

DET INDUSTRIELLE MILJØ I NORDEN **2017**
THE INDUSTRIAL HERITAGE OF THE NORDIC COUNTRIES

FABRIK&BOLIG



Indhold



3

ARBETARBOSTÄDER OCH MODERNISERING

Bostadspolitik i G.A. Serlachius Ab
under mellankrigstiden

Af *Susanna Fellman*



22

SOFT SPACE – BYREGIONER, BUSINESS REGIONS OG MEGAREGIONER

– et blik på udviklingen af det uformelle
planlægningsrum i Danmark siden 1990

Af *Henrik Mølgaard Frandsen og Mikkel Thelle*

42

ENEVÆLDEN OG DANMARKS MODERNISERING

Af *Jeppé Nevers*



50

KULTURARV SOM STAFFAGE FOR KONKURRENCESTATENS VÆRDIER

Af *David Holt Olsen*

62

ANMELDELSER

The Society for the Conservation of the Industrial Heritage/Factory & Dwelling

The Danish Society for the Conservation of the Industrial Heritage publishes *Fabrik & Bolig* (Factory & Dwelling) as its main activity, but also engages in other activities related to the industrial heritage.

Factory & Dwelling – the industrial heritage of the Nordic countries is published on a yearly basis and presents academic articles which deals with the industrial heritage of the Nordic countries. We also welcome international articles with a Nordic angle. All articles are peer reviewed. We welcome international books and periodicals dealing with the subject of the industrial heritage for review. All major articles presented in *Factory & Dwelling* also bring comprehensive summaries in English.

FABRIK & BOLIG

© Copyright Selskabet til bevaring af industrimiljøer og forfatterne

Redaktion:

Morten Pedersen (ansv., Danmark)

Lene Skodborg (Danmark)

Henrik Harnow (Danmark)

Anders Houltz (Sverige)

Susanna Fellman (Sverige)

Thomas Brandt (Norge)

Mats Fridlund (Finland)

Thomas Birket-Smith (Danmark)

René S. Christensen (anmeldelser, Danmark)

Caspar Jørgensen (Danmark)

Jørgen Hegner Christiansen (Danmark)

David Holt Olsen (konverteringer, Danmark)

Redaktionens adresse:

Morten Pedersen

Nordjyllands Historiske Museum, Algade 48, 9000 Aalborg

Mail: morten-pedersen@aalborg.dk

Bøger til anmeldelse sendes til ovenstående adresse.

Ekspedition:

Alfred H. Nørregaard, Gammel Kongevej 29B, 3. th., 1610 København V

Medlemskab at Selskabet til bevaring af industrimiljøer tegnes ved indbetaling af det årlige kontingent på 200 kr. på girokonto nr. 190-7379.

Selskabets medlemmer modtager det forskningsbaserede og kvalitetsbedømte tidsskrift Fabrik & Bolig.

To receive Fabrik & Bolig you have to be a member of the Danish Society for the Conservation of the Industrial Heritage. The annual fee is Dkr. 175, to be paid to Alfred H. Nørregaard by cheque at the above address or by transferring the amount to Danish account no. 190-7379.

Fabrik og Bolig udgives med støtte fra Statens Kunstråd.



Grafisk tilrettelæggelse: Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

ISSN 0106-3324 · Oplag: 600 eksemplarer.

Omslag/cover: Kulturproduktionscenter Godsbanen.

Arbetarbostäder och modernisering

Bostadspolitik i G.A. Serlachius Ab under mellankrigstiden

AF SUSANNA FELLMAN, PROFESSOR, GÖTEBORGS UNIVERSITET

”En väsentlig del av vår storindustri är belägen på landsbygden. Den dominerar ofta hela det samhälle, som vuxit upp omkring denna industri. Genom sin verksamhet utövar den inflytande icke allenast på fabriksamhället, utan på hela omnejden - - - Fabrikerna och i synnerhet storindustrin äro stora byggherrar. De bygga ej blott industriella anläggningar, utan ofta även kyrkor, skolor, samlings-salar och bostäder. Huru viktigt är det icke då att dessa samhällen ordnas enligt en bestämd stadsplan, och att även den minsta byggnad uppföres med beaktandet av estetiska krav och inte blott med iakttagandet av det praktiskt taget nödvändiga.”

Gösta Serlachius, "Industrin och konsten".

Tal, hållet den 28 november 1939. GAS arkiv, Mänttä

INLEDNING

Citatet ovan är från ett föredrag som Bergsrådet Gösta Serlachius, huvudägare och vd för G. A. Serlachius Ab (GAS), höll år 1939 kring temat "Industrin och konsten". Talet diskuterade försköningen av samhället, men ur citatet framgår även hur industriledarna såg på industrins roll i samhällsförändringen.

Gösta Serlachius är för dagens generation kanske främst känd för sitt stora konstintresse och den unika konstsamling han samlade under sin livstid. Den kan beses i hans forna hem, Joenniemi på bruksorten Mänttä (c. 90 km från Tammerfors), där också bolagets huvudkontor och de ursprungliga fabrikerna var belägna.¹⁾ Serlachius lämnade emellertid även stora avtryck i Finlands industrihistoria. Vid sidan av sin verksamhet i bolaget och i Mänttä lokalsamhälle hade han omfattande externa engagemang, bl.a. var han en av initiativtagarna till den finska pappersindustrins exportkartell, Finska Pappersbruksföreningen (Finnpap), som stod för merparten av den finska pappersexporten ända fram till EU-inträdet och var även en drivande kraft bakom flera av de skandinaviska papperskartellerna under mellankrigstiden. Han hade nära kontakter med landets högsta politiska ledning och var engagerad i många bolag och organisationer.²⁾

Serlachius hör till de legendariska företagsledarna i det industriella genombrottets Finland.³⁾ Serlachius, som både var brorson och svärson till grundaren Gustaf Adolf Serlachius, övertog ledningen i GAS år 1907, och under hans tid expanderade det snabbt till ett av de största pappersföretagen i Finland. Under och just efter första världskriget köpte bolaget upp ett antal mindre pappersbruk, samtidigt som produktionen i Mänttä växte och nya produkter, bl.a. mjukpapper (servetter, handdukspapper och toalettpapper), introducerades. Fabriken i Mänttä är verksam än idag, men nu som en del av den stora koncernen *Metsä Group*. Staden Mänttä odlar emellertid aktivt sitt industriella arv och familjen Serlachius betydelse framträder tydligt i denna berättelse.

Jag kommer i denna artikel att studera planeringen och byggandet av arbetarbostäder i GAS under mellankrigstiden, som en del av den moderniseringsprocess som ägde rum inom fabriksindustrin under denna tid. Under denna tid började en ny generation av företagsledare träda in i finska storföretag. De introducerade nya produktionsmetoder, ny teknologi samt nya organisationsmodeller, där målsättningen var skapa det moderna, rationella och effektiva företaget.⁴⁾ Dessa företagsledare hade också ofta en ny syn på företaget och dess roll i samhället. Samtidigt var dessa företagsledare ofta mycket paternalistiska i sina ledarskapsstrategier, där deras främsta målsättning var att etablera långvariga arbetsförhållanden och upprätthålla en personlig relation till arbetstagarerna, baserad på ömsesidighet och tillit. Via välfärdsarbeten kunde företagsledarna framstå som goda och ansvarsfulla arbetsgivare i lokalsamfundet, samtidigt som välfärdssatsningar ansågs kunna göra arbetarna produktivare.

Huvudsyftet i denna artikel är att analysera vilka målsättningar företagsledarna hade med bostadsprogrammen samt svara på frågan om hur den förändrade synen på företagets och företagsledarnas roll tog sig konkreta uttryck i åtgärder för att höja arbetarnas boendestandard. Samtidigt kommer jag att belysa hur den paternalistiska strategin ofta lätt kunde anpassas till en snabb modernisering och professionalisering av företagsledningen. Att förena paternalism med rationaliserings- och produktivitetstankegångar på verkstadsgolvet förefaller att ha varit vanligt i nordiska bruksmiljöer.⁵⁾ Den danska historikern Ole Markussen har fram-

Mänttä fabriker från 1890-talet. Bilden, som inte är skalenlig, användes ofta i markandsföringssyfte. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.

4 hållit att modernitet i danska företag förutom ny teknik, rationalisering och effektivisering även innebar ett nytt förhållningssätt till arbetarna, som tog sig uttryck i bl.a. förbättrad och systematiserad rekrytering och satsningar på bättre utbildning av arbetstagarna. Även förbättrade arbetsförhållanden ansågs viktigt.⁶⁾ Som en följd av professionaliseringen genomgick dessutom välfärdsarbetet en systematisering och blev allt mer en integrerad del av arbetsgivarstrategierna.

Robert Fitzgerald har påpekat att det privata välfärdsarbetet överlag spelade en viktig roll i skärningspunkten mellan den traditionella paternalistiska ledarskapsmodellen med rötter i filantropi och kristna värderingar, och framväxten av det nya industrisamhället som följdes av den moderna, offentliga välfärdsstaten.⁷⁾ Omfattande och välutvecklade privata välfärdsprogram var dessutom ofta arbetsgivarnas taktik för att försöka föregå en ökad statlig inblandning och reglering av den egna verksamheten.⁸⁾ Min diskussion om arbetarbostäder (och välfärdsprogram) kommer att genomföras i ljuset av dessa diskussioner.

Jag kommer att använda Serlachiusbolaget som exempel, men belyser utvecklingen i bolaget mot bakgrund av förändringar som ägde rum inom industrin generellt. Undersökningsperiodens huvudfokus ligger på de första decennierna av 1900-talet. Utvecklingen i Mänttä kommer även att läggas in i ett större sammanhang, speciellt i relation till Finlands ekonomiska och politiska utveckling under första halvan av 1900-talet.

Arbetsarbodet var en del av de centrala och omfattande välfärds- och infrastrukturinvesteringar som genomfördes i Mänttä ända fram till efterkrigstiden, men framförallt var det en brännande fråga under de första decennierna av 1900-talet. Under denna period var det just ofta storföretagen som stod för både infrastruktur och välfärdsservice i brukssamhällena. Företagen var tvungna att bygga vägar, järnvägar, kraftstationer och fabriks- och lagerbyggnader för att alls kunna påbörja sin verksamhet, eftersom industrin ofta uppstod på landsbygden. Mänttä utgör ett typexempel på dylika finska bruksorter. Innan grundaren Gustaf Adolf Serlachius etablerade sitt träsliperi på orten år 1868, hade befolkningen i området i huvudsak fått sitt uppehälle från jordbruket. Ända fram till andra världskriget var den offentliga sektorns

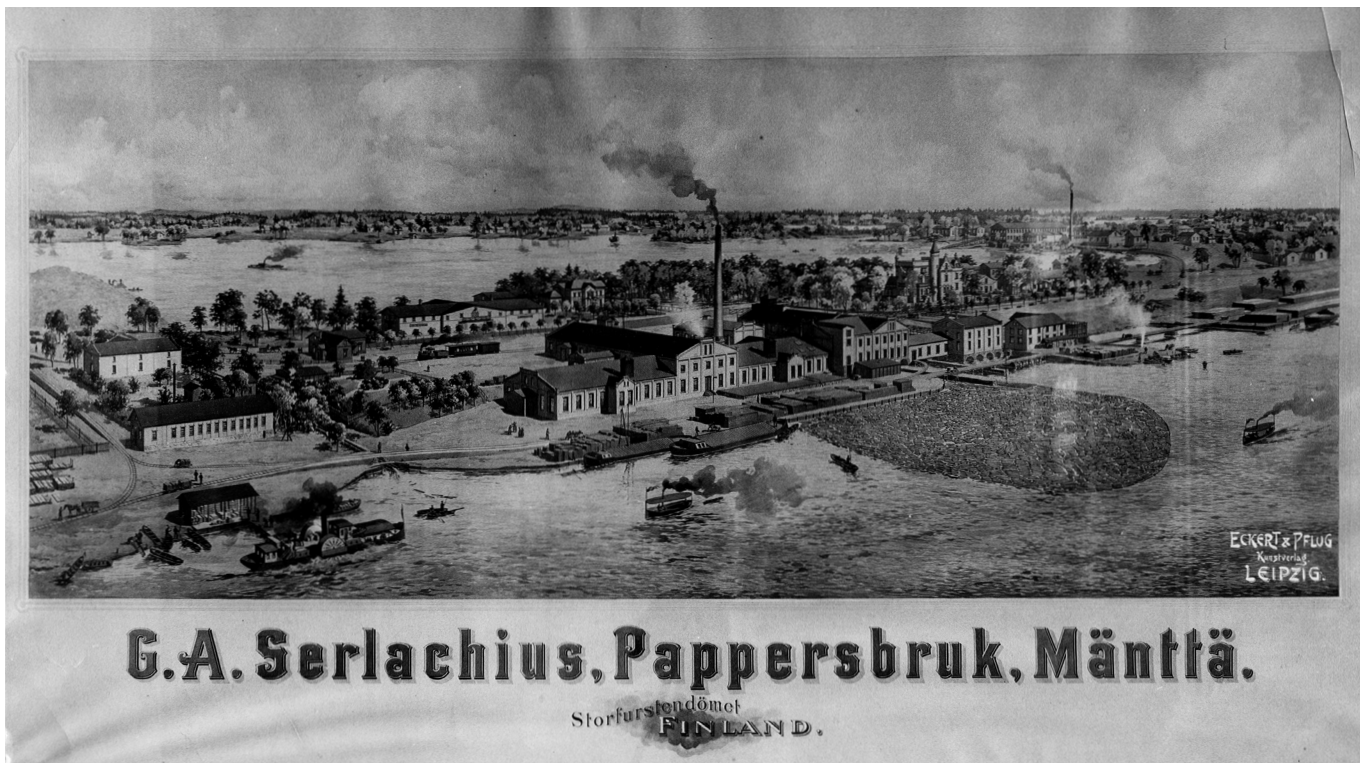
roll liten och små landsortskommuner hade ofta svaga finanser. Därmed hade det offentliga små möjligheter att bygga ut den service och den infrastruktur som de expanderande företagen snabbt behövde. Det ansågs vanligen inte heller att det var den offentliga sektorns uppgift att ombesörja företagets behov.

Att råda bot på bostadsbristen var vanligtvis den första åtgärd som företag under denna tid måste vidta. Den växande arbetarskaran behövde helt enkelt bo någonstans. Likaså behövde arbetarna få någon form av bashälsovård och grundläggande undervisning, och gradvis etablerades olika serviceformer. Välfärdsprogrammet i Mänttä utsträckte sig småningom till många områden. Genom bolagets försorg byggdes därför – vid sidan av bostäder och fabriker – vägar, järnvägar, brandstation, sjukklirik med "hälsosystem", samt en mödrarådgivningscentral och förlossningsklinik, som senare blev ett mindre sjukhus.⁹⁾

Företaget anställde socialinspektriser och hushållskonsejnter, det etablerade intressekontor samt stödde föreningar och befrämjade olika former av verksamhet som ansågs upplyfande.

GÖSTA SERLACHIUS SOM REPRESENTANT FÖR EN NY GENERATION AV FÖRETAGSLEDARE

I denna artikel kommer Gösta Serlachius att få representera den nya generationen av företagsledare som inträdde i finskt näringsliv under de första decennierna av 1900-talet. Serlachius hade visserligen inte själv gått igenom någon formell högre utbildning, vilket annars började bli kutym bland finska direktörer i storindustrin redan under denna tid, men han intresserade sig för nymodigheter och följde aktivt med utvecklingen inom pappersindustrin. Han åkte på studieresor och läste tidskrifter, rapporter och undersökningar för att hålla sig à jour med utvecklingen. Han rekryterade många goda medarbetare och experter som ofta stannade länge i bolaget. Serlachius var emellertid också en representant för de klassiska brukspatronerna med starka paternalistiska drag i sitt ledarskap. Trots omfattande samhällsengagemang och olika uppdrag, bibehöll han kontrollen av bolaget in i minsta detalj. Det var för honom självklart att han hade



den oinskränkta makten. Han var obönhörlig i sin attityd till arbetare och fackföreningar om de visade radikala tendenser. Detta var i hög grad en följd av arvet från inbördeskriget, men också ett resultat av en ideologisk övertygelse. Samtidigt visade han ett genuint intresse för bolagets egna arbetare och deras välmående, förutsatt att de var flitiga och lojala.¹⁰⁾

Jag har tidigare diskuterat utbyggnaden av fabriksområdet och planerandet av nya produktionsenheter i GAS, samt analyserat bolagets välfärdsprogram, framförallt satsningar på sjuk- och mödravård.¹¹⁾ Dessa processer bildar tillsammans med bostadsfrågan en intressant helhet, där större frågor kring storföretagens roll i industrialiseringen och i skapandet av det moderna Finland avtecknas.

Man bör naturligtvis vara medveten om att de fenomen som diskuteras här inte var unika för Serlachius, eller ens för Finland, utan likartade utvecklingsmönster och -idéer förekom i många andra länder. De finska företagsledningarna, liksom förgrundsgestalter på andra områden, inhämtade intryck och nya idéer på studieresor, vid företagsbesök och via böcker och tidskrifter. Idéerna och modellerna omformades och anpassades dock efter de lokala behoven och förutsättningarna. Även Gösta Serlachius hade rest runt i Europa och t.o.m. besökt USA, vilket inte var väldigt vanligt ännu under denna tid. I USA hade han bl.a. stiftat bekantskap med den "tayloriska modellen"¹²⁾ och den s.k. *Safety First*-rörelsen som arbetade för att befrämja säkerheten och arbetarskyddet inom industrin. Han introducerade likartade metoder i Mänttäfabrikerna – exempelvis var arbetarskyddsprogrammet en källa till stolthet inom GAS som man gärna presenterade för allmänheten.¹³⁾

Gösta Serlachius är ett användbart studieobjekt även som en följd av att han lämnat efter sig ett rikt och omfattande arkivmaterial. Han funderade över många frågor gällande företaget och dess ledning, men skrev också mycket om samhället och dess utveckling i stort. Man bör naturligtvis vara källkritisk: det Gösta Serlachius sade och uttryckte motsvarade inte alltid det han gjorde i praktiken. För att studera den konkreta verksamheten behöver man gå till andra källor, men även dylikt material står att finna i bolagets arkiv. Det är naturligtvis problematiskt att studera endast en individ, då möjligheterna till generaliseringar blir begränsade. Å andra sidan genomförde många andra storföretag likartade moderniseringsåtgärder och initierade liknande sociala välfärdsprogram och jag kommer därför att tidvis göra jämförelser med andra bolag. Dessutom kommer jag att utnyttja offentlig statistik, utredningar samt rapporter från bl.a. arbetsgivarorganisationerna.

INDUSTRIALISERING, MODERNITET OCH PROFESSIONALISM

Som nämndes var välfärdsservicen ofta en nödvändighet under tidig industrialisering. Att stå för viss service var emellertid också en central del av företagsledningens paternalistiska strategier, där avsikten var att locka lojala arbetstagare som stannade länge i företaget. Idealmodellen för en god arbetsgivare var att ta hand om sina arbetstagare "från vaggan till graven". Social service, hälsovård och ett bra och förmånligt boende genom arbetsgivarens försorg låg förvisso också i arbetstagarnas intresse då den offentliga sektorns service var svagt utbyggd.

6 Därmed skapades ett ömsesidigt beroende mellan arbetstaggare och arbetsgivare. Detta var faktiskt också ofta målet med en patriarkal strategi.

Bolagsledningen använde ofta välfärdsprojekten i marknadsförings syfte för att skapa bilden av sig som en modern, upplyst och god arbetsgivare. Exempelvis presenterades Serlachiusbolagets mödra- och förlossningsvård upprepade gånger i tidskrifter som något mycket framstegsvänligt. I ett annat stort finskt pappersföretag, Kymmene Ab, publicerade man år 1932 en hel bok om sin välfärdsservice och dess historia.¹⁴⁾

Mänttäfabrikerna på 1930-talet. Fabriksområdet expanderade snabbt under denna tid. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.

Det fanns emellertid även större politiska och samhälleliga orsaker som gjorde att välfärdsarbetet blev viktigt i storföretagen. Efter det blodiga och uppsplitande inbördeskriget 1918 uppstod det både i samhället och i företagen ett behov att försöka överbrygga de samhälleliga klyftorna. Inom storindustrin ville man bevara samhällsfreden och få produktionen att pågå utan avbrott. Under det röda upproret hade flera företagsledare fått sätta livet till, samtidigt som industriproduktionen i praktiken avstannat under de fyra månader då inbördeskriget varade. Bland många arbetsgivare var dessutom rädslan för socialism djupt rotad.



Välfärdsinitiativ skulle alltså avvärja revolutionära tendenser. De flesta företagsledare ansåg emellertid att de skulle vara lokalt förankrade och basera sig på personliga relationer mellan arbetsgivaren och den individuella arbetstagaren. Detta skulle på ett naturligt sätt minska spänningarna och motverka facklig organisering. Såsom Gösta Serlachius uttryckte det år 1928 i en intervju för en branschtidskrift:

"I intet av alla dessa arbeten [välfärdsarbetet, min anm.] är det fråga om välgörenhet, fastmera om samarbete, utveckling och fördelning av arbetets frukter. - - - Den ärade redaktionen frågar mig om jag anser att arbetsfred kan tryggas genom arbetsgivares och arbetares samarbete. ... Om också det är givet att det allmänna välståndet och andra faktorer, som bero varken av arbetare eller arbetsgivare, medverkat till detta lyckliga resultat, är det min övertygelse, att man på dessa vägar överallt och alltid skall ha möjligheter komma till arbetsfred och mänskligt tillfredställande arbetarförhållanden."¹⁵⁾

Utveckling var emellertid också en följd av att en ny syn på företagsledningens roll började slå igenom. Under de första decennierna av 1900-talet uppstod mera systematiska modeller och teorier kring företagsledning och organisation. Mest kända är naturligtvis F. W. Taylors tankar om vetenskaplig företagsledning, där ledorden var rationalisering och effektivisering, men han var inte den enda som lyfte fram exempelvis rationaliseringsfrågor.¹⁶⁾ Den snabba industriella utvecklingen hade gjort att det fanns ett behov av att systematiskt fundera på ledarskapsfrågor och även på företagets och företagsledningens roll i det föränderliga samhället. Företagen och deras ledare utövade ju ett allt större inflytande i det moderna samhället.¹⁷⁾ De nya idéerna var även ett resultat av framväxten av vissa starka professioner. Tron på att man med hjälp av vetenskapligt angreppssätt, planering och professionalism kunde befrämja teknologiska och industriella framsteg ökade. Även samhälls- och ledarskapsproblem kunde lösas genom att gå systematiskt tillväga och tillämpa ett professionellt förhållningssätt till problemen. En av de inflytelserika professionerna var ingenjörerna, som ju framförallt behärskade den teknologiska utvecklingen och de förändrade produktionsmetoderna, men även på andra områden kom experterna att få

ett stort inflytande. Bl.a. psykologin och andra beteendevetenskaper hade stort inflytande på nya synsätt på hur man skulle handskas med ledarskapsproblem i organisationen. Arkitekterna var likaså en profession på frammarsch och de tog just frågan om boendet och bostadspolitikerna till sitt område. Deras roll i industribyggandet ökade likaså. Detta blev tydligt under mellankrigstiden även i Finland (se vidare nedan).

Även på företagsnivå syntes de nya trenderna. En modern företagsledare fokuserade på sitt värv, använde sig av den nyaste kunskapen och engagerade de bästa experter som fanns att tillgå.¹⁸⁾ Produktiviteten ökade också snabbt inom den finska fabriksindustrin, samtidigt som produktionen växte och förädlingsgraden steg.

Som nämnt expanderade produktionen kraftigt även i GAS under denna tid och nya produktsortiment togs i bruk. Expansionen och diversifieringen ledde till att fabriken kontinuerligt behövde förnyas och utvidgas. Ur material som berör planeringsarbetet inför nybyggnadsprojekt, kan man avläsa hur bolagsledningen såg på företagets framtid, vilka produktsortiment man skulle satsa på, hur marknaderna ansågs utveckla sig i framtiden och vilken teknik man skulle ta i bruk. Detta var naturligtvis grunden för hela planeringsarbetet. Men även andra frågor, exempelvis hur avdelningarna skulle ligga i förhållande till varandra och fabrikenas placering i topografin, var viktiga frågor. Onödigt "trampande" skulle undvikas och flödet i produktionen skulle vara så ändamålsenligt och smidigt som möjligt. Industriarkitektur var ett expanderande område och Serlachius engagerade flera av tidens främsta arkitekter för att utföra arbetet. En god arbetsmiljö uppmärksammades också. Hygien, ljus och lämplig temperatur blev centrala frågor. Satsningar på att förbättra arbetsmiljön uppfattades som utmärkande för en upplyst och modern arbetsgivare, men i en god arbetsmiljö skulle dessutom produktiviteten öka.¹⁹⁾

Även välfärdsprogrammen blev en del av det produktivitetshöjande arbetet. Friska, mätta och kunniga arbetare var eftersträvan svårt ur ekonomisk synvinkel. Det gäller speciellt säkerhetsarbetet. Att minska antalet olycksfall var inte bara human, utan gagnade bolaget även ekonomiskt. Bl.a. Pauli Kettunen har påvisat hur just säkerhetsarbete i GAS stod i nära samband med rationaliserings- och effektiviseringsarbetet i bolaget.²⁰⁾

Denna utveckling påverkade företagsledarnas självbild. Genom att introducera den nyaste tekniken och de bästa produktionsmetoderna, genom att skapa arbete och välstånd för sin anställda samt genom att introducera nya produkter och bidra till ekonomisk tillväxt blev de en av de kraftigaste drivkrafterna i byggandet av det moderna samhället. Många ville därmed också se sig själva som formerare av det moderna samhället.

INDUSTRIARBETARNAS BOSTADSSITUATION SOM SOCIALT PROBLEM

Som nämnt var bristen på bostäder en av de första och viktigaste faktorer som arbetsgivarna på landsbygden måste ta itu med. Ofta uppfördes snabbt bostäder av mycket låg kvalitet. Dessa åtgärder ska naturligtvis inte heller ses som ett tecken på modernitet, utan var helt enkelt en nödvändighet för att alls kunna rekrytera arbetstagare. I Mänttä kunde grundaren G.A. Serlachius visserligen utnyttja en del bostäder som redan fanns på orten, men bostadsbeståndet var knapphändigt och G.A. var liksom många av hans kolleger tvungen att snabbt uppföra ett stort antal bostäder. Dessa hyreskaserner var enkelt utrustade, ofta utan brädfodring, och trångboddheten var stor. Problemen förvärrades igen efter en brand i slutet av 1880-talet då en stor del av fabriksbyggnaderna och bostadsbeståndet brann ner.

Liksom i Mänttä rådde kontinuerlig bostadsbrist på de flesta industriorterna vid sekelskiftet. Arbetarfamiljernas och de obesuttnas osunda och undermåliga boendemiljö var ett problem som allt mer började uppmärksammas och ett antal undersökningar genomfördes.²¹⁾ Även en kommitté tillsattes. Av undersökningarna framgick det att de flesta arbetarfamiljer bodde i enrumslägenheter i hyreslängor – eller "kasärner", som de också kallades. Bostädernas standard var i regel mycket låg, speciellt med tanke på det kalla klimatet. Hyreslängorna bestod i huvudsak av enkla träbyggnader utan brädfodring. En stor del av bostäderna saknade dessutom farstu och hade endast en enkel ytterdörr, vilket förorsakade iskallt genomdrag varje gång dörren öppnades. De flesta bostäderna hade heller inget eget kök, utan det fanns endast en spis i rummet ("rum med håll"). I en

publikation över industrins socialpolitiska verksamhet som utgavs genom arbetsgivarorganisationens försorg på 1940-talet, framhöll Ilkka Laurila (som vid denna tid var socialchef i GAS, se vidare nedan) att det utgjorde en mycket viktig förbättring när arbetarbostäderna fick ordentliga kök som var avskilda från bostadens övriga rum. Ett riktigt och välutrustat kök innebar att husmodern kunde tillreda god och näringsriktig mat.²²⁾

Boendefrågan blev dock speciellt framträdande efter inbördeskriget.²³⁾ Höjandet av boendestandarden blev då en av de viktigaste socialpolitiska frågorna.²⁴⁾ Få saker ansågs mer fördärvande för hälsan än en dålig hemmiljö. Dessutom ansåg beslutsfattarna att höjandet av de fattigaste gruppernas bostadssituation var en viktig åtgärd för att säkra samhällsfreden. Arkitektkrået intresserade sig också allt mer för boendefrågan och utvecklade visioner om ett bättre boende. Frågan behandlades på deras professionella sammankomster och i yrkestidskrifter.²⁵⁾ Att planera bostäder för den växande arbetarbefolkningen blev en uppgift som ansågs viktig, trots att det kanske inte sågs som lika glamoröst som att rita villor för de välbeställda befolkningsgrupperna, planera moderna våningshus i de växande storstädernas eller utforma offentliga byggnader.

Även arbetsgivarorganisationerna dryftade bostadsfrågan. Arbetsgivarna var medvetna om att inte bara den ständiga bostadsbristen och trångboddheten utan även kalla, fuktiga och dragiga hem påverkade hälsan negativt. Exempelvis förvärrade bostadseländet ett av tidens största gissel, nämligen tuberkulosen. Samtidigt sågs det ofta som en källa till moraliskt förfall. Detta hade sociala och, i värsta fall, politiska konsekvenser. Man insåg att en god uppväxtmiljö var viktig för att fostra följande generationer av pålitliga och lojala arbetstagare. Arbetsgivarna insåg emellertid också att den svaga boendemiljön påverkade arbetarnas produktivitet negativt. Det lokala behovet av duktig och stabil arbetskraft gick alltså hand i hand med önskan om att fostra välmående och ansvarstagande medborgare.

Förebilder fann de reformvänliga i utlandet. De viktigaste referenserna fanns i Sverige, där bostadsfrågorna var mycket aktuella, inte minst som en följd av de diskussioner som Ludvig "Lubbe" Nordströms bok om Lort-Sverige hade åstadkommit,

men även sociala tänkare såsom paret Myrdal lyfte fram bostadsfrågan. Bostadsfrågan var – både symboliskt och konkret – en viktig hörnsten i folkhemsbygget och ett sätt att motverka sjunkande födslotal.²⁶⁾ Även andra länder (och företag) stod modell. Den högsta ledningen i Serlachiusbolaget stiftade bl.a. bekanskap med det franska företaget Société Michelins elaborerade välfärdsprogram, vilket utmärkte sig speciellt för ett omfattande barn- och mödravårdsprogram, men ledningen satade också på hälsosamma arbetarbostäder av hög kvalitet.²⁷⁾ I Frankrike blev protantismen en stark rörelse redan i början av 1900-talet p.g.a. sjunkande födslotal och Michelinbolaget engagerade sig i denna rörelse. Man ville höja nativiteten och befrämja uppväxten av friska, dugliga barn för det industriella samhällets och för försvarets behov.²⁸⁾ I Finland sjönk visserligen inte födslotalen, men den sociala misären var som nämnt stor. De arbetsgivare som ville framstå som framsynta vannlade sig därför om att planera bättre bostäder och målmedvetet höja boendestandarden på orten. Många företagsledare, bl.a. Gösta Serlachius, engagerade därför framstående arkitekter för att planera bostäder och bostadsområden för sina anställda.

Även i Finland inspirerades både arkitekter och arbetsgivare av egnahemsrörelsen. Som en följd av den sena industrialiseringen, i kombination med industrins landsortsprägel, fanns det en både fysisk och mental närhet till naturen och det agrara samhället. Ett eget hem med trädgårdstäppa och odlingar sågs överlag som en bra boendemiljö, men invånarna fick dessutom hälsosam utevistelse och sysselsatte sig med nyttiga göromål då de tog hand om hus och trädgård. De bidrog själv till sin närmiljö och kunde känna sig delaktiga i samhället. Därmed skulle också deras benägenhet att ifrågasätta det rådande samhällsskicket minska. Egnahemsrörelsen blev en viktig del av det borgerligt-agrara ideal som dominerade samhällsbygget under mellankrigstiden.

Boendestandarden steg överlag i Finland under självständighetens första årtionden och bostadsbyggandet var omfattande speciellt på 1920-talet. Trots det framgick det av en större bostadsräkning som genomfördes i slutet av 1930-talet, att en stor del av arbetarbefolkningen ännu hade en undermålig boendestandard. Många bodde i bostäder som var både kalla och fuk-

tiga och en stor andel saknade moderna bekvämligheter. Andelen riktigt undermåliga bostäder hade visserligen sjunkit i de största städerna, framförallt Helsingfors och Åbo, men längre norrut var bostadsstandarden även i städerna bekymmersam. Inne i landet var så mycket som en fjärdedel av de minsta bostäderna i mycket dåligt skick (kalla, fuktiga och dragiga). Kemi, en stad i norra Finland med industriell prägel, bedömdes ha den sämsta boendestandarden bland de städer som ingick i undersökningen. Cirka 30 procent av enrumslägenheterna i Kemi bedömdes som direkt otjänliga.²⁹⁾ Även om byggandet tagit fart på 1920-talet, hade takten inte hållit jämna steg med den snabba samhällsomvandlingen och de stora flyttrörelser som industrialiseringen hade medfört. Dessutom slog 1930-talets ekonomiska kris hårt just mot byggsektorn.³⁰⁾ 1920-talets byggboom följdes av en kraftig nedgång i byggandet.

Skillnaderna i boendestandard mellan landsort och städer var också betydande. I städerna var bostäderna ofta av högre kvalitet och bättre utrustade än bostäderna på landsbygden. Å andra sidan kunde familjer på landsorten ha något större utrymme till sitt förfogande än familjer som bodde i städerna.

