

Arkeologi i all offentlighet

Avhandling från Institutionen för historiska studier

Arkeologi i all offentlighet

Arkeologihistorie i Norge belyst ved fortidens veier som
historie- og minnekunnskap

Torgrim Sneve Guttormsen

With an English Summary



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Avhandling för filosofie doktorsexamen i arkeologi,
Göteborgs universitet 2013

Distribution:
Institutionen för historiska studier, Göteborgs universitet
Box 200, SE-405 30 Göteborg
torgrim.guttormsen@niku.no

© Torggrim Sneve Guttormsen, 2013
ISBN 978-91-628-8605-9
GUPEA: <http://hdl.handle.net/2077/31684>
Tryck: Ineko AB Göteborg 2012

Abstract

Ph.D. dissertation at Göteborg University, Sweden, 2013

Title: Arkeologi i all offentlighet. Arkeologihistorie i Norge belyst ved fortidens veier som historie- og minnekunnskap.

English title: Archaeology in the Public Domain. The History of Norwegian Archaeology based on the History and Memory Work of Ancient Roads.

Author: Guttormsen, Torgrim Sneve

Language: Norwegian, with an English summary

Department: Department of Archaeology, Göteborg University, Box 200, SE-405 30 Göteborg

Series: Avhandlingar från Historiska institutionen i Göteborg 2013

ISBN 978-91-628-8605-9

GUPEA: <http://hdl.handle.net/2077/31684>

In this thesis, the historiography of Norwegian archaeology is studied by a closer examination of how the historic material culture of roads and vehicles («ancient roads») is narrated and memorised in history writing and in cultural heritage practices. A vast body of historical and heritage-based literature on roads, from the 1870s to the present, is examined as historical knowledge interfacing academic, political and popular rhetoric and uses of the past. The main aim of the thesis has been to gain knowledge about public uses of archaeology, and more precisely how archaeological and historical knowledge of roads becomes a means for various modes of remembrance in society. Theoretically, the thesis explores the advantages of using a dialogic discursive historiographical approach that takes into account genre, chronotope and carnivalism as analytical concepts. In the most basic sense, the theoretical outlook in the thesis gives access to «a history of inter-diciplinarity», which thereby challenges pure disciplinary approaches towards archaeological historiographies.

In the historiographical study, the distinction between *realism* and *romanticism* has become a literary and epistemological background for understanding historiographical processes and dynamics. While the realism movement of the late 19th century made a basic outlook for popular and institutional interpretations of «ancient roads» in the first half of the 20th century, romanticism became the main baseline during the second half of the 20th century. The thesis reveals the emergence of an institutional knowledge domain, forwarded by administrative sectors, where «ancient roads» as common historic knowledge and cultural heritage are challenged by sectorial claims of the past. The fusion of popular culture and consumer culture in administrative heritage practices have produced an idealised past, which is used in political rhetoric, emphasising «sectorial appeal» and «sectorial romanticism».

The thesis concludes that the ethical implications of commercialized and politicized uses of the past, exposed by sectorial administrative units, provoke a debate about the role archaeology as an academic discipline and humanistic scientific knowledge play in the public realm. The ethical considerations are particularly important with regards to how «applied» research is perceived in the public domain, and more specifically in administrative political uses of the past. These ethical considerations are discussed in conjunction with democratic ideals of public archaeology in an effort to define a nuanced stance to public involvements that interfaces professional, political and popular uses of the past.

Key words: Heritage Studies, Public archaeology, historiography, Critical Discourse Analysis, Bakhtin, ancient roads, Norway.

Innholdsfortegnelse

Liste over figurer og tabeller	i
Forord.....	iii
Første del: Bakgrunn og fremgangsmåte	1
Kapittel 1: Introduksjon	2
1.1. Innledning	2
1.2. Defineringsfeltet.....	4
1.2.1. Arkeologisk faghistorie – verden i arkeologien	4
1.2.2. Offentlig arkeologihistorie – arkeologien i verden.....	7
1.2.3. Tendenser mot en ny type arkeologihistorie – arkeologi og dannelseshistorie	12
1.2.4. Fortidens veier og teknologihistorie – en historiografi frem i lyset	17
1.2.5. Problemstillingene i avhandlingen	18
1.3. Historiografi – teoretiske ressurser.....	22
1.3.1. Kontinuitet eller brudd?	23
1.3.2. Dialogisme som historierefleksivt ståsted	25
1.3.3. Kritisk diskursteori – en modell for «kritisk historiografi».....	27
1.3.4. Fortellerteori og historieskriving.....	31
1.3.5. Kildematerialet.....	34
1.3.6. Sammenfatning	35
1.4. Historiografi - analytiske tilnærminger.....	36
1.4.1. Diskurser og sjangere – det tverrfagliges metaspråk	36
1.4.2. Kronotopi – tidens materialisering i rommet.....	41
1.4.3. Karnevalisme – folkets språk.....	47
1.4.4. Sammenfatning	57
1.5. Avhandlingens videre disposisjon	58
Andre del: Gjennombruddet i 1870-årene.....	61
Kapittel 2: Den vitenskapelige realismen.....	62
2.1. Innledning	62
2.2. Romantisme og realisme	62
2.2.1. Romantismens epistemologi.....	64
2.2.2. Realismens epistemologi	68
2.2.3. Sammenfatning	73
2.3. Kulturhistorie som flertydig sjangerbegrep: to danske pionertekster	74

2.3.1. André Gregor Henrik Lütken: Opfindelsernes Bog (1877)	75
2.3.2. Troels Frederik Troels-Lund: Dagligt liv i Norden (1879)	80
2.3.3. Sammenfatning: veihistorisk sakprosa som populær kulturhistorie	86
2.4. Vei historiske pionertekster i Norge	89
2.4.1. Yngvar Nielsen: Det norske Veivæsens Udvikling (1876)	90
2.4.2. Ole Jacob Broch: Kongeriget Norge og det norske Folk (1876)	93
2.4.3. Johan Kristian Skougaard: Det Norske veivæsens historie (1899)	95
2.4.4. Sammenfatning: fremveksten av en norsk sektorhistorisk sjanger	96
2.5. Konklusjon: veienes kulturhistorie og sektorhistorie	98
Kapittel 3. Veien som minne i 1800-tallets populærkultur	100
3.1. Innledning	100
3.2. Arkeologiens sjangere – de førindustrielle veiene	101
3.3. Den dialogiske narrasjon om «Nasjonen Norge»	105
3.3.1. Mellom nasjonalpatriotisme og kontinentalisme	107
3.3.2. Folkekulturens tosidige rolle	109
3.3.3. Sammenfatning – nasjonen som dialogisk fortelling	111
3.4. Populærkultur og verdensutstillinger – fortiden på utstilling	112
3.4.1. Den populære historieskrivningens referanse til verdensutstillingene	114
3.4.2. Bildet av ingeniørentyret og samtiden som en kraftalder	117
3.4.3. Musealitet og dannelsesidealer	118
3.4.4. Sammenfatning – fortidens veier i populærkulturens domene	121
3.5. Konklusjon – møtet mellom realismen og romantismen	123
Tredje del: Den nye realismen i tiden før 1950	128
Kapittel 4: Sjangerdomener i historieskrivingen	129
4.1. Innledning	129
4.2. En kulturhistorisk sjanger om fortidens veier	130
4.2.1. Det sosiale reiselivet i førmoderne tid	130
4.2.2. Osebergvognen og de førindustrielle kjøreveiene	133
4.2.3. Middelalderens rideveier og folklorelandskapets tidsdybde	137
4.2.4. Idyllkronotopen og den folkloristiske tid	139
4.2.5. Sammenfatning	142
4.3. En teknologihistorisk sjanger om fortidens veier	144
4.3.1. Ingeniørenes eventyrlige kulturhistorie i verden	145
4.3.2. Ingeniørgeografi og det estetiske veilandskapet	148

4.3.3. Ingeniørkronotopen og den eventyrlige tid.....	152
4.3.4. Sammenfatning	154
4.4. En sektorhistorisk sjanger om fortidens veier	155
4.4.1. Veivesenets organisasjon og fremveksten av det moderne byråkrati	156
4.4.2. «De fire store» i veivesenets biografi	158
4.4.3. Veiingeniørkronotopen og den biografiske tid	160
4.4.4. Sammenfatning	163
4.5. Konklusjon	163
Kapittel 5. Realismens epistemologi innlemmes i kulturminnevernet	166
5.1. Innledning	166
5.2. Osebergfunnenes kronotopi	169
5.2.1. Landskapsarkeologi – gård, grav og rideveier	169
5.2.2. Kjøretøyarkeologi – teknologihistorie til vanns og til lands.....	172
5.2.3. Vikingskipsmuseet og Norsk Teknisk Museum	175
5.2.4. Sammenfatning	181
5.3. Realisten i kunst og kultur – minnene om ingeniørhelten	182
5.3.1. Realisten i skjønnlitteratur og sakprosa	182
5.3.2. Kragstøtten og den veisektorielle sjangeren	185
5.3.3. Ingeniørkronotopen som kulturminne i landskapet.....	187
5.3.4. Sammenfatning	188
5.4. Mellomkrigstidens nyrealisme og nyhumanisme	189
5.4.1. Nyrealismen i skjønnlitteratur og vernetekning	190
5.4.2. Mellomkrigstidens nyhumanisme – en dannelse i opposisjon	192
5.4.3. Sammenfatning	200
5.5. Konklusjon	201
Fjerde del: Den samfunnsvitenskapelige realismen i etterkrigstiden.....	205
Kapittel 6. Etterkrigsgenerasjonens historieskriving	206
6.1. Innledning	206
6.2. Den kulturhistoriske sjangeren	207
6.2.1. Kjøretøyarkeologien og bronsealderens jordbrukskultur	209
6.2.2. Veiarkeologien og folklorelandskapet	211
6.2.3. Idyllkronotopen i transformasjon – fra rural idyll til naturidyll.....	216
6.2.4. Sammenfatning	219
6.3. Den teknologihistoriske sjangeren.....	220

6.3.1. Ingeniørhistoriens nye aktører.....	220
6.3.2. Fra ingeniørgeografi til transportgeografi	222
6.3.3. Ingeniørkronotopen i transformasjon – fra ingeniøren til samfunnsøkonomen	226
6.3.4. Sammenfatning	227
6.4. Den sektorhistoriske sjangeren.....	228
6.4.1. Veivesenets biografi i den kameralistiske heroiske litteraturen	228
6.4.2. Veivesenets biografi som både kultur- og samfunnshistorie.....	230
6.4.3. Veiingeniørkronotopen i transformasjon – fra veiingeniøren til veiplanleggeren.....	232
6.4.4. Sammenfatning	233
6.5. Konklusjon	234
Kapittel 7. Den økologiske realismen inntar vernet	235
7.1. Innledning	235
7.2. Sakprosaiske skillelinjer i etterkrigstiden	237
7.2.1. Samfunnsøkonomisk historie og veipolitisk scientisme	239
7.2.2. Miljøhistorie og miljøpolitikk	242
7.2.3. Miljøaktivisme og arkeologihelten	244
7.2.4. Sammenfatning	250
7.3. Veien som teknisk kulturminne og landskapsminne.....	252
7.3.1. Veien som teknisk kulturminne.....	253
7.3.2. Veien som landskapsminne	257
7.3.3. Sammenfatning	260
7.4. Konklusjon	261
Femte del: Romantismens gjennombrudd i senmoderne tid	264
Kapittel 8. Historieskriving i sektorenes domene	265
8.1. Innledning	265
8.1.1. Tverrfaglighet – om forholdet grunnforskning og anvendt forskning	266
8.1.2. Sektoransvaret og norsk vegmuseum	267
8.1.3. Lokal kulturminneforvaltning – det fylkeskommunale nivået	272
8.1.4. Sammenfatning	273
8.2. Den kulturhistoriske sjangeren	274
8.2.1. Hulveiene og det menneskelige samkvem	275
8.2.2. Middelalderens veier og pilegrimenes vandreliv	280
8.2.3. Rideveilandskapets kronotopi som idealisert idyll.....	285
8.2.4. Sammenfatning	287

8.3. Den teknologihistoriske sjangeren.....	288
8.3.1. STS-forskningen og samfunnsøkonomene.....	288
8.3.2. Landskapsestetikens historie og arkitektene	291
8.3.3. Kjøreveienes kronotopi innlemmer et idyllkronotopisk innhold	296
8.3.4. Sammenfatning	298
8.4. Den sektorhistoriske sjangeren.....	298
8.4.1. Veivesenet og den teknikkinterne historien	299
8.4.2. Veivesenets etatshistorie som samfunns- og kulturhistorie.....	301
8.4.3. Veivesenets ingeniørkronotop	303
8.4.4. Sammenfatning	304
8.5. Konklusjon	304
Kapittel 9. Den forvaltningssektorielle minnetenkningen	311
9.1. Innledning	311
9.2. Det materielle minnet som fragment og enhet	312
9.2.1. Et arkeologiteoretisk minneperspektiv: «det fragmenterte veiminnet»	313
9.2.2. Et arkitekturteoretisk minneperspektiv: «det enhetlige veiminnet».....	314
9.2.3. Medborgernes syn på veifredninger i den offentlige debatten.....	317
9.2.4. Sammenfatning	321
9.3. Kulturhistoriske ruter som karnevalsk konsept i sektoriell historiebruk.....	322
9.3.1. Europarådet og UNESCO: «cultural routes» og «heritage routes»	323
9.3.2. Fotefar mot nord	326
9.3.3. Pilegrimsspor.....	330
9.3.4. Kongeveien – en grenseløs historie.....	335
9.3.5. Nasjonale turistveier.....	338
9.3.6. Jakten på fortidens spor innlemmes i det karnevalske rommet	340
9.3.7. Sammenfatning: Kulturarvsinstitusjonenes karnevalskultur	346
9.4. Sektorielle dannelseskulturer	349
9.4.1. Museumssektoren: det kulturelle mangfoldet	351
9.4.2. Miljøvernsektoren: allmennhetens miljø- og kulturtilbud.....	354
9.4.3. Fylkessektoren: hjemstavnsfølelse til egne omgivelser.....	356
9.4.4. Kirkesektoren: den økumeniske fellesskapsfølelsen	360
9.4.5. Veisektoren: identitetsfølelse til egen bedrift	362
9.4.6. Forvaltningssektorielle kamper: sektoriell monologisering.....	365
9.4.7. Sammenfatning	368

9.5. Konklusjon	369
Sjette del: Fra poetikk til etikk	373
Kapittel 10. Profesjon, politikk og popularisering	374
10.1. Innledning	374
10.2. Den historiografiske analysen – metodiske «gevinster»	376
10.2.1. Sakprosa og populærkultur: sjangerhistorie og kronotopi	377
10.2.2. Formidlingsrom og populærkultur: kulturarvfeltets karnevalske arenaer	379
10.2.3. Sammenfatning	381
10.3. Sjangerhistoriske perioder – historiografiske erkjennelser	381
10.3.1. Realismens gjennombrudd – 1870-generasjonen	381
10.3.2. Den nye realismen – mellomkrigsgenerasjonen	384
10.3.3. Den samfunnsvitenskapelige realismen – etterkrigsgenerasjonen	387
10.3.4. Romantismens gjennombrudd – den senmoderne generasjonen	388
10.3.5. Sammenfatning	390
10.4. Arkeologi og dannelse – etiske vurderinger	392
10.4.1. «Det folkelige» som senmoderne konsept om mangfold	393
10.4.2. Populærkultur og kulturminneforvaltning	396
10.4.3. Sektorpolitiske føringer for arkeologien	403
10.4.4. Hva er arkeologi som senmoderne dannelsesprosjekt?	407
10.5. Avslutning – «Den brysomme arkeologien»	409
Litteratur	411
Andre kilder	429
Lover og meldinger	429
Nettartikler og nettrapporter	430
Nettsider	431
Summary	432

Liste over figurer og tabeller

Figur 1: En historiedidaktisk typologi.....	16
Figur 2: Analysemodell i kritisk diskursanalyse.....	29
Figur 3: Sjangersystem eller sjangerkatalog for sakprosafeltet	39
Figur 4: Med humor som politisk kampspråk	51
Figur 5: Den groteske realismens/hyperrealismens fenomenologi	55
Figur 6: Forsidebilde fra 1914-utgaven av «Dagligt liv i Norden»	85
Figur 7: Sjangermessige distinksjoner i Lützens og Troels-Lunds tilnærming til veihistorie	88
Figur 8: Utsnitt fra Klüwers kart fra 1823, gravminner og veiminne	104
Figur 9: Modell over romantismens og realismens idéinnhold	123
Figur 10: Middelalderidyll fra omslaget til Sverre Steens praktbok fra 1929	143
Figur 11: Georg Brochmanns oppfinneshistoriske verk	146
Figur 12: To estetisk sett kvalitativt ulike veityper slik det fremgår av Krüger 1937.	149
Figur 13: Illustrasjon fra «Meddelelser fra Veidirektøren» 1924	161
Figur 14: Harald Damsleths propagandaplakater fra krigsårene	173
Figur 15: Osebergfunnenes materielle kronotopi	175
Figur 16: Teknologiens folkeoppdragende funksjon	179
Figur 17: Jubileumsutstillingen på Frogner i 1914 og «Vi kan»-utstillingen i 1938	180
Figur 18: Georg Brochmanns vitenskapsroman «Dødståken»	184
Figur 19: Kragstøtten	186
Figur 20: Haakon Shetelig's oversettelse av Baudelaire's prosadikt	196
Figur 21: Sverre Marstrand's avhandling «Østfolds jordbruksristninger» fra 1963	217
Figur 22: Åpningen av Norsk Teknisk Museums nye lokaler på Etterstad i 1959	221
Figur 23: Dag Bjørnlands «Innenlands samferdsel i Norge siden 1800» fra 1977.....	225
Figur 24: Økonomisk liberalisme og innlandsk samferdsel i Norge.....	227
Figur 25: Willi Middelfarts plakater «Bygg Landet» fra 1945.....	240
Figur 26: Rolf Grovens naturaktivistiske kunst.....	245
Figur 27: Stillbilde fra filmen «Tom og Mette på sporet» fra 1952.....	247
Figur 28: Stillbilde fra filmen «Et fjelleventyr» fra 1960.	249
Figur 29: Fremveksten av to diskursordener i etterkrigstiden.	261
Figur 30: Statens vegvesen og «gangsteiner».....	300
Figur 31: Kjell Hegdalstrand's «Vegens menn og deres verk» fra 1995	302
Figur 32: Forsidebilde av «Nasjonal verneplan for veier» fra 2002.....	315
Figur 33: Avisoppslag «NHO vil stanse vern av Rv606»	320
Figur 34: To utstillingsplakater om «Den senmoderne middelalderen»	332
Figur 35: Nettstedet «Kongeveien».	337
Figur 36: «Gamle veier og vegfar» utgitt av Direktoratet for Naturforvaltning	344
Figur 37: Severdighetslogoene om fortidens veier	349
Figur 38: Tre typer bevaringsfenomenologiske ståsteder.	401
Tabell 1: Vei- og bruanslegg vernet etter fornminneloven av 1951 § 3	254
Tabell 2: Fordeling av ulike kulturminnetyper relatert til vei, registrert i perioden 1957-1980	260
Tabell 3: Tabellen viser de to dominerende vitenskulturene i den veihistoriske litteraturen	309
Tabell 4: Ulike typer veiminne som er registrert i perioden 1980 - 2009	341

Forord

Arbeidet med denne avhandlingen kan kort sammenfattes som en øvelse i å tenke på tvers av og utover fagdomener og universitetsmiljøer. Humanioras relevans eller «nytte» i samfunnet har i den sammenheng vært en tematikk som har opptatt meg stadig mer under avhandlingsarbeidet, både når det gjelder arkeologiens og den øvrige historieforskningens så vel kulturarvens samfunnsrolle. Tverrfaglige forskningsmiljøer med fokus på samtids- og samfunns spørsmål om arkeologi er foreløpig et marginalt satsningsområde i Norge, men det har et sterkt fotfeste i Sverige og ikke minst som følge av den nye kulturarvssatsningen ved Göteborgs Universitet. Det internasjonalt anerkjente forskningsmiljøet ved Göteborgs Universitet innen kulturarv og teoretisk arkeologi har vært utslagsgivende for at jeg til slutt ønsket å disputere ved dette lærestedet. Jeg er svært takknemlig for at jeg fikk anledning til å levere avhandlingen til «Institutionen för historiska studier» ved Göteborgs Universitet.

Jeg er også takknemlig for at en tematikk om fortidens samfunnsrelevans lot seg finansiere av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) gjennom instituttets strategiske instituttprogrammer (SIP) og grunnbevilgning, til sammen tre årsverk fordelt over perioden 2007-2010. Det foreliggende manuset ble etter et avbrekk i 2011 ferdigstilt i løpet av et par måneder i 2012. Jeg vil takke min arbeidsgiver NIKU som har gitt meg muligheten til å gjennomføre dette arbeidet og som har lagt til rette for den lærerike prosessen som en Ph.D.-utdannelse innebærer. En sentral motivasjonsfaktor for avhandlingsarbeidet har i så måte vært å forstå min rolle som utdannet arkeolog og forsker i dagens kunnskapssamfunn og mer spesifikt å forstå hvilken rolle et nasjonalt institutt for *anvendt* forskning har i dag. Jeg håper denne innsikten også vil komme forskningsinstituttet og dets virkefelt til gode.

Det er flere fagpersoner som skal takkes for deres bistand i avhandlingsarbeidet. Det gjelder først og fremst professor i arkeologi Lotte Hedeager ved Institutt for arkeologi, konservasjon og historie (IAKH), Universitetet i Oslo, som gjennom veiledning i forbindelse med hovedfagsoppgaven oppfordret meg til å gjennomføre et Ph.D.-prosjekt. Hennes pedagogiske innsikt, skarpe leseblikk og oversikt over arkeologiens mange sider har fått meg til å reflektere kritisk over både skriveprosessen og det jeg vil formidle. Jeg vil også takke professor i landskapsarkitektur Kenneth Olwig ved Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Alnarp, for å ha bidratt med innspill til manuset utfra sin kunnskap om landskapsteori- og historie. Den tredje leseren av manuset som fortjener en stor takk er direktør i NIKU, Carsten Palludan-Müller. Utfra sin innsikt om kulturminneforskning har han gitt flere konstruktive innspill til avhandlingen. Ingen av de tre ovennevnte skal derimot bebreides for mangler

avhandlingen måtte ha. En stor takk også til professor i arkeologi Kristian Kristiansen ved Gøteborgs universitet og kollegiet ved det samme universitet som har lagt til rette for en fin avslutning i Gøteborg, ikke minst mine kjære kollegaer Anita Synnestvedt og Maria Persson.

Av NIKU-folk vil jeg spesielt takke forskningskoordinator Inga Fløisand som med jevne mellomrom tok turen innom kontoret for en oppbyggende «pep-talk» om arbeidets progresjon. De andre som har holdt på med Ph.D.-arbeid, og ikke minst alle andre kollegaer og fagfeller i NIKU, har bidratt med å skape et godt miljø, både for stimulerende diskusjoner og for arbeid i stille modus. Jeg vil spesielt takke arkeologikollegaene Ole Risbøl som delte sin vei-historiske litteratur og veiarkeologiske innsikt med meg, May-Liss Bøe Sollund som utfylte mine kunnskapshull om etterkrigstidens registreringspraksis, samt Jan Brendalsmo som lot meg rote i hans boksamling etter både gamle bøker og kulturminnelover. Jeg vil også trekke frem de mange stimulerende sammenkomstene i inn- og utland hvor jeg fikk fremlegge deler av avhandlingen for diskusjon. Takk til alle medstudenter, seniorer og andre fagkollegaer som kommenterte mine innlegg på disse sammenkomstene. Ph.D.-seminarene var en spesielt berikende læringsform idet de på en måte som minner om «tankesmier» fungerte som særdeles konstruktive fora for dialog og akademisk øvelse og som gode forskernettverk.

Jeg liker å tenke på et forskningsarbeid som en prosess der tanker vokser og beriker omgivelsene, faglig så vel familiært. Som den surrealistiske kunstneren Joan Miró (1893-1983) har påpekt: «One must not worry about whether a work of art will last, but whether it has planted seeds that give birth to other things. An artwork must be fertile. It must give birth to a world». Livet med et avhandlingsarbeid kan forstås utfra en tilsvarende erkjennelse. En avhandling blir aldri ferdig i den forstand at siste ord er sagt, det er en kontinuerlig prosess som føder ny erkjennelse og nye spørsmål. Et forskningsprosjekt krever av den grunn mye tålmodighet og prøvelse, ikke minst av mine aller nærmeste. Helt til slutt vil jeg derfor spesielt takke Tonje, Ylva og Irma som fra innsiden har fulgt avhandlingsprosessen med undring og spørrelyst, noe som har vist at det er mulig å realisere flere prosjekter på en gang dersom de har gjensidig nytte av hverandre. Dere har utrolig nok klart å overføre den intensitet og livsstil som avhandlingsarbeidet har krevd, til å bli en ballast fremfor en belastning for familien.

Oslo, 20.november 2012

Første del: Bakgrunn og fremgangsmåte

Kapittel 1: Introduksjon

1.1. Innledning

Med det provokative utsagnet «archaeology is what archaeologists do» utfordret arkeologen David Clarke det arkeologiske kollegium på 1970-tallet.¹ Fremveksten av nye felt innenfor arkeologien slik som «Industrial Archaeology», «Contemporary Archaeology» og «Popular Archaeology» utfordrer også i dag etablerte oppfatninger innen faget om hva arkeologi er eller hva faget bør være. Diskusjonen har sitt utspring i et behov for å definere felles utfordringer og mål med faget. Med fremveksten av en rekke faglige subkulturer sier det seg selv at arkeologi kan defineres på mange måter. En «steinalderarkeolog» og en «samtidсарkeolog» har sine egne debattfora og formidlingskanaler som medierer ulike arkeologiverdener. En annen side av saken er at arkeologer arbeider innenfor en rekke forskjellige samfunnsområder (i kulturminnevernet, på museer, i kommunale og sektorielle etater, i konsulentfirmaer, på forskningsinstitutter o.l.) der arkeologi er underordnet større saksområder, vitenskulturer, praksiser og funksjoner. Forskning med vekt på kulturarv, minner, historiebruk og «public archaeology» er overlappende forskningsfelt som henvender seg til disse samfunnsområdenes virkefelt. Forskningsfeltene er ikke enkle å definere, eller som arkeologene John Carman og Marie Louise Stig Sørensen skriver om kulturarvsstudier (Heritage Studies):

«Definitions bring focus and coherence to the field of study, but will also limit and make fixed both what is included for study and what have hitherto been permeable borders towards other academic concerns. We are faced with a conundrum. On the one hand, we appreciate that it is through definitions and agreed terminologies that it becomes possible to have meaningful and constructive conversations and to understand each other. On the other hand, definitions and agreed terminologies censor the field; they, rather than the subject matter, will guide our intellectual engagement and restrict our imagination».²

Dilemmaet som beskrives av Carman og Stig Sørensen rommer en utfordring: Hvordan definere et forskningsfelt når dets vitalitet er skapt utfra og bæres oppe av tverrfaglig innsikt? Å innnta et tverrfaglig perspektiv vil nødvendigvis også utfordre grensene for hvordan arkeologisk forskning blir definert.

¹ Clarke 1973, 6.

² Carman og Sørensen 2009, 13.

Historiografisk innsikt, det vil si kunnskap om arkeologihistorie, er en ressurs for å diskutere arkeologiens grenser, virkefelter, utfordringer og mål. Fremfor å oppfatte arkeologiens historie som et «kunnskapens tre» med én felles «stamme» har den stadig voksende arkeologihistoriske litteraturen vist at det snarere dreier seg om et nettverk av mange «stammer» og «forgreninger», med andre ord «... that its history and development always [has] involved multiple strands – in essence the existence of other possibilities and practices».³ Denne innsikten om arkeologiens komplekse virkefelt er veiledende for det tverrfaglige perspektivet som inntas i dette avhandlingsarbeidet. Avhandlingen tar utgangspunkt i forskningsfeltet kulturarvsstudier, herunder studier i historiebruk og minneforskning, for å undersøke arkeologiens rolle i samfunnet og omvendt hvordan samfunnet påvirker arkeologisk tenkning og praksis.⁴ Empirien for å belyse dette forholdet er fortidens veier, og metoden som anvendes er historiografi. Kort sagt: Avhandlingen undersøker forholdet mellom arkeologi og samfunn ved å utføre en kunnskapshistorisk analyse av hvordan fortidens veier er forstått som historie- og minnekunnskap fra 1870-årene til i dag.

Begrepet fortidens veier benyttes som en betegnelse på fysiske spor og gjenstander slik som veier, kjøretøy og reiseutstyr forbundet med landvertsferdselens historie i Norge. Sett utfra et tverrfaglig perspektiv er denne kildekategorien materielt og historisk sammensatt, den er kompleks som utsagnsverdi om landvertsferdselens historie og om de minnene som knyttes til denne historien, og dertil formet av flere fagtradisjoner og aktører.⁵ Temaet fortidens veier innrammer av den grunn en type kulturarvsproduksjon om et bestemt *historiserende saksfelt* som arkeologer ikke er alene om å utdype. Som kulturarvstematikk blir arkeologisk kunnskap kanalisert gjennom forskjellige litterære miljøer, vitenskulturer og samfunnsinstitusjoner. Ved å sammenstille disse kanalene som forskjellige måter å fortelle om og memorere fortidens

³ Murray og Evans 2008, 3.

⁴ Avhandlingen er innrettet kulturarvssatsningen ved Gøteborgs Universitet der det legges vekt på tverrfaglig læring og grenseoverskridende kunnskapsbygging i skjæringspunktet mellom en rekke humanistiske disipliner, naturvitenskap og samfunnsvitenskap. Avhandlingens relevans kan også ses i lys av at det nylig er initiert forskning i Norge om humanioras samfunnsrolle. I det nye forskningsprogrammet for perioden 2011-2020 ved Norges forskningsråd kalt «Samfunnsutviklingens kulturelle forutsetninger – SAMKUL» er f.eks. hovedtemaet «anvendt humanioraforskning», forskning om humanioras samfunnsrelevans, herunder kulturens betydning i samfunnsutviklingen. Programmet er opptatt av dette som et tverrfaglig kunnskapsfelt. Forskning om arkeologiens samfunnsrolle, om arkeologisk kulturarv og dens rolle sammen med annen kulturarv utfra problemstillinger om fortidsbruk og minneproblematikk, vil kunne være et bidrag i SAMKUL, men det gjenstår å se hvilke typer prosjekter som blir prioritert i programmet.

⁵ Veiempirien kan forstås utfra et «post-disiplinært» perspektiv, det vil si et syn som legger til grunn at tematikken er så grenseoverskridende at det ikke kan forstås utfra tradisjonelle disiplinære rammer, se Hvattum et.al. 2011, 3. Men empirien kan også mer tradisjonelt forstås utfra et «multi-disiplinært» perspektiv, det vil si når flere disipliner undersøker fenomenet fra sine ststeder og dermed utfyller hverandres kunnskapshull uten at det innbærer en felles konklusjon eller syntese, jfr. *ibid.*

veier rettes et kritisk søkelys på historiserende praksiser som arkeologisk kunnskap og arkeologer er en del av. Dermed vil den mangesidige bruken av fortiden kunne avdekkes, for:

«Man kan sige, at det netop er historiens mest femtrædende træk, at den i virkelighedens verden aldrig optræder alene, at den altid giver anledning til andre historier. [H]istoriernes ideologiskabende funktion bliver åbenlys, når de sammenholdes med andre historier om samme emne – når man ikke blot læser én historie, men flere. Det er det, kritisk humanistisk videnskab gør, og det er det, der er dens i egentligste forstand oplysende funktion».⁶

Å lese flere historier om samme emne innebærer å undersøke hvordan arkeologer og arkeologiske utsagn inngår i den brede og allsidige fortidsproduksjonen om fortidens veier der også andre fortidsprodusenter er involvert. Det innebærer å studere hvordan historiekunnskap blir et offentlig anliggende, et saksområde for allmennheten, og bidrar med å konstruere kulturarv. Arkeologiens rolle i historie- og minneskapende arbeid er kompleks. Et studium av denne kompleksiteten handler om å forstå de ulike historieforståelsene og måtene å bruke fortiden på som samfunnet og kulturen legger opp til. Sett utfra et kulturarvsperspektiv behandles derfor både nyere og eldre tids vei-historie/-minner så vel kultur- og samfunnsdimensjonens betydning, og ikke bare de akademiske betingelsene, for denne fortidsproduksjonen.

1.2. Defineringsfeltet

Arkeologihistorisk litteratur er i dag omfattende. For å definere hvilken forskningstradisjon avhandlingen bygger på skal jeg belyse denne historiografiske litteraturens typegalleri. Historiografi defineres i den sammenheng ved de prinsippene som ligger til grunn for hvordan all fortidsproduksjon, inkludert arkeologi, skapes i historiefortellende form. Utfra min lesing av arkeologihistorisk litteratur har jeg funnet det anvendelig å skille mellom fire historiografiske retninger som skal beskrives mer inngående.

1.2.1. Arkeologisk faghistorie – verden i arkeologien

I løpet av de siste 30 årene har det vært en markant tilvekst av historierefleksive studier om arkeologi.⁷ I litteraturen er arkeologihistorie i første rekke forstått synonymt med faghistorie som belyser tilkomsten og utviklingen av arkeologi som humanvitenskapelig disiplin. De tradisjonelle faghistoriske studiene innenfor denne retningen tok for seg kjente arkeologer og

⁶ Hedeager og Schousboe 1989, 10.

⁷ Olsen, B. 1997, 12. For diskusjon, se Gustafsson 2001, 9-10.

deres innflytelse i fagets utvikling.⁸ Denne litteraturtypens fokus på personalhistorie, det vil si arkeologenes livsbiografi og faglige entreprenørskap, har også innflytelse i dag. Arkeologen Mogens Schou Jørgensen inndeler for eksempel dansk veiarkeologisk forskning i tre forskningsperioder utfra forskergjerninger utført av sentrale arkeologer i faget.⁹ Sagt med historikeren Knut Kjeldstadli fremmer denne typen historieskriving «... et internalistisk eller kunnskapsrasjonalistisk syn – det er et fags interne logikk, de vitenskapelige problemene og avdekkede svakhetene som driver det fremover».¹⁰ Arkeologihistorie belyst som en akkumulativ og kontinuerlig historie om den arkeologiske ekspertises gradvise «avdekking» av en stadig mer eksakt fortidsviten bygger på et positivistisk og essensialistisk historiesyn.¹¹

På den andre siden inntas i dag også en innfallsvinkel til faghistorie som vektlegger hvordan ikke bare internale, men også eksterne og kontekstuelle aspekter har påvirket arkeologisk kunnskapsproduksjon.¹² Denne typen faghistoriske studier er opptatt av utsagnenes samtid, det vil si hvordan (deler av) arkeologisk viten slik som tankesystemer, begreper, fortolkninger og konsepter om fortiden blir «oppfunnet» og dermed speiler den tiden de blir fremmet i. Studiene legger til grunn at den arkeologiske viten som avdekkes er en historisk- og sosialbetinget konstruksjon.¹³ Disse innfallsvinklene til arkeologisk faghistorie har handlet om hvordan kunnskapsproduksjon er et resultat av maktrelasjoner og hvordan eksterne forhold i samfunnet, verden omkring, har bidratt med å forme arkeologien over tid. En generell trend har med andre ord vært et skifte fra internalistiske studier til studier med større

⁸ F.eks. Klindt-Jensen 1975.

⁹ Schou Jørgensen 1996 belyser veiarkeologisk faghistorie som en overgang fra den «müllerske» periode (1900-1930-tallet) som fokuserte på veilinjene i fortidens landskap, via den «kunwaldske» periode (1930-1940-tallet) hvor kunnskap om veienes stratigrafi og utforming basert på arkeologiske utgravninger introduseres i veiforskningen, til den «tauberiske» periode (1950-tallet-til i dag) med introduksjonen av nye dateringsmetoder (C14-metoden) og et spesielt fokus på veikonstruksjonenes kronologi. Forskningshistoriske perspektiver på fortidens veier er hovedsakelig belyst som introduksjon til egne studier. I skandinavisk sammenheng kan nevnes Gansum 2002, 16-25; Jacobsen 2003; Qviström 2003, 40-49; Stenqvist Millde 2007, 15-20; Wittendorff 1973, 15-29. For referanser til internasjonal litteratur, se f.eks. Guttormsen 2007, 97-98.

¹⁰ Kjeldstadli [1992] 2005, 73.

¹¹ *Positivistisk* i den forstand at kunnskapsproduksjon forstås som en objektiv og verdinøytral aktivitet uavhengig forfatterens subjektive forståelse og forforståelse, Olsen, B. 1997, 46-47. *Essensialistisk* (også kalt «kunnskapsrevolusjonistisk» jfr. Brattli og Svestad 1991) fordi kunnskapsproduksjon oppfattes utfra en helhetlig plan eller en bakenforliggende idé (en iboende sannhet) om at arkeologien beveger seg mot et på forhånd definert enhetlig mål.

¹² Jfr. Gustafsson 2001, 36-57.

¹³ I den sosiologiske teoridannelsen brukes sosialkonstruksjonisme og sosialkonstruktivisme gjerne som synonyme begreper. I den grad det anføres en distinksjon mellom de to begrepene er det for å anskueliggjøre forholdet mellom et «anti-realistisk» relativistisk kunnskapssyn på den ene siden (virkeligheten er utelukkende sosialt konstituert, et syn tillagt konstruksjonistene), og på den andre siden et realistisk kunnskapssyn innenfor en relativisert kunnskapsorientering (det finnes også en reell normgivende virkelighet som strukturerer det sosiale, et syn tillagt konstruktivistene). Om dette, se f.eks. Kjørup 2001. Sistnevnte (konstruktivistiske) perspektiv, som ofte er betegnet «kritisk realisme» og «kritisk diskursteori», inntas i denne avhandlingen, jfr. kapittel 1.3.3.

vekt på hvordan ytre faktorer som geografiske, økonomiske og sosiale forhold, ideologi, politikk, kulturbevegelser og ideer har bidratt med å forme arkeologisk tenkning.

Europeisk idéhistorie, kulturhistorie og filosofihistorie i et langtidsperspektiv er kunnskapsrammer som bidrar med å forstå arkeologihistorie.¹⁴ Men det overordnede analysenivået og vektingen av lange historiske linjer forbigår samtidig viktige kontekstuelle historiografiske perspektiver. I norske faghistoriske monografier har en kontekstuell tilnærming handlet om den skandinaviske arkeologiens forhold til nasjonalromantikken og evolusjonismen som kulturstrømninger på 1800- og 1900-tallet, men også mer overgripende om vitenssystemer som preger vitenskap og samfunn i ulike perioder.¹⁵ Forholdet mellom overgripende vitenssystemer og den enkelte aktør eller forfatter har i den sammenheng vært en analytisk innfallsvinkel for å forstå arkeologihistorie. De personalhistoriske og biografiske opplysningene som var utgangspunktet for tradisjonelle forskningshistorier er i kontekstuelle studier belyst utfra hvordan ulike fagposisjoner og samhandlende aktører har bidratt med at bestemte ideer og kulturelle konsepter har fått gjennomslag i arkeologien.¹⁶

Den eksterne og kontekstuelle historieskrivingen om arkeologiens historie dominerer i dagens faghistoriske litteratur. Men i løpet av de senere årene er det også utført historiske analyser av *historiografisk* litteratur om arkeologi.¹⁷ Arkeologihistoriske verk har med andre ord blitt empiri. Denne litteraturen kan forstås som en fagteoretisk historieskriving som inntar en «metahistorisk» innfallsvinkel til arkeologihistorie. Det er historierefleksiv forskning som retter oppmerksomhet på hvordan og på hvilke historieteoretiske premisser arkeologer skaper sine fortellinger eller egenbiografier. Studiene er et tegn på at den arkeologihistoriske litteraturen har blitt et forskningsfelt av betydelig volum. Jeg oppfatter mitt avhandlingsarbeid som et supplement til et kontekstuellt historieperspektiv, det vil si til en norsk kunnskapshistorisk kontekst der målet primært er å *skrive* arkeologihistorie fremfor å metareflektere over denne typen litteratur. Men det utelukker ikke at jeg samtidig ønsker å bidra med en kritisk refleksjon om arkeologihistorie som skrivevirksomhet. Analytisk berører begge forskningsperspektivene felles teoretiske spørsmål omkring studiet av historiske tekster.

¹⁴ F.eks. Schnapp 1996; Thomas 2004; Trigger 1989.

¹⁵ Brattli 1993; Brattli og Svestad 1991; Helliksen 1996; Olsen, B. 1997; Svestad 1995.

¹⁶ Se Fuglevik 2008 og Svestad 2003, 30-31 om «treperiodesystemet» (stein-, bronse-, jernalderkronologien) og Rowley-Conwy 2006 om begrepet «forhistorie» som sosiale konstruksjoner i samtiden. Se også Helliksen 1996 om evolusjonismen og Anthon W. Brøggers rolle i mellomkrigstidens arkeologi.

¹⁷ F.eks. Gustafsson 2001, 17; Hegardt 1997; Svestad 2003.

1.2.2. Offentlig arkeologihistorie – arkeologien i verden

Arkeologisk kunnskap inngår i og blir formet gjennom en rekke kanaler og institusjoner, ikke bare i form av en indre faglig dialog innenfor academia. Som en følge av denne erkjennelsen er det utført en rekke kunnskapshistoriske studier som legger vekt på arkeologiens rolle i samfunnet, dets offentlige historie. Temaet er dermed «arkeologien i verden» fremfor «verden innenfor arkeologien». Denne «samfunnsarkeologiske» litteraturen er allsidig og omfattende, men en sentral tematikk har vært forholdet mellom arkeologi og politikk. Et toneangivende tema i denne litteraturen er hvordan arkeologi har blitt misbrukt som kulturimperialistisk og nasjonalistisk propaganda. I norsk «politisk arkeologi» har det sentrale emnet vært arkeologiens og kulturarvsinstitusjonenes intime kobling med nasjonalismen som kulturbevegelse og identitetsprosjekt, mer bestemt tysk kulturnasjonalisme og norsk nasjonalromantikk på 1800-tallet og i første halvdel av 1900-tallet.¹⁸ Forbindelsen mellom arkeologipolitisk historie og institusjons-/organisasjonshistorie utgjør en annen nærliggende tematikk som har forskjellige fokus avhengig av hvilken organisasjon som utgjør rammen for historieskrivingen. Det kan være institusjoner hvor arkeologihistorie sammen med andre faghistorier belyses utfra forholdet mellom kulturpolitikk og historieforskning¹⁹ eller museumspolitisk historie.²⁰ Den mest omfangsrike organisasjonshistoriske skrivetradisjonen har for øvrig vært om forholdet mellom arkeologiens og kulturminneforvaltningens historie (det institusjonelle kulturminnevernets historie). I studier om kulturminneforvaltningens administrative, juridiske og politiske historie er arkeologisk kulturminneforvaltning nært forbundet med kulturminneforvaltningens historie generelt. Studiene omfatter personhistoriske historier skrevet med bakgrunn i et internalt eller tradisjonelt historiesyn²¹ så vel sosialkonstruktivistiske kritiske perspektiver på kulturminneforvaltningens institusjonshistorie.²² Forholdet mellom arkeologi, forvaltning og samfunnsutvikling er også belyst utfra planleggingshistoriske forhold, for eksempel med landskapsforvaltning eller natur- og kulturminnevern, også kalt miljøbevegelsens historie, som narrativ ramme.²³ Sett samlet tar disse kunnskapshistoriske studiene utgangspunkt i hvordan

¹⁸ Bl.a. Keller 1978, kapittel V; Opedal 1999; Nordenborg Myhre 1994, 1995, 2001; Tandberg 2003; Østigård 2001. Et spesifikt tema innenfor «politisk arkeologi» er forholdet mellom nasjonalisme og minoritetskulturer, i norsk sammenheng samisk arkeologi og historie, se f.eks. Hesjedal 2000.

¹⁹ F.eks. organisasjonshistorien om «Institutt for Sammenlignende Kulturforskning», jfr. Kyllingstad 2008.

²⁰ F.eks. Fosmo Talleraas 2009.

²¹ F.eks. Lidén 2005 der tittelen «Nicolay Nicolaysen. Et blad av norsk kulturminneverns historie» henspiller på forgreningene av en sammensatt, akkumulativ og kontinuerlig historie, som et blad i et tre med dype røtter. Se også Christensen, A.L. 2011 om norsk kulturminnevernshistorie utfra et kulturhistorisk perspektiv.

²² F.eks. Brattli 2006.

²³ Se Berntsen 1994. Begrepet «miljøbevegelsens historie» viser til utviklingen av en sosialpolitisk bevegelse, med dets organisasjons- og idémessige fraksjoner og retninger, hvor tanker om det menneskelige miljø som

arkeologi og arkeologer sammen med andre fag og samfunnsaktører har bidratt i utviklingen av overgripende og tverrfaglige kulturarvsrelaterte institusjonelle felt.

Med et samfunnsperspektiv til arkeologihistorie er forbindelsen kort mellom «politisk arkeologi», kulturarvsstudier og studier i historiebruk som siden 1990-tallet har blitt dominerende forskningsfelt i Norden. Kulturarv og historiebruk er sammenfallende begreper om fortidsforskning som ikke er så lett å skille fra hverandre. De utgjør overordnede begreper som rommer mange bredt anlagte typer av forskning, f.eks. om kulturarvsindustri og minneforskning. Det er først og fremst den tverrfaglige ansatsen som definerer innholdet i denne typen forskning der forskjellige fagpersoner samles om et felles studieobjekt, for eksempel om bruken av og prosessene bak konstruksjonen av verdensarvsteder.²⁴ Studier i historiebruk er et konsept i skandinavisk sammenheng som fra 1990-tallet har fått betydelig gjennomslag i svensk historieforskning, men som siden også har inngått i norsk historie- og kulturstudier.²⁵ Forskningsfeltet har også dannet en teoretisk bakgrunn for svensk arkeologihistorie, slik det fremgår av Jonas Grundbergs avhandlingsarbeid om arkeologiens samfunnsrolle hvor han belyser forholdet mellom kulturminneforvaltningens ideologi og makrososiologiske prosesser forbundet med globalisering.²⁶ Den norske litteraturen om «arkeologibruk» refererer for øvrig i liten grad til øvrig nordisk forskning om historiebruk selv om den behandler en tilsvarende tematikk. I norsk arkeologisk forskning har et styrket fokus de senere årene med vekt på forholdet mellom arkeologi, kulturminneforvaltning og allmennheten vært en tematikk for

sårbar ressurs (derav natur- og kulturminnevern) utgjør en hovedtematikk. Om denne tematikken fra et dansk perspektiv, se Kristiansen, K. 1981, 1992.

²⁴ Se f.eks. den svenske antologien «Kulturarvspolitik. Visby. Från sliten småstad till medeltidsikon», red. Owe Ronström 2008, utledet som et resultat av et samarbeidsprosjekt mellom forskere innen kunsthistorie, etnologi, kulturgeografi og arkeologi.

²⁵ I svensk historieforskning kan nevnes antologien «Modernisering och kulturarv» (red. Jonas Anshelm 1993), monografien «Historiebruk. Att använda det förflutna» fra 2004 av historikeren Peter Aronsson, antologien «Kulturarvens dynamik. Det institutionaliserande kulturarvets förändringar» (red. Peter Aronsson og Magdalena Hillström) fra 2005, samt bidragene fra danske og svenske arkeologer/historikere i antologien «Kanon och kulturarv. Historia och samtid i Danmark och Sverige» (red. Lars-Eric Jönsson, Anna Wallete og Jes Wienberg) utgitt i 2008. I norsk sammenheng kan nevnes antologien «Historien in på livet. Diskusjoner om kulturarv og minnespolitikk» (red. Anne Eriksen, Jan Garnert og Torunn Selberg) utgitt i 2002 i samarbeid mellom svenske og norske folklorister og etnologer, antologien «Kulturarvens gränser. Komparative perspektiv» (red. Peter Aronsson, Bjarne Hodne, Birgitta Skarin Frykman og John Ødemark) fra 2005 med bidrag fra flere svenske læresteder og fra kulturarvsforskere ved Universitetet i Oslo (i hovedsak fra Institutt for Kulturstudier og Orientaliske språk, IKOS), samt innføringsbøkene «Å lese fortiden. Historiebruk og historiedidaktikk» fra 2006 av historikeren Jan Bjarne Bøe og «Historie i bruk» fra 2008 av historikeren Ola Svein Stugu. I denne sammenheng kan også nevnes den engelskspråklige antologien «Negotiating Pasts in the Nordic Countries. Interdisciplinary Studies in History and Memory» (red. Anne Eriksen og Jón Viðar Sigurðsson) fra 2009 om historiebruk utfra et skandinavisk perspektiv.

²⁶ Grundberg 2000, 2004. Se for øvrig også antologien «Arkeologi och samhälle» (red. Bodil Petersson, Kristina Jennbert og Cornelius Holtorf) utgitt i 2009, samt antologien «Tankar om ursprung. Forntiden och medeltiden i nordisk historieanvändning» fra 2009 redigert av Samuel Edquist, Lars Hermanson og Stefan Johansson.

arkeologihistoriske studier skrevet i grenselandet folklore og populærkultur.²⁷ Tyngdepunktet i studiene har vært å avdekke folkelige historie- og minneforståelser sett i lys av forskernes og forvaltnings- eller profesjonsutøvernes kunnskapssyn og myndighet i utsagn om fortiden.²⁸ En annen nærgående forskningstematikk er kunnskapshistoriske studier med vekt på didaktiske problemstillinger omkring arkeologisk formidling og som problematiserer samfunnets eller allmennhetens kunnskap om, syn på og bruk av arkeologi.²⁹ Eksempler på studier i norsk forskning utgjør i tillegg konseptuelle historiske studier om for eksempel hvordan de sosiale konstruksjonene «vikingtid» og «bronsealder» som billedlige, narrative, periodiske og karakterskildrende betegnelser har inngått i ulike kulturelle forståelser i moderne tid.³⁰ Men det er også eksempler på studier innen forskningsfeltet som strekker seg forut for 1990-tallet. Et av de tidligste eksemplene på forskning om arkeologibruk utgjør i norsk sammenheng arkeologen Kristian Kellers bok «Arkeologi – virkelighetsflukt eller samfunnsforming» fra 1978. Keller var opptatt av å belyse «arkeologiens kulturhistorie» i arkeologenes samtid, hvordan arkeologi er formet av samtidens kulturliv og samtidig utgjør et vitenskapelig kulturprodukt for populærkulturen og kulturinstitusjonene. I boken belyser han relasjoner mellom arkeologi og kulturhistorie utfra «... hvordan kulturhistorien gjennom sine teorier og resultater har hatt innflytelse på både kunst, litteratur, filosofi, politikk og samfunnsliv forøvrig».³¹ Et kulturhistorisk blikk på arkeologien benyttet han som et grunnlag for å diskutere verdisyn og holdninger relatert til arkeologi som disiplinær praksis og rolle i samfunnet. Boken har slik sett en historiedidaktisk problemstilling. Et lignende eksempel er den danske antologien nevnt innledningsvis i avhandlingen: «Brugte historier. Ti essays om brug og misbrug af historien» utgitt i 1989 under redaksjon av arkeologen Lotte Hedeager og etnologen Karen Schousboe. Antologien har en tverrfaglig humanistisk tilnærming til arkeologi og historie utfra felles problemstillinger om hvordan fortiden brukes i konstruksjoner av modernitet. De historiedidakt-

²⁷ I angloamerikansk arkeologisk forskning er denne forskningen kalt «public archaeology», j.fr. Merriman 2004; Karlsson, H. 2004, 47-48. Innenfor forskningsfeltet «public archaeology» er det nær sammenheng mellom begrepene «community archaeology», «popular archaeology», «alternative (også kalt «fringe-» og «pseudo-») archaeology», se f.eks. Omland 2007, 32-44. Se også Synnestvedt 2008, 234-257 om forholdet mellom populærarkeologi, samtidsarkeologi og «publik arkeologi» («community archaeology») som overlappende felt for arkeologisk refleksiv praksis som inkluderer samfunnet og allmennheten eller medborgerne. Men de nevnte begrepene brukes i stor grad for å betegne forhold ved og strategier for arkeologien i *dagens* samfunn, i mindre grad om forholdet mellom arkeologi og allmennheten i et historisk perspektiv.

²⁸ F.eks. Lillehammer 2004a; Omland 2007; Solli 1996.

²⁹ F.eks. Ekeland 1990, 1998; Jørgensen 2006; Stene 1999. Se også debatten om museumsformidling og opplevelsesindustri i Ekeland 2001 med kommentarinlegg av de samme forfatterne.

³⁰ F.eks. Eikrem 2005; Hølleland 2008; Haavardsholm 2004.

³¹ Keller 1978, 81.

iske spørsmålene relatert til hvordan historiebruk reflekterer verdier og holdninger i samfunnet utgjør også her en viktig tematikk.

Litteraturen ovenfor viser til et konsept om fortidsbruk som handler om både arkeologi og historie. Sett samlet er studier i historiebruk en fellesbetegnelse på et tverrfaglig forskningsfelt innen historievitenskap, kulturminneforskning og museologi.³² Det teoretiske grunnlaget for denne forskningen er basert på kryssdisiplinære teoretiske kunnskapsfelt med bruk av blant annet teori om materiell kultur, kulturteori, historiedidaktikk og litteraturteori.³³ Et hovedtrekk i studier om historiebruk er interessen for å forstå fortidsproduksjon i lys av kultur- og samfunnsprosesser og hvordan en rekke aktører i samfunnet bruker fortiden. Studier om historiebruk er opptatt av å undersøke, utfra en historisk og nåtidig kontekst, hvordan fortidens immaterielle og materielle innhold får verdi og blir en ressurs i samtiden som følge av sosialt og kulturelt betingede historie- og minnepraksiser. Fortellinger, bilder, retorikker og mnemonisk materiell kultur (gjenstander, monumenter, steder og landskap) er produkter av en slik virksomhet og dermed et empirisk materiale i studier av historiebruk. En sentral kildekategori i disse studiene er fortidsproduksjonen i samfunnets offentlige medier: for eksempel forvaltningsstrategier, skoleprogrammer, turismeprosjekter, lokalhistoriske medier, avisdebatter, kunst, litteratur og film. Historiebruk innebærer slik sett å studere hvilke roller arkeologer har i samfunnet og innenfor det offentlige rommet der den brede og allsidige «folkelige» fortidskunnskapen produseres. Perspektivet gir en analytisk tilgang til å undersøke den mangesidige bruken av arkeologisk og øvrig historisk kunnskap blant ulike sosiale grupper (f.eks. mellom institusjonelle kulturer og populærkultur), samt bruken av arkeologi som samfunnsinstrument og kulturprodukt (f.eks. i utdanning/danning, som forvaltningsinstrument og konsumprodukt). Studier i historiebruk analyserer menneskers forhold til materiell kultur, fra bruksting til offisielle monumenter, i dagliglivets private sfære så vel det institusjonelle livets historie- og minnepraksiser. Et historiografisk studium av fortidens veier kan belyses utfra en slik kompleks historie- og minneforståelse.

Materiell kultur forbundet med fortidens veier har til sammenligning med skip, gravminner og bosetningsspor vært en marginal tematikk i arkeologihistoriske studier. Årsaken til det skyldes ikke bare valg av forskningsfokus, men at det i hovedsak også har vært en disiplinær tilnærming som er inntatt i arkeologihistoriske studier. En disiplinær tilnærming favner derimot ikke mangfoldet og aktivitetsnivået som historieskrivingen og minnepraksis-

³² Grundberg 2000, 6.

³³ Stugu 2008, 11-12 skriver at studier i historiebruk «... har henta impulsar og tilnærmingar frå ei rekkje ulike disiplinær, som sosialantropologi, sosiologi, arkeologi, folkloristikk, etnologi, litteraturvitenskap og historiedidaktikk. I engelskspråklege land blir feltet stundom kalla «Public History»».

ene om fortidens veier i realiteten gjenspeiler. Kunnskapsproduksjonen om fortidens veier er utført av grunnforskningsmiljøer, anvendte forskningsmiljøer, kulturarvsinstitusjoner, forskjellige administrative sektorer, lokale historielag m.fl. Forfatterne er arkeologer, historikere, etnologer, veiingeniører, veidirektører, landskapsarkitekter, lokale entusiaster, geologer, planleggere og mange andre. På tilsvarende vis har fortidens veier en allsidig *materialitet* og en mangetydig *litteraritet*. I avhandlingen blir denne flertydige erkjennelsen om fortidens veier et analytisk potensial fremfor å utgjøre en begrensning.

Avhandlingens forskningsfokus er som en følge av det ovenstående lagt til de forhold som foregår i det offentlige rom («agoraen», det fysiske og sosiale rommet som alle borgere ideelt sett har tilgang til). I samfunnets offentlige rom blir arkeologi som akademisk kunnskap og profesjon innordnet andre prosesser, interesser, hensyn og vitenskulturer. Det offentlige rommet som arkeologien og øvrig fortidsproduksjon i samfunnet inngår i, er på den ene siden forstått som statens og dens institusjoners domene. På den andre siden gir det offentlige rom uttrykk for folkemassenes eller spesifikke sosiale gruppers egeninteresser, som i mange tilfeller utgjør en kritisk motvekt til statsområdet.³⁴ I det offentlige rommet utspilles statens og de sosiale gruppenes interesser seg som komplekse dialoger og konflikter om fortiden. Både som aktivisme fremmet av spesifikke sosiale grupper og som bred opinion er folkemassene en betydelig maktfaktor i demokratiske samfunn; en maktfaktor som også har sin historisitet og kunnskapshistorie. En historisk innfallsvinkel til *offentlighetshistorie* utgjør populærkulturen som jeg oppfatter som en hovedbenevnelse på konsumkultur, kommersiell massekultur eller mainstream-kultur. I avhandlingen forstår jeg begrepet «populærkultur» utfra hvordan det gir uttrykk for populærlitteratur og kultur(arvs)industri som sikter mot å opplyse og underholde allmennheten; å skape opplevelser og følelsesmessig begeistring for fortiden. Et annet ord for dette som ofte er brukt i museums- og turismestudier er «opplevelsessamfunnet» («The experience Society»). En sentral oppgave i avhandlingen er å belyse hvilken innflytelse populærkulturen har i den institusjonelle historien (forvaltningen, museet, universitetet) som arkeologien er en del av, sett i lys av tematikken om fortidens veier.³⁵ Denne tilnærmingen retter søkelys på hvordan arkeologer og arkeologisk kunnskap til forskjellig tid deltar i kulturlivet og inngår i de debatter som samfunnet er opptatt av.

³⁴ Merriman 2004, 1.

³⁵ Ved å fokusere på hvordan populærkulturen inngår i de offisielle kulturarvsinstitusjonenes strategier inntar jeg et annet forskningsfokus enn det som vanligvis gjøres i populærarkeologien, jfr. Holtorf 2005, 7-12, hvor hovedfokuset er folks egne dagligdagse historie- og minneforståelser, det ikke-profesjonelle, ikke-institusjonelle. Utfra mitt historieperspektiv blir det viktig å forstå hvordan populærkultur er en kategori som kan forstås relasjonelt utfra forholdet offentlig/privat, institusjonell/folkelig, høy-/lavkultur etc. Se også kapittel 1.4.3.

1.2.3. Tendenser mot en ny type arkeologihistorie – arkeologi og dannelseshistorie

Det tredje feltet om arkeologihistorie, som spesielt i de senere årene har begynt å gjøre seg gjeldende som en følge av et økt fokus på arkeologiens samfunnsrolle, tar utgangspunkt i etiske problemstillinger.³⁶ Arkeologi-etikk har blitt en stadig mer aktuell tematikk ettersom virkningene av en «senmoderne» kunnskapsorientering i faget og i samfunnet har begynt å sette sine spor.³⁷ Antologier slik som «Swedish Archaeologists on Ethics» savnes for øvrig i norsk arkeologi.³⁸ Det betyr ikke at en norsk debatt om arkeologi-etikk er fraværende.³⁹ Litteratur om arkeologi-etikk berører en rekke temaer: faglig redelighet, publiseringsmakt, kulturminnekriminalitet, minoritetsrettigheter, dødsetikk og arkeologi som ekspertkunnskap og formidlingsvirksomhet, for å nevne noen. Etiske spørsmål utgjør i mange tilfeller en bakgrunn for arkeologihistoriske analyser.⁴⁰ Etikk kan defineres som det verdigrunnet et arkeologisk kollegium mener bør eller skal være veiledende for handlinger, sosiale normer og adferd i arkeologiske praksiser.⁴¹ Arkeologi-etiske problemstillinger retter oppmerksomhet på hvilke begrunnelser som ligger til grunn for ulike verdier og holdninger som ofte tas for gitt, samtidig som det innebærer å studere hvordan arkeologi-etiske problemstillinger kan bidra med å avdekke motsetninger mellom verdisyn. Arkeologi-etiske problemstillinger er ofte belyst utfra kritiske synspunkter på ideologier og politiske systemer. Hovedtemaer i arkeologisk litteratur har vært etiske refleksjoner relatert til misbruk av arkeologi utfra verdisyn basert på vestlig imperialisme, nasjonalisme og diktatur.⁴² Selv om disse temaene er viktige er jeg mer opptatt av de ofte mer stilltiende og skjulte problemstillingene om arkeologi-etikk under demokratier som det norske samfunnet. Den norske (og ideelt sett forbilledlige) demokratiske

³⁶ Arkeologi-etisk forskning er et felt som gjerne forbindes med fremkomsten av «den kritiske arkeologien» innenfor post-prosessuell arkeologi på 1980-tallet, der det rettes et økt fokus på «... de politiske og ideologiske implikasjonene av den arkeologiske kunnskapsproduksjonen», Olsen, B. 1997, 67.

³⁷ For mange idéhistorikere viser begrepet «moderne», i motsetning til «førmoderne» og «senmoderne» til «det moderne prosjekt» som har foregått siden 1500-/1600-tallet, hvilket er forbundet med bl.a. opplysnings-tenkning og kapitalismens fremvekst, jfr. Schaanning 2000. Det senmoderne betegner i den sammenheng en problematisering og kritikk (dekonstruksjon) av det moderne, prosesser som gjorde seg gjeldende utover 1900-tallet og som fikk stor innflytelse fra etterkrigstiden og fremover, i arkeologisk sammenheng spesielt utover 1980-tallet og fremover. Senmodernitet «... må derfor ikke sees på som en epoke, men som den foreløpige endestasjon på en langvarig undergravingsprosess som i dag slår ut i en rekke oppløsningstendenser.», op.cit., 223. Et tilsvarende begrep om det senmoderne som jeg benytter i avhandlingen er «flytende modernitet», jfr. Bauman [2000] 2006, også det forstått som en oppløsende variant av det moderne. Den oppmerksomheten som arkeologi-etikk har fått i dag kan ses på bakgrunn av oppløsningen av et moderne verdigrunnlag som det senmoderne er i ferd med å undergrave i form av kritikk.

³⁸ Karlsson, H. 2004 (red.).

³⁹ F.eks. Østigård 2000.

⁴⁰ F.eks. Hesjedal 2000 om samisk historie i norsk arkeologi, samt Orland 2007 og Solli 1996 om folkelige fortellinger og arkeologisk praksis.

⁴¹ Jfr. Wylie 2003, 3.

⁴² Se f.eks. Galaty og Watkinson 2006 for oversikt i internasjonal litteratur om emnet.

virkeligheten som arkeologien opererer under er desto viktigere å forske på fordi «normaliserte» maktstrukturer og samfunnstrender i demokratiske samfunn er mer velegnet til å kamuflere kritikk (f.eks. ved «skinndemokratiske prosesser» eller ved konsensuspregete unisone «lykkesamfunn» som marginaliserer kritikk).

Arkeologi-etikk handler både om internfaglige forhold og om arkeologiens rolle i den norske offentlighetens historie. Mitt perspektiv til den etiske diskusjonen vil være å undersøke de ulike posisjonene som arkeologien har gjennom den ideologi og politikk som bruken av fortiden inngår i utover en internfaglig horisont og som retter oppmerksomhet på hvilken ønskelig rolle disiplinen har og bør kunne ha sett i lys av hvordan arkeologi brukes i dagens samfunn. Hvilke etiske føringer får det når arkeologi som akademisk profesjon transformeres i det offentlige rom og blir en fellesressurs som alle kan bruke? Eller sagt med arkeologen Christopher Chippindale, utfra hans problemstilling om opphavsrett (copyright), når «...the work moves into the 'public domain', which means it belongs to no one; then anyone can use it and exploit it as he or she wishes».⁴³ Forstått som et sosialt begrep handler spørsmålet om «opphavsrett» om arkeologiens identitet og selvforståelse i det offentlige rom. Spørsmålet retter oppmerksomhet på forholdet mellom forskningsetikk og kritisk humanistisk forskning, og hvordan dette forholdet kan forstås utfra et kunnskapshistorisk perspektiv. Etiske problemstillinger har ofte ideologiske og politiske undertoner som vil kunne anvendes for å styrke egne og svekke andres resonnement. Å være bevisst disse forholdene gjelder ikke minst hvordan jeg selv argumenterer i avhandlingen og inntar posisjonen som «kritisk opposisjonell stemme» til tekstene, forfatterne og saksfeltet som blir belyst. Mitt utgangspunkt til dette etiske problemfeltet samsvarer med arkeologen Kristian Kristiansen når han presiserer at:

«Det er [...] svært, måske umuligt, at stille sig uden for samfundet som neutral og kritisk iagttagere af sin egen virksomhed. Har man et personligt eller politisk engagement farver det naturligvis også hvad man ser, og har man det ikke, er man som regel uden indsigt i den slags problemer, og derfor et ukritisk redskab for traditionen. Det kan imidlertid ofte være en hjælp at anskue brugen af fortiden i et historisk perspektiv. På afstand ser man tingene i et klarere og mere nøgternt lys; denne indsigt kan derefter bruges til at afsløre nogle af forklædningerne og de skjulte budskaber i nutidens fremstillinger».⁴⁴

⁴³ Chippindale 2003, 240.

⁴⁴ Kristiansen, K. 1989, 201-202. En engelskspråklig versjon av denne artikkelen finnes i Kristiansen, K. 1993.

Den erkjennelsen som Kristiansen beskriver om historiografi som metode for å belyse forskeren som deltaker fremfor som tilskuer til samfunnets forståelse og bruk av fortiden har også formet arbeidet med denne avhandlingen. Følgende eksempel illustrerer denne avhandlingens fokus på forholdet mellom etikk, politikk og kritisk forskning. Tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete åpnet Statens Vegvesens kulturminnekonferanse i 2009 slik:

«Godtfolk! Det er kjekt å få lov å opne denne flotte konferansen. Eg er glad for at Statens vegvesen og Kulturminneåret har teke initiativ til dette treffpunktet – for samferdsel er i høgaste grad viktige kulturminne som me skal ta vare på og bruke for alt dei er verd blant anna i marknadsføringa av landet vårt – og det er fint å få dette høvet til å minne oss sjølve på dette. Det er viktige kulturskattar me forvaltar, og det må me gjere på ein god måte – samstundes som det ikkje må kome i vegen for trygg, effektiv og miljøvenleg transport.»⁴⁵

Retorikken i samferdselsministerens tale gir uttrykk for en politisk strategi fra samferdselssektorens side om en bruk av fortiden som henvender seg til «godtfolket», det vil si et begrep om borgerne eller «folket» forstått mer hjemlig eller internt som en tale som ønsker å skape entusiasme blant veivesenets «folk». Talen kan også leses utfra et eksternt legitimeringsbehov ved bruk av en kommersiell og nasjonalistisk retorikk hvor veiminner forstås som merkevareprodukter i markedsføringen av «kulturnasjonen Norge».⁴⁶ Men som avhandlingen vil belyse er ikke samferdselssektoren alene i sin hyllest og bruk av fortidens veier. Brukerne og fortolkere av fortidens veier er mange. Fra et kritisk og etisk forskningsperspektiv er det derfor relevant å spørre: Hva gir ideologiske utsagn uttrykk for som kunnskap om både fortiden (det som fortelles) og den samtiden de fremsettes i (den som forteller)? Hvilke holdninger inntar arkeologien, utfra de forskjellige posisjonene den har i samfunnet, til utsagn av den typen samferdselsministeren fremsetter? For å besvare slike etiske spørsmål relatert til fortidsbruk vil en drøfting av arkeologiens bruk og «nytte» utfra didaktiske problemstillinger være en anvendelig metode. Forskningsfeltet historiedidaktikk er opptatt av å belyse aspekter omkring historiebevissthet og historisk læring utfra spørsmål om hva kunnskap formidler av faglig innhold («fakta»), fortidssyn, verdier og holdninger. Min historierefleksive tilnærming til arkeologi-etikk er didaktisk historie, mer bestemt *etikk som dannelseshistorie*.⁴⁷ Dannelseshistorie

⁴⁵ Tale under tittelen «Samferdsel er kulturminne» av Samferdselsminister Liv Signe Navarsete, publisert 16. april 2009. Statens vegvesen, <http://www.vegvesen.no/binary?id=164879> (nedlastet 24. juni 2010).

⁴⁶ Se også Johansen, A. 1995 for en krass kritikk av kommersiell nasjonalisme, «det norske» som kommersielt begrep brukt for å skape intern identitet og ekstern legitimitet.

⁴⁷ For en innføring til feltet dannelseshistorie, se Korsgaard og Løvlie 2003.

vil være et middel for å belyse verdiene og idealene som danner grunnlag for ideologisk og politisk historiebruk. I den sammenheng ønsker jeg å belyse hvilke didaktiske siktemål som fremtrer i de historiesynene som ligger til grunn i utsagnene om fortidens veier.

Det er nære forbindelser mellom etikk-forskning, kritisk forskning og forskningshistorie. Arkeologihistorie har blitt et eget studiefelt og er i dag en selvsagt del av pensumet i studentenes læring av arkeologifaget på universitetene. Det er spesielt koblingen av arkeologiens historie med fagets teoridannelse som har vist seg å være fruktbart i den akademiske læringen utfra tanken om at en historisering av arkeologien utgjør en kilde for kritisk refleksiv forståelse om etablerte vitenssystemer, normer og «sannheter» i faget. En hovedbegrunnelse for å skrive arkeologiske forskningshistorier har dermed vært å bidra til fagets selvforståelse og identitet. Arkeologihistorie har slik sett en pedagogisk funksjon i en arkeologisk dannelses-tenkning hvor disiplinær selvrefleksjon har bidratt med å skape faglig identitet i et akademisk mangfold. Dette dannelsesaspektet har også vært en motivasjon for skrivingen av denne avhandlingen, men min interesse for dannelsesaspektet har også en eksternefaglig dimensjon. Dannelse har historisk sett å gjøre med «bildung» som kort fortalt handler om å skape eller forme en lærdomskultur og identitet basert på idealer som det er verdt å etterstrebe.⁴⁸ Mitt fokus er å belyse aspekter omkring danning fremfor utdanning, og mer analytisk hvordan dannelse fremstår som *dannelseskultur* innenfor forskjellige internaliserte normative praksiser som er opptatt av fortiden. Dannelseshistorien har mange innfallsvinkler og temaer. Den tematiserer menneskets forhold til seg selv som et *privat dannelsesprosjekt* (selvbestemmelse, frihet, emansipasjon, autonomi, myndighet, fornuft og selvaktivering), og menneskets forhold til samfunnet som deltakende *statsborger* (utfra fellesskapsbegreper som nasjoner, stater, kulturer, folk og folkeslag) samt menneskets forhold til verden som deltakende *verdensborger* (humanitet, menneskehet og menneskelighet, verden, objektivitet og allmennhet).⁴⁹ Arkeologi inngår i ulike historiske dannelseskulturer (om individ, stat og verden), utledet med bakgrunn i forskjellige historie- og minnelogikker. Arkeologifaget vil som del av den akademiske humanioraverdenen kunne gi uttrykk for ulike valører av en humanistisk dannelseskultur (om det menneskelige, hva det vil si å være menneske), men samtidig kunne inngå i partikulære dannelseskulturer: for eksempel om «norskhet», «nordiskhet», «europeiskhet» eller mer lokalt

⁴⁸ «Bildung» kan forstås som et begrep om dannelse som skapelsesprosess. Etymologisk er det en nær sammenheng mellom ordet «form» (av lat: formare, eng.: form) og «bilde» (tyske verbet «bilden» og dermed «Bildung», svensk: «bilda» og dermed «bildning») slik dette begrepet kommer til uttrykk i opplysningstiden og fremover, jfr. Walstad 2006, 10-11. Se også Korsgaard og Løvlie 2003, 10.

⁴⁹ Korsgaard og Løvlie 2003, 11-12.

om verdigrunnlaget forbundet med regioner, institusjoner og forskningsmiljøer.⁵⁰ Utfra temaet i denne avhandlingen er det relevant å stille spørsmålet: Hvilke dannelsesidealer knyttes i ulike perioder til fortidens veier? Historie- og minnepraksiser formes utfra dannelsesidealer, for eksempel utfra målet om å opplyse et publikum, bevare minner eller for å skape et «image». Det er interessant å belyse hvordan arkeologien («grunnforskningen») relaterer seg til eller transformeres som dannelseskultur blant aktører i det offentlige rom der en rekke former for historiebruk blir benyttet. Utfra didaktiske mål som tar sikte på å styrke nasjonal identitet vil for eksempel fortidsformidling fremmet av kulturarvsinstitusjoner kunne kombinere en vitenskapelig, eksistensiell og moralsk argumentasjon, hvorpå det ideologiske (nasjonalisme) også utgjør en underliggende og ofte skjult argumentasjon. Jeg vil slik sett fokusere på et aspekt ved kulturminneforvaltning som tradisjonelt er relatert til temaer som formidling, tilrettelegging og vern gjennom bruk, men som i studier om historiebruk har bakgrunn i historiedidaktisk teori.

Historiedidaktikens teori

Behov	Bruk	Brukere	Funksjon
Upptäcka Rekonstruera	Vetenskapligt	Historiker Historielärare	Verifikation Tolkning
Minnas Glömma	Existentiellt	Alla människor	Orientering Förankring
Återupptäcka	Moraliskt	Välutbildade skikt Intellektuella	Rehabilitering Restaurering Försoning
Uppfinna Konstruera	Ideologiskt	Intellektuella Politiska eliter	Legitimering Rationalisering
Glömma Utplåna	Icke-bruk	Intellektuella Politiska eliter	Legitimering Rationalisering
Illustrera Offentliggöra Debattera	Politisk- Pedagogiskt	Intellektuella Politiska eliter Pedagoger	Politisering Instrumentalisering
Öka historiens värde Göra ekonomiska vinster	Kommersiellt	Verksamma inom reklam och ekonomi	Kommersialisering

En bevaringsstrategi utøvet av for eksempel Riksantikvaren er sammen satt og kan være et produkt av flere typer historiebruk av den typen historikeren Klas-Göran Karlsson viser til (jfr. figur 1, under rubrikken «bruk»).

Figur 1: Det skjematisk oppsettet er et forsøk på å etablere en historiedidaktisk typologi om ulike mål og behov med historie utfra en distinksjon mellom ulike historiebruksfelt. Fra Karlsson, K.-G. 2004, 56. Se også Stugu 2008, 12-16.

⁵⁰ Se f.eks. Østgård 2000. Arkeologiens rolle som dannelseshistorie er for eksempel belyst i historiske studier om arkeologiens rolle over tid i et norsk nasjonsbyggingsprosjekt, se f.eks. Østgård 2009, 19.

1.2.4. Fortidens veier og teknologihistorie – en historiografi frem i lyset

Teknologihistorie utgjør en ytterligere tverrfaglig og overordnet konseptuell ramme som et historiografisk perspektiv på fortidens veier er en del av. I teknologihistoriske studier skiller det gjerne mellom internal, kontekstuell og eksternal historieskriving.⁵¹ Teknologisk-internalistisk historieskriving legger vekt på å belyse teknologisk materiell kultur utfra teknisk utvikling (form, type, mekanikk, bruksfunksjon, kronologi), også kalt teknikkintern historie eller en «skrue- og mutter»-historieskriving. I teknikkinterne studier av for eksempel hjulets, vognens og veiens utvikling er det oppfinnerne og oppfinnelsene som utgjør hovedfokuset. Et kontekstuell historiesyn legger vekt på hvordan teknikkinterne forhold driver historien fremover (teknologisk determinisme), det vil si at teknologisk endring blir premissgivende for sosial endring, men teknikkens forhold til omgivelsene blir her også viktig for å forstå teknologisk endring som et kulturelt og sosialt fenomen. Teknikkeksterne studier har derimot ofte et uttalt konstruktivistisk perspektiv hvor samfunnets betydning (sosiale relasjoner, ideologi, politikk, mentaliteter osv.) for hvordan teknologi skapes og endres får stor forklaringskraft. Det har på bakgrunn av dette foregått et skifte siden 1980-tallet i teknologihistoriske studier, fra et fokus på (interne) teknologiske årsaker til samfunnsteknologiske studier som fokuserer på sosio-teknologiske miljøer og teknologisk endring forklart som (eksterne) sosiokulturelle produkter og prosesser. En hovedforskjell mellom teknologihistoriske studier og sosial-/kulturhistoriske studier er for øvrig at teknologi i sistnevnte type studier utgjør én blant mange andre faktorer i forklaringene på historisk endring; teknologi blir her ikke hovedfaktoren som historien spinner rundt.

I museumsformidling av for eksempel vei- og jernbanehistorie har et teknikkinternt og et kontekstuell historiesyn spesielt stor innflytelse i lys av ideer om teknologisk progresjon, fremskrittstro og nasjonal gullaldertenkning.⁵² Museumsutstillinger av dette slaget formidler gjerne et teleologisk historiesyn, også kalt en «whighistorie» som vektlegger historiens «vinnere» utfra hvordan historien fyller en funksjon i samtiden. Dette er et historiesyn som også utgjør en historierefleksiv ramme for mange historieskrivere og museumsforvaltere i dag.⁵³ I avhandlingen blir denne innsikten viktig for å forstå hvordan fortidens veier utfra et «anvendt» historie- og minnesyn blir et samfunnsinstrument som bidrar med å legitimere forskjellige ideologier og politiske programmer i samtiden. Dette innebærer ikke bare et fokus på museumsinstitusjoner og andre institusjonelle aktører, men også hvordan teknologi blir en

⁵¹ For dette avsnittet, se Berg 1996; Thomassen 1994.

⁵² Se f.eks. Divall 1998.

⁵³ Ibid. Se også Gustafsson 2001, 58-69.

måte å tenke med og inngår i kollektive oppfatninger om fortid, historisk endring, samtid og samfunn. For å forstå betydningen av fortidens veier som historieskriving og minnetenkning blir det med andre ord viktig å studere samtidens fasinasjon for teknologihistorie og dette saksfeltets betydning for hvordan fortiden formidles og utstilles blant offentligheten.

Tematikken om fortidens veier er med andre ord innordnet historieskriving og minnetenkning som handler om materiell kultur forbundet med teknologisk innovasjon, et overordnet historiserende saksfelt som gjerne assosieres med teknologi- og industrimuseer. Dette tverrfaglige historiserende saksfeltet er i liten grad belyst i studier om arkeologiens og kulturminneforvaltningens historie⁵⁴, for eksempel utfra et fokus på forholdet mellom samtidens syn på teknologi og fortidsformidling (historiedidaktikk, jfr. forrige kapittel). Avhandlingen oppfatter jeg derfor som et bidrag til å belyse det arkeologiske feltets relasjon til historiografiske studier om teknologi.

1.2.5. Problemstillingene i avhandlingen

Avhandlingens overordnede problemfelt kan utfra den forutgående redegjørelsen konkretiseres på følgende måte: Oppgaven går ut på å utføre en kunnskapshistorisk analyse med vekt på å studere historiebruk i samfunnet for derigjennom å diskutere sentrale utfordringer ved *offentlig arkeologi*, forstått som et historisk situert og dynamisk forhold mellom populærkultur (et folkelig kulturdomene, en kommersiell interessesfære) og profesjonskultur (i akademien, i kulturminneforvaltningen). Tematisk handler det om å studere forholdet mellom *profesjon*, *politikk* og *popularisering*. Analytisk handler det om forholdet mellom *poetikk* (hvordan fortiden blir fortalt) og *etikk* (idealer, verdier og mål en fortalt fortid får i samtiden). Kunnskapshistorie vil her være et redskap for å problematisere både arkeologisk egenforståelse og arkeologiens rolle i samfunnet. Tematikken om fortidens veier utgjør *et perspektiv* i avhandlingen som konkretiserer problemstillingen beskrevet ovenfor om forholdet mellom arkeologi og samfunn. Et analysefokus på fortidens veier vil operere i arkeologiens «grenseland», forstått disiplinært som en marginal utkant i faget, men som utfra et tverrfaglig fokus på arkeologi i det offentlige rom utgjør en dynamisk kontaktzone. Oppmerksomheten på fortidens veier som historierefleksiv kunnskap i det offentlige rom gir meg en mulighet til å avdekke forhold ved arkeologisk kunnskapsproduksjon som er forbigått eller plassert i skyggen av arkeologiens «Grand Narratives». Ved å fokusere på arkeologiens nedslagsfelt i det offentlige rom åpnes det samtidig for en diskusjon om hva arkeologi er, hva en arkeolog er

⁵⁴ Se for øvrig Berg 1996, 17-20 om teknologihistorie i etnologiske og arkeologiske studier. Berg gir her også uttrykk for at teknologisk kulturarv er en marginal tematikk i kulturminneforvaltning og kulturminneforskning.

som litterat eller tekstprodusent og hvordan arkeologer kommuniserer med og under påvirkning av andre aktører og kultur-/samfunnsprosesser i sin samtid. I dette kommunikative rommet bidrar veihistorie og dens materialitet eller arkeologi (fysiske spor og stratigrafi) med å definere forskjellige *historiekulturer*, definert som «... de källor, artefakter, ritualer, sedvänor och påståenden med referanser till det förflutna som erbjuder påtagliga möjligheter att binda samman relationen mellan dåtid, nutid och framtid». ⁵⁵ I et slikt perspektiv vil ulike former av historiebruk relatert til fortidens veier innebære et studium av «... de prosesser då delar av historiekulturen aktiveras för att forma bestämda meningsskapande och handlingsorienterade helheter». ⁵⁶ Et nærliggende begrepspar om historiebruk er historie- og minnearbeid. *Historie* og *minne* gir uttrykk for to overordnede, gjensidig involverende, problemstillinger.

Historie er fortellinger om hendelser i fortiden. Historie utgjør «... det kommunikative värde som begripliga händelser, symboler och föreställningar...» blir til gjennom ved å «... fogas in i narrativa strukturer, gener, berättelser och historiekulturella tropor». ⁵⁷ Historie er slik sett også «re-presentasjoner» av fortiden, eller sagt med Anne Eriksen: «Fortiden er historiens emne og referansepunkt, mens historie på sin side er fortolkning av og bevissthet om fortiden. [...] Historie skapes i nåtiden, den er et kulturprodukt oppstått i en bestemt kontekst: En representasjon av noe som ikke er tilgjengelig på annen måte.» ⁵⁸ Som uttrykk for kulturprodukter med et representasjonsgalleri av fortiden vil den historieskapende aktivitet, både på et privat og sosiokulturelt plan, være strukturert av de historiesynene som en samtids historiebevissthet gir rom for. I en historieskrivingskontekst handler det mer konkret om å belyse arkeologen som historieforteller med et litterært univers og som forfatter opererende innenfor og i dialog med litterære miljøer, med andre ord, arkeologi som litterær profesjon i kommunikasjon med en verden av andre tekstprodusenter og lesere. Det innebærer videre å undersøke hvilke innskrivingskontekster som utsagnene om fortidens veier inngår i. Et litterært studium av historiske tekster og litterære miljøer over tid bidrar med å forstå innholdet i de historiske tekstene.

Historie og minne utgjør forskjellige sider av fortidsproduksjon. Mens historier gir forklaringer på fortiden, viser minner mer overordnet til hvordan individer og gruppefelleskap «... ser bakover og bruker fortida som retorisk arsenal.» ⁵⁹ Dette retoriske arsenalet omfatter for eksempel hvordan bilder, fortellinger, kulturminner, jubileumsutstillinger, myter og typer

⁵⁵ Aronsson 2004, 17.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Aronsson 2004, 18. Se også Stugu 2008, 16-18.

⁵⁸ Eriksen 1999, 13.

⁵⁹ Stugu 2008, 33.

av språkbruk brukes for å skape minner, og hvordan fortiden derav forstås som kulturarv.⁶⁰ Kulturarvssteder, minnesmerker og utstillinger (representasjonene) av fortiden, for eksempel på museer eller i billedlige fremstillinger, utgjør en bearbeiding av mentale minner. De utgjør formaliserte imaginære uttrykk av *erindring*, med andre ord det man (selektivt) vil huske, og ikke glemme, og derav definerer som hukommelse. Minnearbeid er slik sett en aktivitet og en kreativ bearbeidingsprosess av betydningsinnhold som kan manipuleres med og endres. Minneforskningen i tradisjonen fra Maurice Halbwachs og Pierre Nora er opptatt av de sosiale prosessene bak konstruksjonen av kollektive minner, for eksempel i en nasjonal minnekultur som også gjerne er synonymt med en offentlig minnekultur. Et kritisk motsvar til denne minneforskningen er forskning med fokus på personlige eller private minner, derav de uoffisielle og folkelige minnekulturene som blant annet populærkulturen formaliserer.⁶¹ Kollektive erindringsformer og personlige eller private erindringsformer er dynamiske og nødvendigvis ikke sammenfallende.⁶² Et nasjonalt kulturminne eller et verdensarvsted kan forstås individuelt på en rekke måter og innskrive seg i ulike sosiale praksiser, for eksempel gjennom en subjektiv eller emosjonell tilnærming til autentisitet.⁶³ Utfra et slikt perspektiv rettes det et fokus på handlingene og praksisene (bruken, seremoniene, iscenesettelsene) og dynamikken mellom disse som konstituerende, vedlikeholdende og endringsskapende faktorer i minnekulturer. Det innebærer å studere forskjellige former av historiebruk, derigjennom kulturarvskonstruksjoner; kollektive identitetsbærende sosiale konstruksjoner utledet med bakgrunn i ulike måter å fortelle historie og minnes fortiden på gjennom en selektiv vektlegging av materielle og immaterielle fortidsspor forbundet med fortidens veier.

En sentral oppgave i avhandlingen vil være å belyse hvordan kulturarvsinstitusjonene formaliserer samfunnets historie- og minnepraksiser, og hvordan populærkulturens (derav ikke-institusjonelle aktørers) historie- og minnearbeid er relatert til eller innlemmes i institusjonelle praksiser. Det innebærer å undersøke hvordan vei-historie og minner forbundet med fortidens veier benyttes utfra historiedidaktiske mål og fremstår i ulike dannelseskulturer over tid. Det betyr videre å undersøke relasjonen mellom historiesyn og minnepolitikk over

⁶⁰ I tråd med dette forstås jeg kulturarv som et dynamisk sosialt og kulturelt konsept som viser til fellesskapsforestillinger om fortiden («arv»/»røtter»), for eksempel uttrykket «den nasjonale kulturarv») brukt for å legitimere identitet og tilhørighet. For en oversiktlig drøftelse av kulturarvsbegrepet, se Ydse 2007, 12-13.

⁶¹ Om denne resepsjonslitteraturen, se bl.a. Eriksen 1999, 14-16; Holtorf 2005, 2-4.

⁶² Et av minneforskningens store diskusjonstemaer er forholdet mellom det private og kollektive. Jeg vektlegger et minneperspektiv som bygger bro mellom disse to sidene ved minneproduksjon idet jeg legger til grunn at det private (personlige/individuelle) er et vilkår for kollektive minner, men at private minner er skapt utfra en historisk og sosial kontekst, jfr. Dessingué 2010; Stugu 2008, 24-28. Et diskursteoretisk ståsted for dette synet henter jeg fra kritisk diskursteori, se teorkapitlet (kapittel 1.3.3.).

⁶³ Jfr. Guttormsen og Fageraas 2011.

tid ved å analysere forholdet mellom den litterære kunnskapsproduksjonen og de minneforståelsene som veiminner er en del av i det offentlige rom.

Med fortidens veier som empiri og historie- og minnearbeid som studiefelt, er et avgrenset historisk saksområde og en tematisk innfallsvinkel lagt for min tilgang til studier av historiebruk. Formålet med denne tilnærmingen er ikke bare å kartlegge «det som skjer» i det offentlige rom, men også å skape et empirisk grunnlag for å diskutere arkeologiens samfunnsrolle. Historie- og minneproduksjonen blir samlet sett en kilde for å diskutere etikk utfra hvordan arkeologisk kunnskap benevnes utfra ulike virksomhetsmål, derav som et forhold mellom forsknings-, forvaltnings- og populærkultur. I den sammenheng er jeg opptatt av hvordan arkeologi forstås som historiografisk innsikt, det vil si om studiet av fortidens veier gir innsikt som bidrar med å nyansere arkeologenes refleksive tilnærming til egen praksis og disiplinens samfunnsrolle over tid. Avhandlingens problemfelt kan slik sett konkretiseres i tre problemstillinger:

1. Hvordan inngår den litterære «fortidsveien», og materiell kultur forbundet med dette litterære begrepet, i konseptualiseringer om minner og historie?
2. Hvordan bidrar en historiografisk analyse av fortidens veier i det offentlige rom med å forstå arkeologiens samfunnsmessige rolle?
3. Hvilken betydning har konseptualiseringer om fortidens veier som historie og minne for vår kunnskap om arkeologiens historie?

Det første spørsmålet retter oppmerksomhet på hvordan *en litterær analyse* av historiske tekster fra forskjellige tidsperioder bidrar med å forstå historieskriving (fortellingstradisjoner) og minnekunnskap (kollektive minneforståelser, seleksjon av fysiske kulturminner) forbundet med fortidens veier. Det andre spørsmålet omfatter en analyse av forholdet mellom de historiske tekstenes innhold og deres innskrivingskontekst. Det handler om å undersøke kunnskapsproduksjon utfra det faktum at arkeologer er en gruppe blant mange andre i historieskrivingen og i minnepraksisene om fortidens veier, og at arkeologer så vel arkeologisk viten inngår i litterære miljøer, kunst, kulturliv, politiske programmer og dannelsesprosjekter. Derigjennom ligger også de arkeologi-etiske problemstillingene som er beskrevet tidligere. Det tredje spørsmålet nevnt ovenfor er historierefleksivt rettet mot hvilket historiesyn som inntas i avhandlingsarbeidet, og hvordan dette synet kan bidra med ny historiografisk erkjennelse om hvordan arkeologer konstruerer fortellinger om egen praksis (jfr. problemstilling 1 ovenfor). I avhandlingen er dette spørsmålet belyst ved å analysere arkeologiens rolle i samfunnet (jfr. problemstilling 2 ovenfor) fremfor utelukkende å fokusere på fagintern historie. Det dreier seg snarere om hvordan den offentlige arkeologiens historie, utfra en analyse av kunnskapsprod-

uksjonen om fortidens veier, kan bidra med å nyansere etablert kunnskapshistorisk innsikt. Siden dette utgjør et utgangspunkt for avhandlingsarbeidet skal jeg i neste kapittel redegjøre nærmere for hvilket historiesyn og metodisk-analytisk perspektiv jeg inntar i avhandlingen.

1.3. Historiografi – teoretiske ressurser

I tillegg til sekundærlitteratur som belyser de historiske kontekstene som historieskrivingen og minnepraksisene er en del av benytter jeg fiksjonslitteratur, akademisk litteratur, populær-historisk litteratur og forvaltningslitteratur, både trykte kilder og internettkilder, som kilde-materiale i avhandlingen. Siden min bruk og vekting av denne litteraturen er basert på de teo-retiske og metodiske valgene som avhandlingen bygger på, blir dette kildematerialet gjen-nomgått mer utførlig til slutt i dette kapitlet. Hovedkildene i min historiografiske undersøkelse er med andre ord tekster, mer bestemt en allsidig historie- og kulturarvslitteratur om fortidens veier i Norge. Litteraturteori utgjør av den grunn en teoretisk-metodisk ressurs i arbeidet med avhandlingen. Litteraturteori utgjør en viktig kilde som historiografisk teorigrunnlag i historievitenskapene, herunder i arkeologihistoriske studier.⁶⁴ Å undersøke kunnskaps-produksjon utfra hvordan kunnskap konstrueres sosialt ved språklige og litterære virkemidler har å gjøre med poetikk og – som forskningshistorisk innsikt – om *historisk poetikk*. Å lese tekster historisk handler om tolking av tekst, språk, saksforhold, tekstens materialitet, sjanger-distinksjoner, forfatterrolle og leserens rolle eller tekstens resepsjon.⁶⁵ Historisk poetikk viser med andre ord til studier av litterære virkemidler og språklige teknikker, sett samlet formalist-iske trekk som spiller inn innenfor et kunnskapsfelts meningsproduserende praksis. Det er en historiografisk posisjon som bygger på en post-strukturalistisk vitenskapsteoretisk tradisjon der anvendelser av språket (språkbruk) utgjør en erkjennelsesmessig forutsetning for å forstå hvordan kunnskap skapes, utvikles og endres over tid.

En utfordring i avhandlingsarbeidet har vært å utforme et teoretisk perspektiv som gjør det mulig å forstå sammenhenger mellom ulike historieskrivende og minneproduserende praksiser på flere analytiske nivåer, fra et tekst- og diskursanalytisk nærstudium til et kultur-analytisk perspektiv. Siden en slik tilnærming, derav min bruk av teoretikerne Mikhail Mikhailovich Bakhtin og Norman Fairclough, er lite belyst i den arkeologiske teoridannelse, dog desto mer anvendt i historiografiske studier og i kulturarvsstudier, har jeg funnet det riktig å gi en fylldig presentasjon av den teoretisk-metodiske begrepsverdenen som benyttes i avhandlingen. I de følgende underkapitlene skal jeg først presentere problemfeltet om

⁶⁴ F.eks. Asdal et. al. 2008; Gustafsson 2001; Handeland 2002; Jensen, O.W. 2002; Knutsen, P. 2002; Solli 1996.

⁶⁵ Asdal et. al. 2008.

kontinuitet og brudd i historiografiske fremstillinger og dermed hvordan periodisering av kunnskapshistorie er avhengig av historieteoretisk innsikt. Deretter belyses et historieteoretisk perspektiv som bygger på kritisk diskursteori, fortellerteori og bakhtinsk resepsjonslitteratur.

1.3.1. Kontinuitet eller brudd?

Spennvidden i de forskjellige måtene å betrakte periodisering på styres av en rekke hensyn og valg av fokus ettersom en velger å vektlegge faginterne/-eksterne faktorer, kulturhistoriske eller idéhistoriske betraktningmåter. Den epistemologisk-ontologiske posisjonen som inntas i studier om arkeologiens historie fremgår av hvordan den arkeologiske virksomheten er beskrevet som tilblivelses- og endringshistorie. Sagt annerledes: arkeologihistorie handler om hvilket historiesyn som ligger til grunn utfra spørsmål om kontinuitet, brudd og periodisering i arkeologisk kunnskapsproduksjon over tid. Fra et kunnskapssosiologisk perspektiv er det påpekt at en vektlegging av de lange kontinuerlige historiske linjene i arkeologiens historie i liten grad belyser skiftende måter å tenke om arkeologi på over tid. Arkeologen Terje Brattli beskriver en slik konstruert kontinuitet om kulturminnevernets historie på følgende måte:

«*Kulturminnet* blir et slags 'arkimedesisk punkt' som forvaltningshistorien kan dreie rundt. På en snedig måte fungerer det som fortellingens røde tråd; det homogeniserer og binder sammen elementer som samtidig beskrives som heterogene. Det vesentlige er imidlertid at man på et grunnleggende nivå ender opp med en tilstedeværende kontinuitet. I det øyeblikket denne er på plass har faghistoria potensial som et kunnskapsmessig legitimeringsreservoar for dagens forvaltningspraksis».⁶⁶

Brattlis kunnskapssosiologiske kritikk er med andre ord rettet mot hvordan språkbruk og fortellergrep i historieskrivingen blir redskaper for å etablere narrative knutepunkter i fortellinger som fremmer kontinuitet i tenkning om minner, historie og en felleskulturell arv. Kontinuitetskritikken henter i stor grad næring fra idéhistorikeren Michel Foucaults fokus på bruddene i europeisk vitensproduksjon og hans distinksjoner av tenkningens epoker (epistemer), erkjennelsesmessige rammer som har erstattet hverandre over tid. I et foucaultsk perspektiv vil renessansens episteme (1500-1650), det klassiske episteme (1650-1800) og det moderne episteme (1800-tallet og fremover) utgjøre tre vitenssystemer av grunnleggende karakter i vestlig idéhistorie som bidrar med å belyse forskjellige historieskrivende praksiser over tid. Et eksempel er arkeologen Asgeir Svestads bok «Oldsakenes orden. Om tilkomsten av arkeologi» hvor Foucaults idéhistoriske tenkning om epistemologiske brudd utgjør en ressurs for å forstå

⁶⁶ Brattli 2006, 58, original kursiv. Se også Brattli og Svestad 1991.

arkeologiens tilblivelse i Norden fra 1600-tallet til rundt 1900.⁶⁷ En kritikk imot Foucaults vitensregimer har for øvrig vært at hans tenkning ikke belyser mangfoldet av diskurser og meningsytringer eller aktører i historieskrivingen innenfor ulike epistemer, for eksempel antikvarenes utsagn om arkeologi innenfor et klassisk episteme.⁶⁸ Denne kritikken omfatter også det faktum at Foucaults epistemologi i liten grad konkretiserer forskningshistoriske forhold og endringer innenfor den arkeologiske disiplinen fra 1900-tallet og fremover. Foucaults idéhistorie beskriver overordnede tenkesystemer og vitensregimer, hvilket medfører en oppfatning om kontinuitet i de lange tidsrommene som epistemene former.

Thomas S. Kuhns konsept om kunnskapsrevolusjoner og -paradigmer har dannet en alternativ modell for å forstå endringer i vitenskapelig kunnskapsproduksjon, mer spesifikt innenfor det Foucault betegner som det moderne episteme.⁶⁹ En periodisering av arkeologiens idéhistorie i de tre periodene *kulturarkeologi* (ca.1900 – 1960), *prosessuell arkeologi* (1960-1980) og *post-prosessuell arkeologi* (1980 og fremover) er i dag en forskningshistorisk kanon. Tiden forut for kulturarkeologien har derimot mer vage eller brede periodiske betegnelser og belyses gjerne som bakgrunn for fremveksten av arkeologien som egen disiplin i overgangen til 1900-tallet. Som arkeologen Ola W. Jensen viser i sin avhandling om nordisk arkeologi og fortidsminneforståelse i middelalderen og frem til 1700-tallet er kunnskapen sprikende og mangfoldig når undersøkelsen tar utgangspunkt i den enkelte historiske tekst og den enkeltes forfatterståsted.⁷⁰ På tilsvarende vis belyser arkeologen Lotte Hedeager og etnologen Anne Eriksen, på hver sin måte, hvordan ferdisiplinære utsagn om arkeologi og mytetenkning inngår i samtidens historieskriving og minneforståelser.⁷¹ I disse studiene om de ferdisiplinære kunnskapsmiljøene legges det vekt på hvordan arkeologisk kunnskapsproduksjon var innvevd i datidens kultur- og samfunnsliv. Mens arkeologihistorie på 1900-tallet belyses som tre dominerende vitenskapelige epoker, er den ferdisiplinære tiden med andre ord presentert som atskillig mer kompleks og mangfoldig. Det konstrueres dermed et historiografisk skille mellom en ferdisiplinær kompleks arkeologihistorie preget av mange forskjellige forfattere og forfattere med mange samfunnsroller, og en spesifisert vitenskapelig forskningshistorie om profesjonelle arkeologer i moderne tid plassert innenfor en kanonisk periodedistinksjon. Det kronologiske skillet fra kompleks og mangfoldig til enhetlig og spesifisert forskningshistorie unndrar oppmerksomhet på forfatterens og forfattermiljøenes kompleksitet, og dermed forsk-

⁶⁷ Svestad 1995.

⁶⁸ Eriksen 2007, 15-16.

⁶⁹ Olsen, B. 1997, 72-76.

⁷⁰ Jensen 2002.

⁷¹ Hedeager 1999; Eriksen 2007.

ningens mangfold, som preger enhver tid.⁷² I de neste kapitlene presenteres et historiesyn som forsøker å ivareta kompleksiteten i kunnskapsproduksjonen om fortidens veier utfra et «dialogisk» historierefleksivt teorigrunnlag.

1.3.2. Dialogisme som historierefleksivt ståsted

Den svenske Bakhtinforskeren Johan Öberg gir følgende sammenfatning av Bakhtins tenkning som også utgjør en teoretisk horisont for en arkeologisk historierefleksiv tilnærming:

«Ordet är outtömligt i sin dialogiska rikedom. Det lever på gränser. [...] Gränser finns, autonoma territorier saknas. I Bachtins texter, med Bachtin, talar slavister, litteraturvetare, filologer, lingvister, specialister på antiken, arkeologer, sociologer, socialantropologer, materialister och gudadyrkare med varandra i en unik dialog, som är latent hos Bachtin ('på gränsen' mellan olika discipliner) i form av ett allomfattande semiotiskt (filosofiskt-antropologiskt) projekt».⁷³

Öberg gir her innsikt i et sentralt aspekt ved Bakhtins tenkning om kunnskapens dialogiske karakter som jeg skal belyse mer inngående. Bakhtins tenkning, slik den ble formet i hans litterære produksjon i mellomkrigstiden og fremover, er først og fremst en språkfilosofi og en litteraturteori. Hans primære interesser var teori om språkbruk samt litteraturhistorie, nærmere bestemt historisk poetikk forbundet med fremveksten av den realistiske romanen i europeisk litteraturhistorie. Disse ideene er presentert som innovative konsepter i for eksempel Bakhtins historiske analyse av *kronotopens former* i romanen, om *polyfoni* («flerstemmighet») i hans analyse av Dostojevskijs karakterskildringer, og *karnevalisme* i hans analyse av Rabelais' forfatterverden. Bakhtins teoretiske grunnposisjon, «det dialogiske prinsipp», utgjorde et hovedkonsept som veiledet hele hans forfatterskap. Det dialogiske prinsipp, også kalt dialogisme i den bakhtinske resepsjonslitteraturen, definerer en epistemologisk posisjon – en måte å oppfatte verden på – som utgjør et grunnleggende utgangspunkt for studier i historisk poetikk.⁷⁴

Dialogisme er i utgangspunktet grunnleggende kommunikasjonsteoretisk, og analytisk opptatt av å undersøke kontakten mellom ulike synspunkter og taleposisjoner som finner sted i en kommunikativ begivenhet (taler/lytter, forfatter/leser). Denne situasjonen kan i korthet forstås som en åpen, uavsluttet og kontinuerlig prosess hvor mening skapes utfra dialogiske

⁷² Jfr. Hegardt 1997, 247-248.

⁷³ Öberg i Bachtin 1991, 279-280. Jeg har basert meg på den skandinaviske oversettelseslitteraturen av Bakhtin, i tillegg til enkelte engelskspråklige tekster. Jeg har fulgt oversetternes navngiving der både «Bakhtin» og «Bachtin» er benyttet, men jeg benytter i øvrighet benevnelsen «Bakhtin» som i dag er mest vanlig.

⁷⁴ Holquist [1990] 2002, 15, 107-148.

møter. Bakhtins hovedbidrag til lingvistisk teori var hans fokus på ytringenes ikke-autoritære og transendentale karakter. Ytringen eller «min stemme» er i henhold til Bakhtin relativt konstituert gjennom møtet med «den Andres stemme» (m.a.o. rettet mot adressiviteten). Endring forstås dermed utfra hvordan mening skapes på grensen og i forskyvningene mellom ulike synspunkter og taleposisjoner.⁷⁵ Denne grunnleggende dialogiske situasjonen oppfatter han som intersubjektiv og «translingvistisk» i den forstand at ytringer og tekster ikke oppstår i et vakuum, men er relatert til andre ytringer og tekster utfra historien, kulturen og konteksten de fremsettes i. I Bakhtins litteraturteori er dette grunnleggende dialogiske prinsippet i ytringer og tekster kalt «polyfoni» og «heteroglossia», i norsk terminologi forstått som «flerstemmighet», det vil si når mange stemmer er tilstede i meningsdannelsen.⁷⁶ Bakhtin legger videre vekt på hvordan sentripetale (sentrerende) og sentrifugale (periferende, desentraliserende) krefter i språk og kultur fremstår gjennom ytringer. Den flerstemmige dialogiske kommunikasjonen vil gjennom sentripetale eller verbal-ideologiske krefter underlegges forsøk på monologisering, også konseptualisert ved begrepet «monoglossia». Dialogen er i motsetning til monologen, multivokal. Bakhtin viser gjennom sitt *autor-begrep* hvordan en dialogisk ytring er frembåret av en ytre og indre dialog, en flerstemmighet eller polyfoni der forfatteren skaper mening ved å gjøre det fremmede ords og den andres betydning til sine egne. Det er en diskurstype som er historisk tyngt av mange stemmer. En monologisk organisert «autoritær» diskurs er derimot betingelsesløst underordnet forfatteren/subjektet; den har kun én dominerende stemme.⁷⁷ Monologisering handler slik sett om hvordan autoritære stemmer i ytringen eller i teksten frembringer ensretting av mening, kanonisering og definisjonsmakt. Men de sentripetale kreftene er i følge Bakhtin under konstant press fra de flerstemmige sentrifugale kreftene som er karakteristisk for dialogen. Dialogbegrepet blir dermed en måte å forstå verden på der mening aldri har en ende eller en kjerne, men der meningsproduksjon foregår konstant som et spenningsfelt mellom det dialogiske og det monologiske.

For Bakhtin ga det dialogiske prinsippet uttrykk for betingelser i menneskenes virkelige liv, som slik sett har en realitet utover en litterær verden. Dialogisme ble for Bakhtin en måte å forstå ideologi og trosforestillinger på så vel verdensbilder, sosiale forhold og politiske systemer.⁷⁸ Dialogisme er også i dag en måte å tenke på innenfor en rekke nivåer og

⁷⁵ Slaattelid i Bakhtin 1998, 37-38.

⁷⁶ Bakhtin [1981] 2006, 263. For oversikt over Bakhtins begreper, se ordliste i Bakhtin [1981] 2006, 423-434. For utfyllende referanser til dialogismen som epistemologisk utgangspunkt for historieteori, se Asdal et. al. 2008, 92, 246-247, 278, 281-282.

⁷⁷ Mørch i Bakhtin 2003, 23.

⁷⁸ Holquist [1990] 2002, 21.

områder: fra filosofi og psykologi (selvets hybriditet) til kultur- og samfunnsvitenskap (sosialt mangfold og sosiale maktforhold). Og ikke overraskende har dialogisme blitt et begrep innenfor politisk og etisk teori, for eksempel i teorier om demokrati. Bakhtins dialogisme ble utformet i dialog med og som tilsvar til den russiske formalismen, og den ble en kilde for både strukturalismen og post-strukturalismen.⁷⁹ Den dynamiske «modellen» har blitt en måte å tenke på om relasjoner mellom så vel yringer som diskurser, kulturer og samfunn. Bakhtins resepsjonslitteratur er derfor omfattende. I min tilnærming til kunnskapens dialogiske karakter er kritisk diskursteori, både som teori og overordnet analysemodell, benyttet som en ramme å tenke med om kildematerialet.

1.3.3. Kritisk diskursteori – en modell for «kritisk historiografi»

Michel Foucaults idehistoriske perspektiver og diskursanalyse som sådan er brukt i historio-grafiske studier om arkeologi og historiebruk eller kulturarv. Denne typen tekstproduksjon inviterer også til bruk av kritisk diskursanalyse som kritisk historiografisk metode.⁸⁰ Bakhtin vil også her være en sentral referanse idet hans ideer inngår i diskursteoretiske perspektiver på forholdet mellom makt og språkbruk.⁸¹ Denne dimensjonen ved språkbruk fremgår i *kritisk diskursanalyse* slik dette teorigrunnet er formulert av lingvisten og kunnskapsteoretikeren Norman Fairclough.⁸² Fairclough henter sin erkjennelsesbakgrunn fra både Bakhtin og Foucault idet han presenterer et nivåddifferensiert analytisk perspektiv til studier av ideologi og politikk (maktrelasjoner) som forener lingvistisk og sosiologisk diskursanalyse. Både Bakhtin og Fairclough legger vekt på at subjektet (forfatteren) har en aktiv meningsskapende rolle, selv om de benytter forskjellige begreper og analyseperspektiver om dette. Mens Bakhtin gjennom sitt *autor-begrep* ønsket å forstå forholdet mellom dialogiske og monologiske forhold i teksten (se kapittel 1.3.2.), er Fairclough opptatt av hvordan lingvistiske diskurser inngår i sosiale praksiser og skaper *sosiale subjekter*. I Faircloughs diskursteori ligger en erkjennelse om at subjektet gjennom fortolkning av diskurser og valg av språkbruk bidrar med å definere eller endre rådende makt- og hegemonistrukturer. En diskurs bidrar videre, i følge Fairclough, til konstruksjonen av sosiale identiteter og subjektposisjoner for sosiale subjekter, og skaper sosiale relasjoner mellom mennesker, samt vitenssystemer.⁸³ En diskurs utgjør

⁷⁹ Gardiner og Mayerfeld Bell 1998. Det var denne dialogiske erkjennelsen som blant annet Julia Kristeva utfra sitt kjennskap til Bakhtin videreformidlet teorien om *intertekstualitet*, det vil si den historiske referanse-relasjonen mellom ulike tekster i teksten, og som hun (i tillegg til Tzvetan Todorov) brakte med seg til det franske semiotiske miljøet på 1960-tallet, jfr. Fairclough, 1992, 102.

⁸⁰ Se Waterton, Smith og Campbell 2006 for en oversikt.

⁸¹ Neumann 2001, 18-21; Winther Jørgensen og Phillips 1999, 85.

⁸² Fairclough 1992, 1995. I engelsk språkbruk kalt Critical Discourse Analysis (CDA).

⁸³ Fairclough 1992, 64.

derfor i følge Fairclough både «... language use conceived as social practice» og språkbruk som viser til «... a way of signifying experience from a particular perspective».⁸⁴ En diskurs gir med andre ord uttrykk for språkbruk i forskjellige sosiale situasjoner.⁸⁵ Diskurs forstås utfra hvordan en sosial gruppe, i motsetning til andre sosiale grupper, deler et tenke- og handlingssett (sosial diskurs) som blir virkeliggjort gjennom bestemte former for språklige talemåter (lingvistisk diskurs ved beskrivelser, begrepsliggjøringer, problematiseringer, formuleringer, fortellinger, bilder). I Faircloughs teori innlemmes et diskursbegrep som ivaretar dimensjoner av sosiale og ideologiske motsetninger nedfelt i ulike praksiser.

Et hovedmål med kritisk diskursanalyse er i følge Fairclough å studere maktens språk, og dialogisme danner her et sentralt referansegrunnlag. Den dialogiske forståelsen «... vokser utover det språkteoretiske rammeverket og begynner å innebefatte ideologier og verdensanskuelser», skriver Audun Johannes Mørch om Bakhtins tenkning, og han fortsetter:

«Bakhtins dialogismebegrep gir en viktig nøkkel til en dypere forståelse av *den store diskursen* der skjønnlitteraturen, massemediene, reklamen, de politiske slagordene og den offentlige debatten i alle sine avskygninger inngår som forskjellige stemmer og forskjellige språk. Samfunnsdiskursen er en uopphørlig dialog, men samtidig finnes det stemmer som streber etter å monologisere diskursen, dominere de andre stemmene og tvinge dem til å tale *sitt språk*. Den som i tilstrekkelig grad lykkes i å monologisere den store diskursen vil samtidig ha etablert et begrenset antall formler for de tanker som overhodet skal kunne la seg uttrykke».⁸⁶

Monologiseringsprosesser etablerer normativ kunnskap og myter, «sannheter» som benyttes ideologisk i maktsituasjoner. Fairclough anvender Bakhtins dialogisme for å belyse slike maktforhold utfra hvordan sentripetale monologiske krefter er representert i språkbruk og mer bestemt i maktkonstituerende *diskursordener*, forstått som diskurser og sjangere konstituert ved diskurstyper assosiert med et sosialt domene eller en institusjon.⁸⁷ Fairclough er opptatt av dialogiske relasjoner så vel monologiske og hegemoniske forhold ved tekstproduksjon. Kritisk diskursanalyse kan derfor forstås som et ideologi- og maktkritisk analyseperspektiv. Fairclough viser på bakgrunn av dette hvordan man bør gå frem for å analysere språkmakt. Diskursanalyse bør i følge Fairclough ta utgangspunkt i en kommunikativ begivenhet (en

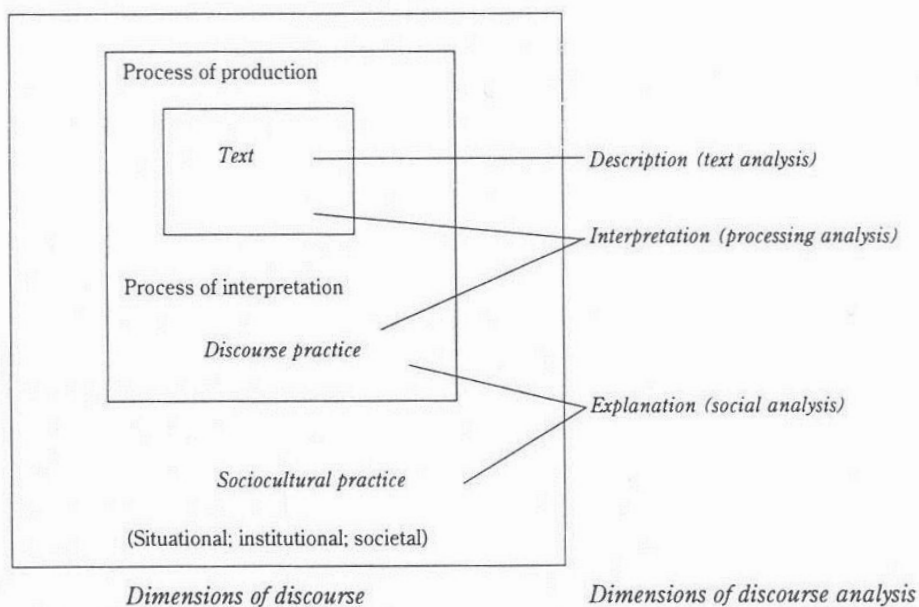
⁸⁴ Fairclough 1995, 135.

⁸⁵ Fairclough 1992, 3.

⁸⁶ Mørch i Bakhtin 2003, 14, original kursiv.

⁸⁷ Fairclough 1995, 7-10.

tekst, tale e.l.). Han presenterer så en operasjonell og fleksibel tilnærming som har tre analytiske nivåer eller «bokser»: *tekstanalyse* (metaforer, troper, intertekstualitet/interdiskursivitet⁸⁸ o.l.), analyse av *diskursiv praksis* (tekstens miljø som publiseringskanaler, tekstens resepsjon o.l.), og analyse av *sosial praksis* (sosiale, inkludert ikke-diskursive betingelser for tekstproduksjon og som involverer samfunns-/kulturteoretiske perspektiver). På tekstmivået vil et arsenal av metoder kunne være anvendelige, for eksempel ved å studere tekstens metaforiske budskap, narrative perspektiver eller fortellerunivers (jfr. neste kapittel) og dens innskrivingskontekst. Analyse av diskursiv praksis og tekstanalyse utgjør her to sider av samme analyseoperasjon (figur 2).



Figur 2: De tre analytiske «boksene» eller nivåene i kritisk diskursanalyse, etter Fairclough 1995, 98.

På det overordnede analysenivået mener Fairclough at både diskursive og ikke-diskursive forhold bør trekkes inn i analysen. Med begrepet «diskursiv praksis» anføres et kunnskapssyn i Faircloughs teoridannelse, det vil si i kritisk diskursanalyse, som legger til grunn at diskurser ikke er upåvirket av materielle og realhistoriske forhold, hvilket forutsetter

⁸⁸ Mens intertekstualitet viser til hvordan en tekst siterer fra eller bruker bestemte begreper eller motiver fra andre eldre tekster, viser interdiskursivitet til hvordan deler av en diskursorden (diskurser og sjangere) inngår i nye diskurstyper, *ibid.*, 118. Nye sjangere kan fremstå som følge av interdiskursive grep, f.eks. som grunnlag for å propagere et institusjonelt språkdome.

at det er mulig å erkjenne en reell verden utenfor språklige diskurser.⁸⁹ Bakhtin inntar et nærliggende perspektiv utfra sitt begrep «superadressat» som betegner en taus adressat i ytringer, abstrakte størrelser som kan utgjøre religiøse, kulturelle eller ideologiske rammer.⁹⁰ Et mål i kritisk diskursanalyse er å «... vise forbindelserne mellom diskursive praksiser og bredere sociale og kulturelle utviklinger og strukturer. Den underliggende præmis er, at diskursiv praksis både afspejler og aktivt bidrager til social og kulturel forandring.»⁹¹ Det innebærer et fokus på både samfunnsforhold (f.eks. modernitetsprosesser) og institusjonelle organisatoriske aspekter ved kunnskapsproduksjon. Styrken i denne teoridannelsen er at Fairclough gir en systematisk-metodisk fremgangsmåte til diskursanalyse som forener lingvistisk nærlesning av tekst med analyser av tekstproduksjon og samfunnsforhold.

Faircloughs «tekst-samfunnsmodell» har først og fremst gjort meg oppmerksom på at kunnskapsproduksjon kan forstås utfra forskjellige sammenbindende analytiske nivåer og utfra ulike språklige/sosiale domener. Modellen gir rom for å velge å fokusere på en eller flere dimensjoner ved tekstproduksjon, samtidig som den åpner for å innlemme flere delanalyser og spesifikke teoretiske perspektiver innenfor de ulike nivåene. Modellen er således kompleks og gir et teoretisk oversiktsbilde av aspekter som er relevant å se etter i studiet av litteraturen om fortidens veier. Jeg har spesielt festet meg ved modellens anvendelighet for å undersøke det institusjonelle domenet som historie- og minnepraksisene om fortidens veier inngår i. Hvilke diskursordener (diskurser og sjangere) inngår for eksempel i veisektorens eller i museumssektorens fortidsproduksjon? Intertekstuelle og interdiskursive aspekter ved tekstproduksjon er her interessant å undersøke. Hvilke kulturarvsrelaterte forhold i det industrielle og post-industrielle samfunnet (f.eks. markedsliberalistisk ideologi, dannelsesidealer) bidrar med å segmentere disse sosiale praksisene? Dette aspektet handler om hvordan bakenforliggende forhold i samtiden trekkes inn og brukes som en ideologisk ressurs i politiske systemer og institusjoner. De er synlige ved de retorikker, strategier og intensjoner som fremmes for å oppnå bestemte mål utfra forventninger om å kunne påvirke fortidsproduksjonen i ønskelige

⁸⁹ Fairclough forstår det ikke-diskursive som objektiviserte praksiser eller sosiale matriser som blir «harde» reelle rammer, f.eks. institusjonelle og økonomiske betingelser for diskursive praksiser, se Winther Jørgensen og Phillips 1999, 74, 98. Jeg forstår det dit hen at han mener at diskursive praksiser alltid tar utgangspunkt i noe bestående som begir seg ut for å være varig, en slags normgivende «avleiret» sosial praksis eller kulturhorisont. En annen betydning av det ikke-diskursive er at den reelle materielle verden, historiens materialitet, tillegges en aktiv rolle i det som konstitueres sosialt. Kritisk diskursanalyse henter således sin erkjennelsesfilosofi fra den kritiske realismen, jfr. Smith, L. 2006, 15.

⁹⁰ F.eks. Holquist [1990] 2002, 38-39. Begrepet «rammefortelling» kan i denne sammenheng forstås som en betegnelse på «superadressater» forbundet med prefigurerte, udiskutable, naturliggjorde storfortellinger (fremskrittstro, vårt globale miljø, nasjonen, bibelen osv) som skaper enhet og sammenheng i en samtid, se f.eks. Vestheim 1994, 85-89.

⁹¹ Winther Jørgensen og Phillips 1999, 89.

retninger sett utfra nåtidige behov og fremtidige utsikter. Kritisk diskursanalyse blir dermed en metode for å undersøke hvordan fortidens veier som historie- og minnekunnskap inngår i monologiseringsprosesser og institusjonelle domener. Det innebærer også et fokus på det institusjonelle domenets relasjon til fortidsproduksjon fremmet gjennom «de andres stemmer» i samfunnet, det vil si ikke-institusjonelle og ikke-profesjonelle aktørers betydningssystemer (f.eks. folkelige, aktivistiske, populære, populistiske meningsytringer).⁹² Kritisk diskursanalyse blir dermed et redskap for kritisk å analysere forholdet mellom det institusjonelle (autorative, offisielle) språkdomene og dets motdiskurser.

1.3.4. Fortellerteori og historieskriving

For å analysere det tekstuelle innholdet i historie- og minneskapende arbeid, i Faircloughs terminologi forstått i et diskurs- og sjangerperspektiv, vil et anvendelig teorigrunnlag omfatte narrative strukturer (intrigue/plot, handling, hendelser), karakterisering og litterære teknikker, kort sagt, narratologien som teori og litterær metode. Fortellerteori (narratologi) kan i korthet defineres som læren om hvordan fortellinger er bygd opp. Fortellerteori, slik den kommer til uttrykk som historieteori, forutsetter en erkjennelse om at *narrasjon* utgjør et grunnleggende aspekt ved hvordan mennesker forstår eller ordner fortiden og at dette også gjelder for hvordan vitenskapelig kunnskap forstås og formidles. Verden blir til gjennom den orden av begivenheter som struktureres av det narrative, det vil si ved hvordan fortellinger blir fortalt. Arkeologisk narrasjon, det vil si hvordan arkeologisk viten presenteres som fortelling, gir erkjennelse om en *fortalt arkeologi*. En tematikk som eksemplifiserer dette er den vitenskapelige ideen om treperiodesystemet (kronologien stein-, bronse-, jernalder) som ikke bare reflekterer kampen om definisjonsmakt i forskning og samfunn da denne ideen fikk gjennomslag på 1800-tallet⁹³, men også hvordan denne kronologien produserte en narrativ (forhistorien som begynnelse, midtparti og slutt) som har blitt normativ og mytedannende for *hvordan* arkeologisk viten forstås som historiefortelling. På tilsvarende vis vil konseptualiseringer om fortidens veier basert på veitypologier/-kronologier (f.eks. rideveier vs. kjøreveier, tradisjonelle vs. moderne veier, hestedrevne vs. motordrevne kjøretøy) utgjøre fortellertekniske rammer i veifortellinger. En litteraturhistorisk tilnærming til analyse av vitenskapelig kunnskap basert på fortellerteori retter oppmerksomhet på forklaringsstrategiene og valgene som forfatteren foretar i historieskrivingen. Historikeren Hayden White mener at disse

⁹² Om denne bruken av kritisk diskursanalyse utfra et arkeologisk kulturarvssyn, se Smith, L. 2006, 11-16.

