en begagnad DC-3a.²²³ Andra aktörer med mycket blandad bakgrund följde snart efter. Några hade vanliga reseföretag, andra var resebyråägare som förstod sig på flygets möjligheter medan andra representerade en rad folkrörelser: kyrkor, scouter, nykterrörelser och idrottsföreningar. Resorna marknadsfördes som sällskapsresor; resenärerna förutsattes delta i aktiviteter längs resan och på destinationen.²²⁴ När fler började resa fick de bildande inslagen mindre plats, nöjena tog överhanden. Detta var delvis en följd av att man började resa med flyg, det fanns inte längre behov av sightseeing längs färdvägen.²²⁵ Barton (2005) visar också att utvecklingen bort från kollektiva sällskapsresor kan ses som en del av den allmänt ökande individualiseringen i Västeuropa.²²⁶ I takt med ökat välstånd började arbetarklassen överta medelklassens livsstil, vilket är helt normalt. Medelklassen representerar välstånd, bekvämlighet och social status.

Resebranschen konsoliderades under 1960-talet i takt med att verksamhetens omfattning ökade. I takt med att kraven på professionalism tilltog slog många mindre firmor igen, gick samman med andra firmor eller togs över av större aktörer. Två danska företag, Spies and Tjaereborg, ledde utveckling mot ökad professionalism och storskalighet bland nordiska reseföretag. Dessa båda företag leddes av två mycket karismatiska personer som tillsammans kom att personifiera charterbranschen i Norden. Simon Spies var en ytterst bohemisk köpenhamnare med en unik känsla för affärer och publicitet; Eilif Krogager från Tjaereborg var ursprungligen landsortspräst från Jylland. Båda två var starkt inriktade på att expansion. De började sina företag med buss- och tågresor innan de gick över till charterflyg i början av 1960-talet. Deras storskaliga verksamheter gjorde det möjligt för dem att sänka priserna rejält, vilket även satte press på deras konkurrenter.

De danska företagen grundade egna flygbolag, Sterling och Conair, och gick också in i hotellbranschen genom att bygga och köpa hotell på destinationerna. Vertikal integration (dvs. samordning av olika delar av värdekedjan, i det här fallet de olika delarna av reseprodukten: sälj- och reseproduktion, resan och boendet) blev på det sättet en framgångsfaktor som ytterligare stärkte tillväxten inom charterbranschen. De danska reseföretagen började med en del åtgärder som påminner om dagens lågkostnadsflyg. De försökte hålla utbudet på låg nivå i förhållande till efterfrågan. På så sätt lyckades de få människor att skynda sig att boka innan biljetterna tog slut. Indirekt ökades därmed efterfrågan. Flygplanen fylldes alltid till sista plats, även om den sista platsen kunde säljas mycket billigt. Simon Spies lär ha instruerat sina medarbetare att hellre ge bort en plats än att låta den vara tom. Gästen blir överlycklig och berättar för alla om sin

223 Kaiserfeld, 2010; Rosén, 1971.

224 Rosén, 1971; von Seth, 2001.

225 Kaiserfeld, 2010.

226 Barton, 2005; Giddens, 1991.

billiga och lyckade resa.²²⁷ Den höga kostnadsmedvetenheten är en annan likhet med lågkostnadsflyget. Spies sålde till exempel sina kataloger för ett par kronor i tobaksaffärer och kiosker, normalt delades de ut gratis. De höll väldigt hårt i kostnaderna och missade aldrig ett tillfälle till publicitet.



Figur 22. Hotel Sole i Riva del Garda i Norditalien, ett klassiskt resmål.

Foto: Jan Henrik Nilsson.

Inledningsvis köpte de svenska charterföretagen rum av befintliga hotell. Genom att boka stora mängder rum och därmed garantera beläggning under hela säsongen kunde priserna hållas nere. Relativt snart uppkom dock problem med kapaciteten och flera företag började själva ge sig in i hotellbranschen. En av pionjärerna var det folkrörelseägda företaget RESO som redan 1960 låt bygga en semesteranläggning i italienska Riva del Sole. Anläggningen invigdes av den dåvarande svenska statsministern Tage Erlander med orden ”om inte solen kommer till den svenske arbetaren, får den svenska arbetaren resa till solen”.²²⁸ Under de följande decennierna följde en rad andra svenska reseföretag efter, flera anläggningar byggdes exempelvis på Kanarieöarna. Det visade sig nämligen att svenska resenärer inte var så förtjusta i vanliga hotell, de föredrog att bo i semesterlägenheter så de kunde sköta sig själva i högre grad.²²⁹ Vi kan alltså se paralleller till utvecklingen i fjällvärlden, där stugbyarna dominerat de senaste årtiondena. I dag dominerar lägenheter de större reseföretagens utbud.

Charterresan är en innovation som bygger på en affärsmodell där reseföretaget chartrar ett flygplan för ett antal resor, köper upp ett stort antal hotellbäddar på en destination och säljer biljetter till allmänheten. Resebyrån säljer ett helt paket

²²⁷ Illum Hansen, 2006; von Seth, 2001.

²²⁸ von Seth 2008, sid. 39. Se även Gråbacke, 2008.

²²⁹ von Seth, 2008.

bestående av resa, boende, måltider, reseledare och guidning. Förutom mycket tydliga stordriftsfördelar kan charterns framgångar förklaras av kraftigt minskade transaktionskostnader, det blev mycket enklare och billiga för resenärerna att hitta resor, boka och organisera sitt resande.²³⁰ Regleringarna av charterflyget var mindre omfattande än de som gällde för reguljärflyget. Bland annat kunde man undvika de prisregleringar som innebar att alla priser på utrikeslinjer fastställdes av ICAO, FN:s organ för civil flygfart. Hade man följt dessa så hade resan blivit alltför dyr för vanligt folk. Under de senaste decennierna har avregleringarna gjort att det utvecklats olika typer av charters, kraven på övernattning och måltider har tagits bort och numera kan man i högre grad skräddarsy resan efter egna önskemål. Redan 1964 reste 200 000 svenskar med charter, 1977 var de en miljon och 2013 hade siffran nått 3,9 miljoner.²³¹ Medelhavsområdet, Kanarieöarna och senare Thailand är de viktigaste resmålen. Charterresornas storlek och omfattning gör att operatörerna kan erbjuda mycket konkurrenskraftiga priser, speciellt om man jämför med andra transportmedel.²³² För närvarande är lågprisflyget, som utvecklats sedan 1990-talet, charterbranschens värsta konkurrent.

På en charterresa togs passagerarna om hand under hela semestern.²³³ Denna trygghet var särskilt viktigt för folk som inte hade någon resvana och säkert en viktig orsak till att charterresorna blev så populära. För första gången vågade vanliga nordbor åka utomlands på semester, trots att de oftast inte talade främmande språk.²³⁴ Chartern fick därför enorm betydelse för den svenska turismen, inte bara för turisterna utan också för den svenska hotell- och restaurangbranschen. Vanliga svenskar kom i kontakt med hittills okända vanor och livsstilar. De fick smak för lyx när de serverades drinkar av stiliga flygvärdinnor. Man kan till och med hävda att många svenskar *lärde sig* bo på hotell och äta på restaurang i samband med en charterresa. Dessutom kom många resenärer för första gången i kontakt med sådant som vin, pasta, sallad och grillat kött. Det blev en utmaning för den svenska hotell- och restaurangbranschen att leva upp till de förväntningar svenskarna förde med sig hem från sina utlandsresor. De hade lärt sig att fordra en viss nivå på matlagning och gästfrihet. Som vi kunde läsa i kapitel tre så börjar internationaliseringen av den svenska restaurangbranschen samtidigt som det blir vanligt bland svenskar att resa utlands på semester eller affärsresa. Detta är givetvis ingen slump.

230 Kopper, 2009, sid 71.

231 Marjavaara, 1998; Trafikanalys, 2015.

232 Bray & Raitz, 2001, Doganis, 2006; Rosenberg, 1970; von Seth, 2001.

233 Von Seth, 2001.

234 Kaiserfeld, 2010. För en liknande diskussion om den tyska charterutvecklingen, se Kopper, 2009.

Nutida utvecklingstendenser

Man kan se två grundläggande och av allt att döma långsiktiga utvecklingslinjer som genomsyrar turismutvecklingen under 2000-talet och som därför i hög grad även påverkar hotell- och restaurangbranschen: expansion och individualisering. Den globala turismen beräknas normalt i antalet internationella resor, de har ökat från ca 70 miljoner år 1960 till över en miljard i början av 2010-talet. Turismen har också blivit mer global genom att det inte längre bara är västerlänningar som reser, den största relativa ökningen sker i andra delar av världen även om européer fortfarande utgör en stor del av de internationella turisterna. En konsekvens av denna utveckling är att turismen blivit en stor och viktig del av den globala ekonomin.²³⁵

Särskilt i västvärlden finns det en grupp människor som utvecklat en livsstil som bygger på mycket frekvent resande, ofta med flyg och ibland över långa avstånd. Så sent som runt sekelskiftet 2000 var detta ett sätt att resa som var förbehållet en liten grupp affärsresenärer.²³⁶ Mycket tyder emellertid på att lågprisflygets utveckling gjort att den hypermobila gruppen ökar väsentligt. Tidigare var det främst affärsresenärer som reste mycket. Numera har beteendet spridit sig även till andra grupper såsom studenter, forskare och folk som veckopendlar. Ökad migration har gjort att många människor har släkt och vänner långt borta. En stor del av fritidsresandet handlar om att besöka släkt och vänner. Vårt samhälle präglas alltmer av mobilitet i olika former; kommunikationer, resande och utbytet av varor, tjänster och kapital har ökat i mycket snabb takt sedan 1970-talet. Det kan till och med hävdas att rörligheten är det normala för dagens samhälle och de platsbundna individerna undantagen.²³⁷ Dessutom är det så att den digitala kommunikationen inte ersätter direktkontakter mellan människor, IT-utvecklingen snarare förstärker efterfrågan på resande. Dessa tendenser ökar behovet av boende utanför det egna hemmet, även om inte allt kan räknas hem i ett ökande antal kommersiella gästnätter.

I äldre tider ägde livet rum tillsammans med flera andra människor i släkten, grannskapet och på arbetsplatsen. I dag ser vi en ökande individualisering av människors levnadssätt, folk lever och arbetar i ökad utsträckning ensamma eller tillsammans med ett litet antal andra.²³⁸ Individualiseringen påverkar alla området, även hur människor tillbringar sin ledighet. Allt fler undviker gruppresor för att istället resa på egen hand. Det innebär att olika typer av boende där gästerna sköter sig själva ökar som andel av det totala logiutbudet, traditionellt hotellboende har stagnerat eller går tillbaka. En kategori som särskilt ökar i betydelse är *second homes*, i form av individuellt ägde hus och lägenheter eller som andelslägenheter. Denna utveckling gäller inte bara Norden utan även i länder som Turkiet, Spanien och Thailand.

²³⁵ Hall & Coles, 2008.

²³⁶ Gössling & Nilsson, 2010.

²³⁷ Urry, 2007.

²³⁸ Giddens, 1991.

Den nya tekniken gör det möjligt för konsumenter att i stor utsträckning själv boka flygresor, boende, hyrbilar och så vidare. Det ökar möjligheter att skräddarsy sin resa. Mer än ett halvt sekel efter de första charterresorna har nya generationer lärt sig konsten att resa. De behöver inte längre hjälp längs vägen utan klarar samordningen själva, vilket också underlättats av ny teknik. Det har utvecklats en rad nättjänster och agenturer som förmedlar inte bara hotellrum utan även andra former av boende, alltifrån semesterlägenheter och småhus till slott och vingårdar. Genom att bryta ut boendet från ett paket kan gästerna också vara mer flexibla när det gäller resandet. Många familjer kör t.ex. bil till Medelhavsområdet där de hyrt boende. För ägare av lägenheter eller hus innebär det ett sätt att finansiera sin fastighet genom att låta andra använda den när de själva inte är på plats. Den förbättrade synligheten genom internet har också ökat möjligheterna för småskaliga verksamheter och ickekommersiella alternativ, t.ex. genom företeelser som coachsurfing eller tjänster som Airbnb.

En form av charter som ökat mycket under de senaste decennierna är all-inclusive. Det innebär att man åker till en större anläggning, semesterby, där allt ingår i priset: mat, dryck och aktiviteter.²³⁹ Affärsidén är att gästen inte skall behöva lämna området, man kan ta ett högre pris för att allt ingår. Ett allvarligt problem med all-inclusives är därför att gästernas pengar stannar inom hotellområdet. Människorna som bor runt omkring tjänar ofta ganska lite på verksamheten. All-inclusive trenden kan verka stå i strid mot utvecklingen att semesterresorna blir allt mer skräddarsydda, men den formen av resa är ju också en individuell anpassning för de som vill ha en total avkoppling och slippa tänka på planering under sin semester. I det fallet råder stor samstämmighet mellan reseföretagens och gästernas intressen.

239 Dielemans, 2008.

5. Det globala servicesamhället

Världens industriella och ekonomiska system har förändrats radikalt sedan ett par årtionden tillbaka. Det kan beskrivas som att ett produktionssystem, eller ekonomisk-teknologiskt paradigm, successivt kommit att ersättas med ett nytt. Alla produktionssystem sedan den industriella revolutionen har burits fram av en rad sammanlänkade innovationer som dragit till sig investeringar och skapat nya konsumtionsmönster. Under det sena 1900-talet började det fordistiska systemet, baserat på standardiserad massproduktion, att ersättas med ett nytt betydligt mer flexibelt system. Detta nya system bärs framför allt fram av informations- och kommunikationsteknologi, som egentligen består av en sammankoppling av innovationer inom överföring av information (fiberoptik, satelliter och mobiltelefoni) och bearbetning av information i datorer.²⁴⁰ Den nya digitaliserade teknikens genomslag har varit så kraftfullt att den i grunden förändrat det globala ekonomiska systemet, inte bara den industriella produktionen utan även tjänstesektorn.

