

## Hjemme i byen

Har den mellemstore by særlige kvaliteter?

Johs. Nørregaard Frandsen, institutleder  
Syddansk Universitet

## Midt i verden

Jeg fandt ved en oprydning for nogle år siden mine gamle hefter og bøger fra dengang, jeg var en lille skoledreng i en landsbyskole. På indersiden af en læsebogs omslag har jeg således for mange år siden skrevet min adresse med en stor, lidt klodset skråskrift, og det var ikke bare en adresse, men hjemsted og udgangspunkt i sted og univers. Der stod: Johannes Nørregaard Frandsen, Nørregaard, Aarrevej, Grimstrup per Esbjerg, Grimstrup sogn, Skads herred, Varde politikreds, Ribe Amt, Ribe Stift, Vestjylland, Jylland, Danmark, Skandinavien, Norden, Europa, NATO, FN, Jorden, Verden, Solsystemet, Universet.

Se, så havde man da ligesom placeret sig selv, forankret sit spinkle drengelæge dybt i sted, tid og rum. Herfra og hertil min verden gik. Det er ikke usædvanligt, faktisk temmelig almindeligt, at børn således placerer sig i verden i form af sådanne universelle adressesystemer. Den kinesisk-amerikanske antropolog Yi-Fu Tuan henviser således til dette fænomen, at børn fælder sig ind i verden, og skriver videre i en artikel, der på dansk hedder "Stedsans. Hvad vil det sige at være et menneske?":

Skønt der netop er tale om en leg, er det interessante ved denne måde at placere sig selv på, at den tvinger voksne til at bruge deres fantasi og gøre sig klart, hvem vi mennesker er, hvor vi hører til og hvilke skalaforhold, der gælder for det sted, hvor vi hører hjemme. At børn således bevæger sig ud i ekstremerne og siger, at de både bor i et bestemt hus og hører til i universet, er en påmindelse om, at mennesket ikke alene er krop, men også tanke og ånd. (Elberg og Guldberg 1997: 9)

Yi-Fu Tuan fortsætter fra disse overvejelser over barnets første refleksive lokaliseringsforsøg til et forsøg på en bestemmelse af de strukturer, der giver mennesket hjemfølelse, henholdsvis fremmedfølelse. Tuan argumenterer således for et begreb om stedsans, der næppe så let lader sig empirisk afkode i en konkret byplan, men som er den "sans", der bestemmer og afgør, hvornår et konkret menneske af kød og blod og bevidsthed ville kunne finde sig hjemme i verden.

Den amerikanske sociolog og forfatter Richard Sennett har i samme spor og mest udfoldet i værket *The Conscience of the Eye* fra 1990 skildret det 20. århundredes byudvikling i USA og den vestlige verden og vist, dels hvordan de store, moderne byer

udfolder sider af en arv fra de to store klassiske traditioner, som han kalder henholdsvis urbs og polis, dels hvordan de store bydannelse udfolder en slags evighedsstræben, en stræben efter tidløshed, som let også trækker en ulykkelig stedløshed med sig.

Hvad er det så, der skaber stedsans og nærhed til stedet som rum for at folde sit liv og sine erindringer ud? Den franske sociolog Marc Augé argumenterer i sin bog med den overbevisende titel *Non-Places* for det synspunkt, at der i den samtid og vestlige kontekst, vi lever i, og som han kalder supermoderniteten, udvikler sig områder i byerne, som er karakteriseret ved for oplevelsen at være "the non-places" eller altså "ikkesteder". Ikke-stederne ophæver så at sige den menneskelige genkendelse af sig selv som et individ, der har en historie og erfaring. Ikkestederne er en slags transitrum, siger Augé, hvor tid og rum aldrig bliver konkret symboliserede, men ustandseligt changerer og flyder. Det er denne "flyden", der er områdets særlige sprog og fremtrædelse, og i denne forskelsløse rumdannelse er der hverken bestemt eller ubestemt form – måske kunne jeg tillade mig at introducere begrebet *rummelse* for nu at ophæve det konkrete ord *rum* til en slags bevægelsesmetafor.

Vi kender disse rummelser, disse transitsteder eller *urbanader* i skikkelse af lufthavne, supermarkeder, motorvejsnet, idrætsanlæg, hospitaler. De ligger der langs det, sociologen Henrik Dahl har kaldt Transportdanmark og det usynlige Danmark, de ligger som knudedannelser i det kæmpestore globale lymfesystem, der udgør de internationale lufthavne. Det er bedøvende ligegyldigt, om airporten hedder Bangkok eller Schiphol eller Kastrup eller Narita eller Heathrow eller Dulles, for dette lokale navn har for længst forandret sig til et tomt tegn i tidens rummelse. Lufthavne er alle steder de samme endeløse gange, samme monitører, glitrende butikker med parfumer, spirituousa, tekstiler, de samme kreditkort, de samme boardingcards, sikkerhedstjek.

