

E7. Beliggenhed, beliggenhed, beliggenhed

Rikke: I vikingetiden er det jo simpelthen vigtigt, at en by ligger i dette krydsfelt mellem der, hvor det er let at få varerne ind til byen og få dem videre ud i det bagvedliggende landbrugssamfund. Og det, at byen er let at forsvare. Og det er derfor, Roskilde bliver så fantastisk på dette tidspunkt i vikingetiden.

Lasse: Her i podcasten er det min mission at komme med et bud på, hvordan den perfekte og fremtidssikrede by kan se ud. Og det betyder selvfølgelig, at jeg skal finde ud af, hvor byen skal ligge henne. For hvorfor er det egentlig, at byer ligger, hvor de ligger? Er det vigtigst, at byen ligger i sikkerhed for eksempel for naturkatastrofer eller fremmede magter. Eller måske skal det være forsyningen af madvarer og arbejdskraft, der afgør det. I dette afsnit tager jeg en tur til Roskilde for at høre historien om, hvorfor vikingerne valgte at placere en by netop dér, og hvorfor Roskilde mistede sin betydning gennem århundrederne. Og så vender seriens faste historiker, Mikkel Thelle tilbage for at sætte det hele lidt i perspektiv. Han kan blandt andet fortælle, hvorfor byers beliggenhed bliver ved med at ændre sig gennem historien, og hvordan internettet er godt i gang med at sætte helt nye grænser for, hvor fremtidens byer måske kan ligge. Mit navn er Lasse Telling, og dette er afsnit 7 af Den perfekte by. Nå, Mikkel, vi skal tale om beliggenhed af byer. De første byer, vi kender til, hvor er det nu, de ligger henne?

Mikkel: Ja, altså, "beliggenhed, beliggenhed, beliggenhed", siger ejendomsmægleren jo, og det har været et afgørende punkt så langt tilbage, vi kan huske. Vi har talt om disse byer i Mesopotamien, som lå i dette frodige område. Det, man kan vide om dem, fordi vi ikke har nogle sådan særlige kilder er, at der var det nemt at få et udbytte, når man skulle fodre sin by. Og altså en by er jo per definition et sted, hvor man ikke kan lave mad nok til de indbyggere, man har. Så man skal forsyne sig. Og mange byers beliggenhed er, specielt i førindustrialiseringen, styret af, hvor man kan få sine fødevarer frem. Mesopotamien var et flodområde, der var frodigt. Man kunne få produceret landbrugsvarer nok til mange mennesker. Så der har man ligesom en betingelse for beliggenhed, kan man sige. En anden betingelse for byer, som også tidligt kommer frem, er det med at være midt i noget. Altså, hvis man har et kongerige eller en klynge af klaner, som udgør et magtterritorium, så er det ofte de byer, som er placeret i midten, der begynder at vokse hurtigt eller begynder at få en særlig status og få en særlig central kultur. Og sjovt nok, hvis man ser på danmarkskortet er det jo ikke lige det, der slår én i

øjnene, når man ser på København, som jo ligger fuldstændig yderst på den østligste kyst. Men sådan var det jo ikke i gamle dage. I gamle dage lå København relativt meget i midten, fordi at en god del af Skåne og Norge og så videre også var en del af riget. Så da man flyttede magtcentrum fra Roskilde mod København, var det dels på grund af beliggenheden midt i riget. Men det var også på grund af, at byen lå tæt på dette mere og mere trafikerede sund, altså Øresund, hvor en masse skibe skulle forbi for at komme for eksempel til Østersøen eller Nordsøen, hvor de kunne fiske og handle og så videre. Og det så kongerne jo dels en god pointe i på grund af handel. Men også fordi, at man pludselig kunne se, at man faktisk kunne kontrollere denne sejltrafik og lavede det, der hed Øresundstolden og blev altså - undskyld udtrykket - stinkende rige på det. Og det er det, der i mange år bidrog til, at en by som Helsingør var en meget rig by, men også en kosmopolitisk by. Altså en by, hvor der var rigtig mange svenskere, hollændere, tyskere, skotter. Man kan se tilbage i tiden, at der har været alle mulige folk, som har slået sig ned og bedrevet handel der. Så der er forskellige sådanne ting ved beliggenheden, som spiller ind der.

