

DANMARK PÅ LANGS OG PÅ TVÆRS

■ STEEN BO FRANDBSEN

Infrastrukturen spiller siden slutningen af 1900-tallet igen en fremtrædende rolle i den offentlige debat: de store brobyggerier, udvidelsen af motorvejsnettet, jernbanernes tilstand, og i de seneste år er den faste forbindelse over Femern Bælt kommet til. Dertil føjer der sig mere eller mindre spekulative og fantasirige ideer som en fast forbindelse over Kattegat og en bro mellem Fyn og Als. De ophedede diskussioner viser, hvor meget der står på spil, når broer og veje er på dagsordenen. Politiske, økonomiske, regionale og lokale særinteresser bliver ofte formuleret mere åbent end det ellers er gængs, og beslutningerne afspejler magtforhold og økonomiske interesser i samfundet. De definerer center og periferi, hvorfor spørgsmål om regionale styrkeforhold og statens indre balance indgår i diskussionen med stikord som udkantsdanmark, 'den rådne banan', men også Øresundsregionen, Jyllandskorridoren og Den Østjyske Millionby.

Infrastrukturens betydning for samfundsdebatter om forfordeling og prioritering, sammenhæng og sammenhængskraft er ikke et nyt fænomen. Lige siden de moderne kunstveje og jernbanerne holdt deres indtog, har forventede fordele og frygtede ulemper fremkaldt lidenskabelige diskussioner. Med opbygningen af europæiske nationalstater og forstærket af industrialiseringen fastlagde infrastrukturen nye nationalstatslige hierarkier og arbejdsdelinger blandt byer og regioner. Processen havde vindere og tabere, og i mange tilfælde kom beslutningerne til at bestemme udviklingen over en meget lang årrække. Nationalstaterne arbejdede efter andre principper end de tidligere regimer, og mange af fortidens etablerede politiske og økonomiske centre endte bogstavelig talt på et sidespor. Andre reddede sig over i den nye struktur, ligesom helt nye kom til. I Danmark ramte udviklingen talrige hensygnende købstæder, der blev overhalet af nye stationsbyer ved de jernbanelinjer, der i nogle tilfælde helt ignorerede fortidens veje og privilegier.

Historier om anlæg af veje og jernbaner domineres gerne af en retrospektiv logik. Paradoksalt nok beskrives og tænkes der i nationale rammer, selv om infrastruktur handler om at skabe forbindelser og kontakter langt ud over et aflukket nationalt rum.¹ Denne artikel er ikke umiddelbart en lykkelig undtagelse, men den problematiserer den indskrænkede horisont ved at relatere infrastrukturen

1 Vleuten og Kaijser: *Networking*, 7.

til kartografien og de *mental maps*, som dens billeder af det statslige eller nationale rums udstrækning er med til at konstruere. Selv om det kan tage sig ud som om, der findes et dansk vejnet, ligger Danmark i en større kontekst. Samspillet med den er i fokus for en stor del af den følgende diskussion.

Infrastrukturfortællingens retrospektive logik resulterer gerne i et bias, som typisk lader beskrivelsen tage udgangspunkt i den aktuelle situation og de fremherskende styrkeforhold. Den problemstilling er bekendt i de fleste nationale historieskrivninger. Ses udviklingen ikke fra en bestemt lokalitet, så er perspektivet dog fra vindere af den territoriale nyordning, som nationalstaterne gennemførte. Det betyder ikke, at de trufne beslutninger var forkerte, men det retter opmærksomheden på konsekvenserne – også for dem, der ikke fik størst gavn af udviklingen. I historien blev der til stadighed truffet valg, men hvert enkelt valg udelukkede andre. Når daværende trafikminister Jakob Buksti i forordet til Trafikministeriets jubilæumsskrift i 2000 understregede, at Danmark i det forløbne århundrede var blevet mindre grundet kortere rejsetider, men også større “fordi en større del af landet er kommet inden for vores trafikale rækkevidde”,² var det sidste nok en sandhed med modifikationer for alle dem, der ikke længere havde rutebiler eller lokaltog inden for rækkevidde.

Danmarks særlige geografi bestemmer på afgørende vis infrastrukturen, men uanset havets betydning for rigets historiske sammenhæng er det kommet mest til at handle om at slå broer og bygge forbindelser til lands. Havet rundt om Danmark gjorde det imidlertid også lettere for historikerne at definere en nationalstat ud af en halvø og en samling af øer, og geograferne konstruerede en kongenial løsning, når de skar danmarkskortet så tæt, at der stort set intet var tilbage af landene rundt om.

I tre tableauer sættes infrastrukturfortællingen op mod det billede af staten, som kan identificeres i de kartografiske illustrationer af tre faser af den nyere historie: helstaten, nationalstaten og tiden efter 1990. Her problematiseres en kontekst og den temmelig succesfulde indsats for helt at holde den ude, der dominerede frem til de seneste årtier, hvor den stadig mere påtrængende dagsorden, der ser Danmark som et infrastrukturelt gennemfartsland, et transitland har vundet indpas. Artiklen kan derfor ses som et bidrag til den væsentlige diskussion om Danmarks plads i en større sammenhæng, hvor infrastrukturen ganske som historien og geografien i et langt tidsrum er blevet betragtet nationalt med den konsekvens, at landets rolle som transitland er blevet stærkt undervurderet.

HELSTATEN MELLEM KØBENHAVN OG HAMBORG

Indtil midten af 1800-tallet befandt kongeriget sig som del af det oldenborgske monarki inden for en større kontekst. Eliternes *mental map* rakte langt ud over

2 Toft, Rasmussen og Nielsen: *Hundrede års trafik*, 5.



Ill. 1: Kortet over helstatens centrale dele, kongeriget og de tre hertugdømmer Slesvig, Holsten og Lauenborg, viser en så åbenbar geografisk sammenhæng, at senere korttegnere måtte skære kortet radikalt anderledes til i deres bestræbelser på at fortrænge forbindelserne til det nordtyske. Kort er altid tilrettelæggelse af virkeligheden, og heller ikke helstatskortet viser mere, end der var brug for. Således er der intet spor af Norge, skønt de norske fjelde lå meget tættere på, end man havde behov for at blive erindret om efter den bitre skilsmisse.

den senere nationalstats grænser, og det lå lige for at tænke anlæg af veje, kanaler, jernbaner eller dampskibsruter i sammenhæng med andre dele af staten, frem for alt hertugdømmerne. Holsten og Slesvig var overgangs- og gennemgangsregioner for forbindelser mellem nord og syd, øst og vest, og denne rolle gjorde kontrollen over denne del af halvøen vigtig.

Efter mageskiftet i 1773 prioriteredes infrastrukturen som led i den statsbygningsideologi, der stræbte efter at knytte rigsdelenene tættere sammen. Symbolet herpå var anlægget af den slesvig-holstenske kanal eller Eiderkanalen mellem Ei-

dersted og Holtenau (1777-1784).³ Europas længste kunstige vandvej betegnede en kulmination på århundreders anlægsarbejder i form af veje, fæstninger og byer som Glückstadt, som oldenborgerne gennemførte for at fastholde og udbygge herredømmet over de økonomisk og strategisk vigtige Elbegne. Kanalen var hurtigere og sikrere end vejen nord om Skagen, og den blev blandt andet bygget med henblik på den vestindiske handel.

Det større rum – helstaten – var referencerammen for alle offentlige debatter om infrastrukturen i det oldenborgske monarkis sidste årtier. Diskussionerne om veje og jernbaner på hele den cimbriske halvø lod sig ikke isolere fra de stadig mere påtrængende regionalistiske og nationalistiske ideer, der truede helstaten. Paradoksalt nok splittede infrastrukturdebatterne mere end de samlede, for de var gennemsyrede af regionale og lokale interesser. Hvordan hertugdømmerne skulle integreres eller underordnes, eller hvordan en bestemt infrastruktur ville påvirke rigets indre magtforhold hørte til de sprængfarlige emner i pressen og de rådgivende stænderforsamlinger. Siden forsvandt disse problemstillinger ud af bevidstheden med resten af helstatsdebatten og den virkelighed, der var den danske stats, inden nationalstaten ændrede dimensioner og horisonter. I Danmark blev det siden almindeligt at tale om jernbanen mellem København og Roskilde som den første, men var det sandt for en snæver kongerigsk betragtning, gjaldt det ikke i et helstatsperspektiv. Udbygningen af den holstenske infrastruktur var helstatspolitik og linjeføringen afspejlede en statsræson, der tilgodeså danske interesser.

