Historien om ”kara lastik” (den svarta gummiskon)
Importerade gummiskor, som nådde den osmanska marknaden under det sista kvartalet av 1800-talet, blev snabbt populära tack vare att de var både praktiska och prisvärda. Den protektionistiska tullpolitik som växte fram i spåren av den stora depressionen 1929 fick det svenska företaget Gislaved att 1932 etablera en fabrik vid Gyllene hornet (Haliç), för att undvika att förlora sitt fotfäste på den turkiska marknaden. Även om denna kortlivade industriella satsning – som lades ned 1938 – inte lämnade några fysiska byggnader efter sig, gav den upphov till ett begrepp som lever kvar i det turkiska språket. Över hela Anatolien är detta begrepp – ”Cızlavet” – oskiljaktigt förknippat med ”kara lastik” (den svarta gummiskon).

DOCENT DR AKANSEL YALÇINKAYA
Istanbul Medeniyet-universitetet

Många människor i en viss åldersgrupp minns svarta gummistövlar när de hör begreppet ”Cızlavet”. De syntes ofta i byar, småstäder och på åkrar – eller bars av fiskare, särskilt i regnigt väder – och varumärkets namn kom med tiden att bli synonymt med själva produkten. Men ”Cızlavet” var ursprungligen inte ett produktnamn; det var namnet på en liten industristad i Sverige: Gislaved.

I Turkiet har många varumärkesnamn med tiden kommit att ersätta namnen på de produkter de representerar. I likhet med exempel som Selpak, Jilet (rakblad) eller Aspirin, intog även ”Cızlavet” en sådan ställning under en tid. Bakom namnet döljer sig dock en fascinerande industrihistoria – en berättelse som tog sin början vid Gyllene hornet (Haliç) under den turkiska republikens tidiga år, men som sedan dess nästan helt har fallit i glömska.

Innan vi fördjupar oss i historien om ”Cızlavet” är det värt att ta en kort titt på den långa resa som gummit – råmaterialet i dessa stövlar – har gjort. Gummi framställs genom bearbetning av en mjölkvit latex som utvinns ur stammen på trädet *Hevea brasiliensis*, vilket har sitt ursprung i

Amazonasbäckenet. Ursprungsbefolkningar i Sydamerika kände till detta material århundraden innan européerna kom i kontakt med det. Vattentäta skor, behållare, sprutor och, i synnerhet, studsande gummibollar var en del av vardagslivet. Européerna stiftade bekantskap med gummi efter Christofer Columbus resor till Amerika; vid 1700-talet började detta flexibla material väcka intresse hos både forskare och köpmän.
Under lång tid var användningsområdena för gummi begränsade. I varmt väder blev det klibbigt, och i kyla... Det hårdnade och blev sprött. Detta problem löstes i stort sett 1839 genom vulkaniseringsprocessen, som utvecklades av den amerikanske uppfinnaren Charles Goodyear. Goodyear upptäckte att när naturgummi blandades med en viss andel svavel och hettades upp till höga temperaturer, bildades nya kemiska bindningar mellan gummimolekylerna. Tack vare denna process slutade gummit att vara ett material som smälte och blev klibbigt i varmt väder, eller hårdnade och sprack i kyla; istället förvandlades det till ett industrimaterial som behöll sin elasticitet och stod emot både nötning

och temperaturväxlingar. Gummi blev därmed den främsta råvaran för otaliga produkter, allt från skor till bildäck. Eftersom gummit nu var motståndskraftigt mot värme och slitage, blev det en oumbärlig råvara under den industriella revolutionen. Packningar, drivremmar, telegrafkablar, vattentäta kläder, skor och många andra föremål började tillverkas av gummi. Det största genombrottet kom dock i och med cykelns och automobilens intåg. Den omfattande användningen av luftfyllda däck fick den globala efterfrågan på gummi att öka exponentiellt. Till en början var Amazonas regnskogar i Brasilien centrum för produktionen. Men i slutet av 1800-talet transporterades plantor av *Hevea brasiliensis* till Sydostasien, och plantager i brittiska kolonier kom därefter att dominera världsmarknaden. Vid 1900-talets början hade Malaya och Ceylon blivit de viktigaste naven för den globala gummiproduktionen.
Även historien om gummiskor tog fart under samma period. I mitten av 1800-talet dök vattentäta skor av vulkaniserat gummi upp på marknaden i USA och Europa. Även om de tidiga modellerna var tunga och klumpiga...

