



*Bjørg Eva Aasen er etnolog
og rådgiver ved Norsk
Jernbanemuseum på Hamar*

Bergensbanen som identitetsmarkør

Av Bjørg Eva Aasen

I anledning Bergensbanens 100-årsjubileum har Norsk Jernbanemuseum laget ny utstilling ved Rallarmuseet på Finse. Utstillingen handler i første rekke om det imponerende anleggsarbeidet, men også en av virkningene av jernbanen, skiturismen, er viet oppmerksomhet. Dette er gjort som en digitalhistorie. Dyrt, men plassbesparende.

Norsk Jernbanemuseum er et arkiv, bibliotek og museum. Museet ble opprettet i 1896 og har et enormt foto- og filmarkiv med god dekning av anlegg og drift av Bergensbanen. Museet har også stort arkiv av tekniske tegninger og norske og utenlandske tekniske tidsskrift. Museet er en egen enhet i Jernbaneverket som også eier og vedlikeholder Rallarvegen.

Anledningen benytter jeg til å sette Bergensbanen inn i et annet perspektiv

enn det som har vært vanlig, et nasjonalt perspektiv. For å kunne gjøre dette, er det nødvendig å gå tilbake til opprettelsen av Departementet for det Indre i 1845. Dette Departementet fikk ansvaret for å utbedre og utbygge landets kommunikasjoner både langs kysten og i innlandet som et ledd i å tilrettelegge for økt produksjon og varehandel. Og de lå så visst ikke på latsida, men satte i gang på alle sider ved datidas kommunikasjon på en gang. I 1850 ble det opprettet helårs dampskipstrafikk mot tidligere sommerruter langs kysten. I mars 1851 vedtok Stortinget å igangsette landets første jernbaneutbygging, og anleggsarbeidet startet allerede i september samme år. Stortinget krevde at jernbanen skulle bygges ut med elektrisk telegraf, landets første.

Allerede i 1853 var hele norskekysten dekket av statlige dampskipsruter og i desember samme år ble landets aller

første elektriske telegram sendt. I 1854 åpnet landets første jernbanestrekning og året etter står den første offentlige telegraflinje, Christiania – Drammen klar til bruk. Linjen Christiania – Stockholm åpnes samme år. Dette året innføres også enhetsporto over hele landet. I 1860 oppheves den innenlandske passtvangen og faste skyssstasjoner opprettes. Telegrafutbygginga går fort, og i 1870 er landet dekket da telegraflinja til Vardø ferdigstilles. Jernbaneutbygginga går også fort og i 1877 åpner landets første langdistansebane, Rørosbanen, med tog- og båtforbindelse Christiania – Trondheim på 17 timer pluss overnatting.

Fredrik Stangs offensive samferdselsplaner hadde en hemmelig agenda; kommunikasjonene skulle knytte landet og folket sammen som nasjon. Som samlet nasjon var det lettere å løsrive seg fra Sverige. Dette var det overordnede politiske mål for det norske storting gjennom hele 1800-tallet og det var det stadig tilbakevendende norske kravet om at sjøfartsnasjonen Norge måtte ha eget konsulat i utlandet som tilsutt felte unionen i 1905.

Det var jernbanedrift med det dampende lokomotivet gjennom landskapet som ble symbolet på vekst og utvikling i Vest-Europa på midten av 1800-tallet, ikke dampskipet som inneholdt akkurat den samme teknologien. For å kunne regnes som en moderne nasjon var et godt utbygd rutenett med tog som gikk etter rutetabellen uansett vær og føre en forutsetning.

Statsråd Fredrik Stang i Departementet for det Indre, ”Løftestangen”, bruke kommunikasjonsutbygginga til også å

bygge opp norsk sjølbevissthet, stolthet og nasjonalfølelse og denne økte i takt med utbygginga. Da kravet fra bergenseren Gløersen om bane helt til Østlandet ble reist første gang i 1871, fikk han raskt med seg hele byen og ble også en del av et nasjonalt kor som skrek etter jernbaneforbindelse, vekst og utvikling til sitt distrikt. Bergenserne kunne fra 1877 sammenlikne seg med trondhjemmerene som med landets første langdistansebane, Rørosbanen, raskt kunne komme til hovedstaden. Dampskipet rundt kysten kunne bruke over 55 timer, noe som ble ansett for altfor tidkrevende og dermed også gammelmodig. Toget som et hurtig og pålitelig framkomstmiddel ble et viktig argument for bergenserne. I tillegg så byens næringslivstopper for seg store muligheter for lokal næringsutvikling og eksport.

