



CITIES, RAILWAYS, MODERNITIES

LONDON, PARIS, AND THE NINETEENTH CENTURY

Carlos López Galviz



Galviz, Carlos Lopez, Cities, Railways, Modernities – London, Paris, and the Nineteenth Century, Routledge 2019, 294 sider, vejl. pris: £120.00

Industrialiseringens og urbaniseringens gennembrud i 1800-tallet hænger uløseligt sammen med jernbanernes fremvækst i den vestlige verden. I et gensidigt afhængighedsforhold stimulerede de hinanden samtidig med, at de var hinandens forudsætninger. Det er velkendt historie, men også historie, der både rummer og er baseret på forestillinger, der hænger sammen med de tidligere tiders skiftende historiesyn.

Det akademiske forlag Routledge har påbegyndt udgivelsen af en serie bøger om byhistorie med vægt på nye vinkler, nye teoridannelser og nye erkendelser indenfor disciplinen. Den fjerde udgivelse i serien er den foreliggende bog, hvor historikeren Carlos Lopez Galviz fra Lancaster University i en komparativ studie belyser forholdet mellem jernbane og by i henholdsvis London og Paris.

Cities, Railways, Modernities bygger på tre tidligere publicerede afhandlinger og fremtræder i sin samlede form som et klassisk akademisk arbejde i bedste forstand.

Jernbanehistorien er i denne bog ikke målet, men et middel til at skabe forståelse for et mere nuanceret og komplekst billede af, hvordan byer er blevet påvirket af og har påvirket udviklingen af infrastrukturen.

Anmeldelser

Med afsæt i samtidens forestillinger om den altafgørende betydning, jernbanen ville få for byerne, tester forfatteren blandt andet byplanhistoriske myter om Paris som den planlagte by og London som den uplanlagte.

Bogen er struktureret med en indledning, som både beskriver feltets forskningstraditioner og gennemgår den væsentligste litteratur. Forfatteren har – argumenteret – selekteret grundigt i emnets overvældende litteratur. Det er naturligt, at litteraturmængden om urbanisering vokser uhæmmet i lyset af den globale vækst i byer og bylignende strukturer, og med to så markante hovedstæder som genstand bliver litteraturen ikke mindre omfangsrig. Bogen placerer sig også i den lange række af værker, der komparativt har behandlet 1800-tallets europæiske stormagts hovedstæder.

I tre indholdskapitler, organiseret kronologisk, gennemgår Galviz de jernbanerelaterede visioner og planer, som i de to byer blev udviklet for at løse de voksende samfærdsels- og trængselsproblemer, som i stigende grad blev evidente. De to byers forskellige politiske, administrative og erhvervs-mæssige strukturer er underlag for analyser af vejen mod de løsninger, der blev realiseret i London og Paris.

I den tidlige industrialiserede by placerede jernbanen sig i et transportfelt, hvor hestevogne og kanaltransport var alternativerne på vareområdet, og på det store bevægelses-

marked i byerne var det fodtransporten, der yderligere var til rådighed, mens cyklen først blev en konkurrent fra 1800-tallets sidste fjerdedel. Jernbanen fik i løbet af få årtier efter 1825 erobret en stor plads på transportmarkedet, men det var ingenting i forhold til de forventninger, man i samtiden havde til dens muligheder.

Udfordringerne i de to byer var overordnet de samme – dem, som alle periodens større byer under industrialisering, oplevede: Overbefolkning, trængsel, hygiejne og social nød.

Tilsvarende var drømmene om, hvad jernbanen kunne håndtere af problemer i de store industrialiserede byer med deres store arbejderbefolkninger, også ret ensartede. Men de to byers forskelligartede omgivende strukturer, betød sammen med forskellig kultur og historie, at løsningerne blev forskellige. Forskellighederne kan ikke altid aflæses på jernbanestrukturen – for eksempel kom begge byer – trods visioner allerede fra 1830'erne om en central station med adgang til alle linjer – til at leve med flere store banegårde, der hver især betjente linjer til en bestemt sektion af landet – ofte med afsæt i jernbaneselskabernes forskellige ejerskab.