Det har store fordele, for uden denne isotopi ville det være så mange gange vanskeligere at være rejsende ad de globale highways. Ikkestederne er nu ikke bare lufthavne, men også en omformende kraft, siger Augé, der erobrer større og større partier af de moderne byer og af det moderne liv, fordi tilværelsen i den store by i stadig højere grad bygger på bevægelsens succes. Pengenes bevægelighed og kroppenes bevægelighed. Bevægelsen har for længst sejret over den træge fastholdelse, ligesom mobiliteten har vundet over immobiliteten.

Supermoderniteten avler altså stedløshed, ikkesteder, og mangel på genkendelse. Imidlertid avler den samme supermodernitet og latente hjemløhedsfølelse en frygtelig længsel efter områder af genkendelighed, ægthed og hjemfølelse. Vi kan ikke holde den evindelige strømmen ud og *domesticerer* eller hjemliggør steder og laguner i strømmen. Byparker, historiske torve, pladser, særlige bygninger udpeges af os til at rumme og symbolisere det, som har autenticitet og dybde. Vi giver sådanne felter i vore omgivelser navne, for derved bliver de til for os som steder, oaser, der freder sjælen og falder til ro for øjet. Den langsomme by dukker op i horisonten som et utopisk billede på muligheder for identitet og oplevelser i tid og rum, som krop og psyke begærer.

I en dansk sammenhæng udvikler ikkestederne sig med transportsystemernes hastighed, og Henrik Dahl har i bogen *Den usynlige verden* vist, at disse store transport-

systemer er landets aorta, som pumper blodet og leverer ilten til den fortsatte vækst og velfærd. Men samtidig føler vi os fattige i mødet med det, der ikke vil blive til genkendelighed for øjet.

## Den lille store by

Danskere er formentlig ret storbyfremmede. Vi er historisk set snarere bønder og købstadsfolk end storbymennesker. I hvert fald kan vi lide overskuelige byer, boligområder og kvarterer. Vi søger ikke bare genkendelighed, men hjemlighed og hjemfølelse, Johannes V. Jensen siger det så flot et sted, at man ved, når man er blandt kendinge, for så er man genkendt og kender dem, som genkender.

Det moderne Danmark strækker ellers sine fingre, der snart er store motorvejsbånd fra Kolding til Randers, snart nordkøbenhavnsk bydelta, snart enorme anlæg af IKEA, Bilka med videre. Det er storbyernes særlige kode, at den egentlige by for længst er pakket ind i et enormt fryns af ikkested. Hertil valfarter den moderne forbrugerstrøm, fra midte til periferi og tilbage igen, mens betalingskortene arbejder på at omsætte fysiske afstande til brøkdele af digitale sekunder.

De fleste danskere har et dobbeltforhold til de glatte ikkesteder. Bilkaland ligger der jo og er den praktiske, betalelige virkelighed, som de store internationale lufthavne er det. Naturligvis handler og agerer vi her, men der udvikles samtidig en taksonomi over mere "langsomme" steder, for jo mere ikkested, desto mere sted og autenticitet vil vi gerne sole vore kroppe i. Den finder vi i hjemstedet. Forstadens, lokalkvarterets eller omegnsbyens overskuelighed.

Jeg er ikke i tvivl om, at der lader sig opstille en slags værdihierarki over bydannelser og bykvalitet ud fra denne dobbeltdrøm om stedlighed og stadig bevægelighed, der er lige fascinerende for den moderne erfaringsdannelse. Vi trækkes nemlig i stadig højere grad mod de større byer, for her "sker der noget", som det hedder. Der er dette flow og denne bevægelse nemlig til stede, som skaber og opretholder drømmen om det moderne. Samtidig går en anden del af føleapparatet på jagt efter det sted, man kan være blandt kendinge og blive til som et helt menneske i tid og rum.

I en interviewundersøgelse, jeg var med til at gennemføre i slutningen af 1990'erne i blandt andet Bjerringbro i Midtjylland, og som er omtalt i bogen *Grænser i landskabet* (Frandsen 2001 samt upubliceret materiale), udtaler en række beboere i et relativt nybygget parcelhuskvarter sig stærkt til fordel for den mellemstore, danske provinsby, hvor der både er naturnærhed og storbymuligheder lige for enden af en hurtig vej. Den mellemstore by, hævder en række af de adspurgte, rummer genkendelighed og giver stedsansen gode kår, for her er man hverken en fremmed eller en alt for fortrolig.