1877 var det året jernbaneutbygginga var på sitt sterkeste med seks baner under anlegg og 11 000 mann i arbeid på anleggene. Så fulgte økonomiske nedgangstider, men krav om jernbaneutbygging i store deler av landet strømmet ufortrødent inn til departementet. 33 krav kom og i 1886 forelå landets første virkelige samferdselsplan, og den hadde sjølsagt jernbaneutbygging som hovedtema. Av alle kravene pekte kravet om fullføringen av Vossebanen, Bergensbanen fram til Hønefoss, seg ut som en bane som burde fullføres av ”høyere statshensyn”.

Noen ny jernbaneutbygging ble det likevel ikke før i 1890 og først i 1894 ble det endelige vedtaket om bygging av Bergensbanen fattet. Da hadde en av de lengste og mest opphetede jernbandedebatter her til lands endelig fått en avslutning. Konkurrerende bane-

strekninger det året var Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Gjøvikbanen. Disse banestrekningene ble påbegynt samtidig og var anleggsteknisk sett ren ”plankekjøring” i forhold.



Hvorfor ble det Bergensbanen som ble nasjonalt symbol og ikke en av de andre?

Svaret ligger nok i at Bergensbanen allerede fra første forslag i 1871 hadde sine sterke tilhengere, men også motstandere både lokalt i Bergen og på Stortinget. Ingen av de andre langdistansebanene hadde motstandere. Den høylydte debatten om å bygge en bane over høgfjellsstrekningen dreide seg om for eller imot muligheten av å klare dette. Motstanderne var mest opptatt av snøhindringene.

Tilhengerne bagatelliserte snøproblemene ved å henvise til ny teknologi som roterende snøploger og snøskjermenes og snøoverbyggenes gode virkning. Utbyggingen ble teknologenes seier over naturen og den ble fulgt av journalister og ingeniører som skrev reportasjer, rapporter og foredrag både for avislesere generelt og teknisk interesserte spesielt i flere år før noen kunne sette seg på Bergenstoget. Det var spesielt de elektriske bormaskinene og arbeidet i tunnelene vinterstid som vakte interesse.

Nye oppfinnelser som dynamitt og stål ga økte muligheter til å utøve makt over naturen slik at fjell og fossefall skulle temmes. Slik forandret oppfattelsen seg av hva som var menneskelig mulig. Rjukanfossen og Tyssedalsfallene ble lagt i rør omtrent samtidig med at Bergensbanen ble bygd.

Landet tok med disse anleggsarbeidene et gigantsteg inn i en ny tidsregning der vill natur ikke lenger var et hinder for vekst og utvikling, men tvert i mot en fordel. Den ville naturen ble ofret for kraftkrevende industri som skaffet landet inntekter. Norges Teknologiske Høgskole - NTH, landets teknologiske høyborg, sto klar 1900 og fristet med fireårig sivilingeniørutdanning for modernitetens mirakelmenn som for eksempel elektrokjemikere, en helt ny yrkesgruppe. Også på dette området var vi endelig sjølstendige. Og ingeniørene som stakk ut Bergensbanen var i godt selskap.

Nansen hadde drevet og Amundsen drev med mye av det samme i Arktis og Antarktis og var den unge nasjonens helter og bildet på den sterke mann som

sloss og vant kampen mot snø, kulde og ødemark. Bergensbanen bygges samtidig med at det norske stortingets viktigste politiske mål, unionsoppløsningen, mer og mer blir et brennhett tema og et endelig faktum i 1905.

Både kraftutbygging, polarekspedisjoner og banebygging over høyfjell ble symboler på en nasjon som var i stand til å samle seg om store oppgaver som ekspansjon, frigjøring og egenutvikling.

Baneåpningen ble feiret i flere dager i Bergen, og i en av sangene som ble skrevet til begivenheten står det:

*Solglans over Jøkelrunden
Lyser op i vinter hård
Briger bud, at vei er funden
Vei imellom Frænders gård*

*Briger bud på bud så vide
Mur og stengsler de er sprengt
Frænder hør! Snart skal i gi det
Håndslag I så tidt har tenkt.*

*Ekkoet vi snart fornemmer
Av det første mineskudd
Vet du hva den sangen gjemmer?
Norges Fremtids Gjennombrudd.*

*Vet du, at hver enkel skinne
Har sin samlende misjon:
Den med jern at sammenbinde
Norges Folk som en Nasjon!*

Den Nasjonale Scene satte sjølsagt opp "Geografi og Kjærlighet" av Bjørnstjerne Bjørnson, og ved de mange middagstafler i begge byer ble det spilt alt fra Seterjentens søndag til Jernbanegaloppen til banens ære.