Rikke: Vi sætter simpelthen sådan en stormvæg op hvert år efter efterårsferien, og så kommer den ned til påske.

Lasse: Som Mikkel Thelle fortæller, var der en gang, at Roskilde var en af Danmarks vigtigste byer. Men hvorfor vikingernes hovedstad stille og roligt mistede magten, skal vi lige høre lidt mere om. Det er derfor, jeg er taget til Vikingeskibsmuseet i Roskilde, hvor jeg mødes med kommunikationsansvarlig, Rikke Johansen, i den store rungende hal. Vi har stillet os op foran skibet, Skuldelev 1, et rigtigt vikingeskib, der kunne rumme i omegnen af 20 tons last. Og netop lasten, som man kunne handle med, spillede en afgørende rolle for, at det netop var her på stedet, at vikingerne grundlagde en by.

Rikke: Når man står herinde i Vikingeskibshallen og kigger på handelsskibet her, kan man jo ikke lade være med at begynde at tænke over: Hvad kom så egentlig først? For der jo heller ikke nogen, der bygger et stort skib med så meget lastekapacitet, hvis man ikke ved, man har afsætning for det, og sejler af sted med disse varer. Men på den anden side skal byerne også opstå, inden man har en destination. Så det er denne tanke om: Hvad var der før? Det er faktisk sådan, at i Danmark har vi ikke byer, før vi når frem til vikingetiden. Det er her, byerne opstår. Og de opstår ud fra disse handelspladser, hvor man har kunnet handle med varer, der kommer fra fjerne egne eller også måske

bare tættere på. Men det er en gradvis udvikling. Når vi ser på Danmarks ældste by, Ribe, for eksempel, så er det altså en udvikling fra en sæsonbetonet markedsplads, kan man sige, og så frem til en by, hvor man bor året rundt. Det er den udvikling, vi ser i vikingetiden, og som man kan dokumentere på nogle af disse kendte pladser for den tidlige handel og de tidlige byer. Og når vi står her i Roskilde, må vi jo anerkende, at man i Roskilde ikke har fundet hele denne udvikling, fra en tidlig sæsonbetonet markedsplads frem til den by, vi kender i dag, som jo var en mægtig by i middelalderen. Men det kan det kan jo handle om mange ting, at det ikke er fundet. Den vej, der løber lige herude, kalder man Vindeboder og er simpelthen opkaldt efter vændernes boderne. Det var altså et sted, hvor handelsfolk rejsende fra Østersøen kom ind og havde deres boder. Så vi har disse spor af, at der også har været en handelsplads, en markedsplads, her i Roskilde. Men de helt håndfaste beviser af, at vi har haft en markedsplads lige her, som vi kender det i Ribe for eksempel, dem har vi ikke. Og det kan også godt være, fordi byen faktisk ikke er lige så gammel, som de tidligste byer som for eksempel Ribe. For her i Roskilde har man muligvis haft en forløber for byen, der ligger ude i det område, vi kalder Lejre i dag, og det er faktisk først i løbet af vikingetiden, at vi får byen placeret her i Roskilde.

Lasse: Men dette med at vælge at placere en by i midten af et land, er det oftest af rent politiske årsager, at man gør det? Der er også mange byer som London og New York - rigtig mange hovedstæder - der ligger ved vandet for eksempel.