⁹³ F.eks. Svestad 2003, 30-31. Se også Hodder 1993.

strategiene er basert på (plot)komposisjoner og ideologiske overveielser.⁹⁴ Denne vitenskaps-teoretiske posisjonen innebærer en erkjennelse av at historieskriving er komposisjoner basert på fortellertechniske overveielser og perspektiver. Resonnementet formidler et fortellerteoretisk grunnsyn som går ut på at det ikke er et vesentlig skille mellom å analysere *faksjon* og *fiksjon*, for eksempel mellom akademiske og skjønnlitterære tekster, fordi begge typer meningsproduksjon kan forstås utfra litterære og retoriske virkemidler som av den grunn gir et felles analytisk utgangspunkt for studier av historie som fortelling. Dette analytiske utgangspunktet blir kalt «*emplotment*» (på norsk løselig oversatt med *innplotting*) og viser til de organiserende prinsippene eller den bestemte temporære og tematiske struktur som handling og hendelser i en fortelling utfolder seg i som fortalt historie.⁹⁵ Konseptet «*emplotment*» i narrativ teori åpner slik sett for sammenlignende analyser av forskjellige typer tekster og meningstilskrivninger av materiell kultur.

En fortellerteoretisk tilnærming i historievitenskapen har blitt kritisert for å fremme en *hyperrelativisme*; den «tilslører» virkeligheten og åpner i ytterste konsekvens for nihilisme. Fortiden blir utelukkende en gjenspeiling av ytringens samtid og historieskrivingen taper dermed synet av en faktisk eller reell fortidig virkelighet.⁹⁶ Fortellerteoriens fokus på retoriske språkavendelser står dermed i fare for å utviske skillet mellom historisk realitet og historisk diktning, mellom faktisk og fiktiv historiefortelling. Alt blir med andre ord like «reelt». Et hovedanliggende i narrative og diskursive studier er derimot ikke et fenomens «sannhet» eller virkeligheten slik den «er/var», og dermed hva som er en riktig eller gal fremstilling av verden. Diskursanalyse og narrativ analyse belyser *hvordan* meningsdannelser tar form, med andre ord forestillingene om «sannhet» og (en fortidig) virkelighet slik den fremtrer som språkbruk i en sosial kontekst eller innenfor et sosialt domene. Det er *en* fortidig virkelighet, men den fortolkes uavbrutt subjektivt som en av mange tilnærminger til den utfra valg av teoretisk ståsted, tematikk, fortellerfokus osv. Sett i lys av et slikt perspektiv er fortellerteori opptatt av hvordan virkeligheten *blir* oppfattet og fortalt. Spørsmålet er dermed for *hvem* og *hvordan* fortiden er reell. Det betyr ikke at jeg oppfatter skillet mellom språk og virkelighet – forholdet mellom fiksjon og faksjon - som illusorisk, men at jeg ønsker å *analysere* dette forholdet historisk som ulike fortellingsmåter. En kritikk i tråd med det ovenstående som er fremmet utfra et kunnskapssosiologisk perspektiv går ut på at diskursanalytikere ofte er for

⁹⁴ White 1973, 20ff, 2003. Se også Solli 1992.

⁹⁵ White 1973, 7-11. Sagt med Kaldal 2002, 55 original kursiv: «'Plotet' ordnar delane og gir dei relevans, betydning og mening, og det gjer at ein kan *følgje* forteljinga. 'Emplotment' er det ein gjer når en skaper denne tråden og vev delane i hop med den overordna meininga med forteljinga».

⁹⁶ Knutsen, P. 2002, 145-148, 235-236.

ensidig opptatt av den tekstuelle eller semiotiske dimensjonen, mens den materielle virkeligheten blir passivt underlagt utsagnene om verden uten at det vises hvordan det materielle aktivt bidrar med å forme språket.⁹⁷

Min tilnærming til forholdet mellom språk/diskurs og virkelighet/materialitet kan i tråd med Bakhtins tenkning sammenfattes som en historieteori under betegnelsen «praktisk narratologi» (også kalt «historisk realisme»)⁹⁸. Praktisk narratologi er en narrativ antropologisk tilnærming som vektlegger betydningen av en reell og praktisk erfaringsverden for hvordan fortellinger tar form.⁹⁹ Det er et teoretisk perspektiv i den fenomenologiske tradisjonen som legger til grunn hvordan menneskenes livssammenheng, livsverden og handlingslandskap har en narrativ struktur. Bakhtins fenomenologi, også kalt hans filosofiske antropologi, utgjør et tidlig bidrag til dette fortellerteoretiske synet.¹⁰⁰ Bakhtin ønsket å bygge bro mellom materialisme og idealisme ved å betone «the novelty of reality» (virkelighetens «romantiskhet»). For Bakhtin er språket alltid bundet til den kroppslige erfaringen av en reell verden: en konkret tid, et konkret sted og dermed en konkret historisk verden.¹⁰¹ Bakhtins dialogisme er derfor ikke diskursivt «fanget» i språkspill, men viser til relasjoner mellom en virkelig og imaginær (ytret) verden. Den praktiske narratologien blir dermed et perspektiv som forsøker å overkomme kløften mellom realisme (at det eksisterer en verden forut for vår forståelse av den) og relativisme (at verden reduseres til menneskers språklige bevissthet om den). Det er teoretisk sett en nær sammenheng mellom Bakhtins antropologiske realisme og dagens fenomenologiske og neomaterialistiske tilnærminger som fremhever materialitetens eller den reelle verdens *relasjonelle* fremfor *representative* kunnskap. Den materielle verden i fortellinger og den materielle kulturens fortellingsreservoar er slik sett to sider av samme tematikk. I kulturgeografien er denne tilnærmingen kalt «non-representational theory» eller «more-than-representational theory», forstått som kroppslig kunnskap skapt utfra hybridiserende praksiser hvor mennesker og ting/materialitet påvirker hverandre gjensidig og hvor materialitet dermed *ikke bare* er et sosialt produkt og en *representasjon* av virkeligheten.¹⁰² Dette er tanker som også har fått innflytelse i kulturarvsforskningen som et teoretisk konsept for å forstå hvordan memorering tar form gjennom handlinger og erfaringer på steder og i landskap. Utfra arkeologisk terminologi innebærer det et fokus på sporene, det vil si «... those

⁹⁷ Se Schaanning 1997, 203-207.

⁹⁸ Roberts 2001, 6-8.

⁹⁹ Knutsen, P. 2002, 129-133.

¹⁰⁰ Jung 1990.

¹⁰¹ Holquist [1990] 2002, 111.

¹⁰² Lorimer 2005.

muddy and crooked paths of things and soil» som inngår i dagliglivets rutiner og vanemessige fortellings- og memoreringspraksiser.¹⁰³ Bakhtins ideer om disse forholdene gir gjennom hans konsepter om *sjanger*, *kronotopi* og *karnevalisme* en inngang til den teoretiske realismen. Disse analytiske begrepene blir temaet i neste kapittel, etter en nærmere redegjørelse av kildematerialet og en sammenfatning av de teoretiske ressursene.

1.3.5. Kildematerialet

Diskursteoretikeren Iver Neumann viser i sin introduksjonsbok om diskursanalyse at bruken av et kildemateriale beror på at man skaffer seg oversikt over hovedtekster og disse tekstenes resepsjon eller generelle nedslagsfelt, og at det ikke nødvendigvis innebærer at man har lest alt som finnes av litteratur innenfor det saksområdet som behandles.¹⁰⁴ Hovedspørsmålet er om de tekstene som blir vektlagt er dekkende for de diskurser og sjangere som finnes innenfor saksområdet. Dette er et perspektiv som har strukturert min lesning av veihistorisk litteratur. Veihistorie utgjør en omfangsrik litteratur med en spennvidde som strekker seg fra populærvitenskapelige fremstillinger via forvaltningsbyråkratisk litteratur til spesialstudier innenfor en tematisk vid faglitteratur. Mye av litteraturen byr på gjentakelser og deskriptive utsagn om veihistorie basert på utsagn fra andre mer innflytelsesfulle tekster som det henvises til og siteres fra, det vil si *kanoniske tekster* med bred resepsjon som utgjør forankringspunkter eller «monumenter» for øvrige tekster.¹⁰⁵ Litteraturen som er benyttet dekker derfor først og fremst pionertekster og kanoniske tekster om norsk veihistorie, dernest andre mer perifere historietekster som belyser den sjangermessige spennvidden i denne litteraturen.

En metode som er benyttet i avhandlingen er å studere *intertekstuelle* forhold i de kanoniske tekstene, hvilket mer konkret vil si å begynne med nylig publisert veihistorisk litteratur og se etter referanselitteratur og overføringen av sentrale begreper eller konsepter fra eldre veihistorisk litteratur, med andre ord en kunnskapsgenealogisk studie.¹⁰⁶ Denne metoden innebærer også å se etter referanser i tekstene som viser til diskursive kontekster i samtiden (dannelsesidealer/verdisyn, fortids-/verneretorikker, kulturforståelser o.l.). Den analytiske grunnenheten er utfra dette perspektivet den tekstuelle ytringen, det vil si forfatterens posisjon i teksten (intertekstuelt/autoritært < dialogisk/monologisk) og forfatterens relasjon til samtidige forfattere, litterære miljøer og de «spørsmål i tiden» (interdiskursivt, sosiokulturelt) som den kommunikative begivenheten, altså teksten, tar utgangspunkt i. Den intertekstuelle/inter-

¹⁰³ Olsen, B. 2003, 97-98. Se også Jones 2007, 32-39, 224-225; Smith, L. 2006, 13.

¹⁰⁴ Neumann 2001, 54-55.

¹⁰⁵ Jfr. *ibid.*, 51-53.

¹⁰⁶ Jfr. *ibid.*, 56.

diskursive tilnærmingen medfører at jeg også trekker inn fiksjonslitteratur, ikke bare det sakprosaiske felt (f.eks. museumsformidling, akademiske tekster), for å forstå idéinnholdet som fortidsproduksjonen om fortidens veier er en del av i samtiden, spesielt når det er snakk om forfattere som opererer innenfor begge de to hovedsjangerne.

I tillegg til veihistorisk litteratur benyttes lovtekster (den norske kulturminneloven spesielt) fra forskjellig tid samt annen kulturarvslitteratur med utsagnskraft om minnearbeid relatert til fortidens veier. I den sammenheng er prosjektpresentasjoner på internett og litteratur om veihistorie/-minner i formidlings- og verdiskapingsøyemed (opplevelsesruter, turistruter) en kildegruppe som blir analysert for å forstå historiebruk. Også her er det diskurser og sjangere utledet med bakgrunn i analysene av historieskrivingen som har vært strukturerende for valget av kildematerialet utfra målet om å definere sosiale praksiser (spesifikke historie- og minnearbeidsfelt) innenfor det historiske saksfeltet. Kildematerialet omfatter i tillegg utvalgte fysiske minneobjekter og -steder som belyser de ovennevnte forholdene, derav sekundærlitteratur om de representasjonsformene eller mer spesifikt de utstillingstradisjonene (museer, verdensutstillinger, jubileumsutstillinger, kunstfremstillinger osv.) der historie- og minnearbeidet om fortidens veier blir til gjenstand for beskuelse. I avhandlingen oppfatter jeg *teksten* (historieteksten, forvaltningsdokumentet o.l.) og *minnet* (museumsgjenstanden, kulturminnet, kulturarvsstedet, utstillingsrommet) som sammenknyttede kommunikative begivenheter. Med det mener jeg at materiell kultur kan leses som tekst, fordi det medierer meningsproduksjon.

1.3.6. Sammenfatning

I den teoretiske tilnærmingen til studiet av fortidens veier er Bakhtins tenkning om dialogiske og monologiske sider ved kunnskapsproduksjon beskrevet som historieteoretisk erkjennelse. I avhandlingen benyttes Bakhtins innsikt på flere nivåer, både for å forstå intertekstuelle og interdiskursive forhold ved tekstproduksjon og minnesteder samt ideologiske og hegemoniske forhold som tekstproduksjonen er skrevet inn i. I videste forstand blir forholdet mellom det dialogiske og monologiske forstått som en metode for å beskrive forholdet mellom offentlige og ikke-offentlige retorikker om fortidens veier, herunder mellom profesjons- og populærkulturens uttrykksformer. Denne bruken av Bakhtins tenkning oppfatter jeg analogt med et kritisk diskursteoretisk syn. Jeg har også vist hvordan kritisk diskursanalyse er en ressurs i kritisk humanistisk forskning for å forstå språkmakt og nivåer ved tekstproduksjon, fra teksten til samfunnet som teksten inngår i. Fra dette overordnede nivået har jeg beskrevet måter å forstå tekst på ved å innlemme en fortellerteoretisk forståelse. Bakhtin bidro også her med en

farbar vei til fortellerteori hvor historiefortelling blir presisert gjennom et praktisk narratologisk syn som tar utgangspunkt i den historiske realismen. Bakhtin fremmer gjennom sin filosofiske antropologi en *realisme* som forankrer det relative i lingvistiske og sosiale diskurser til en *reell historisk virkelighet*, en materialitet. Bakhtins antropologiske realisme blir gjennom hans sjanger- og kronotopbegrep en analytisk vei til problemet med historisk relativisme i humanvitenskapene som jeg nå skal belyse min anvendelse av.

1.4. Historiografi - analytiske tilnærminger

Med bakgrunn i det teoretiske rammeverket som ble presentert i forrige kapittel skal jeg utdype en analytisk tilnærming til kunnskapshistorie der et bakhtinsk metodegrunnlag står sentralt. Begrepene sjanger, kronotopi og karnevalisme utgjør konseptuelle rammer for mitt metodevalg. Ved å ta utgangspunkt i sentrale teoretiske referanseverk om de ovennevnte emnene skal jeg forsøke å gi et klarere bilde av hvordan jeg har latt meg inspirere av Bakhtin som analytisk ressurs i avhandlingen.

1.4.1. Diskurser og sjangere – det tverrfagliges metaspråk

Sjangerhistorie vil jeg trekke frem som en innfallsvinkel for å forstå dialogiske relasjoner ved fortidsproduksjon. Å definere en sjanger betyr å klassifisere tekster eller andre typer ytringer (musikk, kunst etc.) ved selektivt å legge vekt på for eksempel tema, fortelling, resepsjon eller historisk periode. Men sjangerbruk er ikke uproblematisk, for begrepet «... seems almost by definition to deny the autonomy of the author, deny the uniqueness of the text, deny spontaneity, originality and self-expression».¹⁰⁷ Det kan videre være en fare for å kategorisere og systematisere litteratur og meningsutsagn slik at historien fremstår som statisk.¹⁰⁸ Med sjangeren som analytisk grep låses den flertydige og individuelle «stemme» som tekster og ytringer har. Sjangerdistinksjoner kan dermed bli en tvangstrøye som ikke favner en reell historisk virkelighet. Med dialogisme som teoretisk perspektiv gis en mulighet til å overkomme denne dualismen mellom autonomi og konvensjonalitet. I Bakhtins fokus på relasjonelle forhold ved meningsproduksjon har autonomi eller enkelttytringen nemlig ingen privilegert posisjon. Ytringer og tekster står hele tiden i et avhengighetsforhold til andre ytringer og tekster. Bakhtins sjangerteori, slik det blant annet fremgår av essayet «Spørsmålet om talegenrane»¹⁰⁹, gir et grunnlag for å forstå kunnskapshistorie som sjangerhistorie. Å tenke i sjangere er, som Bakhtin har vist i sin historiske poetikk, en fundamental historisk forståelses-

¹⁰⁷ Duff 2000, 1.

¹⁰⁸ Asdal et. al. 2008, 188-189.

¹⁰⁹ Bakhtin 1998.

kategori.¹¹⁰ Bakhtins fenomenologiske utgangspunkt er at han mener en ytrings- eller tale-situasjon alltid foregår innenfor sjangerkonvensjoner. Han definerer derfor en sjanger som et perspektiv eller en måte å betrakte og forstå en reell verden utfra. Sjangerformen er dialogisk på den måten at når en sjanger tas i bruk i form av en ytring er den relatert intertekstuell til en sjangerkonvensjon som *sjangerminne*, men elementer i en sjangerkonvensjon vil også inngå som *sjangerdialog* med andre (hybride) sjangere. Utfra et sjangerteoretisk perspektiv vil en videre forstå en sjanger som en sosialt strukturerende taksonomi for hvordan mennesker ordner, orienterer seg og kommuniserer i verden (jeg forstår det dit hen at det kan dreie seg om både skrift- og talesjangere i f.eks. en akademisk kultur, en ungdomskultur o.l.). Sjangerkonvensjonene som ytringer og sosiale handlinger inngår i (la oss f.eks. si et seminarinnlegg, en bryllupstale eller et jobbintervju) er i tillegg kontekstuell og situasjonsbetinget. Sjangerbegrepet er slik sett en måte å definere et sosialt felt på. Sjangere er med andre ord «... former som ordnar semiotisk materiale etter eit mønster. [...] typiske trekk ved ei samling ytringar som tilhører eit avgrensa sosialt område, plan eller situasjon.»¹¹¹ Sjangere er, som Fairclough presiserer utfra kritisk diskursteori, et konstituerende element av språkmakt når de inngår i ideologiske diskurser og sosiale domener eller institusjoner.¹¹²

I historievitenskapen er sjangerhistorie forstått som en «... mulighet til å synliggjøre en type varighet, en kontinuitet og konvensjonalitet, i produksjon, resepsjon og bruk av tekster, som i neste instans setter oss i stand til å erkjenne og sette ord på endrings- og transformasjonsprosesser».¹¹³ Sjangere er også undersøkt i arkeologisk kunnskapsproduksjon, for eksempel i analyser av den arkeologiske rapportens historie, arkeologihistoriske monografier eller arkeologi belyst i poesi, romaner og film (sistnevnte sjangere både som «pulp fiction» og «prestige fiction», dvs. lav- og høykultur).¹¹⁴ Men selv om sjangerhistorie er et etablert grep i historiografiske studier, er et sjangerteoretisk perspektiv i liten grad utforsket i arkeologihistoriske studier. I avhandlingen benyttes sjangerhistorie som et tekstanalytisk redskap for å belyse en historisk poetikk om fortidens veier. En historisk tekstanalyse omfatter ikke kun å klassifisere tekster og ytringer i bestemte kategorier. En sjangerhistorisk analyse må også «... avdekke motsetninger, paradokser og aporier og den dynamikk som utspiller seg mellom

¹¹⁰ Begrepet *sjanger* er en fornsorking av det franske ordet *genre*, se Grepstad 1998, 639. Etymologisk er ordet *genre* fra *gen* i sanskrit (å avle), og det latinske ordet *genus* (opphav, slekt, etterkommere, måte). Sjangerhistorie handler slik sett om å forstå språkets historie og minne.

¹¹¹ Slaattelid i Bakhtin 1998, 58.

¹¹² Fairclough 1995, 14-15, 132; Holquist [1990] 2002, 71.

¹¹³ Asdal et. al. 2008, 189.

¹¹⁴ F.eks. Evans 1993; Finn og Henig red. 2001; Gustafsson 2001; Hall 2004; Hesjedal 2000; Hodder 1989; Holtorf 2005; Kristiansen, K. 1989.

disse».¹¹⁵ Defineringen av sjangere er en åpen og uavsluttet prosess som alltid rommer behovet for å forstå forhold og forskjeller. Sjangerhistorie utgjør slik sett «... the very meta-language of interdisciplinarity»¹¹⁶ og blir derav et metodisk grep for å studere relasjoner og motsetninger så vel hegemoniske posisjoner i kunnskapsproduksjon.

Utfra Faircloughs tilgang til kritisk diskursanalyse blir det viktig å kartlegge de diskurser og sjangere som danner grunnlaget for ulike diskursordener brukt innenfor sosiale domener eller av institusjoner. Begrepet «sjanger» forstår Fairclough som språkbruk assosiert med en bestemt sosial aktivitet.¹¹⁷ Et eksempel på forholdet mellom sjanger og diskurs kan være som følgende: en arkeologisk artikkel (en kommunikativ begivenhet) i et historielags årbok (som utgjør en populærvitenskapelig sjanger innenfor pedagogisk sakprosalitteratur) kan trekke vekslers på en eller flere diskurser, f.eks. en bosetningsarkeologisk diskurs og en folkloristisk diskurs, og en eller flere sjangre, f.eks. en arkeologisk registreringsrapportsjanger og en bygdeboksjanger. Registreringsrapporten (utgravninger, kulturminneregistreringer) og bygdeboka (historiske kilder om slekter, gårder og grender) viser sjangermessig slik sett til ulike typer sosiale aktiviteter. Bruken av sjangre innenfor et historiebruksfelt kan således være kompleks. For å analysere denne kompleksiteten har jeg funnet det anvendelig å innta en sjangerhierarkisk betraktningssmåte der grunnposisjonen er hovedsjangeren *sakprosa* (i engelsk terminologi kalt *practical prose*).¹¹⁸ I motsetning til hovedsjangeren fiksjonsprosa (skjønnlitteratur), som har som mål å skape en «forestilt» virkelighet, er sakprosaens funksjon å formidle det som gir seg ut for å være faktisk kunnskap ved bruk av konvensjonelle former (f.eks. leksikonet, avisartikkelen, læreboken, historielagets tidsskrift, informasjonsheftet, stortingsmeldingen) og et allmennspråklig stiluttrykk (dagligdags prosa, saklig nøkternhet). Sakprosaen har argumentative, forklarende, fortellende, skildrende, pedagogiske og rettleidende typetrekke (se figur 3).¹¹⁹ Sakprosaen utspilles i den offentlige allmennhetens kulturelle rom (i populærkulturen) der den som folkelig formidlingskanal har som mål å underholde, opplyse og være til praktisk nytte for folk flest. Sakprosaens didaktiske formålstjenlighet som folkelig kunnskap har nære relasjoner til forskningsfeltet historiebruk som retter oppmerksomhet på mangfoldet av ytringer om historie/arkeologi og minner, der profesjonskunnskap (akademisk/vitenskapelig kunnskapsproduksjon) utgjør en blant flere tilnærminger til fortiden.

¹¹⁵ Asdal et. al. 2008, 207.

¹¹⁶ Duff 2000, 16.

¹¹⁷ Fairclough 1995, 135.

¹¹⁸ Se Hesjedal 2000, 15-21 for et tilsvarende perspektiv til arkeologihistorie. En innføring i feltet sakprosa finnes for øvrig i tobindsvirket om norsk sakprosa fra 1750 til 1995 hvorav en teoretisering omkring sakprosa-feltet fremgår av Grepstad 1998.

¹¹⁹ Jfr. Grepstad 1998, 622-623, 645ff.

ARGUMENTERANDE OG UTGREIANDE	FORTELJANDE OG SKILDRANDE	PEDAGOGISK	RETTLEIANDE
Pamflett	Biografisk framstilling	Lærebok	Oppslagsbok
Pamflett	Dagbok	Lærebok	Handbok
Debattbok	Memoarar	Lesebok	Leksikon
	Sjølviografi	Førelesing	Ordbok
<u>Vitskapsprosa</u>	Biografi		Almanakk
Avhandling		<u>Populærvitenskap</u>	
Utgreiing	Topografisk framstilling	Innføringsbok	Juridisk tekst
Artikkel	Reiseskildring	Populær fagbok	Lov
Samandrag	Topografisk skildring	Foredrag	Føresegn
Framtidsstudie	Naturskildring		Instruks
		<u>Religiøs forkynning og</u>	Vedtekt
<u>Dialogisk tekst</u>	<u>Historisk framstilling</u>	<u>oppbygging</u>	Konvensjon
Dialog	Annal	Preike	Rettsstale
	Krønike	Andakt	Kjennelse
<u>Brev</u>	Historie	Bøn	Dom
Offisielt brev	Dokumentarskildring	Katekisme	
Privatbrev		Oppbyggingsskrift	
<u>Essayistikk</u>			
Essay			
Epistel			
Skisse			
Kåseri			
<u>Aforistisk kortprosa</u>			
Aforisme			
Fragment			
Maksime			
Sentens			
Ordtak			

Figur 3: Sjangersystem eller sjangerkatalog for sakprosafeltet, sortert etter teksttype, fra Grepstad 1998, 647. Grepstads oversikt er avgrenset til boka som skriftkultur, og inkluderer ikke for eksempel reklame og avisprosaen som sjangere selv om de også har tilhørighet innenfor sakprosafeltet. Kategorien «dialogisk tekst» som sjanger er her brukt i en mer begrenset betydning enn som bakhtinsk dialog, og er mer bestemt rettet mot hvordan forfattere fører en samtale med andre (fiktive, fortidige, samtidige) forfattere, altså dialog som en bestemt type litterært grep for å gi kraft til sine synspunkter, op.cit., 649. Det dialogiske utfra Bakhtins terminologi er mer overgripende og fremstår når en tekst bygger på flere sjangere og stilidealer. Det er utfra en slik intertekstualitet – når «[d]en einsarta stilen blir broten opp, og fleire kjem til orde», op.cit., 670 – at det dialogiske og flerstemmige er fremtredende som *sjangerhistorisk* innsikt.

Sakprosafeltet oppfatter jeg som en analytisk tilgang til å studere historieskrivningens og historiebrukets mange aktører. En forfatters eller et sosialt domenes (f.eks. det akademiske domenes) kunnskapsproduksjon kan bygge på en rekke over- og underordnete sakprosaiske sjangere (f.eks. utgravningsrapporter, manualer, forskningsartikler, populærvitenskapelige artikler). Forfattere eller institusjoner kan også innlemme et skjønnlitterært univers for å propagere et kulturprogram eller et samfunnssyn. Både skjønnlitteratur og sakprosaisk (derav

akademisk) tekstproduksjon utgjør et felles (flerstemmig) reservoar for å forstå samfunnsmentaliteter og kulturliv på et historisk tidspunkt samt tenkning og prosesser med kontinuitet eller i endring over tid. Gjennomgripende kulturendringer kan medføre større sjanger-skifter med tilførsel av nye sjangerkonvensjoner, samtidig som dominerende sjangere i en periode vil kunne bidra med å forme tidens kultur- og samfunnsliv. En sosiologisk-historisk og idé-historisk lesning av historiske tekster blir dermed viktig for å forstå forholdet mellom det litterære livet på den ene siden og på den andre siden endringer i samfunnsliv og en (kultur-) politisk offentlighet.¹²⁰

Sjangerhistorie i et sosiologisk-historisk perspektiv kan ytterligere benyttes for å forstå institusjonelle endringer. Anne Eriksen definerer for eksempel, i tråd med Bakhtins sjanger-teoretiske innsikt, museumsvesenet som en sjanger.¹²¹ Hun mener at museer kan defineres utfra bestemte, men flytende, «sjangermarkører» som kommer til uttrykk i museenes innhold (det som formidles, de aktivitetene som foregår der) og i museumsbygningenes formuttrykk. Samtidig vektlegger hun at definisjonen av museer vil være i endring over tid utfra sosiale koder (forstått som «sjangerkompetanse» og «sjangerforventninger») som gjør «leseren» i stand til å gjenkjenne museumssjangeren fra andre kommunikasjonsformer i det offentlige rom (f.eks. kjøpesentre, fornøylesparker eller skoler). Fremveksten av nye sjangere utenfor museene, slik som temparker, historiske sentre og minnesteder, er resultater av sjangerbrudd, sjangeroverskridelser og sjangersammenblandinger eller sjangerforskyvninger som både har påvirket museenes identitet og den alminnelige forståelsen av museet som sjanger:

«Nye institusjoner og institusjonstyper påvirker altså landskapet av sjangrer og sjangerforventninger omkring museene. [...] Når sjangerkompetansen og sjangerforventningene i samfunnet endres eller forskyves, blir museene «lest» på en annen måte selv om de ufortrødent skulle fortsette virksomheten på nøyaktig samme måte som før. Kommunikasjonen mellom museum og omgivelser blir en annen, og det forandrer museet som institusjon, enten det selv deltar aktivt i endringene eller ikke».¹²²

Eriksen bruker et sjangerteoretisk perspektiv for å forstå museenes mangfoldige karakter og relasjon til ulike utstillingstradisjoner. Sjangerteori benyttes her med andre ord som et analytisk redskap for å studere kulturminneforvaltningens institusjonelle historie.

¹²⁰ Se f.eks. Grepstad 1998, 663-669 der offentlighetsmodellen til Jürgen Habermas presenteres som bakgrunn for en drøfting av sakprosaens historie.

¹²¹ Eriksen 2009, 15-19.

¹²² Ibid., 19.

En sentral utfordring vil med bakgrunn i de ovennevnte perspektivene være å definere de «sjangermarkørene» som kommer til uttrykk i historieskrivingen og i utstillingene av fortiden, de formuttrykkene som formidler eller «re-presenterer» fortiden, med andre ord det som skaper sjangere. Det handler om å se etter representasjonsgallerier som troper, figurer, formler (talemåter), metaforer, strukturerende aktiviteter og materielle formuttrykk, og hvordan disse stilelementene bidrar med å definere sjangerkonvensjoner.¹²³ Sjangerkonvensjoner bidrar med å ordne holdninger, tanker, fortellinger og forestillinger. Et eksempel er historikeren Peter Aronssons begrep «historiekulturelle grunntroper» som viser til historisk-filosofiske idealtyper av forestillinger om historie og fortid, for eksempel en gullalder- eller fremskrittstrope, som på forskjellige måter vil inngå i en historisk og kulturell innskrivings-kontekst.¹²⁴ Sett utfra et fortellerteoretisk perspektiv er tropologi og andre litterære elementer kilder for å definere fortellingstyper og forholdet mellom forskjellige fortellingstyper. Når historieskrivingen og minnetenkningen om fortidens veier inngår i konvensjonelle former for språkbruk skapes en litterær setting for hvordan forskjellige vei historier blir fortalt innenfor ulike sjangere. Min hypotese er at et narrativt fenomenologisk syn (jfr. praktisk narratologi) på forholdet mellom reelle og imaginære *verdener* utgjør et strukturerende element for hvordan forskjellige litterære sjangere om fortidens veier blir definert. Fortellingene om fortidens veier blir slik sett en kilde for å forstå *kronotopi*, som i korthet kan defineres som hvordan narrative tidsromlige uttrykk i fortellinger bidrar med å definere ulike fortellingstyper og dermed sjangere. Kronotopi blir dermed en kilde for å forstå relasjoner mellom imaginære og reelle virkeligheter.

1.4.2. Kronotopi – tidens materialisering i rommet

Ideen om kronotopi (av gr. kronos: tid, topos: rom) er et konsept om narrative tidsrom som Bakhtin introduserte i sin historiske poetikk for å forklare sjangerhistoriske konvensjoner i romanens utvikling fra antikken til det 19. århundre.¹²⁵ Kronotopi er en litterær teori som konkretiserer den fenomenologiske posisjonen om forholdet mellom reelle eller realhistoriske og historisk-spesifikke litterære eller imaginære verdener (som kan dreie seg om «inn-

¹²³ Grepstad 1998, 633ff.

¹²⁴ Aronsson 2004, 85. Aronsson legger vekt på den historiespesifikke innskrivingskonteksten og hans bruk av tropologi gir dermed et annet historieteoretisk utgangspunkt enn det Hayden White presenterer utfra sin *metahistoriske* modell og språklige tropologi. For kritikk av White, se Knutsen, P. 2002, 129-133, kapittel VI.

¹²⁵ Bakhtin [1981] 2006, 84-258. Se også Bakhtin 2006, 13. Bakhtin skrev om kronotopens former i 1937-38, men også i Bakhtin-essayet «Dannelsesromanen og dens betydning i realismsens historie – bidrag til en historisk typologi av romanen» (kalt Goethe-fragmentet) utformet han en teori om tidens og stedets vev; kronotopen. Om disse tekstene, se Bruhn 2005, 144ff.

redninger» av steder, landskaper eller geografier).¹²⁶ I følge Bakhtin er en kronotop ikke utelukkende et bilde eller en visuell metafor, men et narrativt redskap benyttet av forfattere og lesere for å skape en fysisk historisk ramme som fortellingen kan spinne rundt. Kronotoper er materialiseringer i fortellingen hvor «... spatial and temporal indicators are fused into one carefully thought-out, concrete whole».¹²⁷ En kronotop muliggjør at tid, plot og historie finner sted. I forskjellige litterære sjangere i europeisk litteratur fra antikken og fremover finnes i følge Bakhtin ulike og sammenbindende kronotoper som viser til tidens materialisering i rommet og dermed en historisk poetikk relatert til hvordan mennesker og deres omgivelser samhandler. For Bakhtin ble kronotopiens historie et middel for å analysere forskjellige narrative verdener i europeisk litteratur, og mer spesifikt for å forstå introduksjonen av historisk tid og realistiske tidsrom i romansjangeren. Han skiller mellom en rekke kronotop-typer i romansjangeren: både *hovedkronotoper* (en eventyrkronotop, hverdagskronotop, blandingskronotop/ karnevalskronotop) og flere *delkronotoper* (veien, møtet, flukten, terskelen) som inngår på tvers av hovedkronotopene. Om *veikronotopen* (veien som tidsrom) skriver han:

«I vejens kronotop kommer enhed i rum- og tidsbestemmelserne ligeledes exceptionelt klart og tydeligt til udtryk. Vejens kronotop har en kolossal betydning i litteraturen: sjældent er det værk, som kommer uden om en eller anden variation af mødemotivet, og mange værker bygger ligefrem på vejens og vej mødets eller vejhændelsernes kronotop».¹²⁸

«Vejen er et træpunkt og åsted for begivenheder. Her er det, som om tiden skyller ind i rummet og strømmer gennem det (hvorved der dannes veje), herfra stammer også den rige metaforisering af vejen og færdens: 'livsvejen', 'at gå nye veje', 'en historisk

¹²⁶ I tråd med et konstruktivistisk landskaphistorisk forskningsperspektiv mener jeg her «landskap» som representasjon, et visuelt utsnitt, en scene eller et bilde sett fra et bestemt perspektiv eller en siktlinje, jfr. Whyte 2002, 13, 17-26. Begrepet «geografi» forstår jeg på tilsvarende måte utfra hvordan økonomiske, kulturelle, sosiale og politiske territorier og grenser mellom landområder inngår i helhetsbilder; et «fugleperspektiv» representert kartografisk eller i ideologiske verdensbilder utfra f.eks. ideen om «Europa» eller «folkenasjon», historiske konsepter som er i forandring over tid. Den omfangsrige litteraturen innenfor bl.a. kulturgeografi og litteraturvitenskap om landskaps- og geografibegrepenes konnotative historie gir innsikt i ulike konstruksjoner av narrative tidsrom. Et analysefokus kan da være forholdet mellom reelle og fiktive verdener, f.eks. utopier eller dystopier og deres relasjon til samtidens realhistoriske virkelighet. Kronotopanalyse kan slik sett være et bidrag til vei-historiske landskapsstudier med teoretisk ståsted i f.eks. «tidsgeografien» som er opptatt av hvordan den materielle veien strukturerer (eller utgjør en avgrensende/begrensende faktor for) menneskelig erfaring av tid-rom, jfr. Qviström 2003; Stenqvist Milde 2007. En analyse av realhistoriske tidsgeografier vil bidra med å forstå de imaginære kronotopiske universene i fortellingene som preger en samtid, selv om en slik analyse ikke er et mål for denne avhandlingen.

¹²⁷ Bakhtin [1981] 2006, 84. Se også Bakhtin 2006, 13.

¹²⁸ Bakhtin 2006, 26

færd' og så videre; metaforiseringen af vejen foregår på mange forskellige måder og planer, men dens grundakse er altid tidens strøm».¹²⁹

Veien blir med andre ord ikke bare en drivkraft for historisk endring, men narrativt sett som forklaring på historiens gang også et historisk refleksivt forankringspunkt som historien spinner rundt. I Bakhtins historiske poetikk blir hoved- og delkronotoper midler for å forklare endringer fra mekaniske kronotoper der tiden er sporeløs og statisk, til fremveksten av dialogiske og dramatiske kronotoper som bygger på blant annet metamorfose, krisemoment og konflikt, det vil si forskjellige former for transformasjon som frembringer en dynamisk tids- og romforståelse. Utfra sin analyse av forskjellige romantyper (reiseromanen, prøvelsesromanen, den biografiske romanen) og historisk spesifikke romanformer (den greske roman, ridderromanen, Rabelais' folkloristiske romaner) viser Bakhtin hvordan et studium av kronotoper er sentralt for å forstå romansjangerens tilblivelseshistorie.¹³⁰

Jeg skal ikke gå nærmere inn på Bakhtins kronotophistorie, men isteden konsentrere meg om hvordan hans tenkesett om kronotopi kan benyttes som en metode for å analysere kronotoper i veihistorisk litteratur og i fortellinger knyttet til fortidens veier som materielle minner. Kronotoper bærer i seg kontinuitet fordi de er resistente eller «seige» konstellasjoner over tid, men de er også «... highly sensitive to historical change: different societies and periods result in different chronotopes both inside and outside literary texts.»¹³¹ Kronotopanalyse blir dermed «... a fundamental tool for a broader social and historical analysis».¹³² Spesifikke kronotoper og kombinasjoner av kronotoper kommer til uttrykk i bestemte sjangere, det vil si i relativt stabile former for språkbruk og sosiale praksiser som igjen gir uttrykk for bestemte verdensbilder, ideologier og mentaliteter i et samfunn. Aldous Huxleys *Brave New World* er for eksempel en fremtidsfantasi som reflekterer forfatterens og leserens forståelse av en samtidsverden. Kronotopi er slik sett både et kunnskapshistorisk og et litteraturhistorisk konsept for å forstå forhold i tekster så vel tekstenes sosiale kontekster. I Bakhtins resepsjonslitteratur er kronotopi av den grunn benyttet som litteraturhistorisk, kulturhistorisk, samt idé- og mentalitetshistorisk metode.¹³³

¹²⁹ Ibid., 161-162.

¹³⁰ Bruhn 2005, 146-147.

¹³¹ Holquist [1990] 2002, 112.

¹³² Ibid., 113.

¹³³ Bruhn 2005, 148-157. Kronotopi er også forstått som en slags historisk motivstudie av litterære bilder i fortellinger, men det er viktig å presisere at kronotop og motiv ikke er ensbetydende kategorier: «kronotop står for en periodisk, genremæssig eller i anden forstand ikke-konkret (ikke direkte til stede i teksten) kategori, mens termen motiv forbeholdes konkrete tekstlige manifestasjoner», *ibid.*, 153.

Kronotopi handler om det gjensidige forholdet mellom imaginære og virkelige (real-historiske) verdener; mellom tekst og materialitet. Kronotopi har derfor blitt en viktig kilde i historiske studier. Det gjelder først og fremst hvordan kronotopanalyse benyttes for å undersøke *intertekstualitet*, det vil si innholdet i tekster og forholdet mellom forskjellige teksttyper, derav fellestrekk ved en sjanger i motsetning til andre sjangere. Kronotopanalyse er foreslått som metode i historiografiske studier av arkeologiske fortellinger om fortiden¹³⁴, men bruken av kronotopi som forskningshistorisk innsikt har i liten grad blitt utforsket i arkeologien foreløpig. I boken «The languages of archaeology. Dialogue, narrative, and writing» er arkeologi som sjangerkonvensjon undersøkt med referanse til Bakhtin hvor det i den sammenheng argumenteres for at arkeologisk tekstproduksjon består av fortellinger om fortiden som baserer seg på ulike, i forfatterens samtid situerte, ideologisk funderte kronotoper, for eksempel «the chronotope of Progress» (evolusjon, progresjon) og «the chronotope of Discovery» (opdagelse, erfaringsøyeblikkene, det romantiske møtet med det «fremmede»)¹³⁵. Ideen om kronotopi har vært brukt som et redskap for å forstå hvordan historieskrivere organiserer et fortalt historisk tidsrom: «a history space» som i realiteten er skapt utfra litterære valg og forfatterens politiske, ideologiske og etiske verdenssyn (jfr. Hayden White i kapittel 1.3.4.). Historieskrivingen reflekterer dermed omnipresente forutsetninger som forfatteren bygger på, som for eksempel kan være en politisk geografisk kronotop forbundet med «the Geographical Frontier» i amerikansk nasjonalistisk historieforståelse eller også «... a Whig chronotope, a Marxist chronotope or a gender chronotope»¹³⁶. På tilsvarende vis gir veifortellinger uttrykk for tidsromlige forestillinger som inngår i hvordan fortidens veier som historie og minne blir definert til forskjellig tid. Veifortellinger viser til temporære narrative elementer som, med forankring i en felles emplotmentstruktur, inngår intertekstuellet og interdiskursivt i fiktiv og faktisk historiefortelling, i litteratur og kunst, innenfor en tidsperiode. Denne tilnærmingen innebærer å undersøke hvordan veien som semantisk kronotop fremkaller tenkte verdener («mindscapes») eller imaginære geografier og landskap hos forfattere, i litterære perioder og i sjangere, og hvordan dette endres over tid. Det innebærer å se etter hvordan en «veinarrativ setting» inngår i forklaringer om opphav, historisk endring og kronologi.

Kronotoper refererer ikke utelukkende til en semiotisk dimensjon innenfor tekster, men utgjør fortellingsstrategier tatt i bruk av forfattere og lesere (eller observatører) hvor fortolkningene er basert på en reell historisk virkelighet (*tekst/bilde* → *materialitet*). Forestilling-

¹³⁴ Handeland 2002, 94-96.

¹³⁵ Joyce og Preucel 2002, 34-36.

¹³⁶ Munslow 2007, 58-59.

en om for eksempel det forjettede landet Eldorado eller Arkadia i fiksjonslitteraturen refererer til virkelige landskap i representativt Sør-Amerika og Hellas. Denne dimensjonen bringer oppmerksomhet på hvordan fiktive steder og landskap medierer utsagn om faktisk historisk skrivning og virkelige historiske begivenheter. Eksempler på dette er hvordan myten om *Atlantis* inngikk i historiske utsagn på 1500- til 1700-tallet om Gøtismen og det nasjonale opphavet til et svensk folk, eller fra senmoderne tid hvordan romantiske sceniske landskap beskrevet i Knut Hamsuns romaner presenteres som attraksjonsverdi for å tiltrekke turister til en rekke steder i Nord-Norge. Forholdet mellom fiksjon og faksjon er med andre ord kompleks. En kronotop viser til en imaginær fortelling om en «virkelig» verden i tekster som står i forbindelse med en historisk virkelighet utenfor teksten og som innebærer et analysefokus på forhold mellom fortelling, det fortalte miljø og et historisk reelt landskap.¹³⁷

Kronotopi kan som uttrykk for en fysisk reell verden i seg selv leses som tekst (*materialitet* → *tekst*, «*solid texts*»), det vil si utfra hvordan «materielle fortellinger» inngår i retorikker om fortiden.¹³⁸ Antropologen Tim Ingold retter for eksempel i sin analyse av landskapsscenen i maleriet «The Harvesters» oppmerksomhet på hvordan et kirkested omgitt av en treklynge kan oppfattes som en kronotop: «a place charged with temporality, one in which temporality takes on palpable form».¹³⁹ På tilsvarende vis benytter språkhistorikeren Stefan Brink kronotopbegrepet for å analysere en dyptgripende og stabiliserende mening nedfelt i historiske steder (som en søyle av historisitet) konkretisert i landskapets stedsnavn.¹⁴⁰ Antropologen Keith H. Basso ga for øvrig i 1984 i sin artikkel «Stalking with Stories» uttrykk for et tilsvarende syn, der han viser hvordan de amerikanske Apache-indianernes landskap og stedsnavn «... have served the people for centuries as indispensable mnemonic pegs on which to hang the moral teaching of their history. Accordingly, such locations present themselves as instances of what Mikhail Bakhtin calls *chronotopes*».¹⁴¹ Apache-indianernes kronotoper er i følge Basso semiotisk-materielle og symbolske monumenter i deres handlingslandskap, skapt av et sosialt fellesskap. Den praktiske narratologiske erkjennelsen inngår i en stadig forming av den lokale kulturens etniske selvbilde og identitet.¹⁴² Litteratur- og medieforskeren Jim

¹³⁷ Lawson 2011 viser f.eks. med eksempler til minoritetskulturer hvordan narrative kronotoper i historiefortellinger får reelle konsekvenser idet fortellingene om sted og landskap inngår i juridiske og politiske kamper om eierskap til land. Se også Bruner og Gorfain 1984 som utfra begrepet «dialogic narration» benytter Bakhtins begreper for å forstå dialogiske og monologiske prosesser, derav kulturarvskonflikter, ved fortellingstradisjonen knyttet til det arkeologiske kulturminnet Masada i dagens Israel.

¹³⁸ Jfr. Aronsson 2004, 87. Se også Hodder 1993.

¹³⁹ Ingold 2000, 205.

¹⁴⁰ Brink 2008.

¹⁴¹ Basso 1984, 44, original kursiv.

¹⁴² Se også Clifford 1997, 25 med fotnote 7.

Barrett har utfra en annen materiell virkelighet undersøkt hvordan det arkeologiske kulturminnet Stonehenge kan forstås som «a real life chronotope» som inngår i en rekke historiske og nåtidige fortellinger som supplerer eller står i konflikt med hverandre.¹⁴³ Barrett benytter den bakhtinske termen «heteroglossia» (som motsetning til «monoglossia») for å forklare kronotopiske elementer ved det lingvistiske Stonehenge som flerstemmig narrativt fenomen.

Eksempelene beskrevet ovenfor viser at kronotopi forstås i en rekke sammenhenger og det er ikke alltid like klart hvordan begrepet brukes analytisk. Kronotopi kan bli en teoretisk tom overbygning uten analytisk substans dersom begrepet benyttes i generell betydning som uttrykk for meningsmangfold og flerforståelse.¹⁴⁴ Jeg benytter Bakhtins kronotopiske utsyn som en konkret metode for å definere sjangere i vei-historiske diskurser, med andre ord i tråd med Bakhtins intensjoner som grunnlag for en litterær analyse av vei-historiske fortellinger. Kronotopi forstår jeg dermed som fortellermessige tidsromlige forfatterunivers, men også som materialkronotoper (konkrete fysiske størrelser som objekter, steder, landskap). Det innebærer et syn på kronotopi utfra en minnedimensjon relatert til hvordan historisk materiell kultur medierer fortellinger og danner møtepunkter for samtidsdialoger om fortiden.¹⁴⁵ Museums-gjenstander (kjøretøy, reiseutstyr o.l.) og kulturminner i landskapet (bruer, veistykker, milesteiner, historiske monumenter, minnesmerker) forstår jeg som sjangerkronotopiske komplekser (tilskrives fortellinger med forskjellige narrative tidsrom). Den materielle settingen (museums-/landskapsrommet eller det historiske miljøet) som disse minnene inngår i, er kronotopiske fordi de skaper en ny setting for forskjellige og spesifikke fortellinger om fortiden. Den materielle kronotopien inngår i konstruksjoner av narrative tidsrom i fortellinger om fortiden og produserer forskjellige *historiekulturelle produkter* basert på forestillinger og bilder. Den imaginære fortidsverdenen som utledes i historisk materiell kultur formidler slik sett historiekulturelle produkter til forskjellige brukerkulturer. Å undersøke meningsinnhold knyttet til materielle kronotoper innebærer en analyse av slike «meningstette og mytemetta minnestader.»¹⁴⁶ Eller sagt mer utfyllende:

«I det historiekulturelle feltet finn ein eit stort utval ulike aktørar, alt frå akademia, skole og museum via massemedia og andre meinings- og kulturprodusentar til den store offentlegheita i ulike segment og grupperingar. Historia som blir produsert og

¹⁴³ Barrett, J. «Stonehenge as Chronotope (The struggle for the sign in dialogic reality)», 2008. Nettartikkel hentet fra http://www.eng.umu.se/realities/jim/stonehenge_as_chronotope.htm (nedlastet 24. juni 2010).

¹⁴⁴ Holquist [1990] 2002, 107-108.

¹⁴⁵ Jfr. Clifford 1997, 192-193.

¹⁴⁶ Stugu 2008, 88ff.

konsumert i feltet, vil framtre i ei rekkje ulike produktformer og media, og ein kan tale om historiekulturelle produkt som eit særtilfelle av det meir allmenne omgrepet kulturprodukt. Desse produkta formidlar *historiebilete* – eit omgrep som ikkje berre dekkjer innhaldet i dei historiske kulturprodukta, men òg dei mentale bileta eller førestellingane om fortid og historiske hendingsforløp. Ein brukar av dei historiekulturelle produkta vil bere med seg sine eigne mentale historiebilete som ei førforståing som styrer tolkinga av produkta, og nye historiebilete vil oppstå i møtet mellom produkt og førforståing». ¹⁴⁷

Kronotopanalyse er slik sett en kilde til å studere historiebruk i forandring over tid. Historiefortellinger knyttet til gjenstander og kulturminner vil utfra kronotopi som analytisk ressurs rette oppmerksomhet på hvordan et imaginært fortidsuttrykk skapes som verdier og inngår i ideologiske ytringer, for eksempel som kulturarvssyn i en verneideologi. Kronotopanalyse av meningsinnhold nedfelt i materiell kultur blir dermed en kilde for å forstå meningsmangfold og definisjonsmakt. I min studie vil dette forholdet innebære en sammenlignende analyse av kronotopers rolle i historieskriving og minneproduksjon innenfor en tidsperiode og over tid. Kronotopenes former i sjangere og i fortolkninger av materiell kultur vil være en metode for å forstå hvordan ulike typer historiebruk fremtrer i sosiale domener eller institusjoner, men også for å forstå forholdet mellom offisielle og ikke-offisielle domener i det bredere kulturarvsfeltet, mellom elitistiske «stemmer» og andre «stemmer» blant allmennheten. Disse aspektene om historiebruk kan forklares mer detaljert ved å belyse *karnevalismen* som kulturteori.

1.4.3. Karnevalisme – folkets språk

Kulturteori er en ressurs for å forstå tanke-, kommunikasjons- og atferdsmønstre som er strukturerende for hvordan fortiden produseres og formidles eller brukes i samfunnet. Det diskursive feltet er i følge Faircloughs modell innvevd i ikke-diskursive kontekster, som kan være normative materielle og kulturelle rammer som diskursive praksiser må forholde seg til (jfr. kapittel 1.3.3.). Kulturelle forestillinger og utopier om samfunn og historie så vel massemedia (skuespill, aviser, litteratur, film, fjernsyn, internett), massearrangementer (minnefester/feiring) og massemonstringsarenaer (fysiske offentlige rom som museer, gallerier, teatre, kinoer) utgjør slike rammer som kulturen medieres gjennom. Utstillingstradisjonen (blant annet museer og minnefeiringsplasser) oppfatter jeg slik sett som en spesifikk kommunikatív kulturell arena som genererer sosiale handlingsrom der fortiden kommer til anvendelse og brukes i den offentlige meningsutvekslingen. Sett utfra et historisk perspektiv

¹⁴⁷ Op.cit., 21, original kursiv.

handler det om å studere kulturlivets endringsskapende rolle, herunder de omformings- og overføringsmekanismene som er i spill mellom ulike kulturelle kanaler, i denne avhandlingen forstått i lys av hvordan fortiden formidles og feires i det offentlige rom. Den historiske dimensjon ved minnearbeid innebærer et fokus på hvordan offentligheten har endret seg over tid. Historiske studier om offentlig minnepolitikk og kulturarvsinstitusjonenes historie kan kritiseres for å legge for stor vekt på elitens (establisementets) historiske rolle der «folket» presenteres som et passivt redskap for eliten. Medborgernes eller folkemassenes rolle og de uautoriserte «stemmene» som i mange tilfeller danner motmakt til det autoriserte statsdomenet har først og fremst vært en tematikk om senmoderne minnearbeid.¹⁴⁸ Det historiske komplekse forholdet mellom høykultur (smal, elitistisk, autorativ) og dets folkelige motkulturer (som kan være politisk, populært eller kommersielt situert som «massekultur», «lavkultur» eller «bredkultur») krever en dialogisk tilnærming som inkluderer både offisielle og uoffisielle sider ved minnearbeid. En tilnærming til å forstå slike komplekse forhold vil være å studere iscenesettelsene (forestillingene og utstillingene) som en imaginær fortid kommer til uttrykk gjennom, derav hvordan minnearbeid produserer bestemte bilder, utopier og aktiviteter. Bakhtins begrep om kulturens *karnevalske* karakter utgjør et kulturteoretisk konsept for å forstå disse aspektene ved minnearbeid.

Bakhtins litterære analyse av middelalderens karnevalskultur tok utgangspunkt i den folkelige litteraturen til Francois Rabelais (ca.1493-1553), mer bestemt bøkene om kjempeheltene Gargantua og hans sønn Pantagruel som Rabelais skrev i perioden 1532-48.¹⁴⁹ Bakhtin mente at denne litteraturen representerte en gryende litterær «modernisme» i den realistiske romanens historiske poetikk. Litteraturen konkretiserer i følge Bakhtin en historisk-spesifikk rabelaisk kronotop basert på den førmoderne karnevalstradisjonens og latterkulturens kjennetegn som er skjelmens, narrens og dårens funksjoner i romanen.¹⁵⁰ Denne kronotoptypen formidler i følge Bakhtin en *grotesk realisme*, forstått som en litterær trope

¹⁴⁸ I minnehistoriske studier i tradisjonen fra blant andre Pierre Nora [1992] 1998 er for eksempel forholdet mellom høykultur og massekultur en sentral tematikk sett i lys av hvordan en nasjonal minnekultur (for Noras del fransk identitet) har vært i endring over tid. I denne typen minnestudier belyses hvordan kultureliter i Europa fra 1700-tallet og fremover utfra nasjonalstatlige ideer har benyttet monumenter og jubileer for å mobilisere den fremvoksende massekulturen i sine kulturpolitiske prosjekter. Nora oppfatter det sene 1900-tallet som begynnelsen på en ny minneepoke der minnefestene, fra å være statlige styrte historiske minnefeiringer med et sterkt ovenfra-og-ned perspektiv, har blitt til massearrangementer der ulike private og lokale aktører i et nedenfra-og-opp perspektiv (lokale organisasjoner, politiske partier og sektorer o.l.) har fått betydelig innflytelse, samtidig som minnefeiringer har blitt mer kommersialisert. Staten har gått fra å ha en enerådende rolle med full kontroll over utforming og innhold til å bli en tilrettelegger for et privat og lokalt initiert minnearbeid. Se også Gillis 1994.

¹⁴⁹ Bakhtin 1984.

¹⁵⁰ Bakhtin 2006, 81ff.

skapt med bakgrunn i realismens hverdagssepos.¹⁵¹ I Bakhtins historiske poetikk om den realistiske romanens tilblivelse er realisme forstått som det stedbundne stedets, det jordnære kollektivets, arbeidets og den produktive veksts kronotop. Den groteske realismen fremmer også det familiære dagliglivets talespråk, men er fordreid i et folkelig humorspråk og inntar et kroppsideal relatert til den fysiske, rå, sekretfulle, skitne og tøylesløse kroppen.¹⁵² Grotesk realisme er i karnevalets latterkultur den realistiske folklorekulturens vrangbilde. Bakhtin så karnevalet som en sosial institusjon forbundet med «markeds plassens språk».¹⁵³ Det folkelige livets scene med karnevalets inntog på markeds plassen skapte et *liminalt rom* for det uoffisielle språket, forstått som folkets forestillingsarena og kritiske motrøst til den offisielle maktens enhetspråk og det autoritære ordets scene, med andre ord monologens domene. Karnevalet er folkets «andre liv» der alle er likeberettigede borgere og hvor det brede lag av befolkningen for en kort stund er fri for det etablerte (elite-)samfunnets normer og konvensjoner. Karnevalet blander fritt det profane og det hellige, lave og det høye, det åndelige og materielle.¹⁵⁴ På den måten kan de offisielle kreftene utfordres og snus på hodet ved å drive igjen med det etablerte. I karnevalet brytes samfunnets sosiale forskjeller og hierarkiske rangordning ved kroning av narrekongen som igjen avkrones før karnevalet er over og dermed gjenoppretter det etablerte. Det er derfor snakk om en *forestilling* fremfor en reell revolusjon.¹⁵⁵ I karnevalismens groteske realisme «overspilles» hverdagsrealismens fenomenologi idet dagliglivets scene og hverdagsverden skyves over i det latterlige, komiske, absurde og drømmeaktige. I karnevalets fester er det motsetningsfulle i kulturen (binære høy:lav og offisielle: folkelige relasjoner) utfordret og omdefinert, og sosiale forskjeller oppheves i en frigjørende og altomfattende karnevalslatter som er ment å ramme makten (de dominerende), ikke folket (de dominerte). Karnevalets latterkultur forstås slik sett som folkets språk. I den kulturteoretiske resepsjonslitteraturen under samlebetegnelsen *karnevalisme* har Bakhtin vært en kilde for å forstå middelalderens populærkultur, men også sosiale og kulturelle prosesser i modernitetens historiske utvikling.¹⁵⁶ Karnevalisme er benyttet som et begrep om en rekke forskjellige

¹⁵¹ Ibid., 96.

¹⁵² Ibid., 91.

¹⁵³ Bakhtin 1984, kapittel 2.

¹⁵⁴ Ibid., 285-286.

¹⁵⁵ Jung 1990, 92-93.

¹⁵⁶ I resepsjonslitteraturen om karnevalismen som historisk fenomen har boka «The politics and poetics of transgression» fra 1986 av Peter Stallybrass og Allon White en sentral plass. Forfatterne er opptatt av de overskridende elementene ved det karnevalske i kulturen og samfunnet som en kan spore i overgangen fra det førmoderne og moderne i europeisk historie, det vil si fra det 17. århundre til slutten av det 19. århundre. De konkretiserer denne tenkningen på følgende måte: «We [...] consider carnival as one instance of a generalized economy of transgression and of the recoding of high/low relations across the whole social structure. The symbolic categories of grotesque realism which Bakhtin located can be rediscovered as a governing dynamic of

aspekter ved moderne og senmoderne kunstformer, kultur og politikk. Karnevalisme utgjør et begrep som teoretisk og analytisk forsøker å favne det latterlige, animerte, teatrale og sceniske ved tilværelsen med dets folkelige mediekkanaler, ansamlingsarenaer, steder og rom. I kulturteoretisk litteratur er dette temaer som inngår i sosiologiske teorier om hvordan en *utopisk* virkelighet blir konstruert. Jeg vil fokusere på tre kulturteoretiske aspekter ved karnevalismen som benyttes historiografisk for å undersøke en minnedimensjon relatert til fortidens veier.

Utopier utgjør imaginære fantasier eller drømmeverdener (f.eks. i form av kronotoper) som gir uttrykk for ønsker, håp og visjoner om en annerledes samtid og fremtid. Nostalgiske utopier om en tilbakeskuende gullalder og fremskrittstopier om en banebrytende ny verdensorden, gir på hver sin måte uttrykk for slike imaginære verdener.¹⁵⁷ Men utopier er ikke kun et imaginært fenomen, men inngår i en realhistorisk virkelighet: «... utopias help to mobilise social groups with respect to forms of collective action».¹⁵⁸ Utopier er videre innvevd i ideologier (f.eks. sosialismens og privatkapitalismens utopi):

«Ideology mirrors the social order, while simultaneously occluding an understanding of its own socio-historical constitution; utopia, on the other hand, aims at the dissolution of this order through projecting a vision of an alternative existence. The dialectical tension between these two phenomena results in a permanent oscillation between fantasy and praxis, escape and return».¹⁵⁹

Ut fra dette forholdet mellom ideologi og utopi kan relasjoner mellom hegemoni og motmakt forstås ut fra hvordan det karnevalske fremstår som kritiske utopier i kamp mot hegemoniske og autoritære utopier i et samfunn. Karnevalisme kan dermed for det første forstås som et element ved politisk historie, og da ut fra demokrati som grunnleggende ideal (det styrende folkets utopier).¹⁶⁰ I ethvert samfunn forsøker en karnevalsk kultur å bryte opp de store monologenes forsøk på ensretting og entydighet. En karnevalsk kultur gir slik sett uttrykk for samfunnskritiske *utopier* eller ønskelige drømmeverdener som alltid, ut fra sitt mål om å være endringsskapende, er dynamiske som opposisjonell kraft mot de mer statiske hegemoniske

the body, the household, the city, the nation-state – indeed a vast range of interconnected domains.»
Stallybrass og White 1986, 19.

¹⁵⁷ Gardiner 2003, 177-178.

¹⁵⁸ Ibid., 177.

¹⁵⁹ Ibid., 181.

¹⁶⁰ Store deler av Bakhtins tekstproduksjon foregikk under Stalinregimet på 1920-/1930-tallet som var preget av sensur, tvang og bortvisning. Bakhtinforskningen har derfor vært opptatt av å se Bakhtins dialogisme som en etisk holdning til mellommenneskelige relasjoner, og karnevalisme som en skjult (metaforisk) politisk kritikk av det totalitære makt- og kunnskapsregimet han levde under, se f.eks. Bruhn 2005; Gardiner 2003, 182.

utopiene.¹⁶¹ Karnevalismen relateres i denne sammenheng til samfunnets radikale eller uoffisielle krefter og motdiskurser, forstått som en kulturell og politisk bred eller folkelig undergrunnsbevegelse i kamp mot det herskende offisielle livets rådende monologer som ofte er ensbetydende med dominerende maktsystemer i samfunnet. Mediet for det karnevalske liv er her latterkulturen forbundet med for eksempel den politiske karikaturen eller satiren som «slår oppover» mot makten eller den regjerende politiske offentlighet. Karnevalismen er slik sett et konsept for å forstå folkelige og politiske bevegelsers engasjement for bevaring av kildene til fortiden. Dette perspektivet fremgår for eksempel av 1970-/1980-tallets kulturminnevernsengasjement, forstått som et politisk aktivistisk prosjekt som arbeidet for opplysning og imot modernisering. «Kulturarens karnevalske liv» uttrykker her hvordan museums- og kulturminnefeltet som helhet, utfra et fokus på bevaring, danner en *motkultur* sett utfra andre mer sterke og progressive krefter i samfunnet (se figur 4). Samtidig kan folkelige holdninger til bevaring forstås som en motkultur i opposisjon til en kulturminneforvaltning som gradvis har blitt monologisert ettersom dette institusjonelle feltet har fått hegemonisk makt i samfunnet. Karnevalsbegrepet kan dermed relateres til en tematikk om forholdet mellom ekspertsyn og akademisk kunnskap på den ene siden, og et alternativt folkelig kunnskaps- og fortidssyn på den andre siden, det vil si fortidspraksiser med forskjellig innhold og ansats for «eliten» og for «folk flest». Den offentlige kulturminneforvaltningens strategi de senere årene med å imøtekomme

folkelige holdninger til kulturarv kan forstås som en «dialogisk strategi» og illustrerer mitt poeng



Figur 4: Med humor som politisk kampspråk. Tegning av Ola H. Øverås, Riksantikvaren, utført på begynnelsen av 1980-tallet. Karikaturen illustrerer kulturminneforvaltningen som «aktivist» i kamp mot veimyndighetene og en historieløs allmennhet.

¹⁶¹ I følge Gardiner 2003, 179, kan man forstå karnevalisme som et politikkfelt definert ved *motkulturer* i samfunnet, mer spesifikt fremveksten av feministiske, anarkistiske og økologiske bevegelse på 1960- og 70-tallet og disse folkebevegelsenes samfunnskritiske utopier.

her om at kulturminneforvaltning som politisk prosjekt refererer til et sentralt aspekt ved dialogismen, nemlig at det er en stadig kamp mellom monologisering (sentripetale prosesser) og det flerstemmige (sentrifugale prosesser).¹⁶² Å studere relasjoner mellom en karnevalesk og institusjonell sfære utgjør med andre ord et viktig aspekt ved en historiografisk undersøkelse av kulturminneforvaltningens og den arkeologiske disiplinens historie.

Karnevalisme kan for det andre forstås som et element ved konsumkultur, derav moderne populær-/underholdningskultur.¹⁶³ Det karnevaleske livet fremtrer gjennom en rekke konsumpregete kulturuttrykk i offentlige liminale rom hvor det teatrale i dagliglivets kultur forvandles som iscenesatt forestilling. I kulturstudier i tradisjonen fra Franfurterskolens kritiske teori (bl.a. Walter Benjamin, Max Horkheimer, Theodor Adorno og Jean Baudrillard) belyses hvordan en førmoderne karnevalstradisjon er videreført og omdannet i den moderne konsumkulturens drømmeverden der estetiseringen av hverdagslivet (*pleasure cultures*) og kunstens endeløse tegn/bilder (*signifying cultures*) forenes i populærkulturens kulturindustri.¹⁶⁴ Karnevaleske tradisjoner tar her form som underholdnings-/nytelleskultur. Denne utopi-dimensjonen ved karnevalismen kan i korthet beskrives som en historisk prosess der den groteske realismen (utskeielse, spenning, frivolte følelsesutbrudd, kroppslige gleder) har mistet sin førmoderne kraft og blir temmet til kontrollert emosjonsutfoldelse. Det er i denne prosessen at også massekulturen, i hvert fall deler av den, innlemmes som overklassemarkør og høykultur. Sagt med sosiologen Mike Featherstone:

«The civilizing process [...] involved an increasing control of the emotions, sense of disgust at bodily betrayal, the smells, sweating, and noises of the lower body, and sensitivity to one's own bodily space. It involved the middle class in a process of complex distancing from the popular, the grotesque other. [...] Hence we have the attractions of the forest, fair, theatre, circus, slum, savage, seaside resort for the bourgeois».¹⁶⁵

En drømmekultur er representert ved steder og landskap som utgjør egne konstruerte verdener eller «markeds plasser» slik som karnevaler, festivaler, tivolier, basarer, messer, fornøyles-

¹⁶² Se f.eks. Ydse 2007, 24-27 om museenes rolle som åpne og samfunnskritiske dialoginstitusjoner.

¹⁶³ Gardiner 2003, 193.

¹⁶⁴ Featherstone 1991, 22, 66ff. Se Olsen, B. 1997, 237-240 for en forvaltningsarkeologisk introduksjon til diskursen om kulturindustrien utledet av Frankfurterskolen (som kulturteoretikerne nevnt i hovedteksten hadde tilhørighet i). Se også Ekeland 2001 for en kritikk av Franfurterskolens syn på kulturindustri, som hun mener har et ensidig syn på allmennheten forstått som passive forbrukere eller konsumenter av en presentert fortid.

¹⁶⁵ Featherstone 1991, 81.

parker/temaparker, ferie-/turiststeder, idrettsarenaer, butikker og varehuskjeder.¹⁶⁶ Vi kan tilføye listen med historiske steder og museale samlinger og rom hvor for eksempel festivaler og historiske spill utføres. Disse utopiske folkeansamlingsrommene utgjør liminale rom der hverdagsverdenen «snus på hodet». De gir uttrykk for en *hyperrealisme* i ekstase.¹⁶⁷ Hyperrealisme viser dermed ikke til en eksakt kopi av virkeligheten (realisme), men til en fordreid kroppsnær virkelighet, en forvrengning av det hverdagsnære. Sagt med sosiologen Zygmunt Bauman er utopiske rom forbundet med en konsumerende populærkultur eller forbrukskultur «... steder uten å være steder».¹⁶⁸ De utgjør steder som konstruerer en forestilt virkelighet der den fiktive og virkelige verden blandes og hvor fortiden konsumeres som underholdning utfra et folkelig forlystelsesbehov. Folks drømmeverdener realiseres ved aktiv deltakelse i den iscenesatte settingen og handlingen som finner sted, samtidig som det undertrykte og hemmende i følelseslivet i dagliglivets livsform blir frigjort. Disse «ikke-stedene» er kort sagt samfunnets ventil og parafrase. Konstruksjonen av drømmeverdener slik som Disneyland, og i mitt tilfelle, «drømmeaktige veiverdener» (museer, opplevelsessentre, minnesteder, historiske turistruter o.l.), er hyperrealistiske settinger som skaper en fornyet historisk virkelighetsopplevelse. I de settingene hvor det karnevalske liv får utfolde seg er motsetningene ved populærkulturen fremtredende (binære relasjoner som høy- og lavkultur, det offisielle og uoffisielle, det autoritære ord og dets motdiskurser). Men de karnevalske rommene er folke-massenes arena, ikke primært ekspertenes. I et historisk perspektiv vil karnevalske trekk kunne spores i både en moderne og senmoderne utstillingstradisjon. Et illustrativt eksempel i denne sammenheng er endringene i «museumssjangeren» som viser til en forskyvning over tid om hva museer er og står for som vesen.¹⁶⁹ Det har for øvrig vært en tendens til å oppfatte museenes historie som en oppløsningsprosess fra noe fast og helhetlig til noe mer flertydig.¹⁷⁰

¹⁶⁶ Ibid., 82.

¹⁶⁷ Museer og kulturarvssteder kan forstås som hyperreelle konstruerte settinger, jfr. Featherstone 1991, 68-72, 99; Russell 2006, 15-17. Hyperrealisme handler i samsvar med Jean Baudrillards terminologi om hvordan en stimulasjons- og simulasjonsverden blir virkelighet, for eksempel som virtuell virkelighet, i vårt samfunn endog ofte oppfattet som «mer virkelig» enn virkeligheten selv. *Stimulering* og *simulering* karakteriserer slik sett en forførerisk og ekstatisk nytelses- og drømmekultur som er hyperrealistisk. I sitt syn på populærarkeologen benytter arkeologen Cornelius Holtorf begrepene «the dream society», Holtorf 2006, og «emotional realism», Holtorf 2009, 61, som sammenfaller med bruken av hyperrealisme som et begrep om kulturarv.

¹⁶⁸ Bauman [2000] 2006, 124. Foucault har på tilsvarende måte definert slike utopier som «... sites with no real place. They are sites that have a general relation of direct or inverted analogy with the real space of Society. They present society itself in a perfected form, or else society turned upside down, but in any case these utopias are fundamentally unreal spaces.», Foucault [1967] 2006, 95.

¹⁶⁹ Se Anne Eriksen i avhandlingens kapittel 1.4.1.

¹⁷⁰ Halewood og Hannam 2001 viser f.eks. at det i dag finnes minst fire typer utstillingstradisjoner basert på kulturarvskonsepter om «vikinger», nemlig henholdsvis *konvensjonelle museer* som f.eks. Vikingskipsmuseet på Bygdøy, *vikingsentre* som Jorvik i York/England, *temaparker* som Vikingland/Tusenfryd utenfor Oslo, og «re-konstruerte» *vikinglandsbyer* som i Lejre/Danmark. Urry [1990] 2002, 123, mener likefremt at vår tids muse-

Museumshistorikeren Tony Bennett argumenterer derimot i boken «The Birth of the Museum» for et mer dialogisk historiesyn når han belyser fremveksten av museer på 1800-tallet ved å trekke en historisk forbindelse mellom forskjellige utstillingstradisjoner med heterogen karakter slik som festivaler, varehus og fornøylesparker.¹⁷¹ En karnevalsk kultur er her definert utfra hvordan disse liminale rommene videreformidler en ikke-hegemonisk utstillingstradisjon og derved fremstår som «heterotopias» (hetero = ulik, annerledes, avvikende; topia = rom, sted), et begrep Michel Foucault har brukt om det karnevalske og som henspiller på Bakhtins heteroglossiabegrep.¹⁷² I følge Foucault er teatre, kinoer, hager, gravplasser, biblioteker og museer heterotopier fordi de «... is capable of juxtaposing in a single real place several spaces, several sites that are in themselves incompatible».¹⁷³ Et karakteristisk trekk ved museer som heterotopier er i følge Foucault at de består av samlinger med stor kronologisk og geografisk spennvidde («heterochronies») som brukes for å skape et imaginært rom eller et sted. Slik jeg ser det vil dette innebære at et museum som i motsatt fall forsøker å formidle én historie gjennom et ensrettet utstillingsmateriale kunne oppfattes som monologisk og «monotopisk». I avhandlingen vil jeg ta for meg den utstillingstradisjonen som tematikken om fortidens veier inngår i ved å undersøke relasjoner mellom det heterotope og det monotope som uttrykksform. Blir den historiske veitematikken som iscenesatt kultur-arvskonsept aktivisert på forskjellig måte over tid? Hvordan har en folkelig vitenskultur forbundet med bredkulturen/populærkulturen påvirket kulturminneforvaltning og historieformidling om fortidens veier over tid?

Et tredje aspekt som jeg vil vektlegge er hvordan en karnevalsk kultur gir uttrykk for kropps-/formidealer, derav en symbolspråklig minnedimensjon basert på kronotopiske distinksjoner forbundet med høy/smål- og lav/bredkultur. En antropologisk fenomenologi, forstått som dagliglivets gjøremål i en historisk hjemlig livsverden, formidler realismens tidsrom utfra et kroppsideal forbundet med en praktisk kropp i arbeid (mennesket i handling og i endring). Det er et ideal som gjenfinnes i realismens hverdagsnære billedkunst og litteratur. Med den groteske kroppens fenomenologi er realismen transformert til en folkelig yrende og lattervekkende karnevalsk drømmeverden som Bakhtin mener gir uttrykk for et *dionysisk* (livsbegeist-

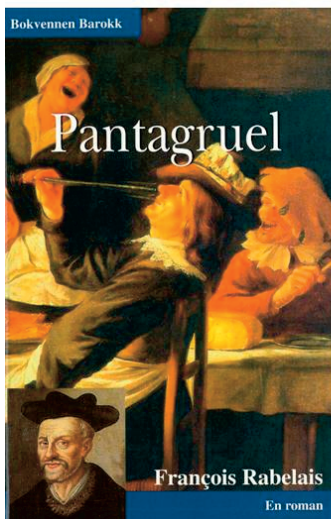
umsutstillinger er innvevd i konsumkulturens fremstillingsformer, og det relikte museumsbegrepet har slik sett blitt flertydig. Et utvidet tids- og rombegrep om hva som er utstillingsverdig, et større fokus på opplevelse og underholdning samt en glidende overgang mellom en konsumrettet museumskultur og en «museumsaktig» konsumkultur er i følge Urry faktorer som har skapt et flertydig museumsbegrep, *Ibid.*, 118-120.

¹⁷¹ Bennett [1995] 2009.

¹⁷² Foucault [1967] 2006. Se også Bennett [1995] 2009 hvor han belyser fremveksten av museer på 1800-tallet ved å trekke en historisk forbindelse mellom ulike ikke-hegemoniske utstillingstradisjoner/«heterotopias» slik som festivaler, varehus og fornøylesparker.

¹⁷³ Foucault [1967] 2006, 98.

rende) handlingsrom i feststemning (se figur 5). I den karnevalske Rabelaislitteraturen er, i følge Bakhtin, den groteske kroppen åpen og uferdig, i kontakt med verden omkring; det er en kropp i prosess, i forandring og i forvandling.¹⁷⁴ For Bakhtin utgjør den groteske realismens kropp motpolen til den klassiske kropp som er avsluttet og helhetlig.¹⁷⁵ For ham inngikk den groteske realismens dionysiske kropp og renessansens klassiske kropp i en symbolverden av høy:lavrelasjoner. I motsetning til den groteske (jeg vil tilføye den realistiske) kroppens uproporsjonalitet, foranderlighet, umiddelbare nærhet og fysiske følbarehet fremstår den klassiske kroppen som idealistisk, evig/statisk, forskjønnnet, opphøyd og fornemmet på avstand. Grotesk og klassisk står representativt for det lave og høye, brede og smale eller folkelige og elitistiske i kulturen. Den klassiske kroppen formidler i følge Bakhtin et *vitruvisk* kroppsideal som legemliggjør harmoni og symmetri.¹⁷⁶ Den klassiske kroppen, slik den var representert i blant annet renessansens statiske og monumentale skulpturer plassert på sokler høyt hevet over betrakteren ble for Bakhtin et symbol på en individualistisk borgerlig kroppsoppfattelse. Litteraturhistorikerne Peter Stallybrass



Figur 5: Den groteske realismens/hyperrealismens fenomenologi, forstått som et begrep om populærkultur og opplevelsesindustri. Karnevalismens dionysiske kropp er en «realisme i feststemning». Det øverste bildet er et utsnitt av Pieter Bruegel den eldre (1525-1569) maleri «Children's Games» (1560). Middelalderfestival og gjøglerkultur, som bildet til høyre gir uttrykk for, er i dag et populært fenomen i mange europeiske byer.

¹⁷⁴ Bakhtin 1984, 26.

¹⁷⁵ Ibid., 317-318. Se også Bakhtin 1991, 94; Featherstone 1991, 79.

¹⁷⁶ Se Stallybrass og White 1986, 22.

og Allon White gir uttrykk for dette borgerlige kroppsspråket på følgende måte:

«We gaze up at the figure and wonder. We are placed by it as spectators to an instant – frozen yet apparently universal – of epic or tragic time. The presence of the statue is a problematic presence in that it immediately retroreflects us to the heroic past, it is a *memento classici* for which we are the eternal latecomers, and for whom meditative imitation is the appropriate contrition. The classical statue has no openings or orifices whereas grotesque costume and masks emphasize the gaping mouth, the protuberant belly and buttocks, the feet and the genitals».¹⁷⁷

Den klassiske kroppen representerte i følge Bakhtin ikke bare et estetisk ideal, men utgjorde et strukturerende prinsipp for filosofiens, statsmannskunstens, teologiens, jusens og litteraturens «høye» diskurser slik de trer fram i renessansen.¹⁷⁸ Den klassiske diskursive kroppen er omkodet i regulerte institusjonelle systemer som representerer det lukkede, homogene, monumentale, sentrerte og symmetriske som ideal. Bakhtin mente at romantikken videreførte det klassiske kroppsidealet, noe som kom til uttrykk i hvordan den groteske kroppen utover 1800-tallet ble forbundet med det tabubelagte, skremmende og fremmede.¹⁷⁹ Et kroppsideal byggende på den klassiske kanon har slik sett en sentral plass innenfor romantikken, slik dette formidealet gjenfinnes i litteratur og billedkunst. Sett samlet utgjør den groteske realismens dionysiske kroppsideal et kulturteoretisk begrep for å forstå en rekke sosiokulturelle fenomener i dagens samfunn, for eksempel som kroppsetetisk diskurs om dans, teater, skrekkfilmer, animasjons-/billedkunst. Den groteske realismen har et formuttrykk som også er representert ved populærkulturens karnevalske rom (festivaler, tivolier, museer, kulturarvssteder etc.). Men formuttrykket og innholdet som tilskrives disse karnevalske sosiale settingene er på tilsvarende vis mangfoldige utfra de interessekampene som foregår der. De sosiale settingene, for eksempel en fornøylespark basert på «viking-opplevelser», kan forstås som karnevalske hybride kulturelle kontaktsoner der ulike visuelt og narrativt situerte historie- og minneforståelser er i dialog. Kropps- eller formidealet formidler slik sett et *kronotopisk sjangermessig innhold* som bidrar med å manifestere ulike posisjoner eller tilnærminger til fortiden, for eksempel som dannelsesideal (*bildung*) eller bevaringsideologi. I avhandlingen utgjør dialektikken mellom realisme, grotesk realisme og romantisme en teoretisk bakgrunn for å forstå ulike minneforståelser og utstillingstradisjoner som historie- og

¹⁷⁷ Ibid., 21-22, original kursiv.

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Bakhtin 1984, 39.

minnearbeidet om fortidens veier er en del av. Realismens praktiske kroppsideal (mennesker i handling og daglig arbeid, en realhistorisk virkelighet), den groteske realismens kroppsideal (den dionysiske kropp, f.eks. folkelige scener med lek, latter, fråtsing i mat, der obskøniteter og absurditeter utspiller seg), og romantismens kroppsideal (den klassiske harmoniske kropp, f.eks. bonden eller arbeideren som idealskikkelse, en idealistisk virkelighet) er dannelsesskapende for en rekke områder: i litteratur og billedkunst, i samfunnet og i det politiske liv (f.eks. i kulturpolitiske programmer), i verneideologier og i formidlingsprosjekter om fortiden (konferanseprogrammer, museumsutstillinger, kulturarvssteder, monumenter).

1.4.4. Sammenfatning

Med bakgrunn i et bakhtinsk analyseperspektiv har jeg presisert rammene for hvordan jeg vil benytte *sjanger*, *kronotopi* og *karnevalisme* som analyseredskaper for å undersøke historie- og minnepraksiser om fortidens veier. De tre konseptene er nært forbundet med hverandre. Sjangerhistorie (sjangerdistinksjoner og sjangerforskyvninger) blir et analytisk grep for å definere historiske perioder og relasjoner mellom ulike historiekunnskapsproduksjoner, det vil si brudd og kontinuitet i kunnskapsproduksjon og historiebruk over tid. Sjanger- og kronotopanalyse benyttes for å undersøke ulike historiesyn (fortiden som fortalt historie/fortelling), mens karnevalisme blir et grep for å analysere minnepraksiser og minnesteder som historiesynene inngår i. På den måten forsøker jeg å innramme relasjoner mellom historieskriving og minnepraksiser slik disse relasjonene fremtrer som historiebruk innenfor ulike sosiale domener eller institusjoner i det offentlige rom. Jeg oppfatter derfor en tidsperiode som synonymt med det sosiale rommet og de sosiale praksisene som en forfattergenerasjon er «hjemme i» og kan føre en dialog utfra, og som innebærer både kontinuitet og brudd med tidligere generasjoner. En tidsperiode definerer jeg i tråd med dette utfra de gjennomgripende sjangerhistoriske sjangerbruddene som kan spores i historie- og minneproduksjonen.

Jeg har vist hvordan *sakprosaisk kultur* og *karnevalsk kultur* utgjør to sentrale kommunikative begivenhetsdomener for å forstå hva som skjer i det offentlige rom, forstått som sosiale arenaer der ekspertkulturer (det offisielle/institusjonelle, f.eks. arkeologi i forskning og forvaltning) «strekker seg mot» eller kommuniserer med populærkulturen eller motkulturer i samfunnet. Karnevalismen blir, med paralleller til sakprosaens virkefelt, et konsept for å analysere ulike typer innskrivningskontekster der samtidens forestillinger om fortiden blir formidlet. Kronotopanalysen benyttes for å definere innholdet i historie- og minnepraksisene og utgjør dermed bindeleddet for å forstå forholdet mellom sjangere og det karnevalske liv. I den karnevalske sfæren «møtes» ulike historie- og minneforståelser hvor den materielle kulturen

forbundet med fortidens veier kommer til uttrykk som «lavkultur» vs. «høykultur», elitisme vs. folkelighet, offisielle/disiplinære vs. ikke-offisielle/-disiplinære diskurser. Karnevalismen og sjangerhistorie åpner med andre for å undersøke hvordan ulike oppfatninger om fortidens veier som historie- og minnepraksis blir konfrontert eller sammenvevd i det offentlige rom.

1.5. Avhandlingens videre disposisjon

I avhandlingens *første del*, som det er redegjort for ovenfor, har jeg innrammet forskningsfeltet og lagt det teoretisk-metodiske grunnlaget for det videre analysearbeidet. Avhandlingen er ytterligere inndelt i fire historiske delstudier (andre del til femte del). Hvert delstudium er kapittelmessig inndelt utfra en analyse av hvordan fortidens veier er belyst i historieskrivingen og i de samtidige minnepraksisene. I delstudiene har jeg vært opptatt av hvordan de formalistiske elementene ved historieskrivingen om fortidens veier kan ses i lys av sjangerdistinksjoner i samtidens litterære offentlighet. Samtidens kulturforhold, ideologiske overbevisninger og politiske mål belyses i den sammenheng i lys av hvilke historiedidaktiske eller dannelseskulturelle mål som kan leses ut av de historiske tekstene om veier og i annen litteratur som gir uttrykk for samtidens minnesyn.

Avhandlingens *andre del* omhandler historieskriving (kapittel 2) og minnepraksiser (kapittel 3) utledet av forfattere som jeg har kalt «1870-generasjonen». De hadde sitt virke innenfor en tidsperiode der den arkeologiske disiplinen og kulturminneforvaltningen fremsto som institusjonelle felt i samtiden. I kapittel 2 belyses disse institusjonelle feltene utfra hvordan romantikken og realismen utgjorde sjangermessige så vel epistemologiske rammer for historie- og minnetenkningen på slutten av 1800-tallet. Det argumenteres i den sammenheng for at realismen la grunnlaget for et interdiskursivt felt forbundet med dagliglivets historie (teknologi, håndverk, praktiske nyttige fag) som innrammet et historie- og minneperspektiv for arkeologi- og historieproduksjon som kunnskapen om fortidens veier inngikk i. Sjangermessig er disse diskursive føringene synlig ved fremkomsten av vei-historie med en kulturhistorisk orientering rettet mot samtidens populærkultur og en forvaltningssektoriell historieskriving rettet mot veivesenets administrasjon og det øvrige statsbyråkratiet. I kapittel 3 er realismens epistemologi en ressurs for å belyse hvordan et kunnskapsgrunnlag forbundet med et økonomisk-liberalistisk reformativt kulturprogram (teknologisk utvikling, evolusjon, fremskritt) inngikk i datidens historieskriving og minnekunnskap om fortidens veier (universalhistorisk, krysskulturell, kosmopolitisk). Først undersøkes antikvarenes og arkeologenes syn på fortidens veier som kulturminner, sett i lys av hvordan historieskriverne oppfattet veier som minnekunnskap. Deretter analyser jeg norsk kulturminnevern og samtidens utstillings-

tradisjon (verdensutstillinger, museumsutstillinger) for å anskueliggjøre hvordan kunnskapen om fortidens veier var innrettet historiedidaktiske mål med et nasjonalt (partikularistisk) og overnasjonalt (utfra teknologi og fremskritt, et kosmopolitisk) kulturpolitisk program.

Avhandlingens *trede del* tar utfra en tilsvarende distinksjon for seg «mellomkrigs-generasjonens» historieskriving og minnepraksiser. Først analyseres periodens historieskriving (kapittel 4) der det rettes et spesifikt fokus på hvordan ulike sjangere og kronotoper i fortellinger om fortidens veier tar form under første halvdel av 1900-tallet. I denne perioden fremtrer mer tydelig sjangermessige distinksjoner mellom en kulturhistorisk sjanger fremmet av arkeologer og historikere med fokus på før-industriell veihistorie og en teknologihistorisk sjanger med fokus på industriell veihistorie fremmet av primært ingeniører, samt en forvaltningssektoriell sjanger utledet av primært veivesenets ingeniører med tilsvarende fokus som den teknologihistoriske sjangeren. Deretter (i kapittel 5) ses resultatene av sjanger- og kronotopanalysen i sammenheng med periodens populærkultur og kulturpolitiske miljøer, og disse miljøenes betydning for at veiminner innlemmes i kulturminnevernet i denne perioden. Den institusjonelle bevaringstenkningen belyses her utfra et fokus på hvilke historiedidaktiske mål og dannelseskulturelle skillelinjer det var blant mellomkrigsarkeologene. Et kunnskapsgrunnlag forbundet med mellomkrigstidens nyrealisme og nyhumanisme (en kosmopolitisme basert på en universell humanisme) utgjør her en bakgrunn for å forstå samtidens bevaringstenkning.

Avhandlingens *fjerde del* behandler «etterkrigs-generasjonens» historieskriving og minnepraksis (kapittel 6 og 7), det vil si perioden ca. 1950 til ca. 1980. I denne perioden blir de tre sjangerne (en kulturhistorisk-, teknologihistorisk- og forvaltningssektoriell sjanger) underlagt en ny historierefleksiv ramme som er samfunnsvitenskapelig fremfor humanvitenskapelig. Med denne endringen ses også kimen av samfunnsvitenskapelig anvendt forskning som er instrumentell utfra forvaltningssektorielle mål, og som under denne perioden bidrar med å styrke et veisektorielt historiesyn. Sjangeranalysen av historieskrivingen blir en ressurs for å forstå hvordan en samfunnsvitenskapelig vitenskultur dannet en epistemologisk ramme for en økonomisk og økologisk realisme i etterkrigstiden, som i tråd med realismens idégrunnlag var reformatorisk og positivistisk samt på hver sin måte krysskulturell, universalhistorisk og kosmopolitisk i sin orientering. I sammenheng med dette undersøkes i kapittel 7 miljøaktivismens og øko-etikkens betydning for kulturarvsfeltet, herunder miljøparadigmets innflytelse i populærkulturen og i kulturminneforvaltningen, og arkeologiens rolle i denne sammenheng. Disse historiedidaktiske aspektene danner til slutt i kapittel 7 et grunnlag for å forstå distinksjoner i tenkning om veiminner i lys av fornminneloven fra 1951 og kulturminneloven fra 1978.

Avhandlingens *femte del* omhandler den «senmoderne generasjonenes» historie- og minnepraksis (kapittel 8 og 9), det vil si fra ca.1980 til i dag. Etter en introduksjon i kapittel 8 av de nye institusjonelle rammene som kunnskapen om fortidens veier blir kanalisert gjennom fra 1980-tallet og fremover, utføres en sjanger-/kronotopanalyse av den veihistoriske litteraturen som i senmoderne tid er et stort og mangfoldig historieskrivingsfelt. I kapitlet argumenteres det for at sjangerne i den samfunnsvitenskapelige vitenskulturen nå underlegges en romantisk anskuelseshorison (nostalgisk, partikularistisk/subjektivistisk, ahistorisk/statisk), som er synlig med fremveksten av et dominerende forvaltningssektorielt historieskrivingsdomene. I kapittel 9 undersøkes forholdet mellom profesjons- og populærkultur ved en analyse av akademiske og folkelige holdninger til vern av veiminne så vel ved en analyse av hvordan både akademiske og folkelige historie- og minnesyn er representert i kulturindustriens produkter utfra tematikken «kulturhistoriske ruter». Resultatene av disse analysene danner en bakgrunn for til slutt i dette kapitlet å identifisere de sentrale karakteristikkene ved historiebruksfeltet forbundet med en forvaltningssektoriell historie- og minneforståelse i dag.

I avhandlingens siste og *sjette del* (kapittel 10) oppsummeres avhandlingsarbeidet, samtidig som arkeologi-etiske problemstillinger relatert til tematikken om fortidens veier belyses utfra et fokus på hvilken samfunnsrolle og egenidentitet arkeologien som uttrykk for humanistisk forskning har i dag i skjæringspunktet mellom vitenskulturer basert på profesjon, politikk og popularisering av fortiden.

Andre del: Gjennombruddet i 1870-årene

Kapittel 2: Den vitenskapelige realismen

2.1. Innledning

De eldste vei-historiske studiene handlet om den klassiske fortiden, først og fremst romersk vei-historie.¹⁸⁰ Arkeologiske spor etter eldre ferdsel i Norden og i Mellom-Europa var derimot mindre kjent, inntil slutten av 1800-tallet.¹⁸¹ 1800-tallets Skandinavia, i særdeleshet de tre siste decenniene av 1800-tallet, var en industriell og teknologisk brytningstid som endret samfunnet på de fleste områder. Det var en brytningstid mellom tradisjon og modernisering hvor vei-bygging og samferdselsutvikling var temaer som konkretiserte datidens tanker om modernisering, teknologi og fremskritt. 1870-årene markerte i tråd med disse samfunnsendringene gjennombruddet for de prosessene som medførte at fortidens veier ble en spesifikk tematikk i Norden. Hvordan fremsto denne tematikken som historie- og minnekunnskap i litteraturen i andre halvdel av 1800-tallet? Hvordan var tematikken om fortidens veier representert i litterære retninger? Jeg skal belyse disse spørsmålene utfra en distinksjon mellom romantikken og realismen som erkjennelsesmessige så vel litterære hovedsjangere på 1800-tallet. Jeg vil i dette kapitlet først gi et omriss av hvordan jeg forstår romantisme og realisme som epistemologiske posisjoner og mer spesifikt som historiske epokebegreper på 1800-tallet, for deretter å undersøke hvordan vei-historiske *pionertekster* mot slutten av 1800-tallet inngikk i en intertekstuell og interdiskursiv dialog med realismen og romantismen som dominerende sjanger-distinksjoner.

2.2. Romantisme og realisme

I boken «Den gotiske Renaissance» får vi et innblikk i den danske forfatteren Johannes V. Jensens (1873-1950) opplevelse av verdensutstillingen i Paris som han besøkte sommeren 1900. Her taler han på vegne av verdensborgeren og betrakter verdensutstillingene i lys av samfunnsendringene ved inngangen til et nytt århundre, den nye og moderne verdens virkelighet. Menneskenes historie er formet ved en vekselvirkning mellom epoker som streber «... etter enten at hæve sig over Virkeligheden eller vende tilbage til Virkeligheden»¹⁸² skriver han om forholdet mellom en idealisert og en reell virkelighetsoppfattelse. Utfra denne samtidsbetraktningen har den moderne teknologiske brytningstiden erstattet romantikken:

¹⁸⁰ Piggott 1983, 9-10.

¹⁸¹ Schou Jørgensen 1996, 37; Schovsbo 1987, 16-18.

¹⁸² Jensen, J.V. [1901] 2000, 129.

«Den germanske Renaissance i Tyskland og Norden, 'Romantiken', var principielt ægte, det var en Genfødsel af germansk Fortidsaand. Men den var literær. Det var en Genfødsel af Billedet, ikke Tingene. Romantiken endte i 'Skikkelser', gik op i Ide. [...] Men den moderne Renaissance, den moderne Tid hviler aldeles ikke paa nogen Ide. Den er blottet for Ide. Den moderne Tid blev til gennem tavse Handlinger. Den Art Tænkning, der er ideforladt, den der klæber til Jorden, skabte Skridt for Skridt en vældig Virkelighed. Maskinerne er Resultatet af denne lave og taalmodige Tænkning.»¹⁸³

Johannes V. Jensen peger med andre ord på forhold ved historisk kontinuitet og brudd i sin egen samtid som tar utgangspunkt i en distinksjon mellom en romantisk og realistisk verdensanskuelse. Retningene oppfatter han som «renessanser», det vil si tilbakevendelser til tidligere strømninger i europeisk idé- og kulturhistorie.

En kunnskapsteoretisk vei i tråd med Johannes V. Jensens distinksjon vil være å bygge bro mellom tenkning om kontinuitet og brudd ved å betrakte periodisering av kunnskap som en pendelbevegelse mellom dominerende idé- og kunnskapstradisjoner over tid.¹⁸⁴ En romantisk og realistisk kunnskapsorientering er historisk situerte konsepter som må forstås utfra samfunnet som de inngår i. Men dersom romantisme og realisme, i tråd med Bakhtins epistemologiske betraktningssmåte om sjangerbegrepet, kan forstås som ulike perspektiver å betrakte verden utfra (jfr. kapittel 1.4.1.), vil de to begrepene kunne være strukturerende for ulike tenke- og handlingssett. Et slikt syn vil åpne for et studium av de to begrepenes dialogiske sammenheng, både utfra hvordan de bidrar med å forme ulike kultursyn i en samtid og inngår i sosiale domener (f.eks. normativt for litteratursjangere eller billedkunstsjangere) og i institusjoner (f.eks. i museumsutstillinger og fortidssyn). Det innebærer at de to begrepene også kan forstås diakront som bærere av bestemte epistemologiske rammeverk over tid. Et dialogisk historiesyn forsøker dermed å ivareta tyngdepunktforskyvningene og de dynamiske kreftene som er i spill i kunnskapsproduksjoner over tid. Romantisme og realisme kan forstås som tidsspesifikke begreper med betydning innenfor ulike vitensfelt i en samtid, samtidig som konseptene belyser tilbakevendende kulturtradisjoner i europeisk tenkning som har vekslet på å dominere over tid og som har utgjort dominerende retninger eller motbevegelser. Slik sett utgjør realisme og romantisme et analytisk grep for et historiografisk

¹⁸³ Jensen, J.V. [1901] 2000, 130.

¹⁸⁴ Aronsson 2004, 34-39. Rasjonalisme eller opplysningstenkning (positivisme) på den ene siden og på den andre siden romantisme eller idealisme, er gjerne brukt som overordnede begreper for å forstå idéhistoriske tradisjoner innenfor arkeologien. Se bl.a. Bintliff 1993; Kristiansen, K. 1998; Sheratt 1996.

studium av fortidens veier. I første omgang innebærer det å vise hvordan realisme og romantisme utgjorde overordnede rammer for en interdiskursiv og intertekstuell dialog på 1800-tallet. Mitt teoretiske utgangspunkt er at de to idémessige distinksjonene utgjør en *kunnskapsgenealogi* og dermed en erkjennelsesmessig ramme for den tekstuelle produksjonen som skulle fremkomme i historieskrivingen og i minnetenkningen om fortidens veier fra andre halvdel av 1800-tallet og fremover. I første omgang vil jeg gi et omriss av dette epistemologiske utgangspunktet, sett utfra et sjangerhistorisk perspektiv.

2.2.1. Romantismens epistemologi

Hva betyr romantisme som epistemologisk begrep, det vil si som en måte å erkjenne verden utfra? Hvordan kom romantismens epistemologi til uttrykk i nasjonalromantikken som historisk situert kulturbevegelse på 1800-tallet og hvilken innflytelse fikk denne kulturbevegelse for fremveksten av arkeologi og kulturminnevern? Dette er spørsmål som handler om idéhistoriens lange og korte linjer eller overordnede og spesifikke historiske kontekster som jeg skal belyse nærmere. Romantisme er, slik jeg bruker dette begrepet som erkjennelseskategori, en betegnelse på en mangslungen kultur- og idestrømning med varierende innhold og innflytelse over tid. Romantisme defineres for eksempel ofte utfra sitt bånd til humanisme, idealisme og nasjonalisme som tilsvarende overordnede begreper og gir således uttrykk for et beslektet meningsinnhold som kan spores i ulike tidsperioder.

Man kan forstå romantisme som et opposisjonelt ståsted over tid med front mot andre dominerende kulturbevegelser. Når nasjonalromantikken utfra arkeologen Anthon Wilhelm Brøggers (1884-1951) ståsted i mellomkrigstiden er betegnet som «nyromantikens frembrud» i 1840-årene¹⁸⁵, viser den, utfra å være «ny», også til en bredere romantisk bevegelse av tidligere opprinnelse som opponerte mot opplysningstidstenkning. Og når forfatteren Knut Hamsun (1859-1952) betegnes som representant for en «nyromantikk» i 1890-årene¹⁸⁶, er det som en motbevegelse til realismen og naturalismen under den samme tidsperioden. Det innebærer at det finnes likheter mellom kulturelle retninger med et romantisk idéinnhold til forskjellig tid. Det er en parallell mellom renessansens og nasjonalromantikken historiesyn utfra hvordan periodene var opptatt av nasjonal historie. Denne sammenhengen fremgår av den nordiske historisk-topografiske sjangeren i arven fra Olaus Magnus (1490-1557), Gerhard Schøning (1722-1780), Rudolf Keyser (1803-1864) og Peter Andreas Munch (1810-1863) hvor en fortidsretorikk omkring folkekultur, vandring, arkeologi, historie, folkloristikk og

¹⁸⁵ Brøgger 1915, 8.

¹⁸⁶ Andersen 2001, 287-288, 293.

landskap inngikk i en nasjonalistisk historieskriving som tok sikte på å legitimere samtidens politiske geografi.¹⁸⁷ Den romantiske nasjonalhistorien fremmet et partikularistisk historiesyn hvor et dannelsesideal basert på en subjektiv verdinorm inngikk i en retorikk om nasjonalt opphav forbundet med «et folks» etniske kultur. Sentralt i denne nasjonalt favoriserende historieskrivingen på 1800-tallet var ideen om en germansk og norrøn kulturarv og gullalder, slik den ble presentert av blant andre Johann Gottfried von Herder (1744-1803) innenfor den tyske nasjonalromantiske bevegelsen.

Den tyske romantikkens kulturforståelse genererte et germanskfavoriserende dannelsesideal. Den brede posisjonen og etter hvert opposisjonen til dette dannelsesidealet var *nyhumanismen* som kan forstås som en kulturbevegelse og en pedagogisk idestrømning med forskjellig innhold over tid, men som hadde sitt utspring i tysk åndsliv på slutten av 1700-tallet. Som kulturbevegelse har nyhumanismen slektskap med både renessansens og opplysningstidens lærdomskultur (neoklassisismen), hvor klassiske språk (gresk og latin) og klassisk litteratur og kunst ble ansett som grunnleggende for individets dannelse. Denne nye humanismen vektla kunsten og i særdeleshet antikkens kultur (derved *klassisk arkeologi*) som dannelsesbegrep, med andre ord kunnskap som ga næring for «ånden». Men i den tyske nasjonalhistoriske orienteringen som gjorde seg gjeldende på slutten av 1700-tallet oppsto behovet for et spesifikt nordeuropeisk dannelsesideal som tok utgangspunkt i germansk kultur: «... tysk-talende humanister [begynte] å drømme om et germansk Hellas, et paradisiske Germania.»¹⁸⁸ En sentral idé i dette dannelsesidealet var forestillingen om noble germanske forfedre fra «hedensk tid» som man kunne finne spor etter i bondekulturen og i folkeeventyrene. Som sjangerdistinksjon er romantismen derfor først og fremst forbundet med hvordan tysk nasjonalromantikk fikk innflytelse i kunsten og i vitenskapen som ble utformet under den kulturelle og politiske selvstendighetsprosessen som foregikk i Norge på 1800-tallet. Det nasjonalromantiske historiesynet ble formidlet av et følelsesbetont eller emosjonelt landskapssyn der begreper som «inderlighet» og «åndelighet» ble forstått synonymt med «folkeånd» og «folkesjel». Innenfor den nasjonalromantiske bevegelsens sensible tilnærming til omgivelsene ble motivene «den pastorale idyll» (det hjemlige, organiske, harmoniske, domestiserte) og «den

¹⁸⁷ Det var en nær sammenheng mellom samtidens geopolitiske utsagn og de kulturhistoriske fortellingene som ble produsert i historisk-topografiske studier. Forbindelsen mellom historie/opphavsmyter og samtidens politiske geografi var basert på forestillinger om et kontinuerlig slektskapsrelatert geografisk opphav. Også fortidens veier inngikk i denne nasjonalromantiske historieskrivingen. Stuart Piggott 1983, 10-11, viser for eksempel til hvordan ikonografi og arkeologiske funn på 1700-tallet av hjulgående kjøretøy i gravminner inngikk i forestillinger om det britiske folks opphav (med deres edle holdning og eksepsjonelle krigskunst på hjul), hvor det med bakgrunn i antikkens tekstkilder kunne føres «bevis» for at britene stammet fra Troja.

¹⁸⁸ Arvidsson 2009, 12.

stemningsfulle natur» (det ubarmhjertige, mektige, grenseløse, ville) representasjoner på et regressivt historiesyn: et tilbakeskuende, idealiserende og idylliserende tidsrom (fortellermessig en kronotop) som viste til en gullalder i fortiden, i norsk sammenheng sentrert rundt vikingtiden og middelalderen.

I historiografiske studier om kulturminnevernets og arkeologiens tilblivelseshistorie fokuseres det nettopp på tilknytningen mellom landskapsmalere og skjønnlitterære forfattere innenfor den nasjonalromantiske bevegelsen, og disse aktørenes betydning for fremkomsten av et organisert bevaringsarbeid i Norge på 1800-tallet.¹⁸⁹ I det nasjonalromantiske perspektivet ga landskap og materiell kultur uttrykk for indre åndelige kvaliteter ved et kulturfolk. Idealer forbundet med «den ekte norske bondekarakter» ble et hovedmotiv ikke bare innen kunsten, men også for en rekke historiske felt (byggeskikk, historisk geografi, etnologi, arkeologi) der nasjonens opphav og utvikling dannet en historiefortellende ramme. Nasjonalromantikken i norsk litteratur, kunst og historievitenskap utgjorde slik sett en epistemologisk ramme for perspektiver på nasjonens tidsrom og historisitet. Nasjonalromantikken utgjør av den grunn også en fortellermessig ramme i historiografiske fremstillinger om 1800-tallets arkeologi og antikvariske bevaringsarbeid i Norge.¹⁹⁰ I disse kunnskapshistoriene knyttes med andre ord en nær forbindelse mellom kunstsjangere og en historievitenskapelig praksis med ståsted innenfor romantismens epistemologi.

Romantisme kan også forstås som et samfunnskritisk prosjekt med front mot modernisering og fremskrittssvennlige liberalistiske holdninger i samfunnet, på 1800-tallet forstått som en motbevegelse i samfunnet frembåret av en konservativ åndselite med interesse for landskap, arkeologi og historie.¹⁹¹ Den romantiske bevegelsens idealisering og estetisering av virkeligheten var en motbevegelse som tok avstand fra den herredømmeholdning til naturen som en rasjonell og materialistisk verdensanskuelse fremmet. I kulturlivet fikk romantikken innflytelse som en reaksjon mot økt fremmedgjøring i egne omgivelser som ble skapt av samtidens industrielle og teknologisk utvikling, blant annet med utbygging av vei og jernbane.¹⁹² Transportutbyggingen hadde for øvrig også en positiv effekt idet den teknologiske utviklingen

¹⁸⁹ I Gaukstad 2001, 129, belyses denne koblingen på følgende måte: «Thomas Fearnly (1802-1842) foretok i 1826 sammen med J. C. Dahl (1788-1857) en større norgesreise, hvor gravhaugene og stavkirkene ble «oppdaget». Ett av de mest kjente fornminner i nasjonalromantikken var Slindehaugen med en majestetisk bjørk ved gården Slinde ved Sognefjorden, som både Dahl og Fearnley malte flere ganger. Dikteren Welhaven beskriver den i diktet «Det fredede Træ»». Maleren J. C. Dahl var initiativtaker for opprettelsen av «Foreningen til Norske Fortidsminde-mærkers Bevaring» (Fortidsminneforeningen) i 1844, *Ibid.*, 132. Se også Lidén 1991, 25-34; Trøim 1999, 27-29.

¹⁹⁰ F.eks. Opedal 1999; Nordenborg Myhre 1994; Svestad 1995, 158ff; Østigård 2001.

¹⁹¹ Jfr. Trigger 1989, 66.

¹⁹² Johnson 2007, 24

skapte bedre tilgjengelighet til avsidesliggende «urørte» landskap som appellerte til romantikernes fortids- og landskapsryn.¹⁹³ Forestillingen om en «autentisk» natur og kultur i fortiden og i samtidens geografiske periferi fremmer en gullaldermetafor som tar utgangspunkt i et idealisert bilde av mennesket i harmoni med sine omgivelser.¹⁹⁴ I den historiografiske litteraturen trekkes en linje tilbake til nettopp denne betydningen av romantisme, slik det fremgår av historiske fremstillinger av natur- og kulturminnevernforvaltningens historie.¹⁹⁵ Det er utfra forestillingen om naturen og kulturen som «autentisk» (det ekte og originale) at det utfra et historiografisk perspektiv ses en kobling mellom på den ene siden romantikkens historie- og landskapsforståelse som et samfunnskritisk «naturaktivistisk» prosjekt og på den andre siden fremkomsten av moderne miljøaktivisme og miljøpolitikk.

Den romantiske bevegelsen på 1800-tallet kan som det fremgår ovenfor oppfattes som et samfunnskritisk, dannelseskulturelt og ideologipolitisk prosjekt. Mitt poeng med denne lille gjennomgangen er ikke å underminere den betydning romantikken og romantismens tankeformer har hatt for fremveksten av arkeologien og kulturminnevernet, men å nyansere dette historiografiske bildet. Å skrive forskningshistorie er en forfattervirksomhet og dermed en konstruksjon som skapes utfra bestemte hensikter og vinklinger. Når for eksempel arkeologen Bjørnar Olsen belyser nasjonalromantikken som et konstituerende element for fremveksten av en nasjonalistisk arkeologi, er det fordi han vil få frem poenget om at dette idégrunnet har betydning for hvordan samiske samfunn med en ikke-nasjonal orientering har fått en marginal plass i norsk arkeologi.¹⁹⁶ Men Olsens kritikk av hvordan fortiden som nasjonalromantisk mytekonstruksjon kan få en uniform karakter, problematiserer likevel ikke den romantiske

¹⁹³ Piggott 1976, 122-124.

¹⁹⁴ Jean-Jacques Rousseaus (1712-1778) syn på naturtilstanden (det lykkelige og frie mennesket som engang levde i pakt med en urørt natur) danner et viktig grunnlag for denne orienteringen. Med analogi til barnets utvikling hevdet Rousseau at mennesket, som fra fødselen av var edelt og av naturen god utfra hans syn, har blitt fordervet som følge av vitenskapens og teknologiens fremgang. Den teknologiske utviklingen, mente han, hadde gitt maktapparatet økt innflytelse i samfunnet på bekostning av enkeltmenneskets frihet. Hos Rousseau er «inderlighet» (det spontane, naturlige, uskyldige) og «autentisitet» nærliggende konsepter. For ham handlet «autentisitet» både om retten til å leve et liv etter egne regler (som en kjenner er naturlig for en selv), og om en kollektiv rett til å verne om det som er særskilt for en bestemt kultur. Et fritt menneske og en fri kultur forsto Rousseau ensbetydende med det opprinnelige og naturlige (i analogi med det «autentiske» barnet), og målet var dermed å gjenopprette eller finne tilbake til det ekte og opprinnelige. I Rousseaus syn på samtiden som degenerert er fortidens landskap en naturalisert gullalder (det edle og ubesudlete mennesket i «naturens have») som utfra troen om at det «ekte» kan gjenopprettes også åpnet for muligheten av en ny gullalder i samtiden. Den naturaliserte gullalderen blir en slags «naturaktivistisk» politisk bevissthet og motbevegelse til utviklingen i Rousseaus samtid. Det Rousseauske natursynet ble videreført blant annet av Gerhard Schøning innenfor den historisk-topografiske sjangeren hvor han vektla den positive faktor for kulturell utvikling som lå i det norske folks sunne og friske livsmiljø. Schøning fremmet ideen om at noen folkeslag, mer spesifikt den norske bonden, representerte det edle, ekte og opprinnelige liv som lå nært opp til idealet om naturtilstanden, se Larsen 2002.

¹⁹⁵ Berntsen 1994, 19ff.; Myklebust 1994, 21.

¹⁹⁶ Olsen, B. 2007.

bevegelsens relasjon til andre dominerende erkjennelsesformer på 1800-tallet. Interessant i denne sammenhengen er teologen og kulturviteren Arne Bugge Amundsens «bakhtinske» innsikt om 1800-tallet når han skriver at:

«Den praksis ettertiden kan observere, er ideologisk komplisert og flertydig, og det er mange stemmer som taler til oss i en fortid som det er lett – kanskje for lett – å rubrisere og fortolke.

Perspektivet kan imidlertid snus rundt. Til de store fortellinger som dagens kulturarvspraksis er skrevet inn i, hører det en kanonisering av temaer, artefakter og opplevelsesformer som fortsatt oppfattes som gyldige og relevante. At de kan føres tilbake til romantikkens fortidsforståelse og erkjennelsesteori, aktualiserer spørsmål om det sosiale og politiske rommet som denne kanon og praksis er forankret i».¹⁹⁷

Kanonisering gir uttrykk for monologiske prosesser i reproduserende historiografiske fremstillinger, og en kanon i den sammenheng utgjør romantikken som erkjennelsesmessig ståsted for å belyse historien om norsk arkeologi og kulturminneforvaltning. De kunnskapshistoriske studiene har etter min mening ikke stilt det kanskje mest vesentlige spørsmålet om forholdet mellom datidens arkeologi og samfunn: Hvordan forholdt historievitenskapene og bevaringsaktørene på slutten av 1800-tallet seg til *realismen*, en kulturbevegelse som fikk betydelig innflytelse for datidens historiesyn, kunst og kulturpolitiske tenkning?

2.2.2. Realismens epistemologi

Den litterære realismen i Norden oppfattes gjerne synonymt med det moderne gjennombrudd, mer spesifikt den danske litteraturviteren Georg Brandes (1842-1927) og hans forelesning «Hovedstrømninger i det 19. Aarhundredes europæiske Litteratur» holdt ved Københavns universitet i 1871.¹⁹⁸ I følge Brandes var litteraturens formål å formidle «frihetens store tanker og menneskehetens fremskritt». Dette var ideer med bakgrunn i opplysningstidens tenkning som hadde kulturelle og samfunnsmessige referanser langt utover en teoretisering om litteraturen. Realisme (av latin *realitas*: virkelighet, *res*: fysisk ting) kan som erkjennelsesteoretisk konsept oppfattes som universalismebegrepets (helhet, det allmenne, objektivt/universelle) motsetning til romantismens partikularitetsbegrep (enkeltdel, det særegne, det subjektive/partikulære). Realismen har slik sett en idéhistorisk linje fra antikkens og middelalderens filosofi (jfr. Universalistriden), via 1700-tallets opplysningsfilosofi, til realismens og naturalismens

¹⁹⁷ Bugge Amundsen 2005, 126.

¹⁹⁸ Dette delkapitlet bygger i stor grad på Andersen 2001, 205-214.

gjennombrudd på slutten av 1800-tallet. Romantisme og realisme kan, som vi skal se, også spores som tankeformer og formuttrykk utover i det 20. århundre. Litteraturhistorikeren Per Thomas Andersen peker på at realismebegrepet kan forstås utfra en lang tradisjon i europeisk litteratur; både som epokebegrep, som en skrive- og fortellerform og som ideologisk betegnelse.¹⁹⁹ På samme måte som det er mulig med en historiografisk tilnærming utfra romantisme som epistemologisk posisjon, vil med andre ord også en erkjenneshorisont med bakgrunn i realisme utgjøre en konseptuell ramme for kunnskapsproduksjon.

Idealisme, nasjonalisme og humanisme er meningsbærende konsepter med referanse til realismens så vel til romantismens epistemologi. I løpet av 1700-tallet ble tenkning forbundet med realismens epistemologi formet gjennom et materialistisk kunnskapssyn. Materialismen bygger på den rasjonalistiske og empiristiske posisjon om at menneskelig erkjennelse tar utgangspunkt i materiens verden; den ytre, reelle, sansbare og målbare virkelighet.²⁰⁰ Dette var tanker som inngikk i datidens lærdomskultur om de erfaringsbaserte praktiske tingene i dagliglivet. En praktisk og instrumentell lærdomskultur forbundet med håndverk og teknologi var dannelsestenkning for det nye borgerskapets håndverkere, ingeniører og handelsfolk.²⁰¹ Et sentralt trekk ved realismens idéhistorie er slik sett en dannelsestenkning og lærdomskultur som legger til grunn at naturvitenskap og teknologi former mennesker og dermed idealer utfra deres praktiske erfaring med verden.

Å bringe de nye realvitenskaper inn i datidens dannelseskultur var et mål som tok utgangspunkt i oppfatningen om at realvitenskap var samfunnsoppbyggende lærdom som bidro med å skape forandring til et bedre samfunn. Utfra et erfaringsbasert dannelsesideal ble teknologi og industri en del av en allmenn fremskrittorientert skolingstanke som skulle gi det brede lag av befolkningen så vel nasjoner en mulighet til å komme ut av fattigdommen.²⁰² Et dannelses- og frigjøringsprosjekt basert på opplysningstenkning rettet oppmerksomhet på menneskets handlekraft og vilje til forandring. Kulturell fremgang og selvråderett over egne liv gjaldt alle borgere. Med et slikt opplysningsideal flyttes fokuset fra en boklærd elites

¹⁹⁹ Ibid, 212-213.

²⁰⁰ *Rasjonalismen* formulerer fornuftens kunnskapsdualisme (kunnskap som har fornuftens forklaring er virkelig, det som kan betviles hører til ufornuften), mens *empirisme/klassisk positivisme* viser til kunnskapsfakta basert på erfaring (kunnskap byggende på observerbare konkrete undersøkelser og eksperimenter).

²⁰¹ Walstad 2006, 50ff. Forholdet mellom opplysning og dannelse har en rekke retninger/skoler over tid (f.eks. i neoklassisismen, nyhumanismen, grundtvigianismen). Relasjonen mellom realismens og romantismens epistemologi fremgår ved en omfattende diskurs på 1700- og 1800-tallet om forholdet erfaringsdannelse og ånds-dannelse. *Ånds-dannelsen* rettet seg mot de evige idealene for mennesket som en fant forbilledlige spor av i klassisk kultur (boklærdom, gresk/latin) og som man i en nasjonalromantisk anskuelseshorisont forbundet med en germansk/norrøn kultur. *Erfaringsdannelsen* var derimot rettet mot den økonomisk lønnsomme, fysisk aktive, yrkesrettede og håndverksmestrende læring som var nyttig for mennesket i det praktiske liv.

²⁰² Ibid., 61ff., der industriskolebevegelsen fra 1770-årene utdypes som eksempel.

dannelseskultur til en dannelse for det brede lag av befolkningen. Den nyttefilosofi som ble fremmet i synet på håndverkskulturen («dagliglivets bilde», «realismens ansikt»), også kalt «kunnskap ved hånden» (i motsetning til romantismens «kunnskap for ånden»), var en tematikk som dannet bred basis for en folkelig historisk kunnskapsorientering utover 1800-tallet.

Realismens epistemologi kan også ses i sammenheng med et europeisk kultursyn som formidlet et geopolitisk verdensbilde.²⁰³ Det materialistiske kunnskapssynet som realismen på Brandes' tid tok utgangspunkt i, fremmet ideer om europeisk progressivitet, litterært (dvs. kronotopisk) og historisk sett et overskridende, jevnt økende, reformerende og fremadskuende tidsrom som forskjellige «fremskrittfortellinger» tok i bruk for å skape et handlingsrom. Fortellinger om teknologi som fremskritt, for eksempel utfra ideer om biologisk og kulturell evolusjon, fremmet en imaginær verden i progresjon (i litteratur, billedkunst o.l.) som også bygget på reelle historiske endringer og hendelser i samtiden. Den gjennomgripende teknologiske utviklingen i datidens landskap manifesterte disse ideene og fysiske prosessene som «tidsrom i utfoldelse». Utover 1700- og 1800-tallet ble disse progressive ideene formidlet på forskjellige måter i kunst og litteratur. Eller sagt annerledes: kulturelle aspekter omkring naturvitenskap og teknologisk innovasjon ble erkjennelsesmessige forutsetninger for å utforme tidsriktige plott som leseren kunne gjenkjenne seg i. Et eksempel er «vitenskapelige eventyrromaner» («science-fiction», også kalt framtidromaner eller vitenskapsdiktning), en gren av eventyrsjangeren som oppsto med opplysningstidens utvikling av naturvitenskap og teknologiske oppfinnelser.²⁰⁴ Fortellingene utbroderte datidens frykt og fasinasjon for å leve i en moderne teknologisk tidsalder.

Fra 1700-talls litteraturen kan det trekkes en linje basert på opplysningstidens idealer om vitenskap, teknikk og fremskritt til realismen og naturalismen som litterære sjangere på slutten av 1800-tallet. I naturvitenskapen innledet det evolusjonistiske idégrunnlaget som ble fremmet med blant annet utgivelsen av Charles Darwins verk «Artenes opprinnelse» i 1859 en bred kulturideologisk debatt om menneskets frihet og bånd til arv og miljø. Dette var tanker som sto sentralt i modernismens gjennombrudd, deriblant hos norske forfattere og billedkunstnere på slutten av 1800-tallet med realismen og naturalismen som sjangermessige

²⁰³ Se til sammenligning avhandlingens fotnote 187. Om teknologihistorie som europeisk kulturhegemonisk prosjekt, se Adas 1989; Eglash 2006; Smith, M.L. 1994.

²⁰⁴ Et slikt litterært univers fremgår av Ludvig Holbergs «Nils Klims reise til den underjordiske verden» fra 1741 og i H. C. Andersens forfatterskap fra andre halvdel av 1800-tallet (f.eks. «Om Aartusinder» fra 1853). Felles for disse bøkene er at datidens kunnskap om historie, natur og teknikk benyttes for å skape imaginære verdener i en tenkt fremtid. I de vitenskapelige eventyrromanene ble også samfunnskritisk satire over forhold i samtiden utnyttet utfra problematiseringer av konsekvensene av det moderne menneskets tro på vitenskapelig og teknologisk utvikling (jfr. Mary Shelleys «Frankenstein; or, The Modern Prometheus» fra 1818 og H. G. Wells' «The Invisible Man» fra 1897).

forbilder for sin kreative virksomhet.²⁰⁵ I disse sjangerne var erfaringsdannelsens praktiske og hverdagsnære verden et bærende element. En hovedtanke i realismen var at naturvitenskapens idealer kunne overføres til en kritisk samfunnsvitenskapelig forståelse som skildret nåtiden, hvor kunsten derved deltok aktivt i den offentlige debatt. Målet var å avdekke en objektiv sannhet i det man søkte å skildre i kunsten. Virkemidlene var virkelighetsnære beskrivelser av sosiale miljøer og realistiske fremstillinger av hverdagslivet, for eksempel ved portrettering av byens fattigkvarterer og landsbygdas arbeidsslit, med andre ord, troverdige virkelighetsnære skildringer av dagligliv og hverdagslandskap skapt i en realistisk hverdagsprosaisk stil.

I naturalismen, som var en variant av realismen, betones likevekten i naturen og at menneskene er underlagt naturens lover og prosesser (naturdeterminisme).²⁰⁶ Naturalismen formidlet et statisk tidsrom basert på forestillingen om naturens universelle lovmessighet; lover som mennesket ikke kan unnsnippe. Fattigdom og elendighet er dermed oppfattet som et nødvendig onde i samfunnet. Den realistiske litteraturen var derimot mer positiv i sin samfunnskritikk idet retningen i motsetning til naturalismen åpnet for forandring. Et fellestrekk ved realismen og naturalismen var at begge sjangerne innebar en kritikk av romantikernes idealiserte syn på mennesket, historien og landskapet. Men mest kritisk var som sagt realismen som, og på dette punkt i likhet med romantikerne, inntok en samfunnskritisk holdning til det moderne prosjekt. Men realismen tok, istedenfor å romantisere og idyllisere og dermed «tilsløre» virkeligheten, sikte på å *avsløre* konservative holdninger for dermed å skape sosialt fremskritt. Teknikken var ikke «ond», slik romantikeren la til grunn; den ga muligheter til å reformere samfunnet. Kritikken gjaldt fra realistenes synspunkt i stor grad fremmedgjøringen som det moderne fremskrittet skapte, men utfra en overordnet moralsk idé om å etablere en fremskrittvennlig miljøreform som ivaretok sosiale og mellommenneskelig bånd. Å være et moderne menneske handlet slik sett om å se virkeligheten «slik den er» og om å se muligheter til å gjøre noe med den, med andre ord å skape endringer til et bedre samfunn.

Realismen formidlet et teknologisk optimistisk og evolusjonistisk historiesyn der det er samtiden og fremtiden som blir beundrings- eller kritikkverdig, mens fortiden gir uttrykk for tilbakelagte stadier av mindre utviklede samfunn. Med koblingen av evolusjonisme og

²⁰⁵ Se Andersen 2001, 206-209. Se også Arvidsson 2009, 19, 27.

