

Annonse

1934 – Da norske vegfolk hentet inspirasjon i Tyskland

Dato: 17.12.2013

«Etter den nasjonalsosialistiske maktovertagelsen den 30. januar 1933, proklamerte Reichskansler Adolf Hitler at regimet skulle motorisere befolkningen og bygge et nett av motorveger (Reichsautobahnen). Disse planene var godt kjent i Norge og fremmet reiselysten til Tyskland», skriver Kristina Skåden i denne artikkelen, som er basert på ennes egen doktorgradsavhandling.

AV KRISTINA SKÅDEN

I doktorgradsavhandling *Vegarbeid. Transnasjonale relasjoner i perioden 1800–1942: Tre eksempler* (2013) belyses den norsk-tyske relasjonen fra *The VII International Road Congress* i 1934 frem til planene for motorveg mellom Halden og Trondheim under okkupasjonsårene.

Kristina Skåden er kulturhistoriker

Den internasjonale vegkongressen var lagt til München, nasjonalsosialismens arnested. Den ble startpunktet for en intensivert Tysklandsinteresse blant norske vegfolk. Hva opplevde den norske delegasjonen under kongressen? Hvilken betydning fikk kongressdeltagelsen for norsk vegbygging?

Kongressen var litt av en begivenhet:

Om lag 2000 deltagerne fra hele verden; en storslått åpningsseremoni der stedfortredende leder, Rudolf Hess, og den mektige generalinspektøren for de tyske veger, Fritz Todt, talte; møter; festlige sammenkomster; muligheten for å delta ved den sjette nasjonalsosialistiske partidagen i Nürnberg; omfattende studieturer; den spektakulære vegutstillingen *Die Strasse* (Vegen).

Fra Norge deltok trolig 35 personer, inklusive de offisielle regjeringsutnevnte delegatene assistentingeniør Holger Brudal fra Østfold vegkontor og avdelingsingeniør i Vegdirektoratet Thor Larsen.

Et forestilt vegfellesskap

Interessen for vegkongressen i Tyskland var stor blant norske vegfolk – vegingeniører, representanter for betongindustrien, myndigheter og bilorganisasjonene. Mange norske vegingeniører var utdannet i Tyskland. Landet ble oppfattet som et foregangsland for ingeniørfaget, og tysk var ingeniørenes fagspråk. Etter den nasjonalsosialistiske maktovertagelsen den 30. januar 1933, proklamerte *Reichskansler* Adolf Hitler at regimet skulle motorisere befolkningen og bygge et nett av motorveger (*Reichsautobahnen*). Disse planene var godt kjent i Norge og fremmet reiselysten til Tyskland.

Permanent International Association of Road Congresses (PIARC) var formelle arrangører av kongressen. Organisasjonens formål var, og er, å skape en opinion blant myndigheter og befolkningen for bygging av veger der bilen skulle få en privilegert posisjon. De tyske nazifiserte vegmyndighetene hadde det praktiske arrangementsansvaret.

Kongressen fremmet det vi med historikeren Benedict Anderson kan betegne som et forestilt (veg-)fellesskap. Anderson har vist oss hvordan nasjoner blir opprettholdt ved at dets medlemmer føler et forestilt fellesskap, det vil si de føler samhørighet med en rekke personer innenfor nasjonens grenser, uten å ha møtt eller kjenne disse. Ved vegkongressen ble ett forestilt sektorfellesskap og vegfellesskap fremmet, ved at det ble arbeidet for standardisering og erfaringsutveksling over landegrensene. Fellesskapet, som også norske delegater følte samhørighet med, besto i en forestilling om at deltagerne hadde mer eller mindre felles interesser – dette til tross for at de kom fra land med svært ulike forhold hva angår topografi, vegforhold og transportforhold.

Et nett av Reichsautobahnen

Planene for og de delvis påbegynte *Reichsautobahnen* var kongressens hovedattraksjon. På utstillingen *Die Strasse*, med den tyske veghistorien som tema, ble planene visualisert. Veghistorien ble fortalt med et nasjonalsosialistisk propagandaspråk og perspektiv der hovedbudskapet var at Hitler hadde etablert et vendepunkt innenfor vegbygging i landet. Som andre tidligere mektige riker, skulle også Tyskland bygge veger, men i motsetning til i Romerriket skulle vegen nå stå i fredens og ikke i krigens tjeneste, het det. Nøkkelgjengenstanden i utstillingen var et gedigent kart, *Deutschlandkarte*, som visualiserte det planlagte nettet av *Reichsautobahnen*.

I forlengelse av kongressen reiste om lag 700 delegater – fordelt på fem studieturer, etter ulike ruter – fra München til Berlin. Deriblant var flere nordmenn. Programmet fordelte seg over tolv dager og besøk til igangsatte anleggsarbeider for *Reichsautobahnen*, arbeidsleirer for vegarbeidere samt historisk og turistmessige kjente steder.