Mikkel: Det er jo tit nogle lidt længere processer, men det kan ofte også godt være, at der er beslutninger blandet ind i det. For eksempel, i Danmark er det jo efterhånden konge for konge, som siger: Dette her skal være kongebyen. I det amerikanske tilfælde med New York, på den ene side, og Los Angeles, på den anden side, er det jo også nogle beslutninger, der hedder, at vi vil investere vores penge her, som gør, at der kommer nogle af disse storbyer. Men vandet har klart en kæmpe betydning, specielt i de 7-800 år, der går frem til 1800-tallet, hvor man i højere eller mindre grad nemmest kan bevæge sig over vand, fordi der ikke rigtig er infrastruktur på land. Så både det samt at man har adgang til handel via skibene, men også adgang til at fiske, til at vaske sig og så videre. Vand er ligesom en grundlæggende ressource for byernes anlæggelse. Og man kan sige, at lande som Danmark, som har en meget lang kystlinje, også har et ekstremt stort antal kystbyer. Og de byer, som ligger inde i landet, har en anden historie. De har udviklet sig på andre tidspunkter end dem, der ligger ude ved kysterne.

En interessant historie omkring byer og vand er gennembruddet af Agger Tange i 1825, hvor en lillebitte tange i Nordjylland ved Limfjorden bliver gennembrudt af en storm, tilfældigvis. Og pludselig bliver alle disse små byer, der ligger inde i fjorden, som tidligere har ligget i lidt af en blindtarm og været stille og rolige småbyer, pludselig nogle blomstrende handelsbyer, fordi man simpelthen kan sejle igennem Danmark helt deroppe i toppen. Så både deres handelsliv, men også deres forhold til hinanden, ændrer sig helt radikalt. Og det er der en ret god bog om af historikeren, Bo Poulsen, som prøver at vise hele alt dette med ændringerne, også i deres økologi. Så det med beliggenhed kan også pludselig ændre sig. Man tænker normalt, at det ligesom er givet på forhånd, hvordan tingene hænger sammen, men sådan nogle små årsagssammenhænge kan pludselig ændre betydningen for rigtig mange byer.

Lasse: Byers placering er altså blevet valgt, fordi de skulle være lette at forsyne. Men samtidig skulle de også være lette at forsvare. Og så lige med det in mente, at der også skal regnes politiske hensyn og investeringslyst med. Og at det hele pludselig kan ændre sig, hvis der kommer en rask storm. Hvis jeg skal skabe en perfekt by, er det altså ikke helt let at regne ud, hvor den skal placeres. Men måske løsningen ligger i teknologien. Det vender vi tilbage til lidt senere. For lad os først tage tilbage til historien om vikingerne og Roskilde og placeringen i bunden af fjorden, som efter sigende blev valgt af Harald Blåtand.

Rikke: Han lægger byen her ved 'fjorden med meget is', altså det vi også kender som Isefjorden. Og det er altså det, den hedder. Roskilde Fjord er en senere tilskrivning af fjordens navn. Harald anlægger byen ved fjorden med meget is. Det er jo en interessant overlevering, at det er en kongemagt, der beslutter, at der skal ligge en by her. Det at kunne sejle ind midt på Sjælland og nå ind, hvor den nemmere at få varerne distribueret resten af vejen ud, sammenholdt med denne smalle fjord, som har gjort det let at forsvare, gør altså, at Roskilde på dette tidspunkt i vikingetiden er et fantastisk sted at anlægge sin by. At den så først opstår sent i vikingetiden ved Harald Blåtand, og ikke opstår så tidligt som vi for eksempel ser Ribe eller de andre byer, kan jo hænge sammen med, at det faktisk også er farligt at have sin by liggende ud til kysten. Hvis man ikke har dette forsvarssystem, hvor man kan holde øje med, om fjenden kommer, hvis der ikke er en organiseret centralmagt - altså nogen, der faktisk står for at få dette organiseret, sat folk på vagt osv. - så er det jo farligt at have sin handelsplads liggende ud til byen. For ligesom handelsskibene kan komme helt op på stranden, stort set, så kan krigs-