Arbetsgivarorganisationen Arbetsgivarna i Finlands Centralförbund (AFC), som i huvudsak representerade storföretag i tillverkningsindustrin, började efter andra världskriget utföra sina egna utredningar om den sociala situationen i medlemsföretagen. Dessa undersökningar berättar även rätt mycket om utvecklingen som ägde rum under mellankrigstiden.³¹⁾ Också ur dessa undersökningar framgår det att arbetarbefolkningens boendestandard var mycket svag under denna tid. Både bostadsräkningar och arbetsgivarnas undersökningar påvisade dock att de arbetare som bodde i bostäder som hade upplåtits på arbetsgivarens försorg hade en något bättre boendestandard än de arbetare som hyrde på fria marknaden. De hade också en något lägre hyresnivå, samtidigt som t.ex. belysning och ved ofta ingick som en naturaförmån. Arbetsgivarnas hyresbostäder var dessutom något bättre utrustade (rinnande vatten, uppvärmning, kvalitet i byggandet) än bostäderna på fria marknaden. Trångboddheten var emellertid nästan lika stor, oberoende av om man bodde i arbetsgivarens hyresbostäder eller hyrde på fria mark-



Arbetarbostäder i byggnaden Plevna. Namnet refererar till den bulgariska stad med samma namn, som blev känd som en följd av svåra strider som förliggick där 1877. Byggnaden färdigställdes under G.A. Serlachius tid. Bilden är tagen år 1927. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.

10 naden.³²⁾ De arbetare som bodde i egnahemshus där tomten upplåtits av arbetsgivaren hade dock större bostadsyta till sitt förfogande. Även standarden var högre i dessa byggnader.

Att erhålla hyresbostad via arbetsgivaren var framförallt ett bruksortsfenomen. I storstäderna var andelen som bodde i arbetsgivarnas hyresbostäder låg; cirka 5 procent av de undersökta hushållen i Helsingfors bodde i bostäder upplåtna av arbetsgivaren. I industristaden Tammerfors var andelen något högre, 13 procent, och i Kemi bodde nästan en tredjedel av hushållen i hyresbostäder som upplåtits av arbetsgivarna.³³⁾ Kemi var en liten stad och knappast jämförbar med storstäder som Helsingfors eller Tammerfors.

AFCs undersökningar påvisar att det framförallt var skogsindustrin som upplät bostäder för sina arbetare, vilket var en naturlig följd av dess placering på landsorten. Enligt Leo Paukkunens undersökning ägde skogsindustrin efter andra världskriget cirka hälften (47 procent) av industrins bostadsbestånd (beräknat efter antal rum).³⁴⁾ Även textilindustrin hade ett relativt stort utbud av bostäder för sina arbetare, bl.a. som en följd av att antalet ogifta och kvinnliga arbetare var stort. Metallindustrins satsningar på arbetarbostäder ökade dock snabbt efter kriget. Även stadsindustrierna var tvungna att satsa på att skaffa fram bostäder i efterkrigstidens Finland, då boendebristen var skriande. Metallindustrin expanderade dessutom snabbt efter kriget som en följd av krigsskadeståndsleveranserna till Sovjetunionen.

Företagens satsningar på egnahemsverksamhet ökade snabbt under decennierna före och just efter kriget.³⁵⁾ Även här var skogsindustrin ledande. Enligt en av AFCs undersökningar från 1940-talet bodde cirka en tredjedel av arbetarna inom skogsindustrin i fabriken hyresbostäder, en tredjedel i egnahem (vanligen byggda med någon form av stöd av arbetsgivaren) och en tredjedel i hyresbostäder som de hyrt på fria marknaden.³⁶⁾

Ur undersökningarna framgår det också att bostadsinvesteringarna var den mest resurskrävande välfärdsinvesteringen i företagen.³⁷⁾ Detta betonar också ofta i historiker över enskilda företag och i företagens egna berättelser om välfärdsverksamheten.³⁸⁾ Trots de stora satsningarna det fortfor trångboddhet och svag boendestandard att vara ett problem bland arbetarbefolkning även under efterkrigstiden.³⁹⁾

ARBETARBOSTÄDER I GAS UNDER GÖSTA SERLACHIUS TID

Som nämnt var arbetarbostäder i regel en nödvändig investering för många företag under industrialiseringens första fas. Så även i Mänttä. När Gustaf Adolf Serlachius etablerade sitt första träsliperi byggdes omedelbart det första arbetarbostadsbeståndet. Efter den förödande branden och omfattande delar av byggnadsbeståndet förstördes då vidtog en intensiv byggnadsperiod för att ersätta det som brunnit ner. I GAS var boendefrågan dock ett återkommande problem. Eftersom bolagets produktion och antalet arbetare hade vuxit snabbt var trångboddheten fortlöpande ett stort problem. I början uppfördes främst flerfamiljshus av enklare modell, framförallt just hyreslängor.

En del tvåvåningshus med färre bostäder per byggnad uppfördes också under Gustaf Adolfs tid, bl.a. två hus som benämndes Plevna och Karssi. Redan under G.A. Serlachius tid försökte bolagsledningen också uppmuntra arbetarna till att bygga eget, men det var framförallt arbetsledare som hade ekonomiska möjligheter till detta. Kontrollen av de anställda som ansökte om tillstånd att få bygga ett eget hem var dessutom ytterst hård och direktiven gällande vad som fick byggas var mycket stränga.⁴⁰⁾ G.A. Serlachius avled år 1901 och då hade bolaget sammanlagt 212 bostäder och i dessa bodde det i medeltal 2,6 personer per rum.⁴¹⁾

Antalet bostäder växte kontinuerligt efter att Gösta Serlachius övertagit ledningen. På 1910-talet uppfördes ett antal flerfamiljshus i två våningar. Dessa hus, som i folkmun kallades för kaffekvarnarna, bestod av åtta enrumslägenheter, utan separat kök. Ända fram till 1920-talet bestod i praktiken alla arbetarbostäder i Mänttä av flerfamiljshus i trä utan brädfodring, utan ordentligt kök och utan moderna bekvämligheter. Det flesta bostäderna var enrumslägenheter. År 1920 ägde bolaget 37 hyreskaserner, med sammanlagt 220 bostäder. Antalet rum var 324. Det bedömdes att bolaget hade en relativt svag boendestandard ända fram till 1920-talet och att den var bland de sämsta i regionen. Enligt Mauri Mönkkönen, som skrivit ortens och nejdens historia, var förhållandena i Mänttä emellertid inte särskilt dåliga i jämförelse med situationen i bruksorter i östra eller norra Finland.⁴²⁾

De s.k. kaffekvarnarna som uppfördes på 1910-talet. Dessa flerfamiljshus i två våningar innebar en viss förbättring i boendestandarden i jämförelse med de hyreskaserner som byggdes på 1800-talet. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.



Bolaget uppförde även tjänstemannabostäder. Tjänstemännens bostäder var både större och av bättre kvalitet än arbetarbostäderna. Gösta Serlachius anlätade två av sina favoritarkitekter, Verner Thomé och W.G. Palmqvist, för dessa uppdrag.⁴³⁾ De anställdas bostäder förlades områdesvis och stratifierades tydligt enligt samhällsklasserna.⁴⁴⁾ Tjänstemannavillorna låg i närheten av fabrikerna, eftersom framförallt ingenjörerna snabbt skulle kunna ta sig till fabrikerna om problem uppstod. Ett flertal av dessa villor finns ännu bevarade.⁴⁵⁾ Arbetarområdena låg avskilt och något längre bort, men ändå så att det skulle vara lätt att ta sig till arbetet till fots.

Under mellankrigstiden började ledningen i GAS aktivt satsa på att förbättra arbetarnas bostadssituation. En viktig målsättning var att komma bort från de s.k. hyreskasernerna från 1800-talet. I stället började man planera arbetarbostäder för 1–4 familjer. En bra bostad för en familj skulle bestå av ett eller två rum och ett separat kök och bostäderna skulle planeras noggrant för att uppnå ett bra boende. Framförallt rummets fördelning och kökets placering och utrustning var viktiga frågor, men även förvarings- och tvättmöjligheter skulle planeras så att man nådde oklanderliga och hygieniska lösningar som befrämjade familjens boendekomfort.⁴⁶⁾ Gösta Serlachius engagerade i mitten av 1920-talet arkitekt Palmqvist för att rita modellhus både för lägre tjänstemän och för arbetare. För arbetarna planerade han tvåvåningshus med två lägenheter i varje hus. Bostäderna bestod av ett rum och kök på nedre våningen och ett sovrum på övervåningen.

En likartad utveckling ägde rum i bl.a. Kymmenebolaget, där man under mellankrigstiden uteslutande uppförde tvårumslägenheter, de flesta i tvåfamiljshus. Även i Kymmene betonade man att de hyreskaserner som fanns kvar från 1800-talet var "ofördelaktiga" med tanke på hemtrevnad. Några enfamiljshus byggdes, men som Julius Polin konstaterade i historiken över den sociala verksamheten blev dessa avsevärt dyrare.⁴⁷⁾

Även om standarden steg i GAS, var bostadssituationen problematisk ännu på 1920-talet. I en rapport, som Serlachius välfärdinspektris Sisko Ania och hennes kollega Eva Sommersalo utarbetade under en studieresa till olika pappersbruk i Finland, framgår det att arbetarna i GAS ännu bodde i bostäder vars

standard var rätt bristfällig i jämförelse med andra pappersbruk. Vissa bolag, som Enso och Kaukas, fick beröm för sina målmedvetna satsningar på boendet. Ania och Sommersalo konstaterade emellertid att GAS hade genomfört vissa förbättringar under de senaste åren och att bolaget hade ambitiösa planer för att höja boendestandarden ytterligare. Dessutom betonade de att bostadssituationen i många företag var direkt undermålig.⁴⁸⁾ Situationen i GAS var därmed jämförelsevis acceptabel. Inspektiserna framhöll dessutom att GAS arbetade med säkerhetsfrågor och bolagets hälso- och mödravård var föredömligt. I GAS fortgick arbetet för att höja bostadsstandarderna dessutom under mellankrigstiden. På 1930-talet byggde man exempelvis envåningshus med 2–6 bostäder där varje bostad hade egen ingång. Samlevnaden mellan familjerna i flerfamiljshus hade nämligen inte alltid varit lätt.⁴⁹⁾ Samtidigt revs de undermåliga bostäderna. Enligt GAS byggmästare H. Mäklin fanns det år 1935 endast fyra s.k. kaserner kvar. Sammanlagt ägde bolaget vid denna tid 45 hus. I varje hus bodde 1–8 familjer.⁵⁰⁾

Under mellankrigstiden började bolagsledningen dessutom mera aktivt arbeta för att bereda arbetarna möjligheter att bo i enfamiljs- eller parhus. Trädgårdsstaden som ideal hade nått Serlachiusbolaget redan långt tidigare, men egnahemsbyggandet hade som konstaterats inte slagit igenom i Mänttä.⁵¹⁾ Bolagsledningen började nu studera modellhus för arbetare som byggts i andra företag och i andra länder. Bl.a. fick man inspiration från Société Michelin, som hade utvecklat modeller för förmånliga arbetarbostäder, "habitations à bon marché", i form av radhus, parhus eller enfamiljshus. Bostäderna var speciellt avsedda för stora familjer med många barn. Syftet var ju som nämnt att uppmuntra familjerna att skaffa många barn. De största bostäderna kunde bestå av 5 eller 6 rum vilka var avsedda för riktigt stora familjer.⁵²⁾ Så stora bostäder byggdes överhuvudtaget inte för arbetarna i Finland. I GAS planerades under denna tid huvudsakligen hus som bestod av ett rum plus kök i bottenvåningen och ett eller två sovrum i övervåningen. Detta förefaller att ha varit rätt normalt för de finska förhållandena under denna tid. Enligt Paukkunens undersökning bestod företagens arbetarbostäder år 1938 i medeltal av 2,17 rum.⁵³⁾ Även i Michelinbolaget

De tvåfamiljshus för arbetare som W. G. Palmqvist ritade på 1920-talet. Palmqvist var en av Finlands främsta arkitekter och anlätades ofta av Gösta Serlachius för olika uppdrag. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.



utgjorde de riktigt stora bostäderna en liten del av bostadsbeståndet. Enligt rapporten, som Serlachius hade tillgång till, ägde Michelinbolaget 31 hus med fem rum och sex hus med sex rum. Det största antalet bostäder hade dock tre eller fyra rum, vilket ju var avsevärt större än de finska arbetarbostäderna.⁵⁴⁾

Av de diskussioner som man förde i GAS ledning framgår det att man funderade mycket på hur olika rum skulle placeras. Det skulle vara rationellt och välgenomtänkt, samtidigt som onödiga steg skulle undvikas.⁵⁵⁾ Det modernistiska idealet om effektivitet i planläggning slog även igenom i bostadsbyggandet.

Egnahemsbygget befrämjades aktivt på 1930-talet. Bolaget upplät tomtmark som arbetarna kunde ansöka om och de kunde beviljas förmånliga bygglån via intressekontoret. Dessutom bidrog företaget med förmedling av byggmaterial, ritningar på modellhus samt behövlig expertis i olika skeden av byggnadsprocessen. Man utförde dock omfattande tillförlitlighetsundersökningar innan lån eller tomtmark beviljades. Tillförlitlighet och oförvitligt leverne var viktiga kriterier. Efterfrågan på bolagets tomter var dock alltid större än utbudet, så det fanns alltid flitiga och dugliga arbetarfamiljer som man kunde belöna med en dylik förmån. I slutet av 1930-talet började GAS dessutom själv tillverka typhus i en av sina fabriker Kolho. Dessa modellhus uppläts även åt företagets egna anställda. Efter kriget, då bostadsbristen var som mest akut, expanderade produktionen av typhus snabbt.⁵⁶⁾

Egnahemsrörelsen och dess ideal passade många finska industriägares uppfattning om hur man bäst kunde befrämja den finska samhällsutvecklingen. Bostadsfrågan, och framförallt egnahemsverksamheten, var speciellt ideologiskt motiverad i GAS. Egnahemshus med egen täppa skulle göra arbetarna stabila och knyta dem till orten och till företaget. Om de dessutom hade lån via bolaget knöts de ännu starkare till arbetsgivaren. Att uppmuntra till egnahemsbyggen utgjorde ett konkret exempel på arbetsgivarens patriarkala strategi för att etablera långvariga relationer med lojala arbetstagare. Att bygga sitt eget hem ansågs dessutom karaktärsdanande, eftersom det stimulerade den egna initiativförmågan. Egnahemshus utgjorde också en hälsosam boendemiljö för den unga generationen att växa upp i. Såsom bolagsledningen uttryckte det:

”Det viktigaste föremålet för all socialvård är alltid barnen och ungdomen. Av dem utvecklar sig ju ett nytt släktled med sina dygder och laster. Folket är ju sådant som dess ungdom är. För barnets livliga, alltid svällande verksamhetslust må man finna lämplig sysselsättning, ty det är i 'lättjan, där lastens frön gro'.”⁵⁷⁾

En av Sisko Anias viktigaste uppgifter var att övervaka boendet och föreslå behövliga förbättringar. Dessutom skulle hon befrämja ”konsten att bo” bland arbetarna. År 1928 reste hon på en studieresa på uppdrag av bolaget för att studera socialkonsulenters arbete i svenska företag.⁵⁸⁾ I Mänttä fanns en Martha-förening som GAS ledning samarbetade med, men bolaget anställde också egna hemsystrar och hushållskonsulenter som skulle undervisa och bistå husmödrarna att hålla sina hem varma, rena och trivsamma. Köket hade likaså en central roll i bostaden. Bra näring, hygien och rätta värderingar trivdes under samma tak.

Ilkka Laurila, som efterträdde Ania i slutet av 1930-talet som socialchef, uttryckte hemmets betydelse för att skapa bättre arbetslag och avstyra sociala problem på ett mycket ohöjligt sätt:

”Det är ju välkänt, hur ett ordnat och illa skött hushåll kan leda familjens ekonomiska situation i fördärvet och kan ödelägga familjemedlemmarnas hälsa. Illa skötta hushållsgöromål gör även en bra bostad ohemtrevlig och ovårdad. [*imin översättning*]”⁵⁹⁾

Dessutom kompletterade ett bra boende naturligtvis det övriga välfärdsarbetet, framförallt mödra- och barnvården.

Gösta Serlachius framhöll emellertid att boendet också spelade en viktig roll i befrämjandet av säkerheten och produktivtetsarbetet. I ett föredrag kring just säkerhetsarbetet på fabriken konstaterade bolagsledningen:

”Men för att uppnå detta [*tryggt arbete*] fordras det, utom lämpliga arbetslokaler och väl skyddade maskiner, också välstånd utom arbetet, det fordras tillräckligt rymliga och trivsamma bostäder, där både själen och kroppen får vila och utveckla sig”.⁶⁰⁾

Boendet och egnahemsverksamheten var emellertid inte bara en del av det patriarkala idealet på lokal nivå. Som ovan diskuterats ansågs höjd boendestandard av många som en viktig del av att bygga det nya Finland genom att – rent konkret – fostra en ny generation av starka, friska och dugliga medborgare. Dessutom skulle det ju minska grogrunden för missnöje och revolutio-

14 nära tendenser. I den nyvunna självständigheten var inplanteringen av hög arbetsmoral och fosterländska värderingar av ytterst stor vikt. Denna syn anammades av Gösta Serlachius till fullo. Han – och hans gelikar – insåg dock att man behövde arbeta för att utjämna de slitningar som fanns mellan olika samhällsgrupper, men det skulle framförallt ske på det lokala planet och mellan arbetsgivaren och den enskilda arbetstagaren. Under mellankrigstiden motsatte sig arbetsgivarna kollektiva förhandlingar, men via välfärdsreformer och ett positivt synsätt gentemot den enskilda arbetaren ansåg man att man kunde etablera en personlig och ömsesidig relation som i slutändan kunde överbrygga klyftor och dämpa motsättningar.

I den presentation år 1928 som citerades tidigare, diskuterade Serlachius ingående hur arbetsgivarnas och arbetstagarnas förhållande förändrats under det gångna decenniet. Det framgår av presentationen att han hade visioner om hur man kunde befrämja ömsesidigheten och på lokalplanet göra gemensamma ansträngningar för det allmänna bästa. Han konstaterade bl.a. att den snabba industrialiseringen lett till stora förändringar i relationen mellan arbetstagare och arbetsgivare, men att förhållandet samtidigt blivit klarare. Han framhöll båda parter stora betydelse för det industriella framåtskridandet och betonade att arbetarnas roll som tänkande individer hade ökat som en följd av industriella framsteg. Därför kunde man anförtro dem allt större ansvar. Arbetsgivarens uppgift var att försöka höja lönerna så mycket som utvecklingen medgav samt förbättra bostads- och andra sociala förhållanden. Arbetarnas uppgift vara å andra sidan att visa flit, uthållighet, vakenhet, intresse och "intelligens". Hans, åtminstone utåt sett, positiva syn på arbetarnas utvecklingspotential, kombinerades emellertid med ett tydligt budskap om att han ogillade alla tankar på facklig och annan organiserad samverkan bland arbetarna. Arbetare och arbetsgivare skulle sträva till förbättringar tillsammans, i ömsesidigt samförstånd, inte genom konfrontation eller någon form av kollektiv intresseformulering.

"Varje försök att splittra de båda parternas intressen, bromsa arbete för att bereda bröd åt flera munnar, pressa upp lönerna genom strejk o. dyl. är på förhand dömt att misslyckas."⁶¹⁾

Allt ansvar låg dock inte på arbetarna. Gösta Serlachius ansåg att det var ett problem att inte alla arbetsgivare förstod det inbördes beroendet som fanns mellan arbetstagare och arbetsgivare och det ansvar arbetsgivarna själva hade för att upprätthålla ömsesidigheten. Det fanns ingen ursäkt härvidlag, eftersom alla kunde ta del av tankarna i den uppsjö av engelsk och amerikansk litteratur som hade publicerades under denna tid.

I den paternalistiska andan fanns ofta en genuin omsorg om de "egna" arbetarnas väl och ve. Det syns också i bostadsdiskussionerna. I mitten av 1930-talet framhöll Gösta Serlachius att standarden i vissa av företagets arbetarbostäder var så bristfällig att deras avlägsnande var önskvärt.⁶²⁾ I ett annat sammanhang diskuterade bolagsledningen i GAS en utredning från 1939 som hade genomförts av statens bostadskommitté. I utredningen framlades förslag på modellbostäder för arbetare, vilka hade planerats av arkitekt Aarne Ervi. GAS chefsingenjör Warner Silfversparre hade på uppdrag av Gösta Serlachius grundligt studerat dessa förslag och i sin rapport konstaterade han att de var undermåliga på många punkter. Framförallt var de för trånga ("förkrympta"), men också kvaliteten på byggandet var i det närmaste undermålig. Enligt Silfversparre skulle husen inte bli långvariga. Silfversparre påpekade visserligen att en annan arkitekt hade inkommit med ett något bättre förslag än Ervis, men även detta hade vissa påtagliga brister, speciellt i fråga om planeringen av kök och "vestibul". Köket var alldeles för litet. I arbetarbostäder måste köket vara tillräckligt stort, framhöll Silfversparre, eftersom

"husmodern tillbringar där en stor del av sin dag och skall ... då ha fri luft omkring sig och kunna övervaka barnen. När mannen kommer hem för mat skall han kunna få mat i köket så att onödigt spring undvikes."⁶³⁾

Enligt Silfversparre var det tydligt att stadsarkitekter och stadsplanerare överhuvudtaget inte förstod landsbygdens och industrins behov. Serlachius och hans tjänstemän var inte ensamma om att vara missnöjda med de offentliga satsningarna på arbetarbostäder. Ilkka Laurila framhöll att många av industrins ledande personer under mellankrigstiden hade börjat bekymra sig allt mer för den offentliga sektorns anspråkslösa satsningar på att för-



bättre boendestandarden. Detta medförde att man från företagens sida lade ner allt mer resurser på både fler och bättre bostäder för sina arbetare.⁶⁴⁾

DE FÖRSTA VÅNINGSHUSEN

Funktionalismen gjorde sitt inbrott i arkitekturen på 1920- och 1930-talen, och den gjorde även intåg i arkitekturen i GAS via de ledande arkitekter som Gösta Serlachius ofta engagerade för viktiga nybyggnadsprojekt.

Enligt konstretaren Ulla Salmela kom modernismen och funktionalismen inom arkitekturen att betyda en demokratisering av bostadsbeståndet. Många arkitekter ville avsiktligt minska den mest iögonfallande stratifieringen i samhället, baserad på inkomst- och klasskillnader, när man planerade de nya moderna bostadsområden.⁶⁵⁾ I GAS ledning förefaller dock inte ha funnits en tanke på att utjämna skillnaderna mellan samhällsklasserna, åtminstone inte om man betraktar boendet. Bostadsområdena var fortsättningsvis grupperade enligt arbetstagargrupp, med tjänstemannabostäder för sig och arbetarbostäder för sig och skillnaderna i storlek och utformning mellan tjänstemännens och arbetarnas bostäder mycket stora. Även om arbetarbostäderna växte under tidsperioden hade tjänstemännen ännu nästan dubbelt så stor yta per person (46,7 kvadratmeter per person) som arbetar-

familjerna (24,8 kvadratmeter per person).⁶⁶⁾ I arbetarbostadsbeståndet fortfor man att bygga enligt de mera traditionella lösningarna och befrämja egnahemsboendet.

Modernismen och funktionalismen var för Gösta Serlachius framförallt en fråga om estetiska värden och kom till uttryck i det symboliskt viktiga huvudkontoret och de viktigaste industribyggnaderna. Dessa användes i marknadsföringssyfte för att visa att man representerade något av en förtrupp, inte bara teknologiskt utan även i samhällsbygget. Gösta Serlachius lät dock planera och uppföra ett modernistiskt inspirerat flervåningshus, benämnt *Pilvlinna* – på svenska Luftsloppet – som var avsett för bostäder för lägre tjänstemän. Tanken att börja bygga flervåningshus med arbetarbostäder kom dock på programmet i slutet av 1930-talet. Serlachius uppmanade chefsingenjör Silfversparre och bolagets byggmästare att börja planera för detta.⁶⁷⁾ Planerna kom igång redan innan krigsutbrottet 1939 och efter kriget uppfördes de första flervåningshusen för arbetare.⁶⁸⁾

Även om dessa sågs som exempel på något modernt var valet av flervåningshus byggda i sten också helt krasst en kostnadsfråga. När kommunaltekniken gjorde intåg, visade det sig att det blev avsevärt billigare att dra in vatten och avlopp i flerfamiljs- och våningshus än i egnahemshus. Dessutom skulle reparationskostnaderna i det långa loppet bli lägre i stenhus.⁶⁹⁾ När bolagsledningen i slutet av 1930-talet planerade nya egnahemsområden

Pilvilinna var det första flervåningshuset som GAS lät uppföra. Huset hade bostäder för lägre tjänstemän. Till vänster syns Mänttä Klubb, som var samlingslokal för tjänstemännen. I dag drivs hotellverksamhet på Klubben. Gösta Serlachius stiftelse. Serlachiusmuseernas bildarkiv. Mänttä.

16 för arbetarna föreslog man också tätare bebyggelse av samma skäl. En välsammanhållen samhällsstruktur skulle underlätta anslutningen till kommunens vatten- och avloppsförsörjning.⁷⁰⁾

Om man tittar på de siffror som exempelvis Paukkunen presenterade var GAS relativt representativt för skogsindustriföretagen efter kriget. Bolaget ägde nästan 450 bostäder.⁷¹⁾ På 1950-talet bodde 43 % av bolagets arbetare i egna bostäder, 35 % i bolagets hyresbostäder och 22 % i hyresbostäder på den fria marknaden. Variationen mellan de olika fabrikerna var emellertid stor (Tabell 1). Tako (Urspr: Tammerfors Takfiltfabrik) som fanns i stadsmiljö var det en avsevärd andel arbetstagare som hyrde på den fria marknaden, medan den minsta fabriken, Kolho Såg, som befann sig lite avsides från Mänttä, hade en stor andel som bodde i egna hem. Egnahemsverksamheten var populär bland arbetarna i GAS.

	Mänttä	Tako	Kangas	Kolho
Bolagets hyresbostad	30	11	33	42
Egen bostad	42	7	40	52
Hyresbostad på fria marknaden	28	84	27	6

Tabell 1. Boendeform bland arbetarna i GAS på 1950-talet, fördelat på bolagets fyra bruksorter. Källa: Sosiaalitoimintamme [Vår sociala verksamhet]. GAS arkiv Serlachiusmuseerna, Mänttä.

Efter kriget ökade arbetsgivarnas obligatoriska socialutgifter snabbt som en följd av vissa stora sociala välfärdsreformer, framförallt folk- och arbetspensionssystemen och den allmänna sjukförsäkringen, vilka genomfördes under en relativt kort tid. Detta gjorde att företagen började skära ner på den frivilliga välfärdsservicen. Boendet utgjorde emellertid fortsättningsvis en stor utgiftspost och exempelvis satsningarna på egnahemsbyggen fortsatte att växa efter kriget i många företag.⁷²⁾ Efter kriget var bostadssituationen ytterst svår på många orter, medan egnahemsidealet accentuerades. Arbetsgivarna oroade sig återigen för sociala problem efter de långa och svåra krigsåren. Det låg emellertid även krassa ekonomiska kalkyler bakom strategin att satsa på stöd till egnahemsbyggandet. Det var i slutändan avsevärt mindre resurskrävande

att stöda arbetarnas byggande av småhus med förmånliga lån eller billig tomtmark, än att själv bygga och upplåta hyresbostäder. Som det framgår av arbetsgivarnas egna utredningar var de resurser som företagen lade på egnahemsverksamheten anspråkslösa i jämförelse med de kostnader som byggandet av ett eget hyresbostadsbestånd innebar.⁷³⁾

Det är sannolikt att företagen också såg investeringar i egna bostäder som allt mer riskfyllda. Kunde man räkna med att även i framtiden ha produktion på bruksorten? Under decennierna efter kriget, framförallt på 1960-talet, började företagens starka förankring i lokalsamfundet luckras upp. Många företag flyttade huvudkontoret till storstäderna och den paternalistiska eran började gå mot sitt slut. Gösta Serlachius avled 1942, och hans son R. Erik Serlachius tog över ledningen. Nya vindar började blåsa i bolaget, samtidigt som bolagets relation till lokalsamfundet obönhörligt förändrades.⁷⁴⁾ Visserligen fortfor just skogsindustrin att vara lokalt förankrad längre än många andra industrier. Ett tecken på detta är att GAS ännu på 1980-talet hade ett stort antal hyresbostäder. Fr.o.m. slutet av 1970-talet var dock trenden nedåtgående.⁷⁵⁾

AVSLUTNING

Ovan har jag belyst arbetarbostäderna och bostadspolitiken i ett "typiskt" finskt skogsindustriföretag mot bakgrund av den industriella och samhälleliga utveckling som ägde rum i Finland under mellankrigstiden. Den dåliga boendestandarden var ett genuint bekymmer och bostadsbyggandet ett mycket konkret och praktiskt problem i många företag, men arbetarboendet blev också en del av en större moderniseringsideologi. Även om den paternalistiska modellen från dagens perspektiv kan uppfattas som något ålderdomligt, med rötter i det agrara samhället, kunde den väl kombineras med – och anpassas till – moderniseringsprocessen. Här utgör förbättrandet av boendestandarden, men också exempelvis mödra- och barnavård bra exempel. Dessa åtgärder var inte bara bra för arbetstagaren (förmåner), arbetsgivaren (produktivitet, stabilitet), utan även i slutändan för nationsbyggandet (fostran).



Dessa fenomen var inte unika för Serlachius eller för finska företag överlag. Tvärtom, som nämnts, kan likartade utvecklingstendenser hittas i många andra länder och i många fall tog de finska företagsledarna intryck från föregångsländerna. Samtidigt präglades den finska utvecklingen även av de speciella institutionella, politiska och ekonomiska sammanhang som rådde i landet. Alla modeller får sina egna nationella särdrag. Bruksmiljöerna i Finland, liksom i de andra nordiska länderna, hade ofta en stark landsortsprägel, som en följd av industrins lokalisering. Betoningen på eget hem med trädgård – och naturens upplyftande roll – betonades därför kanske speciellt mycket. Industrins perifera prägel gjorde dessutom att paternalismen överlag blev en seglivad modell, trots snabb ekonomisk modernisering. Detta bidrog i sin tur till hur entreprenörerna och företagsledarna uppfattade sin roll i nationsbygget. Då denna tids företagsledare och entreprenörer dessutom ofta hade ett omfattande engagemang utanför bolaget och därmed utövade stort inflytande på många andra samhällsområden, såg de sig ofta som samhällsbyggare, som hämtade in och bar med sig det nya och moderna, inte bara inom teknik och produktionsmetoder, utan även på många andra områden.⁷⁶⁾ Ett fenomen som accentuerade detta är det tidsmässigt nära sambandet mellan Finlands självständighet och landets industriella genombrott, vilket har gjort att industrialisering och nationsbyggande setts som nästan identiska.

Gösta Serlachius kan även här lyftas fram. Han ansåg att det sociala välfärdsarbetet och den byggda omgivningens betydelse för framväxten av det moderna Finland var centrala i samhällsbygget, speciellt på det lokala planet. Jag började artikeln med citatet om industrin och konsten. I detta föredrag betonade han även samhällets försköning som ett viktigt fostrande element. Det estetiska var faktiskt en del av det man idag skulle kalla för företagets samhällsansvar.

”Huru viktigt är det icke då att dessa samhällen ordnas enligt bestämd stadsplan, uppgjord av en kompetent arkitekt, och att även den minsta byggnad uppföres med beaktande av estetiska krav och icke blott med iakttagande av det praktiskt taget nödvändigt...Det som är skönt vinner förr eller senare terräng bland folket och det goda föredömet smittar till efterföljd ute i bygderna.”

Efter andra världskriget när den paternalistiska modellen gradvis luckrades upp, samtidigt som den offentligt finansierade välfärdsstaten byggdes ut, fick arbetsgivarna se sin roll förändras. Industrin bidrog naturligtvis fortsättningsvis till de ekonomiska framstegen, men arbetsgivarnas roll som fostrare av nya generationer minskade obönhörligt och övertogs av de offentliga. Detta var inte alltid lätt att acceptera för den individuella arbetsgivaren.