²⁰⁶ En naturfilosofisk forståelse av naturens og livets syklus fremmer en syklisk tidsoppfatning. Denne naturvitenskapelige tidsoppfatningen er også representert i rasjonelle forklaringer om fortidens veilandskap, slik det fremgår av lovtekster i England i renessansen og inn på 1700-tallet, hvor romerske veier var ansett som naturskapt og at gamle veier i dårlig forfatning ville leges dersom de ble liggende i fred for en periode. Om dette, se Fure 1951, 80; Williamsen 2005, 112-113. Synet på veien som et legeme og en levende organisme som kan friskmeldes med hvilen som kur, er en kroppsmetafor i teknologiske narrativ som sammenfaller med datidens naturvitenskapelige innsikt der biologi og legevitenskap utgjorde språkbruk med bred resepsjon.

teknologisk endring har historien dermed et fremtidig instrumentelt siktemål. Historie er slik sett både et kulturkritisk prosjekt og et fremtidsrettet politisk redskap for å iverksette behov og mål for å modernisere samtiden. Båndet mellom fiktiv og faktisk prosa på 1800-tallet fremgår av hvordan vitenskap og teknologi ble erkjennelses- og fortellermessige rammer for både kunst og historievitenskap. Fortellende tekster i skjønnlitteratur og sakprosa hadde et felles ståsted i en *vitenskapelig realisme*. I Norge på slutten av 1800-tallet fremgikk dette ved hvordan et borgerlig dannelsesmønster (embetsmannskulturen) inntok en lærdomskultur basert på vitenskapelig realisme. En morsmålsdannelse med fokus på de hjemlige, praktiske, nære og nyttige fag ble fremhevet i denne lærdomskulturen. I denne lærdomskulturen kan også Schweigaard-generasjonens reformprogram plasseres, med dets fokus på utilitarisme, markedsliberalisme og empirisme, og dens angrep på tysk idealistisk filosofi og romantiske dannelseskultur: kort sagt, opplysningstidens instrumentelle nyttetenkning mot romantikkens estetisk-ekspressive idealisme.²⁰⁷

Johannes V. Jensens refleksjon om verdensutstillingene nevnt innledningsvis i dette kapitlet viser til et spenningsfelt mellom romantisme og realisme som også fortidsgranskerne var en del av. Litteraturhistorikeren Flemming Lundgreen-Nielsen (2010) har belyst hvordan de romantiske dikterne på 1800-tallet tok avstand til oldtidsforskere (dvs. arkeologene) som romantikerne mente sto for en vitenskapelig rasjonalisme, en pedantisk empiristisk samler-virkosomhet og et materialistisk historiesyn, som i liten grad vektla «de høye» idealer og åndsverdier som kunne tilskrives fortidsminnene. Johannes V. Jensen inntok på tilsvarende vis en litterær sjangerorientering hvor poesi og vitenskapelig realisme ga næring til hverandre, slik det fremgår av hans seksbindsverk «Den lange Rejse» (påbegynt i 1908) der erfaringsvitenskap og arkeologi forenes utfra samtidens metanarrativ om fremskritt og oppfinnelser.²⁰⁸ Slik sett er realismens epistemologi (om fremskritt, evolusjon, teknologi, krysskulturell/universell historie, modernisering osv.) en interdiskursiv ressurs som også innvirker på fortidsgranskernes historiesyn og kulturforståelse. Historiografiske studier om arkeologiens historie har vært for ensidig opptatt av å belyse det antikvariske program og dens relasjon til en nasjonal (etnisk) kulturforståelse mener arkeologen Marc-Antoine Kaeser, og de har dermed underkjent betydningen av et overnasjonalt krysskulturelt kunnskapsprogram:

«Although this antiquarian programme is invariably presented as the foundation of the discipline, it constitutes only one of its pillars. The other research programme, which

²⁰⁷ Aas 2003, 47ff.

²⁰⁸ Lundgreen-Nielsen 2010, 272.

can be labelled 'evolutionist', holds a similarly important place in the development of prehistoric archaeology but has been almost entirely overlooked in most historical studies. And in the rare cases where it has been mentioned, its importance has generally been denied. [...] Indeed, this evolutionist approach was established by naturalists who, in contrast to the antiquarians, had a well-defined professional status. [...] Evolutionism primarily sought to demonstrate the process of human evolution in its relation to the social and natural milieu. With its predominant focus on such topics as technology, 'industrial' dynamic, exchange and trade, this archaeology defined cultures as the product of an interaction between society and environment. As a corollary, it was not very much concerned with ethnic distinctions -- and thus by and large remained separate from all sorts of nationalist concerns».²⁰⁹

Videre i denne avhandlingens første del vil hovedfokuset være å undersøke rammene for og innholdet ved dette andre forskningsprogrammet som Kaeser beskriver ovenfor og som jeg har gitt benevnelsen realismens epistemologi.

2.2.3. Sammenfatning

Realisme og romantisme er konsepter som i ulike perioder og innenfor ulike vitensformer som filosofi, litteratur, kunst og vitenskap har ulike og til dels overlappende betydninger. Realisme står for tenkning og uttrykksformer om virkelighetsgjengivelser som forsøker å vise oss verden «som den er», det vil si troen på at det finnes en ubestridelig objektiv og universell virkelighet. Romantisme er i motsatt fall subjektiv, fortolkende og partikulær. Det betyr ikke at det kan settes et likhetstegn mellom realisme og virkelighet (det sanne, det synlige/observerbare) og et tilsvarende likhetstegn mellom romantisme og uvirkelighet (det usanne, abstrakte/idealer). Som fortellinger med ideologiske fortegn kan det romantiske bli realistisk og det realistiske romantisk. For å forstå det sene 1800-tallets, så vel senere tidsperioders, historiesyn og fortidsforståelser blir det hensiktsmessig å studere *forholdet mellom* romantisme og realisme i litteraturen, kulturen og samfunnet. Det som gjør disse konseptene anvendelige i min studie er hvordan de inngår i måter å fortelle om fortiden på og dermed blir en ressurs for å forstå hvordan samtidens historieskivere, antikvarere og andre «minneproducenter» tar i bruk et idégrunnlag basert på romantismens eller realismens epistemologi for å presentere sine syn på fortiden.

Realismen ble et litterært aktivum i samtidens litterære miljøer, og som jeg skal belyse i neste kapittel fikk realismen innflytelse i samtidens historieskriving som omhandlet tekno-

²⁰⁹ Kaeser 1992, 172.

logihistorie generelt og vei-historie spesielt. For å innarbeide en klarere forståelse av hvordan norske vei-historiske pionertekster fremsto som sjangertype på slutten av 1800-tallet skal jeg analysere to pionertekster i den danske litteraturtradisjonen. Jeg forsøker å definere over-gripende formalistiske trekk som kjennetegner disse tekstene som diskurser og sjangere. Det store overblikket skal derfor forlates foreløpig til fordel for et tekstbasert nærstudium.

2.3. Kulturhistorie som flertydig sjangerbegrep: to danske pionertekster

I løpet av de senere årene er det utgitt flere oversiktsverk som belyser kulturhistorie i dagens humanistiske forskning, den såkalte «nye kulturhistorien» som slo gjennom på 1990-tallet, utfra en lang og bred historieskrivingstradisjon med felles innhold og tematikk.²¹⁰ Den danske historikeren Palle Ove Christiansen (2000) mener for eksempel at kulturhistorie kan forstås som et historisk perspektiv med kontinuitet fra 1500-tallet og frem til i dag, men han gir samtidig uttrykk for at de kulturhistoriske fagtradisjonene og -retningene er vanskelig å definere som en enhetlig sjanger. Et overordnet sjangertrekk er i følge Christiansen at kultur-historie formidler folkets historie i dagliglivet, «de uoffisielle grupperes perspektiv», fremfor den offisielle maktens historie. Med «kulturhistorie» mener han først og fremst de praktiske tingenes historie, historien om folkelivet og hverdagslivets levemåter. «Kulturhistorie» defineres dermed nokså vidt og vagt som bredkultur i opposisjon til elitekultur.²¹¹ I diskusjonen om «kulturhistorie» som et samlende eller splittende sjangerbegrep er det etter min mening vel så relevant å belyse hvordan begrepet (på 1800-tallet som i dag) blir benyttet i samtiden for å fremme ulike historiesyn og sjangermessige ståsteder. De to danske forfatterne André Gregor Henrik Lütken og Troels Frederik Troels-Lund illustrerer sjangermessige forhold ved en historieskriving som av forfatterne selv gis betegnelsen «kulturhistorie». Historikeren Ingar Kaldal har nylig gitt uttrykk for at kulturhistorie mot slutten av 1800-tallet, slik den ble forstått av Troels-Lund, hentet inspirasjon fra «... 1800-talets generelt sterke interesse for folkekultur, som hadde røtter i romantikken».²¹² Dette synet kan utfra et dialogisk historiesyn nyanseres ved å undersøke hvordan datidens kulturhistorie dro vekslers på tenkning basert på realismens så vel som romantismens epistemologi.

²¹⁰ For eksempel Christiansen 2000; Kaldal 2002. Sammenslåingen av fagene folkloristikk og etnologi i 2002 til det nyetablerte faget «kulturhistorie» ved Universitetet i Oslo reflekterer den nye fagorienteringen, som kan ses på som et forsøk på å skape et institusjonelt ståsted for kulturhistorisk historieskriving. Men «kulturhistorie» er en betegnelse som strekker seg utover faglige domener. «Kulturhistorie» er en faglig betegnelse innenfor historie, kulturgeografi, antropologi og arkeologi så vel innenfor folkloristikk og etnologi.

²¹¹ Christiansen 2000, 7-14.

²¹² Kaldal 2002, 25.

2.3.1. André Gregor Henrik Lütken: Opfindelsernes Bog (1877)

I 1877 utkom det encyklopediske verket «Opfindelsernes Bog. En Oversigt over Menneskets kulturhistoriske Udvikling og Fremskridt paa Videnskabens, Kunstens, Industriens og Handelens Omraader fra tidligste Tid til vore Dage»; en teknologiens verdenshistorie i syv bind skrevet av litteraten og journalisten André Gregor Henrik Lütken (1843-1916) under medvirkning av en rekke andre fagspesialister.²¹³ Lütken var utenrikskorrespondent i mange land, deriblant i St. Petersburg. I sitt tidlige forfatterskap skrev han flere romaner og oversatte blant annet verk av Leo Tolstoj og Fjodor Dostojevskij fra russisk til dansk, begge representanter i fremste rekke for den litterære realismen. Senere i forfatterskapet ble han spesielt opptatt av oppfinneshistorie, slik det fremgår av «Opfindelsernes Bog». Dette verket var bearbeidet til dansk utfra tyske forbilder, sannsynligvis med utgangspunkt i datidens populære verk innenfor sjangeren skrevet av Otto Spamer, «Das Buch der Erfindungen» (påbegynt i 1850-årene). Men Lütken tilførte og endret sin versjon med sikte på å dekke hjemlige forhold og et nordisk publikum. Et encyklopedisk historieverk av den dimensjonen Lütken sto for, er som et leksikon som speiler mange sider ved datidens samfunn. Jeg går derfor ikke inn på alle sidene ved dette verket, men sammenfatter noen formalistiske trekk utfra hvordan veihistorie er belyst. Lütkens verk representerer, som det fremgår av tittelen, en oppfinneshistorisk sjanger, og jeg skal derfor først beskrive noen trekk ved denne sjangeren.

Den oppfinneshistoriske sjangeren er i sin form encyklopedisk, bibliografisk og universalhistorisk. Oppfinneshistorie handler om de praktiske tingenes historie. Sjangeren gir med andre ord historiespråklig form til erfaringsdannelsens idéinnhold. Fagspesifikke oppfinneshistoriske encyklopedier ble utgitt i renessansen, men det var først på slutten av 1600-tallet og utover 1700-tallet at ideer om teknologi som naturvitenskapelig erkjennelse fikk innflytelse i europeisk historieskriving.²¹⁴ Oppfinneshistoriens *emplotment* handler i korthet om hvordan ingeniørlaugets innovatører har materialisert naturvitenskapelig kunnskap i teknisk kunnskapsfakta og teknologiske gjenstander, det vil si en teknikkintern historie. Et sjangermessig knutepunkt i den oppfinneshistoriske sjangeren utgjør den tyske matematikeren og økonomen Johan Beckmanns (1739-1811) oppfinneshistoriske verk «Beiträge zur Geschichte der Erfindungen» som i engelsk oversettelse fikk tittelen «The History of Inventions, discoveries and origins» (1797, 4.utgave i 1846). I ettertid er Beckmann oppfattet som opphavsmann til ordet *teknologi* som vitenskapelig terminologi.²¹⁵ Intensjonen med verket var

²¹³ I den videre fremstillingen benytter jeg betegnelsene «Lütken» eller «Opfindelsernes Bog» om dette verket.

²¹⁴ Thomassen 1994, 1-2.

²¹⁵ Klemm 1970.

å presentere teknisk kunnskap som kunne være til nytte for folk i sin alminnelighet, spesielt kommende generasjoners oppfinnere i deres søken etter å forbedre eksisterende teknologi. Målet med verket var, for å bruke en mer moderne terminologi, *produktutvikling* med tanke på fremtidig økonomisk investering og avkastning. Dette er en instrumentell begrunnelse for historisk innsikt som samsvarer med konkrete samfunnsnyttige mål. I dette «anvendte» historieperspektivet lå også et humanistisk dannelsesprosjekt utfra et syn på teknologi som et gode for menneskehetens utvikling. Men på tross av at sjangeren utfra sin dannelseskulturelle funksjon har et uttalt kultur- og samfunnspolitisk mål, gir det teknikkinterne perspektivet i liten grad historiekunnskap om hvordan teknologi «virker» i kulturer og samfunn over tid. «Opfindelsernes Bog» bygget på disse oppfinneshistoriske sjangertrekkene. Med sin populære lærvitenskapelige skrivestil hadde Lützens verk bred resepsjon blant et nordisk publikum på slutten av 1800-tallet. I en tid hvor teknikkens nye yrkesgrupper begynte å gjøre seg gjeldende var dette lesing for unge og kommende generasjoner som satte i høysetet ingeniører og økonomer, i det hele tatt samfunnsentreprenørene, som forbilledlig ideal. I tråd med datidens idealer om kunnskapsformidling til det brede lag av befolkningen var dette folkelesning eller sakprosa rettet mot en folkelig dannelseskultur.

Tittelen på Lützens verk gir samtidig uttrykk for et kulturhistorisk perspektiv som belyses utfra en tematikk om teknologi, evolusjonisme og fremskritt. Å studere metaforbruk er som nevnt i teorikapitlet en sentral oppgave i diskursanalyse, og jeg har derfor lest «Opfindelsernes Bog» i den hensikt å avdekke metaforbruk som gir sjangerhistorisk innsikt. En gjentakende språkbruk i «Opfindelsernes Bog» er en aldersanalogi som tar utgangspunkt i barnets utvikling.²¹⁶ Aldersanalogien formidler et historiesyn basert på tanken om at barnet fra fødselen av (i naturtilstanden) er uutviklet, men hvor det på veien mot å bli et fullkomment menneske gjennomgår en biologisk og kulturell utvikling.²¹⁷ Analogien om barnets utvikling viser til formalistiske trekk ved fortellende tekster som gjenfinnes i «biografien» og i «utviklingsromanen», slik disse sjangerne fremstår som *eksempelfortelling*. I litteraturhistorien viser eksempelfortellingen til en type historiefremstilling som er eksemplarisk eller forbilledlig og

²¹⁶ Lütken 1877a, 27: «... den Dag i Dag kunne vi i Barnets langsomme Udvikling skjelne alle de samme Perioder, som endog fint uddannede Kulturfolk maa gjennemgaa for at naa deres højeste Udviklingstrin». Aldersanalogien representerer en historiebevissthet med lang tradisjonsbakgrunn i vestlig historieskriving.

²¹⁷ En motsetning til dette synet er romantikkens oppfatning av det «autentiske» barnets naturtilstand som uskyldig og ren (en gullalder), som i oppveksten blir degenerert ved kulturell påvirkning (jfr. Rousseau). Til dette synet svarer Lütken 1877b, 1: «Det er latterligt at hæve 'de gode gamle Dage' til Skyerne paa de nyes Bekostning. Mon Barnet staar højere end det fuldt udviklede Menneske, fordi det med størst Lethed kan faa sine faa og smaa Fornødenheder tilfredsstillede, og fordi det ikke bekymrer sig om Noget, der ligger udenfor dets snevre og indskrænkede Syndskreds?» Med dette mener Lütken at romantikerne ikke tar hensyn til at oppfinnelser utvider grensene for menneskets erkjennelse; med andre ord, en epistemologisk erkjennelse om at bevisstheten og kunnskapen om verden har økt med tiden.

gjenkjennelig utfra sine «... pedagogiske, didaktiske, forkynnende eller propagandistiske hensikter».²¹⁸ Eksempelfortellingen er gjennom bruken av retoriske talefigurer (om f.eks. barnets, treets, nasjonens, sivilisasjonens utvikling) instrumentell og ideologisk motivert utfra en moralsk og politisk overbevisning. Utfra denne oppfatningen om historieskriving formidles veihistorie i lys av samtidens samferdselspolitiske prosjekt. Som en fortelling om teknologi og fremskritt formidler analogien om barnets utvikling et *teleologisk historiesyn*. Målet med historieskrivingen var å belyse det teknologiske nivået i Lütkens samtid som historiens endelige mål, en samfunnstilstand uten sidestykke i historien. Teknologisk utvikling er derfor beskrevet utfra samtidens teknologieventyr som en uavvendelig prosess som måtte finne sted som følge av fremskrittets iboende drivkraft.²¹⁹ Med bakgrunn i ideer om evolusjon og fremskritt ligger kunnskapens målestokk og endepunkt i samtiden, og denne tematikken får et språklig uttrykk hos Lütken i en drivende og tempofylt skrivestil hvor tiden «flyr» over sidene i en eksemplertelling som strekker seg fra alt livs begynnelse til samtidens livsutfoldelse.

Det teleologiske historiesynet fremgår av Lütkens fokus på veihistorie som inngår i bind to, der hele bindet er viet samferdsel. Historien om kjøretøyenes og veienes utvikling har her et handlingsforløp som i en utviklingsroman hvor årtusener og århundrer er krympet til en utvikling utfra de «nødvendige» behov som oppstår i et årsaks-/virkningsforhold skapt utfra menneskenes praktiske behov.²²⁰ Den teknologiske utviklingen kunne utfra et slikt syn ikke ha tatt en annen retning. Den samferdselspolitiske eksemplertellingens retorikk (karakterisert ved dens «pedagogiske, didaktiske, forkynnende eller propagandistiske hensikter») viser en fortelling om veihistorisk utvikling som er på forhånd gitt utfra ideen om at «veien/vognen» har et iboende mål om å utvikle seg til det fullkomne. Veihistorien er som teknologisk narrativ i eksemplertellingens utviklingsroman slik sett nødvendig utfra den forutgående handlingen og under historiens lineære gang oppfyller den gradvis sitt endelige mål utfra et forbilledlig ideal om det fullkomne moderne kjøretøy og den fullkomne moderne veien i forfatterens samtid. Dette grunnleggende litterære elementet utgjør en kjernenarrativ i vei-historiske fortellinger som tar utgangspunkt i å belyse teknologisk utvikling som *fremskritt*-

²¹⁸ Andersen 2001, 52.

²¹⁹ Lütken 1877b, 14: «Fremskridtet beror ikke paa et Lykkesraaf. Opfindelsernes Gang er forud bestemt, og Fremgangene nødvendige, da Naturen faar Spørgsmaalene stillede efter en bestemt, gjennemtænkt Plan. Egentlig kan der i dette Opfindelsernes Aarhundrede ikke længere være Tale om nogen Opfindelse. Alt Nyt støtter sig paa Andvendelsen, af hvad der er forud bekjendt, og er blot som en Tillæmpning, hvortil man før eller senere maatte blive tvungen».

²²⁰ Ibid, 23: «Naar først Slæden er opfundet, opfordres man ganske naturlig til at tæmme og dressere Trækdryr. Ved at man i Stedet for Kælker anbragte bevægelige Hjul, opstod Vognen».

historie. Det teleologiske historiesynet som formidles i «Opfindelsernes Bog» utgjør dermed en bakgrunn for å forstå sentrale trekk ved veihistorisk litteratur opp til i dag.

Lütken formidler også et utbredt sjåvinistisk kultursyn. I det første bindet presenterer han et kulturhistorisk teorigrunnlag basert på samtidens evolusjonistiske ideer der Darwins utviklingslære utgjør en kjernetekst.²²¹ Biologisk og kulturelt fremskritt blir for Lütken en begrepsverden som knytter «opprinnelse» og «oppfinnelse» med den moderne vitenskapens «oppdagelse» av verdens bestanddeler. Den arkeologiske vitenskapens oppdagelse av en redskapskultur i stein-, bronse- og jernalder oppfattes i den sammenheng som håndfaste vitnesbyrd om hvordan teknologiske oppfinnelser utgjør drivkraften i en trinnvis kulturell utvikling.²²² I verkets fremstilling av antropologiske samfunn i fortid og nåtid blir arkeologiens treperiodesystem en grunnleggende narrativ disposisjon for å organisere teknologihistorien utfra evolusjonismen som tankemodell. Den arkeologiske narrasjon om teknolog utvikling blir i den sammenheng en miniatyrmodell eller et bilde å tenke med om verdenshistorien og for å beskrive den kulturhistoriske utviklingen som Lütkens samtid var en del av. Utsagn om de «primitive» i arkeologiske samfunn og i samtidens antropologiske samfunn i verden inngår i en kulturforståelse basert på tanken om at det finnes samfunn på lavere kulturtrinn enn samtiden. Men arkeologiske og antropologiske samfunn er likevel ikke likestilt utfra Lütkens kulturteori. Arkeologiske sivilisasjoner som viser høy teknologisk utvikling står i en særklasse, slik det fremgår av hans redegjørelse av kjøretøyenes og veienes utvikling over tid.

Utgangspunktet for den veihistoriske redegjørelsen er den teknikkinterne historien. Etter en kort introduksjon om «Fodstier» og «Ridevejer» presenteres den «egentlige» veihistorien sett utfra et ingeniørperspektiv, som er kjøreveienes historie fra «Oldtidens Veje» i de tidligste verdenssivilisasjoner til samtidens «Chausseer», med andre ord de ingeniørskapte veienes kulturhistorie.²²³ I denne historieformidlingen er materielle arkeologiske spor så vel skriftlige og ikonografiske historiske kilder benyttet for å beskrive en distinksjon mellom stier og rideveier forbundet med «primitive» kulturfolk (organisk anlagte veier) som står lavere på kulturstigen, og de ingeniørskapte kjøreveiene blant verdens sivilisasjoner som gir uttrykk for mer avanserte samfunnsformer. Den todelte kronologien utfra dikotomien *organiske:konstruerte* veier er en mal som får gjennomslag i kommende veihistorisk litteratur, selv om anvendelsen av den som kulturteori har fått forskjellig innhold.

²²¹ Lütken 1877a, 1-26.

²²² *Ibid.*, 83ff.

²²³ Lütken 1877b, 59-68.

Formålet med Lütkens anvendelse av den todelte vei-historiske kronologien er å knytte den til datidens raseteori. Det er de «maskuline» og «aktive kulturfolks» iboende ekspansive trang til fremskritt som har utviklet samferdselen i verden, og som han dermed forbinder med kjøreveienes historie og europeisk kultur.²²⁴ Europeere er predisponert (fra fødselen av eller fra oldtiden) til å være banebrytende teknologisk, mener han. Lütkens kulturhistoriske syn er preget av 1800-tallets raseteoretiske historieteorier hvor realismens universalistiske og sosialt reformvennlige perspektiver på teknologihistorie underlegges et idealistisk, partikularistisk og kulturelt favoriserende historiesyn. Teknologisk ekspansjon fremmer en narrativ om et kulturhegemonisk tidsrom i utfoldelse. Dette narrative motivet bygger på datidens populære reiseberetningssjanger; «den klassiske oppdagelsesreisen» hvor hovedtemaet er den europeiske («maskuline») kulturens utforskning og erobring av fjerntliggende strøk i verdensgeografien. Veienes relasjon til *ulike* kulturfolk i verdensgeografien er her av underordnet betydning og fungerer mer som bakgrunn for å presentere veiteknologiens historie representert ved det europeiske teknologiske samfunnet. Lütkens syn på vei-historie ble et geopolitisk utsagn som inngikk i en europeisk kulturhegemonisk dominansretorikk. Den teknologiske og kulturelle determinisme og sjåvinisme som ligger til grunn i verkets raseteoretiske perspektiv fungerer som en selvfeiring av det europeiske «kulturnivå» i Lütkens samtid.

Selvfeiringen av europeisk kultur er ikke minst fremtredende i kapitlet om datidens samferdselsutvikling. I åpningskapitlet av bind to er samtidens teknologiske utvikling belyst med en fremtidsentusiasme som har parallell til «vitenskapelige eventyrromaner» (jfr kapittel 2.2.2.). Teksten nærmer seg en fremtidsfabel der den moderne samtid er belyst som et teknologisk samfunn hvor det ikke lenger kjennes til elendighet og fattigdom.²²⁵ Folket har blitt rikt, materielt og åndelig. Opplysning og humanitet preger verden på grunn av en sterkere kommunikasjon på kryss av landegrenser og verdensdeler. Utvikling av teknologi og samferd-

²²⁴ Lütken 1877a, 20-26; 1877b, 24. Lütkens kobling av teknologi, klimatiske betingelser og samtidens raseteori er et forsøk på å forklare ulikartene i forskjellige kulturer ved å skille mellom det han kaller «aktive» og «passive» folkeslag, og som han forbinder med bestemte menneskeraser i geografien. De passive folkeslagenes «legemlige Beschaffenheit» (med andre ord en fysiognomisk forklaring) er bestemmende for en distinkt kulturhistorisk utvikling som han sammenligner med kvinnelige egenskaper og som preger kulturfolk med liten trang til utvikling og ekspansjon, et slapt og rolig gemytt, og nærhet og forkjærlighet til hjemmets sysler, kort sagt en konservativt stabiliserende samfunnsform. De «aktive» folkeslagene derimot har maskuline egenskaper og her er den kulturhistoriske utvikling preget av «Fremskritt i enhver Henseende»; en eventyrlig trang til å reise vidt omkring og kolonisere, utvikle og foredle, til å forske og prøve ut nye ting. Verket fremmer slik sett også en sjåvinistisk kjønnsanalogi i konstruksjonen av teknologiske narrativ som har bred resepsjon i europeisk kulturforståelse. Det sier nærmest av seg selv at Lütken med dette mener at europeere (og da Europas *menn*) er et aktivt folkeslag som er teknologisk overlegen andre kulturer. Dette var allment humanistisk og kulturpolitisk tankegods som preget datidens historieforståelse og syn på arkeologiske kulturformer. Tilsvarende euro-sentriske og nasjonalistiske utsagn hadde stor innflytelse i den *kulturhistoriske arkeologien*, se Olsen, B. 1997, 31-40.

²²⁵ Lütken 1877b, 1-17.

sel bidrar med å oppheve fordommer, det skaper frihet og gjensidig forståelse. Historien forut oppfattes derimot som en tid preget av avsondrethet, lite samarbeid, konflikter, krig og autonomi; de manglet en felles idé som kunne forene menneskeheten.²²⁶ Samferdselsutviklingen, som i første rekke var representert ved industrilandene i Europa, er den nye lenken mellom nasjonene som tidligere sivilisasjoner manglet. Siden samferdselsutvikling er økonomisk lønnsomt og skaper åndelig utvikling må det drives «opplysning» til land som ikke har teknologisk kunnskap.²²⁷ I kulissene av denne teknikkoptimismen ligger en kulturhegemonisk retorikk som er ladet med politiske hensikter, slik samtidens store samferdselsprosjekt bar vitnesbyrd om.

De fortellertekniske elementene beskrevet ovenfor gir utsagn om tekstens kronotopi. Som vitenskapsprosa fremmer teksten et heroiserende fortellermotiv om europeiske kultur-nasjoner i teknologifronten.²²⁸ Fremfor romantismens tilbakeskuende blikk og kritikk av teknologien i det moderne liv, kan Lützens kulturhistorie forstås sjangermessig som en type realisme som er poetisk (og heroisk) i tematikk og uttrykksform, samlet rundt et kollektivt begrep om *den paneuropeiske kulturgeografien* som litterær kronotop. Vei-historien gir med andre ord uttrykk for en paneuropeisk kronotop (et europeisk narrativt tidsrom) som viser oss maktens geografi. Hovedkarakteren er den teknologisk nyskapende europeeren som verdens-erobrer i vitenskapens, og ikke som tidligere i kristendommens, tjeneste. Disse sjangertrek-kene i «Opfindelsernes Bog» fremstiller en kulturhegemonisk rammefortelling som senere vei-historiske fremstillinger bygget på eller opponerte mot.

2.3.2. Troels Frederik Troels-Lund: Dagligt liv i Norden (1879)

Troels Frederik Troels-Lund (1840-1921) var dansk historiker med hovedinteresse for den nordiske «renessansens» historie, det vil si 1500-tallet. Under pseudonymet Poul Vedel forsøkte han seg også som skjønnlitterær forfatter, slik det fremgår av reiseskildringen «Paa Vandring» fra 1867. Hovedverket i hans forfatterskap er for øvrig 14-bindsvirket «Dagligt liv i Norden i det sekstende århundrede» som utkom i perioden 1879 til 1901. Verket kom ut i fire utgaver i hans egen levetid, den siste i 1914.²²⁹ Med sin folkelige pedagogiske og populærvitenskapelige skrivestil nådde «Dagligt liv i Norden», i likhet med «Opfindelsernes Bog»,

²²⁶ Ibid., 4.

²²⁷ Ibid., 7.

²²⁸ I lys av dette samsvarer et progressivt utviklingsperspektiv på veilandskapet med ideen om transportens nytte-/kosteffekt – «økonomisk tid» i landskapet – som ble utviklet av den franske ingeniørøkonomen Arsène Jules Étienne Dupuit (1804-66). Dupuit er i dag forstått som den moderne «transportgeografis far», Hervik 1997, 97.

²²⁹ I øvrighet benytter jeg forkortelsen «Dagligt liv i Norden» om verket.

et bredt publikum. Men blant historikere i hans samtid ble den folkelige (fabulerende, fargerike og underholdende) måten å presentere historie på oppfattet som skjønnlitterær populærlitteratur, med andre ord ikke-faglig, og dermed ukorrekt, historieskriving. Kritikken gjaldt ikke bare hans skjønnlitterære skriveform, men var også rettet mot det historiske innholdet, med andre ord om hva det var korrekt å skrive om. Dette fremgår av Troels-Lunds tilsvar på kritikken av sitt verk i skriftet «Om kulturhistorie» fra 1894, som han blant annet lot publisere i innledningen til sin 4. utgave av «Dagligt liv i Norden» fra 1914. Her fremtrer en diskurs om definisjons- og agendamakt i samtidens historieskriving der Troels-Lund utfra sin folkelige historieskriving (historien sett «nedenfra-og-opp») utfordret samtidens dominerende historieskrivetradisjon som ble forstått ensbetydende med statshistorie/politisk historie (historien sett «ovenfra-og-ned»). Troels-Lund ga her en historieteoretisk begrunnelse for det i samtiden så populære og omstridte begrep «kulturhistorie».

Troels-Lunds kritikk av statshistorie/politisk historie var primært rettet mot den romantiske subjektivisme og nasjonalistiske lærdomskulturen som preget samtidens politiske historieskriving, spesielt den som favoriserte tysk nasjonalfølelse. Kritikken var med andre ord rettet mot den nasjonalromantiske orienteringen i 1800-tallets historieskriving. Den politiske historiens fokus på nasjonalstatenes fremvekst og ekspansjon representerte en elitistisk historie som vanlige folk ikke identifiserer seg med, hevdet Troels-Lund. Fremfor nasjonalhistorie er Troels-Lund opptatt av Nordens historie, det vil si overnasjonale kulturhistoriske forhold forbundet med den praktiske hverdag som alle menneskene i Norden har til felles. Fortellermessig er hovedfokuset med andre ord den paneuropeiske kronotopens periferi, et narrativt historisk tidsrom om Nordens folk som også gjenfinnes i datidens geopolitiske diskurs.²³⁰ Bruken av oppfinneshistorie for å forklare kulturhistoriske forhold i Norden fremgår av hvordan Troels-Lund ser historien i lys av den teknologiske utviklingen som foregikk i hans egen tid.²³¹ Teknologisk utvikling forstås som et opplysningsprosjekt som

²³⁰ I Norge sto den nasjonale og pangermanske historieskrivingen innenfor den romantiske tradisjonen midt på 1800-tallet i opposisjon til for eksempel *Skandinavismen*, en dominerende retning på denne tiden som hadde en klar danskfavoriserende og anti-tysk betoning i sitt kulturpolitiske program og som med ulike valører så fortiden og samtiden utfra en fellesnordisk fremfor en spesifikk norsk eller fellesgermansk kulturell og politisk fellesskapstanke.

²³¹ «Om kulturhistorie» fra 1894 i Troels-Lund 1914, xxi-xxii: «... fra det 19de Aarhundredes Begyndelse opmarcheret en egen haandfast Flok af Beviser for Kulturhistoriens Værd. De er, om De saa vil, af en upoleret Race, men de har den Fordel at tale et Sprog, som alle forstaaer. Dampskibe, Jærnbaner, Maskiner af enhver Art, Tændstikker, Petroleum, Gas, Elektricitet, Fotografier, Telegrafer, Telefoner osv. osv. er Navnene paa enkelte af dem. Som en strid Byge er de staaet lige i Øjnene paa alt statsligt Snæversyn, har nedslaaet den erobrende Stats kunstigt rejste Grænser, forkortet Afstande, og ligeglåd ler de, om den enkelte Stat vilde nægte dem Støtte. De kommer ikke som Tryglere; ”undvær mig, om du kan”! Er deres Løsen. Men alt imedens de spotter politiske Fordomme, og haanligt jager Staterne til Døde ved at fremvise bestandigt nyere og bedre

skaper fremskritt og en humanistisk verdensorden. Teknologi og vitenskap skaper fred og forsoning mellom nasjoner og folk. Verdensutstillingene er den internasjonale teknologiske utstillingsarenaen i samtiden som av både Lütken og Troels-Lund fremheves som formidlere av universelle, fremfor partikulært nasjonale, humanistiske verdier. Troels-Lund var her på mange måter influert av Brandes og realismen.²³² Han søkte i tråd med realismens intensjoner en «folkets historie» som omhandlet de dagligdagse praktiske tingene i menneskenes liv. Det er massenes historie som utgjør drivkraften i hans syn på historiens gang. Men det er ikke ensbetydende med at han inntar et rent materialistisk eller teknikkinternt historiesyn. Han søkte enhet og sammenheng ved å betone evolusjonære utviklingsforløp skapt ved et vekselspill mellom «ånd» og «materie»; mellom tingens materialitet og skikker, hvilket innebar et fokus på bo- og levetilstand utfra materielle så vel som sosiale og religionshistoriske forhold.²³³ Han fremhevet de praktiske tings historie som også Lütken hadde som utgangspunkt i sitt oppfinnelseshistoriske verk. Men til forskjell fra Lütkens radikale, rasistiske og kulturhegemoniske verdenshistorie fremstår Troels-Lunds skandinaviske kulturhistorie som mer empatisk og liberalistisk-demokratisk; en hjemlig historie om Nordens folk i fortiden som Nordens etterkommere i hans samtid har et kulturelt slektskap med.²³⁴

Et av de sentrale retoriske virkemidlene som Troels-Lund benyttet seg av var å trekke frem de delene av historien som appellerte til leserens erfaringsverden i samtiden. Dagliglivets kulturhistorie rommet slik sett en populistisk retorikk som «traff» en nerve i massenes

Krigstilbehør, forkynder de for Individerne og Folkene Samdrægtighedens rene Lære. De kalder det Arbejdets og Fredens Færd og har allerede samlet, selv under Krigsalar, Folkene til en ny Art fredligt Møde, Verdensudstillingernes sammenlignende, æggende Stævn. [...] Det er denne stærke Strøm, der mere end noget andet har vendt op og ned paa de gammeldags Begreber om Historie. Den har indført en hel ny Værdimaaler for Forholdet mellem Kulturbevægelsen og den politiske Historie. Jeg tilstaar min Skrøbelighed, jeg bytter gerne min Viden om flere preussiske Hertuger for Kendskabet til Lampeglassets gennemsigtige Skorsten, og jeg afstaar endog et rundeligt Antal Kurfyster for Brugen af Tændstikker.»

²³² I Palle Ove Christiansens beskrivelse av Troels-Lunds historieskriving belyses en historierefleksiv dimensjon som nyanserer datidens sjangerhistoriske forhold. Troels-Lund var inspirert av realismens (Brandes') frie og dramatiske eller fortellende skrivestil innenfor det skjønneretlige felt, skriver han, men også av den romantiske tradisjonen, se Christiansen 2000, 44, 48.

²³³ Jfr. Kaldal 2002, 25-26.

²³⁴ Om Norden skriver han i Troels-Lund 1914, 6: «Man vil ved Siden af de ganske vist blegere Farver og mindre udprægede Omrids her træffe en naturlig Friskhed og troskyldig Ligefremhed, der uvilkaarligt tiltaler. Man vil hos disse vaagnende Folk finde mangt et Træk, der minder om deres Barndom – Oldtidsspor, som her staar friske og paa en ejendommelig Maade knytter Fortid til Nutid.» Senere skriver han, *ibid.*, 9: «Hvad jeg ønsker er, allersimplest og allerverdest udtrykt: at faa at vide, hvorledes den store Gaade, som vi kalder Livet, tog sig ud for hin Tids Mennesker. Opgaven er ikke væsentlig forskellig fra den, der stilles en Rejsende, som søger at erhverve sig et grundigt Begreb om et fremmed Land og dets Folk. Vanskelighederne er de samme, men Udbyttet er betydeligere. Thi det er jo ikke et fremmed Land og Folk, vi betragter. I alt, hvad vi ser og hører, blander sig en hjemlig Duft, en dæmpet Klang som af kendte Stemmer. Heri ligger Muligheden for en fyldigere Forstaaelse – den Forstaaelse som har sin Grund i, at Fremstillingen af et Folks Historie kun er Folkets egen Selverindring.»

egenhistorie. Et forbilde på hvordan kulturhistorie har en slik folkelig appell i samtiden er, ifølge Troels-Lund, den arkeologiske vitenskapen.²³⁵ Dagliglivets arkeologi (redskaper, boligbygninger, samferdselsmidler osv.) har en nærværende utsagnskraft og en bred folkelig tiltrekningskraft som åpner for en kulturhistorisk historieskriving som alle har tilhørighet i og som alle kan identifisere seg med. Arkeologi som ny vitenskapelig disiplin i tiden, og dens teknologiske kjernenarrativ *treperiodesystemet*, formidlet fortellingen om historiens erfaringsbaserte redskaps- eller håndverkskultur som også samtiden var en del av. «Reiselivet» utgjør et tilsvarende fortellergrep. I kapitlet «Reiseliv i Norden» belyses veihistorie i et Skandinavisk perspektiv, men Troels-Lund benytter også begrepet «reiseliv» som en disposisjonsmessig struktur for hele sitt historieverk.²³⁶ «Reiselivet» blir en narrativ disposisjon som henspiller på et erkjennelsesmessig fellesskap i tid og rom, hvilket innebærer at reisemotivet skaper en nærhet mellom leseren og fortiden. Verkets disposisjon kan dermed forstås med bakgrunn i en bestemt litterær form; «reiseskildringen» (et litterært grep som han også hadde benyttet tidligere i reiseskildringen «Paa Vandring»). En reise i historiens dagligliv forstås som en dannelsesreise for leseren, en «reisefortelling» som bidro med å belyse samtidens store og gjennomgripende samfunnsomveltninger i et historisk perspektiv.

I Troels-Lunds kapittel om det historiske reiselivet i Norden handler reisemotivet mer konkret om kjøretøyenes og veienes materielle utviklingshistorie samt den sosiale vertshushistorien på 1500-tallet (skyssordningen). Troels-Lunds teknikk er å bruke historiske reiseskildringer som et middel for å skape liv i sin fremstilling, for dermed å danne en sannhetstro og realistisk folkelivsskildring av datidens veier og reiseliv. I den progressive fortellingen om kjøretøyenes og veienes historie oppfattes det 16. århundres veier som dårlige og farefulle, og han utbroderer et levende bilde av denne tidens realistiske virkelighet. Historiefortellingen viser en fortid (dermed en forhistorisk tid) som utgjør et fremmed land (farlig, besværlig, tungvint, avsondret), men denne «rå» og «tarvelige» fortidsvirkeligheten har en fasinasjon som stiller samtidens moderne verden i et positivt lys. Folkelivsskildringen er slik sett innordnet samtidens ideer om fremskritt og evolusjon, som også sammenfaller med Lützens

²³⁵ «Om kulturhistorie» fra 1894 i Troels-Lund 1914, xxvi-xxvii: «Paa Oldforskningens Omraade har den nordiske Aand fejret sin største videnskabelige Triumfer. Ad den for alle gammeldags Lærde saa stødende Vej, uden skriftlige Kilder, blot ved jordfundne Levninger fra Fortiden, har den belært Verden om, hvorledes der forud for vor Tid har været en Stenalder, en Bronzealder og en Jernalder. Siden det 19de Aarhundredes Begyndelse har den med stigende Sikkerhed godtgjort dette, som nu er anerkendt af alle. Men samtidigt med, at Norden har belært Verden herom, har i Hjemmet dette Forhold afsat ejendommelige Spor. Ingen kan i Danmark være vidne til, hvorledes f.Eks. ved en Udgravning selv den fattigste Daglejer fuldt ud er med og føler sig ét med Undersøgelsen, hvorledes ved en Udflugt af Lærde Bønderne frivilligt stiller Vogne i Hobetal, lytter til Meddelelserne, og ved Omtale af egne Erfaringer beriger Forstaaelsen – uden forundret at maatte tilstaa, at her har Folk og Forskning indgaaet en mærkelig Enhed.» Se også Ibid., xxviii.

²³⁶ Troels-Lund 1879, 11-12.

teknikkinterne perspektiv på vei-historie. Et eksempel på det er hvordan Troels-Lund presenterer historien om vogn-teknologisk utvikling som et årsaks-/virkningsforhold der «plottet» er hvordan man skulle få konstruert en brukelig vogn som var komfortabel.²³⁷ For Troels-Lund er språklige vendinger og plottmessige grep viktige midler for å skape et handlingsforløp i en eksempelfortelling som tar utgangspunkt i en på forhånd gitt idé om teknologiutvikling fra det dårlige til det bedre. Den vogn-teknologiske narrativ tilpasses med andre ord den overordnede fortellingen om modernitet, forstått som et forbilledlig teknologisk sluttprodukt i samtiden.

Troels-Lund oppfattet 1500-tallet i Norden, i likhet med sin egen tid, som en gryende og spirefull overgangstid.²³⁸ Dette er tiden mellom middelalder og opplysningstid (den europeiske renessansen), overgangen til reformasjonen og dansk unionstid som ikke minst satte sine spor i den teknologiske utviklingen. I tråd med hans historiesyn, som var å skrive historie for det brede lag av befolkningen, handlet «Dagligt liv i Norden» om den tidlig-industrielle tidens utfoldelse, altså historiens segment eller bredde og folkelighet fremfor de lange historiske linjene som Lütken la til grunn i sitt oppfinnelseshistoriske verk. Det betyr som nevnt ikke at Troels-Lund unngår en samferdselspolitisk eksempelfortelling om teknologi som frem-skrittshistorie. Det «kulturteknologiske nivå» i samtiden utgjør fortellingens målestokk. Men til forskjell fra Lütken appellerte Troels-Lund mer til «dagliglivets scene» i fortiden som folk flest kunne gjenkjenne som sin hjemlige «bakgårdshistorie». For Troels-Lund handlet daglig-livets historie om de grunnleggende livsforholdene i menneskenes liv, om livets syklus i dagliglivets erfaringsverden: de praktiske «hjulene» som får dager og år til å gå sin gang i *hverdag og fest* (se figur 6).²³⁹ Det ligger et grunnmotiv i dette utsagnet om det gamle skandinaviske samfunnet som har referanse til naturalismens sykliske tidsrom som formidler et statisk historiesyn.

²³⁷ Ibid., 168ff. Historien begynner med et uløst problem: vognkonstruksjonen hadde betydelige mangler på 1500-tallet. De forsøkte med ulike bæreprinsipper, men det fungerte ikke. Opphengningen var feilaktig. De måtte begynne å tenke helt forfra, og slik holdt de på et par hundre år. Det syntes håpløst. Men så ble det gjort et dristig forsøk. Med fire hjul under bærestengene ble det 17. århundrets karosse oppfunnet. Men den hadde fremdeles store mangler. Man forsøkte å bøte på dette, men det fungerte ikke. *De hadde rett* i at løsningen lå i opphenget, men *de hadde alle også gjort en feil* i måten opphenget ble utført. Endelig løste de knuten! Det var det 16. århundrets gamle tanke, bare snudd om. Bæreremmene skulle ikke festes til taket, men til bunnen av vognen. Dette innså de mot slutten av det 17. århundre. Dermed oppfylte vognen alle krav. Men fortsatt gjensto en nytvinning; vognfjærene av stål. Og ikke før var dette gjort, før utviklingen fortsatte.

²³⁸ «Om kulturhistorie» fra 1894 i Troels-Lund 1914, xxviii.

²³⁹ Det handler om, Ibid., xxviii: «... Livets simpleste Grundforhold, det for alle fælles: Bolig, Tøde, Klæder, Fødsel, Giftermaal, Liv og Død, 'Dagligt Liv' som jeg har kaldt det. Grundtonen skulde være: Glæde ved Fremskridtet, den Følelse, der kan nydes af alle og tilhører fuldt enhver især i samme Grad, som han vil tilegne sig den, Fælleseje som et Lands Natur og Glæden ved Modersmaalet.»

Det naturalistiske motivet fremkommer i tematikken om norsk veihistorie. Troels-Lunds utsagn om de gamle norske veiene, det vil si rideveiene, bygget på skriftlige kilder. Troels-Lund opererte i likhet med Lütken med en veikronologi utfra distinksjonen organiske:konstruerte veier. Først med den første kjøreveien i Norge i «Aar 1624 i Anledning af Kongsberg Sølvværk» får den norske vei-historien en materialitet, et håndfast fysisk bevis.²⁴⁰ Det er med introduksjonen av ingeniørhistorien om de konstruerte veiene at vei-historien i Norge også innlemmes i frem-skriftsfortellingens paneurop-eiske kronotop, det vil si da kontinentale teknologiske ny-vinninger satte spor i en perifer



Figur 6: Forsidebilde fra 1914-utgaven av «Dagligt liv i Norden» som viser livets syklus fra fødselen (øverst) til døden (nederst).

norsk geografi. Rideveienes landskap forut for kjøreveienes historie knytter Troels-Lund til et naturdeterministisk syn. De eldste veiløpene er bestemt av «naturen selv», fastslår han, og derfor følger trafikken den gang som nå samme hovedruter.²⁴¹ I Troels-Lunds ingeniørpro-gressive landskaps- og historiesyn har Norge til sammenligning med Danmark og Sverige de dårligst utviklede veiene i Norden på 1500-tallet. Årsaken til det har å gjøre med det norske landskapet, hevdet han. Landets natur hindret all bruk av vogner, og nordmenn hadde derfor ikke annet valg enn å ri.²⁴² Med naturen som premiss presenteres med andre ord et natura-

²⁴⁰ Troels-Lund 1879, 185.

²⁴¹ Ibid., 187.

²⁴² Ibid., 176.

listisk bilde av Norge som et avsondret land med «primitive» veier og et veimønster i lite endring over tid, både forut for og etter introduksjonen av kjøreveier på 1600-tallet. Det er dette historiske bildet av en teknologisk kultur i Norge som de norske forfatterne av norsk vei-historie mot slutten av 1800-tallet skrev om og som de ønsker å gjøre noe med. Dette blir temaet i neste kapittel, etter en sammenfatning av de to danske tekstene.

2.3.3. Sammenfatning: vei-historisk sakprosa som populær kulturhistorie

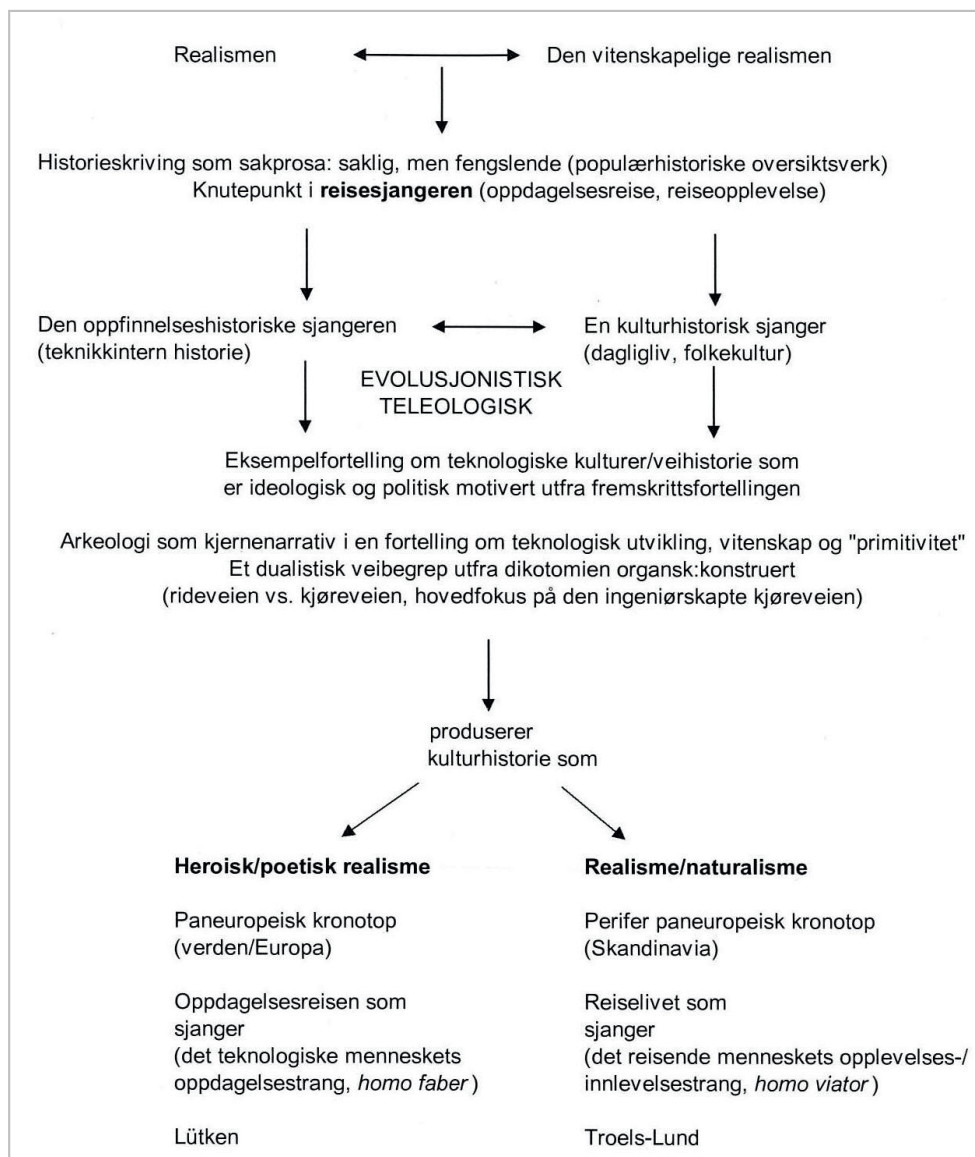
Som presentert innledningsvis til dette hovedkapitlet er kulturhistorie i nyere historiografiske studier belyst utfra lange og kontinuerlige sjangertrekk over tid. Med utgangspunkt i to danske pionertekster har jeg forsøkt å nyansere sjangerhistorien om kulturhistorie på slutten av 1800-tallet ved å vektlegge de dialogiske relasjonene i samtidens historieformidling. I 1870-årene, det vil si samtidig med det moderne gjennombrudd forbundet med realismen som kunstsjanger, fremtrer en type historieskriving som er realistisk i den forstand at fokuset var den hverdagsnære teknologiske utviklingen som samtidens borgere «følte på kroppen». Fra å være en marginal tematikk i historievitenskapen ble vei-historie innrullet en kulturhistorisk historieskriving der samferdselsutvikling utgjorde en nøkkelfortelling. Tilkkomsten av en vei-historisk diskurs i 1870-årene sammenfalt med samtidens omfangsrrike samfunnsdebatt om vei-bygging som kulturelt og politisk prosjekt. Med bakgrunn i pionertekstene er det forsøkt å danne et inntrykk av førende prinsipper ved vei-historiske fremstillinger i Norden under en tid hvor fremskrittstanken på alle områder dannet en grunnleggende erkjennelse for menings-utsagnene om historie og fortid. Tekstene er således et produkt av sin samtid.

Tekstene illustrerer først og fremst at det foregikk en dialog på tvers av fiktiv prosa og sakprosa som bidro med å frembringe en *vitenskapelig realisme* innenfor historieskrivingen om veier. Tekstene formidler et kulturhistorisk opposisjonelt perspektiv til den veletablerte og lærde historieekspertens stats- eller politiskhistoriske sjanger. Begge tekstene gir uttrykk for en type encyklopedisk *sakprosa* eller *populærvitenskapelig prosa* (saklig, men fengslende). Historieformidlingen inngikk i et folkelig opplysnings- og dannelsesprosjekt som tok utgangspunkt i felles ideer om hvordan teknologihistorie gir uttrykk for de praktiske og nære tingene i folks liv. Vei-historie er slik sett innordnet sakprosa-feltet *kulturhistorie*: formen er populær-historiske oversiktsverk, stilen lett-leselig folkelesning, og målet er å vekke begeistring hos den generelle allmennheten og ikke primært blant de lærde ekspertene. De didaktiske målene med historieformidlingen var rettet mot dagliglivets historie og materielle kultur, forstått som de praktiske gjenstandenes historie som folk i sin alminnelighet kan identifisere seg med. Det

er modernitet, vitenskap og teknologi som universell fortelling, representert ved nordisk og europeisk kultur, som står i fokus.

De litterære og idémessige referansene til den vitenskapelige realismen viser en kulturhistorisk historieskriving som er opptatt av å belyse historien om den løsningsorienterte og nyutviklende «homo faber» (det teknologiske mennesket). Det teknologiske mennesket har satt sine materielle spor, både som eldre og nyere tids materialhistorisk erkjennelse. I den sammenheng viser forfatterne til hvordan arkeologien fremstår som det beste eksempel på hva moderne vitenskap kan frembringe. Det kan tyde på at *arkeologi mot slutten av 1800-tallet ble oppfattet som kjernekunnskapen om vitenskap og teknologi, og at treperiodesystemet var en primærnarrativ i en kulturhistorisk historieskriving som hadde den vitenskapelige realismen som epistemologisk ståsted*. Arkeologisk kunnskap inngikk i en mønstringsdannende fortelling om teknologiutvikling som spilte datidens samfunnsutvikling. Utfra arkeologiens innsikt om bruksting og redskapskulturer i forhistorien oppdages slik sett grunnfortellingen i den teknologiske narrativ som samtiden bygget sin historieerkjennelse på. Utfra datidens folkeopplysningstanke om nytten av kunnskap om de praktiske tingene («kunnskap ved hånden») har forfatterne til felles at de vil formidle de dagligdagse fenomenene forbundet med teknologisk utvikling. I synet på veihistorie etableres det i den sammenheng et narrativt skille mellom organsk anlagte rideveier/stier i primitive teknologiske kulturer og ingeniørskapte kjøreveier i mer avanserte teknologiske kulturer.

Jeg har vist at forfatternes betoning av kulturhistorie utfra et fokus på teknikkintern historie (om kjøretøyenes og veienes tekniske utvikling) bygget på samtidens oppfinnelseshistoriske sjanger. Oppfinnelseshistorie utgjør med andre ord et *sjangerminne* for et kulturhistorisk perspektiv. Kulturhistorie får likevel forskjellig innhold i de to tekstene. Det vil si: teknikkintern historie formidler et teleologisk historiesyn som tematiserer en paneuropeisk kronotop med forskjellig geografisk fokus. Lützens fortelling handlet om sivilisasjonens teknologihistorie i verdensgeografien, mens Troels-Lund konsentrerte seg om en mindre fortelling om teknologiens historie i de nordiske landene. I begge tilfellene formidles den paneuropeiske kronotopen om veihistorie som en universalhistorisk teknologisk narrativ, hvilket innebærer at de to tekstene kan forstås som to fortellingstyper om «fremskritt» med felles formalistiske trekk. Datidens fremskrittstro dannet en metanarrativ i formidlingen av en teleologisk eksempelfortelling om teknologisk og kulturell utvikling. Tekstene er frembåret av en reformvennlig økonomisk-liberalistisk ideologi og samferdselspolitisk retorikk der veienes forbilledlige karakter i samtiden blir et utgangspunkt for den historierefleksive kunnskapen.



Figur 7: Kulturhistorie belyst utfra sjangermessige distinksjoner i Lütkens og Troels-Lunds tilnærming til veihistorie.

Deretter skiller de to forfatterne vei (se figur 7). Lütken belyste de lange historiske linjene utfra et fokus på ingeniørhistorien knyttet til fremveksten av kjøreveier i ulike sivilisasjoner i verden generelt og i Nordens land spesielt, mens Troels-Lund vektla det segmenterte tidsbildet av Nordens landvertsferdsel dominert av rideveier for folk i sin alminnelighet i en brytningstid hvor kjøreveier oppstår som et nytt fenomen. I distinksjonen mellom Lütkens

diakrone teknologihistorie i verden og Troels-Lunds synkrone eller brede og tidsspesifikke folkelivshistorie i Norden ses antydningen til et sjangermessig skille som er litterært motivert utfra om det er ingeniørens skapelsestrang eller den reisendes opplevelseslyst som er hovedtemaet i en fortelling som representativt bygger på en oppdagelsesreisesjanger og en reiselivsjanger. Mens ingeniøren blir et ledemotiv og akronym på nyutvinninger i landskapet basert på teknologisk innovasjon, står den reisende for opplevelser og erfaringer i hverdagslandskapet. For Troels-Lund er det derfor ikke bare den løsningsorienterte og nytutviklende «homo faber» som står i fokus, men også det reisende menneske – «homo viator» – slik denne tematikken gjenfinnes innenfor reisesjangeren som litterær sjangerkonvensjon. Det er på bakgrunn av dette likevel vanskelig å skille mellom et oppfinneshistorisk og et kulturhistorisk perspektiv, med andre ord å utskille motsetningsfulle «skriveverksteder» som forankret atskilte sjangere på slutten av 1800-tallet med en teknologihistorisk og en kulturhistorisk orientering. Til det var samtidens historieskriving i «fremskrittets tjeneste» fortsatt for enerådende.

2.4. Veihistoriske pionertekster i Norge

Spørsmålet videre er hvordan en norsk veihistorisk skrivetradisjon tok form i forhold til den danske kulturhistoriske litteraturen beskrevet ovenfor, spesielt med tanke på at en nasjonalistisk historieskriving forbundet med Norges selvstendighetsprosess fikk en tydeligere politisk brodd i Norge enn i Sverige og Danmark. I norsk historieskriving tidlig på 1800-tallet var veihistorie en sekundær tematikk som inngikk i andre mer overgripende historiske problemstillinger.²⁴³ Men som i Danmark markerte 1870-årene et brudd idet en spesifikk veihistorisk historieskriving tok form i det norske miljøet. Fremkomsten av denne historieskrivingen kan forstås utfra datidens politiske liv. Den politiske debatten i 1870-årenes Norge var preget av behovet for jernbane- og veibygging til lands som sammen med skipstrafikken skulle gjøre den unge nasjonen Norge til en sammenbindende kommunikativ enhet og dermed en teknologisk moderne europeisk stat. Den økonomiske liberalismen preget norsk politikk på denne tiden, og samferdselspolitikk («samferdselsevangeliet») ble det store temaet i samtidens politiske liv.²⁴⁴ Sentralt i dette økonomisk-liberalistiske idégrunnlaget var «kulturskandinavismen» som mange innenfor den samferdselspolitiske eliten sto for; drømmen om et storpolitisk Norden skapt utfra tenkning om fremskritt, vitenskap, kommunikasjon, sivilisasjon og fellesskapsfølelse.²⁴⁵ Norges selvstendighetsprosess, med symbolåret 1814 som et fortellermessig historisk fikseringspunkt og felleskulturelt minne for dannelsen av en særegen norsk

²⁴³ Ellefsen, E. 1934, 135.

²⁴⁴ Rogan 1998, 75.

²⁴⁵ Se f.eks. Brenna 2002, 275-276.

identitet utgjorde et erfaringsrom og en forventningshorisont som datidens historieskriving tok utgangspunkt i, enten de var nasjonalt eller internasjonalt orientert. Datidens samferdsels-spørsmål om hvordan en statsstyrt organisering og utbygging av det norske samferdsels-systemet skulle foregå og prioriteres var med andre et felles målførende forankringspunkt for historiske refleksjoner om veier. Forfatternes tilnærminger til veihistorie på denne tiden vitner likevel om ulike måter å behandle denne historiske tematikken på.

I perioden 1850-1900 var det flere institusjonelle forhold i Norge som påvirket fremveksten av veihistoriske studier som et spesifikt undersøkelsesfelt. På denne tiden fremkom de første veidirektørene i det nyetablerte Veidirektoratet, og administrasjonen ble en institusjon som genererte det praktiske veiingeniørfaget som særegen profesjon. Innenfor høyskole- og universitetssektoren fikk tekniske utdanningsinstitusjoner en oppblomstring, samtidig som en ny generasjon historikere entret historieskrivingens akademiske arena. Disse institusjonelle praksisene spilte en betydelig rolle for fremveksten av veihistoriske studier i Norge som mot slutten av det 19. århundre først og fremst var en diskurs ledet av ingeniører og historikere. Med bakgrunn i tre norske pionertekster fra denne tiden skal jeg undersøke diskursive og sjangermessige distinksjoner i denne historieskrivingen.

2.4.1. Yngvar Nielsen: Det norske Veivæsenets Udvikling (1876)

Opprettelsen av Den Norske Historiske Forening i 1869 og Historisk Tidsskrift i 1871 ble viktige kanaler for norsk historieskriving. I Historisk tidsskrifts årgang fra 1876 publiserte Yngvar Nielsen (1843-1916), professor i geografi og etnografi og en av de ledende personlighetene i det norske historikermiljøet på slutten av 1800-tallet, historien om «Det norske Veivæsenets Udvikling før 1814». Nielsens posisjon i det norske historikermiljøet sammenfalt med det materialistiske perspektivet forbundet med den vitenskapelige realismen. Han hadde en internasjonal (og liberalpolitisk) orientering som sto i opposisjon til den romantiske tradisjonen i datidens idealistiske og nasjonalistiske historieskriving. En kulturhistorisk orientering til veihistorie (jfr. Lützens og Troels-Lunds populærhistoriske verker) er for øvrig ikke representert i den norske historiske litteraturen på 1800-tallet. Norsk veihistorie handlet i første rekke om statsbygging. Nielsens syn på veihistorie gir, som jeg skal vise, et eksempel på det.

I Nielsens veihistorie belyses drivkrefter og endringer i fortidens veilandskap under fremveksten av et organisert veihold i Norge. Kildegrunlaget er skriftlige kilder fra middelalderen og fremover. Symbolår basert på juridiske og personallistoriske begivenheter utgjør et kronologisk grep i fortellingen om det norske veivesenets organisasjonshistoriske utvikling. På den måten skapes en enhetlig fortelling om det historiske opphavet til samtidens veivesen,

en historie som i følge Nilsen har sine «røtter» i middelalderens lovgivning og «veivesen». Forholdet mellom veier, landskap og samfunnsendringer utgjør et sentralt narrativt element i denne fortellingen. Om veienes opphav uttaler Nielsen:

«Når man kaster et blik på de gamle veje i vort land, der endnu på forskellige steder dels ere, dels indtil for ganske nylig have været i brug, og som danne en fuldstændig modsætning til den nyere tids forbedrede kommunikationer, vil man af dem straks få det indtryk, at de så at sige have gjort sig selv, eller som det også har været sagt, at geden har været Norges første vejmaster.»²⁴⁶

Nilsen presenterer her en *opphavsmyte* om veivesenet utfra en metafor om geita som den første «veimester». Metaforen tar utgangspunkt i forholdet mellom dyre- og mennesketrakk i landskapet som en suksessiv veihistorisk skapelsesfortelling som gir uttrykk for et skille mellom et gammelt organisk anlagt veimønster og et nytt ingeniørskapt veimønster i Norge.²⁴⁷

Et sentralt argument for Nilsen er skillet mellom det gamle og tradisjonelle vei-systemet (rideveiene) etablert innenfor et samfunn med naturalhusholdningsøkonomi og som dermed ikke hadde behov for et transportnettverk av betydning, og på den andre siden utviklingen av et moderne veinett for hjulgående kjøretøy (kjøreveiene) fra det 17. århundre og fremover hvor en stadig økende pengehusholdningsøkonomi krevde mer effektiv transport av varer og mennesker over større avstander.²⁴⁸ Denne distinksjonen mellom ride- og kjøreveier er utfra en militær- og økonomisk-politisk argumentasjon beskrevet som to ulike veilandskap; mellom et tradisjonelt veilandskap som befant seg «i den samme primitive forfatning, som de have gjort hele middelalderen igennem»²⁴⁹, og et nyere tids veilandskap skapt som følge av «en mer almindelig trang til at få hensigtsmæssige veje».²⁵⁰ Mens det tradisjonelle veilandskapet beskrives som statisk eller uforanderlig gjennom tid (et lite

²⁴⁶ Nilsen 1876, 1.

²⁴⁷ Metaforen er trolig hentet fra A. O. Vinjes (1818-1870) artikkel «Gjeiti» publisert i ukeavisen Dølen i 1860: «Og so er det ein ting som ikki maa gløymast i denne Tid, daa me byggja alle desse Vegirne gjennom Krokas og Afdalar, og det er, at Gjeiti var den fyrste Vegmeistaren. Eg veit nok det at Folk no leggja Vegene flatare og meir lettfor. Men me hava so litet at køyra paa mange af desse Vegirne, at det mest kan vera slikt slag med «transportevnen». Men prosaisk vert den ned i Dalbotnen og yver Gormyrar, der han no ligger, medan Gjeiti lagde den upp og ned «romantiske» Berg og Bakkar, og derfor vil heller ikki Gamlefuten køyra på desse «Pannekak-Vegirne», som han kallar deim, men han held seg til den gamle, deruppe Gjeiti gjekk», sitert fra Fure 1951, 176-177. Her presenterer Vinje en distinksjon vedrørende veilandskapet i dalbygdene; mellom den organisk-anlagte gamleveien mellom gårdene i dalsidene som knyttes til poesi og romantikk, og den nye ingeniørskapte transportveien i dalbunnen som knyttes til prosa og realisme.

²⁴⁸ Nilsen 1876, 23-25.

²⁴⁹ Ibid., 23.

²⁵⁰ Ibid., 25.

utviklet veilandskap bestemt av gårdslivets funksjoner), er det nye veilandskapet preget av dynamiske samfunnsmessige drivkrefter (et progressivt ingeniørlandskap med moderne byliv og europeiske kulturimpulser som motor i utviklingen).

I tillegg til økonomiske og militære hensyn legger han vekt på offentlige myndigheters initiativ og militæringenjørenes innsats for fremveksten av et moderne veilandskap i Norge.²⁵¹ Dette er en personalhistorie innenfor en tiltakende veiadministrasjon som for Nielsen begynner med de tidlige veiadministratorenes veireformer i landskapet fra midten av 1700-tallet og fremover. For Nielsen utgjør 1850-årene det endelige gjennombruddet for disse moderniseringsprosessene, som han betegner som introduksjonen av den nye og moderne verden i sin egen samtid.²⁵² Nielsens hovedfortelling handler om en omveltning eller et brudd i det norske veilandskapets historie som markerer slutten på de tradisjonelle veienes historie i «det gamle Norge» og begynnelsen på de nye veienes historie i «det moderne Norge», med andre ord om tradisjon og modernisering i Nielsens samtid.²⁵³ Som det fremgår av tittelen på Nielsens artikkel utgjør symbolåret 1814 et narrativt knutepunkt i disse to historiene. På denne måten bruker han veihistorie for å belyse Norges «situasjon» som moderne stat sett utfra den verdensomspennende teknologiske utviklingen i samtiden. Sagt med bakhtinsk terminologi utbroderer Nielsen en *nasjonal kronotop* (nasjonens tidsrom) i en teknologi- og fremskrittfortelling som inngår i den paneuropeiske kronotopens typegalleri.

Et sentralt element i Nielsens historieretorikk er fremstillingen av «det gamle tradisjonelle Norge» og «det nye moderne Norge» som to kvalitativt forskjellige fortellinger om veilandskapets historie, representativt presentert som rideveiens og kjøreveiens landskap. Skillet mellom et tradisjonelt og et moderne veilandskap knyttes til en tolkning om historiske drivkrefter som formidler en nasjonalstatlig historie. Den langsiktige utviklingen av veier fra et privat gårdsstyrt veisystem til en gradvis mer offentlig eller statskontrollert og sentralisert

²⁵¹ Ibid., 45-48.

²⁵² Kontinentale veiingeniørprinsipper spilte en sentral rolle for utviklingen av de «nye veiene» i Norge. Det franske prinsipp med rette veier, utviklet av veiingeniøren Jean Rodolphe François Marmillod (1720-1786) som arbeidet i Danmark, ble overført til det norske landskapet på slutten av det 18. århundre. Den norske veiingeniøren Georg Daniel Barth Johnson (1794-1872) publiserte i 1839 en håndbok for de nye vei prinsippene, der han vektla prinsipper for veiutforming utviklet av de skotske veiingeniørene John Loudon McAdam og James Patterson. Byggingen av den såkalte Ljabru-chausseen (bygget i 1850-årene) i Oslo, som introduserte en mer effektiv transportløsning på bakgrunn av et annet nytt franskutviklet veibyggingsprinsipp – chausséprinsippet – skapte stor debatt mellom Johnson og veiingeniør og kommende veidirektør Christian Wilhelm Bergh (1814-1873, veidirektør i 1864) som hadde prosjektansvaret for Ljabru-chausseen. Nielsen refererer ikke eksplisitt til denne ingeniørdiskursen. Han tar det således for gitt at datidens «opplyste» lesere har erfaring og kunnskap om denne nærhistorien.

²⁵³ Nielsen 1876, 1: «Der, hvor engang færsele havde trukket en vej, blev den siden liggende, uden at man ænsede bakker og omveje, og selv om det egentlige vejlegeme i tidens løb kunde forbedres, har dets hovedretning kun sjelden undergået forandringer, forinden den fremdeles foregående nybygning af det norske vejnet for henimod tretti år siden tog sin begyndelse.»

veiadministrasjon utgjør her en narrativ tråd for å forklare utviklingen og konstitusjonen av Norge som en moderne nasjon. Fremkomsten av et moderne veinett som knytter landet sammen blir, utfra Nielsens argumentasjon og fortellermessige slutt, koblet med en fremtidig målsetning sett utfra et politisk behov i hans samtid som handler om å etablere en sentralstyrt norsk veiadministrasjon. Et viktig aspekt i Nielsens historiske tekst er med andre ord å belyse nasjonal utvikling utfra en teknologi- og fremskrittfortelling om veibyggning som igjen kan aktualisere en debatt om samtidens samferdselspolitiske mål og virkemidler. Veihistorie blir, i tråd med realismens program, dermed et instrumentelt redskap for å oppnå samferdselsorganisasjonens mål i samtiden. Sagt på en annen måte blir veihistorie et sakspolitisk underlagsdokument skrevet utfra ønsket om å forandre samtiden til en moderne eller bedre verden.

Kort sagt: Nielsen skriver med utgangspunkt i en statshistorisk historietradisjon, hvor han i sitt veihistoriske perspektiv kombinerer økonomisk og politisk historie med en personalhistorisk vinkling (enkeltpersoners liv og verk innenfor oppbygningen av et norsk veivesen). Hans vekting av personalhistorie har en nasjonalhistorisk dimensjon som er rettet mot et sentralt felt innenfor det modernistiske prosjekt; fremveksten og oppbygningen av en *sektoriell statsadministrasjon*. Nielsens veihistoriske fremstilling er slik sett en pionertekst innenfor en administrativ-politisk sektororientert historieskrivende sjanger. Han belyser veihistorie utfra samfunnmessige (sosioøkonomiske, ideologiske, politiske) så vel teknologiske drivkrefter, og inntar dermed et *eksternalt* teknologiperspektiv. Det vil si at han ikke bare vektlegger teknologi som drivkraft for historiens gang, men også økonomiske, sosiale og politiske forhold. Det er veiadministrasjonens historiske legitimitet som *sosial organisasjon* i det moderne norske samfunnet som Nielsen ønsket å belyse i sin veihistoriske fortelling.

2.4.2. Ole Jacob Broch: Kongeriget Norge og det norske Folk (1876)

I 1854 ble Polyteknisk tidsskrift opprettet i Norge, hvorpå det ved en fusjon med den norske ingeniørforeningen i 1883 inngikk i tidsskriftet Teknisk Ukeblad.²⁵⁴ Tidsskriftets etablering og stadig økende lesekreter vitner om en sterk fremgang av yrkesaktive og kunnskapshungrige ingeniører i Norge på slutten av 1800-tallet. Dette ingeniørperspektivet skulle også få betydning for hvordan veihistorie ble fremstilt. Ingeniørenes syn på veihistorie er representert ved matematikeren, fysikeren, økonomen og politikeren Ole Jacob Broch (1818-1889), slik det fremgår i hans encyklopediske skrift med den lange tittelen «Kongeriget Norge og det norske Folk, dets sociale Forhold, Sundhedstilstand, Næringsveie, Redningsvæsen, Samfærdselsmidler og Ekonomi. Beretning afgiven til Kongressen for Sundhedsforhold og Redningsvæsen i Bryssel

²⁵⁴ Arnesen 1969, 9.

1876.»²⁵⁵ Broch var primært opptatt av kjøreveienes historie i Norge fra 1600-tallet og frem til hans egen samtid, altså nyere tids eller det industrielle veilandskapetets historie. I Brochs tekst er veihistorie, slik det fremgår av tittelen, kun *en* blant en rekke samfunnstemaer som bidrar med å beskrive forhold ved det norske folk.

Broch representerer en annen type teksttradisjon enn Nielsen. Broch inntar en sjangerorientering som har bakgrunn i en naturvitenskapelig kunnskapstradisjon. Teksten er kunnskapsmessig reproduserende idet den baserer sine utsagn på andre tekster fremfor å være et kildekritisk historisk verk. Målet er å opplyse om de «faktiske» forholdene i landet; «rikets tilstand» på alle viktige samfunnsområder. Sjangermessig står teksten nært den statistisk-topografiske tradisjonen som vokste frem i løpet av 1870-årene utfra et økt behov i statsforvaltningen for historisk statistikk som administrativpolitisk beslutningsinstrument.²⁵⁶ Vei-historie inngår i denne sammenheng i en levekårsundersøkelse som Broch utførte på vegne av den norske regjering for å bli presentert i Brussel. Teksten utgjør et politisk underlagsdokument hvor målet med en historisk redegjørelse er å belyse de mest sentrale og viktigste forholdene ved det norske folk. I Brochs innberetning om rikets tilstand vektlegges derfor økonomisk «harde» fakta gjennom statistikk og tabeller over lengde og pris i offentlig vei-bygging og veienes gradvise utvikling utfra økt transportevne. Teksten representerer slik sett *kameralistiske idealer* forbundet med opplysningstidens nyttekunnskap, det vil si historiske studier utført av og primært for personale innenfor det administrativt-politiske byråkrati utfra et «anvendt» og praktisk formål som skal tjene den offentlige administrasjon og forvaltningsmaskineriet for øvrig.²⁵⁷ Teksten gir en kortfattet faktabasert oversikt i leksikalsk form, velegnet som byråkratisk oppslagsverk. Vi har å gjøre med et beslutningsdokument med nyttig eller instrumentell historiekunnskap målrettet mot behovet for å avklare samferdselsforholdene i samtiden.

Broch hadde både som akademiker og politiker en sentral rolle for utformingen av norsk samferdsel og opprettelsen av en nasjonal samferdselsadministrasjon i Norge.²⁵⁸ Hans engasjement for sin samtids oppgaver innen samferdselssektoren er fremtredende i levekårsundersøkelsens kapittel om europeisk samferdsel der teknologisk fremgangsrike land i Europa

²⁵⁵ Broch, O.J. 1876, 165-171, 206-212.

²⁵⁶ Se Lie et. al. 2001, 21-23, 91-98, 144-150, 299. Ideer om veier og landskap basert på opplysningstidens idealer kom til uttrykk i encyklopediske historiske og statistisk-økonomiske topografiske studier som tok utgangspunkt i lokal-/regionale forhold. Dette fremgår for eksempel av politikeren, geologen og kulturgeografen Amund Hellands (1846-1918) encyklopediske serie «Norges Land og Folk topografisk-statistisk beskrevet», et landsdekkende sakprosaverk utgitt i 39 bind i perioden 1885-1917 som distriktsmessig tok for seg lokale natur-, kultur-, geografi- og samfunnsforhold.

²⁵⁷ Om kameralismen, se Eriksen 2007, 28; Walstad 2006, 59-60.

²⁵⁸ Rogan 1998, 76-81.

blir en målestokk for hvordan det moderne Norge skal utvikle seg.²⁵⁹ Her betones den samme teknologiske verdensfortellingen som ble fremmet av Lütken og Troels-Lund (en pan-europeisk kronotop), men i likhet med Nielsen overfører Broch denne fortellingen til en norsk eksempelfortelling. De land i Europa som har tatt til seg de nye samferdselsmidlene opplever en overgang fra en mørk tidsalder preget av avsondrethet og fattigdom, til en ny og moderne tidsalder som binder folkeslag sammen og som gir opplysning, fremgang og velstand. I kontrast til nasjonalromantikernes patriotiske utsagn skriver han: «Det er denne Samfærdselsmidlernes store Udvikling i Europa, der har frembragt den i det seneste Fjerdedels Århundrede så stærkt udviklede Nationalitets-Idé».²⁶⁰ Broch kobler her, utfra ideen om teknologisk og kulturelt fremskritt, et progressivt historie- og landskapssyn med et nasjonsbyggingssjanser nedfelt i det norske landskapet.

2.4.3. Johan Kristian Skougaard: Det Norske veivæsens historie (1899)

Ved århundreskiftet trer det norske veivesenet som institusjon frem i lyset som historieskriver. En pionertekst i den sammenheng er veiingeniør og datidens kommende veidirektør Johan Kristian Skougaards (1847-1925) verk «Det Norske veivæsens historie. Oversigt over Statens Veivæsens virksomhed i tidsrummet 1820-1896».²⁶¹ Verket ble oppfulgt med et nytt bind i 1914 som dekket perioden 1820-1914, hvor også bilismens utfordringer i den moderne veibyggingen får plass.²⁶² Med Skougaards publikasjoner om norsk veiadministrativ historie innledes en lang historieskrivingstradisjon under utførelse av veiadministrasjonens egne folk, det vil si veiingeniører som ikke hadde historiefaget som sin profesjonsutdannelse. Skougaard baserer seg på Nielsens veihistorie som pionertekst, men inntar i samsvar med Broch en teknisk og statistisk-økonomisk tilnærming. Hovedmålet var å gi en systematisk viten om de viktigste «fakta» om veihistorie for dermed å gi historisk bakgrunnsstoff til den progressive virksomheten til samtidens veiadministrasjon. Skougaard gir med sitater fra Nielsens veihistoriske tekst en generell og deskriptiv innføring i rideveienes og vinterveienes topografi i middelalderen, som han utfra sitt ingeniørperspektiv betegner som av «særdeles tarvelig Beskaffenhed»²⁶³, hvorpå en personalhistorisk vinkling basert på de første veiadministratorer danner et utgangspunkt for å belyse introduksjonen av kjøreveiene og deres stadig forbedrede utvikling fra 1600/1700-tallet og fremover. Om veienes opphav forut for middelalderen konstaterer han kort at «Det er neppe gjørligt med nogen høi Grad af Sikkerhed at føre

²⁵⁹ Broch, O.J. 1876, 207-212.

²⁶⁰ Ibid., 209.

²⁶¹ Skougaard 1899.

²⁶² Skougaard 1914.

²⁶³ Skougaard 1899, 1.

Efterforskningen om Veienes Tilblivelse i Norge tilbage til deres første Spor.»²⁶⁴ En slik etterretning er heller ikke målet med Skougaards verk.

Skougaards verk er utført på oppdrag fra Stortinget med sikte på å gi en oversikt over veibygging utført av den norske stat, og verket fører seg således inn i det jeg har kalt en kameralistisk historieskrivende sjanger som eksponerer et «anvendt» perspektiv på fortidens veier. Hans verk viser i form og stil kontinuitet fra Brochs tekniske og statistisk-topografiske perspektiv, og bringer samtidig Nielsens visjon om og historiske blikk på en norsk veiadministrasjon inn under et praktisk historieskrivende felt. Dette praktiske feltet forstås som en tematikk om ingeniørhistorie som også vil være til nytte og komme til anvendelse for samtidens utøvende veiingeniører. Perspektivet i denne praktiske historieskrivingen er veivesenets rolle i samfunnsutviklingen, mer spesifikt veiadministrasjonens rolle i nasjonens utvikling. På slutten av 1800-tallet og i løpet av 1900-tallet ble veiadministrasjonen spesialisert og hierarkisk inndelt distrikts- og organisasjonsmessig, hvor en stadig større og mer utbredt lokal veiadministrasjon i distriktene ble bundet sammen fra hovedstaden som administrativt knutepunkt. Denne organisasjonsutviklingen reflekteres av Skougaards behov for en historiefremstilling om veivesenets sentraladministrasjon og dets virke i distriktene: «... det Arbeide, der af Veivæsenet er udfoldet rundt omkring i vort Land».²⁶⁵ Skougaards tekst representerer fremveksten av en forvaltningssektoriell historieskriving skrevet av veivesenets egne ansatte som skulle komme til å gjøre seg stadig mer gjeldende utover 1900-tallet.

2.4.4. Sammenfatning: fremveksten av en norsk sektorhistorisk sjanger

De norske pionertekstene om veihistorie som er beskrevet ovenfor viser at det i Norge mot slutten av det 19. århundre oppsto en sektorhistorisk sjanger om fortidens veier som i likhet med de danske historietekstene bygget sitt erkjennelsesgrunnlag på realismens epistemologi. Den sektorhistoriske sjangeren har jeg kalt *en kameralistisk sjangertype* fordi den gir uttrykk for en administrativ-politisk fortidsforståelse. Sjangeren utgjør en hybridsjanger som bygget på andre sjangere. Den forente en historievitenskapelig tilnærming (politisk historie, økonomisk historie, personalhistorie), en teknikkintern historie basert på naturvitenskapelige idealer (oppfinneshistorie) og en myndighetsutøvende forvaltningspolitisk skrivetradisjon (offentlige utredninger, stortingsdokumenter o.l.). Sjangeren definerer en historieformidling som er deskriptiv (navn, årstall, hendelser), forskningsmessig ukritisk (ikke problematiserende, ingen

²⁶⁴ Ibid.

²⁶⁵ Ibid., II.

kildekritikk) og klart ideologisk motivert idet den har som mål å legitimere veisektorens rolle som historisk aktør og politisk samtidsaktør.

Den veisektorielle historiesjangeren gir uttrykk for en instrumentell historieskriving som er rettet mot datidens administrasjonspolitiske offentlighet. Det er således ikke allmennheten som sådan, men en politisk offentlighet som er den primære målgruppen. Historieskrivingen hadde en mønstringsdannende og politisk legitimerende funksjon utfra idealer om fremskritt og modernisering som bakenforliggende fortellermotiv. Veivesenets historiske utvikling oppfattes slik sett som et samfunnsorgan som utvikles for å utøve nasjonalbyråkratiske funksjoner. Det er tekster skrevet for et bestemt anvendelig formål i samtiden og som retter søkelyset på praktiske sider ved samtidens veibyggingspolitikk («anvendt» historieskriving utformet til dels av og primært for administrasjonen). Et teleologisk historiesyn som legger til grunn vei-historie som en nasjonal utviklingsroman om veivesenets virksomhet over tid, fremgår av forklaringene på hvordan teknologisk utvikling er definert utfra samtidens «teknologiske nivå». Et overordnet trekk ved den kameralistiske sjangeren er en historieskriving om veivesenet som angir en sektoriell fortelling om det moderne byråkratiets fremvekst. Det er med andre ord det *moderne byråkratiets historisitet* som danner den historiske rammen.

Den kameralistiske sjangeren hadde den paneuropeiske kronotopen som et bærende narrativt element. Det var den progressive teknologiske og organisatoriske historien om fortidens veilandskap som utgjorde hovedmotivet i en veifortelling der målet var å belyse fremkomsten av Norge som samferdselsnasjon i et moderne Europa. Den paneuropeiske kronotopen (et narrativt tidsrom forbundet med «det teknologisk moderne Europa») ble overført til også å romme en nasjonalhistorisk kronotop (et narrativt tidsrom forbundet med «Nasjonen Norge»). I tråd med datidens øvrige historieskriving ble vei-historie utfra et veisektorielt ideologisk ståsted et politisk redskap i et statsbyggingsprosjekt. Historien om dette nasjonale veipolitiske landskapet ble konkretisert i metaforen «veibygging er nasjonsbygging». Ideen om at kjøreveier (materiell kultur) er nasjonsbygging (en sosial orden) ble en sosial konstruksjon som på slutten av 1800-tallet festet seg i mentaliteter, forestillinger, fortellinger og praksiser i datidens kultur- og samfunnsliv. Historievitenskapelig kunnskap ble i den kameralistiske historieskrivingen overført til et «anvendt» sektorperspektiv som utdypet og presiserte vei-administrasjonens rolle som kultur- og samfunnsbygger. Disse aspektene ved historiens rolle i det offentlige rom viser til aspekter ved historiebruk som jeg skal belyse i kapittel 3 etter en konklusjon om det sene 1800-tallets historieskriving om fortidens veier.

2.5. Konklusjon: veienes kulturhistorie og sektorhistorie

I dette kapitlet er sjangertrekk ved det sene 1800-tallets historieskriving om fortidens veier beskrevet. Veibygging, samferdselspolitikk og den økonomiske liberalismen ga føringer for et politisk program på slutten av 1800-tallet. Fremkomsten av veihistorie som spesifikk tematikk i 1870-årenes historieskriving ga et historisk grunnlag for dette politiske programmet. Jeg har argumentert for at et felles ståsted for denne orienteringen i datidens politikk, kulturliv og historieskriving var tenkning byggende på realismens epistemologi. Sentrale temaer var teknologi og håndverk forbundet med dagliglivets praktiske, nyttige og nære ting (kunnskap «ved hånden», massekulturens historie), evolusjon og fremskritt forbundet med en trinnvis kulturell utvikling som gjelder alle mennesker (krysskulturelle/universalhistoriske forhold), og en reformatorisk samfunnsforståelse (modernisme, en bedre verden for alle borgere) hvor historiekunnskap utgjør et instrumentelt redskap for å oppnå samferdselspolitiske mål i samtiden. Det er vist hvordan arkeologisk kunnskap om de praktiske tingene, veier inkludert, innruller i denne historieskrivingen. Arkeologiens kjernenarrativ (stein-, bronse- og jernalder som fortellingsstruktur) ble en mønsterfortelling for datidens store og overgripende rammefortelling om teknologisk utvikling og fremskritt.

Den veihistoriske litteraturen ble båret frem av lærde historikere (eksperter) så vel av politisk engasjerte lekmannsforskere og forfattere. Den veihistoriske litteraturen som disse historieskriverne formidlet gir innsyn i datidens sjangerhistoriske distinksjoner. Jeg har beskrevet hvordan veihistorie om norske forhold med bakgrunn i en oppfinneshistorisk sjanger både ble fremmet av en dansk *kulturhistorisk sjanger* utformet i en populærhistorisk skrivestil, og en norsk *sektorhistorisk sjanger* forbundet med veivesenets administrasjon og som hadde en kameralistisk skrivestil. Begge sjangerne henvendte seg til ikke-spesialister, en offentlighet bestående av folk i alminnelighet så vel av profesjonsgrupper i forvaltningsbyråkratiet. De to sjangerne – kulturhistorie og sektorhistorie – formidlet en paneuropeisk kronotop om «det moderne Europa», og som i den kameralistiske sjangeren også handlet om «det moderne Norge». Denne kronotopien rommet i tillegg et historisk perspektiv utfra distinksjonen mellom diskursen om «rideveien» (den organiske konstruksjonen) og diskursen om «den industrielle kjøreveien» (ingeniørkonstruksjonen). I de historiske tekstene etableres et diskursivt skille mellom et tradisjonelt rideveilandskap fra forhistorien og middelalderen, og et moderne ingeniørskapt veilandskap skapt på bakgrunn av introduksjonen og utviklingen av kjøreveier for hjulgående kjøretøy på 1600-tallet og fremover.

Ved å redegjøre for det sene 1800-tallets historiesjanger om fortidens veier er det lagt et sjangerhistorisk grunnlag for å forstå senere historieskriving om fortidens veier. Men

pionertekstene viser til sjangerhistorisk innsikt som også bidrar til kunnskap om den arkeologiske disiplinens og kulturminneforvaltningens historie på 1800-tallet. Distinksjonen mellom de to ferdselsformene «kjøreveier» og «rideveier» bidro med å skape distinksjoner i det sene 1800-tallets minnelogikk og syn på kulturminner. Jeg skal derfor i kapittel 3 belyse hvordan sjangeranalysen av historieskrivingen relaterer seg til datidens minnetenkning, mer spesifikt hvordan arkeologene og antikvarene forholdt seg til tematikken om fortidens veier.

Kapittel 3. Veien som minne i 1800-tallets populærkultur

3.1. Innledning

På slutten av 1800-tallet var en landsdekkende museumssektor gjennom de fem arkeologiske landsdelmuseene vi kjenner i dag etablert i Norge.²⁶⁶ Samtidig med denne museumstilveksten foregikk det en økt profesjonalisering og formalisering av arkeologifaget med spesifikke oppgaver og problemstillinger «... der faget breier seg ut med utgangspunkt i seg sjølv og sine objekt».²⁶⁷ Hovedattraksjonen i arkeologimuseene var de materielle minnene, mer bestemt oldsakene plassert tidskronologisk som en utviklingshistorie i forskjellige rom og montre. Men den arkeologiske virksomheten var også underordnet et bredere akademisk og musealt saksfelt som involverte andre kulturinstitusjoner. Det var på den ene siden nære bånd mellom hvordan arkeologi, etnologi (folkloristikk, folkeminnegranskning) og historie fortolket fortiden utfra datidens kulturhistoriske forklaringsmodeller.²⁶⁸ På den andre siden var båndene nære mellom datidens antikvarere eller museumsinstitusjoner (derved arkeologi og etnologi) i deres fokus på dagliglivets gjenstandshistorie.²⁶⁹ Fortidsminneforeningens virke (Foreningen til norske Fortidsmindesmærkers Bevaring, opprettet i 1844) og lovgivningsarbeidet utover 1800-tallet bidro til å styrke det antikvariske vernearbeidet som besto av kulturminneregistrering og gjenstandsinnnsamling. Den antikvariske praksisen som blant annet

²⁶⁶ Gaukstad 2001, 130. De fem arkeologiske landsdelmuseene var Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab i Trondheim (opprettet 1760), Oldsaksamlingen i Oslo (initiert av Det Kongelige Selskab for Norges Vel som fra 1810 la grunnen for Norsk antiqvarisk Museum, men antikvitetssamlingen ble i 1823 overført til Det Kongelige Frederiks Universitet, nå Universitetet i Oslo), Historisk museum i Bergen (opprettet i 1825), Tromsø museum (opprettet i 1872) og Stavanger museum (opprettet i 1875). For generell oversikt, se også Baudou 2004, 219-220.

²⁶⁷ Svestad 1995, 210.

²⁶⁸ F.eks. Olsen, B. 1997, 31-44. På 1800-tallet innledes den perioden som i arkeologisk forskningshistorie kalles «den kulturhistoriske arkeologien», også kalt «kulturarkeologien» som vektla et tradisjonelt eller ubestridelig normativt kultursyn. Det innebar en oppfatning om at arkeologi reflekterte normer (verdier, kunst, tro, ideer, kunnskap, vaner, lover, atferd, evner osv.) som en gruppe mennesker har til felles. I den tradisjonelle kultur-arkeologien ble det arkeologiske kildematerialet et grunnlag for kronologisk og kulturell klassifikasjon. Fokuset var å belyse hvordan oldsakenes kronologi, deres stiltypiske trekk og geografiske spredning ga uttrykk for geografisk avgrensede kulturkretser, spredningsmønstre og utviklingstrekk over tid. Evolusjon (kulturtrinn), migrasjon (folkevandring) og diffusjon (idéspredning) var kulturteoretiske konsepter som ga denne arkeologiske forskningen innhold. Oldsakene og kulturminnene (spesielt gravminnene) inngikk i forklaringer om kulturelt opphav utledet med bakgrunn i hvordan en arkeologisk kultur ble forstått synonymt med en folkekultur med felles språk og identitet. Nasjonalhistorie eller «kulturnasjonen» ble en rammefortelling for et kulturhistorisk konsept om «folkekulturen» som et kontinuerlig og sammenhengende begrep om fortiden.

²⁶⁹ For oversikt om museumssektoren på denne tiden, se Fosmo Talleraas 2009, 63-70; Eriksen 2009. Mot slutten av 1800-tallet etableres folke- og friluftsmuseer med en nasjonal og regional orientering, i tillegg til en rekke bymuseer som utgjorde lokale universalmuseer med samlinger bestående av kultur- og naturhistoriske gjenstander. Folke- og friluftsmuseer på denne tiden var bl.a. De Sandvigske Samlinger på Lillehammer (opprettet i 1887) og Norsk Folkemuseum (opprettet i 1894), sistnevnte hvor Hans Aall var museumsdirektør i perioden 1894-1946.

arkeologen Nicolay Nicolaysen (1817-1911) sto for på 1800-tallet, ble en viktig kilde for universitets- og museumssektorens formidlingsvirksomhet og fortidsstudier.

Jeg vil i dette kapitlet belyse hvordan konseptet «fortidens veier» ble forstått som minne under en tid hvor institusjonaliseringen av en minnepraksis utøvet av det akademisk lærde miljøet beskrevet ovenfor begynte å gjøre seg gjeldende som samfunnsfaktor i Norge. Den kulturhistoriske og sektorhistoriske sjangeren om fortidens veier hentet, som utdypet i kapittel 2, sitt idégrunnlag innenfor realismens epistemologi. Spørsmålet er hvordan disse sjangerne på slutten av 1800-tallet var relatert til de stadig mer institusjonaliserte antikvariske feltene arkeologi og kulturminneforvaltning, og derved til fortidsgranskere som i vesentlig grad bygget sitt kunnskapsmessige ståsted på et nasjonalromantisk kultursyn. To dominerende samfunnskrefter påvirket arkeologien på 1800-tallet: nasjonalisme og kapitalisme (eller økonomisk liberalisme).²⁷⁰ Jeg skal ta utgangspunkt i disse to drivkreftene for å belyse hvordan fortidens veier inngikk i datidens minneforståelse. Det innebærer først å belyse aspekter ved et antikvarisk-arkeologisk perspektiv på fortidens veier.

3.2. Arkeologiens sjangere – de førindustrielle veiene

Som beskrevet i kapittel 2 la den økonomiske liberalismen på slutten av 1800-tallet grunnlaget for teknologisk utvikling og derav økt veibygging i landskapet. Moderniseringen av det norske landskapet fikk også utslag i en stadig voksende antikvarisk praksis utover 1800-tallet. De første lovene som omhandlet bevaring av kulturminner i Norge var «Lov om Veivæsenet» fra 1851 (§29) og «Lov om Kirker og Kirkegaarde» fra 1897 (§21). Intensjonen med veiloven var gjennom arkeologiske undersøkelser å sikre en forsvarlig fjerning av kulturminner i forbindelse med den omfattende veibyggingen som foregikk i landskapet, mens kirkelovens intensjon var bevaring av kirkebygg og kirkeinventar som den nye tids moderniseringstrang skapte.²⁷¹ De to lovene kan dermed oppfattes som representasjoner på en overgripende samfunnsdiskurs hvor «Staten» som veibygger og «Kirken» som kulturbygger på hver sin måte var dominerende samfunnskrefter som la grunnlaget for datidens fremvoksende antikvariske praksis og kulturarvstenkning. Den norske veilovens utsagn sier noe om hvor stor pressfaktor den nye veibyggingen utgjorde i Norge rundt 1850, samtidig som det gir en antydning om den betydelige økningen av antikvarisk virksomhet som nå gjorde seg gjeldende.²⁷²

²⁷⁰ F.eks. Kristiansen, K. 1981, 20-21.

²⁷¹ Om dette temaet, se Trøim 1999, 24-25.

²⁷² Se *Ibid.*, 25, for diskusjon om bakgrunnen for kulturminnebeskyttelsesparagrafen i «Lov om Veivæsenet» fra 1851. Interessant i denne sammenheng er at kulturminneparagrafen ikke inngikk i lovforslagene til veiloven (i 1842, 1845 og 1848) før det endelige lovvedtaket forelå i 1851. Dette gir en antydning om hvilken ny og stor pressfaktor på kulturminner veivesenets virksomhet utgjorde i 1850-årene.

I Norge, som i Europa, sammenfalt interessene i verneteknikken med en antikvarisk praksis som foregikk i «bondens gamle kulturlandskap». Industrialismens nye infrastrukturer økte presset på historiske verdier i landskapet, samtidig som moderniseringsprosessene i sin helhet ga større kildetilfang for antikvariske reisende, en praksis som igjen økte kunnskapen om fortiden.²⁷³ Antikvarene kunne nå i større omfang dokumentere fortidens spor innenfor større områder enn tidligere. Et mer effektivt transportsystem mellom byer skapte bedre logistikk for en stadig voksende arkeologisk og folkloristisk virksomhet, ikke minst takket være de mange vei- og jernbaneprosjektene som nå mer effektivt brakte mennesker og gjenstander mellom landsbygda og museene i byene.²⁷⁴ Et resultat av den antikvariske reisevirksomheten var en stadig voksende produksjon av tidsskrifter og bøker om folklorens materielle kultur, deriblant om arkeologiske funn og funnsteder.²⁷⁵ Den arkeologiske litteraturen var et resultat av en økende antikvarisk praksis og, spesielt fra 1870-årene og fremover, en styrket formalisering av arkeologi som vitenskapelig praksis.

I tillegg til «den arkeologiske registreringsrapporten» som vitenskapelig sjanger kom datidens arkeologivitenskapelige kunnskap til uttrykk i de fagspesifikke sjangerne «plansjeverket» (materialfremstillinger) og «den førhistoriske monografi» (historiske oversiktsverk).²⁷⁶ I denne arkeologiske vitenskapsproduksjonen var ridetøy funnet i gravminner fra den yngre jernalderen en del av gjenstandsmaterialet presentert i sjangeren «plansjeverk».²⁷⁷ Men de ferdelsindikerende funnene ga ikke utslag i veihistoriske betraktninger. Kildematerialet inngikk sammen med andre gjenstandstyper i stiltypologiske og kronologiske studier og i kulturhistoriske forklaringer som var vanlig på denne tiden. Stiltrekk ved det arkeologiske gjenstandsmaterialet ble forstått utfra spredningsmønstre, det vil si utfra hvordan materialet har «vandret» fra kontinentet til nordområdene, enten ved diffusjon (idéspredning) eller ved migrasjon (folkeforflytninger).

Antikvarenes registreringsvirksomhet (derav registreringsrapporten) medførte i tillegg en erkjennelse om sporene etter fortidens veier i landskapet. Ingeniørenes utdanning (bl.a. i veibygging), som besto av teknisk ingeniørkunnskap, landmåling og kartografi fikk innflytelse i arkeologien, spesielt når det gjaldt utviklingen av arkeologiens utgravnings- og registreringsmetoder. Den antikvariske registreringsvirksomheten ble formidlet gjennom en *arkeo-*

²⁷³ Piggott 1976, 101-132; Thomas 2004, 2.

²⁷⁴ Trigger 1989, 149.

²⁷⁵ Piggott 1976, 125; Lidén 2005, 99-107.

²⁷⁶ Svestad 1995, 184-185, 218-219.

²⁷⁷ Jfr. Lidén 1991, 43; Rygh [1885] 1999 fig. 566-582 med beskrivelse.

logisk-topografisk sjanger som hadde et uttalt ingeniørperspektiv på landskapet.²⁷⁸ Kart og tegninger ble med andre ord et viktig «språk» i den arkeologiske rapportsjangeren. Den arkeologisk-topografiske sjangeren er representert ved historikeren Gerhard Schønings (1722-1780) reisebeskrivelser hvor hans erfaringer av veilandskap, folk og fortid er utbrodert. Utfra et progressivt landskapssyn beskriver Schønning 1700-tallets veier i Norge som lite effektive og funksjonelle utfra samtidens krav, samtidig som han inntar et tilbakeskuende blick og dokumenterer gamle steinbygde veier i gravfelt og i nærheten av middelalderkirker.²⁷⁹ Om forholdet mellom gravhauger og veier skriver han om sine erfaringer på Averøen i Trondheimstraktene:

«Sammesteds sees ogsaa Levning efter en anlagt ophøiet Veie, som man meener at have været en Processions Vei: men da saadan en Vei findes paa Frey, og saadanne Levninger af ophøiede Veie næsten overalt paa Averøen, saa er det riimeligst, at disse Veie have været anlagde til privat Brug, for hver Gaard, i Anledning af Jordens Beskaffenhed, som paa de fleste Steder er fugtig og moradsig.»²⁸⁰

Det fremgår av utsagnet at Schønning er kritisk til den etablerte kulturhistoriske forklaringen som la til grunn at sporene gir uttrykk for prosesjonsveier (hellige veier) for hjulgående kjøretøy brukt i forbindelse med rituelle praksiser i forhistorisk tid.²⁸¹ Han gir isteden en praktisk forklaring («Jordens Beskaffenhed») på veisporene ved å vise til kjøreveienes funksjon i driften av det gamle gårdsbruket.²⁸² Det var også en utbredt oppfatning blant antikvarene på 1800-tallet om at gamle veier og gravhauger fra yngre jernalder hadde en tidsmessig sammen-

²⁷⁸ Jensen, O.W. 2002, 247-258; Schnapp 1996, 160-165.

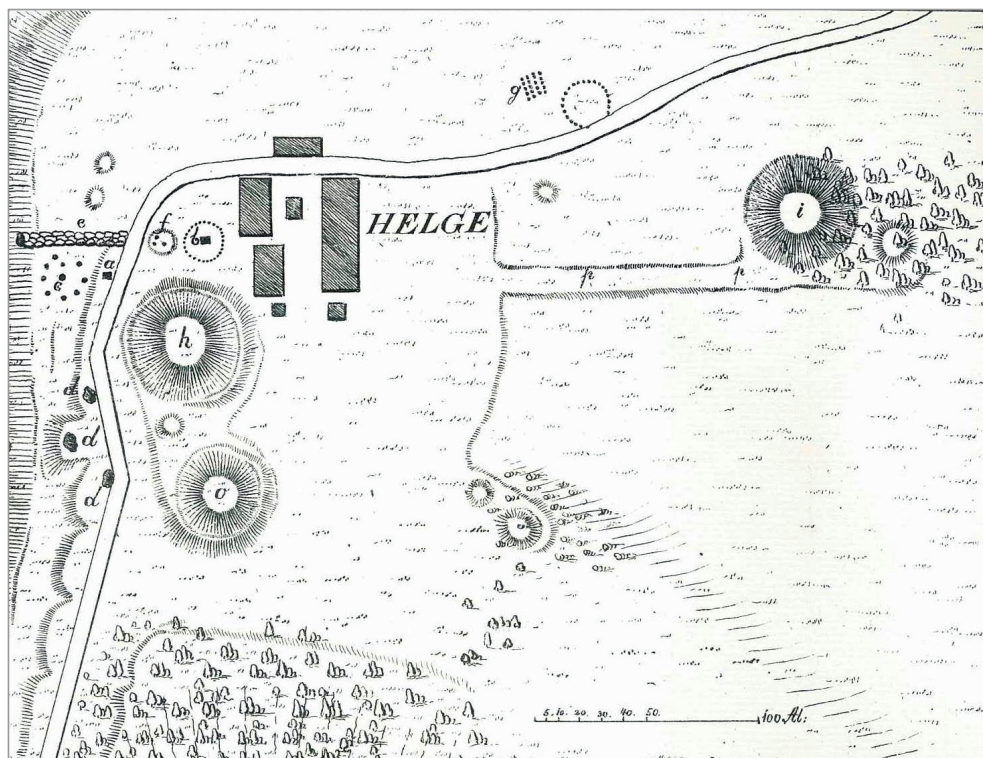
²⁷⁹ Schønning [1778] 1910, 22, 180, 302, 297 blant annet; Schønning [1775] 1942, 31.

²⁸⁰ Schønning [1778] 1910, 180.

²⁸¹ Schønings utsagn tyder på at han refererer til tidligere litteratur om emnet. Historikeren Sverre Steen 1929, 194, mener at «hellige steinbygde veier» er beskrevet av Olaus Magnus, men han gir ingen konkret kildehenvisning til dette. Jeg har ikke klart å gjenfinne denne referansen i Olaus Magnus' monumentale verk «De nordiske folkenes historie» (*Historia de gentibus septentrionalibus*, Magnus [1555] 1976) som jeg går utfra er den teksten Steen refererer til. I Magnus' verk er det for øvrig flere henvisninger til forholdet mellom veier og annen materiell kultur slik som gravminner og varp «der de upsats ved korsvågar» (Første bok, kapittel 29, 64), «vid et vägskele» (Første bok, kapittel 30, 66), «högar af otaliga stenar, samenförda af forbifarende folk, [...] Att man under en from förevändning vill hålla de steniga vägarna rena och fria, eller ock af någon annan hederlig anledning» (Første bok, kapittel 31, 69). Magnus viser også til ferdseil og vognbruk (se kartet *Carta marina*), for eksempel utfra henvisning til antikke kilder om oksevogner i rituell praksis (Attende bok, kapittel 35, 80). Verket skiller ferdseil og reiseopplevelser i middelalderlandskapet i Norden (brobygging, rideveier, sleder på vinterveier, veistøtter osv.). Ferdseilstematikken inngår i beskrivelser av blant annet ritualer, myter, (over)tro, handel og krigskunst. Gerhard Schønning kjente sannsynligvis til Olaus Magnus' verk når han oppdaget og tolket tilsvarende spor etter fortidens veier på sin reise gjennom Norge.

²⁸² I Schønings forfatterskap inntas for øvrig ingen klar posisjon mellom opplysningstradisjonens rasjonelle tilnærming til verden (jordbrukets praktiske landskap) og en romantisk-patriotisk nasjonalisme (bonden som idealskikkelse). Om denne tvetydigheten, se Christensen, O. [1998] 2007, 65.

heng. Denne sammenhengen fremgår av militæringeniøren Lorentz Diderich Klüwers (1790-1825) beskrivelse og kartografi av «oldminderne» i landskapet fra første halvdel av 1800-tallet, hvor han i Trøndelag utførte flere registreringer av gamle veier («af kampestenene ophøiet og belagt Vei») som enten gikk mellom gravhauger, fra gårdstun til gravhauger eller gjennom gravfelt (figur 8).²⁸³ I det arkeologiske registreringsarbeidet som Nicolay Nicolaysen utførte i 1870-årene erkjennes en tilsvarende sammenheng mellom «færdselsveje» og gravminner.²⁸⁴



Figur 8: Utsnitt fra Klüwers kart fra 1823. Veien Klüwer beskriver er merket *p* og går mellom gården og den store gravhaugen merket *i*.

Eksemplene ovenfor illustrerer at fortidens kjøre- og rideveier var historisk materiell kultur som arkeologene og antikvarene på 1800-tallet hadde kjennskap til. De assosierte denne materialiteten med gravminnenes landskap fra yngre jernalder.²⁸⁵ De hadde med andre

²⁸³ Klüwer [1823] 1960, 66, 75, 80. Se kart nr. 23 i det nevnte verk hvor gammel vei er markert med *p*.

²⁸⁴ Nicolaysen 1874, 110.

²⁸⁵ Schovsbo 1987, 16-17, viser for øvrig til at den norske arkeologen Ingvald Undset (1853-1893) deltok i diskusjonen mellom de danske arkeologene Karl Nikolaj Henry Petersen (1849-1896), Jens Jacob Asmussen Worsaae (1821-1885) og Sophus Müller (1846-1934) om vognmateriale funnet i Danmark. Undset assisterte

ord «gjenfunnet» minnene av en førindustriell ferdselskultur i den gamle bondekulturens landskap. Det arkeologiske kildematerialet om veier og kjøretøy funnet i og blant gravminner ble oppfattet som spor etter hedensk rituell praksis, men indikasjoner på hjulgående ferdsel ble også forstått som kulturminner etter den daglige driften i det tradisjonelle gårdsbruket. Antikvarene og arkeologene var for øvrig ikke alene om å definere veiminne i landskapet. Også de industrielle kjøreveienes historie ble innlemmet i 1800-tallets minneforståelse. I de vei-historiske tekstene er sporene etter de tidligste kjøreveiene oppfattet som fysiske minner etter den moderne vei-historien som samtidens vei-bygging var en del av. Enkelte av disse veiene festet seg i fortellingen om «den moderne kjøreveien». Kjøreveien mellom Hokksund og sølvgruvene på Kongsberg, i vei-historisk litteratur også kalt Sølvveien eller Norges første kjørevei (bygget i 1624-1625), ble et slikt minnesmerke i formidlingen av opphavsfortellingen om kjøreveienes historie i «det nye Norge».²⁸⁶ Det er interessant å merke seg at de vei-historiske tekstene ikke inkluderte den antikvariske kunnskapen om førindustrielle veier. Det var med andre ord et skille mellom kunnskapsområdene historie og arkeologi når det gjaldt tematikken om fortidens veier. Samtidig var veitematikken, som vi skal se, en marginal diskurs i datidens antikvariske bevaringstenkning. En måte å nærme seg bakgrunnen for disse skillelinjene i datidens minnepraksis er å undersøke hvordan fortidens veier (forstått som ulike former for materiell kultur om samme tematikk) inngikk i ideologiske diskurser, med andre ord i datidens politiske historiebruk.

3.3. Den dialogiske narrasjon om «Nasjonen Norge»

De antikvariske sjangerne og den sektorhistoriske sjangeren representerer en institusjonell tilnærming til fortidens veier. Jeg skal i dette kapitlet belyse aspekter ved en institusjonell historie- og minneforståelse ved å se nærmere på hvordan «nasjonen Norge» utgjorde et dialogisk medium mot slutten av 1800-tallet.²⁸⁷ Begrepet «Norge» utgjør en kulturell og politisk konstruksjon basert på en kollektiv oppslutning om «nasjonen» som idémessig og geografisk fellesskapstanke. I Norge på 1700-tallet og utover 1800-tallet besto denne oppslutningen i første rekke av en liten elite som fremmet et kulturpolitisk program med en nasjonal orientering.²⁸⁸ Denne beskrivelsen av et nasjonalt prosjekt forbundet med en liten, men inn-

Karl Nikolaj Henry Petersen i 1881 og i 1883 med utgravningen av to velbevarte kjøretøy i myrområdet ved Dejbjerg i Vestjylland som de utfra stilstudier daterte til tiden før Kristi fødsel. Tilsvarende funn fantes derimot ikke i det norske arkeologiske kildematerialet.

²⁸⁶ Broch, O.J. 1876, 165-166; Nielsen 1876, 25-26; Skougaard 1899, 2; Troels-Lund 1879, 185.

²⁸⁷ For en oversikt om «nasjonen Norge» som historiebruk i endring på 1800-tallet og utover 1900-tallet, se Bøe 2006, 166-180.

²⁸⁸ Christensen, O. [1998] 2007, 51.

flytelsesrik, kulturelite var også karakteristisk for historievitenskapene og den antikvariske praksisen på 1800-tallet. Men selv om nasjonalisme var en felles referanseramme for samtidens historiesyn var det blant denne eliten også divergens om hva nasjonal historie og kulturarv skulle innebære.

Arkeologen Isa Trøim viser hvordan datidens stridsspørsmål om bevaring trer frem i lovforarbeidene til den første norske kulturminneloven, det vil si fra 1890-årene og frem til ratifisering av «Lov Af 13 Juli 1905 (Nr.4) Om Fredning Og Bevaring Af Fortidslevninger» (kulturminneloven av 1905).²⁸⁹ Lovforarbeidet gir innsikt i forskjellige drakamper om kulturarvens innhold som handler om offentlig/privat eiendomsrett, om institusjonelle ansvarsroller mellom konkurrerende verneaktører og om begrepsmessig definisjonsmakt i lovutforming. Disse drakampene reflekteres blant annet av hvilke kulturminnetyper som fikk juridisk status. I tråd med et nasjonalromantisk idégrunnlag var det i første rekke gravhauger og middelalderkirker som var i sentrum for bevaringsideologien på denne tiden, i tillegg til unike arkeologiske gjenstander der målet var å hindre plyndring og eksport av nasjonale «kulturskatter» til utlandet. Kulturminner med høy aldersverdi, slik som gravhauger og stavkirker, ble ideologiske «tegnmarkører» i en kulturpolitisk retorikk om «det frie» Norges lange historie.²⁹⁰

I verneretorikken var verken veiminner med antatt høy aldersverdi (de førindustrielle veiene) eller nyere tids veiminner (de ingeniørskapte industrielle veiene) ansett som viktige kulturminner med tanke på bevaring. Verneaktørene var opptatt av gamle kulturminner som var i ferd med å forsvinne, slik som stavkirkene. Alderskriteriet gjaldt derimot ikke alle typer kulturminner. Den manglende vektingen av veiene i vernearbeidet var muligens en praktisk begrunnelse som var betinget av valg av prioritet. En annen begrunnelse kan ha vært at sporene fra middelalderens og forhistoriens veier ikke var godt nok oppdaget enda. Men disse argumentene er ikke tilstrekkelige. Det antikvariske registreringsarbeidet tyder på at fortidens veier ble forstått som en kulturminnekategori, og en viktig begrunnelse for det må ha vært at også veiminner, i likhet med for eksempel gravhauger, var i ferd med å forsvinne eller at de i hvert fall ble oppfattet som truede kulturminner.

Historikeren Ola Svein Stugu skriver i en nylig utgitt artikkel om kulturminnevernets historie at kulturminnelovsarbeidet på slutten av 1800-tallet ikke alene kan forklares utfra arkeologenes og antikvarenes interesse for å bevare kunnskapen om fortiden, men at den øvrige offentligheten og de bredere samfunnsdiskursene også spilte en rolle i utforming av det lovregulerte minnearbeidet:

²⁸⁹ Trøim 1999, 35-65.

²⁹⁰ Gaukstad 2001, 130.

«Legitimiteten til eit lovverk vil i det heile vere avhengig av at det samsvarar med allmenne forestillingar, forståingsformer og verdiar innanfor dei rniljøa som lova er relevant for. Skal ein skjøne ikkje berre kvifor den første kulturminnelova vart som ho vart, men kvifor saka kunne vinne fram, må ein gå grundigare inn i kva tenkemåtar og verdipurderingar som gjorde seg gjeldande i dei verneinteresserte delane av norsk offentlegheit i tida rundt 1900».²⁹¹

Fortidsgranskernes virksomhet og viten har med andre ord en interdiskursiv kontekst som det blir viktig å belyse. Det innebærer et fokus på ideologigrunnlaget og kultursynet som ble fremmet blant produsentene av en nasjonal historieforståelse.²⁹² I lys av datidens nasjonale historieforståelse kan den manglende vektingen av fortidens veier i 1800-tallets bevaringsideologi ses på bakgrunn av den ideologiske billedbruken som kulturminnene inngikk i. Gravminner og middelalderkirker var motiver som appellerte til nasjonalromantikens estetiseringsideal hvor de som monumenter inngikk i fortidsbilder forbundet med «det ekte norske» som høykultur. Den manglende vektingen av veiene i vernearbeidet hadde således trolig å gjøre med at disse sporene ikke var tilstrekkelig glamorøse eller monumentale nok til at de ble forstått som representative materielle uttrykk og billedmotiv for en særegen storslått norsk fortid. Spørsmålet som da melder seg er hvilket annerledes idégrunnlag veiene representerte som kulturpolitisk retorikk. Som kulturpolitikk inngikk tenkning om bevaring og utvikling i forskjellige konseptualiseringer om datidens nasjonale prosjekt. Ved å vektlegge et slikt perspektiv åpnes det for en fortolkning av definisjonsmakt og diskursiv tilhørighet til ulike narrative sjangere, og derav hvordan sjangertilhørighet formet forskjellige fortidsforståelser. Jeg skal utdype to slike sjangermessige dimensjoner ved veienes kulturpolitiske retorikk.

3.3.1. Mellom nasjonalpatriotisme og kontinentalisme

Den veihistoriske litteraturen om den industrielle veihistorien illustrerer at det ikke *bare* var jernalderen og middelalderen som var viktig i samtidens historiebevissthet og minneforståelse. De aktørene som var aktive i lovarbeidet og i høringsrundene til kulturminneloven fra 1905 var arkeologene og antikvarene ved universitetene og museene.²⁹³ Mens disse verdikonservative institusjonelle aktørene så bevaring som et mål for å hindre ødeleggelse av viktige kulturminner, ikke minst som følge av veivesenets raske og omfattende utbyggingsaktivitet, var de reformvennlige aktørene som skrev veihistorie opptatt av endring som en

²⁹¹ Stugu 2011, 78.

²⁹² Ibid., 79.

²⁹³ Se Trøim 1999, 45.

positiv historisk og samfunnsmessig drivkraft. Bakgrunnen for at de førindustrielle kjøreveiene i Norge ikke nevnes i historieskrivingen skyldes ikke bare disiplinære hegemoniske forhold mellom arkeologi og historie, men også de historiske tekstenes hovedfokus og disse forfatternes mål med historieskrivingen som var å belyse det moderne veilandskapetets fremvekst. I de veihistoriske tekstene dominerer et progressivt syn på fortidens veier utfra et mål om å presentere det historiske grunnlaget for samtidens, og ikke fortidens, veibygging. Å skrive veihistorie hadde et klart politisk-instrumentelt mål som handlet om å skape historisk underlag for å etablere og utbygge en norsk veiadministrasjon som kunne bringe Norge på nivå med de ledende industrilandene i Europa. Veihistorie ble slik sett et saksinnlegg i en samtidsdebatt hvor historien fungerte som et politisk underlagsdokument for myndighetene til å utøve handlekraft for utvikling. Det var en verdiliberal kultur- og samfunnspolitisk retorikk i tråd med realismens intensjoner om å skape endring til et bedre samfunn, og som ikke sammenfalt med verneaktørenes målformuleringer om bevaring av en truet nasjonal fortid.

Et overordnet tema for datidens antikvariske praksis' fokus på et Norges-patriotisk prosjekt var i motsatt fall å bevare den norske bondekulturens kulturarv, slik blant annet opprettelsen av Norsk Folkemuseum var et resultat av.²⁹⁴ Lovarbeidet som lå til grunn for kulturminneloven fra 1905 bidro med å styrke en nasjonalpatriotisk romantisk historie- og minnelogikk som tok utgangspunkt i middelalderens slutt som et narrativt fikspunkt for en nasjonal fortelling og en «autentisk» kulturarv forbundet med «det gamle Norge». «Plottet» i denne nasjonale fortellingen blant samtidens fortidsgranskere kan oppsummeres på følgende måte: Mens reformasjonen (fra 1537) bidro med å skape en forfallstid og «tornerosesøvn» når det gjaldt produksjonen av særegen norsk kultur og kunst, ga reformasjonen i Danmark og i det øvrige Europa grobunn for en fremadskridende kulturutvikling. Spørsmålet var da om utenlandsk innflytelse hadde beriket norsk kulturliv eller om det hadde bidratt til å holde det nede.²⁹⁵ Utfra en nasjonalpatriotisk argumentasjon ble reformasjonen et tidsskille i kulturminnevernet som legitimerte tanken om at nyere tids kulturminner (fra etter-reformatorisk tid) sto for dansk kontroll i Norge, en norsk kultur som var utvannet av kontinentale kulturimpulser. Kontinental kultur var av den grunn en mindre høyverdig kultur som øvet press på norsk kultur forbundet med det gamle bondesamfunnet.²⁹⁶ Tiden før reformasjonen utgjorde

²⁹⁴ Fosmo Talleraas 2009, 67-74. Bevaring av fortidens veier representert ved gjenstander som kjøretøy og reiseutstyr var ikke en prioritert kildegruppe i 1800-tallets norske museumsverden. Folke- og friluftsmuseer slik som Norsk Folkemuseum bidro riktig nok med økt fokus på vern av dagliglivets gjenstander fra «det norske folks kulturliv». Men det var i hovedsak byggeskikk som representerte norsk bygdekultur som var fokuset i Norsk Folkemuseums samling rundt århundreskiftet.

²⁹⁵ Se Stugu 2011, 87-89.

²⁹⁶ Christensen, O. [1998] 2007, 66-67.

en mer «rotekte» og dermed «høykulturell» norsk folkekultur som det var verdt å bevare. Ideen om en nasjonal gullalder, en forfallsperiode og en gjenreisningsperiode utgjorde en narrativ grunnstruktur for dette bevaringssynet. Utfra nasjonalhistoriske (forfallsforklaring, særnorsk) kriteriehensyn i verneretorikken ga kjøreveienes historie fra 1600-tallet og fremover uttrykk for dansk og annen utenlandsk innflytelse på norsk jord, det vil si det fremmede som ikke representerte en «rotekte» norsk kultur.

Veihistoriens forfattere på den ene siden og verneaktørene på den andre siden målførte slik sett forskjellige tilnærminger til kulturarv i et nasjonsbyggingsprosjekt som baserte seg på kryssende ideologiske og kulturpolitiske intensjoner. Historiebruken relatert til fortidens veier kan dermed ses på bakgrunn av datidens politiske skillelinjer. Gjennom 1800-tallet var det en kontinuerlig divergens i norsk kulturpolitikk om hva et nasjonalt dannelsesprosjekt skulle være. Motsetningene kan forstås utfra dominerende fronter: mellom internasjonalisme og isolasjonisme; mellom de som vektla betydningen av utenlandsk innflytelse på norsk kultur og de som vektla det særegne norske; mellom «danomaner» som ikke så dansk innflytelse som en trussel, men som for norske patrioter ble ensbetydende med dansk (og senere svensk) kulturdominans. Diskursen om fortidens veier kan forstås utfra disse kulturpolitiske posisjonene, kort fortalt som motsetninger mellom nasjonalhistorie og romantikk på den ene siden versus universalhistorie og realisme på den andre siden. Skillet mellom disse kulturpolitiske frontene fremgår av hvordan de forskjellige aktørene promoterte og skapte tilhørighet og motsetninger med bakgrunn i realisme og romantisme som epistemologiske ståsteder for minnetenkningen. Men denne dikotomien er ikke *monologisk*, det vil si, aktørene er ikke låst innenfor en entydig ideologisk ramme. Den polyfone karakteren eller flerstemmigheten av det nasjonale prosjekt fremgår av utsagnene om folkekulturen, mer bestemt om hvordan fortidens veier inngikk i fortellinger om teknologi og dagliglivets historie.

