

## När gränskontroller blev en europeisk paradgren

*Det var för att förhindra utvandring – snarare än invandring – som pass- och visumkontroller först kom att utvecklas. De europeiska gränskontrollernas historia visar att det ofta är ekonomiska hänsyn som legat bakom begränsningar av rörelsefriheten. Och tillfälliga lösningar har inte sällan blivit permanenta.*

Vad kommer att hända med den fria rörligheten i Europa? Det är en fråga som många nu ställer sig i samband med att fler och fler länder återinför gränskontroller och ibland även bygger nya fysiska hinder för att bättre kunna kontrollera – och förhindra – resor mellan länder. För att få bättre grepp om vad som egentligen händer nu kan det vara värt att foga in dagens dramatik i ett längre historiskt perspektiv. Debatten om gränskontroller och fri rörlighet i Europa har nämligen en lång historia.

Fram till mitten av 1800-talet var rörligheten de flesta länder emellan starkt begränsad. Det berodde i huvudsak på att det i brist på effektiv transportinfrastruktur var fysiskt svårt att ta sig från en plats till en annan. Men lagar och regler bidrog också till att försvåra resandet. I merkantilismens tidevarv var de flesta stater måna om att ha en så stor befolkning som möjligt. Därför vidtog de på ett tidigt stadium åtgärder för att förhindra att de egna invånarna lämnade landet. Historiskt sett är det just ambitionen att förhindra utvandring – snarare än invandring – som står i förgrunden för den utveckling som så småningom ledde till pass- och visumkontroller vid en stats yttre gräns. I många fall, som i Ludvig XIV:s Frankrike, oroade man sig dock även för konsekvenserna av fri rörlighet in mot de stora städerna, särskilt Paris.

En av de många punkter som stod på de franska revolutionärernas kravlista 1789 var att inskränkningarna i individens rörelsefrihet skulle avskaffas. Men i flera länder fick just rädslan för revolutionärer av franskt snitt motsatt effekt. England och det unga USA införde till exempel under 1790-talet nya utlänningslagar som, åtminstone i teorin, försvårade invandring.

Möjligheterna att resa från ett land till ett annat skilde sig naturligtvis mycket åt mellan samhällsklasserna. Järnvägsbyggandet, som i Europa fick sitt genombrott i mitten av 1800-talet, revolutionerade resandet på flera sätt, inte minst genom att de lägre klasserna gavs helt nya möjligheter att göra mer eller mindre långväga resor. I den europeiska politiken frodades samtidigt den ekonomiska liberalismen, vilken fick många stater att, särskilt från 1860-talet, avskaffa tidigare utrese- och inreseförbud eller i alla fall att avstå från upprätthållandet av mer restriktiva lagar och regler.

Framväxten av järnvägsnät och ångbåtslinjer uppfattades med rätta som en revolution. Restiderna sjönk drastiskt. I Sverige hade till exempel en resa mellan Stockholm och Göteborg traditionellt tagit flera dagar, då man vanligtvis reste med båt längs kusten. Från 1862, när den första järnvägsförbindelsen mellan de två städerna öppnades, krympte restiden plötsligt till 12 timmar. De internationella förbindelserna förbättrades också radikalt. I Belgien noterade man vid planeringen av landets första järnvägar att ”ett tåg kommer att kunna ta sig från Antwerpen till Köln på mindre än 24 timmar, medan samma färd per båt tar uppemot elva dagar” (eftersom resan var uppströms). Ifråga om resor över Alperna tog en resa med ångbåt över Vierwaldstättersjön och vidare med postdiligens över Gotthardpasset 32 timmar – redan en imponerande snabb resa! – innan Gotthardstunneln som invigdes 1882 förkortade resan till drygt 9 timmar.

Själva begreppen tid och rum tycktes vara på väg att förändras. Den tyske poeten Heinrich Heine, som bodde i Paris, skrev: ”Det känns som om bergen och skogarna i alla länder tågar mot Paris. Jag känner doften av de tyska lindarna; Nordsjöns vågor rullar mot min dörr.” Andra iakttagare talade nästan lika euforiskt om att Medelhavet hade

”krympt till en sjö” och att Atlanten hade ”torkat upp till mindre än hälften av sin bredd”. Men de som påverkades var alltså inte bara poeter, utan alla i samhället som hade råd att köpa en järnvägs- eller ångbåtsbiljett.

Ångbåts- och järnvägsresandet fick oanade konsekvenser såväl för reguljära resor och turism som för ut- och invandring. Från slutet av 1800-talet höjdes emellertid alltfler röster för att staten inte passivt borde acceptera massiva och okontrollerade flöden av människor över dess gränser. Skälen som anfördes varierade.

1879 införde den tyska regeringen exempelvis gränskontroller med krav på pass för alla resenärer som kom resande från Ryssland. Den nya regeln motiverades med att en pest sades ha brutit ut i Ryssland och att man ville förhindra smittspridning till Tyskland. Men den nya lagen förblev, efter ett antal revisioner, i kraft även långt efter att smittan ebbat ut. Detta är i själva verket vanligt förekommande i de europeiska gränskontrollernas historia: ”tillfälliga” kontroller införs som sedan blir kvar och permanentas!

I det tyska fallet handlade de permanentade gränskontrollerna i öst till stor del om rädslan för massiva inflöden av polsk arbetskraft (det vill säga från den del av Polen som då hörde till Ryssland). Bismarck målade upp bilden av en hotande ”polonisering av stora segment av Preussens befolkning”, en syn som delades av många i den politiska eliten och även av tänkare som Max Weber. Alternativt kan Bismarcks politik tolkas som en reaktion på att Ryssland redan insisterade på passkontroll vid sina gränser.

Från 1890-talet kom fokus vid de tyska gränserna i öster emellertid att



Id-kontroll vid tågstationen på Kastrups flygplats. FOTO: BJÖRN LINDGREN/TT

förskjutas mot de hundratusentals emigranter från Ryssland och Österrike-Ungern som med tåg var på väg till de stora hamnarna vid Nordsjön för att därifrån ta båten till Amerika. De stora västeuropeiska rederierna, som hade mest att vinna på att dessa transporter fungerade smidigt, samarbetade här med tyska staten för att hantera de enorma människoströmmarna genom landet.

Procedurerna vid gränserna i öster radikaliserades nu och fattiga resenärer tvingades förutom pass- och tullkontroll genomgå en rad förödmjukande procedurer, som på ett håresande sätt föregriper senare historiska händelser. Många hölls kvar i ett par veckors tid i stora karantänanläggningar, som bevakades av beväpnade vakter och omgavs av taggtrådsstängsel. En av de viktigaste gränsorterna i detta sammanhang låg inte långt från en ort vid namn Auschwitz.

Även i England antogs vid ungefär samma tid en lag som återinförde passkontroller vid landets yttre gränser. Det skedde mot bakgrund av det förmodade hotet om massinvandring av östeuropeiska judar.

**M**en på det stora hela förblev rörelsefriheten på kontinenten avsevärd fram till 1914. De tyska kontrollerna i öster hade ingen motsvarighet vid landets övriga gränser. Vid de flesta andra länders gränser var det också fritt fram. Den som hade pengar kunde i stort sett, med ett eller annat undantag, resa runt i Väst- och Mellaneuropa utan att visa passet och utan att behöva ansöka om krångliga visum.

Detta liberala system gick i graven i och med första världskrigets utbrott. Gränskontroller återinfördes så gott

**Den historiska parallellen bådar inte gott för framtidens resenärer, ty en av de viktigaste lärdomarna är att "tillfälliga" gränskontroller tenderar att permanentas snarare än avskaffas.**

**SvD.se** ➔

**Läs även** "Därför är inte solidariteten gränslös" av Clara Sandelind (22/0 2015).  
[svd.se/understreckket](http://svd.se/understreckket)

som överallt i Europa. Det huvudsakliga syftet – åtminstone i de krigförande länderna – verkar inte så mycket ha varit att hålla kontroll på och vid behov hindra utläningar från att ta sig över gränsen, utan tvärtom på att förhindra att män som var eller kunde bli soldater lämnade landet. I denna mening påminde det hela snarast om liv-egenskapens och merkantilismens gamla Europa.

**D**en ursprungliga idén var att de krigstida gränskontrollerna skulle vara av tillfällig art. I verkligheten blev systemet i hög utsträckning kvar under hela mellankrigstiden. Att resa genom Europa blev efter kriget en väldigt annorlunda upplevelse än vad den varit innan. Köande och väntande vid gränser blev något av den mest typiska upplevelsen. De som hade växt upp i det liberala förkrigstida Europa upprördes över de "många formaliteterna med pass, tull och ifyllandet av allehanda formulär – kort sagt, de politiska barriärerna mot resefriheten", som en resenär uttryckte det. En tidskrift jämförde den europeiska situationen med hur det gick till i USA och klagade högljutt på "dessa konstgjorda och onödiga käbbel! Dessa visum, dessa revisioner och kontroller, detta att gå upp på natten och byta om! Hur bekvämt är inte i kontrast mot detta den mycket längre resan från New York till San Francisco!"

Österrike-Ungerns upplösning och bildandet av en mängd nya nationalstater i Europa gjorde livet än mer surt för resenärerna. Längs många tidigare viktiga järnvägslinjer – som de från Budapest till Czernowitz eller från Berlin till S:t Petersburg – minskade resandet skarpt till följd av de komplicerade kontrollerna utmed sträckor där man nu var tvungen att stanna vid ibland så

mycket som sex eller sju statsgränser. Många av de stora järnvägsstationer som tidigare myllrat av liv förvandlades till öde "kyrkogårdar".

1935 tog det fortfarande en halvtimme längre att resa med tåg mellan Wien och Budapest än vad det hade tagit 1914 – trots två decennier av tekniska förbättringar ifråga om järnvägarna och tågen! Från Wien till Istanbul hade resan blivit sju timmar längre. Och medan det innan kriget hade gått inte mindre än 161 tåg per vecka från Wien till Berlin och 28 tåg till Istanbul, hade tågresenärerna nu endast 70 respektive 14 avgångar att välja på – en kvantitativ förändring som påminner en hel del om vad som just nu händer med trafiken mellan Sverige och Danmark.

**U**nder andra hälften av 1900-talet – det vill säga ungefär ett århundrade efter den första europeiska resefrihetsvågen – avskaffades gränskontrollerna återigen i Väst-europa. Frågan är nu om den senaste tidens utveckling manne är början på en ny historisk fas liknande den som inleddes i slutet av 1800-talet. Då som nu var det i första hand nya migrationsmönster – dåför tiden handlade det alltså framför allt om ryska och polska migranter på väg västerut – som fick regeringar att införa nya gränskontroller. Den historiska parallellen bådar i så fall inte gott för framtidens resenärer, ty en av de viktigaste lärdomarna är att "tillfälliga" gränskontroller tenderar att permanentas snarare än avskaffas.

*Per Högselius*

Per Högselius är docent i teknik- och vetenskapshistoria vid KTH.