De erbjöd stor bekvämlighet under regnigt väder. I England vann så kallade ”Wellington boots” – och i Amerika gummiskor som kallades ”rubbers” eller ”galoshes” (galoscher) – snabbt popularitet. Särskilt galoscher, utformade för att bäras utanpå läderskor, blev ett oumbärligt inslag i stadslivet. Vid slutet av 1800-talet massproducerades gummiskodon i stora fabriker, och produkterna exporterades till många länder runt om i världen.[2]
Gummiskodon och galoscher började nå den osmanska marknaden under det sista kvartalet av 1800-talet. Till en början importerades de nästan uteslutande från Europa och såldes i butiker i hamnstäder som Istanbul, Izmir, Thessaloniki och Beirut. Deras vattentäta egenskaper och hållbarhet framhävdes ofta i skyltfönstren hos de större butikerna. Franska, brittiska, tyska, österrikiska och ryska tillverkare konkurrerade intensivt om den osmanska marknaden. Handelsrapporter från perioden visar på en tydlig ökning i försäljningen av galoscher och gummistövlar, särskilt under regnperioderna, vilket tyder på att konsumenterna i städerna hade

anammat dessa produkter som ett praktiskt inslag i det moderna livet.
I början av 1900-talet fick rymtillverkade svarta gummiskodon en bred kundkrets i Anatolien, främst tack vare sin hållbarhet. Medan tyska produkter erbjöd ett mer prisvärt alternativ, vände sig brittiska och franska märken – på grund av sina högre priser – till en mer begränsad grupp konsumenter. Handelsrapporter från det osmanska riket visar tydligt att priset var den avgörande faktorn på denna marknad. Eftersom de var betydligt billigare än läderskor, började gummigaloscher och gummistövlar – uppskattade för sin långa livslängd och vattentäthet – spela en allt viktigare roll i vardagen för såväl tjänstemän och arbetare som studenter och landsbygdsbefolkning.
Detta konsumtionsmönster bestod även under republikens tidiga år. Eftersom en stor del av befolkningen bodde på landsbygden, fortsatte efterfrågan på hållbara och prisvärda skor att växa för varje år som gick. Även om de inte helt ersatte de traditionella *çarık* (skodon av råhud), blev gummigaloscher och enkla svarta gummistövlar snabbt en del av vardagslivet i Anatolien. Det var

just under denna period som Svenska Gummifabriks AB – ett företag verksamt i den svenska orten Gislaved – började tillämpa en mer ambitiös strategi för att öka sin försäljning på den turkiska marknaden.
Den vita latex som rann från stammen på ett träd i Amazonas regnskog förvandlades, i och med den industriella revolutionen, till ett av de mest använda materialen för skor i världen.
Ishak Kohen, en judisk köpman som fungerade som det svenska företagets representant i Istanbul, började införa regelbundna annonser i tidningar på osmanska och turkiska långt innan fabriken ens var etablerad. I annonserna marknadsfördes Gislaveds produkter under parollen ”Sveriges mest hållbara däck”. Detta tyder på att varumärket redan hade byggt upp en stark kundbas i Turkiet.
Den stora depressionen 1929 ledde dock till högre importkostnader och förändrade tullregler, vilket tvingade utländska företag att söka nya lösningar. Gislaveds beslut att etablera en fabrik i Istanbul blev ett av de mest betydande resultaten av denna ekonomiska omvälvning.

Efter 1929 antog Turkiet en protektionistisk ekonomisk politik i syfte att begränsa importen och främja utvecklingen av den inhemska industrin. Tullarna höjdes, olika importrestriktioner infördes och lokala tillverkare gavs incitament. Även om denna politik till en början kunde verka ogynnsam för utländska företag, fann vissa en alternativ lösning: om de inte längre kunde sälja sina produkter till Turkiet, kunde de helt enkelt tillverka dem direkt i landet. Företaget planerade både att kringgå de höga tullarna och att använda denna bas som en språngbräda för att nå de turkiska och balkanska marknaderna. Dessutom erbjöd 1927 års lag om främjande av industri (*Teşvik-i Sanayi Kanunu*) betydande fördelar även för utländska investerare.
År 1932 lades grunden till fabriken i Eyüp, vid stranden av Gyllene hornet (*Haliç*). Valet av plats var ingen slump; Gyllene hornet var Istanbuls viktigaste och mest etablerade industriområde. Närheten till hamnen underlättade både transporten av råvaror och utskeppningen av färdiga produkter.

