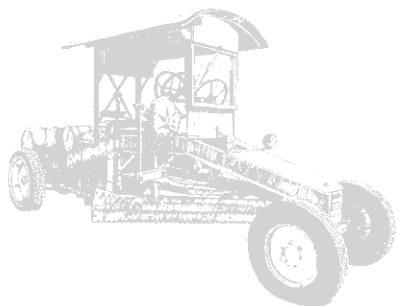




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Bjørnstjerne Bjørnson – fanebærer for den første veidirektør?

AV KNUT BAAR



Photografie af W. Cappelen.

Bjørnstjerne Bjørnson

Bjørnstjerne Bjørnson fotografert i 1859, det året han tilrådte som redaktør for Aftenbladet. (Foto: W. Cappelen / Nasjonalbiblioteket)

Bjørnstjerne Bjørnson – fanebærer for den første veidirektør?

AV KNUT BAAR

«Ja, vi elsker dette Landet som det stiger frem,
furet vejrbidt over Vandet, med de tusind' Hjem.
Ja, vi elsker det og tenker paa vor Far og Mor
og den Saganat, som sænker Drømme paa vor Jord».¹

Slik var Bjørnstjerne Bjørnsons første vers i originalversjonen fra 1859, i det som etter et par revisjoner skulle bli Norges nasjonalsang. Når man reiser slik at landet *stiger frem – over vannet*; da er det sjøveien man ferdes på. Det er fristende å spekulere i om Bjørnson skrev de første strofene med hjemlengsel, på et skip, der han skimtet fedrelandet i det fjerne, i bølgenes horisont. Kanskje savnet han sine kjære – hans nylige tilkomne kone, Karoline, gikk svanger med deres første barn ...

Bjørnson var 27 år, og allerede en av de norske dikterne som hadde «*tiltrukket sig mest Oppmærksomhed, baade hjemme og ude*».² Som den folkekjære forfatteren han hadde rukket å bli, var han mye på reisefot i både Norge og Europa, og forstod viktigheten av samferdsel og kommunikasjon.

Også utenfor forfattervirksomheten, var Bjørnson en fremtredende og ruvende skikkelse i norsk kultur- og samfunns- liv. Som teatersjef, redaktør og kanskje 1800-tallets største kjendis – tok han med sin autoritet og karisma, stor plass i samfunnsdebatten.

1. oktober 1859 tiltrådte Bjørnson redaktørposten i Aftenbladet i Christiania. Han var ikke snauere enn at han på førstesiden, i sitt aller første nummer som leder av avisen, lanserte diktet han kalte

Knut Baar er utdannet historiker og er ansatt som seniorrådgiver ved Norsk vegmuseum. Han har de siste 30 årene jobbet med samferdselshistorie i ulike roller, både i Kystverket, Statens vegvesen, Riksarkivet og museumsstiftelser.



«Norsk Fædrelandssang». Det var tilegnet: «*Norges Konge, Hans Majestæt Kong Karl*».³ (Det er noe Ari Behn over Bjørnsons fremtoning – eller kanskje var det motsatt ...)

Som redaktør for en av hovedstadsavisene, ble han midtpunktet i den norske



Bjørnstjerne Bjørnson var redaktør av Aftenbladet da han 1. oktober 1859 tok Christian Wilhelm Bergh kraftig i forsvaret etter kritikk fra mangeårig avisredaktør for Morgenbladet, Christian Friele (t.h.). Det gjorde at Bergh igjen fikk en rolle i organiseringen av samferdselsfeltet, og kanskje også til at han i 1864 ble utnevnt til Norges første veidirektør. (Foto: Ukjent / Nasjonalbiblioteket)

samfunnsdebatten. Slutten av 1850-årene var en brytningstid, midt i «det store hamskiftet». Sakene som preget det offentlige ordskiftet, var blant annet etableringen av Reformforeningen. Dette var en gruppe liberale «venstre»-orienterte stortingsmenn, med sympati for distriktene og bondestanden. Reformistene ønsket å videreutvikle demokratiske verdier. Mot dem stod den tradisjonelle, konservative embetsstanden, som enn så lenge var dominerende på Stortinget.

Aftenbladet og Bjørnson sympatiserte med reformistene, mens Morgenbladet og deres redaktører Friele og Stabell; var de konservatives talerør. Dette førte til svært tilspissede debatter og artikler i avisspaltene i to av de mest fremtredende hovedstadsavisene.

Bjørnson reagerte på at Morgenbladet gikk langt i å henge ut enkeltpersoner, og allerede i løpet av sin første måned i redaktørstolen, lot han trykke en kraftsalve av en artikkel mot Morgenbladet og beskyldte den for de: *«groveste og mest kompromitterende Sigtelser mot uskyldige enkeltpersoner»*.⁴

SENTRUM MOT PERIFERI

Men hva har så denne avis-striden og Bjørnstjerne Bjørnson å gjøre med Norsk vei-historie? Siste halvdel av 1800-tallet var tiden da dagspressen blomstret, og det offentlige ordskiftet inkluderte en stadig større andel av befolkningen og dermed flere profesjoner. Til grunn for denne utviklingen lå landets Grunnlov, og de demokratiske prinsippene om folkestyre, som altså gradvis kom til syne. Formannskapslovene (1837) hadde gitt mer makt og innflytelse til befolkningen i utkantene og landsbygdene. En av de viktige kampsakene i distriktene var knyttet til samferdsel og utbygging av kommunikasjon.

I diskusjonene om samferdsel og kommunikasjon, oppsto en spenning mellom «sentrum og periferi». Ikke om at det skulle bygges ut veier og infrastruktur, men fordelingen av kostnader og prioriteringer av hvor det skulle satses. Det var kommet ny veilov (1851), den første jernbanen mellom Christiania og Eidsvold var åpnet (1854) og flere moderne veier var anlagt i hovedstadsområdet. Med en fremvoksende liberalistisk økonomisk

Christian Wilhelm Bergh i et maleri etter at han ble veidirektor i 1864. (Malt av Knud Bergslien)

forståelse erkjente man at «*Handel og samferdsel er to sider av samme sak. Uten transportmulighet – ingen handel*». ⁵ Til tross for like interesser i økt fremkommelighet for både byfolk og bønder, var det stor uenighet om hvordan veiene skulle komme flest mulig til nytte.

NYTENKEREN BERGH

I debattene om samferdsel og fremkommelighet figurerte også en viss ingeniør-offiser, som på denne tiden hadde stillingen som Indredepartementets vei-assistent, nemlig Christian Wilhelm Bergh. Han var en nytenker, med like stor freidighet og selvsikkerhet som Bjørnson, men kanskje ikke med den samme pondus og verbale smidighet som dikter-redaktøren. Vei-assistenten mente han visste best om både hvordan veier skulle bygges og et samlede veivesen burde organiseres.

Bergh forsøkte å overbevise sine overordnede i departementet om å etablere en selvstendig nasjonal veietat, og det var dårlig kamuflert at han så seg selv som fremtidig leder for denne. Da han ikke lyktes med dette gjennom byråkratiske veier, gikk han offentlig ut med en artikkel i fagtidsskriftet til Polyteknisk forening.

Imidlertid ble han ydmyket av sine egne fagfeller, da tidsskriftets redaksjon i ingressen til artikkelen advarte mot innholdet: «*Idet Redaktionen meddeler Tidsskriftets Læsere følgende Afhandling af Hr. Ing. Kapt. C. W. Bergh, skal den tilføie, at den ingenlunde i det Hele deler de i samme fremsatte Anskuelser*». ⁶



Morgenbladets redaktør hadde fanget opp den famøse artikkelen i Polyteknisk tidsskrift, og hoverte på lederplass over innholdet så vel som av Bergh selv: «... *Indredepartementets veiassistent har ikke mere Stilling lige overfor Departementet end en kopist [laveste administrative stilling]; hans Stilling paalegger ham kun at svare, naar han bliver spurgt, og ikke at mæle et Ord, som hans juridiske Foresatte ikke yndet at høre*». ⁷

Redaktøren mente dessuten å vite at: «... *Indredepartementet ikke er for en Saa-dan Ordning av Veivæsenets Bestyrelse og skal have taget Kaptain Bergh hans Forslag herom meget unaadigt op*». ⁸

Noen uker senere begikk Morgenbladets redaktør et nytt karakterdrap på Bergh, etter at veiassistenten hadde kritisert fremtredende sivilingeniører i jernbanespørsmål: «... *på Grund af den Stilling De indtager, ikke berettiget til at tro Dem [...] at udtale en Fordømmelsesdom over en Autoritet, hvem Millioner er betroet, samt for-dre Deres egen Idee gjennennført, naar disse Paastande savne al anden Støtte end Deres Overbevisning om egen Sagkyndighed*». ⁹

SATT I GAPESTOKKEN

Ingeniør-offiser Bergh hadde altså mistet anseelse og autoritet i Polyteknisk forening, som forente store deler av landets ingeniører. Han var stilt i «gapestokken» av en av Norges største aviser, Morgenbladet. Veiasistenten hadde sågar kommet i «unåde» hos sin arbeidsgiver, Indredepartementet.