3.3.2. Folkekulturens tosidige rolle

Samtidens fokus på teknologihistorie viser til en dimensjon ved det nasjonale prosjekt som bidrar med en forståelse av hvorfor det i det hele tatt var en antikvarisk interesse for fortidens veier. Antikvarenes og historieskriverens fokus på fortidens veier var innordnet en diskursiv dialog om teknologihistorie (håndverk, redskapskulturer, teknologisk utvikling etc.) som hadde bred resonans i datidens samfunn. De veihistoriske forfatterne benyttet arkeologi og utsagn om kjøreveienes historie i arkeologiske sivilisasjoner som grunnlag for å utdype en teknologisk narrativ om oppfinnelser og fremskritt, forstått som en universalhistorie som gjaldt alle mennesker i deres daglige liv. Teknologi formidlet slik sett folkets kulturhistorie,

men som nasjonalt prosjekt fikk denne tematikken om folkekulturen en dobbel betydning. I diskursen om bondekulturens historie falt for eksempel historikeren Yngvar Niensens progressive historiesyn og fokus på de industrielle kjøreveiene *utenfor* et antikvarisk-patriotisk kulturminneperspektiv. Kjøreveiene representerte som nevnt ovenfor utenlandsk eller dansk kulturinnflytelse, og ikke en særegen norsk kultur. Veiminnene passet dermed ikke inn i en kulturarvsideologi som baserte seg på en nasjonalromantisk fortelling om norsk bondekultur. På den annen side stilte Nielsen seg *innenfor* den antikvarisk-patriotiske diskursen når det gjaldt andre nyere tids kulturminner fra dagliglivet, og som estetisk eller kunstnerlig og håndverksmessig ble oppfattet som særegent norsk. Disse kulturminnene var, slik det fremgår av Niensens bevaringsarbeid, bygninger og håndverksgjenstander fra nyere tid som representerte det gamle høyverdige norske bondesamfunnets folkekultur som hadde «overlevd» gjennom tradisjonen.²⁹⁷ I denne sammenhengen inngår Niensens minneperspektiv om tradisjonelle håndverksteknikker i bondesamfunnets dagligliv i en nasjonalromantisk anskuelseshorisont. Hvordan er dette divergerende synet på folkekulturen og nyere tids kulturminner begripelig utfra datidens minneforståelse?

Svaret ligger trolig i samtidens flertydige og komplekse nasjonale prosjekt. Sagt med litteraturviteren Per Thomas Andersen: «Historisk må vi regne med en lang rekke ulike delprosjekter som dels samvirker, dels konkurrerer i nasjonsbyggingsprosessen».²⁹⁸ Kulturarvsprodusentene, slik som Nielsen, beveget seg slik sett mellom frontene «norsk særpreg» og «utenlandsk kulturinnflytelse» utfra hva som var målførende i samtidens store og overgripende nasjonsbyggingsprosjekt. I et slikt perspektiv ble den delen av kulturarven (storslåtte gravminner og kirker, og *ikke* veier) som best representerte «nasjonen Norges» historie en tematikk i en romantisk nasjonsbyggende retorikk som underkommuniserte den delen av kulturarven som representerte utenlandsk innflytelse i norsk historie. Fra et romantisk ståsted ble det viktig å vise hvordan en norsk bondekultur var særegen til sammenligning med andre europeiske land. Idylliseringen av bondekulturens dagligliv, som den historiske materielle kulturen (håndverksteknikker, byggeskikk o.l.) ga uttrykk for, inngikk i en estetisering av det særegne norske som høykultur slik dette idéinnholdet gjenfinnes i romantiserende norsk billedkunst, diktning og litteratur på 1800-tallet. På den annen side ble et dannelsesideal med vekt på folkekultur utfra dagliglivets teknologi, rettere sagt den praktiske og nyttige materielle historien forbundet med realismens epistemologi, uttrykt gjennom en kultur- og minnepolitikk i det offentlige rom som handlet om både folkelighet og modernitet. Sett utfra realismens

²⁹⁷ Jfr. Lidén 1991, 57.

²⁹⁸ Andersen 2001, 192; se også Sørensen, Ø. [1998] 2007, 20.

universalhistoriske ståsted representerte teknologihistorie, derav kjøreveienes historie, en sivilisasjonshistorie og et paneuropeisk kulturfellesskap som Norges historie var en del av. Utfra de ulike tilgangene til å belyse folkekulturens materialitet var målet med andre ord både å bevare norsk kultur og samtidig utvikle nasjonen som europeisk kulturnasjon. Begge perspektivene hadde forankring i et felles nasjonsbyggende mål.

3.3.3. Sammenfatning – nasjonen som dialogisk fortelling

Den nasjonale fortidsbruken på slutten av 1800-tallet ble drevet frem av en kulturelite som var involvert i en rekke oppgaver i samtiden. Kunst og historievitenskap ble midler for å konversere og disputere innenfor dette elitesjiktet om nasjonsbygging som politisk prosjekt. Det er denne nære forbindelsen mellom kunst, vitenskap og politikk som har dannet bakgrunnen for karakteriseringen av kultureliten på 1800-tallet som et *poetokrati*.²⁹⁹ Nasjonsbyggingen skapte et norsk poetokrati som gjennom språk, kunst og vitenskap formet en nasjonal bevissthet. Tanken var at når først ideen «Norge» var meislet ut i kulturlivet, kunne landet skapes gjennom en politikk basert på norske idealer. Men ideen «Norge» var ikke entydig, men frembåret av en kompleks fortelling om det nasjonale. Det vil si at «nasjonen Norge» som litterær kronotop i fortellingen om det nasjonale, forstått som et imaginært tidsrom med referanse til en realhistorisk geografi i samtiden, ikke var fiksert som enhetlig realpolitisk geografisk størrelse, men flertydig og dynamisk utfra de ideologiske og kulturpolitiske posisjonene som datidens aktører inntok i synet på et kollektivt fellesskap.

Sammenlignet med nasjonale symboler som vikingskip, gravhauger og stavkirker var gamle veier uanselige kulturminner. Veiminne var likevel en kulturminnekategori som fortidsgranskerne og bevaringsaktørene hadde en bevissthet om utfra distinksjonen mellom tradisjon og modernisering, og som henholdsvis sto for det særnorske i motsetning til utenlandsk innflytelse. I fortellingen om nasjonen fungerte «fortidens veier» som narrativt element på forskjellige måter. Sagt på en annen måte: Utover 1800-tallet inngikk den nasjonalhistoriske kronotopen i hegemoniske kamper som eliten utfra sine posisjoner forsøkte å ensrette og definere på bestemte måter.³⁰⁰ De historieskrivende sjangernes fokus på fortidens veier, konkretisert som eksempelfortelling og minneforståelse om en nasjons teknologiske «modning» eller modernisering, ble den vitenskapelige realismens litterære posisjon i denne hegemoniske kampen. Den romantiske historieskrivningens og bevaringsaktørenes nedprior-

²⁹⁹ *Poetokrati* (dikterstyre, litteratvelde) er kjennetegnende ved en konnotasjonsrik språkbruk hvor fiktiv og faktisk prosa danner et samlet reservoar for den offentlige samtale om politikk og samfunnsproblemer, se f.eks. Gulliksen 2003, 11-31.

³⁰⁰ Jfr. Sørensen, Ø. [1998] 2007, 19-21.

itering av antikvarenes oppdagelse av gamle veier og fremhevelse av andre mer monumentale minner (bl.a. gravminner fra jernalderen og middelalderkirker) som henspilte på nasjonal gjenreiseing av gamle verdier, bidro på samme måte med å rendyrke en nasjonalpatriotisk minneforståelse og gullaldertenkning. Den nasjonale fortellingen var for øvrig en *provinsial diskurs* som både hentet næring fra og opponerte mot en bredere kulturforståelse i samtiden som jeg skal belyse nærmere.

3.4. Populærkultur og verdensutstillinger – fortiden på utstilling

Selv om veien som minne ikke fikk betydning i samtidens institusjonelle bevaringssyn, viser historieskrivingen at veier som historisk tematikk hadde et stort *publikum* i datidens samfunn. Den veihistoriske litteraturen var, som *kulturhistorie* med fokus på dagligliv og teknologi, i motsetning til den spesialiserte akademiske faglitteraturen, engasjerende populærvitenskapelig lesning. Kulturhistorie var slik sett en sakprosasjanger som kommuniserte med bredkulturen. Den sakprosaiske litteraturen var en formidlingsform som datidens folkeansamlingsarenaer (museer, kunstgallerier og andre utstillinger) også var en del av. Utstillingstradisjonen forbundet med verdensutstillinger ble både av Lütken og Troels-Lund trukket frem som en viktig dannelseskulturell referanse for historieskrivingen. Utstillingene formidlet et historisk og kulturelt aspekt om teknologihistorie og fremskritt som skapte begeistring i samtiden og som dannet inspirasjonskilde til mange museumsutstillinger i Europa.³⁰¹ Jeg skal i det følgende kapitlet utdype hvordan fortidens veier som kulturhistorie og minneforståelse ble forstått i lys av datidens store begeistring for teknologi. For å forstå den diskursive konteksten som de veihistoriske tekstene er skrevet utfra, er det fruktbart å undersøke hvilke ideer og konsepter samtidens utstillingstradisjon ga uttrykk for. Det diskursive aspektet relatert til historieskrivingen og minnetenkningen om fortidens veier er nært forbundet med samtidens ikke-diskursive forhold, her forstått utfra hvordan 1800-tallets kulturelle rammer eller metaperspektiv om «fremskritt» ble formidlet på samtidens utstillingsarenaer.

De kulturhistoriske verkene til Lütken og Troels-Lund speiler samtidens populærkultur på slutten av 1800-tallet. Oppfinnelse, håndverkskultur og erfaringsdannelse («kunnskap ved hånden»), slik disse ideene fremkom i kunst og vitenskap på 1800-tallet, var rettet mot et bredt kultursegment av befolkningen. Populærvitenskapelig prosa av den typen Lütken og Troels-Lund formidlet, ga slik sett massekulturen historiespråklig form. Det var en historie som fant gjenklang hos samtidens raskt voksende arbeider- og middelklasse. Et stadig bredere kultursegment i samfunnet preget nå i større grad enn tidligere skriftkulturen, fritidsarenaene

³⁰¹ Jfr. Wiwjorra 2009, 43.

og organisasjonsarbeidet, i det hele tatt debatten i den borgerlige offentligheten på slutten av 1800-tallet.³⁰² Mot århundreskiftet fikk populærkulturens formidlings- og attraksjonsarenaer i det offentlige rom en betydelig vekst. Forlagene økte sine omsetninger, museene oppnådde store besøkstall og publikum strømmet til utstillinger og forestillinger av ulike slag. Disse sosiale arenaene formidlet den voksende populærkulturens møte med en moderne forbrukskultur som tok form under den betydelige økonomiske veksten som foregikk på slutten av 1800-tallet. En av de mest betydningsfulle sosiale arenaene som konkretiserte idéinnholdet forbundet med populærkulturen på 1800-tallet, var verdensutstillingene.

Verdensutstillingene konkretiserte ulike sider ved datidens *opplevelsesbaserte* populærkultur eller «kulturindustri». Med de spektakulære verdensutstillingene ble ideer i samtiden – det moderne gjennombrudd – formidlet ved materielle installasjoner som viste scenografiske miljøer fra ulike land og verdensdeler. Utstillingene var folkesamlingsrom som «... målbar opplysning, framskritt og dannelselse, og var med på å forme en ny økonomi og en ny samfunnsorden», skriver kulturhistorikeren Brita Brenna.³⁰³ Verdensutstillingene var datidens store mediebegivenhet og, som uttrykk for kapitalismen eller «fremskrittets fester», et produkt av den økonomiske liberalismens innflytelse på folks dagligliv.³⁰⁴ Verdensutstillingene var en iscenesatt virkelighet som parafraserte samtiden. Med referanse til karnevalisme som kulturuttrykk kan verdensutstillingene forstås som et konsept om populærkultur, en folkelig *hyperrealistisk* sosial setting der de dionysiske sidene i livet med lek, latter og absurditeter fikk utfolde seg (jfr. kapittel 1.4.3.). Relasjonen mellom realisme og hyperrealisme, forstått som et forhold mellom virkelighet og forestilling, fremgår av Brita Brennans beskrivelse av forfatteren H. C. Andersens opplevelse av verdensutstillingen i Paris i 1867:

«Var utstillingen fakta eller fiksjon? Var den realisme eller eventyr? Viste den fremskritt eller fordervelse? H. C. Andersen beskrev begge deler. Dryaden er et eventyr hvor fortelleren insisterer på at det er reelt ("vi så det") og han intervenserer i fortellingen med passasjer som forteller hvordan det virkelig var. Samtidig blir hans fiktive eventyrfigur bedratt og forført av illusjonen (som var virkelig). H. C. Andersen insisterte på moderniteten som eventyr, på at den vidunderlige nye verden var et virkelig eventyr. Andersens pendling mellom fakta og fiksjon var en fabelaktig måte å gripe utstillingen på. [...] Moderniteten var ikke av-fortryllende for ham og mange

³⁰² Jfr. referanse til Habermas i Vestheim 1994, 15-17, om fremveksten av bibliotek, museer og kunstsamlinger på 1800-tallet.

³⁰³ Brenna 2002, 52.

³⁰⁴ Jfr. Gram 2008, 22.

andre – den var fortryllende både i positiv og negativ forstand. Ødeleggende, men fantastisk. [...] Maskinene på utstillingene knuste ikke drømmer, de skapte dem».³⁰⁵

Utsagnet ovenfor gir en indikasjon om hvorfor eventyrlige vitenskapsfortellinger om teknologi fikk så stor oppslutning i 1800-tallets populærkultur. Verdensutstillingene, forstått som iscenesatte hypervirkelige forestillinger som parafraiserer og illuderer en moderne teknologisk virkelighet i en miniatyrverden, vekket allmenn begeistring i samtiden. Utstillingene kan oppfattes som liminale rom i samtiden der den vitenskapelige realismen ble kultivert som folkelig forestilling. Men utstillingene var en dialogisk arena som formidlet mange «stemmer» i samtiden; lav-/høykultur, bred-/smalkultur, massen/eliten, det overnasjonale/nasjonale, det universelle/det partikulære. De var hybridiseringens arenaer der realismen og romantismen var i dialog.³⁰⁶ Jeg skal belyse noen slike dialogiske relasjoner ved verdensutstillingene som den kulturhistoriske historieskrivingen om fortidens veier var en del av.

3.4.1. Den populære historieskrivingens referanse til verdensutstillingene

Jeg viste i kapittel 2 hvordan sjangerlementer forbundet med «oppdagelse» og «reiseliv» var sentralt for hvordan kulturhistorie, derav vei-historie, ble formidlet. Lütken og Troels-Lund formidlet, med ulike valører, en fortellingsform der «veien» inngikk i en narrativ kronotopisk forståelse om verdensgeografi og reiseopplevelser. Det var et fortellergrep som hadde bred resonans i samtidens litterære og realhistoriske virkelighet. H. C. Andersens vitenskapsdiktning nevnt ovenfor fremgår for eksempel også i den korte fremtidsfabelen «Om Aartusinder» fra 1853, hvor han beskriver en «flytur» i verdensgeografien og i verdenshistorien, ikke ulikt dagens globale reisekultur hvor tiden og rommet er krympet i kontinentale dagsmarsjer. Han innleder med følgende setning: «Ja, om Aartusinder komme de paa Dampens Vinger igjennem Luften hen over Verdenshavet! Amerikas unge Beboere gjæste det gamle Europa. De komme til Mindesmærkerne her og til de da synkende Stæder, saaledes som vi i

³⁰⁵ Brenna 2002, 299-300.

³⁰⁶ Featherstone 1991, 79-89: «Fairs were [...] not just guardians of local traditions, they were sites of transformation of popular tradition through the intersection of different cultures; they were sites of what Bakhtin refers to as hybridization, which brought together the exotic and familiar, the village and townsmen, the professional performer and bourgeois observer. As agents of cultural pluralism they were not, then, just 'otherness' to official discourse, but involved the disruption of provincial habits and local traditions via the introduction of different, more cosmopolitan people and cultural objects. They displayed the exotic and strange commodities from different parts of the world and along with a flood of strange signs, bizarre juxtapositions, people with different dress, demeanour and languages, freaks, spectacles and performances stimulated desire and excitement. They were in effect outdoor forerunners of the department stores and world exhibitions of late nineteenth century».

vor Tid drage til Syd-Asiens hensmuldrende Herligheder».³⁰⁷ H. C. Andersen formidler her en side ved datidens reisekultur som kulturviteren John Urry har kalt «the tourist gaze».³⁰⁸ Urry mener at turistenes erfaringer av omgivelsene kan forstås som en sosialisert reisekultur som produserer en hyperreell virkelighet. Turistenes blikk på verden konkretiserer bestemte fortellinger, bilder og motiver som er mer hyperreell enn reell eller dagligdags.³⁰⁹ De kulturhistoriske fortellingene til Lütken og Troels-Lund er organisert utfra tilsvarende bilder og motiver.

Forholdet mellom bilde, formgiving, dannelse og imaginære narrative landskap kan forstås litterært og sjangermessig i sammenheng. I *bildungsromanen* eller dannelsesromanen fokuseres det på hovedpersonenes utviklingsprosess; deres livsløp, prøvelser og modning mot målet om å bli komplette åndsmennesker. Den litterære veien fungerer her som et narrativt strukturerende prinsipp for å skildre veien mot å bli et åndsmenneske. Dagens turismelitteratur legger nettopp vekt på den klassiske dannelsesreisen («The Grand Tour») på 1800-tallet som et betydelig kriterium for hvordan turismen har utviklet seg som et moderne fenomen.³¹⁰ Et eksempel på bilding-motivet som sjangerståsted for en arkeologisk dannelsesreise mot slutten av 1800-tallet, fremgår av arkeologen Ingvald Undsets (1853-1893) reiseskildring «Fra Akershus til Akropolis. Erindringer fra arkæologiske studiereiser» som han utførte i perioden 1876-87 og som ble utgitt første gang i 1892.³¹¹ Grunntemaet i denne øvelsen i klassisk dannelse gis allerede i innledningsordene til bokens første kapittel: «Saa skulde jeg da faa komme ogsaa til Grækenland, faa betræde Hellas's klassiske bund og faa skue Akropolis med verdens herligste oldtidslevninger!»³¹² Et lignende klassisk dannelsesreisemotiv fremgår av de mange reiseskildringene som ble skrevet av utenlandske overklasseturister som reiste til Norge på 1800-tallet hvor opplevelsen av tradisjonell norsk bondekultur og storslått natur skulle inspirere og bidra med å forme et komplett åndsmenneske.³¹³ Dette reisemotivet kom også til uttrykk i de norske installasjonene på verdensutstillingene utfra ønsket om å gi det kontinentale publikum et billedlig «blikk inn» i norske landskap. På London-utstillingen i 1862 var det for eksempel utstilt en samling tegninger av nye og gamle bruer i Norge som

³⁰⁷ «Om Aartusinder» (1853) av H. C. Andersen, fra Det Kongelige Bibliotek, Dansk Nationallitterært Arkiv, http://www.adl.dk/adl_pub/pg/cv/ShowPgText.aspx?p_udg_id=95&p_sidenr=259&hist=fmO&nnoc=adl_pub (nedlastet 24. juni 2010).

³⁰⁸ Urry [1990] 2002.

³⁰⁹ Ibid., 12, 29.

³¹⁰ F.eks. Ibid., 4-5.

³¹¹ Undset 1892.

³¹² Svestad 1995, 198, ser dette som et uttrykk for en trend i datidens arkeologi der de søkte en opprinnelse i det norske arkeologiske materialet på bakgrunn av klassisk og orientalsk kultur.

³¹³ Norgeturismen på 1800-tallet medførte et skred av reiseskildringer og reisehåndbøker om norsk reiseliv. Historikeren Yngvar Nielsens reisehåndbøker ble for eksempel umåtelig populære og kom ut i en rekke opplag.

viste «fremskrittet» som var i ferd med å innta det «ville norske» landskapet.³¹⁴ På tilsvarende vis var karjoler som særegent norsk skyssmiddel en materiell utstillingskategori på mange av verdensutstillingene.³¹⁵ Tanken var at karjolene var god Norges-reklame og at de dermed fungerte som et varemerke som bidro med å stimulere reiselivet i Norge, vel og merke for de som hadde råd til å foreta en slik eksotisk reise.

Mens det klassiske reisemotivet som dannelsesmotiv og Norges-reklame assosieres med en romantisk verdensanskuelse («kunnskap for ånden»), finnes det i samtiden også et reisemotiv forbundet med realismens epistemologi («kunnskap ved hånden»). Mens bildungsromanen fremmer tanken om at menneskets ytre reise reflekterer en indre mental utvikling som former menneskets moralske karakter og forståelse av verden, legger en realistisk utviklingsroman vekt på karakterenes aktive handlinger og utvikling mot krav i samfunnet som de er del av. Troels-Lund og Lütken dro veksler på reisesjangeren for å formidle samtidens ideer om teknologisk utvikling. Reisemotivet strukturerte et narrativt tidsrom om teknologisk utvikling i en ekspansiv verden, men fungerte også som metafor på temaet «livets reise» slik vi så i Troels-Lunds narrative disposisjon. Men fremfor «bildung-motivet» i klassisk dannelsesstenkning, slik den var representert gjennom en eksklusiv elite som hadde mulighet til å foreta en dannelsesreise til fjerne strøk, fremmet den kulturhistoriske bruken av reisesjangeren et *hjemlig* reisemotiv og dannelsesaspekt som det brede lag av befolkningen kunne oppleve og identifisere seg med. Erfaringsdannelsen hadde sin erkjennelsesbakgrunn utfra en realistisk utviklingsfortelling om teknologi og fremskritt. Det var en livsbiografisk forståelseshorisont som tok utgangspunkt i dagliglivets handlinger og krav i samfunnet. Til denne dannelsesreisen var det ikke nødvendig å trekke til fjerne strøk. Begivenhetene foregikk hjemme. Som en konkretisering av disse forskjellige dannelsesaspektene ved «reisen» fremsto verdensutstillingene som en iscenesatt hyperrealistisk verdensomspennende «reisemesse» for et hjemlig publikum. I Johannes V. Jensens beskrivelse av verdensutstillingen i Paris i 1900 fremstår reisemotivet som en konkret fabulerende reiseopplevelse, slik det fremgår av hans begeistring over det besynderlige fenomenet «Det vandrende Fortov», et maskindrevet fortau som brakte menneskene stillestående gjennom utstillingens «land» og «kontinenter».³¹⁶ Denne stillestående reiseformen er ikke ulikt dagens temaparker, for eksempel i Disneyland, hvor den besøkende i løpet av en opplevelserik dag i parken har foretatt en hyperreell reise gjennom ulike verdener eller verdensdeler.

³¹⁴ Brenna 2002, 231-232.

³¹⁵ Ibid., 295.

³¹⁶ Jensen, J.V. [1901] 2000, 69ff.

3.4.2. Bildet av ingeniørentyret og samtiden som en kraftalder

I den veihistoriske litteraturens historie- og minnesyn, der kjøreveienes historie er hovedfokuset, utgjør samtidens ingeniørentyr et diskursivt arsenal som resepsjonsmessig hadde gjenklang i de samfunnsprosessene som foregikk på slutten av 1800-tallet. Et karakteristisk trekk ved verdensutstillingene var at de målbar en paneuropeisk identitetsfølelse basert på en evolusjonistisk tankegang som tok utgangspunkt i samtidens europeiske teknologisamfunn som det høyeste kulturnivå. Fremskrittsoptimismen fremmet et teleologisk historiesyn hvor den vestlig-kapitalistiske samtiden ble oppfattet som et favoriserende ståsted i historien. I den teknologiske narrativ som konstituerte dette bildet dominerte forestillingene om «jernet» som uttrykk for en avansert teknologisk kultur. Utover 1800-tallet fikk jernet en sentral plass i bildet av samtidens ingeniørentyr, slik byggingen av jernbanehaller og -spor (med tidens «jernhester»/lokomotiver), bruer og industribygg vitnet om. Byggingen av Eiffeltårnet i forbindelse med verdensutstillingen i Paris i 1889 kan oppfattes som et materielt symbol på tidens forherligelse av samtiden som en kraftalder.³¹⁷ Jernet som symbol på en mer avansert kultur enn tidligere perioder hadde med andre ord paralleller til hvordan man oppfattet sin egen moderne «jernaldertid» og «maskinalder» ettersom teknologien reformerte samfunnet utover 1800-tallet.³¹⁸

Den betydning konnotasjonene om jernalderen fikk i den folkelige fortidsretorikken på slutten av 1800-tallet kan karakteriseres som en allmenn hyllest av arkeologien og den moderne vitenskapens erkjennelsesmuligheter. Forestillingen om en «jernaldertid» var slik sett et av de viktigste kulturelle produktene som teknologioptimismen og fremskrittstroen brakte med seg. Det medførte også en hyllest av realvitenskapenes (naturvitenskap og teknolog) og erfaringsdannelsens innflytelse i det moderne liv. I forestillingen om en «jernaldertid» hadde oppfinnelseshistorien en sentral plass i samtidens historiebevissthet, deriblant den teknologiske/metalliske narrativ om jernalderen som uttrykk for et høyere utviklingstrinn enn tidligere tider i forhistorien. Treperiodesystemets innflytelse og suksess som teknologisk narrativ og som miniatyrbilde å tenke med om veihistorie utfra datidens kulturteori kan dermed ses i lys av en sjangermessig dialog innenfor realismens epistemologi (og dermed den erfaringsbaserte dannelseskulturen) som arkeologien var del av. Arkeologiens treperiodesystem og synet på «jernalderen» som uttrykk for en maskulin og kraftfull kulturform ble et sammensatt kulturelt produkt for massenes opplevelse av sin egen tids teknologiskultur.

³¹⁷ Loyrette 1998, 355-358.

³¹⁸ Jfr. *ibid.*, 131. Se også Brenna 2002, 332ff., 423-426.

Verdensutstillingene appellerte da også til arkeologer og antikvarere som inntok en evolusjonistisk, teknologisk og internasjonal eller kosmopolitisk forskningstilnærming.³¹⁹

Kontrasten mellom «oldtiden» og «det moderne» var en distinksjon som kom til uttrykk i verdensutstillingenes presentasjon av arkeologiske funn og «primitivt utviklede» antropologiske samfunn. Distinksjonen formidlet samtidens europeiske livsfølelse og teknologiske overlegenhet sett utfra vestlig fremskrittstenkning. Samtidig viste utstillingene til romantiserende forestillinger om arkeologi og primitivitet som henspilte på det fremmede (i geografien og fortiden) som eksotisk, og europeisk forhistorie som en rasemessig og teknologisk overlegen kulturform sammenlignet med antropologiske kulturer fra andre verdensdeler.³²⁰ Det er i lys av disse kontrastene mellom «oldtiden» og «det moderne» samt mellom en «hjemlig» og «fremmed» fortid at distinksjon mellom organisk anlagte veier (stier, tråkk, rideveier) og konstruerte (ingeniørskapte) veier kom til uttrykk i den veihistoriske litteraturen fra denne tiden. I tråd med samtidens fasinasjon for teknologi og monumentalitet representert ved jernets egenskaper i byggingen av en ny verden, var det den ingeniørskapte vei-historien fremfor den organiske anlagte veien som hadde størst resonans i datidens samfunn.

3.4.3. Musealitet og dannelsesidealer

På samme måte som kronotoper bygger opp et historieskrivingsinnhold, handler utstillinger av fortiden om *visualiseringen* av historieskrivings kronotoper. Utstillingenes kronotopi formidler herav også et *utopisk* innhold. Lütken og Troels-Lund fremhevet tanken om at verdensutstillingene fremmet velstand, fred og forsoning mellom land og folkeslag. Sentralt i dette erkjennelsesgrunnlaget lå et universelt (men i realiteten et vestlig/eurosentrisk) kosmopolitisk humanistisk dannelsesideal, en verdensomspennende utopi som vektla betydningen av teknologiutvikling som et fellesmenneskelig prosjekt: en verdenshumanitet. Ideen om en verdenshumanitet inngikk i tenkning forbundet med både liberalismen og sosialismen (håndverksutvikling, teknologi, industri og arbeiderkultur), slik disse (kultur-)politiske bevegelsene tok form på slutten av 1800-tallet og utover 1900-tallet. Dertil hører en kobling av disse politiske retningene med nasjonale orienteringer utfra en distinksjon mellom en vestlig franskinspirert nasjonalisme (liberte: frihet, likhet, brorskap og samling rundt et politisk prosjekt basert på frivillig tilslutning) og en østlig germanskinspirert nasjonalisme (Storm und Drang: felles kultur, tradisjon, avstamning og språk). De ideologiske posisjonene fremgikk av

³¹⁹ Kaeser 2002, 175, viser for eksempel at arkeologene bak opprettelsen av «the International Congress of Prehistory» i 1865 arbeidet for å innlemme sin kongress på verdensutstillingen i Paris i 1867. Kongressen ble til slutt for øvrig holdt i Sveits isteden.

³²⁰ Wiwjorra 2009, 44-45.

hvordan de ulike delegasjonene presenterte sine land på verdensutstillingene. I de forskjellige landenes måte å presentere seg selv på, lå et betydelig kommersielt og politisk konkurransemotiv i form av selvskrøyt og dominansretorikk.

Utfra målet om å fremme sitt lands særinteresser, dro de forskjellige delegasjonene veksler på både romantisme og realisme. Som kunnskapssystemer og sjangere inngikk de to kategoriene også i den nasjonalpolitiske historiebruken. I sin kulturhistoriske analyse av verdensutstillingene som moderne fenomen (innledet med utstillingen i London i 1851) mener Brita Brenna å se disse kategoriene om teknologi i et norsk perspektiv som uttrykk for både en nasjonal-statistisk diskurs (med økonomi og materialisme som nasjonens målestokk) og en nasjonal-folkloristisk diskurs (med vekt på nasjonalfølelse som en metafysisk nasjonal målestokk). Den første fokuserte på industri og håndverk som del av en overnasjonal og moderne universalhistorisk verdensfortelling, mens den andre vektla i større grad håndverk forbundet med en særegen nasjonal kultur.³²¹ De norske delegasjonene til verdensutstillingene fikk erfare at når det gjaldt Norge som industrinasjon og moderne teknologisk samfunn på 1800-tallet, hadde landet lite å skryte av i forhold til de ledende industrilandene. Da hadde markedsføringen av det nasjonale særpreg som storslått natur, gammel skipsbyggingstradisjon og bondekultur representert ved folklorens håndverksteknikker og arbeid, et atskillig større formidlingspotensial. Jeg vil argumentere for at denne doble kunnskapskjenningen mellom realisme og romantisme som utstillingsideologi også fant veien til datidens museer.

I det offentlige kulturlivet innrulles datidens institusjonelle minnepraksiser, i hovedsak utviklet og drevet av en kulturelite med ambisjoner om å formidle fortidskunnskap som folkeopplysning utfra forskjellige kulturpolitiske mål. Ideen om en verdenshumanitet basert på teknologi som metanarrativ dannet en bakgrunn for ulike kulturarvssyn om dagliglivets materielle kultur. Verdensutstillingenes kombinasjon av saklig informasjon (opplysning) og underholdning (ala raritetskabinetter) appellerte til samtidens tanker om museumsformidling av dagliglivets historie. Verdensutstillingene var i mange tilfeller en direkte inspirasjonskilde for museumsutstillinger.³²² Det var dette idégrunnlaget om industri, håndverk, kunst og husflid som for eksempel samfunns- og kulturforskeren Eilert Sundt (1817-1875) tok med seg hjem til Norge etter et besøk på verdensutstillingen i Paris i 1867 i et forsøk på å realisere et arbeidermuseum om og for dagliglivets folk i arbeid. Dette var ideer som også skulle danne

³²¹ Brenna 2002, 258.

³²² Fosmo Talleraas 2009, 63.

inspirasjonskilde for opprettelsen av tekniske museer i Norden, deriblant initiativet bak opprettelsen av Norsk Teknisk Museum (NTM) på begynnelsen av 1900-tallet.³²³

Teknologihistorie ble på forskjellige måter promotert utfra de dannelsesidealene og nasjonalideologiske posisjonene museene sto for som institusjoner. Ideer om teknologisk utvikling og fremskritt som ble promotert utfra tematikken kunsthåndverk, innovasjon og dagligliv i industri- og teknologimuseer, formidlet et universalhistorisk syn som skilte seg vesentlig fra for eksempel Norsk Folkemuseums nasjonalromantiske folkloristiske orientering. Det romantiske innholdet relatert til dagliglivets kultur var slik sett ikke enerådende innenfor det offentlige rommet som museumsinstitusjonene var en del av, slik historiske studier om den norske museumsverdenen har hatt et overveiende fokus på. Det kan tyde på at det i denne sammenheng også var et skille mellom perspektiver på en nasjonal bygningsarv og en arkeologisk arv belyst utfra et mer kontinentalt syn. Naturalismen appellerte for eksempel til arkeologer som virket rundt århundreskiftet. Dette fremgår av arkeologen Gabriel Gustafsons (1853-1915) og den tidligere nevnte historikeren Yngvar Nielsens engasjement for Universitetets Oldsaksamlingens museumsutstilling i Oslo etter åpningen av Historisk museum i 1903, hvor de engasjerte maleren Gudmund Stenersen (1863-1934) for å lage naturtro kulisser til gjenstandsgruppene der de sto ordnet i museumsrommet utfra den teknologiske narrative kronologien stein-, bronse- og jernalder.³²⁴ Fremfor et romantisert idealistisk fortidsbilde bidro naturalismen som kunstsjanger med å gi publikum en naturtro opplevelse av realistiske historiske miljøer (slik fortiden «virkelig var»).

Realismens foruttrykk hadde resonans i arkeologimiljøets måte å kommunisere med det brede lag av datidens publikum.³²⁵ Det kan derfor tyde på at de norske oldsaksamlingene formidlet et bredere folkelig idégrunnlag forbundet med realismens epistemologi (universalhistorie, evolusjonisme, en skandinavisk eller europeisk fellesskapstanke), mens Norsk Folkemuseum og andre kulturminnevernsinstitusjoner inntok et mer uttalt nasjonalistisk fortids-

³²³ For historisk bakgrunn, se Brochmann, G. 1939.

³²⁴ Haavardsholm 2004, 64. Et foto av utstillingen er gjengitt i Svestad 1995, 223, figur 41 og i Mikkelsen 2004, 51. Se for øvrig Haavardsholm 2004, 157-162, om en «besjelet naturalisme» i 1899-utgaven av *Snorres kongesagaer* (bl.a. av kunstnerne Erik Werenskiold og Gerhard Munthe). Grunntonen i bildene i kongesaga-utgivelsen er realismen: «Erik Werenskiold strebet bevisst etter at bildene skulle målbære setningenes knappe konsise form og slik makte å fange inn grunntonen i den djerne, realistiske fortellerstilen», *ibid.*, 161.

³²⁵ Haavardsholm 2004, 216 konkluderer med at «Arkeologene Oluf Rygh, Nicolay Nicolaysen og Gabriel Gustafson forfektet i all hovedsak et positivt, og relativt lite romantiserende bilde av vikingen». Fremfor den gravhaugs- eller fortidsromantikk som historikerne og arkitektene ønsket at vikingskipene skulle ses i lys av som formidlingsprosjekt i samtiden, mente f.eks. Gustafson at det ikke var «... graven og døden som var skipenes og gjenstandenes egentlige kontekst, men livet. [...] Dette var i all hovedsak gjenstander som var hentet fra folks daglige liv, da måtte de også forstås og utstilles innenfor en slik kontekst», *ibid.*, 67-68.

syn.³²⁶ De to museale sjangermessige skillelinjene (romantismen og realismen/naturalismen) gir slik sett uttrykk for ulike ideologisk-betingede bilder av fortidens redskaps- og håndverkskulturer. Romantismens estetiseringsideologi innlemmet dagliglivets folkelige kultur som idealbilde og høykultur i kunst- og kulturliv, mens realismens fenomenologi formidlet en folkelig materialitet i bruk og under endring: arbeidere og håndverkere i aksjon. En romantisk versus en realistisk estetikk formidlet slik sett ulike «bevaringsfenomenologier».³²⁷ De to epistemologiske posisjonene til dagliglivet konkretiserte ulike historieskrivingstradisjoner og minneforståelser om materiell kultur: mellom romantikernes fokus på håndverkskultur som et *idealisert og «autentisk» bilde* av en roekte nasjonal folkekarakter, og realistenes fokus på håndverkskultur som uttrykk for mennesker i *praktisk handling og under endring*.

3.4.4. Sammenfatning – fortidens veier i populærkulturens domene

Verdensutstillingene på 1800-tallet kan, i tråd med Bakhtins terminologi, forstås som materielle *karnevalskronotoper*; forestillingsarenaer der samtidens mange synspunkter, ideer og mentaliteter ble fremmet. Som populærkulturens «språk» og dominerende mediekanal i datidens samfunn, bidrar kunnskap om verdensutstillingene med å forstå hvilke kulturpolitiske mål, ideologier og folkelige oppfatninger som lå til grunn for datidens utsagn om fortidens veier. Verdensutstillingene var internasjonale arenaer og nasjonale utstillingsvinduer for et europeisk publikum som målbar både et nasjonalt og paneuropeisk kulturpolitisk syn. Den vitenskapelige realismen hadde en hegemonisk posisjon i dette kulturpolitiske landskapet. Datidens syn på europeisk kultur og teknologi som evolusjonær og universell historiekunnskap og dennes nære ideologiske forbindelse til en økonomisk-liberalistisk politikk, bidro med å forme datidens dominerende posisjon som aktørene innenfor en romantisk historie- og minneforståelse opponerte mot gjennom etableringen av en motdiskurs om «det norske». Arkeologien var en del av dette flertydige moderne og nasjonale prosjektet. Arkeologen Bjørnar Olsen sier det slik: «Both progress and longing for stability were an essential part of modernity, even if the latter may be seen as a consequence of the former. As a socio-political enterprise, archaeology became linked to both».³²⁸ Sagt på en annen måte:

³²⁶ Hagen 1997, 26-27, mener at det i arkeologene Anders Loranges (1847-1888) så vel som i Oluf Ryghs (1833-1899) og Nicolay Nicolaysens (1817-1911) syn på arkeologi fremsto et kildekritisk syn som også rettet kritikk mot de nasjonale opphavsmytene som datidens historikermiljø fremsatte (representert ved bl.a. Rudolf Keyser og P.A. Munch). Grunntonen hos arkeologer som Lorange var et skandinavisk perspektiv, *ibid.*, 50-51.

³²⁷ Jfr. avhandlingens kapittel 1.4.3.

³²⁸ Olsen, B. 2001, 43.

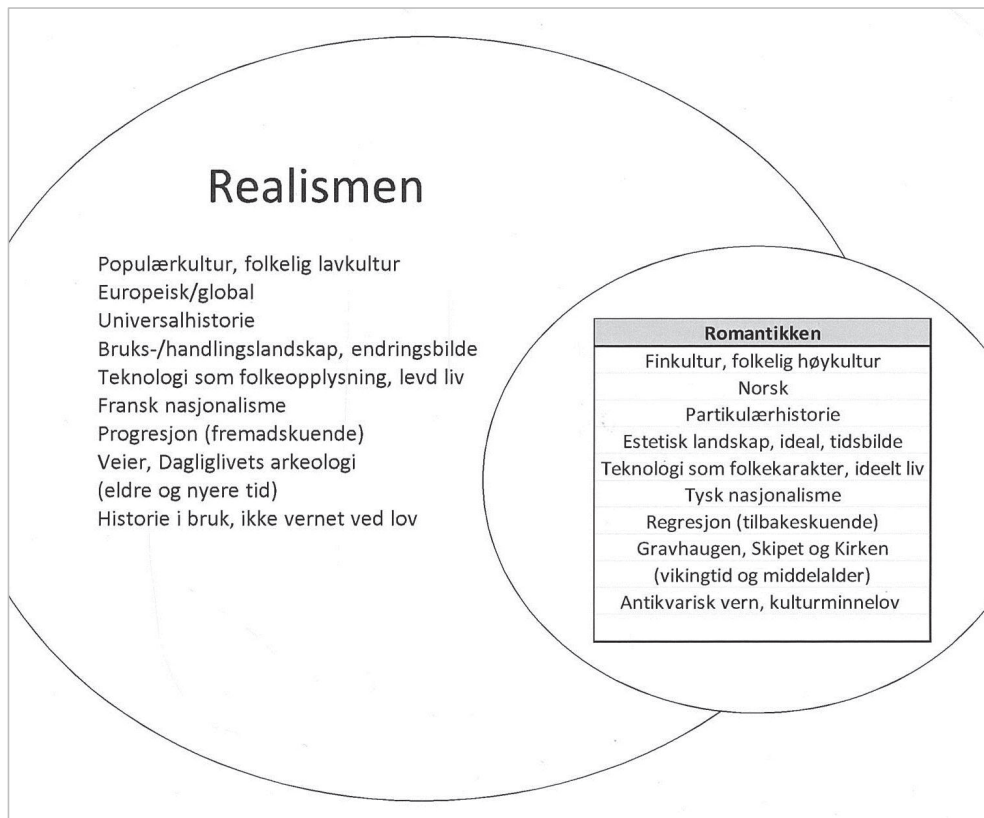
«Det norske nasjonsbyggende prosjekt tok del i et klima preget av opplysnings-tenkning og rasjonalisme. Intensjonen om å lære nordmenn å verdsette sitt land forutsatte imidlertid en ny entusiasme, og denne måtte først og fremst fremelskes ved å romantisere naturen, historien og befolkningen. Spennet mellom nøktern opplysningsideologi og romantisierende nasjonal idealisering bidro til å gi bildet av det norske, slik det skulle komme til å utvikle seg gjennom 1800-tallet, en stor variasjon av visjoner og verdier».³²⁹

Motsetningene mellom «det europeiske» og «det nasjonale» kom til uttrykk i datidens tvetydige syn på folkekulturen. I et «klima preget av opplysningstenkning og rasjonalisme» blir realismen et epistemologisk og sjangermessig ståsted for et kulturhistorisk syn forbundet med folkemassenes dagligdage historie. Det var en historisk virkelighet forbundet med de praktiske ting (erfaringsdannelsen, håndverkskulturen jfr. «realismens ansikt», «kunnskap ved hånden») som samtidens bredkultur hadde tilhørighet i og gjenkjente utfra egne livspreferanser. Med den romantiske bevegelsens partikularistiske syn på dagliglivets historie ble «folkekultur» assosiert med en særegen norsk kulturarv. Dermed skjer det eiendommelige at visse elementer av en folkelig kultur som tilhørte alle («lavkulturen») opphøyes og innlemmes som «høykultur». Elitediskursen om det nasjonale omfortolket med andre ord realismens universalhistoriske og praktiske kunnskap om dagliglivets historie til å gjelde en partikulær fortelling om, og et representativt bilde på, «det norske folk». Det innebar at den estetiseringen av folkelivet som romantismen bygget på, hentet sitt stoff fra en overgripende teknologihistorisk forståelse i samtiden; en overgripende kunnskapsforståelse relatert til håndverks-teknologi, som også arkeologisk kunnskap og perspektivene på veienes teknologihistorie (oppfinnelsehistorie) var del av (se figur 9).

Vi står dermed igjen med en erkjennelse om at tematikken om fortidens veier først og fremst hadde sin resepsjon innenfor datidens populærkultur hvor evolusjon, teknologi og fremskritt fremmet med bakgrunn i realismens folkelige kultursyn om dagliglivets historie og minner utgjorde en dominerende kunnskapshorisont. Realismens brede kunnskapshorisont var som overordnet narrativ disposisjon for en historie- og minneforståelse om teknologi rettet mot det brede publikum, ikke kun en elite. I den hyperrealistiske karnevalske kulturen på 1800-tallet som verdensutstillingene ga støtet til og videreformidlet som museal tenkning, ser vi tendenser som kom til å få betydning for hvordan bevaringsinstitusjoner og arkeologisk

³²⁹ Christensen, O. [1998] 2007, 73.

kunnskap tok form i det offentlige rom utover 1900-tallet. Dette blir temaet i avhandlingens tredje del som jeg om litt skal gå over til å belyse.



Figur 9: Verdensutstillinger og museer konkretiserer relasjoner eller motsetninger mellom en rekke vitensfelt. Modellen viser romantismens og realismens idéinnhold ved arkeologiens og kulturminnevernets fremvekst på slutten av 1800-tallet, der førstnevnte utgjør et underordnet felt i det offentlige rom. Modellen er basert på Peter Aronssons modell om *historiekulturens anatomi* som viser forholdet mellom bred- og smalkultur (lav- og høykultur), representativt forbundet med det populære og institusjonelle feltet i kulturarvsdiskurser, jfr. Aronsson 2005, 11.

3.5. Konklusjon – møtet mellom realismen og romantismen

I de to foreliggende kapitlene (kapittel 2 og 3) er det med bakgrunn i et sjangerhistorisk perspektiv vist hvordan historie- og minnekunnskap om fortidens veier fremkom på slutten av 1800-tallet. Denne kunnskapen var en flerfaglig tematikk utforsket av profesjonelle og ikke-profesjonelle fortidsgranskere som opererte i skjæringspunktet mellom arkeologi-, historie- og ingeniørfaglig kunnskap. Det sene 1800-tallet var kort sagt en *initiativfase* for å innskrive tematikken om fortidens veier i forskjellige sjangere. Utsagnene om fortidens veier er frem-

tredende utfra distinksjonen mellom en arkeologisk-antikvarisk formidlingsform representert ved sjangerne «plansjeverket» (materialpresentasjoner) og «registreringsrapporten» (med arkeologisk-topografiske undersøkelser) hvor den primære målgruppen var den akademiske lærde offentligheten, og en vei-historisk formidlingsform representert ved en kulturhistorisk sjanger og en sektorhistorisk sjanger hvor de primære målgruppene var henholdsvis allmennheten (populærkulturen) og den politisk-administrative offentligheten (veisektoren, forvaltningsbyråkratiet). Sett samlet er den historiske veitematikken i de ovennevnte sjangerne definert ved tre fortidsdiskurser:

- a) *Minnet om den førindustrielle kjøreveien* fremmet av en arkeologisk-antikvarisk praksis i landskapet (gamle steinbygde veier i gravminnekontekster fra jernalderen og i nærheten av kirkesteder fra middelalderen) som formidlet en narrativ om vognkjøring i forhistorisk og tidlig historisk tid. Det var en diskurs fremmet av arkeologer, historikere og militær-ingeniører/landmålere.
- b) *Minnet om rideveien* fremmet av en arkeologisk-antikvarisk og historieskrivende praksis (arkeologiske ferdelsindikerende gjenstandsfunn og historiske tekstkilder) som viser til organisk anlagte tråkk og ryddete veier skapt av mennesker og dyr. Det var ingen (inter-tekstuell) dialog mellom historikernes utsagn (historiske tekststudier) og antikvarenes/arkeologenes utsagn (studier av materiell kultur) om rideferdsel. Diskursen domineres av historikernes fokus på middelalderens ferdsel og ferdselstradisjoner i folklorelandskapet (ikke omvendt, det vil si bruken av historisk ferdsel som retrospektiv kilde for å forstå rideveienes ferdelslandskap i forhistorisk tid).
- c) *Minnet om den industrielle kjøreveien* (historiske kilder og materiell kultur) representert ved vognrullende kjøretøy og ingeniørskapte veikonstruksjoner i landskapet fra 1600-tallet og fremover. Den industrielle kjøreveien hadde modernitetens fremvekst som meta-narrativ og besto av en historieskriving med en rekke forskjellige forfattere (historikere, politikere, ingeniører).

Historiekunnskap om landvertsferdsel i forhistorisk og tidlig historisk tid så vel nyere tid var preget av samtidens ideologiske konnotasjonsverden om «fremskritt» (evolusjon, teknologisk utvikling, økonomisk liberalisme, modernisering), som utgjorde en rammefortelling for hvordan fortiden ble fortolket. I den historiske redegjørelsen er det vist hvordan disse ideologiske føringene i datidens kultur- og samfunnsforståelse utgjorde en kunnskapsramme som også skapte en interdiskursiv dialog blandt en litterær offentlighet som bygget på erkjennelse forbundet med realismens idégrunnlag. I Norge ga disse ideologiske føringene grobunn for fremkomsten av en dominerende veisektoriell sjanger, en type anvendt historieforskning som

utfra et teleologisk historiesyn benyttet historiekunnskapen om fortidens veier instrumentelt for å oppnå nasjonale samferdselspolitiske mål i samtiden. Denne instrumentaliseringen var også sterkt fremtredende i den kulturhistoriske sjangeren, men i mindre grad synlig i de arkeologisk-antikvariske sjangerens material- og registreringsfikserte (empiriske) kunnskap. Sett samlet bidro de tre fortidsdiskursene med å legitimere dominerende samtidsdiskurser som hadde utspring i det sene 1800-tallets kulturforståelse. Forholdet mellom et historie- og kultursyn basert på romantisme (konservativt, regressivt, idealer i fortiden, kultur forstått partikulært utfra nasjonale verdier) og realisme (reformatorisk, progressivt, idealer i samtiden, kultur forstått universelt utfra overnasjonale verdier) dannet her en binær samtidsdiskurs som skapte grobunn for ulike syn på «hjemlige» og «fremmede» kulturytringer.

Sjangerne om fortidens veier har dannet en bakgrunn for å forstå det institusjonelle feltets, det vil si statsrådets sektorielle posisjoner, til samtidens nasjonalpolitiske diskurs om fortidens veier. Historie- og minnekunnskapen om fortidens veier eksemplifiserte skillelinjer i fortellinger om «norsk» og «dansk/utenlandsk» kultur som også dannet et utgangspunkt for tenkning om bevaring og i initiativene til norsk kulturminnelovgivning mot slutten av 1800-tallet. Ved å vise hvordan realismens og romantismens epistemologi utgjorde et grunnlag for distinksjoner i tenkning om bevaring er det gitt en epistemologisk forklaring på hvorfor automatisk vern utfra reformasjonen som fikspunkt (fikseringsåret 1537) har festet seg som et særegent norsk kulturarvskonsept. Jeg har vist hvordan konservative verneaktører (arkeologer/antikvarere) og reformvennlige historieskrivere formidlet forskjellige nasjonsbyggende prosjekter, noe som åpnet for å forstå hvilken sfære av det offentlige rom som tematikken om fortidens veier kom til uttrykk i. Fortidens veier var en marginal tematikk blant de nasjonalromantiske aktørenes bevaringsarbeid, men de utgjorde en sentral tematikk i det modernistiske nasjonsbyggende arbeidet som ble lagt til grunn utfra et reformatorisk, universalhistorisk, overnasjonalt og kosmopolitisk kunnskapsgrunnlag. Jeg har i den sammenheng belyst hvilket annerledes kunnskapsgrunnlag den arkeologiske og historiske tematikken om fortidens veier inngikk i. Analysen av den kulturhistoriske sjangeren bidro med å forstå hvordan tematikken om fortidens veier var innordnet datidens populærkultur der realismens epistemologi utfra et fokus på vitenskap og teknologi («kunnskap ved hånden») hadde en dominerende plass. Som sosiale arenaer for populærkulturen konkretiserte samtidens verdens- og museumsutstillinger dette idégrunnlaget. Herunder kan det tyde på at arkeologisk museumsformidling i større grad enn museer som Norsk Folkemuseum (der en romantisk tilnærming til bygningsarven sto i fokus) kommuniserte med populærkulturen gjennom virkemidler og tenkning byggende på realismen.

Analysen av det sene 1800-tallets historie- og minnekunnskap om fortidens veier åpner for en refleksiv forståelse om arkeologiens og kulturminneforvaltningens historiografi. Litteraturhistorisk kan, som vist innledningsvis i kapittel 2, romantisme og realisme oppfattes som sjangerhistoriske retninger med en kompleks og dynamisk virkningshistorie. Et tilsvarende *sjangerhistorisk* syn på kulturminnevernets og arkeologiens sjangertilhørighet har jeg gjort til gjenstand for analyse. Analysen har gitt en annerledes tilgang enn det man vanligvis har vektlagt i historiografisk litteratur om arkeologiens/kulturminneforvaltningens historie hvor nasjonalromantikken danner et narrativt utgangspunkt. I den arkeologiske disiplinen og i kulturminnevernets historiografi har nasjonalromantikken blitt en gullalder og en litterær kanon (en *Grand narrative*). Også bevaringstenkning relatert til tekniske kulturminner belyses enerådende utfra romantikken som historiografisk ramme.³³⁰ Det konstrueres dermed en hovedfortelling som tas for gitt og som er unyansert fordi det ikke tas hensyn til de dialogiske relasjonene som oppstår mellom ulike epistemologiske posisjoner i en historisk samtid. Det dialogiske historiesynet har gitt en mulighet til å belyse hvordan arkeologi, historie og bevaring inngår i forskjellige sfærer av det offentlige rom.

Den historiske veitematikken handlet om dagliglivets ordinære kultur – teknologiske bruksformer – som folk i sin alminnelighet knyttet sin historie og samtid til. Arkeologisk og historisk kunnskap om veier hadde i lys av samtidens tenkning om teknologi og fremskritt en sentral historiedidaktisk funksjon. «Dagliglivets arkeologi» (redskapskulturer, «kunnskap ved hånden») inngikk i realismens krysskulturelle universelle kunnskapsgrunnlag, historiekunnskap som utsagnene om fortidens veier også var del av. Arkeologiens treperiodesystem ble samtidig en mønsterfortelling som all teknologihistorie, også vei-historie, så vel som samtidens teknologiske brytningstid ble belyst utfra. Fra et internt arkeologihistorisk perspektiv handlet det om treperiodesystemets vitenskapelige og pedagogiske gjennomslagskraft i samtidens oppfatninger om teknologisk utvikling. Fra et eksternt arkeologihistorisk perspektiv handlet det om hvordan realismen som epistemologisk ståsted og derav evolusjonismen som idéstrømning mot århundreskiftet ble legemliggjort i arkeologiens formidling av forhistoriens dagligliv og redskapskulturer, forstått som et arkeologisk kulturprodukt som «traff» en gjenkjennelig hjemlig historie for folk flest.

I historiografiske fremstillinger med vekt på en nasjonalromantisk genealogi som hovedfortelling er gravhaugens, vikingskipets, stavkirkens og nasjonens storhet synonyme størrelser. Men hvilken historie var det datidens arkeologer dro kjensel på som de historio-

³³⁰ Sørensen, E. 1988.

grafiske studiene har forbigått? Svaret er, som det fremgår av analysen, studier av uanselige veier (og her kan tilføyes potteskår, kasseroller og rustne sverd funnet i jorden) som hadde liten utsagnsverdi som representasjoner på nasjonens storhet.³³¹ En historiografi om dagliglivets arkeologi og historie som tar utgangspunkt i et historiesyn basert på realismens epistemologi har slik sett også passet dårlig inn i en historiografi som har romantikken som narrativt utgangspunkt. Det nasjonalromantiske utgangspunktet har overskygget de historiske forholdene som angår hvordan realismen som dominerende kulturbevegelse og idestrømning mot slutten av 1800-tallet fikk innflytelse i datidens arkeologi- og kulturminneforståelse og hvordan dette betydningsfulle idégrunnlaget utgjorde en *forutsetning* for fremveksten av en nasjonalromantisk historie- og kulturforståelse.

For å oppsummere har analysen av fortidens veier vist at nasjonalromantikken kun utgjorde en av de historiske «pilarene» for de historie- og minnepraksisene som gjorde seg gjeldende da kulturarvsinstitusjonene begynte å ta form på slutten av 1800-tallet. Jeg har argumentert for at realismen var en sterk idéstrømning og hovedleverandør i datidens kultur- og samfunnsliv som også påvirket samtidens historie- og minnekunnskap. I det institusjonelle offentlige domenet medierte denne kunnskapen en forvaltningssektoriell «anvendt» eller instrumentell fortidsforståelse forbundet med det moderne statsbyråkratiets og mer spesifikt Statens vegvesenets historisitet. Utstillingstradisjonen som ble formidlet gjennom verdensutstillinger og arkeologiske utstillinger vitner om at realismens idégrunnlag også hadde en sterk appell i samtidens kommersielle opplevelsesindustri og populærkultur. Analysen har vist at det fantes en historieskriving og minneforståelse på slutten av 1800-tallet som under innflytelse av realismens idégrunnlag ga føringer for samtidens historiesyn og didaktiske mål med fortidsformidlingen (utformet en dannelseskultur). Historie- og minnekunnskapen var ikke bare innordnet en nasjonal dannelseskultur med forvaltningspolitiske mål (en nasjonal/partikularistisk enhetskultur), men rettet seg også mot et transhumant verdigrunnlag forbundet med teknologi og fremskritt (en paneuropeisk/kosmopolitisk dannelseskultur). I hvilken grad realismens innflytelse i historie- og minnetenkningen ble videreført på 1900-tallet skal jeg undersøke i de neste to kapitlene (tredje del, kapittel 4 og 5) som omhandler mellomkrigs-generasjonens tilnærming til veifenomenet som fortidskunnskap.

³³¹ Jfr. Hougen 1954, 33.

Tredje del: Den nye realismen i tiden før 1950

Kapittel 4: Sjangerdomener i historieskrivingen

4.1. Innledning

Den arkeologiske disiplinen og kulturminneforvaltningens vilkår og bruk under naziregimet i krigsårene 1940-1945 er en av de mest omtalte temaer i samfunnsrelaterte studier av norsk arkeologihistorie. De historiske linjene mellom 1800-tallets og 1900-tallets nasjonalistiske og raseideologiske arkeologi- og historiebruk er i den sammenheng fremhevet. Hovedaktørene i dette historiske tidsskillet var mellomkrigsgenerasjonens arkeologer og kulturminnevernere. I historiografiske studier har det likevel vært lite oppmerksomhet på forholdet mellom ulike verdisyn og kulturminneforståelser i mellomkrigstiden, og det på tross av at denne tidsperioden i stor grad la grunnlaget for hvordan arkeologiens og kulturminnevernets praksis ble formet i første halvdel av 1900-tallet. Mellomkrigstidens litterære miljøer, kulturliv og samfunns-spørsmål er kilder til å forstå hvordan forskjellige ideer fikk innflytelse i datidens arkeologi og kulturarvsinstitusjoner. Diskursene om fortidens veier benytter jeg som et analytisk grep for å belyse denne historien. I det følgende kapitlet skal jeg utfra en sjangeranalyse belyse historieskrivingen om fortidens veier i første halvdel av 1900-tallet som arkeologene sammen med andre aktører bidro med å produsere. Jeg har kalt perioden for «en ny realisme» skapt av mellomkrigsgenerasjonens historieskriverere som virket i det tidlige 1900-tallssamfunnet. «Den nye realismen» benytter jeg som en betegnelse på tenkning om teknologi og modernitet som både videreførte og tok avstand fra 1800-tallsrealismen.

Perspektivene på fortidens veier som ble fremmet av «1870-generasjonen» dannet et grunnlag for videreføring av gamle og innføringen av nye orienteringer i en stadig voksende vei-historisk historieskriving som tok form utover 1900-tallet. I likhet med 1870-tallet er det under mellomkrigstidens økonomisk-liberalistiske politikk at det finner sted en ny litterær storhetstid om fortidens veier i Norge. I arven fra Lütken og Troels-Lund videreføres et kulturhistorisk perspektiv forbundet med «bredhistorien» utfra temaer som folkekultur, landbruk, byliv og kommunikasjon.³³² Kulturhistorie ble i løpet av første halvdel av 1900-tallet et kunnskapsfelt med nære relasjoner til sosialhistorie og mentalitetshistorie så vel lokalhistorie. Den kulturhistoriske historieskrivingen kan sammenfattes med det historikeren Ingar Kaldal mener utgjør et fellestrekk ved sosialhistorie og kulturhistorie; historieskrivingen handlet om «... det som gjaldt *folket* og *fleirtallet*, og det dei hadde *felles*. Det som var likt for mange, var også viktigast å skrive historie om. Slik sett var sosialhistoria også *sosialdemokratisk* – og

³³² For generell oversikt, se Kaldal 2002, 5-35; Kjeldstadli [1992] 2005, 89-90.

populistisk. Det siste var eit trekk ho har delt med store delar av kulturhistoria.»³³³ I den vei-historiske (populistiske) mellomkrigsgenerasjonens litteratur kom derimot kulturbegrepet til å få forskjellig innhold.

Jeg har vist at 1800-tallets historieskriving etablerte et skille mellom de ingeniørskapte kjøreveiene på den ene siden og på den andre siden de mer enkle førindustrielle kjøreveiene og organisk anlagte rideveiene. Dette skillet dannet en fortellermessig ramme for en distinksjon mellom det «nye moderne Norge» forbundet med industrialiseringens fremvekst på den ene siden, og det «gamle tradisjonelle Norge» forbundet med førindustriell tid (forhistorien og middelalderen) og tradisjoner holdt i hevd av folklørekulturen i det moderne industrisamfunnet. Et konsept om industrielle kjøreveier (ingeniørenes veier) versus tradisjonelle kjøreveier og rideveier (organiske/lett konstruerte veier) ble på 1900-tallet en sjangermessig kilde for nye tilnærminger til *kulturbegrepet*. Jeg skal undersøke disse aspektene ved kulturbegrepet ved å belyse hvordan den kulturhistoriske sjangeren og den sektorhistoriske sjangeren som tok form i 1870-årene endret seg i første halvdel av 1900-tallet. I løpet av perioden fremsto sjangerhistoriske distinksjoner som tydeligere enn tidligere definerte ulike *sjangerdomener* i historieskrivingen om fortidens veier.

4.2. En kulturhistorisk sjanger om fortidens veier

I løpet av første halvdel av 1900-tallet fremsto en historieskriving med en kulturhistorisk orientering som utdypet og presiserte aspekter ved fortidens veier i det førindustrielle samfunnet. Denne historieskrivingen ble først og fremst formidlet av forfattere som hadde arkeologi og historie som akademiske profesjoner. Arkeologi og historie i perioden 1900 til 1950 bygget på kulturforklaringer om evolusjon (kulturtrinn), migrasjon (folkevandring) og diffusjon (idéspredning) som ble introdusert på slutten av 1800-tallet. Samtidig ses et økende engasjement blant mellomkrigsgenerasjonens forfattere for kulturhistorie forbundet med dagligliv, teknologi og håndverksarbeid, deriblant førindustriell veihistorie. Forfatterne rettet i sine historiske studier fokus på historiens bredde og dybde, og mer spesifikt på et tradisjonelt veilandskap forbundet med rideveier og kjøreveier i forhistorien og middelalderen.

4.2.1. Det sosiale reiselivet i førmoderne tid

Arkeologen Haakon Shetelig (1877-1955) artikkel «Gammelt kjøre- og ridetøi» fra 1910 ble skrevet utfra et initiativ til en museumsutstilling som han utførte i kraft av sin stilling som

³³³ Kaldal 2002, 17, original kursiv.

ansvarlig leder for museumssamlingene ved Bergen Museum.³³⁴ Museumsutstillingen ble holdt i forbindelse med Landsutstillingen i Bergen der en av hovedattraksjonene var den nye automobiliteten som nylig hadde satt sine første spor i byen. I den populærvitenskapelige artikkelen gir Shetelig en lettfattelig innføring i hovedtrekkene ved veienes historie fra de eldste tider til sin egen samtid. Den historiske redegjørelsen ble supplert med en museums-katalog over gamle ferdsels-gjenstander som var registrert og tatt vare på av museet. Det går frem av artikkelen at målet med teksten ikke bare var å vekke folks interesse for de gamle ferdsels-gjenstandene, men også å gi publikum en fortellermessig opplevelse av gjenstandene i museumsrommet utfra tanken om at de representerte en *reiselivshistorie* i landskapet. I artikkelen belyser Shetelig samtidens ideer om teknologi og fremskritt ved å beskrive en vei-historisk utvikling fra småskala ferdsel på rideveier i lokale landskap til hvordan de ingeniørskapte kjøreveienes lette fremkommelighet dannet en forutsetning for turistenes beundring av norsk natur på 1800-tallet.

Shetelig ser de positive sidene som den teknologiske utviklingen har skapt, men inntar også et tilbakeskuende syn ved å belyse sider ved det gamle reiselivet som har gått tapt eller som holder på å gå tapt som følge av den teknologiske utviklingen:

«Selv fra vort standpunkt kan det indrømmes at ældre tiders reiseliv ogsaa hadde sine fortrin som netop de moderne fremskridt har ophævet. En længere reise var ikke dengang en uendelig række av sløvende ensformige timer i en jernbanekupé; hvert skifte bragte nye indtryk, nye ansigter omkring en, hver aften glæden over den fuldendte dagsmarsj og til den vel fortjente hvile i herberget. Den hele reise fyldtes av de mange smaa begivenheter, den intime berøring med folk og land hvor man drog frem. Var det anstrengende selv for et sterkt menneske at være paa hesteryggen eller rystes i en karosse dagen igjennem, saa var det allikevel neppe saa aandelig og legemlig slitende som en forseret automobilreise i vore dager. Og kravet til vor tids hurtighet kjendtes ikke, fordi det nu engang var umulig at komme saa fort frem».³³⁵

Utsagnet gir uttrykk for en generasjons opplevelse av datidens store omveltninger som ble skapt med motorisert ferdsel. Ferdsels-gjenstandene i museet ble for Shetelig minner om en tapt tid som forstås ensbetydende med «den langsomme reisen» i folklorens landskap. Det sosiale erfaringsrommet forbundet med det gamle reiselivet ga uttrykk for intimitet, emosjonalitet og multiplisitet; opplevelser som i følge Shetelig sto i kontrast til et mer endimensjonalt

³³⁴ Shetelig 1910.

³³⁵ Ibid., 6-7.

erfaringsrom skapt som følge av den moderne ferdselens raske hastighet. Tradisjoner og gjenstander forbundet det gamle reiselivet representerte et reiselandskap fra en sansbar fortid som i Sheteligs samtid var i ferd med å forsvinne. En rød tråd i Sheteligs syn på veihistorie var med andre ord, og i samsvar med Troels-Lund, det gamle reiselivet. Han var opptatt av et opplevelsesaspekt knyttet til kunnskapen om fortidens dagligdagse ting, reiselivets «kulturelle bakgård» overlevert samtiden ved gamle og utgåtte ferdselsgjenstander. Sheteligs kulturhistoriske syn på veihistorie kan ses i lys av det faktum at han senere sto som redaktør for den norske oversettelsen av Troels-Lunds «Dagligt liv i Norden» som ble utgitt i 1939 (jfr. avhandlingens kapittel 2.3.2.). I forordet hyllet Shetelig Troels-Lund som den kulturhistoriske sjangerens «far», og med det etablerer han (intertekstuel) Troels-Lunds verk som en *kanon* for samtidens så vel for kommende forfattere innenfor den kulturhistoriske sjangeren.³³⁶

Kulturhistorie handler utfra dette perspektivet om å utdype fortiden slik den utartet seg for folk flest. Det var samtidig en fortid som var vesentlig annerledes enn samtidens modernitet. Shetelig konkretiserte det kulturhistoriske grunnperspektivet til Troels-Lund på følgende måte:

«Vi [...] møter folket som det var i drakt og levevis, som de spiste og drakk (ikke minst det siste), følger dem året igjennom i hverdag og fest, og ved de store livets høitider, barnedåp, bryllup og likferd. Neppe noensinne ellers er det skrevet et historisk tidsbilde så spillende av liv, så rikt og fengslende».³³⁷

Denne omtalen kunne like godt stått i innledningen til historikeren Sverre Steens (1898-1983) verk «Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder» fra 1929.³³⁸ Steens historieverk er en praktbok illustrert med kart og tegninger over ferdselens utbredelse innenfor et tradisjonelt rideveilandskap med stor tidsdybde. Middelalderen på 1500-tallet utgjør bokens fortellermessige slutt og samtidig et kronologisk skille mellom det gamle og det nye introdusert ved kjøreveienes historie i nyere tid. «Ferd og fest» har blitt en norsk *kanon*, et episk «monument», med bred resepsjon i veihistoriske studier som andre forfattere refererer til og siterer fra. Steens maleriske historiske epos om det eldste reiselivet var utført i en populærvitenskapelig skrivestil. Verket, som kom ut i nytt opplag i 1942, fikk derfor stor oppslutning blant

³³⁶ Shetelig i Troels-Lund 1939, VI.

³³⁷ Ibid., VII.

³³⁸ Steen 1929.

folk flest i hans samtid.³³⁹ Likhetene i valg av forskningsfokus, tematikk og skrivestil tyder på at Troels-Lund var et forbilde for Steens verk. Med reiselivet i fokus ønsket Steen å gi leseren et levende innblikk i ferdselens historie i forhistorisk tid og i middelalderen. Steen kritiserte det positivistiske idégrunnet i den økonomisk-statistiske historieskrivingen som den sektorhistoriske sjangeren i overgangen til 1900-tallet bygget på.³⁴⁰ Fremfor en rasjonell tilnærming bruker Steen begrepet «samkvem» for å belyse kommunikasjonen i landskapet, altså en sosial tilnærming til veihistorie.³⁴¹

Veihistorie og ferdselshistorie mer generelt var en populær tematikk. Shetelig og Steen viser i sine kulturhistoriske tilnærminger til en historieskriving om folkets historie som utfra tematikk og populærvitenskapelig skrivestil var rettet mot allmennheten. Dette var for så vidt ikke noe nytt sammenlignet med 1870-årene. Men det nye på 1900-tallet var at førindustriell veihistorie begynner å feste seg som et spesifikt felt i *den akademiske kunnskapen*. Med mellomkrigsgenerasjonens historieskriver foregikk det med andre ord en konsolidering av en kulturhistorisk sjanger om fortidens veier i arven fra Troels-Lund utfra et felles fokus på dagliglivets historie og det historiske reiselivet som spesifikk tematikk. Folklorens landskap representerte en kvalitativ reiseopplevelse som var rikt, materielt i form av overleveringen av en tradisjonell ferdselskultur og mellommenneskelig ved å gi uttrykk for bygdefellesskap og kultur møter. Ferdsel i forhistorisk tid og i middelalderen utgjorde slik sett relikte spor etter det gamle reiselivet forbundet med folklorekulturens landskap. Denne tidsdybden i folklorelandskapet ble i den kulturhistoriske sjangeren utdypet gjennom spesielt to fortidsdiskurser som jeg skal beskrive nærmere.

4.2.2. Osebergvognen og de førindustrielle kjøreveiene

Ferdsels gjenstander funnet i gravminner og vognmotiv på helleristninger er arkeologiske kilder som gir utsagn om ferdsel i forhistorien. Shetelig skrev en rekke tekster om land- og sjøvertsferdsel i eldre tid, ikke minst som følge av at han bisto den tidligere nevnte arkeologen

³³⁹ Steen skrev i 1940-årene også artikkelen «Veiene og leden i Norge» i tobindsantologien om handel og samferdsel i oldtiden og i middelalderen som ble utgitt i serien Nordisk kultur, Steen 1934a. I tillegg skrev han samme året utfra et lokalhistorisk perspektiv artikkelen «Gamle veier på Romerike» i serien Norske bygder, Steen 1934b. Hovedmålet med artiklene var å gi et innblikk i hvor ferdselen gikk, og et kulturhistorisk perspektiv i samsvar med «Ferd og fest» ble derfor i mindre grad fremhevet. Tilsvarende populærhistorisk formidling av veihistorie fremgår av kunsthistoriker ved Norsk Folkemuseum Gisle Midttuns (1881-1940) artikler om gamle veier i Setesdalen og i Vest-Agder publisert i serien Norske bygder, Midttun 1921, 1927. Også arkeologen Theodor Petersen (1875-1952) ved Videnskabselskabets oldsaksamling i Trondheim ga et populærhistorisk innblikk i eldre veihistorie belyst utfra arkeologiske funn og historiske kilder, Petersen 1931.

³⁴⁰ Steen 1929, 38: «Trafikkens betydning i gammel tid kan aldri måles efter antall reisende og miletall.» Se også *ibid.*, 74.

³⁴¹ Se også Kaldal 2002, 14, 27. Steen er omtalt som en norsk pioner innen sosialhistorie og en av de mest sentrale forfatterne blant mellomkrigs generasjonen som skrev kulturhistorie.

Gabriel Gustafson (som tilhørte 1870-tallsgenerasjonen) med utgravningen av Oseberghaugen i 1904. En annen av mellomkrigsgenerasjonens forfattere, arkeologen Sigurd Grieg (1894-1973) tok også del i arbeidet med å publisere resultatene fra denne utgravningen. Funn i Oseberghaugen av skip, vogner, billedlige fremstillinger av vogn- og ridemotiv var en begivenhet som la grunnlaget for en omfangsrik arkeologisk diskurs om eldre ferdsel i Norge. Vognmotiv på helleristninger var velkjent viten blant mellomkrigsgenerasjonens arkeologer.³⁴² Men funnet av den såkalte *Osebergvognen* genererte en arkeologisk diskurs om forhistoriens kjøretøy i første halvdel av 1900-tallet som medførte en ensretting av denne diskursen mot en tematikk om ferdsel i jernalderen. Det var i «gravhaugsarkeologien», som utgjorde et betydelig forskningsfokus i arkeologien på denne tiden, at de arkeologiske utsagnene om fortidens veier ble ytret.³⁴³

Med tanke på at det ikke var (og fremdeles ikke er) funnet kjøreveier over lengre distanser fra forhistorisk tid i Norge, slik det var gjort i Danmark, ble et sentralt spørsmål i samtiden hvordan man kunne gi en forklaring på hvorfor hjulgående kjøretøy i det hele tatt fantes i det arkeologiske materialet. Shetelig mente at vogner, slik Osebergvognen var et eksempel på, hadde sin funksjon i det ordinære gårdslivet. I det vanskelig tilgjengelige norske landskapet har hjulgående vogner i forhistorien ikke spilt noen rolle i reiselivets eldre historie, hevdet Shetelig.³⁴⁴ Han fremmet en økonomisk forklaring der han med paralleller i historiske og etnologiske kilder, blant annet ved å henvise til tradisjonell bruk av vogner på Island, mente at vogner i forhistorien ble brukt som arbeidskjøretøy i det tradisjonelle gårdsbruket. Shetelig inntok med andre ord (i tråd med realismens epistemologi) et økonomisk-rasjonalt perspektiv i sin tolkning av kjøreveier fra forhistorisk tid. Dette var et syn på forhistor-

³⁴² Se f.eks. Shetelig 1910.

³⁴³ Diskursen om fortidens kjøretøy eller vogner basert på historiske og arkeologiske kilder har lange tradisjoner i europeisk historieskriving, derav også forbindelsen mellom ferdselsarkeologisk forskning og gravminneforskning. Fra renessansen og fremover fremkom en type tekststudier om antikkens kjøretøy som var basert på skriftlige og ikonografiske kilder. Denne litteraturen dannet bakgrunnen for å forstå ferdselsformer i forhistoriens Mellom-Europa. Historieskrivingen om antikkens kjøretøy var innordnet en intertekstuell kunnskapsorientering som bygget sine sannheter på kjernetekster med utspring i ideen om antikken som et felleseuropeisk opphav. Arkeologiske funn i Mellom- og Nord-Europa på 1800-tallet av hjulgående kjøretøy fra forhistorien funnet i myrer og i gravminner utfordret en klassisk veihistorisk tradisjon som bygget sin erkjennelse på litterære og ikonografiske kilder. Se Piggott 1983, 9-12, men også Schovsbo 1987, 13-18. Funnet av Osebergvognen i 1904 markerte introduksjonen av denne typen arkeologisk forskning også i Norge. Her kan nevnes at Bonde og Christensen 1993 ved dendrokronologisk metode har datert gravkammeret i Osebergskipet til 834 e.Kr. (vikingtiden). Det innebærer at Osebergvognen som gravinventar, vel og merke tatt i betraktning at den har hatt en viss brukstid før nedleggelsen, er fra omtrent samme tid.

³⁴⁴ Shetelig 1910, 8.

iens kjøretøy som samsvarte med Gerhard Schønings forklaring fremmet noen århundrer tidligere.³⁴⁵

I Sigurd Griegs tekst om Osebergvognen utdypes en opphavsfortelling om hjulgående ferdseil.³⁴⁶ Griegs utsagn om Osebergvognen er skrevet i bind to om Osebergfunnene, under kapitlet «Haandverk». Jernalderens håndverkshistorie ble slik sett en overordnet tematikk for Griegs utsagn om fortidens veier. I sitt syn på ferdseilshistorie kobler han en teknikkintern diskurs med datidens kulturhistoriske metoder og modeller. I sin analyse av Osebergvognens stil- og formuttrykk belyses en teknologisk narrativ om vognteknologi som en utviklingshistorie i forhistoriens verdensgeografi utfra teorier om kulturell evolusjon og diffusjon. Argumentasjonen bygger på et studium av Osebergvognens egenskaper (form, type, funksjon) og paralleller i kontinentalt arkeologisk materiale, vogner i historiske tekster, i ikonografi og folklore samt vognens etymologiske betydning. Det humanvitenskapelige fokuset på ordenes opprinnelse, språklige forbindelser, kulturelle og materielle paralleller på kryss av geografiske skillelinjer er karakteristiske trekk ved samtidens arkeologi, den såkalte «kulturarkeologien». Griegs tolkning av Osebergvognen gjøres ut fra ideen om et kulturelt fellesskap i en kontinental geografi som har opplevd samme teknologiske utvikling. Dermed kan den historiske utviklingen studeres i sammenheng som spesifikke uttrykk av en enhetlig verdensfortelling. Denne universalhistoriske tilnærmingen til teknologihistorie innebar en teknologi- og kultur-deterministisk forklaringsstrategi, fordi den legger til grunn at teknologisk innovasjon kun foregår en gang og på et bestemt sted. Det kulturelle nivå og den geografiske utbredelse som den teknologiske utviklingen medfører, ideenes flyt i rommet, er slik sett et resultat av «en adopsjonsmessig tregghet» mot utkanten av innovative sivilisasjonshistoriske sentra. Osebergvognen representerte som teknologihistorie derfor, i følge Grieg, et fattigere (barbarisk preg, primitivt) kulturuttrykk enn sine kontinentale forbilder.³⁴⁷

Men ved å belyse de kulturhistoriske forholdene omkring bruken av Osebergvognen i sitt *hjemlige miljø*, fremstår også en annen fortelling for Grieg utfra hvordan «vognen» får verdi som representasjon på germansk og norrøn kultur. Utfra argumentasjonen om at Osebergvognen ikke bærer spor av langvarig bruk og dermed ikke hadde en praktisk funksjon i dagliglivet, fremmet han en religionshistorisk tolkning om vognenes funksjon i gravminnenes landskap. Gravritualer, myter og symbolikk inngår her i en fortolkning av fortidens veilandskap. Grieg oppfattet «vognen» som et symbol med referanse til jernalderens mytologi, men

³⁴⁵ Jfr. avhandlingens kapittel 3.2.

³⁴⁶ Grieg 1928, 23-33.

³⁴⁷ Ibid., 26, 28.

også mer konkret som vitnesbyrd om hellige veier eller prosesjonsveier i gravminnelandskapet. For Grieg blir den romerske historieskriveren Tacitus' utsagn om germanernes vognkultus en kjernetekst, hvor romertiden, det vil si eldre jernalder i Norge, dannet bakgrunnen for en opphavsfortelling om kjøretøy i Norge.³⁴⁸ Tacitus skrev om den vognkjørende gudinnen Nerthus som fra sin hellige lund ved en innsjø på en hemmelig øy, foretar et ritual som innebar å ferdes fra sted til sted i menneskenes bebodde landskap. Det holdes fest på de steder hun velger å oppholde seg, og med hennes tilstedeværelse opphører all krig og det er fred blant menneskene. Tacitusfortellingens imaginære mytiske veilandskap kobler Grieg med Osebergvognens funksjon i jernalderens rituelle landskap. Griegs narrativ om kjøretøyenes arkeologi bygget med andre ord på en kompleks fortelling. Osebergvognen ga uttrykk for teknologihistorie som verdensfortelling, en kulturhistorisk fortelling om jernalderens trosliv og rituelle praksis i gravminnenes landskap, og derigjennom en mytisk fortelling om betydningen av vognkjøring i seremonielle prosesjoner.

Også historikeren Steen uttalte seg om Osebergvognen. Historikeren Ottar Dahl har ment at kunnskapsutvekslingen mellom arkeologer og historikere ble styrket på 1900-tallet.³⁴⁹ I den vei-historiske diskursen er dette synet delvis riktig. I sitt kapittel om ferdsel i forhistorien refererer Steen til datidens arkeologi som bygget på samtidens oppfatninger om kulturkontakter ved diffusjon, men i spørsmålet om kjøreveienes opphav forholdt Steen seg utelukkende til historiske tekstkilder. Selv om han i likhet med Grieg vektla en rituell forklaring på Osebergvognen, er arkeologenes utsagn om vogner og kjøreveier ikke nevnt. På den andre siden refererte heller ikke arkeologene i Steens samtid til den antikvariske diskursen om kjøreveier (de førindustrielle kjøreveiene). Steen baserte derimot sine utsagn på nettopp disse eldre historiske tekstene, mer bestemt Olaus Magnus, Gerhard Schøning og Lorentz Diderich

³⁴⁸ Tacitusfortellingen er gjengitt i Grieg 1928, 27-28: Germanerne «... dyrker Nerthus, det vil sige: den moderlige jord, og mener, at hun blander sig ind i menneskenes færden og kører omkring til folkene. På en ø i oceanet findes der en ubesmittet lund, og i denne en indviet vogn, der dækkes med et tæppe. Præsten er den eneste, der har lov til at berøre den. Han mærker, når gudinden er til stede i dette hemmelige gemme; og mens hun kører afsted paa sin vogn, som trækkes af kjøer, ledsager han hende under dyb ærefrygt. Da er det glade dage; og der holdes fest på de steder, hun viser den ære at komme til og tage ophold på; man går ikke til nogen krig og tager ikke våben i hånd; alt jærn er gemt hen under lås og lukke; fred og ro er det eneste, man da sætter sin hu til; så længe indtil gudinden har fået nok af at færdes mellem menneskenes børn, og præsten derfor bringer hende tilbage til det hellige sted. Derefter bliver vognen og tæpperne og, hvis man har sind til at tro det, selve guddommen tvættet i en skjult liggende sø. Trælle gør tjeneste derved, dem søen øjeblikkelig sluger. Derfra hidrører den lønlige rædsel og den fromme uvidenhed om, hvad det er, som ingen får at se, uden han er døden vis.»

³⁴⁹ Dahl 1970, 243.

Klüwer sine utsagn om gamle veianlegg. Disse forfatterne tar derimot Steen, og i dette tilfelle ukritisk, til inntekt for en rituell fortolkning.³⁵⁰

Nordboernes kontakter med det romerske riket medførte, i følge Steen, at *kunnskapen* om romersk veibygging ble overført til en hjemlig norsk tradisjon og tilpasset behovet i datidens rituelle praksis.³⁵¹ Byggingen av funksjonelle kjøreveier over lengre distanser i jernalderen med bakgrunn i kunnskap om romersk veibygging lot seg derimot ikke gjøre, mente han. Til det var datidens teknologi for dårlig for det ingeniørmessig krevende norske landskapet. Steen avviste samtidig Yngvar Nielsens naturaliserte opphavsfortelling om veiene (jfr. ut-sagnet om «geita som den første veimester»). Isteden vektla han betydningen av mellommenneskelige sosiale relasjoner som utslagsgivende faktor for hvordan et veisystem oppstår (jfr. hans idémessige røde tråd om «samkvem»). Steens utsagn om veienes opphav i Norden bygget med andre ord, og i likhet med Grieg, på kulturell og teknologisk determinisme. Det er ideenes flyt gjennom overføringen av en romersk teknologikultur som i følge Steen dannet grunnlaget for at Osebergvognen kunne bli lagd i Norge i jernalderen.

4.2.3. Middelalderens rideveier og folklørelandskapets tidsdybde

En historisk tematikk om *rideveier* var, i tillegg til kjøretøydiskursen nevnt ovenfor, en diskurs som inngikk i datidens kulturhistoriske sjangerorientering. Steen ønsket å avkrefte den etablerte tanken om det gamle bygdesamfunnet som lukkede kulturelle enheter, som blant annet Yngvar Nielsen ga uttrykk for, det vil si forestillingen om et skille mellom et tradisjonelt og førindustrielt veilandskap med liten kulturell forbindelse (avsondretthet) og et industrielt veilandskap med sterke kulturelle bånd («samkvem»). Steens historiske epos er i vesentlig grad en fortelling om middelalderen som *gullalderen* i et førindustrielt ferdselslandskap i Norge. Med den brede innfallsvinkelen til temaet «samkvem» forsøkte han å fange viktige sider ved ferdselen til lands og til vanns som foregikk mellom bygder og mellom en norsk og europeisk geografi, og som omhandler funksjonelle og politiske så vel rituelle og sosiale aspekter ved veier og ferdsel i jernalderen og middelalderen. Steen beskriver veienes rolle som en samlende faktor i et nasjonalpolitisk landskap under middelalderen, fremkommet som følge av kongelig og geistlig administrasjon (veitsle- og pilegrimsferder) og en gradvis mer innflytelsesrik bydannelse med en elite plassert i sentrum av den maktpolitiske geografien. Eller sagt med Steen: «Det nye norske kongedømmet skapte en reisende hær eller en hær av

³⁵⁰ Steen fremmet her et unyansert syn fordi det ikke opplyses om Schønings praktisk-økonomiske forklaring som jeg har beskrevet tidligere i avhandlingens kapittel 3.2. Hans argumentasjon mot en praktisk forklaring på de forhistoriske vognenes funksjon er også unyansert idet Sheteligs forklaring fra 1910 ikke blir nevnt.

³⁵¹ Steen 1929, 193-198.

reisende; det skapte – om det ikke hadde vært noe slikt før – en landssamferdsel».³⁵² I sitatet fremgår hvordan reiseliv, samkvem og dagligliv innordnes nasjonalhistorie, en hovedfortelling i historikernes kunnskapsorientering som handlet om en norsk statsdannelsesprosess fra middelalderens bydannelse og fremover.

Men selv om ferdsel i forhistorisk tid og i middelalderen kunne studeres som uttrykk for kulturmøter og samhandling med en rekkevidde utover lokalsamfunnene la både Shetelig og Steen til grunn at landvertsferdsel i Norge hadde mindre rekkevidde sammenlignet med sjøferdsel. Det norske landskapet utgjør en naturskapt hindring for landvertsferdsel, derfor ligger det «... i naturforholdene at hos os hadde veien til sjøs været den letteste og almindeligste ved alle reiser», skrev Shetelig.³⁵³ I dette utsagnet formidles en distinksjon mellom sjø- og landvertsferdsel som også gjenspeilte skillelinjer mellom arkeologiske og historiske kilder og profesjoner. Arkeologene rettet blikket mot sjøferdsel og var i mindre grad opptatt av å belyse i hvilken grad rideveier var et fenomen i forhistorisk tid og i middelalderen. Det var et historikerperspektiv på jernalderens og middelalderens rideveier ved bruk av historiske tekstkilder som fikk gjennomslagskraft i den akademiske kunnskapen om fortidens veier. I denne sammenheng var Steen i fronten av en norsk mellomkrigsekspertise som hadde kunnskap om førindustriell vei-historie. Dette fremgår blant annet i en artikkelsamling om samferdsel i Nordens oldtid og middelalder som ble publisert i to bind i serien «Nordisk Kultur».³⁵⁴ Tematikken i de to bindene er fordelt utfra en distinksjon mellom arkeologiske materialstudier og historiske tekststudier som særskilte profesjonsområder. Av de norske bidragene finner vi derfor i første bind arkeologene Bjørn Hougen og Jan Petersen med sine bidrag om handelsforbindelser og kulturkontakter tolket med utgangspunkt i arkeologisk gjenstandsmateriale, og en artikkel av Shetelig om oldtidens fartøyer og skipsbyggingsteknikk tolket med bakgrunn i arkeologiske gjenstandsfunn og ristningsmotiv. Steens artikkel «Veiene og leden i Norge» inngikk i det andre bindet om samferdsel i middelalderen, hvor han baserte sine utsagn på skriftlige historiske kilder.³⁵⁵ Herav fremgår skillet mellom en norsk arkeologisk diskurs som er materiell og gjenstandsbasert, og en historisk tekstuell diskurs basert på skriftlige kilder om forhistoriens og middelalderens ferdselshistorie.

³⁵² Steen 1929, 56.

³⁵³ Shetelig 1910, 7.

³⁵⁴ Tobindsverket «Handel og samfædsel i oldtiden» (red. Johs. Brøndsted) og «Handel och samfærdsel under medeltiden» (red. Adolf Schück) ble utgitt i 1934 i serien Nordisk Kultur. Troels-Lunds *nordiske* perspektiv er i antologien slik sett representert som et spesialisert felt formidlet i form av en rekke artikler om førindustriell ferdsels- og vei-historie i de forskjellige nordiske landene.

³⁵⁵ Steen 1934a.

I Steens artikkel i antologien nevnt ovenfor fremmes et spesifikt historikersyn på veier som kildemateriale relatert til landskapet idet han presiserer at kunnskap om de eldste veiene kan oppnås utfra to kildegrupper: geografi som forteller om naturforhold og dermed hvilke løp som veier rent praktisk kan gå, og de historiske skriftlige kildene som forteller om hvor veiene faktisk gikk.³⁵⁶ Steens hovedfokus var et tradisjonelt veilandskap med stor tidsdybde for ferdsel til fots og til hest, og som fortsatt var synlig i form av faste veilinjer innenfor 1900-tallets bygdesamfunn.³⁵⁷ Sporene fra fortidens veier omhandlet med andre ord *veilinjene* som landskapselementer og ikke den fysiske rideveien som et materielt objekt i landskapet. For Steen var det rideveiene som materielle etterlevninger slik de er beskrevet i den eldre litteraturen (ryddet vei og kavlebroer) som er av betydning.³⁵⁸ Verken et arkeologisk eller historiker syn innebar derfor en erkjennelse om rideveien som et materielt fenomen i landskapet. For arkeologene handlet veihistorie om kjøretøyene (gjenstandene) og for historikeren Steen var fokuset den tekstuelle rideveien og kjøreveien i førmoderne tid. Samtidens historieskriving hadde med andre ord ingen arkeologisk erkjennelse om førindustrielle veier, selv om antikvarene (Schöning og Klüwer) allerede hadde oppdaget slike spor på 1700-/1800-tallet. De egentlige *veiminnene* som mellomkrigsgenerasjonen hadde fokus på, var «den fortalte veien» i den eldre litteraturens historiske fortellinger og myter om ferdsel og reiseliv i forhistorien og i middelalderen.

4.2.4. Idyllkronotopen og den folkloristiske tid

Ovenfor har jeg vist hvordan akademikere innenfor historie og arkeologi var opptatt av det tradisjonelle veilandskapets opphav og karakter. Hovedfokuset var, i samsvar med Troels-Lunds kulturhistoriske perspektiv, reiselivet og dagliglivets kultur forbundet med førindustriell ferdsel. Er den kulturhistoriske sjangeren båret frem av et romantisk abstrakt syn på ferdsel i førmoderne tid? For å utrede dette spørsmålet undersøker jeg hva slags kronotop denne historieskrivingen formidler om forhistoriens og middelalderens kjøretøy og rideveier.

Den rituelle tolkningen av Osebergvognen bygger på en mytefortelling som har slektskap med et kronotopisk innhold i Bakhtins poetikk. Bakhtin viste hvordan fortellende tekster i antikkens litteratur beskrev et landskap hvor handlingsforløpet foregikk i det han kaller «eventyrtid», forstått som en statisk og romlig abstrakt verden.³⁵⁹ I denne abstrakte verden går reisen gjennom mange land og verdensdeler. Det er et imaginært og narrativt landskap som er

³⁵⁶ Ibid., 217.

³⁵⁷ Se også Steen 1929, 192-230.

³⁵⁸ Ibid., 197.

³⁵⁹ Bakhtin 2006, 15-37.

stort, mangfoldig, fremmed og farefullt. Handlingen i «eventyr tid» styres av faktorer utenfor hovedpersonenes kontroll (skjebne, tilfeldighet, naturens luner, banditter o.l.), samtidig som historien fra begynnelse til slutt er tidløs (hovedpersonene transformeres ikke, de blir ikke eldre, klokere, rikere osv.). Dette tidløse landskapet er en narrativ kronotop med en eventyrkronotopisk struktur som gjenfinnes i Tacitusfortellingens vognmotiv. I Tacitusfortellingen strekkes et tidløst landskap ut i et syklisk tidsrom som, i samsvar med Bakhtins eventyr tid, er definert av utreisen (begynnelse) og hjemreisen (slutt). Ritualet med «å kjøre med vogn» blir et narrativt element som driver fortellingens hendelser fremover. Hendelsene skjer for øvrig innenfor et statisk og syklisk tidsrom (i eventyr tid; tiden står stille og går ikke fremover).

Det er nær sammenheng mellom denne mytiske vognkjørende eventyr tiden og den folkloristiske tiden som utsagnene i rideveidiskursen gir uttrykk for. Middelalderen blir som representasjon på den langsomme reisen i et tradisjonelt ferdslandskap en gullaldermetafor på et ruralt eller pastoralt veilandskap. Bakhtin belyste i sin historiske poetikk kronotopens forbindelser til folkloren, idyllen og det pastorale. I hans kronotopanalyse er idyllkronotopen en tid-romkategori av grunnleggende narrativ karakter i europeisk litteratur. Han skiller mellom fire idylltyper i litteraturen: kjærlighetsidyllen (bl.a. pastorale kjærlighetsfortellinger), jordbruksarbeidsidyllen, håndverksarbeidsidyllen og familieidyllen.³⁶⁰ I den kulturhistoriske sjangerens vektlegging av dagliglivets kultur er det blant mellomkrigsforfatterne i første rekke jordbruksarbeider- og håndverksarbeideridyllen som blir kronotopisk fortellende elementer. Interessant i den sammenheng er hvordan veikronotopen gir uttrykk for reisen i en hjemlig livsverden.³⁶¹ Et grunnelement i fortellinger som bygger på ulike varianter av idyllkronotopen er, i følge Bakhtin, *folkloristisk tid*; et gjentakende syklisk hendelsesforløp definert av en hjemlig eller hverdagslig verden bestående av et jordbruksarbeidende kollektivt fellesskap.³⁶² Dette er et landskap fylt med tradisjoner, hvor:

«... livet og dets begivenheder er organisk tilknyttet eller fastgroet til stedet – til hver en krog i hjemlandet: barndommens bjerge og fødedalen, den hjemlige flod og skov,

³⁶⁰ Ibid., 144.

³⁶¹ Ibid., 163.

³⁶² Ibid., 127-134. Det er en nær sammenheng mellom «eventyr tid» og «folkloristisk tid». Folkloristisk tid forbinder Bakhtin med et førklassesamfunn der den sykliske tid utgjør en begrensning for tidens progressivitet, se op.cit., 130. Det tidløse landskapet er en narrativ som har nære relasjoner til en syklisk tidsoppfatning. Eriksen 1999, 18, fremhever at et førmoderne historiesyn ble produsert med bakgrunn i en tradisjonsbundet livsverden hvor erfaringene av tid og rom var uløselig knyttet til arbeidsoppgaver og til årets og livets syklus, med andre ord en syklisk fremfor lineær tidsoppfatning. I den sykliske tidsoppfatningen repeteres historien dag for dag og år for år, potensielt sett i det uendelige. Utfra denne historieoppfatningen blir menneskets livsgrunnlag – dets naturlige omgivelser - betingende faktorer for en syklisk tidsoppfatning.

de hjemlige marker og fødehjemmet. Det idylliske liv og dets begivenheder er uadskillelige fra denne konkrete krog i rummet, hvor forældre og bedsteforældre levede, og hvor børn og børnebørn vil leve. [...] I idyllen er enheden mellem generationernes liv (mellem menneskenes liv i det hele taget) essensielt bestemt av *stedets enhed*, af slægtslivets århundredgamle tilknytning til et bestemt sted, som dette liv og alle begivenheder i det ikke er adskilt fra. Stedets enhed svækker og opløder alle tidsmessige grænser mellem generationernes individuelle liv og mellem de forskjellige faser af et og samme liv. Stedets enhed tilnærmer og forener vugge og grav (den samme krog, den samme jord), barndom og alderdom (den samme lund, den samme bæk, de samme lindetrær, det samme hus) og de skiftende slægtleds liv, som blev levet på samme sted, under de samme betingelser og med samme udsigt. Den opløsning af alle tidsgrænser, som stedets enhed medfører, medvirker også væsentlig til at skabe den cykliske tidsrytme, som er så karakteristisk for idyllen». ³⁶³

Tid-romdimensjonen ved idyllen, mente Bakhtin, karakteriseres ved en forkjærlighet for det sentimentale, en livsvisdom forbundet med «graven» og forgjengeligheten, og en idealisering av det pastorale bondelivet hvor «... det idylliske livs ægte, organiske tid bliver [...] sat i kontrast til bylivets forjagede og fragmenterede tid eller endog til historisk tid». ³⁶⁴ Fortellingen vil helst formidle et annet roligere sted representert ved bondekulturens dagligdagse liv og sykliske tidsrytme. Men idyllkronotopens poetikk i folklorens verden er likevel ikke romantiserende abstrakt, men tar utgangspunkt i det reelle virkelige liv. ³⁶⁵ Sagt med Bakhtin er:

«... folklorens fantastik en realistisk fantastik: den overskrider aldrig nogensinde grænserne for den dennesidige reale, materielle verden, den stopper ikke sine flænger til med nogen som helst ideale hinsidige momenter, den øver sit virke i rummets og tidens dimensioner og evner at fornemme disse dimensioner og anvende dem bredt og dybt. [...]. Derfor er folklorens realisme en udtømmelig kilde for realismen og for al boglig litteratur, herunder også for romanen». ³⁶⁶

Idyllkronotopens «realistiske emblematikk» er knyttet til livets grunnleggende realiteter: «Kærlighet, fødsel, død, ægteskab, arbejde, mad og drikke og aldre – det er de fundamentale

³⁶³ Bakhtin 2006, 144-145.

³⁶⁴ Ibid., 147.

³⁶⁵ I Bakhtins beskrivelse av «den ægte folklore» er tidsfornemmelsen (relasjonen fortid-nåtid-fremtid) uløselig knyttet til en reell/jordnær virkelighet, Ibid., 69ff.

³⁶⁶ Ibid., 73.

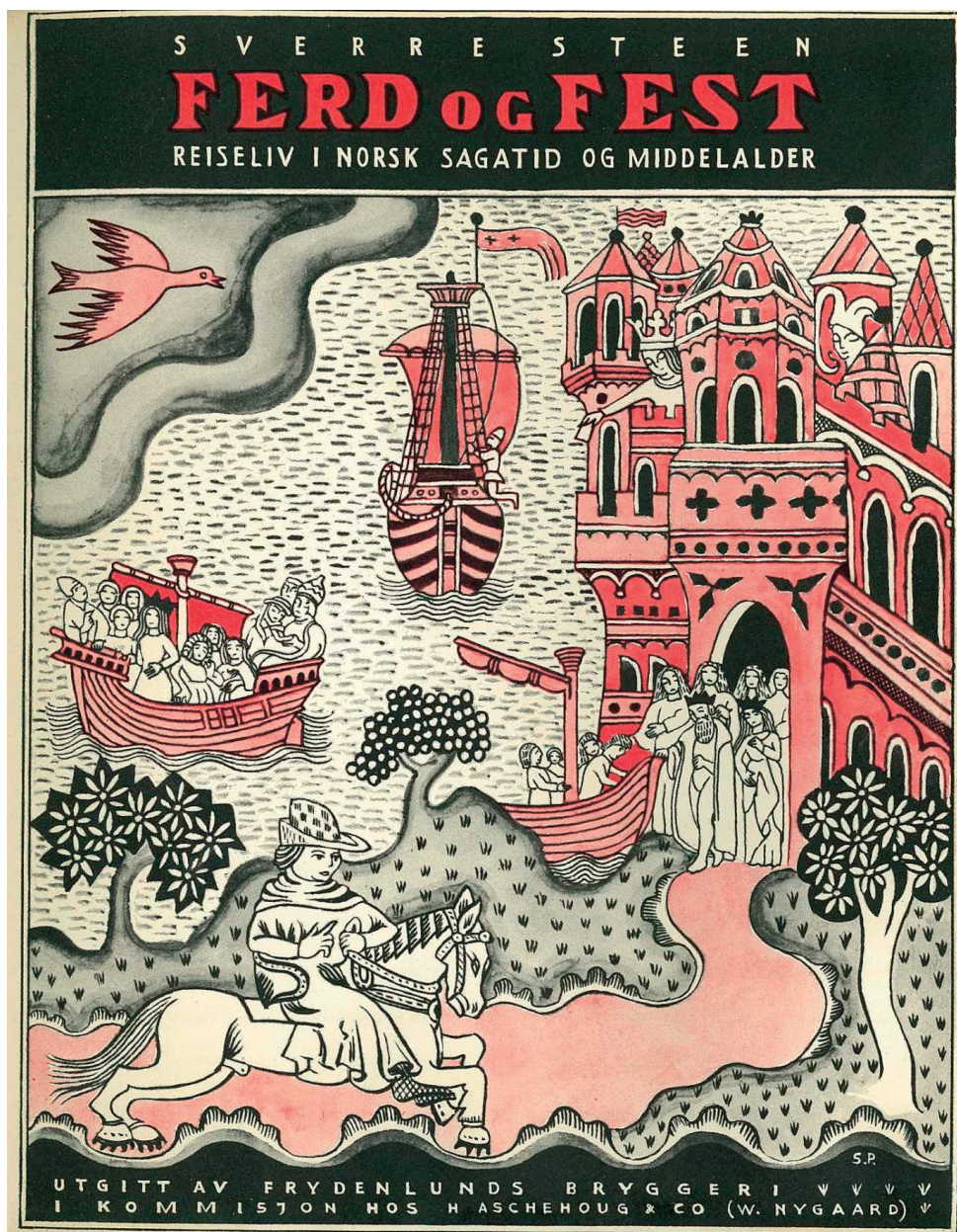
realiteter i det idylliske liv», skriver Bakhtin.³⁶⁷ Dette er et perspektiv som samsvarer med et vitenskapelig historiesyn med fokus på dagliglivets historie slik både Troels-Lund og mellomkrigsgenerasjonens kulturhistorikere inntok.

Ovenfor har jeg argumentert for at den kulturhistoriske sjangerens tilbakeskuende og i mange henseende nostalgiske fokus på tradisjon bærer i seg et syn på fortidens veilandskap som er sammenfallende med Bakhtins beskrivelse av idyllkronotopen. I mellomkrigsgenerasjonens fortellinger om den førmoderne veihistorien produseres således en idyllkronotop, eller mer presist: det idylliserende veilandskapet ble som tid-romkategori et narrativt strukturerende element i fortellingene om middelalderen og jernalderen. Historiene om dette landskapet var basert på et erfaringsrom med stor kontinuitet og tidsdybde. Det rurale veilandskapets tidsdybde ble en verdi ved å representere et tradisjonelt erfaringsrom og et bevegelsesmønster forbundet med gårds- eller bygdelivets dagligliv. I fortellingen om fortidens veilandskap produseres dermed en type fortidsforståelse som altså gjenfinnes i skjønnlitterære sjangere, slik det fremgår av Bakhtins historiske poetikk om idyllkronotopen. I den kulturhistoriske akademiske litteraturen, i den vitenskapelige sakprosaen, får veien («den langsomme reisens tid») et spesifikt uttrykk gjennom en veinarrativ byggende idyllkronotopen, en kronotop der *rommet dominerer fremfor tiden* (jfr. figur 10).

4.2.5. Sammenfatning

I løpet av første halvdel av 1900-tallet konsolideres en kulturhistorisk sjanger om fortidens veier i arven fra Troels-Lund. Litteraturen utgjør en akademisk sjangerorientering skrevet av arkeologer og historikere med humanvitenskapelig bakgrunn. Det var en kunnskapsproduksjon som universitets- og museumssektoren i stor grad sto for, og som ble skrevet innenfor en profesjons- og forskningsstyrt vitenskultur byggende på (kildekritiske) vitenskapelige normer og verdisystem. Målet med historiefremstillingen var å opplyse den alminnelige leser om samtidens akademiske historiske innsikt. Forfatterne var opptatt av å belyse førmoderne veihistorie og kildegrunnlaget var kjørevogner og reiseutstyr i det arkeologiske og folkloristiske gjenstandsmaterialet, samt historiske kilder om rideveier. I denne sjangeren ble middelalderens veilandskap oppfattet som gullalderen i et tradisjonelt ferdselsmønster. På grunn av manglende funn av førmoderne kjøreveier for transport over lengre distanser, ble funn av kjøretøy i arkeologisk materiale tolket som uttrykk for enten driftsveier benyttet i det lokale gårdsbruket eller hellige veier benyttet i jernalderens haugleggingspraksis. Selv om en

³⁶⁷ Ibid., 145. Se også Ibid., 142, 153.



Figur 10: Middelalderidyll fra omslaget til Sverre Steens praktbok fra 1929 illustrerer den kulturhistoriske sjangerens narrativ om veien som idyllkronotop. Omslaget er utført av kunstneren Sverre Pettersen (1884-1959) som i 1920-årene var inspirert av både jugend- og nyklassisk stil i sin bokkunst. Illustrasjonen gir assosiasjoner til mellomkrigstidens vevkunst, datidens populære bruks- og folkekunst som med forbilder i den romanske vevkunstens naive dekorative flatestil brukte motiver fra norsk sagalitteratur og folkediktning. Pettersen var for øvrig elev av den tidligere nevnte naturalistiske kunstneren Gudmund Stenersen som i sin tid dekorerte Oldsaksamlingens lokaler i Oslo (jfr. kapittel 3.4.3.).

«vognkultur» var oppdaget på helleristninger ble diskursen om førmoderne kjøreveier i stor grad synonymt med kjøretøy funnet i gravminner fra jernalderen. Et narrativt knutepunkt i denne kjøretøydiskursen ble Osebergvognen.

I fortellingene om Osebergvognen fremstilles tre imaginære veilandskap. Den første fortellingen er *en teknikkintern fortelling* om kjøreveier basert på den narrative kjeden: diffusjon/utenlandsk teknologiinnovasjon → evolusjon/teknologiutvikling → sentrum/periferi (mindre utviklet i Norge sammenlignet med innovative kontinentale teknologiske sentra) → ideen om naturlandskapet som «et fjellknauset Norge» med dårlig tilgjengelighet og som krever høyt utviklet ingeniørkunnskap/teknologisk dyktighet. Den andre fortellingen om Osebergvognen, som bygger på den første, er *en religionshistorisk fortelling* basert på den narrative kjeden: forhistoriens vogner i rituelle praksiser → hellige veier/seremonielle veier → den germanske Nerthusmyten om «hellige vogner i seremoni» → statisk mytisk landskap. Den tredje fortellingen tok utgangspunkt i gårdslivet og en praktisk forklaring om vognkjøring benyttet i gårdsdriften. Det var en *kulturhistorisk fortelling* som hadde nære forbindelser til diskursen om rideveier og som tok utgangspunkt i middelalderen som gullalderen i et folklorelandskap utfra den narrative lenken: gårdsbruk/gårdsliv → sosial erfaring ved rideferdsel i et organisk ferdselsmønster (følger landskapet) → et arbeidende og håndverksproduserende fellesskap (tradisjon, hjem) → et idyllisk landskap. Det tradisjonelle veilandskapet presenterer, utfra Bakhtins terminologi, en eventyrtid (syklisk tid) med nære relasjoner til en idyllkronotop som bygger på folkloristisk tid. I den kulturhistoriske sjangerens fortellinger om fortidens veier ga idyllkronotopen uttrykk for «livet i sin enkleste grunnform», for å parafrasere Troels-Lund: et praktisk håndverksbasert folkloretidsrom med folk i arbeid og i feststemning.

4.3. En teknologihistorisk sjanger om fortidens veier

I løpet av første halvdel av 1900-tallet, og spesielt i mellomkrigstiden, ble teknologihistorie et stadig mer populært felt. Teknisk litteratur utgjør en bred sakprosasjanger som får et betydelig oppsving i mellomkrigstiden.³⁶⁸ Tematikken om «den motoriserte tidsalder» og dens historie hadde her en sentral plass, deriblant tematikken om fortidens veier. Jeg skal belyse hvordan spesielt to diskurser om vei-historie som bygget videre på 1800-tallets sammenblanding av teknologi- og kulturhistorie konkretiserte en mer markant sjanger om teknologihistorie blant mellomkrigstidens forfattere. I denne sjangeren ble «kulturhistorie» i arven fra Lütken et perspektiv som mellomkrigsforfatterne videreførte. Fremfor historien om den førmoderne

³⁶⁸ Asphjell 1998.

tapte tid, slik vi så i den kulturhistoriske sjangeren i arven fra Troels-Lund, ble fokuset i en teknologihistorisk sjanger ingeniørenes *kulturhistorie* og derav kjøreveienes historie. Forfatterne i den teknologihistoriske sjangeren var i første rekke ingeniørene selv som skrev utfra en motivasjon om å forstå samtidens teknologikultur og sitt eget yrke som meningsfull praksis i samtiden. Dette preget, som vi skal se, også hvordan veihistorie ble belyst.

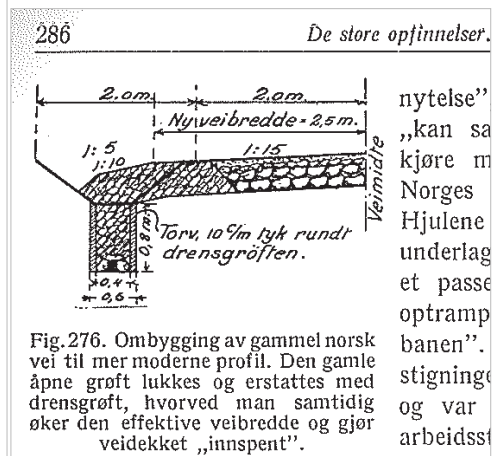
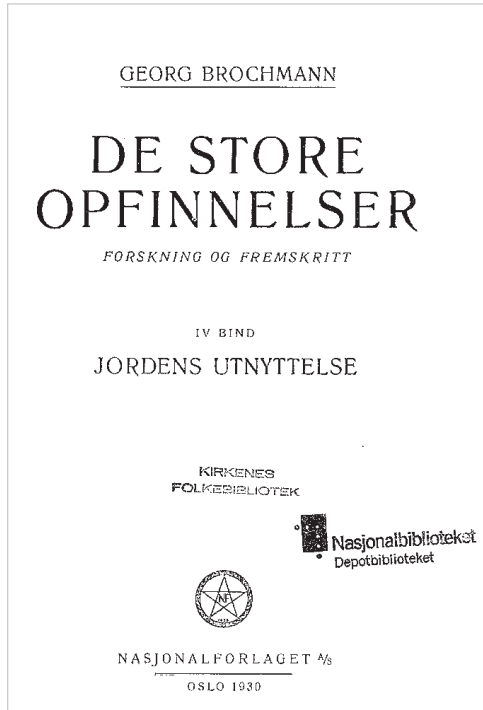
4.3.1. Ingeniørenes eventyrlige kulturhistorie i verden

Reviderte utgaver av «Opfindelsernes Bog» (jfr. avhandlingens kapittel 2.3.1.) ble publisert som nordisk bokserie i periodene 1912-14 og 1923-26, hvor Lütken involverte ingeniøren Helge Holst i det redaksjonelle ansvaret. På 1900-tallet fremsto «Opfindelsernes Bog» i en mer rendyrket oppfinnelsehistorisk form. I nytgivelsene er raseforklaringene om teknologi nedtonet til fordel for et deskriptivt ingeniørhistorisk teknikkinternt perspektiv med beskrivelser av hvordan teknologi virker og har blitt utviklet over tid. Hovedfokuset er tekniske fakta: detaljkunnskap om lengde, mål og form i veiprofiler, hjul og motorer; vognenes understell og overdel; tegninger av hjulnavets snittprofiler og ingeniørkunst i form av veitopografiske linjer på kartbordet; kort sagt en historieskriving om teknologiens design- og konstruksjonsmessige utvikling. I verket er skriftlige og ikonografiske historiske kilder benyttet for å beskrive de tekniske prinsippene ved kjøretøyenes og veikonstruksjonenes utvikling fra de eldste kulturer til samtidens moderne veier. Vi følger hermed den teknologiske utviklingen som verdensfortelling utfra dets materielle utvikling fra dårlige mot stadig forbedrede typer og former. Å følge «tingenes kronologi» i et kausalt evolusjonært perspektiv var en fremgangsmåte som ingeniører og arkeologer hadde til felles, men uten at de refererte til hverandres arbeid. De skrev slik sett innenfor atskilte sjangere.

Som evolusjonistisk utviklingshistorie ble teknologihistorie en fortelling om verdens utvikling, herunder Norge. Perspektivet er ingeniørens blick, det vil si naturvitenskapens og teknikkens fremskritt «... som vi kan betegne med Navnet Kampen mod Afstanden».³⁶⁹ Fart og teknologiens triumf over naturen var temaer som kom til å få betydelig innflytelse i en norsk historieskriving om veier på 1900-tallet som var entusiastisk opptatt av ingeniørhistorie. Sagt med historikeren Knut Kjeldstadli: «I Norge ble genren [den interne teknikkhistorien] representert av populærvitenskapelige forfattere i mellomkrigstida, som Edgar B. Schieldrop og Georg Brochmann. [...] Den kan kalles et teknologiperspektiv på teknologihistorien, en

³⁶⁹ Lütken og Holst 1912, 9-10: «...bruger vi denne Tid som Maal for Afstandene, da kan vi sige, at de svinder ind Aarti for Aarti, og at Jorden er blevet lille i Løbet af de sidste Aarhundreder. [...] I Norge har kampen mod Afstanden været mer besværlig og haardnakket end i de fleste andre lande i Verden. Naturhindringer skilte Mennesker indenfor dette ene samme Land saa stærkt, som om de boede i forskjellige Verdensdele».

ingeniørens, teknikernes og de tekniske entusiastenes historie». ³⁷⁰ Det er teknologiens selvfeiring – med fremskrittstro, naturvitenskap og ingeniørhelten som ledetråder – som dannet bakgrunnen for det historiske perspektivet innenfor den teknologihistoriske sjangeren.



Figur 11: I Brochmanns oppfinneshistoriske verk er veihistorie belyst utfra et ressursperspektiv (jordens utnyttelse). Ingeniørkunnskapen illustrert ved den stratigrafiske tegningen til høyre av veiens snittprofil viser nære parallell med en teknikinternt arkeologisk kunnskapstradisjon utledet av arkeologisk utgravningspraksis og registreringsmetodikk.

Tematikken i «Oppfindelsernes Bog» ble videreført av Georg Brochmann (1894-1952) i hans populærvitenskapelige og encyklopediske seksbindsverk «De store oppfinnelser. Forskning og fremskritt» fra 1930 (se figur 11). ³⁷¹ Verket bygget på samme fortellingsprinsipper som «Oppfindelsernes Bog», men er skrevet for norske lesere der norsk teknologit utvikling ses i lys av teknologihistorien i verden. Vei historie belyses av Brochmann som en blant mange teknologiske oppdagelser i menneskehetens historie, som i hans tekstdisposisjon

³⁷⁰ Kjeldstadli 1984, 76-77 i Weium 2001, 69. I Brochmanns forfatterskap inntas ikke bare et teknikinternt perspektiv, men også et kontekstuell teknologisyn, se Thomassen 1994, 8-9; Weium 2001. Brochmann «... forstår kulturelle og sosiale endringer med utgangspunkt i teknologiske nyvinninger, og greier aldri å ta steget fullt ut i forhold til å se på betydningen av det motsatte forholdet: kulturelle og sosiale endringers betydning for ny teknologisk innovasjon», Thomassen 1994, 8.

³⁷¹ Brochmann, G. 1930, 281-351.

inngår under tematikken «jordens utnyttelse». En drivkraft i Brochmanns historiefortelling er vitenskapens helter, slik det fremgår av hans fokus på de engelske ingeniørene Telford og McAdam som den moderne veibyggingens, rettere sakt veidekkets, oppfinnere: «Disse menn bragte vitenskapelige prinsipper inn i veibygningen og veiens vedlikehold». Veiingeniører i Norge får en tilsvarende fremtredende rolle i hans fortelling om kjøreveienes historie. Veiingeniøren får slik sett hovedrollen i en vitenskapelig nøkkelfortelling om veihistorie. Brochmann gir en utførlig beskrivelse av den teknologiske utviklingen av moderne veier i det 20. århundre, med beskrivelser av teknologisk nyskaping vedrørende både veidekke og trafikkplanlegging tilpasset moderne automobilitet. Et hovedanliggende i denne teknologiske fortellingen er med andre ord fokuset på ingeniøren og hans skaperverk nedfelt i utviklingen av hjulet, kjøretøyene og veikonstruksjonene verden over. Hovedfokuset er kjøreveienes historie: en historie som i Norge har sin begynnelse i et nyere tids veilandskap fra 1600-tallet og fremover. Et nytt tema innen den teknologihistoriske sjangeren i mellomkrigstiden er en historisk redegjørelse av motorisert ferdsel, med spesiell vekt på motorvognenes utvikling fra slutten av 1800-tallet og fremover.

I Brochmanns ingeniørhistorie strekkes et historisk lerret opp i hurtige verdensomspennende dramaer om den langsiktige teknologiske utviklingen av veier og kjøretøy fra menneske- og dyreferdsl til motorisert ferdsel. Han belyser kjøreveienes og kjøretøyenes historie i verden, det vil i første rekke si Europa i gammel tid og Vesten i moderne tid med England og USA som ledende teknologiland. Kronologien i fortellingen om veiene begynner med de romerske kjøreveiene, hvorpå det under «middelalderens forfall» foregikk en stagnasjonsperiode som ble avløst av en oppgangsperiode mot slutten av 1600-tallet hvor «... veibygningen atter skulde komme til heder og verdighet og i former som stemte bedre med det moderne samfund».³⁷² I Norge startet denne historien i året 1624 (med Norges første kjørevei, «Sølvveien»). På grunn av konkurranse med jernbanen gikk veibyggingen, i følge Brochmann, inn i en ny nedgangstid på midten av 1800-tallet, hvorpå tidlig 1900-tallet beskrives som en sterk oppgangsperiode: «... nu lever vi midt oppi veiens renessanse», skriver han.³⁷³

I teknologifortellingen presentert av Brochmann gis en enhetlig og forenklet historie om fortidens veier. Det er en eksempelfortelling basert på et teleologisk historiesyn om fremskritt hvor teknologihistorie består av konjunkturer sett utfra et på forhånd gitt verdensomspennende og felleseuropeisk veibyggingsprosjekt som strekker seg fra romertiden til Brochmanns egen samtid på 1930-tallet. Veihistorie fikk dermed også utover 1900-tallet en

³⁷² Ibid., 284.

³⁷³ Ibid., 285.

samferdselspolitisk funksjon hvor det etableres en nær forbindelse mellom historieskrivingen og samtidens utøvende veibyggingpolitikk. I et samtidsperspektiv kan kjøreveienes og kjøretøyenes fremskrittshistorie måles i alle land utfra hvor langt de har kommet i teknologitvillingen.³⁷⁴ De kulturelle «heltene» i denne verdenshistorien var ingeniørene og, i videre betydning, de ledende teknologilandene. Vi har tidligere sett at dette teleologiske historiesynet har kontinuitet fra 1800-tallets historieskriving om fortidens veier. I 1900-tallets historiebevissthet og lærdomskultur kom en tilsvarende mønstring av fortidens veier som teknologisk narrativ til uttrykk i forskjellige politiske retorikker; både som overnasjonal, nasjonal og sektoriell historieskrivende retorikk. Nedenfor skal jeg belyse hvordan den overnasjonale teknologihistoriske tilnærmingen som Brochmann ga uttrykk for, også fikk et heroiserende nasjonalistisk uttrykk i løpet av mellomkrigstiden.

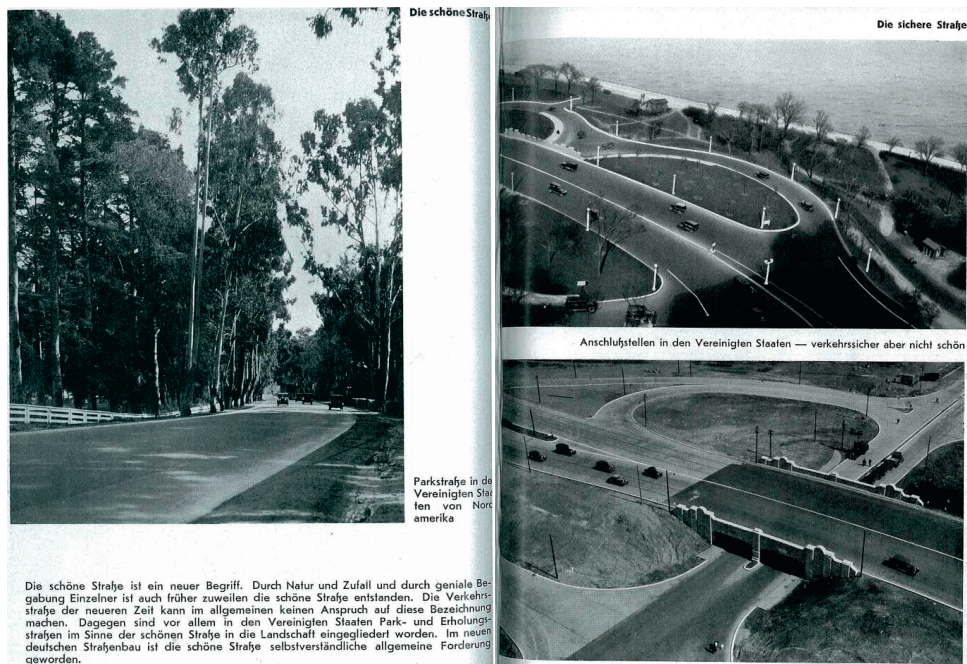
4.3.2. Ingeniørgeografi og det estetiske veilandskapet

Ingeniøren hadde hovedrollen i de veihistoriske fortellingene som ble skrevet innenfor den teknologihistoriske sjangeren. Det var en «entusiastisk» historieskriving som også veiingeniørene selv ønsket å formidle. Et eksempel på mellomkrigstidens entusiasme for teknologihistorie er veiingeniøren Kristian Fures verk «Vegane i verda. Utsyn over ei grein av samferdsla før og no» fra 1951. Som det fremgår av bokens forord sprang Fures historiske entusiasme ut av interessen for det arbeid han gjennom mange år utøvet med veier og trafikk i veivesenet. Både veidirektøren og andre i hans etat hadde vært ressurspersoner i arbeidet med boken, og innholdet representerer slik sett datidens etablerte syn på veihistorie. Bokens struktur og innhold følger samme mal som tidligere teknologihistoriske verk. Bakgrunnen for at boken tas med her er at den samtidig gir uttrykk for forbilder i tysk og engelsk litteratur som er lite vektlagt i historiografiske studier av norsk veihistorisk litteratur.