Fotografierna från den tiden antyder att fabriken var mer än bara en arbetsplats; den var också en plats för socialt umgänge. Vänskapsband som knöts mellan svenska kvinnor och turkiska arbetare, den vardag de delade, och till och med de romantiska relationer som blomstrade med tiden – allt detta återspeglas i bilderna. I ett av sina brev sammanfattade Larsson denna närhet i en enda mening [5]: ”Vi lärde oss turkiska, och de lärde sig svenska.” Denna korta mening fångar också själva berättelsen om fabriken. Anläggningen, som låg vid Gyllene hornet, var långt ifrån bara en plats för tillverkning av gummivaror; den hade förvandlats till en liten värld där olika språk, seder och livsöden möttes. I centrum för tillverkningsprocessen stod galoscher. Gummi, svavel, zinkoxid och diverse andra kemikalier blandades enligt specifika recept, varefter sulor, tåhättor och sidodelar framställdes var för sig. Ett par skor.

IMITATIONER TILLVERKADES I OTTOMANSKA VERKSTÄDER

I takt med att importen ökade kom lokala hantverkare i kontakt med detta nya material. I flera städer – med Istanbul i spetsen – växte det fram små verkstäder som tillverkade imitationer av europeiska förlagor. Med hjälp av importerade gummiskivor och sulor framställde dessa verkstäder billigare skor, samtidigt som de även reparerade eller försåg utslitna skor med nya sulor. Trots detta etablerades aldrig någon storskalig industriell tillverkning baserad på gummi inom det osmanska riket. Råvaror, maskiner och teknisk expertis hämtades i stor utsträckning från Europa, och marknaden formades efter de standarder som sattes av importerade varumärken.
Det genomgick ungefär trettio olika stadier.
Inom kort utökades produktsortimentet. Utöver galoscher började fabriken tillverka stövlar, gymnastikskor, tofflor, däck och slangar till personbilar, lastbilsdäck, regnrockar av gummi samt diverse andra gummikomponenter [6]. Vid mitten av 1930-talet hade fabrikens dagliga produktionskapacitet nått upp till tusentals par skor. Dessutom utfördes en betydande del av produktionen helt och hållet av lokal arbetskraft.

Vid fabriken arbetade svensk teknisk expertis sida vid sida med den lokala arbetskraften från Istanbul. Ledningsgruppen bestod till stor del av svenska experter och medlemmar ur Istanbuls judiska samfund [7]. Medan Ishak Kohen och hans familj ansvarade för fabrikens kommersiella verksamhet, stod svenska ingenjörer för produktionen.

Arbetsförhållandena var dock, med dagens mått mätt, mycket ansträngande. Arbetsdagen var nio timmar lång, och även söndagar ingick. Det fanns ingen övertidsersättning, och inget socialt skyddsnät existerade. Trots detta kunde de svenska cheferna ibland hitta på finurliga lösningar för att öka produktionen. Förman Sune Magnusson, som lade märke till att arbetarna enbart levde på bröd och vattenmelon, såg till att ett varmt mål mat serverades på fabriken varje morgon. Syftet med detta beslut var inte social omsorg, utan snarare strävan efter högre produktivitet.