18 REFERENSER

- Bostadsförhållandena i städerna år 1938. Sociala Undersökningar XXXII. Finlands Officiella Statistik. Helsingfors, 1940.
- Susanna Fellman, Aesthetics in Modern Management – The Professionalisation of Management and the Creation of the Modern, Efficient Firm in Finland, 1920s–1940s, I A. Kervanto Nevanlinna (ed.), *Industry and Modernism – Companies, Architecture and Identities in the Nordic and Baltic Countries during the High-Industrial Period*. Studia Fennica Historica. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 2007.
- Susanna Fellman, French influences in a Finnish company in an era of industrial break-through and modernisation: Société Michelin's welfare program and G.A. Serlachius AB in the 1920s and 30s. I E. Godelier, M. Le Roux, E. Briot, G. Garel, A. David (eds.), *Managerial Thoughts and Practice in France 19th to 21st Centuries. Assessment and Future Prospects*, 2012.
- Susanna Fellman, Hur leds ett storföretag? – G. A. Serlachius Ab på 1920- och 30-talet, *Historisk Tidskrift för Finland*, 2005, 90:2.
- Robert Fitzgerald, Employment Relations and Industrial Welfare in Britain: Business Ethics versus Labor Markets, *Business and Economic History* 1999 28:1, ss. 167-179.
- Mary Parker Follet, How Must Business Management Develop to Become a Profession? I Henry C. Metcalf and Lyndall Urwick (eds.), *Dynamic Administration: The Collected Papers of Mary Parker Follet*, New York: Routledge 1942 [1925].
- Hannes Gebhardt, *Työväenperheitten asunto- ja maataloudellisia oloja. Tilastollinen tutkimus yhteiskunta-taloudellisista oloista Suomen maalaiskunnissa*. Tilattoman väestön alakomitea 1901:5. [Arbetarfamiliernas bostads- och jordbruksförhållanden. Statistisk undersökning om samhällsekonomiska frågor i finska landskommuner 1901:5] Helsinki 1916.
- Matti Hannikainen, Unemployment and Labour Market Flexibility in the Great Depression, *Scandinavian Journal of History* 33:2, 2008, ss. 139-60.
- Marie-Monique Huss, Pronatalism in the inter-war period in France. *Journal of Contemporary History*, 1990 25:1, ss. 39-68; Stephen Harp, *Marketing Michelin Advertising & Cultural Identity in Twentieth-Century France*, John Hopkins University Press, 2001.
- Industrins arbetarbostäder samt egnahemsverksamhet år 1946*, Ekonomiska utredningsbyrån A 7 1947.
- Casper Jørgensen and Morten Pedersen (eds.), *Modernism and Rationalization*. Skrifter fra Nordjyllands Museum nr 2. Aalborg 2006.
- Keijo Keravuo (toim.), *Teollisuuden sosiaalinen toiminta* [Industrins sociala verksamhet]. Helsinki: Suomen Työnantajain Keskusliiton julkaisuja. 1948.
- Kettunen, Suojelu, suoritus, subjekti. *Työsuojelu teollistuvan Suomen yhteiskunnallisissa ajattelu- ja toimintatavoissa*. Historiallisia tutkimuksia 189. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 1994.
- Jennifer Klein, *For all these rights: Business, labor, and the shaping of America's public-private welfare state*. Princeton: Princeton University Press, 2010.
- Ilkka Laurila, Teollisuuden asuntokysymys [Industrins bostadsfråga], i K. Keravuo (toim.), *Teollisuuden sosiaalinen toiminta* [Industrins sociala verksamhet], Helsinki: Suomen Työnantajain Keskusliiton julkaisuja 1948.
- Lars Magnusson, Patriarkalism och social kontroll. Några synpunkter på ett problemkomplex. I B. Schiller och T. Nilsson (red.), *Arbete och arbetsmarknad i Norden*. Lund: Arkiv förlag; 1988;
- Ole Markussen, Danish industry, 1920–39: Technology, rationalization and modernization. *Scandinavian Journal of History* 1988, 13: 2-3, ss. 233-56.
- Joseph Melling, Industrial Capitalism and the Welfare of the State: The Role of Employers in the Comparative Development of Welfare States. A Review of Recent Research, *Sociology* 1991 25:2.
- Gunnar Myrdal och Alva Myrdal, *Kris i befolkningsfrågan*. Stockholm: Bonnier 1935; Ludvig Nordström, *Lort-Sverige*. Stockholm: Kooperativa Förbundet 1938.
- Mauri Mönkkönen, *Mäntän historia 1860–1947. Vanha Ruoveden historia III:8*. [Mäntäs historia 1860-1947. Vanha Ruovesis historia III:8]. Jyväskylä: Gummerus 1992.
- Ludvig Nordström, *Lort-Sverige*. Stockholm: Kooperativa Förbundet 1938.
- Leo Paukkunen, *Teollisuuden sosiaalitoiminta toisen maailmansodan jälkeen*. [Industrins sociala verksamhet efter andra världskriget]. Taloudellinen Tutkimuskeskus, sarja A:1, Vaasa 1955.
- Leo Paukkunen, *Sosiaalitoiminta ja sen kustannukset Suomen teollisuudessa*. [Den finska industrins sociala verksamhet och dess kostnader]. Ekonomiska Utredningsbyrån Serie A VI. Helsinki 1964.
- Julius Polin, *Kymmene Aktiebolags kulturella och sociala verksamhet*. Kouvola: Kymmene Aktiebolag 1932.
- Marianne Rostgaard, Patriarkalisme og industriledelse i Danmark ca. 1880-1910. I M. Rostgaard och M. Wagner (red.), *Lederskab i Dansk Industri og Samfund 1880-1960*. Aalborg: Aalborg Universitet 1999.
- Ulla Salmela, *Urban Space and Social Welfare. Otto-Iivari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914-1937*. Konsthistoriska Studier 40. Helsingfors 2004.
- Per Schybergson, Företagarverksamhet i finsk industrihistoria, *Sphinx årsbok*. Serie B Helsingfors: Societas Scientiarum Fennica, 1987, ss.29–36.
- Oula Silvennoinen, *Pappershjärtat - Gösta Serlachius liv*. Helsingfors: Sil-tala 2013.
- Pauli Sivonen (red.), *Under örnens vingar - Festskrift till Gösta Serlachius konststiftelses 70-årsjubileum*. G.A. Serlachius-museets publikationer I. Mänttä 2003.
- Frederick Winslow Taylor, *The Principles of Scientific Management*. New York: Harpers, 2014 [1911].
- Tehdastyöväen asunto-olot, *Sosiaalinen Aikakauskirja*, no 3-5, 1926. [Industriarbetarnas bostadsförhållanden. Social Tidskrift nr 3-5 1926].

Noter

- 1) Bolaget var i familjens ägo ända fram till 1980-talet.
- 2) För en biografi över Gösta Serlachius, se Oula Silvennoinen, *Pappershjärtat - Gösta Serlachius liv*. Helsingfors: Siitola 2013.
- 3) Per Schybergson har klassat honom som en av de tio mest innovativa entreprenörerna under det industriella genombrottet. Per Schybergson, *Företagarverksamhet i finsk industrihistoria, Sphinx årsbok. Serie B Helsingfors: Societas Scientiarum Fennica, 1987, ss. 29–36.*
- 4) Susanna Fellman, *Aesthetics in Modern Management – The Professionalisation of Management and the Creation of the Modern, Efficient Firm in Finland, 1920s–1940s*, i A. Kervanto Nevanlinna (ed.), *Industry and Modernism – Companies, Architecture and Identities in the Nordic and Baltic Countries during the High-Industrial Period*. Studia Fennica Historica. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 2007.
- 5) Lars Magnusson, *Patriarkalism och social kontroll. Några synpunkter på ett problemkomplex*. I B. Schiller och T. Nilsson (red.), *Arbete och arbetsmarknad i Norden*. Lund: Arkiv förlag; 1988; Marianne Rostgaard, *Patriarkalisme og industriledelse i Danmark ca. 1880–1910*. I M. Rostgaard och M. Wagner (red.), *Lederskab i Dansk Industri og Samfund 1880–1960*. Aalborg: Aalborg Universitet 1999; Fellman (2007) op.cit.
- 6) Ole Markussen, *Danish Industry, 1920–39: Technology, Rationalization and Modernization*, *Scandinavian Journal of History* 1988, 13: 2–3, ss. 233–56.
- 7) Robert Fitzgerald, *Employment Relations and Industrial Welfare in Britain: Business Ethics versus Labor Markets*, *Business and Economic History* 1999 28:1, ss. 167–79.
- 8) Joseph Melling, *Industrial Capitalism and the Welfare of the State: The Role of Employers in the Comparative Development of Welfare States. A Review of Recent Research*, *Sociology* 1991 25:2; Jennifer Klein, *For all these rights: Business, labor, and the shaping of America's public-private welfare state*. Princeton: Princeton University Press, 2010.
- 9) Därutöver uppfördes även olika former av rekreationsanläggningar; exempelvis sportanläggningar, samlingslokaler och en biograf. T.o.m. kyrkan uppfördes i bolagets regi.
- 10) Susanna Fellman, *Hur leds ett storföretag? – G. A. Serlachius Ab på 1920- och 30-talet*, *Historisk Tidskrift för Finland*, 2005, 90:2.
- 11) Susanna Fellman, *French influences in a Finnish company in an era of industrial break-through and modernisation: Société Michelin's welfare program and G.A. Serlachius AB in the 1920s and 30s*. I E. Godelier, M. Le Roux, E. Briot, G. Garel, A. David (eds.), *Managerial Thoughts and Practice in France 19th to 21st Centuries. Assessment and Future Prospects*, 2012.
- 12) Frederick Winslow Taylor, *The Principles of Scientific Management*. New York: Harpers, 2014 [1911].
- 13) Pauli Kettunen *Suojelu, suoritus, subjekti. Työsuojelu teollistuvan Suomen yhteiskunnallisissa ajattelu- ja toimintatavoissa*. Historiallisia tutkimuksia 189. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 1994.
- 14) Julius Polin, *Kymmene Aktiebolags kulturella och sociala verksamhet*. Kouvola: Kymmene Aktiebolag 1932.
- 15) Gösta Serlachius underlag för intervju den 20.1.12.1928. Viktiga brev. GAS arkiv. Serlachiusmuseerna Mänttä.
- 16) Taylor 1911 [2014] op.cit.; För en översikt över utvecklingen, se ex. Caspar Jørgensen & Morten Pedersen (eds.), *Modernism and Rationalization*. Skrifter fra Nordjyllands Museum nr 2. Aalborg 2006.
- 17) Mary Parker Follet, *How Must Business Management Develop to Become a Profession?* I Henry C. Metcalf and Lyndall Urwick (eds.), *Dynamic Administration: The Collected Papers of Mary Parker Follet*, New York: Routledge 1942 [1925].
- 18) Susanna Fellman (2007), op.cit.
- 19) Ibid.
- 20) Pauli Kettunen (1994), op.cit.
- 21) Hannes Gebhardt, *Työväenperheitten asunto- ja maataloudellisia oloja. Tilastollinen tutkimus yhteiskunta-taloudellisista oloista Suomen maalauskunnissa*. Tilattoman väestön alakomitea v. 1901 : 5. Helsinki 1916.
- 22) Ilkka Laurila, *Teollisuuden asutuskysymys*, i K. Keravuo, *Teollisuuden sosiaalinen toiminta* [Industrins sociala verksamhet], Helsinki: Suomen Työntäntäjain Keskusliiton julkaisuja 1947, ss. 68–9
- 23) Se ex. Tehdastyöväen asunto-olot, *Sosiaalinen Aikakauskirja*, no 3–5, 1926.
- 24) Se Ulla Salmela, *Urban Space and Social Welfare. Otto-livari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914–1937*. Konsthistoriska Studier 40. Helsingfors 2004.
- 25) Ulla Salmela (2004), op.cit., ss.92–3.
- 26) Gunnar Myrdal och Myrdal Alva, *Kris i befolkningsfrågan*. Stockholm: Bonnier 1935; Ludvig Nordström, *Lort-Sverige*. Stockholm: Kooperativa Förbundet 1938.
- 27) *Huvudsakligaste sociala organisationer hos bolaget Michelin & Cie*. Viktiga brev. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna. Mänttä
- 28) Marie-Monique Huss, *Pronatalism in the inter-war period in France. Journal of Contemporary History*, 1990 25:1, ss. 39–68; Stephen Harp, *Marketing Michelin Advertising & Cultural Identity in Twentieth-Century France*, John Hopkins University Press, 2001, s. 126ff.
- 29) *Bostadsförhållandena i städerna år 1938. Sociala Undersökningar XXXII. Finlands Officiella Statistik* Helsingfors, 1940, ss. 14–9.
- 30) Se ex. Matti Hannikainen, *Unemployment and Labour Market Flexibility in the Great Depression*, *Scandinavian Journal of History* 33:2, 2008, ss. 139–60.
- 31) Leo Paukkunen, *Teollisuuden sosiaalitoiminta toisen maailmansodan jälkeen*. [Industrins sociala verksamhet efter andra världskriget]. Taloudellinen Tutkimuskeskus, sarja A.1, Vaasa 1955; *Industrins arbetarbostäder samt egnahemsverksamhet år 1946*, Ekonomiska utredningsbyrån A 7 1947; K. Keravuo, *Teollisuuden sosiaalinen toiminta* [Industrins sociala verksamhet]. Helsinki: Suomen Työntäntäjain Keskusliiton julkaisuja. 1948.
- 32) Leo Paukkunen (1955), op.cit. ss. 108–9.
- 33) *Bostadsförhållandena i städerna år 1938. Sociala Undersökningar XXXII. Finlands Officiella Statistik* Helsingfors, 1940, s.12.
- 34) Leo Paukkunen (1955), op. cit., s. 100.
- 35) Ibid, s. 109.
- 36) *Industrins arbetarbostäder samt egnahemsverksamhet år 1946*, Ekonomiska utredningsbyrån A 7, Helsingfors 1947.
- 37) Ilkka Laurila (1948) op cit.; Leo Paukkunen (1955) op cit.
- 38) Se ex. Julius Polin (1932) op cit.
- 39) Se Leo Paukkunen, *Sosiaalitoiminta ja sen kustannukset Suomen teollisuudessa*. [Den finska industrins sociala verksamhet och dess kostnader]. Ekonomiska Utredningsbyrån Serie A VI. Helsinki 1964, s. 102.
- 40) Mauri Mönkkönen, *Mäntän historia 1860–1947 Vanha Ruoveden historia III:8*. [Mäntäs historia 1860–1947. Vanha Ruovesen historia III:8]. Jyväskylä: Gummerus 1992, s.47.

- 41) Markku Mönkkönen (1992) op. cit., s. 44.
 42) Ibid, s. 97.
 43) Thomés roll i bolaget fick emellertid ett abrupt och tragiskt slut då han tillsammans med två bröder mördades under inbördeskriget 1918.
 44) Pauli Sivonen (red.), *Under örnens vingar - Festskrift till Gösta Serlachius konststiftelses 70-årsjubileum*. G.A. Serlachius-museets publikationer I. Mänttä 2003, s. 105ff.
 45) Pauli Sivonen (2003) op.cit.,s.109. Gustaf Adolfs eget hus - det s.k. "Slottet"-låg invid fabrikena, men villan revs i slutet av 1930-talet för att bereda utrymme för nybyggen på fabriksområdet. Man blev dessutom allt mer medveten om att miljön kring cellulosafabriken inte var hälsosam. Gösta Serlachius lät därefter bygga ett nytt hem, Joenniemi, några kilometer bort.
 46) Ilkka Laurila, *Esitelmä pidetty Mäntän maakunnallisessa huoltoväen kokouksessa* 3.10.1938. [Föredrag för socialarbetare i Mänttä omnejd hållet den 3.10.1938], s. 4. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna Mänttä.
 47) Julius Polin (1932), op.cit, s. 173.
 48) *Selostus naisten yötyöstä koskevasta tutkimusmatkasta [Redogörelse över resa för att utreda kvinnors nattarbete], Rapport förf. av Eva Sommersalo och Sisko Ania*. Odaterad. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä. Undersökningen hade genomförts inom ramen för ett förslag om förbud för kvinnor i nattarbete, men en stor del av rapporten behandlade boendeförhållanden och kvinnornas tillgång till ett tillfredställande boende och möjlighet till tillräcklig vila om de jobbade i nattskiften. Nattarbete för kvinnor förbjöds år 1946.
 49) Mauri Mönkkönen (1992) op.cit., s. 166.
 50) *Huoltotoimi G.A. Serlachius O/Y:n tehtaissa*. [Social verksamhet i G.A. Serlachius O/Y fabriker]. Den 8 augusti 1935. Herman Mäklin. Mapp 3659 GAS arkiv, Elka, St. Michel.
 51) Mauri Mönkkönen (1992), op. cit., s. 91.
 52) *Huvudsakligaste sociala organisationer hos bolaget Michelin & Cie*. Viktiga brev. G.A. Serlachius arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 53) Leo Paukkunen (1955) op.cit., s. 100, se framförallt tabell.
 54) *Huvudsakligaste sociala organisationer hos bolaget Michelin & Cie*, bilaga 3.
 55) Synpunkter berörande bostäder på landet. W. Silfversparre 3.2.1939. Silfversparre brevväxling 1922-42. 5022. GAS arkiv Elka, St. Michel.
 56) Ex. Yhtymän kuulumisia [Information från företaget], *Tehdas ja Me*, 1947 nr 3, s. 2. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 57) Föredrag (odaterat). Viktiga brev. GAS arkiv, Mänttä, s. 7.
 58) Matkakertomus Ruotsiin tekemästani opintomatkastani. 20/9-10/10.1928. [Reseberättelse över min resa till Sverige, 20/9-10/10 1928]. Mapp 3659. GAS arkiv, Elk, St. Michel.
 59) "Onhan tunnettua, miten järjestämätön ja taitamaton kotitalous vie perheen taloudelliseen aseman turmioon ja turmelee vielä perheenjäsenten terveyden. Puutteellinen kodinhoito tekee hyvänkin asunnon epämieluisaksi ja epäsiistiksi." Ilkka Laurila (1938), op. cit. s.7.
 60) Föredrag (odaterat), s.5.
 61) Tal av G. Serlachius, 20.12.1928, Viktiga brev, GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 62) Protokoll fört vid möte i Mänttä den 30 november 1936. Kotelo 42. DK 628.23. W. Silfversparres arkiv. GAS arkiv Elka, St. Michel.
 63) Synpunkter berörande bostäder på landet. W. Silfversparre 3.2.1939. Silfversparre brevväxling 1922-42, 5022. GAS arkiv, Elka, St. Michel.
 64) Ibid.
 65) Ulla Salmela (2004) op.cit., s. 94.
 66) Asuntotiheys Mäntässä [Trångboddhet i Mänttä], Rapport författad av Björn Immonen 12.2.1948. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 67) Protokoll fört vid möte i Mänttä den 12 oktober 1937. Muistiot, Matkakertomukset. 5428. GAS arkiv, Elka, St. Michel.
 68) Miten asutaan? [Hur bor man?] Presentation av sociala arbetet i GAS. 1962. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 69) Protokoll, fört vid möte i Mänttä den 30 november 1936.
 70) Protokoll, fört vid möte i Mänttä den 12 oktober 1937.
 71) Mauri Mönkkönen (1992) op.cit., s. 168.
 72) Ilkka Laurila, *Esitelmä pidetty Mäntän maakunnallisessa huoltoväen kokouksessa* 3.10.1938 [Föredrag för socialarbetare i Mänttä omnejd hållet den 3.10.1938], GAS arkiv, Elka, St Michel, s. 4.
 73) Leo Paukkunen (1955) op.cit., s. 109.
 74) G.A. Serlachius Oy:n Mäntän tehtaiden osastopäälliköt. B. Vitzthum arkiv, diverse. 4506. GAS arkiv. Elka, St. Michel.
 75) Muutokset asunnoissa 1960-1987. [Förändringar i bostadsbeståndet 1960-1987]. Serlachius paikallishallinto. Asuntotoimisto. GAS arkiv, Serlachiusmuseerna, Mänttä.
 76) Susanna Fellman (2007) op.cit.

Summary

Workers' dwellings and modernisation – Housing policy in G.A. Serlachius Ab in the interwar period

This article deals with the development of workers' housing in a Finnish pulp and paper company, G.A. Serlachius Ab (GAS) in the early 20th century. Prior to the 'modern' welfare state, major firms often provided ample welfare services for their employees and these programs could be both extensive and elaborate. These services were often a necessity; early industrial companies in Finland were commonly established in peripheral regions, operating in remote mill communities where basic services occasionally had to be established from scratch. This private welfare model also fitted the prevailing paternal ideology, where the goal was to tie loyal workers to the company. After the Finnish Civil War (1918), private welfare policies increasingly became part of containment strategies. Although welfare policies, especially housing projects, were part of paternal employer strategies, these efforts also gradually became an expression of modernization of management. Healthy, skilled and well-fed workers were more effective. Welfare strategies would therefore improve productivity. Company welfare services were also often used for marketing purposes, as evidence of a modern and progressive manager.

The harsh Finnish climate made poor housing conditions for the growing working class a particular problem during the early 20th century. The low housing standard was debated among social reformers and awareness of its effects on the mental and physical health of occupants was growing. Moreover, there was fear that the poor housing conditions could be a source of social unrest.

Increased awareness of these issues was also reflected on a company management level, and the housing question was by

far the biggest welfare concern in many firms. Under Gösta Serlachius' leadership (1908-1942), the welfare program at GAS became quite elaborate and a source of pride for company management. The child and maternity services were famous even outside the company. The 'housing question' was an issue of on-going concern, however. Housing shortages were endemic among the growing workforce. The quality of company housing was also poor. According to one investigation, the housing standard at GAS in the 1910s was inferior to many other big industrial companies. As a consequence company management made efforts to improve the housing situation. In the first phase, multi-family houses were built. Each family would have an apartment with one or two rooms and a separate kitchen. A separate kitchen was considered important as it would promote the preparation of healthy and nourishing food. In the second phase, the company gradually began leasing inexpensive building plots to loyal and industrious workers, promoting employees to build their own houses. Employees could also get cheap loans from the company, facilitating the construction of new homes. Building a house, preferably with a garden, was considered an uplifting activity which would foster a healthy and industrious generation of inhabitants in the newly independent country. To own your own house would also create a feeling of belonging to the company and the local community, and therefore counteract possible revolutionary tendencies. Encouraging workers to build their own houses was also a good economic strategy for firms, as this required less company resources than the construction of company tenements.

Soft space – byregioner, business

– et blik på udviklingen af det uformelle planlægningsrum i Danmark siden 1990

AF HENRIK MØLGAARD FRANSEN OG MIKKEL THELLE

22

I dansk historisk forskning er udviklingen af urbane regioner meget sparsomt belyst, på trods af at netop regionale konstruktioner, som det vil blive indikeret, har en accelererende betydning for national og urban politik. Artiklen vil præsentere denne udvikling, som den har udfoldet sig siden starten af 1990'erne med fokus på udviklingen af de uformelle administrative strukturer, hvor politiske og planmæssige koncepter som byregioner, *business regions* og megaregioner spiller en stadigt mere central rolle for de, der arbejder med det urbane og regionale rum.

Der identificeres to spor i et udviklingsperspektiv. Med baggrund i eksisterende forskningslitteratur, landsplandokumenter og konsulentreddegørelser tegnes således dels en urban, politisk og erhvervsmæssig kontekst, hvor den økonomiske og demografiske vækst koncentrerer sig om de største byer, og samtidig med at byer i stigende grad forstås i en større regional sammenhæng. Dette kobles til en stigende konkurrence mellem de enkelte byregioner i dansk og international sammenhæng, præget af hård kamp for udviklingen af de mest optimale rammestrukturer i den givne byregion, der skal sikre den forløsende økonomiske og demografiske vækst.

Artiklen kortlægger denne udvikling ved at skelne mellem den traditionelle myndighedsramme, *hard space*, og på den anden side de institutionelle fora, der dannes uden om og på tværs af den formelle administration, *soft space*. Herigennem søger vi at påpege et spor i den senmoderne byudvikling med nye aktører, og samtidig foreslå to rumlige begreber som redskaber til at forstå denne proces.

Det er vores vurdering at de nye samarbejdsfora spiller en stigende rolle i forhold til udformningen og udviklingen af det danske urbane og regionale rum, idet de især påvirker rammestrukturerne for den regionale erhvervs- og infrastruktur.

I artiklen konstateres, at udviklingen af de nye samarbejdsstrukturer har aftenet sig begrænset bevågenhed fra den brede offentlighed til trods for, at der har været en voldsom opgradering af nye uformelle politiske fora. Dette kan på sin vis undre, da spørgsmålet om den ulige regionale og urbane udvikling i Danmark har været et centralt tema i den offentlige debat siden

starten af 0'erne.¹⁾ Artiklen vil i sin konklusion behandle, hvorvidt de nye *soft space* rum synes at være en fordel for udviklingen af et mere "balanceret Danmarkskort". Samtidig vil vi afslutningsvis pege på nye forskningsmæssige spor i forlængelse af artiklen.

Med artiklen ønsker vi at bidrage til belysningen af et forskningsfelt, der i dansk sammenhæng har været begrænset fokus på, som spiller afgørende ind på udviklingen af det urbane rum og som, i vores øjne, burde have væsentlig større bevågenhed i den brede offentlighed.

INDLEDNING

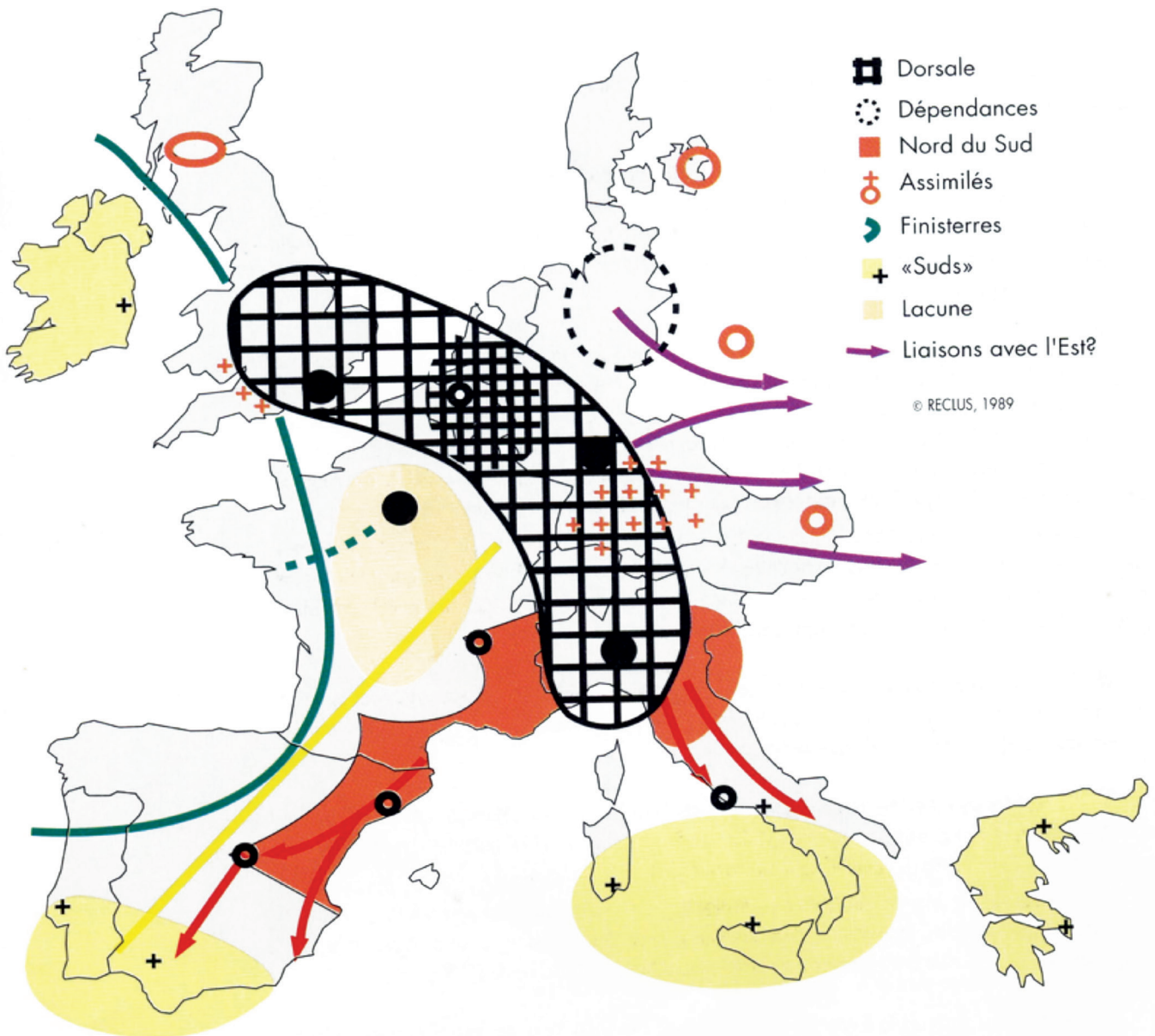
Det danske bysystem har gennemgået markante ændringer siden starten af 1990'erne – en udvikling der ligner byudviklingen mange andre steder i perioden. Således har man set en betydelig urbanisering og erhvervsconcentration, der i markant grad har favoriseret de største urbane centre. En stigende pendling har samtidig betydet at byer på regionalt plan mere og mere deler og danner et fælles arbejdsmarked samt interagerer og supplerer hinanden inden for en vifte af kulturtilbud, erhvervspecialiseringer og offentlige servicetilbud.

Følgerne af denne udvikling har været mangeartede. Vandringen fra land til by – og fra mindre til større byer – har presset det eksisterende system. Det gælder transportinfrastrukturen, miljøhensyn, udvikling af ny boligmasse, gentrificering, identitet og borgerinddragelse. Omvendt har de urbane vækstområder også haft betydelige økonomiske og strategiske fordele af udviklingen. For de mindre byer og rurale regioner har et helt andet problemscenario gjort sig gældende: økonomisk lavvækst, befolkningstilbagegang og en stigende andel af ældre borgere. På den hjemlige scene har begreber som "Udkantsdanmark" og "Den Rådne Banan", der begge dækker over samme geografiske lavvækstområde i Danmark, kraftigt bidraget til den offentlige debat de seneste år, og indkapslet de mest negative konsekvenser af urbaniserings- og vækstmønstret. I europæisk sammenhæng, og med modsat fortegn, har man udviklet termen "The Blue Banana", som dækker over en urban korridor i Europa, fra

regions og megaregioner

"The Blue Banana". Figuren illustrerer det geografiske omfang af det kraftigt urbaniserede og økonomisk tunge rum, der i bananform strækker sig fra Sydengland til Norditalien. Kilde: Brunet & RECLUS 1989.

23



Manchester til Milano. Ud over at korridoren dækker over det mest urbaniserede og økonomisk stærke område i Europa, så kan man ifølge flere forskere se, at samme rum har fungeret som økonomisk kraftlokomotiv på den europæiske og globale scene med en række selvforstærkende synergieffekter der har bidraget til korridorens økonomiske og demografiske dominans.²⁾

Samspejlet mellem en økonomisk globalisering og koncentrationen af virksomheder og befolkning har medført, at byer i stadig højere grad ser sig selv i en regional kontekst. Dette afspejles i høj grad i det stigende antal uformelle strategiske samarbejdsfora, som de enkelte byer og regioner indgår i samt tyngden af disse. En central og bagvedliggende årsag til, at byer og regioner så at sige "søger hinanden", synes samtidig at være ønsket om at opnå en større kritisk masse, økonomisk såvel som demografisk, idet sidstnævnte i stigende grad synes at være en forudsætning for regional vækst.³⁾

Netop i forlængelse af dette er spørgsmålet om det byregionale, og begreberne omkring det, blevet voldsomt politiserede. Megaregionener således, ligesom tidligere f.eks. "den kreative by", på samme tid en analytisk ramme og overskriften på en særlig, ekspansiv urban policy, ofte knyttet til neoliberale strategier for ny vækst. Som Hoyler o.a. formulerer det, er megaregionen blevet del af en megapolitik.⁴⁾

UDVIKLINGEN AF DET STRATEGISKE BYPLANLÆGNINGSRUM – IMELLEM SOFT SPACE OG HARD SPACE

Sideløbende med den økonomiske globaliserings pres på bysystemet, har den politisk-administrative rammestruktur også været under et betydeligt pres siden starten af 1990'erne. Traditionelt har staten været enerådende som "strategisk" aktør i konfigurationen af disse strukturer, inddelt i konkrete geografiske administrative rum, hvis legitimitet blev hentet i et demokratisk funderet basisgrundlag. I Danmark udvikler den statslige organisering sig i forskellige tempi, hvor der eksempelvis med den moderne byplanlægning fra 1938 er sket en formalisering af byens og statens rolle i denne konfiguration.⁵⁾ "Staten" har i

dansk sammenhæng i denne periode været defineret af de centrale myndigheder, amter/regioner og kommunerne. Man kunne diskutere om det kommunale niveau er stat eller ikke, og måske i en bredere forstand ville det give bedre mening at henvise til "det offentlige", men ingen af definitionerne fungerer præcist nok som analytiske kategorier, hvilket netop hænger sammen med den seneste byhistoriske dynamik.

Dette billede har nemlig ændret sig de seneste 30 år. I stigende grad ser man en lang række af nye geografiske samarbejdsflader og rum, der udgør helt nye fora ved siden af de formelle, "statslige". Her har man kunnet konstatere, at der har udviklet sig en bred vifte af forskellige territoriale samarbejder, der går på kryds og tværs af de etablerede nationale myndighedsstrukturer og dertil ofte over landegrænser. De nye samarbejdsfora findes på alle skalaniveauer – gående fra tværkommunale samarbejder til overnationale organisationsdannelser. Den danske udvikling er langt fra unik, men derimod et generelt mønster, der har tegnet sig på både europæisk og globalt plan.