Samtidigt med detta teknologiska genombrott förändrades också världens politiska landskap radikalt. Det kalla kriget, 1945–1989, hade upprätthållit en relativt stabil internationell regim. När länderna i Öst- och Centraleuropa gjorde sig fria och Sovjetunionen föll sönder 1991 förändrades detta i grunden. Utvecklingen mot ökad internationell öppenhet förstärktes av att Kina genomförde en rad reformer som skapade en väldig ekonomisk tillväxt och på sikt gjorde landet till en av de viktigaste aktörerna i världsekonomin. Under 1980-talet inleddes också en rad neoliberala inriktade reformer i många västerländska demokratier där marknadskrafterna gavs större utrymme när äldre tiders regleringar avskaffades. Den teknologiska utvecklingen påskyndade dessa liberaliseringar som medverkade till att öka tillväxten inom stora delar av tjänstesektorn, inte minst inom bank och finansvärlden.

Det här kapitlet skiljer sig lite från de övriga eftersom det saknar tydlig kronologi. I den första delen av detta kapitel diskuteras en rad strukturella förändringar som bidrar till att ändra förutsättningarna för hotell- och restaurangbranschen utveckling. Därefter behandlas branschens globala utveckling under de senaste decennierna. Avslutningsvis kommer vi att titta lite närmare på några specifika förhållanden inom den nutida hotellbranschen, diskutera hotellprodukten och dess delar samt nämna något om olika typer av kedjebildningar.

Globalisering och global stadsutveckling

Utvecklingen inom informations- och kommunikationsteknologin har gjort att världen verkar ha krympt. I funktionell mening har tiden och rummet minskat i betydelse. Tidrumskrympningen förstärks genom allt snabbare och tätare flygtrafik och effektivare godstransporter. Förbindelserna mellan olika delar av världen har förbättrats radikalt vilket gör geografiska avstånd lättare att över-

²⁴⁰ Dicken, 2007.

brygga. Teknikutvecklingen gör det möjligt att samordna komplexa processer som involverar personer och organisationer som befinner sig i olika delar av världen. Denna möjlighet att hålla samman produktionsprocesser över stora avstånd i realtid är en grundläggande förutsättning för att en ny global arbetsdelning kunnat växa fram. Olika arbetsmoment kan lokaliseras där förutsättningar är bäst och kostnaderna lägst. I dag är stora delar av industriproduktionen koncentrerade till Asien, i synnerhet till Kina. Andra delar av produktionsprocessen såsom avancerade tjänsteverksamheter, forskning och utveckling är däremot koncentrerade till centrumregioner i Europa och Nordamerika. Det rör sig emellertid i grunden om dynamiska system, inte minst i samband med att de asiatiska ländernas blir allt rikare och teknisk avancerade skapas nya mönster för geografisk arbetsdelning. Det viktiga är att dessa mönster bygger på funktionella sammankopplingar av geografiskt åtskilda enheter. Dessa processer är grunden för det vi kallar globalisering, d.v.s. det faktum att i princip alla delar av världen är indragna i de världsekonomiska processerna. Med denna funktionella integration skapas även starkt ökad interaktion. Flödena av varor, kapital, människor och meddelanden har ökat i mycket hög takt vilket visas i tabell 1. Detta har också stor inverkan på idéer, kultur och levnadsmönster.

Tabell 1. Förändringar av utvalda globala storheter sedan 1970.

Källa: Nilsson (2015).

	1970	2010	Förändring i %
Befolkning (10 ⁹ människor)	3.7	6.9	86
Produktion, global BNP (10 ⁹ US dollar)	12,317	70,160	578
Flygtrafik (10 ⁹ passagerarkilometer)	385	4,800	1,247
Handel (10 ⁹ US dollar)	317	15,274	4,818
Utlandsinvesteringar (10 ⁹ US dollar)	13,346	1,309,001	9,808

Den spanske sociologen Manuel Castells gjorde under 1990-talet ett ambitiöst försök att beskriva det nya samhällets viktigaste karaktärsdrag. Nätverkssamhället, som han kallade det, kännetecknas av att information är den bärande och bestämmande beståndsdelen i all global produktion och allt utbyte. Organisationsformerna är baserade på nätverk som anpassas efter de aktuella arbetsuppgifterna och projekten.²⁴¹ Det nutida samhället består alltså av betydligt mindre beständiga organisationer och strukturer än industrisamhället. Flexibiliteten möjliggör en allt starkare individanpassning av varor och tjänster, vilket till en del kan kopplas till en ökad individualisering på flera olika plan. En stor del av dagens konsumenter föredrar att skapa sin egen stil och sina egna sätt att konsumera snarare än att följa kollektiva trender. Konsumtion har i ökad utsträckning blivit ett sätt att visa sin personlighet, det kan gälla mat, kläder eller resor.

²⁴¹ Castells, 1996.

Nätverkssamhällets framväxt har skapat en rad nya tjänsteverksamheter, verksamheter som är direkt baserade på digital informationshantering och hantering av datorer. Andra typer av tjänster finns kvar, men arbetet förändras och effektiviseras. Tillverkningsindustrin har påverkats genom att datorer integrerats i produktionen vilket drastiskt ökat produktiviteten och kunskapsinnehållet som del av produkternas förädlingsvärde. Tjänster som forskning och utveckling, design, marknadsföring med mera har blivit allt viktigare, medan sammansättning av fysiska produkter förlorat i betydelse relativt sett. Digitaliseringen har också gjort att det blivit möjligt att handla med allt flera olika typer av tjänster medan handel medan försäljning fysiska varor ofta minskar i betydelse.²⁴² Streaming av musik och film ökar exempelvis stort medan försäljning av CD, DVD, osv. minskar.

Tillverkningsindustrin, som var grundvalen för sysselsättning och välstånd i industrisamhället, hade en relativt utspridd lokalisering. Det fanns gott om industriföretag både i städer och på mindre orter. Lokaliseringen byggde på inflytande av flera produktionsfaktorer såsom tillgång till arbetskraft, närhet till råvaror, energi och marknader samt lokal industriell tradition. Även tjänster inom vård, skola och omsorg har en geografi som följer befolkningens bosättningsmönster eftersom de ger service direkt till medborgarna. Den avancerade tjänstesektorn, den mest dynamiska delen av moderna ekonomier, är däremot i hög grad koncentrerad till storstadsområden. Det handlar här om företagsnära tjänsteföretag, såsom banker, finansbolag, försäkringsbolag, advokatbyråer, fastighetsbolag, konsultföretag, med mera. Hit kan också räknas företag inom marknadsföring, reklam, design samt kultur- och medieproduktion. Även verksamheter inom forskning och utveckling uppvisar stor geografisk koncentration, men de är inte lika tydligt kopplade till de största städerna. Medelstora universitetsstäder som Cambridge, Montpellier, Göttingen och Lund har exempelvis dragit till sig en rad privata forskningsföretag.

Den globala koncentrationen av verksamheter inom finansvärlden har fått stor uppmärksamhet. I grunden handlar lokalisering om att finna den mest kostnadseffektiva platsen att bedriva verksamhet. Finansiella tjänster består till stor del av möten mellan människor där tillgång till kontakter är väsentligt för att man skall kunna bedriva en framgångsrik rörelse. Tillgång till kontakter innebär i det här fallet också tillgång till högt specialiserad information. Det är därför väsentligt att befinna sig nära partners, konkurrenter och andra relaterade organisationer. En annan mycket viktig lokaliseringsfaktor är tillgången på kvalificerad arbetskraft, finns det gott om andra företag med samma specialitet i närheten är det lättare att rekrytera. I dessa täta centrummiljöer skapas också en rad externa skalfördelar genom att man kan dela på olika typer av kostnader, genom bra tillgång till stödfunktioner såsom konsulter och annan extern expertis, större sannolikhet för innovationsspridning samt, som sagt, närhet till infor-

242 Bryson et al., 2004.

mation och arbetskraft.²⁴³ Dessutom skapar den täta miljön en bra möjlighet att profilera företagen utåt; det är ”fint” att ha kontor på Wall Street. Lokaliseringsfördelarna kan också förstärkas genom närhet till storföretagens huvudkontor, till regering, ämbetsverk och parlament, till kulturinstitutioner samt inte minst till en internationell flygplats. Sammanfattningsvis förstärks storstädernas konkurrensfördelar genom att de ger tillgång till täthet i nätverk, dels via täthet i lokala specifika nätverk, dels genom god tillgång till internationella förbindelser och kontakter.

Expansiva verksamheter inom t.ex. den företagsnära tjänstesektorn fungerar också som drivkrafter för personnära tjänster inom allt från städning och underhåll till skraddare och frisörer. Generellt sett är nämligen vinster och inkomster högre i expansiva regioner än på andra platser vilket ökar den lokala köpkraften. Det handlar då inte bara om välutbildade människor med kvalificerade arbetsuppgifter som tjänar bra. Det viktigaste är att individernas och företagens köpkraft fungerar som regionala multiplikatorer, det skapas efterfrågan på många andra områden. Intressant nog är inkomsterna generellt sett högre i expansiva områden än i andra regioner, även bland folk med okvalificerade yrken.²⁴⁴ Dessa regioner attraherar även en stor mängd besökare, affärsresenärer skapar hög efterfrågan inom hotell- och restaurangbranschen. En stor mängd affärsresenärer brukar även ha positiv effekt på tillströmningen av människor som reser på fritiden. Många kombinerar affärer och fritid under en resa, de tar med familj eller vänner; destinationen blir mer känd. Kombinationen blir särskilt fördelaktig om staden har ett rikt utbud av kultur och andra attraktioner. Storstäder som Paris, London, Köpenhamn och Stockholm är viktiga både som affärs- och fritidsdestinationer.

Stora städer i västvärlden, såsom London och New York, har genomgått väldigt stora förändringar men sällan vuxit särskilt mycket befolkningsmässigt de senaste femtio åren. Den största tillväxten av stora moderna städer med avancerad och internationell tjänstesektorer ser vi i stället framför allt i Asien, där Singapore, Seoul, Shanghai, Beijing och Bombay är kända exempel. Dessa städer har börjat inta samma typ av roller i internationella nätverk som västerländska storstäder. De har därför blivit allt mer anpassade till internationella affärsresenärer, med stor närvaro av utländska hotellkedjor och restaurangföretag.

Dagens hotell- och restauranglokalisering

Tillväxten inom hotellbranschen har varit god under perioden från 1980-talet och framåt. Trots det har lokaliseringsmönstren varit tämligen stabila. De större hotellen i storstädernas centrala delar har behållit sin starka position. Därutöver har det i huvudsak byggts i två typer av lägen, nämligen i närheten av företag och forskningsanläggningar i storstädernas utkanter samt i anslutning till trafiksystem, främst vid flygplatser och motorvägsinfarter.

²⁴³ Dicken, 2007.

²⁴⁴ Moretti, 2012.

Av de skäl som diskuterades i förra avsnittet återfinns de flesta affärshotellen i storstädernas centrala delar. De vänder sig i stor utsträckning till affärsresenärer. Affärsresenärer reser främst under arbetsveckan vilket gör att utbudet på rum överstiger efterfrågan på veckoslut och helger. Då ökar tillströmningen av privatresenärer eftersom priserna sänks. Detta har också samband med de senaste årens livsstilsförändringar, med bland annat flexiblare semestermöjligheter och ökad välfärd, som inneburit att korta semestrar blivit allt mer populära vilket skapar ökad efterfrågan på hotellrum. Reseföretagen brukar erbjuda fördelaktiga helgpaket till de större städerna, ofta i kombination med teater, konserter och idrottstävlingar. Närvaron av stora affärshotell gynnar på så sätt stora delar av turistnäringen.

Studerar man lokalisering av hotell i några stora städer så ser vi ett par tydliga mönster. I Malmö och Göteborg ligger nästan alla hotell i eller mycket nära anslutning till centrum. Det finns ett antal mindre hotell i utkanterna, ofta mindre familjehotell och bed and breakfast samt ytterligare några längs motorvägsinfarterna. Dessa hotell har ofta en enklare karaktär, de erbjuder främst övernattningar medan övrig service är begränsad. Eftersom dessa lågprishotell sällan erbjuder servering ligger det nära till hands för gästerna att inta sin middag eller frukost på en närliggande hamburgerrestaurang. Även i Köpenhamn är koncentrationen till centrum stark även om en del nya hotell återfinns vid eller på vägen ut mot flygplatsen. Hotellen i Stockholm har däremot en betydligt större spridning. De flesta finns på Norrmalm men det finns också tydliga koncentrationer i närheten av flygplatserna Bromma och Arlanda samt i Kista och Solna. I alla dessa städer spelar närheten till järnvägsstationer fortfarande stor roll för hotellens lokalisering. Det handlar givetvis om att stationerna ligger nära centrum och att många resenärer fortfarande kommer med tåg. Järnvägsstationerna har också förbindelse till flygplatserna med buss eller tåg. Det finns dessutom betydande tröghet i systemet. Hotell ligger kvar där de en gång byggts och järnvägs kvarteren behåller sin karaktär av hotellområde.



*Figur 23. Malmö Live 2015.
Foto: Jan Henrik Nilsson.*

När vi diskuterar lokalisering av hotell finns det två nya svenska projekt som är särskilt intressanta, ett i Göteborg och ett i Malmö. Gothia Towers i Göteborg som i nuvarande form blev klart år 2014 är Sveriges största hotell med 1200 rum. De tre tornen är sammanbyggda med Svenska mässan och ligger alldeles intill Ullevi, Scandinavium och Liseberg. Det ligger en bit från järnvägsstationen men har spårvagnsförbindelse dit och mycket god anslutning till motorvägar. Malmö Live invigdes våren 2015, hotellet som inrymmer 444 rum och ett stort kongresscentrum delar tomt med Malmös nya konserthus.²⁴⁵ Det ligger i omedelbar anslutning till centralstationen, tjugo minuter från Köpenhamns flygplats via Citytunneln och Öresundsbron. De båda hotellen har goda trafiklägen och ligger alltså i direkt anslutning till viktiga mötesarenor, mässan och kongresscentret, och till viktiga kulturetablissemang. De har dessutom höga byggnader som gör ett tydligt avtryck i stadsbilden. En profilerad arkitektur kan ses som en del av marknadsföringen.