År 1934 fick fabriken ett celebert besök: den svenske kronprinsen Gustaf Adolf [8]. Under sin resa i Turkiet besökte prinsen och hans hustru anläggningen vid Gyllene hornet (Haliç) och

träffade de svenska medarbetarna [9]. Även om inga bilddokument från besöket har kommit fram hittills, underströk händelsen att fabriken hade blivit en av Sveriges mest framstående ekonomiska satsningar i Turkiet.
Varje historia har ett slut. För Gislaved kom vändpunkten efter 1936. Turkiets utrikeshandelspolitik började förändras; införandet av skatter på rågummi drev upp produktionskostnaderna. Under samma period intensifierade stora amerikanska och europeiska däcktillverkare konkurrensen genom att sänka sina priser. Till följd av förändringarna i Turkiets importpolitik försvann de fördelar som den småskaliga fabriken i Istanbul tidigare hade åtnjutit. År 1938 gjorde partnerna i TsveçlW sina investeringar.
En betydande del av produktionsmaskineriet monterades ned och skeppades tillbaka till Sverige, medan en del flyttades till en ny fabrik som skulle etableras i Bulgarien. Historien tog dock inte slut där. Några av de svenska ingenjörer som hade arbetat vid fabriken valde att stanna kvar i Turkiet. Gösta Körner kom senare att arbeta vid Statens järnvägars gummifabrik i Sivas, medan

Carl Gustav Gislaved verkade som svensk generalkonsul i Istanbul.
Ett av de mest bestående arven som Gislaved lämnade efter sig i Turkiet var den förvandling namnet genomgick i det turkiska språket. Med tiden förändrades det ursprungliga svenska uttalet i lokalbefolkningens munnar och utvecklades till ”Cızlavet”. Inom kort gick begreppet från att vara ett specifikt varumärke till att bli den allmänna benämningen på svarta gummistövlar. Åren gick; fabrikskorstenarna tystnade, de svenska hantverkarna återvände till sitt hemland och varumärket föll i glömska. Men ordet ”Cızlavet” levde vidare över hela Anatolien. Än idag, i många byar och städer, använder den äldre generationen detta namn för att beskriva svarta gummistövlar.
Språket går ibland sin egen väg. Namnet på en fabrik letar sig in i det vardagliga talet. Det förs vidare från generation till generation och blir en del av den muntliga kulturen [10].
Kanske är just detta ord det mest bestående arvet efter Gislaved-fabriken, som grundades vid Gyllene hornets strand. Många som använder

termen ”Cızlavet” håller, utan att veta om det, namnet på en svensk ort vid liv.
Berättelsen om industrialiseringen under den tidiga republikanska eran utgör en bred väv där olika kapitalgrupper och satsningar möttes. Gislaved-fabriken framstår som ett fascinerande inslag i denna bild. Det svenska företaget, som valde att tillverka produkter för den turkiska marknaden, var verksamt under många år i den anläggning man uppförde vid Gyllene hornet. Idag är fabriksbyggnaderna till stor del borta. Arkivhandlingar, gamla fotografier, tidningar från den tiden och brev från tidigare anställda gör det ändå möjligt att återskapa denna historia.

Därmed kommer ett kapitel ur Istanbuls industriella förflutna – ett kapitel som länge legat dolt – åter i dagen.
Det mest bestående arvet efter denna historia är utan tvekan ordet ”Cızlavet”. Ursprungligen namnet på en fabrik, vävdes det in i det dagliga språkbruket; det fördes vidare från person till person och blev en levande del av det turkiska språket. Idag är de flesta som använder ordet inte ens medvetna om att det bevarar namnet på en

svensk fabrik som en gång var verksam längs stränderna vid Gyllene hornet.
Vi har tillgång till detaljerad information om vardagslivet för de svenskar som arbetade vid denna fabrik – en anläggning belägen i närheten av Gyllene hornet, ett område som genomgått industrialisering sedan den osmanska tiden, men som samtidigt behållit mycket av Istanbuls traditionella karaktär. Det dagliga samspelet mellan fabriken och dessa individers liv i Istanbul skapade med tiden en levande social miljö.
Fotografier från arkiven vid Gislaveds industrimuseum – närmare bestämt från Elin Larssons samling – ...
Det visar i synnerhet hur svenska kvinnor utforskade Istanbul och knöt nära band till det lokala livet omkring sig. Dessa svenska kvinnor inledde romantiska förhållanden med lokala män, besökte Prinsöarna och Üsküdar, utforskade Istanbuls historiska platser och tillbringade sin fritid i olika stadsdelar runt om i staden. Med tiden gjorde detta aktiva engagemang dem till en del av vardagslivet i Eyüp. Den svenska personalen hejade på fotbollslaget i Eyüp, poserade på fotografier tillsammans med spelarna

