

# TANKER OM HISTORIENS NYTTE



*Jørgen Burchardt er grafisk ingeniør fra Den Grafiske Højskole, etnolog fra Københavns Universitet og har efterfølgende uddannelse fra Kungliga Tekniska Högskolen, Stockholm og Deutsches Museum, München. Han har arbejdet i museumsverdenen, bl.a. som direktør for Danmarks Vejmuseum, og forsker i dag i lastbiler og landevejstransport for Danmarks Tekniske Museum. Han har skrevet 40 bøger og mange hundrede artikler – transportrelaterede bøger er: „Guds på vej. Vejtransportens danmarkshistorie“, „En dansk bushistorie“, „Lydpotter, arbejde og ledelse“ og er medforfatter til „Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006“. [www.burchardt.name](http://www.burchardt.name)*

Artiklerne i bogen *Transport Policy: Learning Lessons from History* handler om vidt forskellige aspekter af transport – fra simpel transport til fods over mobilitet i landområder, og til forbrugerbevægelse over for offentlig transport, højhastighedstog, spirituskørsel, flytransportens bidrag til klimændringen og trafikoverflytning (modal shift). De er sat ind i en historisk ramme med spørgsmålet: kan vi gennem disse historier lære noget om trafikplanlægning og transportpolitik? Herved bliver der lagt op til en generel diskussion af historiens nytte. I de se-

neste år har jeg oplevet et pres både på min egen forskning og på forskningen generelt: den skal være nyttig. Jo, og det har da også altid været diskuteret, som da filosofen Nietzsche i 1874 udgav bogen *Historiens nytte* (Vom Nutzen und Nachteil der Historie). Men jeg synes, at diskussionen er gået fra at være en akademisk diskussion til i dag at blive politiseret. Nyttet forskningen ikke? – så tager vi bevillingerne fra humaniora og samfundsvidenskab! – hvilket de seneste par regeringer har handlet efter ud fra ideer som „Fra forskning til faktura“. Denne tankegang om nytte er også kommet ind i historikernes verden. Hvor forskere tidligere var drevet af en nysgerrighed og et ønske om at vise forhistorien, forsker mange i dag for at opnå konkrete politiske mål. Det er set blandt Europas teknologihistorikere i netværket „Tensions of Europe“, som siden 2015 er gået over til at arbejde bevidst med aktuelle udfordringer i samfundet. En lang række arbejdsgrupper er nedsat omkring problemstillinger som ressource (over)forbrug, migration, finanskrisen etc. Målet er altså ikke primært at levere historie, men at producere politiske løsninger. En af ideologerne bag er den svenske trafikhistoriker Per Lundin, som i artiklen „Making history matter. The historian as expert“ fremlægger historikernes

dilemmaer. Forskerne har normalt kun haft den sociale forpligtelse som noget sekundært, mens forskerens egen akademiske karriere med dens kvantitative måling af publiceret forskning var blevet det centrale. Ifølge Lundin skal historikerne producere historie, som betyder noget. De skal ud af deres 'comfort zone' af snævre problemstillinger og veldefinerede empiriske beskrivelser af overskuelig størrelse og i stedet tage del i større projekter med eksperter, politikere og forskere. Lundin nævner eksempelvis et projekt hos det hollandske Rijkswaterstaat (modsvarende det danske Vejdirektoratet), som fra 2008 fik en kreds af internationale forskere til at arbejde med aktuelle problemstillinger forhistorie. Lundin er klar over, at det ikke er let at bryde med den tidligere forskningstradition. Historiefagets professionalisering har udviklet et ideal om videnskabelig objektivitet, upartiskhed og uegennyttighed. Den svenske forsker Gunnar Myrdal har kaldt dette for socialvidenskabernes „pseudo-objektivitet“ i stræben efter en abstrakt, generaliserende og universel – og altså værdineutral – viden. Forskeren kommer derved også til at blive afskåret fra den politiske proces. Lundin er enig og mener, at forskeren i stedet skal involvere sig med de politiske beslutningstagere og helst i den tidlige fase af den politiske proces.