Den mellemstore by synes således at kunne udgøre et "sted" mellem strømmene af supermodernitet og traditionens snævrende rumlighed.

Men hvad er en mellemstor by egentlig for noget? Ja, der er vel egentlig ikke danske byer, som ikke er "mellemstore"! København kan selvfølgelig nok bryste sig af at være en millionby, men målt med internationale alen bliver hovedstaden nu alligevel let

reduceret til et mellemstort format trods dens mange indiskutable metropoltræk. I den anden ende af skalaen befinder landsbyerne sig, men de hævder sig jo netop ved ikke at ville vedkende sig etiketten "by". De er jo landsbyer, og det er noget andet. Mellem yderpunkterne metropol og landsby udfolder der sig så en vifte af bydannelser af forskellig oprindelse og identitet. For det første er der de regionale hovedbyer som eksempelvis Århus, Odense, Esbjerg og Aalborg. For det andet udgøres spektret af et omfattende net af forvoksede landsbyer, stationsbyer, købstæder og klassiske havnebyer.

Svendborg hører til den bystørrelse, der kan kaldes mellemstor købstad. Det gælder denne by, som det gælder mange andre af samme størrelse, at den er i gang med en større funktionsændring fra havne- og industriby til oplevelses-, turist og kulturel handelsby. Den hører desuden til de byer, der kunne kaldes relativt lokale centerbyer, som traditionelt rummer oplandets væsentligste butiks- og handelsmuligheder, biograf, kulturelle tilbud, lidt større sportsfaciliteter, gymnasier og andre ungdomsuddannelser samt, ikke at forglemme, en lokal administration på det kommunale eller mellemkommunale niveau. Nogle af de øvrige af disse byer fungerer som regionale centre, hvilket selvklart gælder byer som eksempelvis Viborg, Herning, Kolding, Randers, Sønderborg, Holstebro, Vejle, Slagelse, Nykøbing Falster.

Det er byer, som er tilstrækkeligt store til at rumme og favne en næsten komplet vifte af byagtighed, men som samtidig er afhængige af samspillet med den regionale "hovedstad", der er hjemsted for universitet, landsdelskulturelle scener af forskellig slags, forsknings- og specialstunge sygehuse samt endelig regionaladministrationer, der er med til at give den pågældende by en betydning og identitetsmæssig styrke. Det er ikke mærkeligt, at en række halvstore byer kæmper, så det brager, for at opnå eller for at fastholde status som provinscenter. Det var det, Holstebro forstod og foldede ud for flere årtier siden, da byen dels satte sit navn på landkortet ved at købe Giacomettis kunst, der af det lokale vid blev døbt *Maren o æ Wu'en*, dels udviklede et net af musikskoler og andre lokale kulturløftere. Det er også det, Herning og Horsens for længst har ladet få volumen, når de kæmper sig halvt til blods for at få Madonna, Bruce Springsteen, Rolling Stones og U2 til byen.

Disse mellem- eller halvstore byer, hvortil Svendborg så absolut hører, udgør et særligt segment af den danske virkelighed, men selv om de måske ligner hinanden i størrelse og deler vilkår, så er der enorme forskelle på disse mellemstore provinsbyer, for deres rødder i lokale forhold, befolkningsvilkår og historie er helt forskellige. Forfatteren Per Højholt har således skildret byen Ikast i et forrygende essay, der netop viser, hvordan dette specifikke sted på jord har en ånd, der ikke lader sig genfinde andetsteds:

Denne mangel på tradition og traditionelt borgerskab med hvad den slags afsætter af fims, status og uigennemtrængelighed og kultur gør Ikast til en afslappet by, ustresset. Flertallets norm har ingen modpart i byen, overklassen udgøres i al sin tydelighed af de velhavende – kultiverede fattigrøve har ikke en chance – og den overklasse er pengene adgang til, jo. Men osse andet: gammelt bekendtskab, slægtskab, naboskab kan være alibi nok, praksis sætter normerne, og kikser det alt for indlysende, så finder man en ordening "på bedste måde".

Prøver man at finde frem til, hvad der er mønsteret eller det mønster-dannende, i dette tilfældige og løse strikketøj, ender man ved: Praksis og religion. Ikast er løsningernes by, ikke ideernes. (Per Højholt: "Ikast on my mind", Smærup Sørensen 1985)

Ikast er en gammel uldkræmmerby, der blev centrum for en forrygende tekstilindustri, men samtidig har den traditionelt været hjemsted for mange missionske mennesker, så her er identiteten af en ganske anden slags end for eksempel i en velbjerget sejlerby som Svendborg. Forskellene er langt større end lighederne, og det forøger alt sammen den gode historie, der kan brande disse mellemstore byer spredt ud over det ganske land.