Holsten var på mange områder langt fremme inden for monarkiet, og mange nye tanker nåede det tidligere end resten af staten. Stærke økonomiske interesser og den skarpe konkurrence med Hamborg skabte et pres for at få del i innovationer, der allerede havde holdt deres indtog syd for Elben. Den første makadamiserede chaussee blev anlagt mellem Altona og Kiel 1830-1833,⁴ men næppe stod den færdig, før holstenerne til kongens øvrige undersåtters forargelse forlangte en jernbane på samme strækning. Ved indvielsen i 1844 var den helstatens første og illustrerede holstenernes selvfremsstilling som monarkiets driftigste og mest dynamiske indbyggere. Kongeriget fulgte først tre år senere, men toget mellem København og Roskilde var mest af alt en lystbane, hvor den holstenske havde økonomisk og politisk relevans.

Helstatens akse gik fra København over Kiel til Altona. Derfor sejlede det første dampskib mellem København og Kiel, og herfra sikrede jernbanen en hurtig og bekvem rejse til endemålet. I helstatsbygningens interesse stod det politiske centrum i direkte forbindelse med den næststørste by og den økonomiske magtkoncentration ved Elben. Aktiviteterne i monarkiets sydligste region bidrog dog samtidig til at øge misundelsen og frygten for de tyske dele, som Københavns li-

3 Rasch: *Ejderkanalen*; Stolz: *Der alte Eiderkanal*; Schlürmann: 'Eider'.

4 Hennigs og Kautsky: *Die Chaussee Altona-Kiel*.

berale opposition udviklede i disse år. Efter 1814 tilspidsedes antagonismen mellem rigets danske og tyske element.

Den holstenske jernbanes linjeføring fra Altona over Elmshorn og Neumünster til Kiel understregede statsinteressens overordnede pointe. Kiel-Altona var den danske akse, men den fulgte også de stærkest artikulerede holstenske interesser såvel fra kongemagtens traditionelle magtbasis i Altona og det sydvestlige Holsten som fra det tidligere gottorpske Kiel, der i disse år voksede betydeligt takket være den gode havn. Fælles interesser kom til udtryk, når kongen nægtede hansestæderne Hamborg og Lübeck at krydse helstatens territorium for at opnå forbindelse til det rigstyske jernbanenet. Selv efter kongen havde givet efter for preussernes pres til fordel for Hamborg, fastholdt han længe endnu den hårde linje over for Lübeck og bidrog dermed til byens nedgang. Helstaten foretrak Kiel-Altona frem for den historiske forbindelse mellem Lübeck og Hamborg. Den danske kongemagts helstatslogik bestemmer fortsat det holstenske jernbanenet. Strækningen mellem Hamborg og Kiel tager stadig omvejen over Altona og Elmshorn. Først 1970'ernes forlængelse af A7-motorvejen i nordlig retning fulgte den mere direkte linje over Neumünster.

Den holstenske jernbane påvirkede overvejelserne i Slesvig, hvor spørgsmålet tidligt blev viklet ind i den nationale konflikt. Fra syd og nord blev der presset på for at trække det blandede hertugdømme i egen retning, og begge parter forstod infrastrukturens rolle i det spil. Den tysk-slesvig-holstenske side kunne med fordel slå på betydningen af en hurtig forbindelse til det vigtigste marked for varer og kredit i Hamborg og Altona. Argumentet virkede overbevisende langt op i den danske del af den cimbriske halvø, hvor også danske liberale fortalere for en generel udvikling af trafikforbindelser mente, at jernbaner og chausseer skulle betjene de 'naturlige' forbindelseslinjer, hvilket her betød vejen til Hamborg. Danske nationalister ville derimod lede trafikken i en helt anden retning og forstod jernbanen som et instrument til at forhindre den uønskede kontakt med tyskerne. I stedet skulle den sydvendte handel drejes mod vest.

Kongstanken var anlægget af en udskibningshavn i Eiderstedt, der skulle forbindes med det kongerigske jernbanenet via Flensborg. De ivrigste nationalister ville endda forhindre denne slesvigske jernbanes forlængelse til den holstenske for derigennem at presse en kile ind mellem hertugdømmerne. Dermed ville slesvigerne (og nørrejderne) blive afskåret fra direkte adgang til Hamborg og kun få mulighed for at rejse til Eiderstedt.⁵ Den ide vakte opstandelse i slesvigske og nørrejske kredse, men fandt opbakning hos dansksindede købmænd i Flensborg, der som hovedstadens handelskredse frygtede konkurrencen fra hanseaterne. Banen til Eiderstedt med stationer tegnet af Thorvald Bingesbøll blev anlagt for sent til at få den påtænkte nationale betydning.⁶ Det lykkedes ikke modstanderne

5 Hansen Junior: *Die projectirten Eisenbahnen*.

6 Kristensen: 'Bindesbøll', 202-14.

at forhindre den direkte forbindelse sydpå. Efter 1864 resulterede Preussens indlemmelse af Holsten og Slesvig i en klar orientering mod det tyske jernbanenet.

Den store diskussion om en jernbane på halvøen i 1840'erne og 1850'erne viste, at danskerne tænkte deres egne projekter i en helstatslig ramme. Det vigtigste infrastrukturelle spørgsmål i kongeriget optog en stor plads i den politiske debat gennem tyve år, hvor det demonstrerede skiftet til en nationalstatslig fortolkning af rummet. I 1846 fremsatte nørrejske stænderdeputerede et forslag til en jernbane fra Viborg til Hamborg for at styrke eksporten og give det havneløse og vejunderforsynede Vest- og Midtjylland lettere adgang til den store verden. Efter forslaget ville den historiske oksevej genopstå som jernbane. Det var ikke det første forslag til en jysk jernbane,⁷ men det var politisk set det mest interessante, fordi det kom til at stå centralt i debatten og introducerede en klar ide om et alternativt forløb gennem halvøens midte.

De liberale forslagsstillere i Viborg argumenterede for deres regions økonomiske interesser inden for en helstatslig sammenhæng. Den påtænkte jernbane fremstod som et oplagt stykke integrationspolitik, der kunne forbinde monarkiets tre vestlige regioner, og var dermed et regionaludviklingsprojekt helt efter vore dages moderne håndbøger. Forslagsstillerne undervurderede imidlertid fuldkommen reaktionen fra hovedstadens nationalliberale opinion. Den afviste, at infrastruktur og mobilitet automatisk var positivt. Tværtimod ville den nøje bestemme, hvor nørrejyderne skulle bevæge sig hen, og hvem de skulle sælge deres produkter til. Og det var ikke til Hamborg. De beskyldte forslagsstillerne for naitivitet og for kun at have økonomisk vinding for øje. Nationalliberale politikere og deres presse mistænkeliggjorde nørrejske standpunkter som 'unationale' udslag af en snæversynet lokalinteresse. De degraderede jernbanen til en "studebane".

Forslaget var bemærkelsesværdigt, fordi det rakte ud over en snæver regional kontekst samtidig med, at det faldt inden for rammerne af den sene enevældes enestående regionaliseringsprojekt, der blev lanceret i 1832 med de fire rådgivende stænderforsamlinger for Holsten, Slesvig, Nørrejylland og Østifterne. Forsamlingerne skulle rådgive kongemagten om lovgivningen, men også styrke statsmagtens basis og fremme rigets integration.⁸ Det faldt ikke i den danske oppositions smag. Med Orla Lehmann som retorisk spydspids rettedes skytset mod den nørrejske stænderforsamling, som en gryende national offentlighed udpegede som kimen til en opløsning af kongerigets enhed. Regionale forsamlinger var ifølge Lehmann et ubetinget onde i Danmark, hvor der ikke fandtes provinser.⁹

Kongerigets første og eneste regionale institution blev definitivt nedlagt efter fjorten år med den grundlovgivende forsamling og grundloven i 1849. Lukningen rettede et ødelæggende slag mod mulighederne for at artikulere regionale inte-