skibene i hvert fald også. De kan jo sejles op på stranden, så det vil sige, at sådan et overfald af en by jo er supernemt, hvis der ikke er et forsvar af en by, der ligger ud til kysten, på dette tidspunkt i vikingetiden. Når vi ser, at Roskilde opstår her i Harald Blåtands regeringstid, så er det nok et spørgsmål om, at centralmagten er blevet så stærk, at man har mulighed for at lægge en by så udsat, som den nu ligger. I dag er det jo meget beskyttet. Når vi ser det i dag, så tænker man, at det er et super beskyttet sted. Men man har haft behov for at beskytte byen med forsvarsværker, og det er faktisk derfor, vi har de fem vikingskibe, som er her i Vikingskibshallen. For oppe i fjorden sidst i vikingetiden anlægger man et system af spærringer, der simpelthen gør det svært at sejle ned til Roskilde. Man kan ikke se derop til, hvor spærringen lå i vikingetiden, for det er oppe ved Skuldelev, og der er 20 kilometer derop her fra Roskilde. Men lige deroppe har man haft sådan et system af sejlrender, som er de naturlige, gravede render igennem en moræne, der ligger deroppe. Og det har været noget, man skulle vide: Hvor man skulle sejle for at komme igennem, også selv med disse lavvandede skibe. Derfor har det været et godt sted at sige, at her kan vi simpelthen forhindre uvelkomne i at komme ned til Roskilde. Så to af disse sejlrender, som er de mest lige, spærrer man med skibe. I hvert fald den ene, for dem har vi her. Det andet er en formodning, for der er ikke fundet noget. Det blev bortgravet, inden man begyndte at lave arkæologiske undersøgelser. Og den sidste sejlrende er meget kringlet. Den hedder faktisk Vimmelskaf-tet. Vi kender sådan et svingbor, hvor man drejer rundt med hånden. Det hedder et vimmelskaf, og det er denne sejlrende simpelthen opkaldt efter, fordi den er så krøllet. Den lod man simpelthen være sejlbare, og derigennem kunne kongens skibe komme, og handelsskibene kunne komme. Men i tilfælde af krig har man formodentlig kunne lukke med flydespærringer. Og så har det været helt umuligt for fjenden at sejle ned til Roskilde. Altså så skulle der stå noget kamp omkring den plads deroppe. Men stadigvæk har det været svært for fjenden at finde den rigtige vej igennem disse spærringer.

Lasse: Hvis nu vi skal lege med tanken om, at jeg skal bygge den perfekte by, hvad skal jeg så tænke over? Hvad ville du tænke over i forhold til beliggenheden?

Mikkel: I den klassiske måde at tænke byers placering på har man to modeller, som egentlig har sådan en økonomisk måde at tænke på. Den ene hedder centralstedsmodellen - et meget dejligt navn - som handler om, at enhver by har et opland. Enhver by har en omkreds af landbrugsjord, men også måske af andre byer, som leverer varer og services ind til denne centrale by. Så i din perfekte by skal du selvfølgelig tage hensyn

til: Hvem kan sørge for, at din by ligesom har de ting, som du skal bruge? Og det skal selvfølgelig både være fødevarer, vand og andre ressourcer. Men skal du have en lille by i nærheden, hvor der er nogle rigtig gode blikkenslagere, som kan lave dine vand-rør? Skal du have en, hvor de har specialiseret sig i at lave læder, så du kan få lækkert tøj? Og kan du forsyne sådan en elite i din by? Du vil jo gerne have en elite, som kan lave kultur og regere den, og de vil godt have nogle specialvarer. Så du skal også måske finde nogle andre folk rundt omkring din by, som kan levere dette. Så denne centralstedsmodel tænker altså i, hvordan det er, at man får sådan en by til at fungere ved at have nogle særlige funktioner i nærheden. Men så var der i løbet af 70'erne eller 80'erne folk, der begyndte at kigge på denne centralstedsmodel. Og så kiggede de på de virkelige byer, og de kunne se, at det var ret sjældent, at den egentlig fuldstændig gav mening. Blandt andet med disse kystbyer. For tit med kystbyerne er der ikke lige nogle specialfunktioner, der ligger omkring lige i oplandet. Lad os sige du ser på Marseille i Frankrig. De har en blomstrende handel med Nordafrika. Mange af deres fødevarer og smykker og så videre kommer slet ikke fra Frankrig. De kommer fra helt andre kontinenter. Så man lavede ligesom en anden model, hvor man begynder at tænke på disse byer. Så dem kaldte man for netværksbyer. Så du skal også overveje, at hvis du gerne vil have en netværksby, der kan få adgang til helt andre ting, som man laver ude i den vide verden, så skal du sørge for at have nogle kontakter - måske endda have nogle handelspladser - andre steder. Eller have nogle gode skibslinjer til andre byer, der kan forsyne dig. Grundideen i netværksbyen er, at ingen by er en ø. Du er altid afhængig af andre byer.