Målsætningerne og rationalerne bag de nye fora varierer, men typiske temaer er diverse former for erhvervsamarbejder, miljøområdet, infrastrukturudvikling, vidensområdet og optimering af boligudviklingen. De nye samarbejdsflader inddrager også en bred palet af forskelligartede interesser. Ofte ser man dog, at de involverer enten politikere eller administratorer fra de formelle myndighedsstrukturer, erhvervsinteresser og repræsentanter fra større undervisnings- eller kulturinstitutioner.⁶⁾ Fælles for de forskellige fora er, at de eksisterer ved siden af eller parallelt med de formelle/traditionelle myndighedsniveauer. De bidrager således til det, førende forskere inden for planlægningsområdet kalder "*a market for governance*", idet de nye samarbejdsrum ofte indgår i en konkurrence med de formelle styreorganer omkring bl.a. tiltrækning af kapital, offentlig genkendelse og institutionel anerkendelse. Dette bidrager til en "*era of Darwinian struggle for institutional survival, it is down to the individual actors [de formelle myndighedsfora og de nye tværgående uformelle institutioner] to try to survive by competing with each other or by developing complementary roles*".⁷⁾ Man taler her om "bløde" og "hårde" rum, *soft* og *hard spaces*, altså henholds-

Metropolregion Hamburg, med mørkegrønt afspejles samarbejdet Metropolregion Hamburg, som omfatter delstaten Hamburg og dele af de tre delstater Slesvig-Holsten, Niedersachsen og Mecklenburg-Vorpommern. Kilde, Geokarte, Metropolregion Hamburg, CC BY 3.0 DE.



vis de nye samarbejdsfora, der skyder op på tværs og ved siden af de traditionelle statsligt definerede styringsrum, og de traditionelle myndighedsrum med et klart defineret juridisk, politisk og geografisk territorium.

Som central årsag til udviklingen af *soft space* fremhæves, at den statslige styring og kontrol af det fysiske planlægningsrum har været presset af flere sideløbende processer siden starten af 1990'erne. Det gælder både på det overnationale niveau, hvor man i europæisk sammenhæng har set, at EU har understøttet udviklingen af en lang række tværregionale og overnationale samarbejdsfora.⁹⁾ Det gælder også internt i de nationale planlægningsrum, hvor staterne i stigende grad presses på både det regionale, metropole og byregionale plan af en stigende selvbevidsthed, autonom tænkning og ageren fra de regionale og lokale aktører.¹⁰⁾ En væsentlig og bagvedliggende årsag er den økonomiske globalisering. Her har markedsudviklingen i sig selv bevirket, at virksomheder, kapital og mennesker er blevet koncentreret i de største og stærkeste byregioner. I den sammenhæng indgår de enkelte byer, byregioner og større geopolitiske rum i et stærkt konkurrencepræget globalt system, hvor de i stigende grad ser sig selv som delvis selvstændige konkurrerende aktører.¹¹⁾ I denne proces ligger to præmisser, eller forestillinger om man vil, som i den grad har skubbet til udbygningen og udviklingen af samarbejdsflader i *soft space*:

- For at indgå i den globale byregionale konkurrence, er det en forudsætning, at en given territorial aktør har en vis økonomisk og demografisk kritisk masse.
- For at høste synergifordelene (økonomisk vækst, kultur og vidensudvikling etc.) af sin kritiske masse, har man forudsat, at den givne region koordinerer sin politik inden for en række kerneområder (typisk infrastruktur, vidensudveksling, erhvervs-politik, miljø etc.).

I denne proces ligger altså typisk en distribution af magt, der går på tværs af de gængse *hard space* grænseflader. Med andre ord har den økonomiske globalisering og neoliberale politik på andre niveauer i høj grad været en central drivkraft i udviklingen af

de nye territorielle samarbejdsflader og rum, som man har set etableret og udviklet siden den globale højkonjunktur tog fart i starten af 1990'erne.¹²⁾ De to centrale præmisser har været, og er, så integrerede og accepterede fra centralt hold, at nationalstaterne også i vid udstrækning har søgt at understøtte de regionale vækstmotorer – til trods for at de nye samarbejdsfora i visse henseender kan siges, at dele myndighed med, supplere eller decideret konkurrere med gængse nationale politiske *hard space* rammestrukturer.¹³⁾ Man ser på sin vis den traditionelle, statslige autoritet i planlægning byttet ud for håbet om økonomisk, decentral vækst.

SOFT SPACE – BEVÆGGRUNDE OG ULEMPER

Ud over de nævnte økonomiske bevæggrunde for udviklingen af *soft space*, kan der også påpeges nogle mere generelle betragtninger omkring det bagvedliggende rationale. Et tilbagevendende parameter er således, at *soft space* er et mere fleksibelt organisatorisk svar på de konkrete udfordringer, som det geografiske rum står over for. Hvad enten der er tale om miljø-, erhvervs- eller større infrastrukturudfordringer eller lignende, kan det ofte være nemmere at oprette et helt nyt samarbejdsorgan til koordinering og langtidspanlægning inden for området, hvorimod de gængse *hard space* konstruktioner i deres udformning kan være decideret begrænsende ift. at løse udfordringerne. I den forstand kan det give ganske god mening, at de etablerede myndighedsinstitutioner så at sige "shopper rundt" mellem de forskellige sektorområder og etablerer nye tværgående *soft space* rammer, der på bedre vis kan løse givne problemområder. *Soft space* er også typisk en begrænset omkostning, da der ikke i så høj grad er institutionelle bureaukratier involveret. Dertil kan de nye institutioner være glimrende netværk til udveksling af viden og erfaring på tværs af myndighedsskel, erhvervssfærer og territorier. Et andet gennemgående kendetegn er, at parterne kan være mere eller mindre ambitiøse hvad angår kompetenceoverførsel fra *hard space* til *soft space*.¹⁴⁾ Udviklingen af *soft space* kan også være mere strategisk langsigtet, hvor hensigten eksempelvis kan være etableringen af mere

forankrede institutionelle konstruktioner med kompetenceoverdragelse, og/eller det kan være et ønske om at udvikle og italesætte en regional identitet.¹⁵⁾

Ud over at der kan være – og ofte er – reelle funktionelle udfordringer, som ligger til grund for udvikling af *soft space*, så kan udviklingen af det nye institutionelle rum også have et andet sigte, som kan kaldes institutionel strategisk positionering. Således kan de formelle institutioner have til hensigt at legitimere og facilitere deres egen rolle, status og relevans ved at udvikle nye institutionelle fora, hvor de får øget indflydelse inden for et givent sektorområde og geografisk rum.¹⁶⁾ Dette skal ses i lyset af, at de enkelte myndighedsniveauer ofte kan stå i et konkurrenceforhold til hinanden. Dette gælder eksempelvis i Danmark inden for det noget brede virkefelt erhvervsudvikling, hvor både amterne/regionerne og kommunerne sideløbende har forsøgt at sætte en politisk dagsorden.¹⁷⁾

Hvor der altså kan ligge flere mere eller mindre gode rationaler og bevæggrunde bag udviklingen af *soft space*, så kan der også være områder, hvor man bør være ekstra opmærksom. Det gælder ikke mindst den fare, der ligger i, at de formelle demokratiske organer kan miste beslutningskraft og indflydelse på bekostning af nye uformelle styrerum, hvorved dele af den offentlige politik og myndighed så at sige kan blive "outsourcete". Om end der i langt de fleste tilfælde indgår folkevalgte politikere i de forskellige *soft space* fora, så står disse politiske arenaer ikke på samme måde til ansvar i traditionel demokratisk forstand. I en dansk sammenhæng, hvor der er brugt store kræfter på at opbygge en klar transparens i styringen af danske byer siden mellemkrigs-tiden, er dette derfor også et felt som politikere og administrato- rer bør have fokus i takt med udbygningen af ny *soft space*.

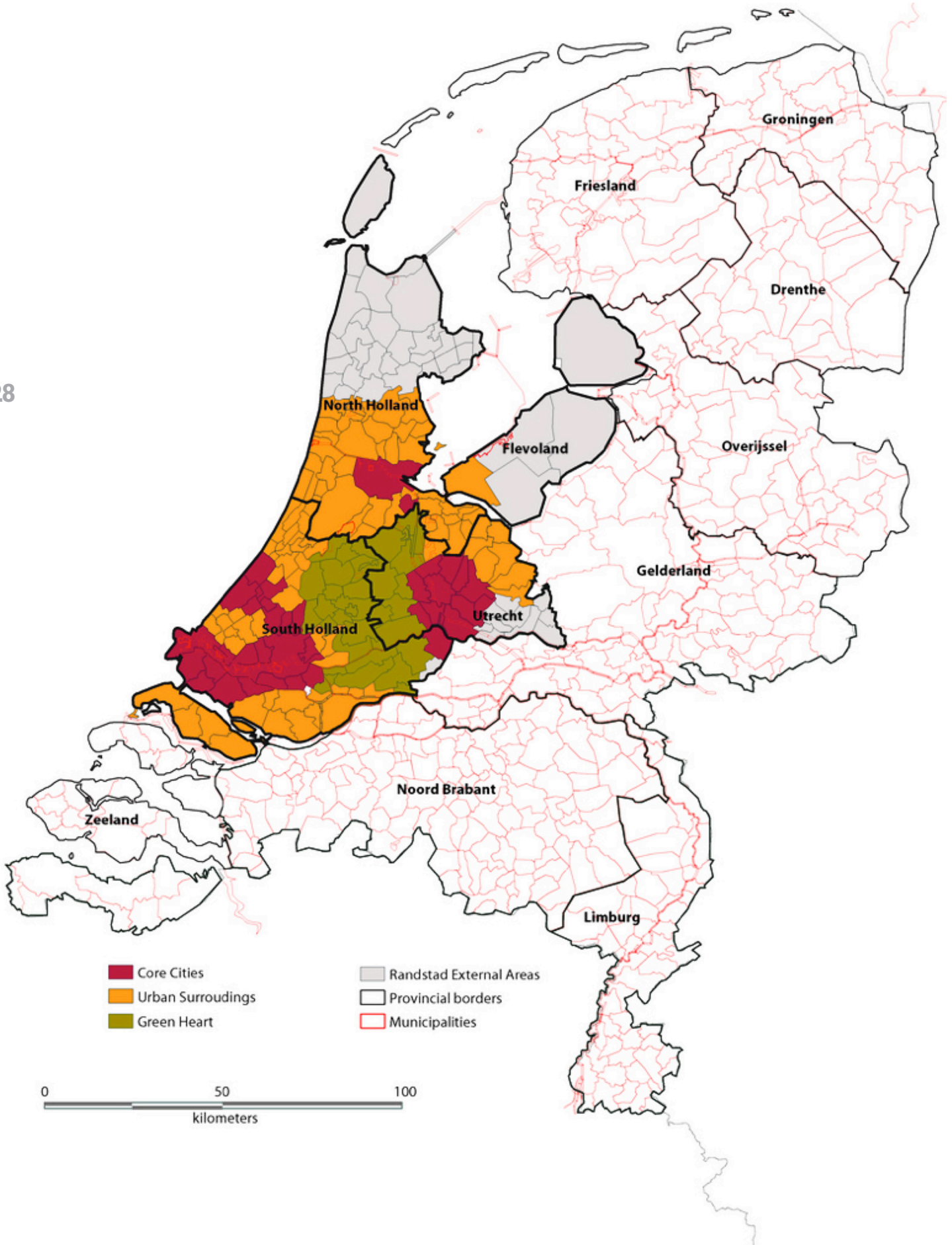
Soft space implicerer altid in- og eksklusion i aktørskaren. Ofte ser man her, at kredsen bliver udgjort af politikere/administrato- rer fra de formelle myndigheder, erhvervsfolk/erhvervsorgani- sationer og repræsentanter fra videns- og kulturinstitutioner. Derimod er fagforeninger og civilsamfundet sjældent repræsen- teret. Dette typiske billede har i flere tilfælde givet anledning til bekymring både fra forskningskredse og i det offentlige rum, idet kritikerne fremhæver, at der er samfundsgrupper, der ikke

i tilstrækkelig grad bliver hørt og taget hensyn til, når de nye institutionelle fora udformes og udmønter politik.¹⁸⁾ En væsentlig årsag til sidstnævnte aktørproblematik kan findes i skismaet mellem aktørernes ønske om et smidigt og fleksibelt organ, der kan levere hurtige løsninger, og så et mere generelt demokratisk legitimitetshensyn.¹⁹⁾ Også på det overordnede geografiske aktør- plan kan der være tale om marginaliseringsproblemer, idet der hurtigt kan udvikles et "store bror-lille bror" kompleks, hvor de mest urbaniserede områder i regionen, kan svinge taktstokken lidt for markant på bekostning af yderområderne/de mere rurale og typisk økonomisk og demografisk svagere områder.²⁰⁾ Over- ordnet set er det her centralt at rette opmærksomheden mod spørgsmålet om, hvilke aktører der i fremtiden vil konstituere *soft space* og dermed udfylde det geopolitisk felt, som staten i sin traditionelle form nu forlader. Vil udviklingen skabe et "*mar- ket for governance*" der netop fungerer på markedets præmis- ser, eller vil der være plads til andre decentrale aktører også?

REGIONERNE KOMMER

I 1990'erne var der blandt forskere og i offentligheden en intens debat om, hvorvidt staten var begyndt at udspille sin rolle som ramme for politik, økonomi og identitet. Mange mente, at over- statslige organer som f.eks EF og NATO ville begynde at overtage. Samtidig skete der sideløbende en udvikling af det, man kalder den 'regionale panik'. Støttet af EF (og senere EU) skete der en promovning af en lang række grænseregioner, der skulle give det nye grænseløse Europa sammenhæng, men som for en stor del endte som politiske drømme skabt ovenfra og ned uden meget hold i befolkningerne. Således har Markus Perkman vist, hvordan der fra 1989-99 blev skabt 49 nye regioner med sym- bolske navne som Regio Basiliensis og Pro Europe Viadrina, og hvordan de fleste forblev regionale spørgsmål.

Som økonomisk konstruktion fik den urbane region en vold- som opblomstring globalt i efterkrigstiden, og vi kan hos arki- tekten Keller Easterling se, hvordan man gennem en udvikling af særlige, deregulerede zoner skabte enorme regioner af industri og urbane landskaber, et eksempel på det Easterling kalder "Ex-



Randstad: Et samarbejde mellem de fire største hollandske byer Amsterdam, Haag, Rotterdam, Utrecht samt omkringliggende områder. Med grønt er markeret det "grønne hjerte" i midten af byregionen. Kilde: Rocco 2008.

trastatecraft", altså kunsten at gå uden om staten.²¹⁾ Også geografen Neil Brenner har peget på, hvordan skabelsen af regioner gennem økonomiske interesser har gjort de tidligere statslige rum mere porøse i konkurrencen med andre lag af territoriale aktører, der agerer på markedsvilkår.²²⁾ Et godt eksempel er Perleflodsdeltaet i Kina nær Hong Kong, der er gået fra at være en række mindre byer til et sammenhængende byområde med 65 mio. indbyggere, udviklet over de sidste små 40 år i forlængelse af Kinas økonomiske reformer i 1979.

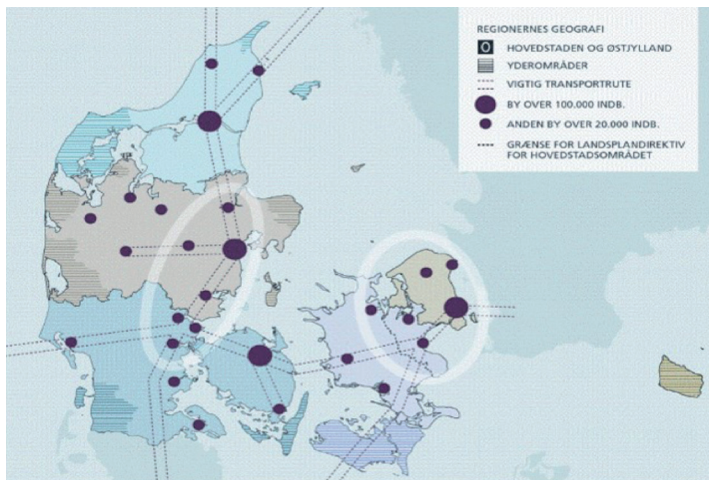
Den sydøstasiatiske definition på en byregion, som perleflodsdeltaet, hvor en megaby opstår ved sammengroede bykerner, er forskellig fra de globale byregioner, som er et andet aspekt af megaregionen. Her defineres det regionale ud fra forbindelser, internt og eksternt.²³⁾ I Tyskland kan man se en anden udvikling i det tyske Ruhrdistrikt, der netop i det sidste årti har set en storstilet omlægning fra tung industri til elektronik og oplevelsesøkonomi. Her fastholdes den tidligere industrielle geografi, men værdikæderne ændres, så man tiltrækker f.eks. turister, der kan dyrke klatring i de tidligere stålværkers skorstene. Man taler om en "urban rewilding", hvor naturen inviteres ind i det urbane som en attraktion. I USA diskuteres man for tiden en reorganisering af trafiknettet omkring 7 store 'metropolitan clusters', mens man i Holland har opdyrket et samarbejde mellem landets største byer, kaldet Randstadt. Med sine godt 7 mio. indbyggere er området blevet en af Nordvesteuropas økonomiske dynamoer – omkring Rotterdam, Amsterdam, Haag og Utrecht – som udnytter de forskellige byers særlige egenskaber, samlet omkring et såkaldt 'grønt hjerte' i regionens midte.

En af nøglerne til denne nyere regionale udvikling er samarbejde og arbejdsdeling mellem de byer, der indgår i det regionale puslespil. Her kommer kommunerne og virksomhederne ind. Kulturelle, politiske og geografiske skel kan have eksisteret længe uden at være synlige for *stakeholders*, som det hedder på godt dansk. Og så længe de er usynlige, kan de ikke tages i betragtning når embedsmænd, turistforeninger og forretningsfolk giver håndslag på at gå i samme retning. Netop denne sammenfiltrering af det synlige og usynlige i byregionen understreges i nyere studier af globale, byregionale komplekser som Johannes-

burg, Shanghai og Mumbai.²⁴⁾ Som etnologen Orvar Löfgren skriver, bliver disse grænser og felter først synlige gennem forskellige regionale processer eller situationer: 'tankesmedjen', hvor ideer og drømme om regionen bliver udfoldet, ofte i en *top-down*-model; derefter 'forhindringsbanen', hvor tankerne støder ind i lokale idéer, problemer og udfordringer, og bliver omformet, hvis ikke de opgives. Endelig findes 'glidebanen', hvor nye grupper og generationer af mennesker begynder at bruge de regionale infrastrukturer – broer, motorveje, toldgrænser – på deres egne måder, og dermed skaber nye forskydninger i regionen. Löfgren bruger Thomas O'Dells begreb 'regionauter' om mennesker, som skal navigere i den regionale proces og tilegne sig regionen ud fra deres egne forudsætninger.²⁵⁾

Den 'polynukleare' model for regionsdannelse, som den kan udfolde sig i Østjylland, er den mest udbredte og nyeste form for regionalisering. Regionsdannelsen omkring København har én kerne, som har formået at dominere udviklingen i århundreder, selv om Øresundsregionen nu kan rykke ved den historie. Enkeltkernemodellen er en mere traditionel form for regional udvikling, som er blevet studeret og udviklet længe, senest i forbindelse med ideen om en Femern Bælt forbindelse.²⁶⁾ Men for at kunne se potentialet i en byregion med flere centre og en dynamisk arbejdsdeling, må vi se ud over landets grænser og studere regional udvikling globalt set. Ideer som Jyllandskorridoren, der tænker de vestdanske byer sammen med Hamborgregionen er begyndelsen til sådan en idé, om end den i høj grad er baseret på mobilitet, altså målinger af gods- og personbevægelser til vands, til lands og i luften.

De afgrænsede byer med opland er under pres og har været det længe. Natur, by og produktionslandskab flyder sammen, og industribånd opstår langs motorvejene. Denne udvikling er for så vidt ikke ny, men har været i gang længe i USA og Asien. Geografen Edward Soja identificerede, hvordan udviskningen af forskelle og grænser allerede i 1980'erne var i gang i bykomplekset Los Angeles, og miljøhistorikeren William Cronon har vist, hvordan udviklingen af Chicago praktisk talt omlagde hele midtvestens naturarealer og -ressourcer.²⁷⁾ Også i Europa har man noteret sig denne mellemting mellem byen og naturen,



Landsplanredegørelsen 2006. Kortet illustrerer de centrale myndigheders vurdering af regionernes geografi, hvor de større byregioner er markeret med hvid cirkel. Kilde: Miljøministeriet.

30 som det, Thomas Sieverts kalder 'zwischenstadt', en mellembý, hvis udvikling og kendetegn allerede havde fået sit eget liv kort efter Anden Verdenskrig.²⁸⁾

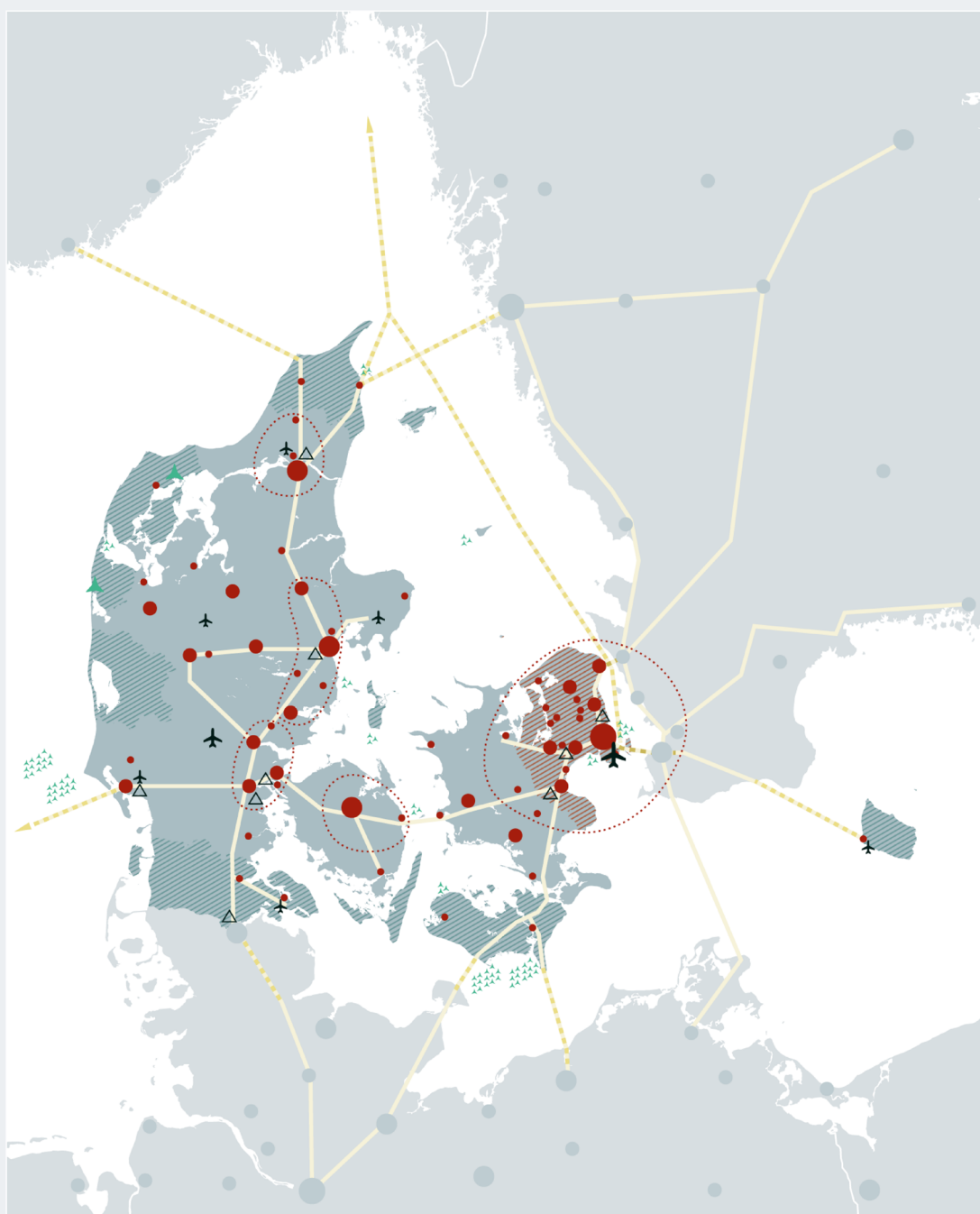
DEN DANSKE KONTEKST

Op gennem 1980'erne var der økonomisk lavvækst i Danmark, og byvæksten gik mere eller mindre i stå. I mange amter opgav man flere elementer af regionplanlægningen, der udviklede sig til at fokusere på natur- og miljøbeskyttelse. Imens, og ind i 1990'erne satte EU-medlemskabet sit præg på den danske byudvikling gennem nye rammer. Landsplanredegørelserne satte den internationale konkurrence mellem byerne på dagsordenen i denne periode, og udblikket blev nu mere markeds- og konkurrencerettet. Budskabet var, at byerne hver især måtte ruste sig. En ændring af planlovens formålsparagraf i 1991 afspejlede denne ændring; målet var ikke længere at sikre en balanceret udvikling i landet – det var i højere grad op til de enkelte byer og landsdele selv at skabe udvikling. Det internationale perspektiv og bykonkurrencen var markante temaer op igennem 1990'erne, hvor der i EU-regi blev udviklet et "rumligt, europæisk udviklingsperspektiv" (ESDP). Dette blev omsat til det "danske rum" i 1996-landsplanredegørelsen.

Op gennem 1990'erne begynder der også at ske en regional udvikling i det østlige Jylland, og man begynder at tale om den østjyske millionby som et urbaniseret bælte fra Kolding i syd til Randers i nord.²⁹⁾ Udviklingen tog ikke mindst afsæt i udbygningen af E45-motorvejen, der blev færdiggjort i Østjylland i perioden fra 1977 og frem til 1994. Motorvejen har siden da været det centrale bindeled mellem de østjyske byer og medført en enorm stigning i både den interregionale pendling og i antallet af fritids- og indkøbsture. Udviklingen af den østjyske motorvejsstrækning kan på sin vis tænkes som den nye "østjyske millionbys gadekær", idet motorvejen sammenlignes med den traditionelle landsbys gadekær, hvor borgerne interagerer og "mødes". Sideløbende med den trafikale udvikling kan man yderligere se, at motorvejsudviklingen har haft stor betydning for etableringen af erhvervs- og boliglokalisering, der ofte er blevet placeret i ganske tæt af-

stand til motorvej.³⁰⁾ Blandt andet på baggrund af den infrastrukturelle udvikling af landsdelen havde Østjylland i perioden 1993 til 2007 en befolkningsvækst på 8,9 procent (landsgennemsnittet var 5,1 procent, mens det for hovedstadsregionen lå på 5,7 procent). Erhvervsmæssigt stod den østjyske region også stadigt stærkere, idet den markerede sig med den største vækst i arbejdspladser på landsplan i perioden 1993 til 2006, på nær i perioden 1996-2002, hvor hovedstadsregionen havde den største vækst. I 2006 stod den østjyske byregion for 23 procent af det samlede antal beskæftigede i Danmark, mens hovedstadsregionen stod for 22 procent. Med andre ord skilte de to byregioner sig i stigende grad ud som de to helt centrale vækstlokomotiver i Danmark, og fra de centrale myndigheders side mente man, at det med Landsplanredegørelsen i 2006 var tid til at tage hensyn til denne nye byregionale situation.³¹⁾

Med Landsplanredegørelsen af 2006 så man for første gang, at den byregionale udvikling blev forsøgt inkorporeret i den nationale rammeplanlægning, idet to større funktionelle byregioner blev udpeget i form af førnævnte østjyske region – i landsplanen benævnt "Det Østjyske Bybånd" – og Hovedstadsområdet. Landsplanredegørelsen fra 2006 resulterede i, at Miljøministeriet igangsatte separate planepisoder, der skulle følge op på de byregionale tendenser, og herunder bl.a. skulle se på, hvordan den regionale politiske rammestruktur kunne organiseres. I forhold til den østjyske kontekst blev hensigterne hurtigt indhentet af virkeligheden, da arbejdet mere eller mindre gik i stå på grund af manglende politisk styrke fra Miljøministeriet, interne regionale stridigheder mellem Trekantsområdet og Aarhusområdet samt følgerne af Strukturreformen i 2007.³²⁾ Reformen betød, at den i 2006 udpegede østjyske byregion reelt blev skilt ad, idet Vejle Kommune nu indgik i Region Syddanmark, mens den resterende del af den østjyske byregion var en del af Region Midtjylland. De to nye regionale instanser var m.a.o. obstruerende, hvad angik etableringen af en politisk rammestruktur for den i 2006 udpegede østjyske byregion.³³⁾ En konsekvens af de dårlige erfaringer med at etablere en politisk rammestruktur for den "store" byregion i Østjylland blev, at det byregionale Danmarkskort så ganske anderledes ud i Landsplanredegørelsen af 2013. Her var



Grafik: BM Arkitekter

FIGUR 1A
REGERINGENS DANMARKSBILLEDE

Landsplanredegørelsen 2013. Kortet viser regeringens Danmarksbillede anno 2013 med angivelse af de storbyregioner, som man mente at kunne identificere. Kilde: Miljøministeriet.

Østjylland pludselig delt ind i to separate byregioner – en koncentreret om Aarhusområdet og en baseret på Trekantsområdet i syd. Hertil mente man fra centralt hold at kunne identificere yderligere tre funktionelle byregioner omkring Aalborg, Odense og hovedstadsregionen/Øresunds-regionen.³⁴⁾

Hvor de centrale myndigheder således relativt hurtigt opgav at etablere en politisk rammestruktur for den østjyske byregion, var situationen anderledes for den anden, store funktionelle byregion, hovedstadsregionen. Dette skyldtes bl.a., at Miljøministeriet i 2006 havde valgt en mere hierarkisk tilgang ift. hovedstadsregionen, hvor staten bestemte væsentlig mere i udviklingsfasen. For Østjyllands vedkommende var tilgangen væsentlig mere "flad" og netværksorienteret, hvilket hurtigt resulterede i en temmelig fastlåst situation.³⁵⁾ At staten var væsentlig mere engageret i udviklingen af hovedstadsregionen, skyldtes ikke mindst at man fra centralt hold allerede i 1990'erne havde besluttet at satse på udviklingen af denne landsdel. Et centralt ambitiøst sigte var at udvikle Storkøbenhavn til en endnu større funktionel byregion – Øresundsregionen – der udvidede sin indflydelse betydeligt, også på tværs af sundet.³⁶⁾ For at nå dertil gik staten massivt ind i opbygningen af ny infrastruktur og understøttede udviklingen af bl.a. Øresundsbroen (2000), Ørestaden og metroen. Til trods for de centrale myndigheders mere helhjertede forsøg på at udvikle en effektiv politisk rammestruktur for hovedstadsområdet, så har det ikke været en ubetinget succes – dette til trods for at de kommunale aktører generelt har været indforståede med behovet for en overordnet, regionalt koordineret rammestruktur. I årene efter Strukturreformen var det derfor en udbredt opfattelse hos de kommunale aktører i regionen, at de formelle rammer var for tunge og stive. I sin Ph.D.-afhandling fra 2011, der netop omhandlede den strategiske ændring i den rumlige planlægning i Danmark efter Landsplanredegørelsen i 2006 og Strukturreformen i 2007, fastslog by- og regionalplanlæggeren Kristian Olesen konkluderende om de regionale politiske rammer i hovedstadsregionen: *"This suggests the need for other forums where solution-oriented spatial strategymaking can take place."*³⁷⁾

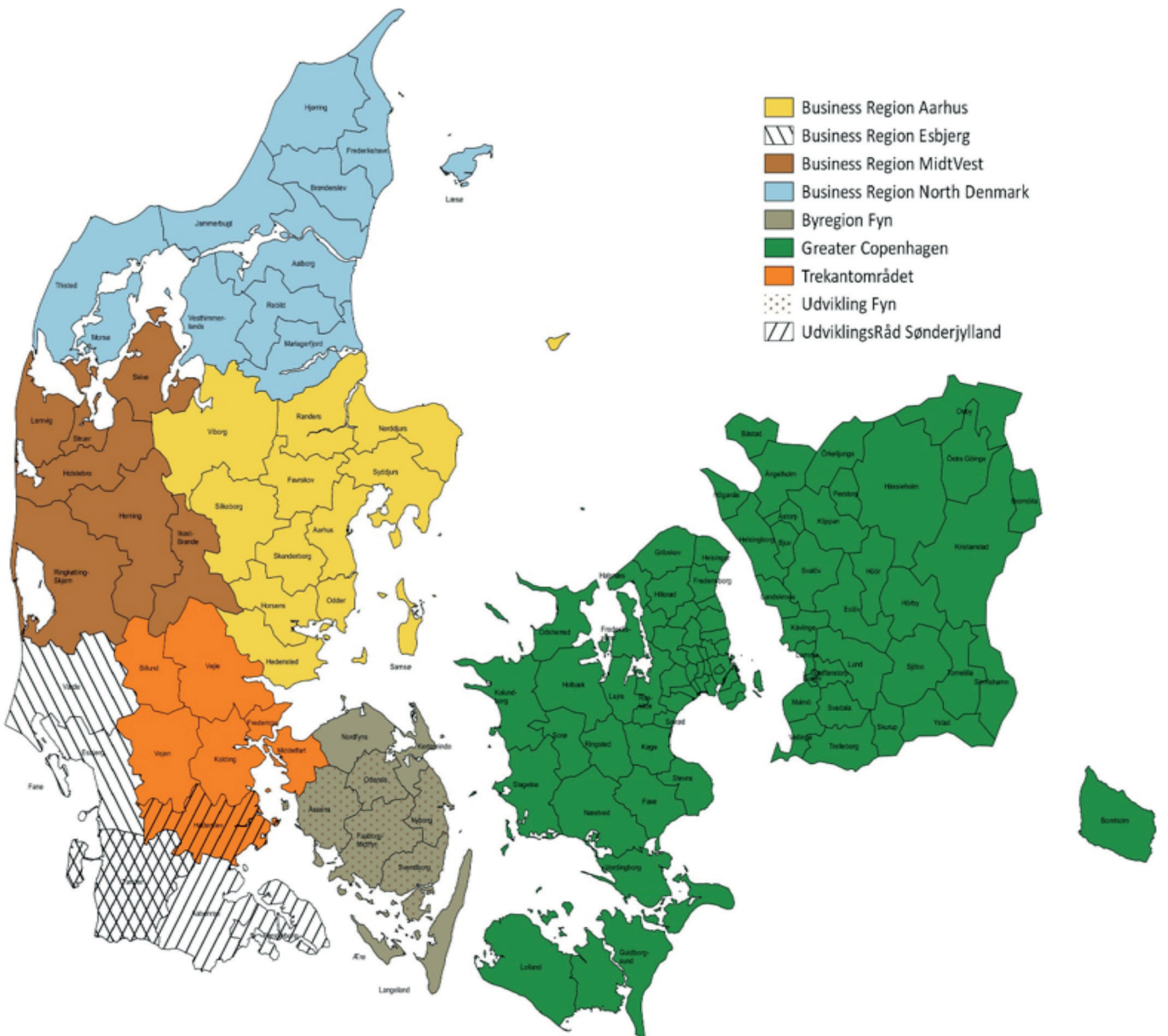
UDVIKLINGEN AF SOFT SPACE I DANMARK – BUSINESS REGIONS OG MEGAREGIONER

Hvis man ser på perioden siden Landsplanredegørelsen i 2006 og den efterfølgende Strukturreform, så har der været en ganske betydelig udvikling af netop *"solution-oriented"* soft space på dansk grund. Mest markant fremstår udviklingen af de såkaldte *business regions*. I Kommunernes Landsforenings oversigt fra 2016 fremgik det, at mere eller mindre samtlige kommuner i Danmark var organiseret i en business region. Dertil skal føjes, at de forskellige *business regions* – i alt ni – var etableret inden for en niårig periode.³⁸⁾

De ni *business regions* adskiller sig betydeligt i geografisk størrelse, demografi og økonomisk tyngde. *Greater Copenhagen* fremstår som den klart største på alle de tre førnævnte parametre og er den eneste *business region*, der er grænseoverskridende, idet den inddrager Region Skåne og en lang række sydsvenske kommuner. *Greater Copenhagen* skiller sig også ud, sammen med *Business Region Northern Denmark* derved, at de inddrager de regionale myndighedsniveauer i samarbejdet. Bortset fra de to nævnte *business regions*, hvor det regionale myndighedsniveau er involveret, kan man generelt sige, at det kommunale myndighedsniveau er den dominerende drivkraft i de nye fora, da de leverer basisfinansieringen og medarbejderressourcerne.