Mange øvrige mellemstore byer er traditionelle købstæder med lange linjer tilbage til privilegiernes tid i 1800-tallet, der har haft held til at følge med udviklingen fra traditionel købstad til industrialder, og som nu kæmper for at komme med i næste fase, der er videns- og oplevelsesbyernes epoke. Andre af disse byer i mellemgruppen er stationsbyer eller på anden vis transportbyer, der er grundlagt eller vokset til i den store jernbanebyggeperiode fra omkring 1864 til slutningen af det 19. århundrede, hvor Danmark transportmæssigt, infrastrukturelt og landskabsmæssigt forvandlede og udviklede forudsætningerne for det andels- og industrisamfund, der blev den egentlige materielle basis for det moderne og velfærdsprægede Danmark. De danske byer af betydning har identitetsmæssig rod i denne tid, hvor landbruget blev supermoderne, og hvor en industri baseret på damp og elektricitet tog over.

## Huller i hegnet

Overskuelighed og kendskab til en bys historiske identitet hører til de kvaliteter, der efterspørges, når moderne mennesker søger bopæl. Men det gør muligheden for at forme et område også. Det vil jeg godt give et skævt eksempel på. Da min kone og jeg første gang flyttede til Odense i 1973, blev vi to unge, forblæste og langhårede studerende in spe anbefalet en lejlighed i byens grønne bydel, nemlig et sted i Vollsmose, der var byens nye store sats på kvalitet i periferien. Vi havde aldrig boet i en så stor by før, for resten heller ikke i lejlighed, så her åbnede en verden sig sandelig for os med ikke mindre end 83 m<sup>2</sup> blitzbehandlet bøgemarketgulv. Nær vores opgang lå det nybyggede butikscener. For at komme der måtte man vandre en temmelig lang omvej, fordi man havde opsat et solidt ståltrådshegn, der ikke lod sig passere. Det blæste vi beboere nu altså på, for der blev blot klippet et passagehul i trådhegnet, som så troligt blev repareret igen mindst en gang om ugen.

Denne cirkusforestilling gentog sig gennem flere måneder og gav anledning til et helt særligt fællesskab blandt blokkens beboere, som mente, vi havde ret til at trave ad netop de stier, vi fandt nære og direkte. Efter to år fraflyttede vi, helt uafhængigt af hegn og tråd, området, og siden har jeg ikke tænkt på det. For nylig kom jeg så ganske tilfældigt og for første gang i de 35 passerede år forbi stedet i det område, som i øvrigt har forandret sig på mange måder. Men det skæge var, at der, hvor vi i sin tid

kravlede gennem et ulovligt hul i hegnet, var der nu en fornem, flisebelagt sti med fine standere, der kastede indirekte lys, samt en kantbeplantning, som røbede, at denne sti var etableret for mange år siden. Jeg huskede pludselig hegnet, den vrede ejendomsinspektør, kravleriet gennem hullet, beboernes irritation over den lange omvej, og – ja, hvad har den dumme historie så med noget som helst at gøre?

Jo, jeg ville berette om et konkret stykke formning af det bysociale rum engang for snart længe siden, for nybyggede områder har endnu ikke etableret korridorer, passager, arenaer, miljøer, heller ikke selv om bygmestrene og ejendomsinspektørerne tror, de kan styre rytmen og stierne, for mennesker har nu engang fødder og viljer og den hverdagens rationalitet, der får dem til at vælge det, der virker mest hensigtsmæssigt i situationen. Mennesker søger mening og betydning, ikke så meget i abstrakte ideers rige, men i livspraksis samt i praktiske fællesskaber og dagligdags gøremål. Det er det, arkitekten Bror Westman har behandlet i sin lille studie "Hvad vil det sige at føle sig hjemme?" (Westman 1989), hvor han dels skildrer hjemfølelsen som den kroppens tavse viden, der er forankret i vore kroppe bevægelse mod en momentan ligevægtsoplevelse, dels peger på den bevægelse på en række planer, vi realiserer livsprojektet igennem. "Hjem" kan altså godt være et sted, siger Westman, men *hjemfølelsen* aktiveres altid af bevægelsen til og fra. Byer, byområder, bykvarterer med videre er på den måde mulige hjemsteder, der altid både rummer den momentane stilstand og den stadige bevægelse til og fra. På den måde udgør byen det, den franske filosof og psykoanalytiker Michel de Certeau i *The Practice of Everyday Life* har kaldt "byens rumlige fortælling" (Certeau 1984).