Lasse: En bys beliggenhed kan altså gøres op i noget så flot som centralstedsmodellen og teorier om netværksbyer. Og som om det ikke var nok, så er der siden internettets opfindelse kommet en ny mulighed for, hvor byer kan ligge. Og så kan vi begynde at tænke byers beliggenhed på helt nye måder.

Mikkel: Prøv at forestille dig en by, som skal bruge penge, i gamle dage. Lad os bare sige i Renæssancen, for eksempel, i 1400-tallets Italien. Man skulle bruge nogle penge. Man var måske i Genova og skulle til Milano og bruge nogle penge. Hvis det ikke var penge, man kunne have lige på lommen i mønter, skulle man først lave det, der hed en veksel, hvor man skulle skrive: "Jeg har så mange penge liggende i Genova." Og denne veksel skulle man tage med, og så enten i hestevogn eller med sejlskib skulle man så op til den næste by. Der var gået noget tid, og så skulle man så have indløst det. Så he-

le dette med at udveksle varer og værdi har været et kæmpeproblem og har været meget afhængigt af, hvor byer lå henne. Men med internettet sker der noget ret grundlæggende. Og det er, at udvekslingen af information og senere også af værdier sådan set på nogen måder bliver helt uafhængig af, hvor du er henne i verden. Og det gør det så alligevel, for som vi ved, er internettet også afhængig af penge. Altså: Hvem har råd til at have adgang til internettet, hvor hurtigt er det og så videre? Men man kan i hvert fald se nogle store skift i, hvordan byerne fungerer. Der er en sociolog, der hedder Manuel Castells, som taler om det, han kalder for 'space' og 'flows'. Altså dette virtuelle rum, hvor værdier og kommunikation flyder igennem, og hvordan det på en helt ny måde definerer byers magt. Og også lidt, hvad du kan i en by. Han siger for eksempel, at mellem et bestemt kvarter i New York, altså Wall Street, og et bestemt kvarter i Tokyo bliver der, fra den ene børs lukker, til den anden børs lukker, udvekslet lige så mange værdier som fra fire eller fem mellemstore nationers bruttonationalprodukt på et døgn. Hvis man prøver at forestille sig det. Og der sker jo ingenting rent stedsmæssigt. Så disse udvekslinger gør, at folk kan blive på samme sted og faktisk foretage nogle kæmpestore operationer. Du kan også være på din bondegård og sidde og arbejde på nettet hele dagen. Så pludselig bliver betingelserne for, hvor du lokaliserer dig, helt anderledes. Firmaer kan have ansatte over hele jorden. Så det, vi kalder for globaliseringen, har også en stor betydning for hvordan du arbejder, hvor du arbejder, og hvordan du udveksler værdier.

Rikke: Som skibet er her, kan du se, at der jo også mangler noget.

Lasse: Ifølge Mikkell Thelle lugter det altså af, at teknologien endnu en gang giver os helt nye muligheder for at placere den perfekte by. Spørgsmålet er bare, om det går på samme måde som dengang vikingernes teknologi med at bygge lavtliggende skibe, der kunne sejle ned til bunden af Roskilde Fjord, begyndte at miste sin betydning. Så Roskilde var en meget vigtig by på dette tidspunkt. Men hvad var det, der skete?