7 Madsen: *Skæv og national*, 24-26.

8 Jensen: *De danske stænderforsamlingers historie*.

9 Frandsen: 'Men gives der da Provindser'.

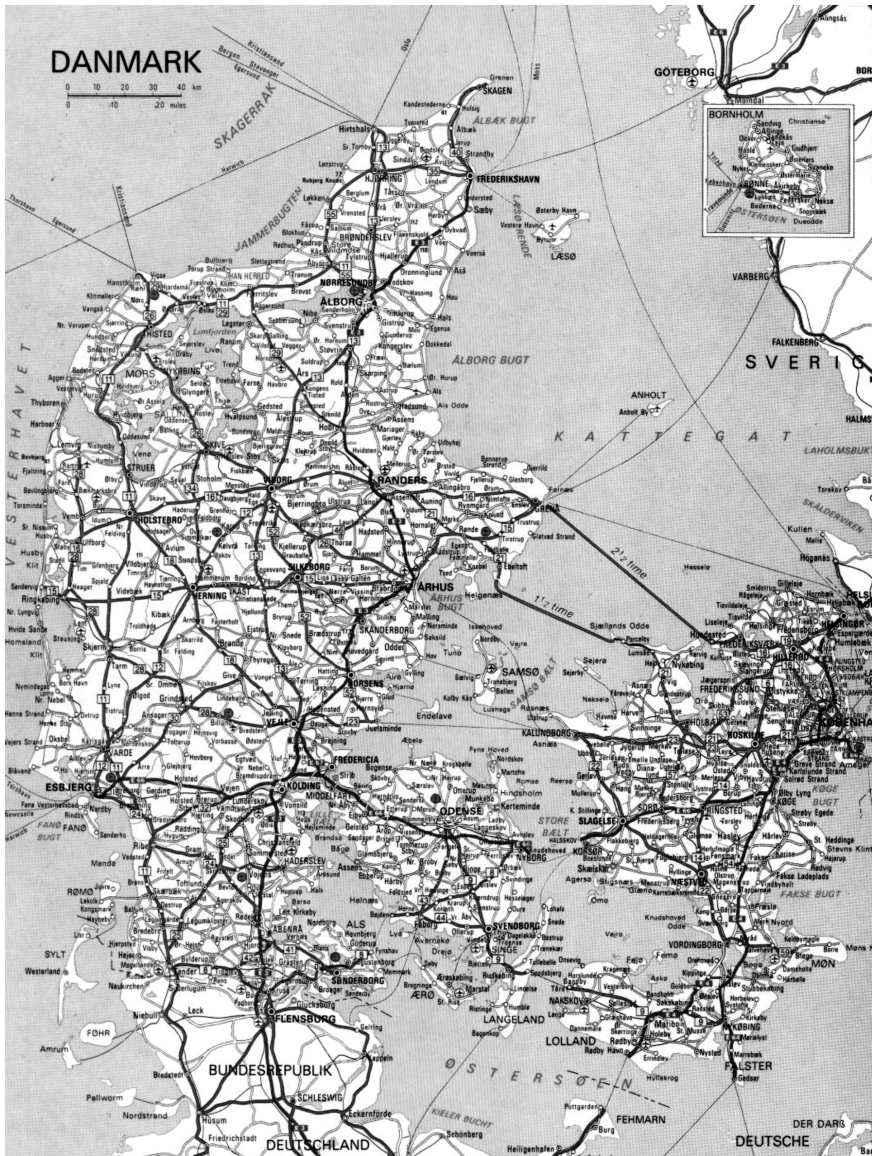
resser, og det blev aldrig igen muligt at diskutere spørgsmål om infrastrukturen på den nørrejske halvø i et regionalt forum. Da beslutningsprocessen blev flyttet til den fælles rigsdag, begunstigede flertalsforholdene en bestemt fortolkning af den nationale interesse, der oftest blev defineret af hovedstadens politiske elite. Denne 'nationale' interesse var ikke altid i strid med ønskerne i resten af landet, men regionale interesser i Ringkøbing Amt, Thy, Fyn eller Lolland definerede aldrig en "dansk" interesse.

Regeringen afviste det viborgske forslag af nærighed og generel forsigtighed i helstatspolitiske spørgsmål. Efter enevældens fald kom den nørrejske jernbane igen på dagsordenen, men nu drøftedes den ikke længere i en nørrejsk forsamling i Viborg, men af kongerigets valgte repræsentanter i hovedstaden. Midt- og vestjyder kæmpede bravt for det oprindelige forslag og dets egnsudviklende perspektiver, men kunne intet stille op mod folketingets alliance af ødanske og jyske østkystbyers interesser. Det helstatslige argument trak endnu mindre end før, og modstanderne lod sig ikke overbevise om en midtjysk linjeføring. Efter borgerkrigen 1848-1850 kom det endnu mere til at handle om at sammentømre kongeriget med en østkystbane. Resultatet blev efter årelange diskussioner det baneforløb, der stadig eksisterer. De østjyske havnebyer, der i forvejen havde en veludbygget landevej, fik nu også en jernbane. Dermed blev de bundet endnu stærkere sammen og fik lettere adgang til København.

NATIONALSTATENS RUM

De tabte statslige forbindelser til Norge og hertugdømmerne reducerede statens territorium dramatisk. Forstærket af hovedstadens perifere placering i den yderste rand, orienterede den nye nationalstat sig øst-vest og fortrængte med overbevisende succes helstatens *mental map*. Hovedstadens beliggenhed skyldtes en centralitet, der længst var forsvundet og ikke kunne aflæses af et danmarkskort, der kun viste et fragment af et rige af helt andre dimensioner. Fra residensen i Øresundsområdet økonomiske kraftfelt havde kongemagten knyttet riger og lande sammen af søveje, der sikrede hurtig og direkte adgang til alle rigsdelen. Kongeriget havde været konglomeratstatens kerne, men som den holstenske infrastruktur viste, havde hovedstaden været indstillet på noget mere end blot kongeriget.

Københavns økonomiske krise efter tabet af Norge faldt sammen med en kraftig vækst i Hamborg og deraf følgende forskydning af statens styrke mod syd. Heri lå den økonomiske baggrund for de regionale konflikter, der fra 1830'ernes slutning antog en stadig stærkere national karakter. Læses den danske stats krise og den slesvig-holstenske regionalisme som angreb på Københavns beherskende rolle, fremstår nationalstaten som det afgørende instrument i det modstød, der genoprettede byens magt. Den politisk-økonomiske elite foretrak at give slip på de besværlige dele af riget, selv om den herefter kun kontrollerede et mindre territorium end før. I slutspillet mellem det politiske centrum i København og det



Ill. 2: Den danske nationalstats klassiske kort er indskrevet i en tæt tilskåret rektangel, hvis kanter går så nær på grænserne, at der ikke findes en kontekst. En lille stribe af Sverige, en stump af Tyskland - vel at mærke den, der efter en national fortolkning egentlig skulle være dansk - og Bornholm placeret i en boks ude i Kattegat. Resten af rigsfællesskabet blev der slet ikke plads til. Til kortet svarede en ny og anderledes småstatsmentalitet men også en helt anden forståelse for infrastrukturen. Den fokuserede fremstilling postulerede en naturlig sammenhæng mellem kongerigets alt andet end umiddelbart indlysende forbindelse af øer og en langstrakt halvø. Den knyttede landet sammen, men forbandt det ikke med verden udenom.

økonomiske i Hamborg drejede det sig om, hvor meget af staten de to centre kunne gabe over. Et fascinerende kort viser, hvorledes grænsen for den del af riget, der lå tættest på København og den, der lå tættest på Hamborg, løber henholdsvis ved Kongeåen og ved en linje over halvøen ved Flensborg.¹⁰

Den sene helstats jernbanedebat havde lagt op til en anden rumtænkning, der rakte ud over kongeriget, men efter 1864 koncentreredes kræfterne om nationsbygningen. Bag det nørrejske forslag om at forbinde halvøens dele havde der ligget en helstatslogik, men i løbet af den politiske debat blev det klart, at fremtidens infrastruktur udelukkende skulle diskuteres på nationalstatens præmisser. Parallelt med nationalstatens nye overskuelighed indrettede København sig på rollen som national homogen hovedstad. Skønt krigen i 1864 havde reduceret staten mere end de nationale kræfter havde håbet, lå hele reststaten nu inden for Københavns rækkevidde. Desuden var der ingen antydning af andre poler, og nationalstaten kunne indrettes efter københavnske behov og betingelser.

