



Gatuarbete utanför Söderport. Här anpassas gatorna för en allt tätare biltrafik i Visby under 1930-talet. Foto ur Waldemar Falcks bildarkiv, 1930-tal.

Södervärnsområdet. Noterbart är att villastaden då redan varit etablerad i decennier. År 1937 anlades en kloreringsanläggning för Visbys vatten och 1938 hade man borrat den nionde s.k. djupborren. Vattenproblemet i Visby kan vid denna tidpunkt sägas vara löst.<sup>43</sup>

När det gäller avloppssystem i staden ser vi en liknande utveckling. 1898 beslutades att fullständiga avloppsledningar skulle anläggas. År 1908 fick Södervärnsområdet avloppsledningar. 1919 var det dags för Lännaområdet. Och under 1920-talet grävs avloppsledningar längs Österväg ut till Polhemsområdet. Först 1932 får Östra Vi, Österhem och Smittenslund ett eget avloppssystem. Året efter dras vatten- och avloppsledningar till

Furulund, Söderhem och Värnhem samt till kvarter öster om staden. Under hela perioden fram till 1940 gick avloppsvattnet orenat direkt ut i havet. Först då byggs ett reningsverk.<sup>44</sup> Under hela första hälften av 1900-talet konstaterade fullmäktige att renhållningen i staden inte var vad den borde vara. Redan 1874 hade förvisso en hälsovårdsnämnd inrättats, men de sanitära olägenheterna i staden tycks trots detta faktum bara ha accelererat. År 1920 uppfördes en sopförbränningsugn för renhållningsverket och 1924 inköptes den första sopbilen.<sup>45</sup>

Frågan om huruvida staden skulle satsa på elektricitet togs upp redan 1893. I tio års tid diskuterades sedan frågan. År 1904 beslöts att ett elektricitetsverk skulle anläggas nära stadens cen-

trum i kvarteret Blåklinten, mellan Stenkumlaväg och Söderväg. Och redan 1913 hade Länna, Andersro och Södervärn tillgång till elektricitet. Några år senare drogs ledningarna vidare till stadsgränsen via Söderväg och Österväg. År 1913 projekteras också ett gasverk till fromma för stadens energitillgång.<sup>46</sup> Telefonen som kommunikationsmedel fick sitt stora genombrott 1901 då en ny modern telefonväxel inrättades i Riksbankens lokaler på Donners plats.<sup>47</sup> Under rubriken *Telefonstaten i Gotlands läns- och adresskalender* från 1923 kan vi notera att hela ön till slut hade tillgång till en telefonförbindelse.<sup>48</sup>

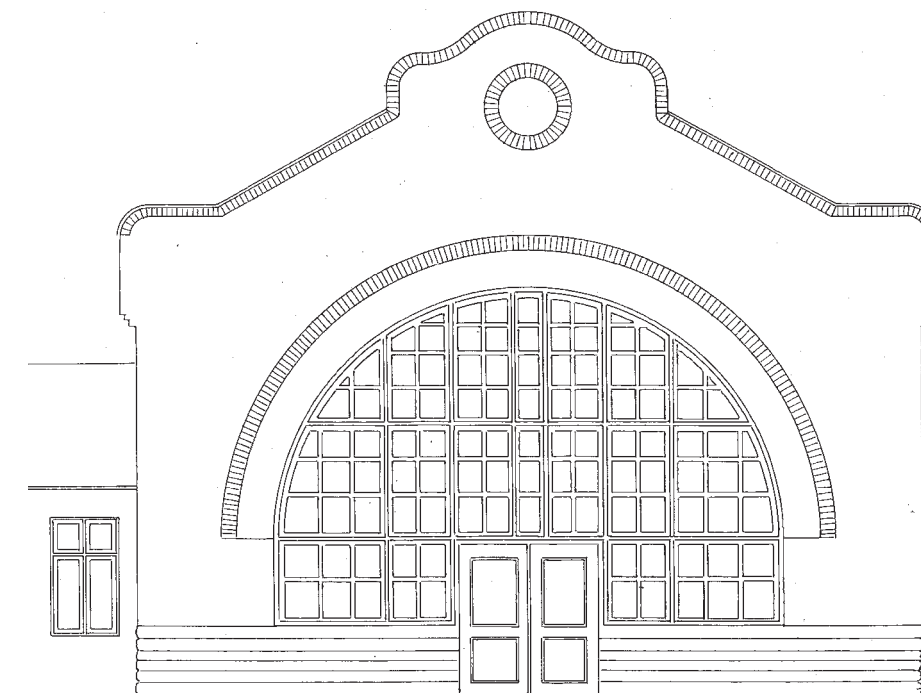
Intressant i detta sammanhang är också hur biltrafiken utvecklas på Gotland. I boken *Gotlands bilhistoria* (2001) kartlägger Bengt Brodin hur bilarna hastigt etablerar sig i stadsbilden. År 1916 finns 24 inregistrerade bilar på Gotland. Av dessa var inga lastbilar. Åtta år senare, 1924, har antalet inregistrerade fordon stigit till 122 bilar och 44 lastbilar. År 1939 har det sammanlagda antalet fordon stigit dramatiskt. Inte mindre än 2824 fordon rullar då på de gotländska vägarna.<sup>49</sup> Hälften av dessa var motorcyklar. Denna utveckling skapar naturligtvis helt nya villkor och förutsättningar för de myndigheter som hade att ta ställning till hur staden skulle gestaltas utanför murarna. Staden anpassas i högre grad till bilismen. Värt att lägga märke till är 1910 års bestämmelse om 10 km i timmen som högsta hastighet inom planlagt område.<sup>50</sup>

Etableringen av tågtrafiken på Gotland manifesterar sinnebilderna för modernitet och framåtskridande. År 1878 invigde Oscar II linjen Visby–Hemse. År 1896 initierades linjen Visby–Väskinde och 1899 är sträckan Visby–Tingstäde klar. 1903 byggdes järnvägssträckan Visby–Visborgsslätt, där en ångdriven spårvagn trafikerade banan under de första åren. År 1912 byggdes linjen ut med en sträckning mellan Visborgsslätt och Axelsro. 1908 nådde Gotlands järnväg sin södra ändpunkt i Burgsvik och 1921 blev sträckan till Lärbro i norr klar.

Järnvägens fysiska sträckning kom i allra högsta grad att lägga grunden till hur villastaden i Visby tilläts att växa.



Vinterutflykt i det moderna Visby. I bakgrunden syns såväl gas- och elverket. Foto ur Holmerts bildarkiv, 1930-talet.



År 1904 beslöt Visby stad att ett elektricitetsverk skulle anläggas i kvarteret Blåklinten, mellan Stenkumlaväg och Söderväg.