När det byggs nya hotell ser vi ett skifte där anslutning till attraktioner, verksamhetsområden och flygplatser får större betydelse. Tidigare var ju stadscentra, järnvägsstationer och landsvägar viktigast. Ørestaden i Köpenhamn och Arlanda stad utanför Stockholm är goda exempel på dessa nya lokaliseringar. Flygplatser har ökat i betydelse för verksamheter med täta internationella kontakter. Det är viktigt att medarbetarna inte behöver resa alltför långt till sina utlandsresor, det är också en fördel att ligga nära flygplatsen när man tar emot besökare. Ett intressant exempel på hur lokaliseringen kan påverkas är IKEA. De bygger nya kontorshus för en stor del av sina centrala funktioner i Hyllie i södra Malmö, tio minuter med tåg från Köpenhamns flygplats.

Det har länge funnits övernattningsmöjligheter på många flygplatser, med tanke på missade flyg, tidiga avgångar etc. Hotellens betydelse har ökat av flera skäl. För det första har trafiken ökat även om detta också innebär att förbindelser och anslutningar underlättats. För det andra har en del flygplatser utvecklats till noder i vittförgrenade internationella nätverk. I Norden talar vi egentligen bara om Köpenhamns flygplats och Stockholm Arlanda. Om olika avdelningar i ett internationellt företag skall träffas för ett möte är det ofta så att en flygplats är den plats som tidsmässigt ligger bäst till att ordna mötet på. Man slipper transfertid och deltagarna kan resa tillbaka samma dag, man talar om fly-in/fly-out konferenser. Detta kan som i fallet Köpenhamn förstärkas av intermodalitet, dvs. att flygplatser utvecklas till en plats där flera olika transportsätt möts. På Kastrup ligger järnvägsstationen, med tåg till Sydsverige och Danmark, rakt under ankomsthallen, som dessutom sedan september 2007 kompletterats med metroförbindelse till centrala Köpenhamn. Det blir allt vanligare att de största flygplatserna utvecklar den här typen av intermodalitet. Därmed blir de naturliga mötesplatser. Samtidigt skall man ännu inte övervärdera flygplatshotellens betydelse. Flygplatserna i sig saknar attraktivitet, i varje fall om man jämför med större stadscentra. Det är vid kortare konferenser som de har sin främsta

²⁴⁵ Gothia Towers, 2015, Malmö Live, 2015.

nisch. Möjligen kan flygplatserna få en förstärkt roll i samband med att intermodaliteten utvecklas, dvs. att flygplatser alltmer kopplas samman med järnvägsstationer för snabbtåg. Storflygplatserna i Frankfurt am Main och Paris har t.ex. direktanslutning till snabbtåg.



Figur 24. Hotel Crown Plaza, nära Köpenhamns flygplats.
Foto: Jan Henrik Nilsson.

Vi kunde tidigare se att hotellen var mer utspridda i Stockholm än i mindre städer som Malmö och Göteborg. Denna differentiering mellan olika distrikt är ännu tydligare i verkliga storstäder som London och Berlin. I London ligger i stort sett alla de bästa hotellen i stadens absoluta centrum, i Berlin är de däremot jämnt fördelade mellan gamla Västberlins centrum kring Kurfürstendamm och det nya Mitte. I båda dessa storstäder är emellertid turisthotellen och de enklare hotellen spridda över betydligt större delar av städerna. Lokaliseringen av hotellen kan knytas till olika typer av distrikt. De centrala affärsdistriktens betydelse har redan nämnts men många större städer har över tiden också utvecklat kvarter med tydlig fokus på nöje och besöksnäringen, så kallade TBD, *Tourist Business Districts*.²⁴⁶ Turistdistrikten ligger

vanligen i städernas äldre delar, i attraktiva omgivningar där det finns goda möjligheter att flanera, äta, dricka och se på folklivet. Dessa distrikt kan vara ganska begränsade som Soho i London eller innefatta hela stadsdelar som Rive Gauche i Paris. De är ofta centrum för vissa typer av shopping och för restaurangbranschen. Här gäller lokaliseringsmässigt fortfarande i stor utsträckning ”den gamla basarprincipen”; dvs. det är viktigt att synas, ha flöden utanför och god tillgänglighet. Restauranger ansamlas ofta på gator eller områden där de drar nytta av att vara lokaliserade nära varandra. Sådana ansamlingar kan också kallas för lokala kluster, ett begrepp som används för att beskriva kopplingar mellan företag inom relaterade branscher. Inom ett kluster skapas fördelar som de enskilda företagen inte skulle kunnat skapa på egen hand. Nyttan av fysisk närhet kan vara särskilt stor om området har en tydlig profil, som Chinatown i London eller Nyhavn i Köpenhamn.

Under de senaste årtiondena har det även uppkommit en rad alternativa turistdistrikt i många storstäder. Det är områden som ligger i halvcentrala lägen och som ofta förändrats från att vara fattiga arbetarklassområden till att befolkas av yngre urban medelklass, ofta med kreativa yrken. Denna så kallade gentrifieringsprocess har samband med omvandlingen av städernas näringsliv, den avancerade tjänstesektorn ökar i betydelse på bekostnad av tillverkningsindustri. I

²⁴⁶ Getz, 1993; Pearce, 1998.

de gentrifierade områdena finns ofta ett stort utbud av restauranger, barer, gallerier och annan kultur som drar till sig besökare utifrån. I Berlin kan man hitta flera intressanta exempel på alternativa turistdistrikt. Ett sådant utvecklades i Scheunenviertel med centrum runt Oranienburger Strasse under 1990-talet. I det gamla Östberlin var husen slitna men mysiga, hyrorna låga och passade bra för konstnärliga verksamheter. Men i takt med att den alternativa kulturen blir alltmer mainstream och områdena gentrifierades sökte sig nya generationer alternativa till andra områden där man kan hitta lokaler med billiga hyror. På 2000-talet har den dynamiska utvecklingen därför flyttat längre bort från centrum, till stadsdelarna Kreuzberg, Neukölln och Friedrichshain. Det finns också intressanta exempel där turistdistrikt utvecklas ur olika subkulturer. I Manchester finns t.ex. ett antal kvarter som blivit centrum för gaykulturen. De har på senare år utvecklats till en turistattraktion, inte minst tack vare ganska avsevärd mediaexponering.²⁴⁷ Fristaden Christiania i Köpenhamn är ett annat exempel på ett alternativt turistdistrikt, stadsdelen räknas nu som Köpenhamns näst viktigaste turistmål, efter Tivoli.

Svensk branschutveckling

Vi har tidigare konstaterat att hotell och restaurangbranschen genomgick stora strukturella förändringar under efterkrigstiden, men att tillväxten var dålig och sysselsättningen i branschen snarast sjunkande. Under 1970-talet var sysselsättningen i branschen som lägst. Slutet av 1970-talet, efter energikrisen 1974, kännetecknas av ganska dåliga konjunkturer med svag framtidstro. Då byggdes inte heller många hotell. Den svenska utvecklingen sammanfaller med en stor internationell strukturkris. Konkurrenskraften minskade och industrisysselsättningen sjönk drastiskt i hela västvärlden. Under 1980-talet inleds en högkonjunktur där tjänstesektorn i varje fall delvis övertar den traditionella industrins roll som draglok i ekonomin.

Under 1980- och 90-talen internationaliserades den svenska ekonomin i snabb takt samtidigt som avregleringarna tog fart. Det var en period som kännetecknades av en stor expansion av privata förmögenheter. Börsen slog rekord och lyxkonsumtionen ökade i samhället. Följaktligen var detta en period med stark expansion inom hotellbranschen. När de nya hotellen stod färdiga runt 1990 var emellertid krisen ett faktum. Börsen och fastighetsmarknaden hade rasat, den internationella konjunkturen var dålig och Sveriges finanser var ännu sämre. Hotellrummen stod tomma eller fick reas bort. En del hotell byggdes om till flyktförläggningar (pga. kriget på Balkan) och äldreboenden. Nittiotalskrisen förändrade den svenska hotellbranschen på ett genomgripande sätt. Redan under krisen på 1970-talet hade Reso hamnat i svårigheter och tagits över av KF. Sara-bolagen ingick efter ett antal omorganisationer i den halvstatliga företagsgruppen Procordia (Volvo var den andre delägaren). Sara-hotellen hade lönsamhetsproblem och passade dåligt in i företagsgruppen som främst bedrev

²⁴⁷ Book & Eskilsson, 2007.

industriverksamhet. År 1992 slogs därför Reso och Sara samman till en större hotellkedja, som förutom 60 hotell även hade intressen i reseföretag, resebyråer och flygbolag. Fusionen genomfördes dock aldrig i sin helhet samtidigt som förlusterna höll i sig. Sara-hotellen gick i konkurs 1993, medan Reso-hotellen såldes.²⁴⁸ Resultatet blev att Sara och Reso delades mellan Scandic, First Hotels och Provobis, sedermera köptes Provobishotellen upp av Scandic. Det blev slutet för den period då offentliga och folkrörelseägda företag dominerade den svenska hotell- och restaurangbranschen. På 1990-talet var de flesta politiska aktörer överens om att hotell och restauranger borde drivas av privata företag och inte av offentliga aktörer. Hotellprojekt är förknippade med betydande ekonomiska risker som skattebetalarna bör skyddas från.

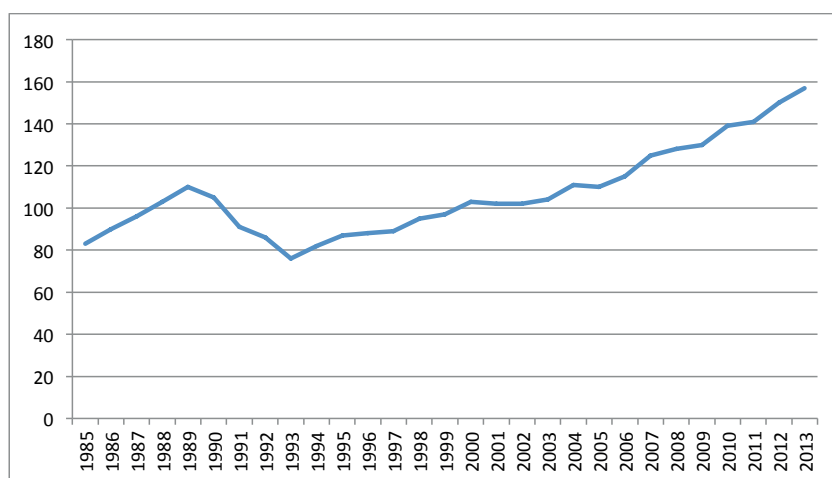
Hotell- och restaurangbranschen levererar tjänster som är känsliga för ekonomiska konjunkturer, särskilt för förändringar i företags och privatpersoners köpkraft. Är det goda tider så har folk råd att prioritera nöjen och restaurangbesök, samtidigt som sådant är ganska lätt att dra in på om inkomsterna trycker. Storstadshotellen som har affärsresenärerna som sin viktigaste kundgrupp är extra konjunkturkänsliga eftersom företagets vinster normalt varierar mer än löntagarnas inkomster. Under högkonjunkturer ökar ofta affärsresandet kraftigt, både vad gäller volym och kostnader. Detta motsatta gäller när tiderna blir sämre, resandet och därmed antalet sålda övernattningar sjunker kraftigt. Hotellbranschen har därför historiskt haft svårt att hitta en vettig balans mellan tillgång och efterfrågan. En bidragande orsak är att ett hotellprojekt med nödvändighet tar rätt lång tid att genomföra från planering till byggande och igångsättning. När man sätter igång ett bygge är det troligen goda tider och man räknar med stigande efterfrågan. När sedan portarna skall öppnas har det gått ett par år, sannolikheten är då stor för att konjunkturen har försämrats. Konjunkturerna går ju i cykler, goda tider följs av sämre, osv. För närvarande är det emellertid så att hotellbranschen trendmässigt, alltså över en hel konjunkturcykel, visar god tillväxt.

I takt med att konjunkturerna förbättrades under slutet av 1990-talet, under IT-eran, sköt hotellbranschen fart på nytt. Stora delar av 2000-talet visar sedan en ganska stabil uppgång, tills tiderna blev sämre 2008–09 under den internationella finanskrisen. Nedgången var emellertid bara tillfällig, under de första åren på 2010-talet ökar omsättningen i hotell- och restaurangbranschen snabbare än någonsin tidigare. Förutom att ekonomin återhämtat sig en del sedan krisen kan branschens framgångar även förklaras med att turistströmmen till Sverige ökar väsentligt under de senaste tio åren. Sedan början av 2000-talet har det byggts många nya hotell i Sverige, särskilt i storstäderna och på universitetsorterna. Vi har tidigare nämnt två stora projekt i Göteborg och Malmö. Under perioden 2007–10 tillkom t.ex. 1900 hotellrum, bara i Stockholm. Samtliga dessa ligger i lyxsegmentet eller strax därunder, fyr- eller femstjärniga. En förklaring till detta är att det krävs lägre genomsnittlig beläggning för att få ett

²⁴⁸ Gråbacke, 2008.

dyrt hotell att bli lönsamt än för ett lågprisalternativ. En annan förklaring till att det mest byggs fyr- och femstjärniga hotell är att bygg- och markkostnaderna är väldigt höga. Skillnaderna i inredningskostnader mellan ett trestjärnigt och ett fyr- eller femstjärnigt blir i sammanhanget marginella, mycket mindre än intäktskillnaderna. Ett problem i Stockholm är emellertid att hotellutbudet blir snedvridet, det råder brist på mellanklass- och lågprisalternativ. Detta drabbar givetvis privatresenärer, men är enligt Stockholms stad också ett problem för konferensarrangörer.²⁴⁹ Många konferensgäster, inte minst utländska, reser på ganska snålt tilltagna budgetar. Samtidigt skapar situationen möjligheter för aktörer med nya affärsidéer att ta sig in på marknaden.