John Tosh var mere pragmatisk, da han i sin bog *Why history matters* fra 2008 begrundede historieforskningen. Han ser den traditionelle historie som middel til at intensivere følelsen af at høre til, hvad enten det er et land, en by eller noget andet. Han ser dog en vigtigere rolle for historien, nemlig det at være et middel til at give unge mennesker viden. Det er en væsentlig ressource for den aktive borger i det repræsentative demokrati at kunne se historie som en forandringsproces og dermed muligheder for at tænke ændringer af fremtiden. Derfor skal historie ikke være forbeholdt en snæver kreds af historikere og specielt interesserede, men hele befolkningen skal råde over denne viden, så alle kan se muligheder for udvikling.

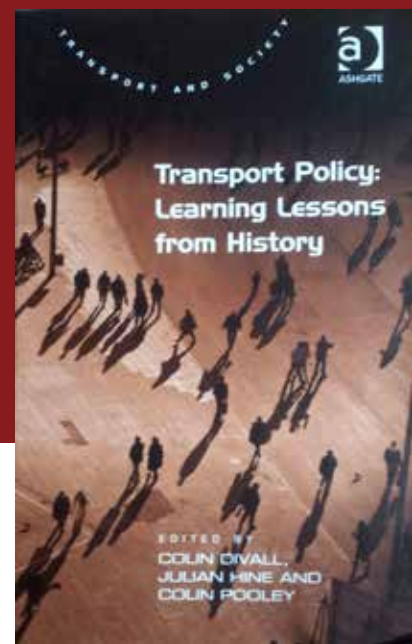
Bogen *Transport Policy* har en lidt mere traditionel holdning til historie. Således er der langt større vægt på fænomenet „path dependency“ (stiafhængighed), hvor historien afslører en stor træghed og konservatisme i samfundets udvikling. Faktisk var trafikmønstret for 100 år siden på mange måder det samme som i dag. Behovet for transport er den samme i dag som tidligere, selvom man ikke rejste eller transporterede sig lige så langt og så meget som i dag.

Planlægning af store infrastrukturprojekter har tidligere været præget af en fremtidsoptimisme, som efterfølgende

har vist sig at være urealistisk. Det pan-europæiske Concorde fly er et godt eksempel, og bogen viser tilsvarende optimistiske tiltag på jernbanens område som kontrast til nutidens planlægning af højhastighedstog gennem England. I den forbindelse nævnes forskning af den danske trafikforsker Bent Flyvbjerg, som peger på, at rige samfund kan bygge prestigeprojekter, der ud fra en økonomisk betragtning ikke kan betale sig.

Bogen igennem findes mange interessante oplysninger. Således gennemgås faktorerne bag byernes udvikling og den indflydelse de har haft på byens morfologi og borgernes mobilitet. Inden fremkomsten af tekniske hjælpemidler var byen tæt bebygget, og alle ture skete til fods. Med jernbane og sporvogne ændredes både byens udvikling og trafikmønstret. I nyere tid er problematikken domineret af trængsel på vejene og bekymring over luftkvalitet, hvilket har givet planlæggerne nye problematikker at skulle finde løsninger på.

Bogens konklusion er, at politiske beslutningstagere og planlæggere er bedre til at træffe beslutninger, hvis de forstår sammenhængen og konsekvenserne af tidligere tiders beslutninger. Derfor skal historikere blive bedre til at fremlægge deres resultater, så planlæggerne kan bruge dem.



Jeg er meget enig i disse synspunkter, men hvis bogen skal vurderes ud fra denne præmis, er den egentlig ikke for planlæggere og politikere. Artiklerne er velskrevne, men på et højt plan, så kun meget interesserede i historie får udbytte. Jeg tvivler på, at planlæggere og politikere har tid til at læse tung historie. De skal have historien serveret, som det til eksempel sker i dette tidsskrift – kort, klart og rimelig underholdende. Desværre modvirker politikere ofte dette ønske, herhjemme ved at akademikere kun belønnes for at publicere peer review bedømte artikler. Dette tidsskrift 'Vejhistorie' har til eksempel ikke kunne publicere en artikel om vejbyggeri i byer, fordi en potentiel forfatter fik besked på kun at satse på højt videnskabelige tidsskrifter. Politikere, fagfolk fra andre fag og hele den brede befolkning, mister derved muligheden for at drage nytte af historien.