De øvrige interessenter er typisk aktører fra erhvervslivet, uddannelsesinstitutioner, kulturlivet og visse interesseorganisationer. Hovedsigtet for alle ni fora er først og fremmest erhvervsudvikling og vækst, og tilgangen for at nå disse – meget brede – samarbejdsmaal er kendetegnet ved en høj grad af institutionel smidighed og fleksibilitet. Aktørerne kan således vælge at tage del i nogle samarbejdsområder og stå uden for andre. Dertil kan målsætninger løbende ændres og justeres, samtidig med at man inddrager eksterne regionale aktører i de dele af samarbejdet, hvor det skønnes relevant.³⁹⁾ Det er desuden et centralt træk, at de ni *business regions* i vid udstrækning kan siges at være "selv-groede fora". De er overvejende opstået og udviklet "nedefra", når man ser på den statslige myndighedsstruktur. Samtidig ses det, at flere af samarbejderne faktisk flugter ganske godt med

Oversigt over *business regions* i Danmark primo 2017. Kortet angiver de ni forskellige *business regions*, som tegner sig i Danmark ved starten af 2017. Kilde: Kommunernes Landsforening.





STRING regionen. Kortet angiver samarbejdets geografiske udformning anno 2017 samt med pile de for dem væsentligste transportkorridorer. Kilde: Stringnetwork.org.

de funktionelle byregioner, som de centrale myndigheder har skitseret i den seneste landsplanreddegørelse fra 2013.

At initiativet til de nye fora især er kommet fra kommunerne finder sin forklaring i flere forhold. For det første kan det tilskrives de muligheder, der ligger i at staten siden starten af 1990'erne har fået en mere fragmenteret og netværksorienteret tilgang til udviklingen af den danske by- og regionalpolitik. Sidstnævnte har givet kommunerne et større strategisk manøvrerum.⁴⁰⁾ Derudover kom kommunerne styrket ud af Strukturreformen i 2007, idet de bl.a. overtog betydelige kompetenceområder fra de gamle amter og generelt voksede økonomisk og demografisk. Dertil kommer, at de centrale myndigheder ikke har haft det store held med at diktere de overordnede regionale ramme-strukturer i det omfang, de har prøvet.⁴¹⁾ Endelig har der været en støt stigende bevidsthed på både kommunalt, regionalt og statsligt plan omkring behovet for at udvikle regionale politiske ramme-strukturer, der flugtede med de funktionelle byregionale strukturer, som man har ment løbende at kunne spore.⁴²⁾ Den raison d'être der ligger bag udviklingen af business regions falder med andre ord ind i en politisk diskurs, som umiddelbart er mainstream på tværs af de forskellige myndighedsniveauer.

Sideløbende med udviklingen af de ni *business regions* kan man se udviklingen af *soft space* i et endnu større skalaformat i form af de såkaldte megaregioner. I dansk sammenhæng ser man konturerne af to megaregioner. Den mest udviklede – når man ser på den politiske rammestruktur, sektorsamarbejdet og institutionel forankring – er det såkaldte STRING samarbejde (*Southwestern Baltic Sea TransRegional Area – Inventing New Geography*). I skrivende stund består aktørerne af Region Sjælland, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Hamborg, Schleswig-Holstein og Region Skåne. Vi ser imidlertid en hastig udvikling, og i 2018 er det hensigten, at også Malmø, Oslo og yderligere to norske kommuner og de to svenske regioner Hal-

land og Västra Götaland skal optages som medlemmer. Samarbejdet blev etableret i 1999 med det formål at få etableret en fast forbindelse over Femern Bælt, og gradvis er der blevet koblet flere samarbejdsområder på det tværregionale og tværnationale samarbejde. I 2017 har STRING partnere samarbejde inden for fem sektorområder i form af infrastruktur, miljø, kultur og turisme, forskningsudvikling samt fokus på at fjerne interne forhindringer på tværs af grænserne inden for regionen. Herudover har regionen siden 2011 haft et permanent sekretariat, der varetager koordineringen af de forskellige samarbejdsflader og står for bl.a. lobbyarbejde og promovning af regionen på overnationalt, nationalt og regionalt niveau.⁴³⁾

Regionen er bemærkelsesværdig, idet den i den grad er bundet op på etableringen af to enorme infrastrukturprojekter, der binder Sjælland sammen med Sverige og Tyskland.⁴⁴⁾ Set fra den vinkel illustrerer det ganske godt, i hvor høj grad *soft space* og byregionale konstruktioner kan bygge på transportinfrastruktur og forventede effekter. STRING viser også, sammen med *Greater Copenhagen*, hvordan de regionale *soft space* konstruktioner ikke behøver at tage afsæt i det landfaste fællesskab som indledende referenceramme. STRING-regionen er samtidig en relativt hurtigt opbygget *soft space* konstruktion, der bygger på at forskellige plankulturer - og kulturer i det hele taget - skal forsøge at navigere sammen.⁴⁵⁾ Samarbejdet er dermed også et eksempel på, hvordan *soft space* kan bruges med et diskursivt sigte for at italesætte et fysisk rum – STRING-regionen – om end dette rum reelt ikke var eksisterende indledningsvist, og stadig er under udvikling. Den tyske planlægningsforsker Frank Othengrafen taler i den forbindelse om, at udviklingen af *soft space* kan have en decideret disruption-agtig karakter i forhold til det politiske rum og dets processer.⁴⁶⁾ STRING-regionen strækker sig i øjeblikket over tre forskellige nationale kulturer og planrum, og fra 2018 forventes et fjerde inddraget, idet dele af Sydnorge også skal indgå. Netop det forhold, at der er tale om interaktion mellem så mange forskellige egns- og planlægningskulturer, synes at være en af de største udfordringer for et tættere integreret samarbejde, idet det regionale planrum typisk bliver udfordret i takt med omfanget af de forskellige kulturer og identiteter, der

skal tages hensyn til.⁴⁷⁾ Når det er sagt, så kan man imponeres over hvor hurtigt samarbejdet har udviklet sig – ikke mindst i lyset af dets tværnationale karakter.⁴⁸⁾

Ved siden af STRING kan man i disse år se en anden megarregion under udvikling i form af den såkaldte Jyllandskorridor. Regionen favner geografisk de tre regioner i Vestdanmark store dele af Slesvig-Holsten samt Hamborg. Centralt står motorvejsnettet omkring E 45 og A 7, der knytter de enkelte landsdele sammen i en stor transportkorridor. Samarbejdet inden for denne region er af noget nyere dato, idet det primært er blevet udviklet siden 2011, hvor der blev nedsat en dansk-tysk kommission med det sigte at rådgive omkring den videre udvikling af transportinfrastrukturen i korridoren.⁴⁹⁾ I skrivende stund inkluderer samarbejdet en lang række aktører med Hamborg, Slesvig-Holsten, Region Syddanmark, Region Midtjylland, Region Nordjylland, byerne Aarhus, Aalborg, Odense, Esbjerg, Kiel og Flensborg samt Udviklingsråd Syddanmark.⁵⁰⁾ Ud over den rådgivende transportkommissions rapport, der udkom i 2015, har samarbejdet indtil nu resulteret i nogle foreløbige møder og konferencer mellem deltagerne, hvor der er blevet fokuseret på ideudvikling for det videre samarbejde. Efter opdrag fra partnerne har konsulenthuset Cowi i 2016 derudover udgivet en baggrundsrapport, der påpeger potentialer for videre sektorsamarbejde i Jyllandskorridoren.⁵¹⁾

Det fremgår ganske tydeligt, at det klare sigte for Jyllandskorridoren er økonomisk vækst, opnåelse af synergieffekter ved øget samarbejde og ikke mindst at opnå den forjættede *"kritiske masse, som gør en forskel i den internationale konkurrence, og dermed positionere Vestdanmark i den nordeuropæiske vækstindsats"*.⁵²⁾ Samarbejdet er væsentlig mindre formaliseret end STRING, hvilket til dels kan tilskrives de få år, det har eksisteret. Dertil må det tilskrives, at den danske stat har investeret betydelig flere økonomiske ressourcer og politisk kapital i udviklingen af Øresunds- og Femern Bælt regionen. I øjeblikket synes Jyllandskorridoren at stå over for centrale *soft space* problemstillinger ift. om samarbejdet skal udvikles i en mere formaliseret retning med etablering af eksempelvis et permanent sekretariat, eller samarbejdet skal fastholde sin meget løse

organisation og ad hoc arbejdstilgang. I modsætning til STRING kan Jyllandskorridoren faktisk siges at være baseret på en ganske lang forhistorie, hvor der i lange perioder har været et betydeligt handelsmæssigt og kulturelt samkvem mellem store dele af det jyske bysystem og Hamborg-regionen.⁵³⁾ På den baggrund synes der faktisk at være en noget bedre baggrund for at udvikle et tættere samarbejde i Jyllandskorridoren end i STRING-regionen, når man ser på de historiske, værdi- og identitetsmæssige forudsætninger. Dette skyldes i høj grad de geografiske forudsætninger, hvor den cimbriske halvø har dannet en naturlig ramme for økonomisk og kulturelt samkvem mellem befolkningerne. Den videre udbygning af Jyllandskorridoren synes dog i første omgang at være betinget af, i hvor høj grad de involverede partnere kan blive enige om at tage samarbejdet videre. Når man ser det fra et vestdansk perspektiv burde der være et solidt basisrationale for en hurtig videreudvikling af Jyllandskorridoren i lyset af den hastige udvikling – politisk og økonomisk – man ser i Greater Copenhagen og STRING. Initiativet og presset for en opgradering af samarbejdet må samtidig forventes at skulle komme fra netop de vestdanske aktører. Sidstnævnte er betydelig mere afhængige af samarbejdet med de tyske naboer, end det omvendte er tilfældet.

KONKLUSION

Den danske urbane og regionale billede har ændret sig betydeligt siden starten af 1990'erne. De største urbane centre har vokset sig større økonomisk og demografisk og inddrager og påvirker et stadig større regionalt geografisk rum. I særdeleshed har man kunnet konstatere to større byregionale centre i Danmark i form af Hovedstadsregionen og Østjylland, hvor den demografiske og økonomiske vækst koncentrerer sig. I takt med den økonomiske globalisering og de største urbane områders fortsatte vækst har der været en sand opblomstring af samarbejdsfora, hvor de forskellige myndighedsniveauer og øvrige interessenter har søgt at organisere sig på tværs af de tidligere, mere fastlåste administrative rammer. Udviklingen af dette *soft space* finder sted på flere geografiske skalaniveauer. I denne artikel har

36 vi behandlet to markante felter i form af de såkaldte *business regions* og megaregioner. Begge disse fora positionerer sig ved siden af de traditionelle myndighedsrammer på en mere eller mindre komplementerende eller konkurrerende facon.

Det overordnede billede der tegner sig, når man ser på udviklingen af *business regions* og megaregioner i Danmark inden for de seneste år, passer særdeles godt ind i de tanker, strukturer og bevæggrunde som har været konstaterbare i udenlandsk sammenhæng over en årrække. Fremkomsten af de mange nye samarbejdsfora i Danmark inden for en tiårig periode kan således siges at være forsøg på at tackle konkrete udfordringer, der går på tværs af traditionelle administrative grænser, og som søges løst på en hurtig og fleksibel måde ved at etablere nye institutionelle fora. Samtidig kan det være forsøg på at favne en politisk rammestruktur for de funktionelle by- og megaregioner, som man har set under udvikling i Danmark de seneste årtier, og som også de løbende landsplanredegørelser har forsøgt at indkapsle.⁵⁴⁾

Udviklingen af de to "danske" megaregioner falder samtidig ind i en generel global kontekst, hvor markeds kræfter kombineret med neoliberal politik tilsyneladende skaber en implosion af byer og regioner i en stadig større geografiske skalaniveauer, for at opnå den kritiske masse, der synes at være selve forudsætningen for økonomisk vækst. I den strategiske sammenhæng skal Jyllandskorridoren og STRING – og de ni *business regions* – ses og forstås. Og her er det værd at bemærke, hvorledes både Vest- og Østdanmark bejler til et samarbejde med det nordtyske område – og i særdeleshed Hamborgregionen.⁵⁵⁾

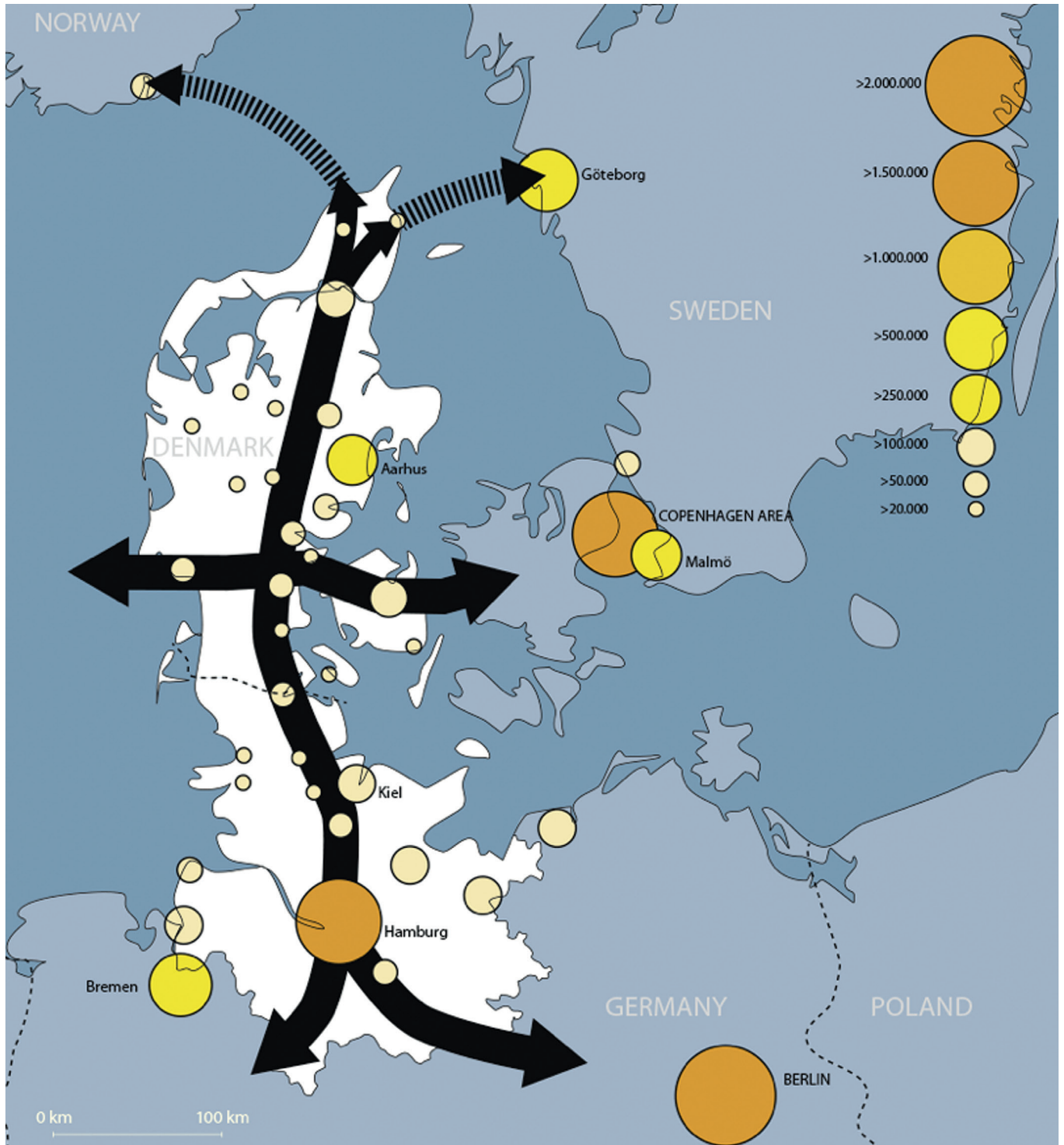
Udviklingen af de to megaregioner falder samtidig i høj grad ind i en meget aktuel dansk, politisk kontekst, hvor det de seneste år er blevet debatteret intensivt, om Danmark er blevet skævvredet urbant og regionalt. Kritikken går på, at hovedstadsregionen er blevet tilgodeset på bekostning af de øvrige landsdele, idet staten år efter år har prioriteret udviklingen af hovedstaden. Ifølge flere forskere har dette udviklet sig til en mere eller mindre fast indgroet politisk tendens fra de centrale myndigheders side begrundet i historiske *path dependency*-mønstre. Kritikerne anfører i den forbindelse, at man snarere bør

satse på et mere sammenhængende Danmark, hvor der er plads til flere vækstcentre. I modsætning til dette står en anden fløj, der mener, at der kun er plads til ét dansk vækstcenter i den voldsomme konkurrence fra de andre store globale bycentre. I den sammenhæng ser de hovedstadsregionen som det eneste danske urbane område, der nærmer sig en konkurrence-dygtig kritisk masse, hvorfor det kun er naturligt, at staten samler indsatsen om udviklingen af hovedstadsregionen.⁵⁶⁾

Udviklingen siden starten af 1990'erne har både i dansk og international sammenhæng begunstiget de urbane og økonomiske centre. Det mønster kan også aflæses i den danske kontekst, hvor hovedstadsregionen er vokset betydeligt i styrke i forhold til de øvrige danske regioner. Samtidig kan det konkluderes, at hovedstadsregionen også er armslængder foran Vestdanmark, når man ser på udformningen af de uformelle politiske rammestrukturer. STRING er væsentligt mere veldefineret og konsolideret i sin sektorintegration og institutionelle opbygning, end det er tilfældet for Jyllandskorridoren. Når man ser på megaregional *soft space* i en danske kontekst – STRING vs. Jyllandskorridoren – synes det altså temmelig åbenlyst, at man fra vstdansk side har travlt. Det gælder ikke mindst, når man betænker, at både Øst- og Vestdanmark bejler til et tæt samarbejde med Metropolregion Hamborg. I den forbindelse er svært at se Vestdanmark komme stærkt ud af den duel, så længe man ikke er i stand til at komme med et stærkt fælles vstdansk forhandlingsudspil for et mere formaliseret samarbejde for Jyllandskorridoren. Hvis man anskuer situationen fra tysk side, må den danske hovedstadsregion virke væsentligt mere attråværdig – både i kraft af sin økonomiske og demografiske tyngde og på grund af de relativt klare retningslinjer og formelle strukturer, som STRING er funderet på *vis a vis* Jyllandskorridoren.

Udviklingen af det uformelle beslutningsrum på dansk grund i perioden siden 1990, synes altså ikke at have begunstiget en mere balanceret urban og regional udvikling af Danmark – tværtimod. Denne konklusion hviler først og fremmest på en konstatering af, hvor velintegrerede, udviklede og geografisk stærkt funderede de forskellige *soft space* fora fremstår i skrivende stund.

Jyllandskorridoren. Kortet angiver med hvidt det geografiske omfang af regionen. Kilde Hamburg.de.



På det forskningsmæssige plan kunne det være interessant at få foretaget dybdegående empiriske analyser af, hvorfor de forskellige *soft spaces* har udviklet sig, som det er tilfældet. Da man i dansk og skandinavisk sammenhæng ikke er *first mover* inden for det by- og megaregionale *soft space*, ville de danske by- og megaregionale strukturer utvivlsomt også kunne hente værdifuld erfaring ved at blive stillet op over for udenlandske komparative analyser. Det gælder både ift. hvilke samarbejdsområder, der med fordel kunne inddrages i de enkelte samarbejder, optimering af interne samarbejdsprocesser og institutionalisering og ikke mindst inddragelse af erhvervsliv og politisk legitimering ift. borgerinddragelse i procesudviklingen. Med tanke på Jyllandskorridorens nuværende situation synes især Vestdanmark at kunne drage stor nytte af et komparativt forskningsprojekt, der anviser *best practice* erfaringer inden for de centrale samarbejdsflader på det megaregionale niveau.

I det hele taget vil det være en påtrængende opgave for forskningen at forstå og skabe gennemsigtighed i de processer og nye distributioner af indflydelse på byudviklingen, som foregår i disse år, og hvis formalisering og regulering for nuværende er ganske uklare. Den del af forskningslitteraturen som er inddraget, peger desuden på, at tendensen til "*soft space governance*" er i fremgang, og artiklen kan stå som indikation af det potentiale, *soft space* kan have for at tage de første skridt i retning af en kritisk analyse af dette diskrete, men omfattende skred i rammerne for vores byudvikling.

Det skal blive interessant at følge hvordan de forskellige nye institutionelle fora vil bidrage til den urbane og regionale sammenhængskraft og vækst i Danmark de kommende år. Flere scenarier synes mulige her. I øjeblikket tegner sig det mønster, at Vest – og Østdanmark i stigende grad kigger hver sin vej – og på tværs af landegrænser – i jagten på nye geostrategiske alliancepartnere.

Litteratur

- Allmendinger, Phil (et. al.): *Soft Spaces in Europe – Re-negotiating Governance, Boundaries and Bordes*, Routledge 2015
- Allmendinger, Phil & Houghton, Graham: *Soft Spaces, Fuzzy Boundaries and Metagovernance: The new Spatial Planning in the Thames Gateway, Environment and Planning A* 2009, Vol 41.
- Benko, Georges & Strohmayer, Ulf (Ed.): *Space and Social Theory: Interpreting Modernity and Postmodernity*, Institute of British Geographers Special Edition, Blackwell, Oxford 1997
- Bredsdorf, Magnus: Finansministeriet: Femern tunnel åbner tidligst i 2026, *Ingeniøren* 24.11.2015.
- Brenner, Neil: *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press 2004.
- Brunet, R & RECLUS (Et al): *Les Villes Européennes*, Paris 1989
- Cronon, William: *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*. New York: Norton 1991.
- Easterling, Keller: *Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space*. New York: Verso 2014.
- European Commission: *Macro-Regional Studies*, Bruxelles 2016
- Frandsen, Steen Bo: *Opdagelsen af Jylland – den regionale dimension af Danmarkshistorien 1814-64*, Aarhus Universitetsforlag 1996
- Frandsen, Steen Bo: *Danmark på Vippen – Hvidbog: Et Danmark i balance er et rigere Danmark*, E-bog 2015.
- Frandsen; Henrik Mølgaard: Aarhus Kommune og etableringen af en politisk rammestruktur for Østjylland – baggrunden for udviklingen af Business Region Aarhus, i *Erhvervshistorisk Aarbog*, vol. 66, nr. 1, 2017
- Frandsen, Henrik Mølgaard: *Infrastruktur og erhvervsudvikling I Østjylland siden 1945*, E-bog, Statsbiblioteket 2015
- Gårdmand, Arne: *Den moderne byplanlægnings historie 1938-1993*, Arkitektens Forlag
- Hall, Peter "Global City-Regions in the Twenty-First Century." In *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, edited by A. J. Scott, 59–77. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Hansen, Carsten Jahn 2011: The role of policy-making and planning cultures for sustainable transport, *European Transport*, no. 47, 2011
- Harder, Henrik (m.fl): *Interaktion og infrastruktur i Østjylland*, By- og Landskabsstyrelsen 2008
- Harrison, John & Hoyler, Michael: *Megaregions – Globalizations New Urban Form?*, Cheltenham 2015
- Harrison, John, and Michael Hoyler: "Megaregions: Foundations, Frailties, Futures." In *Megaregions. Globalization's New Urban Form?*, 1–29. Cheltenham: Edward Elgar 2015.
- Hospers, Gert-Jan: *Beyond the Blue Banana? Structural changes in Europes Geo-Economy*, Submission for EPAINOS Award, Dortmund 2002
- Hovgesen, Henrik H. & Nielsen, Thomas Sick: *Motorveje og byudvikling i Danmark – et kort historisk rids*, *Geografisk Orientering* nr. 5, 2007
- Indenrigs- og Sundhedsministeriet: *Kommunalreformen – kort fortalt*, Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2005.
- Jensen, Boris Brorman & Nielsen, Tom: *Den Østjyske Millionby*, Dansk Byplanlaboratorium 2017.
- Kommunernes Landsforening: *Sammen om vækst – ni danske Business Regions*, KL 2016

- Kvorning, Jens, Karen Skou, and Søren Møller Christensen. *Det Store Rum – Debatbog Om Regional Planlægning*. København: Realdania 2010.
- Knieling Jörg & Othengrafen, Frank (Ed.): *Planning Cultures in Europe – decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning*, Ashgate 2009
- Krugman, Paul: *Geography and Trade*, Cambridge 1991
- Madsen, Hans Helge: *Skævt og national – dansk byplanlægning 1830-1938*, Kbh. 2009
- Matthiessen, Christian Wichmann: *Den faste Femern Bælt-Forbindelse. Regionale Udviklingsperspektiver*, Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Meijers, Evert: *Synergy in Poly-centric Urban Regions: Complementarity, Organizing Capacity and Critical Mass*, Delft University Press 2007
- Nissen, Anette og Winther, Lars: *Erhvervs- og befolkningsudvikling i Østjylland – bidrag til samarbejdsprojektet om byudvikling i Østjylland*, By- og Landskabsstyrelsen 2008.
- OECD Territorial Reviews: *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD 2006.
- OECD: *Local Economic Leadership*, OECD 2015.
- O'Dell, Tom. "Øresund and the Regionauts." *European Studies* 19: 31–53, 2003
- Olesen, Kristian: *Strategic Spatial Planning in Transition*, (ph.d.-afhandling), Aalborg Universitet 2011.
- Rocco, R. 2008. *An Urban Geography of Globalisation: New Urban Structures in the Age of Hyper-connectivity*. Delft: TU Delft, IfoU.
- Scott, A. J.: *Globalization and the rise of city-regions*, *European Planning Studies*, 9 (7), 2001.
- Segbers, Klaus, Simon Raiser, and Krister Volkman. *The Making of Global City Regions*. Baltimore: Johns Hopkins University Press 20017.
- Sehested, Karina: *Bypolitik mellem hierarki og netværk*, Akademisk Forlag 2003.
- Sielker, Franziska: *A Stakeholder-based EU territorial cooperation: The Example of European Macro-Regions*, *European Planning Studies*, no 24, vol II, 2016
- Sieverts, Thomas. *Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. London ; New York: Routledge 2003
- Soja, Edward. *Postmetropolis*. Massachusetts: Blackwell 2000
- Stensgaard, Pernille: *Dømt til undergang*, *Weekendavisen* 21.4.2017

Internetkilder

- Hamburg.de: <http://www.hamburg.de/urma-dk/>
- Metropolregion Hamburg: <http://metropolregion.hamburg.de/contentblob/3367928/22e805ae5ee8b3c3029c8a5553212ed7/data/karte-aktuell-ohne-logo.jpg>
- Region Syddanmark: <http://detgodeliv.regionsyddanmark.dk/aktiviteter/jyllandskorridoren/>
- Stringcorridor.org: <http://www.stringcorridor.org/green-string-themes/green-string-transport-corridor/>
- Transportministeriet: <https://www.trm.dk/en/publications/2015/transport-infrastruktur-in-the-jutland-corridor>
- Økonomi og Indenrigsministeriet 2007: <http://www.oim.dk/arbejdsomraader/kommunal-og-regionaloekonomi/kommunale-opgaver-og-struktur/kommunalreformen-i-2007.aspx>

Noter

- 1) En lille undtagelse er debatbogen omkring udviklingen af den østjyske by-region, som *Weekendavisen* anmeldte den 21.4.2017 (Steensgaard, 2017). Debatbogen behandler fraværet en velkoordineret politisk rammestruktur for udviklingen af den funktionelle byregion som strækker sig fra Randers i nord til Kolding i syd (Jensen og Nielsen 2017).
- 2) Krugman 1991, s. 15 ff. Hospers 2002, s. 2 ff., Landsplanredøgørelsen 2006 & 2013 samt Frandsen 2015, s. 18 ff.
- 3) Krugman 1991, s. 18 ff. Harrison&Hoyler 2015, s. 1 ff. samt Scott 2001, s. 45 ff.
- 4) Harrison & Hoyler 2015, s. 22 ff. Termen *megaregions* har stået stærkest i USA, men er i stigende grad blevet inkorporeret i global sammenhæng de seneste år. Megaregioner defineres ved den fulde eller delvise fusion af to eller flere tidligere separate eller økonomisk uafhængige regioner/bysystemer. Dertil vil regionen typisk involvere et eller flere økonomiske urbane kraftcentre samt svagere periferi-områder i form af mindre byer/rurale områder. De seneste årtier har der tillige i stigende grad kunne observeres megaregional udvikling, der har været transnational (Ibid., s. 5 ff.).
- 5) Gårdmand 1993
- 6) Allmindinger 2015, s. 4 f. og s. 227 ff.
- 7) Ibid., s. 228.
- 8) Ibid samt Almindinger & Haughton 2009, s. 617 ff. Konceptbegreberne *soft spaces* og *hard spaces* er relativt nye, og udviklet på baggrund af studier i Storbritannien i midten af 0'erne. Inden for plan-forskningsfeltet er begreberne hurtigt blevet udviklet og benyttet til at forklare spændingsfeltet mellem formelle myndighedsinstitutioner og de mange uformelle fora, der er opstået de seneste årtier (Centrale skikkelser i den forbindelse er ikke mindst planforskerne Jörg Knieling, Phil Allmindinger og Frank Othengrafen (Ibid.).
- 9) EU har arbejdet med udviklingen af tværregionalt og transnationalt samarbejde i mange år. Et af de større satsningsområder de senere år har været udviklingen af de såkaldte makro-regioner, hvor der (foreløbig) er udpeget fire større europæiske transnationale samarbejdsregioner som har fælles komplementære ressourcer/aktiver, udfordringer og målsætninger (de fire områder dækker Østersøen, Danube/Donau regionen, Regionen omkring det Ioniske Hav og Adriaterhavet, samt en region der tager udgangspunkt i alperregionen, EU-kommissionen 2016 samt Sielker 2016).
- 10) Allmindinger 2015, s. 4 ff.
- 11) Det skal understreges, at der er forskel mellem regioner og lande ift., hvor påvirket de er af den økonomiske globalisering. Dertil er der også forskel på plankulturer mellem lande og kontinenter. Af disse grunde er nogle lande og regioner meget langt i udviklingen af *soft space* platforme. I amerikansk sammenhæng har man således arbejdet med termen megaregioner siden 1950'erne, og også store europæiske byregioner som Metropolregion Hamburg og Randstad har været under politisk udvikling igennem adskillige årtier. Til gengæld er udviklingen af megaregioner i en dansk/nordisk kontekst et relativt nyt fænomen, der har udviklet sig siden starten af 0'erne (Harrison 2015, s. 2 ff. og Knieling & Othengrafen 2009, s. 3 ff.).
- 12) Harrison & Hoyler 2015, s. 29 ff., Scott 2001, s. 813 ff. og Meijers 2007, s. 15 ff.
- 13) Et oplagt eksempel herpå fra den danske skueplads har været udviklingen af Femern-bælt regionen, hvor den danske stat har været en central aktør i udviklingen af det grænseoverskridende samarbejde suppleret af den tyske stat (Allmindinger 2015, s.220 ff.).