Magtkoncentrationen i den danske hovedstad var i forvejen enestående, men den nye tilstand lod sig sammenfatte i talemåden "København og provinsen", der associerede til det store centralistiske forbillede. Nationalstaten gjorde aldrig op med enevældens centralisme. Frygt for opløsning og splittelse gav centralstaten medvind og standsede alle tilløb til regionalisering. Naturligvis var Danmark ikke kun hovedstaden. Andelsbevægelsen, folkehøjskolerne, venstrebevægelsen, hedeopdyrkningen kan anføres som eksempler på andre prægende strømninger i dansk kultur med rødder og afsæt uden for København, men det ændrede ikke på, at alle afgørende valg i infrastrukturen styrkede hovedstaden. Således redefinerede de nye jernbanelinjer byhierarkiet, hvor en bemærkelsesværdig forskydning gjorde Aarhus til kongerigets næststørste by. Tidligere havde den end ikke været halvøens største by, men nu lagde den afstand til alle konkurrenter takket være funktionen som Københavns brohoved på fastlandet. Jernbanen, vejnettet og de gode skibsforbindelser til landets bedste havn gjorde udfaldet. Det understregede betydningen af alliancen mellem den nørrejske østkyst og hovedstaden for nationalstatens udvikling.¹¹

Der var næsten perfekt sammenfald mellem nationalstatens komme og afslutningen på enevældens franskinspirerede vejbygningsprogram med København som centralpunkt. De første nyanlagte veje fra 1764 gik til Roskilde og kongens residens på Fredensborg, og vejforordningen fra 1793 forudså et net, der spredte sig vestover til Fyn og op langs den nørrejske østkyst i en struktur, der siden blev vidtgående fulgt af jernbanerne. Formålet var at binde rigets dele sammen,

¹⁰ Humlum: *Landsplanlægning*, xx.

¹¹ I 1901 placerede Aarhus, Randers, Horsens, Vejle, Kolding og Fredericia sig alle blandt de elleve største byer uden for København. Derimod var Viborgs rolle som nørrejsk hovedstad udspillet, og Aalborg blev afgørende svækket efter 1814 og Limfjordshandelens sammenbrud, da havet brød igennem Agger Tange i 1825.

og der opereredes med en vestlig forbindelse fra Ribe over Varde og Ringkøbing til Holstebro, der siden blev forlænget til Thisted, som den østlige rute blev ført igennem til Frederikshavn. Endelig tilføjedes en tværvæg fra Aarhus til Ringkøbing, der passerede gennem det nyanlagte Silkeborg.¹²

Vejbyggeriet var på dette grundlag ikke presserende, og de forudgående årtier havde vist, at togdrift og dampskibsfart nu havde prioritet. I 1867 nedgraderede staten hovedlandevejene til landeveje og overlod dem til amternes opsyn.¹³ Det var en decentralisering, der gav amterne mulighed for at tage initiativer til lokalt vejbyggeri, men det var en decentralisering, der helt i overensstemmelse med dansk tradition ikke på nogen måde udfordrede centralmagten. Amterne var for mange og som dele af staten repræsenterede de ikke en regional beslutningsproces.

Skibsfarten havde til midten af 1800-tallet haft en varieret, decentral karakter, hvor regionale kulturer havde haft et betydeligt spillerum og orienteret sig i forskellig geografisk retning. Således drev den jyske og slesvigske vestkyst traditionelt handel med nederlandske og nordtyske Nordsøhavne.¹⁴ I Skagerak og Kattegat eksisterede stærke regionale havskaber,¹⁵ og noget tilsvarende kunne identificeres i Østersøen og Øresund. Skibsfarten uden for København oplevede en renæssance i årtierne efter Napoleonskrigene, hvor provinskøbmændene forstod at drage fordel af den københavnske handelskrise og udnytte det større spillerum.¹⁶ Det var kun en forbigående blomstring, og de udviklinger, der også på andre områder reetablerede Københavns førerstilling, slog ligeledes igennem i skibsfarten. Mens provinshavnenes sejlskibstonnage i 1830 var tre gange så stor som den københavnske, rådede hovedstaden fyrré år senere over tre fjerdedele af dampskibstonnagen.¹⁷ Med dampskibene vendte København tilbage og stiftelsen af Det Forenede Dampskibs-Selskab i 1866 lader sig sammenligne med det nye jernbanesystem. DFDS spandt landet ind i et net af dampskibsruter, der som jernbanen udgik fra øst med hovedstaden som det dominerende, forskudte centrum. Beslutningen om den østjyske længdebanes placering i 1861 kom sammen med DFDS' rutenet til afgørende at bestemme fremtidens infrastruktur.¹⁸ Flere faktorer understøttede og styrkede sammen med jernbanenettet hovedstadens position over for resten af landet som følge af nederlaget i 1864 og statens reorganisering som nationalstat. Den københavnske dominans i en 'skæv og national' småstat medvirkede til den homogene nationsbygning.¹⁹ Frygten for opløsning eller splittelse bidrog til at give den nationale centralstat medvind. Alle tilløb til

12 Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*, 131ff.

13 Madsen: *Skæv og national*, 34.

14 Damgaard, Guldborg og Holm: *A North Sea Region*; Graugaard: *Nordvestjyske bønder*.

15 Holm: *Kystfolk*.

16 Boje: *Danske provinskøbmænd*.

17 Madsen: *Skæv og national*, 45.

18 Madsen: *Skæv og national*, 45.

19 Madsen: *Skæv og national*.

regionalisering var standset. Når det kom til centralisme havde nationalstaten ikke lyst til eksperimenter.

Beslutninger i nationalstaten blev i sagens natur ikke truffet imod lokale eller regionale interesser, men den 'nationale' interesse havde en farvning. Den betænkte ikke nødvendigvis skibsfarten i Svendborg og Marstal eller skudehandelen på Kattegat og Skagerrak. Afvisningen af de nørrejske stænders forslag om en jernbane til markederne i syd viste regionale interessers ringe spillerum, selv hvor de med rimelighed kunne siges at argumentere inden for en national konsens. Det nationale alternativ til de nørrejske stænders forslag var ikke så meget østkystbanen som den nye forbindelse over Esbjerg, der skulle bringe de danske landbrugsprodukter derhen, hvor den nye nationale interesse foreskrev det. Den idé lå hverken nørrejske landbrugsinteresser eller for den sags skyld fortalere for det oprindelige projekt fjern, men deres mål havde været regional udvikling og ikke et enten-eller valg.

Havnen og den nye by i Esbjerg var med adgangsvejene dertil det punkt i nationalstatens infrastruktur, der pegede udad. Det omfattende projekt og opbygningen af en eksport til Storbritannien viste, at ikke enhver kontekst var gledet ud i den nærsynede nationalstat. Det Danmark, der tog form i anden halvdel af 1800-tallet, blev en overbevisende national sammenhæng, men selv om nationsbygningen rettede blikket indad, var den nationale småstat ikke holdt op med at interagere med omverdenen.²⁰ Selv om verden udenom forsvandt fra kortet og samfundsdebatten i den proces, der gjorde helstat til småstat, var kongeriget aldrig isoleret. Det lå fortsat midt i et af verdens mest trafikerede regioner omgivet af nogle af verdens rigeste og økonomisk mest aktive lande. Den nationale fortælling fremhævede med rette kongerigets bemærkelsesværdige fremskridt, men udviklingen ville have taget sig ganske anderledes ud, hvis ikke landet havde været bundet ind i et net af trafikforbindelser, der gav let adgang til konstruktive påvirkninger og afsætningsmarkeder lige uden for danmarkskortets kant.

Billedet af den lukkede nationalstat kom under et voksende pres udefra. Omkring århundredeskiftet lod den rivende udvikling hos naboen i syd sig ikke ignorere. Da den tyske Østersøkyst fik jernbaneforbindelse til Berlin, og denne igen blev kombineret med færgefart mellem Gedser og Warnemünde, vendte den sydlige nabo, som de fleste danskere helst havde lukket ude af deres infrastrukturelle overvejelser, tilbage. Den direkte forbindelse mellem København og Berlin blev etableret på et tidspunkt, hvor den tyske rigshovedstad udviklede sig til en nordeuropæisk metropol. Berlin blev en kilde til inspiration: København fik også en S-bane og drømte om endnu hurtigere forbindelser som f.eks. fast rutefart med Zeppelin-luftskibe.²¹ Set i relation til den nationale infrastruktur pegede forbindelsen til Berlin mod noget nyt. Den åbnede en linje fra nationalstatens hovedstad

²⁰ Kaspersen: *Danmark i verden*.

²¹ *Socialdemokraten* 31.1.1908: "Luftskibene".

mod syd, der slet ikke berørte de gamle hertugdømmer og den helstatslige fortid. Det blev muligt at komme til Tyskland uden at blive erindret om de nationale problemer i det landskab, som stadig spillede så stor en rolle i den nationale bevidsthed. Men også fra tysk side forelå der før Første Verdenskrig forslag til en trafikforbindelse mellem Hamborg og København over Femern Bælt, der også kneb sig uden om det traditionelle gennemgangsland og forbindelsesled mellem dansk og tysk. Femernforbindelsen eller Fugleflugtslinjen fik varig plads i infrastrukturdebatten, forholdet mellem de to naboer og overvejelserne om at etablere trafikforbindelser mellem de mere eller mindre lukkede nationale kredsløb.