och vistades på lokala platser av kulturell betydelse, såsom de lokala begravningsplatserna. De svenska arbetarna, som hade kommit till Istanbul för att sätta igång produktionen, blev snart välbekanta inslag i det sociala livet kring fabriken.
Den svenska personalens vardag utspelade sig mellan fabriken och villorna i Eyüp. Dessa unga kvinnor – som hade kommit till Istanbul för att starta upp produktionen och som i dåtida dokument och memoarer kallades för ”Gislavedstjejerna” – bodde i en villa med rymliga, ljusa rum, belägen på en lugn och ren gata. Tre lokala medhjälpare – en kvinna och två män – skötte driften av villan. Gösta Körner såg också till att de som arbetade där hade det bekvämt; han lovade att ordna ett badkar, en radio och en grammofon till villan. På kvällarna förvandlades villan till en liten, musikfylld mötesplats. Medan en norsk medlem i gruppen spelade dragspel lyssnade de andra på musik, samtalade och trivdes i varandras sällskap. En liten men talande detalj, som Larsson har berättat om, avslöjar också hur dessa kvällar uppfattades i grannskapet: varje

gång svenskarna började spela musik i villan, brukade de turkar som bodde i husen intill...
...och klättrade upp på taken till sina hus för att sola.
Avståndet mellan villan och fabriken satte också ramarna för denna vardag. Det tog arbetarna 15 till 20 minuter att gå till fabriken. Men sommarhalvårets lättsamma tillvaro varade inte länge.
I takt med att årstiderna skiftade och vintern närmade sig blev dagarna kortare och vädret kallare, vilket satte stopp för det bekväma livet i villan. Av säkerhetsskäl och för att lösa uppvärmningen flyttade personalen till ett kloster i närheten av fabriken. På så sätt kom de svenska anställdas liv i Istanbul att bli en unik erfarenhet – präglad å ena sidan av fabrikens disciplinerade arbetsrutiner, och å andra sidan av vardagslivet i stadsdelen Eyüp.
Men berättelsen som fotografierna förmedlar sträcker sig längre än så. Relationerna mellan de svenska och turkiska anställda gick långt utöver det rent yrkesmässiga samarbetet på arbetsplatsen; de utvecklades till nära vänskaper och romantiska förbindelser.

På bilderna syns svenska kvinnor posera tillsammans med lokala manliga arbetare i trädgårdar och framför fabriken, där de tillbringar tid med varandra. Det framgår också tydligt att dessa relationer förde samman människor med olika social och religiös bakgrund. Tillsammans med muslimska turkar som ArWf, TsmaWl och Haydar,
Turkiska judar – däribland Nissim och Rafael Torel – hörde till dem som umgicks med de svenska kvinnorna. Den sociala miljö som växte fram kring fabriken skapade därmed ett gemensamt utrymme där de svenska anställda och de lokala arbetarna kunde interagera i sin vardag. Dessa relationer begränsade sig dessutom inte till flyktiga möten som bara varade i några veckor eller månader. I vissa fall blev banden så starka att de svenska kvinnorna, när deras uppdrag i Turkiet närmade sig sitt slut, kände ett motstånd mot att återvända till Sverige.
Ett utdrag ur ett brev från Elin Larsson belyser kanske tydligast denna förändring:
”Gislow reser hem (till Sverige) på torsdag, och fem av flickorna följer med – fast egentligen vill ingen av dem åka. Gunnel kommer med all

sannolikhet aldrig att återvända; hon tillbringar numera sin tid tillsammans med vår tolk. Vi går alla ut med männen. De bjuder oftast ut oss, och de är mycket vänliga. Vi har lärt oss turkiska, och de har lärt sig svenska."

Denna inblick i vardagslivet, som Larsson fångar i bara några få meningar, visar hur snabbt den sociala miljön kring fabriken förankrades lokalt. Svenska kvinnor lärde sig turkiska, medan lokala män lärde sig svenska; de umgicks, knöt vänskapsband och inledde romantiska förhållanden. Med tiden blev detta lilla svenska samhälle i Istanbul en integrerad del av stadens sociala väv. Ett av de tydligaste tecknen på denna synlighet inträffade den 10 oktober – två år efter fabrikens öppnande – då den svenske kronprinsen Gustaf Adolf och hans hustru, prinsessan Louise, besökte anläggningen efter ett besök i den lilla Hagia Sofia-moskén. Detta besök, som uppmärksammades i tidningen *Milliyet*, illustrerade på ett utmärkt sätt den status fabriken hade uppnått.