I det som kanskje var hans livs bunnpunkt, fikk Bergh støtte fra ett hold – og ikke et hvilket som helst ...

BJØRNSEN TRÅDTE TIL

For det var da Aftenbladets redaktør, dikteren og den karismatiske folketaleren Bjørnstjerne Bjørnson trådte hjelpende til: Han reagerte kraftig på sin erkefiende og konkurrent, Morgenbladets redaktørs omtaler av vei-assistenten.

Bjørnson slo tilbake mot de stygge karakteristikkene, og ga en oppreising til Bergh, samt en krass melding til Morgenbladet stil:

*«Ingeniørkaptejn Bergh, der har været almindelig anseet som en duelig Bygherre og driftig Arbejdsbestyrer og paa Grund heraf nydt Storthingets Tillid i en Grad som meget Faa hertilands, er af Morgenbladet for i Torsdags angrebet paa en saa ublu Maade, [...]. lægge aabenlyst an paa (om muligt) at fortrædige hans Sind for alle Dage, gjøre ham mistænkt til alle Sider, i alle Grene af hans Virksomhed, forvandle hans borgerlige Ære til en liden Latter, – se, det er dette den offentlige Moral [...] paa denne og paa ingen anden Maade skrives der jo bestandig i Morgenbladet navngivne Mænd, som det paa Offentlighedens Vegne skal tilrettevisge».*¹⁰

I hvilken grad Bjørnsens reaksjoner har spilt inn på Berghs videre skjebne, skal vi ikke spekulere nærmere på her. Men vi kan konstatere at i det videre arbeidet med organisering av samferdselsfeltet, var i alle fall veiasistent Bergh tatt inn i varmen igjen.

Etter noen omveier der Ingeniørbrigaden fikk fellesansvar for hele sektoren, endte det slik Bergh hadde kjempet for i en årrekke.

Under budsjettbehandlingen i 1863 innrømte departementet at: «... idet man erkjente, at Embedet ogsaa i Navnet burde svare til de lignende Stillinger i Canal- og Havnevæsenet, samt gik ud i fra, at der for Fremtiden burde forholdes i Overensstemmelse dermed».¹¹

Et år senere kom kunngjøringen i kongelig resolusjon av 16.4 1864: «Den Ingenieurbrigaden for Tiden overdragne Deelagtighed i civile offentlige arbeider Bestyrelse bortfalder [...] Veiasistent-Embedet bliver herefter at benevne Veidirecteur-Embedet med Bibehold af den regulerede Gage og med Embedsrang efter Reglementets No. 8. [...] Den hidtil som Veiasistent constituerede Ingenieurmajor C. W. Bergh constitueres som Veidirecteur».¹²

NOTER

- 1: Aftenbladet (1859 No. 228)
- 2: Folkevennen (1859 Vol. 8 s. 479)
- 3: Aftenbladet (1859 No. 228)
- 4: Aftenbladet (1859 No 252)
- 5: Sejersted, Francis (1986 s.235): «Den vanskelige frihet 1814-1851». B. 10 i Norges historie, Knut Mykland (red.)
- 6: Polyteknisk Tidsskrift (1859 No. 11)
- 7: Morgenbladet (1859 No. 206)
- 8: Morgenbladet (1859 No. 206)
- 9: Morgenbladet (1959 No. 345)
- 10: Aftenbladet (1859 No. 295)
- 11: Departements-tidende (1864 No. 19)
- 12: Departements-tidende (1864 No. 19)

Betalingen erlægges forudbøis med 2 Epd. halv-
 aarlig, samt Udenbyes Borte 40 p. I det løbende Halv-
 aar beregnes Betalingen fra den 1ste eller 15de i den Maaned,
 hvori Bladet resvireres.

det af Nigdsfjorelsen faaledes givne gode Fore-
domme ved Uendring i den ulempefulde Slatte-
signing af Biergmands- og andre Røringer,
blandt hvilke Bladet her udbæver Kvarneflatten
som Grundstat, der medfører de underligste Føl-
ger, saafom at man i visse svenske Bygde naar
indseende udenrigst Mel af samme Slags Korn,
som man derfra udsæder.

— Aabningen af Jernvejen mellem Gøteborg og Tordoba har gaaet for sig paa sidste Søndag Tirsdag Formiddag med megen Høftidsglæde i hans Majestæts Narværelse. Passager var præsenteret som Høftidsglæde, blandt mere med fremste og norste Paner. Kongen udbragte en Skaal "for Jernvejen, Oberst Ericson og hans Medarbejdere".

— I Gøttheborgs Stift skal oprettes 82 nye
Smaabornsskoler, hvortil Rigsskoleinspektoren pder en
Liste af 7385 Børn, der tages af den person-
lige Besøttelsesafgift.

— I Gøttheborg glæder man sig til en musi-
kalsk Aftenunderholdning ved Hoffanger Berg og
Datter.

som vor Grænsevagt,

Prof. B. E. Malmström af Uppsala indby-
der til Subskription paa den for nogen Tid siden
afstode og meget afholdt latinske Prof. Zedriz's
efterladte Skrifter, dels videnskabelige Afhan-
dlinger, dels digteriske Arbejder. Samlingen vi-

Lyslund. Frankfort, den 17de September.
(Korresp. til Times). Reformbevægelsen i Tyskland vedbliver at vinde Terræn og truer med at besejre en saibstændig Forandring i dette Landes federative Forfatning. De politiske og Økonomiske Forholdene, som indgaaer heri, er som følger:

Forfattere som Juhl har skrevet et meget inter-
essant Nødv. her, har samlet et Antal af frem-
ragende Mænd fra de forskjellige Dele af Tyss-
land. Forfatterne af det Program, som ud-
kom i Eisenach, benyttede denne Beskyldning til at

Sag i de syblige Stater. Hidtil har Bevægelsen næsten udelukkende indskrænket sig til Nordtyskland, hvor den i de sidste to Maaneder har faaet en betydelig Fastsæd og Styrke, men den

kan ikke frembringe praktiske Resultater, førend den offentlige Stemme i Syden har erklæret sig til Gavn for den. Den provindsielle Skingsynsmedvirker dette, og man har længe betragtet det som givet, at denne kun vil vige for en fælles

Handling fremgaaet af en stærk Følelse hos Folket, eller for det Tryk, som en Krig medfører. Den sidste truer ikke længer, og den første, der i Virkeligheden er det samme som Revolution, er næsten det Ende, hvorpaa Lederne af den nærværende

Ved den Omgang, jeg har havt med forskjellige Medlemmer af Partiet, har jeg havt Beskjæftigelse med at høre om deres Maanedshæder, og om de vil besfri deres Fædreland.

deres ængstlige Forsigtighed i sin at gjøre det, som aarbejdsmændene er nødvendigt til den nationale Sikkerhed, men Intet, der i fjerneste Maade kunde synes at true bestaaende Rettinger. Den

De havde, de var nu et og en meget dæmlet
De havde — nemlig at skabe en Union, der aldrig
i Gifseligheden har eksisteret, og som maa anta-
ges at være bleven uforenelig med Tyskernes al-
mindelige Tilbøjelighed. Den staar aabenbart i

Strid med Høfthernes Interesser, dog maasse mindre, end de selv fragte for. De vil miste endel af deres suveræne Rettigheder, til hvilke de hængte sig saa fast, uagtet de smaa Høfster ibrønde mindste aldrig gjer Brug deraf — navnlig deres

diplomatiske Virksomhed uadtil. De vil ogsaa
nødes til at renoncere paa, om end ikke den hele
Patronatsret over deres Armeer, saa dog under
alle Omstændigheder paa Magten til at befale
over dem i Krigstider. Til Erhættning herfor

lover man at siſſre deres Autoritet hjemme. Dog kan man neppe haabe, at Mange vil viſe en ſaa-
dan Nedeſendſel ſom Hertugen af Coburg til an-
gjøre Dpofftelſer for deres Lande, ſelv naanfeet
Chriſtlige. Voſter af Bønderne af Gaden Bønder

Det Blaf, hoormed disse Løfter blev frev-
ne, er for lange siden blevet tørt; de blev givne

daktør for. Her trykket har