Den tysk- og engelskspråklige litteraturen på denne tiden var innordnet et kulturhegemonisk (kolonialistisk) politisk prosjekt som i løpet av mellomkrigstiden hentet næring fra nasjonalistisk ideologi og en partikularistisk historieskriving. Historieskrivingen bygget på nasjonalistisk tenkning som vi tidligere så også var fremtredende i veihistorisk litteratur fra 1800-tallet, og derav med sjangerelementer som gir assosiasjoner til en «heroisk realisme». Den geografiske ingeniørfortellingen er heroisk fordi den inntar et partikularistisk perspektiv (hvor forbindelsen er kort til historieskriving som er nasjonalistisk, kulturhegemonisk, kolonialistisk og i noen regimer totalitaristisk), men realistisk fordi den vektlegger et universalhistorisk perspektiv som legger til grunn historiske prosesser og mål som forfatterne mener

³⁷⁴ Ibid., 297.

nasjoner, kontinenter og sivilisasjoner i verden har til felles. Et spørsmål som jeg senere skal belyse (i kapittel 5) er hvordan norske mellomkrigsforfattere og -miljøer som var opptatt av teknologi som materiell historie og kulturarv forholdt seg til denne litterære strømmingen.



Figur 12: To estetisk sett kvalitativt ulike veityper slik det fremgår av Krüger 1937.

Fures historiske fremstilling er bygget opp etter forbilder i datidens internasjonale litteratur. Han henviser til verket «Die Straßen der Welt. Eine Straßengeographie» fra 1937 skrevet av den tyske geografen Karl Krüger. Krügers bok vitner om hvordan «ingeniørgeografi» (kalt «Ingenieurgeographie» i forordet til Krüger) var i ferd med å bli et dominerende vitenskapelig felt i mellomkrigstiden.³⁷⁵ Ingeniørgeografi var et løsningsorientert planleggingsfag som tilstrebet harmoni mellom ingeniørkonstruksjoner og omgivelsene. Dette er et felt som i dag går under betegnelsene «landskapsarkitektur» og «transportplanlegging». Krüger argumenterer utfra landskapsarkitektoniske prinsipper når han er opptatt av å belyse de moderne veienes estetikk og landskapsbilde utfra hva han mener utgjør «vakre» og «stygge» veier (se figur 12). Han skiller mellom vakre veier («Die schöne Straße») som utgjør bevegelseslinjer i harmoni med naturomgivelsene, og trafikksikre motorveier («Die sichere Straße») som utfra rasjonell planløsning med toplanskryss, atskilte kjørefelt og lignende

³⁷⁵ Krüger 1937.

skjærer «styggt» gjennom landskapet: «verkehrssicher aber nicht schön».³⁷⁶ Skjønnhet og harmoni var en gjennomgående tematikk i den nazistiske ideologiens natur- og landskapsestetikk.³⁷⁷ Det estetisk-ekspressive synet på «vakre veier» formidlet en romantisk holdning til forholdet mellom veier og landskap. Denne landskapsarkitektoniske diskursen om vakre og stygge veier kom, som vi senere skal se, også til å få en betydelig rolle i en veihistorisk diskurs med landskapsestetisk orientering i senmoderne tid.

Kultursjåvinistisk tenkning er også fremtredende i mellomkrigstidens nasjonalistiske orientering til teknologiutvikling. Krüger anvender samtidens elitistiske syn på teknologi og kultur i sitt syn på veihistorie. Den europeiske kulturens teknologiske «nivå» blir i den sammenheng historiens målestokk for å belyse veienes tilstand i ulike «underutviklede» land og kontinenter. I samtidens veibygging står, i følge Krüger, ingeniørkunsten i Tyskland derfor frem som forbilde og foregangsland («Das Bild der deutschen Reichsautobahn»). Veibygging og moderne veihistorie ble med andre ord et middel for datidens imperialistiske politikk og et medium for nasjonal selvhevdelse. Dette idégrunnlaget hadde bred resonans i europeisk eller vestlig kultur i første halvdel av 1900-tallet, men koblingen av veihistorie med imperialistisk og nasjonalistisk ideologi fikk et særegent politisk budskap i Nazi-tyskland på 1930- og 1940-tallet. Krügers bok var publisert i det nasjonalsosialistiske forlaget «Volk und Reich» som var virksom i perioden 1930-1944. Boken gir dermed, i hvert fall sett i ettertid, uttrykk for en vitenskapelig tekst med propagandistiske hensikter som legitimerte datidens tyske nasjonalistiske ideologi.

Den andre hovedreferansen i Fures tekst var «The story of the road. From the beginning to the present day» skrevet av den engelske geologen og oppdagelsesmannen John Walter Gregory i 1931, og som under andre opplag i 1938 ble revidert av hans sønn, som også var geolog, C. J. Gregory. Fure refererer til den siste versjonen. Gregorys bok er publisert i samme tidsrom som Krügers bok og har en tilsvarende ingeniørgeografisk tilnærming som ham, vel og merke sett fra et britisk kulturhegemonisk ståsted (jfr. «The British Empire»)³⁷⁸ Hovedtemaet i boken er veibygging som ingeniørkunst fra de tidligste tider til i dag. Gregory vektla et anvendt perspektiv på veihistorie. Hans historiske omriss fungerer i likhet med

³⁷⁶ Historikeren Hilde Ibsen utdyper i sin bok om miljøbevegelsens historie forholdet mellom naziideologi, naturvernstenkning og veibygging. Om den romantiske forestillingen om «vakre veier» skriver hun: «En sentral person i veiarbeidene var ingeniøren og landskapsarkitekten Alwin Seifert. Han foreslo å bygge veiene i harmoni med naturen slik at de gjorde minst mulig skade og ivaretok vakre omgivelser. Det var altså ikke nødvendig å lage veier som skar rett gjennom landskapet. [...] Seiferts ideer fikk støtte av Hitler», Ibsen 1997, 202.

³⁷⁷ Se f.eks. Bøe 2006, 242.

³⁷⁸ Gregory [1931] 1938, vii.

Krüger som en «landprofil» for å belyse de utfordringene ulike land og verdensdeler sto ovenfor i arbeidet med å modernisere veier og samfunn. Veihistorie blir slik sett en representasjon på det store opplysningsprosjektet der veibygging utgjorde et konkret bilde på byggingen av den moderne verden der England sammen med andre ledende industriland sto lengst fremme i utviklingen.

Gregory inndeler veihistorien i verden, i tråd med en norsk tradisjon, i to hovedgrupper: «Ancient and Medieval roads» og «The evolution of the Modern road» (altså *Historien* i bestemt form entall), hvor sistnevnte kategori betegner de «virkelige» veiene sett utfra et ingeniørperspektiv. Den første gruppen omhandler ferdslsruter og de første kjøreveiene i «primitive» teknologiske landskap («of the natives») fra steinalderen til middelalderens slutt i Europa og i England spesielt, samt i verden for øvrig. I overgangen fra arkeologiske veisamfunn til moderne veisamfunn blir kulturhistorie en betraktningmåte som benyttes for å knytte en forbindelse mellom store nasjoner og sivilisasjoner i fortiden og nåtiden. Gregory var opptatt av de historiske ingeniørunderverkene i verden som er skapt av store bysivilisasjoner, det vil si «imperial» (keiserlige/kongelige anlagte) veisystemer i en sentralorganisatorisk politisk veigeografi: persiske, egyptiske, kartagiske, romerske, kinesiske, inkaiske og, heri ligger poenget, britiske veier. I utsagn av denne typen er det en nær sammenheng mellom nasjonalistisk ideologi, ingeniørkunnskap og arkeologisk kunnskap om fortidens veier utfra et kulturhistorisk syn forstått synonymt med store imperier.

I den moderne fortellingen er det den evolusjonære teknologihistoriske utviklingen frem til samtidens motorveier som er hovedtemaet. Gregory var som geolog opptatt av veienes utvikling utfra deres kjøreegenskaper (stratigrafisk oppbygning, bruk av materialer, forvitring, dreneringsegenskaper osv.), samt kjøretøyenes utvikling og innvirkning på veibyggingen. Med bakgrunn i dette teknikkinterne synet på moderne veihistorie skriver han at «... [t]he ideal road is one so constructed that the motive power employed, animal or mechanical, will transport the greatest weight at the highest speed and, for commercial traffic, at the lowest cost».³⁷⁹ Moderne ingeniørgeografi forstås dermed utfra dette britiske historiesynet mer rasjonelt, enn estetisk-ekspressivt, utfra et transportøkonomisk begrep om økonomisk tid.

Etter samme mønster som den internasjonale litteraturens kobling av ingeniørgeografi (veiestetikk, veiplanlegging), teknologisk utvikling og veihistorie belyser Fure veihistorien i verdens kontinenter og land som en komparativ innfallsvinkel for å utdype den ingeniørskapte veibyggingens historie fra de eldste tider til nåtid, generelt i Norden og i Norge spesielt. Dette

³⁷⁹ Ibid., 124.

er fortellingen om ingeniørenes oppdagelseshistorie og oppdagelsesferd i verdensgeografien sett med norske øyne. I tråd med den internasjonale litteraturen omhandler Fures narrative begynnelse veienes opphav og rolle innenfor et mytisk, rituelt og folkloristisk veilandskap. Arkeologiske kilder og landskap, med referanse til arkeologisk kjøretøyarkeologi generelt og Sverre Steen spesielt, blir her et grunnlag for å belyse veienes og kjøretøyenes hellige egenskaper eller funksjoner.³⁸⁰ Hovedfortellingen handler for øvrig om kjøreveienes historie, hvor veienes funksjon fra å være innordnet en hellig sfære går over til å få en stadig mer praktisk og rasjonell nytte i samfunnet opp mot Fures samtid. Dette er historien om de ledende moderne veiteknologiske landene i Vesten og deres innflytelse som veibygningsnasjoner på resten av verden, en moderniseringsprosess som også påvirket utbyggingen av et moderne norske veilandskap og som de norske veibyggerne ønsket å se seg selv i lys av og være en del av. I sitt forsøk på å favne flest mulige sider ved veihistorie som verdensfenomen har Fures verk en encyklopedisk populærvitenskapelig tilnærming. Målet er å informere eller opplyse den alminnelige norske leser om veibygnings og veiplanleggingens utvikling og rådende veistandard og -tilstand i ulike samfunnsgeografier. Fures tekst gjenforteller andre historiske verk, og er ikke kildekritisk eller forskningskritisk innstilt. Perspektivet i boken forutsetter en bestemt veinorm utfra et samtidig vestlig ideal om transportnytte, og viderefører slik sett veihistorie som eksempelfortelling utfra et teleologisk historiesyn.

4.3.3. Ingeniørkronotopen og den eventyrlige tid

Ved å ta utgangspunkt i tekster skrevet av mellomkrigsgenerasjonens ingeniører er det vist hvordan en teknologihistorisk sjanger tok form i arven fra Lützens oppfinnelseshistoriske perspektiv på veihistorie. Ingeniørperspektivet formidlet en historie om teknologiens evolusjonære utvikling, en universalhistorie som kulturene i verden hadde til felles, men der de ledende industrilandene sto fremst i utviklingen. Mellomkrigsgenerasjonens forfattere viderefremidlet slik sett 1800-tallets kronotopi forbundet med et kulturhegemonisk, nasjonalistisk og økonomisk-liberalistisk historieperspektiv. I den teknologihistoriske sjangeren formidles en kulturhistorie basert på dagliglivets kultur («kunnskap ved hånden»), men denne kulturhistorien hadde et annerledes fokus enn den kulturhistoriske sjangeren. Kultur ble i den teknologihistoriske sjangeren forstått ensbetydende med ingeniørkultur og ingeniørgeografi. Den teknologihistoriske sjangerens litterære kronotopi formidler et tidsrom som viser oss teknologiens landskap – ingeniørgeografier – i utvikling og under omforming skapt med bakgrunn i sivilisasjonshistoriske og urbane innovative kultursentra. Mer konkret handler denne krono-

³⁸⁰ Fure 1951, 9-10, 15-21, 145-146, 195.

topen om et *personifisert tidsrom* der veiingeniøren er hovedkarakteren i fortellingen om det teknologiske landskapets utvikling.

Ut fra Bakhtins kronotopi utgjør den litterære «veien» en realkronotop (eller en delkronotop) i europeisk litteratur som til forskjellig tid inngikk i ulike forfatteres kronotopiske universer. Et sentralt anliggende i min sammenheng er veikronotopens forbindelse til eventyrkronotopen. Eventyrkronotopen viser til en narrativ struktur hvor «reisen på veien» utgjør en tidsromlig kategori som ordner fortellingens handlingsforløp. I Bakhtins beskrivelse av eventyrkronotopens ulike former i europeisk litteratur fra antikken og fremover har veikronotopen forskjellig meningsinnhold. Et sentralt aspekt i overgangen fra et statisk til et dynamisk tidsforløp forbundet med eventyrkronotopen er metamorfosen, mennesket i endring og mennesket som skaper forandring:

«Billedet af folkeeventyrets menneske bygger [...] altid på motiverne forvandling og identitet (hvor mangfoldig den konkrete udfyldning af disse motiver end er). Fra mennesket overføres motiverne forvandling/identitet også på hele den menneskelige verden – på naturen og på ting, mennesket selv har skabt».³⁸¹

I eventyrlitteraturen (ikke minst i filmverdenens «road-movie»-sjanger) finner sekvenser, plot, handlinger og møter sted etter hvert som den eventyrlige helten eller heltinnen beveger seg på veien. Veien som ikke er gått, er ikke fortalt; den er utenfor handlingen og fremstår følgelig som meningsstomt handlingsrom. Akkurat slik et landskap for ingeniøren er uten betydning inntil den utnyttes som ressurs i en ingeniørgeografi, er den narrative veien et ikke-kultivert landskap; det er en meningstom og foreløpig ufortalt historie. Handlingen tar form i takt med eventyrerens fremadskridende (og fremtidsrettede) utsyn på og erobring av verden. Eventyrkronotopen strekker opp en progressiv narrativ linje mellom avreisen (begynnelse) og hjemreisen (slutt) hvor fortellingens historieinnhold er representert ved den kunnskap og innsikt verden gir eventyreren på ferden. I motsetning til idyllkronotopen blir «veien» i eventyrkronotopen, slik den er beskrevet her, et grunnleggende narrativt element der tiden (og farten/temporaliteten) fremfor rommet er strukturerende for handlingen.

Bakhtins refleksjoner om eventyrkronotopens rolle i europeisk litteratur har jeg her benyttet som kilde for å belyse kronotopiske trekk ved en teknologihistorisk litteratursjanger. Eventyrkronotopens narrative stereotypi frembringer et fortellermessig skjema som gjenfinnes innenfor den teknologihistoriske sjangerens fokus på de industrielle kjøreveienes historie.

³⁸¹ Bakhtin 2006, 39.

Sentralt i denne fortellingen er ingeniørenes eventyrlige landskap: *en ingeniørkronotop*. Ingeniøren er eventyreren som gjennom teknologisk erkjennelse oppdager ny kunnskap og reiser ut i verden får bringe denne ingeniørkunsten i handling. Ingeniøren blir en narrativ helt som gjennom sin rasjonelle fornuft bygger land og trosser naturens hindringer. Jo større problemer eller hindringer som oppstår underveis, desto større blir ingeniørkunstens mirakler. Ingeniørenes konstruksjoner (veier, bruer, tunneler ol) formidler en progressiv landskaps-historie som i korthet handler om å underlegge seg natur og landarealer. Ingeniørens utsyn på verden representerer således også et syn på veihistorie som en fremadskridende fortelling. I denne portretteringen av ingeniørenes eventyrlige landskap er det kulturelt genuine representert ved det urbane livs kompleksitet. «Byen» (spesielt «industribyen»), «farten», «den produktive arbeideren, innovatøren og entreprenøren» blir i den sammenheng symboler på sivilisasjonshistorisk utvikling, kort sagt modernisering. Karaktertrekk forbundet med ingeniøren slik som rasjonalitet, fornuft og løsningsorientering blir slik sett synonymt med et samfunns teknologiske og kulturelle nivå og innsatsvilje til forandring mot et bedre og rikere samfunn.

4.3.4. Sammenfatning

Den teknologihistoriske sjangeren videreførte et oppfinneshistorisk syn i arven fra Lütken. Ingeniørenes historieskriving om fortidens veier i mellomkrigstiden definerte en internal og kontekstuell teknologihistorisk sjanger der ingeniørene selv sto for historieskrivingen. Et hovedanliggende i denne historieskrivingen var den fremadskridende og langsiktige utviklingen av kjøretøy og veibyggingsprinsipper, så vel av samfunn, fra enkle til mer avanserte former. Det er en kausal og evolusjonær historie om teknologi som vi har sett at den akademiske litteraturen innenfor en kulturhistorisk sjanger også bygget på. Men fremfor å være en kilde for å belyse førmoderne kultur- og samfunnsforhold var ingeniørenes hovedfokus teknologiens innvirkning på samfunnet i et langtidsperspektiv, fra arkeologiske samfunn til samtidens moderne veibygging. Tradisjonelle kjøretøy og deres opprinnelse, slik som Osebergvognen, utgjorde et utgangspunkt og en bakgrunn for å utdype en historie om teknologisk progresjon, fra veihistorie forbundet med arkeologiske sivilisasjoner (egyptiske veier, romerske veier etc.) til samtidens ledende industrinasjoner og stormakter (Napoleons veier, britiske «imperial roads», tyske «autobahn» etc.). Veiplanleggingshistorie formidlet et kulturhegemonisk landskapsyn som legitimerte disse stormaktstankene. I et norsk perspektiv hadde et imperialistisk idégrunnlag en mer moderat form idet hovedfokuset ikke var røttene til en norsk stormakt, men fremveksten av kjøreveier, såkalte «kongeveier», under den dansk-norske unionen på 1600-tallet.

Fortellerteknisk var ingeniøren eller veiingeniøren hovedkarakteren i den teknologiske utviklingsfortellingen. Ingeniørhistorien formidlet en eventyrkronotop som utfra Bakhtins terminologi handler om et overskridende lineært tidsrom som er karakteristisk for eventyrlitteraturen. Mens eventyrtid viser til et statisk tidsrom, gir *eventyrlig tid* uttrykk for hvordan historisk tid innlemmes i handlingen. I eventyrlig tid skjer en sammensmeltning av endringene i verden og endringene som hovedkarakteren gjennomgår. I eventyrlitteraturen foregår handlingen etter hvert som eventyreren eller helten gjennom sine heroiske bragder erobrer verden. Denne narrative stereotypen sammenfaller med hvordan teknologihistorie fortelles som et moderne teknologisk eventyr og mer presist som en verden i endring skapt på bakgrunn av veiingeniørens heroiske bragder med å «temme» fremmede land, gamle kulturlandskap og en uregjerlig natur. Den teknologihistoriske sjangeren kan tematisk og fortellerteknisk betegnes som teknologientusiastenes historieskriving. Sett utfra historievitenskapelige idealer var sjangeren uakademisk (kildemessig ukritisk), men samtidig kunnskapsrik på teknikkintern historisk viten. Sjangeren formidlet en vitenskultur sett utfra et ingeniørperspektiv på verden. Det var en sjanger som utfra et teleologisk historiesyn var instrumentell eller «anvendt» i den forstand at målet med historieskrivingen var innordnet samtidens politiske nyttetenkning om veibygging og veiplanlegging. Ingeniørene fremmet et teleologisk historiesyn utfra et perspektiv om sitt eget samfunn og sin egen kultur som historiens målestokk. Målet med historieskrivingen var å opplyse den alminnelige leseren om ingeniørens rolle i historien og i samtiden.

Med ingeniørens fokus på «egenhistorien» forbundet med ingeniørkarakteren som narrativ helt og ingeniørgjerningen som bragd, får den teknologihistoriske sjangeren også memoariske og subjektivistiske trekk. Hovedfokuset i den teknologihistoriske sjangeren var ingeniørens betydning som kilde til kunnskap og viten om verden, og hans rolle som profesjonsutøver i samfunnet og i kulturen, både i verdenshistoriens og i nasjonenes utvikling. Et historisk perspektiv som sentrerer til ingeniørprofesjonen som drivkraft for samfunnets, kulturens og historiens gang viser til sjangerelementer som kjennetegner selvbiografien, en litterær form som fikk stor innflytelse utfra hvordan ingeniørkronotopen innlemmes i en sektorhistorisk historieskriving om fortidens veier, og som jeg nå skal beskrive nærmere.

4.4. En sektorhistorisk sjanger om fortidens veier

Jeg viste ovenfor hvordan veiingeniørene (jfr. Kristian Fure) deltok i en historieskriving om veier og veiplanlegging i en nasjonal og overnasjonal historisk kontekst. Motivet for denne historieskrivingen var å danne en verdensomspennende historisk bakgrunn for det arbeidet

folk i veivesenet utførte og som viste at ingeniørenes arbeid i det norske veivesenet således hadde en samfunnsbetydning som stakk dypt og bredt i historien. De selvbiografiske sjangertrekkene som kom til uttrykk i ingeniørhistorien blir enda tydeligere i en sektorhistorisk historieskriving som hadde nære relasjoner til både 1800-tallets sektorhistorie og 1900-tallets teknologihistoriske sjanger beskrevet i forrige kapittel. Den sektorhistoriske sjangeren utgjør det jeg tidligere kalte kameralistisk litteratur. Det er historiske tekster skrevet av veivesenets «egne folk» eller ansatte (og som regel med veiingeniørbakgrunn), men også av andre veihistoriske entusiaster så vel av profesjonelle historikere. Tekstene har en populærvitenskapelig stil og er utgitt i tekniske tidsskrifter og jubileumbøker som belyser veiadministrasjonens virksomhet. Forfatterne forsøker således å nå målgrupper i samfunnet generelt så vel ansatte internt i administrasjonen. Det er spesielt to diskurser som dominerer i den sektorhistoriske sjangeren i mellomkrigstiden: det moderne byråkratiets historie og historien om «de store menn» i veiadministrasjonen, begge handler om modernitetens fremvekst. Jeg skal belyse sjangermessige trekk ved disse fortidsdiskursene mer inngående.

4.4.1. Veivesenets organisasjon og fremveksten av det moderne byråkrati

Sosialøkonomen, byplanleggeren og kulturskribenten Christian Peder Grønbeck Gierløff (1879-1962) var opptatt av samtidens reformprogram om samferdselsbygging og skrev blant annet om kjøreveienes og veivesenets historie i reiseskildringen fra 1927 «Om kunsten å reise. Spredte epistler om landeveien, vannveien og luftveien, jernbanen, bilen m. m. og reiselivet som nasjonal næringsvei».³⁸² Som epistler fungerer teksten som tankeprang utformet som en poetisk hyllest til samferdselens historie og fremtidsmuligheter (spesielt om reiselivsturismen som næringsvei). Gierløff var opptatt av sosialpolitiske spørsmål og skrev en rekke bøker, fra biografier og reiseskildringer til debattbøker og bedriftshistorier. Hans litterære og opplysende virke fremgikk av hvordan han i sine reisebeskrivelser benyttet reisesjangeren for å utbrodere et dannelsesprosjekt rettet mot økonomisk og sosial urettferdighet (et liberalpolitisk demokratiprojekt). Oppbygningen av en veiadministrasjon som sørget for å knytte land og folk sammen var en samfunnspolitisk retorikk som inngikk i denne økonomiske og sosiale likhetstanken. Vi finner et lignende motiv bak mange av samtidens organisasjonshistoriske studier av fagforeninger, bedrifter og forskjellige administrative ansvarsområder i statsforvaltningen, deriblant om veivesenets organisasjonshistorie.

Mellomkrigsgenerasjonens formidling av veivesenets organisasjonshistorie handlet (som på slutten av 1800-tallet) om administrative, politiske og personalhistoriske forhold relatert til

³⁸² Gierløff 1927, 125-188.

veibyggning. I denne historien om fortidens veier var fokuset nyere tids kjøretøy og kjøreveier fra 1600-tallet og fremover som bidro med å belyse det moderne veilandskapetets fremvekst. Historikeren Sverre Steen bidro i sin ungdom med å belyse statsforvaltningens historie i et studium av Kristiania Postvesens historie fra perioden 1647-1921 der veihistorie belyses i lys av den sosiale og organisasjonsmessige historien forbundet med postveier. Steens verk var en jubileumsbestilling finansiert av postvesenet, utgitt i anledningen av det nye posthuset i Oslo som ble åpnet i 1923.³⁸³ Den nye generasjonen historikere, slik det også fremgår av Oskar Kristiansens verk «Samfærse i Norge 1814-1830», var opptatt av økonomiske og sosialpolitiske forhold ved veiadministrasjonens historie.³⁸⁴ Kristiansens samferdselshistoriske verk var om veiadministrasjon og veibyggning så vel om reiselivet, skyssordningen og postvesenet. I Kristiansens verk er økonomisk historie sterkt fremtredende, både som metode og som forklaring på drivkreftene i den veihistoriske utviklingen. Han beskriver veiene i fortiden, det vil si tiden før begynnelsen av 1800-tallet, utfra samtidens fremskrittsperspektiv og reformprogram: Veiene er dårlige og uegnet utfra transportnytte; reisen er besværlig, kostbar og langsom; landsdelene er avsondrethet som følge av et svakt utbygd nasjonalt veisystem.

Interessant utfra et sektorielt veihistorisk perspektiv er at denne historieskrivingen belyser veihistorie som del av sentraladministrasjonens og den bredere samferdselspolitiske historien som la grunnlaget for veivesenets fremvekst i Norge. Det fremgår for eksempel av Kristiansens historiske overblikk:

«Den nye veilov [...] var et led i det store oprydning- og nyordningsarbeide som i aarene efter 1814 foregik paa saa mange omraader i vort land, i pengevæsenet, skattevæsenet, skoler, skyds osv. Selv om ikke alle dens bestemmelser var helt klare, [...], bragte den dog enhed der hvor der før havde været forskjelligartedhet, og orden og fasthed i de fleste av de forhold hvor der før var forvirring og vilkaarlighed».³⁸⁵

En rammefortelling i historieskrivingen om sektorhistorie er, slik det fremgår av sitatet ovenfor, basert på ideen om en «fast» *byråkratisk orden*, historien om det effektive byråkratiet og dens rolle i oppbygningen av en moderne stat. Byråkratiets historie kan forstås utfra hvordan statsapparatets produktive virksomhet gjennom en hierarkisk organisering med avgrenset beslutningsmyndighet og ny kommunikasjonsteknologi, materialiseres i en stadig mer rasjonell og effektiv administrasjon. På 1900-tallet kom samtidens byråkratiske idégrunnlag til uttrykk

³⁸³ Steen 1923, se forordet.

³⁸⁴ Kristiansen, O. 1926.

³⁸⁵ *Ibid.*, 32.

i en mekanisert organisering av samfunnslivet (automobilitet, arbeidstiden, samlebandet etc.). Historikernes engasjement i den sektorielle historieskrivingen kan med andre ord forstås utfra en samtidsfortelling, et statsbyggingsprosjekt i forfatterens samtid hvor det tas sikte på å belyse det moderne byråkratiets opphav og utvikling. I fortellingen om byråkratiet er det verdens «forende klokke og tidsrytme» målt i modernitetens effektive byråkratisering som utgjør fortellingens røde tråd. Dette var en historie som den moderne nasjonen Norge delte med andre industriland verden over, og som innebar en hovedfortelling om fremveksten av det moderne administrasjonsapparatet. Byråkratiet viser til en sosialisert tenkemåte og praksis forbundet med et administrativt «vesen», som også har sin historisitet. *Veivesenets* byråkrati kan slik sett oppfattes som et organ, en kroppsdel av statsforvaltningen, som har sin egenhistorie, sosialpolitisk som samfunnsaktør og internt som «bedriftskultur».

4.4.2. «De fire store» i *veivesenets* biografi

I tekniske journaler og monografier utover 1900-tallet er administrativ veihistorie skrevet av ingeniører innenfor veiadministrasjonen og andre veientusiaster. En betydelig målgruppe i denne sektorielle historieskrivingen var, som tidligere, politiske myndigheter og ansatte innenfor egen administrasjon. Litteraturen utgjør veihistoriske tekster som først og fremst var skrevet av den administrative ledelse, og her dannet den tidligere nevnte Johan Kristian Skougaards tekster fra 1899 og 1914 et forbilledlig ideal for andre veiingeniører. Tidsskriftet «Meddelelser fra Veidirektøren» ble en viktig formidlingskanal for et sektorhistorisk perspektiv på veihistorie.³⁸⁶ Vegdirektoratet/Statens vegvesen bidro også med flere monografier om norsk veihistorie. Skougaards historie om det norske *veivesenets* historie ble oppfulgt av et nytt bind (bind III om perioden 1820-1940), skrevet av ingeniør og kontorsjef i vegdirektoratet Otto Nagel.³⁸⁷ Bindet bygget på samme form som tidligere, det vil si et statistisk-økonomisk perspektiv (utgifter, kjørelengder, trafikkprognoser), supplert med et fokus på endringer i veilovgivning og veibyggingsprinsippenes teknologiutvikling. Målet med denne typen veihistorisk fremstilling var som tidligere å formidle samtidens tilstand i veibyggingen i distriktene, å redegjøre for det arbeid veiadministrasjonen har utført og samtidig produsere et underlagsdokument for politiske beslutninger om bevilgninger til veibygging i samtiden.

Sett samlet belyser den sektorielle kameralistiske litteraturen *veivesenets* virksomhet i en tid hvor tilrettelegging for norsk bilkultur var en stadig mer aktuell politisk tematikk. Målet

³⁸⁶ Se Meddelelser fra Veidirektøren 1924. Tidsskriftet «Meddelelser fra Veidirektøren» ble utgitt i perioden 1903 til 1952, hvor det deretter fikk navnet «Norsk vegtidsskrift» som igjen ved fusjoneringen med tidsskriftet «Samferdsel – transport» (1969-1978) i 1979 ble innlemmet i det fremdeles aktive tidsskriftet «Samferdsel» (1962-1968, 1979 til i dag) utgitt av Norsk Transportøkonomisk Institutt (TØI).

³⁸⁷ Nagel 1950.

med veibyråkratiets historieskriving var slik sett å redegjøre for hvordan veisektorens politiske mandat skulle kunne oppfylles utfra samtidens samferdselsbehov. Tekstene er i stor grad basert på «harde» målbare fakta som utfra en politisk retorikk er egnet til å gi eksakte svar på hvor langt veietaten har kommet i det store moderniseringsprosjektet i norsk veibygging. Et annet nærliggende hovedanliggende i disse tekstene er den historiske rollen som veisektorens «helter» har spilt i norsk samferdselshistorie og som gjennom denne genealogien tar sikte på å forankre veivesenets posisjon i samtidens samfunn. Felles for denne tekstgruppen er at vei-historie skrevet innenfor en kulturhistorisk sjanger blir et deskriptivt grunnlag for statistisk, teknisk og økonomisk kunnskap, samtidig som rettshistorie og personalhistorie blir byggesteiner i en fortelling om veiadministrasjonens rolle som landskaps- og samfunnsformer.

I ingeniørhistorikeren Just Brochs tekst «Veier og veivesen i Norge. Fra de eldste tider til veiloven av 1851» utgitt ved «veidirektørens foranstaltning», forenes de ovennevnte perspektivene i den sektorielle fortellingen om veivesenet.³⁸⁸ Broch har en uttalt skjønnlitterær skrivestil (en populærvitenskapelig episk skrivestil), hvor de historiske kildenes utsagnskraft om sosial- og personalhistoriske forhold fra sagatid og middelalder til 1800-tallets veibygging utgjør fortellingens ramme utfra en målsetning om «å minnes fire av de gamle veibyggere...» (fra forordet). Han sikter her til veiadministratorene Nicolai Frederik Krogh (1732-1801), Peder Anker (1749-1824), Georg Daniel Barth Johnson (1794-1872) og Henrik Christian Finne (1797-1870). Utrykket «de fire store» har språklig sett en parallell til Gyldendals markedsføring i 1920-årene av toneangivende forfattere innen den realistiske litteraturen fra 1860-1890-årene (Jonas Lie, Bjørnstjerne Bjørnson, Alexander Kielland og Henrik Ibsen). Begrepet har siden inngått i forsøk på å kanonisere en norsk litterær gullalder. På tilsvarende vis kan Brochs benevnelse av «de fire store» veimestrene oppfattes som et forsøk på å etablere en gullalder i en sektorhistorisk ingeniørfortelling. Boka tar for seg den veiadministrative «forhistorien» og de veipolitiske aktørene på 1700-/1800-tallet, med andre ord den personalhistoriske begynnelsen som innledet den moderne veiadministrasjonens historie. Broch fører en dialog med både historikernes og ingeniørenes utsagn om vei-historie, samtidig som han refererer til poesi, romaner og reiseskildringer for å illustrere ulike sider ved fortidens og samtidens erfaringer i veibyggingens landskap. Kulturhistorie blir slik sett benyttet for å konkretisere veivesenets kulturhistorie, en «bedriftshistorie» om organisasjonens «interne kulturhistorie» forstått som bragder i veibyggingen utført av veivesenets menn og den sosiale organisasjonen som disse mennene har utviklet og virket i.

³⁸⁸ Broch, J. 1937.

4.4.3. Veiingeniørkronotopen og den biografiske tid

Veisektorens historiske perspektiv var kjøreveienes historie forbundet med de eldste organisatorene i veienes administrasjon, en pionerfortelling som utfra gullaldertenkning handlet om opphavet til den moderne veiadministrasjonen. Dette var en sektorhistorie om organiseringen av et veihold i Norge som, i følge forfatterne, kan følges bakover i tid til lovgivningen fra middelalderen. I den sektorielle sjangeren ble en folkelig lærdomskultur i historieskrivingen omformet eller konkretisert til et dannelsesideal forbundet med ingeniørstandens og byråkratietts kultur. Dette gir kronotopiske føringer. Som vist ovenfor fikk «veien» som realkronotop eventyrkronotopens form i den teknologihistoriske sjangerens fokus på ingeniørhistorien. Den sektorhistoriske fortellingen handlet på tilsvarende vis om karismatiske entreprenører og politisk resolute veiingeniører og veidirektører, veibyggingens helter eller eventyrere, som gjennom sine bragder bidro med utviklingen av norske veier og en moderne institusjonell veiadministrasjon i Norge.

Hovedfokuset i veivesenets sektorhistorie i første halvdel av 1900-tallet var personalhistoriske og livsbiografiske forhold, et internalistisk eller kunnskapsrasjonalistisk historiesyn med vekt på entreprenørenes innsats som pådrivere i veivesenets utvikling.³⁸⁹ Målet var å belyse en veisektoriell utviklingshistorie gjennom å fremheve veivesenets tals- og handlingsmenn. I den sektorhistoriske litteraturen ble med andre ord ingeniørkronotopen et forteller-grep i en veisektoriell teknologifortelling som handlet om veivesenets akkumulative kunnskap om veibygging og denne virksomhetens eventyrlige resultater i landskapet. Grunnmotivet var teknologiens triumf over naturen. Men fremfor et verdenshistorisk perspektiv, slik den teknologihistoriske sjangeren ga uttrykk for, hadde den veisektorielle sjangeren sitt hovedfokus på norske forhold. Den sektorhistoriske sjangeren og den kulturhistoriske sjangeren belyste i den sammenheng et felles grunnmotiv om veibygging i norsk natur, mer bestemt utfra et narrativt motiv om «det fjellknausete Norge» (jfr. figur 13). Mens forfatterne i den kulturhistoriske sjangeren ønsket å forklare hvorfor kjøreveier ikke fikk noen praktisk transportfunksjon i den førindustrielle tidsperioden, var forfatterne i den veisektorielle sjangeren opptatt av å belyse veivesenets rolle i utbyggingen av kjøreveier i den industrielle tidsperioden. I den veisektorielle sjangeren er det den politisk resolute og løsningsorienterte vei-entreprenøren som utgjør en narrativ karakter i et *emplotment* som handler om hvordan veivesenets entreprenører har strevd med å knytte landsdeler og folk i det «fjellknausete Norge»

³⁸⁹ Om denne typen historieskriving, se kapittel 1.2.1.

sammen. «Veientreprenøren» viser som ingeniørkronotop til et tidsrom der personlige bragder forstås synonymt med veivesenets engasjement i en norsk geografi.

OVER BERGENSFJELDENE 1865.

Efter amtsingeniør Berghs beretning ved sekretær L. Andresen.



Figur 13: Veientreprenørene knytter Norge fra øst til vest, her illustrert ved en «bru av menn» over «det fjellknausete» norske landskapet. Veivesenets biografi formidler her en nasjonalgeografi som innlemmer et syn på Statens vegvesen som nasjonsbygger. Illustrasjon fra «Meddelelser fra Veidirektøren» 1924, 196.

De ovennevnte trekkene ved det å fortelle en sektorhistorie er karakteristisk for selvbiografien som utgjør en litterær sjanger (gr. autos: selv, bios: liv og graphein: skrive, auto-biografi) innenfor erindringslitteratur. Selvbiografien er memoarisk og selvopplevd, og som følge av det, farget av et bestemt syn på verden hvor det er vanskelig å unngå å fremstille sin livsbiografi i et fordelaktig eller positivt lys. Selvbiografien forutsetter at det er en reell enhet mellom levd liv og skrift, og sjangeren forsøker slik sett å etablere en identitet som er fast og helhetlig. Sjangeren er dermed underlagt dominansstrategier gjennom språkbruk, ikke minst som agenda- og definisjonsmakt om hva som utgis å være selvopplevd og dermed «korrekt» historie. Et sentralt element ved selvbiografien er hvordan *biografisk tid* (det individuelle livets tidsrom) blir et narrativt kronotopisk element i en historisk fortelling. Som sjanger har selvbiografien en historie som går tilbake til antikken (den greske enkomion/festschrift, den

romerske familiememoaren) og middelalderens vitalegender.³⁹⁰ Et utviklingstrekk i selvbiografien er de sjangerforskyvningene som medførte en sammensmeltning av biografisk liv med idealisert liv. I denne formen for selvbiografi blir idealisert liv (f.eks. Jesu liv og bibelkronologien i vita legender) en formular for hvordan en biografisk fortelling kan bli fortalt. Biografisk tid gir dermed uttrykk for en prefigurert narrativ, en distinkt modellert fortelling. Det er en eksempelfortelling som er eksemplarisk/forbilledlig, hvor det individuelle livets historie er suksessfull når den understøtter en på forhånd definert ideell historie.³⁹¹ Sagt med Bakhtin:

«Den biografiske tid er ikke reversibel i forhold til selve begivenheder i livet, som ikke kan skilles fra historiske begivenheder. Men i forhold til karakteren er denne tid reversibel: dette eller hint karaktertræk kan i og for sig manifestere sig før eller siden. Selve karaktertrækkene er blottet for kronologi, deres manifestasjoner er omflyttelige i tid. Selve karakteren vokser ikke og forandrer sig ikke – den *udfyldes* blot: fra i begyndelsen at være ufuldstendig, uudfoldet og fragmentarisk bliver den til sidst *fuldstændig* og afrundet. Vejen ad hvilken karakteren afdækkes fører således ikke til dens forandring eller tilblivelse i forbindelse med den historiske virkelighed, men blot til dens fuldbyrdelse, det vil sige blot til udfyldning af den form, som på forhånd var afstukket lige fra begyndelsen».³⁹²

Den veisektorielle teleologisk-baserte historieskrivingen kan i samsvar med Bakhtins beskrivelse av biografisk tid karakteriseres som en personlig redegjørelse av ingeniør-kronotopen skrevet i en selvbiografisk form. De individuelle historiene til veivesenets ingeniører og entreprenører er innordnet en sektoriell biografi som tar utgangspunkt i en historisk genealogi om de store pionerene og deres etterfølgere i veivesenet. Veisektorens «forfedre» står alle, uansett hvor forskjellige de måtte være, for samme prefigurerte mønsterfortelling i en veihistorisk biografi som bygger på veiingeniøren som idealistisk idé og hvor det enkelte biografiske liv må ligne den overordnede ingeniørkronotopiske fortellingen. Den enkelte aktørs biografi blir dermed synonymt med et sosialorganisatorisk biografisk liv forbundet med veivesenet. Det er en sektoriell «helte- eller legendesaga» om de eventyrlige heltegjeringene i landskapet utført av «Det Norske Vegvesenet» som handlende subjekt.

³⁹⁰ Andersen 2001, 51-52; Bakhtin 2006, 55-65. Se også Bakhtin [1981] 2006, 130-146.

³⁹¹ Som det fremgår av Andersen 2001, 51-52, var biografiske og historiske kjensgjerninger i helgenvitaet underordnet en styrende sjangerformel som la til grunn at helgenenes liv skulle ligne et hellig liv mer enn vedkommendes eget liv. Resultatet ble at fortellingen om helgenens liv lignet en fortelling om Jesu liv, det vil si at bibelhistorien utgjorde en prefigurasjon for helgenfortellingene.

³⁹² Bakhtin 2006, 65, original kursiv.

Ut fra instrumentelle og eksemplariske mål blir den veisektorielle historieskrivingen dermed *monologisk* i bakhtinsk forstand, fordi den tillater at kun en «stemme» er fremtredende i historiefortellingen.

4.4.4. Sammenfatning

I løpet av første halvdel av 1900-tallet ble den sektorielle historien som handler om veivesenets organisasjonsmessige utvikling over tid utbrodert i en rekke tekster. Den sektorielle sjangeren i mellomkrigstiden kan oppfattes som en hybridsjanger. Forfatterne hentet næring for sine utsagn både fra en kultur- og teknologihistorisk sjanger. Profesjonelle historikere og arkeologer bidro dermed med å gi et kildekritisk historierefleksivt ståsted til den sektorhistoriske sjangeren. Den akademiske kunnskapen dannet historisk bakgrunn for en historieskriving som veivesenet selv ønsket å formidle ut fra kameralistiske mål. I likhet med den teknologihistoriske sjangeren var dette en sjanger som ut fra et teleologisk historiesyn var målrettet mot samtidens veibyggings- og veiplanleggingspolitikk. Sjangeren var instrumentell eller «anvendt» i den forstand at historien belyser utfordringer og mål i samtidens veibyggingsprosjekt. Veivesenets sosiale organisasjonshistorie og interne kulturhistorie var innordnet rammefortellingen om det moderne byråkratiets fremvekst og utvikling. Historieskrivingen var deskriptiv (navn, årstall, hendelser), ukritisk (ikke problematiserende, ingen kildekritikk) og ideologisk motivert ut fra datidens liberale veipolitikk, hvor den hadde som mål å legitimere veisektorens rolle som historisk aktør og samtidsaktør.

I den kameralistiske litteraturen fremstår en sektoriell patriotisme hvor det er «de store menn» i det nasjonale veibyggingsprosjektet som fremheves. I dette partikulære historiesynet får ingeniørfortellingen et biografisk sjangeruttrykk idet et ingeniørkronotopisk innhold blir gjenstand for heroisering av veisektorens virksomhet. Men det er likevel ikke et nasjonalromantisk historiesyn som blir fremhevet, men universalhistorien forbundet med ingeniørkunnskap konkretisert som utviklingsfortellinger om teknologi, veivesenet og det moderne byråkratiet i et norsk statsbyggingsprosjekt. Den veisektorielle historieskrivingens bruk av et kronotopisk innhold assosiert med biografisk tid belyser veiadministrativ historie som en historie å være stolt av, forstått som en fremadskridende prosess og en kontinuerlig historisk utviklingsrekke av innovasjoner og foregangsmenn i et veibyggingsprosjekt som strekker seg fra forhistorisk tid til samtidens bilsamfunn.

4.5. Konklusjon

Mellomkrigsgenerasjonens historieskriving om fortidens veier har sjangermessige skillelinjer. Jeg har beskrevet formalistiske trekk og et kronotopisk innhold i denne historieskrivingen ved

å definere sjangermessige skillelinjer mellom en kulturhistorisk, en teknologihistorisk og en sektorhistorisk sjanger. De tre sjangerne ga forskjellige tilnærminger til kulturbegrepet utfra hvordan de vektla veihistoriske perioder og temaer og dermed ulike tilnærminger til den narrative «veien». Jeg har vist hvordan en kulturhistorisk sjanger i arven fra Troels-Lund la til grunn et kulturbegrep som ga uttrykk for sosiale relasjoner («samkvem») og reiseliv, en historisitet forbundet med førindustriell ferdsel. I den kulturhistoriske sjangeren ble funn av vogner, og da i første rekke Osebergvognen, i det arkeologiske gjenstandsmaterialet benyttet i tolkninger om vogner brukt i det tradisjonelle gårdsbruket og om vognkultdyrkelse i jernalderens rituelle liv. Utsagn om rideveier ble i den kulturhistoriske sjangeren utledet med bakgrunn i historiske tekstkilder. Rideveienes landskap ble forstått ensbetydende med tradisjonell ferdsel og folkløse i et ruralt historielandskap med «røtter» fra middelalderen og jernalderen. Den eventyrtid og folkløse tid som ble formidlet gjennom disse fortellingene var basert på en narrativ idyllkronotop, et imaginært landskap om fortidens veier som viste til et syklisk og nærmest statisk historisk tidsrom med stor kontinuitet og tidsdybde. Dette innholdet i den kulturhistoriske sjangeren ble formidlet av forfattere som hadde arkeologi og historie som akademiske profesjoner.

I den teknologihistoriske og sektorhistoriske sjangerens fokus på fortidens veier var det de industrielle kjøreveienes opphav og utvikling i en tiltagende urban og moderne verden som utgjorde primærmotivet i fortellingene. Med bakgrunn i et ingeniørkronotopisk innhold formidlet disse fortellingene historier om teknologisk utvikling, fart og fremskritt. I den teknologihistoriske sjangeren fremgikk dette ved hvordan kulturbegrepet ble forstått i sammenheng med en eventyrlig tid erfart utfra ingeniørens verdenssyn. Ingeniørkronotopen ga uttrykk for europeisk eller vestlig veihistorisk teknologiutvikling sett i lys av et moderne norsk statsforvaltningsprosjekt og mer spesifikt veivesenets biografihistorie. Ingeniørperspektivet på verden og historien formidlet et kulturhegemonisk vestlig heroisk kulturbegrep forbundet med banebrytende sivilisasjoner og industrinasjoner der «teknologikultur» forstås i et evolusjonistisk perspektiv, fra primitivitet til samtidens modernitet. I den veisektorielle historieskrivingen omfortolkes og konkretiseres dette kulturhistoriske innholdet til en diskurs om det norske veivesenets organisasjonsmessige «bedriftskultur» og rolle i samfunnet. I veisektorens diskurser om industrielle kjøreveier formidles fortellinger basert på biografisk tid forbundet med veivesenet som historisk heroisk aktør i landskapet.

I neste kapittel skal jeg undersøke nærmere hvordan de tre sjangerdistinksjonene om fortidens veier inngikk i samtidens minneforståelser og historiebruk. Det innebærer å belyse hvordan sjangerne interdiskursivt er relatert til andre og mer overgripende litterære retninger i

samtidens skjønnlitteratur og sakprosa, og derav om idégrunnlag og dannelsesidealer innenfor litterære miljøer som mellomkrigsgenerasjonens historieskrivere om fortidens veier var en del av. Det innebærer videre å belyse hvordan denne litteraritet inngikk i tenkning om kulturpolitikk og kulturminnebevaring. Jeg viste i kapittel 3 hvordan fortidens veier som minnekunnskap mot slutten av 1800-tallet hadde sin resepsjon og resonans innenfor realismens epistemologi og mer bestemt utfra en overgripende diskursiv kontekst om dagliglivets kultur om teknologi og håndverk i samtidens populærkultur. Er det kontinuitet eller brudd mellom 1800-tallets og 1900-tallets minnetenkning om fortidens veier? Hvilken rolle spilte arkeologene i mellomkrigstidens minnepolitikk og kulturliv? I neste kapittel vil jeg, med bakgrunn i sjangeranalysen i kapittel 4, belyse disse spørsmålene, nærmere bestemt hvordan den karnevalske dimensjonen om fortidens veier i populærkulturens domene ble innlemmet eller omformet i mellomkrigstidens institusjonelle bevaringsideologi og minnelogikk.

Kapittel 5. Realismens epistemologi innlemmes i kulturminnevernet

5.1. Innledning

I løpet av første halvdel av 1900-tallet ble kulturminnevernet styrket organisasjonsmessig ved at museumssektoren og Fortidsminneforeningen ble supplert med Riksantikvaren.³⁹³ Riksantikvaren ble en forvaltningsorganisasjon med ansvar for kulturminner som ikke var underlagt museene (arkeologiske kulturminner), det vil si kulturminner fra etter-reformatorisk tid (nyere tid). Fortidsminneforeningen fikk ansvaret for middelalderruiner som var i statens eie. Kulturminnevernet ble også styrket gjennom lovgivningen. Kulturminneloven fra 1905 gjaldt kulturminner som var fra forhistorisk tid og fra middelalderen, og omfattet dermed ikke bygningsarven og andre kulturminner fra nyere tid. Bygningsfredningsloven fra 1920 (vedtatt i 1921) ble et supplement til kulturminneloven fra 1905, og den nye loven ble et viktig juridisk redskap for Riksantikvarens bevaringsarbeid. Kunst- og arkitekturhistorikeren Hans-Emil Lidén mener at kulturminnevernet i Norge på tross av disse endringene «... kom til å spille en relativt beskjeden samfunnsmessig rolle i mellomkrigstiden».³⁹⁴ Lidén vektlegger at fremveksten av fascismen på den ene siden og internasjonale «modernistiske» strømninger, med arbeiderbevegelsen spesielt, på den andre siden, bidro med å svekke kulturminnevernet i mellomkrigstiden. Han mener at den nasjonalistiske drivkraften bak kulturminnevernet som var aktiv før 1900 begynte å ebbe ut som følge av samfunnsendringene i mellomkrigstiden og at det elitepregede kulturminnevernet (ekspertkunnskapen) derav fikk liten innflytelse i samfunnet. Lidén skaper inntrykk av et kulturminnevern i krise i mellomkrigstiden:

«Kulturminnene var [...] definert gjennom et semantisk system – en kode – som bare det «dannede menneske» var i stand til å tolke. Den relativt beskjedne rolle kulturminnevernet spilte i mellomkrigstiden, kan langt på vei forklares ut fra dette forholdet. De tradisjonelle kulturminnene var definert av en klasse som ikke lenger spilte noen betydningsfull rolle i det norske samfunnet, og som relativt få følte seg knyttet til. [...] Først i 1970-årene begynte man å se på minnene om en nær fortids arbeiderkultur – fabrikker, arbeiderboliger, sjøbuer og tømmerkoier – som verneverdige. Idéinnholdet bak mellomkrigstidens kulturminnevern ble derfor i stor

³⁹³ Riksantikvaren ble opprettet i 1912. Arkitekten Herman Major Schirmer (1845-1913) ble utnevnt til riksantikvar i 1911, og fungerte i stillingen i kun fem måneder i 1912/1913 før han døde. Kunsthistorikeren Harry Per Fett (1875-1962) var riksantikvar i perioden 1913-1946, og han kom til å prege Riksantikvarens praksis og ideologi slik den tok form i første halvdel av 1900-tallet. Ved Harry Fetts avgang overtok kunsthistorikeren Arne Nygård-Nilssen (1899-1958) riksantikvarstillingen i perioden 1946-1958.

³⁹⁴ Lidén 1991, 104. Se også Lidén 1993.

utstrekning redusert til en vitenskapelighet som temmelig ensidig vurderte kulturminnene ut fra deres verdi som forskningsobjekter. Dette forklarer hvorfor det stort sett var en nokså lukket, fagpreget gruppe som opprettholdt interessen for dem. For det store flertall ble de etablerte kulturminnene, tross faglig entusiasme, tomme relikter uten betydning».³⁹⁵

I dette kapitlet skal jeg belyse hvordan entusiasmen for kulturminnene som Lidén mener var fraværende blant allmennheten i mellomkrigstiden faktisk var tilstede som dannelseskultur i datidens samfunn generelt og i populærkulturen spesielt. Et skarpt skille mellom fagekspertenes og allmennhetens fortidsbruk var ikke så entydig som Lidén vil ha det til. De internasjonale «modernistiske» bevegelsene i samfunnet (inkludert arbeiderbevegelsen som Lidén fremhever) var under innflytelse av den økonomiske liberalismens ideologi i mellomkrigstiden. Det var, som jeg skal belyse, en ideologi som skapte grunnlaget for en utstillingstradisjon og et kulturminneperspektiv om dagliglivets kulturminner *i mellomkrigstiden*, og ikke først på 1970-tallet som Lidén vektlegger. I sjangeranalysen har jeg vist at handlingsbåren kunnskap forbundet med dagliglivets kulturformer (håndverk, teknologi) utgjorde et sentralt trekk ved mellomkrigsgenerasjonens historieskriving om fortiden veier (se kapittel 4). Tenkning om bevaring var også preget av de aktørgruppene som var involvert i historieskrivingen. Aktørene involvert i bevaringsarbeidet var riktig nok i første rekke arkeologer og historikere, men som vi skal se preget også ingeniørene og teknologientusiastene den institusjonelle tenkningen om bevaring.

Under det sene 1800-tallet ble det som vist i kapittel 3 etablert et skille mellom på den ene siden verneaktørenes historiesyn basert på romantismens epistemologi, og på den andre siden en historie- og minnepraksis om fortidens veier som utfra et modernistisk historiesyn basert på realismens epistemologi ble hyllet i datidens populærkultur og av reformvennlige nasjonale historiegranskere. Veiminne inngikk således i en ikke-institusjonell fortidsbruk. I perioden mellom kulturminneloven fra 1905 og frem til en revidert kulturminnelov forelå i 1951, foregikk det en endring i denne kunnskapsorienteringen idet fortidens veier (det vil si dagliglivets kulturminner, bredkulturen) implementeres i kulturminnevernet. Lovforarbeidene til loven fra 1951 ble utformet gjennom første halvdel av 1900-tallet og reflekterer slik sett datidens kulturarvstenkning. I den nye loven er «Serskilt merkelege ferdselsvegar, bruer, vegmerke og andre tekniske kulturminne» uten hensyn til alder, innlemmet i verne-

³⁹⁵ Lidén 1991, 105.

tenkningen.³⁹⁶ Fornminneloven åpnet for å frede tekniske kulturminner og området rundt slike minner. Lovutsagnet tyder slik sett på at det har foregått en økt bevissthet om tekniske kulturminner i løpet av første halvdel av 1900-tallet, med andre ord en styrket refleksivitet om teknologiske minner innenfor en institusjonell bevaringsideologi.

Med bakgrunn i de sjangermessige skillelinjene definert i forrige kapittel skal jeg undersøke hva som lå til grunn for at veier som tekniske kulturminner ble implementert i fornminneloven fra 1951. Som beskrevet om den kulturhistoriske sjangeren i kapittel 4 var utsagnene om kjøretøy og rideveier i det tradisjonelle veilandskapet i hovedsak basert på et tekstuelt overlevert og gjenstandsfortolkende minne. De ingeniørskapte veiene hadde derimot en materialitet, og det var disse veiminnene fra nyere tid fornminneloven fra 1951 siktet til utfra ideologien «materielt vern». Det er med andre ord tekniske veiminne forbundet med vei-/ingeniørens teknologihistoriske og veisektorhistoriske sjangere som implementeres i kulturminnevernet. Hva var bakgrunnen for at arkeologer og historikere – de sentrale aktørene i vernearbeidet som også skrev innenfor en kulturhistorisk sjanger – nå oppfattet ingeniørens teknologiske narrativ som viktig med tanke på bevaring? Reflekterer lovutsagnet en endring i kulturminnevernets ideologi der et bredt forankret nasjonalromantisk idégrunnlag ble erstattet av eller supplert med tenkning som bygget på realismens ideer? For å besvare disse spørsmålene vil det være nyttig å belyse de interdiskursive forholdene i samtiden, det vil si hvordan historie- og minnetekningen om fortidens veier kan ses i lys av samtidens kunst- og kulturliv og de samfunnsspørsmål som opptok datidens offentlighet. Det innebærer å belyse hvordan historieskriverne og bevaringsaktørene oppfattet fortiden i lys av ideologiske og kulturpolitiske programmer, derav hvilke historiedidaktiske idealer eller dannelsesidealene som lå til grunn i datidens tenkning om fortidens veier. Disse aspektene skal jeg i første omgang undersøke ved å ta for meg Osebergfunnenes fortolkningskontekst for å avklare museumsvesenets rolle i datidens minnetenkning om fortidens veier. Deretter vil jeg innramme denne minnetenkningen om fortidens veier ved å belyse hvordan «ingeniørhelten» dannet en hovedfigur i samtidens litteratur. Til slutt diskuteres verdissyn og dannelsesidealene i samtiden utfra et forsøk på å forklare hvorfor minnetenkningen om fortidens veier opptok mellomkrigsgenerasjonens verneaktører.

³⁹⁶ Fornminneloven av 1951 § 3b. Korrekt betegnelse er «Lov av 29.juni 1951 om fornminne». Videre i avhandlingen benytter jeg betegnelsen «Fornminneloven fra 1951». Den norske lovformuleringen er nærmest identisk med den svenske kulturminneloven fra 1942, hvor vernet omfatter «märkliga äldre färdvägar, milstenar och andra vägmärken, broar samt andra likartade anläggningar», Jensen, O.W. 2005, 38. Forskjellen mellom den norske og svenske loven er at den norske loven presiserer at det dreier seg om tekniske kulturminner.

5.2. Osebergfunnernes kronotopi

Jeg viste i teorikapitlet hvordan det arkeologiske kulturminnet Stonehenge ble forstått som en flertydig materiell kronotop.³⁹⁷ Osebergs arkeologi kan på tilsvarende vis forstås som en kompleks materiell kronotop som inkluderer Osebergghaugen i landskapet, vikingskipet og gjenstandene funnet i graven så vel museet som i løpet av mellomkrigstiden ga rom for disse gjenstandene. Osebergs materielle kronotopi kan forstås som et fortellermessig knutepunkt i sjangerne om fortidens veier. Jeg vil utfra et dialogisk historiografisk syn argumentere for at Osebergfunnene og deres utsagnskraft om jernalderen/vikingtiden utgjorde et sammensatt historiekulturelt produkt i samfunnet på 1900-tallet. Oseberg-komplekset medierte samtidens tanker om tradisjon og modernitet og inngikk i historiedidaktiske utsyn på verden som både handlet om nasjonale og overnasjonale historiske forhold. Osebergs materielle kronotopi er med andre ord relatert til en kompleks historiebruk i første halvdel av 1900-tallet som jeg skal belyse nærmere. Ferdsel og fortidens veier var i den sammenheng sentrale temaer i samtidens historiske forståelse og bruk av Osebergfunnene.

5.2.1. Landskapsarkeologi – gård, grav og rideveier

I mellomkrigsgenerasjonens syn på forholdet mellom landskap og arkeologiske kulturminner og gjenstander ble ideer om en hjemlig nasjonal enhetskultur (symbiosen «folk og land») og internasjonale kulturimpulser overført til tenkning om ulike kulturepoker i forhistorien. Historikeren Sverre Steen formidlet for eksempel samtidens arkeologiske syn utfra en distinksjon mellom på den ene siden jernalderen og middelalderen som uttrykk for røttene til en «folkepersonlighet, en nasjon», og på den andre siden bronsealderen som uttrykk for en europeisk «enhetlig kulturprovinc» eller «felleseuropéisk kultur».³⁹⁸ Steen mente at rideveiene i jernalderens og middelalderens landskap ga uttrykk for en norsk nasjonsbyggingsprosess, en hjemlig tradisjon nedfelt i bondekulturens landskap.³⁹⁹ I mellomkrigsgenerasjonens syn på bondekulturen (derav idyllkronotopen) fremsto et fortellingsmotiv om det nasjonale som også Osebergfunnene var innordnet. Osebergfunnene konkretiserer først og fremst en diskurs om *gravhaugene i landskapet*. Arkeologen Anthon W. Brøgger (1884-1951) la for eksempel i sin tiltredelsesforelesning som bestyrer ved Universitetets oldsaksamling i Oslo i 1915 vekt på betydningen av gravhaugene som nasjonale symboler, og han inntok slik sett et verdisyn og et politisk program som var basert på en historieoppfatning i arven fra nasjonalromantikken.⁴⁰⁰

³⁹⁷ Barrett 2008, nettartikkel.

³⁹⁸ Steen 1929, 18-19.

³⁹⁹ Se avhandlingens kapittel 4.2.3.

⁴⁰⁰ Nordenborg Myhre 2001, 61; Østigård 2001, 11-12.

Det nasjonale motivet var ikke like skarpt uttalt i den tidligere nevnte arkeologen Sigurd Griegs gravhaugsforståelse, men i hans syn på gravhaugenes opplevelsesmessige landskapsverdi formidlet han et estetisk landskapssyn i arven fra nasjonalromantikken. Dette landskapsynet fremmet Grieg i arbeidet med å forbedre den norske kulturminneloven på 1930-tallet der han, utfra sin kunnskap om den danske naturfredningsloven fra 1938, fremmet opplevelsen av gravminnene «i det gamle kulturlandskapet» som en viktig dimensjon ved bevaring. Både Brøgger og Grieg fremmet et forvaltningssyn der natur- og kulturminnevern ble oppfattet i sammenheng.⁴⁰¹ Landskaphistorie var for øvrig ikke bare en forvaltningstematikk, det utgjorde også et grunnlag for ulike forskningsperspektiver, for eksempel utfra Brøggers evolusjonære kulturøkologi i steinalderforskningen og Griegs bosetningsarkeologi i jernalderforskningen. Brøggers og Griegs landskapsarkeologiske perspektiver ga uttrykk for nye ideer i datidens arkeologiske forskning og vernetenkning som hittil hadde vært mest opptatt av gjenstandsstudier.⁴⁰²

I den landskapsorienterte diskursen om *rideveiene* var det jernalderforskningen, og spesielt koblingen av gravhaugsforskningen med bosetningsarkeologien, som hadde en faglig sjangerforbindelse. I Danmark kan diskursen om rideveier forstås med bakgrunn i fremveksten av en arkeologisk-topografisk sjanger som tok utgangspunkt i arkeologen Sophus Müllers (1846-1934) avhandling om veier i Danmarks stein- og bronsealder.⁴⁰³ I Müllers undersøkelse ble veispør i sammenheng med naturterreng og andre arkeologiske kilder, slik som gravminner fra stein- og bronsealderen, benyttet som kilder for å rekonstruere veilinjer og bosetningsmønstre i landskapet. Müller benyttet også tidligkristne kirkesteder i det danske landskapet som indikasjon på kontinuitet og endring av veilinjer i overgangen mellom forhistorisk og historisk tid.⁴⁰⁴ Et sentralt anliggende for Müller var å avdekke en sammenheng mellom veispør og andre arkeologiske spor i landskapet, spesielt gravminner. Gravminnene representerte slik sett et ferdsels- og bosetningsmønster. Müllers avhandling ble en nøkkelfortelling som fikk betydning for fremveksten av fagsjangeren «norsk bosetningsarkeologi», slik det blant annet fremgår av Sigurd Griegs dr. gradsavhandling fra 1926 om jernalderens bosetning på Hadeland.⁴⁰⁵ I norsk bosetningsarkeologi ble kart over kildegrupper som gravminner og bygdeborger benyttet for å rekonstruere lokale bosetningsgeografier eller bygdesammenslutninger i jernalderen. I overføringen av den danske kunnskapen om veifenomenet

⁴⁰¹ Berntsen 1994, 81.

⁴⁰² Trøim 1999, 74-75, 81.

⁴⁰³ Müller 1904.

⁴⁰⁴ *Ibid.*, 52-53.

⁴⁰⁵ For oversikt, se Guttormsen 2001, 7-26.

til norske forhold nedtones for øvrig veiperspektivet, som var det grunnleggende utgangspunktet for Müller. Med bakgrunn i migrasjons- og diffusjonsteori ble de arkeologiske kildegruppene fordelt eller spredningsmønster i landskapet oppfattet som ferdsselsindikerende utsagn om kulturelle ruter. Men norsk arkeologisk forskning var mer opptatt av å undersøke hustufter og bosetningsmønstre, enn veilinjene eller selve veien i seg selv.⁴⁰⁶

Den underordnede rollen veitematikken fikk i norsk bosetningsarkeologi kan skyldes at kunnskapen om rideveier som materielle uttrykk i det norske landskapet ikke hadde «festet seg» i datidens arkeologiske erkjennelse. Kunnskapen om forhistoriens landvertsferdsel ble i større grad «oppfylt» innenfor arkeologenes gjenstandsforskning (funn av hesteutstyr og andre ferdsselsindikerende gjenstander samt stil- og motivstudier, f.eks. av veggteppene fra Oseberggraven) og innenfor historikernes teksthistoriske forskning. Men det var fra arkeologenes side samtidig en perifer interesse for å følge opp antikvarenes landskapsarkeologiske registreringer av førindustrielle veier funnet i gravfelt for å sette dem inn i en historisk kontekst. Som i den forutgående perioden var det andre kildegrupper i landskapet, slik som gravhauger og bygdeborger, som opptok arkeologene. Bakgrunnen for det kan skyldes at samtidens hovedfortelling ikke handlet om veier, men om gård og bosetning. Det som opptok mellomkrigstidens arkeologer, den såkalte «kulturarkeologien», var den nasjonale hovedfortellingen om «det norske bondesamfunnet» som en retrospektiv fortelling med «røtter» i jernalderens gårdsliv. I hovedfortellingen om bondesamfunnet innruller et teknologihistorisk sjangerperspektiv som forherliget en kunst- og redskapskultur forbundet med det særegne norske. I denne nasjonale hovedfortellingen om bondesamfunnet var det «gården» og ikke «veien» som var hovedmotivet. I fortellingen om det hjemlige og særegne norske var det med andre ord bondesamfunnets bofasthet, fremfor dets bevegelighet og foranderlighet, som ble forankret ved hjelp av arkeologisk erkjennelse. I lys av denne nasjonale «bonderomantikken» ble bosetningshistorie og bevaring av gamle kulturminner i gårdslandskapet to sider av samme tematikk om nasjonens historie. Som vist med referanse til Griegs bosetningsarkeologiske historiesyn og landskapsarkeologiske verneperspektiv omfattet det en opplevelsedimensjon i landskapet forbundet med gravhaugene, og ikke veiene, som arkeologisk kildekategori «i det gamle kulturlandskapet». Rideveier hadde dermed en underordnet rolle som minnekunnskap om det tradisjonelle rurale liv og som nasjonal fortelling.

Et syn som går igjen i de veihistoriske tekstene (jfr. kapittel 4) er utsagn om det norske landskapet som en naturlig hindring for landvertsferdsel, og at ferdsel i eldre tid av den grunn

⁴⁰⁶ Se f.eks. Petersen 1931, 12-13. Se også Smedstad 1988, 6.

for det vesentligste foregikk sjøveien. Forfatterne videreformidler en kanonisert oppfatning om «det fjellknausete norske landskapet» som har referanse til ideen om det gamle bygdesamfunnet som isolerte og innesluttede samfunn. Steen er mer nyansert enn Shetelig når han utfra en problematisering om isolasjonisme og kulturmøter skiller mellom et utbredt «samkvem» mellom bygdene i *rideveilandskapet*, og «landskapets besværlighet» når det gjaldt mulighetene for førindustrielle *kjøreveier* over lengre distanser som han mente forutsetter avansert ingeniørkunnskap. Arkeologen Terje Gansum har nylig pekt på at et manglende fokus på veiarkeologisk forskning i Norge om landvertsferdsel i eldre tid skyldes den sterke symbolske forankringen som sjøvertsferdsel har fått som nasjonal historie og norsk identitet, og han henviser i den sammenheng til historikeren Steen som en hovedbidragsyter til dette bildet.⁴⁰⁷ Som det fremgår av arkeologenes bosetningshistoriske syn på fortidens ferdsel bidro mellomkrigsgenerasjonens arkeologer selv i stor grad med å produsere dette bildet. Dette nasjonalromantiske synet på landvertsferdsel og maritim kultur fremgår også av samtidens skipsteknologiske diskurs som jeg skal belyse nærmere.

5.2.2. Kjøretøyarkeologi – teknologihistorie til vanns og til lands

Oppfatningene om en nasjonal enhetskultur, slik Oseberghaugen i landskapet ga uttrykk for utfra ideen om det norske bondesamfunnet, fikk også et annet ben å stå på med datidens syn på teknologisk innovasjon. Et romantisk-partikularistisk historiesyn basert på tenkning om teknologisk utvikling kom til uttrykk i oppfatningene om Norge som en skipsbyggersnasjon med «røtter» i vikingtidens skipsteknologiske tradisjon. I samsvar med samtidens fremskrittstro inngikk den skipsteknologiske narrativ i en progressiv utviklingshistorie som handlet om en hjemlig tradisjons eventyrlige ferder over havet, en ekspansiv geopolittikk med erobringer av fremmede land. Det er med andre ord Norge som teknologisk og kulturell «eksportnasjon» og «kolonialist» som betones og som gjøres til gjenstand for nasjonal selvforherligelse. Et narrativt element i synet på en særegen norsk skipsbyggingsteknologi var en symbolikk om «jernet» som historiekulturelt produkt. Før- og mellomkrigstidens ingeniørkonstruksjoner i jern eller fagverk i smijern (bl.a. markedshaller, jernbanehaller og bruer) skapte en ny arkitektur i Norge som i de øvrige industrinasjonene. Det var ikke uten grunn at markedsføringen av Norges maritime ferdselskultur utfra et syn på «jernalderen» som en gullalder var viktig i det norske representasjonsgalleriet på 1900-tallets verdensutstillinger.⁴⁰⁸ I forestillingene om en «autentisk maritim viking-arv» viderebringes ideer fra 1800-tallet om en moderne «jern-

⁴⁰⁷ Gansum 2002, 9.

⁴⁰⁸ Brænna 2002, 333, 423-426.

aldertid» og kraftalder inn i 1900-tallets vokabular og kulturarvsforståelse. Forestillingen om «vikingen» som skipsbygger og verdensrobrer utgjorde en narrativ med et patriotisk innhold som inngikk i et mer og mindre radikalt nasjonalistisk idégrunnlag på 1900-tallet.⁴⁰⁹ Temaet inngikk både i forestillinger om en særegen norsk kultur og om en pangermansk kultur.



Figur 14: De tre motivene viser hvordan norsk maritim arkeologi og dermed norsk ferdselshistorie ble formidlet gjennom sjangeren «heroisk realisme», slik denne stilen kom til uttrykk i (reklame)illustratøren Harald Damsleths propagandaplakater fra krigsårene. © Harald Damsleth/BONO 2011.⁴¹⁰

Med fremveksten av nasjonalsosialismen i mellomkrigsårene og tilstedeværelsen av den tyske okkupasjonsmakten i Norge under den andre verdenskrigen, ble det ideologiske innholdet i samtidens NS-politikk premissgivende for oppfatninger om arkeologi utfra en tysk kulturideologi basert på metaforen «blod, jord og jern».⁴¹¹ I Norge formidlet illustratøren Harald Damsleth (1906-1971) dette idéinnholdet i kunsten gjennom sin bruk av arkeologi som NS-propaganda (se figur 14).⁴¹² I Damsleths propagandaplakater fra krigstiden benyttes sjangeren «heroisk realisme» for å skape en «ny-hedensk» stil.⁴¹³ Den norske heroiske realismen

⁴⁰⁹ Se f.eks. Bøe 2006:122; Olsen, B. 2007:17-18.

⁴¹⁰ Plakatene er fra nettstedet www.damsleth.info, under rubrikken «Nasjonal samling. Propagandaplakater», http://www.damsleth.info/plakater/frameset_ns.htm (nedlastet 24. juni 2010).

⁴¹¹ Slagordet «Blut und Boden» (tysk for «blod og jord») ble brukt i den nasjonalsosialistiske propagandaen før og under den andre verdenskrigen. «Blut und Boden»-ideologien oppsto i rasistiske og nasjonalistiske miljøer tidlig på 1900-tallet. Slagordet spilte på uttrykket «Blut und Eisen» («blod og jern») som stammer fra et berømt krigshissende sitat av Otto von Bismarck, Tysklands første kansler og rikssamler: «Tidens store spørsmål avgjøres ikke med taler og majoritetsbeslutninger, men med blod og jern», uttalte han.

⁴¹² Se f.eks. Nordenborg Myhre 2001.

⁴¹³ «Heroisk realisme» er sjangermessig gjerne benyttet synonymt med nazistisk eller fascistisk kunst. I Russland fikk sjangeren betegnelsen «sosialistisk realisme». Tysk nasjonalsosialisme og russisk kommunisme spilte slik sett på samme kunstneriske strenger. Begge ideologiene formidlet en revolusjonær heltedyrkelse. Heroiseringen hyllet kroppsarbeidet og muskuløse arbeidere/bønder som et ideal forbundet med det produktive samfunnet eller den heroiske soldatens edle hensikter. Hovedmotivene var både statsledere som Stalin og

formidlet med bakgrunn i naziideologien et romantisk innhold forbundet med pangermansk kultur. Vikingskipet og ariske vikingskikkelser utgjorde i den sammenheng symboler på fordums styrke og rasemessig overlegenhet. I den propagandistiske bruken av norsk maritim arkeologi blir heroisk realisme ikke et uttrykk for ingeniørentyret (som tidligere vist var forbundet med modernitet og kjøreveier); det heroiske motivet inngikk i gullaldertenkning i arven fra nasjonalromantikken og som med bakgrunn i pangermanismen tok utgangspunkt i et norsk-tysk felleskulturelt opphav. Den pangermanske og nazipropagandistiske arkeologibruken var derimot et historierefleksivt ståsted som de fleste av samtidens arkeologer og antikvarere med en nasjonal orientering, blant annet Brøgger og Grieg, tok avstand fra.⁴¹⁴

Fortellermotivet om Osebergvognen som Grieg vektla utfra Tacitus sin beretning om germanernes Nerthusdyrkelse og tolkning om hedenske prosesjonsveier og gravritualer (jfr. kapittel 4.2.2.) bærer i seg et pangermansk historisk innhold som *kunne* vært benyttet som nasjonalistisk propaganda. På tilsvarende vis inneholdt Osebergvognens dekorative skurd fortellende figurscener og dyreornamentikk som sammenfalt med nasjonalistisk arkeologibruk byggende på norrøn eller «ny-hedensk» stil. Det var likevel Osebergskipet fremfor Osebergvognen som fikk størst politisk appell som nasjonalistisk propaganda.⁴¹⁵ Bakgrunnen for det skyldes trolig at de to gjenstandstypene medierte forskjellige teknologiske fortellinger og at de dermed hadde ulikt formidlingspotensial. Utfra evolusjonistisk tenkning ga Osebergvognen, som Grieg fremhevet, uttrykk for en mindre avansert «kopi» av kontinentale forbilder skapt med bakgrunn i utenlandsk kulturinnflytelse. Osebergvognen representerte således ikke en særegen norsk eller pangermansk innovativ teknologi. I motsetning til Osebergskipet hadde Osebergvognen som teknologisk narrativ om landvertsferdsel derfor ingen tilsvarende nasjonalistisk formidlingsmessig kvalitet.

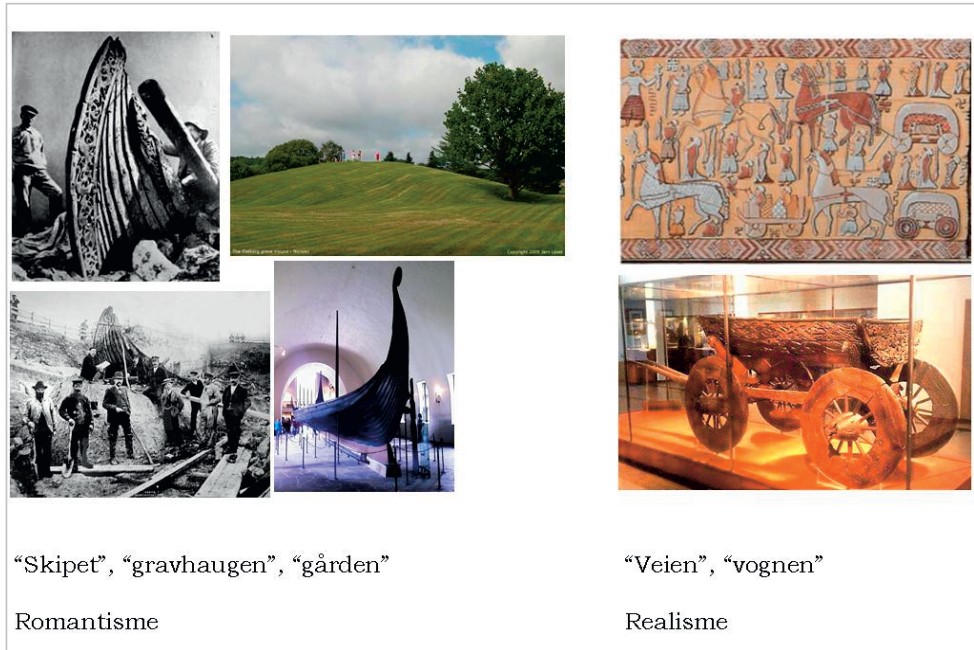
Osebergvognens utsagnskraft i samtiden kan med andre ord ses i lys av hvordan Osebergfunnene formidlet et variert kronotopisk innhold. «Gravhaugen» og «vikingskipet» inngikk i fortellinger om en bofast bondekultur og en maritim teknologisk ferdskultur, som igjen formidlet fortellingen om en særegen norsk folkekultur i arven fra nasjonalromantikken. Osebergvognens fortolkningskontekst fikk på den annen side utløp i en mer kontinental kunnskapsorientering om teknologi (se figur 15). Den teknologiske fortellingen om Oseberg-

Hitler og folkemotiv av kvinner og menn som viste samspillet mellom menneskekroppen og naturen eller det arbeidende mennesket i industrihallen.

⁴¹⁴ Se f.eks. Hagen 1997, 79, 125, 128, 132-133, 151-152, 174ff.; Kyllingstad 2008, 397; Nordenborg Myhre 2001, 63; Tandberg 2003.

⁴¹⁵ Nordenborg Myhre 2001, 70-71, viser at NS-propagandaens motiver i første rekke var solkorset/hjulkorset fra bronsealderens ristningsmotiver, sverd, skjold og økser fra vikingtiden samt vikingtidens skip.

vognen, og dermed ferdselsteknologi forbundet med eldre tiders landvertsferdsel, hentet slik sett sitt formidlingspotensial fra realismens materialistiske eller mer «jordnære» idégrunnlag. Dette var et universalhistorisk idéinnhold som fokuserte på en overnasjonal teknologisk kulturutvikling som ikke passet inn i en historieforståelse med en nasjonalromantisk orientering.



“Skipet”, “gravhaugen”, “gården”

Romantisme

“Veien”, “vognen”

Realisme

Figur 15: Osebergfunnenes materielle kronotopi fremgår av det diskursive forholdet mellom på den ene siden «gravminnelandskap» (bondekultur, romantisk) og «skip» (maritim teknologisk kultur, romantisk), og på den andre siden «vogn/vei» (ingeniørkultur om landvertsferdsel, realistisk).

5.2.3. Vikingskipsmuseet og Norsk Teknisk Museum

Jeg skal beskrive hvilket idégrunnlag Osebergvognen formidlet ved å se nærmere på Osebergfunnenes utstillingstradisjon som museenes formidlingsvirksomhet var en del av i første halvdel av 1900-tallet. «Vi lever i en overgangstid hvor det gjelder erkjennelsesformer», uttalte Anthon W. Brøgger i mellomkrigstiden, hvorpå han fortsatte:

«En gang var det bare boken som var vei til kunnskap. – Boken og skolen i snevreste forstand. I dag er det en mengde andre organer som er tatt i bruk og som er kunnskapsskapende på en rik og forskjellig måte og som gjennom øiet og øret øver sinnet til å fatte tingene uten å gå gjennom «lesestadiet». Det er naturligvis radioen og filmen i første rekke som opdrager øre og øie, og det er kunsten og museene som kan by sig frem i den brede folkeopdragelse».⁴¹⁶

⁴¹⁶ Brøgger 1938, 2-3.

Brøgger setter her ord på samtidens «medierevolusjon» idet han mener at museene på samme måte som kunsten, radioen og filmen har en viktig funksjon som media for populærkulturen. Brøgger så med andre ord museenes rolle, en «tingenes historie» for allmennheten, i sammenheng med den kommunikative fornyelsen som massemediene gjennomgikk i mellomkrigstiden. I denne medieverdenen hadde også samtidens utstillingstradisjon, både verdens- og landsutstillinger, sin tilhørighet. Utstillingene formidlet den voksende populærkulturens møte med en moderne konsumkultur som tok form under den økonomiske liberalismens vekst og utvikling på slutten av 1800-tallet (jfr. kapittel 3.4.) og i første halvdel av 1900-tallet. Det ble ikke arrangert verdensutstillinger i Norge, men det ble gjennomført norske utstillinger som bygget på et tilsvarende budskap om fremgang, velstand og fredelig konkurranse mellom nasjoner. Jubileumsutstillingen på Frogner i 1914 var et høydepunkt i denne tradisjonen. Den første verdenskrigen skapte mindre interesse for å holde utstillinger, men tradisjonen fikk en fornyet interesse under den økonomiske krisen på 1930-tallet, slik «Vi kan»-utstillingen arrangert i Oslo i 1938 vitnet om.⁴¹⁷ Etter den andre verdenskrigen mistet utstillingstradisjonen som uttrykk for «fremskrittets fester» sin tidligere kraft, blant annet som følge av nye samfunns- og kulturpolitiske orienteringer. Denne historiske rammen omkring konsum- og populærkulturens utstillinger og massemedier i første halvdel av 1900-tallet fikk betydning for samtidens museums- og vernetenkning.

En begivenhet som bidrar med å belyse samspillet mellom ulike aktører innenfor kulturarvsfeltet, derav museumstenkning om teknologi, er forholdene som resulterte i at «Foreningen for Norsk Teknisk Museum» ble stiftet i 1914. En drivkraft bak opprettelsen av foreningen var høyrepolitiker, overingeniør og formann i Polyteknisk Forening, Michael Nicolai Leegaard (1859-1936). Den idéhistoriske bakgrunnen for Leegaards museumstanke bygget på samtidens ingeniørsyn om teknologi, forstått som folkets dagligdage materielle kultur. I den sammenheng trekker han en historisk linje fra foreningens virksomhet til sosialhistorikeren Eilert Sundts idé fra 1860-årene om å etablere et arbeidermuseum som viser hvordan arbeidslivet har utfoldet seg.⁴¹⁸ Leegaard polemiserer med arkeologenes romantiske historiesyn, blant annet om jernets anvendelse i «Vikingetidens teknikk», hvor han hevder at «oldforskerne» har vært for ensidig opptatt av gjenstandenes form og kunstneriske stil. Han søker isteden en forskning som er opptatt av «... *hvordan* disse gjenstander er kommet til og ved hvilket redskap»⁴¹⁹, med andre ord en teknikkintern oppfinnelseshistorisk problemstilling.

⁴¹⁷ Gram 2008, 22-23.

⁴¹⁸ Jfr. Brochmann, G. 1939, 37.

⁴¹⁹ Leegaard 1927, 3, original kursiv.

I den sammenheng trekker han en idéhistorisk linje tilbake til Lütken idet han mener at målet med et norsk teknologimuseum er å skape begeistring for teknologi. Museet skal være «... en levende Opfindelsernes bok», skriver han.⁴²⁰ Med bakgrunn i realismens idégrunnlag frontet Leegaard teknologihistorie som et opplysningsprosjekt med basis i erfaringsdannelsen. Om behovet for et norsk teknisk museum argumenterer han for at:

«Museets formål er [...] å vekke almenhetens, ikke minst de unges interesse for livets realiteter, det praktiske arbeide og dets hjelpemidler i nutid og fortid. [...] Det erkjennes nu mer og mer i alle land at ensidig boklig undervisning som ikke støttes ved anskuelsesmaterieil, særlig i byene, skaper en virkelighetsfjern ungdom som er uklar over sig selv og ikke har lett for å finne vei fremover».⁴²¹

Teknologihistorie formidlet i følge Leegaard et dannelsesideal om «livets realiteter» og denne praktiske kunnskapen har en folkeoppdragende funksjon. Kunnskap om teknologisk utvikling vil i særdeleshet være nyttig for arbeiderens, håndverkerens, teknikerens, ingeniørens og ikke minst for oppfinnerens nyskaping i nåtid, hevdet Leegaard. Museets mål var som det fremgår av Norsk Teknisk Museums (NTMs) formålsparagraf fra 1927:

« ... å vise utvikling og framskritt av teknikk, håndverk, industri og samferdsel like opp til de nyeste konstruksjoner, prosesser og arbeidsmåter, således at Teknisk Museum blir et aktuelt læreverk for det hele folk. [...] Å belyse teknikkens og naturvitenskapens alminnelige utvikling, internasjonalt, og få fram de nasjonale trekk i vårt lands utvikling og framtidsmuligheter».⁴²²

Teknologi, forstått som nasjonal folkeopplysning og universell kunnskap bringes med andre ord videre utfra tilsvarende perspektiver som forfatterne innenfor den sene 1800-tallsrealismen promoterte. Disse perspektivene på teknologihistorie som minnekunnskap og dannelsesprosjekt hadde bred resonans i samfunnet på 1900-tallet, noe som fremgår ved de prosessene som ledet til at Norsk Teknisk Museum ble opprettet. Museets tilblivelse viser at det var en nær sammenheng mellom forskjellige utstillingstradisjoner og verneaktører som utfra samtidens økonomisk-liberalistiske ideologi og fremskrittstenkning var opptatt av teknologiens historiske betydning og samfunnsskapende rolle.

⁴²⁰ Ibid., 6.

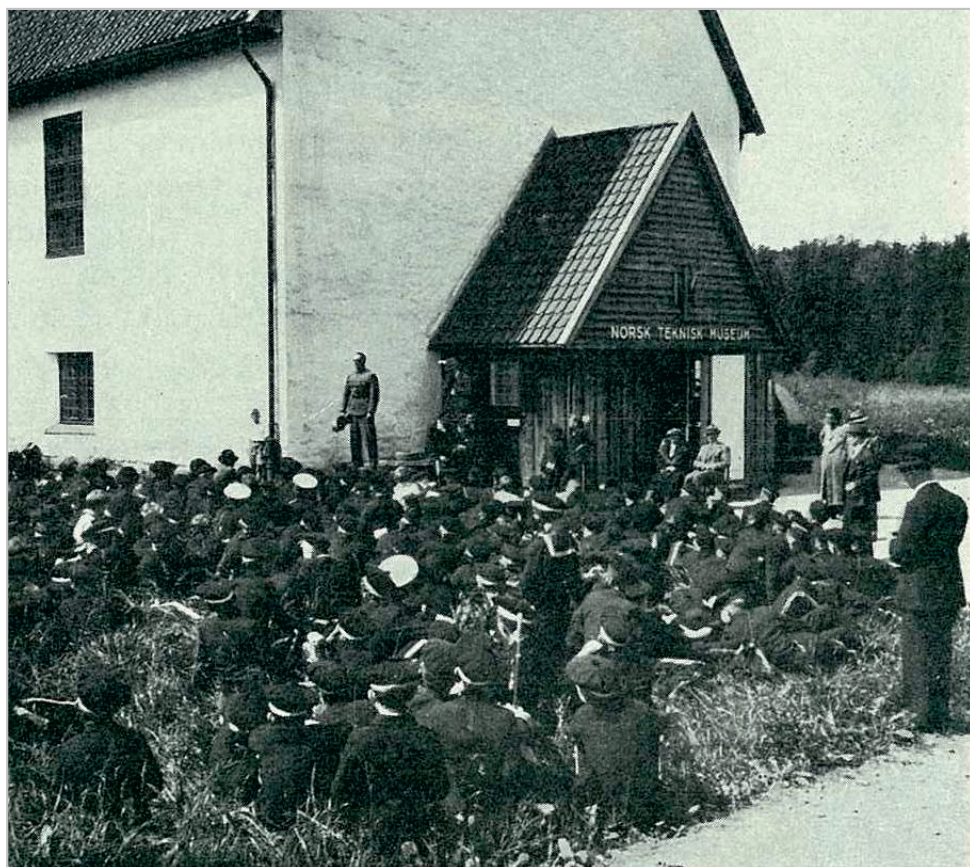
⁴²¹ Leegaard 1928, 1.

⁴²² Sitert fra Brochmann, G. 1939, 55.

På det sjette landsmøtet for teknikk holdt i forbindelse med Jubileumsutstillingen i Frognerparken i Oslo i 1914 (100-årsmarkeringen av Norge som egen nasjon) ble ideene som blant annet Leegaard formidlet formalisert ved opprettelsen av «Foreningen til Norsk Teknisk Museum».⁴²³ Blant medlemmene av representantskapet satt museumsdirektør ved Norsk Folkemuseum Hans Aall og i foreningens styre satt arkeologen Anton W. Brøgger i tillegg til politikere, ingeniører og andre med nærliggende kompetanseområder. Brøgger var en drivkraft bak opprettelsen av Norsk Teknisk Museum (NTM). Brøggers innsats i NTMs foreningsarbeid fremgår av at museet fikk sine første lokaler i Vikingskipshuset på Bygdøy i 1932, som da ble et nasjonalt senter for eldre skipsteknologisk historie og teknologihistorie generelt (jfr. figur 16).⁴²⁴ Georg Brochmann mener i sin redegjørelse over NTMs historie at denne løsningen var betinget av økonomiske årsaker, men samlokaliseringen sier også en vesentlig del om hvor nære bånd det var i handling og tenkning mellom ingeniører, arkeologer og andre verneaktører i mellomkrigstiden. Opprettelsen av «Foreningen til Norsk Teknisk Museum» i 1914 illustrerer at det var nære relasjoner mellom museumsutstillinger og landsutstillinger når det gjaldt hvordan en teknologisk kulturarv ble formidlet i samtiden. Samtidens museumstanker om teknologi, håndverk og industri ble et felles anliggende for arkeologer og ingeniører utfra samsvarende oppfatninger om teknologiens rolle i det samfunnet som disse aktørene var en del av. Ideer om teknologisk og industriell kulturarv hentet med andre ord næring fra en interdiskursiv dialog i samtiden som bygget på tenkning innenfor realismens epistemologi. Den teknikkinterne historien som Grieg vektla i sin tolkning av Osebergvognen var for eksempel en tematikk som både arkeologer og ingeniører var opptatt av å belyse. Grieg rettet i likhet med andre arkeologer i sin samtid fokus på kunst- og håndverkshistorie i jernalderen og middelalderen. Han fikk etter hvert også interesse for nyere tids industrihistorie, ikke minst utfra sin nye stilling i 1946 som direktør ved «De Sandvigske Samlinger» på Lillehammer. Det var med andre ord sammenfallende interesser blant arkeologer og ingeniører med henhold til å belyse teknologisk og industriell historisk utvikling og dermed materiell kultur som representerte kulturarv forbundet med teknologihistorie. Teknologihistorie inngikk som vist om Osebergfunnens kronotopi i nasjonalromantiske kunnskapsorienteringer, men hadde også en kontinental kunnskapsorientering som tok utgangspunkt i realismens universalhistoriske perspektiv. Vikingskipsmuseet på Bygdøy i Oslo ble utover 1900-tallet et folkeansamlingsrom som målbar denne kompleksiteten.

⁴²³ Brochmann, G. 1939, 38-39.

⁴²⁴ Ibid., 48. Osebergskipet hadde allerede i 1926 fått sin egen fløy i museet på Bygdøy, men bygget ble først fullført i 1957.



Figur 16: Teknologiens folkeoppdragende funksjon. Folkemassene har samlet seg utenfor inngangen til Norsk Teknisk Museum i vikingskipshuset på Bygdøy. Bildet er fra Brochmann, G. 1939, 78.

Gjennom mellomkrigstiden ble teknologi- og industrihistorie (historien forbundet med «kunnskap ved hånden») en tematikk som fant gjenklang i samtidens materialistiske verdensanskuelse eller forbrukskultur. Historikeren Geirr Olav Gram viser for eksempel hvordan «Vi kan»-utstillingen i 1938 ga uttrykk for rådende fellesskapsfølelse basert på forbrukstenkning i mellomkrigstiden (jfr. figur 17). Utstillingen ble initiert som et direkte resultat av den økonomiske krisen i mellomkrigstiden og forsøkte å gi et optimistisk bilde av samtidens moderne kultur sett utfra merkantilismens eller den økonomiske liberalismens synsvinkel. Et hovedmål med utstillingen var gjennom en kombinasjon av saklig informasjon og underholdning å stimulere den moderne forbruks- eller konsumkulturen (Vi kan lære å forbruke!). Som det fremgår av en samtidig omtale av utstillingen:

«Der er viljens kniv som skjærer igjennom materien. Gnister fra industriens esse fyller luften. Det hele går opp i en eneste stor rytme. Stempelslagene som drives av menneskelig vilje og temmede naturkrefter. Og denne mektige organismens fasade er merkantilismen. I estetiske og spirituelle former gir den uttrykk for den indre skapende virksomhet. I vakre montre, formskjønn reklame og gjennom høttalere stormer den inn på en i det syntetiske: *Vi kan*». ⁴²⁵



Figur 17: Til venstre: plakaten til jubileumsutstillingen på Frogner i 1914 hvor «maskinens tidsalder» er illustrert ved hjulnav (teknologi), heisekraner (industri), skog (naturressurser) samt fyrtårn og seilskip (s skipsnasjonen Norge). Til høyre: plakaten til «Vi kan»-utstillingen i 1938 laget av den tidligere nevnte Harald Damsleth, se Gram 2008, 21. Damsleth jobbet i mellomkrigstiden i reklamebransjen og hans kunstneriske overgang fra konsumkulturens fornuttrykk til NS-ideologiens heroiske realisme, fra markedskreftenes reklamespråk til nasjonalsosialismens propagandaspråk, gir uttrykk for to sider av det samme; populismens utopiske formspråk.

Dette var et økonomisk-liberalistisk budskap relatert til materiell velstandsutvikling som forente både høyre- og venstresidens politiske bevegelser i mellomkrigstiden, riktig nok utfra ulike agitatoriske mål.⁴²⁶ Vi kan gjenkjenne denne tematikken i målet med veihistorisk litteratur fra denne tiden, slik det for eksempel fremkom i det tidligere nevnte tobindsverket

⁴²⁵ Vi kan-bladet nr.5, 7, gjengitt fra Gram 2008, 34.

⁴²⁶ Gram 2008, 31.

om handel og samferdsel i oldtiden og middelalderen fra 1934 i serien «Nordisk Kultur». I samsvar med mellomkrigstidens økonomisk-liberalistiske tenkning var redaksjonens mål at artiklene skulle bidra med å belyse handelslivets og varehandelens historiske utvikling i Norden.⁴²⁷

Det var slik sett med bakgrunn i samtidens forbruksmentalitet og økonomisk-liberalistiske ideologi og utfra populærkulturens begeistring for teknologi, at Osebergvognen fikk sin formidlingsmessige kraft. Som uttrykk for samtidens folkelige diskurser om teknologi og vitenskap innrulles Osebergvognen i fortellingen om det moderne. Osebergvognen var som uttrykk for teknologihistorie innordnet samtidens internasjonale vitenskapelige fokus på teknologi, håndverk og industri («kunnskap ved hånden») hvor det var nære relasjoner mellom temaene arbeid, kunst og kultur. Osebergvognen formidlet, som et konkret uttrykk for teknologihistorie, et dannelsesideal med basis i realismens epistemologi. Det var et dannelsesideal som ikke var opptatt av abstrakte idealer forbundet med en folkenasjon, men som utfra et verdensborgersyn handlet om fremskritt på en rekke områder, utvikling av teknologi og vitenskap så vel økonomisk og kulturell velstandsutvikling. De forskjellige verdiene og idealene som ble formidlet ved tingenes historie og fortolkningskontekst på vikingskipsmuseet, derav fortidens veier, viser til fremkomsten av et museumsrom som er flertydig. Vikingskipsmuseet kan slik sett oppfattes som et heterotopisk rom som formidlet samtidens mange «stemmer» i en tid med store ideologiske og kulturpolitiske motsetninger.

5.2.4. Sammenfatning

Jeg har ovenfor vist hvordan samtidens bruk av Osebergfunnene genererte en kompleks fortidsbruk. «Oseberg-komplekset» kan i samsvar med Bakhtins terminologi oppfattes som en «hetroglossia» der mange «stemmer» er til stede i meningsdannelsen. Osebergfunnene og deres kontekst var slik sett et av de mest vellykkede historiekulturelle produktene i mellomkrigstiden. Arkeologisk kunnskap inngikk i en historiebruk som hentet næring fra tenkning basert på både romantismens og realismens epistemologi. Med bakgrunn i det kronotopiske komplekset formidles forskjellige narrative kronotoper (tidsrom) om fortidens og samtidens ferdselslandskap. Utsagn om rideveier i en kulturhistorisk sjanger med et idyllkronotopisk innhold inngikk i et kronotopisk innhold forbundet med bondekulturens landskap. Utsagn om vikingtidens skipsteknologi og dermed maritim arkeologi bygget utfra datidens teknologisyn på sjangerelementer innenfor den heroiske realismen. Til sammen inngikk ferdselstematikken utfra et fokus på *gårdskultur* og *maritim kultur* i et nasjonalromantisk historie- og landskaps-

⁴²⁷ Brøndsted 1934, se forordet.

syn (med et vitruvisk kroppsideal, et *idealisert bilde* av en rotekte norsk/germansk folkekarakter).⁴²⁸ Rideveienes historie var i den sammenheng en marginal tematikk og en kulturminnekategori som falt utenfor en nasjonal orientering i mellomkrigsgenerasjonens arkeologi.

Osebergvognen derimot, og dermed kjøreveienes historie, formidlet et kronotopisk innhold om teknologisk opphav og utvikling som alle de tre sjangerne i historieskrivningen tok utgangspunkt i. Vogn- eller kjøretøyarkeologi inngikk i datidens minneforståelse som bygget på realismens materialistiske og universalhistoriske orientering. Osebergvognen og historien om kjøretøy og kjøreveier hadde resonans i samtidens overnasjonale vitenskapsorientering og populærkulturelle diskurser om teknologi og økonomisk utvikling hvor ingeniørkunnskap utgjorde en ramme for hvordan fortiden verdsettes (realismens endringshistorie, mennesker i praktisk *handling*). Fortellingene om Osebergvognen formidlet et ingeniørperspektiv på verden som viser til kulturytringer som strekker seg utover nasjonale særegenheter. Utover 1900-tallet ble romantismens dominerende posisjon innenfor det institusjonelle vernet med andre ord supplert med et erkjennelsesgrunnlag som fremmet «realistenes» syn på verden. Utfra dette synet ble ingeniørens liv og virke gjenstand for heltedyrkelse.

5.3. Realisten i kunst og kultur – minnene om ingeniørhelten

Ingeniørsynet på verden hadde betydelig innflytelse i mellomkrigsgenerasjonens kultur- og samfunnsliv. Jeg har argumentert for hvordan fasinasjonen for teknologi og ingeniørkunnskap i samtidens kulturliv ble innlemmet i datidens museumspraksis. Samtidens teknologidyrkelse formidlet også, som vi skal se, et syn på kjøreveien som kulturminne i landskapet. Kjøreveier og samferdselsutvikling ble et materielt uttrykk som reflekterte rådende ideer om ingeniørkunnskap. Som vist med analysen av Osebergfunnene inngikk samtidens museumsdiskurs om teknologisk kulturarv i både en nasjonal og internasjonal kunnskapsorientering. I 1800-tallets dialog om «nasjonen Norge» ble, som vist i kapittel 3.3., vei-historie et saksinnlegg i en samtidsdebatt om veibygging som moderne prosjekt. Denne nasjonale diskursen om fortidens veier ble også videreført på 1900-tallet, men den fikk samtidig et mer nyansert innhold. Jeg skal belyse disse narrative aspektene ved å ta utgangspunkt i datidens dominerende tematikk om *ingeniørhelten* i skjønnlitteratur og sakprosa.

5.3.1. Realisten i skjønnlitteratur og sakprosa

Jeg viste i kapittel 4 hvordan sjangermessige skillelinjer i mellomkrigsgenerasjonens vei-historiske litteratur kunne forklares med bakgrunn i Bakhtins måte å forstå sjangerhistorie i

⁴²⁸ Jfr. avhandlingens kapittel 1.4.3. og kapittel 3.4.3.

europisk litteratur. Disse krysslinjene mellom skjønnlitterære former og sakprosaens former kan også forklares utfra hovedsjangere i mellomkrigstidens litteratur. Den teknologihistoriske sjangeren inngikk i en bred litterær tradisjon som handlet om naturvitenskapelig erkjennelse, teknologisk utvikling og fremskritt. I denne litteraturen hadde ingeniørkronotopen en sentral rolle. Ingeniørkronotopen, slik den fremsto i den norske teknologihistoriske sjangeren, hadde slik sett en bred resepsjon i mellomkrigstidens kunstformer. Det promoderne perspektivet om teknologisk kultur og ingeniørkunst innenfor den teknologihistoriske sjangeren gjenfinnes i en intertekstuell dialog i samtiden hvor det er nære relasjoner mellom historievitenskap og skjønnlitteratur. Et teknologioptimistisk syn på ingeniørgjerningen i moderne vei- og kjøretøyhistorie fremgikk for eksempel av ingeniøren Edgar B. Schieldrops tobindsverk «Teknikkens vidunder. I fartens tidsalder». Som han presiserer i forordet, er boken:

«... et forsøk på i populær form å gi et utsnitt av den moderne teknikk under synsvinkelen fart og bevegelse. En skulde på dette vis få med nettopp de sider av teknikken, som i særlig grad er tidspregende og hvor et stort publikum interesserer seg like meget for midlene som for de eventyrlige resultater. Boken blir derfor vidd tidens tempo og det arbeide som under vitenskapens og teknikens førerskap har skapt fartens epoke».⁴²⁹

Ingeniørkunstens betydning for forskning og fremskritt og dens «eventyrlige resultater» i fartens tidsalder er en tematikk som også opptok Georg Brochmann, slik det blant annet fremgikk av hans veihistoriske perspektiver referert til tidligere. Brochmanns forfatterskap er i tråd med mange av mellomkrigstidens forfattere preget av en omfattende og variert tekstproduksjon hvor det er nære bånd mellom skjønnlitteratur og sakprosa.⁴³⁰ Med bakgrunn i samtidens spørsmål om teknologi skrev han historiske, samfunnsengasjerende og kulturkritiske tekster. I løpet av hans forfatterskap kan det spores en endring fra et teknikkinternt historieperspektiv til en teknologihistorisk forståelse som vektlegger samfunnets betydning for hvordan teknologi utvikles.⁴³¹ Parallelt med dette ses, som jeg senere vil komme tilbake til, et stadig sterkere humanistisk syn på teknologi i hans forfattervirksomhet.

I Brochmanns faglitterære og skjønnlitterære produksjon er det som sagt en nær relasjon mellom fiksjon og vitenskap. Han oversatte Aldous Huxleys framtidsroman «Vidunderlige nye verden» i 1948 og skrev blant annet romanene «Snorre Kiær og hans

⁴²⁹ Schieldrop 1934, fra forordet.

⁴³⁰ Weium 2001.

⁴³¹ Jfr. avhandlingens fotnote 370.

kvinder. En fortælling om videnskap og kjærlighet» (1925) og «Dødståken» (1931), hvor realister («laboratorieforskere») og ingeniører er blant de sentrale rollefigurene. Ingeniørens sterke sosiale posisjon i det norske samfunnet i mellomkrigstiden gjenspeiles i datidens skjønnlitteratur, poesi og skuespill.⁴³² Som Schieldrop ga uttrykk for i 1929:

«Der hvor våre kjære forfattere før anbragte en officer, bruker de nu uvegerlig en ung, solbrent ingeniør, som i knæbukser og med en rull tegninger under armen, går rundt og gjør inntrykk på de kvinner handlingens utvikling forlanger».⁴³³

Den intertekstuelle dialogen mellom sakprosa og skjønnlitteratur har forankring i bildet av



ingeniørtypen som narrativ helt eller eventyrer (figur 18). I romanene er hovedkarakteren den solbrente og rasjonelt tenkende realisten som på fornuftig vis løser plottets mysterier. Litteraturen til Brochmann illustrerer hvordan ingeniørgjerningen, teknologivitenskapen og samtidens fremtidsrettede tenkning i «fartens tidsalder» var sammenfiltrede temaer for fiktive og faktive fortellinger. Veienes ingeniører ble en kilde for intertekstuell dialog der det legges vekt på ingeniørkunstens og teknologiens helter og deres rolle i historien, både som individuelle aktører og som representanter for teknologiske

Figur 18: «Ingeniørkarakteren» i mellomkrigsårenes fiksjonslitteratur vist ved omslaget til ponnibokutgaven av Georg Brochmanns vitenskapsroman «Dødståken» (1. utgave 1931, nyutgave Ponnibok 1950).

⁴³² Dalbak og Dahl 1994; se også Schulerud 1974, 319-321 om den norske ingeniørkarakteren i skuespill og diktning på 1900-tallet.

⁴³³ Schieldrop 1929, 416 i Weium 2001, 73.

5.3.2. Kragstøtten og den veisektorielle sjangeren

Veisektoren var en sentral aktør i diskursene om fortidens veier utover 1900-tallet, både som reformator og fortolker av en materiell fortid så vel som produsent og promotør av en minnepraksis om fortidens veier. Minnemonumentet Kragstøtten er et eksempel på hvilken sentral betydning veivesenet fikk i historie- og minneproduksjonen på 1900-tallet. Kragstøtten er en naturalistisk portrettstatue av Hans Hagerup Krag (1829-1907) utformet av kunstneren Gustav Lærum og reist i 1909 på Voksenkollen i Oslo. Krag var offiserutdannet veiingeniør før han ble veidirektør i Staten vegvesen i perioden 1874-1903. En av Krags viktigste utfordringer som veidirektør var å legge til rette for bilismens fremvekst i Norge. Han var ellers opptatt av både teknologiske oppfinnelser samt norsk natur og friluftsliv, hvorpå han i 1868 var initiativtaker bak opprettelsen av «Den Norske Turistforening». Han var i lys av dette sterkt opptatt av å utvikle reiselivet og styrke moderne turisme som en ny næringsvei. Krag bygget veianleggene i Voksenkollen og Holmenkollen (1887), og statuen av ham ble plassert ved veianlegget som han hadde sørget for ble bygget. Kragstøtten kan oppfattes som et konkret uttrykk for det teknologihistoriske og veisektorhistoriske sjangerinnholdet forbundet med de industrielle kjøreveiene. Kragstøtten er i et videre perspektiv et materielt kunstnerlig fornuttrykk for datidens ingeniørhelt slik den gjenfinnes som intertekstuell dialog i samtidens litteratur, kunst- og kulturliv. Kragstøtten konkretiserte mer spesifikt et ingeniør-kronotopisk innhold forbundet med institusjonen Statens vegvesen. Som vist med referanse til den internasjonale litteraturen om veihistorie ble industrielle kjøreveier innordnet en nasjonalistisk stormaktsfortelling. I den internasjonale veihistoriske litteraturen som hadde fokus på ingeniørgeografi (jfr. kapittel 4.3.2.) viste jeg hvordan et romantisk og imperialistisk forteller-motiv fremmet et heroisk historiesyn. Det var slik sett referanser mellom en nasjonalistisk historieskriving i mellomkrigstiden og datidens sjangere under betegnelsene «heroisk realisme» og «futurisme». I disse sjangerne ble fart, teknologi og fremskritt formidlet ved didaktiske og propagandistiske motiver og fortellinger om en fremtidsrettet verdensorden. «Bilen», «flyet» og «industribyen» utgjorde symboler på det produktive og teknologisk overlegne mennesket (se til sammenligning f.eks. «Vi kan»-utstillingens plakatomotiv). En heroiserende fortidsdyrkelse med forankring i folklorens landskap ble i motsatt fall oppfattet som passiv og sentimental, uten referanse i virkeligheten.

I Norge ble den heroiske realismen mer moderat som kunstnerlig uttrykk for ingeniør-dyrkelse, fremskritt og veibygging. De internasjonale teknologiske nyvinningene var forbilder for norsk veibygging, som i europeisk sammenheng ga uttrykk for et provinsialt modernistisk prosjekt. Å benytte moderne veibygging og veihistorie som politisk propaganda hadde derfor

ikke samme kraft i Norge som i de ledende teknologi- og industrilandene når det gjaldt å formidle nasjonens storhet. Den heroiske realismen hadde, som jeg belyste i kapittel 5.2.2., desto større gjennomslagskraft i bruken av maritim arkeologi som nasjonalistisk propaganda. Det saksfeltet som norsk veihistorie først og fremst formidlet som nasjonal fortelling var det moderne *teknokrati* og *byråkrati* (jfr. kapittel 4.4.). Debatten om teknokratiet, det vil si visjonene om et vitenskapeliggjort instrumentelt og rasjonalistisk styresett der beslutninger tas av ekspertsystemer bestående av realister som ingeniører og økonomer fremfor gjennom (uforutsigbare personlige og partihegemoniske) politiske kamper, var en høyst aktuell debatt i mellomkrigstiden.⁴³⁴ Ideen om teknokratiet fikk i mellomkrigstiden stor tilslutning blant veiingeniører og andre aktører med ideologisk tilhørighet til ingeniørstanden.



Figur 19: Til venstre et postkort fra 1930 av Kragstøtten. Utsiktspunktet er på Oslos vestkant og var et populært utfartssted, ikke minst for de få, det vil si en bemidlet overklasse, som kunne benytte bilen som rekreativ reisemiddel i mellomkrigstiden. Bildet til høyre er tatt sommeren 2010 og viser Krag i positur med skogen (naturen) i ryggen og blikket rettet mot byen (det moderne). Minnstedet kan forstås som en representasjon på *monologens* språkdomene (*en* stemme, *en* hovedfortelling) og statsmannskunstens monumentale formuttrykk (jfr. avslutningsvis i avhandlingens kapittel 1.4.3.).

I den måten Kragstøtten (se figur 19) formidler en narrativ om «nasjonen Norge» gjenfinnes det teknokratiske budskapet som den sektorhistoriske sjangeren bygget på. Det selvbiografiske motivet er personifisert ved Krags holdning og positur der han står lent mot en milestein hvor hans navn og tittel er innmeislet i steinen. Hans autoritet og beslutsomhet kan leses som en konkretisering av veibyggerens politiske prosjekt i landskapet og triumf over naturen. Krag poserer på en bergknaus ved siden av sitt eget veiprojekt, hvor han skuer utover Oslo by og det omkringliggende landskapet; et visjonært blikk mot de muligheter

⁴³⁴ Jfr. Weium 2001.

samtidens ingeniører vil bringe for landet i fremtiden.⁴³⁵ Nedenfor ligger byen som utgjør ingeniørkronotopens geografiske hovedmotiv, teknologiens innovative og kommunikative sentrum i en norsk veibyggingegeografi. «Veien, mannen og nasjonen» blir slik sett synonyme størrelser som representerer utfordringene ved veibyggingen i norsk landskap og (fjellknauset) natur. Statuen av Krag fremstår som et nasjonalt ingeniørikon som symboliserer farskapet i norsk veibygging og mannen som brakte modernitet og automobilitet (bilismen) til Norge. Det handler om teknokratiets triumf i samfunnet og derav om en monologisk fortelling om samferdselsutvikling der «Statens vegvesen» utgjør den narrative hovedkarakteren.

5.3.3. Ingeniørkronotopen som kulturminne i landskapet

Mellomkrigsgenerasjonens ingeniører videreførte et minneperspektiv om kjøreveienes historie som også ble fremmet innenfor 1800-tallsrealistenes historieskriving. En viktig begrunnelse eller motivasjon blant ingeniørene for deres bevaringssyn om kjøreveier var den samme som motivasjonen bak oppførelsen av Kragstøtten hadde vært, nemlig å minnes veientreprenørene og deres skaperverk i det norske landskapet. Den tidligere nevnte ingeniøren Leegaard inntar for eksempel et slikt perspektiv når han mener at teknologiske kulturminner representerer tidligere slekters, «våre forfedres», forståelse og utfordringer i utviklingen av teknologi. Å bevare tekniske kulturminner handlet i følge Leegaard om «... å bevare minnet om de foregangsmenn, som slekt etter slekt har bygget landet» for disse personlighetene har formet «... vårt folks historiske bevissthet og gir ryggrad til i fremtiden å finne sin egen vei fremad».⁴³⁶ Dette er en retorikk om ingeniørhelten som samsvarer med den sektorhistoriske sjangerens biografiske fokus. «Kulturminnet» blir utfra et slikt perspektiv et materielt uttrykk som representerer veiadministrasjonens egenhistorie og kulturarv.

Det er en annerledes historie ingeniørene beundrer enn det tradisjonelle veilandskapet som den kulturhistoriske sjangeren formidlet. Det som opptar ingeniørene er fremskrittets historie nedfelt i minnene om ingeniørkunstens mesterverk og veivesenets pionerfortellinger forbundet med gamle kjøreveier fra 1600-tallet til midten av 1800-tallet. Det var med andre ord et «anvendt» historiesyn som fikk sitt minne i landskapet. Men selv om ingeniørene inntok et promoderne syn, rettet de også kritikk mot en hensynsløs modernisering eller utbygging av landskapet. Kritikken var rettet mot ingeniørenes historieløshet og manglende forståelse for teknologi som kulturarv. Det er derfor viktig, hevdet Leegaard i slutten av 1920-årene, «... at gamle historiske anlegg blir fredet og bevart som faste minnesmerker på sin

⁴³⁵ Se til sammenligning figur 13 i avhandlingens kapittel 4.4.3.

⁴³⁶ Leegaard 1927, 3-4. Se også Broch, J. 1937, 56.

oprinnelige plass». ⁴³⁷ Leegaard gir med andre ord uttrykk for en bevaringsideologi som vektlegger de tekniske kulturminnenes kunnskapsverdi i landskapet, og han henviser i den sammenheng til at en slik fredningspraksis var i ferd med å innføres i Sverige. Leegaards perspektiv på teknologiske kulturminner kan forstås som innspill til samtidens vernetenkning.

Ingeniørene førte som det fremgår ovenfor en dialog med verneaktørene. En direkte foranledning til at veier som tekniske kulturminner ble innført i den norske kulturminneloven fra 1951 var at verneaktørene, som i stor grad besto av arkeologer, bygget den norske loven etter mønster fra den svenske «Lag om fornminnen» fra 1942. Det var trolig denne juridiske diskursen som forløp i mellomkrigstiden Leegaard siktet til. Utsagnet om veien som teknisk kulturminne i den norske og svenske loven er nærmest identiske. ⁴³⁸ Begrunnelsen for at de norske verneaktørene under ledelse av Anton W. Brøgger baserte seg på svensk fremfor dansk lovgiving (som Sigurd Grieg ønsket), var at han mente svensk administrasjon og topografi var mer lik norske forhold enn de danske. Et slikt syn samsvarer for så vidt med veihistoriske skillelinjer i de tre landene, selv om dette hensynet ikke var utslagsgivende for det norske lovforarbeidet. Et økt fokus på teknologisk og industriell kulturarv reflekterer kulturpolitikken og mentalitetene i samtiden. Det er derfor rimelig å anta at arkeologenes arbeid med ny kulturminnelov ble påvirket av ingeniørenes minneperspektiv og den allmenne fasinasjonen for teknologi som ble fremmet i datidens kultur- og samfunnsliv, slik vi så kom til uttrykk i skjønnlitteraturen om ingeniørhelten, i minnemonumentet av veiingeniøren Krag og i datidens ingeniørsyn på tekniske kulturminner i landskapet.

5.3.4. Sammenfatning

Ingeniøren fikk betydelig gjennomslag i mellomkrigstidens sosiale liv og ble som følge av det også en populær narrativ karakter i litteraturen og i kunsten for øvrig i løpet av første halvdel av 1900-tallet. Vitenskap og teknologi var temaer for både skjønnlitteratur og sakprosa, samtidig var det sterke og overlappende bånd mellom de to hovedsjangerne. Teknologiens rolle i mellomkrigstiden fremgikk også av et dominerende saksfelt som tok form i mellomkrigstiden som handlet om teknokratiet som styreform og byråkratiets historie. I et minneperspektiv formidlet samtidens syn på teknologi og en teknologisk kulturarv forbundet med kjøreveier en historie forbundet med veiingeniøren som narrativ helt og som utfra et veisektorielt syn var memoarisk utfra en monologisk fortelling om Statens vegvesen som nasjonsbygger. Men det dreide seg ikke om en minneforståelse om nasjonen som tok utgangspunkt i romantismens

⁴³⁷ Leegaard 1927, 2.

⁴³⁸ Trøim 1999, 87-89.

epistemologi, men om en moderat heroisk realisme som innenfor en demokratisk norsk tradisjon handlet om statsbyråkratiets foregangsmenn i et nasjonalt moderniseringsprosjekt.

Bakgrunnen for implementeringen av kjøreveier og andre tekniske kulturminner i fornminneloven fra 1951 må kunne forstås utfra en rådende *mentalitet* om teknologi i samtiden, slik det blant annet kom til uttrykk i datidens museumsmiljø på Vikingskipsmuseet. Kulturarvssynet bygget på en samtidsdiskurs om teknologi relatert til de dagligdagse tingenes verdi, de teknologiske artefaktene, derav en dannelseskultur utformet utfra en begrepsverden om industri, håndverk og redskapskulturer. Arkeologer og ingeniører oppfattet slik sett en dimensjon ved veihistorie som inngikk i tenkning forbundet med dagliglivets kultur. Minnetenkingen illustrerer at det i mellomkrigstiden foregikk en dialog mellom aktører med ulik bakgrunn som forente dem i synet på teknologi som kulturarv. Det var nettopp denne minnekunnskapen, utledet av en teknologi- og veisektoriell historieskriving og med god hjelp fra samtidens fasinasjon for teknologi, som fikk gjennomslag i fornminneloven fra 1951. Men det innebar nødvendigvis ikke at *begrunnelsene for å bevare kjøreveienes historie* var den samme for mellomkrigstidens ingeniører, veiingeniører, arkeologer og antikvarere. Dette er en tematikk som har å gjøre med hvordan tenkingen om fortidens veier som minnekunnskap inngikk i ulike dannelsesidealer og kulturpolitiske ståsteder som jeg skal utdype i neste kapittel.

5.4. Mellomkrigstidens nyrealisme og nyhumanisme

Jeg har i de to forutgående kapitlene vist hvordan teknologihistorie utgjorde et felles anliggende for ulike aktører når det gjaldt spørsmål om bevaring av en teknologisk kulturarv. Samordningen av vikingskipsmuseet og Norsk Teknisk Museum tyder på at det forelå et idégrunnlag som forente forskjellige verneinteresser utover praktiske og økonomiske hensyn. Samordningen av de to museumsinstitusjonene er nødvendigvis ikke ensbetydende med at det forelå en enhetlig kulturell mentalitet eller historiedidaktisk forståelse blant verneaktørene. Verneinteressene hadde mange fronter. I dette kapitlet skal jeg vise hvordan forskjellige perspektiver på nasjonal og felleseuropeisk kultur med vekt på hjemlig og fremmed tradisjon, krysset hverandre som historiebruk. Minneforståelser relatert til et teknologihistorisk syn med anknytning til heroisk realisme er et eksempel på interdiskursive forholdet som viser en «glidning» mellom realisme og romantisme som historierefleksive ståsteder. Det er nettopp i denne interdiskursive dialogen om teknologi at dynamikken mellom ulike dannelsesidealer fremtrer i mellomkrigstiden, idealer som også dannet et hovedmotiv i synet på fortidens veier som kulturarv. På den ene siden lå farene i realismens universelle (positivistiske og materialistiske) og fremskrittrettede historiesyn i at et humanvitenskapelig perspektiv på historien

blir marginalisert. På den andre siden lå farene i en nasjonalromantisk dreining av historien i potensialet for at det humanistiske prosjektets partikularisme tar overhånd. Begge ytterpunktene vil kunne føre til en avhumanisering av et verdigrunnlag forbundet med en teknologisk kulturarv. Hvordan håndterte mellomkrigsgenerasjonens arkeologer og de andre aktørene i kulturarvsfeltets teknologimiljø disse farene? For å svare på dette spørsmålet skal jeg først belyse hvordan kulturminnevernets ideologi på 1900-tallet kan forstås som en «ny realisme», for deretter å se nærmere på hvilket dannelsesideal som konstituerte denne nye realismen.

5.4.1. Nyrealismen i skjønnlitteratur og vernetekning

Første halvdel av 1900-tallet var, på tross av økonomiske nedgangstider, preget av en generell velstandsutvikling med økt forbruk og levestandard. Det moderne by- og industrisamfunnet som tok form på slutten av 1800-tallet la grunnlaget for reformeringen av det norske samfunnet på 1900-tallet. Men teknikkoptimismen og fremskrittstroen, og derav 1800-tallsrealismen, ble i løpet av første halvdel av det 20. århundre også møtt av en stadig sterkere kritisk opposisjon som stilte spørsmål ved et moderne kultursyn og menneskets bruk av teknologi. Det ødeleggende ved den nye moderne teknologiske verden som H. C. Andersen oppfattet som fortryllende og fantastisk i sin observasjon av verdensutstillingene på 1800-tallet (jfr. kapittel 3.4.), ble nå mer reell enn hyperreell. Den teknologiske utviklingen – oppfinnelsenes skaperkraft – hadde gjennom to verdenskriger i første halvdel av 1900-tallet blitt en ødeleggende og dødbringende kraft av dimensjoner som overgikk tidligere krigføring. Mellomkrigstiden markerte av den grunn en brytningstid der samfunnskritiske holdninger til en moderne livsstil ga næring til en rekke ideologiske og kulturpolitiske bevegelser. 1900-tallet innledet en tidsperiode som var under innflytelse av sterke krefter i verdenssamfunnet skapt av både overlappende og motstridende ideologiregimer (liberalisme, sosialisme, kommunisme, fascisme og derav nazisme og falangisme), krig og krigstrusler, økonomiske kriser, kapitalisme og nasjonalisme. Mellomkrigstiden var på mange måter en politisk kamparena mellom demokratiske og parlamentariske verdier på den ene siden, og på den andre siden fremvoksende radikale totalitære ideologier. De ideologiske og politiske kampene kom også til å prege den norske meningsutvekslingen i det offentlige rom, både innenfor vitenskapene og i kulturlivet generelt. På tross av, eller kanskje nettopp som følge av, nedgangs- og krisetider fremsto et kulturliv i første halvdel av 1900-tallet som etterlot en rik meningsutveksling i det offentlige rom, slik det fremgår av den varierte litteraturen fra mellomkrigstiden der moralske og etiske spørsmål relatert til samtidens kultur- og samfunnsliv fikk et betydelig oppsving.