VEJENE VENDER TILBAGE

Tysklands nederlag i Første Verdenskrig forsinkede projekter som Femern Bæltforbindelsen, og efterfølgende vendte vejbyggeriet tilbage som prioritetsområde i infrastrukturen. Allerede den tidlige biltrafik pegede i retning af andre prioriteter og fra udlandet kom ideerne om moderne vejanlæg herunder motorveje, selv om de i første omgang blev på tegnebordene. Nye teknologiske muligheder åbnede for brobyggerier som de kombinerede bil- og togbroer over Lillebælt og Storstrømmen. De overvandt steder i geografien, hvor vandet hindrede en direkte forbindelse og forårsagede tidskrævende overfarter. Ingen af de nye broer udfordrede den fastlagte infrastruktur, men de bidrog væsentligt til at styrke landets sammenhæng. Krupp byggede den første bro over Lillebælt, og britisk kapital var involveret i Storstrømsbroen, men især danske entreprenører profiterede af den nye aktivitet.

De mange projekter foregik 'inden for kortet', men i mellemkrigstiden kom der en bevægelse i infrastrukturdebatten med nye muligheder og prioriteter, som i yderste konsekvens truede nationalstatens kontrol. Således fremkom store danske entreprenører og siden tyske planlæggere med projekter, der skulle inkludere Danmark i en nyordning af det nordeuropæiske trafiksystem.

Entreprenørfirmaerne Christiani & Nielsen, Kampsax, Højgaard og Schultz var aktive på verdensplan i 1930'erne og plejede tætte kontakter til Tyskland. De forbilledlige og ambitiøse byggeprogrammer men også de centraliserede beslutningsprocesser i Tyskland og Italien imponerede.²² I 1936 fremlagde de et omfattende forslag til anlæg af broer og motorveje i Danmark i samarbejde med svenske kolleger, da der indgik forbindelser over Øresund i projektet.²³ For entreprenørerne var den danske nationalstat ikke nok og et kort på 1936-projektets forside placerede Danmark i en omfattende kontekst med hele Nord-, Vest- og Nordøsteuropa. Entreprenørernes forslag mødte voldsom kritik. Fagfolk kritiserede et alt for højt ambitionsniveau og – helt fejlagtigt – de komplet urealistiske fremskrivninger af trafikmængderne. Amterne frygtede ikke uden grund, at centralmagten

22 Andersen: *De gjorde Danmark større*.

23 Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund.

var ved at tilrive sig for megen magt. Derimod blev planen ikke kritiseret for sine regionale implikationer, men de var jo allerede fastlagt i nationalstaten.²⁴

Konsortiet havde ikke regnet med den massive modstand. I et revideret forslag året efter introducerede de det såkaldte store H, der var vidtgående kalkeret over de bestående landeveje og jernbaner med en motorvej fra København til Esbjerg, en fra Kruså til Hirtshals og en fra Helsingør til Rødbyhavn.²⁵ Også denne plan lod sig tegne ind i det kontekstløse danmarkskort, men mindst lige så meget som en national interesse i at binde rigsdelenene sammen, eksponerede den på foruroligende vis landets transitrolle. Hirtshals, Esbjerg, Øresund og Femern Bælt pegede ud af kortet. Landet ville igen blive sat i forbindelse med verden udenom, men samtidig faciliterede planen en gennemgangstrafik, som fremgik af forbindelsen til Sverige og ideen om at forbinde Østdanmark direkte med Tyskland. Nationalstaten havde ikke prioriteret forbindelsen gennem halvøen, og nu fremstod den såkaldte 'Fugleflugtlinje' som et langt mere interessant projekt, fordi den tilbød den hurtigst mulige forbindelse fra hovedstaden til Hamborg. Begge sider mente med selvfølgelighed, at den 'direkte' forbindelse uden om halvøen skulle foretrækkes. Modviljen mod kontakten til Hamborg var fortsat primært forbundet med ubehaget ved at se den del af landet, der ikke kunne hævde at repræsentere den nationale interesse, udvikle egne kontakter ud af staten. Fugleflugtlinjen blev påbegyndt under Besættelsen med et stykke motorvej på Lolland, men det fik mere end symbolsk betydning, at trafikminister Gunnar Larsens spade knækkede ved indvielsen, da krigens gang snart standsede arbejdet.

Mange ideer vendte tilbage efter Besættelsen, hvor centralmagtens position og muligheder for at bestemme planlægningen blev styrket i flere tempi. Med Vejdirektoratet etableredes i 1949 en central vejadministration, og selv om planlægning og opsyn fortsat lå hos amter og kommuner, fik direktoratet ansvar for statens vejjudgifter og dermed for udbetalingen til amterne for udførte arbejder.²⁶ Planerne om en forbindelse til Tyskland var ikke længere højaktuelle, men efter København-Bonn-erklæringerne i 1955 blev Fugleflugtlinjen genoplivet i mere beskeden form med færgeforbindelsen mellem Danmark og Vesttyskland over Rødby-Puttgarden. Opmærksomheden rettedes desto stærkere mod Øresund, hvor gamle danske og svenske kendinge fra 1936-planen i 1952 fremkom med et forslag om en tog- eller tunnelforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, en tunnel mellem Amager og Saltholm og en højbro fra Saltholm til Malmø.²⁷

Med socialdemokraten Kai Lindberg fra Helsingør som trafikminister fra 1955 til 1966 skete der en række nye tiltag – både administrative og praktiske. I 1956 åbnede trafikministeren således det første stykke af Helsingør-motorvejen

24 Boge: *Votes Count*.

25 Boge: *Votes Count*, 63ff.

26 Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*, 333.

27 Boge: *Votes Count*, 82.

nord for Jægersborg, der indgik som den nordøstligste del af det store H, og året efter fandt loven fra 1867 sin afløser, der styrkede regeringens indflydelse på infrastrukturen og begrænsede den, amter og kommuner tidligere havde haft. Den blåstemplede desuden det store H fra 1936-1937 som udgangspunkt for et fremtidigt dansk system af motorveje.²⁸

“VI MÅ VESTVENDES”

Den første store trussel mod nationalstatens indre balance dukkede op med overvejelserne om et medlemsskab af Fællesmarkedet i begyndelsen af 1960'erne, som kunne ses som et forsigtigt skridt bort fra forestillingen om landet som værende nok i sig selv. Mange kredse frygtede, at Tyskland skulle forstå tilnærmelsen til Europa som en invitation til at blande sig. Frygten var overdrevet, men ikke ganske uberettiget. Da medlemsskabet kom i 1973, aktualiserede det forbindelserne til Nordtyskland og satte en ny dagsorden. Vel lykkedes det den danske regering at trække færdiggørelsen af en motorvej i langdrag, men det store anlægsarbejde førte en ny uro med sig i den infrastrukturelle balance.

Gennem 1960'erne kom decentralisering, egnsudvikling, udflytning af statsadministrationen og balancen i landets samlede udvikling på dagsordenen uden at det førte vidtrækkende forandringer med sig. Direktøren for Egnsudviklingsrådet, Karsten Skat-Rørdam, skrev i artiklen *Vi må vestvendes*: “Hvis der ikke skabes en bedre balance mellem Øst- og Vestdanmark i erhvervsmæssig og social henseende, vil vore børnebørn opleve at se områder næsten affolket, mens København-Nordsjælland til gengæld når op på 2,5 millioner indbyggere [...] Skal udviklingen for alvor ”vestvendes”, må navnlig Jylland tilgodeses med bro- og motorvejsanlæg og ved afgørelserne af, hvor statsinstitutioner som f.eks. de højere læreanstalter skal placeres. Også dele af statsadministrationen bør flyttes ud”.²⁹

Beslutninger om at placere nye byer, anlægge havne, bygge broer, fæstninger, veje etc. påvirkede til enhver tid samfundsudviklingen, men først efter Anden Verdenskrig voksede forståelsen for nødvendigheden af en omfattende landsplanlægning. Geografiprofessoren Johannes Humlum fra Aarhus Universitet foreslog i 1960 en omfattende decentralisering med udflytning fra København til Midt- og Vestjylland samt et alternativt motorvejsforløb langs den jyske højderyg. Trods stor bevågenhed lykkedes det ikke Humlum at sætte sig igennem, men hans tanker er regionalpolitisk interessante som det mest gennemtænkte modspil til nationalstatens *path dependency*.