År 1938 markerade en betydande vändpunkt för fabrikens ägarförhållanden. I takt med att det svenska kapitalet drogs tillbaka fortsatte företaget

sin verksamhet under lokalt ägarskap. Processen hade i praktiken inletts redan 1936, då produktionen avstannade på grund av svårigheter att importera råvaror samt en tung skattebörda. Gislaved valde till och med att dra tillbaka den stämningsansökan man lämnat in till statsrådet (*Şûrayıdevlet*). Dessutom innebar västerländska tillverkares dumpningsmetoder – i kombination med slopade tullar (en eftergift som gjordes i utbyte mot att USA köpte tobak) – att den lilla fabriken inte längre kunde konkurrera med amerikanska däck. Restriktioner för överföring av utländsk valuta bidrog också till att allvarligt destabilisera företagets finansiella ställning. Utöver dessa affärsmässiga utmaningar tvingades företaget hantera en omfattande spridning av förfalskade produkter – som marknadsfördes under namnet ”Tslafad” – samt en utbredd handel med illegala varor på svarta marknaden runtom i Anatolien. Mot bakgrund av detta, och förstärkt av den politiska instabiliteten i Italien, fattade moderbolaget Svenska Gummifabrik AB till slut beslutet att flytta produktionen till Bulgarien. Genom ett köpeavtal från 1938 överläts aktierna till ingenjören Carl Gustav Gislav. Även om det

turkiska företaget förbjöds att använda namnet ”Gislav”, tilläts det att behålla namnet som varumärke så länge Gislav kvarstod som teknisk konsult; samtidigt avlägsnades all maskinutrustning från fabriken. Trots att investeringen hade avslutats bestod de band som Gislav och Gösta Körner hade till Turkiet. Körner tog anställning vid gummifabriken i Sivas, medan Gislav 1942 utsågs till Sveriges generalkonsul i Istanbul – en diplomatisk post han innehade fram till 1947. Svenskarna satte en tydlig prägel på Istanbuls historia.

[1] Terry Breverton, *Encyclopedia of Pirates*. Övers. Alper Hayreter. Alfa Yayınları, 2024.
[2] John Tully, *The Devil’s Milk: A Social History of Rubber*, Monthly Review Press, 2011.
[3] Gökhan Akçura, *Dictionary of Footwear*, FLO Group Mağazacılık, 2025.
[4] Genom de fotografier och brev som hon skickade till sin familj i Sverige – vilka numera förvaras i arkiven vid Gislaveds industrimuseum – såg Elin Larsson till att de mänskliga detaljerna i denna fascinerande berättelse har bevarats fram till idag. Det var Birgitta Johannesson från Gnosjö

som samlade in Elins dokument och donerade dem till museet; hon är en välkänd lokal släktforskare och hembygdshistoriker i regionen, och dessutom Elins dotter.
[5] https://industrimuseum-gislaved.se/historia-ny/
gummi/turkiet/#
[6] "Framgången för gummiprodukter i vårt land", *Son Posta*, 9 augusti 1933.
[7] Rafael Torels memoarer – han arbetade som chef och blev senare delägare i fabriken – ger en rik bild av produktionsprocessen, arbetsstyrkans sammansättning och relationerna mellan de anställda. Ender och Batya Kebudi, *Miracles Are Possible: The Life of Rafael Torel*, Istanbul: Gözlem Publishing, 2007.
[8] "Sveriges kronprins reser idag", *Cumhuriyet*, 11 oktober 1934; ”Sveriges kronprins”, *Hakimiyet-i Milliye*, 11 oktober 1934. [9] BCA (Republiken Turkiets premiärministeriearkiv), information till premiärministeriet rörande den svenske kronprinsen Gustaf Adolfs besök i Turkiet, 30-10-0-0-200-367-7, 18 november 1934.
[10] https://100sene100nesne.com/ayakkabi/