Rikke: Helt konkret er det faktisk sådan, at der er nogle andre byer, der får større betydning. Og det er jo København, som er tæt på, og som blomstrer op i samme periode, som Roskilde trækker sig tilbage eller får mindre betydning. Men vi har altid været vant til at sige, at det er fordi, at det bliver for svært at sejle ind til Roskilde. Men lige her ved siden af Vikingskibshallen - da vi skulle lave udvidelsen af Vikingskibsmuseet - finder man faktisk ni skibe fra vikingetid og middelalder. Og et af de skibe, man finder, er fak-

tisk et ret stort handelsskib. Og det handelsskib er fra middelalderen. Og det vil altså sige, at det er fra den periode, hvor man plejer at sige, at Roskilde mister betydning, fordi handelsskibene ikke har kunnet komme herved. Men det så i hvert fald ikke hele sandheden, at man kan forklare det så enkelt som at sige, at det bare er fordi, at nu bliver skibene så store, at de ikke kan sejle til Roskilde. Samtidig ved vi også, at der faktisk var en lidt højere vandstand i Roskilde Fjord i vikingetiden. Og det vil sige, at man har kunnet sejle lidt længere ind i landet. Vi kan stå her og kigge op mod domkirken og lige derinde, hvor parken starter, er der sådan en fin lille sø, hvor børnene leger og fodrer ænder og så videre. Og derinde har man fundet resterne af middelalderens bolværk, havneanlæg. Lige inde i det område. Og det er jo alligevel nogle meter væk fra, hvor vi har fjordkanten i dag. Så vi har altså haft en højere vandstand. Så selvfølgelig er det blevet mere besværligt at sejle ind til Roskilde. Det har været svært for de større skibe, men der er nok en større forklaring i at sige, at det måske er et valg, man har truffet: At det skulle være endnu lettere for handelsmændene at komme til en handelsplads, og Roskilde simpelthen bliver for besværlig at sejle til. Og igen har vi denne konflikt imellem, hvornår det er trygt at lægge en by tæt på en nem vandvej, og hvornår det er rentabelt at gøre. København ligger jo langt mere udsat, end Roskilde gør. Den ligger jo ud til denne store Øresundskyst, hvor det har været endnu nemmere at sejle. Det har stadigvæk været relativt nemt at beskytte i forhold til, at skibene skal ind i dette smalle sund. Vi kender jo checkpointet i Øresund oppe ved Kronborg. Men stadigvæk ligger det jo langt mere udsat og meget nemmere at komme til, end Roskilde gør. Så bare at sige, at der er én forklaring - at du ikke kan sejle ind til Roskilde længere, så vi derfor flytter vores by - eller i hvert fald flytter den by, der har den største betydning på Sjælland - kan man ikke bare sige. Det er ikke én ting, der sker. Det er nok nærmere et samspil af flere forskellige ting.

Lasse: Byer kan altså blomstre op og blive centrale magtpunkter for så igen at miste betydning. For byerne er altid afhængige af andre byer, og ingen by er en ø, som Mikkel Thelle formulerer det. Roskilde blev valgt af vikingerne på grund af sin sikre placering og blev droppet, fordi den blev for besværlig, og tiderne ændrede sig. Så hvad med min perfekte by? Det bliver jo svært at gøre den helt perfekt, når den altid vil være afhængig af andre byer. Men jeg kunne jo tænke som den amerikanske milliardær og storkapitalist, Elon Musk, og blæse afsted op i rummet. Så kan han og jeg blive konger over vores helt egne riger, og det skal vi se nærmere på i et kommende afsnit. Du har lyttet til Den perfekte by, som er lavet til Vores Tid. Du kan finde flere podcasts om historie ved at

søge på Vores Tid i din podcast-app. Musikken er lavet af Jonas Kappel, og alt andet er optaget og tilrettelagt af mig, Lasse Telling.