«Realismens estetikk representerer en kontinuerlig tradisjonslinje i norsk litteratur fra 1870-årene og fram til vår egen tid» og «... fra 1890-tallets heimstaddiktere og fram til 1900-tallets nyrealister går det en uavbrutt linje av overveiende realistisk utformet litteratur fra det 19. til det 20. århundre», skriver litteraturhistorikeren Per Thomas Andersen.⁴³⁹ Nyrealismen (også kalt «etisk realisme») var en dominerende sjanger innen norsk skjønnlitteratur i første halvdel av 1900-tallet. Nyrealismen satte ord på de store endringsprosessene som det norske samfunnet og landskapet gjennomgikk fra århundreskiftet og fremover mot 1950-tallet. Industrialisering, urbanisering og teknologisk utvikling, med blant annet fremveksten av *automotive* landskap (landskapet sett fra bil- eller togvinduet), skapte grunnlag for nye fortellinger om folks dagligliv. I den nyrealistiske sjangeren fikk et progressivt så vel et regressivt historiesyn et narrativt spillerom ettersom fremmedgjøring og fremskritt dannet et fornyet fortellermessig arsenal av motiver og skildringer som hadde bakgrunn i de omveltningene som menneskene gjennomgikk i datidens samfunn. Forfatterne innenfor sjangeren, slik for eksempel Sigrid Undset (1882-1949, datter av den tidligere nevnte arkeologen Ingvald Undset) viste i sine historiske romaner, var opptatt av samfunnskritiske, etiske og moralske spørsmål om verdier og normer i samfunnet og om menneskenes holdninger til omgivelsene.⁴⁴⁰ De realistiske og troverdige beskrivelsene av vanlige folks dagligliv, med de problemer og utfordringer som mennesker møter underveis i livet, var en tematikk som det brede lag av befolkningen kunne gjenkjenne og identifisere seg med. Dagliglivets historie var en tematikk som den vitenskapelige realismen hadde utdypet tidligere. Men i mellomkrigstidens nyrealisme ble industrialismens tvetydige ansikt mer fremtredende. Fremskrittet var ikke ubetinget positivt. Det hadde også sine skygge- og konfliktsider som fremkom i motsetninger mellom by og land, bonde og arbeider, klassekamp og markedsliberalisme.

Den nye realismen kan også ses i sammenheng med den økende interessen for fortidens industri- og teknologikulturer i den historiske romansjangeren. Johann Falkbergets (1879-1967) historiske romaner om arbeider- og gruvesamfunnet på Røros er et eksempel på hvordan virkelighetsnære skildringer i historiske romaner får fornyet aktualitet. Nyrealismen hadde slik sett nære forbindelser til historisk sakprosa. Heimstaddlitteraturen som Falkbergets bøker ga et eksempel på, vektla arbeiderkår i urbane og rurale omgivelser, i lokalsamfunnet og på gården gjennom slektsledd. Dette var en tematikk som forente nyrealismen som roman-

⁴³⁹ Andersen 2001, 313-314, 340.

⁴⁴⁰ Se *ibid.*, 338ff om idéinnholdet og forfatterne innenfor nyrealismen. I Sverige ble sjangeren kalt «det folkelige gjennombrudd», og i Danmark «det stoffelige gjennombrudd», mens nyrealismen i Tyskland ble kalt «den nye saklighet» og i England «nyhumanismen». Alle disse benevnningene viser til et idégrunnlag basert på realismens epistemologi som den norske dannelsesdiskusjonen tok utgangspunkt i.

sjanger og sakprosa som lokalhistorisk sjanger. Eksemplet Røros viser også hvordan «bergstadens historiske industrisamfunn» i kunsten og i litteraturen ble referanser i kulturminnevernets begrunnelse for vern. I riksantikvar Harry Fetts (1875-1962) tale på Røros i 1939, i den såkalte «bergstadsprekenen», ble argumenter om vern innskrevet i realismens språkdrakt.⁴⁴¹ Fetts referanser til europeisk litteratur og kunst innlemmes her i et malerisk epos om gruvesamfunnets og gruvearbeiderens hardføre tilværelse i et norsk ressurslandskap. Teknologiske narrativ med referanse til nyrealismen kan med andre ord forstås som en forteller- og billedmessig kilde som trekkes inn i samtidens kulturarvstenkning.

5.4.2. Mellomkrigstidens nyhumanisme – en dannelse i opposisjon

De aspektene om modernitet og antimodernitet som fremkom i nyrealismen som litterær sjanger, med dets fokus på etiske og moralske spørsmål, gjenspeilte mellomkrigstidens verdi-debatt. I mellomkrigstiden videreformidles den vitenskapelige realismen ved et dannelsesideal som tok utgangspunkt i fremskrittstanken, et promoderne perspektiv som formidlet et teleologisk historiesyn om teknikkens nødvendige og lovmessige utvikling. Et kulturarvssyn basert på heroisk realisme, som ble formidlet utfra et kulturhegemonisk nasjonalistisk ingeniørperspektiv og et sektorielt veiingeniørperspektiv, faller under dette dannelsesidealet. Veier har her, som teknologiske kulturminner, kunnskapsverdi utfra en opplysningsretorikk som legitimerer progresjon og ekspansjon i samtidens samfunn. Som en reaksjon mot dette synet vokste det frem i mellomkrigstiden en antimoderne bevegelse med forskjellige fronter som rettet kritikk mot både romantismens og realismens historierefleksive kunnskapsrammer.

Den antimoderne kritikken hadde flere kulturpolitiske ståsteder, for eksempel som norsk patriotisme eller nyskandinavisme i opposisjon mot mellomkrigstidens pangermanisme og totalitære tankeformer. Det innebar at datidens arkeologer og kulturpersonligheter innrettet sine synspunkter i relasjon til et flertydig begrep om fortiden som nasjonalt prosjekt. Det betyr videre at et mer nyansert historiografisk syn kan utformes i lys av den typen utsagn som for eksempel arkeologen Lise Nordenborg Myhre fremsetter når hun skriver at:

«I linje med romantikens historieideal och Kossinnas synspunkter [...] menar Brögger att en av arkeologins uppgifter är att styrka den nationella identiteten. Genom att förbise identitetsbegreppets mångfald är Bröggers framställning exkluderande för dem som inte kan identifiera sig med hans kultur».⁴⁴²

⁴⁴¹ Fett 1939. Se også Guttormsen og Fageraas 2011.

⁴⁴² Nordenborg Myhre 2001, 63.

Nordenborg Myhres utsagn er trolig sett i lys av datidens nasjonale arkeologi som ekskluderte blant annet samisk kultur, hvilket innebærer at Brøgger trekkes inn i en *senmoderne kritisk diskurs* om minoritetskulturer og kulturelt mangfold som post-prosessuell arkeologi har vært spesielt opptatt av.⁴⁴³ Spørsmålet er derimot, sett utfra et dialogisk historiesyn, om mellomkrigsgenerasjonens arkeologi kan forstås utfra et mangfoldsbegrep om identitet som *samtiden* var opptatt av. Brøggers «Kossinna-stempel»⁴⁴⁴ virker noe påklistret utfra det faktum at han både var initiativtaker bak opprettelsen av Norsk Teknisk Museum og at han bidro til at veier som tekniske kulturminner ble innført som vernekategori i fornminneloven fra 1951, hvorpå han bidro med å formidle et humanistisk verdigrunnlag og dannelsesideal om det nasjonale som strekker seg utover et nasjonalromantisk ståsted. Var Brøggers engasjement for tekniske kulturminner kun et utslag av hans store virkestrang for å få etablert bevilgninger og samarbeid innenfor det museumspolitiske feltet? Eller kan hans engasjement for teknologihistorie ses som et uttrykk for at han utover i mellomkrigstiden utviklet en verdietisk horisont som innlemmet en overnasjonal målsetning når det gjaldt bevaring og formidling av fortiden? Hans advarsler i mellomkrigstiden om farene som lå i de totalitære nasjonalideologienes romantisering av fortiden kan være et tegn på det siste.

I artikkelen «Nasjonen og Fortiden» belyser Brøgger ulike sider ved hvilken verdi arkeologi og oldsaker har «... i en tidsalder hvor valuta og finanspolitikk, skatter og internasjonale gjeldsproblemer er kulturens dominant, i en maskin- og motoralder».⁴⁴⁵ Et teknologihistorisk perspektiv er her fremtredende både utfra et syn på hvordan oppfinnelser i Europa har formet norsk kultur, men også utfra et syn på norsk kultur skapt ved en indre utvikling av teknologikulturer i ulike næringsnisjer i Norge.⁴⁴⁶ Selv om dette historiske perspektivet i følge Brøgger handler om «å gjenoppdage Norge», er retorikken innordnet et dypere historiedidaktisk mål som han betegner som «historisk sans». Brøgger sier det slik:

«Dens [arkeologiens] nytte og berettigelse er like stor eller like liten som alle de humanistiske videnskaper, hvis eneste påviselige gagn er å opdra sinnet, stimulere

⁴⁴³ Om mellomkrigsarkeologene og denne tematikken, se f.eks. Hesjedal 2001, 278; Olsen, B. 2007.

⁴⁴⁴ Hesjedal 2001, 18, 184-188, illustrerer hvordan «Kossinna-arkeologi» brukes som et begrep for å stigmatisere en politisk posisjon i arkeologien forstått ensbetydende med nasjonalromantikk og kultursjåvinisme, med andre ord faglige synspunkter basert på suspekke «forfedre».

⁴⁴⁵ Brøgger 1929, 5-6. Se også Opedal 1999, 62-63, om forholdet mellom det nasjonale og internasjonale.

⁴⁴⁶ Brøgger 1929, 13-15. Arkeologens store oppgave omfatter i følge Brøgger «... hele det norske arbeidslivs og samfunds historie fra stenalder til motoralder», *ibid.*, 12. Han presiserer dette på følgende måte: «En arkeolog må idag med motoralderen som bakgrunn kunne se de store tidehverv i norsk kulturliv ut fra de konstante og varige faktorer, - Norges naturlige kår og folkets evne til å utnytte dem, og det forhold hvori disse faktorer står til de avgjørende tekniske fremskritt som har formet de enkelte tidsaldrer», *ibid.*, 13.

tanken, utdype det intellektuelle arbeide. Hverken arkeologien eller historien kan som de tekniske videnskaper by menneskene oppfinnelser som letter dem i livet i materiell henseende. Men den kan skjenke både leg og lærd en åndelig berikelse av høi kvalitet ved å gjenskape så levende som mulig fortidens liv. Den kan bidra til å øke slektens historiske sans, til å tenke, føle og fornemme historisk. Og dette siste er uten tvil et av den moderne humanismens største aktiva. Å ha historisk sans vil si å nå intellektuell og moralsk styrke. [...]

Både arkeologien og historien har i særlig grad ansvaret for en stadig berikelse av vårt folks historiske bevissthet og opdragelse, og for at denne må bli gjennomsyret av det høiest mulige krav til historisk sannhet, ekthet og virkelighet. Her er vi som bekjent ved et av tidens store spørsmål. Avstanden mellom historisk interesse og følelse og den historiske sannhet er ikke sjelden uoverstigelig stor. Det er sikkert et av vår tids største dannelsesproblemer å utjevne denne avstand for bl.a. å erstatte usund nasjonalisme med nasjonal sundhet og klarhet». ⁴⁴⁷

Brøggers syn på samtidens dannelsesproblem kan oppfattes som et forsvar for hvordan et humanistisk verdisyn og et vitenskapsetisk ståsted (sannhetskrav) vil kunne demme opp for samtidens «åndsfattige» materialistiske verdisyn og et nasjonalistisk favoriserende romantisk fortidssyn som er partikularistisk og følelsesbetont. Den kulturkritiske opposisjonen som Brøgger og hans samtidige fremmet med forskjellig ideologisk bakgrunn var med andre ord fundert på et vitenskapelig humanistisk verdigrunnlag som hadde felles front mot samtidens kulturelle «fattigdom». Deler av den norske kultureliten utformet disse synspunktene i et brev til regjeringen i 1945 under tittelen «Vår kulturs fremtid. Et brev til den norske regjeringen 1945» (også kalt «Kulturbrevet»), hvor det gis et «omriss av førkrigstidens kultursituasjon»:

«Vårt lille folk ble sammen med den øvrige verden ført ut i en kulturkrise som hadde sine røtter langt tilbake i forrige århundre. Det gamle homogene kulturmiljøet var blitt sprenget. Dype omveltninger i samfunnet skapte håp, tro og levelige vilkår for store menneskemasser. Men den sosiale vinningen måtte betales med en relativisering av de åndelige verdier. Gamle absolutter som godt og vondt, rett og urett, pent og stygt mistet sin entydighet. Individuer, grupper og klasser fylte disse begreper med forskjellig innhold avhengig av sine interesser og mål. Nytteverdiene trådte istedenfor åndsverdiene, og mangelen på sjelelig fordykning og indre sikkerhet oppløste menneskenes *stil*. [...]

⁴⁴⁷ Ibid., 15-16.

Mellom den svinnende humanistiske dannelse og den nye tids kollektivt-sosiale ånd oppstod et kuldebelte av manglende gjensidig forståelse. Den ble skjebnesvanger for utviklingen. Både hos det store flertall og hos de intellektuelle rådet en billig kultur-optimisme, som feilaktig regnet med at bare det økonomiske grunnlaget er til stede, greier kulturverdiene seg selv». ⁴⁴⁸

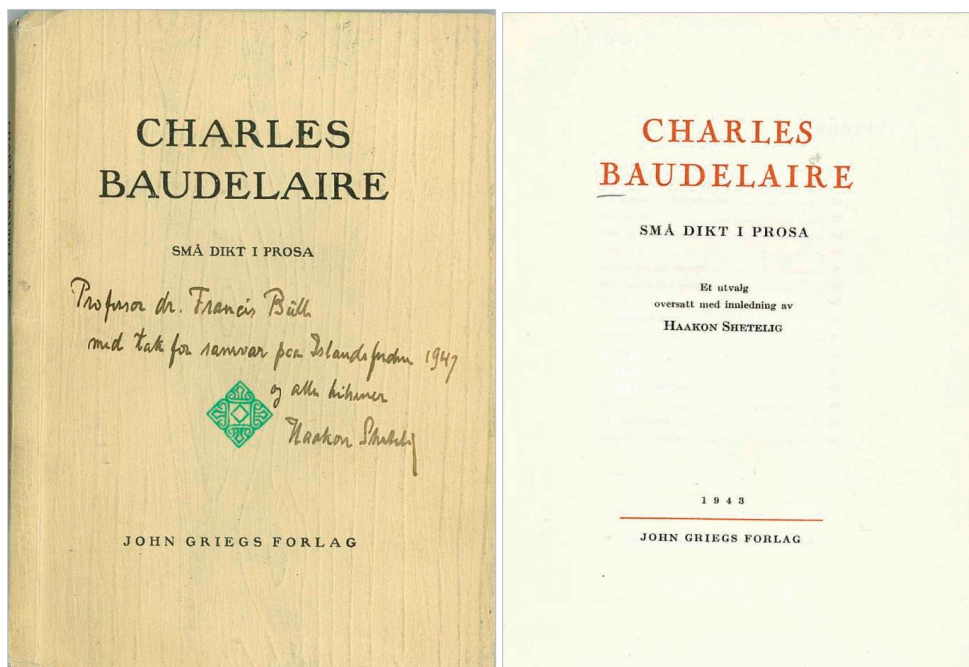
«Kulturbrevet» kan leses som en advarsel mot de avhumaniserende tendensene som forfatterne så i samtidens modernistiske og økonomisk-rasjonalistiske prosjekt, en påfølgende verdi-relativisme som ga spillerom for de totalitærstatlige systemene i mellomkrigstiden og under den andre verdenskrigen.

Arkeologen Haakon Sheteligs perspektiv på veienes folklore presenterer et tilsvarende samfunnskritisk verdisyn. I likhet med andre forfattere i samtiden er det i hans forfatterskap en nær forbindelse mellom historieskriving, diktning og politikk. Spesielt fremgår dette i hans samfunnskritiske tekstproduksjon som fremkom under den andre verdenskrigen, hvor han blant annet oversatte prosadikt av Charles Baudelaire fra fransk til norsk (se figur 20). ⁴⁴⁹ Det er trolig neppe tilfeldig at oversettelsen av Baudelaire, lidelsens mester som evnet å trekke skjønnheten ut av det onde, ble utført og publisert under naziregimets maktbruk i Norge. Men referansen til Baudelaire bringer også Sheteligs forfatterskap i berøring med en antimoderne metadiskurs i samtiden. For Shetelig representerte Baudelaire en kritikk av det fremmedgjørende moderne (by-) liv og en hyllest til en fortidsmentalitet forbundet med ruiner (det tapte) og en idealisering av middelalderens poesi og livsverden. ⁴⁵⁰ Det baudelaireiske perspektivet samsvarer med Sheteligs nostalgiske portrett av ferdselen i et ruralt landskap fylt med tradisjoner, et historisk landskap under press fra en moderne urban kultur, blant annet skapt på bakgrunn av økt bilisme i hans samtid. Distinksjonen mellom tradisjonelle og moderne veilandskap ble med andre ord en kilde for en historisk-filosofisk refleksjon som inngikk i en intertekstuell dialog med felles forankring i et humanistisk verdigrunnlag.

⁴⁴⁸ Borgen et. al. 1945, 3-4, original kursiv. Brevet er signert (titlene er gjengitt fra brevet, mine tilføyelser i parentes) av forfatteren Johan Borgen, forfatteren Alex Brinchmann, Dr. philos. (historiker) Halfdan Olaus Christophersen, redaktør (i Morgenbladet) Olaf Gjerløw, forlagssjef (i Cappelen forlag) Henrik Groth, forfatteren Sigurd Hoel, rådmann (i 1945 for Sosialdepartementet) Sverre Iversen, riksprogramsjef (i NRK) Olav Midttun, lagmann (og leder av «landssvikoppgjøret» etter krigen i 1945) Erik Solem og professor (historiker) Sverre Steen. Disse personene hadde for øvrig tilknytning til motstandsbevegelsen (Hjemmefronten) under krigen og/ eller krigsoppjøret i 1945 og representerte således den «regjerende» kultureliten etter krigen.

⁴⁴⁹ Shetelig 1943. Se også Hovland 1995, 129-130.

⁴⁵⁰ Shetelig 1943, 7-29.



Figur 20: Samtidens intertekstualitet og interdiskursivitet. Arkeologen Haakon Sheteligs oversettelse av Baudelaire's prosadikt (utgitt i 1943) med omslag signert av Shetelig og adressert litteraturhistorikeren Francis Bull som takk for samvær på Islandspromen 1947 og alle bidragen. Sheteligs allsidighet fremgår også ved at han sto som medredaktør av verket «Vor tids Kunst og Digting i Skandinavien» som ble utgitt i 1948.

Teknologiens eller maskinens ødeleggende kraft under to verdenskriger ble et eksempel på hva fremskrittet som idé og produkt har båret med seg for menneskeheten. Dette var tanker som for eksempel historikeren Sverre Steen ga uttrykk for i sin portrettering av et destruktivt moderne teknologilandskap og dens motsetning; folklorens og middelalderens tradisjonelle livsverden.⁴⁵¹ Den antimoderne kritikken fremmet en etisk retorikk som, i likhet med 1800-tallsrealistene, var basert på en sivilisasjonshistorisk kosmopolitisk humanisme. Mellomkrigsgenerasjonen fremmet den etablerte tanken om at universelle humanistiske idealer er nedfelt i menneskehetens verdenshistorie, men med den forskjell at nå var det fremskrittet og 1800-tallsrealistenes verdensborgerperspektiv som var gjenstand for kritikk. Tanken om at sivilisasjonshistorien ga uttrykk for universelle humanistiske verdier fremgikk av samtidens uttalte forskningsmål. De store lidelsene under den første verdenskrigen var for eksempel et viktig argument for opprettelsen av «Instituttet for Sammenlignende Kulturforskning» i 1922 utfra et resonnement om at vitenskapen hadde et ansvar for å utvikle internasjonal forståelse og samarbeid som fremmet universelle humanistiske verdier på kryss

⁴⁵¹ Steen 1929, 1-2, 5. Se også Steen 1940.

av kulturelle, etniske og religiøse grenser.⁴⁵² Instituttet ble gjennom sin publikasjonsserie en viktig kanal for humanistisk forskning, spesielt forskning med vekt på minoritetskulturer og antropologiske kulturer i verden (tradisjonelle samfunn).

Ingeniøren Georg Brochmanns humanistiske livssyn kom også til uttrykk i hans miljøsyn i mellomkrigstiden hvor han uttrykte bekymring for en verden i økologisk ubalanse skapt som følge av moderne forbrukskultur og menneskets hensynsløse bruk av teknologi.⁴⁵³ Det progressive ingeniørperspektivet i Brochmanns forfatterskap bar med andre ord etter hvert preg av et mer sivilisasjonskritisk syn på teknologi som fremskrittprosjekt, et perspektiv som han utdypet ved å skrive om «teknikkens humanisering».⁴⁵⁴ Brochmann stilte spørsmål ved menneskenes destruktive bruk av teknologi og han fremmet med bakgrunn i denne kritikken et humanistisk prosjekt som stilte etiske krav bak en teknologisk utvikling som kunne være et gode for menneskeheten. Brochmann skriver i 1939, mens den «tyske krigsmaskinen» rullet over Europa, om viktigheten av et Norsk Teknisk Museum med den begrunnelse at formidling av teknologihistorie vil være et refleksivt speil som forhåpentligvis gjør «... tider som disse umulige for framtidens generasjoner».⁴⁵⁵ Norsk Teknisk Museums virksomhet oppfatter han slik sett som fredsskapende humanistisk arbeid.⁴⁵⁶ Dette var en retorikk som også må ha appellert til Brøgger når han arbeidet for å realisere drømmen om et Norsk Teknisk Museum i vikingskipsmuseet på Bygdøy.

En samfunnskritisk innstilling til teknologi og modernitet ga med andre ord næring til et humanistisk dannelsesprosjekt fremmet av mellomkrigs generasjonens intellektuelle, både av forfattere som skrev innenfor en kulturhistorisk så vel innenfor en teknologihistorisk sjanger om fortidens veier. Forfatterne utbroderte en samtidshistorie om en *sivilisasjon i krise*,

⁴⁵² Kyllingstad 2008. Arkeologen Anthon W. Brøgger hadde en sentral rolle for opprettelsen av instituttet, se også Díaz-Andreu 2009, 117.

⁴⁵³ Berntsen 1994, 99. Dette miljøperspektivet står i kontrast til Brochmanns entusiastiske oppfinnelses-historiske verk skrevet tidlig i hans forfatterskap der vei-historie er belyst under en overordnet tematikk som handler om konsumering og utnyttelse av natur- og landressurser, jfr. Brochmann, G. 1930, 9-10.

⁴⁵⁴ Brochmann, G. 1939, 10. Se også Thomassen 1994, 8; Weium 2001.

⁴⁵⁵ Brochmann, G. 1939, 12.

⁴⁵⁶ Et lignende «brochmannsk» forsvar for teknologiens funksjon som dannelsesprosjekt fremgår av forordet til museumsutstillingskatalogen fra Norsk Teknisk Museum 1935, 6, original kursiv: «Men, er det ikke så at teknikken har forarmet, uttørret og tynt menneskesjelen? Hører vi ikke stadig sterkere klager over at teknikken har mekanisert mennesket og gjort det til en sløv og gold slave av et ubarmhjertig maskineri? Denne anklage er det de tekniske museers oppgave å imøtegå med teknikkens egne midler, tatt i den moderne undervisningstjeneste. Anklagen er alvorlig, og hvis man undervurderer den, innebærer det en truende fare for vår sivilisasjon. Bare ved å la ånden gjennomtrengte teknikken, slik at man stiller dens mål klart for øye, kan faren bekjempes. *Teknikken for menneskets skyld, ikke mennesket for teknikkens!* Og i dette, å bidra til *teknikkens humanisering*, ligger kjernen i de tekniske museers arbeide. Den rå og brutale pionerperiode i teknikkens erobringstog må nu avsluttes, teknikken må bringes helt under kultur. Det må nu gjøres klart for alle at det er menneskeåndens, sjelens krefter som dog ligger bak det hele, at den døde mekanikk intet er uten den».

og de kulturkritiske motdiskursene de fremmet begynte å slå sprekker i modernitetsprosjektet. Dette kom til uttrykk i form av en *dannelse i krise* (jfr. «Kulturbrevet» nevnt ovenfor) som også fikk innvirkning på aktørene innenfor kulturarvsfeltet. En ny verdietisk horisont fremgikk ikke minst blant forskere som søkte en identitetsbakgrunn utover et nasjonalt ståsted. I arkeologen Haakon Sheteligs forfatterskap ses for eksempel en markant skandinavisk og europeisk kunnskapsorientering, både i synet på fortidens og samtidens kultur. Hans interesse for Troels-Lunds *skandinaviske* perspektiv på dagliglivets kulturhistorie og praktiske historiekunnskap står som et eksempel på mange av mellomkrigsaktørens tenkning om kultur, kunst og vitenskap der internasjonale fremfor særnorske historiske forhold ble toneangivende for et humanistisk forskningssyn.⁴⁵⁷

En annen verneaktør kan gi oss nærmere forståelse av hvilket humanistisk forskningssyn som fikk gjennomslag; nemlig Harry Fett. I 1910 grunnla Haakon Shetelig tidsskriftet «Kunst og kultur» sammen med fabrikkier, kunsthistoriker og riksantikvar Harry Fett. Shetelig og Fett fremhevet at målet med tidsskriftet både var å skape debatt i det normative vernemiljøet som kulturminneforvaltningen representerte på denne tiden, samt å mediere en kulturpolitikk som kunne heve nasjonens kultur- og dannelsesnivå uten å dyrke det nasjonale spesifikt. Det reformativt målet med tidsskriftet var å «... vise den nasjonale kulturarvens sammenheng med den internasjonale».⁴⁵⁸ Fetts kompleksitet som forfatter og kulturperson i mellomkrigstiden fremgår nettopp i de rollene han hadde: På den ene siden som moderne menneske i teknologiens eller industriens og markedsliberalismens tjeneste, og på den andre siden som antimodernisten utøvende i humanvitenskapens «åndspraksis». Denne tilsynelatende dualiteten kan derimot forstås som forenelige sider av Fetts humanismeprojekt. I historikeren Per Anders Aas' avhandling «Dannelse i krise. Klassisk humanisme i møte med det moderne. Harry Fett, Charles Kent og A. H. Winsnes 1918–33» beskrives *nyhumanismen* som en kulturfront i mellomkrigstiden som tok avstand fra de avhumaniserende tendensene forfatterne så i sin samtids lærdomskultur og i samfunnet for øvrig.⁴⁵⁹ På den ene siden tok de

⁴⁵⁷ F.eks. Shetelig 1923, 52 hvor han poengterer at arkeologiske studier ikke bare gir innsikt i «vor indre kulturhistorie», men også «vor stilling til Europas almindelige historie». Shetelig har blitt kalt europeeren i norsk arkeologi og humanisten med et europeisk kultursyn. Disse perspektivene fremgår i minnetalene ved Sheteligs begravelse, blant annet av Robert Kloster hvor han ga følgende minneord om Shetelig: «Han hadde sitt utgangspunkt i en tid da den klassiske dannelses rådde grunnen og respekten for åndsverdiene skapte en humanistisk optimisme, - en tid med bred og dyp orientering og plass for en lærd elite. Denne trygghet og optimisme preget ham gjennom hele livet trass i den retning som utviklingen tok etter kriger og annen elendighet. Han var en av de siste, fine humanister, et levende og virksomt vitne om en høyverdig kulturform. Han var også europeeren blant oss og gjorde sitt til at ikke horisonten senket seg ned mellom de syv fjellene», Kloster 1955, 149. Shetelig var orientert mot fransk og engelsk, fremfor tysk, kulturliv, se Hagen 1997, 117.

⁴⁵⁸ Aavitsland 2011, 77.

⁴⁵⁹ Aas 2003.

avstand fra samfunnsidealene styrt av økonomisk nyttetenkning som rasjonaliserte mennesket som åndsvesen, og på den andre siden så de hvordan den fremvoksende fascismen med sitt heroiserende menneskeideal uten forankring i allmenne verdier utgjorde en trussel mot de humanistiske verdiene de var tuftet på. I nyhumanistenes liberale humanisme lå en kritikk av sosialismen som kollektivt fellesskapskonsept, derav også kritikk av nasjonalsocialismen.⁴⁶⁰

Mellomkrigstidens nyhumanister rettet kritikk mot både en nasjonalistisk lærdomskultur basert på et romantisk subjektivistisk historiesyn med basis i den partikulære orienteringen i 1800-tallets historisisme, så vel mot positivismen og materialismen med sin forankring i 1800-tallsrealismen/naturalismen (og heroiske realisme) som hadde bakgrunn i opplysningsprosjektets rasjonalistiske og mekanistiske idégrunnlag. Isteden tok de, som Harry Fett ofte fremhevet, til inntekt et dannelsesideal forbundet med opplysningstidens klassisisme der Holberg refereres til som idealskikkelse for et klassisk dannelsesideal, en fornuftsvilje og moralkodeks basert på universalitet fremfor en følelsesbetont individualisme og autentisitet-doktriner som de mente Rousseau sto for.⁴⁶¹ Mellomkrigstidens nyhumanister bidro til å etablere «den annen front» i mellomkrigstidens kulturdebatt hvor de rettet sitt skydds mot de hegemoniske dannelsesmønstrene som de så i samtidens livssynsdebatt og lærdomskultur.⁴⁶² I Haakon Shetelig og Harry Fetts tenkning har antikkens og klassisismens (opplysningstidens) kunst og kultur en viktig erkjennelsesfunksjon om det humane (om hva det vil si å være menneske), samtidig som middelalderens verdier med dets nøkternhet og fellesskapsorientering settes høyere enn renessansen med dets frodige individualitetsutfoldelse. 1800-tallets verdier, som tradisjonelt vurderes som kulturminnevernets gullalder, blir for Fett et opposisjonelt bevaringsperspektiv.⁴⁶³ Den nye humanismen i Fetts tenkning kan forstås som en ny realisme i tråd med det Aas argumenterer for når han mener at Fetts posisjon, med satiren som motargument til en romantisk partikularistisk historieskriving, er «... realisten som vil befri historien fra naivismen og vitenskapeliggjøre den».⁴⁶⁴ Det innebar en sterkere interesse for europeisk kultur og historiens konkrete liv, en empirisk orientering med vekt på

⁴⁶⁰ Andersen 2001, 402, gir uttrykk for «den annen front» på følgende måte: «I den offentlige kulturdebatten fantes det en fløy som gjorde front mot kulturradikalerne og motdagistene. Det er blitt kalt «den annen front». Med grunnlag i en liberal humanisme, et sterkt etisk engasjement, dels også en kristen overbevisning, plasserte forfattere som Ronald Fangen (1895-1946) og Sigurd Christiansen (1891-1947) seg i opposisjon mot det de oppfattet som sosialistiske eller kollektivistiske tendenser i tiden».

⁴⁶¹ Om Harry Fett skriver Aas 2003, 244: «Hovedmotsetningen er ikke – som i Brandes-tradisjonen – skillet mellom romantikk og realisme/naturalisme, men skillet mellom klassisisme og romantikk/realisme/naturalisme».

⁴⁶² Ibid., 69.

⁴⁶³ Ibid., 344-345. Se også Aavitsland 2011, 79-80.

⁴⁶⁴ Aas 2003, 247.

virkelighetens mangfold og som for Fett innebefattet en humanvitenskap om det allmenne, universelle og paradigmatisk i det fortidige.⁴⁶⁵

Med bakgrunn i en historieforståelse basert på klassisismen som et ideal kan Fett i likhet med ingeniører som Brochmann og Leegaard kritisere utviklingsoptimismens maskinkultur og dens avhumaniserende teknifisering av mennesket, men samtidig verne om tidlig-industrielle kulturer.⁴⁶⁶ Opplysningstidens materielle kultur fra 1600-/1700-tallet, som gjennom troen på teknologien ga gnist til fremskrittprosjektet og derav også kjøreveienes historie i Norge, sto for den staute klassisismens idealer. En nærliggende parallell til dette kulturarvssynet fremgår av den tyske litteraturkritikeren, filosofen og historiematerialisten Walter Benjamin. Benjamin var på 1930-tallet opptatt av det han så rundt seg av dominerende kulturtrekk ved varesamfunnets tinglighet. Sagt med kulturhistorikeren Brita Brenna var han opptatt av «... ting som var kastet eller hadde gått av moten, for å vise den massive destruksjonen som fulgte i framskrittets kjølevann. Han oppsøkte sporene som var lagt igjen etter måter å tenke framskritt og forbedring på som hadde gått tapt».⁴⁶⁷ Sagt annerledes: mangfoldet eller kaoset av spor i det teknologiske landskapet er en historie om hvordan fremskrittet har blitt et offer for sin egen utviklingsdynamikk. Fremskrittet blir en trussel mot sin egen historie, slik moderne urbanitet eller moderne mobilitet øver press på og truer sine egne historisk-materielle eksistensbetingelser. Mellomkrigstidens vernetenkning om veiføenomenet kan dermed ses som et resultat av verneaktørenes oppdagelse av hvordan veibyggingsprosjekteringer i landskapet bidro med en selvutslettelse. Kulturarvstenkning som forente en rekke aktører i samtiden ble således et politisk-instrumentelt redskap iverksatt for å demme opp for modernitetens krise. I det sporet som fremskrittshistorien etterlot ble tingene – den materielle kulturen – liggende igjen «... utdaterte, og ikke lenger meningsfylte».⁴⁶⁸ En arkeolog vil kjenne seg igjen i dette møtet med tingene. Fremskrittets historie i mellomkrigstidens landskap utgjorde en «samtidсарkeologi», en nærhistorie som ble bevaringsverdig.

5.4.3. Sammenfatning

I løpet av mellomkrigstiden ble teknologisk og industriell kulturarv en sentral tematikk i den norske bevaringstenkningen. Ingeniørenes perspektiv på verden kom slik sett også til å prege

⁴⁶⁵ Det paradigmatisk i Fetts forfatterskap fremgår av hans metaforrike språkbruk. Han snakker om historiens stillkulturer og om typologiske fortidsbilder med idéhistoriske referanser, for eksempel hvor hans arkeologiske metafor «jernalderen» forstås synonymt med den totalitære stat og hvor hans «jernalder-kritikk» var rettet mot naziideologien. Fett uttalte i motsatt fall at arkeologen Haakon Shetelig representerte «... det lyse, humane bronsealdersinn», Fett 1955, 157.

⁴⁶⁶ Jfr. Aas 2003, 341.

⁴⁶⁷ Brenna 2002, 29-30.

⁴⁶⁸ Ibid.

arkeologene og andre fagfeller i kulturminneforvaltningen. Oldsaksamlingens arkeologer, det nyetablerte Riksantikvarembetet og museene var alle opptatt av at samtiden hadde et ansvar for å verne sporene etter fortidens teknologikulturer. Det medførte at teknologiske kulturminner ble implementert i fornminneloven av 1951. Utfra tematikken om fortidens veier innebar det et vernefokus på bruer og kjøreveier fra det 17. og 18. århundre, en veihistorie om veiingeniørenes entreprenørskap i landskapet slik den kom til uttrykk i en teknologi- og sektorhistorisk sjanger.

I dette kapitlet har jeg forsøkt å forklare bakgrunnen for at teknologiske kulturminner ble implementert i fornminneloven fra 1951 ved å belyse dannelsesidealer og interdiskursive forhold ved en ny realisme i mellomkrigstidens historie- og minnetenkning. Jeg har argumentert for at en verdikonservativ modernitetskritisk kulturbevegelse som rettet kritikk mot fremskrittstenkningen og det teknologioptimistiske grunnsynet begynte å få fotfeste blant både arkeologer, historikere og ingeniører utover 1900-tallet. De hentet sitt grunnsyn fra humanismen og dermed en humanvitenskapelig erkjennelse. Et spesifikt ståsted for dette humanistiske dannelsesidealet ble nyhumanismens universelle lærdomskultur som også utgjorde et etisk ståsted for en kritikk av både realismens og romantismens lærdomskultur. Men det humanistiske synet innebar ikke en kritikk av et sektorhistorisk perspektiv som i løpet av mellomkrigstiden fremsto i en heroisk form utfra tematikken om det moderne byråkratiets og teknokratiets fremkomst og utvikling. Det var de avhumaniserende tendensene i vestlig kultur mer generelt og de nasjonale autokratiske og totalitære strømmingene i samtiden (jfr. nasjonalsosialismen, kommunismen) som var hovedmålet for kritikken. Det sektorhistoriske perspektivet på fortidens veier passet inn i samtidens lærdomskultur som fremhevet visjonene om et vitenskapeliggjort instrumentelt og rasjonalistisk styresett der beslutninger tas av ekspertsystemer bestående av realister som ingeniører og økonomer. Det var som vi skal se i avhandlingens fjerde del nettopp dette *byråkratiperspektivet* som skulle få innflytelse i etterkrigsgenerasjonens syn på fortidens veier.

5.5. Konklusjon

Mellomkrigstiden kan oppfattes som vei-historieskrivingens storhetstid, i ettertid forstått som den perioden hvor de norske klassikerne om vei-historie oppsto og den tiden da veien som fortidsfenomen konsolideres. Det kan være fristende å anta at det er en sammenheng mellom økt fortidsproduksjon om veifenomenet og økt samferdselsutbygging. I så fall vil en kunne hevde at fortidskunnskapen om veier styrkes eller er mest aktiv i perioder med en liberal samferdselspolitikk. En økonomisk-liberalistisk reformvennlig samferdselspolitikk er slik sett

en viktig drivkraft for historieskrivingen om fortidens veier: både rent fysisk i form av økt fortidsnostalgi som arealkrevende tiltak og infrastrukturelle endringer medfører, men også mentalitetsmessig i kraft av den ideologi som samferdselspolitikken er talerør for. Dette synet sammenfaller med 1870-generasjonens betydelige «kunnskapstørst» for vei-historisk innsikt under «samferdselsevangeliets» tidsalder. Men sett utfra de historiedidaktiske målene som fremføres av mellomkrigstidens forfattere og minneprodusenter vil ikke dette alene kunne forklare de rådende drivkreftene, spesielt med tanke på at første halvdel av 1900-tallet var en periode da modernitets- og fremskrittsskritikk var på dagsordenen. Det kulturpolitiske klimaet som denne samtidskritikken formidlet var også en viktig drivkraft for datidens historie- og minnepraksis. Mellomkrigstiden var ikke primært et kulturminnevern i krise (jfr. Lidén innledningsvis), men en kultur i krise som kulturminnevernere sammen med det øvrige kultur-livet forsøkte å demme opp for. En viktig bakgrunn for en vei-historisk storhetstid i mellomkrigstiden skyldes en av datidens store samfunnsspørsmål, teknologiens rolle i samfunnet og hvordan teknologiens historie kunne gi folk mening i en moderne komplisert verden mellom to verdenskriger, eller sagt med Georg Brochmanns ord: «Deres hovedformål er å bidra til løsningen av det komplekse problem: Mennesket i maskinalderen».⁴⁶⁹ Vei-historie var en teknologisk narrativ som imøtekom dette målet som folkelig dannelsesideal i samtiden.

Fra et internfaglig ståsted er arkeologien i første halvdel av 1900-tallet karakterisert som en tid med liten teoretisk og metodisk debatt («normalvitenskap») der forskerne «... er enige om grunnleggende prinsipper og mål for forskningen».⁴⁷⁰ Fra et eksternt faglig ståsted er det samtidens didaktiske mål med arkeologi som nasjonalt dannelsesprosjekt som har blitt fremhevet. Historiebruken relatert til fortidens veier bidrar med å nansere dette bildet. Jeg har argumentert for at mellomkrigsgenerasjonens historie- og minneproduksjonen om fortidens veier bygget på realismens idétradisjon. Denne nye realisme videreførte en poetisk og heroisk realisme forbundet med ingeniørene, den hyllet og forskjønnnet historien bak samtidens teknologiutvikling, både som nasjonalt og overnasjonalt prosjekt. Den nye realisme formulerte også en motdiskurs til samtidens teknologioptimisme der et nyhumanistisk dannelsesideal sto sentralt i kulturarvstenkningen som blant annet mellomkrigsgenerasjonens arkeologer fremmet. Fremfor en nasjonal genealogi (jfr. Norge som skips- og jordbruksnasjon) med nasjonalromantikkens partikulære historiesyn som referanseramme, ble historie- og minnetenkningen om veier innrullet en alternativ orientering. I mellomkrigstidens nyhumanistiske verdiorientering er det opplysningstidens klassiske dannelsesideal (en for-

⁴⁶⁹ Brochmann, G. 1939, 36.

⁴⁷⁰ Olsen, B. 1997, 74.

nuftsvilje og moralkodeks basert på universalitet, ideer om allmenne menneskelige verdier), en kosmopolitisk humanisme og kontinental eller overnasjonal historieorientering som gjorde seg gjeldende. Den nyhumanistiske idestrømningen og dens betydning i mellomkrigstiden er for øvrig lite vektlagt i tidligere historiografier om arkeologi.

I perioden 1900-1950 blir vei-historieskrivningen konsolidert i ulike sjangere. Språkbruken i denne teksttradisjonen opererer nokså fritt utover konvensjonelle rammer. Begrepskonseptet «kultur, kunst og teknologi» blir (som et «institutt for sammenlignende kulturforskning») en samlingsarena for en rekke forfattere med ulik bakgrunn.⁴⁷¹ Mellomkrigstidens forfattere har en utpreget innlevelsensrik skrivestil og en kulturspråklig retorikk som taler med «folkets røst» og som dermed retter seg mot et stort publikum, og ikke bare til et akademisk eller faginternt kollegium. Den kulturspråklige retorikken har en anskuelsesform som riktig nok får forskjellig tyngde innenfor en strengere eller i motsatt fall mer «malerisk» akademisk språkbruk. De er for øvrig varianter av en hovedform som gjennom innlevelse og refleksjon forsøker å vekke leserens oppmerksomhet. En konsekvens av denne skrivestilen er en tekstoppbygning der vitenskap, populærlitteratur og skjønnlitteratur inngår i en forening. Å skrive innenfor mange sjangere og samtidig bruke dem på kryss av hverandre, var et forbilledlig ideal. På bakgrunn av dette litterære miljø konsolideres tre sjangere om vei-historie i løpet av perioden:

1. En *kulturhistorisk sjanger* promotert ved en reiselivshistorie eller opplevelshistorie med vekt på førindustrielle kjøreveier i jernalderen (en opphavsfortelling basert på kjøretøyarkeologi, de teknologiske artefaktene) og middelalderens organisk-anlagte rideveier (en gullalderfortelling sett utfra et historikerperspektiv, historisk tekstbasert). Den narrative veikronotopen som disse fortellingene formidler er idyllkronotopen (det statiske, tidløse, «seige» landskapet), som identifiseres med det tradisjonelle veilandskapets kulturarv. Det tradisjonelle veilandskapet (rideveiene) har derimot ingen materiell tilstedeværelse, men er basert på indirekte kunnskap (gjenstander, historiske kilder, analogi).
2. En *teknologihistorisk sjanger* promotert ved en utviklingshistorie med vekt på industrielle kjøreveier, derav den ingeniørkonstruerte teknologiske kunnskapen i landskapet (en ingeniørfortelling fra et ingeniørskrivende perspektiv som både er materielt og historisk tekstbasert). Den narrative kronotopen som denne fortellingen formidler er eventyrkronotopen eller mer treffende ingeniørkronotopen (et dynamisk, fartsfylt

⁴⁷¹ Se f.eks. Aavitsland 2011, 81.

endringslandskap), som identifiseres med fremveksten av det industrielle landskapets kulturarv.

3. Til slutt og i nær sammenheng med den teknologihistoriske sjangeren etableres nå også en *sektorhistorisk kameralistisk sjanger* som videreførte en sjangerorientering utledet av 1800-tallsrealistene. Sjangeren promoterer en utviklingshistorie med hovedvekt på industrielle kjøreveier, men er dreid mot et sektorperspektiv (en moderne ingeniør-/byråkratifortelling med selvbiografiske sjangertrekk). Veiminner er her definert som veisektorens kulturarv.

Det var den industrielle kjøreveien (som ingeniørkunst) fremfor rideveien, som festet seg i mellomkrigstidens vernetenkning. I tråd med samtidens ideer om teknokratiet og det moderne byråkratiet bidro historie- og minnekunnskapen om fortidens veier med å gi ingeniørstandens yrkesgrupper en styrket kulturell identitet og legitimitet i samfunnet. Samtidig bidro pionerfortellingene (som biografi) og minnene om «foregangsmennene» (jfr. Kragstøtten) i norsk veibyggning med å etablere en *forvaltningssektoriell diskursiv orden* (sjangere og diskurser) for Statens vegvesenets utøvende virksomhet. På den andre siden fikk vikingskipsmuseet (med Norsk Teknisk Museum) i Oslo rollen som museumsinstitusjon for både eldre og nyere teknologisk kulturarv. Men selv om «vogner og veier» begynte å gjøre seg gjeldende som minnekategori blant aktører (derav arkeologer) innenfor den institusjonelle kulturminneforvaltningens sosiale domene, hadde minnediskursene om fortidens veier som spesifikt saksområde ingen hegemonisk tilhørighet i bestemte institusjoner. Dette skulle komme til å endre seg i løpet av den neste perioden, det vil si fra 1950-tallet og frem til en revidert kulturminnelov forelå i 1978, som vil bli belyst i avhandlingens fjerde del.

Fjerde del: Den samfunnsvitenskapelige realismen i etterkrigstiden

Kapittel 6. Etterkrigsgenerasjonens historieskriving

6.1. Innledning

Etterkrigstiden markerte en brytningstid mellom tradisjonelle og nye tilnæringer til historiekunnskapen ettersom blant annet endrede politiske forhold i samtiden kom til å prege historieskrivingen og minnetenkningen. 1950- og 1960-tallet var en økonomisk oppgangstid i Norge inntil oljekrisen slo til på 1970-tallet, noe som blant annet aktualiserte utviklingen av alternative energikilder og økt miljøbevissthet. Endringene bidro med å skape en samfunns- og kulturdebatt om utvikling og miljøvern, deriblant en økende kritisk debatt om den moderne bilkulturen. Miljødebatten fikk næring fra en kulturøkologisk bevegelse og samfunnsforståelse i etterkrigstiden som gikk på kryss av ideologiske skillelinjer. I tillegg aktualiserte den realpolitiske situasjonen mellom Øst- og Vest-Europa i etterkrigstiden en skarpere motsetning enn tidligere mellom en kollektivistisk sosialistisk og økonomisk liberalistisk ideologi der idealverdenene (utopiene) om det kommunistiske samfunn og det privatkapitalistiske samfunn dannet motpolene. «Proletariatets ideologi» kom til å prege den politiske bevisstheten blant vestlige sosialistiske intellektuelle, blant annet som samfunnskritikk om vestlige (borgrelige) verdier. Historiematerialistisk (derav marxistisk) samfunnssteori fikk også innflytelse i vestlige akademiske miljøer, deriblant innenfor arkeologien.⁴⁷²

Etterkrigstiden var en tidsperiode der venstresiden i norsk politikk og venstreradikalismen (marxistiske, økologiske og feministiske bevegelser) fikk bred innflytelse i kulturlivet og i academia. Paradoksalt nok var disse politiske føringene for humaniora- og samfunnsforskningen i etterkrigstiden ikke til hinder for at et positivistisk vitenskapsideal fikk innflytelse i forskningen. Det innebar troen på at det var mulig å produsere eksakt, objektiv og testbar kunnskap, hvilket også vil si en politisk verdinøytral forskning. For fag som arkeologi og historie medførte dette at real- og naturvitenskapenes modeller, vitenskapelige prosedyrer og fremgangsmåter, ble et forbilledlig ideal for hvordan forskningen skulle utføres.⁴⁷³ Den nye «streng» vitenskapeligheten i etterkrigstiden kan forstås som en reaksjon på den subjektivistiske og estetisk-ekspressive nasjonalromantiske lærdomskulturen, og derved det politiske misbruk av vitenskapen som hadde fått et stort spillerom under første halvdel av 1900-tallet. Med det positivistiske og materialistiske idégrunnlaget i vitenskap og kulturliv fikk realismen

⁴⁷² F.eks. den australske arkeologen Gordon Vere Childe (1892-1957), jfr. Olsen, B. 1997, 145ff. Se også Hagen 2002, kapittel 7, for en skildring av norske arkeologers møte med Sovjetsamveldets arkeologi i etterkrigstiden.

⁴⁷³ Olsen, B. 1997, 46-48, 55-56. Kritikken av positivismens objektive og verdinøytrale vitenskapsideal som bl.a. ble fremmet av Frankfurterskolen i mellomkrigstiden og utover i etterkrigstiden fikk først innflytelse i norsk arkeologi på 1980-tallet og utover, *ibid.*, 227-228.

som epistemologisk og sjangermessig konsept en fornyet aktualitet i etterkrigstiden. En viktig erkjennelsesmessig ramme for denne vitenskapelige realismen i etterkrigstiden hadde *samfunnsvitenskapen* som fikk en dannelseesskapende rolle med henhold til de målene som ble satt for humaniorafagene. Sagt med arkeologen Bjørnar Olsen: «Tanken var at man skulle produsere objektiv og verdifri kunnskap som var nyttig for det moderne samfunnet. Arkeologer begynte da også å argumentere for at deres kunnskap kunne være nyttig for planlegging og styring av samfunnet». ⁴⁷⁴

Etterkrigsgenerasjonen bruker jeg som en samlebetegnelse på en ny generasjon forfattere og verneaktører som gjorde seg bemerket i etterkrigstiden. I redegjørelsen av mellomkrigsgenerasjonens historieskriving (kapittel 4) viste jeg at det var sjangermessige skillelinjer når det gjaldt hvordan kulturhistorie ble definert. Det viste seg å være store forskjeller mellom hvordan på den ene siden akademikere (deriblant arkeologer) innenfor en kulturhistorisk sjanger med et humanvitenskapelig vitenskapsideal definerte kultur utfra en tematikk om den eldste veihistorien, og på den andre siden en teknologi- og sektorhistorisk sjanger som hadde et spesifikt fokus på ingeniørens og veisektorens rolle i historien. Historieskrivingen om fortidens veier i etterkrigstiden var derimot ikke så omfattende som tidligere, og sjangerdistinksjonene videreføres utfra de perspektivene på kultur som ble etablert i første halvdel av 1900-tallet. Det foregikk derimot endringer i innholdet innenfor sjangerne og i innskrivingskontekstene (kunnskapsmiljøene som fremsetter utsagnene) som jeg skal utdype nærmere.

6.2. Den kulturhistoriske sjangeren

I avhandlingens tredje del (kapittel 4) beskrev jeg den kulturhistoriske sjangeren om fortidens veier som et akademisk felt skrevet av arkeologer og historikere. Forfatterens hovedfokus var kjøretøyenes og rideveienes historie i jernalderens og middelalderens ferdselsliv, samt folklore forbundet med rideveiene i det gamle kulturlandskapet. Den narrative tidsromlige strukturen i fortellingen om de eldste veienes historie var basert på idyllkronotopen; folklorens tidsrom i et tradisjonelt ruralt veilandskap forbundet med en håndverks-/arbeideridyll. Fra 1950-tallet og fremover videreføres dette fortellermotivet. Veilandskapets idyllkronotop utforskes av en ny generasjon fortidsforskere, men idyllens kronotopi fikk, som vi skal se, samtidig et nytt innhold. Det hang sammen med at historikerens tekstbaserte utsagn om fortidens veier ble utfordret av et arkeologisk kunnskapsgrunnlag som hadde veienes materialitet som erkjennelsesmessig utgangspunkt. Etterkrigsarkeologene ble nå dominerende aktører i den kulturhistoriske sjangerens fokus på fortidens veier.

⁴⁷⁴ Ibid., 48.

Kunnskapsproduksjonen til en av de mest profilerte arkeologene i etterkrigstiden, Anders Hagen (1921-2005), illustrerer de endringene som foregikk innenfor den kulturhistoriske sjangeren. Hagens tekstproduksjon strekker seg fra 1940-tallet og frem til 2000-tallet, men hovedproduksjonen foregikk i perioden 1950 til 1980. Hagen viser i sin selvbiografi hvordan personlige opplevelser av naturen og jordbrukslandskapet (til fots, på skiturer eller på sykkelsetet) bidro med å forme hans arkeologiske liv. Dette «natur- og heimstadmotivet» utgjorde også en rød tråd i hans forfatterskap.⁴⁷⁵ I sin arkeologiske forskning var Hagen spesielt opptatt av gården og bergkunsten, i tillegg til populærvitenskapelig formidling av kulturhistorie. Historisk landskapsforskning i et materialistisk perspektiv, nærmere bestemt den forskningsretningen som kalles «historisk økologi», utgjorde et grunnleggende perspektiv for de temaene han var opptatt av.⁴⁷⁶ Det materialistiske synet fremgikk for eksempel i Hagens studier av jernaldergården hvor han var opptatt av å belyse denne som økonomisk driftsenhet utfra en undersøkelse av husenes funksjon, gårdens befolkningsstørrelse, åkerbruk, dyrkingsmetoder o.l.

Hagen ble inspirert av mellomkrigsarkeologenes syn på forhistorien slik Brøgger presenterte den utfra sitt økologiske landskapssyn.⁴⁷⁷ Brøgger vektla naturmiljøet, menneskets ulike næringsnisjer i den lokale geografien, som erkjennelsesmessige rammer for kulturhistorien. Lokale kulturhistoriske betingelser utfra naturmiljø, teknologi, økonomisk og sosial organisering – med andre ord landskapskonteksten – ble et empirisk materiale. Dette synet skilte seg fra det som vanligvis ble inntatt i arkeologien der forhistorien ble definert utfra homogene kulturrepoker bestemt utfra stringente typologisk-kronologiske skillelinjer i det arkeologiske materialet. Innenfor den landskapsorienterte *kulturarkeologien* ga det økologiske perspektivet en tilgang til krysskulturelle studier av «veidekulturen» (nomadiske samfunn) og «bondekulturen» i ulike deler av verden, «seige» historiske strukturer i landskapet som åpnet for retrospektive og analogiske analyser for å forstå forhistoriens materielle kultur i lokale landskap. Gjennom sammenlignende studier i arkeologi, folkloristikk, etnografi og lignende fag vil forhistoriens kulturhistorie kunne belyses utfra sin spesifikke historiske kontekst i landskapet, mente Hagen. Hagens landskapsarkeologiske orientering var, som han selv frem-

⁴⁷⁵ Hagen 2002, 63.

⁴⁷⁶ «Historisk økologi» er en betegnelse hentet fra biologien på 1900-tallet som omhandler læren om levende veseners (inkludert menneskets) forhold til ytre livsvilkår, med andre ord interaksjonen mellom organismer og miljø over tid. *Miljø* er slik sett en betegnelse på de omgivelsene som organismene lever under og er tvunget til å forholde seg til (økologisk determinisme). Innenfor naturvitenskapelig terminologi utgjør summen av plante- og dyreliv innenfor et område (en myr, en innsjø ol.) et økologisk samfunn; et balansert økosystem. Overført til en humanistisk kunnskapsforståelse ble økologi og miljø dermed synonyme begreper for fysiske betingelser som strukturerer menneskenes liv og virke.

⁴⁷⁷ Hagen 2002, 16. Se også *ibid.*, 62-65.

hevet, rettet mot «... bosetningsutvikling og teknologisk-kulturelle kontakter i innlandet ved slutten av den steinbrukende tiden».⁴⁷⁸ Disse temaene fremgår også i hans syn på fortidens veier. Nedenfor skal jeg belyse disse aspektene om natur og landskap ved å ta utgangspunkt i hvordan *kjøretøyarkeologi* og *veiarkeologi* fremsto som to fortidsdiskurser i etterkrigstidens kulturhistoriske sjanger.

6.2.1. Kjøretøyarkeologien og bronsealderens jordbrukskultur

På 1950-tallet fikk kjøretøyenes arkeologi en oppblomstring idet en ny generasjon arkeologer innledet en diskurs om landvertsferdselens opphav og rolle tilbake til bronsealderen og steinalderen. Forfatterne vektla i større grad enn tidligere bergkunstens hjul- og vognmotiv i sine tolkninger fremfor kjøretøyindikerende materiale fra gravminner.⁴⁷⁹ Mens mellomkrigs-generasjonens utsagn om hjul og vogner (med Osebergvognen som primærutsagn) ble forstått utfra jernalderen som fortolkningsramme, hadde etterkrigsarkeologenes utsagn om forhist-oriens kjøretøy sitt utspring i bronsealderens bergkunsthforskning.⁴⁸⁰ Kjøretøyenes utsagnskraft flyttes med andre ord bakover i tid. Anders Hagens artikkel «Vognen. Et streifetog i bronsealderens kulturhistorie» fra 1955, markerte begynnelsen på denne tekstuelle vendingen i diskursen om kjøretøyenes arkeologi. Artikkelen ble publisert i fagtidsskriftet «Viking» der målgruppen både var arkeologimiljøet og den arkeologi-interesserte allmennheten.

Hagen mente at vognscener, som uttrykk for (sceniske) fortellinger i berg, kan forstås som et maktpolitisk symbolspråk i bronsealderen og at vognscenene var representasjoner på datidens jordbruksdrift og krigføring.⁴⁸¹ Et hovedbudskap i artikkelen er at bergkunstens billedspråk og betydning i det rituelle liv gir uttrykk for *forbilder* i det virkelige liv, som viser til et *kulturbilde* av datidens sosiale liv. Billedmotiv av vognscener og hjul i det rituelle liv i bronsealderen har sine forbilder, mente han, i «... det daglige livs bruk og behov».⁴⁸² Det er slik sett vognens bruk i hverdagslandskapet som er overført til bergkunstens idéverden. Det går tydelig frem av Hagens språkbruk at han er i dialog med Steens verk «Ferd og fest» når han benytter betegnelsen «hverdag og fest» som synonymt med dagliglivets ferdse.⁴⁸³ Hagens syn på kjøretøyene har slik sett anknytning til realismens epistemologi i arven fra

⁴⁷⁸ Ibid., 65.

⁴⁷⁹ Hagen 1955; Christensen, A.E. 1964; Marstrander 1963, 167-200; se også Piggott 1983, 16-29,116-119.

⁴⁸⁰ Jeg benytter her bevisst betegnelsen bergkunsthforskning for å vise hvordan samtiden videreførte mellomkrigs-generasjonens humanvitenskapelige fokus på stil- og kunststudier. Under påvirkning fra *nyarkeologien* (se kapittel 6.2.2.) ble termen «bergkunst» erstattet med den mer nøytrale eller denotative termen «ristnings-forskning». Språkendringen reflekterer slik sett vitenskapsteoretiske skillelinjer i etterkrigstidens arkeologi.

⁴⁸¹ Hagen 1955, 42.

⁴⁸² Ibid., 10.

⁴⁸³ Ibid., 42-43.

Troels-Lund. Bergkunstens ferdselestematikk handlet, i følge Hagen, ikke bare om skips-teknologi (slik Brøgger la til grunn), men reflekterte landversteknologi i bronsealderens jordbrukskultur.⁴⁸⁴ Bergkunsten, slik den fremtrer i Østfolds bergkunstlandskap, forstås derfor som *jordbruksristninger* i bondens landskap. «I jordbruksristningenes magiske motivkrets har vi et billedspråk som fører oss rett inn til det typiske i tidens kulturforhold. Her møter vi i en sum det sentrale i bondens verden», skriver han.⁴⁸⁵

Hagens syn på bondens landskap har likevel ikke en nasjonalromantisk orientering, slik det fremgikk av 1800-tallets og mellomkrigsgenerasjonens syn på en særegen *norsk* jordbrukskultur med «røtter» i jernalderen. Et hovedtema innenfor etterkrigstidens kulturarkeologi var riktig nok som tidligere å belyse kjøretøyenes opphav med bakgrunn i evolusjonistiske og diffusjonistiske forklaringsmodeller. Men ved at motivet skiftes fra jernalderen til bronsealderen innordnes diskursen om kjøretøyene en paneuropeisk fremfor en nasjonal diskurs om jordbrukssamfunnet. Mellomkrigsarkeologenes syn på en paneuropeisk kultur i bronsealderen viderefremmes slik sett også i Hagens syn på vognmotivene i bergkunsten. Utfra et kultur- og teknologideterministisk syn tok Hagen sikte på å kartlegge teknologioppfinnelsenes sivilisasjonshistoriske opphav i verdensgeografien, samt bevegelsesrutene og tidspunktet for når disse teknologiske ideene ble introdusert i Skandinavia. I den kulturarkeologiske diskursen på 1950-tallet ble kulturdeterministiske forklaringer konfrontert med et teknologideterministisk syn som bygget sitt resonnement på at vognbyggingsteknologi krever kunnskap om metallurgi, og at kjøretøyenes opphav i Norge av den grunn ikke kan være eldre enn bronsealderen.⁴⁸⁶ Resonnementet er basert på arkeologen (og marxisten) Gordon Childes retorikk: «I do not know how you could make a wheel without a saw, and saws must be made of metal».⁴⁸⁷ I diskursen om kjøretøyenes arkeologi i Norge på 1950- og 1960-tallet ble Childes paneuropeiske og historiematerialistiske syn på forhistoriens arkeologi en narrativ kjernetekst som de norske arkeologene tok utgangspunkt i.

⁴⁸⁴ Ibid., 10-13.

⁴⁸⁵ Ibid., 9.

⁴⁸⁶ For diskusjon, se Hagen op.cit., 64-68. I den norske arkeologidiskursen aksepterer Arne Emil Christensen dette teknologideterministiske perspektivet, mens Sverre Marstrander og Anders Hagen mente at vogn-teknologi ikke stiller metallurgi som et absolutt kriterium og at vognbygging i prinsippet også kunne være praktisert av en steinbrukende befolkning i Norden. I vogntypologiske studier skilles det vanligvis mellom hjul lagd i enhetlige stykker (skivehjul) og hjul med eiker (eikehjul), der førstnevnte utgjør den enkleste og eldste formen for hjulmakeri. Det hittil eldste arkeologiske gjenstandsfunnet etter vogn-teknologi med bruk av skivehjul i Norge er gjort på lokaliteten Borgenhaugen i Sarpsborg i Østfold. Skivehjulet er utfra en tolkning av dateringsgrunnlaget antatt å ha vært i bruk i før-romersk jernalder (400-200 f.Kr.), se Berg-Hansen 2009, 101. Osebergvognen har eikehjul og utgjør det eneste arkeologiske gjenstandsfunnet fra forhistorisk tid av sitt slag i Norge. I tillegg er det funnet et eikehjul i middelalderlagene i Gamlebyen i Oslo som er datert til det 10. århundre, ibid., 99.

⁴⁸⁷ Se Childes 1950 i Hagen 1955, 33-34, se også Hagen 2002, 129.

Sett samlet har kjøretøyenes arkeologi på 1950-/1960-tallet til felles at forfatterne utdyper en universell historie om teknologioverføring. For Hagen dreide de evolusjonære utviklingstrekkene i vogndiskursen seg om «... forhold mellom periferi og sentrum – mellom Tigris og Glomma».⁴⁸⁸ Kunnskapen om kjøretøyenes arkeologi i Lille-Asia og Europa ble dermed en kilde for å belyse hvordan en paneuropeisk kultur har satt sine spor i det lokale jordbrukslandskapet i Norge, nærmere bestemt i Østfolds bronsealderlandskap. Vognscenene ga uttrykk for en hovedfortelling om bondesamfunnet sett utfra et universalhistorisk perspektiv der «arden» og «vognen» i bergkunsten var to billedmotiv om det samme fenomen; nemlig en jordbrukende teknologikulturs idéspredning i rommet som i bergkunsten konkretiserte et kulturbilde av gårdssamfunnet i Østfolds bronsealder. Som poengtert av Hagen:

«At vogner først sent i historisk tid synes å få praktisk anvendelse til transport her til lands, er argument av liten verdi i denne sammenheng. [...] Dette gjelder i utpreget grad både vogn og kjerre, de har hørt med til tidens stil, og geografisk sett var det neppe vanskeligere å anvende hjuldoninger f.eks. i Bohuslän og Østfold enn i de mellomeuropeiske Alpetrakter, i Hellas eller i Lille-Asia».⁴⁸⁹

Utsagnet legger med andre ord til grunn muligheten for at det var kjørbare veier i Østfold i bronsealderen.

6.2.2. Veiarkeologien og folklorelandskapet

Hagens artikkel om vognen i Østfolds ristningslandskap var et resultat av at Østfolds arkeologi ble et geografisk satsningsområde, et «grønt» forskningsrom å utfolde seg i for Oldsaksamlingens etterkrigsarkeologer. I samarbeid med den lokale kjentmannen og arkeologen Erling Johansen (1919-2000) initierte Hagen en arkeologisk satsning der Østfolds arkeologi ble empiri for flere forskningsprosjekter. En felles referanse i denne arkeologiske virksomheten var «den akademiske erfaringen» av landskapet. Det var utfra en slik forståelse at *hulveien* ble oppdaget som fortidsspor og skapt som et landskapsbegrep. I følge Anders Hagen sto Erling Johansen for denne oppdagelsen:

«Den første i Norge som oppdaget oldtidens dype trafikkspor var Erling. Han hadde et usedvanlig klart blikk for detaljer i landskapet. I stille stunder under gravningsvirksomheten gav han seg til å følge hulveien. Han kunne da dokumentere at den gikk

⁴⁸⁸ Hagen 1955, 17.

⁴⁸⁹ Ibid., 42.

fra gravfelt til gravfelt. I Norge var dette en ny kunnskap, men i Danmark hadde Sophus Müller, alt 40 år tidligere, dokumentert at de monumentale haugene fra bronsealderen i Jylland bevisst var plassert nær datidens veisystemer."⁴⁹⁰

Hulveidiskursen aktualiserte et nytt fokus i etterkrigstiden hvor det legges vekt på hulveienes, det vil si rideferdselens, betydning i forhold til organiseringen av andre kulturminner (som bygdeborger, gravminner, boplasser) i landskapet. Hulveier ga utsagnskraft om fortidens *ferdsel* fremfor primært om bosetning, og det bosetningsarkeologiske fortolkningsdomenet om veier var dermed over.⁴⁹¹ Sophus Müllers syn på forhistoriens veilandskap fikk med andre ord først i løpet av etterkrigstiden betydning for fremveksten av en veiarkeologisk forskning i Norge. Bakgrunnen for det skyldtes trolig en større interesse i etterkrigstiden for mer uanselige og hverdagslige kulturminnetyper i landskapet, slik som hulveiene. En kulturhistorisk orientering med vekt på dagliglivets kultur («kunnskap ved hånden»), som tidligere omfattet de praktiske gjenstandene, ble dermed konsolidert med etterkrigsarkeologenes landskapspraksis. Med introduksjonen av hulveibegrepet hadde de norske arkeologene «oppdaget» en ny funntype i landskapet. Johansens og Hagens utforskning av Østfolds arkeologi viser slik sett til en ny historisk refleksivitet om fortidens ferdsl. Sagt annerledes: Sverre Steens historiske narrasjon om rideveilandskapet ble underlagt arkeologenes vitenskapelige landskapsblikk.

«Oppdagelsen» av hulveiene var et resultat av et økende arkeologisk engasjement i landskapet på 1950- og 1960-tallet. Hagen var utfra sin posisjon ved Oldsaksamlingen i Oslo en pådriver for å iverksette en systematisk arkeologisk registreringstjeneste i etterkrigstiden. To unge arkeologer ble engasjert, Elizabeth Skjelsvik og Irmelin Martens, med registreringsansvar representativt for lavlandet og høyfjellet.⁴⁹² Skjelsvik og Martens representerte en ny generasjon arkeologer som fikk sin arkeologipraksis under det store registreringsarbeidet på 1950/1960-tallet, deriblant for det økonomiske kartverket (ØK-registreringene). Forfatterens tekstproduksjon er et direkte resultat av de erfaringene de opparbeidet under de mange felt-sesongene på vandring i landskapet på jakt etter kulturminner. Arkeolog May-Liss Bøe Sollund, som etter hvert ble med på dette registreringsarbeidet, mener at arkeologene utover 1960-tallet begynte å registrere hulveier som fortidsminner når de kunne lokaliseres i sam-

⁴⁹⁰ Hagen 2002, 144. Se også Gansum 2002, 20.

⁴⁹¹ Jfr. avhandlingens kapittel 4.2.3.

⁴⁹² Se f.eks. Hagen 2002, 177-178; Sollund 2008, 180; Trøim, 1999, 93-95.

menheng med gravfelt.⁴⁹³ Det var veifar i gravminnemiljøer, slik som på Hunn i Østfold, altså konteksten i landskapet hvor kulturminnene kunne forstås i sammenheng, som ble avgjørende for hvorvidt veifar ble registrert eller ikke. Å registrere veifar i seg selv som autonome fragmenter i landskapet var således av underordnet betydning. Denne erkjennelsen fremgår også av Skjelsviks artikkel «Gamle veifar og andre fornminners beliggenhet i forhold til dem» publisert i veivesenets tidsskrift «Vegen og vi».⁴⁹⁴

Skjelsvik var, som Hagen, opptatt av dagliglivets kulturhistorie og refererer i sin artikkel til Steens verk «Ferd og fest» som et utgangspunkt for å belyse hvordan middelalderens rideveilandskap kan forstås retrospektivt. Det innebar at hun benyttet et historisk-skriftlig referansegrunnlag for å belyse materielle spor etter en rideveikultur med kontinuitet tilbake til forhistorien. Skjelsvik gir en kulturhistorisk tolkning av relasjonen vei og gravminne, blant annet ved å henvise til gravminners natursymbolske innhold, slik dette er beskrevet i det oldengelske Beowulfkvadet og i den greske Odysseen. Veispør og gravminner ser hun av den grunn både som uttrykk for en stedfast gårdskultur i jernalderen, samtidig som de knyttes til en fortidig «reisens kultur». «Liksom bonden lå gravlagt ved sin gård, hvor han i levende live hadde sitt daglige virke, således virker det som om handelsmannen og sjøfareren har fått sin grav ved veien og leden, hvortil hans livsgjerning var knyttet», skriver hun.⁴⁹⁵ Dette utsagnet om forholdet vei og grav kan leses som en landskapstolkning basert på oppfatningen om at veienes symbolske betydning relaterer seg til en landskapskontekst forbundet med utmark eller gårdens randsoner, den ikke-domestiserte allmenning. Tolkningen er basert på et kjerneutvalg i norsk arkeologi om forholdet gård og grav: Distinksjon mellom gårdsgravfelt i nærheten av datidens tun, og utmarksrelaterte gravfelt som utfra oppfatningen om en stabil gårdstunlokalisering over tid lå i allmenningens felleseie, med andre ord i naturen. Tolkningen «vei, grav og natur» inngikk således i erkjennelsen om rideveilandskapet.

Skjelsviks artikkel viser at det innenfor arkeologien begynner å gjøre seg gjeldende et begrepsmessig skifte fra «oldtidsveien» som et uspesifisert kulturhistorisk begrep om veier før kjøreveienes tid, til «hulveien» som et typologisk ekspertbegrep om slitespor og erosjon i landskapet forårsaket av fortidens gang- og rideferdsel. Artikkelen problematiserer hulveien som arkeologisk-vitenskapelig erkjennelse. Arkeologene sto nemlig ovenfor et problem utfra sitt materialhistoriske perspektiv på rideveier som historikerne utfra sitt skriftlighistoriske perspektiv slapp å ta stilling til (der veienes form og destinasjoner er slik de er beskrevet

⁴⁹³ Muntlig referanse 2008. May-Liss Bøe Sollund arbeidet ved Oldsaksamlingens ØK-avdeling i perioden 1984-1995 og har siden arbeidet i NIKU (Norsk institutt for kulturminneforskning).

⁴⁹⁴ Skjelsvik 1968.

⁴⁹⁵ Ibid., 42.

narrativt). Selv om funn av hesteskjellett og hesteutstyr vitnet om at rideferdsel foregikk langt tilbake i forhistorisk tid, ga disse kildene liten utsagnskraft om veien *per se*. Problematikken om rideveier som materiell kultur skiller seg fra for eksempel diskusjonen om et sluttet gravminne, fordi veispør utgjør enkeltdele av en lengre veistrekning eller en veilinje, noe som innebærer at hulveien utgjør et betydelig fragmentert kulturminne i landskapet. Det er med andre ord et kunnskapsgap mellom de påviste veifragmentene og deres sammenheng i landskapet, hvilket gir mange tolkningsmuligheter i forsøkene på å rekonstruere *veisystemer* i landskapet. For det andre er spor etter rideveier eller hulveier uttrykk for en lang brukstid, og de har derfor mindre utsagnskraft når det gjelder tidfesting. I Skjelsviks artikkel vises hvordan arkeologene imøtekom disse problemene ved å vektlegge andre kulturminners beliggenhet i forhold til veier, altså et landskapsperspektiv. I tråd med Müllers perspektiv ble for eksempel gravfelt med hulveier og gravminner i nær relasjon til gamle veisystemer brukt som grunnlag for å datere hulveier og påvise historiske veisystemer.⁴⁹⁶

Fremveksten av den arkeologiske hulveidiskursen fra 1950-årene og fremover var med andre ord et resultat av en økende bevissthet om at landskapet utgjorde en kildekategori for å forstå sammenhenger i fortiden og relasjoner mellom kulturminner. Et viktig narrativt element i denne diskursen er *naturen*, både som naturvitenskapelig og kulturhistorisk erkjennelse om fortidens veilandskap. Til sammenligning med de ingeniørskapte veikonstruksjonene er hulveienes spor i landskapet en ambivalent kategori. Hulveiene følger de naturlige formasjonene i landskapet og er formet både ved menneske/dyretråkk og naturlig erosjon. De er verken utelukkende natur eller utelukkende kultur, verken lett å datere eller enkelt å lokalisere i landskapet. De *organisk*-anlagte hulveiene er formet utfra samspillet mellom naturlige og kulturelle prosesser over tid, samtidig som sporene viser til et organisk bevegelsesmønster i det gamle gårdssamfunnet som følger landskapsformasjonene. Å finne frem til de organisk anlagte veiene avhang dermed av arkeologens (ekspertenes) evne til å *lese* natur og landskap.

Parallelt med de systematiske landskapsregistreringene som hulveidiskursen inngikk i, ble arkeologiske utgravninger utført i stadig større omfang. Denne arkeologiske aktiviteten innebefattet også en gryende erkjennelse om fortidens veispør *under* jordoverflaten, med funn av kavlebroer (også kalt stokkebroer) i myrområder. Arkeologiske utgravninger i samarbeid med veiingeniører ble nemlig utført mot slutten av 1950-tallet under ledelse av Skjelsvik, hvor det ble avdekket stein- og trelagte brukonstruksjoner over myrområder og som ved C14-datering ble tidfestet til bronsealder/før-romersk jernalder.⁴⁹⁷ Skjelsvik tolket funnene som en

⁴⁹⁶ Ibid., 36-39.

⁴⁹⁷ Skjelsvik 1958; se også Skjelsvik 1968.

kjørevei brukt mellom inn- og utmark, det vil si innenfor datidens jordbruksdrift. Hun refererer ikke til antikvarenes funn av førindustrielle kjøreveier i gravninnemiljøer, selv om det ville bidratt til å gi artikkelen forskningshistorisk tyngde. Skjelsviks primære agenda var nemlig ikke å vise tilstedeværelsen av førindustrielle kjøreveier. «Dette er foreløpig den eneste stokkebroen her i landet som har vært gjenstand for en systematisk utgravning», skriver hun.⁴⁹⁸ Budskapet i artikkelen var å vise hvordan arkeologisk metodologi utfra naturvitenskapelig erkjennelse og et samarbeid med ingeniører vil kunne gi en mer eksakt viten om førindustrielle kjøreveier.

Artikler om veiarkeologi, som Skjelsvik gir et tidlig eksempel på, er skrevet på bakgrunn av *den arkeologiske utgravningsrapportsjangeren* som mal. Utgravningsrapporten representerer en annen type tekstproduksjon enn de tradisjonelle veihistoriske fremstillingene. Den arkeologiske rapportsjangeren har vært dominerende i den type arkeologisk tekstproduksjon som er rettet mot tiltakshavere, men den har også vært en mal for vitenskapelige artikler og bøker.⁴⁹⁹ I perioder har sjangeren hatt større innflytelse i arkeologisk kunnskapsproduksjon enn den fortolkende arkeologiske litteraturen som blant annet Hagen viste et eksempel på i bergkunsthistorien. Den naturvitenskapelige og ingeniørtekniske saklighet i arkeologenes utgravningsrapporter er detaljrik og eksakt i sin beskrivelse, og har slik sett referanse til realismens detaljrike skildringer som benyttes retorisk for å overbevise leseren om sannheten og troverdigheten i fortellingen. Spesielt i etterkrigstiden fremtrer en tydelig denotativ skrivestil (objektiv, nøytral, kamuflert jeg-form med et institusjonelt «vi») i den arkeologiske kunnskapsproduksjonen. Den denotative skrivestilen erstattet slik sett den konnotative humanvitenskapelige skrivestilen (subjektiv og fortellende) som dominerte tidligere. Realismen som sjangerbetegnelse i fiksjonslitteratur og arkeologisk tekstproduksjon sammenfaller slik sett utfra målet om å gi en «nøyaktig» eller objektiv skildring av virkelige situasjoner og hendelsesforløp (en reell virkelighet).

Med «en denotativ arkeologi» fremstår et skille mellom *veiarkeologiske* og *kjøretøy-arkeologiske* tekster. Skjelsviks artikkel inngår ikke som kildereferanse i tekstene om kjøretøyenes arkeologi, i diskursen om vognen i bronsealderen, selv om hennes resultater forelå da de ble skrevet. I samsvar med Skjelsviks agenda kan det henge sammen med at veiarkeologiske tekster baserte seg på kunnskap med forankring i en rasjonalitetsdiskurs (involvering av ingeniører, naturvitere, C14-metoden/harde fakta, utgravningskontekst osv.), mens kjøretøyarkeologiens tekster inntok mer tydelig en kulturarkeologisk humanitetsdiskurs

⁴⁹⁸ Skjelsvik 1968, 41.

⁴⁹⁹ Se Hodder 1989.

basert på billedtolkning (motiv, stil). Det var slik sett en skillelinje i den arkeologiske forskningen om fortidens veier på 1950- og 1960-tallet som sammenfalt med skillelinjer i den arkeologiske forskningshistorien mer generelt mellom den tradisjonelle kulturarkeologien som i hovedsak var opptatt av stilkulturer, og en mer positivistisk arkeologi som tok utgangspunkt i «nyarkeologien» (*prosessuell arkeologi*). Ingeniørkunnskap (byggeteknikk, materialbruk ol.) og naturvitenskap (C-14-metoden, pollenanalyser osv) ble viktige kunnskapskilder i «nyarkeologien».⁵⁰⁰ Veiarkologi (studiet av den fysiske veien ved bl.a. arkeologisk utgravning) var derimot en diskurs som først skulle komme til å få sitt store gjennombrudd på 1980-tallet (jfr. kapittel 8). I perioden frem til 1980 var det, som Skjelsvik vektla, først og fremst kunnskapen om andre fornminners beliggenhet i forhold til gamle veifar (kavlebroer og hulveier) som var hovedfokuset i den arkeologiske veidiskursen.

6.2.3. Idyllkronotopen i transformasjon – fra rural idyll til naturidyll

Jeg har ovenfor vist hvordan utsagnene om fortidens veier i både kjøretøy- og veiarkeologien underlegges en historiebevissthet i etterkrigstiden der en antroposentrisk naturforståelse utfra forholdet menneske og natur ble et erkjennelsesmessig idégrunnlag for å forstå fortiden. Den antroposentriske naturforståelsen formidlet en landskapsfortelling som innvirket på hvordan fortidens veier ble forstått som narrativ i etterkrigstiden. Jeg har tidligere belyst hvordan den kulturhistoriske sjangerens formidling av en rural idyllkronotop tok utgangspunkt i «det langsomme» ferdseislandskapet, et tidsrom forbundet med jordbrukskulturens folkloristiske tid. Det tradisjonelle veilandskapetets narrativ formidlet utfra dette synet en opphavsfortelling om veienes folklorelandskap som hadde sine «røtter» i jernalderen. I etterkrigstiden utfordret arkeologene denne fortellermessige oppbygningen ved å innlemme et nytt narrativt repertoar.

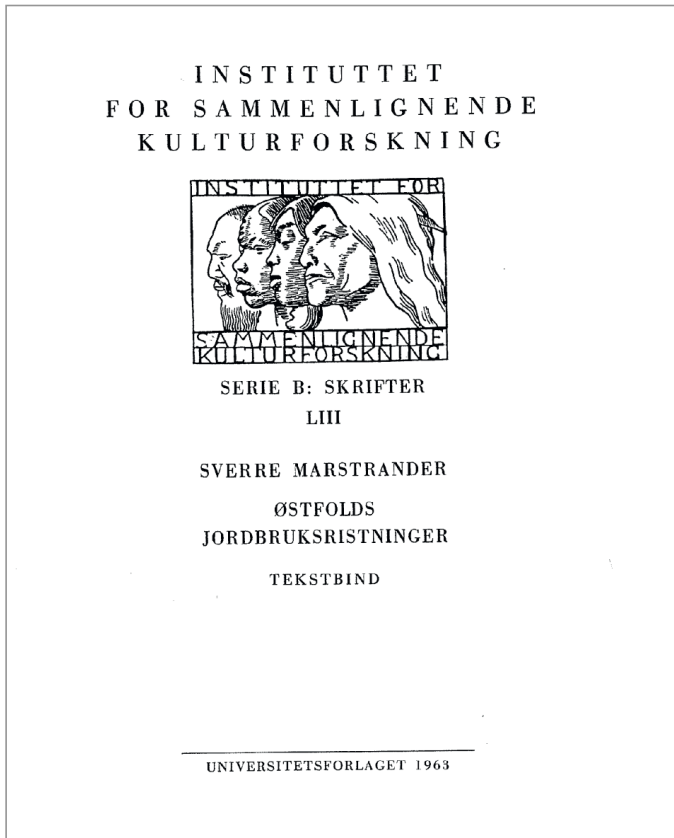
⁵⁰⁰ Norsk veiarkeologi har sin kunnskapsbakgrunn i opplysningstidens naturvitenskapelige idealer. Det fremgår for eksempel av Nicolas Bergiers (1567-1623) verk «Histoire des grands chemins de l'Empire romain» (1622). Studien utgjør en av de eldste veiarkeologiske tekstene hvor arkeologisk metode er benyttet i et historievitenskapelig arbeid om fortidens veier. Bergier beskriver veienes kronologi og teknologiske utvikling (byggeprinsipper, funksjon ol.), samt veienes administrasjon i det romerske samfunnet. For Bergier var arkeologiske undersøkelser av veier et middel for å utfylle kunnskapshull i skriftlige kilder (av bl.a. Vitruvius og Plinius den eldre) fremfor å gi uttrykk for en arkeologisk praksis som utfordret den litterære og ikonografiske tradisjonen, jfr. Schnapp 1996, 180-181, 201-203. Bergiers tilnærming illustrerer to trekk ved en kontinental veiarkeologisk praksis på 1600-tallet. Den var i stor grad intertekstuell idet kunnskapen om fortidens veispør hadde skriftlige kilder som utsagnsgivende premiss, men det nye var at den nå også ble prosessuell i den forstand at arkeologiens lagvise orden inngikk i empiriske studier av fortiden slik det fremgikk av Bergiers stratigrafiske «ingeniørblikk» på de romerske veienes materialoppbygning. Sentralt i denne forbindelse var datidens syn på arkeologi utfra naturvitenskapelig metode der en arkeologisk utgravning ble sammenlignet med en «anatomisk» praksis som utfra et snitt gjennom dype fossile lag tar sikte på å avdekke jordas skjulte kunnskapsbeholdning, *ibid.*, 198-204. Med paralleller til legevitenenskapens oppdagelse av kroppen oppfattes med andre ord de arkeologiske jordlagene som en levende organisme som utfra dets morfologi og ved dissekering (ved dets strata) fremskaffer empirisk kunnskap om historiske prosesser. Se for øvrig avhandlingens fotnote 206.

I den kjøretøyark-eologiske diskursen ble opphavsfortellingen om veifenomenet knyttet til bronsealderens idéverden og gårdslandskap. Fremfor en fortolkningskontekst forbundet med gravminnes ferdselsgjenstander i jernalderen, ble jordbruksristningene og bronsealderen et omdreiningspunkt for kjøretøyarkeologien i etterkrigstiden. Ideen om et sivilisasjonshistorisk teknologisk og kulturelt opphav forbundet med *vogner* ble et element i fortellingen om hvordan

en europeisk bronsealderkultur fremkom i Norden, en paneuropeisk jordbrukskultur som har satt sine

spor i den lokale geografien i Norge. Kulturforklaringen om bronsealderens paneuropeiske teknologiske kulturkompleks bygger på forestillingen om en universell sivilisasjonshistorie, en global livsformhistorie gjeldende for alle «likesinnede» kulturformer. Antropologiske kulturer verden over, slik steinalderen og bronsealderen bar historiske vitnesbyrd om, hadde dermed et felles kjennetegn. De representerte en førindustriell samfunnsform som var basert på en naturbasert livsform, og som var upåvirket eller i mindre grad påvirket av industri-samfunnet. Kjøretøyarkeologien, slik denne diskursen kom til uttrykk i bergkunstens billed-språk, representerte med andre ord en global fortelling om «naturfolk» (se figur 21).

Fortellingen om middelalderens rideveier som et uttrykk for gullalderen i et pastoralt veilandskap i tradisjonelle bygdesamfunn ble også utfordret med introduksjonen av hulvei-diskursen. Sammenhengen mellom hulveier og andre arkeologiske kulturminner, ikke minst



Figur 21: «Naturmennesket» i form av «likesinnede kulturansikter» slik det fremgår av logoen til Institutt for Sammenlignende Kulturforskning, her illustrert på tittelsiden til Sverre Marstrandens avhandling «Østfolds jordbruksristninger» fra 1963. Marstrander var, utfra datidens fokus på vogn-scener og andre ferdselsmotiv i bergkunsten, opptatt av kjøretøyarkeologi slik jeg har beskrevet denne diskursen i kapittel 6.2.1.

jernalderens gravminner, ble utsagnsgivende for å belyse rideveilandskapets tidsdybde i det tradisjonelle gårdssamfunnet. Et nytt narrativt motiv i fortellingen om gårdslivets ferdsel var hulveien som naturfortelling, forstått som menneskenes organiske bevegelsesmønster i fortiden tilpasset naturomgivelsene, og hulveienes organiske tilblivelseshistorie under påvirkning av natur- og kulturprosesser over tid. Hulveidiskursen handlet om livet i naturen, både som fortids- og samtidsfortelling, der arkeologen i sin jakt på å gjenfinne fortiden på gjengrodde stier blir samtidsfortellingens hovedkarakter og nøkkelfortolker av fortidens ferdselskulturer. Den narrative «veien» tematiserte som naturfortelling samspillet mellom natur og kultur i eldre tid og som vitenskapelig erkjennelse i nåtid. Å forstå fortidens kulturuttrykk handlet slik sett om å forstå menneskets forhold til naturen. I antropologisk forstand var fortellingen om fortidens tradisjonelle veilandskap, og om hulveien spesifikt, fremtredende utfra synsvinkelen «naturmennesket», slik dette perspektivet kommer til syne i fortidsmenneskets og i arkeologens erfaringslandskap. Hulveien blir dermed en abstraksjon på fortidens natur:menneske-relasjoner; en tradisjonell levemåte. Det handler om dagliglivets samspill med naturen i forhistorien og som i ettertid, utfra et tilsvarende innlevelsensrikt perspektiv, kan erfares gjennom vandring og fortolkning av kulturminner i det gamle kulturlandskapet.

Som vist ovenfor om de kjøretøy- og veiarkeologiske diskursene foregikk det i etterkrigstiden en transformasjon av idyllkronotopens betydningsinnhold, idet «naturen» ble en strukturerende tidsromlig ramme i den veihistoriske litteraturen. Hermed ansføres et fortellermessig skifte fra den rurale idyll forbundet med håndverk og arbeid (teknologi), til en naturidyll («naturmennesket»). Det tradisjonelle veilandskapets narrativ fremmer som naturidyll et statisk og syklisk tidsrom i landskapet, en folkloristisk tid der mennesker og natur agerer i harmoni med hverandre. Det var likevel ikke et romantisk abstrakt eller et idealisert natur:menneskeforhold som ble fremtonet. Ved å vektlegge ytre kulturpåvirkning og indre naturlige betingelser i lokalgeografien fremtones, i tråd med realismens epistemologi, et materialistisk syn på menneskets forhold til natur og teknologi. Den narrative disposisjonen som naturidyllkronotopen formidlet, inngikk med andre ord i den «realistiske emblematikk» som Bakhtin ga uttrykk for. Naturidyllen gir slik sett uttrykk for den ekte folklore, og overskrider ikke «... grænserne for den dennesidige reale, materielle verden».⁵⁰¹ Tematikken menneske:natur inngikk i en interdiskursiv dialog i etterkrigstiden med nære relasjoner til samtidens human-etiske tenkning og kulturpolitiske miljødiskurs som jeg skal belyse senere under kapittel 7.

⁵⁰¹ Jfr. Bakhtin 2006, 73. Se også avhandlingens kapittel 4.2.4.

6.2.4. Sammenfatning

I etterkrigstidens kulturhistoriske sjanger ble en akademisk vitenskultur basert på et humanvitenskapelig erkjennelsesgrunnlag underlagt et arkeologisk akademisk perspektiv. Det innebar en forskyvning av den veihistoriske kunnskapen fra studier basert på fortolkning av historiske skriftlige kilder til arkeologiske studier om vogner i bergkunsten og veispør i landskapet. En arkeologisk utgravnings- og registreringsvirksomhet i etterkrigstiden skapte en veiarkeologisk diskurs som ble et supplement til den tradisjonelle billedfortolkende kjøretøy- arkeologiske diskursen. Den arkeologiske rapportsjangeren, med sin objektive og denotative språkform, ble et forbilledlig ideal for nye måter å presentere veihistorie på innenfor den kulturhistoriske sjangeren. I sine tolkninger videreførte arkeologene for øvrig det kulturhistoriske perspektivet på fortidens veier som handlet om dagliglivets historie i den førmoderne jordbrukskulturen. Men fokuset var ikke jernalderens og middelalderens jordbrukskultur utfra en nasjonalromantisk historiefortelling om «den norske bondekulturen» (som rideveidiskursen var underlagt i mellomkrigstiden). Vogner (bergkunstens vognscener) og rideveier (hulveiene) i det tradisjonelle jordbrukslandskapet ble utfra et naturkronotopisk innhold forbundet med et universalhistorisk perspektiv (krysskulturell sivilisasjonshistorie, historisk økologi) og naturvitenskapelig erkjennelse, hvorpå en fortidsforståelse basert på realismens epistemologi ble videreført i etterkrigstiden.

Både kjøretøyarkeologien og veiarkeologien hadde fokus på samspillet mellom mennesker, natur og landskapets former. Bergkunstforskningen var opptatt av å forstå komplekse forhold mellom bergkunstmotivenes imaginære (stil-)verden og samtidens realverden, om kulturimpulser fra kontinentet og kulturuttrykk i lokale landskap. Den arkeologiske diskursen om hulveier og kavlebroer var opptatt av å belyse hvordan veiene var formet, hvor de gikk i landskapet og hvilken rolle de hadde i fortidens gårdsorganisering. Det var en diskurs som handlet om jakten på fysiske spor etter fortidens ferdsel sett utfra arkeologenes erfaring med og opplevelse av natur og landskap. Kjøretøydiskursen ble innordnet et tilsvarende natur- og landskapssyn idet forskningsfokuset flyttes fra jernalderens til bronsealderens kulturformer. Utsagn om vognene inngikk i fortellingen om en paneuropeisk bronsealderkultur, en verdensomspennende antropologisk kulturform forbundet med «naturmennesket» som har satt sine spor i det lokale landskapet. Disse aspektene om fortidens veier medførte en fortellermessig forskyvning innenfor den kulturhistoriske sjangeren i etterkrigstiden der en rural idyll ble erstattet av et kronotopisk innhold forbundet med en *naturidyll*.

6.3. Den teknologihistoriske sjangeren

Den teknologihistoriske sjangeren i etterkrigstiden ble preget av en ny forfattergenerasjon som både videreførte og fornyet sjangerens innhold og formuttrykk. Forfatterne kom, som tidligere, fra ulike tekniske miljøer med en ikke-historievitenskapelig fagbakgrunn, hvor de videreførte et teknologihistorisk populærvitenskapelig historieperspektiv i arven fra Lütken. Men i løpet av etterkrigstiden foregikk det en endring innenfor sjangeren idet et teknikkinternt historiesyn med vekt på oppfinnelseshistorie suppleres med et eksternt teknologiperspektiv der hovedfokuset var økonomisk historie. Jeg skal belyse denne dreiningen innenfor sjangeren mer inngående.

6.3.1. Ingeniørhistoriens nye aktører

I etterkrigstiden videreføres den nære forbindelsen mellom arkeologi- og teknologimiljøene som ble etablert i mellomkrigstiden. I den arkeologiske forskningen om teknologi fremgår denne forbindelsen ved at det i etterkrigstiden rettes fokus på ressursutnyttelse (økologi) og næringsnisjer (økonomi), blant annet utfra en tematikk om høyfjellsnæringens historie og jernvinna som teknisk-industrielt kulturminne. Torbjørn Dannevig Hauge (1910–1989) var kjemiingeniør som tok doktorgraden i arkeologi i 1946 med en avhandling om historisk metallurgi, nærmere bestemt om teknologiske produksjonsforhold vedrørende tradisjonell fremstilling av jern i Norge.⁵⁰² Han var opptatt av å belyse de tekniske løsningene og fremstillingsmetodene av jern i gammel tid, altså et internalt teknologihistorisk perspektiv. I 1952 ble Dannevig Hauge museumsdirektør ved Norsk Teknisk Museum (NTM) som da han tiltrådte stillingen fremdeles holdt til i kjelleren i Vikingskipsmuseet på Bygdøy, men som i 1959 fikk nye lokaler på Etterstad utenfor Oslo (jfr. figur 22).⁵⁰³

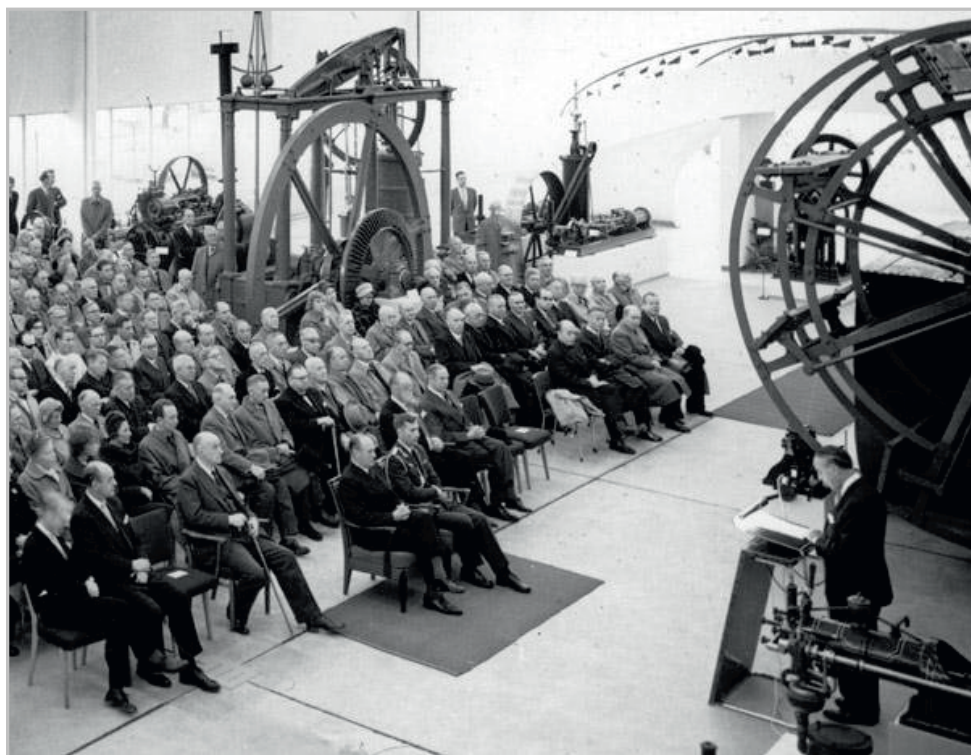
Museumsinstitusjonene i etterkrigstiden bidro med å utdype det «historiske plottet» forbundet med ingeniørhistorien, slik det fremgår av Dannevig Hagues artikkel «Trek fra hjulets utvikling» publisert i NTMs tidsskriftserie «Volund» som ble opprettet i 1953.⁵⁰⁴ Dannevig Hagues artikkel illustrerer hvordan kultur- og teknologihistorie i overgangen til 1960-tallet har blitt et interdisiplinært felt. I hans teknologiinterne perspektiv refererer han til arkeologenes utsagn om kjøretøy som et utgangspunkt for å gi en evolusjonær fortelling om hjulets og kjøretøyenes historie, beskrevet som stadier av utvikling fra enkle og primitive former i forhistorien til avanserte former i moderne tid. I det progressive ingeniørperspektivet

⁵⁰² Se Hagen 2002, 182. Avhandlingen ble publisert i den arkeologiske serien «Universitets Oldsaksamlingens Skrifter».

⁵⁰³ Skogheim 1989, 156.

⁵⁰⁴ Dannevig Hauge 1959.

oppfattes de eldste kjøretøyene som upraktiske, simple og endog stygge sammenlignet med de seneste oppfinnelsene.⁵⁰⁵ Teknologifortellingen handler om en historisk utvikling i store linjer fra et teknologisk «mørke» i forhistorien til samtidens opplyste og avanserte teknologiske verden. Drivkraften i teknologihistorien er den rasjonelle, løsningsorienterte og fornuftige ingeniøren som gjennom naturvitenskapelig innsikt skaper en ny teknologisk verden. Utfra Dannevig Hauges historie- og kulturarvssyn blir gjenstandene i museet en hyllest til ingeniørkunstens utvikling som har ledet frem til teknologi som moderne vitenskap. Artikkelen bygger med andre ord på den «klassiske» oppfinneshistoriske sjangerens formalistiske trekk og dannelsesideal. Denne internalistiske teknologihistorien om de eldste kjøretøyene ble for øvrig også formidlet av Norsk Folkemuseum i etterkrigstiden.⁵⁰⁶



Figur 22: «Teknikkens hjul». Direktør ved Jøtul, Johs. Gahr, holder en tale ved åpningen av Norsk Teknisk Museums nye lokaler i Fyrstikkalleen på Etterstad i 1959. Museet hadde inntil da holdt til i kjelleren på Vikingskipsmuseet på Bygdøy i over 25 år. Foran sitter kong Olav V og som nummer to foran fra venstre sitter direktøren for det nye tekniske museet, Torbjørn Dannevig Hauge.⁵⁰⁷

⁵⁰⁵ Ibid., 41, 48.

⁵⁰⁶ Se f.eks. Jarmann 1960.

⁵⁰⁷ Bildet er fra Norsk Teknisk Museums nettarkiv, <http://www.tekniskmuseum.no/bildegalleri/category/15-helsfy-1959> (nedlastet 24. juni 2010).

Et stadig voksende tema innenfor den teknologihistoriske sjangeren var utviklingen av motorisert ferdsel, mer bestemt motorvognenes utvikling fra slutten av 1800-tallet og utover 1900-tallet. Det var på bakgrunn av denne utviklingen at bilimportører og bilforeninger (f.eks. Norges Automobil-Forbund, NAF) begynte å markedsføre sine virksomheter i etterkrigstiden ved å finansiere populærvitenskapelig litteratur om bilens historie.⁵⁰⁸ Litteraturen er gjerne utført i forbindelse med jubileer og andre merkeår der målet med historieskrivingen er å vise en sammenheng mellom den moderne utviklingen som bilhistorien gir uttrykk for og firmaets eller foreningens historie og kulturarv, og derav disse organisasjonenes legitimitet som seriøs aktør i samtiden. Den teleologiske historieskrivingen er slik sett motivert på bakgrunn av en kommersiell og instrumentell historiebruk rettet mot bilbrukere. Sagt med historikeren Jan Bjarne Bøe: «Filosofien er å starte med framtiden og arbeide seg bakover [for] å skape en bedriftsidentitet og noe enestående, men også [for] å gi bedriften et konkurransefortrinn».⁵⁰⁹ De historiske tekstene utbroderer den evolusjonære og fremtidsrettede materielle historien om ferdselens stadig økende fart, komfort, sikkerhet og økonomiske effektivitet, slik det kommer til uttrykk i utsagn som «fra karjol til motorvogn» eller «fra sti til motorvei». Målet er å vise samtidens moderne bilkultur og nydoninger. I norsk teknologihistorie, i den omfattende «tekniske sakprosaen», er det en intertekstuell kjede mellom mellomkrigsgenerasjonens forfattere representert ved Schielderup og Brochmann, og etterkrigstidens litteratur om bilhistorie.⁵¹⁰ Mellomkrigsgenerasjonens teleologiske og teknikkinterne historiske perspektiv på fortidens veier videreføres med andre ord i fornyet styrke i etterkrigstiden.

6.3.2. Fra ingeniørgeografi til transportgeografi

Det er tidligere belyst hvordan mellomkrigsgenerasjonens teknologihistorikere fremmet et kultursyn som hadde anknytning til sjangeren «heroisk realisme» (kapittel 5.3.2.). Sjangeren formidlet et teleologisk veihistorisk syn som bygget på en politisk retorikk om teknologisk dominans og suverenitet, forstått synonymt med ledende industri- og kulturnasjoner. Oppfatningen om at veihistorie formidler opplysning og humanisme utfra tanken om at teknologisk utvikling fremmer velstand, fred og forsoning mellom land og folkeslag, hadde også stor innflytelse i vestlig kultur- og historieforståelse etter 1950. Denne vinklingen av ingeniørfortellingen fremgår for eksempel av sivilingeniør og major Gabriel Frøholms bøker.⁵¹¹ Frøholm ønsker utfra sitt ingeniørsyn på verden å forene tenkning om veihistorie, teknologisk frem-

⁵⁰⁸ F.eks. Fasting og Hagerup 1966; Gretland 1951; Kristiansen, G. 1975.

⁵⁰⁹ Bøe 2006, 134.

⁵¹⁰ Asphjell 1998.

⁵¹¹ Frøholm 1970, 1971, 1972.

gang og bistandsutvikling. Tilnærmingen er basert på en kosmopolitisk retorikk om økonomisk velstand, frihet, demokrati og fredsskapende arbeid. Denne politiske og universelle humanstisk-ideologiske tilskrivelsen av vei-historie er i forbausende liten grad problematisert i norsk vei-historisk forskning, for eksempel utfra et idéhistorisk perspektiv på båndene mellom vei-bygging, nasjonalisme, (post)kolonialisme og bistandspolitikk.⁵¹²

I den norske teknologihistoriske tradisjonen i etterkrigstiden er det ingen tegn på at det foregikk et «oppgjør» i form av åpne debatter eller konfrontasjoner med et vei-historisk perspektiv basert på den heroiske realismen (kultursjåvinistisk/-hegemonisk, nasjonalistisk og elitistisk). Oppgjøret med den heroiske realismens innflytelse i angloamerikansk og tysk-kontinental vei-historisk forskning er i norsk sammenheng en *taus* diskurs og *stille* kritikk. Dette foregikk ved at etterkrigstidens forfattere rett og slett vendte søkelyset mot en ny type historieskriving. I etterkrigstiden kan det nemlig spores et skifte fra ingeniørgeografiens *landskapsestetiske* syn til et *transportgeografisk* vei-historisk perspektiv. Ingeniørfortellingen underlegges nå krav om objektivitet, med andre ord den vitenskapelige positivismen, og en ny fagterminologi kalt «transportgeografi» ble derav utviklet. Transportbegrepet fungerte som en samlebetegnelse på varer, frakt, kostnytte og lignende teknologisk-økonomiske betegnelser i analyser av veilandskapet. Sentralt i transportbegrepets konnotasjonsverden var den teknokratiske tanken om at det finnes en verdinøytral forskning som er atskilt fra det politiske beslutningssystemet.

Utfra etterkrigstidens behov for samfunnsnyttig eller «anvendt» forskning i transport-sektoren ble Transportøkonomisk institutt (TØI) opprettet i 1964. Men initiativet bak institutt-opprettelsen ble fremmet av politiske og tekniske-akademiske aktører, deriblant Samferdsels-sektoren, allerede i 1950-årene.⁵¹³ En hovedbegrunnelse for opprettelsen av TØI var å gi transportpolitikk et vitenskapelig fundament for politiske beslutninger.⁵¹⁴ Økonomer ved TØI ble sentrale aktører i etterkrigstidens teknologihistoriske historieskriving. TØIs engasjement som historieforteller fremgår av boka «Innenlands samferdsel i Norge siden 1800. Del 1: Demring (1800-1850-tallet)», redigert av økonomen Dag Bjørnland ved TØI.⁵¹⁵ Boka var, som tittelen indikerer, planlagt som ett av fire bind, men dette arbeidet ble ikke realisert. Formålet med TØIs historieskriving var å gi «utredere» bedre historisk forståelse for sitt

⁵¹² Allerede på midten av 1950-tallet var for eksempel det skandinaviske aksjeselskapet «Veidekke» involvert i bistandsprosjekter som omfattet bygging av veier og annen infrastruktur i blant annet Etiopia og Kenya. Det finnes så vidt jeg vet ingen monografier i norsk eller internasjonal litteratur om vei-bygging og bistandspolitisk historie sett utfra fra et kritisk og historierefleksivt forskningsperspektiv.

⁵¹³ Solheim 2004, 191-193.

⁵¹⁴ Ibid., 192.

⁵¹⁵ Bjørnland et.al 1977.

virke som transportutvikler, og i en bredere sammenheng å belyse TØIs virkefelt som samfunnsaktør i samtiden.⁵¹⁶ Boka kan forstås som et forsøk på å overføre en vitenskapelighet basert på samfunnsøkonomenes språkbruk og terminologi, slik denne vitenskapeligheten tok form i etterkrigstidens transportplanlegging og -forskning, til også å danne bakgrunn for et historierefleksivt syn. Tittelordet «Demring» er et narrativt uttrykk som viser til fremveksten av det moderne veilandskapetets historie, og som det fremgår i boka var intensjonen med prosjektet å gi en historisk bakgrunn for samtidens og fremtidens veibygging/-planlegging ved utgangen av det 20. århundre: «Vi får da med det grunnlag som i tidens løp presser frem nye transportsystemer og kan dermed studere begynnelsen til moderne samferdselsutbygging», skriver Bjørnland.⁵¹⁷ Et teleologisk historiesyn lå med andre ord også til grunn for TØIs historieskriving.

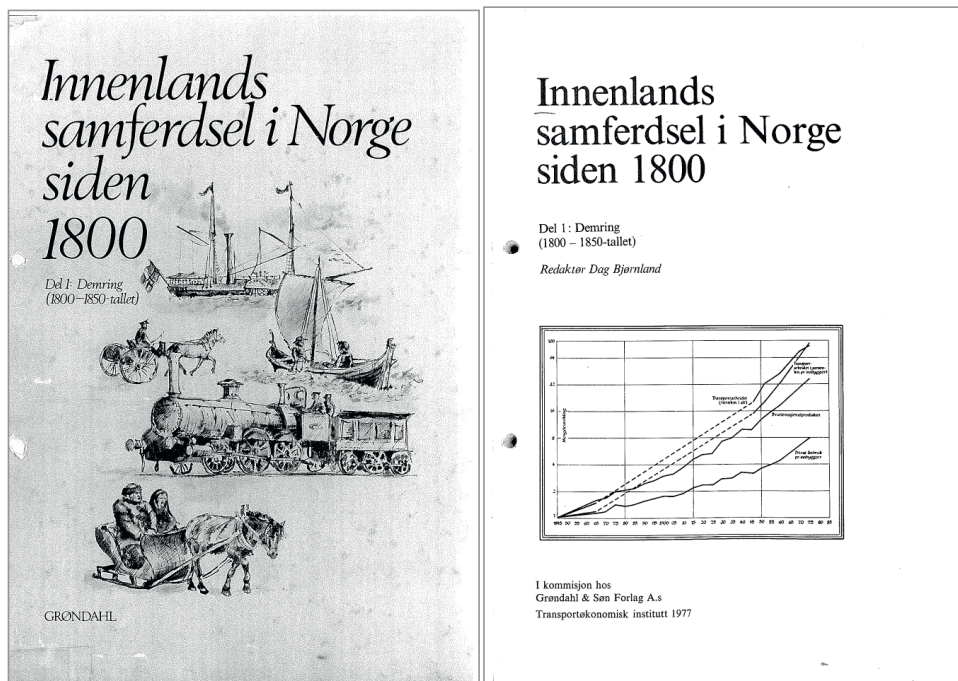
I studien til Bjørnland og hans medforfattere er den moderne transportens begynnelse forstått synonymt med 1850-tallets urbaniserings- og bydannelsehistorie. I dette historiske perspektivet rettes samtidig en kritikk mot de tidligere teknikkinterne studiene som primært var opptatt av veier og kjøretøy som oppfinnelsehistorie. I stedet fremmer TØI et *samfunns-perspektiv* på vei-historie som tar utgangspunkt i et transportøkonomisk perspektiv: «Samferdselstiltak bygger i stor grad på økonomiske forhold i samfunnet. Derfor tror jeg det kan være nyttig med et betraktningssett som gir samfunnsøkonomien en forholdsvis fremtredende plass», skriver Bjørnland.⁵¹⁸ Ved å legge fokuset på transport (frakt av varer/tjenester) ønsker Bjørnland og hans medforfattere å belyse hvordan den teknologiske utviklingen av moderne veier og veisystemer er et resultat av menneskets evne til å maksimere økonomiske behov. Utfra økonomisk nyttetenkning legger de til grunn et analyseperspektiv som er opptatt av hvordan utviklingen av kjøreveier tok form som et resultat av en liberal samferdselspolitikk og økt privatkapitalisme i 1800-tallets industrisamfunn der byene som økonomiske sentra utgjorde stadig viktigere transportknutepunkt i en nasjonal geografi. I forfatternes kart over den historiske utviklingen av kjøreveier i Norge fra 1600-tallet og fremover utgjør Oslo et knutepunkt i historien om hvordan utbyggingen av et stadig mer vidtfavnende moderne veinett har tatt form i Norge.⁵¹⁹ Kartet representerer slik sett også den økonomiske utviklingen i geografien.

⁵¹⁶ Målgruppen var «... transportbrukere, transportutøvere, transportplanleggere, transportadministrasjon...», *ibid.*, 11.

⁵¹⁷ *ibid.*, 10.

⁵¹⁸ *ibid.*, 9.

⁵¹⁹ *ibid.*, 95.



Figur 23: I et økonomisk progressivt veiperspektiv peker alle pilene oppover i fremtiden. Forsiden og smuss-siden til Bjørnland et.al.1977.

Det transportgeografiske perspektivet i den teknologihistoriske sjangeren er basert på tabularisk og topografisk-statistisk kunnskap (kvantitative analyser av demografi, økonomisk vekst, reisekostnader, fraktkapasitet osv.). Denne «harde» kunnskapen inngår i et økonomisk perspektiv på vei-historie hvor det er menneskenes evne til å løse transportbehov på bakgrunn av økonomiske interesser som danner et erkjennelsesmessig utgangspunkt for analysene (se figur 23). Økonomisk determinisme er her med andre ord en forutsetning for en transport-geografisk teknologihistorisk tilnærming til vei-historie. Fortidens veilandskap representert ved *homo faber* («det teknologiske mennesket») blir slik sett synonymt med en historisk geografi skapt av den rasjonelt kalkulerende *homo economicus* («det økonomiske mennesket»). Samfunnsøkonomenes saklighet, forstått som et vitenskapsperspektiv og en språklig uttryksform, fikk ikke bare gjennomslag i den vei-historiske tradisjonen, den fikk også stor innflytelse i etterkrigstidens vitenskapelige sakprosa generelt.⁵²⁰ Fortellingen om det moderne økonomiske mennesket, slik denne fortellingen er illustrert ved TØIs historieskriving, kan oppfattes som samfunnsøkonomens feiring av egen vitenskapelige tenkning og metodologi.

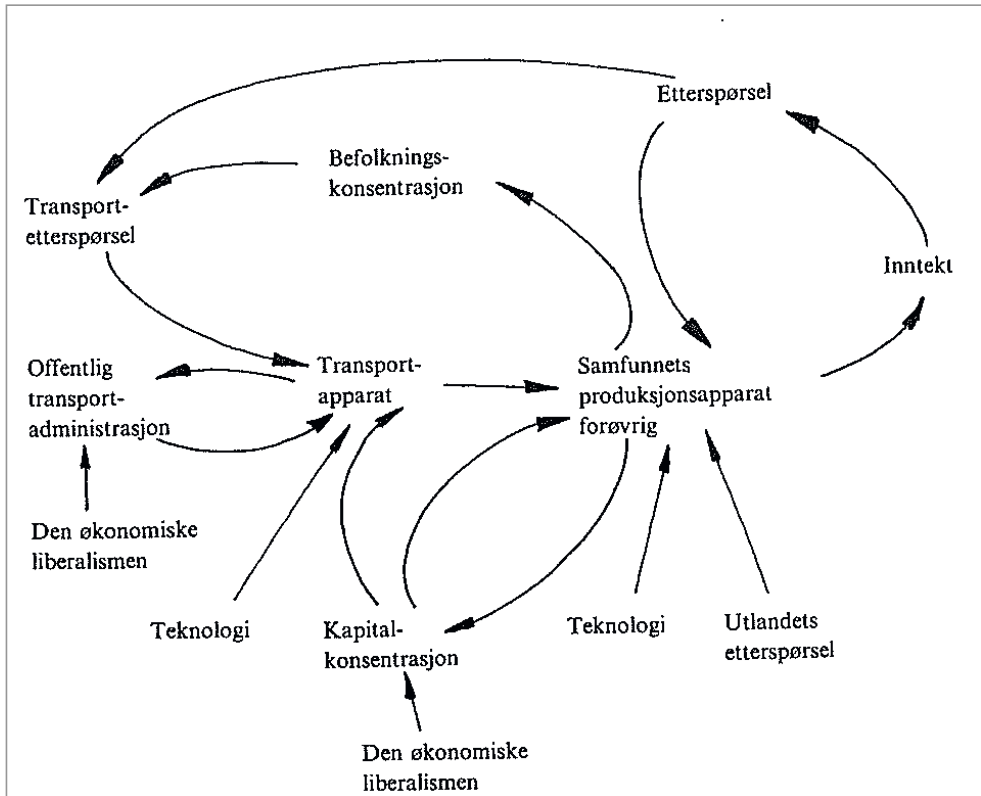
⁵²⁰ Se Lie 1998 om samfunns- eller sosialøkonomien som historisk spesifikt sakprosa-felt.

6.3.3. Ingeniørkronotopen i transformasjon – fra ingeniøren til samfunnsøkonomen

Ovenfor har jeg redegjort for hvordan diskursen om kjøreveienes historie innenfor den teknologihistoriske sjangeren videreføres i etterkrigstiden. En fortellingsstruktur om kjøretøyenes og veienes teknologihistorie basert på evolusjonære utviklingstrekk har fortsatt ingeniørkronotopen som meningsbærende ramme innenfor sjangeren. Et ingeniørkronotopisk innhold forbundet med et dynamisk tidsrom i sekvenser av utvikling representert ved ledende industri-nasjoner, nasjonale kulturer og moderne bylandskap videreføres slik sett fra mellomkrigstiden til etterkrigstiden. Samtidig foregår det et skifte i fokus når det gjelder ingeniørheltens rolle i fortellingen om det entreprenørskapte landskapet. Det er i den sammenheng vist hvordan nye aktører bidro med å forme den teknologihistoriske sjangeren gjennom tilførselen av et transportgeografisk historieperspektiv. I stedet for ingeniørhistorie fremmet transportøkonomene karaktertrekk forbundet økonomisk entreprenørskap slik som rasjonell løsningsorientering og økonomisk kalkulerende evner. Veientreprenørens evne til å tenke og handle utfra ideen om økonomisk vekst ble dermed synonymt med et samfunns teknologiske og kulturelle nivå og innsatsvilje til forandring mot et bedre eller rikere samfunn. I denne fortellingen danner den økonomiske liberalismens historie en overordnet narrativ så vel som et ideologisk historie-refleksivt ståsted for hvordan vei-historie blir belyst.

I de vei-historiske tekstene er liberalismen som ideologi og moderne frigjøringsprosjekt forstått som en drivkraft for vei-historisk utvikling. Liberalismen brukes som et nasjonal- og bistandspolitisk argument for vei-bygging i samtiden, slik Frøholm la til grunn i sitt historie-perspektiv. Liberalismen forstås også utfra tenkning om markedskreftenes frie spill og statens historiske rolle og ansvar i samtiden til å sette disse drivkreftene i spill, slik Bjørnland la til grunn i sin vei-historie. For Bjørnland handler økonomisk liberalisme om privatkapitalismes historie (jfr. figur 24).⁵²¹ I likhet med ingeniørkronotopiske fortellinger innenfor sjangeren fremmer det *økonomiske entreprenørkronotopiske* innholdet et teleologisk historiesyn idet vei-historie forstås i lys av samtidens veipolitiske mål. En metanarrativ i denne retorikken er den økonomiske liberalismens historie der en liberal veipolitikk oppfattes som en viktig forutsetning for hvordan vei-byggingen har blitt utviklet over tid.

⁵²¹ Bjørnland et.al 1977, 125-126: «... når hovedvekten lå på det private initiativet og en forholdsvis passiv offentlig finansiell medvirkning, var hovedinnholdet i liberalismen bevart», skriver han.



Figur 24: Årsaks- og virkningsdiagram over utviklingen i innlands samferdsel i Norge, der økonomisk liberalisme og teknologisk innovasjon danner sentrale forutsetninger, fra Bjørnland et. al 1977, 128.

6.3.4. Sammenfatning

Den teknologihistoriske sjangerens fremskrittrettede og teknikkoptimistiske vinkling av vei-historie ble videreført i etterkrigstiden. Et «anvendt» vei-historisk perspektiv med fokus på ingeniørgjeringen og teknologiens samfunnsnytte, ble slik sett også en tematikk i etterkrigstiden. Men det «anvendte» forskningsperspektivet gjennomgikk også endringer idet sjangeren etter hvert bygget sin erkjennelse på en økonomisk-vitenskapelig og positivistisk vitenskultur som tok utgangspunkt i forskningsfeltet transportgeografi. Det medførte et skifte i fokus fra et teknikkinternt oppfinnelseshistorisk perspektiv til et teknikkesternt historiesyn basert på økonomisk historie. Transportgeografien med dets positivistiske kunnskapsgrunnlag erstattet også den landskapsestetiske retningen innenfor det tidligere omtalte feltet ingeniørgografi.

Fremdeles er det ingeniørkronotopen som utgjør «emplotmentet» innenfor sjangeren der tidens fart og utvikling i hastige fremskritt dominerer i fortellingen om fortidens veier. Vei-historie brukes instrumentelt og kommersielt av bilforhandlere og bilorganisasjoner for å

gjøre sine virksomheter attraktive for etterkrigstidens stadig voksende bilbrukere. «Byen» er fortsatt det sentrale narrative motivet i denne progressive teknologifortellingen om veilandskapet. Men ingeniørkronotopen handler nå ikke bare om ingeniørverdenen, men også om det økonomiske menneskets entreprenørskap i landskapet. Disse formalistiske endringene fremgår ved at sjangeren får en mer uttalt denotativ språkbruk. Litterært sett har derfor endringene innenfor sjangeren mer å gjøre med terminologi og skrivestil enn fortellerstruktur og motiv. Det økonomiske entreprenørskapet viser til et utvidet kronotopisk innhold byggende på samme «emplotment» som ingeniørkronotopen. Med denne kronotopiske tilføyelsen speiler historieskrivingen de nye aktørene som nå kom på banen, det vil si samfunnsøkonomene. Det er slik sett en nær sammenheng mellom historieskrivingens innhold og innskrivningskonteksten, de rammene som samfunnsnyttig «anvendt» forskning (Transportøkonomisk institutt, TØI) og veisektoren (Statens vegvesen) satte for en historieskriving med kameralistisk orientering i etterkrigstiden. Dette er sjangertrekk som også var karakteristisk for den sektorhistoriske sjangeren.

6.4. Den sektorhistoriske sjangeren

Den sektorhistoriske sjangeren utgjør det jeg tidligere kalte en kameralistisk litteratur skrevet for, og i hovedsak av, aktører innenfor forvaltningen. Som vist tidligere hadde tekstene en populærvitenskapelig stil og de var utgitt i tekniske tidsskrifter og jubileumbøker. Sjangeren utdypet veiadministrasjonens interne kulturhistorie og sosiale organisasjonshistorie sett i lys av det moderne byråkratiets historiske utvikling. Historieskrivingen var deskriptiv (navn, årstall, hendelser), ukritisk (ikke problematiserende, lite kildekritisk) og ideologisk motivert utfra datidens liberale veipolitikk, hvor den hadde som mål å legitimere veisektorens rolle som historisk aktør og samtidsaktør i skapelsen av samfunn og landskap. Forfatterne hadde slik sett et «anvendt» historieperspektiv. Ved å redegjøre for de formalistiske trekkene i sjangeren har jeg tidligere vist hvordan sektorhistorie hadde nære bånd til selvbiografien (se kapittel 4.4.). Disse formalistiske trekkene ble videreført i etterkrigstiden. Men den sektorhistoriske sjangeren var (som de andre sjangerne i perioden) også i en brytningstid mellom gamle og nye måter å skrive historie på som jeg skal utdype nærmere.

6.4.1. Veivesenets biografi i den kameralistiske heroiske litteraturen

Også i etterkrigstiden ble vei historie en tematikk som opptok veiingeniørene innenfor veivesenets administrasjon. Det ble ikke publisert en oppfølging av de tre bindene om veivesenets historie som Skougaard (1899, 1914) og Nagel (1950) hadde sørget for tidligere. Men veiingeniøren John Gjørum skrev i 1954 om veivesenets historie i Akershus, der han utfra et

tilsvarende sektorperspektiv som Skougaard og Nagel inntok et regionalhistorisk perspektiv til veivesenets historie.⁵²² Målet med denne kameralistiske litteraturen var som tidligere å formidle samtidens tilstand i veibyggingen i ulike fylker i Norge. Det innebar å redegjøre for det arbeid veiadministrasjonen har utført i distriktene, og samtidig produsere et underlagsdokument for politiske beslutninger om bevilgninger til samtidens og fremtidens veibygging. I Gjørums tekst er dette sektorpolitiske budskapet rettet mot både myndighetene sentralt og lokalbefolkningen i distriktet.