- 14) Allmindinger 2015, s. 216 ff. Eksempler på soft space konstruktioner, hvor man bevidst har søgt at begrænse kompetenceoverførslen fra *hard space* til *soft space* er *Metropolregion Hamburg* (samarbejdet mellem delstaterne Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen og Mecklenburg-Vorpommern) og *Randstaadt* i Holland (bestående af de fire store byer Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Haag samt de omkringliggende områder) (Ibid.).
- 15) Et eksempel herpå er Femern-bælt regionen (Allmindinger 2015, s. 220 ff. samt Harrison 2015, s. 146 ff.).
- 16) Allmindinger 2015, s. 14 ff. samt s. 216 ff.
- 17) Frandsen 2017, s. 86 ff.
- 18) Allmindinger 2015 s. 216 samt Harrison og Hoyler 2015, s. 146 ff.
- 19) Harrison og Hoyler 2015, s. 156 f.
- 20) Allmindinger 2015, s. 226 f. Det er i det hele taget en svær balancegang at finde den rigtige konstellation og institutionelle indretning mellem de forskellige territoriale aktører i et regionalt samarbejde. Således kan det også give anledning til problemer, hvis det er tale om nogenlunde ligeværdige (demografisk og økonomisk) territoriale aktører. Det har bl.a. kunne observeres ved såkaldt polycentriske byregioner, hvor man har manglet politisk fremdrift og den naturlige "leder", som man omvendt har haft i monocentriske byregioner, hvor der har været et klart og ubestrideligt lederskab fra regionens urbane center (Meijers 2007, s. 10 ff. samt Frandsen 2017, s. 85 ff.).
- 21) Easterling 2014.
- 22) Brenner 2004.
- 23) Hall 2001; Harrison and Hoyler 2015, s. 13 f.
- 24) Segbers, Raiser, and Volkmann 2007
- 25) Löfgren i Kvorning, Skou, & Christensen, 2010, s. 47ff; O'Dell, 2003
- 26) Mathiesen 2011.
- 27) Cronon 1991; Soja 2000.
- 28) Sieverts 2003.
- 29) Denne Østjyske Byregion blev i Landsplanredegørelsen af 2006 defineret som i alt 17 kommuner i form af Aarhus, Skanderborg, Odder, Favrskov, Syddjurs, Silkeborg, Randers, Norddjurs, Horsens, Vejle, Kolding, Fredericia, Middelfart, Billund, Hedensted, Vejen og Haderslev Kommune (Landsplanredegørelsen 2006).
- 30) Harder 2008, Hovgesen 2007 samt Frandsen 2015, s. 122 ff.
- 31) Nissen og Winther 2008, s. 130 ff. samt Landsplanredegørelsen af 2006
- 32) Strukturreformen i 2007 indebar, at antallet af primærkommuner blev skåret ned fra 271 til 98, mens de 13 amter blev reduceret til 5 regioner. Derved opnåede de offentlige myndighedsinstanser generelt en større økonomisk og demografisk tyngde, hvilket var ét af flere delmål med reformen. Strukturreformen markerede på den baggrund et betydeligt nybrud af den offentlige myndighedsorganisation i Danmark med det centrale sigte at smidiggøre og effektivisere den offentlige sektor (Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2005, s. 5 ff. samt Olesen 2011, s. 14 ff.).
- 33) Landsplanredegørelsen af 2006, Olesen 2011, s. 69 ff. og Frandsen 2017, s. 87 ff.
- 34) Landsplanredegørelsen 2013, s. 20 ff.
- 35) Olesen 2011, s. 55 ff.
- 36) Storkøbenhavn blev i 2007 defineret som indre København og de nærmeste forstæder samt Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Køge og Roskilde og bestod af ca. 1,8 mio. indbyggere og 34 kommuner (Olesen 2011, s. 58 f.).
- 37) Ibid.
- 38) KL 2016, s. 4 ff. Det skal påpeges, at de forskellige business regions sagtens kan have haft et særdeles tæt tværkommunalt samarbejde i regionen forinden. Fx er *Business Region Aarhus* baseret på et tværkommunalt samarbejde etableret i 1993. Den formelle overgang til business region markerer typisk en større opgradering af både sektorsamarbejdet, det institutionelle plan og af samarbejdets finansielle basisgrundlag (OECD 2015 samt Frandsen 2017).
- 39) Ibid. KL's gennemgang af det generelle billede understreges også ved en gennemgang af de ni business regions raison d'être og baggrund, som man kan finde på deres hjemmesider (jf. disse i litteraturoversigten).
- 40) Sehested 2003, s. 10 ff. (I forbindelse med denne overgang bruges også terminologien "*fra government til governance*". Hvor førstnævnte markerer den traditionelle hierarkiske planstyring, mens governance står for den fragmenterede og netværksorienterede tilgang, Ibid.).
- 41) Olesen 2011, s. 65 ff. samt Økonomi og Indenrigsministeriet 2007.
- 42) KL 2016, s. 4 ff., OECD 2006, s. 5 ff., Meijers 2007, s. 10 ff., samt Segbers 2007, s. 25 ff.
- 43) 2017: www.stringnetwork.org samt Harrison 2015, s. 146 ff.
- 44) Øresundsbroen blev taget i brug fra år 2000, mens den faste forbindelse over Femern Bælt foreløbig lader vente på sig. Ifølge det danske finansministerium forventes forbindelsen tidligst klar i 2026 (Ingeniøren 2015, Bredsdorff).
- 45) Harrison og Hoyler 2015, s. 159 ff. samt Knieling 2015, s. 217 ff.
- 46) Othengrafen (i Knieling 2015, s. 218 ff.).
- 47) Allmindinger 2002, s. 157 ff., Benko & Strohmayer 1997, s. 245 ff. samt Knieling og Othengrafen 2009, s. 283 ff.)
- 48) Netop dette forhold er årsag til, at samarbejdet også internationalt nyder anerkendelse for hvor relativt hurtigt det har udviklet sig – netop på trods af de nationale grænseskel (Harrison 2015, s. 146 ff. og Cowi 2016, s. 4 f.).
- 49) Den dansk-tyske kommission kom med sin rapport i 2015, der kan findes på Transportministeriets hjemmeside: <https://www.trm.dk/en/publications/2015/transport-infrastructure-in-the-jutland-corridor>.
- 50) Cowi 2016, s. 4 ff. Det skal understreges, at flere af de danske og tyske aktører i Jyllandskorridoren løbende har haft, og har, samarbejde på tværs af den dansk-tyske grænse i forskellig form.
- 51) Ibid. samt Region Syddanmark 2017: <http://detgodeliv.regionsyddanmark.dk/aktiviteter/jyllandskorridoren/>
- 52) Region Syddanmark 2017: <http://detgodeliv.regionsyddanmark.dk/aktiviteter/jyllandskorridoren/>
- 53) Frandsen 1996 og Madsen 2009
- 54) Som Jürg Knieling (et al.) også har påpeget, kan udviklingen af *soft space* også være baseret på et mere løst grundlag, hvor det nye samarbejdsfora ikke hviler på et særlig stærkt grundlag – hverken økonomisk, transportmæssigt eller identitetsmæssigt. Hensigten kan her være, at aktørerne har planer om at udvikle samarbejdet over tid ved at italesætte og organisere det "nye" geografiske rum (Knieling 2015, s. 2015 ff.). En anden initierende faktor kan være selve konkurrencesituationen – det forhold, at andre organiserer sig, kan medføre, at ikke involverede naboaktører føler sig presset til selv at indgå og aktivere andre politiske alliancer.
- 55) I bedste *soft space* ånd indgår Hamburg regionen i begge samarbejder, som de indgår i andre *soft space* konstruktioner, men et interessant spørgsmål bliver, hvor helhjertet Hamburg indgår i de respektive samarbejdsfora.

Summary

Soft Space – Urban regions, business regions and megaregions – a gaze at the informal spaces of planning in Denmark since 1990

The continuing economic concentration in urban and metropolitan areas and the strengthening of competition between cities in a globalized framework has set off an emergence of new regional patterns and interests. From the beginning of the 1990s, traditional public actors – especially the state and counties – is losing ground to other stakeholders, who organizes more smoothly in deregulated planning networks. Proposing the notion of soft space as a way to grasp this transformation, the article looks broadly at larger urban strategies in Europe the last two decades, then turning to Denmark. From these inquiries, notions of hard and soft space are considered as a first step in a necessary discussion of novel distributions of power in the urban and regional development that has largely been invisible in Danish historical research and in the public agenda. The article concludes that the soft space developing in a Danish context since the early 1990s has manifested itself into quite elaborated planning networks on both a regional (business regional) and a megaregional scale. Here the cases are the danish business regions as well

as Jyllandskorridoren, organized around expectations for highway transport, but attention is especially paid to the STRING-cooperation, founded around the Femern-connection, but attracting interest from more actors connected to the Baltic region. The construction and utilization of soft space is particularly the case for eastern Denmark and the capital region, where the megaregional network, STRING, appears well organized.

The article also investigates some of the challenges posed by the evolving new political networks and draws particular attention to marked tendency of a much more organized and geographically strong *soft space* constellation concentrated around the capital region, whereas the megaregional organizational capacity of western Denmark on the other hand appears much less organized. The article finally points to further areas of research with a particular emphasis on the need of both empirical and comparative studies when exploring *soft space* in a Danish context.

Enevælden og Danmarks modernisering

AF JEPPE NEVERS

42 **D**en 1. februar 2016 gik Per Boje på pension fra sin stilling som professor i historie og leder af Center for Industri- og Erhvervshistorie ved Syddansk Universitet. For at markere dette og derigennem Pers store betydning for forskningen i dansk social og økonomisk historie (herunder tilblivelsen af tidsskriftet *Fabrik & Bolig*) har redaktionen spurgt mig, om jeg kunne skrive en tekst om Pers arbejde. Det gør jeg med glæde. Det er dog ikke nogen nem opgave, da Per har skrevet om et væld af forskellige emner; og opgaven bliver ikke nemmere af, at han stadig er en aktiv historiker, der i øvrigt udfylder en vigtig rolle som emeritus på sit gamle center, der i 2016 blev omdannet til Center for Maritim- og Erhvervshistorie.

Det virker derfor helt forkert at skrive en tekst med et lidt nekrologagtigt tilbageblik. I stedet har jeg valgt at skrive et lille essay om det første og hidtil eneste bind af Pers afsluttende hovedværk *Vejen til velstand*, et værk i tre bind om udviklingen af dansk kapitalisme siden 1700-tallet. Det første bind handler om arven fra enevælden, nærmere bestemt om perioden 1730-1850. Når jeg har valgt at fokusere på dette værk, skyldes det ikke kun, at det giver et ret godt billede af, hvordan Per opfatter det moderne Danmarks udvikling, men også at det er en imponerende historisk syntese med en ny og desværre lidt oversat fortælling om, hvordan Danmark blev et moderne og velstående land.

Til varedeklaration skal det nævnes, at jeg har arbejdet sammen med Per i godt 10 år. Jeg har derfor fulgt hans arbejde i de år, hvor han arbejdede på dette værk, og jeg skrev desuden mit eget post.doc.-projekt (om industrialiseringens idéhistorie) under hans vejledning. Med årene blev jeg altså en slags voksenlærling hos ham, og det farver naturligvis det følgende.

VEJEN TIL VELSTAND

Hvordan gik det til, at Danmark blev et af verdens mest velstående lande – og hvorfor blev vi ikke rigere, end vi trods alt blev? Det er kort fortalt den problemstilling, Per ønsker at give sit bud på i sit store trebindsværk. Den sidste del af problemstillingen vil især blive behandlet i de to kommende bind om perioden siden midten af 1800-tallet. I dette første bind om arven fra ene-

vælden søges derimod et bud på, hvordan det gik til, at Danmark allerede i 1800-tallet blev et af de mest moderniserede og velstående lande i verden.

Hvis vi ønsker et svar på det spørgsmål, skal vi ifølge Per begynde med at viske tavlen ren. Vi går nemlig alle sammen – fra læg til lærd – rundt med forskellige stumper af en ”grundfortælling” om Danmarks modernisering, som i bedste fald er utilstrækkelig og i værste fald helt forkert. Det er fortællingen om, at ”Danmark er et land fattigt på råstoffer og andre naturgivne fordele, og at vi alene har opnået vores høje velstand gennem en kollektiv indsats. Det er en fortælling med rødder hos de national-liberale historikere, som andelsbevægelsen og arbejderbevægelsen har tilsluttet gennem støtte til historieskrivning, der har betonet de to bevægelers rolle i den danske velstandsudvikling.”¹⁾ På det politiske plan har det handlet om de folkelige bevægelser og de store organisationer og om deres forhandlinger og kompromisser. Det er en fortælling, der ganske vist indeholder en konflikt om, hvorvidt Danmark skal være et landbrugs- eller et industriland, ”men den harmonerer smukt ved at fremhæve vejen til dansk succes gennem en særlig dansk model præget af bredt mobiliserende bevægelser fra slutningen af 1800-tallet.”²⁾ Man kunne tilføje, at den er smuk, fordi dem, der gav os demokratiet (bonde- og arbejderbevægelsen), dermed også bliver dem, der gav os vores velstand. Problemet er bare, at den er forkert.

Hvis vi skal forklare, hvorfor Danmark var et relativt set højt udviklet og velstående samfund allerede i slutningen af 1800-tallet – altså hvorfor de folkelige bevægelser så at sige kunne overtage og videreudvikle et velstående samfund – skal vi nemlig tilbage til enevælden og især de embedsfolk, der dygtigt formåede at balancere forskellige hensyn og på forskellige måder fik landet integreret i de moderniseringsprocesser, der begyndte i 1700-tallets Europa.

Per er selvfølgelig ganske klar over, at for eksempel andelsbevægelsen ikke skal skrives helt ud af historien, og han præsenterer lødigt den forskning, herunder også den nyere samfundsvidenskabelige forskning, der har betonet vigtigheden af landbrugsbrugssektoren, organisationerne og forhandlingsøkonomien. Men historien skal ikke begynde med disse ting.



Det gjorde hans egen forskning i øvrigt heller ikke. I 1977 forsvarede Per sin doktordisputats om de danske provinskøbmænd i perioden 1815-47,³⁾ og allerede her udviklede han den tankegang, at gennembruddet for den moderne markedsøkonomi ikke kom med systemskiftet i 1848-49 og de efterfølgende love om næringsfrihed, men derimod var vel undervejs under den sene enevælde. I dette bind er historien grundlæggende den samme. Men hvor den unge Per viste os, at vigtige udviklinger var i gang, før de nationalliberale kom til magten i midten af 1800-tallet, har den ældre Per forsøgt at udvikle et mere udbygget svar på, hvad der egentlig var i gang. Det interessante er, at det, der var sat i gang, også var en form for liberalisme eller borgerlig økonomi; det skal jeg vende tilbage til.

For at kunne udvikle et sammenhængende svar tager han afsæt i teori, nærmere bestemt Douglas Norths bidrag til institutionel udviklingsøkonomi.⁴⁾ Her er det grundlæggende synspunkt, at en økonomi kan være mere eller mindre for åben for samfundets medlemmer, og hvis et lands elite ikke besidder helt særlige ressourcer, så er en åben økonomi kort fortalt vejen til økonomisk vækst. En åben økonomi kræver imidlertid regulerende institutioner, og her er Pers påstand i al sin enkelthed, at de mest fundamentale af disse institutioner ikke blev udviklet med den økonomiske liberalisme i 1800-tallet, men under enevælden.

Lidt firkantet formuleret er det Pers synspunkt, at man således kan adskille økonomisk modernisering (den åbne økonomi) fra politisk modernisering (demokrati), og gør man det, så bliver heltene bag den økonomiske modernisering hverken bønder, arbejdere eller nationalliberale ideologer, men derimod den elite i det før-demokratiske Danmark, der indså, at en moderne økonomi er en åben økonomi. Det er kort fortalt bindets budskab, at selv om denne elite af gode grunde ikke kendte til moderne udviklingsøkonomi og først fra 1770'erne kendte til Adam Smith, der dybest set sagde det samme, så gjorde de mere eller mindre (ud fra en økonomisk betragtning) alt det rigtige. De igangsatte en økonomisk modernisering uden politisk modernisering, ikke ulig Tysklands udvikling i 1800-tallet eller Kinas udvikling i de seneste fire årtier.

Per er ikke den første historiker, der betragter enevælden i dette positive udviklingsperspektiv (han henviser f.eks. til Ole Feldbæk og dennes elever Anders Monrad Møller og Erik Gøbel, og vi kunne tilføje, at politologen Tim Knudsen med henvisning til samme teoretiske ramme har givet enevælden en lignende betydning i sin demokratihistorie),⁵⁾ og han er heller ikke den første til at pille i den danske "grundfortælling", der begynder med landboreformerne og kulminerer med velfærdsstaten (her henviser han bl.a. til Thorkild Kjærgaard og Michael Bregnsbo).⁶⁾ Men med dette bind er de forskellige stumper i den økonomiske modernisering for første gang skrevet sammen i en syntese, der bygger på en omfattende læsning i stort set al relevant historisk grundforskning. Sagt med andre ord: vi har haft en masse analyser af for eksempel provinskøbmænd, landboreformer, handelskompagnier og meget mere, men først her sættes det sammen i en stor fortælling, vel at mærke den sande fortælling. Det er bindets idé.

Derudover er det særlige ved Pers bidrag, at han tildeler samfundets entreprenører en afgørende rolle. Det politiske system står også centralt, fordi det skaber og opretholder de formelle institutioner, men det er private aktører, der benytter sig af den åbne økonomi og således skaber den økonomiske vækst. Heraf følger værkets helt afgørende identifikation af erhvervshistorien som en fundamental disciplin i studiet af moderne historie: idet den åbne økonomi skaber den borgerlige økonomi, er det helt afgørende for historikere at have en disciplin, der afdækker erhvervsstrukturer og inddrager erhvervslivet i forklaringer af moderne samfundsudviklinger. Teoretisk bygges der på Josephs Schumpeters idé om den innovative entreprenør som afgørende for den dynamik, der kendetegner kapitalismen.⁷⁾ Han påpeger i den forbindelse vigtigheden af, at Danmark geografisk set kan betragtes som "semiperiferi", hvormed menes, at skelsættende innovation i reglen er kommet udefra og derfor med et lille tidsligt efterslæb – omvendt har efterslæbet netop været lille, fordi vi har haft gode forbindelser til de førende lande og (både "oppefra" og "nedefra") har været dygtige til at overføre innovationer hurtigt og effektivt. Han taler i den forbindelse om "den adaptive entreprenør" som en særligt vigtig ideotype i dansk er-

44 hvervshistorie. Sat på formel er påstanden således, at enevælden skabte rammerne for, at danske entreprenører fra et tidligt tidspunkt havde stabile rammevilkår samt adgang til viden og innovation, som i forskellige brancher og perioder førte til personlig rigdom for de bedste og til økonomisk vækst for hele samfundet.

For at få hold om dette temmelig omfattende projekt indfører Per to fundamentale tredelinger, som trækkes igennem hele værket. For det første sondres mellem de tre grundsektorer, som økonomer har kendt i hele den behandlede periode: den primære (udnyttelse af naturressourcer), den sekundære (industri og produktion) og den tertiære (handel og service). For det andet oscilleres der i kortlægningen af disse tre sektorer frit imellem tre niveauer for beskrivelse og forklaring: 1) mikro-niveauet (personer, virksomheder, organisationer mv.), 2) det nationale niveau (lovgivning, institutioner, erhvervsstrukturer mv.) og 3) det internationale niveau (økonomiske konjunkturer, industrielle revolutioner, transnationale udvekslinger mv.). Og tilsammen giver det så et billede af den danske økonomis udvikling i hele perioden og med inddragelse af alle relevante faktorer.

INSTITUTIONER OG INFRASTRUKTUR

Et par gange nævnes den franske strukturhistoriker Fernand Braudel, og Per støtter franskmandens idé om at skrive kapitalismens fundament tilbage til handelscentrene i tidlig moderne,⁹⁾ ligesom han deler den fundamentale tilbøjelighed til at lede efter lange linjer og dybe mønstre. Men da Danmark ikke var et af de vigtige handelscentre i renæssancens Europa, begynder historien om den danske kapitalisme først i 1700-tallet, nærmere bestemt i 1720'erne og 1730'erne. Først i denne periode begyndte de magthavende i enevælden for alvor at udvise interesse for en generel udvikling af landets erhvervsliv. Stræben efter velstand gennem handel var såmænd ikke noget nyt, og vigtige juridiske fundamenters såsom kontraktfrihed og beskyttelse af privat ejendom var på plads med Danske Lov fra slutningen af 1600-tallet. Men det var i 1720'erne og 1730'erne noget nyt, at ledende skikkelser gjorde sig omfattende tanker om forbedringer af forskellige sektorer af landets økonomi. Otto Thott nedfældede for eksem-

pel i 1735 en række erhvervspolitiske anbefalinger, Kommercekollegiet blev omdannet samme år; og fra 1750'erne tog det for alvor fart med flere kommissioner, der beskæftigede sig med forskellige dele af landets økonomi. Det var også i den periode, at enevælden mere systematisk begyndte at indhente udenlandske eksperter og sende embedsmænd på studie-ophold i de førende lande.

På den baggrund udvikledes ikke mindst landets infrastruktur. Det danske hovedvejssystem stammer i alt væsentligt fra denne periode, ligesom kanaler blev projekteret og i mange tilfælde også anlagt, primært efter engelsk forbillede. Kanalen ind til Odense, landets dengang næststørste by, er blot ét fremtrædende eksempel, det kæmpe arbejde med anlæggelsen af den lange Ejderkanal et andet. Der var også planer om en kanal fra København til Korsør, men de planer blev opgivet. Man tænkte sagerne grundigt igennem. Det blev også grundlagt og udbygget en lang række havne, og alle større byer fik havnekommissioner. Periodens omfattende udbygninger af postvæsenet er et parallelt eksempel på udvikling af landets infrastruktur, hvor man vel at mærke i høj grad var opmærksomme på den økonomiske betydning af at kunne få hurtige informationer fra verdensmarkederne.

Selv om den finansielle sektor ikke indtager en central rolle værket, så kommer den dog på banen som noget af det, der så at sige kom på plads som en form for infrastruktur under den tidlige enevælde. Der var således tidligt et veletableret kreditsystem, hvor især handels- og bankierhusene i Hamborg var vigtige, men enevælden gjorde også vigtige tiltag i forhold til etablering af et selvstændigt dansk kreditsystem. Kurantbanken oprettelse i 1736 er blot ét eksempel, initiativer til beskyttelse af vekseldstedelser er et andet. Enevældens embedsfolk var klar over vigtigheden af, at private aktører kunne låne penge, og at lån på den anden side kunne gives med sikkerhed i forskellige former for pant. På den måde stabiliseredes det private kreditmarked, ligesom også aktieselskaber og private banker begyndte at vokse frem.

Ved siden af disse ting skete der under enevælden en betydelig og målrettet kvalifikation af den danske arbejdsstyrke, for eksempel gennem indførelsen af obligatoriske grundskole-

forløb og gennem tiltag for folkesundheden. Resultatet af det alt sammen blev, at hele landet og især købstæderne kom ind i en rivende udvikling op igennem 1800-tallet, og at der var grundlag for, at en stor del af befolkningen kunne integreres i de hastigt voksende erhvervssektorer.

LANDBRUGETS STORVIRKSOMHEDER

I enevældens periode var den primære sektor både socialt og økonomisk den dominerende, og det hører til bindets mest nytænkende sider, at sektorens udvikling konsekvent betragtes i et moderne virksomhedshistorisk lys. De store godser var således nogle af landets mest komplekse virksomheder, med en ofte anseelig administrativ stab og en godsforvalter i spidsen. Per tegner på den baggrund et billede af de store godser som periodens førende "storvirksomheder", hvor tidens innovationer fandt sted. Her eksperimenteredes med nye metoder til for eksempel dyrkning og til korntørring, ligesom de bedste meget målrettede op søgte den nyeste viden og rejste til udlandet for at finde inspiration. Det var også på godserne, der efter hollandsk forbillede indførtes moderne mejerimetoder (hvad andelsbevægelsen senere byggede videre på), og det var også fra denne kant, man engagerede sig i etablering af institutioner til cirkulation af landbrugsfaglig viden, for eksempel Landhusholdningsselskabet, der blev oprettet i 1769. En af forløberne for det selskab var det såkaldte "Ager-Akademi" i Slesvig, der blev oprettet i 1762 efter inspiration fra udlandet og med selveste A.G. Moltke som formand. Den praktiske udformning stod nationaløkonomen Chr. Martfeldt for, og han havde opholdt sig i Holland, Irland og England i 1760'erne. Det er således en vigtig pointe i værket, at inspirationer ikke kun hentede fra Tyskland, men at der også var stærke forbindelser til Frankrig, Holland og de britiske øer. Den drivende kraft i denne modernisering af den danske landbrugssektor var altså eliten, og deres metode var at bygge på viden og erfaringer fra de førende lande på de forskellige områder.

Det sjove er naturligvis, at de store godsejere dermed kommer ind på scenen i en anden rolle, end vi er vant til at se dem. Godsejerne gives således også en nøglerolle i forbindelse med

landboreformerne i slutningen af 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet, hvor det i øvrigt er vigtigt at sondre imellem for eksempel udskiftning, udfasning af hoveri, overgang fra fæste til arvefæste og ikke mindst overgang til selveje. Fælles for alle disse ellers forskellige aspekter af "landboreformerne" er imidlertid, at de kan betragtes i et strengt økonomisk perspektiv. Udskiftning handler helt grundlæggende om effektivisering gennem en individualisering af bruget, hoveri var nok umoralsk, men efter manges mening også ineffektivt, arvefæste giver et incitament til at efterlade et velfungerende landbrug, og overgang til selveje handlede i mange tilfælde om noget så simpelt som frasalg og koncentration af storvirksomhedernes drift på hovedgårdene. Landboreformerne opløses med andre ord i forskellige processer, der alle betragtes i et virksomhedshistorisk perspektiv fremfor et overordnet idealistisk.

Mange af disse forandringer af den centrale sektor i landets økonomi støttedes som bekendt af forskellige godsejere, men der var også mange, der var imod forskellige dele af forandringerne. Men her var det afgørende, at enevælden konsekvent søgte at afbalancere forskellige hensyn, og hele vejen havde en sikring af bøndernes retssikkerhed som en rød tråd. Dette tolker Per ikke som en idealistisk vision om en mobilisering fra ned, men som en naturlig forlængelse af traditionen for at sikre stabile institutioner og juridiske forhold. På den baggrund skabtes den virksomhedstype, der blev grundstammen i den danske landbrugssektor helt frem til slutningen af det 20. århundrede, nemlig det selvejende familiebrug. Man bør dog ikke overbetone graden af brud. Mange fæstere var tøvende over for at prøve kræfter med selveje, og der var perioder, særligt efter krisen efter Napoleonskrigene, hvor tendensen gik den modsatte vej. Så sent som i 1860 var 35 % af gårdene på øerne (hvor de gamle stamhuse især lå) stadig fæstegårde, og først med lensaflysningen i 1919 afvikledes de sidste rester af den gamle struktur.

Moderniseringen af den danske landbrugssektor skal med andre ord fortælles "fra oven". Selv om Landbohøjskolen først slog dørene op for sine første elever i 1858, så var forud gået generationers arbejde i forskellige selskaber, institutter og foreninger.

46 KOMPAGNIER OG KØBMÆND

Næstefter den primære sektor var handelssektoren den vigtigste. Særligt københavnske købmænd var allerede i 1600-tallet godt integreret i europæiske handelsnetværk, og op gennem 1700-tallet virkede enevælden målrettet for at videreudvikle denne del af økonomien. Velkendt er det således, for eksempel i de almindelige oversigtsværker, at enevælden efter udenlandsk, især hollandsk, forbillede oprettede privilegerede handelskompagnier, der fik monopol på forskellige dele af handelen i København, ligesom København fik vigtige monopoler på udenrigshandel generelt. Dette skabte nogle af datidens gigantvirksomheder, for eksempel Asiatisk Kompagni, hvor private aktionærer i høj grad benyttede sig af deres politiske forbindelser til personlig berigelse. Da Danmark samtidig var et neutralt land i flere af periodens store konflikter, var vejen banet for den florissante periode, hvor nogle af landets største formuer blev skabt, og palæerne omkring Kgs. Nytorv blev opført. Schimmelmans omfattende handelsvirksomhed er et af de mere kendte og iøjnefaldende eksempler på det, Per kalder periodens "hofkapitalisme" – altså en kapitalisme, der udviklede sig på baggrund af kontakter ind i hoffet og dermed det politiske system.

Mere interessant, men også mindre velkendt, er det, at enevælden frem gennem 1700-tallet konsekvent virkede for at nedbryde privilegier og for at lette adgangen. Det er her Pers gennemgående påstand, at særligt handelssektoren viser, at enevælden udviste en tidlig interesse for at liberalisere handlen og for at åbne forskellige markeder. Det gjaldt for eksempel handlen med stude, hvor godserne førhen indtog en privilegeret stilling, men hvor forskellige liberaliseringer fandt sted mod slutningen af 1700-tallet. Det samme gjorde sig gældende i det store handelsborgerskab i København, hvor der søgtes en balance mellem ikke at udfordre de store, gamle familier, men samtidig åbne op for nye kræfter. Man var simpelthen i stigende grad klar over, at konkurrence ville presse priserne, vel at mærke længe før Adam Smith. I forlængelse heraf vises det også, hvordan handelen på helt konkrete områder blev liberaliseret fra og med midten af 1700-tallet. Det gjaldt for eksempel sukkerhandelen, hvis betydning vurderes meget højt i dette bind. Grundlaget for sukkerets betydning

for Københavns havn var de vestindiske kolonier, og handlen på dem var oktrojeret til Vestindisk-guineisk Kompagni. Allerede i 1750'erne blev der dog taget initiativer til en vis liberalisering af handelen, forskellige privatiseringer af bl.a. raffinaderier fandt sted i 1760'erne og den endelige frigivelse af store dele af den udenlandske handel skete i 1770'erne. Samtidig hermed beskyttede enevælden de danske virksomheder ved at lægge told på udenlandsk sukker, så den indenlandske efterspørgsmål blev rettet mod danske udbydere. Samlet set tegnes således et billede af en faktisk ret klog erhvervs politik, der hverken kan betegnes som merkantilistisk eller liberalistisk. Linjen var snarere helt jordnært at beskytte danske erhvervsaktører, når de var under opbygning, for derefter at sætte konkurrencen mere fri, når virksomhederne kunne klare sig i den internationale konkurrence. Storbritannien gjorde noget tilsvarende i samme periode, ligesom Tyskland og USA gjorde i begyndelsen af det 20. århundrede, og Japan gjorde det i midten af det 20. århundrede.⁹⁾

Det antydes værket igennem, at enevældens elite i diverse kommissioner og udvalg var ganske klar over mange af disse mekanismer, eller i hvert fald havde en intuitiv eller måske snarere pragmatisk forståelse for dem. Men det står lidt uklart, hvor dybt den teoretiske bevidsthed egentlig stak, og hvorfra ideerne blev importeret. Men det skitserede billede passer fint med hovedlinjen i nyere idéhistorisk forskning af bl.a. Istvan Hont, der har betonet, at Adam Smiths hovedværk om nationernes velstand nok snarere skal betragtes som en samling af en hel periodes mere fragmenterede indsigter end en revolutionær traktat af helt nye ideer.¹⁰⁾

Resultatet blev, at markedet også inden for denne sektor blev åbnet op. Det mest iøjnefaldende eksempel på det er i øvrigt ikke, at storborgerskabet i København i stigende grad blev åbent for dygtige handelen af jævn byrd, men at en lang række provinskøbmænd særligt efter Napoleonskrigene begyndte at gøre sig gældende. C.F. Hage i Stege fremhæves som eksempel på denne type, der i modsætning til tidligere begyndte at få omfattende internationale forbindelser og således drev handelsvirksomhed på en anden måde end tidligere tiders provinskøbmænd.

INDUSTRI OG PRODUKTION

For at fuldende billedet inddrages også den mod slutningen af perioden voksende produktionssektor. Også her er hovedbudskabet, at fundamentet for den danske industrisektor skal skrives tilbage til enevælden.

Der er selvfølgelig ikke noget nyt i, at enevælden allerede i midten af 1700-tallet virkede meget målrettet for oprettelse af manufakturer, datidens fabrikker, og at flere af landets godsejere eksperimenterede med forskellige former for fabriksdrift. Det var helt i tråd med den merkantilistiske grundtanke, at et land kunne stille sig handelsmæssigt stærkt, hvis det selv fremstillede kvalitetsprodukter og således ikke var tvunget til at importere. Statsoprettede manufakturer, direkte statsstøtte til private fabrikker samt toldbeskyttelse og importforbud for industrivarer er således en velkendt del af 1700-tallets økonomiske historie.

Det er imidlertid den traditionelle opfattelse blandt historikere, at disse tidligere forsøg på statsindustri i alt væsentligt var en fiasko. Det har været fremhævet af mange økonomiske historikere, herunder i det store værk om Danmarks industrihistorie, der på trods af mere end en halvt århundrede på bagen stadig er det grundlæggende værk om de tidlige faser.¹¹⁾

Her søger Per at anlægge et mere nuanceret syn på perioden. Han slår ganske vist fast, at staten i første omgang havde begrænset succes på området, ikke mindst inden for tekstilbranchen, hvor eksporten forblev meget begrænset, og hvor hjemmemarkedet slet ikke kunne bære de store virksomheder. Men man må imidlertid ikke være blind for, at afprøvning af ny teknologi på de statslige manufakturer fik stor betydning for industrialiseringsprocesser senere i 1800-tallet. Dette gjaldt ikke mindst de statsdrevne anlæg i det militært-industrielle kompleks, der lå i nærheden af København. Fra dette kompleks kan der således trækkes en række teknologi-, institutions- og personalhistoriske linjer til senere industrialiseringsforløb. Det gjaldt ikke kun statens Orlogsværft på holmen i København, hvor landets første dampmaskiner blev integreret i driften i 1790, men også f.eks. Kronborg Geværfabrik i Hellebæk, klædefabrikken i Hørsholm og Frederiksværk Kanonstøberi og Krudtværk. Også inden for andre brancher, for eksempel i forhold til glasindustrien, hvor Holme-

gaard Glasværk er en virksomhed, der kan skrives tilbage til enevælden, fik periodens etableringer langtrækkende betydninger; men ingen steder var forbindelserne tydeligere end inden for jern- og metalindustrien.