I nogle interessante studier, blandt andet under projektet Byøkologisk Velfærdsforskning, har byplanforskeren Gitte Marling (Marling 2003; 2004) prøvet at anskue forholdet mellem mennesker og by som såkaldte "songlines", idet Marling på myto-poetisk vis tager sit udgangspunkt i den walisiske forfatter og globetrotter Bruce Chatwins forrygende skildringer af den australske urbefolknings, aboriginernes, drømmespor eller songlines gennem det landskab, de både opfatter som konkret skabt landskab og som et materiale for stadig genskabelse og tilblivelse af forfædrenes spor og væren. Aboriginerne mener forfædrene skabte verden og omverden ved engang i drømmetiden at have vandret gennem landskabet, mens de sang alle ting, strukturer og former frem. På den måde skabte og navngav de omverdenen, som stadig er formet af disse songlines, så alle mennesker (læs: aboriginere) til alle tider siden kan synge sig til kontakt med forfædrenes spor og derved finde vej, mening og betydning.

Nu er det klart, at dette fantastiske drømmevæveri af virkelighed ikke begrebsligt lader sig overføre til strukturer eller bevidstheder i modernitetens virkelighed. Alligevel er Marlings træk på Chatwin og songlines spændende og frugtbare, når hun "oversætter" songlines til samtidige adfærd, veje og mentale landskabskort i Aalborg, og til at være det mønster:

[...] som den enkeltes daglige rejser danner i bylandskabet. Derved kommer disse songlines til at indkredse konturerne af den enkeltes domæner og de steder, der for den enkelte har mental og symbolsk betydning. (Marling 2004: 241)

Den daværende ejendomsinspektør, som havde ansvar for stålhegn i Vollsmose, skal ikke lastes, for han udførte og formede vel bare, hvad han anså for at være ordret og orden, men hans noget kantede virksomhed medførte skægt nok, at der etableredes et vist fællesskab, en vis "vi"-følelse mellem os, der syntes, at det var sgu' da for galt. Vi trådte og formede derved nogle stier, som både var ret konkrete og praktiske, for de sparede os for store omveje, men de blev altså faktisk også stier og songlines i det sociale landskab, som jeg kunne konstatere, at ejendomsadministrationen siden har erkendt var folkets vilje.

## Forstaden halvt inde, halvt ude

Faktisk bor en betragtelig gruppe af danske familier i en forstad, og en moderne forstad er hverken by eller land, den er en slags tredje form med lidt af hvert og med sin egen ubestemte distinkthed. København er eksempelvis i grunden ikke særlig stor, men det kæmpestore system af forstæder, der flyder nordpå, langt ud langs Strandvejen og langt sydpå langs Køge Bugt, og som flyder langt ud mod Hillerød, mod Roskilde, det er, hvad vi tror, er København. Men det er jo et gigantisk kniplingsværk af forstadskvarterer, der i virkeligheden er organiseret som striber af mellemstore byer.

Forstæderne har lidt ry af kedsommelighed og mangel på nærhed, og dog rummer de tusinder af små, privatpraktiserende oaser. Paradis findes nemlig på jord i en folkelig udgave. Haven er det lille stykke tæmmede natur derhjemme i det private, hvor barnet ofte tager sine første udendørs skridt, spiser ærter og fanger regnorm eller bænkebidere. Haven er et lille Paradis, hvor de voksne også kan blive lidt som børn igen – eller i hvert fald indtage afslappede positioner. Det er derfor en helt særlig oplevelse at bevæge sig rundt i et villa- eller parcelhuskvarter én af disse fortryllende aftener, hvor sommeren står og sitrer mellem hækkene, og hvor beboerne derfor er kommet ud på terrasserne. I luften hænger en karakteristisk, lidt kvalmende lugt af brændt kul og kød, også selv om kuglegrillens ankomst har reguleret duft- og røgstrømmene på en ny måde. Sensommerens centrale sportsgren i de danske haver er grill, for nu er familien Danmark rykket ud i haven med kalkunschnitzler, inderlår, foreller, fede pølser og magre koteletter. Nu skal der grilles.

Grillen – fra Gaucho til Weber – er i øvrigt først og fremmest mænds område. Iført forklæde, varmemhandske, herskermine og rødvingsglas slipper han griller og fantasier løs. Der skal beslutsomhed til for at håndtere ild og råt kød, så måske genopstår manden som mand for sit eget, indre spejl – i billedet af jægeren, der tilbereder sit bytte ved lejrålet, mens ilden hvæser af fedtet fra laksekoteletter eller de sprængte pølser fra Steff-Houlberg.

Sådan en aften er terrassen en central scene for et stykke socialt liv, som herude er mere afslappet, ukonventionelt, mindre formelt end det mere regelsatte indendørs måltid i køkkenalrummet. Familielivet flytter ud i det nære udendørsrum, når årstid og vejrlig vil det. Ud på terrassen, ud på græsplænen eller måske ud i den selvbyggede udestue, der hverken er ude eller inde. Og rundt om den obligatoriske plæne med dens

sørgmodigt dryppende hægebirk eller i forskellige kombinationer med græsplænen findes de pyntelige blomsterbede. Surbund, stauder, roser, stenbede, sommerblomster, knolde og løg. Desuden er der buskadsler og klatrende gevækster samt måske små, efterladte hjørner af afmægtig vildhed med ukrudt. Der kan være urtehave eller frugttræer og -buske i afgrænsede rum. Først og fremmest er haven imidlertid præget af en dyb vilje til orden. Om det nu er lykkedes eller ej. Haven er således et stykke etableret naturlighed, et stykke orden, rundt om og i forlængelse af boligens rum.

Hus og have udgør en sammenhæng. Haven er som en terminal, der forbinder og danner overgange mellem "det herinde" og "det derude", det meget private med det mere udadrettede. Det er derfor spændende og relevant at betragte haven – og i dette essay er det med vægt på den moderne parcelhus- eller villahave – dels som et særligt tegn- og værdisystem, dels som et sted, hvor et mere alment værdisyn og hermed natursyn produceres.

Det var ikke nogen helt ringe del af denne stigende velstand, der blev omsat i boligdrømme. Alene inden for årene 1960-79 blev der bygget 450.000 parcelhuse i Danmark (Lind og Møller 1996: 136). Det kan også udtrykkes ved andre tal: I 1950'erne byggedes 106.000 nye ejerboliger, i 1960'erne blev det til 228.000, og i 1970'erne skød 280.000 nye ejerboliger op på parcellerne, altså i alt 614.000 (Frandsen og Berthelsen 2002: 9 f.).

Befolkningen voksede stærkt i Danmark i disse år, især i kraft af et stort fødselsoverskud. Der blev således 640.000 flere mennesker i Danmark i årene fra 1953 til 1974. 1960'erne var årtiet, hvor de store årgange, der var født under eller lige efter Anden Verdenskrig, begyndte at stifte selvstændigt bo. Det krævede plads, lys og luft og nye omgivelser. Det var, som om vi begyndte forfra på den bare mark, som Tage Skou-Hansen har udtrykt det (Tage Skou-Hansen i Smærup Sørensen 1985).

Samtidig gav de nye økonomiske omstændigheder danskerne mulighed for at skaffe sig et lille firhjulet vidunder: Folkevogn, Renault Dauphine, Fiat 600, Morris Mascot, Austin Partner, Ford Anglia for den lille familie. Ford Taunus, Cortina, Opel Rekord, Volvo 544 eller Amazon for den lidt mere ambitiøse. Garagen og carporten blev almindelige sidebygninger til enfamiliehuset.

## Byens bryn

Ligesom der er skovbryn, så har byen et bryn, der ofte kommer den rejsende i møde, når hun i bil nærmer sig en by. Disse bybryn er plantageformede, for de dannes af typehuse, rækkehuse, parcelhuse og i al fald huse med nogenlunde ens taghældninger og ens mursten, der bryder frem for den rejsendes blik på en bakke, halvt ned i slugter, lige ud på den flade mark; de ligger der som opmarcherede, tavse vogntog, der ligesom er stoppet midt i nybyggertidens gigantiske vandrebevægelse.

Bilen og boligen blev jo i det hele taget det nye makkerpar i dansk velstandsliv. I 1953 kørte der cirka 150.000 biler i Danmark. Tyve år senere var bilparken vokset til 1.233.000. Danskerne blev mobile på en ny måde i løbet af 1960'erne. Nu kunne



man drage på weekend, for nu at anvende et ord, der opstår i dette årti, måske endda med efterspændt campingvogn. Nu kunne man desuden bosætte sig længere væk fra arbejdspladsen, for en ny frihed og bevægelighed havde indfundet sig i form af friheden til at pendle i egen bil.

Det store boligbyggeri betød, at byernes hidtidige grænser opløstes eller forvandlede, for det bymæssige landskab begyndte på en måde at flyde, konkret og billedligt, ud i det ellers landbrugsprægede opland. Bevægelsen gik fra midten ud i periferien (Frandsen og Berthelsen 2002: 23-24).

Princippet i 1960'ernes og 70'ernes parcelhusbyggeri var som plantning af planter: række efter række, mens det selvgroede, der snarere karakteriserede ældre by- og landsbydannelse, er holdt under ret nøje kontrol. Disse store områder af parcelhuse i lave rækker er ens, for byggevedtægter om højde, grundstørrelser og afstande til skel er overholdt, ligesom materialer og forskellige præfabrikata er ens i det serielle og samtidige byggeri. Byggeriet fremtræder især ensartet, når det ses i et landskabsperspektiv, men går vi tættere på, i *close up scale*, ind på veje og gader og stier, så blomstrer forskelligheden med forhaver og yderdøre og postkasser og tilkørsler, der er udformet med blik for detaljernes forskellighed. Men alt i alt danner disse ringe af parcelhuse den nye grænse mellem by og land, altså i det omfang man overhovedet kan tale om en markeret grænse, for mange steder har den moderne by slet ingen egentlig rumlig-fysisk grænse til det åbne land, fordi de store parcelhusklynger skyder ud som lange tunger eller tentakler, der får byen til at flyde ud som en formløs og decentreret dannelse, mens byen i øvrigt andre steder endnu mere decentreret flader ud i kraft af de industri-, institutions- eller udstillingsfaciliteter, der ligger og ligner henslængte klodser. Den moderne by er ikke centreret, men principielt grænseløs og endeløs, for der kan blot bygges yderligere en Lupinvej eller Industrivej i den gentagende periferi, som forstæderne former i byens fraktale åbninger mod omgivelserne (Frandsen 1994: 21 ff.).

Det er dette fænomen, den sprængte velfærdsby, der ligeledes tematiseres i antologien *Urban Lifescape*, hvor det i Hans Kiibs artikel "Velfærdens konsumlandskaber" hedder:

Velfærdsbyen er en velordnet struktur af funktioner og bevægelser i et båndbykoncept. Den giver alle en rimelig mulighed for uddannelse, bolig og arbejde og den rumlige organisering af boliger, indkøbsmuligheder og kulturelle tilbud er funktionelt organiseret med stor tilgængelighed med bil eller kollektiv trafik. Set med en tilgængelighedssynsvinkel må man konstatere, at velfærdsbyen fungerer og er intakt. Den fungerer i kraft af stort ressourceforbrug til biltransport og en stor boligmasse. Den er domineret af interaktion i stor hastighed, og dens æstetik er "bigness" og funktionel minimalisme.

Den mentale velfærdsby er til gengæld en sprængt, usammenhængende størrelse, som er baseret på individualiserede adfærdsmønstre i relation til bolig og konsum. Fælles æstetiske præferencer manifesterer sig ikke i stærk kvartersidentitet. De optræder som et mønster i en individualiseret brug af byens tilbud i form af boligområder, transportmidler, fritidsvaner, mødesteder og indkøb m.m. (Bech-Danielsen m.fl. 2004: 15)

Den beskrevne udvikling gik fra center mod periferi og skabte en ny livsform mellem by og land. Byerne flød konkret ud i landdistrikterne som fraktaler og tunger. Desuden opstod der en slags *kulturel urbanisme*: en slags moderne bymæssighed og livsstil, som ikke fysisk er bundet til de egentlige byområder, men som er knyttet til forstadens livsflow, en slags bevidsthedsmæssig *terrain-vague* (Ørskov 1992). Den spredning af urbanitet fra byens gamle centre til den uendelige periferi understøttes af en lang række forhold som massekulturens udbredelse, skole- og uddannelseskulturernes udvikling. Der sker på næsten enhver måde en spredning af den urbane livsform, men langt fra i den gamle form, som borgerskabet – familien Varnæs i Korsbæk – bar, derimod i et nymoderne flow, som opretholdes af og selv opretholder et gigantisk forbrugsmønster. Det er denne ny-urbanisme, der breder sig til alle egne og afkroge.

Moderne familier er ikke bundet af tid, sted og rum, for de fleste har transportmuligheder og økonomiske muligheder for bevægelse. Vi vil have det fede liv både her og hisset, altså både rige pendlermuligheder til det regionale center, hvor det vellønnede arbejde er, og fred og ro derhjemme i den solbeskinnede by ved kysten, hvor tidens hastighed kan flade lidt ud. Den amerikanske antropolog Herbert J. Gans har i sit studie af byen Levittown set det princip, som præger den vestlige verdens periferiske bydannelser og bomiljøer: en tvetydighed af forankring og nomadekarakter (Gans 1967/1982).