Bergensbanens betydning som nasjonalt symbol skyldes i første rekke at det var denne banen som ble brukt i markedsføringen av Norge i utlandet. Norges Statsbaner (NSB) opprettet Rundreisekontorer i London, Berlin og New York



Illustrasjon fra reklamemateriell for Bergensbanen 1913.

i 1889, og var med det den første bedrift som begynte å selge Norge til utlendinger i ei tid da skiturismen i Norge var i sin spede begynnelse.

Landet hadde funnet igjen seg sjøl og skulle skape seg en ny og moderne

identitet ved å gripe til skistavene og skia.

Fridtjof Nansens ferd over Nordpolen ga skisporten en gjennomgripende modernisering, og skiene gjennomgikk en total bruksendring fra å være nødvendige framkomstmidler for en sjølforsynt rural befolkning på jakt etter mat, til å bli et urbant fritidsleketøy.

Skisporten fikk et kraftig oppsving i Christiania ved byggingen av Holmenkollbanen, og sjøl Dronning Maud var å se på ski i hatt og lange skjørt i Nordmarka

Her er det viktig å huske at nordmenn flest ikke hadde rett til ferie, og at fritid var en relativt ukjent begrep. Vanlig arbeidsdag i 1909 var 10 timer, litt kortere på lørdag. Først i 1920 fikk noen yrkesgrupper 12 dagers ferie. De som hadde råd og anledning til å reise før det var enten embetsmenn, bedrifts-eiere eller folk i frie yrker, og for disse hadde badeanleggene i Sør-Tyskland vært et fristende reisemål. I England fantes en rik overklasse som var vant til å reise og ha fritid, og disse hadde lenge hatt sine tumleplasser som Promenade d'Anglaise i Nice og Playa del Ingles på Gran Canaria.

Det var disse, og den eksklusive, men sterkt toneangivende norske urbane "knikkersadelen" den eldste turistindustrien på Vestlandet og den nye på høyfjellshotellene langs Bergensbanen forsøkte å fange. Men det var den friske, ultramoderne urbane kvinnelige skiløperen i bukser som ikke bare inntar forsida på brosjyrene, men også vidda.

Kim engelsk

WINTER SPORTS IN NORWAY

In no other country are the conditions so favourable for Winter Sports & Pastimes

FAST STEAMERS OF B & N LINE
From **NEWCASTLE ON TYNE**
Every Tuesday, Thursday & Saturday
in connection with Norwegian State Railways.
Agents:
F. BEYER'S TOURIST BUREAU,
Bergen

Skisporten ble raskt synonymt med nasjonalsporten, men i årene før 2.verdenskrig var skiferie på fjellet en meget eksklusiv ferieform. Påskeferie til fjells ble ikke alminnelig før vi får Arbeidervernloven i 1947 som ga 3 ukers ferie for alle, og private hytter begynte å dukke opp på fjellet. Likevel, skiløping som sport og ren fornøyelse og fritid til avslapning var begge moderne fenomener.

Det nasjonale kommer først og fremst til syne som et gjennomgående formuttrykk på bygninger, inventar og trykt materiale. Og sjølsagt de vakre stasjonene i nasjonalromantisk stil. Et godt eksempel på det er reklamemateriell som plakater og brosjyrer, rutetabeller og postkort. Bergensbanen er den første, og var lenge den eneste banestrekningen med et helhetlig "konsept". Reklamematerialet henvendte seg både til nordmenn, men i aller høyeste grad også til rike utlendinger og da spesielt

engelskmenn. Reklamemateriell for Bergensbanen ble trykt på engelsk, tysk, fransk og russisk.

Førte banen landsdelene sammen? Det var jo det pådriverne og planleggerne argumenterte med og sangteksten handlet om. I ettertid kan en bare innrømme at en annen statlig institusjon, NRK, klarte dette langt bedre.



Artikkelen er publisert i NFLnytt nr 54, desember 2009.