Affärshotellens dominans bland nyproduktionen återspeglas i den svenska branschstrukturen.²⁵⁰ De fyra största kedjorna profilerar sig tydligt mot affärsresenärer, de flesta av deras hotell finns i storstäderna och i de viktigaste medelstora städerna, som Jönköping, Helsingborg och Linköping. De två största kedjorna är Scandic och Choice hotels, följda av Elite hotels och Rezidor gruppen. Scandic och Elite är svenskägda kedjor som verkar under ett varumärke. Scandic härstammar från Esso motorhotell och Reso medan Elite är ett enskilt företag som expanderat genom att köpa upp befintliga hotell, ofta klassiska stadshotell i centrala lägen. Choice Hotels är norskägt medan Rezidor som är noterat på Stockholmsbörsen har amerikansk huvudägare. Rezidor hade tidigare ett nära samarbete med SAS. De utländska kedjorna arbetar med flera olika varumärken inom respektive grupp, de mest kända är Clarion och Comfort (Choicegruppen) och Radisson Blu (Rezidor). Även Accor som är en stor fransk koncern har flera olika varumärken i sin portfölj, den mest kända är Ibis som har en tydlig lågprisprofil. Gruppens varumärken finns kvar i Sverige men ägandet har övertagits av Svea Fastigheter som driver dem som franchisetagare i ett separat bolag. Förutom dessa aktörer finns det även en del självständiga företag, de största är Gothia Towers i Göteborg och Grand Hôtel i Stockholm. Det finns också en del välprofilerade aktörer utanför storstäderna, som Ice Hotel i Jukkasjärvi, Hotell Tylösand och Pite havsbad.



*Figur 25.
Sysselsättningsutveckling i hotell- och restaurangbranschen 1985–2013, antal anställda i tusental. (SCB, 2015).*

²⁴⁹ Svenska dagbladet, 7.4.2007.

²⁵⁰ Lundmark et al., 2011.

Hotell- och restaurangbranschens utveckling syns tydligt i tillgänglig statistik. Värdet av produktion inom branschen har ökat från 21 miljarder kronor år 1995 till 48 miljarder år 2012. Även om man tar hänsyn till inflationen så är ökningen betydande, branschens bidrag till BNP har ökat från 1,00 % till 1,35 %. Under samma period ökade branschens andel av hushållens totala konsumtion från 4,5 % till 5,7 %. Dessa förändringar kan verka små men det rör sig i grunden om ganska stora förändringar på lång sikt. Utvecklingen av sysselsättningen har varit mycket dynamisk. Från 1970-talets låga siffror ökade antalet anställda fram till toppåret 1989, därefter sjönk antalet med drygt 30 % fram till 1993. Under de här åren genomgick Sverige en djup ekonomisk kris där arbetslösheten ökade kraftigt i många delar av näringslivet, efterfrågan på branschens tjänster rasade. Från 1994 började branschen återhämta sig, sysselsättningen steg sakta men säkert de påföljande tio åren. Därefter har sysselsättningen ökat kraftigt, med 36 % mellan 2006 och 2013. Går man lite närmare in på branschens olika delar ser man att det är restaurangbranschen som står för den stora ökningen av antalet anställda. De restauranganställdas antal ökade med 48 procent mellan 1991 och 2004, motsvarande siffra för hotellbranschen var bara tio procent.²⁵¹ Även under de påföljande åren har restaurangerna stått för en betydande del av sysselsättningsökningen. Caféeer och konditorier framstår som del mest framgångsrika delsektorn, omsättningen har ökat med 70 % sedan 2007.²⁵²



Figur 26. Coffeepoint, ett av många små caféeer i Lund. Foto: Jan Henrik Nilsson.

²⁵¹ SCB, 2015, samt DEVIL, Databases of Evolutionary Economic Geography in Lund. Martin Henning har haft vänligheten att bidra med data från denna källa. Senare data är inte helt jämförbara.

²⁵² Visita, 2014.

Standardisering och produktdifferentiering

De senaste 50 årens hotellutveckling har främst kännetecknats av standardisering, även om man på senare år sett tendenser mot ökad produktdifferentiering. De marknadsledande kedjorna har drivit på den här utvecklingen genom servicestandardisering. Hiltons slogan "at home – everywhere in the World" fångar lite av Hiltons strävan. Tittar man konkret på hur detta företag arbetar så kan man se att varje detalj i verksamheten är centralstyrd. Tendensen mot större standardisering förstärks inom hotellbranschen av en bredare rekonstruktionsprocess, i form av dels samgåenden, uppköp och kedjebildningar, dels nedläggningar av mindre och omoderna enheter. Särskilt väl märks standardiseringen när nya anläggningar ersätter gamla. Detta stämmer väl överens med det vi redan nämnt om att Sverige fått en väldigt homogen hotellstruktur.

Produktdifferentiering handlar om att ge gästen en produkt som stämmer överens med hennes önskemål och betalningsförmåga. Motsatsen är standardisering. Skillnaderna mellan olika produktsegment kommuniceras till gästerna främst genom att hotellföretag och kedjor använder olika varumärken riktade till olika kundgrupper. Vi kan se att internationella kedjor som Rezidor har flera varumärken i sina portföljer riktade mot olika marknader: city, konferens eller lågpris. Varumärkets profil ger alltså signaler om kvalitet, servicenivå och prisläge. Detta innebär en mer polariserad hotellindustri där rätt produkt erbjuds rätt kund. Det handlar mycket om att skraddarsy och kunna ge kunden ett individanpassat bemötande.²⁵³ Ett annat sätt att differentiera är att skapa olika produkter inom hotellet.²⁵⁴ Det vanligaste är att ha olika typer av rum, med olika stora utrymmen, utrustning och med olikartad tillgång till service.

På den svenska marknaden kan det förefalla lite konstigt att tala om segmentering och produktdifferentiering när kundkretsen domineras av affärsresenärer, en grupp som oftast har ett ganska instrumentellt förhållande till sitt hotellboende. För hotellbranschen som helhet är affärsresenärerna den klart viktigaste kundgruppen, de svarar för runt två tredjedelar (2006: 66 %) av gästnätterna på svenska hotell.²⁵⁵ Detta är sannolikt en anledning till att den svenska hotellbranschen erbjuder en produkt som är mer homogen än i de flesta andra länder. Det har säkerligen också betydelse att det svenska näringslivet traditionellt har dominerats av stora företag. Till skillnad mot småföretag har dessa vanligen avtal med en eller flera hotellkedjor. De viktigaste kedjorna består i sin tur främst av större hotell. Samtidigt kan vi se en hel del annorlunda trender inom hotellnäringen. Man kan tala om att det skett en differentiering i både det övre och det lägre skiktet genom att nya nischföreteelser dykt upp. Det exklusiva och det minimalistiska skapar på varsitt sätt en dualitet i förhållande till "standardhotellen".

²⁵³ Persson, 2003.

²⁵⁴ Persson, 2003.

²⁵⁵ SHR, hemsida, 11.9.2007.

Begreppet boutiquehotell dyker upp för första gången i New York på 1980-talet. Boutiquehotellen skulle förhålla sig till de stora kedjehotellen på samma sätt som boutiques förhåller sig till varuhusen. Från början var boutiquehotell en benämning på ett litet fristående hotell beläget i urban miljö, helst i en storstad såsom New York, Paris eller London. Man lade stor vikt vid att hotellen skulle vara speciella, personligt utformade med hög profil på designen. De skall vara exklusiva och vända sig till en modemedveten skara gäster med högt kulturellt kapital. Även om de är exklusiva är det inte alltid lyxhotell i ordets vanliga mening, rummen kan ibland vara små och trånga, utbudet på faciliteter magert och servicen mindre väl utvecklad. Framväxten av boutiquehotell kan kopplas till framväxten av en alltmer individualiserad livsstil, de kallas därför ibland också för livsstilshotell. Att välja att bo på ett sådant hotell kan uppfattas som att man vill markera sin tillhörighet till en utvald grupp människor, kreativa människor inom IT, design, mode och kultur, som har tillräckligt med pengar och smak för att uppskatta en avantgardisk miljö. Hotellet får därmed en delvis annan funktion än de traditionella affärshotellen, de har karaktären av sociala arenor där man skall ses och synas. Man lägger stor omsorg på att de gemensamma utrymmena som bar och lobby skall ges en häftig utformning, det gäller även människorna som arbetar där. De första boutiquehotellen anställde gärna modeller och skådespelare även om de inte var så bra på att jobba på hotell. Hotellen kan därför uppfattas som en teater där personal och gäster gemensamt utformar ett skådespel, ett skådespel där de manifesterar sin exklusiva livsstil.²⁵⁶ På så sätt anknyter boutiquehotellen på sätt och vis till en äldre tradition, på 1800-talets och det tidiga 1900-talets hotell lade man också stor vikt vid de utrymmen som användes för umgänge; livet på hotellen utspelades i baren, matsalen och på dansgolvet.



Fig 27. Boutiquehotell återfinns ofta i ombyggda industrimiljöer, som här The More Hotel som är inrymt i de gamla lokstallarna i Lund. Foto: Jan Henrik Nilsson.

²⁵⁶ Strannegård, 2009.

Bland de nya aktörerna ser vi också intressanta innovationer som riktar sig till människor med helt andra preferenser, till budgetresenärer och vissa affärsresenärer. En hel del resenärer gör inget på sina hotell förutom att sova, då vill man heller inte betala för mer. Man har egentligen mest behov av "övernattningsfabriker". En förebild finns i Japan där man på flera ställen kan hyra små sovås, som man kryper in igenom från fotändan. Riktigt så långt lär man inte gå i Europa men det finns en efterfrågan på enkla och billiga boenden. Bristen på billiga hotellrum i centrala lägen har sporrat till viss nyetablering i detta segment. Hotel Micro driver t.ex. ett enstjärnigt hotell i Stockholm där rummen fungerar bra för att sova i, men där duscharna är gemensamma och där kringsservice minimeras eller kan köpas till. Det innebär också en hög grad av IT-baserad bokning och check in. Reception saknas, gästen förutsätts sköta sig själv. Företagets representanter talar om "hotellens motsvarighet till lågprisflyget".²⁵⁷ Intressant nog ligger vi här väldigt nära gränsen mellan ett hotell och ett vandrarhem, en del enkla hotell marknadsför sig under båda beteckningarna. Inredningsmässigt för tankarna snarast till hytterna på en Tysklandsfärja. Den här typen av etableringar kan i Sverige ses som kompensation för bristen på traditionella småhotell. Mot denna minimalistiska trend kan man ställa tendensen att ett bra affärshotell skall kunna klara av allt fler av affärsresenärernas önskemål. Utställnings-, konferens- och möteslokaler har man länge stått till tjänst med. Businesscenters, med tillgång till olika typer av kommunikationsmedel, utskrift, kopiering och personlig service är också en självklarhet. Tendensen är väl här snarast att businesscenters är på väg att flytta in på rummen i takt med att tekniken blir mer lätthanterlig. Dessutom bör hotell numera ha gym och spa, någon lokal för bad och avkoppling. Dessa två tendenser som diskuterats här: att minimalisera serviceutbudet för affärsresenären respektive att maximera det, skulle kunna tyda på att vi är på väg bort från den rådande situationen där en relativt standardiserad övernattningsprodukt dominerar i affärssegmentet. Men, om man studerar vad affärsresenärer verkligen gör när de bor på hotell och vilka faciliteter de verkligen använder så tyder det på att de klassiska, kanske lite tråkiga, affärshotellen kommer att klara sig väl även framöver.

Hotellprodukten, olika verksamhetsområden

Den här boken är inte en introduktion till management av hotell och saknar därför en ordentlig genomgång av hotellens inre liv, hur olika verksamheter sköts och organiseras. Trots det måste vi behandla hotellprodukten i ett par korta stycken, för att förstå logiken bakom de kedjebildningar och samarbetsformer som diskuteras senare.

För de flesta gäster är en övernattning på hotell något rätt trivialt: De anländer, får nyckeln, går upp på rummet en stund, går ner och äter, läser en tidning eller jobbar lite, tar en öl i baren, går upp på rummet, ser på TV, sover, vaknar, tar en dusch, äter frukost, betalar och ger sig av. Om allt fungerat som det skall är det

²⁵⁷ Hirsch, 2007.

inte mycket mer med det. Från gästens perspektiv kan man tala om att hotellprodukten består av tre huvuddelar: övernattning, servering och annan service. Som vi skall se längre fram behöver dessa delar inte ens skötas av samma företag. Ett annat sätt att se på hotellprodukten är att skilja mellan dess hårda och mjuka värden. Till de hårda värdena räknas rummen, sängar, teknisk utrustning och andra påtagliga faciliteter. Ägare och personal bär upp de mjuka värdena som hänger samman med bemötande och servicekvalitet. Kulturgeografen Kent Persson (2003) menar att det normalt finns ett mycket starkt samband mellan dessa båda sidor. Det är svårt att tänka sig ett lyxhotell med dålig servicenivå. Sådana exempel finns dock, även om de är mycket ovanliga i de nordiska länderna. Det finns även en rad exempel på enkla hotell och pensionat med ypperlig servicekvalitet, inte minst bland bed- och breakfasts och boutiquehotell.

Traditionellt var det så att ett hotellföretag, ofta bestående av en familj, ägde eller arrenderade en fastighet "hotellet" och där skötte all verksamhet. Man tog hand om hela hotellproduktionen i egen regi. Ägandet och driften präglades av ett personligt ledarskap, hotelieren hade en framskjuten position i hotellens marknadsföring. De sågs som en personlig garanti för stil och kvalitet.²⁵⁸ Den typen av hotell finns fortfarande kvar men de är inte längre normen, särskilt inte när det gäller större hotell i städerna. Den stora omstruktureringen som ägde rum från 1980-talet och framåt innebar också att hotellverksamheterna blev allt mer professionaliserade. Tidigare hade hotellchefer oftast en lång yrkesbana på hotell eller restaurang bakom sig men var sällan utbildade i ledarskap och företagsekonomi.²⁵⁹ I samband med att stordrift och kedjebildningar ställde större krav på avkastning kom hotell alltmer att drivas som andra avancerade serviceföretag. Ledningspersonalen är allt oftare högskoleutbildad.