I tillegg ble det *personalhistoriske* perspektivet videreført i etterkrigstiden, slik det fremgår av veiingeniøren Hans Wangensten Paus som i etterkrigstiden skrev flere tekster om veivesenets pionerer og direktører.⁵²³ Paus belyser veivesenets interne kulturhistorie med bakgrunn i deskriptive opplysninger om de enkelte aktørene (les: mennene) i veivesenet og deres bragder. Tekstene bygger med andre ord på selvbiografiske sjangerelementer utfra målet om å presentere veisektorens «helte- eller legendesaga» som jeg beskrev tidligere. Den personalhistoriske vinklingen i arven fra Yngvar Nielsen ble også videreført i historikermiljøet.⁵²⁴ Men veivesenets historie var en marginal tematikk i det akademiske historikermiljøet i etterkrigstiden. Litteraturen videreførte på mange måter den sektorhistoriske sjangerens fokus på ingeniørhelten og dermed de heroiske sjangerelementene innenfor realismens epistemologi, slik denne kunnskapen kom til uttrykk i mellomkrigsgenerasjonens veisektorielle historieskriving og minnepraksis (jfr. meningsinnholdet forbundet med Kragstøtten). Det nye i sjangeren var at veivesenets rolle i utviklingen av *etterkrigstidens* bilisme fikk en dominerende plass i utsagnene om veivesenets historie. Samtidig fremtoner den transportøkonomiske betydningen av veihistorie som den teknologihistoriske sjangeren også etter hvert baserte seg på. Dette fremgår for eksempel av Gjørum når han konkluderer med at «Kommunikasjonene er nøklen til næringslivets utvikling».⁵²⁵ Veivesenets historie og aktive virksomhet i fylket inngikk med andre ord i et regionalhistorisk perspektiv som fremhevet veivesenets rolle i den økonomiske velstandsutviklingen og teknologiske moderniseringen av lokalsamfunnet i etterkrigstiden. Et perspektiv på veihistorie utfra økonomiske nyttehensyn har lang tradisjon, men temaene som kom til å få et stadig større fokus fra spesielt 1970-tallet og fremover var det historiske forholdet mellom veivesenet, økonomien og samfunnet. Dette forholdet skal jeg beskrive nærmere i neste kapittel.

⁵²² Gjørum 1954.

⁵²³ Paus 1956, 1962, 1964, 1970.

⁵²⁴ Arnesen 1969.

⁵²⁵ Gjørum 1954, 11.

6.4.2. Veivesenets biografi som både kultur- og samfunnshistorie

I det følgende vil jeg fokusere på en historisk tekst innenfor sjangeren som viser hvordan den sektorhistoriske litteraturen i løpet av 1970-tallet fremsto som en hybridsjanger med kultur- og teknologihistorisk innhold, samtidig som teksten forespeilte sjangerendringer som skulle komme til å få innflytelse i historieskrivingen om veier på 1980-tallet og fremover. Den historiske teksten jeg refererer til er Mentz Schuleruds bok «Kongevei og fantesti» fra 1974. Mentz Schulerud (1915-2003) var teatersjef ved Oslo Nye Teater (1962-67), redaktør for det litterære tidsskriftet Vinduet (1959-63), kåsør, kulturskribent og som NRK-ansatt (1946-62) en populærvitenskapelig formidler av kunst- og kulturhistorie. Hans samfunnsengasjement for viktige spørsmål i samtiden og interesse for språk og litteratur utgjorde viktige referanser i hans tekstproduksjon. I samsvar med mellomkrigsgenerasjonens litterære idealer skrev han i spenningsfeltet mellom skjønnlitteratur og sakprosa. Tekstene viser derfor slektskap med mellomkrigsgenerasjonens innlevelsrike skrivestil som opererte fritt utover konvensjonelle rammer. «Kongevei og fantesti» var, som det fremgår av bokomtalen på bokomslagetets bakside, en «... kulturhistorisk krønike om norsk veihistorie og om livet langs landeveien i gammel og ny tid. Kåserende og underholdende forteller forfatteren om veier og samferdsel fra den tid en og annen kronglete sti var det eneste som forbandt bygdene med hverandre, via karjoltidens kjerreveier, bakke opp og bakke ned, frem til dagens moderne bilveier». Boka har en utpreget episk skrivestil der poesi og skjønnlitteratur i forening med faglitterær kunnskap bidrar med å utfylle fortellingen. Teksten bygger på den veihistoriske tradisjonen i arven fra Just Broch, der hovedfokuset var veivesenets interne kulturhistorie. Han betoner i likhet med Broch den historiske verdien av kjøreveien som teknologisk kulturminne i landskapet. Teksten fungerer slik sett som en oppsamlingstekst av tidligere veihistoriske utsagn formidlet i populær form (uten kildereferanser), og som fortellende tekst er den dermed deskriptiv og informativ fremfor kildekritisk og faglig problematiserende. Schuleruds skrivestil og samtidsforståelse om veier som historie og kulturarv fremgår av følgende tekstutdrag:

«Neppe på noe annet område er forholdene på kort tid blitt så forandret som innen kommunikasjonene, og de mest inngripende forandringer akkurat nå skjer innenfor landeveistrafikken og luftfarten. Forandringene og omstillingen skjer så fort, og farten på landeveien er blitt så høy, at ferdefolket i vår motoriserte tidsalder knapt har tid til å se seg tilbake – uten for å kaste et blick i speilet og holde øye med bilen bakenfor. Ellers ser vi fremover – langs en moderne vei med fast dekke, kanskje med delt veibane og med slake stigninger og myke svinger, og vi ser fremover mot stadig bedre

og bredere veier, der farten kan økes ytterligere, med langt større og mer økonomisk transport. Pressen og den offentlige debatt, våre politiske myndigheter, vår veiadministrasjon og våre bilorganisasjoner har interessen konsentrert om dagens og morgendagens krav og prognoser. Men samtidig er det et voksende behov og en merkbar interesse for den veihistorie som er et forsømt kapittel i vår kulturs historie – Det gir seg utslag i en nesten romantisk begeistring for bilismen av i går – for veteranbilene, som ikke for så svært lenge siden var det siste skrik og den siste store landevinning, eller landeveisvinning. Men der er også en ny og voksende interesse for den eldre veihistorie, for reiseskildringer fra hundre år tilbake eller mer, karjoltiden. Og der er en voksende sans for og vilje til å bevare de biter av gamleveien som den tekniske utvikling har latt stå igjen. Dette er monumentale minner om vår fortid, som kan gi en motorisert og fremadrettet tid sansen for sammenheng og perspektiv og historiske og naturgitte forutsetninger. Kanskje også sansen for skjønnheten i veianleggenes og landskapets samspill, et moment som lenge har vært undervurdert og tilsidesatt fordi det ene dominerende og hesblesende motiv var dette: trafikken skal frem. De nyere veianlegg viser i sin linjeføring, sine broer og planfrie kryss at moderne teknikk også har fått sin estetikk – som tilstreber harmoni mellom denne teknikk og naturen».⁵²⁶

Utdraget fra Schuleruds bok illustrerer at kjøreveienes historie og minner er en tematikk som på 1970-tallet underlegges en historiebevissthet som vektlegger samspillet mellom kultur og natur, og derav den moderne teknikkens og veilandskapets estetikk i forhold til naturen. En tydelig referanse i Schuleruds tekst er således et *estetisk natursyn* som vi skal se fikk betydelig innflytelse i utsagnene om fortidens veier fra 1980-tallet og fremover.

Boken er kapitelmessig innordnet en kronologisk veilandskapsdistinksjon der rideveienes landskap fra forhistorien og middelalderen utgjør en introduksjonsmessig bakgrunn for historien om de ingeniørskapte kjøreveienes periode; det vil si kongeveienes (1600-1850-tallet), chausseenes (1850-1900) og bilveienes (det 20. århundres) periode i norsk veihistorie. Veienes landskapssammenheng fremgår av en typologisk beskrivelse av rideveier («kronglete sti», «fantesti»), kongeveier («bakke opp og bakke ned»), chausseer («på horisontalvei») og motorveier («fast dekke, delt veibane, slake stigninger, myke svinger»). Som det fremgår av tekstutdraget ovenfor mener Schulerud at kjøreveienes historie fra «karjoltiden» og inn i «bilalderen» gir uttrykk for historiske verdier forbundet med de nyere veianleggenes estetikk. Han er med andre ord opptatt av at også nærhistorien har en historisk verdi. Schulerud over-

⁵²⁶ Schulerud 1974, 9-10.

fører dermed en tematikk om natur og landskap, som også preget arkeologenes kulturhistoriske sjanger, til tenkning om *kjøreveienes historisitet*. Et sentralt anliggende for Schulerud er for øvrig å belyse kjøreveiens historie forbundet med veivesenets administrative pionerhistorie og dens utvikling inn i bilsamfunnet på 1900-tallet. Personall historie eller veivesenets interne kulturhistorie blir her et sentralt tema, det vil si de personlige bragdene forbundet med veiingeniører, politiske entreprenører og veidirektører som maktet å overføre samtidens ideer til målrettet handling.

Schuleruds veihistorie har forskningshistorisk interesse fordi hans tekst representerer en brytning mellom gamle og nye perspektiver i den veisektorielle historiske litteraturen. I tillegg til et fokus på kjøreveienes estetikk fremgår dette ved hans *samfunnsteknologiske* perspektiv på kjøreveienes historie. Schulerud refererer til Sverre Steen som sin læremester og er som ham opptatt av å belyse veienes sosialhistorie. Det rasjonelle transportøkonomiske perspektivet på veihistorie tok han i likhet med Steen avstand fra.⁵²⁷ Hans tekst gir slik sett uttrykk for hvordan en veisektoriell kameralistisk skrivetradisjon om den industrielle kjøreveiens historie blir påvirket av en kulturhistorisk sjangerorientering. En tematikk som Schulerud bidro med å introdusere i den veisektorielle sjangeren, og som var en underliggende tematikk innenfor den kulturhistoriske sjangeren i etterkrigstiden, var koblingen mellom *samfunn, natur og miljøvern*.⁵²⁸ Arkeologene var opptatt av disse perspektivene i studier av førmoderne veilandskap (natur:menneskerelasjoner). I Schuleruds miljøperspektiv er det derimot den moderne veien som blir forstått utfra sin negative historie, den moderne veien som «menneskevekster» og ødelegger av menneskets livsbetingelser i natur og landskap (støy, arealkrevende, forurensing, trafikkulykker ol.).⁵²⁹ Schuleruds tekst gir her en kritikk på slutten av 1970-tallet om modernitetens fremvekst som kom til å få stor innflytelse i den veihistoriske litteraturen fra 1980-tallet og fremover (jfr. kapittel 8).

6.4.3. Veiingeniørkronotopen i transformasjon – fra veiingeniøren til veiplanleggeren

Et hovedanliggende i den veisektorielle fortellingstradisjonen er, som tidligere beskrevet, karismatiske entreprenører og politisk resolutte veiingeniører og veidirektører, med andre ord veibyggingens helter eller eventyrere som gjennom sine bragder har bidratt i utviklingen av veier og en moderne institusjonell veiadministrasjon i Norge. Det er veiingeniørenes «helte- og legendesaga» som presenteres i en selvfeirende narrativ med nære relasjoner til selv-

⁵²⁷ Ibid., 11-13.

⁵²⁸ Ibid., 355-356.

⁵²⁹ Monografier om den moderne veihistoriens negative historie er derimot et lite påaktet aspekt i historio-grafiske studier, det vil si en historieskriving som fokuserer på hva veibygging har kostet av liv og ødeleggelse, for eksempel om bilbeltets introduksjon, atskilte kjørefelt osv.

biografien som litterær sjanger. Men sjangerens hovedform, slik den her er beskrevet som et perspektiv på sektorens interne kulturhistorie, begynner samtidig å endre karakter ved at et samfunnsperspektiv innlemmes i historieskrivingen. Kritikken foregikk under påvirkningen av den kulturhistoriske sjangeren, både i form og innhold, men gjenspeilte også nye tilnæringer i historievitenskapen og i etterkrigstidens historierefleksive kunnskapsrammer. Det innebar en samfunnskritisk holdning til ingeniørfortellingen i landskapet, derav et kritisk fokus på veiingeniøren som narrativ *helt* sett utfra de store miljø og samfunnsutfordringene som moderne rasjonell veiplanlegging og bilsamfunnets krav om effektivitet medbrakte.

Det kronotopiske innholdet rommer et trusselbilde av det moderne veilandskapet, men uten at det innebar en idyllisering med vekt på det førmoderne. Fokuset var veivesenets samfunnsrolle som ansvarlig entreprenør i utformingen av det moderne veilandskapet. Det er med andre ord fortsatt «den progressive realisten» som er synlig i fortellingen om veivesenet. Schulerud uttrykker det slik:

«... motorveier må bygges, innfartsveiene til de store byene må utbygges, ferger må avløses av broer, gamle veikryss av planfrie kryss. Det er vanskelig å spå [...] om veien inn i fremtiden. Men ett vet vi: der går ingen vei tilbake. Jeg skulle bare ønske at vi med tro og tillitt kunne fortsette vår vei under merket: Trygg trafikk. [...] Man kan ikke fri seg for den tanke at når teknikken og dens beherskere har vist en så ufattelig evne til å overvinne tekniske problemer og gjøre slike landevinninger, skulle det da ikke være mulig for den samme teknikk å løse de problemer den selv har skapt?».⁵³⁰

Med den løsningsorienterte problematikken som Schulerud adresserer er det «veiplanleggeren», og ikke «veiingeniøren», i veivesenet som blir den nye narrative *helten* i det ingeniør-kronotopiske landskapet. Mens veiingeniørens landskap ble oppfattet synonymt med individuell skaperkraft og overvinning, sto veiplanleggerens landskap for samfunnsengasjement og totalitetstenkning.

6.4.4. Sammenfatning

Den veisektorielle sjangeren videreførte i etterkrigstiden de biografiske sjangerelementene som ble etablert av mellomkrigsgenerasjonens historieskriving. Men det foregikk samtidig en endring innenfor sjangeren idet et fokus på veivesenets interne kulturhistorie suppleres med et sosial- og samfunns historisk perspektiv. Fortellingen om veivesenets interne kulturhistorie ble forstått utfra brede sosiale prosesser, samtidig som tenkning om natur og miljøvern dannet

⁵³⁰ Schulerud 1974, 355-356.

premisser for et sektorhistorisk samfunnsperspektiv. Ovenfor har jeg forsøkt å vise at den veisektorielle historieskrivingen fortsatt bar preg av et teknologisk progressivt historiesyn, men at ingeniørkronotopen i denne fortellingen i etterkrigstiden ble supplert med «veiplanleggeren» som narrativ karakter.

6.5. Konklusjon

I etterkrigstiden er utsagnene innenfor den kulturhistoriske sjangeren dominert av arkeologenes syn på førindustriell veihistorie der et naturidyllkronotopisk innhold ble fremmet. Det medførte et nytt ståsted som innebar at opphavsfortellingen om kjøreveier – en arkeologisk kjøretøydiskurs – fikk utsagnskraft utfra bergkunstforskningen fremfor gravhaugsforskningen. Dermed foregikk det en utsagnsmessig forskyvning i denne diskursen fra et fokus på jernalderens til bronsealderens landskap. På samme måte medførte fremkomsten av en veiarkeologisk diskurs en forskyvning i diskursen om rideveiene som, gjennom materielle spor (hulveier, kavlebroer) og deres landskapsmessige sammenheng, rettet fokus på jernalderens fremfor middelalderens veilandskap. I den teknologi- og sektorhistoriske sjangeren videreføres på den andre siden et fokus på kjøreveienes historie som moderne utviklingsfortelling. Men fremfor et ingeniørkronotopisk innhold ble en kronotopi forbundet med samfunnsøkonomenes og veiplanleggenes perspektiver på historien innlemmet i denne historieskrivingen. Det medførte et tematisk skifte fra et fokus på kjøreveienes pionerhistorie til en større vektlegging av det 20. århundres veihistorie.

Etterkrigstiden karakteriserer en periode der historieskrivingens sjangere konsoliderer forskjellige litterære saksfelt som kort fortalt handler om forholdet mellom *arkeologenes*, *samfunnsøkonomenes* og *veiplanleggenes* forskjellige syn på veihistorie. Arkeologisk kunnskap om fortidens veier innrulles nå intertekstuel (referanse til tidligere litteratur, og mellom samtidens sjangere) som tverrfaglig kunnskap. Et positivistisk og materialistisk syn (om økologi, teknologi og økonomi) med vekt på krysskulturelle universelle modeller er også fremtredende i sjangerne. Sjangerne bygde slik sett videre på et idégrunnlag innenfor realismens epistemologi. I neste kapittel skal jeg belyse hvordan disse forskjellige synene fikk betydning for oppfatninger om fortidens veier som minnekunnskap. For som allerede indikert gjennom min lesning av de veihistoriske tekstene fra etterkrigstiden ble de tre sjangerne ikke formet i et diskursivt vakuum. En sammenstilling av de tre sjangerne viser at det i etterkrigstiden foregikk noen overgripende endringer som er felles for dem. Disse interdiskursive forholdene skal jeg utdype i neste kapittel.

Kapittel 7. Den økologiske realismen inntar vernet

7.1. Innledning

I etterkrigstiden var arkeologien og kulturminnevernet i en institusjonell og ideologisk brytningstid. Det var nære bånd mellom fagekspertene innen kulturminneforvaltningen, museene og universitetene. Men forholdet mellom disse fagmiljøene og samfunnet endret seg. En viktig bakgrunn for det skyldtes den økte motsetningen som hadde oppstått i etterkrigstiden mellom på den ene siden samfunnsentreprenørene (politikere, planleggere, utbyggere osv.) og deres storstilte planer om modernisering etter den andre verdenskrigen, og på den andre siden verneaktørene som ønsket å hindre rasingen av kulturminner og historiske miljøer. Miljøbegrepet i kulturminneforvaltningen, da i første rekke som et begrep om bygningsmiljøer, inngikk i bevaringsideologien allerede på slutten av 1950-tallet.⁵³¹ Miljøbegrepet fikk utover etterkrigstiden, som vi skal se, også fotfeste i arkeologisk tenkning om bevaring. Spesielt utover 1970-tallet ble *verdidebatten* (begrunnelse for vern og verdisetting) i kulturminnevernet aktualisert utfra en diskusjon om kulturminnenes «nytte» som miljø- og samfunnsressurs. Det medførte likevel ikke at kulturmiljøbegrepet ble implementert i den nye kulturminneloven fra 1978.⁵³² Miljøbegrepets introduksjon i tenkning om arkeologi og bevaring i etterkrigstiden representerte i første omgang en *ideologisk* brytningstid med en ny form for samfunnsengasjement med miljøvern og samfunnsplanlegging på dagsordenen.

På 1960- og 1970-tallet foregikk det en sentrum/periferidebatt om norsk kultur- og samfunnsnivå som også innledet en diskusjon om hvordan kulturminneforvaltningen var organisert. I kulturmeldingene på 1970-tallet rettes et økende fokus på lokal kultur og en desentraliseringspolitikk som flytter makten fra sentrum til lokaladministrasjonene i periferien (det kommunale/fylkeskommunale nivået). Det foregikk på tilsvarende vis endringer mellom på den ene siden arkeologifaget på universitetene og de arkeologiske museene, og på den andre siden den øvrige kulturminneforvaltningen, som i etterkrigstiden var samordnet under Kirke- og undervisningsdepartementet. Allerede med den nye plan- og bygningsloven fra 1965 ses tendenser som skulle komme til å få betydning for denne institusjonelle organiseringen. Med den nye plan- og bygningsloven anskueliggjøres en splittelse mellom arkeo-

⁵³¹ Lidén 1991, 92.

⁵³² I *Lov av 9. juni 1978 nr.50 om kulturminner* benyttes begrepene «faste og løse fornminner» (§ 2) og «område rundt» (sikringssone, § 6) faste fornminner, fremfor kulturmiljøbegrepet. I loven fra 1978 er bygningsfredningsloven fra 1920 og fornminneloven fra 1951 slått sammen. Men først med Ot.prp. nr. 51 (1991-92) foreslås en lovendring i kulturminneloven som implementerer *kulturmiljøbegrepet* som lovregulerende utsagn. Forbildene for dette ble hentet fra den norske naturvernlovens § 1 og den svenske kulturminnelovens § 1 om «kulturmiljø», se Ot.prp. nr. 51 (1991-92) ved Miljøverndepartementet 1992, 7.

logisk forskning, undervisning og museumsformidling på den ene siden, og øvrig kulturminneforvaltning på den andre siden. Det innebar at forvaltningen av fysiske kulturminner ble innordnet arealplanleggingen (en overordnet plan- og utviklingsforvaltning), det vil si et planleggingsideal der ideen om en helhetlig ressursforvaltning utgjør et instrumentelt styringsverktøy for samfunnsutviklingen. Resultatet av denne nye samfunnsdimensjonen var koordineringen av samfunnsplanlegging og kulturminneforvaltning under det nyopprettede Miljøverndepartementet i 1972, som dermed, utfra ideen om et sektorovergripende miljøvern, utgjorde en ny institusjonell ramme for kulturminnevernet. Andre halvdel av 1960-tallet og 1970-tallet markerte med andre ord en ideologisk brytningstid idet *miljøpolitikk* fremfor *kulturpolitikk* begynte å gjøre seg gjeldende som premiss for minnekunnskapen. Dette er aspekter som handler om de historiske prosessene som medførte at kulturminnevern, derav arkeologifeltet, ble innlemmet i miljøpolitiske strategier. I forskningshistoriske studier er det påpekt at disse endringene medførte en *politisering* av den offentlige arkeologien og kulturminnevernet for øvrig.⁵³³ 1970-tallet markerer utfra dette forskningshistoriske synet en brytningstid i minneforståelsen, fra å være et introvert ekspertfelt til å bli et felt for politisk samfunnsengasjement. Det innebar en overgang fra et fokus på vitenskapelige, historiske og estetiske vernehensyn, til sosiale og samfunnsmessige begrunnelser for vern, samt en overgang fra et objektfokus til et fokus på mennesker i samspill med sine omgivelser. Men som jeg har vist hadde arkeologien og kulturminnevernet også tidligere nære bånd til kulturlivet, samfunnet og det politiske feltet i det offentlige rom. Spørsmålet blir dermed isteden *hvilket* kultur- og samfunnsyn og *hvilken form for politisering* av ekspertsystemene som ble førende i etterkrigstiden.

De endringene som jeg har beskrevet ovenfor kom til uttrykk i etterkrigsgenerasjonens syn på fortidens veier. I dette kapitlet skal jeg fokusere på hvilken kunnskapsbakgrunn og hvilke forståelsehorisonter som lå til grunn for minnepraksisene i etterkrigstiden. Motivene bak historieskrivingen og minnepraksisene er nært forbundet med hvilke ideologier og dannelseskulturer som råder til enhver tid, og derav hvordan narrativer om fortiden inngår i en samtids fortidsbruk. Jeg skal først belyse diskursive skillelinjer i det litterære livet som den vei-historiske litteraturen og minnetenkningen var en del av. Det innebærer en redegjørelse av hvordan fortidens veier inngikk i etterkrigstidens kultur- og samfunnsliv, og mer bestemt som institusjonell minnepolitikk. Deretter belyser jeg hvordan disse kultur- og samfunnsmessige forholdene reflekteres i bevaringspraksisen.

⁵³³ Se f.eks. Lidén 1991, 99; Myklebust 1999, 20.

7.2. Sakprosaiske skillelinjer i etterkrigstiden

Et fokus på sakprosaiske skillelinjer bidrar med å belyse hvordan fremkomsten av nye dannelsesidealer i etterkrigstiden påvirket synet på fortidens veier som historie- og minnekunnskap. I de forutgående periodene (den sene 1800tallets- og mellomkrigsgenerasjonens litteratur) er det påvist en forbindelse mellom vitenskapelig sakprosa og skjønnlitteratur som bygget på realismen og nyrealismen. I etterkrigstiden fikk realismen i skjønnlitteraturen også en fornyet aktualitet ved fremveksten av *sosialrealismen*.⁵³⁴ En litterær forbindelse mellom vei-historiske tekster (og i videre sammenheng vitenskapelig tekstproduksjon) og sosialrealismen lar seg for øvrig ikke påvise direkte ved kildereferanser eller språklige utsagn. En av årsakene til det skyldes som jeg har vært inne på at et positivistisk vitenskapsideal begynte å få fotfeste i den akademiske skriftkulturen og i sakprosaen generelt. Men sjangerelementer byggende på en verdietisk realisme (samfunnskritikk, sosial konflikt i handlingen, lokale miljøskildringer) gjenfinnes også i vitenskapelige diskurser og i historiske tekster i etterkrigstiden, deriblant i den vei-historiske litteraturen. Selv om forfatterne i stor grad unngikk referanser på kryss av fiksjon:faksjon-dikotomien i fortellende tekster, benyttet de historiske tekster som bakgrunn for en interdiskursiv dialog som satte politiske og samfunnskritiske forhold i samtiden under debatt.

De sjangermessige skillelinjene i den vei-historiske litteraturen anskueliggjør hvilken kulturarvstenkning som fikk innpass i kulturminnevernet i løpet av etterkrigstiden. Sjangerne formidlet ulike narrativer og kronotoper om veilandskapetets historie som har nære forbindelser til datidens kulturpolitikk og minnetenkning. For å forstå disse relasjonene tar jeg utgangspunkt i interdiskursive trekk ved den ovennevnte tekstproduksjonen som viser hvordan samtidens politiske retorikk og dannelsesideal ble underlagt en ny saklighet i etterkrigstiden. I sakprosaens historiografi i Norge er etterkrigstiden oppfattet som en tid der samfunnsvitenskapelig og økologisk-filosofisk kunnskap fikk stor innflytelse i vitenskapens og i offentlighetens språkbruk og retorikk, deriblant innenfor politikk og forvaltning.⁵³⁵ Den nye samfunnsvitenskapelige sakligheten var naturvitenskapelig inspirert og praktisk-reformatorisk idet

⁵³⁴ Sosialrealismen utgjør en sjangerbetegnelse som var spesielt toneangivende i 1970-tallets skjønnlitteratur, men begrepet sosialrealisme kan også forstås som et kjennetegn ved realismen som kontinuerlig skrivetradisjon gjennom det 19. og 20. århundre. Sosialrealismens litteratur i etterkrigstiden er som tidligere realismelitteratur politisk og samfunnskritisk orientert, den ønsket debatt gjennom skildringer av virkeligheten slik den best kan beskrives utfra dagliglivet eller i fortellingen om «Hverdags-Norge». Dette er fortellinger sett utfra det brede lag av befolkningen slik for eksempel arbeideren eller læreren oppfattet verden utfra sin daglige erfaring med den (jfr. Dag Solstads historiske romaner om mellom- og etterkrigstidens bygårds- og arbeiderliv, se f.eks. Gulliksen 2003, 67-95).

⁵³⁵ Thue 1998.

den rettet søkelyset på sosiale problemer i samfunnet og den politiske meningsdannelsen. Den var også kulturkritisk idet den ønsket å avdekke undertrykkende kulturmønstre, hvor forfatterne utfra en slik antiautoritær holdning ønsket å erstatte en nasjonalromantisk partikularistisk dannelsesstenkning som de mente hadde sine «røtter» i den humanistiske forskningstradisjonen. Gjennom nye vitenskapelige metoder og historieperspektiver formidlet samfunnsvitenskapen en retorikk og språkbruk som sto for et nytt kunnskapsideal i etterkrigstiden. Fremfor nasjonalhistorie var det samfunnshistorie som nå sto i fokus.

Den samfunnsvitenskapelige kritikken var rettet mot historieskrivingens fokus på nasjonalhistorie hvor et poetisk estetisk kulturbegrep utgjorde «emplotmentet» i en nasjonal utviklingsroman og mytologisering om det særegne norske.⁵³⁶ Den samfunnsvitenskapelige kritikken mot humanvitenskapen ble slik sett et middel for å etablere et historiografisk skille der etterkrigstidens historieskriving presenteres som en overgangsperiode fra en følelsesbetont romantisme til fremkomsten av en mer objektiv vitenskapelig realisme. Et perspektiv på tradisjonell humanvitenskapelig historieskriving forstått ensbetydende med et nasjonalromantisk kunnskaps- og historiesyn, har jeg for øvrig problematisert i avhandlingen. Jeg har vist at vei-historie og veier som teknologisk kulturarv var innordnet en dannelseskultur med referanse til realismens fremfor romantismens epistemologi. Den historiografiske analysen av fortidens veier nyanserer slik sett det etablerte historiografiske synet på historievitenskapens humanvitenskapelige dannelseskultur. Sjangeranalysen av de vei-historiske tekstene viser at det var *kontinuitet* fra en humanvitenskapelig realisme i mellomkrigstiden til en samfunnsvitenskapelig realisme i etterkrigstiden. Det foregikk et skifte i dannelsesideal, men det var *innenfor* realismens idégrunnlag.

Et historiografisk brudd i etterkrigstidens vei-historiske litteratur fremgår først og fremst av hvordan fremveksten av en samfunnsvitenskapelig saklighet medierte formalistiske endringer i vitenskapelig tekstproduksjon. Språklig sett handlet den samfunnsvitenskapelige kritikken om forfatterens autoritet i teksten, forskersubjektiviteten, og ønsket om å danne et klarere skille mellom utsagnsverdier basert på dikotomien fiksjon:faksjon. Resultatet var en «avlitterarisering» av språket der mellomkrigsgenerasjonens «poetokrati og litteratvelde» representert ved humanvitenskapens konnotasjonsrike språkbruk ble erstattet av etterkrigsgenerasjonens denotative og teknokratiske språkbruk.⁵³⁷ Den samfunnsvitenskapelige sakligheten ga utslag i politiske budskap i sakprosaen og en økning i forskning som var forvaltnings- og profesjonsrettet mot administrativ handling og styring. Den nye sakligheten ble slik

⁵³⁶ Ibid., 286. Se også Eriksen 1999, 51-54; Lidén 1991, 103-105.

⁵³⁷ Thue 1998, 287ff.

sett et litterært middel for å avsløre og vekke politisk engasjement også om historie og kulturarvsspørsmål, blant annet om fortidens veier. Samferdsels- og miljøpolitikk dannet i den sammenheng motpoler i en moderne/antimoderne akse om samfunnsutvikling. Jeg har vist hvordan *arkeologene* i den kulturhistoriske sjangeren, *samfunnsøkonomene* i den teknologihistoriske sjangeren og *veiplanleggerne* i den sektorhistoriske sjangeren ble premissgivere for forskjellige syn på vei-historie i løpet av etterkrigstiden. Arkeologene på den ene siden og samfunnsøkonomene og veiplanleggerne på den andre siden, var innordnet forskjellige litterære saksfelt som hadde et universalhistorisk ståsted til felles. Sagt med Ingar Kaldal: «Eit felles trekk var vektlegginga av å skildre dei sosiale einingane som *heilskapar* og *totalitetar*».⁵³⁸ Disse sosiale enhetene kan utfra samtidens totalitetsfortellinger i korthet forstås som den moderne samfunnsutviklingens motpoler: den økonomiske liberalismens historie og den globale miljøhistorien.

7.2.1. Samfunnsøkonomisk historie og veipolitisk scientisme

I løpet av etterkrigstiden fremtrer en type sakprosaetekster basert på sosialøkonomien som vitenskapsideal og historierefleksivt ståsted.⁵³⁹ Denne typen sakprosaetekster fremmet det jeg velger å kalle en «økonomisk realisme» idet den bar med seg 1800-tallsrealismens liberaløkonomiske idéinnhold. Den teknologi- og sektorhistoriske litteraturens diskursive praksiser gir innsikt i den sosialøkonomiske sakprosaen som de vei-historiske sjangerne var en del av i etterkrigstiden. Sjangerens fokus på samfunnsøkonomens og veiplanleggerens rolle i vei-historien – det nye kronotopiske arsenalet i den tradisjonelle ingeniørfortellingen om fremskritt og modernisering – ble skapt av en ny type forskere. På 1950- og 1960-tallet fikk transportplanlegging, slik dette faget ble utviklet i spesielt USA i etterkrigstiden, innflytelse i norsk veibygging.⁵⁴⁰ Det medførte at nye yrkesgrupper med universitetsutdanning, slik som sosialøkonomer og samfunnsgeografer, gjorde seg gjeldende i veisektoren. Resultatene av dette var blant annet at et plankontor ble opprettet i Vegdirektoratet i 1959.

Disiplinene innenfor det nye faget «veiplanlegging» utfordret veiingeniørens enerådende faglige domene og sosiale status i etterkrigstiden. Overgangen innebar en vitenskapeliggjøring av veibyggingenes kunnskapsfelt på områder som fremmet forskningens instrumentelle nytte. Transportplanlegging inngikk i et moderniseringsprosjekt som handlet om å utvikle de beste tekniske og økonomiske løsningene for å imøtekomme det norske bil-samfunnets stadig større transportbehov i etterkrigstidens veilandskap. Bruken av økonomiske

⁵³⁸ Kaldal 2002, 10-11, original kursiv.

⁵³⁹ Se Lie 1998.

⁵⁴⁰ Se bl.a. Bostrøm 1989.

metoder, slik som nyttekostanalyser i veiplanleggingen, var slik sett et produkt av hvordan transportgeografi hadde festet seg som vitenskapelig profesjon og forskningsfelt.⁵⁴¹ En stadig mer funksjonsdelt veiadministrasjon fordelt på ulike avdelinger med nettverk til ulike institusjonelle partnere gjorde at etterkrigstidens veibygging etter hvert ble et komplekst kunnskapsmaskineri. TØIs (Transportøkonomisk institutt) engasjement i historieskrivingen henger sammen med disse endringene i det veisektorielle kunnskapsmiljøet i etterkrigstiden.

I den teknologihistoriske sjangerens transportøkonomiske perspektiv og i den veisektorielle sjangerens selvbiografiske kameralistiske perspektiv er det som sagt den økonomiske



Figur 25: Planleggingsretorikk var god politisk propaganda etter krigen. Her ser vi ingeniørkronotopen slik den i etterkrigstiden presenteres ved samfunnsøkonomenes og planleggeres entreprenørskap i landskapet. Plakat utformet av Willi Middelfart fra valgkampen i 1945 som viser hvordan Arbeiderpartiet ville modernisere landet i etterkrigstiden ved hjelp av samferdsel, mekanisering av jordbruket, vannkraftutbygging og storindustri. Dette var en politikk som også de borgerlige koalisjonsregjeringene fulgte opp utover i etterkrigstiden.

liberalismens historie, og dermed det økonomiske entreprenørskapet som uttrykk for ingeniørkronotopens utfoldelse i landskapet, som utgjorde det bærende fortellergrep (se figur 25). I TØIs historieskriving fremtrer et «anvendt» forskningssyn. *Anvendt forskning* forstås i denne sammenheng utfra et operasjonelt politisk nyttesyn. Målet med historieskrivingen er innrettet et anvendelig formål i samtiden, nærmere bestemt utfra hvordan historiekunnskapen utgjør en kilde for å skape bedre veibygging i samtiden. Dette var mål som sammenfalt med tanker om byråkratiets og teknokratiets samfunnsrolle. Veivesenets og TØIs historieskriving var slik sett eksempler på «teknokratiske forbindelser» mellom samferdselspolitikk, den utøvende veiadministrasjonen og «anvendte» forskningsmiljøer i etterkrigstiden. Historieskrivingen om kjøreveiene

⁵⁴¹ Jfr. Hervik 1997, 97.

begynte med andre ord i løpet av etterkrigstiden å institusjonalisere seg i et veisektorielt kunnskapsmiljø der det var nære bånd mellom «anvendt» samfunnsøkonomisk forskning og veivesenets utøvende praksis.

TØIs og veivesenets engasjement som historieskrivere er interessant fordi disse institusjonenes virksomhet retter oppmerksomhet på teknokratiets innflytelse i den samfunnsøkonomiske sakprosaen generelt og i veihistoriske tekster spesielt. Teknokratiet gir som nevnt tidligere uttrykk for et ekspertvelde, en ideologi som legger til grunn at politisk myndighet flyttes til teknokratene (realister/ingeniører og økonomer) som jobber med teknisk-rasjonell problemløsning. Sosiale og økonomiske så vel politiske og moralske problemer vil utfra en teknokratisk tankegang kunne løses på en vitenskapelig og instrumentell måte, med andre ord uavhengig irrasjonelle politiske intriger og maktspill. Teknokratisk tenkning inngår i en intertekstuell dialog om forholdet «teknikk og samfunn» på 1900-tallet. Denne dialogen fremgår av transportøkonomenes og veiplanleggenes virkefelt som teknokratiske aktører med nedslagskraft i både historieskrivingen og i veiplanleggingen. Den teknokratiske ideen om at ekspertmiljøer innen naturvitenskap og teknologi løser samfunnsproblemer gir uttrykk for en vitenskapsteoretisk posisjon som forsøker å skille mellom forskning og forvaltningspolitikk. Men å redusere politikk til tekniske problemer og instrumentell handling, med andre ord til administrasjon og byråkrati, kan forstås som forsøk på å *avpolitisere politikken*. «Det instrumentalistiske mistaket», som filosofen Hans Skjervheim har kalt en slik avpolitisering, bærer med seg en falsk analogi om forholdet mellom objektiv forskning og politikk.⁵⁴² Sagt på en annen måte bærer vitenskapeliggjøringen av veipolitikken i seg et positivistisk forskningsideal som spriker fordi politiske mål kamoufleres som vitenskapelige utsagn. Anvendt forskning står dermed i fare for å fremme en «skinnobjektivitet» ved at den begir seg ut for å være nøytral og uavhengig, mens den i realiteten er et instrumentelt redskap for politikken. Den teknokratiske tankegangen gir slik sett uttrykk for en vitenskapeliggjøring av politikken, *en politisk scientisme* som forsøker å gi politikken vitenskapelig legitimitet. Med bakgrunn i en slik forståelse ble en «veipolitisk scientisme» premissgivende for et «anvendt» syn på fortidens veier som historie- og minnekunnskap i etterkrigstiden. Det teleologiske historiesynet i den teknologi- og sektorhistoriske historieskrivingen om fortidens veier sammenfaller med denne instrumentelle tenkningen.

⁵⁴² Skjervheim 1992, 172-178; 1998, 303-307.

7.2.2. Miljøhistorie og miljøpolitikk

En samfunnsvitenskapelig saklighet utledet ved teknokratiske forbindelser mellom forskning og forvaltning hadde også resonans i arkeologenes perspektiver på fortidens veier. Men fremfor samfunnsøkonomi og den økonomiske liberalismens historie var arkeologenes saksfelt innordnet en overordnet samfunnsvitenskapelig diskurs som handlet om miljøhistorie og miljøpolitikk. Begreper som «miljø», «økologi», «natur- og kulturlandskap» inngikk i etterkrigstidens historietenkning om samspillet mellom menneskene og deres fysiske omgivelser. Dette var tanker som fikk innflytelse i den kulturhistoriske sjangeren utfra arkeologenes fokus på førindustriell veihistorie. Utover 1970-tallet begynte tenkning innenfor den kulturhistoriske sjangeren, som vi så, også å få innflytelse i den sektorhistoriske sjangeren utfra en tematikk om moderne veihistorie som en trusselfaktor for mennesker og natur (trafikk-sikkerhet og miljø). Et hovedtrekk i de historiske tilnærmingene var forholdet mellom et landskaphistorisk syn med vekt på menneskenes bruk av naturens ressurser over tid (teknikk, erverv, handel og lignende) og et miljøhistorisk syn utfra et fokus på «menneskets fotavtrykk»⁵⁴³, sistnevnte forstått utfra hvordan naturen er endret som følge av menneskelig påvirkning (sosioøkonomiske, kulturelle og ideologiske pressfaktorer på naturen). Med det miljøhistoriske synet ble fokuset flyttet fra en tematikk om «menneskets kamp mot naturen» (realismens/naturalismens evolusjonistiske fremskrittsperspektiv) til «naturens kamp mot menneskene» (økologisk bærekraft, menneskeskapte naturødeleggelser).

Et sentralt fortellerelement i den globale miljøhistorien er en livsbiografisk syklisk naturtid. Den narrative strukturen er basert på en litterær (og historiekulturell) grunntrope som bygger på ideen om likevekt i naturen. Ideen forutsetter at det foregår en mekanistisk «istandsetting» eller «reparasjon» og «forstyrrelse» av naturens liv. Mennesket eller kulturen i fortellinger byggende på denne gjenoppsettelsesmatikken utgjør en ytre påvirkning i naturens livsbiografiske tidsrom som forrykker (ødelegger) eller gjenoppretter naturens likevekt. Menneskene/kulturen er slik sett underlagt naturens lover og prosesser (naturdeterminisme). Dette narrative plottet har stor gjennomslagskraft i europeisk tenkning og gjenfinnes i ulike historiesyn fra 1700-tallet og frem til i dag, innenfor sjangere med både en realistisk og romantisk anskuelseshorisont. Innenfor realismens idékompleks gjenfinnes den litterære tropen om likevekten i naturen i for eksempel opplysningstidens tekstproduksjon på 1600-/1700-tallet, i den litterære sjangeren naturalismen mot slutten av 1800-tallet, og i den vitenskapelige tekstproduksjon innenfor positivismen og økofilosofien på 1900-tallet som i

⁵⁴³ F.eks. Ibsen 1997.

etterkrigstidens historiesyn fikk betegnelsene «miljøhistorie» og «historisk økologi».⁵⁴⁴ Den miljø- eller økologihistoriske fortellingen i vei-historisk litteratur kan utfra denne historiske linjen sjangermessig forstås med bakgrunn i et materialistisk syn og derav fremveksten av hva jeg har valgt å kalle en «økologisk realisme» i etterkrigstiden.

En landskapsforskning med fokus på menneskets samspill med sine naturlige omgivelser medierte i etterkrigstiden både en historieskriving og en minnekunnskap om fortidens veier. Det var med andre ord en nær forbindelse mellom å forstå fortidens landskap og samtidens miljøspørsmål. Ideen om «naturmennesket» var i den sammenheng en narrativ karakter som knyttet en forbindelse mellom historie- og minnekunnskapen. Det innebar at menneskets eldste historie, som var nærmest en økologisk sunn livsform, hylles eller tilføres stor verdi i samtiden. Den globale miljøhistorien fremmet et naturvitenskapelig erkjennelsesgrunnlag som ga uttrykk for en politisering av miljøbegrepet, forstått som kritikk av det moderne menneskets misbruk av naturen som sårbar ressurs. Fortiden inngikk i en miljøpolitisk kritikk rettet mot en moderne naturkonsumerende livsstil. Kunnskapen om fortidens livsformer fikk utfra et økologisk historiesyn dermed overføringsverdi som kilde for å skape en mer miljøvennlig samfunnsutvikling i samtiden. Som et speil på samtiden ble fortidens naturfolk et forbilde og en rettesnor for samtiden. En global livsformhistorie representert ved antropologiske kulturer appellerte til et universelt kosmopolitisk verdissyn som i løpet av etterkrigstiden tok form av økende sympati for naturfolk og deres rettigheter (jfr. figur 21). Fra et antimoderne perspektiv ga livet til naturfolk (deres praktiske erfaring med omgivelsene, dagliglivets historie) uttrykk for et savn av verdier som er tapt i en moderne livsstil. Miljøhistorie genererte slik sett et *kulturbilde* (Bildung) som med etterkrigstidens samfunnsvitenskapelige saklighet bidro med å forme et humanistisk dannelsesideal basert på positivisme og økoetikk.

Det var den globale miljøhistorien, også kalt den økologiske verdenshistorien, fremfor en romantisk partikularistisk nasjonalhistorie, som dannet en overordnet ramme for utsagnene om veiminner i etterkrigstiden. Miljøtenkningen bygget på den denotative positivistiske kunnskapen forbundet med samfunnsvitenskapens lærdomskultur. Men historiekunnskapen som ble formidlet gjennom den samfunnsvitenskapelige sakligheten (samfunnsøkonomisk historie og miljøhistorie som samfunnslære) var av den grunn ikke mindre politisk orientert enn forfatterne innenfor en nasjonalistisk historieskriving. Det var utelukkende en annen politisk bruk av fortiden som ble fremført i etterkrigstiden enn i mellomkrigstiden. Mellomkrigstidens

⁵⁴⁴ Ideen om «naturmennesket» har også en idéhistorisk forløper utfra den romantiske forestillingen om «den edle villmann» som er rikelig representert i vestlig litteratur, jfr. Rousseaus syn på en autentisk naturtilstand. Men etterkrigstidens forståelse av «naturmennesket» (jfr. kapittel 6.2.3.) var som nevnt ikke romantisk (idealskikkelse, utopisk idealistisk), men var basert på en materialistisk historieoppfatning.

nyhumanister tok, som beskrevet tidligere, avstand fra en subjektivistisk og partikularistisk historieskriving. Mellomkrigstidens nyhumanister og den samfunnsvitenskapelige sakligheten i etterkrigstiden hadde her et felles anliggende. Men etterkrigstidens humanister rettet samtidig kritikk mot den samfunnsøkonomiske sakligheten. I etterkrigstiden blir den liberale frihetstenkningen om teknologi som grunnlag for samfunnsutvikling (den økonomiske liberalismens historie) konfrontert med miljøtenkning. Kritikken var rettet mot menneskenes plikt til å begrense sin ressurskonsumerende «frihetsutøvelse». Den økologiske realismens verdi- og historiesyn ble i løpet av etterkrigstiden dermed styrende for en ny antimoderne og teknologi-kritisk humanisme, en human-etisk økofilosofisk verdipreferanse – en økoetikk - om jordens, naturens og de menneskelige ressursenes sårbarhet.⁵⁴⁵

7.2.3. Miljøaktivisme og arkeologihelten

Miljøbevegelsen har en lang og brokket historie som også omfatter tiden forut for det 20. århundre.⁵⁴⁶ Men etter den andre verdenskrigen, og spesielt fra 1960-tallet og fremover, inngikk natur- og miljøbevissthet i en human-etisk lærdomskultur som fikk gjennomslag i bredkulturen og i samfunnslivet, derav i den politiske offentligheten.⁵⁴⁷ Miljøbevegelsen er gjerne oppfattet som en revolusjonær bevegelse som endret menneskelige verdier og atferd på en grunnleggende måte i etterkrigstiden.⁵⁴⁸ Miljøbevegelsen utgjorde slik sett en *motkultur* mot det offisielle statslivet, en folkelig massemobilisering som forente en rekke forskjellige aktører.⁵⁴⁹ Miljøbevegelsen formidlet som folkelig ideologi og politisk aktivisme et *karnevalesk innhold* som hadde bakgrunn i en naturfilosofisk samfunnskritisk utopi (en drømmeverden, jfr. «critical utopias»)⁵⁵⁰ Denne drømmeverdenen ble også formidlet i kunsten ved sitt groteske motstykke; naturen i forfall og ødeleggelse skapt av moderne industrialisering og ressursutnyttelse.⁵⁵¹ Miljøfortellingen i kunst og litteratur kom med andre ord til uttrykk i

⁵⁴⁵ jfr. Berntsen 1994, 131, 140-146.

⁵⁴⁶ Historiografier om miljøbevegelsens historie er i dag omfattende. En generell trend er et skifte i fokus fra essensialistiske til sosialkonstruktivistiske studier. Denne dreiningen fremgår for eksempel av Bredo Berntsens første miljøhistoriske verk fra 1977 «Naturvernets historie i Norge. Fra klassisk naturvern til økopolitikk» og den reviderte utgaven av boka fra 1994 «Grønne linjer. Natur- og miljøvernets historie i Norge». Berntsens revisjon illustrerer at det mellom 1970- og 1990-tallet har foregått et skifte i fokus fra en essensialistisk vinkling, hvor det er tette bånd mellom ideen om naturvern og datidens økopolitikk, til et idéhistorisk perspektiv utfra et fokus på hvordan naturvernstenkning inngikk i forskjellige miljøbevegelser over tid. Et idéhistorisk perspektiv på økologi og natur som sosialt produkt gjenspeiler et historiografisk paradigme karakteristisk for senmoderne tid der sosialkonstruktivistiske tilnærminger har fått innflytelse i naturvitenskapelige historiografiske studier. Se f.eks. Bratland 2008.

⁵⁴⁷ Ibsen 1997, 196-197.

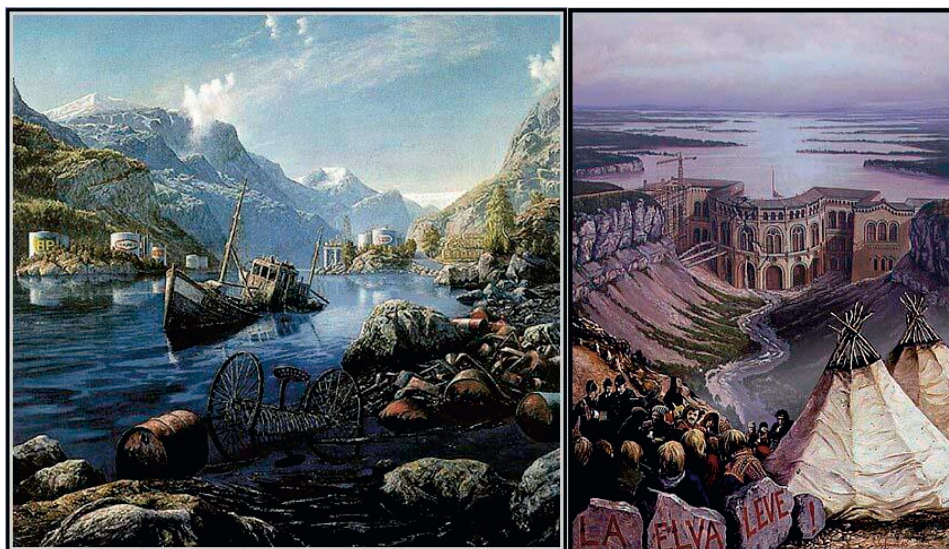
⁵⁴⁸ McCormick 1995, xi.

⁵⁴⁹ Ibid., xiv.

⁵⁵⁰ Gardiner 2003, 179.

⁵⁵¹ Se f.eks. Keller 1978, 45-46 om Norges Naturvernforbundets propagandaplakater fra 1970-årene.

miljøaktivismens liminale rom. Eksempler på miljøaktivismens karnevalske liminale rom var landskap der demonstrasjoner mot for eksempel vannkraftutbygging fant sted, radikale universitetsmiljøer og friluftslivet (vandring i naturen).⁵⁵² I etterkrigstidens karnevalisme, som miljøbevegelsens innhold sto for, hadde antikapitalistiske holdninger en sentral plass. Kritikken rammet den moderne forbrukskulturen og skilte seg slik sett fra den karnevalske feiringen av «fremskrittets fester» som dominerte tidligere. Etterkrigsgenerasjonens karnevalisme var med øko-etikken som våpen, presentert som samfunnskritisk satire (se figur 26). Gjennom det karnevalske «latterspråket» iscenesatte og parafraserte de det offisielle politiske livet.



Figur 26: Politisk aktivisme som fornuttrykk i etterkrigstidens karnevalskultur. Naturvern formidlet ved grotesk realisme og politisk satire (en hyperreell karnevalsk motkultur), her vist ved to bilder av kunstneren Rolf Groven fra 1975 og 1980. © Rolf Groven.⁵⁵³

Den kritiske utopien eller drømmeverdenen reflekterte en annerledes samfunnsorden, men det var en folkelig aktivisme som etter hvert fikk en realitet idet den bidro til faktiske eller realpolitiske endringer. FNs konferanse om det menneskelige miljø (The United Nations Conference on the Human Environment) holdt i Stockholm i 1972 markerte et viktig skille i miljøbevegelsens historie.⁵⁵⁴ Konferansen markerte en endring som medførte at den folkelige

⁵⁵² Om friluftsliv og karnevalisme, skriver Tordsson 2004, 39: «I Bachtins spor har en søkt det karnevalske i en rekke moderne kulturuttrykk. Idretten sies å være karnevalsk, eller i hvert fall supporter-subkulturen, og samme sak hevdes om for eksempel turismen og rockefestivalene. [...] I likhet med karnevalet, slik Bachtin skildrer det, kan vi forstå friluftslivet som det omvendte bildet av hverdagslivet og de offisielle sannhetene, en utopisk virkelighet forvist til sprekker og lakuner i den samfunnskapte tilværelsen».

⁵⁵³ Bildene er hentet fra nettstedet www.groven.no, http://www.groven.no/rolf/natur_miljo.html (nedlastet 10. juni 2010).

⁵⁵⁴ Ibsen 1997, 206; McCormick 1995, 127.

aktivismen, motkulturen, ble innlemmet i det offisielle statslivets vitenskultur. På 1970-tallet innledes med andre ord en prosess som fikk innvirkning på kulturminnepolitikken idet miljøbevegelsens aktivisme «temmes» eller «kultiveres» innunder det offisielle statslivets virkeområde.

Miljøvern- og økomuseumstenkning var et resultat av de endringene som er beskrevet ovenfor. Prosessen kan kort sammenfattes som en endring der offentlig arkeologi underlegges miljøpolitiske fremfor kulturpolitiske strategier. Arkeologen Anders Hagen hadde en sentral rolle i denne prosessen i Norge. Naturen som ressurs og opplevelsesdimensjon ble viktig ikke bare for Hagens arkeologiske forskning, men også for hans engasjement innenfor tverrfaglig landskapsforskning, natur-/kulturminnevern og miljøpolitikk. Hagen var formann i Norges Naturvernforbund fra 1963 til 1969, leder av Statens Naturvernråd fra 1972 til 1974 og han hadde en sentral rolle i etterkrigstidens natur- og kulturminnelovsarbeid. Et fokus på spillet mellom natur og kultur i et historisk perspektiv krever tverrfaglig forskningsinnsats og en samordnet forvaltning av landskapets ressurser og denne politikken må ivareta både naturvern og kulturminnevern, mente Hagen. Hans historie- og kulturarvssyn var med andre ord basert på et helhetlig syn på landskap og natur, og han ble derfor også en sentral pådriver for at Miljøverndepartementet ble opprettet i 1972.⁵⁵⁵ Hagens engasjement knyttet et sterkere bånd mellom anvendt forskning og forvaltning enn det var gjort tidligere. Hans engasjement kan ses som uttrykk for hvordan en «økologisk realisme» vinner terreng i samtidens tenkning om arkeologi og bevaring. Den karnevalske kulturen som innledet disse prosessene i etterkrigstiden er innvevd i det litterære livet og fortidsbruken forbundet med de handlinger og opplevelser som fant sted i det jeg har kalt miljøbevegelsens liminale rom. «Naturmennesket» ble en sterk litterær figur i etterkrigstiden. Arkeologen innrulles i denne fortidsbruken.

De arkeologiske undersøkelser eller «gravningseventyret» på Hunn i Østfold, som Hagen ga ord på, er et eksempel på disse perspektivene, der «jakten» på fortidens spor i landskapet og under jordoverflaten utgjorde en arkeologisk samtidsnarrativ som fikk bred resepsjon blant publikum.⁵⁵⁶ Hagen benytter en velkjent detektivanalogi med referanse til kriminalromanen når han sammenligner arkeologens «gravningseventyr» på 1950-/1960-tallet med «åstedsgranskning».⁵⁵⁷ Detektivanalogien (å finne frem til svaret på gåten) formidlet arkeologen på sporet av en tapt fortid i landskapet. Arkeologen gjenfinner historien «... ned-

⁵⁵⁵ Om Hagens sentrale rolle i miljø- og vernpolitikken, se Berntsen 1994, 149; Trøim 1999, 113-115.

⁵⁵⁶ Hagen 2002, 102, 137ff.

⁵⁵⁷ Hagen 2002, 142. Om arkeologi som detektivmetafor, se Holtorf 2005, 60ff.

grodd og nærmest glemt».⁵⁵⁸ Jakten på arkeologien handlet som kriminalmotiv om å avdekke menneskelige spor som naturen skjuler. Den natur som kulturen i fortiden la under seg, tar naturen tilbake i ettertid. Når skogen ryddes, slik som på Hunn i Østfold, åpnes en oppdagelsesreise til fortidens forunderlige verden. Det er utfra en slik narrativ forståelse at «hulveien» oppdages og gjenfinnes i samtidens natur som fortidsspor i landskapet. Arkeologenes blick på verden hadde med andre ord fortellermessige kvaliteter med referanse til kriminal- og detektivromanen, som var populære sjangere i etterkrigsårene. Populærkulturens litteraritet ble slik sett et middel for å skape *begeistring* for arkeologi blant det allmenne publikum (jfr. figur 27). Narrativt er disse sjangerelementene synlig ved hvordan arkeologene utforsket landskapet utfra målet om å finne ny empirisk kunnskap, deriblant ved å «oppdage» hulveien.



Hagen og Johansen går til filmen. Bilde fra en scene i «Tom og Mette på sporet». I forgrunnen modell av steinalderhus fra Rødsmyr på Kråkerøy.

Figur 27: På sporet av den tapte fortid, illustrert ved de to arkeologene Anders Hagens og Erling Johansens vitenskapelige blick. I etterkrigstiden blir arkeologi formidlet som en spenningsfilm med kriminalromanen som fortellergrep, fra Hagen 2002, 119. Se for øvrig avhandlingens kapittel 6.2.1. og 6.2.2. om de to arkeologenes rolle i den kulturhistoriske sjangeren om fortidens veier.

Det «arkeologiske blikket» ble et perspektiv som appellerte til samtidens miljøetiske dannelsesideal. Det var ikke lenger «ingeniørens blick» som gjorde seg gjeldende (jfr. Kragstøtten). I etterkrigstidens friluftslivsdiskurs inngikk kulturhistorie og arkeologi i en opplevelsbasert fortidsbruk som var rettet mot turvandring i naturen. Mest kjent er kanskje historikeren Halfdan Olaus Christophersens (1902-1980) populærhistoriske bøker i etterkrigstiden om gamle

⁵⁵⁸ Hagen 2002, 138.

veier og naturopplevelser i Osloområdet.⁵⁵⁹ Arkeologene bidro også selv med å produsere denne nye dannelseskulturen ved å ta i bruk reisehåndboken som sjanger, slik det fremgår av «Reisefører til fortiden. Med arkeologen rundt Oslofjorden» skrevet av arkeologene Erling Johansen og Arne Skjølsvold (1925-2007).⁵⁶⁰ Den arkeologiske dannelsesreisen som Ingvald Undset i det 19. århundre formidlet med bakgrunn i den klassiske lærdomskulturen ble for etterkrigstidens arkeologer og kulturhistorikere endret til å omfatte en hjemlig erfaringsverden i naturen, en opplevelsesdimensjon forbundet med naturvandring og friluftsliv. Denne dreiningen markerte et skifte bort fra en opplevelsesdimensjon relatert til teknologiske kulturer som fortidsbruken om fortidens veier inngikk i det 19. og det 20. århundre, slik jeg har vist at verdensutstillingene ga uttrykk for som kroppslig erfaring og reiseopplevelse for et hjemlig publikum.⁵⁶¹ Erfaringsdannelsen hadde ikke lenger sin erkjennelsesbakgrunn utfra en realistisk utviklingsfortelling om teknologi og fremskritt, men utfra en realistisk miljøfortelling om menneskets omgang med naturen.

Den folkelige karnevalske kulturen som massemediene tok utgangspunkt i, ble en kanal for miljøaktivismens protester. «Det arkeologiske blikket» dro både veksler på og bidro i denne interdiskursive dialogen som miljøaktivismen fremmet i det offentlige rom. Sagt med sosiologen Erik Bratland:

«Oppkomsten av offentlige *miljødiskurser* i mange europeiske land faller sammen med en utvikling hvor massemediene spiller en stadig viktigere rolle for aktørene situert i miljøfeltet. Denne mediekanaalen er ikke kontrollert av de politiske partiene eller staten, og den gir miljøgruppene en mulighet til å utøve en ny type interaksjon uten å bli direkte underlagt de tvangs- og disiplineringsformer som antas å inngå i den korporative kanalen. Det er derfor grunn til å anta at miljøbevegelsen gjennom mediene i større grad kan ivareta sin kritiske rolle som motmakt og pådriver for en samfunnsmessig forandring».⁵⁶²

Arkeologenes involvering i vassdragsutbyggingen er et eksempel på hvordan «det arkeologiske blikket» ble promotert som miljødiskurs i populærkulturen eller massemediene. Arkeologenes involvering i etterkrigstidens vassdragsutbygging viser hvordan en tverrfaglig landskapshistorisk tilnærming med fokus på samspillet mellom natur og kultur over tid også ble

⁵⁵⁹ Christophersen 1956, 1967, 1973.

⁵⁶⁰ Johansen og Skjølsvold 1966.

⁵⁶¹ Jfr. avhandlingens kapittel 3.4.1.

⁵⁶² Bratland 2008, 5-6.

brukt som argument for å se naturvern og kulturminnevern i sammenheng.⁵⁶³ I en tid hvor bevaring av norsk natur ble en viktig retorikk i kampen mot nye store prosjekteringer i etterkrigstidens landskap ble også arkeologen og «jakten på fortiden» innrullet i den karnevalske dialogen om samtidens miljøutfordringer.



Norsk Dokumentarfilm gjør filmopptak i Oldsaksamlingen, året er 1960.
Fra venstre: Filmfotograf Åsmund Revold, regissør Nils Müller, magister Irmelin Martens og meg selv. Foto: Aftenposten / Scanpix

Figur 28: Den antimoderne karnevalske motkulturen i etterkrigstidens miljøaktivisme, her illustrert ved hvordan arkeologen utgjør motkarakteren i ingeniørenes eventyrkronotop. Miljødiskursen innlemmes i arkeologien gjennom skjønnlitterære og filmatiske fortellergrep, fra Hagen 2002, 119.

Anders Hagen beskriver arkeologenes møte med «kraftsosialistene og dambyggerne» på følgende måte (se også figur 28):

«Per Borgersen hadde som tidligere fortalt produsert filmen om Tom, Mette og Erling. Han lanserte i samarbeid med meg ideen om å filme «Et fjelleventyr» der de arkeologiske «dvergene» tok opp kampen mot regjeringens «kjemper» som bygget dammer. Filmen hadde det vakre Songavassdraget som var under regulering, til ramme. Hovedpersoner i handlingen var arkeologistudenten Irmelin Martens og en ung ingeniør som var sjef for dambyggeriet. Det var diktet inn en antydning både til

⁵⁶³ Hagen 2002, 182, 204-205; Martens et.al. 1969, 56-57.

romantikk og konflikt, der den unge arkeologen og hennes hjelpere gravde i stort tempo for å bli ferdig før boplassene ble oversvømmet av ingeniørens dambygging. Filmen, med varighet i ca. 30 minutter, ble god propaganda for vår virksomhet og ikke minst bidro de fargerike opptakene av fjellnaturen i Telemark til suksess på «utefronten». Fjelleventyret ble produsert i norsk, svensk, engelsk og fransk versjon». ⁵⁶⁴

I den antimoderne dramaturgi beskrevet ovenfor spiller arkeologen som (kriminaletter-) forsker og miljøforkjemper hovedkarakteren. Jakten på fortidens spor ble ikke bare gjenstand for allmenn begeistring over arkeologenes evne til å bringe frem den skjulte kunnskapen i landskapet. «Jakten på arkeologien» og «det arkeologiske blikket» i landskapet ble også en politisk kampsak imot myndighetenes moderniseringstrang der natur- og kulturminnevern med utgangspunkt i miljøfortellingen forenes som antimoderne samtidsdiskurs. Tekstuel er denne fortellingen synlig i arkeologenes språkbruk og skrivestil der «natur-/kulturminnevern», «ressursutnyttelse», «økologi» o.l. preger språkbruken. I den arkeologiske tekstproduksjonen inntas en objektiv akademisk-vitenskapelig skrivestil, fremfor en skjønnlitterær skrivestil som mellomkrigsgenerasjonenes arkeologer og kulturhistorikere tilstrebet. Etterkrigsarkeologene innførte slik sett en skrivestil som evnet å kommunisere med samtidens politiske språkbruk (arkeologi er god «propaganda», jfr. sitatet ovenfor) der økologisk realisme dannet basisen i retorikken om landskap og natur. Natur og friluftsliv, ikke minst slik disse temaene kom til uttrykk ved den naturbeviste og friluftselkende arkeologen på registreringsarbeid, medierte et øko-humanistisk dannelsesideal som fikk innflytelse både på det akademiske liv og forfatternes tekstproduksjon. Et arkeologisk liv fungerte slik sett som en konkretisering av en mønsterfortelling om «naturmennesket» der arkeologen som heltetype er naturens og fortidens forkjemper utfra idealet om å leve utfra naturens vilkår. Å skape inntrykk av arkeologhelten som fortidseventyrer og miljøaktivist var slik sett sammenfallende.

7.2.4. Sammenfatning

Ved å redegjøre for sakprosaiske skillelinjer i etterkrigstiden er det ovenfor vist hvordan utsagnene om fortidens veier inngikk i et økonomisk-liberalistisk og i et miljøetisk dannelsesideal. I den veihistoriske litteraturen fra etterkrigstiden fremsto en ny vitenskapelig saklighet i synet på det historiske landskapet som hadde referanse til realismens epistemologi, mer bestemt en naturfilosofisk/-vitenskapelig erkjennelse om forholdet mellom menneske og natur. I løpet av perioden fremtrer en sjangermessig differensiering i vitenskapelig sakprosa

⁵⁶⁴ Hagen 2002, 179.

som på den ene siden formidlet en «økologisk realisme» (en «etterkrigsnaturalisme») utfra miljøhistorie som rammefortelling, og på den andre siden en type sakprosa som formidlet en «økonomisk realisme» basert på en rammefortelling som bygget på et økonomisk-liberalistisk idéinnhold. De to typer av realisme i tekster fra etterkrigstiden hadde forskjellige forfattere, saksinnlegg og politiske fronter. Men de to dominerende sakprosaretningene var samtidig innordnet et felles samfunnsvitenskapelig kunnskapsgrunnlag. De vei-historiske sjangerne bar preg av hvordan en saklighet forbundet med fremveksten av samfunnsvitenskapelig språkbruk og retorikk (med en objektiv, rasjonell, kameralistisk/byråkratisk skrivestil) erstattet en konnotasjonsrik språkbruk som humaniora og derav historievitenskapene var premissleverandører for tidligere. Det brede nedslagsfeltet i skjæringspunktet mellom sakprosa og skjønnlitteratur som historieskrivingen om fortidens veier hadde i mellomkrigstiden (hvor blant annet vitenskap, teknologi, kunst, moral og nytte ble oppfattet som en integrert helhet), begynte i etterkrigstiden å bli akademisk spesialisert, sektorisert og instrumentell utfra et samfunns-saklig nytteperspektiv.

En kosmopolitisk anskuelseshorisont forbundet med økonomisk liberalisme og miljø-etikk dannet aksentuerte «seige» konstituerende rammefortellinger eller metaperspektiver (superadressater) for fortidsproduksjonen i etterkrigstiden. Slik sett rommet etterkrigstidens historiebevissthet både en videreføring av 1800-tallsrealismens fremskrittstenkning, og innføringen av et universelt kosmopolitisk idegrunnlag forbundet med en økologisk realisme som lå latent blant mellomkrigsgenerasjonens forfattere. Kritikken i etterkrigstiden mot humanioras innflytelse i det offentlige liv gjaldt fra et samfunnsvitenskapelig ståsted hvordan humanvitenskapenes «poetokrati og litteratvelde» hadde bygget opp under en mytologisering og metaforisering av historien, derav misbruk av fortiden, utfra nasjonalistisk ideologi. Dette var en kritikk som jeg har vist at også mellomkrigsgenerasjonen formidlet gjennom et kosmopolitisk humanistisk syn på teknologiens samfunnsrolle. Kritikken mot et romantisk historiesyn kom også fra etterkrigstidens «realister» innenfor humaniora. Arkeologen Anders Hagen tok for eksempel utfra sitt økologiske og materialistiske historiesyn avstand fra en følelsesbetont nasjonalromantisk politisering av arkeologien.⁵⁶⁵ Men til forskjell fra mellomkrigsgenerasjonens «realister» skrev etterkrigsgenerasjonens forfattere utfra felles idealer om objektivitet hvor de mente å kunne skille mellom vitenskapelige og politiske utsagn. I realiteten gir utsagnene om fortidens veier fremmet innenfor både en økologisk og økonomisk realisme i etterkrigstiden uttrykk for en politisk scientisme med to fronter, mer bestemt en

⁵⁶⁵ Ibid., 156.

vitenskapelig instrumentalisering av datidens veipolitikk og miljøpolitikk. Vitenskap og politikk var med andre ord også sammenfallende temaer i etterkrigstidens utsagn om fortidens veier.

Jeg har videre undersøkt interdiskursive forhold ved å vise hvordan prosessene som førte til at en karnevalsk kultur (i populærkulturen, massemediene, den politiske motkulturen) forbundet med «naturmenneskets» opplevelse av omgivelsene (øko-etikkens/miljøbevegelsens liminale rom) dannet et folkelig massemonstringsfenomen som etterkrigstidens arkeologi og bevaringstenkning ble en del av. Arkeologenes landskapsforståelse hadde her en betydelig rolle for kulturminnevernets utforming i etterkrigstiden. Arkeologenes samfunnsengasjement for naturvern og miljøtenkning skapte nære bånd mellom kulturhistorisk forskning, kulturminnelovarbeid og miljøpolitikk. Samtidig er den samfunnsvitenskapelige sakligheten synlig utfra hvordan koblingen av økologisk tenkning, naturverns- og planleggingsideologi ga føringer for arkeologiens og kulturminnevernets ideologi.⁵⁶⁶ Samorganiseringen av naturvern og kulturminnevern fikk med opprettelsen av Miljøverndepartementet i 1972 et administrativt ståsted for en utøvende bevaringspraksis i landskapet. Forvaltningsapparatets kunnskapshorisonnt ble samtidig et institusjonelt historierefleksivt ståsted der miljøhistorie utgjorde en rammefortelling som strukturerte arkeologiens og kulturminnevernets praksis. Denne politiseringen av fortidskunnskapen i etterkrigstiden medførte en forskyvning i den arkeologiske virksomhetens dannelsesmønster fra en humanvitenskapelig til en samfunnsvitenskapelig dannelseskultur der økologisk fremfor kulturell forståelse ble retningsgivende for denne virksomhetens mål og virkemidler. Forvaltningsmessig var miljøparadigmet et gode idet helhetlig planlegging og miljøvern sammenfalt med kulturminnevernets mål om en bevaringspolitikk som kunne ivareta kulturminnenes landskapssammenheng. Miljøparadigmet bidro i motsatt fall med å svekke humanioras posisjon i forvaltningen og derved som dannelseskultur for tenkning om arkeologi, vern og kulturarv.

7.3. Veien som teknisk kulturminne og landskapsminne

Den økonomiske og økologiske realismens kunnskapsgrunnlag danner en bakgrunn for å forstå hvordan veiminner inngikk i etterkrigstidens vernetenkning. Lovutformingsarbeidet som foregikk i perioden mellom fornminnelovens ikrafttreden i 1951 (jfr. kapittel 5) til en ny kulturminnelov forelå i 1978, utgjør en kilde for å forstå endringer i den institusjonelle minnekunnskapen. De to juridiske tekstene illustrerer forskyvninger i kunnskapen om fortidens veier som foregikk i etterkrigstiden. I lovverket foregikk det en formuleringsendring

⁵⁶⁶ Se Trøim 1999, 106-107.

hvor det i Kulturminnelovens (KML) § 4 punkt d fra 1978 står at automatisk fredete kulturminner, det vil si fra oldtid og middelalder (inntil år 1537), gjelder:

«Vegfar av alle slag med eller uten brolegging av stein, tre eller annet materiale, demninger, broer, vadested, havneanlegg og åreskifter, båtstøer og båtopptrekk, fergeleier og båtdrag eller rester av slike, seilsperringer, vegmerker og seilmerker».

En sammenligning av loven fra 1951 og 1978 viser med andre ord et skifte eller et utvidet fokus i vernetenkningen fra et konsept om tekniske kulturminner som gjaldt de industrielle kjøreveiene fra 1600-tallet og fremover, til et vernekonsept om veispør i middelalderens og forhistoriens veilandskap. I lovformuleringene fra 1951 og 1978 har det dermed foregått en dreining fra et syn på veiminnet som fysisk ingeniørskapt objekt, til en vektlegging av *veifar* som minner: *veilinjene i landskapet*. Den eldste veihistorien som forfatterne innenfor den kulturhistoriske sjangeren var spesielt opptatt av å belyse, implementeres med andre ord i etterkrigstidens vernetenkning. Fra 1950-tallet og fremover foregikk det slik sett endringer som brakte naturidyllkronotopen, og dermed den økologiske realismen, inn i vernetenkningen. Fornminnelovens fredningsbetegnelse «frå gamletida og mellomalderen» (Fornminneloven av 1951 § 1), ble med KML fra 1978 videreført («oldtid og middelalder», KML av 1978 § 4) utfra en distinksjon mellom automatisk fredete og nyere tids kulturminner. Denne distinksjonen bidro også med å skape et skille mellom ulike bevaringsmiljøer i etterkrigstiden, noe som for øvrig gjenspeiles i de veihistoriske sjangerne utfra forfatternes faglige bakgrunn og institusjonelle tilhørighet. Endringene reflekterer fremveksten av *diskursive ordener* (diskurser og sjangere om fortidens veier) assosiert med forskjellige institusjonelle miljøer. De forskjellige forfatterne, saksinnleggene og politiske frontene som den økonomiske og økologiske realismen skapte i etterkrigstiden ga ulike syn på den historiske veien som kulturminne som jeg skal beskrive nærmere.

7.3.1. Veien som teknisk kulturminne

Hovedtematikken for teknologimiljøene (Norsk Teknisk Museum/NTM, Transportøkonomisk institutt/TØI, veivesenet og bilforhandlere/-organisasjoner) var som sagt kjøreveienes historie. I minnetenkningen utgjorde begrepene «karjoltiden» og «bilalderen» til sammen en overordnet distinksjon om kjøreveier, men hvor et kulturarvssyn i stor grad ble forbundet med den første typen veilandskap, altså et førautomobilt kjøreveilandskap. Det materielle vernearbeidet basert på fornminneloven av 1951 kom etter hvert i gang i etterkrigstiden, riktig nok i spar-

sommelig grad. En hovedprioritet var nettopp vern av tekniske kulturminner (objektene) etter et førautomobilt kjøreveilandskap. I Fornminneloven fra 1951 ble veien som teknisk materielt minne derimot ikke forstått som en del av de kulturminnetypene som var automatisk fredet fra «gamletida og mellomalderen» (jfr. Fornminneloven fra 1951 § 1 og § 2). Tekniske kulturminner måtte fredes ved tinglysning. Selv om fornminneloven fra 1951 ikke satte en tidsangitt bestemmelse for hva som kunne vernes omfattet det i praksis de eldste sporene etter kjøreveienes historie.⁵⁶⁷

ID-nr i Askeladden	År vernet	Fylke/kommune	Teknisk kulturminne	Samtidskontekst
86504	1957	Buskerud/Hole	Veianlegg/Krokkleiva (oppmurt vei, del av Bergenske kongevei fra 1700-/ 1800-tallet, muligens eldre)	Nedlagt – ved dagens vei. I bruk som turvei gjennom utmark
89555	1959	Vest-Agder/Flekkefjord	Bruanlegg/Bakke bro (Norges eldste hengebru fra 1844 for trafikk med kjøretøy)	Nedlagt kjørevei. I bruk som gangvei over sund i tettsted
86469	1960	Buskerud/Øvre Eiker	Bruanlegg/Smedbrua (en av landets eldste steinhvelvsruer, del av ”Sølvveien”/kongevei fra 1624 mellom Hokksund og Kongsberg gruver)	Nedlagt - ved dagens vei. I bruk som turvei gjennom utmark
86119	1962	Akershus/Bærum	Veianlegg/Ankerveien (Peder Ankers private kjørevei for driften på Bærum verk, bygget i 1791-93)	Nedlagt kjørevei i utmark, gårdsvei i aktiv bruk til tun.
110920	1966	Nord-Trøndelag/Overhalla	Bruanlegg/Selotten bru (steinhvelvsbru fra ca.1830)	Lokal gårdsvei ved innmark i aktiv bruk

Tabell 1: Ve- og bruanlegg vernet etter fornminneloven av 1951 § 3 (Kilde: Askeladden, Riksantikvaren)

Tabell 1 viser at det rundt 1960 foregikk et økt fokus på fredning av vei- og bruminner som representerte viktige begivenheter i kjøreveienes historie. I tinglysningsdokumentene fremgår det at argumentasjonene for vern var relatert til hvordan anleggene kunne forstås som arkitektoniske og tekniske så vel kulturhistoriske minner. Som uttrykk for tilbakelagte stadier av teknologisk utvikling argumenteres det i mindre grad for at anleggene (fortiden) har kunnskapsoverførende verdi, at fortidens teknologi har forbilledlige kvaliteter som ettertiden kan benytte seg av. Brufredningene representerte nasjonalt viktige typer i den tekniske konstruk-

⁵⁶⁷ Tinglysningsdokumentene som jeg baserer mine utsagn på i dette avsnittet ligger som vedlegg til kulturminnebeskrivelsene i Riksantikvarens database *Askeladden*. Lovbestemmelsene om nyere tids kulturminner ble videreført i lovarbeidet utover etterkrigstiden. I Kulturminnelovens § 5 fra 1978 gis anledning til å frede nyere tids kulturminner, med andre ord veifar fra tiden etter 1537.

sjonsutviklingen; en internalistisk teknologihistorie om design, ingeniørkunnskap og materialbruk. På samme måte er det de eldste og mest omtalte tekniske vei- og bruminnene i kjøreveienes historie som blir prioritert i vernearbeidet.⁵⁶⁸ Anlegg ute av bruk og som i samtiden lå i utmarka hadde minst konfliktinnhold, i motsetning til anlegg som fortsatt var i bruk slik som gårdsveier. Konfliktene i etterkrigstiden omkring vern av veier og bruer i aktiv bruk dreide seg om ansvar for vedlikehold av kulturminnet og sjenanseaspekter utfra forholdet privatvei og hensyn til allmenn ferdsel (veihistorie for turgåere, friluftslivet). Dette er konflikter relatert til forholdet mellom det private og offentlige liv som har fulgt det lovregulerte kulturminnevernet fra dets begynnelse.

Den rolle i kulturminnevernet som Norsk Teknisk Museum (NTM) fikk i mellomkrigstiden ble styrket i etterkrigstiden. Som på andre kunnskapsfelt i etterkrigstiden foregikk det en profesjonalisering og spesialisering av kulturarvsfeltet som også brakte med seg et sterkere skille mellom kunnskapsmiljøene. NTM flyttet fra Vikingskipsmuseet til nye lokaler i Fyrstikkalleen på Etterstad i 1959.⁵⁶⁹ NTM sto nå frem som en mer selvstendig enhet og aktør på kulturarvsfeltet. Etterkrigstidens riksantikvar, kunsthistorikeren Roar Hauglid (1910-2001, riksantikvar i perioden 1958-77) brakte med seg mellomkrigsgenerasjonens engasjement for bevaring av den teknisk-industrielle kulturarven.⁵⁷⁰ Riksantikvarens satsning i etterkrigstiden gjaldt likevel først og fremst bygningsvernet.⁵⁷¹ I 1966 uttalte riktig nok Hauglid at han ønsket en landsomfattende registrering av alle teknisk-industrielle kulturminner, men han presiserte samtidig at et slikt prosjekt foreløpig var vanskelig å realisere på grunn av manglende finansiering.⁵⁷² Allerede i 1943 hadde for øvrig NTM foretatt registreringer av teknisk-industrielle kulturminner i liten skala, men først i 1969 fikk NTM, med økonomisk støtte fra Riksantikvaren, igangsatt systematiske registreringer i enkelte fylker på Østlandet.⁵⁷³ Satsningen ble initiert i samsvar med et voksende lokalt engasjement i etterkrigstiden for nærhistorie og erindringshistorie i lokalgeografien, og medførte som følge av dette økt lokalantikvarisk arbeid og lokalhistorisk litteratur. *Veiminnene* var derimot ikke en hovedpriori-

⁵⁶⁸ De eldste kjøreveienes historie relatert til gruvedrift og godstransport er her prioritert. Smedbrua var en del av Norges første kjørevei fra 1624/-25. Brua formidler kongeveienes historie relatert til sølvgruvene på Kongsberg. Ankerveien ble anlagt på slutten av 1700-tallet i forbindelse med transport til/fra bl.a. Bærums verk og Anker gård. Veien formidler veiadministratorenes historie, dvs. personalhistorie om Peder Anker (jfr. heltefortellingen om «De fire store» av Just Broch, se avhandlingens kapittel 4.4.3.).

⁵⁶⁹ Først i 1986 ble visjonen om et nytt teknisk museum realisert ved byggingen av det nåværende museet på Kjelsås. I 1995 fikk Norsk Teknisk Museum status som nasjonalmuseum.

⁵⁷⁰ Hauglid overtok riksantikvarieembetet etter kunsthistoriker Arne Nygård-Nilsen som i perioden 1946–1958 var riksantikvar etter Harry Fett. Se avhandlingens fotnote 393.

⁵⁷¹ Thuesen 1966, 7.

⁵⁷² Vyrje 1966.

⁵⁷³ Thuesen 1966, 10.

tering i dette registreringsarbeidet. Men bakgrunnen for at vern av nyere tids veier og bruer begynte å gjøre seg gjeldende rundt 1960 kan ses i lys av disse trendene som foregikk i kulturarvfeltets teknologimiljø i etterkrigstiden.

En annen institusjonell faktor av betydning var Norsk Kulturråd (derav Norsk kulturfond), et kulturpolitisk instrument som ble etablert i 1965 for å fremme prosjekter som ivaretok og kunne berike et meningsinnhold forbundet med «norsk kulturarv». Disse tankene ble konkretisert ved det landsomfattende arbeidet med registrering av nyere tids kulturminner som ble igangsatt i andre halvdel av 1970-tallet med Norsk Kulturråds opprettelse av «Sekretariatet for registrering av faste kulturminner i Norge» (SEFRAK, opprettet i 1973). Også i dette prosjektet var det, dog med profesjonell veiledning, et lokalt engasjement som utgjorde drivkraften i registreringsvirksomheten. Hovedfokuset i registreringsarbeidet var bygningsarven fra tiden etter 1537 og frem til 1945. Men i en utredning av daværende Institutt for samfunnsplanlegging (i ASPLAN) som ble utført for SEFRAK, fremgår det at også gamle (etter-reformatoriske) veiminne skulle implementeres i dette arbeidet.⁵⁷⁴

En viktig inspirasjonskilde for satsningene beskrevet ovenfor bygget på tilsvarende registreringsvirksomhet i nabolandene Danmark og Sverige, ikke minst utfra forbilder fra det nye faget «Industrial Archaeology» som begynte å gjøre seg gjeldende i engelsk kulturminnevern i 1950-årene. I spesielt Sverige ble «Industrial Archaeology» gjennom «Grav der du står»-bevegelsen et populært felt. Med analogi til arkeologenes virksomhet ble «Grav der du står»-bevegelsens slagord: «Undersøk fortiden som omgir deg».⁵⁷⁵ Bevegelsene hadde en lokalhistorisk og lokalantikvarisk tilnærming idet den involverte lokalbefolkningens entusiasme for egen omgivelseshistorie. Dette var kulturarvsperspektiver som var opptatt av folks nærhistorie og hverdagsminner innenfor et erindringsperspektiv relatert til nedlagte fabrikker, jernbanespor, gamle veier og lignende. Bevegelsen har slik sett forbindelser til mellomkrigstidens folkeopplysningstanke og entusiasme for fortidssporene etter modernitetens fremvekst som industrialiseringen hadde skapt. Initiativene som medførte et økt fokus på tekniske-industrielle kulturminner i Norge kan således ses i lys av de endringene som foregikk innenfor kulturminneforvaltningen i øvrighet i løpet av etterkrigstiden.

I perspektiver på kulturminnevernets historie er det fremhevet at det i etterkrigstiden foregikk et skifte fra punktvern til arealvern med vekt på områdefredning og landskaps-

⁵⁷⁴ ASPLAN 1976.

⁵⁷⁵ Thuesen 1970, 7-9. Se for øvrig Burström 2007 om disse folkelige bevegelsene i Sverige og deres betydning for utformingen av «samtidssarkeologi» som forskningsfelt i dag.

hensyn, samtidig som et lengre tidskronologisk og bredere typologisk segment av den materielle kulturen implementeres i vernet. Kulturminneloven fra 1978 (KML) ga:

«... adgang til å frede større områder: avgrensede bygninger, festningsverk, skanser m.v., særskilte bygningsmiljøer som parker, gamle ferdselsveger, bruer, vegmerker, brygger og andre tekniske kulturminner. Dermed fikk begrepet «kulturminner» en ny og utvidet betydning også i lovsammenheng, i det det verneverdige strakte seg fra tekniske kulturminner på den ene siden og til hele områder og miljøer på den andre».⁵⁷⁶

Dette historiografiske skillet fra objekt- til miljøfokus, med kulturminneloven fra 1978 som fikspunkt i kulturminnevernets historie, kan nyanseres utfra en nærmere forståelse av kulturminnevernets ulike miljøer i etterkrigstiden. Et sentralt argument i vernetenkningen som ble fremmet fra et ingeniørperspektiv var i mellomkrigstiden og fremover hensynet til bevaring av teknisk-industrielle kulturminner i deres «opprinnelige miljø».⁵⁷⁷ Kulturminnevernernes engasjement for bevaring av teknisk-industrielle kulturminner innlemmet et miljøperspektiv utfra et landskapssyn med vekt på menneskets bruk av teknologi og natur. Verneargumenter relatert til nyere tids «teknisk-historiske miljø» (dagliglivets arbeidslandskap med bygninger, anlegg og infrastruktur ol) ble for øvrig ikke formalisert før med KML fra 1978. Når det gjaldt vern av veier og bruer etter fornminneloven fra 1951 § 3 (jfr. tabell 1 ovenfor) var det derfor kulturminnet som enkeltstående fysisk objekt, altså punktvern, som rådet. Endringen fra punkt- til områdeverntenkning skulle derimot når det gjaldt veiminner komme fra arkeologene utfra deres fokus på økologi og landskapshistorie, «det økologisk-historiske miljø».

7.3.2. Veien som landskapsminne

Perspektivet som ble fremmet i tenkningen om teknisk-industriell kulturarv var en teknologidiskurs som også arkeologene var opptatt av, ikke minst Anders Hagen. Griegs forsøk på å knytte norsk kulturminnelov til dansk lovgiving ble på et vis fullbyrdet av Hagen, idet Hagen som deltaker i utformingen av både norsk naturlov etter danske forbilder og norsk kulturminnelov utover 1970-tallet bidro med å innføre naturmiljøtenkning i tenkning om kulturminnevern.⁵⁷⁸ Fornminnelovens § 4 fra 1951 ga adgang til å frede området rundt kulturminnene, men denne adgangen ble sjelden brukt i praksis. Men i løpet av 1960-tallet ble det, med Anders Hagen i spissen, gjort en større innsats for å implementere kulturminnenes om-

⁵⁷⁶ Simonsen 2005, 71.

⁵⁷⁷ Jfr. Leegaard 1927, 2; se også Thuesen 1970.

⁵⁷⁸ Jfr. Trøim 1999, 114.

givelseshistorie i vernetenkningen. Et eksempel på det var opprettelsen av «Utvalg for sikring av høyt prioriterte fornminner» i 1965 som i sin innstilling i 1967 blant annet vektla «... [d]e aller viktigste veilinjer, båtdrag og veimerker» som en vernekategori som må tas i betraktning utfra behovet for å bevare kulturminnenes landskapssammenheng.⁵⁷⁹ Et viktig aspekt i innstillingen var et ressursperspektiv der også eksempler på godt bevarte «industritiltak» og tekniske kulturminner fra «oldtidens dagligliv» ble ansett som høyt prioriterte minner i landskapet.

Arkeologenes engasjement for teknisk-industrielle foretak var rettet mot dagliglivets arbeidslandskap i forhistorisk tid og i det tradisjonelle gårdslandskapet, ikke nærhistorien og erindringsminnene forbundet med industrialiseringens spor i landskapet. I Europa ble «Industrial Archaeology» og «grav der du står»-bevegelsen implementert i miljøbevegelsens agenda på 1960-/1970-tallet, men i Norge var miljøbevegelsen for sterkt knyttet opp mot miljøparadigmets naturverndiskurs til at teknisk-industriell historie fikk noen tilsvarende gjennomslag i bevaringspraksisen.⁵⁸⁰ I Norge på 1960- og 1970-tallet var entusiasmen for teknisk-industrielle kulturminner i den institusjonelle vernesatsningen samt en betydelig andel av nærmiljøbevegelsen slik sett underlagt en arkeologisk landskapsdoktrine og naturbevissthet som hadde miljøhistorie som meningsbærende ramme. Teknisk-industriell historie fikk derfor ingen gjenklang i den historien norsk miljøvernaktivisme ønsket å formidle. Det var en annen verneargumentasjon som ble lagt til grunn i et progressivt ingeniørperspektiv enn det arkeologene vektla utfra miljøhistorie som overordnet ramme for minnetenkningen.

I arkeologenes fokus på materielle spor av førmoderne ferdseil (hulveier og kavlebruer) vektlegges den kunnskapsoverførende verdien som «naturmennesket» i fortiden har for samtiden. Med miljøhistorie som narrativ ramme fikk argumenter om helhetlig miljøvern, utfra tenkning om bevaring av sårbar natur og landskap, et sterkt fotfeste i norsk offentlig arkeologi, både i kulturminnevern- og museumspolitikken. Anders Hagen ga på begynnelsen av 1970-tallet uttrykk for denne politiske bevisstheten i sin kritikk av de norske museenes formidlingsvirksomhet når han skriver at «... ett problem har de ofte til felles, nemlig at de mangler tilstrekkelig mulighet – gjerne også vilje – til å møte den sterke utfordring som ligger i samfunnsdynamikken. I dagens situasjon kan en således med rette stille spørsmålet om mange museer har en målsetning som f.eks. gjør dem i stand til å være en legitim partner i den miljøvernpolitikk som er i ferd med å utvikle seg».⁵⁸¹ Hagen mente med andre ord at museene må innordne «miljøvernkampen» i sin formidlingsaktivitet og museumspolitikken. I Hagens

⁵⁷⁹ Ibid., 96.

⁵⁸⁰ Sørensen, E. 1988, 204.

⁵⁸¹ Hagen 1973, 55.

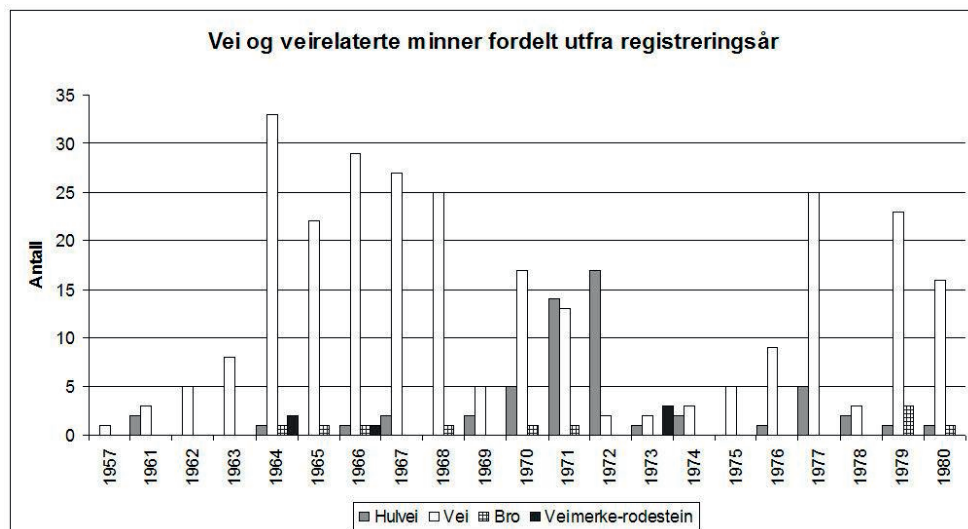
kulturarvssyn er et historisk-økologisk og miljøpolitisk grunnsyn benyttet for å fremme et arkeologisk verne- og formidlingssyn. Økomuseer, som på 1970-tallet ble et alternativt supplement til tidligere friluftsmuseumstanker, inngikk i en slik museumspolitisk strategi.⁵⁸²

Miljøtenkningen er også synlig i det arkeologiske registreringsarbeidet. Utfra historisk økologi og miljøhistorie som innramning for forståelsen av veihistorie, begynner arkeologenes erfaringer med landskapet å sette spor i kulturminnevernpraksisen i løpet av etterkrigstiden. Selv om det tradisjonelle veilandskapets kulturminner ikke implementeres i den antikvariske utøvelsen av fornminneloven fra 1951, er arkeologenes engasjement for eldre og nyere tids veier synlig i det arkeologiske registreringsarbeidet i etterkrigstiden. Tabell 2 på neste side viser at en økning av registreringer under kategorien «vei» samsvarer med et styrket vernefokus på tekniske kulturminner i kjølevannet av implementeringen av Fornminneloven fra 1951 og SEFRAK-registreringsvirksomheten i andre halvdel av 1970-tallet. Tabellen viser at gamle kjøreveier og rideveier (hulveier) hadde begynt å interessere arkeologene og verneaktørene i etterkrigstiden, selv om det ikke fremgår av det som *faktisk ble* vernet.⁵⁸³ Registreringsvirksomheten gir også en indikasjon om en mentalitetsendring i vernepraksisen fra et fokus på kulturminnet (objektvern) til kulturminnets landskapskontekst.

I tabell 2 fremgår det at hulveiregistreringer (i tilslutning til gravminner ol.) foregikk fra 1960-tallet og fremover. Det økende antall registreringer av hulveier rundt 1970, da natur- og miljøverndiskursen for alvor slo igjennom, tyder på en større erkjennelse om det tradisjonelle rideveilandskapet. Arkeologene er i sitt registreringsarbeid opptatt av å se det helhetlige kulturlandskapet i sammenheng og tar derfor med både eldre og nyere tids kulturminner i sine registreringer av *det tradisjonelle gårdslandskapet*, samtidig som de utfra et større fokus på ressurslandskapets driftspor (jfr. tematikken dagliglivets arbeid) registrerer en større bredde av ulike kulturminnetyper enn tidligere (dyrkingsspor, rydningsrøyser, ødetun, veier med tidsdybde ol.). For arkeologene ble landskapet en kilde til å gjenfinne det tradisjonelle veilandskapet i det gamle gårdslivet. Veien som minne, slik det fremgår i historieskrivingen og i registreringsarbeidet, hadde derfor en videre betydning i etterkrigstiden enn hva den institusjonelle lovpraktiserende forståelsen (dvs. vernet) ga uttrykk for.

⁵⁸² Jfr. Vestheim 1994, 46.

⁵⁸³ Tabellen må tolkes med forbehold, og brukes her som en illustrasjon på tendenser i tiden. I *Askeladden* er for eksempel distinksjonen «vei – etter-reformatorisk» ikke brukt konsekvent. Kategorien «vei» brukes i *Askeladden* også om før-reformatoriske kulturminner. «Hulvei» brukes derimot konsekvent som betegnelse på før-reformatoriske kulturminner. En må også ta hensyn til at antall registreringer er preget av prosjektsatsninger i samtiden. Tabellens verdi er at den viser en bevissthet som er større enn vernet virket utfra 1951-loven. Med 1978-loven fikk gamle registreringer vernebeskyttelse eller de er ført med i *Askeladden* uten aldersbestemmelse og juridisk status.

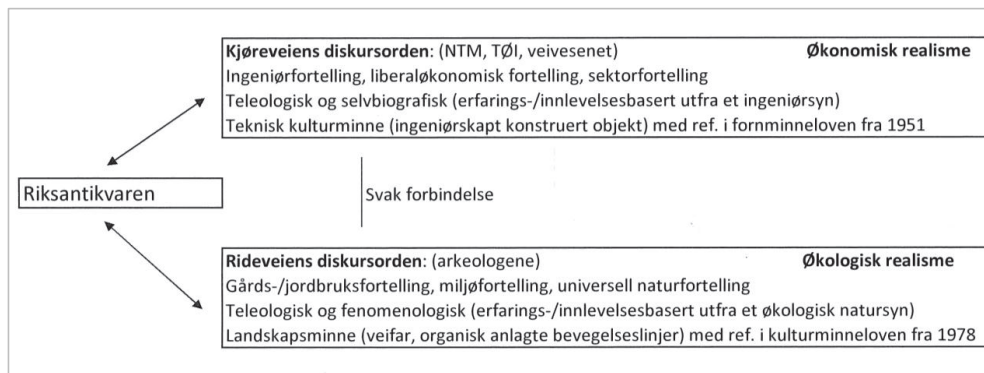


Tabell 2: Fordeling av ulike kulturminnetyper relatert til vei, registrert i perioden 1957-1980 (kilde, Askeladden).

7.3.3. Sammenfatning

Automatisk fredning (før 1537) av «veifar» (linjene i landskapet) i kulturminneloven fra 1978 vitner om at synet på bevaring endret seg i løpet av etterkrigstiden. Utover etterkrigstiden ble fornminnelovens (1951) definerings av veiminne utfra et enerådende fokus på tekniske veiminne utfordret gjennom en arkeologisk registreringspraksis som introduserte hulveidiskursen i samtidens vernetenkning. Det bidro til å aktualisere behovet for en ny kulturminnelov som kunne ivareta en type veihistorie som falt utenfor vernefokus og som kan tilskrives en verdi utfra en annen tanke enn som representasjoner på stadier av teknologisk utvikling. Dette bidro med å skape to ulike kulturarvssyn: På den ene siden et kulturarvssyn med fokus på industrialisering og teknologi forbundet et ingeniørkronotopisk historieskrivende innhold konkretisert ved urbane miljøer (økonomisk realisme), og på den andre siden et kulturarvssyn med fokus på den tradisjonelle jordbrukskulturens historie i landskapet som var basert på et idyllkronotopisk historieskrivende innhold (økologisk realisme). Et sentralt element i sistnevnte kulturarvssyn var referansen til fortidens veier som uttrykk for kunnskap om «naturmennesket» og en sårbar natur. Utfra dette perspektivet ble naturen som uttrykk for menneskets omgivelseshistorie i det tradisjonelle gårdslandskapet en referanse for å forstå veien som kulturminne. I etterkrigstiden bidro slik sett et øko-etisk og miljøpolitisk ståsted med et skifte i fokus fra en oppfatning om veien som teknisk kulturminne til økt bevissthet om veihistorie som landskapsminne.

Lovarbeidet og kulturminnepraksisen viser fremkomsten av to spesifikt forskjellige diskursordener i etterkrigstiden som ulike institusjonelle aktører benytter for å definere sine virksomheter og samarbeidsformer. Mens arkeologene i kulturminneforvaltningen var de sentrale aktørene i rideveiens (og dermed idyllkronotopens) diskursorden, var Norsk Teknisk Museum (NTM), Transportøkonomisk institutt (TØI) og Statens vegvesen de sentrale aktørene i oppbygningen av kjøreveiens (og ingeniørkronotopens) diskursorden. I etterkrigstiden utgjorde økonomihistorie og miljøhistorie diskursive rammer for to kunnskapsmessige og dannelseskulturelle poler i norsk kulturminneforvaltning. Riksantikvaren ble knutepunktet i denne todelte kunnskapsplattformen (figur 29). De to diskursordenene ga ulike tilnæringer i synet på fortidens veier som kulturarv og kulturminne som også fikk føringer for den neste periodens historie og minnelogikk, det vil si fra 1980-tallet og fremover, som jeg skal belyse nærmere etter en konklusjon om etterkrigsgenerasjonens fortidsproduksjon.



Figur 29: Fremveksten av to diskursordener i etterkrigstidens diskurser og sjangere om veiføenomenet som fortidskunnskap. Riksantikvaren dannet her en sentralmyndighet som knyttet de to kunnskapsfeltene.

7.4. Konklusjon

En viktig drivkraft for etterkrigsgenerasjonens historieskriving og minnepraksis om fortidens veier var at datidens moderniseringsprosjekter (dambygging, motorveibygging osv.) åpnet for en betydelig arkeologisk registreringsvirksomhet i landskapet. En annen faktor var økt miljøbevissthet og et økologisk historie-/menneskesyn som styrket en historieskriving og minnepraksis med fokus på den fjerne historien om fortidens veier. Samtidens teknologipessimisme og modernitetskritikk genererte slik sett økt fortidsnostalgi relatert til antropologiske og arkeologiske kulturer forbundet med «naturmennesket», en kulturform der mennesker lever mer i pakt med naturens premisser. En ytterligere drivkraft var at det i etterkrigstiden fremsto nye aktører som fremskaffet ny empirisk viten (f.eks. hulveier, kavlebruer) og som hadde nye

faglige ståsteder som de ønsket og utforske et historisk materiale med (f.eks. bronsealderforskningen i arkeologien eller TØIs transportgeografiske historieskriving).

Etterkrigstiden kan karakteriseres som en periode der aktørene posisjonerer seg gjennom ulike sosiale praksiser innenfor kulturarvsfeltet. Jeg har vist hvordan kunnskapen om fortidens veier når det gjelder sjangertilhørighet, diskursivt innhold og diskursiv praksis (tekstuelte miljø) i etterkrigstiden gjorde seg gjeldende som to forskjellige diskursordener (diskurser og sjangere assosiert med bestemte sosiale domener eller institusjoner). Mens arkeologene i de akademiske og museale miljøene var de sentrale aktørene i rideveiens diskursorden, utgjorde Norsk Teknisk Museum (NTM), Transportøkonomisk Institutt (TØI) og Statens vegvesen de sentrale aktørene i oppbygningen av kjøreveiens diskursorden. Diskursordene kom til uttrykk i en mer segmentert institusjonell dialog skapt med bakgrunn i økende vitenskapeliggjøring, profesjonalisering og politisk institusjonalisering av kulturminneforvaltningsfeltet. Veitematikken var en blant mange historiekunnskapsfelt i academia og i museumsmiljøene (arkeologisk forskning og forvaltning, NTM), men utgjorde en sentral tematikk for TØI og Statens vegvesen. Riksantikvaren utgjorde som sentralt forvaltningsorgan et institusjonelt knutepunkt for minnetenkningen om fortidens veier, uten at det innebar en hegemonisk posisjon med henhold til produksjonen av historie- og minnekunnskapen om fortidens veier som helhet. Etterkrigsgenerasjonens historie- og minneproduksjon vitner om en brytningstid innholdsmessig, retorisk og språklig. Jeg har forsøkt å vise at bakgrunnen for dette hadde å gjøre med at utsagnene om fortidens veier ble innordnet en ny vitenskultur som innebar en sterkere konsolidering av to rammefortellinger: en liberal-/samfunnsøkonomisk historiefortelling og en global økologisk-/miljøhistorisk fortelling. De to metanarrativene infiltrerte på forskjellige måter et ingeniør- og idyllkronotopisk innhold i historieskrivingen og i minnetenkningen om fortidens veier.

Et ingeniørkronotopisk innhold som inkluderte det økonomiske entreprenørskapet i landskapet ble videreført i etterkrigstidens historie- og minneforståelse om fortidens veier. Det var nær forbindelse mellom verneaktører med fokus på nyere tids minner (kjøreveier) og en historieskriving som fremmet teknologisk utvikling og økonomisk vekst. Et teleologisk historiesyn, hvor historien har et iboende mål utfra samtiden som slutt punkt for historiens gang, ble fremmet utfra en instrumentell historiebruk. Veisektorens selvbiografiske perspektiv utgjorde i den sammenheng en erfaringsbasert og innlevelsesrik fortelling som konkretiserte ingeniørenes og økonomenes perspektiver på fortiden. Men i løpet av etterkrigstiden foregikk det et skifte i vernetenkningen fra en oppfatning om veifenomenets materielle kultur som tekniske kulturminner (objekter) til et fokus på fortidens veier som landskapsminner. Arkeo-

logenes økologiske landskapsperspektiv og deres fokus på *veifar* (bevegelseslinjer) som fysiske spor i relasjon til andre spor i det tradisjonelle jordbrukslandskapet, utgjorde en erkjennelsesbakgrunn for denne endringen. Arkeologenes landskapssyn, der egne erfaringer og blikk på landskapet er et utgangspunkt for erkjennelse, var prefigurert av samtidens syn på menneskenes historiske miljø som en sårbar ressurs. Det medførte at et naturidyllkrontopisk innhold fikk fotfeste i historieskrivingen og i minnepraksisen. Jeg har forsøkt å vise hvordan miljøaktivismen ble et nytt dominerende saksfelt i populærkulturens domene og at miljøaktivismen som politisk handling og språkbruk genererte det karnevalske rommet som tematikken om fortidens veier ble underlagt. Det medførte at arkeologi i populærkulturens domene i løpet av etterkrigstiden gjennomgikk en endring der synet på den narrative arkeologhelten går fra å være fortidseventyrer til å bli synonymt med miljøaktivisme og friluftsliv. Denne endringen var synlig i reisesjangeren i etterkrigstiden så vel i arkeologenes omgang med media. Etterkrigstiden markerte en brytningstid hvor det karnevalske innholdet forbundet med miljøaktivismen ble implementert i det offisielle politiske livet og i myndighetenes utøvende politiske praksis. Disse endringene var, som jeg har vist, også synlig i diskursene om fortidens veier som historie og minne.

En viktig historiografisk erkjennelse om den institusjonelle kulturminneforvaltningens tilnærming til fortidens veier i etterkrigstiden var endringene som medførte at en humanvitenskapelig vitenskultur ble underlagt et samfunnsvitenskapelig saklighetsdomene. Historieskrivingen og minnetenkningen ble underlagt et vitenskapsideal som var instrumentelt og praktisk-reformatorisk idet målet med historieskrivingen relateres til sentrale samfunnsproblemer (vei- og miljøpolitikk) i samtiden. Den nye historierefleksive rammen ga utslag i en avfortrylling av språket som også reflekterte nye vitenskapsteoretiske og litterære føringer for hvordan fortidens veier ble utforsket og formidlet. Men selv om dette vitenskapsidealet fremmet objektivitet og derav et skarpt skille mellom fiksjon og faksjon var det i realiteten nære bånd mellom kulturlivet (film, skjønnlitteratur, billedkunst), historieskriving, verne-tenkning og datidens vei- og miljøpolitikk. En «avfortryllet vei-historie» med referanse til samfunnsvitenskapens saklighet – en politisk scientisme – utgjorde en vitens- og dannelseskultur som fant gjenklang i det forvaltningspolitiske språkets domene. Konsekvensene av at kunnskapen om fortidens veier underlegges et instrumentelt eller «anvendt» historierefleksivt ståsted med forankring i den samfunnsvitenskapelige sakligheten, skal jeg belyse i neste del av avhandlingen som angår den senmoderne tiden (ca. 1980 til i dag).

Femte del: Romantismens gjennombrudd i senmoderne tid

Kapittel 8. Historieskriving i sektorenes domene

8.1. Innledning

Begrepet «den senmoderne generasjonen» bruker jeg som en samlebetegnelse på en ny generasjon fortidsgranskere fra 1980-tallet og fremover. Siden 1980-tallet har litteratur om vei-historie, i både omfang og innhold, eskalert betraktelig og blitt et eget stort litteraturfelt. I denne delen av avhandlingen skal jeg belyse denne litteraturen. Det sentrale virkefeltet for arkeologene og den arkeologiske kunnskapen om fortidens veier er også i senmoderne tid den kulturhistoriske sjangeren. Men for å forstå historieskrivingsfeltet som arkeologien er en del av undersøker jeg også i denne delen av avhandlingen sjangermessige endringer i den teknologihistoriske og veisektorhistoriske sjangeren. Selv om begge disse sjangerne primært handler om nyere tids vei-historie bidrar de med å belyse forhold ved eldre og nyere tids vei-historie som et gjensidig belysende sakskompleks. Det faktum at arkeologer også deltar i historieskrivingen om nyere tids veier og at arkeologer drar veksler på og fører en dialog med øvrig vei-historisk produksjon har vært utslagsgivende for at jeg har valgt å analysere de tre sjangerne i sammenheng.

Det overordnede temaet i analysen er å undersøke hvilken form og retning det sjangermessige idégrunnlaget i realismen har fått i senmoderne tid. Finnes det i det hele tatt noen spor etter realismen i dag slik vi så den ble utviklet som erkjennelsesform på slutten av 1800-tallet og gjennom 1900-tallet? Eller er denne idétradisjonen i dag erstattet av romantismens epistemologi? Som vi skal se er forholdet mellom realismens og romantismens epistemologi nødvendigvis ikke en motsetning, men kan forstås som forskjellige lag i kunnskapen om fortidens veier som opererer sammen utfra bestemte mål. Utfra min lesning av den vei-historiske litteraturen vil jeg likevel hevde at den senmoderne generasjonens historieskriving gir uttrykk for en betydelig endring forbundet med romantismens gjennombrudd i kunnskapsproduksjonen om fortidens veier. Jeg benytter sjanger- og kronotopanalyse som et redskap for å belyse formalistiske trekk ved denne historieskrivingen. I den sammenheng belyser jeg først hvordan nye institusjonelle rammer har skapt ulike innskrivingskontekster for vei-historisk forskning. I forrige kapittel konkluderte jeg med at kunnskapen om fortidens veier på 1970-tallet ble innordnet et samfunnsvitenskapelig dannelsesideal (scientismen) hvor det var nære relasjoner mellom forskning, politikk og forvaltning. I dette innledningskapitlet skal jeg belyse hvordan denne samfunnsvitenskapelige sakligheten fikk innflytelse i historieskrivingen om fortidens veier.

8.1.1. Tverrfaglighet – om forholdet grunnforskning og anvendt forskning

Fra 1980 og fremover, og spesielt fra 1990-tallet, fremsto nye måter å forstå fortidens veier på. Et viktig aspekt i dette historiografiske skillet var reorganiseringen av etablerte og fremveksten av nye institusjonelle relasjoner mellom universitetssektoren, instituttsektoren og forvaltningsapparatet som innvirket på hvordan historiekunnskap produseres og formidles. De nye faktorene som preget historie- og minnekunnskapen om veiføenomenet i senmoderne tid har først og fremst å gjøre med hvordan etablerte sjangere om veihistorie fremmes innenfor nye tverrfaglige forskningsmiljøer. I denne utvekslingen av kunnskap er tverrfaglig samarbeid utover institusjonelle rammer skapt gjennom en oppslutning om felles forskningstemaer og teoretiske ståsteder. Veihistoriske studier med referanse til «landskapshistorie» og «Studier i teknologi og samfunn» (STS) er, som vi skal se, eksempler på slike fremvoksende tverrfaglige kunnskapsfelt som har fått innflytelse i både grunnforskning og anvendt forskning.⁵⁸⁴

En faktor av betydning for fremveksten av den senmoderne kunnskapen om fortidens veier er forholdet mellom grunnforskingsmiljøer i historiefagene (deriblant arkeologi), og fremveksten av en rekke nye institutter for anvendt forskning på 1980-tallet med administrativ tilknytning til enten universitetssektoren eller direktoratene. Forskning bestilt av Norges Forskningsråd og forvaltningssektorene (direktoratene) er sentrale finansieringskilder for disse instituttene. De anvendte forskningsinstituttene «forskingslandskap» er et stort og brokket felt med mange faglige ståsteder, temaer og aktører. I mange tilfeller er det mer hensiktsmessig å benytte termen «anvendt forskning» som et perspektiv enn som et institusjonelt ståsted. Kulturarvsforskning omfatter for eksempel forskningsmiljøer på universitetene, i museumssektoren så vel ved frittstående stiftelser. I den sammenheng er det *tematikken* som betegner et anvendt forskningsperspektiv. I historiografiske studier om kulturminnevernet – i såkalt kulturminnevernforskning – skilles det mellom forskning *om* kulturminnevern og forskning *for* kulturminnevernet, hvorpå sistnevnte betegner forskning med instrumentell nytte for forvaltningen.⁵⁸⁵ Det skilles også mellom kulturminnevernforskning og et bredere forskningsfelt *om kulturminner* som i sistnevnte tilfelle ikke kun handler om kulturminne-

⁵⁸⁴ Endringen i den akademiske kunnskapen kan forstås som en bevegelse fra *flerfaglig* til *tverrfaglig* forskning. Flerfaglig samarbeid, det vil si når flere fag bidrar med å belyse en forskningstematikk, var et utgangspunkt for opprettelsen av Instituttet for Sammenlignende Kulturforskning i mellomkrigstiden. Sammenlignende forskning stiller fagdisiplinene i dialog med hverandre som en russers for å tilnærme seg viten innenfor et kunnskapsfelt. Men som det fremgikk av den veihistoriske litteraturen i mellomkrigstiden bidro datidens flerfaglighet med en styrking, fremfor en nedbrytning, av de disiplinære rammene. *Tverrfaglighet* har derimot ideelt sett flerfaglighet som et utgangspunkt for å skape en felles teoretisk plattform, og som en følge av det er som regel målet med interdisiplinære forskningsprosjekter å komme frem til en felles syntese. Se også avhandlingens fotnote 5.

⁵⁸⁵ Holm 2008, 53.

vernets praksis, men om samfunnets forhold til kulturminner (kulturminneforskning).⁵⁸⁶ All forskning vil være «anvendt» på en eller annen måte som allmenndannende eller samfunns- skapende virksomhet, men den vil også kunne ha partikulære mål. Hovedskillet går derfor mellom på den ene siden forskning *om* institusjoner og samfunn utfra generelle kunnskapsmål om samfunnsnyttighet, og på den andre siden forskning *for* forvaltningen initiert utfra spesifikke kunnskapsmål i forvaltningssektorielle praksiser.⁵⁸⁷

Forholdet mellom «grunnforskning» og «anvendt forskning» kan som institusjonell praksis også forstås utfra relasjonen «akademisk» og «sektoriell» historie- og minnepraksis. I den vei-historiske historieskrivingen har jeg vist at et fokus på «historiens nytte og mål» er spesielt fremtredende i den veisektorielle sjangeren. Fremveksten av «anvendt» historieskriving fikk, som vist tidligere, innflytelse i forskningsmiljøene på 1970-tallet. Vi så hvordan opprettelsen av Transportøkonomisk institutt (TØI) utfra ideen om politisk scientisme skapte en historieskriving med kameralistiske mål. Historieskrivingen var instrumentell utfra målet om å gi forvaltningssektorene, i TØIs tilfelle veiadministrasjonen, et bedre beslutningsgrunnlag for å møte behov og krav i samfunnet. Fremveksten av anvendt forskning fikk innvirkning på den senmoderne historieskrivingen om fortidens veier. Forholdet mellom grunnforskning og anvendt forskning viser, som vi skal se, til to typer historieskrivingstradisjoner som bygger på forskjellige vitenskapsidealer og som har ulike mål med sin virksomhet. Dette forholdet mellom ulike historieskrivingstradisjoner har ikke et institusjonelt ståsted, men definerer snarere ulike vitenskulturer i skjæringspunktet mellom forskning og forvaltning.

8.1.2. Sektoransvaret og norsk vegmuseum

En annen faktor for dannelsen av et senmoderne kunnskapsgrunnlag om fortidens veier var fremveksten av tverrinstitusjonelle kunnskapsmiljøer med interesse for teknologisk og industriell kulturarv. Det er i dag etablert en bred tverrinstitusjonell arena mellom forsknings- og forvaltningsinstitusjoner i Norge (museer, universiteter, anvendte forskningsinstitutter, forvaltningssektorer m.fl.) som er opptatt av teknisk-industriell historie og kulturarv.⁵⁸⁸ Norsk

⁵⁸⁶ Se Lillehammer 2004b, 82-83 for de forskjellige betegnelsene.

⁵⁸⁷ I debatten om norsk kulturminneforvaltning og derav offentlig arkeologi, har NIKUs (Norsk institutt for kulturminneforskning) rolle innenfor feltet «anvendt forskning» i forhold til kulturminneforvaltningens og museenes forsknings- og utredningsvirksomhet vært et tema i de senere årene. Debatten har i vesentlig grad dreid seg om ansvarsroller i forholdet mellom forskning og forvaltning uten at det har ledet til en større diskusjon om *hva som faktisk skjer* innenfor de forskjellige institusjonene, for eksempel utfra et fokus på innholdet og forholdet mellom ulike typer «minneforskning» som de ulike aktørene på feltet har fokus på. Det har på tilsvarende vis vært lite fokus på hvordan de ulike institusjonene belyser historiekunnskap. Om NIKU i forskningen, se f.eks. Brattli 2006, 147-158; Holm 2008, 54; Myklebust 1999, 23.

⁵⁸⁸ Hadland, G. «Den tekniske og industrielle kulturarv i Norge. En kort oversikt over forvaltning og forskning», 2000. Nettartikkel hentet fra <http://teknik-og-kultur.dk/8-42.htm> (nedlastet 24. juni 2010).

kulturråd oppnevnte i 1984 et utvalg som fire år senere ga en innstilling til tiltak som skulle gi bedre vernebeskyttelse for teknisk-industrielle kulturminner/-miljøer.⁵⁸⁹ Utvalgets hovedfokus var «industriminne», spesielt minner som representerte industrialiseringens gjennombrudd i Norge på 1800-tallet.⁵⁹⁰ «Industriminne», det vil si teknisk-industrielle kulturminner knyttet til industriell produksjon, var i følge utvalget en forsømt tematikk og dårligst tilgodesett i bevaringsarbeidet. Samferdselshistoriens minner ble derimot utelatt med den begrunnelse at disse kulturminnene allerede var godt dekket av kulturminnelovens vernebestemmelser.⁵⁹¹ Utvalgets begrunnelse kan leses som et bidrag til at veiminnematikken på 1980-tallet ble utskilt, og dermed til en viss grad avsondret, fra diskursen om teknisk-industriell kulturarv. Veitematikken fikk isteden sitt eget kulturminnerefleksive felt der *Statens vegvesen* utgjorde en hovedaktør som historiefremidler og minneproducent.

Artikkelsamlingen fra «Informasjonsmøte om museale veger og bruer m.v.» holdt i Bergen i 1982, gir et innblikk i veisektorens kulturminnesatsning i overgangen til 1980-tallet. Veivesenet hadde holdt et tilsvarende møte i Lærdal i 1975. Deltakerne på møtet i Bergen var i hovedsak fra veivesenets administrasjon, Norsk Teknisk Museum og Riksantikvaren. Kunsthistorikeren Stephan Tschudi-Madsen (1923-2007, riksantikvar i perioden 1978-1991) som hadde overtatt riksantikvarembetet etter Roar Hauglid, gir i sitt innlegg på møtet et inntrykk av rollene mellom veivesenet og Riksantikvaren på 1980-tallet:

«Vegetatene ønsker at vi skal frede mer, og kanskje forstår man ikke helt den tilbakeholdenhet vi har. Det er fordi at da får vi større ansvar. Vi mener at det ville være klokere å reservere fredningen til de meget, meget få, holde det så restriktivt som over hodet råd er, og heller prøve (ja nå røber jeg kanskje vår politikk overfor vegvesenet) at det skal bli en grunnholdning at man selv prøver å ta vare på det. Og vi vet jo vel at dere har ekspertise og midler. Generelt ville det være en bedre vei å gå. Så reserverer vi fredningen til de ytterst få. Det er i hvert fall vår holdning opp til nå. Hvis det er grunnlag for å forandre denne holdningen, så vet jeg at vi vil lytte, og vi har vilje til nytenkning. Jeg bare skisserer opp slik som vi ser det til nå – nokså restriktivt og med håp om at vegetaten i stor grad selv vil se verdien av å prøve å gjøre det. [...]

⁵⁸⁹ Norsk kulturråd 1988.

⁵⁹⁰ *Ibid.*, 11.

⁵⁹¹ Sørensen, E. 1988, 206.

Så nå har dere disse to fredningsmulighetene – automatisk fredning etter loven før middelalderen og fredet etter § 15, og så den store masse som ikke er fredet og ikke beskyttet, der vi håper og tror på dere».⁵⁹²

Tschudi-Madsen henvender seg til veivesenet som ansvarlig verneaktør og samarbeidspartner («nå har dere», «vi tror på dere»). Utsagnet viser at veivesenets sektorielle ansvar for veiminne hadde begynt å få fotfeste i veivesenets virksomhet ved begynnelsen av 1980-tallet, men utsagnet gir også uttrykk for ulike administrative holdninger til bevaring. Veivesenet ønsket å verne et representativt utvalg sett utfra en sektoriell prioritering og entusiasme, mens Riksantikvaren inntok utfra sitt nasjonale helhetsperspektiv en mer restriktiv holdning til hva som bør vernes. Det beste vernet er veisektorens eget engasjement for bevaring, vektla Tschudi-Madsen. Kulturminneloven fra 1978 implementerte et større spekter i tid og rom med henhold til hva som kunne vernes ved lov, blant annet når det gjaldt dagliglivets kulturminner og erindringshistorie forbundet med 1940- og 1950-årenes teknologi- og industriminne.⁵⁹³ Tschudi-Madsens utsagn føyer seg således inn i en bredere verneideologisk diskusjon på 1980-tallet om hvilket nivå den nye vernepraksisen skulle ligge på ettersom en stadig større andel av den materielle kulturarven nå inngikk i vernetenkningen.

Artikkelsamlingen fra 1982 gir et situasjonsbilde av et gryende veisektorielt engasjement med få sentrale aktører på kulturminnefeltet som trekker linjene for sin bevaringsvirksomhet tilbake til begynnelsen av 1970-tallet.⁵⁹⁴ Sentralt i denne genealogien er et veisektorielt kulturminnevern tuftet på lokalt engasjement og samarbeid mellom fylkene og veivesenet regionalt. I innleggene diskuterer verneaktørene i veivesenet hvordan de utfra pålegg fra egen etat om å ta ansvar for veiminne skal kunne få gjennomslag for å opprette et sentralt veimuseum med ansvar for registrering av nyere tids kulturminner og innsamling av løse gjenstander.⁵⁹⁵ Veivesenet i Hordaland hadde allerede samlet bevaringsverdige maskiner

⁵⁹² Tschudi-Madsen 1982, 9. Ved Tschudi-Madsens avgang ble Øyvind Lunde riksantikvar for perioden 1991-1997 og Nils Marstein for perioden 1997-1999 (konstituert fra 1995 da Lunde gikk ut i permisjon). Med dagens riksantikvar Jørn Holme som inntok riksantikvarieembetet i 2009, har åtte riksantikvarere fylt stillingen siden 1912.

⁵⁹³ Ibid., 6.

⁵⁹⁴ Se Øverås 1992.