Galviz påpeger i forbindelse med arbejdets overordnede tema 'byen og banen', at de mest almindelige kildegrupper om teknologisk ny infrastruktur og byudvikling har udspring i de aktører, der havde størst umiddelbar

interesse i projekterne – primært entreprenørerne og politikerne – og det kalder på enkle konfliktbilleder som top mod bund, faglighed mod offentlighed osv. Overfor denne traditionelle tilgang forsøger forfatteren at forholde sig til det utal af potentielle parter, som kunne blive påvirket af den kommende udvikling, og som i sidste ende omfattede hele den lokale befolkning. Udgangspunktet er, at forandringerne i byerne ikke skete som følge af enkelte faktorer men i kraft af en mangfoldighed af elementer. 'Moderniteten', som tidens tekniske frembringelser traditionelt har en central placering i, er i forfatterens blik mere en tærskel, der forbinder byernes fortid, nutid og fremtid. Placeret på den tærskel bliver det muligt at erkende, hvad der skete i fortiden, som påvirker tilstanden på stedet i dag og peger på fremtidens mulige udviklingsretninger.

I forhold til byudviklingen peger Galviz' analyse blandt andet på, at jernbanen i Paris' tilfælde ikke blev det centrale middel til byfornyelse, som tilfældet blev i London. I Paris greb man fra 1870'erne tilbage til et velkendt byfornyelsesmiddel med de byplanmæssigt berømte og berygtede boulevard-gennembrud. Her var det ikke mindst vanskeligheder med at forene jernbaneselskaber, regering og bymyndigheden, der stod i vejen for et gennembrud. I London fik man for eksempel modsætningsvis allerede fra 1840'erne instrumentaliseret jern-

banerne i forstadsdannelsen gennem lovbestemte 'workmen's trains', som skulle sikre arbejderklassen mulighed for at forlade bykernen og udvikle en pendler-kultur.

Analyserne af den konkurrencestyrede udvikling af Londons banenet over og under jorden og af sam- og modspillet mellem marked og parlament præsenterer læseren for spændende skakspil, som førte frem til de løsninger, der kan aflæses på linjeføringer og byspredning. Kampen om sammenhæng i banenettets indre dele og om udvidelserne i byens ekspanderende bylandskab er elementært spændende læsning og underbygger forfatterens fokus på kompleksiteten i interessent- og aktørkredsene.

Forløbet omkring Londons vej mod virkeliggørelse af en indre ringbane (1884), der kunne ophæve de problemer, som de spredte banegårde præsenterede, demonstrerer potentialet i den komparative analyse. London og Paris er her ikke blot storbyer i sammenlignelige situationer, men optræder i en sammenhæng, hvor Paris forholdt sig til London i sine bestræbelser på at løse den tilsvarende opgave.

Forløbene giver Galviz rig mulighed for også at vise, hvordan jernbanevisioner og -planer i samtiden løbende blev set i sammenhæng med vej- og kloakanlæg og andre af den moderne bys nye tekniske funktionsområder - ikke mindst elektricitet.

Omkring år 1900 præsenterer de to

byers arbejde med udviklingen af banerne en begyndende ny verdensorden. International teknologi og kapital bliver i London spillere i en helt anden kategori end tidligere. Tysk teknologi og amerikansk teknologi og kapital kom med i næste generation, hvor elektriciteten blev det afgørende drivmiddel. I Paris manifesterede central beslutningskraft sig med en mere konsekvent brug af elektriciteten, da metro-systemet blev realiseret efter 1900.

Hen mod 1910 var de to byers banenet både i forhold til det store opland og i forhold til lokal persontransport på plads, og visionerne om, hvordan de videre kunne udvikle byerne og sig selv var ikke mindre, end de før havde været.

Forfatteren berører selv, at emnet egentlig er for stort til fyldestgørende at blive behandlet indenfor rammerne af et enkelt bind, men det foreliggende arbejde åbner for perspektiverne i både den komparative analyse og i at se på en bred gruppe af interessenter omkring jernbanernes forventede og virkelige rolle i byen.

Bogen er et godt bud på, hvordan et afsæt i et enkelt element i den moderne byudvikling kan kaste lys over byens kompleksitet. Bogen underbygger betydningen af banehistorien i den tidlige industrialiserede by og understreger vigtigheden af at holde fast i samtidens visioner i analyserne, så tilfældighedernes historiske virkelighed bliver fastholdt.

Poul Sverrild