Eftersom hotellprodukten består av många olika delar är det inte nödvändigt att ett hotellföretag självt driver all verksamhet. I stället har det blivit allt vanligare att produktionen delas upp mellan olika aktörer. Hotellprodukten av tre delar: fastigheten, hotelldriften och catering. Hotelldriften, eller hotel management, kan i sin tur delas upp i hotellets kärnverksamhet, där t.ex. receptionen ingår, samt en rad andra verksamheter såsom städ, tvätt, underhåll, inköp, bokning, parkering, marknadsföring, konferensverksamhet, catering och eventuell träningsanläggning med spa etc. Ett hotellföretag kan välja att driva större eller mindre delar av dessa verksamheter i egen regi, alternativt låta något annat företag göra det.

Catering betecknar i det här sammanhanget allt som har med mat och dryck att göra, till skillnad från det svenska vardagsspråket där en cateringfirma är ett företag som levererar mat och dryck utanför de egna lokalerna. Ett hotell kan välja att sköta restaurang och bar i egen regi, men de kan också välja att anlita

²⁵⁸ Eksell, 2013.

²⁵⁹ Eksell, 2013.

ett fristående företag. Denne kan i sin tur driva restaurangen i hotellets namn eller som eget varumärke.

En hel del understödjande verksamheter, såsom tvätt av lakan och handdukar, sköts ofta av fristående firmor. Förutom av lokala praktiska orsaker som brist på utrymmen, förklaras detta av stordriftsfördelar. Kostnaderna kan minska om man arbetar med stora enheter genom att kostnaden fördelas på flera enheter, styckekostnaden minskar. Ett tvätteri, med hög teknisk standard på maskinparken, kan t.ex. normalt tvätta till en långt lägre styckekostnad än ett hotell skulle klara om de skötte tvätten *in-house*. Genom att *outsourca* minskar man sina kapitalkostnader och ekonomiska risker. Man betalar bara för de tjänster man utnyttjar och slipper ansvar för personal. Nackdelen är att man mister kontroll över en viktig del av verksamheten, vilket i olyckliga fall kan gå ut över kvaliteten. Hotell som ingår i kedjor sköter ofta väsentliga delar av inköp, personalutbildning, marknadsföring och bokningssystem gemensamt. Samordning av sådana kringverksamheter skapar bättre förutsättningar för att de skall skötas professionellt och kunna utvecklas efter ändrade förutsättningar.

Även varumärket kan ses som en väsentlig del av hotellprodukten, genom att varumärket är en så viktig del av marknadsprofileringen representerar det också ett mycket stort värde för ägarna. Varumärket är en viktig del av produkt-differentieringen och kan ägas antingen av en företagskedja eller ett konsortium. Det förekommer också att olika delar av ett hotellföretags verksamhet drivs som separata varumärken. Ett intressant exempel är den svenska hotellkedjan Elite Hotels som är en helägd företagskedja med hotell i ett flertal svenska stora och medelstora städer. I ett antal fall äger företaget både fastigheten och hotellrörelsen, i andra fall äger man bara hotellrörelsen, några drivs genom management-avtal. Hotellets pubar drivs under eget varumärke, Bishops Arms.²⁶⁰

Den fastighet som hotellet är inrymt i kan ägas av vilken fastighetsägare som helst. Avtalen mellan fastighetsägaren och hotellföretaget kan se mycket olika ut vad gäller arrendetid, energi, tekniskt underhåll etc. Många hotellföretag upplever att hyresvärden, fastighetsägaren, ofta har ganska dålig kunskap om hotellföretagandets ekonomiska villkor och de speciella krav man måste ställa på skötseln av en hotellfastighet.²⁶¹ Det finns också fastighetsbolag som är specialiserade på att äga och driva hotellfastigheter, t.ex. Pandox och Svea Fastigheter. Pandox är stora och normgivande för hyresavtalen i branschen. Bland ägarna till hotellfastigheter återfinns också internationella företag, banker, försäkringsbolag, stat, kommun och en rad regionala aktörer.

²⁶⁰ Elite Hotels, hemsida, 3.4.2015.

²⁶¹ SHR, hemsida, 11.9.2007.

Kedjebildningar

Hotellbranschen har ökat starkt under de senaste decennierna. Koncentrationen inom branschen har ökat, en allt större del av de största hotellföretagen är internationella. Samtidigt är 80 procent av världens hotell fristående företag som tillsammans svarar för ca 74 procent av alla övernattningar.²⁶² De stora hotellföretagen är dock viktigare än dessa siffror antyder eftersom de på många områden drivit utvecklingen framåt. Enkelt uttryckt kan hotellföretagen delas in i följande kategorier: företagskedjor, hotell som ingår i konsortier samt helt fristående hotell.

Man skall dock lägga märke till att det finns en avsevärd variation inom dessa kategorier. Hotellkedjorna har inte bara blivit större genom att allt fler hotell har byggts; de har också vuxit genom att företag slagits samman eller köpts upp, man talar om att branschen konsoliderats. Kedjorna har också blivit alltmer internationella. På 1970-talet var en stor majoritet av de svenska hotellen självständiga företag. Därutöver dominerade två nationella kedjor: Sara-bolagen, som ägdes av staten och grundats i samarbete med Systembolaget samt Reso som ägdes av kooperativa förbundet, KF.²⁶³ Dessa båda företag hade delvis olika målgrupper, Sarabolagen var främst inriktade på stadshotell av traditionellt snitt medan Reso i högre grad drev turisthotell och konferensanläggningar. Internationella hotellkedjor drev enstaka hotell i Stockholm. De båda svenska företagen har försvunnit, hotellen har sålts av. Sedan dess har några internationella företagskedjor etablerat sig i landet, både genom uppköp av svenska anläggningar och genom nyetableringar. Även internationella hotellkonsortier, t.ex. Best Western, är sedan länge etablerade i Sverige. Samtidigt skall graden av internationalisering inte överdrivas. En rad internationella kedjor har haft stora svårigheter att etablera sig i Skandinavien, några såsom Sheraton och Accor har dragit sig ur den svenska marknaden. På motsvarande sätt har svenska hotellföretag haft svårt att slå sig in på utländska marknader.

Framväxten av allt större och allt mer gränsöverskridande kedjeföretag inom hotellbranschen följer en trend som vi kan se i en mängd andra branschen. Snabbmatsbranschen är ett välkänt exempel, man kan äta på McDonalds eller KFC i stort sett runt hela världen. Detaljhandeln är ett annat exempel, med aktörer som Wal-Mart, IKEA eller H&M. Denna utveckling hänger samman med globaliseringen och kan kopplas till generella drivkrafter såsom teknisk utveckling gjort det lättare att samordna spridda enheter och förstärkt stordriftsfördelarna. Allmänt sett har internationaliseringen av serviceföretag kommit senare än för industriföretag. Därför blev också ökningen extra märkbar när väl utvecklingen sköt fart från 1980-talet och framåt. Allt fler stora företag arbetar över hela världen. Serviceföretag tenderar att följa i spåren av inarbetade kunder och samarbetspartners.²⁶⁴ En annan viktig drivkraft för internationaliseringen

²⁶² Fyall & Garrod, 2005:260.

²⁶³ SOU, 1978:37.

²⁶⁴ Jämför Bryson et al. (2004), se även Go & Pine (1995).

inom Europa har varit EU:s politik som kraftigt minskat hindren för gränsöverskridande företagsamhet; gränshinder, tullar och regleringar har minskat i betydelse.

Företagskedjor

En företagskedja inom hotellbranschen kan beskrivas som då ett större företag äger flera hotell och sköter driften under ett eller flera gemensamma varumärken. Som konsument är det exempelvis ofta inte hotellföretagets namn man känner till utan varumärket. En företagskedja kan fungera på många olika sätt, men man kan, enligt Kent Persson (2003: 29) urskilja ett par grundprinciper:

- ❖ Samlat ägande. Samma företag driver hotellet, äger varumärket och äger fastigheterna. Detta är vanligast när det gäller enskilda hotell, men förekommer även för kedjor. Det är också vanligt att företaget separerar fastighetsdriften och hotelldriften i separata bolag trots gemensamt ägande eftersom verksamheterna har så olika karaktär.
- ❖ Franchising. Ett mindre hotellföretag eller en mindre kedja köper rätten att använda ett varumärke genom att betala en avgift. Det fungerar ungefär på samma sätt som när en enskild butiksägare skaffar sig rätten att använda varumärket Seven-Eleven. Man köper då inte bara varumärket utan också ett koncept, dvs. ett system som talar om hur hotellet skall drivas. Franchisegivaren kan ge mycket exakta anvisningar om utbud, kvalitet, uniformering, bemötande etc. Graden av likriktning varierar mellan kedjorna.
- ❖ Managementkontrakt. Dessa kan liknas med ett slags agentavtal. Kännetecknade är att hotellfastighetsägaren också äger hotellrörelsen och svarar för samtliga investeringar. Avtalsformen innebär att man uppdrar åt en hotelloperatör att driva hotellet för sin egen räkning. För detta betalar fastighetsägaren en *management fee* till operatören, ofta angiven som en andel av operatörens omsättning för att operatören skall driva verksamheten effektivt. I vissa fall betalar fastighetsägaren dock även ut en *incentive fee* som baseras på operatörsrörelsens resultat utöver *management fee*, men de utgör ofta en betydligt mindre del av totalen.²⁶⁵ Denna typ av avtal är mycket vanligt förekommande, särskilt internationellt. Modellen har traditionellt föredragits av stora amerikanska kedjor. Omsättningsbaserade hyresavtal är däremot den oftast förekommande affärsmodellen i Skandinavien.

Ett hotellföretag bedriver ofta verksamhet enligt flera av dessa principer samtidigt. Detta är ett exempel på Kent Perssons uttalande om att "Hotellbranschen är troligen ett eldorado för organisationsforskare. Inom branschen finns alla tänkbara organisationsformer, både renodlade och olika schatteringar och evolutioner inom organisationsläran." Som exempel visar han också att Hilton i

²⁶⁵ Nissen, 2014.

mitten av 1980-talet redovisade tre olika driftsformer: Hilton äger både fastighet och drift, Hilton hyr fastigheten och driver hotellet eller Hilton har managementansvar för hotellet.²⁶⁶ För gästen syns däremot denna organisatoriska mångfald inte alls. För henne är hotellet ett Hilton, med de olika inneboende budskap som detta varumärke bär med sig. Varumärket är alltså på många sätt det mest centrala värdet i hotellkedjor. Det gäller självfallet företagskedjor men det gäller också för konsortier och för de fristående hotell som väljer att bli medlemmar i ett konsortium.

Konsortier

Konsortier, som skulle kunna översättas med samarbetskedjor, har vuxit fram som ett sätt för enskilda hotellföretag att möta konkurrensen från de internationella företagskedjorna. I litteraturen hävdas det allmänt att det blivit allt svårare för enskilda hotellföretag att verka helt på egen hand. Ett konsortium kan definieras som ett organiserat samarbete mellan fristående hotell som går ut på att hotellen skall kunna förbättra sin kompetens i driften, förbättra marknadsföringen och stärka positionen på marknaden. Annorlunda uttryckt går det ut på att hotellen samlar gemensamma resurser för att samarbeta inom inköp och avtal och för att bedriva gemensam marknadsföring.²⁶⁷ Oftast grundar hotellen ett samägt företag som man söker medlemskap i och som bedriver sin verksamhet mot en avgift. Det finns en stor mängd olika konsortier, som bedriver sin verksamhet på olika sätt. Den ena extremen är konsortier som delar varumärke och som kommit överens om gemensamma kvalitetskrav och kontrollsystem. Den andra är att det finns konsortier som bara delar ett reservationssystem. Beroende på deras huvudsakliga verksamhetsområden delar Slatery et al. (1985)²⁶⁸ upp konsortier i följande huvudtyper:

- ❖ Marketingkonsortier. Dessa konsortier samarbetar genom marknads-kommunikation, t.ex. genom marknadsföringsmaterial, hemsidor, bokningar, reservationssystem och bonussystem. Dessa konsortier kan vara internationella, regionala eller inriktade på en speciell nisch eller ett speciellt segment.
- ❖ Marketing- och uppköpskonsortier. Här kompletterar man ovanstående verksamhetsområden med en gemensam inköpsorganisation som erbjuder medlemmarna bättre priser genom att man kan förhandla fram bättre villkor i kraft av större inköpsvolymer.

²⁶⁶ Persson, 2003, citat sid. 28.

²⁶⁷ För definitioner och uppdelningar av olika typer av konsortier, se Fyall & Garrod, 2005:260-63.

²⁶⁸ Hämtat från Fyall & Garrod, 2005.

- ❖ Referall-konsortier, vilket innebär att kedjor samarbetar med flygbolag och andra företag så att andra bolag förmedlar gäster till hotellen genom denna typ av samarbete. Denna konstruktion är en rest från en äldre period då många flygbolag, t.ex. SAS, ägde hotellkedjor.²⁶⁹
- ❖ Personalutbildningskonsortier. Vidareutbildning av personal är viktigt för att hotellen skall kunna upprätthålla kompetensnivå. Samtidigt saknar enskilda hotell oftast förutsättningar att driva utbildningsverksamhet på egen hand.
- ❖ Reservationssystem.

Sedan denna uppdelning gjordes har reservationssystemens utveckling mot GDS (*Global Distribution Systems*) gjort att den gemensamma IT-utvecklingen blivit allt mer betydelsefull. GDS är en beteckning på flygbolagens och resebyråernas bokningssystem. Det finns en rad internationella GDS, Amadeus är det största i Skandinavien. IT-system används inte bara för bokning utan också som verktyg för drift, promotion och yield management. IT-system är generellt sett mycket dyra att utveckla och underhålla vilket skapar incitament för att driva dem gemensamt.