Kanonværket i Frederiksværk kan således skrives helt tilbage til begyndelsen af 1750'erne, og fra J.F. Classen overtog anlægget i slutningen af 1750'erne, var det en eksplicit målsætning, at Frederiksværk skulle blive "en lærerig Kunstscole for at opklække nyttige Kunstnere og Professionister".¹²⁾ Tidens sprogbrug var en anden, men de tekniske indsigter, der blev oparbejdet og videregivet bl.a. i Frederiksværk, blev senere afgørende for den bølge af jernstøberier og maskinfabrikker, der blev grundlagt i de første årtier af 1800-tallet, f.eks. Meldahls jernstøberi i København (1811), C.F. Weiss' jernstøberi i Horsens (1831) og M.P. Allerups jernstøberi i Odense (1836). Disse personer var som mange andre entreprenante skikkelser under den tidlige bølge af private industriforetagender teknikere, der var oplært inden for branchen, og som derfor stod på skuldrene af tidligere udviklinger. Senere i 1800-tallet blev fabrikation af landbrugsmaskiner en særligt stærk del af dansk industri, hvor det altså er en tanke værd, at tråden kan trækkes helt tilbage til Frederiksværk, hvor der også produceredes landbrugsredskaber.

ENEVÆLDEN ELLER DET BORGERLIGE SAMFUND?

Selv om tendensen således kontinuerligt er at trække tråde tilbage i tid, er der især to perioder af opbrud, der går igennem bindet. For det første er det et gennemgående træk, at 1760'erne og 1770'erne betragtes som en periode præget af liberaliseringer og forandringer. Det var især i denne periode, at enevælden målrettet gjorde op med merkantilismens mest firkantede doktriner og for alvor åbnede den danske økonomi og således begyndte at forlade "hofkapitalismen". For det andet betones vigtigheden af Napoleonskrigene og den efterfølgende økonomiske krise. Selv om der også kan trækkes mange linjer på tværs af dette brud, og selv om enevælden på forskellig vis støttede nogle af de virksomheder, der kom i krise, så fremtræder denne fase på det virksomhedshistoriske plan som et tidehverv med en bølge af

48 nye aktører og etableringer. Selv om allerede åbningerne i midten af 1700-tallet førte til nye former for social mobilitet, hvor exceptionelt stræbsomme og dygtige unge af jævn herkomst kunne komme til tops i for eksempel det københavnske storborgerskab (Niels Ryberg er blot ét eksempel), så førte åbningerne efter Napoleonskrigene til endnu stærkere grader af social mobilitet gennem drift af privat virksomhed.

Men bag ved disse brud er den store og gennemgående historie altså, at økonomien gradvist blev åbnet for nye aktører i perioden fra midten af 1700-tallet til midten af 1800-tallet, og at der dermed skete en gradvis afløsning af den gamle "hofkapitalisme" til fordel for en "personlig kapitalisme". Ifølge Per lå der en mere eller mindre klar strategi bag denne proces. Det var enevælden, der med sans for balancerne i samfundet hele tiden sørgede for, at landets økonomi var i en god udvikling, og som således afleverede en totaløkonomi i balance. Vi hører desværre ikke meget om processer, uenigheder og fraktioner omkring hoffet og i centraladministration, og vi hører heller ikke meget om, hvordan de selv tænkte og talte om det, der konsekvent kaldes "liberaliseringer". Det politiske system gøres til en "sort boks", hvor erhvervshistorikeren egentlig mest interesserer sig for, hvad der kom ud af den, nemlig rammevilkårene, og her altså finder en entydig tendens.

Personligt føler jeg mig overbevist om de store linjer. Den danske økonomi undergik en betydelig modernisering under enevælden, og det var utvivlsomt en vigtig baggrund for, at landet ved indgangen til industrialiseringens og urbaniseringens epoke økonomisk set stod stærkt. Vi må vente til de næste bind med at få historien om, hvad arven fra enevælden mere strukturelt betød den danske kapitalismes senere udvikling – og i hvilken grad det egentlig giver mening at tale om en dansk kapitalisme, eller om forskellene på tværs af tid til sidst kommer til at stå stærkest.

Men jeg kan ikke undlade at diskutere blot et enkelt forhold. Det handler om brugen af "enevælden" som nærmest altforklarende struktur. Begrebet bruges igen og igen. Det var enevælden, der sikrede konkurrence i alle tre sektorer, det var enevælden der skabte det professionelle bureaukrati og moderniserede landet, og det var således enevælden, der på en måde skabte sine egne banemænd.

På den ene side giver det god mening. Enevælden er en slags synonym for "staten", og det er vel bindets primære budskab til nutidens politisk-økonomiske diskussion, at selv om moderne liberal teori rummer mange sandheder om udvikling og vækst, så må vi ikke være blinde for den historisk set store betydning af indgreb og koordinering fra statsside. Per mener, ligesom Douglas North, at der næppe kan findes en magisk formel for den rette grad af økonomisk koordinering – landenes og menneskenes forskellige situationer på tværs af tid og rum tillader det simpelthen ikke. Men man mærker også, at bindet er "tænkt" i 00'erne, hvor markedstanken stod stærkt, hvortil Per har ønsket at formulere en historisk replik. Pointen er kort fortalt, at staten for eksempel kan tænke mere langsigtet end private aktører har tendens til, og at den kan bidrage til at sikre balance og kontinuitet.

Så vidt giver fokus på enevælden god mening. På den anden side hører vi dog forbavsende lidt om kongerne og hoffet i dette bind, og som begreb bidrager enevælden et eller andet sted til at opretholde en kronologi, som handler om, at det gamle og det nye mødes i midten af 1800-tallet. Som periode rækker enevælden som bekendt fra 1660'erne til 1848, og det er jo slet ikke kronologien her. Tværtimod er den store historie her, at den enevældige elite i høj grad også var private aktører, at borgerskabet møvede sig ind på scenen, og at liberale værdier, også hos mange godsejere, skridt for skridt blev de bærende i samfundet, vel at mærke i det økonomiske før det politiske. Hvad enten det handler om retssikkerhed, embedsværkets professionalisering, åbning af markeder, flidsetik, fremkomsten af private virksomheder, social mobilitet eller om uddannelsesinstitutionerne, så handler det om borgerskabets værdier og fremvækst. Og hvis det er rigtigt, er der så ikke snarere tale om en periode, der begynder i midten af 1700-tallet, og som slutter med den første verdenskrig og den moderne reguleringsstat? Det er et perspektiv, som bindet på en måde lægger op til, men uden at udvikle – at vi ligesom andre lande i Vesteuropa havde et såkaldt "langt" 19. århundrede, der i stadig stærkere grad blev præget af den borgerlige tankegang, der aldrig for alvor har fået sin egen Danmarkshistorie. Nogle fortællinger bliver sværere at fortælle efter dette bind, men der står ikke kun én tilbage.

Noter

- 1) Per Boje: *Vejen til velstand – marked, stat og utopi: Om dansk kapitalismes mange former gennem 300 år, bd. 1: Tiden 1730-1850* (Odense, 2014) s. 31.
- 2) *Ibid.* s. 31.
- 3) Per Boje: *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold, 1815-1847* (Aarhus, 1977).
- 4) Feks. Douglas C. North: *Institutions, Institutional Change and Economic Performance* (Cambridge UK, 1990).
- 5) Se f.eks. Tim Knudsen: *Fra enevælde til folkestyre: Dansk demokratihistorie indtil 1973* (København, 2006).
- 6) Se f.eks. Thorkild Kjærgaard: "Gårdmandslinjen i dansk historieskrivning", *Fortid & Nutid*, bd. 28/2 (1979), s. 178-191 og Michael Bregnsbo: "Den danske vej: Om traditionen for den danske konsensuskultur", *Historie/Jyske samlinger* 1996/2, s. 312-327.
- 7) Joseph A. Schumpeter: *The Theory of Economic Development* (New Jersey, 1934).
- 8) Fernand Braudel: *La dynamique du capitalisme* (Paris, 1985).
- 9) Se f.eks. Thomas K. McGraw: *Creating Modern Capitalism: How Entrepreneurs, Companies, and Countries Triumphed in Three Industrial Revolutions* (Cambridge MA, 1995).
- 10) Istvan Hont: *Jealousy of Trade: International Competition and the Nation-State in Historical Perspective* (Cambridge MA, 2005).
- 11) Axel Nielsen, Aksel E. Christensen & J.O. Bro-Jørgensen: *Industriens Historie i Danmark*, bd. 1-3 (København, 1943-44)
- 12) Boje (2014), s. 221. Citeret efter C. Nyrop.

Kulturarv som staffage for konkurrencestatens værdier

AF DAVID HOLT OLSEN





Udsigt fra Godsbanen mod Institut for (X). Institut for (X) ligger de gamle fortoldningsbygninger og er med egne ord "en kulturel platform for unge entreprenører, designere, musikere, kunstnere og håndværkere, der sammen udgør et fællesskab af projekter."

Jeg var i efteråret 2016 til et seminar på Godsbanen i Aarhus arrangeret af Realdania om, hvordan man kunne anvende funktionstømte industribygninger til nye formål. Her sagde moderatoren en del ting, der provokerede mig. Det er jo godt at blive provokeret. Det holder én i live. Jeg skrev derfor majsommeligt citaterne ned på min telefon, så jeg kunne læse dem igen, hvis jeg havde brug for at mærke blodet rulle i årene.

Der blev bl.a. sagt om de nye kulturinstitutioner, der rykkede ind i de funktionstømte industribygninger, at:

"Historien er rykket ud af det museale og pyntede og ind i virkeligheden."

Jeg noterede endvidere ned på telefonen, at de forstod sig selv således, at de bredte historien ud til den almindelige befolkning, mens museer var for feinschmeckere og eliten.

Jeg så mig omkring i lokalet, og jeg kunne kun se velstimulerede studerende og arkitekter. Så det måtte velsagtens ikke være denne forsamling, der talte som den brede befolkning. Dagen inden seminaret havde jeg netop vist Traktorforening Vest rundt på Industrimuseet og ugen forinden værtshuset Central Bar, og jeg så ikke umiddelbart nogen af de segmenter den dag på Godsbanen.

Af mere almen interesse end mit sårede ego var dog påstanden om, at historien er rykket ud af det museale og pyntede og ind i virkeligheden. Virkeligheden måtte i denne forbindelse være de nye kulturinstitutioner i de funktionstømte industribygninger.

Jeg besluttede mig derfor for at undersøge, hvordan virkeligheden så ud disse steder. Dels ved almindelig amatørantropologisk metode – at besøge stederne og notere indtryk ned. Dels ved besøg på de respektive institutioners hjemmesider.

Da alle institutioner er relativt nye, så ville det samtidig være en lejlighed til at undersøge forskydninger i, hvordan man legitimerer kulturinitiativer. Kan man spore en ideologisk ramme om projekterne? Og adskiller denne sig fra museernes, der for størstedelens vedkommende er etableret for 50 og 100 år siden til at levere poesi for enten nationalstaten og/eller velfærdsstaten.

Godsbanen set fra Institut for (X).

DEN AMATÖRANTROPOLOGISKE GÅTUR

Det var oplagt, at en af de institutioner, jeg skulle besøge, var Godsbanen, nu seminaret foregik der. Blandt deltagerne var også repræsentanter fra Spinderihallerne i Vejle og Ny Malt i Ebeltoft, hvorfor disse også er blevet besøgt.

Godsbanen ligger, som navnet antyder, i Aarhus' gamle Godsbanegård, som blev omdannet til "kulturproduktionscenter" og indviet i 2012.

Spinderihallerne i Vejle ligger i gamle bomuldsspinderihaller fra 1896. Bygningerne blev i 2010 genåbnet som "Danmarks hands-on innovationsmiljø, hvor kreative iværksættere, etablerede virksomheder, videns- og kulturinstitutioner og det offentlige mødes på kryds og tværs og sammen skaber forretningsudvikling. Spinderihallerne arbejder for at styrke den kreative sektor, lokalt, regionalt og internationalt med henblik på at skabe vækst og udvikling i krydsfeltet mellem kunst, design og erhverv."¹⁾

Ny Malt ligger i S. B. Lundbergs Maltfabrik fra 1857. Bygningerne er i øjeblikket under transformation til et nyt fremtidigt mødested, der åbner i 2019, hvorfor stedet er præget af en masse foreløbige projekter og eksperimenter.



Kulturtorvet på Institut for (X).

Bagsiden af Godsbanens hovedbygning (øverst tv.).
Den rå hal, der i dag bruges til udstillinger, messer mv. (øverst th.).
Produktionshal og værksteder til lasercutter, tekstil, form,
montage, træ og metal (nederst th.).

Godsbanens hovedbygning tegnet af Heinrich Wenck
i nybarok stil og opført 1920-22.

52





FÆLLES ÆSTETIK

Det er således steder på forskellige udviklingsstadier, der dog alligevel deler en del æstetiske karakteristika, som hurtigt kom frem under gåturen: En rå industriel æstetik, graffiti, udendørs aktiviteter i street-genren som basketball, volleyball eller noget med at skate eller dyrke parkour (undtagen i Spinderihallerne). Der er møbler bygget af gamle europaller, rå murstensvægge, krydderurteskjulere af genbrugstræ og urban gardens. Der er åbne kontormiljøer – eventuelt også med fat boys, chill out lounges og bordfodboldeborde.

Denne opremsning forekommer måske umiddelbart som en observation af banale fænomener, men her er tale om en type æstetik, der knytter an til en international trend.

AIRSPACE

Den amerikanske journalist, Kyle Chayka, kalder i artiklen "Same old, same old. How the hipster aesthetic is taking over the world" polemisk fænomenet for airspace.²⁾ Airspace refererer til airbnb, hvor de mest populære boliger ofte er indrettet påfaldende ens. På samme måde vil et airspace være præget af en ensartet æstetik på tværs af landegrænser. Det være sig letgenkendelige symboler som genbrugstræ, pallemøbler, en cortado indtaget ved den trehjulede scooter med lad, renoverede industrielle miljøer, graffiti og rå mursten. Alt sammen, ifølge Chayka, beregnet på at tilvejebringe velkendte og beroligende omgivelser for en vellønnet yderst mobil elite. En elite, der gerne vil opleve, at den besøger autentiske steder, selvom den i praksis bare dyrker mere af det samme:

"We could call this strange geography created by technology "AirSpace." It's the realm of coffee shops, bars, startup offices, and co-live / work spaces that share the same hallmarks everywhere you go: a profusion of symbols of comfort and quality, at least to a certain connoisseurial mindset. Minimalist furniture. Craft beer and avocado toast. Reclaimed wood. Industrial lighting.

Cortados. Fast internet. The homogeneity of these spaces means that traveling between them is frictionless, a value that Silicon Valley prizes and cultural influencers like Schwarzmann take advantage of. Changing places can be as painless as reloading a website. You might not even realize you're not where you started."³⁾

Der er således tale om en global harmonisering af smag, der paradoksalt nok ofte fremføres af dem, der i selvforståelsen repræsenterer det autentiske og originale.





Kig ned langs det gamle baneterræn mod Institut for (X) og Godsbanen.

INDHOLDET

Indholdsmæssigt kan det være lidt svært at danne sig et overblik over, hvad der rent faktisk foregår i værksteder, møderum, åbne kontorer, kreative iværksætterfællesskaber mv., da en del aktiviteter har karakter af midlertidige events, og Ny Malt var lukket helt ned, da jeg besøgte dem. Så der har jeg måttet ty til institutionernes hjemmesider for en overordnet beskrivelse. Den lyder således med institutionernes egne ord:

GODSBANEN

"AARHUS' TVÆRFAGLIGE KUNST- OG KULTURPRODUKTIONSCENTER.

Kulturproduktionscenter Godsbanen åbnede i marts 2012 i den gamle godsbanegård i Skovgaardsgade. Her kan alle byens borgere styrke og udvikle sine kulturelle kompetencer uanset hvilket niveau man befinder sig på, og her er faciliteter til alle aspekter af kulturproduktion – fra spirende idé til færdigt produkt."⁴⁾

SPINDERIHALLERNE

"Et udviklings- og innovationsmiljø.

Spinderihallerne og Kedelbygningen i Vejle er et af Danmarks største udviklings- og innovationsmiljøer, hvor kreative mikro-virksomheder, etablerede virksomheder, viden- og kulturinstitutioner og det offentlige mødes og skaber vækst og forretningsudvikling gennem netværk, samarbejde og brug af hinandens kompetencer.

Spinderihallerne og Kedelbygningen er etableret af et udviklingsteam der, foruden den daglige ledelse, drift og udvikling af virksomhedsmiljøet, arbejder med innovation og forretningsudvikling samt deltager i flere store erhvervsudviklingsprojekter. Vi er forankret i Vejle Kommunes erhvervsudviklingsafdeling."⁵⁾

NY MALT

"Over de kommende år skal fabrikken transformeres til en platform for kultur, kunst, gastronomi, kreative erhverv, iværksætteri og borgerservice. Og vi kan netop ikke vente med at gøre drømmene til virkelighed, så vi er allerede startet på at skabe de kulturelle, skæve, musikalske, duftende events og det kreative miljø, som er tænkt ind i de mange funktioner i fremtidens maltfabrik."⁶⁾

"I hjertet af Ebeltoft troner en gammel rødkalket maltfabrik med kamtakker, skorstene og sjæl. I en årrække har det ikoniske fabriksanlæg været lukket ned efter malkøllerne blev slukkede i 1998, men en gruppe lokale, visionære ildsjæle reddede bygningerne fra nedrivning med visionen om at skabe et dynamisk center for kreativt erhverv og kultur."⁷⁾

Disse er jo alle nogle lidt overordnede slagord, som dækker over aktiviteter med et mix af kreative erhverv, iværksætteri og kultur. Her vokser konturerne af en ny kulturpolitik frem med en mere entreprenant, vækstfremmende tilgang, som adskiller sig fra den klassiske velfærdsstats dannelsesorienterede.

Spinderihallerne adskiller sig fra Ny Malt og Godsbanen ved dels mere direkte at være en erhvervsrettet satsning med udgangspunkt i kommunens erhvervsudviklingsafdeling, der skal stimulere lokalt iværksætteri, dels ved at huse et museum. Sidstnævnte er også en del af fremtidens Ny Malt, der ligeledes skal huse bibliotek og borgerservice. Fraset dette er der et ret ens fokus på tværs af institutionerne i forhold til at understøtte iværksætteri, kreative erhverv og omsætte ideer til produkter.

HVEM LEVERER INSTITUTIONERNE POESI FOR?

Den ideologiske ramme omkring projekterne er, efter min mening, ideen om, at vi lever i en konkurrencestat og Richard Floridas teori om, at vi skal skabe kreative, mangfoldige, tolerante miljøer for at tiltrække den kreative klasse og dermed væksten, da det er ideer og kreativitet, vi skal leve af i fremtiden.

Udsigt fra taget ud over Institut for (X).





56 FRA VELFÆRDSSTAT TIL KONKURRENCESTAT

Ove Kaj Pedersen beskriver i Konkurrencestaten, hvordan menneskesynet fra 1990'erne og fremad forandrede sig fra velfærdsstatens eksistentialetisk og demokratisk betonede menneskeopfattelse til konkurrencestatens individuelle og rationelt-økonomiske menneskeopfattelse. Dette skete bl.a. gennem en gradvist stigende dominerende diskurs om samfundsøkonomien som det egentlige politiske projekt i modsætning til velfærdsstatens fokus på social lighed og demokrati.

Skolevæsenet blev central i ændringen af fokus fra alsidig, personlig udvikling og dannelse til effektivt opnået arbejdskompetence.

Med tabet af det eksistentielle perspektiv mistede kulturinstitutioner og religiøse institutioner deres direkte rolle i det egentlige politiske projekt. Og den instrumentelle legitimering af kultur blev dominerende: Kultur som vækstskaber.

RICHARD FLORIDAS KREATIVE KLASSE

Teorien om den kreative klasse blev lanceret af den amerikanske samfundsforsker Richard Florida og kom til Danmark efter årtusindeskiftet.

Floridas råd til politikere var, at de skulle indrette byer efter den kreative classes præferencer og værdier: internationalt udsyn, moderne kulturtilbud, shabby chic kaffebarer, seksuel mangfoldighed, tolerante, fleksible og kreative miljøer, afslappede normer, Silicon Valley-æstetik med bordfodbold, åbne kontorlandskaber og kreative iværksætttermiljøer. Ikke pga. disse tiltags intrinsiske værdier, men fordi de er en del af den internationale konkurrence om at tiltrække de mest kreative hoveder og dermed den økonomiske vækst.

De kreative kulturinstitutioner blev ofte indrettet i funktionstømte industribygninger. Inspirationen til sidstnævnte kom ifølge den britiske historiker Sam Wetherell fra England.⁸⁾ Mellem 1998 og 2002 omdannede man Londons tidligere kraftværk ved Thamesen til Tate Modern, BALTIC kunstgalleri opstod i en gammel mellemølle i Gateshead, og tidligere dokker blev omdannet til Manchester Lowry Museum og Tate Liverpool.



BOOTCAMP OMRÅDE

for deltagere i projektet MEDSTRØM

- TANKESTRØM** - En 2 dages iværksætter-workshop, hvor du kan prøve dig selv og din virksomhed/ide af i professionelle, tværfaglige rammer.
- POWER UP** - Et 4 måneders opstartsforløb for dig der ønsker at starte selvstændigt, men mangler at få skærpet dit koncept, og bedre indsigt i kunderne og dit marked.
- STRØMSTYRKE** - Et 9 måneders kompetence-udviklingsforløb for dig som mangler nye metoder, netværk og sparring til at udvikle din virksomhed.
- HØJSPENDING** - Et individuelt tilpasset forløb af 6-9 måneders varighed for kreative gazettevirksomheder, der tager udgangspunkt i din virksomheds status og ambitioner.

Reserveret mandag til fredag
8.00 - 17.00
frem til august 2018

Spinderihallerne er forankret i Vejle kommunes erhvervsudviklingsafdeling. Dette fremgik tydeligt med det store fokus på at understøtte innovation og iværksætteri (øverst tv.).
Loungeområde med bordfodboldbord (øverst th.).
Kig fra caféen ud i hallen (midtfor).
Eksempel på aktiviteter i Spinderihallerne (nederst th.).

Kedelbygningen til højre og Spinderihallerne til venstre.



Skilt med beskrivelse af,
hvad Ny Malt kommer til
at indeholde (øverst tv.).

Fabrikken fotograferet forfra
med Rampen i forgrunden. Nu
under nedbrydning (øverst th.).

Ny Malt fotograferet i oktober 2017. Forberedelsen til ombygning er
begyndt. Sommeren over har der dog været fyldt med aktiviteter
som fællesspisning, kunststillinger, street food, madmarkeder mv.





En passende symbolsk ramme når man skulle omstille sig fra at leve af de traditionelle produktionserhverv til at leve af de kreative brancher.

De to teorier konvergerer således på den måde, at samfundsøkonomien er det væsentlige i begge: Kultur som middel til vækst.

AFRUNDING

"Historien er rykket ud af det museale og pyntede og ind i virkeligheden" var som skrevet den provokation, der sendte mig på gåtur rundt i de nye typer kulturinstitutioner.

Ud til folket? Jeg kender ikke til nogen brugerundersøgelser, der kan sige noget kvalificeret om brugergrupperne på de respektive steder, men jeg så nu primært pæne middelklasse-mennesker og yngre hipstere de forskellige steder.

Jeg har haft svært ved at finde (kultur)historien undtagen i Spinderihallerne, hvor den kunne findes på det udmærkede museum, der er flyttet med ind på stedet. Men det er dog et traditionelt museum, der blot er flyttet med over i den moderne kreative kulturinstitution. Og det er vel næppe dette skridt fra museum til museum, man henviser til med citatet.

Tværtimod har jeg mødt en ny tids pynt og æstetisering, der ikke lader museerne noget efter i forhold til iscenesættelse. En æstetik med et internationalt ben ud i det, Kyle Chayka polemisk kalder for airtspace.

Denne finder jeg det svært ikke at knytte til konkurrencestatsbegrebet og Richard Floridas tanker om den kreative klasse. Disse toner frem i renere form på de nyetablerede kulturinsitu-

tioner end på museerne, hvor ideerne nok ligger der som moderne krav og styring, men de brydes med museernes nationale og velfærdsstatslige kulturelle traditioner.

Velfærdsstatens eksistentielle og demokratiske dannelsesbegreb er derfor meget nedtonet, og det handler på forskellige måder om eksakt nytteværdi med særligt fokus på arbejdslivet. Institutionerne skal kompetenceudvikle os og fremudvikle en iværksætterholdning, så vi kan performe på arbejdsmarkedet. Til formålet er der kreative iværksættermiljøer, så man kan gå direkte fra kulturel praksis til faktura. Med faste normative idealer om, hvordan arbejdet skal udføres i et uformelt miljø, hvor man kan spise, mødes, dele viden, indgå i dialog ved langborde, arbejde ved laptops og drikke kaffe. Lavet nærmest som en skabelon over, hvordan Florida forudsagde det i 00'erne. I mellemtiden har ideen om, at fremtidens vækst er afhængig af en stærk produktionssektor imidlertid fået en renaissance med nedsættelse af et politisk udpeget produktionspanel og fokus på at skaffe faglærte til håndværk og industri ud fra en tanke om, at vi netop ikke udelukkende skal leve af ideer og kreativitet, så her er jeg meget i tvivl om, hvorvidt museerne repræsenterer "det museale og pyntede", eller om det er de nye institutioner.

De industrihistoriske bygningers kulturhistorie kan man kun vanskeligt blive klogere på: Hvem har arbejdet der, hvordan har de arbejdet, hvad har de produceret, til hvem? Bygningerne og deres kulturhistorie er reduceret til lækker staffage.

Kulturarv som staffage for konkurrencestatens værdier.

Rampen er med Ny Malts egne ord ”Et alternativt kulturmiljø i fabrikken. På Maltfabrikken har vi en særlig kærlighed til de unge. For det stod oprindeligt ikke i kørtene, at der skulle være en scene for ung kultur i den gamle fabriksbygning, men en gruppe initiativrige unge fra området havde en god ide og masser af gåpåmod til at skabe en alternativ platform for ungekultur.” (øverst th.).

Litteratur

<https://jacobinmag.com/2017/08/new-urban-crisis-review-richard-florida>
<https://www.theverge.com/2016/8/3/12325104/airbnb-aesthetic-global-minimalism-startup-gentrification>
<https://www.theguardian.com/commentisfree/2016/aug/06/hipster-aesthetic-taking-over-world>
Florida, Richard, The Rise of the Creative Class, Basic Books, 2002
Pedersen, Ove K. Konkurrencestaten, Hans Reitzels Forlag, 2011

Fabrikken fotograferet forfra med Rampen i forgrunden.

Noter

- 1) <http://www.vejlewiki.dk/index.php?title=Spinderihallerne>
- 2) <https://www.theguardian.com/commentisfree/2016/aug/06/hipster-aesthetic-taking-over-world>
- 3) <https://www.theverge.com/2016/8/3/12325104/airbnb-aesthetic-global-minimalism-startup-gentrification>
- 4) <http://godsbanen.dk/om-godsbanen/hvad-er-godsbanen/>
- 5) <http://www.spinderihallerne.dk/spinderihallerne/>
- 6) <http://www.nymalt.dk/>
- 7) <http://www.nymalt.dk/den-ny-maltfabrik/>
- 8) <https://jacobinmag.com/2017/08/new-urban-crisis-review-richard-florida>





Anmeldelser



62 Årsskrift XXX, *Det moderne gennembrud på teglværkerne – ingeniørernes bud på æltning og brænding af ler*, Museum Sønderjylland, 2017. 80 sider; illustreret, ISBN 978-87-89984-40-7, vejl. pris kr. 100

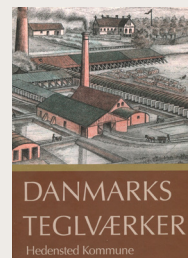
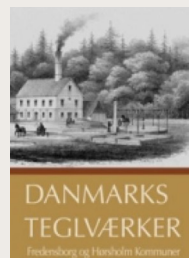
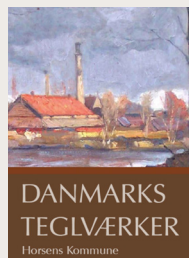
Torben A. Vestergaard, serieredaktør, Museum Sønderjylland Cathrineminde Teglværk og forfatterne vejl. pris kr. 200 pr bind,

Verner Bjerger og Jacob Hanquist Petersen, *Danmarks Teglværker – Horsens Kommune*, 2014, 256 sider; illustreret, ISBN 978-87-89984-34-6

Jørgen G. Berthelsen, *Danmarks Teglværker – Fredensborg og Hørsholm Kommuner*, 2014, 196 sider; illustreret, ISBN 978-87-89984-36-0

Verner Bjerger og Jacob Hanquist Petersen, *Danmarks Teglværker – Hedensted Kommune*, 2016, 228 sider; illustreret ISBN 978-87-89984-39-1

Teglværkernes historie i Danmark og Slesvig går mange hundrede år tilbage, og dækker henvend 3000 teglværker og teglgårde. I 1838 fandtes 984 teglværker i alene i Kongeriget og den følgende periode dækkede både over en voldsom vækst i byggeriet som helhed samt en industrialisering af teglværksproduktionen. Omkring 1960 var afmatningen i teglproduktionen sat ind, og betonelementer erstattede det traditionelle byggemateriale. I 1960 var der



225 teglværker tilbage i Danmark og i 2016 kun 15 teglværker.

En udgivelse om teglværkerne er en gammel idé. Til Teglværksforeningen for Jyllands generalforsamling i 1929 blev et værk om teglværksindustriens og teglværkernes historie foreslået, men opgaven blev ikke gennemført. Initiativtagerne til nærværende publikationer lægger vægt på, at det murede byggeri er en meget synlig del af vores bygningskulturarv, men at teglværkerne til gengæld ikke er det, da de fleste ikke eksisterer længere. "Teglværksinitiativerne i Danmark" vil udgive en serie bind om teglværker i de kommuner samarbejdsgruppen dækker med den ambition med tiden også at udgive et nationalt oversigtsbind. Initiativtagerne dækker Teglværksgruppen i Horsens, Skærum Mølle i Vemb, Lilleskov Teglværk på Fyn, Nivågårds Ringovn i Nordsjælland og Catrinesminde Teglværk ved Flensborg Fjord. Nu er de første tre bind udgivet i perioden 2014 - 2016 for Horsens Kommune, Fredensborg og Hørsholm Kommuner og Hedensted Kommune og med udgivelsen af Museum Sønderjyllands årsskrift 2017 om det moderne gennembrud på teglværkerne må det være på sin plads at anmelde de første udgivelser.

Det er ambitionen, at teksterne i de enkelte bind skal være let tilgængelige og nemme at læse, hvilket det også er. Hvert bind er udstyret med kildeangivelser og register, men følger ikke helt samme skabelon, hvilket vanskeliggør sammenligninger og videre forskning. I den første udgivelse, der omhandler Horsens Kommune,

er bindet udstyret med en oversigtsartikel og kort og rummer beskrivelser af teglværkerne inden for hvert sogn i Kommunen. Der findes et register, som rummer både navne- og stedregister. Hvert teglværk er beskrevet med en kortere eller længere tekst uden noter og udstyret med historiske kort, historiske eller nutidige fotografier og arkivalier som annoncer. Der er en oversigt med et lille kort med markering af teglværket og ved siden af en faktaboks med oplysninger om Dansk Folkemindesamlings topografinummer for sognet og et løbenummer for hvert teglværk samt oplysninger om sogn, matrikel og start og slut på værket samt ovntype. I mange tilfælde er der også oplyst koordinater, som gør det muligt at finde et nedlagt teglværk. I en anden faktaboks fortælles om ejerforhold og i en tredje peges på de benyttede kilder. Bindet om Hedensted Kommune har samme forfattere, Verner Bjerger og Jacob Hanquist Petersen, og der følges samme skabelon bortset fra, at der kun er et navregister, og der savnes et stedregister.

Jørgen G. Berthelsen har skrevet bindet om Fredensborg og Hørsholm Kommuner, der er forsynet med en litteraturliste efter oversigtsartiklen og samlet en oversigt over utrykte kilder og kort bagerst i bogen, foruden at bindet er udstyret med et navregister. Sogneinddelingen er fastholdt, og hver tekst om teglværkerne er forsynet med noter. Der er kort, faktabokse om data og ejerforhold, men kildeangivelser for hvert teglværk er udeladt. Det havde været bedre at følge

skabelonen for udgivelserne om Horsens og også Hedensted Kommuner, som dog bør udbygges med noteapparat til oversigtsartiklen. Det kan være en opfordring til at fremtidige udgivelser at forene disse principper.

