



Av Kristina Skåden

# Vegarbeid.

## Transnasjonale relasjoner i perioden 1800-1942: Tre eksempler

I september 2014 disputerte Kristina Skåden med avhandlingen *Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800 – 1942: Tre eksempler ved Det Humanistiske Fakultet, Universitetet i Oslo*. Avhandlingen er et kulturhistorisk bidrag til samferdselshistorie. Kildeutvalget er omfattende og hentet fra en rekke norske og tyske arkiver som Norsk Vegmuseum Arkiv, National Biblioteket, Riksarkivet og Das Bundesarchiv Berlin. I avhandlingen brukes teoretiske ressurser og begreper utviklet innen samferdsels- og veghistorie, transnasjonal historie, mobilitetsstudier, landskapstudier og vitenskaps- og teknologistudier, særlig i form av Aktør-nettverk-teori (ANT).

Tre eksempler utgjør det empiriske utgangspunktet for avhandlingen. For det første, presten Nils Hertzbergs (1759-1841) argumentasjon for å få bygd kjørbær veg over fjellet mellom Øst- og Vest-Norge over Haukeli. Bosatt i Ullensvang, var han prest, men også en aktiv topograf og avisdebattant. For det andre, artillerikaptein Hans Hagerup Krag (1829-1907), reiste i 1863 til Sveits på oppdrag for det Kongelige Departement for det Indre. Departementet ønsket å få svar på hvorvidt, «de fremmede mer utviklede Forhold kunne kjenne til Ledetraad» ved vurdering av om det ville være hensiktsmessig å bygge helårsvog over Haukelifjell. Krag ble senere en markant vegsjef og er i dag foreviget i form av Kragstøtten ved Holmenkollen. For det tredje, den syvende internasjonale vegkongressen i Tyskland ble arrangerte av den

internasjonale organisasjonen *Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)*. Kongressen og den dertil hørende veitstillingen ble arrangert i 1934, året etter den nazistiske maktovertakelsen og slik fikk det nazistiske regimet ansvaret for den lokale gjennomføringen. Kongressen var startskuddet for promoteringen av den tyske nazistiske versjonen av en motorveg, *Reichsautobahn*, ovenfor et internasjonalt publikum, inklusivt til nordmenn.

Disse tre eksemplene er knyttet til to vegsakene, (1) ideen om og arbeidet for å bygge veg over fjellet – Haukelivegen på 1800-tallet og (2) ideen om og arbeidet for et nettverk av motorveger i Europa i form av versjoner av den tyske *Reichsautobahn* på 1930-tallet og fram til 1942. Til tross for at avhandlingens aktører opptrer i ulik tid og i forskjellig rom, har de en felles

interessen for å få bygget veg og de utfører vegarbeid. «Vegarbeid» er imidlertid her noe helt annet enn det som vanligvis forbindes med ordet: Ikke arbeid med redskaper som hakke og spade eller store maskiner og flytende asfalt. Men arbeid som utføres ved å skrive og tegne, ved reisevirksomhet, kongressdeltagelse, dokument- og kartproduksjon for derigjennom å transformere og å sirkulere argumenter.

Spørsmål som besvares i avhandlingen er: Hvordan argumentert disse aktørene for vegbygging? Og mer spesifikt: Hvordan har ulike versjoner av veg blitt arbeidet frem ved å sette transnasjonale relasjoner – bevegelser over grenser – i spill? Veg er materialitet, men hvordan gjøres denne materialiteten i form av ulike versjoner av veg? Og hva gjør vegens materialitet i og for landskap? Gjennomgående i avhandlingen vises det nettopp hvordan transnasjonale relasjoner har hatt en særskilt betydning og styrke i diskusjoner om veg i Norge.

## **Bevegelser som beveger – sentrale begrepet og teoretiske ressurser**

Sentralt i avhandlingen står begrepet «bevegelse». Dels i betydningen av hvordan mennesker, ting og ideer forflytter seg og interagerer mellom steder og over nasjonale grenser. Dette er betegnet som «transnasjonale relasjoner». Videre som hvordan ulike aktører bidrar til å produsere steder på nytt og på nytt. Dette blir betegnet som «landskapstransformasjoner». Til sist tematiserer avhandlingen mer indirekte ting og folks foranderlighet og bevegelse. Det dreier seg om hvordan mennesker og ting blir til gjennom og i relasjoner. Kort sakt undersøker avhandlingen bevegelser som beveger. Dette kan formuleres mer konkret: bevegelse i avhandlingen er knyttet til samferdsel, infrastruktur, veger og omforming av landskap. Men hva er en veg? En veg kan defineres som en trasé i terrenget skapt av menneskelig (sam)ferdsel. Den er en sentral infrastruktur for landtransport. Vegen er en sammensatt størrelse si form av rettslige



*Et blikk inn i den storslåtte utstillingen Die Strasse. Utstillingen imponerte norske vegfolk som der fikk sett hvordan det nazistiske vegprosjektet Reichsautobahn var tenkt gjennomført. Foto hentet fra Utstillingskatalogen.*

bestemmelser, så vel som kulturelle mønster for vedlikehold og bruk og de er bærere av mangfoldig- gods og persontrafikk. I avhandlingen fokuseres det på ulike versjoner av veg, om særskilte forståelser og ideer, representasjoner og praksiser av bevegelser over land. Et vesentlig poeng er at en veg må vedlikeholdes. Den må stadig reetableres, også som ide: Spørsmål som hvilken vegtype som skal bygges, for hvem vegen er tenkt, hvilken hensikt vegen skal tjene, må besvares igjen og igjen. Svarene er ikke gitt, men frembragt gjennom en rekke ulike relasjoner mellom mennesker, materialitet og natur. La oss vende tilbake til aktører og se hvordan de opptrer i avhandlingens fem empiriske kapitler.

## **Vegen til Fideliter Artes –**

### **Haukelivegen**

I første kapitel vises det hvordan Nils Hertzberg argumenterte for veg over Haukelifjell i begynnelsen av 1800-tallet ved å produsere avisartikler og et gjenopplaget kart. Hertzberg hadde stor interesse for og deltok i ulike vitenskapspraksiser der utenlandske vitenskapsmenn spilte en betydelig rolle. Videre hadde han erfaring med kunstneres som kom for å male fjell og isbreer og han var gjestgiver for mange reisende på sin prestegård. Hertzbergs biografi og prestegjerning kan forstås som et mulighetsrom for å fremme forslaget om veg over Haukelifjell.

Hertzbergs interesse var ikke knyttet til fjellet som destinasjon, tvert imot var poenget å krysse fjellet raskest mulig for å komme frem til Vestlandet og særlig Hardangerfjorden og Folgefonna. Stier og tråkk over fjellet hadde eksistert til uminnelige tider, men de var usikre og risikable. Snarere enn å argumentere for ny veg for lokalsamfunnet, hadde han mulige uten-

landske vegbrukere i tankene. Han argumenterte for at det var vitenskapsmenn med topografiske interesser, kunstmalere med en ny interesse for landskapsmaleri og turister som vegen burde bygges for. Fellestrekket ved disse gruppene var at de stort sett var utlendinger. Slik brukte Hertzberg disse tre gruppens særskilte blikk på landskapet som argument for å gjøre Vestlandske lettere tilgjengelig fra Østlandet.

## **Haukeli – det nye Sveits**

Også for Krag ble det transnasjonale erfaringene et argument for vegbygging. I det andre empiriske kapitlet analyseres Hans Hagerup Krags studiereise til Sveits i relasjon til norsk ingeniørutdanning, Vegvesenets deltagelse ved Verdensutstillingen i London i 1862, Vegvesenets organisering og det sveitsiske landskapet. Reises formål var å se på hvordan vegene over Alpepassene var bygget, som et forarbeid før arbeidet med Haukelivegen skulle igangsettes. Krag tok med seg 86 plansjer og tre ruller med materiell som omfattet vegbeskrivelser, skisser av rekkverk, tunneller og fremkomstmidler. Sveitsoppholdet kom til å forme Krags virksomhet som ingeniør og senere vegdirektør. Det var ikke den sveitsiske vegbygging som imponerte Krag mest, men den gryende demokratiserte turismen med dertil hørende transportsystemer og naturoppfatninger. Reisen utviklet hans sterke interesse for å etablere turisme som lønnsom næring i Norge. Gjennom hans engasjement ble turisme og vegutbygging sett på som to sider av samme sak. Hans reise til Sveits fikk avgjørende betydning for Krags syn på å reise til utlandet; studieopphold i andre land ble etablert som ingeniørenes dannelsesreise. En reises virkningskraft kunne vare et helt liv.