Utbudet av olika typer av konsortier har ökat och det är inte ovanligt att ett enskilt hotell är med i flera olika konsortier, beroende på vilket område samarbetet gäller. Rent allmänt kan man säga att konsortierna normalt stärker samarbetet mellan hotell som är relativt likartade i fråga om kategori, kvalitetsklass, karaktär och målgrupp men som inte konkurrerar på samma geografiska marknad. Det förekommer också fall av produktöverskridande samarbeten där hotellkonsortier samarbetar med företag på helt andra marknader för att dra nytta av deras varumärken. Det mest kända exemplet är lyxsegmenterade The Leading Hotels of the World som samarbetar med företag som Dior, Hennessy och Louis Vuitton.²⁷⁰ För konsortier som ligger inom mer normala marknadssegment inriktas samarbeten mer mot företag med tydligare koppling till den egna hotellverksamheten, såsom reseföretag, kortföretag och biluthyrningar.

Spännvidden är alltså väldigt stor mellan olika konsortier, vilket kan visas med hjälp av ett par exempel. Best Western är världens största hotellkonsortium med mer än 4000 hotell i över 80 länder. Det är en icke vinstdrivande organisation som ägs av medlemmarna. Fördelen för medlemmarna är att de kan bibehålla sitt oberoende samtidigt som de har tillgång till ett mycket starkt varumärke samt en rad olika tjänster inom reservationssystem, marknadsföring, försäljning, reklamdesign, servicekoncept samt utbildning och fortbildning. Samtidigt ställer Best Western en rad krav på sina medlemsföretag. De handlar om servicekvalitet i olika former men också om olika typer av standards. Best Western är alltså ett konsortium som täcker in de flesta, om inte alla, av de huvudtyper som nämns av Slater et al. (1985). Ett mycket annorlunda exempel är Historic Hotels

²⁶⁹ Se Littlejohn, 2003, för internationella exempel.

²⁷⁰ Fyall & Garrod, 2005:270.

of Sweden, en samarbetsorganisation mellan nio privata hotell och ett kanal-rederi som främst samarbetar inom marknadsföringsområdet.²⁷¹

Helt fristående hotell

Av det som hittills skrivits kan man dra två slutsatser. För det första är det ganska svårt att dra någon exakt gräns mellan ett helt fristående hotell och ett som är med i någon typ av konsortium. De flesta hotell ingår i någon typ av affärs-samarbete med andra. För det andra visar det sig att gruppen helt fristående hotell domineras av små aktörer, oftast traditionella familjhotell. Deras största problem, om vi bortser från de dagliga bekymren, är att nå ut på marknaden. De som inte ingår i de stora distributionssystemen måste lita till andra strategier. Viktigast är förstås *word of mouth*, har man lyckats bygga upp en kund-krets kan denna i sin tur skapa nya kundkontakter. Därutöver samarbetar min-dre hotell oftast med turistbyråer, som förmedlar övernattningar på den lokala marknaden. I och med att det under 2000-talet blivit allt lättare för ett min-dre företag att skapa och administrera en hemsida har nya möjligheter öppnats, man kan nu kringgå distributörerna och nå kunderna direkt. Bed and Break-fasts har blivit allt vanligare under de senaste decennierna. De har fått stor upp-märksamhet på landsbygden, men det finns gott om dem också i städer. De drivs av privatpersoner som hyr ut ett mindre antal rum och serverar frukost. Man kan säga att de kommit att ersätta gamla tiders pensionat. De har otvivelak-tigt gynnats av nya interaktiva marknadsföringskanaler. Genom sociala medier kan de skapa kanaler för direktkontakt med gäster för att sprida information och upprätthålla relationer. En enkel julhälsning kan åtföljas av information om sommarens erbjudanden.

Svensk hotellklassificering

I takt med att turismen blev allt viktigare började statliga och regionala turist-organisationer intressera sig för klassificeringssystem. Frankrike var tidigt ute, här finns också en reglering som säger att priser på både hotell och restauranger skall anslås så att gästerna kan se dem utan att behöva gå in. Så sent som 1970 fanns det bara officiella klassificeringssystem i fem europeiska länder, 1980 var det 22 länder.²⁷² Sverige var ganska sent ute med att införa ett enhetligt system för klassificering av hotell. Sedan 2010 ingår emellertid de svenska hotellen i ett gemensamt europeiskt klassificeringssystem. Systemet gäller i 14 EU-länder samt Schweiz och Åland, vissa stora länder som Storbritannien, Frankrike, Ita-lien och Spanien är emellertid inte med. Hotellen bedöms efter 270 kriterier och kan erhålla mellan en och fem stjärnor. För hotell med extra många poäng inom respektive stjärnklass kan en *superior* beteckning läggas till.²⁷³ Man brukar skil-ja mellan två kategorier av hotell, Hotel och Hotel Garni. Hotel Garni serverar bara frukost medan det skall finnas tillgång till matsal i ett hotell. Det är väldigt

²⁷¹ Historic Hotels of Sweden, hemsida, besökt 3.4.2015.

²⁷² Vine, 1981.

²⁷³ Visita 3.4.2015. Kriterierna kan laddas ner från hemsidan.

viktigt att lägga märke till detta. Kategorisering bygger på artskillnad, medan klassificering bygger på kvalitetsskillnad. Klassificeringen bygger på mätbara kriterier, som handlar om tillgång till olika typer av utrustning i rum och allmänna utrymmen, teknisk standard och tillgång till service. I fyr- och femstjärniga hotell skall det t.ex. finnas tillgång till bemanning dygnet runt, stora och välutrustade rum, matsal för lunch och middag samt kontorsservice för affärsresenärer. I ett enstjärnigt hotell behöver rummet däremot bara vara utrustade med handfat på rummet, dusch i korridoren, fönster och centralvärme.

Bokningssystem och sociala medier

I äldre tider anlände en resenär ofta till en ort utan att ha bokat logi i förväg, gästen kom in från gatan. Det hände givetvis att gäster bokade i förväg, brevledes eller med telegram. Det utvecklades tidigt en rad hjälpmedel i form av tidtabeller, guideböcker, kataloger med mera. Thomas Cook var tidigt ute med att distribuera skrifter som både skulle informera och locka till resande. Det skapades också tidigt nationella och regionala förteckningar över hotell och pensionat. Förutom information om faciliteter var sådana skrifter försedda med adress och andra kontaktuppgifter. Det innebar emellertid att resenärerna behövde skaffa ganska mycket information för att planera sin resa, i synnerhet om det gällde utlandsresor kunde det vara svårt. Det blev i stället ofta professionella resebyråer som skötte bokningar och sålde paketresor. När det blev vanligt att flyga förstärktes resebyråernas roll eftersom det bara var flygbolag och auktoriserade resebyråer som fick sälja flygbiljetter. Längre var dock bokningsarbetet i huvudsak manuellt. Resebyråtjänstemännen kollade upp förbindelser och hotell i tidtabeller och kataloger och fick sedan ta direktkontakt för att göra bokningarna.

När datorerna blev tillräckligt effektiva började flygbolagen, eller rättare sagt allianser av flygbolag, som nämnts att utveckla globala datorbaserade reservationssystem, GDS. Informationssökning och bokning kunde samordnas och göras snabbare än tidigare. It-teknikerna skapar möjligheter att planera resvägar, söka priser, boka, skriva ut biljetter, checka in och skaffa information om den aktuella avgången.²⁷⁴ I och med Internets genomslag utvecklades system där resenärerna kunde boka biljetter online. Lågprisflyget var pionjärer på området genom att göra det dyrare att boka per telefon och genom att integrera betalningen med bokningen.²⁷⁵ Systemen passar bra in i lågprisflygets generella affärsmodell som bland annat går ut på att konsekvent kapa kostnader genom att överlåta delar av hanteringen till resenärerna.

Liknande system utvecklades för hotellbranschen, sajter där man både kan boka och betala. Man talar om *on-line travel agents*, OTA. Det finns en rad sådana system men marknaden domineras av ett par globala aktörer, främst Expedia, Booking.com samt Hotels.com. Fördelarna för resenären är att de kan få en god

²⁷⁴ Lundmark et al., 2011.

²⁷⁵ Nilsson, 2009.

bild av hotellets läge och egenskaper, ofta med bilder på rum och andra utrymmen, de kan också jämföra priser samt ta del av tidigare gästers omdömen.²⁷⁶ Dessutom har bokningsbolagen utvecklat olika system för betygsättning och ranking, vilket gjort att de nätbaserade systemen fått mycket stort inflytande över bokningsmönstren. För hotellen skapar systemen större synlighet på marknaden, det blir lättare för gästerna att hitta ett aktuellt hotell. Samtidigt är det kostsamt, hotellen betalar provision till bokningsbolagen. De förlorar också i viss mån kontroll över marknadsföring och prissättning. Ytterligare en aspekt av systemen är att kommunikationen med kunderna blir offentlig. Tidigare gick en missnöjd kund till receptionen eller bad att få tala med hotellchefen. Nu kan istället klagomålen (eller berömmet) läggas ut på nätet, vilket potentiellt kan få ganska stora konsekvenser.

Det som i skrivande stund kännetecknar de digitala resetjänsterna är en allt tätare samordning mellan olika typer av system. Återigen var lågprisflyget tidigt ute. När man bokat en flygresä kommer hotell- och hyrbilsföretag upp på skärmen. Det är en viktig del av lågprisföretagens affärsmodell att sälja plats på sina hemsidor. Det finns också ett allt tätare samband mellan det som skulle kunna kallas digitala guideböcker och bokningstjänster, det tydligaste exemplet är Tripadvisor, men det finns en rad lokala och regionala varianter. I alla dessa sammanhang är interaktiviteten ett centralt inslag, resenärer betygsätter, skriver omdömen och kommenterar andras omdömen.

Sociala medier påverkar resenärernas beslut, det styr hotellbokningar och bordsbeställningar. Andra resenärers kommentarer uppfattas som relativt trovärdiga, elektroniskt *word of mouth* har större trovärdighet än reklambudskap. Det innebär också att företagen kan bli måltavlor för manipulation eller illasinnade kampanjer.²⁷⁷ För hotellens och restaurangernas del innebär alltså framväxten av sociala medier att förutsättningarna för deras marknadsföring förändrats i grunden. Möjligheterna att snabbt nå stora grupper av potentiella gäster ökar, inte minst genom att systemen tillåter att man riktar informationen mot speciella målgrupper. Å andra sidan ökar känsligheten för störningar liksom kraven på att hemsidorna måste vara attraktiva, tekniskt avancerade och ständigt aktuella. Tålamodet med dåliga hemsidor är begränsat.

Avslutning

De senaste decennierna har hotell- och restaurangbranschen visat mycket stark tillväxt, inte bara i Sverige utan också internationellt. Tillväxten beror framför allt på den starka ökningen av det internationella resandet, både affärs- och fritidsresandet. Den nuvarande ökningen av mobiliteten visar för närvarande inga tendenser att avta. Det är snarare så att en allt större del av världens befolkning börjat skaffa sig resmönster som man tidigare bara kunde se i Västeuropa, Nordamerika och Japan. Som en konsekvens av detta har branschen i allt högre

²⁷⁶ Moro Greasly & Schmitt, 2014.

²⁷⁷ Moro Greasly & Schmitt, 2014.

grad internationaliserats, genom kedjebildningar och konsortier men också genom att branschens praktiker påverkats av internationella strömningar. Som den här boken visat är hotellbranschen, vid sidan av t.ex. transportsektorn, en viktig del av den internationella infrastruktur som bär upp resten av näringslivet. Därmed är den kortsiktigt och långsiktigt beroende av teknologiska skiften och allmänna ekonomiska konjunkturer.

Det finns en rad strukturella tendenser som talar för att hotell- och restaurangbranschen fortsatt kan se fram emot stark tillväxt, den globaliserade ekonomin är en fortsatt stark drivkraft för en fortsatt stark branschutveckling. Icke desto mindre kan det vara på sin plats att avslutningsvis peka på ett par utmaningar och möjliga hot som branschen kan tänkas stå inför. IT-utvecklingen, framför allt de senaste årens explosion av interaktiva gränssnitt, web 2.0, har i grunden förändrat bokningssystem och bokningsbeteenden. Betydelsen av sociala media för marknadsföring och relationsbyggande kan vi ännu inte riktigt överblicka. Den tekniska utvecklingen har också varit en förutsättning för framväxten av nya affärsmodeller som ändrar konkurrensförhållanden och skapar prispress. Lågprisflygets utveckling kan ses som det främsta exemplet men liknande exempel ser vi även inom t.ex. bussbranschen. De nätbaserade bokningsbolagen har haft likartade effekter, om än på en begränsad del av branschens verksamhet. IT-utvecklingens stora genomslag hänger samman med att den ökande globaliseringen som tillåter stora företag att utveckla sin konkurrenskraft på marknader som blir alltmer internationaliserade.

Det skulle alltså vara ett rejält hot för branschen om dagens strävan mot internationalisering skulle vändas. Det finns tendenser till ökat protektionistiskt tänkande på flera håll i Europa, som om de får genomslag i politisk handling kan påverka förutsättningarna för branschens utveckling. Även på andra sätt visar den politiska utvecklingen i Europa på oroande tendenser, inte minst i förhållandet mellan Ryssland och dess grannländer. Det finns en rad politiska problem av motsvarande dignitet på flera håll i världen. På global nivå kan det också vara rimligt att peka på ett par hot av mer fundamental karaktär. Transportexplosionen under de senaste decennierna har varit beroende av god tillgång till relativt billig olja. En rad bedömare menar att oljeutvinningen håller på att passera sin höjdpunkt (*peak oil*) vilket skulle tyda på att efterfrågan framöver kommer att öka medan tillgången långsiktigt går ned. Resultatet skulle då oundvikligen innebära ökade bränslepriser. Ökad olje- och gasutvinning i USA verkar för närvarande i motsatt riktning men framtiden är osäker. Omställningen bort från oljebaserade drivmedel går trögare inom transportväsendet än inom andra sektorer. Detta faktum tillsammans med den ökande mobiliteten gör att transporter och turism trendmässigt ökar sin andel av de globala utsläppen av växthusgaser.²⁷⁸ Kraftfulla åtgärder mot klimatförändringar kommer därför med nödvändighet att påverka priset på resande uppåt, vilket på sikt också kan verka hämmande för hotellbranschen. Att sätta in hotell- och restaurangbranschen i

²⁷⁸ Gössling & Peeters, 2015.

ett strukturellt perspektiv, dvs. att se hur politiska, ekonomiska och teknologiska faktorer långsiktigt påverkat och påverkar branschen, kan ge bättre möjligheter att förstå framtida utmaningar och möjligheter. Även om det enda vi vet är att det ytterst sällan går som man förutser.

Referenser

- Agarwal, Scheila (2002) Restructuring Seaside Tourism – The Resort Life-cycle. *Annals of Tourism Research*, Vol. 29 No. 1.
- AHLA, American Hotel & Lodging Association (2009) *A Century of Hospitality 1910–2010*. Yardly: AHLA.
- Améen, Lennart (1985). *Stadens gator och kvarter*, Lund: Liber.
- Améen, Lennart (1986). Järnvägen i svenskt landskap, i *Järnväg, bygd och bebyggelse, Bebyggelsehistorisk tidskrift* (red. Améen, Lennart & Forsström, Margit), 12, s. 8–29.
- Andersson, Lars I. (2003). *Sveriges historia under 1800- och 1900-talen*. Malmö: Liber.
- Baedeker, Karl (1903) *Schweden und Norwegen, nebst den wichtigsten Reise-routen durch Dänemark*. Leipzig: Verlag Karl Baedeker.
- Baedeker, Karl (1913) *Die Schweiz, nebst den angrenzenden Teilen von Ober-italien, Savoyen und Tirol*. Leipzig: Verlag Karl Baedeker.
- Barton, S. (2005) *Working-class organisations and popular tourism, 1840–1970*. Manchester: Manchester University Press.
- Beattie, Andrew (2006) *The Alps. A Cultural History*. Oxford: Signal Books.
- Bengtsson, Staffan & Willis, Göran (1995). *K-märkt på väg. Svenska vägar, platser och ställen*. Stockholm: Albert Bonniers förlag.
- Bergmark, Matts (1959). *Bad och bot. Badet, vattenläkekonsten och kur-orterna genom tiderna*. Stockholm: Natur och kultur.
- Bibeln*, 1981 års översättning, Libris/EFS-förlaget, u.o.
- Blom, Thomas & Nilsson, Mats (2005). *Turismens historia & utveckling*. Malmö: Liber.
- Bodén, Bosse & Rosenberg, Lennart (2004) *Kommersiell turism och lokal samhällsutveckling. En studie av sex svenska fjälldestinationer*. Östersund: E-tour.
- Bokholm, Rune (2004). *Handel ochandel. Tre generationer Suell*. Stockholm, Atlantis.
- Book, Karin & Eskilsson, Lena (2007) *Homosex and the city*.
I Ek, Richard & Hultman, Johan. Plats som product.
Lund: Studentlitteratur.

- Borchgrevink, Carl P (1999) *Perspectives on the Hospitality Industry. An Introduction to Hospitality Management*. Dubuque: Kendall/Hunt Publ.
- Braudel, Fernand (1982). *Vardagslivets strukturer. Det möjligas gränser. Civilisationer och kapitalism 1400–1800*, band 1. Stockholm: Gidlunds.
- Braudel, Fernand (1986). *Världens tid. Civilisationer och kapitalism 1400–1800*, band 3. Stockholm: Gidlunds.
- Braudel, Fernand (1990). *Medelhavet och medelhavsvärlden på Filip II:s tid*. Furulund: Alhambra.
- Bray, Roger & Raitz, Vladimir (2001) *Flight to the Sun. The story of the Holiday Revolution*. London: Continuum.
- Brendon, P. (1991) *Thomas Cook. 150 Years of Popular Tourism*. London: Secker & Warburg.
- Brodie, Allan (2011) Towns of 'Health and Mirth': The First Seaside Resorts, 1730–1769. I: Borsay, Peter & Walton, John K. *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*. Bristol: Channel View Publ.
- Brüggemann, Karsten, Hrsg. (2011) *Tourismusgeschichte im Ostseeraum*. Nordost-Archiv XX, Lüneburg: Nordost-Institut.
- Bryson, John R.; Daniels, Peter W.; Warf, Barney (2004). *Service Worlds. People, organisations, technologies*. London: Routledge.
- Buhl, Bettina (2010) *Historien om danskernes mad under 15.000 år*. Gl. Estrup: Dansk landbrudsmuseum.
- Butler, R. W. (1980) The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer* Vol. 24:1.
- Böda Sand Camping, hemsida www.bodasand.se Besökt 8.1.2015.
- Castells, Manuel (1996) *The Information Age: Economy, Society and Culture*, vol. 1–3. Oxford: Blackwell.
- Cormack, Bill (1998). *A History of Holidays 1812–1990*. London: Routledge.
- Cortzen, J. (2000) *Taking off. Copenhagen Airport 1925–2000*. Copenhagen: Børsen Forlag.
- Courtwright, David T. (2003) *Vanans makt. Drogernas historia och den moderna världens födelse*. Lund: Historiska media.
- Designhotellet i Värnamo*. hemsida www.design-hotellet.se. besökt 29.10.2007.

- Dicken, Peter (2007) *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. London: SAGE.
- Dielemans, Jennie (2008) *Välkommen till paradiset. Reportage om turistindustrin*. Stockholm: Atlas.
- Dittmer, Paul R. & Griffin, Gerald G. (1997) *Dimensions of the Hospitality Industry, an Introduction*, 2nd ed. New York: John Wiley & sons.
- Doganis, Rigas (2002) *Flying of Course. The economics of international airlines*, 3rd ed. London: Routledge.
- Doganis, R. (2006) *The Airline Business*, 2nd ed. London: Routledge.
- Dunér, Mårten (2007). Mat ombord i över 100 år. *Kupé*, nr. 9, 2007.
- Eksell, Jörgen (2013) *Värdeskapande gästfrihet. Hur gästfrihet som värde ramas in, etableras och förhandlas i hotellbranschen*. Doktorsavhandling, Institutionen för service management och tjänstvetenskap, Lunds universitet.
- Ericsson, Anne-Marie. (2005) *M/S Kungsholm, mästerverk i svensk art deco*. Lund: Signum.
- Elite Hotels*, hemsida, <http://silviamedia.elite.se>. Besökt 11.9.2007.
- Escolme-Schmidt, L. (2009) *Glamour in the Skies. The Golden Age of the Air Stewardess*. Stroud: The History Press.
- Flognfeldt, Thor & Tjørve, Even (2013) The Shift from Hotels and Lodges to Second-home Villages in Mountain Resort Accommodation. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 13:4, pp. 332-352.
- Fogelström, Per-Anders (1960) *Mina drömmars stad*. Stockholm: Bonniers.
- Fox, Stephen (2003). *The Ocean Railway. Isambard Kingdom Brunel, Samuel Cunard and the Revolutionary World of the Great Atlantic Steamships*. London: Harper Collins Publ.
- Froese, Wolfgang (2002). *Geschichte der Ostsee*. Gernsbach: Casimir Katz Verlag.
- Fyall, Alan & Garrod, Brian (2005) *Tourism Marketing. A Collaborative Approach*. Clevedon: Channel View Publications.
- Gasthaus Zum Riesen*, Miltenberg, hemsida www.riesen-miltenberg.de. Besökt 2.3.2007.

- Gert Simonsen, Dorte. (2005) Accelerating modernity. Time-space compression in the wake of the aeroplane. *Journal of Transport History*, 26: 2, pp. 98-115.
- Gert Simonsen, Dorte. (2008) Transitrum. Flykabiner og supermodernitetens ikke-steder. *Scandia* 74: 2, pp. 103-126.
- Getz, Donald (1993). Planning for tourism business districts, *Annals of Tourism Research*, 3, s. 583-600.
- Giddens, A. (1991) *Modernity and Self-Identity. Self and Society in Late Modern Age*. London: Polity Press.
- Gillespie, Cailein (2001) *European Gastronomy into the 21st Century*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Go, Frank M. & Pine, Ray (1995). *Globalization strategy in the hotel industry*. London: Routledge.
- Gothia Towers. Hemsida: www.gothiatowers.com. Besökt 26.1.2015.
- Grant, R. G. (2002) *Flight. 100 Years of Aviation*. London: Dorling Kindersley.
- Gray, Fred (2011) Three Views of Brighton as Port and Resort. I: Borsay, Peter & Walton, John K. *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*. Bristol: Channel View Publ.
- Gråbacke, Carina (2008) *När folket tog semester. Studier av Reso 1937-1977*. Lund: Sekel.
- Guide Rouge France* (2001) Paris: Michelin Editions de Voyages.
- Gullberg, Paula (2010) *Destination Mölle. En studie om sommarortens premisser*. Magisteruppsats, Institutionen för service management, Lunds universitet.
- Gustafsson, Per (2003) Det märkliga med flygvärdinnor. In: Blomsterberg, M. & Soidre, T. (eds.) *Reflektioner: Perspektiv i forskning om arbetsliv och arbetsmarknad*. Forskningsrapport nr. 132 från sociologiska institutionen, Göteborgs universitet, pp. 69-82.
- Gössling, Stefan & Nilsson, Jan Henrik (2010) Frequent flyers programmes and the reproduction of aeromobility. *Environment and Planning A*, 42, pp. 241-252.
- Gössling, Stefan & Peeters, Paul (2015) Assessing tourism's global environmental impact 1900-2050. *Journal of Sustainable Tourism* 23:5, s. 639-659.

- Hagen, Joshua (2006). *Preservation, Tourism and Nationalism. The Jewel of the German Past*. Aldershot: Ashgate.
- Hagström, Charlotte & Jönsson, Lars-Eric, red. (2009) Hoj. *ETN* 6.
- Hakelius, Johan (2014) *Rule Britannia*. Stockholm: Atlantis.
- Haldimann, Ueli (2001) *Hermann Hesse, Thomas Mann und andere in Arosa. Texte und Bilder aus zwei Jahrhunderten*. Zürich: AS Verlag.
- Hall, C. Michael & Coles, Tim (2008) Introduction: tourism and international business – tourism as international business. I: Hall, C. Michael & Coles, Tim (2008) *International Business and Tourism. Global Issues, Contemporary Interactions*. London: Routledge.
- Hall, Peter (1998). *Cities in Civilization. Culture, Innovation, and Urban Order*. London: Weidenfeld & Nicolson.
- Hanlon, P. (1999) *Global Airlines*. Oxford: Butterworth Heinemann.
- Hanson, Ingvar (2003). *Persontrafiken över Öresund. Ångfartyget Malmö 1836–1843*. Seminarieuppsats, historiska institutionen, Lunds universitet.
- Harrison, Dick (2009) *Sveriges historia 600-1350*. Stockholm, Norstedts.
- Hartman, Per (1983). *Hotellens kulturhistoria i Västerlandet*. Stockholm: Mimer förlag.
- Hassler, Göran (2005). Två järn och en krimmertova. *Kulturens värld* 20: 3.
- Haug, James C. (1982) *Leisure and Urbanism in Nineteenth Century Nice*. Lawrence: Regents Press.
- Hedlund, Oscar; Häggblom, Karl; Johannison, Lars Pluto & Åkermark, Bo E. (2002) *Fullständiga rättigheter. Femtio goda år på den svenska krogen. Sanningar och skrönor från kök och matsalar*. Stockholm: Prisma.
- Heinrich, Gerd (2007) *Kulturatlas Berlin. Ein Stadtschicksal in Karten und Texten*. Berlin: Scantinenta.
- Hirdman, Yvonne (1983) *Magfrågan. Mat som mål och medel i Stockholm 1870–1920*. U.o: Rabén & Sjögren.
- Hirsch, Daniel (2007). Rum i lågprisflygets anda. *Restauratören* 31.8.2007. *Historic Hotels of Sweden*, Hemsida www.hhos.se, besökt 20.10.2007.
- Hobsbawm, Eric J. (1989). *Imperiernas tidsålder*. Stockholm. Tidens förlag.
- Hostal dos Reis Catolicos*, Santiago de Compostella, hemsida www.paradores.es. Besökt 2.3.2007.

- Hudson, K. (1972) *Air Travel, a Social History*. Bath: Adams & Dart.
- ICAO (2014) *Annual Report of the ICAO Council 2013*.
Tillgänglig på: www.icao.int. Besökt 3.12.2014.
- Illum Hansen, A. (2006) *Spies, rejs og vaer glad – livsglaede gennem 50 år*.
Forlaget Saxo.
- Ingemark, Dominic; Gerding, Henrik; Castoriano, Martine (2000).
Liv och död i antikens Rom. Lund: Historiska media.
- Jakle, John A; Sculle, Keith A. & Rogers, Jeffersson S. (1996). *The Motel in America*. Baltimore and London: The Johns Hopkins University Press.
- Jansson, Erik (2004) En idé hittar hem I Sverige. I: Lakan medtages. En ciceron till alla tiders vandrarhem. *Svenska turistföreningens årsbok 2004*.
- Jarnhammar, Lennart (2005) *Kampen bakom svängdörrarna. Historien om Hotell och Restaurang Facket*. Stockholm: HRF.
- Jarnhammar, Lennart (2009) *Reserverat & Serverat. Historien om Sveriges hotell & restaurang-företagare*. Stockholm: SHR och Millhouse förlag.
- Jansson, Nils Ragnar (1990) artikel camping, I: *Nationalencyklopedien*.
Höganäs: Bra Böcker.
- Jönsson, Håkan (2012) *Den gastronomiska revolutionen*.
Stockholm: Carlsson bokförlag.
- Jönsson, Lennart (2013) *Från danska kroer till skånska gästis*. u. o:
Monitorförlaget.
- Kaiserfeld, Thomas (2010) From sightseeing to sunbathing: changing traditions in Swedish package tours; from edification by bus to relaxation by airplane in the 1950s and 1960s. *Journal of Tourism History* 2:3, pp. 149-163.
- Karlsson, Bengt (2003) *Näringsställen i Lund*.
Lund: Kultursmedjan Lundensis.
- Karlsson, Klas-Göran (2014) *Urkatastrofen. Första världskrigets plats i den moderna historien*. Stockholm: Atlantis.
- Keegan, John (2002) *Första världskriget*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Kindblom, Leif (2000). *Så reste vi*. Stockholm: Bilda förlag.
- Kindblom, Maria & Kindblom, Johan (1998). *Där tiden stått still. Klassiska semesterorter i Europa*. Stockholm: Albert Bonniers förlag.
- Kneipe zur Fähre*, Stralsund, hemsida www.zurfaehre-kneipe.de.
Besökt 15.4.2007.