“Vi graver efter rødder, for det er rart at vide, hvor vi er”, som en formand for en lokalhistorisk forening i en forstad til Odense formulerede det i et interview. Vi lever i moderniteten, hvor mennesker næppe er karakteriseret først og fremmest ved rødder, men snarere ved fødder, og derfor har vi tilsyneladende stærke behov for at skabe steder, hjemsteder, som kan bære fødderne og modtage vores individuelle fodaftryk i den by, der kan tilbyde fortælling, sammenhængsoplevelse, fællesskab og følelsen af, at man er blandt kendinge. Det har en by som Svendborg muligheder for

## Litteratur

- Augé, Marc (1992): *Non-Places*. London, New York: Verso (fransk original 1992).
- Allingham, Peter (2006): “Oplevelsescentre: Transit og shopping”. Scott Sørensen og Zerlang 2006: *Kultur uden centre*. Århus: Klim.
- Bech-Danielsen, Claus, Ole Michael Jensen, Hans Kiib, Gitte Marling (2004): *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Certeau, Michel de (1984): *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Collins, Michael (2004): *The Likes of Us*. London: Granta Books.
- Dahl, Henrik (2008): *Den usynlige verden*. København: Gyldendal.
- Dragsbo, Peter, Helle Ravn (2001): *Jeg en gård mig bygge vil – der skal være have til*. Odense: Landbohistorisk Selskab.
- Dragsbo, Peter (2008): *Hvem opfandt parcelhuskvarteret? Forstaden har en historie*. Odense: Museum Sønderjylland i kommission hos Syddansk Universitetsforlag.

- Elberg, Karen og Jørn Guldborg, red. (1997): *Hjemstavn. Studier i det regionales betydning i kultur og kunst*. Odense Universitetsforlag.
- Engelstoft, Sten, red. (2009): *Byen i landskabet. Landskabet i byen*. København: Geografforlaget.
- Frandsen, Johs. Nørregaard et al. (1994): *Den centrale periferi*. Århus: Hovedland.
- Frandsen, Johs. Nørregaard (2001): "På grænsen mellem land og by". Hels, Tove, Kjell Nilsson, Johs. Nørregaard Frandsen, Bo Fritzboeger, Carsten Riis Olesen (red.): *Grænser i landskabet*. Odense: Odense Universitetsforlag.
- Frandsen, Johs. Nørregaard, Anders W. Berthelsen (2002): *Tarup-Paarup bogen*. Odense: Skulkenborg.
- Frandsen, Johs. Nørregaard, 2006: "Snork city blues. Parcelhuse og forstad som central periferi". Scott Sørensen og Zerlang: *Kultur uden centre*, s. 66-89.
- Gans, Herbert J. (1967/1982): *The Levittowners. Ways of Life and Politics in a New Suburban Community*. New York: Columbia University Press.
- Howard, Ebenezer (1898): *Tomorrow: A Peaceful Path to real Reform*. London: Swan Sonnenschein & Co. Publiceret i 1902 som *Garden Cities of Tomorrow*.
- Kayser Nielsen, Niels (1997): "Hjemsted – mellem sti og tanke". Elberg & Guldborg: *Hjemstavn. Studier i det regionales betydning i kultur og kunst*, s. 19-32.
- Kiib, Hans (2004): "Velfærdsbyens konsumlandskaber". Bech-Danielsen, Claus, Ole Michael Jensen, Hans Kiib, Gitte Marling (red.): *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Lind, Olaf, Jonas Møller (1996): *Bag hækken. Det danske parcelhus i lyst og nød*. København: Arkitektens Forlag.
- Marling, Gitte (2003): *Urban Songlines. Hverdagslivets drømmespor*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Marling, Gitte (2004): "Songlines – hverdagslivets rum i byen". Bech-Danielsen, Claus, Ole Michael Jensen, Hans Kiib, Gitte Marling (red.): *Urban Lifescape*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Nygaard, Erik (1984): *Tag over hovedet. Dansk boligbyggeri fra 1945 til 1982*. København: Arkitektens Forlag.
- Proceeding from the Conference Home & Urbanity*, 29.-31. October 2008. København: Centre for Housing and Welfare.
- Sennett, Richard (1996): *The Conscience of the Eye* [1990]. New York: Knopf.
- Scott Sørensen, Anne og Martin Zerlang, red. (2006): *Kultur uden centre*. Århus: Klim.
- Smærup Sørensen, Jens, red. (1985): *Danske omgivelser. Topografisk antologi*. København: Gyldendal.
- Westmann, Bror (1988): "Hvad vil det sige at føle sig hjemme?". Bror Westmann (red.): *Hjemfølelse*. København: Laboratoriet for Boligbyggeri/Kunstakademiets Arkitektskole.
- Yi-Fu Tuan (1997): "Stedsans. Hvad vil det sige at være et menneske?". Elberg og Guldborg: *Hjemstavn. Studier i det regionales betydning i kultur og kunst*, s. 9-18.