Som senere tids forskning har vist, var arbeidet med *Reichsautobahnen* igangsatt samtidig en rekke steder i landet av propagandamessige hensyn. Slik skulle Regimets handlingskraft fordeles geografisk og komme til syne for store deler av befolkningen. *Das Bundsarchiv* i Berlin arkiverer rapporter fra studieturene. Disse rapportene ble hemmeligstemplett og skulle evaluere den propagandistiske effekt av turene. Til tross for at kongressdeltagerne synes å ha diskutert hvorfor *Reichsautobahn*-prosjektet var igangsatt, med hvilke finansielle midler og om det ville komme til å bli ferdigstilt, synes de norske deltagerne å ha blitt svært imponert. Den tyske reiselederen beskriver hvordan «Nordländer» (nordmennene og svenskene) utviste den største interesse for vegbygging. Det var ikke ende på de spørsmål som ble stilt underveis.

Hurtighetens veg

Etter kongressen ble den norsk-tyske relasjonen innenfor vegsektoren utviklet, og Tyskland ble et stadig tilbakevendende referansepunkt når Brudal og Larsen diskuterte hvordan de norsk veger burde utformes. Det ble argumentert for to hovedprinsipper.

For det første at vegens bestemmelse skulle være hurtighet. Advokat Ragnvald Graff beskriver – i Morgenbladet, 13. september 1934 – opplevelsen av hurtighet under kongressen slik:

Kanskje vil De forstå mig, om jeg sier at veien var som bygget for selve farten, hurtigheten, det var som vi måtte tenke oss veien fylt med biler hver sin vei med frigivne motorkrefter, det var som vi fikk en anelse om bilens ubegrensede muligheter med derav følgende ophevelse av de tilvante begreper om tid, en fornemmelse som blir sterkere gjennom bil og veg enn gjennom flyvemaskinen, det er vel fordi selv den hurtigste bil dog er forbundet med jorden.

Å bygge motorveger som i Tyskland, ble ikke ansett for å være realistisk i Norge, men visjonen burde være at vegen skulle tjene farten. Særlig glede av å kunne øke farten ville turistnæringen få, ble det hevdet. Hurtige veger ville tiltrekke seg den europeiske automobilist som ved å komme fort frem på enkelte strekninger, ville kunne ta det med ro og nyte naturen på andre strekninger. «Hurtighet» var imidlertid ingen nøytral og uskyldig størrelse. Gjennom å fremme hurtighetens veg ble lokale behov og vegbrukere som syklist, hester og fotgjengere argumentert ut av vegbanene.

De lange linjers landskap

For det andre ble det argumentert for at de norske veger måtte knyttes til det fremtidige europeiske vegnettet. Tanken om et europeisk vegnett var allerede blitt fremmet på 1920-tallet av veg-, bil- og turistinteressenter. Disse vegene skulle ikke nødvendigvis være motorveger, men utgjøre et rutenett særlig tilrettelagt for automobilisten.

Norske veg- og turistinteresser hadde foreslått flere norske ruter til dette vegnettet. Med planene for *Reichsautobahn*-nettet blir ideen om et europeisk vegnett mer konkret. Østfold vegkontor, der kongressdeltager Brudal hadde sitt virke, ble den norske aktøren som med størst kraft gikk inn for at Norge måtte knyttes til Europa ved vegbygging. Tanken var å planlegge forbindelsen til Sverige som en veg som med tiden kunne omgjøres til motorveg og å planlegge traseen etter internasjonale prinsipper for motorveg. Før kongressen var det enighet blant norske vegmyndigheter om at forbindelsen til Sverige skulle gå over Halden. Etter kongressen skifter Østfold vegkontor standpunkt og går inn for veg over Svinesund.

Dette var i tråd med svenske vegmyndigheters ønsker og fulgte ideen om at en motorveg skulle gå utenom byer og tettsteder og føres gjennom landskapet som lange friksjonsfrie linjer. Snarere enn å ta hensyn til de lokale ønsker, Haldens befolkning og handelsstand, skulle hensynet til en tenkt bilist som ønsket å kjøre mellom Europa, Göteborg og Oslo være avgjørende for hvor vegen skulle legges. Resultatet av diskusjonen om hvor vegen skulle legges kjenner vi: Vi kjører utenom Halden, men over Svinesund på vegen til Europa.

Østfold vegkontor vant kampen om linjevalget, men til tross for iherdig argumentasjon ble det ikke bygget motorveg i mellomkrigstiden. Ikke før i 1940 ble planleggingen av motorveg mellom Halden og Trondheim igangsatt, av den tyske okkupasjonsmakten. Prosjektet ble imidlertid skrinlagt grunnet mangel på materielle ressurser, arbeidskraft og kompetanse. Å holde krigen på Østfronten operativ, syntes nok mer påtrengende i 1941 enn å fullføre motorveg gjennom Østerdalen.