- Kopper, C. M. (2009) The breakthrough of the package tour in Germany after 1945. *Journal of Tourism History* 1:1, pp. 67-92.
- Kullander, Björn (1994). *Sveriges Järnvägs Historia*. Höganäs: Bra böcker.
- Kunskapens bok* (1945). Stockholm: Natur & Kultur.
- Laakonen, Simo & Vasilevska, Karina (2011) From a Baltic Village to a Leading Soviet Health Resort: Reminiscences of the Social history of Jurmala, Latvia. I: Borsay, Peter & Walton, John K. *Resorts and Ports. European Seaside Towns since 1700*. Bristol: Channel View Publ.
- Linde Bjur, Gunilla. (2005). Järnvägsarkitektur, i *Järnvägen 150 år 1856–2006*, s. 70-91, Stockholm: Informationsförlaget.
- Littlejohn, David (2003) Hotels. I: Brotherton, Bob, ed. (2003) *The International Hospitality Industry. Structure, characteristics and issues*. Oxford: Butterworth –Heinemann.
- Lovegrove, K. (2000) *Airline. Identity, Design and Culture*. London: Laurence King Publ.
- Lundmark, Linda; Marjavaara, Roger; Müller, Dieter K. (2011) *Turismen i Sverige – branscher och aktörer*. Malmö: Liber.
- Lundquist, Karl-Johan (1996) *Företag, regioner och internationell konkurrens*. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner, serie avhandlingar, Lund.
- Lyth, P (2009a) 'Think of her as your mother'. Airline advertising and the stewardess in America, 1930–1980. *The Journal of Transport History* 30:1, pp. 1-21.
- Lyth, P (2009b) Flying Visits: The growth of British air Package Tours, 1945–1975. In: Segreto, L.; Manera, C.; Pohl, M. (2009) *Europe at the Seaside. The economic history of mass tourism in the Mediterranean*. New York: Berghahn Books.
- Löfgren, Orvar (1999) *On Holiday. A History of Vacationing*. Berkeley: University of California Press.
- Malmö live (2015) www.malmolive.se. Besökt 26.1.2015.
- Marjavaara, Roger (1998) *Mot fjärran land – svensk flygcharterturism 1962–1993*. Seminarieuppsats, Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.

- Mees, A. I. (1975) The Revival of Cities in Medieval Europe. An application of catastrophe theory. *Regional Science and Urban Economics*, No. 5, pp. 403-425.
- Middleton, V. T. C. (2007) *British Tourism. The remarkable story of growth*. Oxford: Butterworth–Heinemann.
- Moretti, Enrico (2012) *The New Geography of Jobs*. New York: Houghton Mifflin Harcourt Publ.
- Moro Greasly, Marcos & Schmitt, Ursel (2014) *Social Media and its Impact on Hoteliers and Travellers*. Masteruppsats, Institutionen för service management och tjänstvetenskap, Lunds universitet.
- Nationalencyklopedien*. (flera årgångar) Höganäs: Bra Böcker.
- Nilsson Piraten, Fritiof (1947) *Bock i örtagård*. Stockholm: Bonniers.
- Nilsson, Jan Henrik (2002) Matens vägar: saluhallen i ett historiskt-geografiskt perspektiv. I: O'Dell, Tom, red. *Upplevelsens materialitet*. Lund: Studentlitteratur.
- Nilsson, Jan Henrik (2009) Low-cost aviation. In: Gössling, Stefan & Upham, Paul, eds. *Climate Change and Aviation*. London: Earthscan, pp. 113-129.
- Nilsson, Jan Henrik (2012) Hospitality in Aviation: A genealogical study. *Hospitality & Society*, Vol. 2:1. pp. 77-98.
- Nilsson, Jan Henrik (2015) Logistic Revolutions and terrotorial change. Implications for the Baltic Sea Region. I: Grzechnik, Marta & Hurskainen, Heta (2015) *Beyond the Sea. Reviewing the manifold dimensions of water as barrier and bridge*. Köln: Böhlau Verlag.
- Nilsson, Per-Åke (2001). Tourist destination development: the Åre Valley, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1, s. 54-67.
- Nissen, Anders (2014) *Managementavtal – ett hinder för hotellfastighetsägarens värdetillväxt*. Paper till The 17th International Hotel Investment Forum.
- Odermatt, André & Wachrwe, Daniel (2004) *Schweiz – eine moderne Geographie*. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- O’Gorman, Kevin D. (2010) *The Origins of Tourism and Hospitality*. Oxford: Goodfellow publ.
- Ohler, Norbert (1989). *The Medieval Traveller*. Woodbridge: The Boydell Press.

- Ohlmarks, Åke (1980) *Doktor i Lund, en bok om akademiska intriger*. Nacka; Esselte Herzog.
- Olsson, K. F. (2009) *Postens gula bussar. Diligenstrafikens historia 1923–1991*. Saltsjöbaden: Trafik-Nostalgiska Förlaget.
- Owen, C. (1979) *The Grand Days of Travel*. Exeter: Wind & Bower.
- Pearce, Douglas (1998). Tourist districts in Paris: structure and functions, *Tourism Management*, 1, s. 49-65.
- Persson, Kent (2001). *Den svenska restaurangbranschen – en fragmentarisk studie av omgivningsfaktorer, konkurrensförhållanden, kedjor och framtid*. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Occasional Papers 2001:3.
- Persson, Kent (2003). *Internationella hotellkedjor – en studie med ett fragmenterat urval av världens största hotellkedjor och som belyser affärsidéer, storlek, geografiska tillväxtstrategier, produktdifferentiering m.m.* Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Occasional Papers 2000:13.
- Pirenne, Henri (1972). *Economic and Social History of Medieval Europe*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Pirie, G. (2004) Passenger traffic in the 1930s on British imperial air routes: refinement and revision. *Journal of Transport History* 25:1, pp. 63-83.
- Poling-Kempes, Lesley (1991) *The Harvey Girls: Women Who Opened the West*. New York: Marlowe & Co.
- Rehnberg, Mats (1987) *Stora krogboken. Bilder ur restauranglivets kulturhistoria*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Rinman, Thorsten & Brodefors, Rigmor (1983). *The Commercial History of Shipping*. Göteborg: Rinman & Lindén AB.
- Rosén, Göte (1971) *Vägen till Palma, 25 års "luftaffärer". En memoarbok om charterflygets utveckling*. Stockholm: Ceges förlag.
- Rosenberg, A. (1970) *Air Travel within Europe*. Stockholm: The National Swedish Consumer Council.
- Rådberg, J. (1997) *Drömmen om atlantångaren, utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*. Stockholm: Atlantis.
- Saarinen, Jarko & Kask, Tiit (2008) Transforming Tourism Spaces in Changing Socio-political Contexts: The Case of Pärnu, Estonia, as a Tourist Destination. *Tourism Geographies* 10: 4, pp. 452- 473.

- Sandell, Klas & Sörlin, Sverker (2000) *Friluftshistoria*.
Stockholm: Carlssons förlag.
- Schievelbusch, Wolfgang (1984). *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet*. Gidlunds.
- Schlosser, Eric. (2003). *Snabbmatslandet*. Ordfront.
- SCB, Statistiska centralbyrån. Hemsida www.scb.se. Besökt 28.1.2015.
- SCR, Sveriges camping- och stugföretagares centralorganisation.
Hemsida www.scr.se. Besökt 13.1.2015.
- von Seth, Thomas (2001) *Älskade charter*. Stockholm: Vagabond media, Fritidsresor.
- von Seth, Thomas (2008) *Charterhistoria*. Lidigö: Vivlio.
- SHR, Sveriges hotell- och restaurangföretagare, hemsida, www.shr.se.
Besökt 11.9.2007.
- SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys. www.sika-institute.se.
Besökt 7.10.2007.
- Sillanpää, Pia (2002) *The Scandinavian Sporting Tour. A Case Study of Geographical Imagology*. Östersund: E-tour, Vetenskapliga bokserien V 2002:9.
- Slattery, Paul (2009) *The Economic Ascent of the Hotel Business*.
Oxford: Goodfellow Publ.
- Slowfood*, hemsida www.slowfood.com. Besökt 15.8.2007.
- SOU 1978: 37. Hotell och restaurangbranschen. Betänkande från hotell- och restaurang-utredningen.
- Spang, Rebecca L. (2000) *The Invention of the Restaurant. Paris and Modern Gastronomy*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Spaven, David & Holland, Julian (2012) *Mapping the Railways*.
London: Times Books.
- Steinburst, Anja (2004). *Speisen auf Reisen. Essen und Trinken im Umfeld der Eisenbahn*. Berlin: Deutsches Technikmuseum Berlin.
- STF, Svenska turistföreningen (2013) *Engagemang 2013. Årsberättelse med hållbarhetsredovisning*.
- Svenska Vandrarhem i Förening (2015), hemsida, www.svif.se.
Besökt 13.1.2015.

- Stichting Behoud Stoomschip Rotterdam*, hemsida, www.stoomschiprotterdam.nl. Besökt 13.10.2009.
- Strannegård, Maria (2009) *Hotell speciell. Livsstilskonsumtion på känslornas marknad*. Malmö: Liber.
- Svenska dagbladet*, 7.4.2007.
- Svenska Vandrarhem i Förening* (2015) www.svif.se. Besökt 13.3 2015.
- Swinglehurst, Edmund (1982). *Cook's Tours. The story of popular Travel*. Poole: Blandford Press.
- Thell, Johan (2004) Här började det. I: Lakan medtages. En ciceron till alla tiders vandrarhem. *Svenska turistföreningens årsbok* 2004.
- Trafikanalys* (2014) www.trafa.se, Besökt 18.11.2014.
- Trafikanalys* (2015) Personlig information 22.1.2015.
- Törnqvist, Gunnar (1996). *Sverige i nätverkens Europa. Gränsöverskridandets former och villkor*. Malmö: Liber-Hermods.
- Urry, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press
- Wall Reinius, Sandra (2009) *Protected Attractions. Tourism and Wilderness in the Swedish Mountain Region*. Doctoral Thesis, Department of Human Geography, Stockholm University.
- Walton, John K. (2000). The hospitality trades: a social history. I: Lashley, Conrad & Morrison, Alison (2000). *In Search of Hospitality. Theoretical perspectives and debates*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Ward, Stephen V. (1998) *Selling Places. The Marketing and Promotion of Towns and Cities 1850–2000*. London: Spon Press.
- Vernon (1966) International Investment and International Trade in the Product Cycle. *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 80, pp. 190–207.
- West Edmonton Mall*, hemsida www.westedmontonmall.com. Besökt 20.10.2007.
- Whitelegg, D. (2005) Places and Spaces I've Been: Geographies of female flight attendants in the United States. *Gender, Place & Culture* 12:2, pp. 251–266.
- Whitelegg, D. (2009) When Being at Work isn't Work: Airline Cabin Crew, Emotional Labour and Travel. In: Letherby, G & Reynolds, G. eds. (2009) *Gendered Journeys. Mobile Emotions*. Farnham: Ashgate.
- Vine, P. A. L. (1981) Hotel classification – art or science? *International Journal of Tourism Management*, March 1981.

Visita (2014) Rapport: *Ett nytt rekordår för restaurangbranschen*.
Tillgänglig på www.visita.se.

Visita (2015) Hemsida, Tillgänglig på www.visita.se.

Wretman, Tore (1987). *Mat och minnen*. Höganäs: Bra böcker.

Yifter-Svensson, Filip (2014) Piff på pizzan. *Sydsvenskan* 30.11.2014.

Åberg, Alf (1961) De skånska gästgiverierna. *Svenska turistföreningens årsbok*.

Handel och resande är en förutsättning för internationellt utbyte av såväl varor och människor som kultur och innovationer. Handeln och resandet går tillbaka till historiens gryning men har under de senaste århundradena blivit en allt viktigare del i den ekonomiska utvecklingen. Globaliseringen har till följd av tilltagande ekonomisk och politisk integration drivit på utvecklingen av resandet och skapat allt större efterfrågan på kommersiella boenden och måltider. Hotell- och restaurangbranschen är av central betydelse för den ekonomiska utvecklingen genom att tillhandahålla en infrastruktur som gör resandet möjligt. Den stadigt ökande efterfrågan har gjort att branschen utvecklats till en allt viktigare del av tjänstesektorn.

Hotellens och krogarnas framväxt, ett kulturgeografiskt perspektiv behandlar hotell- och restaurangbranschens historiska utveckling från antiken till nutidens globala servicesamhälle. Framställningen följer de grundläggande dragen i den ekonomiska utvecklingen. Grundtanken är att den teknologiska, ekonomiska, sociala och politiska utvecklingen har skapat de viktigaste förutsättningarna för branschens framåtskridande. Det affärsmässiga resandet bildar grunden för bokens fyra kronologiskt ordnade kapitel medan fritidsresandet ägnas ett separat kapitel som spänner över ett vidare tidsspann.

Jan Henrik Nilsson är docent i kulturgeografi och ekonomisk geografi och verksam som universitetslektor i ekonomisk geografi vid institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet. Han har även varit gästlärare vid Restaurang- och hotellhögskolan i Grythyttan, Örebro universitet.