## **Kartet og terrenget – tysk kongressarbeid**

Utgangspunktet for den mest omfattende delen av avhandlingen er den Den VII internasjonale vegkongressen i Munchen i 1934. Det nasjonalsosialistiske Tyskland la ned store ressurser for å vekke utlendingenes begeistring for det nye regimet og de nye vegprosjektene betegnet som *Reichsautobahn*. Dette var et nett av veger som skulle bygges utelukkende til bruk for biler. En vegtype som vakte betydelig oppsikt i Norge da Tyskland hadde halvparten så lav biltetthet som Norge. Som del av kongressen ble den storslagen vegutstilling *Die Strasse* arrangert. Hovedtema var tysk veghistorie og hvordan det nazistiske regimet nå var i ferd med å toppe utviklingen ved å bygge Reichsautobahn. Utstillingens nøkkelobjekt, et kart, visualiserte planene for første gang offentlig. Ved å analysere utstillingen, selve kartet og studieturer som ble arrangert under kongressen, viser avhandlingen hvordan arrangørene forsøkte å bruke de transnasjonale relasjonene etablert gjennom kongressen for å skaffe seg autoritet. Og videre hvordan det derigjennom ble formidlet ulike faktiske og forestilte landskap til de mange utenlandske delegatene.

## **Motivasjon og reise – norsk kongressarbeid**

Norske vegmyndigheter og bilinteresser var aktive deltagere ved PIARC-kongresser fra og med første kongress 1908 i Paris. Her kom de i kontakt med et internasjonalt veginteressert fagmiljø og her fikk de tilgang til trender og forskning innenfor vegbygging. Interessen for å delta ved den tyske kongressen var ekstra stor. Det nasjonalsosialistiske regimets vegambisjoner var godt kjent i Norge, tyske var ingeni-

ørenes fagspråk, og vegen til kongressen var overkommelig. Til sammen reiste 35 nordmenn til kongressen. Kapitlet viser hvordan delegatene argumenterte for å delta ved kongressen og hvordan delegasjoner ble etablert gjennom Stortingets bevilgning og bilinteressertes sponning. Videre vises det hvordan den norske interessen for å delta sto i relasjon til arbeidet for å etablere fast vegdekke på norske veger. Gjennom å undersøke hemmeligstemplede rapporter skrevet av de tyske arrangørene beskrives delegatenes kongressdeltagelse og de omfattende studieturer på de tyske veger.

## **Reichsautobahnversjoner – hjemmearbeid**

Den norske entusiasmen for de tyske vegprosjekter var stor. De erfaringene delegasjonsmedlemmene gjorde seg i Tyskland førte til en hektisk virksomhet, der erfaringsoverføring til vegfaglige miljøer og bilentusiaster ble fremmet på mange måter. Avhandlingen viser hvordan enkelt av de norske delegatene forsøkte å bygge versjoner av Reichsautobahnen som en ny motorveg i Østfold og hvordan utformingen av Svinesundsbroen var inspirert av tyske forbilder. Styrende prinsipper var å etablere «de lange linjers landskap» og «hurtighetens veg». Ambisjonen var å ta del i et europeisk vegnettverk i stedet for å imøtekomme lokale ønsker, og å gi bilen fortrinn på vegen fremfor mykere trafikanter. Sist, men ikke minst behandler avhandlingen den tyske okkupasjonsmaktens arbeid for å etablere en *Reichsautobahn* fra Halden til Trondheim i begynnelsen av andre verdenskrig, og norske vegfolks deltagelse i dette prosjektet.