Motorvejsforslaget genoplivede diskussionen om halvøens infrastruktur. Ideerne byggede på udenlandske erfaringer og eksempler. Forbindelser ud af landet spillede en rolle, men det centrale argument handlede om udligning af indre skævheder og regionaludvikling i nationalstatsregi. Det var til tider nationalt,

28 Boge: *Votes Count*, 83.

29 Humlum: *Landsplanlægningsproblemer*, 379.

når projektet skulle ruste landet mod et kommende pres fra Tyskland i tilfælde af et EF-medlemskab. Humlums kampagne hæmmedes af fraværet af et regionalt forum, og socialdemokraternes stærke opbakning bag Vejdirektoratets prioritering af den østlige linjeføring svækkede de regionale argumenters gennemslagskraft.³⁰ Humlums egen forståelse af helhedens interesse var ikke uproblematisk, men fortalerne for hans plan var også præget af lokalpatriotisme og ønsket om at sikre netop deres byer og landegne en fordel. Humlums nederlag viste, at der hverken var politisk vilje eller befolkningsmæssig opbakning bag et radikalt brud med århundreders centralisme eller med den østvendning, der var kernen i det nationale projekt.

Det betvivledes heller ikke i 1960'ernes begyndelse, at infrastrukturen måtte prioritere befolkningstæthed, økonomisk aktivitet og rentabilitet. Da den østlige linjeføring igen blev foretrukket gav det på sigt de østjyske egne en klar fordel og styrkede tendensen mod tydeligere periferier – et 'udkantsdanmark' om man vil – som havde ligget i kortene siden de tungtvejende beslutninger i 1800-tallet. Udligning og gennem planlægning forceret egnsudvikling, som Humlum lagde vægt på, fik aldrig en central placering i den danske stats politiske målsætning, som det f.eks. var tilfældet i Norge. En gennemgribende gentænkning af landets struktur og indre balance var aldrig ønskværdig og da slet ikke fra centralmagts side. Hertil følger sig problemstillingen om det regionale styrkeforhold og regioners rolle i det hele taget. Regioner med magt og vidtstrakte planlægningskompetencer ligger en dansk statslig tankegang fjern. En indgroet overbevisning om, at regionale beslutningsprocesser fremmer splid og truer enheden, er end ikke blevet rystet af det komplette fravær af regionalistisk tankegods.

Bag en del af planlægningen lå der en ambition om både at styre og præge udviklingen. For Humlum bød fremtiden på omfattende landvindingsprojekter, delvis efter nederlandsk forbillede, og på nye byer, der som funktionelle centre skulle udfylde vigtige roller i et gennemplanlagt land. Men mens den akademiske planlægger drømte om en universitets- og administrationsby i Lunderskov, en storlufthavn i Gludsted eller en samlende Jyllandsby, realiserede private virksomheder i nogle tilfælde fortsat den slags drømme. Billund og Nordborg som centre for verdensfirmaer gav nærmest amerikanske associationer og passede ind i en fortælling om jyske entreprenørers erfaringsbetingede viden om centralmagts fjernhed og uvilje til at hjælpe.

De store linjer i nationalstatens indre orden og sammenhæng blev fastlagt midt i 1800-tallet, og holdt sig temmelig uantastet til 1900-tallets sidste fjerdedel. Det europæiske samarbejde fik langsomt større vægt og satte forestillingen om en mere eller mindre isoleret nationalstat under pres. Der var også tegn på en begyndende forskydning i landets indre styrkeforhold. Hovedstaden oplevede

30 Humlum: *Landsplanlægningsproblemer*, 343-344.



Ill: 3: Murens fald og den europæiske integrationsproces forandrede danskernes måde at se sig selv i verden på. De store brobyggerier betonedede en øst-vest orientering af landet, og med Øresundsregionen vendte en vigtig del af en historisk kontekst tilbage til kortet. Det sprængte nationalstatens snævre rektangel, og Bornholm fik sin egentlige plads i Østersøen igen. Det næste projekt for Femern Bælt skulle skabe en vej ud af kortet uden omvejen over halvøen. Også her tegnede der sig en sammenhæng fra før nationalstatens tid. Broerne og kontekstens genkomst skabte imidlertid også uro inden for nationalstaten, der hverken inden for infrastrukturen eller den regionale balance fandt tilbage til den forudgående periodes entydige balance. Kilde: Den faste forbindelse over Femern Bælt. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. (<https://www.trm.dk/da/temaer/femern-baelt-forbindelsen/den-faste-forbindelse-over-femern-baelt>), 6.2.2019.

som andre traditionelle industricentre en kraftig nedtur symboliseret ved skibsværftet Burmeister & Wain. Københavns problemer blev sat i uformodet relief af en samtidig vækst i produktion og økonomisk aktivitet uden for hovedstaden. I Øst- og Midtjylland gik fremgangen hånd i hånd med en tiltagende bevidsthed om egne fortrin og potentialer. Der var fortsat ikke tale om en regional endsige regionalistisk ideologi, og der fandtes fortsat ingen regionale institutioner, der kunne koordinere eller formulere den nye udviklings ønsker og behov.

KONTEKSTEN VENDER TILBAGE

I nationalstaten blev landets infrastruktur i vidt omfang indrettet på hovedstadens betingelser. Det styrkede den indre sammenhæng, at der skete en koncentration af kræfterne, og København affandt sig med rollen som dominerende storby i en småstat. Fra tid til anden var styrkeforholdet genstand for kritik, men virkelig truet var det aldrig. Danmarkskortet gav også uden Storebæltsbro indtryk af en indiskutabel sammenhæng, hvor kun enkelte færgelinjer ledte ud af kortet til usynlige kyster og et par landeveje nederst fortsatte ind i et tomt farveløst land hinsides grænsen.

Mod 1900-tallets slutning ændrede flere bemærkelsesværdige omvæltninger denne tilstand og påvirkede danskernes selvopfattelse og forestillinger om Danmarks plads i verden. Murens fald og det sovjetiske magtsystems kollaps gav anledning til eftertanke og nyorientering. En ny aktivistisk udenrigspolitik var en af følgerne, men der skete også et skift i den umiddelbare fornemmelse af rummet omkring. Berøringsangsten til det tyske aftog, og danskerne rejste i hobe-tal til det genforenede Berlin, historikerne genopdagede en konglomeratstat eller endda et imperium,³¹ og der blev talt om Baltikum og Østersøen, som ellers havde været glemt i nationalhistoriens rumlige selv begrænsning. Danmarkskortet sprængte nationalstatens spændetrøje. Der kunne igen fornemmes en kyst hinsides Østersøen, og fjernsynets vejrudsigter skiftede format og præsenteredes ikke længere i et opretstående men i et liggende rektangel, så vejret i det sydlige Sverige kom på skærmen.

Gamle drømme om at bygge broer blev pludselig realistiske. Storebæltsbroen og den faste forbindelse over Øresund stillede nye spørgsmål til nationalstatens kort og infrastruktur. Storebæltsbroen var et indlysende bidrag til landets integration og ville være blevet bygget længe før, hvis det havde været muligt. Det stillede sig noget anderledes med den faste forbindelse over Øresund, der i snæver forstand ikke var et nationalt projekt og som flyttede opmærksomheden ud af kortet. Sammenhængen mellem bro og region var stærk og introducerede en helt ny problemstilling i nationalstaten. Øresundsregionens tilblivelse og videre udvikling frem til den sigende navneforandring til *Greater Copenhagen* er omfat-

31 Bregnsbo og Jensen: *Det danske imperium*.

tende behandlet, men der er grund til at overveje dens implikationer for nationalstaten, infrastrukturen og den indre balance.

Da Københavns magtstilling sidst havde været truet, var den blevet genoprettet med nationalstaten, der tilvejebragte en stabil sammenhæng med en dominerende hovedstad og en underordnet provins. Det viste sig at være en overmåde stabil løsning. København kom først igen under pres mod 1900-tallets slutning, da sammenfaldet mellem hovedstadens økonomiske nedtur og en stærk økonomisk og demografisk vækst i Øst- og Midtjylland rykkede ved det indre styrkeforhold. Denne gang måtte der andre midler til at rette op på situationen og tilføre byen en ny dynamik, og her kom genopdagelsen af konteksten omkring Danmark som kaldet. Med en grænseoverskridende regionskonstruktion og en lancering af København i en international sammenhæng fremkom et scenarium, der i meget snarere mindede om tiden før nationalstaterne.