De tre bind repræsenterer to forskellige områder af Danmark: Østjylland og Nordsjælland. At Frederik d. 4's Dronning Louise i 1700-tallet ejede teglværker i bl.a. Karlebo og leverede tegl til opførelse af bl.a. Christiansborg betyder, at historien er velbeskrevet i kilderne, og historien kan folde sig ud i detaljer i teksterne. Det kan ikke undgås, at der forekommer gentagelser af historierne, som bl.a. viser den tyske påvirkning gennem sæsonarbejdere fra Lippe Detmold nær Hannover, der fortsætter helt op til omkring 1870. Der er også variationer og forskydninger i forhold til storhedstid og konjunkturer, hvor Hedensted ikke rigtig kom videre efter prisfald i 1856 og tørke omkring 1860. De geografiske lokaliteter viser også udviklingen i provinsen og i hovedstaden. Tabet af Sønderjylland fik positiv betydning for de nordsjællandske teglværker, fordi der var færre i konkurrencen om at levere mursten til de mange byggerier i den voksende hovedstad. Arbejdskraften kom fra svenske og siden polske vandrearbejdere og teglværksproduktionen af mursten, drænrør og tagsten fortsatte længe som sæsonaktivitet. I Horsens leverede det lokale Bygholm Teglværk mursten og stenkalk m.v. til opførelse af Horsens Tugthus, men måtte også importere sten fra Flensborgområdet for at kunne følge med pro-

duktionen til dette store byggeri.

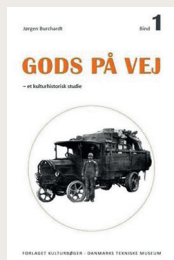
Sammenhængen mellem de tre bind om teglværker og Årsskriftet viser sig i teknologihistorien. Skiftet fra kammerovn eller højovn til ringovn betød, at man ikke måtte vente på nedkøling, før man kunne tømme ovnen og fylde den på ny. Med ringovnen fyldte man sten i kamre og fyrede med kul fra ovnen og efter endt brænding stod stenene til afkøling, mens man brændte sten i det næste kammer. 1800-tallet bliver i Årsskriftets artikler beskrevet som ingeniørernes århundrede, og det er også patenternes periode. Teknologiske opfindelser og anvendelse af dampmaskinen havde betydning for den industrielle udvikling af teglværksindustrien. Med Claus Hinrich Clausens patent på æltemaskinen, der kunne forbedre tilberedningen af ler med sand og vand blev der også sparet på mandskab. Den tyske indflydelse og orientering viser sig især med udviklingen af tunnelovne, der var omkring 100 år undervejs og først i 1960 erstatter ringovnen i Danmark, netop som teglværksindustrien er i tilbagegang. Teknologien med brænding mens murstenen bliver kørt gennem tunnelovnen er tidsbesparende og mandskabsbesparende, da læsseprocesserne reduceres. Artiklerne er fokuserede og kommer ned i detaljen og er netop nørdede som det loves i forordet. Det giver netop forudsætningen for at forstå arbejdsprocesserne.

Der er ikke en problemstilling til de tre bind og heller ikke til årsskriftet. Det er ønsket at få kortlagt og beskrevet teglværkerne som produktionssteder, tekno-

logien bag produktionen og den udvikling, der er foregået. Derfor lægges der i mange af beskrivelserne heller ikke særlig præcis vægt på afsætningsmarkedet og hvilke byggerier, der er leveret sten til. Det er til gengæld styrken ved udgivelserne, at der både i tekst, faktabokse og bilside foldes historier ud om de enkelte teglværker. Dette fungerer godt og giver indsigt. I forhold til forskningsbrug er det vigtigt i de fremtidige udgivelser at være konsekvent med brug af noter og kildeangivelser. Det fortjener det grundige arbejde forfatterne har udført.

Det er et vigtigt stykke historie om helstatens bebyggelsesudvikling og muligheden gennem mange århundreder for at udnytte rigelige forekomster af ler. Perioden omkring 1960 blev et brud med traditionen, hvor montagecirkulæret med krav om byggeri hele året rundt var med til at bremse brugen af mursten. Det bliver spændende at få afsluttet serien både med nye bind om teglværker i kommunerne og med et oversigtsværk, der løfter blikket og problematiserer og undersøger, hvordan teglværkerne har udfyldt sin rolle måske især med industrialiseringen, befolkningstilvæksten og tilflytning til byerne fra omkring 1850 til 1960. Betydningen af at kende historien om teglværkerne både før og efter industrialiseringen, og hvilke byggerier, de har leveret materialer til, er nemlig væsentlig i forhold til bevaring af bygningsarven i kommunerne fremover.

Lene Skodborg



Gods på vej, - forsyningskæder, teknologi, regulering - vejtransportens Danmarkshistorie, forlaget Kulturbøger, 1518 sider, ill. s.h., isbn 13: 9788788327397, isbn 10: 8788327396, bd. 1-3, 2016, vejl. pris DKK. 960,-

Den yderst produktive etnolog Jørgen Burchardt har leveret et mere end 1500 sider stort værk i hovedsagen om transport på vej. Vejtransporten har han tidligere behandlet i *En Bushistorie* (2005), *Lige ud ad landevejen* (2006) og *Lydpotter, arbejde og ledelse* (2008) og fortsætter nu med det voluminøse trebindsværk, der er tænkt som et oversigtsværk over vejtransporten på linje med jernbanens trebindsværk (1997) og søfartens syvbindsværk (1997-2001). Begge udgivelser har dog flere forfattere og et udstyr af en helt anden standard.

Værket repræsenterer et imponerende stykke arbejde og en stor detailviden, men forfatterens valgte tilgang til emnet er problematisk for værket, der som helhed fremstår rodet og ufokuseret.

Jørgen Burchardt har sat sig for at skrive godstransportens historie på vejene, men breder sig langt ud over dette emne – måske også for langt. Jernbanehistorien og vejtransporten er tæt knyttet i et stort transportsystem hvor også skibstransporten hører med. Men nu er det vejtransporten, der er emnet. I indledningen skriver forfatteren, at det var målet at beskæftige sig med vejtransporten fra begyndelsen, men at det efterhånden blev udvidet til at handle om transport i

Danmark – også i andre sektorer (Jernbane, skibe og fly – og sågar fysisk infrastruktur som rørlægning?). Bogens titel *Gods på Vej*. Vejtransportens danmarkshistorie lover bare noget andet, og det er et af problemerne med værket, at der ikke er en problemformulering og en klarere fokusering på emnet, som kunne have været styrende for fremstillingen. Det er karakteristisk for bogen, at der nok er for mange sidespor, som følges.

På den anden side er der fokus på den korte periode 1950-80, da vejtransporten for alvor udviklede sig, og mener forfatteren, var et væsentligt element i skabelsen af det højteknologiske samfund. Forfatteren mener, at hvis der nogensinde var tale om en teknologisk revolution, var det i den valgte periode – og at det højteknologiske samfund var en realitet i 1980. Det kan vel diskuteres, og i hvert fald bør det nok defineres – om end det jo ikke er bogens egentlige ærinde. Hvornår er noget højteknologisk? Computerisering og robotisering var vel kun i sin indledende fase, og at vognmænd i perioden gik over til at skulle registrere kørsel er vel ikke nok til at kvalificere begrebet. Måske skal vi på den anden side af årtusindskiftet før det giver mening? Det var i hvert fald først i 2005 at Ministeriet for Videnskab, Teknologi og udvikling oprettede en højteknologifond for at berede vejen frem mod det højteknologiske samfund. (Ifølge Peter Maskell var 26% af store landes produktion højteknologisk i 1992 – 11% i de nordiske lande (Erhvervsfremmestyrelsen)).

Udgangspunktet for værket, finder vi ud af i bind tre, er, at forfatteren opfatter historieskrivning som det at "beskæftige sig med det særegne og de specifikke årsagsforklaringer til unikke begivenheder". Denne opfattelse er vist diskutabel og sat noget på spidsen. Burchardt karakteriserer sin forskning som: kildeorienteret og baseret på hermeneutisk (fortolkende) metode kombineret med andre samfundsvidenskabelige metoder og modeller. Han vil finde generelle mønstre i udviklingen ved at sammenligne forskellige geografiske områder og tidsperioder. Burchardt anvender en strukturel antropologisk tilgang: feltarbejde med sideløbende/efterfølgende historiske studier – en intuitiv og fænomenologisk tilgang: beskrive og ikke fortolke – så dukker det videnskabelige mønstre op af sig selv. Der opremses en række kendte teknologihistoriske tilgange som stiafhængighed, internalisme/eksternalisme, LTS (store teknologiske systemer), ANT (aktør-netværks-teori), SCOT (social konstruktion af tekniske systemer) og innovationsteorier uden det nødvendigvis er helt klart hvad de anvendes til. Burchardt skriver, at han anvender empirisk-holistisk kundskabsstilegnelse – en kvalitativ tilgang, hvor idealet er ikke at være forudindtaget via videnskabelig litteratur, men at udvikle teorier når der er skabt overblik og indsigt i emneområdet.

Denne tilgang får konsekvenser for fremstillingen, der sine steder kan have karakter af alt godt fra havet. De manglende forskningsspørgsmål og den

deskriptive tilgang leder ofte forfatteren på afveje i forhold til hovedemnet – hvorfor have gennemgange af jernbaneskibs- og flytransport og hvorfor skal vi helt ud til transport gennem rør, når det nu er et værk om transport på vej?

De tre bind har forskellig struktur. Det første bind søger at skabe et overblik, det andet er tematisk orienteret (med eksempler) og det sidste rummer sammenfatninger og teoretiske/metodiske overvejelser.

Første bind består af tre kapitler indledende med den tidlige transporthistorie om tiden før bilen. Her berettes bl.a. om veje, vognmænd og de første mekaniserede køretøjer. Andet kapitel om den nyere historie vil skabe et overblik over transportarbejdet 1900-2015 og rummer underafsnit om skibsfart, vejtransport, infrastruktur, jernbane og fly. Det største kapitel Teknisk infrastruktur fylder mere end halvdelen af bindet. Også her fylder de andre transportmidler meget. Samlet har jernbaner, skibsfart, fly og rør fået tildelt mindst godt 75 sider i kapitlet foruden nogle tidligere afsnit der i højere grad relaterer til lastbilkørslen. De centrale og mest omfangsrige afsnit rummer emner som vejenes, lastbilteknologiens og lagrenes udvikling, og de forskellige hjælpemidler som gaffeltrucks, containere og paller.

Et relevant afsnit om lastbilernes betydning for havnene og søfarten peger på at lastbiler overtog de mindre coasteres transport og medvirkede til at havne og skibe blev større, men der er mange afs-

tikkere til mindre relevante oplysninger: hvorfor skal vi høre om dampmuddermaskiner og deres kapacitet i Limfjorden og ved Hals Barre i 1865 og 1883 eller en gennemgang af opbygningen af dokhavnen i Esbjerg – uden det er begrundet i eller relateret til lastbilerne? Vi hører også om dampfærger, og jernbanefærger. Det bliver først relevant for bogen, da det begynder at handle om lastbiler og den relaterede færgefart – og overgangen fra jernbanefærger til at statsbanerne også kunne medbringe biler. (Forfatteren peger på at det skete o. 1930, men et nævnt forbud mod lastbiler over 2 ton i 1921 peger længere bagud i tid).

I modsætning til afsnittet om havne og skibsfart, der har et overordnet transporthistorisk sigte, er afsnittet om vejtransport meget mere fokuseret på den teknologiske udvikling af lastbilen.

Den valgte intuitive tilgang betyder at kvalitative eksempler (f.eks. fokus på Århus havn i havneafsnittet og Oliefabrikens anskaffelse af Mack-lastbiler i vejafsnittet) fylder meget – og selvom de måske er repræsentative for udviklingen, så er der ikke argumenteret herfor – og læseren kan komme i tvivl. En måske mindre relevant sidebemærkning om at Mack-bilerne er bevaret på bl.a. Teknisk Museum, understreger mistanken om, at metoden, hvor der tages udgangspunkt i en begivenhed, en genstand, et mere eller mindre tilfældigt fund, kan være problematisk at bygge en generel historie op på. Og måske mere problematisk end det

som Burchardt kalder en forforståelse, som angiveligt bør undgås, da den kan give forskeren blinde vinkler. Er Mack'en en repræsentativ historie eller er den sjov fordi den findes bevaret?

Bindet rummer en række kapitler med emnerne: Eksempler på transport i forskellige forsyningskæder, Organisation, Den gennemregulerede transport samt fem cases: FDBs distribution, Tankvognes afhentning af mælk, Svineslagteriernes eksporttransport, Transport af byggeelementer og Lokalisering 1950-90.

Bindet indledes med et kort afsnit, hvori det hedder: "I de følgende afsnit fortælles lidt om de mange forskellige distributionsformer..." – og det er helt karakteristisk for værket som helhed. Vi får en masse små fortællinger, nærmest som opslag i et leksikon, der ikke har en argumenteret begrundelse for væsentlighed eller sammenhæng. Det er lidt uklart hvilke kriterier, der er grundlaget i udvalget, og hvilken systematik, der er anvendt. Hvis formålet med de mange eksempler (på knap 80 sider) er at vise mangfoldigheden i forskellige forsyningskæder, er målet så rigeligt nået – det kunne måske også være gjort systematisk og med mere klare analyser, der kunne tilvejebringe en kategorisering af forskellige typer eller karakteristika, som kunne øge forståelsen for emnet.

Tilsvarende er de fem cases glimrende eksempler på aspekter af emnet (nu mere udvidet end i bindets første kapitel), men hvorfor er de valgt? FDB repræsenterer den største sektor: detail-

handelens lastbiltransport og et ændret transportsystem, mælk tankvognene er også et eksempel på en radikal ændring af et transportsystem ligesom eksporten af bacon i containere. Transporten af betonelementer er et eksempel på en ændret produktionsform, hvor transport spiller en central rolle. Casen om lokalisering handler ikke så meget om godstransport, som om transport af mennesker/pendling og udflytning af industri til nye arealer. Transport med lastbil spillede en stærk rolle heri – det hører vi bare ikke så meget om i kapitlet. Om der er tale om en case eller snarere et mere generelt kapitel er måske også usikkert.

Det sidste bind indeholder intet mindre end en afslutning, en afrunding og en sammenfatning, før et engelsk resumé og dernæst et 65 sider langt appendiks der rummer overvejelser om metode og teori bag bogen. Sidste del rummer billedfortegnelse, ca. 50 siders slutnoter (noter samlet bagest i bind tre er altid upraktisk), tabelfortegnelse, en meget omfattende litteraturliste (85 sider, som, må vi formode, er resultatet af den bibliometriske analyse, og derfor tilnærmelsesvis fuldstændig?), efterfulgt af et stikordsregister samt forkortelser.

I bindets kapitel 8 – afslutning (hvor der er en yderligere forvirrende opdeling i underafsnit) gennemgås først den udenlandske siden den danske forskning – ganske i tråd med intensionerne om at klistre forskningen på efter undersøgelsen. Det virker dog bagvendt. Først findes et afsnit om forskning i udlandet, så et

afsnit om logistik og styring af forsyningskæder, så stiafhængighed, firmastøtte, lære af nogle cases, der er indflettet og dernæst et afsnit om dansk forskning. Begrebet logistik foldes ud og der opstilles en historik, som fører frem til forsyningskæder eller "supply chain management", som Burchardt lægger stor vægt på. Ingen tvivl om, at transport af gods på vej indgår i forsyningskæder, men et af problemerne for afgrænsningen af værket er, at Burchardt ikke har besluttet sig for, om det er vejtransport eller generel transport og distribution af gods, der er emnet. I forsyningskæderne dukker jo netop også oliereolerne og jernbanerne op. Det bliver også pludselig vigtigt for forfatteren at opføre hvor populært det har været at forske i emnet (flere grafer illustrerer dette) – bl.a. nok fordi Burchardt har forelsket sig i den bibliometriske metode..

I gennemgangen af den danske forskning er der afsnit om søfarts-, jernbane- og flyhistorie, hvis relevans er svær at øjne.

Så følger tre små selvstændige kapitler (alle kapitel 9?) at dømme efter typografien i kapiteloverskrifterne: Opfordring til mere dansk transporthistorie, Forsyningskæder og Det højteknologiske samfund – men måske er det disse, der tilsammen udgør den nævnte afrunding (som det fremgår af indholdsfortegnelsen). Kapitel 10 er sammenfatningen, kapitel 11 det engelske resumé og så følger kapitel 12, som er en del af appendiks – hvilket også er usædvanligt.

Generelt havde det store arbejde fortjent en grundig redaktion, som kunne

have bragt sammenhæng i de små encyklopædiske historier, fået luget ud i de mindre relevante sidehistorier og fået struktureret værket. Så havde vi også undgået uklarheden i forholdet mellem kapitler og afsnit: måske var teori-afsnittet alligevel tiltænkt en plads først i værket – det er skrevet, som om det var et indledende kapitel i en afhandling – "...jeg vil trække på hans teori..." selvom vi er 1200 sider inde i værket. Forfatteren er selv i tvivl: i kapitel 12, Studiets teori og metode, i afsnittet: Casestudier, indledes med: "I dette kapitel vender jeg mig lidt fra teori for at ...". Illustrationerne kunne også have fortjent en bedre skæbne – både fotos og grafer, der ofte er svære at læse. En redaktør ville også kunne have luget ud i sproglige klodsetheder som "Udviklingen i en af landets..., fortæller lidt om udviklingen".

En mere skarp opdeling af de emner og vinkler, som bogen faktisk kommer omkring, kunne have hjulpet på overskueligheden. Især når hovedformålet (som vi lidt pludseligt præsenteres for på side 1031) er "at fortælle om den strukturelle udvikling i samfundet..."

Som sagt repræsenterer værket et imponerende arbejde og en stor detailviden, om end en redaktør havde været anbefalelsesværdig – måske kunne vi have nøjedes med et enkelt bind?

René Schrøder Christensen



Industriekultur Düsseldorf und das Bergische Land, Walter Buschmann (Hg.), Klartext 2016, 508 sider, illustreret, ISBN 978-3-8375-1565-7, vejl. pris € 39,95.

Et af de vigtige og ældste industrilandskaber i Tyskland er Bergische Land umiddelbart syd for Ruhr Distriktet og tæt på Köln og Düsseldorf. Her findes byer som Solingen og Remscheid kendt for deres stål, knive og andre redskaber, Barmen og Elberfeld som blev sammenlagt til Wuppertal i 1929, familien Engels hjemegn og kendt for sin tekstilindustri og svævebanen fra 1903. Fra en skandinavisk synsvinkel er området udover de mange knive kendt fra Lars Magnussons afhandling om protoindustri og fleksibel produktion på grundlag af smedeindustrien i Sheffield, Solinge, Remscheid og Eskilstuna fra 1994, og det var eksempelvis i Barmen den københavnske manufakturgrossist Holger Petersen gjorde mange af sine tidlige indkøb.

Når Bergische Land havde en århundred lang protoindustriel håndværkstradition hænger det blandt andet sammen med, at jorden i store dele af regionen dårlig egnede sig til landbrug, at der var relativ let tilgang til energi i form af vandløb og skov, nærheden til jernmalm udvundet i Siegerlands mineområder, og nærheden til et distributionssystem i form af handelsnetværk og -ruter som Dortmund – Frankfurt og Köln – Iserlohn – Soest. Disse temaer bliver introduceret, men ikke systematisk undersøgt i den 500 sider lange bog. Den består af 25 kapitler skrevet af forskellige forfattere, og er en bearbejdet

udgave af indlæg fra en to dages konference om regionens industriekultur.

Kapitlerne belyser forskellige emner som brugsforeningsbevægelsen i Wuppertal, dæmnings- og brobyggeri, jernbanestationer, industriarkitekter eller knivfabrikation i Solingen, store enkelt virksomheder som Mannesmann eller Beyerwerke. Tilgangene er især industrihistorisk eller arkitekturhistorisk men ikke kulturgeografisk, etnologisk eller bebyggelseshistorisk. Selvom der ikke er nogen hypotese til at binde kapitlerne sammen, skal det ikke overskygge, at flere af kapitlerne f.eks. om metalindustrien i Solingen eller "forlæggerhusene" i Barmen og Engelskirchen både er grundige og inspirerende.

Hertil kommer et introducerende kapitel om regionens aktuelle planstrategi i lyset af de seneste årtiers strukturændringer. I strategien indgår industriekultur som en af regionens ressourcer, der aktuelt er ved at blive foldet ud. Det sker ved at værdsættelse og sikre fysiske spor og levn bl.a. ved genbrug, oprettelse af industrimuseer og en større grad af sammentænkning af fysisk planlægning, kulturpolitik og erhvervs politik herunder branding og destinationsudvikling. Forskning og formidling kan tilføjes, for ny viden og nye fortolkninger f.eks. i form af den aktuelle bog er også en vigtig del af strategien.

Bogen er forsynet med noter og litteraturhenvisninger, talrige eksteriørbilleder, enkelte plantegninger, stort set ingen kort og ingen tabeller eller grafer.

Caspar Jørgensen



Odense Staalskibsværft 1918-2012, I-II (ed. Jens Toftgaard). University of Southern Denmark Studies in History and Social Sciences vol. 525. Syddansk Universitetsforlag, Odense 2016. p. 943.

The modern maritime history is much about big things: big ships driving the big society-changing processes of the 20th century. Industrialization moved the majority of workforce from agriculture and small-scale manufacturing to large-scale industrial organizations changing the social and urban structure, and globalization spread commercial networks increasingly all over the shores of the oceans. The history of the Odense Steel Shipyard (Odense Staalskibsværft) 1918-2012 is a story of big international business in a small country. Even though many of the forces shaping the company's development were international, in a small community a single company may have a considerable effect on how the global challenges and opportunities are faced within the local context. The shipyard, as a rigid-to-change material and social construct, provides a historical window well positioned to explore industrial transformation in between the global and local.

Shipbuilding is based on complex systems that take form as a result of push and pull of technological, economic, social and political forces. Trying to grasp the multi-layered complexity of the business while also making sense of general trends is a common problem among shipyard histories. This two-volume book

of the Odense Steel Shipyard, altogether weighting almost five kilograms, is large-scale story-telling. The editor, Jens Toftgaard, has managed to encompass a respectably many and diverse approaches and information in a highly readable packet. The ninety-two years of the shipyard have been divided into five main periods, the beginning 1918-1935, the specialization 1935-1958, the expansion 1959-1978 and the technological leap to the advanced containers for which the Maersk Line is best known today, 1979-2006. In addition, this history examines the circumstances surrounding the beginning of the Odense Steel Shipyard before 1918 as well as its closure 2007-2012.

Nine authors have contributed with thematically organized articles covering the spectrum from global economy to shipyard workers' homes. The main chapters are opened with Hans Christian Johansen's review on trends in economy and shipping that shaped the economic foundation of shipbuilding in Denmark as well as elsewhere. How the Odense Steel Shipyard navigated these currents are more closely examined in articles on the management and strategy of the shipyard by Henrik Harnow, Henrik Morgen and Kristoffer Jensen. Although these articles in many ways present a traditional company history approach the authors, in addition to just describing the decisions, make considerable efforts to understand the decision-makers and their motives behind the decisions. This brings the reader to the interface between micro and

macro perspectives in industrial history. These chapters clearly show that although many of the flows that carried the business forward were global all of them were interpreted through and by individuals.

Articles focusing on global forces, grey-haired men with a vision, and giant concrete objects, are contrasted with other articles that concentrate on working and workers. Contributions on technology of ships and shipbuilding by Kurt Risskov Sørensen takes the discussion from the economic dimensions of shipbuilding to its materialities. He succeeds in analyzing the impact of the changes in technology and business in the working conditions. The tangible artefacts and facilities, together with the body of managers, steered the business by enabling or restricting certain kinds of production. Together with articles on the shipyard workers' quarters, written by Toftgaard and Bitten Larsen, these sections give faces to the anonymous masses, who actually build the ships.

While the variety of approaches, especially the leaps from shipbuilding to housebuilding when examining development of the shipyard village, makes the story-telling occasionally a bit bumpy and sometimes slightly repetitive, the resolution is an overall success. As such, this shipyard history could be described as the social construction of a shipyard: shaping and being shaped by human actors, technological artefacts, and a continuously changing economic environment. The articles are somewhat independent of the other articles in the book and these topics also

recurs throughout the book making it uncomplicated to follow the long developmental processes spanning over the periods.

The first volume starts with examining the context in which the shipyard was founded by the Odense Canal and its founder, A. P. Møller (1876-1965). Harnow and Morgen describe how Møller being born in a maritime family in the second half of the 19th century grew up in the middle of the long-lasting battle between traditional sails and wooden hulls against steam-powered propulsion and steel construction. He was first a ship owner, establishing his shipping business on the foundation of modern steam ships and later during the First World War expanded it by taking advantage of the neutral Danish flag. A shipyard owner he became in 1918 with the help of and in order to complement the shipping branch of his business.

The book paints a picture of a shipyard company whose longevity was strongly characterized by its ability to recognize the weak signals of future ship trade and to adapt to changes in a relatively fast yet controlled manner. Among European shipyards, most of which navigated from crisis to crisis especially during the second half of the 20th century, the sense of active and often successful change-management is something not so usual.

This ability to anticipate future development is strongly present in the story-telling from the beginning. Steam ships did not perhaps revolutionize the shipping business at in the late 20th century but they

radically restructured the shipbuilding industry transforming it from a small-scale craft based manufacturing into locally concentrated industrial production. The modern ship production needed to be organized and managed in a new way. As Harnow describes, the Odense Steel Shipyard came to be located by the canal instead of established ports on the coast, because the land was cheaper and more flexible to use as well as being closer to steel worker communities. The first part of the book contextualize the decision to launch a twin-business based on the relationship between a steel shipyard and a steam ship shipping business scrutinizing, why A.P. Møller opened the shipyard just where he did. In the international context with hindsight, the decision did make sense considering the current economic situation and technological development but through exploring alternative options, the authors manage to avoid a deterministic narrative.

The institutional and personal connection between the shipyard and the shipping company is obviously one of the central themes. As a contrast to many other European maritime groups, the vertical integration did not go beyond the shipyard to engine and steel manufacturing but the production relied on external suppliers and contractors. Despite of the close relation, the shipyard and the shipping branches were semi-independent units. Whenever possible, the shipyard was expected to take orders outside of the company group as the Mærsk shipping company bought tonnage from other ship-

yards as well. However, especially in the beginning of the production and during the 1930s crisis the orders from the sister-company were critical and only its liquidity kept the shipyard afloat. Sometimes it is difficult to avoid an impression of the shipyard being a little brother in the company group with his own mind but surviving crisis only with the help of the family.

The second part focused on the phase after the 1959 when the gravity of the company's shipbuilding started to move from the old shipyard by the canal to the new Lindø shipyard in Munkebo. The volume and structure of the demand from the A.P Møller's shipping company expanded beyond the physical boundaries of the old ship docks. The new production unit made the Odense Steel Shipyard a leading Danish shipbuilder and superior large oil-tanker builder in European comparisons. Again, the considerable investment in new facilities and production technologies were possible only with the support from the shipping branch. A close relationship with a state-of-the-art shipyard enabled the shipping company to secure its supply of advanced vessels and to react fast to the changing demand on the global shipping markets. In the beginning, it facilitated its specialization on liners, then in large oil tankers and, from the 1970s onwards, large container ships. The large capital-intensive shipyard was built up in certain economic circumstances to respond to the skyrocketing demand following the post-war reconstruction and the closure of the Suez-canal. The capacity

however, having been a great asset during an upswing, was difficult to downscale to adjust the costs to the crashed market demand after oil crisis in the mid-1970s.

This fundamental juxtaposition and interdependency between the dynamic shipping business and the rigid shipbuilding business goes through the two-volumes but is most strikingly manifested in the chapters on the 1970s crises. The shipyard needed to halve the workforce but it survived unlike its competitors in Sweden. In addition to the shipping company, there was the state. Discussion on shipbuilding subsidies is practically unavoidable when speaking about commercial shipbuilding in the 20th century Europe. All companies, governments and institutions related to shipbuilding needed to take a stand between subsidies and relocations of the shipyards to cost-competitive Asian countries. Because of the huge political, economic, and social value of shipyards for local economy, there were no easy answers. Politicians, owners, and business managers, even those who in principle opposed state interventions, were ready to accept temporary over-pricing or direct subsidies to keep shipyards afloat during a crisis. Thus, as the second part of the book well describes, the shipbuilding strategy-making and policy-making became negotiations on the future expectations.

In the mid-1980s, Mærsk Mc-Kinney Møller, the son and successor of A.P. Møller, decided to opt for developing the shipyard instead of closing it. Valuable orders from the shipping company together with

state support and heavy investments to modern production technologies brought the shipyard back to the front line of ship business. Eventually the launching of Emma Mærsk, once the world largest Mærsk E-class container ship in 2006, culminated the development at the Odense Steel Shipyard.

Cutting-edge products, early adoption of new generation production technologies such as welding, section building, and computer-aided design, active benchmarking of competitors and rational cost-conscious management kept the shipyard as an affordable advantage in the company group for ninety years but no longer. In the course of the global financial crisis, the group directorate valued the costs of Danish shipbuilding lower than the estimated benefits. The Odense Steel Shipyard completed the last ship in 2012.

Industrial histories aiming to tell a story of a single company are often good-looking disappointments with large pictures, high-quality paper, and light-weighted content that fails to connect the company with its local and international context. The two volumes of the Odense Steel Shipyard history avoid the imminent traps of hindsight and a restricted national gaze, and instead provide an intellectually stimulating journey through the century of ships that changed the global economy and local community. In addition to that, the books are pleasant to browse with airy graphical design and lively illustrations.

Even in such a colossal-sized work as this is, it is not possible to cover all the

possible aspects. Neither does the book make considerable theoretical or conceptual innovations. That is not its purpose. Described as a “biography of the shipyard” it contextualizes the birth, life and death of the shipbuilding company and studies its relationship with the society. It does that well. The editorial choices are reasonable and form a versatile, colourful, and elegant whole. Like a well-built ocean-going container, also a well-compiled history, should endure time.

Saara Matala, Aalto University, Finland

Bidragydere/Contributors

René Schrøder Christensen, ph.d. i teknologihistorie, forsknings- og samlingschef ved Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet bidrag til bøger, bl.a. *Industri-samfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige – mennesket & virksomheden* (2010) og *Odense Staal-skibsværft 1918-2012* (2016), ph.d. afhandling om den teknologiske udvikling på Odense Staal-skibsværft 1918-2012, redaktør af Jernbanehistorie, fagkonsulent på Trap Danmark 6.

Susanna Fellman, sedan 2011 professor i business history på Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Fellmans främsta forskningsintressen är konkurrenspolitik i ett historiskt perspektiv, professionalisering och modernisering av företagsledningen samt arbetsgivarnas strategier i välfärdsstatens utveckling. På senare tid har Fellman även sysslat med metodfrågor, speciellt arkivets roll i business history.

Henrik Mølgaard Frandsen, Ph.d. i historie, ekstern vip på Aarhus Universitet og stifter af firmaet VURU. Tidligere postdoc ved Aarhus Universitet og forsker ved Rigsarkivet. Har arbejdet med flere tværfaglige forskningsprojekter, hvor fokus især har været på koblingen mellem erhvervsudvikling, infrastruktur og politiske rammestrukturer i urban og regional sammenhæng.

Caspar Jørgensen specialkonsulent i Slots- og Kulturstyrelsen, Center for Kulturarv, cand. mag. i historie og kunsthistorie fra Københavns Universitet 1987. Har bl.a. skrevet *Vestervold falder, København før og nu – og aldrig* bd.9 Palle Fogtdal 1990 (bogklubudgave 1998), bidrag til *Industry and Modernism*, Finnish Literature Society, Helsinki 2007 og redigeret (sammen med Morten Pedersen) og bidraget til *Industrial Heritage in Denmark 1840-1970*. Aarhus Universitetsforlag 2014.

Saara Matala, doctoral candidate in History of Industrialization, Aalto University, Finland. She holds a MSc degree in Political History from University of Helsinki and MSc in technology degree from Aalto University. Her dissertation studies the transformation of Finnish shipbuilding industry during the Cold War and she has published on the history of Finnish winter navigation in History and Technology. She has been an ASLA-Fulbright scholar at MIT and a visiting graduate student at KTH and Chalmers in Sweden.

Jeppe Nevers, professor (mso) i moderne dansk historie og leder af Center for Maritim- og Erhvervshistorie ved Syddansk Universitet. Han har udgivet en lang række bøger og artikler om emner i moderne dansk historie, med særlig fokus på politisk historie, erhvervshistorie samt begrebs- og idéhistorie. Nyere publikationer er bl.a. *Det produktive samfund: Seks kapitler om industrialiseringens idéhistorie* (2013) og *En verden af viden: Syddansk Universitet, 1966-2016* (red. 2016).

David Holt Olsen, cand.mag i historie og europastudier fra Aarhus Universitet. Han arbejder som museumsinspektør på Danmarks Industrimuseum i Horsens.

Lene Skodborg, rådgiver om kulturarv og turisme og var tidligere museumsinspektør og formidlingsleder ved Nationalmuseet og Kroppedal Museum. Lene er mag. art. i Europæisk etnologi og beskæftiger sig særligt med den fysiske byudvikling og kulturmiljøer inden for velfærdsstat og Fingerplanen i Storkøbenhavn. Lene har bl.a. publiceret om Den hvide Kødby, Vestskoven og Albertslund Kommune som velfærdskommune.

Mikkel Thelle er lektor i Historie ved Aarhus Universitet og leder af Dansk Center for Byhistorie. Mikkel skrev PhD om ændringen af det offentlige rum i København omkring 1900, og har i en år-række beskæftiget sig med den moderne by fra forskellige perspektiver.



SELSKABET TIL BEVARING AF INDUSTRIMILJØER
THE DANISH SOCIETY FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE