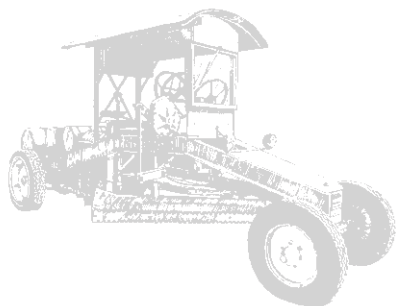




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Bjørnstjerne Bjørnson – fanebærer for den første veidirektør?

AV KNUT BAAR



Photografie af W. Cappelen.

Bjørnstjerne Bjørnson

Bjørnstjerne Bjørnson fotografert i 1859, det året han tiltrådte 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 skrev om 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 ordsiftet, 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 ordsiftet 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 veidirektør 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 ...

BJØRNSON 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 Bjørnsons 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)

Betalingerne erlægges forsludvis med 2 Spd. halv-
 årlig, samt Udenbyes Borte 40 f. I det løbende Halv-
 året regnes Betalingen fra den 1ste eller 15de i den Maaned,
 hvori Bladet rekvireres.

det af Rigeshvirelsen saaledes givne gode For-
domme ved Vending i den ulempeelige Slatte-
ligning af Bjergmands- og andre Røringer
blandt hvilke Bladet især udhæver Kværneffatter

blandt blinde Bladet hvor udfører Skarnstatten
som Grundfla, der mærfører de underlige Fol-
ger, faaom at man i visse pænt Havne
indfille udenrigt Mel af samme Slags Korn
som man berfra udfører.

— Rabinen af Jernvæjen mellem Gøttheborg
og Tørboda har gaaet for sig paa sidste Stet
Tirsdag Formiddag med megen Vildtvælgelid
Hans Majestæt Kærligheds. Palskulet var præ-
stet som Højtidelst, blandt mere med pænt og
nyttigt Sæner, Stengen udbragte en Slaal "for
den gamle Kærligheds."

[illegible]

Udlandet.

[illegible][illegible]