Der havde før været tale om broer, lufthavne og tættere samarbejde omkring Øresund, uden at det havde været forbundet med ideer om en grænseoverskridende regionsdannelse. En sådan stred imod den klassiske nationalstat, men passede som fod i hose til den nye europæiske regionalpolitik og den såkaldte *New Regionalism* i europæisk politik i årtierne omkring årtusindskiftet.³² København måtte som Danmarks eneste by med internationalt potentiale kende sin besøgstid, da en ny regional dagsorden kom op i Europa, og samarbejdet med den store svenske naboby på Skånesiden lå lige for. *New Regionalism* lader sig forstå som "the context and result of the ongoing re-scaling of the state",³³ og fremkomsten af ualmindelige regionsdannelser på tværs af nationale grænser blev hilst velkommen og subventioneret som et værdifuldt bidrag til den europæiske integration. Her lå den grænseoverskridende region i tidens trend, selv om det ikke var uden en vis ironi, at netop den europæiske integrationspolitik kunne blive et vehikel for denne politik i betragtning af den i øvrigt stærkt tilbageholdende danske Europapolitik. Men regionen kunne ikke falde tilbage på en bestemt statslig tradition, for hverken Sverige eller Danmark kendte historisk set stærke regioner. Den europæiske regionsdiskurs, som helst ignoreres i et land, der kun kender sygehusregioner og på europæisk plan altid balancerer mellem at være for lille som stat og for stor som region, var dermed fødselshjælper for den transnationale Øresundsregion, der blev en kendsgerning med den faste forbindelses indvielse i 2000.

Øresundsregionen var et *top-down* initiativ udtænkt af politikere, planlæggere og erhvervsfolk. Den blev som andre europæiske grænseoverskridende regioner konfronteret med uventede forhindringer, og var for de fleste, som den svenske forsker Jesper Falkheimer nåede frem til i 2004, "mainly a mediated discourse

32 Keating: *The New Regionalism*.

33 Paasi: 'Resurgence', 128.

constructed through regional mass media".³⁴ Argumentationen knyttede an til de politisk-økonomiske elitors overvejelser om fremtidig konkurrencedygtighed i en globaliseret økonomi. Regionen var rettet mod fremtidige opgaver frem for overvindelse af problemer i fortiden. Den var fra første færd kædet sammen med en vækstdimension, der skulle løfte den ud af en økonomisk krise. Også her var der et ekko af *new regionalism*-diskursens prioritering af en postindustriell økonomisk udvikling og blev i regionen omsat i samarbejder om viden og innovation.

Fordelene ved en potent hovedstad med høj international prestige var indiskutable, men samtidig forrykkede Øresundsregionen og de dertil knyttede *frontier*-fantasier nationalstatens balance. Infrastrukturplanlæggerne forlod med dette projekt og flere af de senere nationalstaten som deres eksklusive arbejdsfelt. I betragtning af det skift, der skete, da København blev en national hovedstad, og danmarkskortet skrumpede ind, er disse udviklinger tankevækkende. Nationale kræfter havde i 1800-tallet forhindret regionale løsninger som jernbanen fra Viborg til Hamborg og fastlagt en infrastruktur, der ikke gav spillerum for regionale kontakter ud af landet. København underordnede sig i en vis forstand denne orden ved at opgive rollen som hovedstad i en konglomeratstat eller multietnisk metropol. Med Øresundsregionen søgte hovedstaden et nyt ekspansionsområde og opland uden for de nationale grænser. Ydermere overvejede planlæggerne snart mere eller mindre megalomane projekter som en 8-millioner region med Oslo og Gøteborg eller endda en 12-millioner metropolregion, der inkluderede Stockholm. I brochurerne for Øresundsregionen blev selv Hamborg til tider suget ind i oplandet.³⁵ Virkeligheden kom til at tage sig noget mere beskeden ud, og alle indiskutable resultater til trods, blev regionen ikke det gøgeæg, hvorfra noget opstod, der kunne sætte spørgsmålstegn ved nationalstatslige sammenhænge. Det blev demonstreret med den svenske regerings indførelse af paskontrol i forbindelse med tilstrømningen af mennesker under den såkaldte flygtningekrise i 2015.

Og dog. Der synes at være en vis sammenhæng mellem Øresundsregionen og den krise i nationalstatens sammenhængskraft, der kommer til udtryk i den udbrede tale om et såkaldt udkantsdanmark og andre betegnelser for de dele af staten, der ser sig koblet af udviklingen. I disse planspil indtog nationalstaten en underordnet rolle. Den faste forbindelse under Femern Bælt tangerer kun Danmark og etablerer primært en forbindelse mellem Sverige og Hamborg over København. Dermed genindfører den en rumforestilling med akser, der ligger tættere på tiden før nationalstaten, selv om økonomiske interesser (herunder ikke mindst svenske) mere end en dansk statsinteresse dikterer planerne.

Femern Bælt-projektet vender op og ned på stereotype forestillinger om forholdet mellem den lille og den store nabo. Forbindelsen skulle endelig gøre Dan-

34 Falkheimer: *Att gestalta en region*, 206.

35 Se f.eks. <https://www.yumpu.com/user/8millioncity.com>.

mark landfast med Tyskland, som *Politiken* skrev,³⁶ og da det kom til stykket, var det slet ikke tyskerne, der pressede på for endelig at komme mod nord. Der var tale om forlængst bekendte linjeføringer med selve Femern-forbindelsen som krumtap, men danskerne måtte tilbyde at betale projektet selv for at få det ført ud i livet. Danske aktører står uforstående over for den folkelige modstand mod trafiklinjen på tysk side og har næppe sat sig ind i, hvordan tyske demokratiske processer eller tysk lovgivning om større anlægsarbejder fungerer. En parallel skimtes til fortiden, da danskerne mente at kunne dekretere bygning af veje og jernbaner i det nordtyske.

Den genopståede kontekst efter Murens Fald kunne kun København virkelig profitere af, men der kom en ny uro i den nationalstatslige balance. Humlums forestillinger om en lineær motorvejsby efter britisk forbillede blev ikke virkelighed, hvor han havde forestillet sig det, men tilsynekomsten af den såkaldte østjyske millionby langs motorvejen mellem Trekantområdet og Randers var på mange måder noget helt nyt i den danske infrastrukturhistorie.³⁷ Denne regions muligheder for at gøre sig gældende var dog hæmmet af, at den ikke besad nogen adækvat udgang af den nationale infrastruktur. Lokalt og regionalt kunne man drømme om en Jyllandskorridor op gennem halvøen eller en tidssvarende togforbindelse til Hamborg som afløsning af det komplet utidssvarende banenet, men disse emner kunne aldrig håbe på interesse i den nationale politik. Det er næppe tilfældigt, at nederlandske politikere, der vil male deres lands rolle i europæisk infrastruktur i mørke farver advarer mod, at Nederlandene skulle ende som Europas Jylland.

Alle tre tableauer viser en klar tendens til, at infrastrukturen tilpassedes den nationale politik og danske selvforståelse, som den blev defineret i hovedstaden. Initiativerne udgik ikke nødvendigvis fra København. De tidligste og mest gennemgribende for monarkiet som helhed, dukkede op andre steder. De økonomiske interesser i Elbegnene og Kiel, de jyske stænderdeputerede og ingeniørerne bag forslaget om en cimbrisk længdebane var først ude, når det gjaldt om at tilegne sig teknologiske fremskridt, der allerede udfoldede sig uden for landets grænser. Det blev dog et centralt nationalpolitisk forehavende at genvinde kontrollen over infrastrukturen, og efter 1864 blev jernbaner og skibsforbindelser målrettet anvendt til at organisere en infrastruktur på den perifert beliggende hovedstads præmisser.

Forestillingen om en *alignment* af nationale interesser og infrastrukturprioriteter lader sig ikke forstå som en lovmæssighed. Andre processer og aktører spillede ind. Planer for infrastrukturen behøvede ikke at stemme overens med den nationale politiks prioriteter. Det viste allerede de første forslag om en Femern Bælt-forbindelse fra henholdsvis tyske og siden dansk-svenske ingeniører før og

36 *Politiken* 28.2.2015: "Vi har en aftale. Danmark betaler".

37 Nielsen og Brorman Jensen: *Den østjyske millionby*.

mellem verdenskrigene. Ved deres lancering var de ikke på linje med en national politik i snæver forstand og repræsenterede forestillinger om internationale forbindelser, der ikke lod sig underordne nationale præferencer, som det var sket i nationalstatens første tid. I den centralistiske stat formåede de 'nationale interesser' imidlertid næsten altid effektivt at overtage selv de udviklinger, der måtte være opstået decentralt, hvis den nationale interesse kunne drage nytte af dem.

Den nye grænseregion i Øresund og dens umiddelbare indlejring i en europæisk og transnational kontekst sætter situationen i den historiske grænseregion Slesvig i relief. Her blev der aldrig taget noget initiativ til at sætte gang i en grænseoverskridende udvikling, der blot tilnærmelsesvis kunne måle sig med indsatsen ved den anden grænse eller i mange andre europæiske grænseregioner. Den gamle grænseregions perifere plads i nationalstaten blev stærkt markeret, da den nationale interesse blev fordrejet til fordel for Femern Bælt-projektet, der ensidigt gavner en bestemt men dominerende del af landet. Ellers trak man gerne partikularisme-kortet, når projekter, der ikke kom den centralt definerede nationalinteresse tilpas, blev nedgjort.

Den større bevidsthed om transnationale trafikforbindelser og for den sags skyld Danmarks prædestinerede rolle som forbindelsesled frem for et lukket nationalt system, som var en konsekvens af den genopdagede kontekst, brobyggerierne og de ambitiøse planer omkring Øresund og Femern Bælt, truer således i høj grad med kun at omfatte dele af territoriet. Hvor langt man er fra at have skabt en konsensuel national sammenhæng lader sig fortsat illustrere af de politiske diskussioner om infrastruktur-projekter. Det er interessant, at der med 1800-tallets "studebane" in mente gerne tales om 'studehandler' og 'mafiaer', når centralmagten må give noget til periferien for at få flertal for sine store planer.³⁸ Udbygningen af motorvejene i Vendsyssel som del af forliget om broerne er det hyppigt citerede eksempel, selv om det mest af alt må ses som et eksempel på forsøget på at skabe flertal i en demokratisk proces.

De senere årtiers ændrede kontekst og diskussionerne om landets indre sammenhængskraft indgår således i en tæt forbindelse. Udviklingen af den siden forhindrede østjyske millionby repræsenterede eksempelvis en alternativ model til en dansk balance, som blev modvirket og modarbejdet ved Øresundsregionen og regionsdannelserne, der behændigt skar den østjyske konglomeratby over i to. Når der i sommeren 2018 igen blev talt om en bro over Kattegat, afkræftede det ingenlunde den skiftende kontekst. Det har fortsat en oplagt national logik at forbinde kongerigets to stærkeste centre mest muligt. Det ville også bringe den dag nærmere, hvor nørrejyderne kommer hurtigere til Hamborg via København.

38 Boge: *Votes Count*.

LITTERATUR

Trykt materiale

- Andersen, Steen: *De gjorde Danmark større. De multinationale danske entreprenørfirmaer i krise og krig 1919-1947*, København: Lindhardt & Ringhof, 2005.
- Boge, Knut: *Votes Count but the Number of Seats Decides. A comparative historical case study of the 20th century Danish, Swedish and Norwegian road policy*, Oslo: Gyldendal, 2006.
- Boje, Per: *Danske provinskøbmænds vareomsætning og kapitalforhold 1815-1847*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 1977.
- Bregnsbo, Michael og Kurt Villads Jensen: *Det danske imperium: Storhed og fald*, København: Aschehoug, 2004.
- Damgaard, Ellen, Mette Guldborg og Poul Holm (red.): *A North Sea Region. West Jutland and the World II*, Esbjerg: Fiskeri- og Søfartsmuseet, 1998.
- Falkheimer, Jesper: *Att gestalta en region. Källornas strategier och mediernas föreställningar om Öresund*, Göteborg: Makadam, 2004.
- Frandsen, Steen Bo: 'Men gives der da Provindser i Danmark', *Historie* 19 (1), 1991, 129-153.
- Graugaard, Esben: *Nordvestjyske bønder som kreaturhandlere i Nordsørummet*, Odense: Odense Universitetsforlag, 2006.
- Hansen Junior, Christian: *Die projectirten Eisenbahnen in den Herzogthümer Schleswig-Holstein*, Flensburg: Ukendt forlag, 1839.
- Harley, J.B.: *The New Nature of Maps: Essays in the History of Cartography*, Baltimore og London: Johns Hopkins University Press, 2000.
- Hennigs, Burckhardt v. og Heinrich Kautsky: *Die Chaussee Altona-Kiel. Die erste Kunststrasse in Schleswig-Holstein*, Kiel: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, 2015.
- Holm, Poul: *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerak*, Esbjerg: Fiskeri-museet, 1991.
- Humlum, Johannes: *Landsplanlægningsproblemer. Med skitse til en landsplanlægning i Danmark*, København: Munksgaard, 1966.
- Humlum, Johannes: *Landsplanlægning i Danmark*, København: Gyldendal, 1961.
- Jensen, Hans: *De danske stænderforsamlings historie 1830-1848 I-II*, København: Schultz Forlag, 1931-34.
- Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*, Odense: Odense Universitetsforlag, 2001.
- Kaspersen, Lars Bo: *Danmark i verden*, København: Hans Reitzels Forlag, 2008.
- Keating, Michael: *The New Regionalism in Western Europe. Territorial restructuring and political change*, Cheltenham og Northampton: Elgar, 1998.
- Kristensen, Peter Thule: 'M.G. Bindsbøll og den Sydslesvigske Jernbane'. I Kasper Lægning og Badeloch Vera Noldus (red.): *Skjulte skatte i grænselandet*, Aarhus: Bianco Luno, 2010, 202-214.
- Madsen, Hans Helge: *Skæv og national. Dansk byplanlægning 1830 til 1938*, København: Bogværket, 2009.
- Misa, Thomas og Johan Schot: 'Introduction', *History and Technology* 21 (1), 2005, 1-19.
- Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund: Forslag udarbejdet af Christiani og Nielsen*, København: Højgaard og Schultz A/S og Kampmann Kierulff og Saxild A/S, 1936.
- Nielsen, Tom og Boris Brorman Jensen (red.): *Den østjyske millionby*, Aarhus: Dansk byplan, 2017.
- Paasi, Anssi: 'The Resurgence of the 'Region' and 'Regional Identity': Theoretical Perspectives and Empirical Observations on Regional Dynamics in Europe', *Review of International Studies* 35, 2009, 121-146.
- Politiken* 28.2.2015: "Vi har en aftale. Danmark betaler".
- Rasch, Aage: *Ejderkanalen*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 1978.
- Schlürmann, Jan: 'Eider und Eiderkanal im Wirtschaftsnetz des dänischen Gesamtstaates 1784-1863'. I Martin Krieger, Frank Lubowitz og Steen Bo Frandsen (red.): *1200 Jahre Grenze*, Neumünster: Wachholtz, 2013, 197-207.
- Stolz, Gerd: *Der alte Eiderkanal - Schleswig-Holsteinischer Kanal*, Heide: Boyens 1989.

Toft, Erik, Hanne Rasmussen and Hans-Carl Nielsen: *Hundrede års trafik*, København: Trafikministeriet 1900-2000, 2000.

Vleuten, Erik van der og Arne Kaijser: 'Networking Europe', *History and Technology* 21 (1), 2005, 21-48.

Vleuten, Erik van der og Arne Kaijser (red.): *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe 1850-2000*, Science History Publications 2006.

STEEN BO FRANDSEN
 PROFESSOR, DR. PHIL.
 CENTER FOR GRÆNSEREGIONSFORSKNING
 INSTITUT FOR STATSKUNDSKAB
 SYDDANSK UNIVERSITET
 ALSION 2, 6400 SØNDERBORG

ABSTRACT (UK)

Steen Bo Frandsen: The return of a broader context: Maps and Infrastructure in Danish history

In three tableaux, the development of the Danish infrastructure is compared to the cartographic representation and the mental map of the late Oldenburg monarchy, the nation state after 1864 and the European memberstate after 1990. During the first period the infrastructural development and the maps clearly placed the Oldenburg monarchy was clearly situated in a Northwest European context stressing the close connections with bordering states and regions. Following the defeat of 1864 the new nationstate turned the focus inwards. Infrastructure became a means of a centralised statebuilding. Hereafter the congenial representation of the cartographers left hardly any trace of the context. This idea of the nation state was an essential precondition for the successful nationbuilding process. A change can be identified in the third tableau focusing on the period after 1990 as the European integration process demanded a new agenda. Denmark is again seen in a broader context as a country of transit. Bridges and tunnels have been built to modernize the national infrastructure, but Denmark is also being much stronger connected with the outside world.