⁵⁹⁵ Et sektoransvar for veiminne i veivadministrasjonen lokalt fremgår av diskusjonen i følgende utsagn: «Sørliid nevnte at vi var alene i fylkene. Og noen ganger så merker man absolutt at man er det. Jeg har noen ganger måttet finne fram et skriv, jeg tror det er fra 1975, for å vise at dette er en del av veivesenets virksomhet. Jeg synes denne samlingen her, og det Sørliid har fått høre om aktiviteten rundt i fylkene, gir grunnlag til å hjelpe oss rundt i fylkene ved å sende et eller annet skriv, rundskriv, kall det hva du vil, hvor man viser til det arbeid som er i gang, og sterkt presiserer at det er et 'ekte født barn', det er statens virksomhet», kommentar av adm. sjef Almås i diskusjonsdelen i «Informasjonsmøte om museale vegger og bruer m.v.», 1982, 35. Øverås 1992, 60, mener at et slikt skriv utkom fra Vegdirektoratet allerede i 1970.

og utstyr i distriktet. Denne gjenstandssamlingen fikk et veimuseum som ble offisielt åpnet samtidig med konferansen i 1982. I artikkelen til ingeniør Bjørn Sørli, som på denne tiden var ansvarlig leder for veivesenets arbeid på kulturminnefeltet, fremgår en kamp mellom verneaktører i veivesenet og veivesenets øverste ledelse.⁵⁹⁶ Det var en drakamp om økonomiske prioriteringer i veivesenet, og i videre sammenheng en administrativ-politisk drakamp om ansvarsforholdet på kulturminnefeltet mellom Riksantikvaren og Statens vegvesen. Tschudi-Madsens mål var å *begrense* Riksantikvarens ansvar og målet med kulturminnepolitikken var (som han «røbet») å overføre ansvar og økonomiske kostnader i bevaringsarbeidet til veisektoren. Veivesenets økonomi og veitekniske ekspertise ble viktige argumenter for å overføre ansvarsmyndighet på kulturminnefeltet til veivesektoren.

Sørli viser også til andre politiske forhold som ga økt verneengasjement i veivesenet. Vernearbeidet i veivesenet foregikk utfra et personlig samarbeid mellom Sørli i veivesenet og antikvar Ola H. Øverås ved Riksantikvaren.⁵⁹⁷ Sørli og Øverås deltok også sammen på en kongress holdt av Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF, i dag kalt Nordisk vegforum) i København. NVF fungerte og fungerer fremdeles som et overordnet forum for veidirektoratenes FoU-virksomhet i Norden. Tanken om å etablere et landsdekkende veimuseum skjøt fart med museumsutvalgets arbeid i 1978 der forslaget om sektorrettet museumsarbeid ble lansert.⁵⁹⁸ På møtet i Bergen i 1982 kunne Sørli og Øverås informere om at det foregikk en betydelig kulturminnevernatsning i veivesenet i de øvrige nordiske landene der blant annet realiseringen av planene om nasjonale veimuseer sto på agendaen.⁵⁹⁹ Visjonen om et etatsmuseum har slik sett gjennomgått en lang prosess gjennom 1980-tallet, frem til Norsk vegmuseum ble opprettet i 1992. Veimuseet ble som etatsmuseum under Samferdselsdepartementet et tilskudd i den norske museumsverdenen. Sammen med veivesenets øvrige engasjement på kulturminnesiden bidro museet med å kanalisere kunnskapen om fortidens veier som et eget forsknings- og forvaltningsfelt.

Veivesenets sektoransvar på kulturminnesiden har som det fremgår av gjennomgangen ovenfor en museumshistorie som strekker seg forut for opprettelsen av Norsk vegmuseum i 1992. Endringene som medførte at et etatsmuseum ble opprettet i 1992 må også ses i lys av omorganiseringen av kulturminneforvaltningen under samme periode. Med reorganiseringen

⁵⁹⁶ Sørli 1982.

⁵⁹⁷ Dette personlige samarbeidet fremgår av følgende utsagn, *ibid.*, 31: «Vi har fått inn enkeltforslag fra fylkene, vi har samlet dette i en mappe også har vi tatt med oss den og gått ned til Ola Øverås. Så har vi sittet der nede og sagt at: Hva skal vi gjøre her og her, og så har vi fått sakkyndig bistand og, enten dere tror det eller ei, nesten alle de forslag som kommer inn, de kjenner Ola Øverås fra før av».

⁵⁹⁸ *Ibid.*, 33.

⁵⁹⁹ *Ibid.*, 30.

av kulturminneforvaltningen lagt under Miljøverndepartementet ble kulturminnevernet underlagt et samfunnsvitenskapelig dannelsesideal. Målet var helhetlig miljøforvaltning som et felles interesseområde for naturvern, kulturminnevern, areal- og samfunnsplanlegging. Kulturminneforvaltning ble et politisk satsningsområde for en sektorovergripende miljø- og ressursforvaltning.⁶⁰⁰ Samferdselssektorens virksomhet ble under dette bevaringsparadigmet *formalisert* med sektoransvaret, slik det fremgår av Miljøverndepartementets «Handlingsplan for kulturminneforvaltning» fra 1992. Handlingsplanen påla veivesenet å ta ansvar for bevaring av sine «egne» vei- og veirelaterte kulturminner/-miljøer.⁶⁰¹ Den sektorovergripende miljøpolitikken la til grunn at alle offentlige sektorer må ivareta miljøhensyn i sin virksomhet, herunder å ta vare på kulturminner/-miljøer.

Jeg beskrev ovenfor hvordan veien som minne ble et eget forvaltningsfelt fremfor å være del av det brede feltet «teknisk-industriell kulturarv». Utformingen av dette spesifikke forvaltningsfeltet fremgår av en rekke felles strategier og samarbeidsprosjekter på 1990-tallet mellom Riksantikvaren (Miljøverndepartementet) og Statens vegvesen (Samferdselsdepartementet). Fra samferdselssektorens side medførte sektoransvaret at det ble skrevet en rekke veiledere om miljø- og kulturminnehensyn i veiplanleggingen.⁶⁰² Samtidig la sektoransvaret et fundament for at veivesenets rolle som kulturminneforvalter ble formalisert utfra miljøsiktemålene. Selv om veivesenets organisasjonshistorie i den veisektorielle historieskrivingen – veivesenets biografi som etats- eller egenhistorie – gjerne er ført tilbake til middelalderens lovgivning og statsdannelsesprosess, omfattet sektoransvaret i første rekke «egne» kulturminner fra nyere tid forbundet med kjøreveienes historie og som ikke er automatisk fredet (tiden etter 1537). I vernesammenheng ble med andre ord reformasjonen et utgangspunkt for å definere veietatens ansvarsområde. Fortsatt er det Riksantikvaren som har øverste beslutningsmyndighet i vernesaker av både eldre og nyere tids veiminne, men veivesenet fikk en betydelig rolle i kulturminnevernarbeidet, blant annet i prioritering om vern, skjøtselstiltak og formidling. Sektoransvaret ble også oppfulgt av miljøhandlingsplaner på 1990-tallet som varslet større FoU-virksomhet på kulturminnefeltet i regi av Statens vegvesen.⁶⁰³ Sektoransvaret medførte, som vi skal se, at forvaltningssektorene selv engasjerte seg sterkt i historieskrivingen om og i bevaringsarbeidet av fortidens veier.

⁶⁰⁰ Gaukstad 2001, 134-135.

⁶⁰¹ Statens vegvesen 2002, 10.

⁶⁰² F.eks. Statens vegvesen 1997.

⁶⁰³ Samferdselsdepartementet 1998, 36-40.

8.1.3. Lokal kulturminneforvaltning – det fylkeskommunale nivået

En ytterligere faktor av betydning for utformingen av et senmoderne kunnskapsgrunnlag om fortidens veier, er den reorganiseringen *innenfor* kulturminnevernet som foregikk i overgangen til 1990-tallet. Endringene skapte et nytt forvaltningsapparat.⁶⁰⁴ Etter en lang prosess og debatt om ansvarsforhold og myndighetsplassering gjennom 1980-tallet innføres en ny organisasjonsstruktur med landsdelsmuseene lagt under Riksantikvaren, som fra 1988 ble et direktorat under Miljøverndepartementet. Utfra målet om å etablere et kulturminnevern med større lokal styring og ansvarsmyndighet blir fylkeskommunen en ny forvaltningsinstans i 1990.⁶⁰⁵ Delegeringen av myndighet på fylkeskommunalt nivå medførte en politisering av kulturminnevernet der kulturminnefeltet blir underlagt regionale og lokalpolitiske prosesser og interesser.⁶⁰⁶ Denne politiseringen av kulturminnevernet til fylkene er gjerne oppfattet som innføringen av et demokratisert forvaltningsnivå, et syn som samtidig innebærer en kritikk av en sentralstyrt hegemonisk kulturminneforvaltning som hindrer lokal eierskap til egne historier og kulturminner.⁶⁰⁷ I samsvar med desentraliseringspolitikken innlemmes en vernestrategi som i større grad enn tidligere la til grunn «lokal medvirkning», forstått som en samlet strategi for å vitalisere lokalbefolkningens engasjement for historieformidling, bevaring av kulturminner og identitet til lokale historiske miljøer.⁶⁰⁸ Et vesentlig mål med en lokal orientering i kulturminnevernet var å implementere kulturminnedimensjonen i fylkenes og kommunenes planarbeid.⁶⁰⁹ Motivasjonen bak desentraliseringen var med andre ord distriktspolitiske hensyn, å styrke lokaldemokratiet på en rekke felt, deriblant ved å gi mer makt til det lokale vernearbeidet.

Kritikken mot desentraliseringen av kulturminneforvaltningen har vært rettet mot flere forhold. Det er hevdet at desentraliseringen medfører en uforutsigbar kulturminneforvaltning som åpner for lokalpolitisk «maktkameraderi» og forskjellsbehandling mellom fylkene.⁶¹⁰ En annen nærgående tematikk har vært at kulturminneforvaltere i distriktene har liten innflytelse idet kulturminnespørsmål blir marginalisert i forhold til andre mer overgripende lokal- og

⁶⁰⁴ Myklebust 1999, 17-19.

⁶⁰⁵ Samtidig ble Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) opprettet i 1994 utfra en intensjon om å skille forskning fra forvaltning (Riksantikvaren). Med dette grepet ønsket man at inhabilitet i den forvaltningsrettede forskningen ble minimalisert.

⁶⁰⁶ Myklebust 1999, 24.

⁶⁰⁷ Jfr. Trang 2008, 12-13.

⁶⁰⁸ Gaukstad 2001, 133.

⁶⁰⁹ Myklebust 1999, 22-24.

⁶¹⁰ Keller 2006, 22; Myklebust 1999, 21. Trang 2008 mener derimot i sin analyse av kulturminneforvaltningen i Nordland og Sør-Trøndelag fylkeskommune at forskjellene mellom fylkespraksisene er små.

distriktspolitiske interesser og hensyn.⁶¹¹ I et slikt perspektiv må også andre faktorer tas i betraktning, ikke minst den økende kommersialiseringen av kulturarven som har medført at økonomiske begrunnelser og opplevelsesmessige aspekter relatert til kulturarvsindustrien har fått stor betydning i bevaringstenkningen.⁶¹² «Mange europeiske museer er ikke lenger kunnskapsbanker og forskningssentra, men arenaer for utstilling og underholdning», mener for eksempel arkeologen Christian Keller.⁶¹³ En demokratisk kulturminneforvaltning styrt av lokalpolitiske og kommersielle samfunnshensyn har i følge kritikerne medført en *avprofesjonalisering* av den akademiske kunnskapen, som igjen får betydning for hva slags fortidskunnskap som blir produsert.⁶¹⁴ Hvilke konsekvenser har denne politiseringen og avprofesjonaliseringen av fortidskunnskapen medført? Eller sagt på en annen måte:

«Førte omorganiseringen av kulturminnevernet til at det var andre grupper enn før som fikk hånd om fortidsproduksjonen? [...] Spørsmålet handler altså om hvem som forsker på, og skriver, vår forhistorie og tidlige historie. Fikk desentraliseringen av kulturminnevernet noen betydning for hvem som produserer kunnskap om vår fortid?»⁶¹⁵

Jeg ønsker å belyse disse spørsmålene omkring fortidsproduksjon ved å undersøke den vehistoriske litteraturens innhold og innskrivingskontekst i senmoderne tid. Utfra politikken «lokal forvaltning», som innebærer en ideologi om at «egne» historier og minner forvaltes best av hjemlige aktører, er overføringen av ansvar og ressurser fra Riksantikvaren som sentral myndighet skjøvet over til fylkeskommunale og kommunale så vel til administrative sektorhierarkier. Det har, som jeg skal vise, medført at også en rekke andre aktører enn den profesjonelle akademiske fagekspertisen i større grad enn tidligere har preget utsagnene om veier som historie- og minnekunnskap.

8.1.4. Sammenfatning

I forrige kapittel (kapittel 7.3.3.) avsluttet jeg med en figur i et forsøk på å illustrere hvordan Riksantikvaren i etterkrigstiden fremsto som det institusjonelle bindeleddet mellom kjøreveiens diskursorden og rideveiens diskursorden. Denne sentralmyndigheten svekkes med kulturminnepolitikken i senmoderne tid, og det på tross av at Riksantikvaren ble et direktorat.

⁶¹¹ Groseth 2006 med diskusjon.

⁶¹² Ibid., 41, 43-44.

⁶¹³ Keller 2006, 20. Se også Vestheim 1994.

⁶¹⁴ Bl.a. Myklebust 1994, 102.

⁶¹⁵ Keller 2006, 22.

De institusjonelle endringene markerer et vesentlig brudd i arkeologiens og i kulturminnevernets historie, som også fikk betydning for produksjonen av historie- og minnekunnskapen om fortiden veier. De institusjonelle faktorene som er beskrevet ovenfor medvirket alle til at historie- og minnekunnskapen om veier fikk nye rammer å utfolde seg i. Et overordnet trekk ved disse omstillingsprosessene var at rammene for fortidskunnskapen i løpet av senmoderne tid skyves fra sentral- til lokalforvaltningen der en fylkeskommunal og sektoriell kunnskaps-horisont har fått spesielt stor utsagnsgivende innflytelse. Tverrfaglig og anvendt forskning, strategien «lokal medvirkning», det kommunale forvaltningsapparatet og sektoransvaret medierte en historieskriving som jeg skal beskrive nærmere.

8.2. Den kulturhistoriske sjangeren

Arkeologene i senmoderne tid hadde som etterkrigstidens arkeologer en dominerende posisjon i den kulturhistoriske sjangeren. Men til forskjell fra etterkrigsarkeologene og deres fokus på kjøretøyarkeologi er hovedfokuset i senmoderne tid kavlebruer og hulveier – «veiarkeologi» – som to funntyper og diskurser om rideveienes historie. Denne kunnskapen ble produsert innenfor en ny akademisk historieforståelse som hadde gjennomgått et teoretisk skifte fra krysskulturelle normative kulturforklaringer og universelle sosial- og samfunns-teorier (metafortellinger) til et kulturhistorisk perspektiv med vekt på blant annet fortelling/narratologi, lokalhistorie og dagliglivets historie.⁶¹⁶ I historieskrivingen vektlegges nå, riktig nok utfra et relativistisk sosialkonstruktivistisk perspektiv, men på mange måter i samsvar med Troels-Lunds intensjoner vel hundre år tidligere, «... kultur som levemåte eller daglegliv, kultur som erfaring, oppleveling og mentalitet – det subjektive, og kultur som betydninger og meningsinnhold – og da ved materielle så vel som immaterielle sider av livet».⁶¹⁷ Disse ideene siver også inn i den kulturhistoriske sjangeren om fortidens veier, det vil si innenfor en forskningsstyrt vitenskultur og kunnskapsproduksjon som universitets- og museumssektoren i vesentlig grad sto for. Men i senmoderne tid, og spesielt fra 1990-tallet og fremover, fremsto en ny innskrivingskontekst for kunnskapsproduksjonen idet ulike forvaltningssektorer bidro med og utforske fortidens veier. I norsk sammenheng fikk «Prosjektet Pilegrimsleden» i 1994-1997 og «Hulvegprosjektet i Vestfold» i 1999-2000 stor betydning for hvordan et senmoderne arkeologisk kunnskapsgrunnlag om vei-historie tok form. Jeg skal belyse hvilke konsekvenser dette fikk for utformingen av en senmoderne kulturhistorisk sjangerorientering om fortidens veier.

⁶¹⁶ Kaldal 2002, 7-8.

⁶¹⁷ Ibid., 24.

8.2.1. Hulveiene og det menneskelige samkvem

I den akademiske arkeologien som universitetssektoren utfra et humanvitenskapelig kunnskapsgrunnlag var premissleverandør for, videreføres et landskapsarkeologisk syn på fortidens veier i senmoderne tid. Fra Sigurd Grieg og Anthon W. Brøgger i mellomkrigstiden til Anders Hagen i etterkrigstiden er det en narrativ kjede av tekstutsagn om spor etter dagliglivets arkeologi i landskapet. Jordbrukets drifts- og dyrkingsspor, spor etter ressursutnyttelse og fangst samt andre hverdagslige kulturuttrykk i landskapet, slik som hulveier, ble en sentral del av norsk landskapsarkeologi, som på 1980-tallet utviklet seg til å bli en integrert del av arkeologifaget. Et eksempel på det er hvordan Anders Hagens «grønne forskningsrom» på Hunn i Østfold ble videreført som læringsmiljø på 1980- og 1990-tallet. Arkeologistudentene ved Universitetet i Oslo som nå fikk sitt obligatoriske feltkurs på Hunn i Østfold, lærte og «se og lese» Hunnlandskapet ved bruk av visuell metodologi hentet fra teori og terminologi innenfor angloamerikansk landskapsarkitektur.⁶¹⁸ Den arkeologiske kunnskapen ble med andre ord påvirket av arkitektenes estetiske måte å forstå og analysere landskapet på. Men den landskapsfenomenologiske forskningen har i dag flere teoretiske og metodiske forgreninger. Et felles ståsted for de fenomenologiske perspektivene er vektingen av den subjektive betrakters erfaringer og opplevelser i landskapet. I en kulturhistorisk kontekst handler det om landskapsforståelser, mentaliteter og verdipreferanser nedfelt i visuelle og romlige referanser i det fysiske landskapet som den lærde fageksperten (arkitekten, arkeologen) har lært å lese eller tyde. Innenfor faget landskapsarkitektur utgjorde et strukturalistisk tankesett en teoretisk ramme for å forstå menneskets omgivelseshistorie, slik blant annet den norske arkitekten Christian Nordberg-Schultz (1926-2000) fremmet utfra sin gestaltteoretiske tilnærming til landskapets romlighet der landskapets historie forstås synonymt med den utdannede ekspertens erfaring med og lesning av steds iboende «grammatikk». Gestaltteorien viser til en på forhånd gitt mening i landskapet (arketyper), hvor det er opp til eksperten å lese «den riktige koden». Dette teoretiske synet fremmer en essensialistisk landskapsoppfatning innenfor et landskapsestetisk historisk perspektiv der det forutsettes at steder og landskap har en iboende historisk autentisitet som det blir viktig å ivareta eller å finne tilbake til. Landskaps-/arkitektenes gestaltteoretiske erkjennelsesgrunnlag var for øvrig utfra et arkeologisk akademisk ståsted i første rekke metodisk fremfor epistemologisk betinget. I arkeologisk landskapsforskning benyttes arkitekturteoretisk metode utfra et post-strukturalistisk konstruktivistisk erkjennelsesgrunnlag når det for eksempel presiseres at:

⁶¹⁸ Jfr. Keller 1993.

«... strukturen ikke er objektivt tilstedeværende, men noe vi tilskriver landskapet. Strukturen uttrykker altså vår forståelse av landskapet og kulturelementene i det, og er følgelig avhengig av vår faglige innsikt og kunnskap. Den arkeologiske strukturen er også en kulturell konstruksjon».⁶¹⁹

Med et styrket forskningsfokus på handlingslandskapets fenomenologi innenfor blant annet arkeologi, antropologi og etnologi har et kultursosiologisk perspektiv på menneskenes omgivelseshistorie fått gjennomslagskraft i senmoderne tid. I den sammenheng har historiske forhold forbundet med ferdsel og vandring som mangfoldig sosialt og kulturelt fenomen bidratt til at veitematikken i dag også er mer toneangivende i arkeologisk landskapsforskning.⁶²⁰ Arkeologen Terje Gansum belyser for eksempel sentrale problemstillinger om hulveier i artikkelen «Veier uten forbindelse? Positivism og sosialteori i veiforskningen».⁶²¹ På den ene siden vil en prosessuell arkeologi som er opptatt av den «harde» eksakte kunnskapen om fortidens veier være viktige bidrag for å forstå fortidens ferdsel. De fysiske sporene kan avdekkes gjennom utgravning, datering, digital kartlegging (GIS) og belyses utfra spørsmål om hulveienes form og tekniske funksjon. Men Gansum ønsker i tillegg å implementere en mer «myk» arkeologisk kunnskap som tar utgangspunkt i et kultursosiologisk perspektiv på hulveier. Spørsmålet han stiller seg er hvordan man kan forstå hulveienes fragmentariske uttrykk i landskapet som et resultat av sosiale aktiviteter. Ved å fokusere utelukkende på hulveienes empiri, uten å ta i betraktning at hulveiene er bevegelseslinjer eller korridorer formet av sosiale praksiser og dagliglivets rutiner i landskapet, forbigås viktige kommunikative sider ved hulveifenomenet, hevder han. Grunnforskningsproblematikken om hulveifenomenet retter med andre ord oppmerksomheten på linjene og korridorene i landskapet fremfor entydig å være opptatt av den materielle veien. Arkeologisk grunnforskning om hulveifenomenet retter slik sett et fokus på kommunikative aspekter ved ferdsel hvor veier dermed forstås kulturhistorisk som sosialt medierende «kulturelle ruter» i landskapet. Gansum ga i sin teoriartikkel om hulveiene med andre ord uttrykk for perspektiver på vandring og mellommenneskelige relasjoner som er toneangivende i såkalt post-prosessuell arkeologi.⁶²²

⁶¹⁹ Gansum et. al. 1997, 22. For forskningshistorisk oversikt, se Jerpåsen 2009.

⁶²⁰ Mentalitets- og sosialhistoriske aspekter omkring veienes/ferdselens symbolske og rituelle landskap, menneskenes fortellinger og biografier i landskapet knyttet til vandring og veiopplevelser var f.eks. en tematikk blant flere arkeologer under sesjonen «Menneskenes og tingenes reise» på den nordiske TAG-konferansen («The IX Nordic Theoretical Archaeology Group») som ble holdt i Aarhus, Danmark, i 2007.

⁶²¹ Gansum 1999.

⁶²² I svensk hulveiforskning med et post-prosessuelt syn er for eksempel «tidsgeografi» og «performance-teori» benyttet for å forstå hulveien som kommunikativt handlingslandskap og sosial møteplass. Se for eksempel Lénberg 2007; Stenquist Milde 2007.

Hulveidiskursen i den akademiske arkeologien (i forskningslitteraturen) hadde derimot en annen sjangermessig orientering enn forvaltningslitteraturen om samme emne. Gansums faglige teoretiske problemstillinger fikk for eksempel et annet innhold i møtet med forvaltningsarkeologiske problemstillinger. Gansum var utfra sin stilling ved Vestfold fylkeskommune prosjektleder for «Hulvegprosjektet i Vestfold» som foregikk i perioden 1999-2000. Prosjektet var både finansielt og faglig et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold fylkeskommune og Statens Vegvesen i Vestfold. Arkeologen Ole Risbøl ved Vestfold fylkeskommune (som i dag arbeider i NIKU) og veiingeniøren Tom W. Skarre i Statens Vegvesen var også sentrale bidragsytere i prosjektet. Hulveidiskursen er gjennom «Hulvegprosjektet i Vestfold» belyst i «Årbok for Norsk vegmuseum» og i den nordiske serien «Braut».⁶²³ Med Norsk vegmuseum som ansvarlig utgiver ble «Braut 2» utgitt som følge av et nordisk veihistorisk symposium holdt i Åsgårdstrand i Vestfold der temaet var «Hulveger – Deler av vårt forhistoriske vegnett». Arkeologenes bidrag dominerte i denne utgivelsen, ikke minst gjennom bidrag fra deltakerne i «Hulvegprosjektet i Vestfold».⁶²⁴ En sentral tematikk blant bidragsyterne om hulveifenomenet var hvordan ny arkeologisk viten bidro med å belyse en forvaltningsrettet problematikk om tidfesting og hulveiens status som kulturminne, kort fortalt et verneideologisk bidrag sett utfra en fylkesarkeologisk hverdag preget av beslutninger hvor hensynet til lokal selvråderett, arealplanlegging og samfunnsutvikling setter dagsordenen. Resultatene fra «Hulvegprosjektet i Vestfold» ble publisert av Terje Gansum i oppdragsrapporten «Hulveger. Fragmenter av fortidens ferdse», som også inneholder en faghistorisk oversikt over hulveiforskningen.⁶²⁵ Denne teksten gir uttrykk for sjangermessige trekk ved den forvaltningsrettede hulveidiskursen som jeg skal belyse nærmere. I tråd med historikeren Sverre Steens kulturhistoriske syn på rideveiene vektlegger Gansum at «... vegenes historie er en historie om

⁶²³ I «Årbok for norsk vegmuseum» (første bind kom i 1993, året etter at Norsk vegmuseum ble opprettet) fra perioden 1997-1998 er hulveidiskursen representert ved en rekke forfattere tilknyttet «Hulvegprosjektet i Vestfold». Med publikasjonsserien «Braut» ble det gjort et forsøk på å skape et forskningsforum for veihistoriske studier i Norden. Det første bindet av Braut (kalt Braut 1) utkom i 1996 som resultat av et veihistorisk symposium holdt av Danmarks Vejmuseum. Hovedtematikken i bindet var veimuseenes rolle som historie- og kulturarvsprodusenter, og artiklene i bindet er representert ved forfattere som virket innenfor veimuseene i de nordiske landene. De norske bidragene kom fra Riksantikvaren (Ola H. Øverås) og Norsk vegmuseum (Svein Magne Olsen, Geir Paulsrud). Det var meningen at det redaksjonelle ansvaret for serien skulle gå på omgang som en følge av symposium arrangert i de nordiske landene. Braut utkom derimot bare i to bind, den siste under redaksjon av Norsk vegmuseum i 2002 (Braut 2).

⁶²⁴ Gansum og Skarre 2002; Risbøl 2002. De andre norske arkeologiske bidragene i Braut 2 var om nordnorske båtdrag av Povl Simonsen ved Tromsø Museum, om veier og veimerker av Elisabeth Skjelsvik ved Universitets Oldsaksamling i Oslo som var en kortversjon av artikkelen fra 1968, samt en artikkel om gamle veier på Andøya i Nord-Norge av Kjersti Jacobsen ved Universitetet i Tromsø.

⁶²⁵ Gansum 2002. En kortere versjon av denne oppdragsrapporten er publisert i Gansum 2001.

menneskenes samkvem».⁶²⁶ Han presiserer for øvrig at målet med teksten ikke har vært å utdype en sosial- og kulturhistorisk erkjennelse om fortidens veier, men å styrke hulveienes status som arkeologisk kunnskap og vernekategori i landskapet. Den innskrivningskonteksten som Gansum formidler hulveidiskursen utfra, kan sjangermessig defineres som en *forvaltningsarkeologisk historieskriving* om hulveier.

De sjangermessige føringene for hulveidiskursen fremgår først og fremst av hvordan den arkeologiske rapportsjangeren (tekster med fokus på arkeologisk registrering, utgravningsmetoder, datering, kronologi, terminologi etc.) innlemmes i en kameralistisk skrive-tradisjon (oppdragsrapporter, veiledere, offentlige utredninger, stortingsdokumenter etc.). Gansums tekst opererer i skjæringspunktet mellom vitenskapelig og populærvitenskapelig formidling (rapporten, den allmenne bruker). Med denne intensjonen utviskes skillet mellom leseren (mottakeren, tolkeren) som profesjonell og amatør. Målgruppene i denne sjangerorienteringen er både fageliten innenfor kulturminneforvaltningen og den kulturhistorisk interesserte allmennheten. Primærmålet i Gansums oppdragsrapport er likevel først og fremst å opplyse fagekspertisen om en type kulturminnekategori som er lite vektlagt i forvaltningens ekspertkunnskap. Den forvaltningsrettede hulveidiskursen videreførte etterkrigstidens veiark-eologiske fokus, slik den ble formidlet gjennom den arkeologiske rapportsjangeren.⁶²⁷ Men retningen som hulveidiskursen tok utover 1990-tallet, med blant annet «Hulvegprosjektet i Vestfold», medførte at hulveiene ble et forskningsobjekt i seg selv. Hulveier ble nå registrert og dermed akseptert som egne kulturminner i landskapet. Sett samlet vitner dette om at hulveienes status som kulturminner begynner å feste seg i vernetenkningen.⁶²⁸ Etterkrigsgenerasjonens hovedregel om at hulveier registreres dersom de ligger i tilslutning til gravfelt eller til andre kulturminner, ble utfordret ved arkeologisk metodologi. De arkeologiske problemstillingene handlet om hulveienes tilblivelseshistorie som organiske konstruksjoner sett utfra en teknikkintern problemstilling (hulveienes funksjon, form, type, datering, lagvis oppbygning osv.). Det er slik sett, og i samsvar med etterkrigsarkeologenes forskningsfokus, en naturvitenskapelig positivistisk erkjennelsesform som utgjør den underliggende tematikken i utsagnene om hulveiene i den arkeologiske rapportsjangeren i senmoderne tid. Målet med denne

⁶²⁶ Gansum 2002, 6.

⁶²⁷ For beskrivelse av den arkeologiske rapportsjangeren, se avhandlingens kapittel 3.2. og kapittel 6.2.2.

⁶²⁸ Gansum vektlegger spesifikt innføringen av en kulturminnelovsendring i 2001 der bevisbyrden i tvilstilfeller med henhold til om kulturminner er automatisk fredet eller ikke, flyttes fra Riksantikvaren til tiltakshaver/utbygger, se Gansum op.cit., 118, om Kulturminnelovens § 4 femte ledd. Det medførte at fortidsveier ble ansett som automatisk fredet til det motsatte er bevist, noe som igjen har styrket hulveiens status som kulturminne.

forvaltningskunnskapen er, på tross av et kulturhistorisk ståsted, å oppnå mer eksakt («hard») kunnskap om hulveiene som fortidsuttrykk i landskapet.

Den «myke» kunnskapen om hulveier er utfra et kultursosiologisk landskapsperspektiv også utdypet som forvaltningskunnskap. Det narrative «plottet» som blir omdreiningspunktet i Gansums hulveidiskurs er basert på problemet med tidsfestning av hulveier. Den mangelfulle forståelsen av hulveier som vernebeskyttet kulturminnekategori er skapt som følge av en fortidsmentalitet i det institusjonelle kulturminnevernet som legger større vekt på tidfesting (utfra fikseringsåret 1537) enn romlig organisering i retorikken om historisk verdi, mener han. I følge Gansum bør bevaringstenkningen implementere en romlig analytisk tilnærming basert på kulturhistorisk forståelse og som dermed gir et grunnlag for kulturgeografiske undersøkelser av hulveier og hulveisystemer. Han argumenterer for at hulveier som «kulturelle ruter» i geografien bør tillegges større verdi i bevaringsarbeidet.⁶²⁹ Men som forvaltningsproblem får tematikken om hulveienes romlige organisering utfra kulturhistorisk forståelse (hulveienes rolle i «samkvemets historie») et annet innhold som verneretorikk enn som historieretorikk. Kunnskap om hulveier utfra en verneretorikk kontra en historieretorikk viser til motsetninger mellom fortidslogikker i forvaltningen og i grunnforskningen. Gansum benytter for eksempel utfra en verneretorikk det moderne forvaltningshistoriske begrepet «kulturmiljø» som romlig analytisk begrep om hulveifenomenet.⁶³⁰ Problematikken omkring landskapsbegrepet og kulturmiljøbegrepet involverer en diskusjon om historiebevissthet som er lite belyst i den forvaltningsrettede diskursen om veifenomenet. Hva karakteriserer eller rettere sagt hvilke utvelgelseskriterier legges til grunn for å definere veier som kulturmiljøer? Hvor slutter en vei som avgrenset kulturmiljø? Fra et grunnforskningsperspektiv (i analyser av fortidens landskap) kan veier analyseres som nettverk og korridorer utfra en lokal, regional og nasjonal så vel en overnasjonal romlig geografisk kontekst. Veilandskapet kan i de ulike skalaene analyseres som en del av dynamiske historiske og sosiale prosesser. Problemstillingene om kulturmiljø er derimot innrettet en verneideologisk forvaltningsretorikk som utfra et fokus på kulturminnes (hulveienes) relasjon til omgivelsene forsøker å ivareta hensyn i nåtiden. Den verneretoriske forvaltningslogikken fremmer en tilnærming til fortidens veier der grunnforskningen (analyser av fortiden fortolket som den var) får et anvendt formål idet den underlegges et brukerperspektiv (fortiden slik den ønskes bevart i nåtid og som beror på

⁶²⁹ Ibid., 34. Dette er et perspektiv som blant annet også Elisabeth Skjelsvik og etterkrigsgenerasjonen vektla hvor veienes relasjon til andre kulturminner (gravminner, bautasteiner, varp, kirker ol.) og landskap (utmark, dyrket mark, gårdstun, grensen mellom vann og land) ble forstått i sammenheng utfra mentalitetshistoriske og kultur-/samfunnhistoriske utsagn om veiens betydning i fortidens sosiale liv.

⁶³⁰ Ibid., 44, 119.

valg, prioriteringer og forhandlinger). Å definere romlige sammenhenger utfra humanvitenskapelige kriterier og historiske problemstillinger på den ene siden, og på den andre siden utfra forvaltnings- og planleggingsmessige problemstillinger er slik sett vesensforskjellige.

Et annet aspekt ved kulturmiljøbegrepet er at anvendelsen av det bærer preg av et essensialistisk landskapsestetisk (arkitekturteoretisk) syn på menneskenes omgivelseshistorie. I dagens verneideologi er et essensialistisk syn på historisk autentisitet (urørt, intakt, homogent) et hovedkriterium for å definere kulturmiljøer.⁶³¹ Det oppstår derfor et problem sett utfra en kultursosiologisk landskapsforståelse når veienes romlige historie (veihistoriens dynamiske karakter, endrings-/virkningshistorie) bestemmes kategorisk som et enhetlig og sluttet kulturmiljø (som historisk autentisk eller intakt). Det krever en bevissthet om at kulturmiljøbegrepet i realiteten er en moderne konstruksjon og en utvelgelsesklassifikasjon som bidrar med å idealisere og rendyrke et steds eller et landskaps form ved bruk av et landskapsestetisk syn som forvaltningsverktøy.⁶³² Kulturmiljøbegrepet er skapt med tanke på beslutningssystemer, utfra hvilke hensikter eller mål man i samtiden har med den historiske materielle kulturen. Forvaltningsfortellingen om hulveiene, som Gansums oppdragsrapport innskriveres i, viser således til en annen historierefleksiv kunnskapsramme enn det en fortidsfortelling om hulveier sett utfra et akademisk historierefleksivt ståsted gir uttrykk for (i et grunnforskningsperspektiv). Samlet sett vil Gansums oppdragsrapport sjangermessig kunne forstås som både «kulturminnelitteratur» (forskning om forvaltningssystemer og -ideologi) og som «kulturminnevernlitteratur» (forskning *for* forvaltningen, som er forvaltningsnyttig), med overveiende tyngde på tematikken innenfor sistnevnte litteratur.

8.2.2. Middelalderens veier og pilegrimenes vandreliv

Forholdet mellom akademisk kunnskap og forvaltningskunnskap fremgår også i diskursen om middelalderens veier i den senmoderne veiarkeologiske forskningen. Med arkeologen Ingrid

⁶³¹ Kulturmiljøbegrepets historie kan forstås utfra hvilke disipliner som har preget kulturminneforvaltningens historie. Arkeologenes miljøbegrep i etterkrigstiden (jfr. Anders Hagen) var basert et materialistisk syn på natur- og kulturlandskapet (økologisk historie). Et kunsthistorisk eller arkitekturhistorisk syn på miljøbegrepet (som også et ekspressivt romantisk arkeologisk syn var basert på) tok derimot utgangspunkt i estetikken. Bygnings- og landskapsestetikk eller byformingsestetikk (stilidealer, formgivning og opplevelser utfra idealer om «det harmoniske» eller «det vakre og skjønne» i omgivelsene), har hatt stor innflytelse i kulturminneforvaltningens historiesyn. Kulturmiljøbegrepet ble innført i revisjonen av kulturminneloven i 1992 (jfr. avhandlingens kapittel 7.1.). I kulturminneforvaltningen er funksjonelle sammenhenger forstått synonymt med et estetikk-historisk perspektiv utfra ideen om *historisk autentisitet*. Per i dag er seks kulturmiljøer fredet etter Kulturminnelovens § 20. Det er Havrå gårdsanlegg, Utstein kloster, Skoltebyen Neiden, Kongsberg Sølvverk, Sogndalstrand og Birkelunden i Oslo. Alle kulturmiljøene representerer bosetnings- og arkitekturhistorie som er verneverdig fordi de fremstår som homogene («urørt» eller «intakt»), med andre ord historisk autentiske utfra et essensialistisk kunnskapssyn.

⁶³² Se Guttormsen og Fageraas 2011 for en historisk og teoretisk redegjørelse av autentisitetsbegrepet og om dette estetiske landskapssynet.

Smedstads magistergradsavhandling fra 1988 om «Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid» belyses en akademisk tilnærming til rideveienes historie.⁶³³ En hovedtematikk i Smedstads avhandling var, som i hulveidiskursen, arkeologiske spor etter rideveier utledet med bakgrunn i den arkeologiske rapportsjangeren, med andre ord en empirisk undersøkelse av den materielle veien. Fokuset for Smedstad var teknikkintern historie belyst utfra skriftlige kilder, arkeologiske undersøkelser av kavlebruer og denne funntypens konstruksjonsmessige prinsipper (datering, form, type, byggeprinsipper ol) samt hvor veiene gikk i landskapet. Men Smedstad var også opptatt av veienes sosiale og kognitive historie. Kavlebruempirien og skriftlige kilder benyttes for å belyse samfunnsforhold i slutten av vikingtiden og middelalderen, og hun videreførte slik sett en sentral tematikk innenfor den kulturhistoriske sjangeren. Ved å belyse rideveienes sosiale organisering under fremveksten av kirke- og kongemakten i middelalderen viderefremidler Smedstad historikeren Sverre Steens syn på veihistorie som uttrykk for en norsk statsdannelsesprosess, mer bestemt fremveksten av et «statlig» organisert veihold i middelalderen. Men det er en arkeologisk fortidsdiskurs supplert med skriftlige kilder hun er opptatt av å belyse, og ikke primært et historikerperspektiv på veihistorien. En annen tematikk som opptar Smedstad er veienes betydning i middelalderens religiøse liv, derav brubyggingens betydning som symbolske handlinger og minnesmerker i middelalderen.⁶³⁴ Sigurd Griegs mytiske og rituelle «vognkjørende» landskap i jernalderens gravminnelandskap ble med andre ord i senmoderne tid erstattet av en diskurs om bruens og veienes betydning i *middelalderens* rituelle landskap. Veienes symbolske og rituelle betydning belyst utfra en kognitiv dimensjon i landskapet er for øvrig en tilnærming som har bred resepsjon i senmoderne kulturhistorisk historieskriving om veier og ferdseil.⁶³⁵ Smedstads avhandling fra 1988 utgjør i norsk sammenheng en kjernetekst for en ny type tekstproduksjon som begynte å gjøre seg gjeldende på 1990-tallet der veihistorie inngikk i en senmoderne diskurs om middelalderens pilegrimsvandring. Hovedtematikken i den kultur-

⁶³³ Smedstad 1988.

⁶³⁴ *Ibid.*, kapittel 10.

⁶³⁵ Vogndiskursen i «kjøretøyarkeologien» er i senmoderne tid marginalisert til fordel for diskursen om hulveier og kavlebruer. De senmoderne tolkningene innenfor den akademiske historieskrivingen er i tråd med en post-prosessuell orientering i arkeologien opptatt av kjøretøyenes narrative og symbolske betydning, se f.eks. Piggott 1992, i norsk sammenheng se også Berg-Hansen 2009. Antikvarens diskurs om forhistoriske seremonielle veier/prosesjonsveier (veier med oppbygde steiner) er en tematikk som derimot har fått lite oppmerksomhet foreløpig i den senmoderne norske kjøretøydiskursen. I nordisk sammenheng kan unntaksvis nevnes prosesjonsveien i gravminnemiljøet Rösaring ved Stockholm i Sverige, jfr. Pásztor et.al. 2000. Se også Sandén, B. «Fifty years with the Cult Site of Rösaring», 2002, på nettstedet <http://www.ukforsk.se/nya/vhm.htm> (nedlastet 24. juni 2010). De norske arkeologiske veihistoriske tekstene berører i liten grad denne tematikken i sin betoning av veiens rituelle og religiøse betydning. En diskusjon om prosesjonsveier sett i lys av visuell landskapsmetode finnes for øvrig i Jacobsen 2003, 27-28, 45-46.

historiske sjangerens historie om «det historiske reiselivet» ble her videreført utfra den narrative karakteren «pilegrimen» som subjektposisjon.

Den akademiske kunnskapen om middelalderens veier innrulles en forvaltningsrettet historieskriving hvor flere sektorer er involvert i historieskrivingen. Jeg benytter Smedstad som eksempel på den akademiske arkeologiens møte med forvaltningssektorenes historiesyn. Smedstads fokus på et «statlig» organisert veihold sammenfalt tematisk med en veisektoriell sjangers kameralistiske historieskriving. Det var derfor av tematisk interesse at Statens vegvesen bidro med midler for trykkingen av hennes avhandling.⁶³⁶ Men det var utfra sin faglige posisjon ved Riksantikvaren at Smedstad brakte den akademiske kunnskapen over i en kameralistisk kunnskapsorientering. Denne orienteringen fremgår av pilegrimdiskursen, slik den blant annet kom til uttrykk i Smedstads artikkel «Middelalderens veier og pilegrimenes vandring» i antologien «Natur, kultur og tro i middelalderen. En artikkelsamling» utgitt av Direktoratet for Naturforvaltning (DN) og Riksantikvaren (RA).⁶³⁷ Antologien ble, som det fremgår av antologiens forord, initiert på bakgrunn av «Prosjekt Pilegrimsleden», et formidlings-/tilretteleggingsprosjekt (en type historiebruk) som ble igangsatt på oppdrag fra Miljøverndepartementet.⁶³⁸ Pilegrimprosjektet ble utført i perioden 1994-1997 som et samarbeidsprosjekt mellom DN og RA.⁶³⁹ Smedstad representerer her en akademisk forskningskritisk vitenskultur innenfor humaniora når hun presiserer at det er «... mange sider ved pilegrimenes vandring vi kan ta fatt i. Vi står overfor spørsmålet om hvor pilegrimene gikk. Hva er egentlig det vi kaller «pilegrimveier» i dag? Hvordan tok pilegrimene seg fram? Hva slags forhold levde de under på vei til Nidaros?»⁶⁴⁰ Utfra disse problemstillingene er Smedstad opptatt av pilegrimfenomenet som historisk fenomen sett i lys av middelalderens veier og reiseliv generelt. Pilegrimenes vandring utgjør slik sett en historisk situert «kulturell reiserute» i den katolske kirkens geografi i middelalderen. Forskningshistorisk er «det historiske reiselivet» en tematikk med lange tradisjoner innenfor veihistorisk forskning utviklet i arven fra Troels-Lunds fokus på dagliglivets historie i middelalderens landskap (eller renessansen som han kalte det). Hovedforskjellen er at mens Troels-Lund (og Haakon Shetelig for den saks skyld)

⁶³⁶ Jfr. forordet i Smedstad 1988.

⁶³⁷ Smedstad 1996.

⁶³⁸ Opphavet til pilegrimprosjektet var en prosess som involverte en rekke ulike aktører. Pilegrimsleden var en tematikk som opptok det norske kirkelivet, men et konkret initiativ til en revitalisering av de gamle pilegrimsledene kom fra lokalt hold i forvaltningen, nærmere bestemt fra fylkesmannen i Oppland, se Hage 1996, 84.

⁶³⁹ Pilotprosjektet ble etterfulgt av et nytt pilegrimprosjekt i 2007-2010 utledet som et samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunene/kommunene i Oppland, Nord- og Sør-Trøndelag, Den norske kirke, DN og NHO-reiseliv. RA har på sin side tilført Pilegrimsleden i sitt Verdiskapingsprogram.

⁶⁴⁰ Smedstad 1996, 23.

belyste kontrasten mellom rideveiene og kjøreveiene utfra deres betydning for fremveksten av det moderne reiselivet, blir den senmoderne pilegrimdiskursen om det reisende mennesket et middel for å belyse førindustriell veihistorie og rideveiens reiseliv.⁶⁴¹ Men den historiske reiselivsdiskursen som Smedstads akademiske problemstillinger fører dialog med er ikke en veihistorisk skrivetradisjon om dagliglivets kultur og reiseliv (jfr. Troels-Lund, Shetelig og Steen) eller en senmoderne akademisk kultursosiologisk landskapsdiskurs om vandring, men (som det fremgår av den ovennevnte antologien) en senmoderne forvaltningsrettet landskapsestetisk skrivetradisjon om natur, trosliv og vandring.

Smedstads utsagn inngikk i en vitenskultur med et fortidssyn definert av miljøvernsektoren og derav kulturminneforvaltningen. Jeg viste ovenfor (i kapittel 8.2.1.) hvordan hultveidiskursen utfra verneideologiske problemstillinger inngikk i en kameralistisk sjangerorientering forbundet med lokal kulturminneforvaltning (fylkeskommunen). Pilegrimdiskursen hadde for øvrig en bredere fortolkningsramme idet den også inkluderte naturforvaltningens syn på fortiden. Målet med pilegrimprosjektet var å stimulere til friluftaktivitet og tilrettelegge for turvandring til fots langs gamle ferdsselsveier mellom Oslo og Nidaros, «... en pilegrimsled som vil gi et bilde av hvordan middelaldermennesket opplevde vandringen» (fra forordet i antologien «Natur, kultur og tro i middelalderen» fra 1996). Et slikt imaginært «bilde» forutsetter at det i dag er mulig å leve seg inn i eller å finne tilbake til et kontemplativt innhold i landskapet som er «historisk autentisk» med hvordan middelaldermennesket opplevde sine omgivelser. Dette perspektivet i pilegrimprosjektet gir uttrykk for miljøvernforvaltningens historiesyn der miljøfortellingen som ble introdusert av etterkrigsgenerasjonen utgjør en overordnet narrativ. Men i pilegrimprosjektet var det ikke en miljøfortelling utfra et materialistisk kunnskapssyn som ble formidlet, men en miljøfortelling som tok utgangspunkt i et estetisk syn på middelalderens ferdsselskap sett utfra en instrumentell historiebruk forbundet med friluftsliv. Friluftslivsmotivet i pilegrimdiskursen inngikk i en fortidsretorikk om naturen der Direktoratet for Naturforvaltning (DN) har definisjonsmakt. I en artikkel av Torild Hage ved DN, som ble publisert i «Årbok for norsk vegmuseum», fremgår det at naturforvaltnings mål med historieskrivingen var utledet av direktoratets handlingsplan for friluftsliv. Friluftsliv er i vesentlig grad ensbetydende med et natursyn. «Å vandre i forfedrenes fotspor, gir friluftslivet en ekstra dimensjon og nye uvante opplevelser», skriver Hage.⁶⁴² Arkeologenes fortidsveier er med andre ord en tilleggsverdi sett utfra naturforvaltningens friluftslivsperspektiv. I denne

⁶⁴¹ Se Vådahl 2007, 6, for en nærmere diskusjon om begrepet «det reisende menneske» (*homo viator*) som et erkjennelsesmessig utgangspunkt i pilegrimdiskursen.

⁶⁴² Hage 1996, 86.

retorikken er arkeologen Anders Hagens argumentasjon nevnt tidligere, om at naturvern sikrer kulturminnevern, brukt i motsatt retning. Torild Hage mener at: «Kulturminnene [...] kan gi opplevelser og økt forståelse av forholdet mellom fortid og framtid og mellom menneske og naturen» og at «Gamle veier og veifar i seg selv [er] natur- og kulturminner med en særlig opplevelseskvalitet».⁶⁴³ Hvordan veier og veifar er *naturminner* fremgår av Torild Hages utsagn om at pilegrimenes vandring i middelalderen også representerer opplevelser av dagens naturlandskap: «... landskapet er i hovedsak det samme som den gang, med de samme fjell å orientere seg etter», skriver hun.⁶⁴⁴ Et sjangermessig trekk i miljøvernsektorens historieskriving er med andre ord basert på et statisk natursyn, derav oppfatningen om pilegrimvandring i middelalderen som en estetisk opplevelse av natur- og kulturlandskap som det fortsatt finnes spor av i dagens landskap. Den akademiske kunnskapen om middelalderens veier og ferdsele ble utfra tenkning om historisk autentisitet med andre ord omfortolket i en kameralistisk historieskriving som forente natur- og kulturminneforvaltningens syn på fortiden.

Naturforvaltningen var ikke alene om å påvirke den kameralistiske historieskrivingen om middelalderens veier. I tillegg til å romme en tematikk om pilegrimvandring og friluftsliv, inngikk reiselivsmotivet i en fortidsretorikk som vektla religionshistorie utfra ideen om at det finnes en «religiøs autentisitet» i landskapet. Forskningshistorisk kan dialogen mellom den forvaltningsrettede historieskrivingen og en religionshistorisk historieskriving forstås som en prosess på 1990-tallet der arkeologer og naturvitere i forvaltningen innruller i en livssyns-diskurs utledet av forfattere innenfor den kirkelige administrasjon.⁶⁴⁵ Da Pilegrimprosjektet ble avsluttet i 1997 innledes en æra med en livssynsdominert reiselivsdiskurs om middelalderens pilegrimsleder som har vedvart frem til i dag, mener teologen Arne Bugge Amundsen.⁶⁴⁶ Utgangspunktet for denne livssynsystematikken var middelalderens katolske pilegrimsliv og Olavsarven (Olav den helliges liv og virke) med Nidaros domkirke som religiøst midtpunkt i Norden. Om dette åndelige og religiøse imperativ skriver Bugge Amundsen: «Spesielt interessant er det å legge merke til at det søkes mot et konfliktfritt rom, der den kristne religionen tolkes som 'ritual og estetisk opplevelse', og der de religiøse verdiene fremstår som på samme tid både gamle og tidløse».⁶⁴⁷ For dagens evangelisk-lutherske kirke og katolske kirke inngår den katolske religionshistorien i en historieskriving om middelalderens ferdsele og vandring der pilegrimsmotivet er fremtonet som et tidløst innhold. Olavstradisjonen fremtoner

⁶⁴³ Ibid., 86-87.

⁶⁴⁴ Ibid.

⁶⁴⁵ Bugge Amundsen 2002, 152.

⁶⁴⁶ Ibid., 156.

⁶⁴⁷ Ibid., 167.

som en felles historie og kulturarv, uavhengig skillelinjer i et kristent trossyn.⁶⁴⁸ I pilegrim-diskursen er med andre ord ikke bare akademiske miljøer (arkeologer og historikere, grunnforskningen) involvert, men også en rekke forvaltningssektorer; ikke bare arkeologer innenfor arkeologisk kulturminneforvaltning (Riksantikvaren, Fylkeskommunen), men også flere andre direktorater (Direktoratet for Naturforvaltning, Samferdselsdirektoratet/Statens vegvesen, Den Norske Kirke).

8.2.3. Rideveilandskapet kronotopi som idealisert idyll

Jeg har ovenfor vist hvordan historieskrivingen om rideveienes historie innenfor academia og i forvaltningen, utfra sine epistemologiske ståsteder, innordnes en erkjennelsesform forbundet med landskapsfenomenologi (subjektivt fortolkende, basert på erfaring og opplevelse). Med inspirasjon fra faget landskapsarkitektur ble fenomenologisk tenkning – den «myke» kunnskapen – om landskapets erfaringsmessige, visuelle og ideelle eller åndelige kvaliteter et analytisk grunnlag for å belyse veienes romlige historie. Men i akademias og forvaltningens historieskriving kom denne romlige historien til uttrykk på forskjellige måter. I den akademiske arkeologiens historieskriving utbroderes et idyllkronotopisk innhold forbundet med et tradisjonelt kulturhistorisk perspektiv som handler om folklørelandskapets handlingslandskap eller dagliglivets praksis. Denne realistiske idyllverdenen inngår i en narrativ som ikke bare beskriver hvor veiene gikk i forhistoriens og middelalderens folklørelandskap, men også hvordan menneskene arbeidet med å bygge veier og hvordan de tenkte om veier utfra ritualer og sosiale praksiser knyttet til dem. Pilegrimens subjektposisjon (landskapsblikk, visualitet, opplevelse, erfaring, refleksjon) ga utfra et akademisk arkeologisk syn uttrykk for bestemte sosialt strukturerende «kulturhistoriske ruter» forbundet med historisk vandring og reiseliv. I den akademiske litteraturen er kulturhistoriske ruter forstått utfra et erkjennelsesgrunnlag som bygger på en kultursosiologisk landskapsfenomenologi.

I forvaltningssektorenes historieskriving derimot ble kulturhistorisk erkjennelse om historisk vandring og ruter innlemmet i en estetisk landskapsfenomenologi basert på et essensialistisk arkitekturteoretisk kunnskapssyn. I den forvaltningssektorielle historieskrivingen om jernalderens og middelalderens veier fremmes et opplevelsesaspekt utfra ideen om autentisitet («det harmoniske, vakre og skjønne landskapet»). I forvaltningens hulveidiskurs er kulturmiljøbegrepet forstått utfra ideen om historisk autentisitet, som oppfattes synonymt med et intakt og helhetlig eller homogent *tidsbilde*. Opplevelsesdimensjon i landskapet er for øvrig fremtredende utfra hvordan tenkning om både historisk og religiøs autentisitet inngår i

⁶⁴⁸ Vådahl 2007, 76ff.

pilegrimdiskursen. Det er et syn som har nære relasjoner til nasjonalromantikkens idealverden der tidsbildet av bondelandskapet og bonden som nasjonalepisk karakter utgjorde hovedmotivene. I forvaltningens *historiske bilde* er det derimot ikke lenger nasjonen og bonden som fyller et idyllkronotopisk innhold, men det senmoderne rekreative menneskets opplevelse av natur og et religiøst landskap. I forvaltningslitteraturen fremmes tanken om at dagens vandring gir en autentisk opplevelse av middelalderens landskap, natur og trosliv. Middelalderens tidsbilde blir slik sett også et idealbilde, forstått både som en idealisering av middelalderens reiseliv og som et tidsbilde som kan oppleves i dagens historiske landskap. Ideelle og åndelige verdier forbundet med en historisk og religiøs autentisitet i jernalderens og middelalderens veilandskap har som uttrykk for tidsbilder og idealbilder å gjøre med å konstruere en imaginær fortid og dermed en narrativ kronotopi.

Den kulturhistoriske sjangeren (rideveienes historie og folkløse) var, som jeg har beskrevet tidligere, basert på et idyllkronotopisk innhold. Fra mellomkrigsgenerasjonen til etterkrigsgenerasjonen påviste jeg et fortellermessig skifte fra en rural idyll forbundet med håndverk og arbeid (teknologi) til en naturidyll («naturmenneske»). Begge idyllformene tok utgangspunkt i realismens epistemologi. Med autentisitetetsbegreps romantiske idéinnhold endres denne kronotopihistorien i senmoderne tid.⁶⁴⁹ Det tradisjonelle veilandskapet i forvaltningssektorenes historieskriving ga, med bakgrunn i en følelsesbetont estetisk opplevelse av natur og religiøsitet, uttrykk for et folkløst tidsrom med et idealisert idyllkronotopisk innhold. Med forvaltningens syn på historisk vandring fremmes et idyllkronotopisk innhold som tar utgangspunkt i et statisk narrativt tidsrom: en tidløs idealverden. Med referanse til Bakhtins historiske poetikk utgjør dette tidløse landskapet et tidsrom forbundet med en idealisert og abstrakt «eventyrtid» der historisk tid er fraværende. Sagt på en annen måte:

«Vandring kan bety en gjenopplevelse av fortidens vandreres opplevelser; i pilegrimsvandringen gjentas den første reisen, fortellingen om den første vandring gjen-skapes».⁶⁵⁰

Det biografiske liv forbundet med pilegrimenes vandring blir med andre ord en prefigurert mønsterfortelling om reiseopplevelser som oppfattes ensbetydende med både nåtidens og middelalderens landskap.

⁶⁴⁹ Om romantismens innflytelse i tenkning om autentisitet, se avhandlingens kapittel 3.4.3.

⁶⁵⁰ Selberg, T. 2002, 23.

8.2.4. Sammenfatning

Tematisk kan det spores en endring fra arkeologene i etterkrigstiden til den senmoderne generasjonens tekstproduksjon idet veiarkeologi vektlegges fremfor kjøretøyarkeologi. Det medførte et skifte i fokus fra bronsealderens ferdselslandskap til et hovedfokus på hulveier og kavlebruer i jernalderens og middelalderens veilandskap. Forholdet mellom metoder og teorier byggende på et prosessuelt og post-prosessuelt kunnskapsgrunnlag danner et viktig grunnlag for ulike forskningsfokus i den arkeologiske akademiske litteraturen. På den ene siden inngår veiarkeologien i en prosessuell arkeologi som er opptatt av den «harde» eksakte kunnskapen om fortidens veier – de fysiske sporene - som kan avdekkes gjennom utgraving, datering, digital kartlegging (GIS) og som er opptatt av spørsmål om veienes nytte og funksjon. Dette er arkeologisk kunnskap som samsvarer med et teknikkinternt perspektiv på veienes historie og som viser en nær relasjon mellom arkeologi- og veiingeniørvirket. På den andre siden inngår veiarkeologien i en post-prosessuell arkeologi som er «myk» i den forstand at kultursosiologiske perspektiver har fått innflytelse i utsagn om veienes bevegelseshistorie i landskapet. Med et post-prosessuelt perspektiv rettes oppmerksomhet på kommunikative aspekter i landskapet forbundet med ferdsel og vandring som et flertydig kulturelt og sosialt differensiert fenomen. I den akademiske arkeologien er det ikke et motsetningsforhold mellom disse perspektivene på fortidens veier; kunnskap om veienes materialitet danner grunnlag for kulturhistoriske tolkninger om vandring og reiseliv.

I løpet av 1990-tallet fikk oppdragsforskningen innenfor forvaltningen stor betydning for fremveksten av veiarkeologisk forskning. Det medførte at den kulturhistoriske sjangeren ble innordnet en forvaltningssektoriell historieskriving. I denne historieskrivingen er det en nær relasjon mellom historiske utsagn og forvaltningspolitiske mål (det juridiske vernet, lokal medvirkning, sektoransvaret, formidlings- og tilretteleggingsprosjekter eksemplifisert ved hulvei- og pilegrimprosjektet). Arkeologenes utsagn og historiekunnskapen om førmoderne veihistorie inngikk her i en landskapsestetisk forvaltningssektoriell historieforståelse som ble fremmet av en rekke sektorer (miljøvernsektoren/natur- og kulturminnevern, fylkessektoren, kirkesektoren, veisektoren). Utfra ideen om historisk og religiøs autentisitet oppfatter forvaltningen landskapet som *en kode* skapt utfra en på forhåndgitt plan (lik et originalt hus eller en byplan med et enhetlig stiluttrykk). Oppgaven blir dermed å fatte denne planen, finne tilbake til den og handle i pakt med den. Arkeologiske utsagn ble slik sett et middel for å utdype et teleologisk historiesyn innenfor et forvaltningssektorielt kameralistisk sjangerdomene. Arkeologisk kunnskap om fortidens veier innenfor den kameralistiske historieskrivingen bygget på

et idealisert idyllkronotopisk innhold, et abstrakt idyllisk veilandskap med forankring innenfor romantismens epistemologi.

8.3. Den teknologihistoriske sjangeren

Den senmoderne tekstproduksjonen om kjøreveienes historie er omfattende og variert. Det er tette bånd i historieskriving med en teknologihistorisk og sektorhistorisk sjangerorientering. Den overordnede narrativ er, som tidligere, fremveksten av kjøreveier for hjulgående kjøretøy fra 1600-tallet og den videre utviklingen av kjøretøy og veier frem til vår tids automobilitet. Tilnærmingene til denne hovedfortellingen er for øvrig forskjellig utfra hvilket kunnskapsmessig og institusjonelt ståsted forfatterne har i sitt møte med kjøreveiene som studieobjekt. I dette kapitlet skal jeg som under forrige kapittel belyse hvordan historiekunnskapen innenfor en teknologihistorisk akademisk vitenskultur sto i forhold til en anvendt og forvaltningssektoriell historieskriving i senmoderne tid. Veienes teknologihistorie utfra et kultur- og samfunnshistorisk (teknikkeksternt) og estetisk landskapsperspektiv, utgjør i den sammenheng to dominerende diskurser som jeg skal belyse nærmere.

8.3.1. STS-forskningen og samfunnsøkonomene

Jeg har tidligere vist hvordan den teknologihistoriske sjangeren vokste frem som følge av ingeniørentusiastenes begeistring for teknologi. Først mot slutten av 1970-tallet og utover 1980-tallet ble teknologihistorie et eget forskningsfelt i Norge og dermed innordnet den akademiske vitenskulturen. Teknologihistorie ble dermed et felt for faghistorikere, og i første rekke for økonomihistorikerne.⁶⁵¹ Etter hvert ble samfunnshistorie et sekkebegrep for tverrfaglig teknikkeksternt forskning med en økonomisk, politisk, sosial og kulturell orientering til teknologihistorie. Under påvirkning fra fransk og angloamerikansk teori fremsto en type tverrfaglig historieskriving i Norge som kan sammenfattes under betegnelsen «Studier i teknologi og samfunn» (STS).⁶⁵² Det var spesielt tre retninger som fikk innflytelse i denne historieskrivingen: Studier av store teknologiske systemer, studier med fokus på den sosiale konstruksjonen av teknologi (SCOT) og studier basert på aktør-nettverk-teori (ANT).⁶⁵³ Alle retningene tok utgangspunkt i et vitenskapssyn som la til grunn at «... grensene mellom teknologi og vitenskap og mellom teknologi og samfunn ikke er gitt på forhånd, men er sosiale

⁶⁵¹ Berg 1996. Endringen i teknologihistorikermiljøet i tiden før og etter 1980 er «karakterisert som økonomisk histories møte med ingeniører og sosialhistorikere», *ibid.*, 9.

⁶⁵² For faghistorisk oversikt over feltet, se Asdal et. al. 2001, der forfatterne benytter, med inspirasjon fra Bruno Latour, begrepet «teknovitenskapelige kulturer» som en betegnelse på forskningsfeltet. STS er i engelsk terminologi kalt både «Science and technology studies» og studier i «Science, technology and society».

⁶⁵³ *Ibid.*, 28-29.

og kulturelle konstruksjoner».⁶⁵⁴ Mens arkeologisk kunnskap og førindustriell vei-historie tidligere dannet en bakgrunn for å belyse industriell vei-historie, er referansene til arkeologisk kunnskap om fortidens veier derimot fraværende i senmoderne historieskriving om teknologi-historie. Arkeologer har riktignok benyttet referanser fra STS-forskning som et teoretisk grunnlag for å forstå hvordan teknologisk materiell kultur, derav ferdsels-gjenstander, er del-takende «aktører» og «virker» i kultur- og historieskapende prosesser⁶⁵⁵, men denne kunn-skapen trekkes ikke inn i teknologihistoriske studier som har fokus på kjøreveienes historie.

Et eksempel på vei-historisk forskning innenfor sjangeren er prosjektet «Bilen og det moderne Norge» fra 1989, initiert av «Senter for teknologi og samfunn» ved daværende Universitetet i Trondheim (UNIT), i dag NTNU.⁶⁵⁶ Et overordnet mål med prosjektet var å forstå det moderne utfra et fokus på fremveksten av bilsamfunnet og bilkulturen i Norge, derav hvordan politiske og kulturelle forhold har virket sammen. Sett samlet var prosjektet kunnskapsbyggende for historieforskning om det norske bilsamfunnets aktører, deriblant om universitets-/instituttsektoren og samferdselssektoren (teknokratene) som ideologipolitiske maktfaktorer i etterkrigstidens vei-historie. Ti år senere, i 1999, ble denne STS-forskningen etterfulgt av prosjektet «Vegen – en konstruksjon av meninger og materielle ting», initiert av NTNU under det nye senteret «Institutt for Tverrfaglige Kulturstudier». Resultatene fra prosjektet ble publisert i «Årbok for Norsk vegmuseum».⁶⁵⁷ STS-forskningen ved NTNU involverte ingeniører, sosiologer, økonomer, etnologer og historikere (men ikke arkeologer og antropologer). En sentral tematikk var den sosiale (organisasjons-)historien som ekspertise, ideologiske regimer og institusjoner i «aktør-nettverk» har spilt i planleggingen og utbygg-ingen av veisamfunnet i etterkrigstiden.⁶⁵⁸ Også et kulturhistorisk perspektiv med vekt på vei-fenomenets betydning i meningsdannelser og som kulturell ytringsform ble nå mer tone-angivende, derav hvordan historiske veier gir uttrykk for mangfoldige fortellinger om vandring og reiseliv.⁶⁵⁹ Et mål med forskningsprosjektet var å skape et tverrfaglig nettverk for vei-historiske studier i skjæringspunktet mellom kultur- og teknologihistorie.

I den akademiske STS-forskningen ble veivesenets organisasjons- eller etatshistorie belyst som en av flere aspekter om veipolitikk, og utfra overordnede kritiske problemstillinger om det moderne bilsamfunnet og bilkulturens fremvekst. Hovedfokuset for den forvaltnings-

⁶⁵⁴ Ibid., 29.

⁶⁵⁵ Se Olsen, B. 2003. Se også Eglash 2006, 333-334 om teknologi og materiell kultur i antropologisk forskning, som har nære relasjoner til arkeologisk forskning om samme emne.

⁶⁵⁶ Sørensen og Andersen 1989.

⁶⁵⁷ Bergh et.al. 2004.

⁶⁵⁸ Ibid., 92-93.

⁶⁵⁹ Ibid., 90.

rettede anvendte historieskrivingen var derimot mer partikulært rettet mot veivesenets betydning for samfunnsutviklingen. Transportøkonomisk institutt (TØI) og Bedriftsøkonomisk institutt (BI), derav et samfunnsøkonomisk perspektiv, dominerer denne historieskrivingen. Den samfunnsøkonomiske historieskrivingen som ble formet på 1970-tallet er det med andre ord spor av også i den senmoderne veisektorielle historieskrivingen (jfr. kapittel 6.3.2.). Et eksempel på denne typen litteratur er boken «Vegen og samfunnet» skrevet av samfunnsøkonomen Dag Bjørnland ved TØI som ble utgitt av Vegdirektoratet i 1989 i forbindelse med direktoratets 125-årsjubileum.⁶⁶⁰ Boken tar utgangspunkt i jubileumsåret 1864, da veidirektør-embetet ble opprettet med Christian Wilhelm Bergh som første veidirektør. BI fikk på tilsvarende måte i oppdrag å skrive om både postvesenets og jernbanevesenets historie, så vel om veivesenets historie. Boken «Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt?» av samfunnsøkonomene Sverre Knutsen og Knut Boge ved BI, som ble etterfulgt med «Veier til modernisering. Veibyggning, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet» av Knutsen, er eksempler på samfunnsøkonomenes innflytelse i den teknologihistoriske sjangeren.⁶⁶¹ Denne anvendte historieskrivingen ble finansiert av Vegdirektoratet.

Den «anvendte» samfunnsøkonomiske historiske litteraturen handler om veivesenets vekst og rolle som vei- og samfunnsbygger, om veivesenets biografi belyst utfra samfunnsøkonomiske og politiske forhold. Etatshistorien er belyst utfra to dominerende narrativer. På den ene siden rommer den en opphavs- og tilblivelsesfortelling om veivesenets entreprenører eller forfedre under modernitetens fremvekst på 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. På den andre siden belyses veivesenets konsolidering som forvaltningspolitisk organ under veiplanleggingens storhetstid i etterkrigstidens samfunn og frem til i dag. Knutsen og Boge bygger på STS-forskningen når de legger vekt på veietatens forfedre (Christian Wilhelm Bergh og Hans Hagerup Krag) som «systemutviklere» i et «offentlig entreprenørskap» (sentrale begreper i innovasjonsstudier), og etterkrigstidens veisektor som et «sosioteknisk system» formet av politiske institusjoner, samfunnsforhold og teknologisk innovasjon.⁶⁶² Men bruken av dette teorigrunnlaget blir i den anvendte historieforskningen benyttet utfra andre mål enn det forskningen innenfor den akademiske STS-historieskrivingen gjorde. Dette fremgår spesielt ved hvordan Knutsen og Boge fremstiller etterkrigstidens vei-historie. Et erkjennelsesmessig utgangspunkt for Knutsen og Boge er at bilkulturen og moderne veibyggning har skapt økonomisk og samfunnsmessig velstand. Forfatterne er farget av et økonomisk-

⁶⁶⁰ Bjørnland 1989.

⁶⁶¹ Knutsen og Boge 2005; Knutsen, S. 2009.

⁶⁶² Knutsen og Boge 2005, 18-20; Knutsen, S. 2009, 20-22.

liberalistisk historierefleksivt ståsted, som også formidler et teleologisk historiesyn. Det fremgår av selve utgangspunktet for analysen, som er å undersøke hvorfor det norske veinettet er dårligere utviklet («dysfunksjonelt») sammenlignet med Sverige, Danmark og Finland.⁶⁶³ De andre landene i Norden «lå foran oss», skriver de.⁶⁶⁴ Utsagnet forutsetter et på forhånd gitt eller finalistisk verdimål for veihistorien. Mye av skylden for det norske veinettets dårlige standard er, i følge forfatterne, at distriktpolitiske fremfor samfunnsmessige og økonomisk-tekniske hensyn har styrt samferdselsutviklingen. Et hovedpoeng i boken er at distriktpolitiske hensyn blir vurdert høyere enn hvem som faktisk betaler for veibyging og hvor behovet er størst for modernisering av veinettet, som er folk i byer og urbane strøk (en politikk med dårlig uttelling målt i nytte/kostnadsbrøker). Forfatterne avslutter sin historiefortelling på følgende måte:

«Hvis politikernes manglende forståelse for og vilje til å øke bevilgningene til transportinfrastruktur fortsetter, vil de store ambisjonene i NTP lide samme skjebne som det 25 år gamle løftet om økt statlig bidrag til kollektivtrafikken i de store byene: De vil degenerere til politisk retorikk. Fordi næringslivet i hele landet trenger en velfungerende veginfrastruktur, vil en slik utvikling svekke både distriktene og de sentrale strøk!»⁶⁶⁵

Det er her en nær relasjon mellom samfunnsøkonomenes anvendte historieskriving, og en ideologi og veipolitisk retorikk relatert til veivesenets behov for større bevilgninger, med andre ord de svarene som oppdragsgiver ønsker seg. Dette historieperspektivet har som vist gjennom avhandlingen tradisjon fra 1800-tallets fremskrittfortelling om veier (jfr. kapittel 2).

8.3.2. Landskapestetikkens historie og arkitektene

Landskapestetikk har i senmoderne tid blitt en dominerende tematikk i akademisk forskning med en kulturhistorisk orientering. Faget landskapsarkitektur har, som beskrevet under den kulturhistoriske sjangeren, påvirket arkeologenes historieskriving om landskap og veier (jfr. kapittel 8.2.).⁶⁶⁶ Hovedfokuset i historieskrivingen som landskapsarkitektene utførte selv har utfra et kultursosiologisk kunnskapsgrunnlag for øvrig vært kjøreveienes og reiselivets moderne historie.⁶⁶⁷ I tråd med denne trenden er det i Norge nylig initiert et nytt forsknings-

⁶⁶³ Se også Boge 2002.

⁶⁶⁴ Knutsen og Boge 2005, 388.

⁶⁶⁵ *Ibid.*, 393.

⁶⁶⁶ Se også f.eks. Qviström red. 2006.

⁶⁶⁷ Se f.eks. Qviström 2003.

prosjekt kalt «Routes, roads and landscapes» i samarbeid med «Institutt for kulturstudier og orientalske språk» (IKOS) og «Senter for teknologi, innovasjon og kultur» (TIK), begge ved Universitetet i Oslo, samt Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo (AHO) og Transport-økonomisk institutt (TØI).⁶⁶⁸ Prosjektet er finansiert av Forskningsrådet og utføres i perioden 2008-2011. Prosjektet belyser aspekter ved kjøreveier og landskapsestetikk i et historisk perspektiv (i perioden 1750-2015). Hovedfokuset i prosjektet er kulturhistoriske og idéhistoriske perspektiver på veihistorie og vandring utfra modernitet og senmodernitet som overordnede analytiske rammer.

Den anvendte historieskrivingen innenfor faget landskapsarkitektur inntar derimot en annen historieteoretisk tilnærming enn den akademiske litteraturen nevnt ovenfor. Sett utfra et akademisk refleksivt ståsted til «det moderne prosjekt» fremmes følgende utsagn i prosjektet «Vegen – en konstruksjon av meninger og materielle ting»: «Gjennom en oppbygging og modernisering av så vel forskning som undervisning ved Institutt for veg- og jernbanebygging ved Norges Tekniske Høgskole (NTH) i Trondheim, kunne samferdselssektoren tilføres den ekspertise som trenges».⁶⁶⁹ Utsagnet forteller ikke bare om en forskningsposisjon sett utfra et senmoderne akademisk historiesyn (om adressantens grunnforskningsperspektiv), men viser også til en bestemt ideologisk aktør i en kameralistisk historieskriving utført med bakgrunn i et anvendt forskningsperspektiv. «Institutt for veg- og jernbanebygging», som i 2003 ble innlemmet i «Institutt for bygg, anlegg og transport» ved NTNU, skapte et forskningsmiljø for en type historieskriving om veier utført av arkitekter og landskapsarkitekter som var initiert av samferdselssektorens/veivesenets behov. Sjangermessig har denne typen historier om landskap og veier en kameralistisk orientering idet målet med historieskrivingen er hvordan historiekunnskap kan bidra til bedre veiplanlegging i dag. Det nære båndet mellom arkitektenes anvendte historieskriving og veiforvaltningen har å gjøre med sektoransvaret på miljøsidan. Arkitekten Hans Bostrøm har gitt en historisk redegjørelse av veivesenets rolle i veiplanleggingens historie ved å rette et fokus på endringene i veivesenets ekspertise, metoder og landskapstenkning i perioden 1945-1990.⁶⁷⁰ Han beskriver endringene fra de «store moderne veiingeniørenes» tid i krigs- og mellomkrigstiden til nåtidens ekspertmaskineri i veiplanleggingen, som består av en rekke fagekspertiser: blant annet ingeniører, økonomer, geograf, geologer, teknologisk kompetanse (IT, GIS, statistikk osv.). Han viser hvordan et voksende miljøengasjement i veiplanleggingen utover 1980-/1990-tallet medførte et fokus på

⁶⁶⁸ Se Hvattum et al. 2011. For prosjektinformasjon, se <http://routes.no/> (nedlastet 24. juni 2010).

⁶⁶⁹ Bergh et al. 2004, 92.

⁶⁷⁰ Bostrøm 1989.

vei- og landskapsestetikk, samt miljøvern (forurensing, støy, natur-/ kulturminneverdier). Resultatet var at kunstnere, arkitekter, landskapsarkitekter, kulturgeografer, arkeologer og andre profesjoner tok del i veiplanleggingen, og mange av dem ansattes i veivesenet. Ekspert-maskineriet i veivesenets veiplanlegging skyldes en økt bevissthet om at tekniske og økonomiske løsninger ikke nødvendigvis ga de beste sosiale løsningene, og at veivesenet derav hadde behov for «sosiale ingeniører» så vel tekniske ingeniører.⁶⁷¹ Det var nettopp miljøhensynet som ble drivkraften for en landskapshistorisk anvendt historieskriving om veier i regi av arkitekter og landskapsarkitekter på 1990-tallet. Med bakgrunn i faget landskapsarkitektur rettes et større fokus på opplevelse, estetikk og design/utforming av veienes linjeføring i landskapet.

Landskapsarkitekten Inger-Lise Amundsen, i dag ansatt i veivesenet, tok i sin dr. gradsavhandling for seg ulike former for landskapsestetikk som hun mener fikk innflytelse i veiplanleggingen i perioden 1930-1990.⁶⁷² Amundsen tar i sin historiografi utgangspunkt i landskapets morfologi og visualitet for å belyse prinsipper i veibyggingen i ulike perioder på 1900-tallet. Målet med historiografien var å etablere en visuell/estetisk metode og terminologi som utfra veisektorens miljøsiktemål kan implementeres for å skape bedre veibygging i samtiden. Målet var å gi forskningshistorisk dybde og et teoretisk fundament til planleggingsbegrepet «landskapets opplevelsesverdi». Det teoretisk-metodiske grunnlaget hentet hun fra faget landskapsarkitektur utviklet spesielt innenfor urban planlegging (parker/hageanlegg) og veiplanlegging i USA.⁶⁷³ De forvaltningsmessige ideologiske føringene i Amundsens historiske tekst formidles utfra en normativ verditeori om «det vakre» og «harmoniske» landskapet, som dermed forutsetter en prefigurert fortelling om veienes landskapsestetikk. Hun bruker estetiske argumenter for å begrunne et normativt utsagn: Veien er god, fordi den er vakker. Det innebærer et veihistorisk perspektiv som legger til grunn at det finnes en på forhånd gitt definisjon av den estetisk «vakre» eller «gode» veien.⁶⁷⁴ Amundsen formidler slik sett et teologisk historiesyn idet dagens målestokk for hva som utgjør den «gode» eller «skjemmende» veien blir utgangspunktet for å belyse den estetiske negative innvirkningen som forfatteren utfra en miljøhistorisk ramme mener har økt i løpet av den moderne veibyggingens historie. I Amundsens historiografiske syn på opplevelshistorie utfra landskapsestetikk er veienes tilpasning til naturomgivelsene en sentral narrativ. Veien skal bevare og fremheve landskapets naturlige skjønnhet, den skal formes i harmoni med landskapets opprinnelige karakter og naturgitte linjer, og gjennom bevaring av et autentisk naturintrykk fremme en rik visuell

⁶⁷¹ Ibid., 16-28.

⁶⁷² Amundsen 1995.

⁶⁷³ Ibid., kapittel 2.

⁶⁷⁴ Se Ibid., kapittel 9, 4.

naturopplevelse. Veibygging må slik sett forholde seg til naturens tålegrense.⁶⁷⁵ Det er med andre ord miljøfortellingen utfra tenkning om autentisitet, slik den også fremkom i den forvaltningsrettede kulturhistoriske sjangeren (jfr. kapittel 8.2.), som nå belyses utfra et fokus på veiplanleggingens historie. Dette estetikkhistoriske perspektivet henter sin erkjennelsesgrunnlag fra den ingeniørgeografiske historieskrivingen fra mellomkrigstiden (jfr. kapittel 4.3.2.). Utfra Amundsens oppfatning om forholdet mellom «vakre veier» og naturens bærekraft (miljøhistorie) blir den estetiske opplevelsen av et tidlig-automobilt veilandskap et ideal å strebe etter for dagens veiplanlegging (myk linjeføring tilpasset omgivelsene). De estetiske idealene som ligger til grunn for hennes fortidsforståelse bygger på, som hun fremhever, «et nasjonalromantisk natursyn»:

«Når det gjelder de estetiske idealene kan man spørre om idealenes nasjonalromantiske karakter er forenelige med dagens moderne samfunn. Eller formulert på en annen måte; er det mulig å lokalisere og utforme dagens veger vakre etter disse idealene? [...] Undersøkelsen kan tyde på at utfordringene med å bygge vakre veger i Norge er større i dag enn den var på 1930-tallet og 1960-tallet, og at det er behov for en bevisstgjøring og en utvikling av de estetiske idealene for veg. Det kan også tyde på at de visuelle verdiene må komme tidligere inn i planprosessen samtidig som man setter grenser for hva landskapet tåler».⁶⁷⁶

Amundsens historiesyn fikk betydelig innflytelse i norsk veiplanlegging og i veisektorens tilnærming til landskapshistorie. Hennes terminologi og metode har blitt et integrert verktøy i sårbarhets- og konsekvensanalyser utført i regi av Statens vegvesen. Det romantiske historiesynet som Amundsen la til grunn har fått betydelig innflytelse i dagens forvaltningsrettede historie- og minneforståelse om fortidens veier. Landskapsarkitektenes fokus har, med bakgrunn i opplevelsesestetikk og ideen om landskapets historiske autentisitet, vært å belyse veihistorie utfra symbiosen «natur og vakre veier». I antologien «Vakre veger» (deriblant med en artikkel av Amundsen) utgitt av Vegdirektoratet i 2004, er landskapsarkitektenes kunnskapsgrunnlag styrende for hvordan også andre fagfolk ansatt i veivesenet, blant annet arkeologer og kulturgeografer, skriver om veihistorie.⁶⁷⁷

⁶⁷⁵ Ibid.

⁶⁷⁶ Amundsen 1995, kapittel 9, 15-16.

⁶⁷⁷ Se f.eks. Rui og Grendstad 2004.

Utover 1990-tallet fremsto også en type tekster om by- og veiplanleggingshistorie under utførelse av arkitekter og landskapsarkitekter.⁶⁷⁸ I 1989 ble det på initiativ fra Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet igangsatt et tverrsektorielt prosjekt om «transportplaner og transportplanlegging i de ti største byområdene i Norge», også kalt TP10. Som et resultat av prosjektet ga Riksantikvaren ut en veileder om hvordan kulturminner og kulturmiljøer i by kan integreres i veiplanleggingen.⁶⁷⁹ Målet med veilederen var som det fremgår av daværende Riksantikvar Stephen Tschudi Madsens forord: «å øke kunnskapsnivået om og forståelsen for kulturminnevern blant vei- og trafikkplanleggere, arkitekter, landskapsarkitekter og andre som er involvert i transportplanarbeidet». Hovedfokuset i dette forvaltningsperspektivet var den visuelle og estetiske opplevelsen av byen som verdifullt *historisk bilde*.⁶⁸⁰ Også i denne veihistoriske diskursen spilte forskningsmiljøet ved «Institutt for veg- og jernbanebygging» (NTNU) en sentral rolle. Historieskrivingen utgjorde en refleksiv bakgrunn for et anvendt mål som handlet om å skape en mer miljøvennlig veiplanlegging i dagens byer. Et eksempel på denne historieskrivingen fremgår av oppdragsrapporten «Byformingens historie. Den moderne veg- og trafikkplanleggingens historiske bakgrunn», som inngikk i det ovennevnte tverrsektorielle prosjektet TP10.⁶⁸¹ I rapporten belyses endringsprosesser i by ved å følge skiftende planleggingsidealer over tid fra den industrielle revolusjonen på 1800-tallet og fremover.⁶⁸² Forfatterne mener at det har foregått en dialektikk mellom rasjonelle og romantiske planleggingsidealer som har skiftet på å dominere byformingens over tid.⁶⁸³ Drivkraften i byenes endringshistorie utgjør, i følge forfatterne, *miljøkriser* som har forårsaket et behov for stadig ny byplanlegging. I følge forfatterne har utviklingen av

⁶⁷⁸ Byhistorie generelt og byplanleggingshistorie spesielt har en lang tradisjon i Norge, men veihistorie i by i samsvar med den kontinentale historietradisjonen som går under betegnelsen «urban transport history» har ikke etablert seg i Norge.

⁶⁷⁹ Riksantikvaren 1991.

⁶⁸⁰ *Ibid.*, 3.

⁶⁸¹ Selberg, K. et al. 1991.

⁶⁸² Oppdragsrapporten «Byformingens historie» av Selberg et al. fra 1991 ble utgitt på ny i 1993 som et studiehefte i forbindelse med et studieprogram ved «Institutt for veg- og jernbanebygging» (NTNU) om transport og miljø. I Selberg, K. 2002 er oppdragsrapportens innhold publisert i Statens vegvesen fagbokserie, nå i form av en veiledningsmanual for miljøvennlig veiplanlegging i by. Veiens formingshistorie ble som instrumentell kunnskap utfra landskapsarkitektur som teoretisk bakgrunn også videreformidlet i studieprogrammet «Veg- og trafikkmiljø» ved «Institutt for veg- og jernbanebygging», se Amundsen et al. 1995. Artikkelen «Vegen som landskapselement og byformer» i fortidsminneforeningens årbok, se Lundebrekke og Selberg 1992, er nok et eksempel på hvordan det på 1990-tallet ble etablert et kunnskapsmiljø som knyttet landskapsarkitektens (derav NTNU) profesjonskunnskap med politikkfeltene samferdselsbygging (Statens vegvesen) og kulturminneforvaltning (Riksantikvaren).

⁶⁸³ På bakgrunn av denne distinksjonen representerer den «rasjonelle» byen den monoteistisk planlagte byen (f.eks. den enhetlige idé utfra funksjonalismen, eller den store planleggerens by, jfr. Stalins universelle byforming), mens den «romantiske byen» er representert ved den heterogene «collage»-byen (det partikulære, mangfoldet av planleggere og ideer).

teknologiske byer, og samferdsel spesifikt, generert tre hovedperioder i byformingens historie: Industrialiseringen og den påfølgende miljøforurensede industribyen skapte med bakgrunn i romantiske byformingsprinsipper den gatebaserte historiske byen på 1800-tallet, konsumsamfunnet og massebilismen utover 1900-tallet skapte den veibaserte funksjonelle/rasjonelle byen, mens global mobilitet og massetransport med sine globale miljøutfordringer i senmoderne tid skapte dagens romantiske idealer om bærekraftige byer der en byforming som ivaretar nærmiljø (bl.a. miljøgater) og byenes historisitet igjen settes på dagsordenen. Utfra et fokus på byens veihistorie med miljøfortellingen som overordnet narrativ fremsetter Selberg og hans medforfattere en operasjonell planleggingsmodell som de mener ivaretar en bedre planlegging av det menneskelige gatemiljøet.⁶⁸⁴ Utfra metodologi og terminologi hentet fra landskapsarkitektur ønsker de å forandre den eksisterende situasjonen i byrommet og forbedre de negative innvirkningene som miljøskadelige veier skaper for det sosiale livet i byen. Planleggingsmodellen bygger på en estetisk opplevelshistorie som gir uttrykk for et romantisk historie- og landskapssyn. Den romantiske tilnærmingen til veilandskapets historie bygger på tanken om at byen har en «historisk grammatikk» som planleggingen må ta utgangspunkt i, en landskapsoppfatning som legger til grunn at steder og landskap har en iboende eller autentisk historisk mening som det blir viktig å ivareta eller finne tilbake til i moderne byforming. Denne romantiske veihistoriske tilnærmingen som arkitektene/landskapsarkitektene førte utfra kameralistiske mål var vesensforskjellig fra den veihistorien som ble introdusert innenfor historiefagene utfra et akademisk perspektiv på kultur- og teknologihistorie, og som vektlegger et flertydig sosialt og kulturelt historie- og landskapssyn. I bylitteraturen fremgår denne forskjellen ved hvordan byens sosiale rom oppfattes som et semiotisk system (strukturalisme, essensialistisk) i den anvendte historieskrivingen, mens en akademisk historieskriving med kulturhistorisk orientering er opptatt av hvordan byens rom har skapt mange stedsfortellinger.⁶⁸⁵ I arkitektene og landskapsarkitektenes anvendte perspektiv på veihistorie legges det vekt på landskapsteori som fremmer en profesjonsbasert enhetskunnskap. Denne enhetskunnskapen er instrumentell utfra målet om å skape bedre veibygging i dag.

8.3.3. Kjøreveienes kronotopi innlemmer et idyllkronotopisk innhold

Det narrative tidsrom forbundet med ingeniørkronotopen (fart, bevegelse i tid) utgjør i senmoderne tid fortsatt et narrativt strukturerende element i fortellingen om kjøreveiens utviklingshistorie (fremskritt, vekst og modernisering). I både den akademiske og anvendte hist-

⁶⁸⁴ Selberg, K. et. al. 1991, 95.

⁶⁸⁵ Se f.eks. Kaldal 1997.

orieskrivingen er ingeniørkronotopen fortsatt, som i etterkrigstiden, forbundet med ingeniør- enes eventyr og det økonomiske entreprenørskapet i landskapet forbundet med veibyggingens maskineri av mennesker, gjenstander, kunnskap og institusjoner. I denne senmoderne historieskrivingen er det scientismens eventyr, teknokratiets aktører i etterkrigstidens samfunn, som blir hovedmotivet i utviklingsfortellingen, enten sett utenifra gjennom en kritisk akademisk historieskriving eller innenifra gjennom en kameralistisk eller anvendt historieskriving. Men i senmoderne tid blir det ingeniørkronotopiske innholdet i den teknologihistoriske sjangeren som følge av humanioras styrkede posisjon i academia påvirket av kulturhistorisk erkjennelse. Et fokus på fortellinger om historisk vandring og ruter blir dermed også et sentralt perspektiv i den akademiske forskningen om kjøreveienes historie. Kulturhistorie er her forbundet med ferdselevelser av natur og rurale landskap så vel by- eller gaterommet.

Den kulturhistoriske erkjennelsen transformeres under en forvaltningsrettet historieskriving som har som mål å produsere kameralistisk kunnskap. Landskapsarkitektene var her premissgivere for innføringen av et nytt kronotopisk innhold hvor miljøhistorie og historisk autentisitet dannet overordnede narrative rammer. Med miljøfortellingen som rammefortelling i utsagnene om kjøreveienes historie utbroderes teknologiutviklingens vrangside; en fortelling om ingeniørkronotopens negative virkningshistorie og regressivitet fremfor ingeniørkronotopens utviklingshistorie og progressivitet. Dette var et perspektiv som ble fremmet allerede i 1970-årene (jfr. kapittel 6.4.2.), men som i senmoderne tid blir konsolidert i den teknologihistoriske sjangeren. Det medførte også at et idyllkronotopisk innhold fikk fotfeste i diskursene innenfor den teknologihistoriske sjangeren. I den teknologihistoriske sjangeren fremgår dette ved hvordan et essensialistisk historie- og landskapsyn forbundet med veienes opplevelsesestetikk medierte en tilbakeskuende anskuelseshorisont. Sentralt i dette historie-/landskapsynet står tenkning om historisk autentisitet; et tidløst landskap forbundet med en idealisert og abstrakt «eventyrtid» der historisk tid er fraværende. I arkitektene og landskapsarkitektenes historiesyn er fortidens veilandskap et ideal for hvordan nåtiden og fremtiden skal formes. Gullaldertenkningen fremmer likevel ikke antimoderne idealer eller et ønske om å vende tilbake til en førindustriell virkelighet, slik rideveidiskursen ga uttrykk for. Ingeniørkronotopens negativitet, slik den for eksempel fungerer som motpol til en progressiv landskapsfortelling om byvekst og urbanitet, har som mål å gi et bedre grunnlag for ingeniørkronotopens positivitet (i for eksempel by) fremfor å ta avstand fra den. Som fremtidsvisjon handler denne gullaldertenkningen i kjøreveidiskursen heller ikke om nye fremtidige ferdseformer skapt med bakgrunn i en annen type mobilitet, men om hvordan fortidens veier kan være et forbilledlig ideal for den kontinuerlige virksomheten av det moderne prosjekt, som fortsatt inne-

bærer troen på stadig forbedring og utbygging av veier. Gullaldertenkningen i kjøreveidiskursen blir et argument for et romantisk kunnskapsideal som tar utgangspunkt i tenkning om *automobilitetens ideallandskap*; en hyllest til kjøreveilandskapets opprinnelige idé.

8.3.4. Sammenfatning

I studier om forholdet mellom teknologi, samfunn og kultur retter akademiske forskning om kjøreveiene fokus på sosialpolitiske strukturer og aktører så vel kulturhistoriske forhold om veienes betydningsinnhold (veien eller gatens sosiale betydning som et rom for opplevelser, erfaringer og fortellinger om dagliglivets mangfold). Forfattere med et anvendt forvaltningssektorielt historiesyn benyttet teorier og metoder innenfor academia som instrumentelle verktøy for å imøtekomme sektorpolitiske mål. Den anvendte kameralistiske historieskrivingen blir veisektorens «instrumentelle arm», idet denne har som mål å bidra med å forme og legitimere dagens veipolitiske virksomhet. Det er samfunnsøkonomene og arkitektene/landskapsarkitektene som fikk utsagnskraft om kjøreveienes historie innenfor den forvaltningssektorielle historieskrivingen. De to faglige ståstedene formidlet to dominerende narrativer om kjøreveiens historie som kan forstås som ingeniørkronotopens «dualistiske uttrykk». Denne kronotopien handler om det progressive tidsrom i veibyggingens geografi, men også om et forbilledlig tidløst tidligautomobilt landskap formidlet ved et idyllkronotopisk innhold basert på historisk autentisitet. Opplevelsesaspektet forbundet med tenkning om historisk autentisitet ble formidlet ved et essensialistisk estetikkhistorisk fenomenologisk perspektiv om veienes landskap («vakre veier i harmoni med naturen»). Romantismens idégrunnlag ble slik sett et historieteoretisk ståsted for den teknologihistoriske sjangeren i senmoderne tid. Det er nettopp utfra denne romantiske miljøpolitiske orienteringen at kulturminneforvaltningens aktører fører en dialog om kjøreveienes historie og kulturarv.⁶⁸⁶

8.4. Den sektorhistoriske sjangeren

Det er nære bånd mellom historieskrivingen utført av samfunnsøkonomene og landskaps-/arkitektene innenfor den anvendte forskningsinstituttsektoren, og veivesenets historieskrivere innenfor samferdselssektoren. Opprettelsen av Norsk vegmuseum i 1992 og «Årbok for Norsk vegmuseum» i 1993 ble til sammen en drivkraft i veivesenets historieformidling. De historieskrivende aktørene innenfor veisektoren utgjør både fagfolk med historiefaglig bakgrunn så vel historieentusiaster ansatt i veidirektoratet, på veimuseet eller på distrikts-/regionskontorene. Veimuseet har etablert et nettverk av egne lokalansvarlige i distriktene som koordinerer

⁶⁸⁶ Se f.eks. Fortidsvern 1994, 2008.

historieformidling og kulturminneforvaltning av nyere tids veihistorie utfra en begrunnelse om at virksomheten inngår i veivesenets sektoransvar på miljösidan.⁶⁸⁷ Den veisektorielle historieskrivingen er omfattende og variert, men den har sjangermessige trekk som både gjenfinnes i den veihistoriske litteraturen generelt og i den tradisjonelle veisektorielle sjangeren spesielt. I denne historieskrivingen har både teknikkintern og teknikkkestern historie med vekt på samfunns- og kulturhistorie spilt en nøkkelrolle.

8.4.1. Veivesenet og den teknikkinterne historien

Teknikkintern historie var også en tematikk innenfor den teknologihistoriske sjangeren i senmoderne tid. Dette er populærhistorisk formidling som historieentusiaster innenfor Transportøkonomisk institutt (TØI), Statens vegvesen og andre forfattere var opptatt av å belyse.⁶⁸⁸ Logoen til veimuseets årbok er kjøretøyet «Drafn» (en veihøvel) som representerer den tidlige mekaniseringen i den norske veibygingen på 1900-tallet.⁶⁸⁹ Kjøretøylogoens konnotasjoner til teknikkintern historie, ingeniørkunnskap og modernisering fungerer slik sett også som et symbol på en sentral side ved museets historieskrivende virksomhet. Teknikkintern historie var en tematikk som også forente et ingeniør- og arkeologiperspektiv på fortidens veier. Jeg viste i kapitlet om den kulturhistoriske sjangeren hvordan arkeologene med fokus på hulveier og kavlebruer var opptatt av teknikkintern historie (jfr. kapittel 8.2.). Men til forskjell fra arkeologene formidlet veivesenet en teknikkintern utviklingsfortelling som strakte seg fra forhistorien til dagens veier. Trafikksjef Svein Magne Olsen i veivesenet hentet for eksempel inspirasjon fra både arkeologi, etnologi og folkloristikk i sin historieskriving. I boken «Hestekjøretøy. Med hjul og meier på norske veier» videreførte Olsen en teknikkintern historieskriving ved å sammenfatte arkeologiens, folklorens og ingeniørens kunnskap om kjøretøyenes utvikling fra forhistorien til moderne tid.⁶⁹⁰ Han bygget med andre ord på en oppfinnelseshistorisk sjanger som har lange tradisjoner i norsk historieskriving.

Veivesenets sektoransvar på kulturminnesiden medførte at veivesenet, med veimuseet i spissen, initierte et omfattende registreringsarbeid i distriktene. Det medførte også en økt historieskriving forbundet med eldre og nyere tids tekniske kulturminner (veianlegg, broer ol.). Dette fremgår for eksempel av veivesenets engasjement for «gangsteiner» som arkeologisk funntype.⁶⁹¹ Gangsteiner belyses av Svein Magne Olsen som en del av bruens historie, og

⁶⁸⁷ Paulsrud 1993, 56-57; 1994, 31.

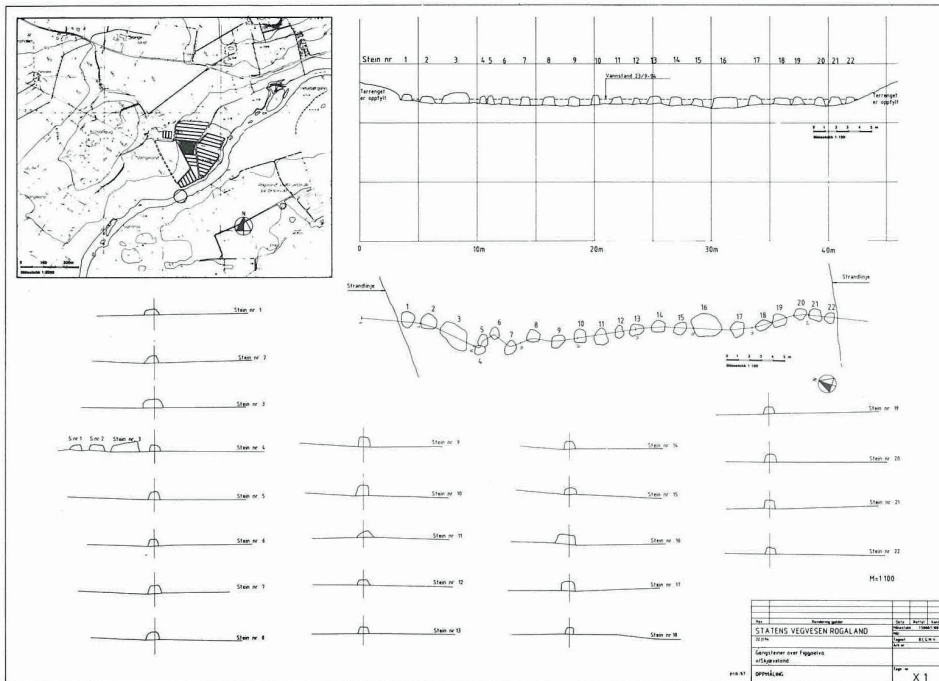
⁶⁸⁸ F.eks. Bjørnland 1982; Høltedahl, 1979.

⁶⁸⁹ Se Paulsrud 1994, 27.

⁶⁹⁰ Olsen, S.M. 2001.

⁶⁹¹ Olsen, S.M. 1995.

derav som materiell kultur forbundet med veivesenets ingeniørhistorie i landskapet.⁶⁹² Veivesenet startet etter opprettelsen av Norsk vegmuseum i 1992 en omfattende registrering av gamle bruer i 1994-95. Også om denne tematikken er det teknikkintern historie med vekt på empiri (datering, funksjon o.l.) som står i fokus. Den narrative formen i artikkelen om gangsteiner følger den arkeologiske registreringsrapportsjangeren; en *ingeniørteknisk* registreringsmetode som viser et kunnskapsgrunnlag som arkeologer og veiingeniører har til felles (se figur 30).



Figur 30: Registreringsvirksomheten til veiingeniørene i Statens vegvesen gjenkjennes som arkeologisk metode, her vist ved hvordan «gangsteiner» dokumenteres med snittprofiler og horisontale plantegninger/kart, fra Olsen, S.M. 1995, 80. Her ser vi en lang tradisjon i veiarkeologisk forskning der arkeologi- og ingeniørkunnskap er nært forbundet med hverandre.

Artikkelen om gangsteiner er en empirisk tekst med vekt på datering, dokumentasjon av konstruksjonsmessige prinsipper, romlig spredning av en funnkategori o.l. Artikkelen bygger slik sett på en prosessuell arkeologisk problemstilling og metode der målet er å kartlegge og definere funntypens formål som ledd i eldre veisystem og som en del av funnkategorien (både som forløper for og i tillegg til) bruer.

⁶⁹² Se også Olsen, S.M. 2008.

8.4.2. Veivesenets etatshistorie som samfunns- og kulturhistorie

I tillegg til teknikkintern historie er veivesenets organisasjons-/etatshistorie en dominerende tematikk i senmoderne tid. Jeg viste ovenfor at organisasjonshistoriske forhold forbundet med veivesenets rolle i samfunnet både inngikk i den akademiske og anvendte forskningslitteraturen innenfor den teknologihistoriske sjangeren. Veisektoren har primært vært opptatt av å formidle og støtte historieskriving med et anvendt forskningsperspektiv. Den personalhistoriske litteraturen om veisjefer og andre ledere, og deres rolle i veibyggingen over tid blir også videreført på 1990-tallet.⁶⁹³ Som tidligere var dette en historieskriving utført av blant annet ansatte i veivesenet. En ny tematikk i denne litteraturen er, i tråd med samtidens veipolitikk, at miljøsiktemålene og veivesenets kulturminneansvar fremtones som nye personalhistoriske aspekter. Inspirasjonskilden til en veisektoriell historieskriving utført av veivesenet kom derimot i første rekke fra den «nye kulturhistorien» innenfor academia. På 1990-tallet kan det i historiefagene spores en fornyet interesse for kjøreveienes historie med utgangspunkt i et kulturhistorisk perspektiv.⁶⁹⁴ Det var denne kulturhistoriske orienteringen innenfor academia veivesenet nå innlemmet og omformet til en kameralistisk historieskriving som kom til å dreie seg om veivesenets «interne kulturhistorie». Eller som det fremgår av veidirektørens forord i det første bindet av «Årbok for Norsk vegmuseum» fra 1993: «Vegvesenet si historie er ei rik kulturhistorie som kan gi oss god inspirasjon for å løyse oppgåvene våre i dag». Et eksempel på denne kulturhistoriske orienteringen i veivesenets sektorhistoriske litteratur fremgår av historieskrivingen utført av Kjell Hegdalstrand i Statens vegvesen. Hegdalstrands mål var å skrive en etatshistorie som handler «om alle slags folk, ikke bare om lederne».⁶⁹⁵ Han var i sin historieskriving, slik det blant annet fremgår av «Vegens menn og deres verk», opptatt av å belyse ulike sosiale grupper eller lag i veietaten og deres erindringshistorie om livet i veivesenet (se figur 31).⁶⁹⁶ Hegdalstrands tilnærming til denne historien ble hentet fra etnologiens bruk av intervjuet som metode og den historiske og etnologisk-folkloristiske fagtradisjonens fokus på dagliglivets historie. Som et resultat av dette prosjektarbeidet hadde Hegdalstrand en forelesningsrekke for hovedfagstudenter i etnologi ved Universitet i Oslo.⁶⁹⁷

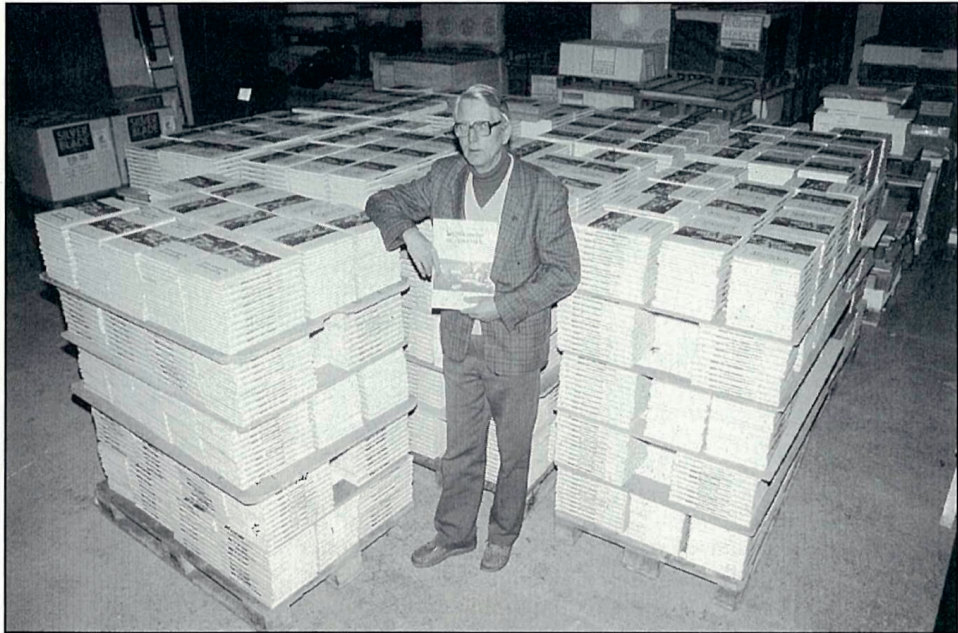
⁶⁹³ Skari 1995.

⁶⁹⁴ F.eks. Rogan 1998; Williamsen 2005.

⁶⁹⁵ Hegdalstrand 1995, 29.

⁶⁹⁶ Hegdalstrand 1992.

⁶⁹⁷ Jfr. Hegdalstrand 1995, 30-31, 40.



Figur 31: Statens vegvesen er en sentral aktør i den kameralistiske historieskrivingen om veier. Bildet ovenfor er supplert med en veisektoriell målformulering: ««Vegens menn og deres verk» fikk et opplag på tretten tusen, og ble julegave til mange ansatte i vegvesenet», Paulsrud 1993, 56.

Den kulturhistoriske tematikken om dagliglivets historie fremtrer i Hegdalstrands lokalhistoriske perspektiv på veifolks fortellinger. Ved å belyse historien «sett nedenfra og opp», for eksempel utfra en tematikk om arbeidsliv og leveforhold under byggingen av bestemte veistrekninger, ønsker han å tilføre mer dybde til de ulike tidsperiodene i veietatens historie. I en oversikt over veivesenets publikasjoner om etatens historie skrevet i løpet av de siste 10 årene vises en tilsvarende lokal- og regionalhistorisk orientering med vekt på veiadministrasjonens fremvekst, om veibygging og veifolk, ute i distriktene.⁶⁹⁸ Veifolks liv og leven i veivesenet ute i distriktene utkom også i en rekke historiske tekster forfattet av Hegdalstrand, blant annet i bøker om veifolk i Finmark og Rogaland.⁶⁹⁹ Tittelen «Vegminner fra Finmark» viser til Hegdalstrands tobindsverk fra 1986-87 om veifolks erindringshistorie fra mellomkrigs- og krigsårene, forstått som en *immateriell kulturarv* som det er viktig å bevare for ettertiden. Fortellingene handler om tabuer og helteroller som ansatte i veivesenet opplevde under den andre verdenskrigen, og de utfordringene veifolk sto ovenfor under en

⁶⁹⁸ Paulsrud 1999. Eksempler på dette er rekken av fylkesvise publikasjoner utgitt av veivesenets distriktskontorer som ble utformet i forbindelse med arbeidet med veivesenets nasjonale verneplan.

⁶⁹⁹ Hegdalstrand 1995, 38.

vanskelig tid. Med fokus på erindringshistorie som immateriell kulturarv blir «de folkelige fortellingene», med andre ord narrasjonene, også et aspekt ved bevaring av veivesenets etats-historie. Det kulturhistoriske perspektivet på dagliglivets historie i arven fra Troels-Lund har dermed i senmoderne tid fått en sentral plass i den veisektorielle sjangerens kameralistiske kunnskapsgrunnlag.

8.4.3. Veivesenets ingeniørkronotop

I etterkrigstidens litteratur viste jeg at det fortsatt var «den progressive realisten» som dannet grunnlag for et entreprenørkronotopisk innhold i den veisektorielle sjangeren. Men fremfor ingeniørhelten ble «veiplanleggeren» i veivesenet en narrativ *helt* i det ingeniørkronotopiske landskapet som etterkrigstidens forfattere formidlet. Denne endringen hadde å gjøre med at en samfunnsvitenskapelig saklighet, med vekt på samfunnsentreprenører og totalitetstenkning, fikk innflytelse i den sektorhistoriske litteraturen i etterkrigstiden. I tråd med endringene innenfor historievitenskapen generelt i senmoderne tid ble dette samfunnsvitenskapelige domenet utfordret ved at veivesenets interne kulturhistorie innenfor den veisektorielle sjangeren hentet inspirasjon fra kulturhistorisk tenkning. Den «nye kulturhistorien» i academia formidlet et historiesyn som vektla et flertydig og mangfoldig kulturbegrep. Det er en historie som i likhet med de andre sjangerne bygger på et kultursosiologisk fenomenologisk landskapssyn der handlingslandskapet er vektlagt som en mangesidig historie med et opplevelsesaspekt som rommer mange fortellinger og biografier. Dette kulturhistoriske synet ble derimot omformet til en sektorhistorisk forståelse om veivesenets «interne kultur». Med bakgrunn i et kulturhistorisk erkjennelsesgrunnlag er det i veivesenets historieskriving i senmoderne tid fortsatt veivesenets «helte- og legendesaga» som utbroderes. Dette er, som utdypet tidligere, en kameralistisk historieskriving med biografiske sjangertrekk. Den livs-biografiske tid som blir formidlet i veivesenets narrativ bygger på ingeniørkronotopen, slik den også gjorde tidligere. Det er vei-byggerens subjektposisjon på alle sosiale nivåer i veivesenet som betones i veivesenets biografiske diskurs om kjøreveienes historie. Veivesenets «heltefortelling» utdypes for øvrig og får mer bredde nå enn tidligere, idet det rettes et fokus på ulike sosiale lag og mangfoldet av et opplevd ingeniørkronotopisk innhold utledet med bakgrunn i veifolks erindringer. Erindringsfortellingene handler om vei-historiens lokale egenart, men de utfyller likevel den samme grunnfortellingen om vei-administrasjonens virksomhet over tid som et moderne progressivt prosjekt.

8.4.4. Sammenfatning

Statens vegvesen har i senmoderne tid vært en sentral aktør både som finansieringskilde og formidlingskanal for veihistoriske studier. Anvendt forskning som belyser veivesenets rolle i historien og samfunnet har her også vært et prioritert satsingsfelt. Fra et veisektorielt historisk ståsted bidro både en kultur- og teknologihistorisk sjanger med å tilføre kunnskap om veivesenets etatshistorie. Forvaltningsarkeologien innenfor den kulturhistoriske sjangeren (arkeologenes/veingeniørenes registreringsrapportsjanger og fokus på teknikkintern historie) og den forvaltningsrettede teknologihistoriske sjangeren (samfunnsøkonomenes veipolitiske historie, landskaps-/arkitektenes estetikkhistorie) ble ressurser for en sektoriell sjangermessig fortolkning som tok utgangspunkt i en partikulær veisektoriell historie. Statens vegvesen er en betydelig bidragsyter i denne sjangerorienteringen. Fagfolk i veivesenet med tilknytning til miljøvernforvaltningens virkefelt (museumsformidling, kulturminnevern) så vel historieentusiaster med teknisk eller annen utdanning i veivesenet, bidro også med å belyse veivesenets etatshistorie ved å ta i bruk forskjellige historievitenskapelige teorier og metoder.

Den veisekterielle sjangerens perspektiv fremgår spesielt ved tilførselen av en kulturhistorisk orientering som er opptatt av å belyse veivesenets indre liv eller kulturhistorie forbundet veifolks dagligliv. Spissformulert kan en si at veivesenets historieentusiaster utfra sin kulturhistoriske historieskriving om etatshistorie nå «opptrer» som arkeolog, historiker, etnolog eller folkeminnegransker. Det er en historieskriving som viderefører de selvbiografiske sjangerelementene som er beskrevet tidligere i avhandlingen. I senmoderne tid inngår ikke bare et entreprenørkronotopisk innhold forbundet «veingeniøren» og «veiplanleggeren» i veivesenets biografi, men også veivesenets arbeidere eller «hverdagshelter». Det er et folkelig perspektiv til kulturhistorie som transformeres til en partikulær veisektoriell mønsterfortelling om veivesenets «indre liv» eller «interne kulturhistorie».

8.5. Konklusjon

Innledningsvis til dette hovedkapitlet beskrev jeg institusjonelle forhold som påvirket historieskrivingen om fortidens veier. Omstruktureringene som foregikk med fremveksten av tverrfaglige forskningsmiljøer innenfor academia (med ulike problemstillinger i grunnforskning og anvendt forskning) og desentralisering av kulturminneforvaltningen i lokale (fylkeskommunen) og sektorielle kunnskapsfelt (forvaltningssektorene) formet historieskrivingen i senmoderne tid. Jeg har vist at alle sjangerne i den veihistoriske litteraturen nå innlemmes i et kameralistisk historieskrivende felt der forvaltningssektorene (museumssektoren, miljøvernsektoren, fylkessektoren, kirkesektoren og veisektoren) ble institusjonelle rammer for historie-

skrivningen om fortidens veier. Kort sagt: Det er en *forvaltningssektoriell historieskriving* med epistemologisk ståsted i den samfunnsvitenskapelige sakligheten (den politiske scientismen), som utfra samfunnsgagnlige praktisk-reformatoriske mål er rettet mot administrativ handling og styring. Disse målsetningene skapte en historieskriving som var instrumentell utfra et forvaltningssektorielt nytteperspektiv; historien skal bidra med å løse sektorielle utfordringer. Sektorene har derfor primært vært opptatt av å støtte, finansielt og faglig, anvendt historieskriving rettet mot disse forvaltningssektorielle utfordringene. Denne senmoderne anvendte historieskrivingen kan ses på bakgrunn av arkeologen Ingunn Holms utsagn om at det «... har dannet seg en «forskningsverden» og en «forvaltningsverden» gjennom omorganiseringene i kulturminneforvaltningen de siste 20 åra». ⁷⁰⁰ Holm argumenterer for at båndene mellom arkeologisk forskning og forvaltning er svake, og at de to leirene har utviklet forskjellige diskursive ståsteder «... som i liten grad har gjensidig utveksling av tanker, ideer og verdier». ⁷⁰¹ Sjangeranalysen av fortidens veier viser, i tråd med Holms utsagn, at det i senmoderne tid foregikk en konsolidering av en «forskningsverden» med et historierefleksivt ståsted i den akademiske historievitenskapen (akademisk grunnforskning) og en «forvaltningsverden» med et historierefleksivt ståsted som har kulturminneforvaltningen og det øvrige politiske forvaltningsapparatet som premissgivende kunnskapsramme (forstått som oppdragsforskning, anvendt forskning, sektoriell «egenforskning»). Men en «forvaltningsverden» er ikke adskilt fra en «forskningsverden». Utfra analysen av den veihistoriske litteraturen dreier det seg snarere om hvordan forvaltningen tar i bruk både essensialistisk og konstruktivistisk akademisk kunnskap i sin vitenskultur.

Den senmoderne historieskrivingen om fortidens veier bygger i første rekke på et positivistisk kunnskapsgrunnlag. I den teknikkinterne diskursen om kjøretøyer og veier som arkeologer og teknologihistorikere (veivesenet, TØI og andre ikke-institusjonelle aktører) sto for, formidles et empiristisk syn på veihistorien. Eksakt og konkret kunnskap – «harde» fakta – om veihistoriens materialitet eller *ting*, slik denne kunnskapen ble produsert i arkeologiske registreringsrapporter, oppdragsrapporter, stortingsdokumenter, lovgivning, forvaltningshåndbøker og veiledere, formidlet byråkratispråket og den rasjonelle målbare viten som den instrumentelle forvaltningskunnskapen bygger på. I den samfunnsøkonomiske diskursen innenfor den teknologihistoriske sjangeren ble «harde» økonomiske fakta en hovedkilde for å belyse en progressiv fortelling om modernitet, samfunnsutvikling og veisektoriell entreprenørskap. Et teleologisk historiesyn er fremtredende i mange av de historiske tekstene innenfor den tekno-

⁷⁰⁰ Holm 2008, 56-57.

⁷⁰¹ Ibid.

logihistoriske sjangerens anvendte forskning, både blant økonomihistorikerne og landskaps-/arkitektene. Veihistorie belyst utfra landskapsestetikk, som landskaps-/arkitektene var premisleverandører for, fremmet utfra en essensialistisk vitenskultur et statisk, derav et teleologisk, historiesyn. Dette fremgår av hvordan alle sjangerne innenfor en forvaltningssektoriell tilnærming til veihistorie tar i bruk et romantisk abstrakt og tidløst idyllkronotopisk innhold. Det er et innhold som fremmer normativ kunnskap om «det harmoniske og vakre» veilandskapet i fortiden forstått som et idealbilde. Produksjonen av dette idealbildet bygger på en kunst- og arkitekturteoretisk fenomenologi som fremmer en estetiseringsideologi forbundet med «objektiv autentisitet», forstått som en teori og metode for å finne tilbake til et opprinnelig kulturuttrykk i landskapet; det ekte, originale og ubesudlete tidsbildet. Dette fremgår for eksempel av Riksantikvarens hjemmeside, på nettsiden kalt «Fenomenologiske analyser: Kvalitativ stedsanalyse» der det med referanse til Nordberg-Schultz' arkitekturteori står at:

«Den fenomenologiske metoden søker å avdekke de naturgitte strukturene, og vil ved å bevare de opprinnelige kvalitetene bidra til bedre å kunne oppnå harmoni mellom menneskene, deres byggerverk og naturen».⁷⁰²

«Objektiv autentisitet» blir dermed et felles instrumentelt ståsted for både et historiesyn og en bevaringsideologi. Det er et ekspertsyn (en «forsker verden» utledet av landskaps-/arkitektene) som inngår i forvaltningssektorenes, derav i kulturminneforvaltningens, nostalgiske syn på en autentisk fortid (jfr. opplevelsen av autentisk natur og kultur langs gamle rideveier i pilegrimslandskapet, samt opplevelsen av et før-/tidligautomobil kjøreveilandskap). Ekspertsynet formidler en idyllkronotop som bygger på et romantisk (vitruvisk, harmonisk) ideal. Denne fenomenologiske orienteringen viser hvordan kunnskapen om fortidens veier innenfor realismens epistemologi (den samfunnsvitenskapelige sakligheten) har innlemmet en normativ estetisk anskuelsesform forbundet med romantismens epistemologi. Et essensialistisk romantisk kunnskapsgrunnlag har med andre ord blitt innlemmet i forvaltningssystemets vitenskultur om fortidens veier i senmoderne tid.

Den akademiske historieskrivingen i senmoderne tid bygger også på kultursosiologisk erkjennelse som tar utgangspunkt i en relativistisk, konstruktivistisk og kritisk akademisk vitenskulturs tilnærming til vandring og sosiale/kulturhistoriske ruter. Kulturhistorie har blitt et sentralt erkjennelsesgrunnlag i den senmoderne historieskrivingens om veier. Det er et

⁷⁰² Riksantikvaren, «Fenomenologiske analyser. Kvalitativ stedsanalyse». Nettartikkelen er hentet fra <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=2674> (nedlastet 24. juni 2010).

akademisk ståsted som utfra et hermeneutisk kunnskapssyn vektlegger intensjonale fremfor kausale forklaringer på historisk utvikling, og som er opptatt av sosial differensiering og kulturelt mangfold så vel kognitive historiske forhold (ideer, mentaliteter, verdier) forbundet med en flertydig kultur. Denne akademiske kunnskapen fremmer:

«... analysemåtar som utfordrar totaliserande kulturbegrep, universaliserande menneskesyn, sentristiske tenkemåtar og store forteljingar – og oppi alt dette tendensar til å generalisere frå utvalde vestlege mønster av industrialisering, demokratisering og stats- og nasjonsbygging. I nyare kulturhistorie er det nettopp det ureine og hybride ved kulturar, og mangfaldet av kulturelle kryssingar, blandingar, grenseoverskridingar, forhandlingar og konflikhtar, som ein ser på som konstituerande krefter i dei historiske prosessane».⁷⁰³

Dette er subjektivistiske tilnærminger som fremmer historisk partikularisme og et landskapsyn som også bygger på romantismens epistemologi.⁷⁰⁴ Men det er en landskapstilnærming som er opptatt av hvordan bevegelseslinjer eller veier inngår i historisk situerte sosiale praksiser og dagligdagse rutiner i landskapet, kommunikative sider ved ferdsel manifestert som «kulturhistoriske ruter». Denne kultursosiologiske dimensjonen ved fortidens veier bygger på den retningen som blant annet antropologen Tim Ingold utfra Martin Heideggers fenomenologi fremmer gjennom sitt begrep «taskscape» som involverer en landskapsforståelse med vekt på samspillet mellom mennesker og landskap: et handlingslandskap.⁷⁰⁵ Det er et landskap hvor mennesker gjør noe og lever i som en væren i en hjemlig livsverden. Det antropologiske landskapet har en temporalitet som er utlagt i rommet, i den materielle verden; det formidler derfor, i tråd med Bakhtins praktiske fenomenologi, en narrativ fenomenologi. Den materielle virkeligheten danner tidsrom i fortellinger om landskap, samtidig som handlingslandskapet blir et medium for mange forståelser om tid og historisitet. Det innebærer at det «autentiske» landskapet knyttes til fortellinger og biografier, et imaginært landskap som er flertydig i forhold til en materiell virkelighet. Dette narrative perspektivet formidler en erfart, opplevd og individuell autentisitet, i kulturarvslitteraturen også kalt «perceived», «personalised», «emotional» eller «constructionistic authenticity», som viser til en mangfoldig sosialt konstruert virkelighet.⁷⁰⁶ Et slikt erfaringsbasert og innlevelsesrikt land-

⁷⁰³ Kaldal 2002, 105.

⁷⁰⁴ Sheratt 1996, 142. Se også Vestheim 1994, 102.

⁷⁰⁵ Ingold 2000.

⁷⁰⁶ For litteratur om emnet, se Guttormsen og Fageraas 2011.

skapssyn har nære forbindelser til en karnevalesk (dionysisk, lekende vital) landskapsforståelse slik den fremtrer som kulturarvskonsept utfra opplevelsesindustriens definisjon av «kulturhistoriske ruter» (dette blir belyst i kapittel 9). Senmoderne karnevalisme formidler en folkelig og populærkulturell vitenskultur som bygger på et personlig og erfart opplevelsesaspekt til fortiden. Den forvaltningssektorielle historieskrivingen tar utgangspunkt i denne flertydige, personlige, folkelige og populære tilnærmingen til konseptet «kulturhistoriske ruter», men omtolker den utfra kameralistiske mål. Dette fremgår ved at forvaltningens kunnskapsproduksjon i mange tilfeller er initiert gjennom formidlings- og tilretteleggingsprosjekter rettet mot allmennheten, og ved hvordan et konstruktivistisk akademisk kunnskapsgrunnlag overføres til et forvaltningssektorielt historiesyn. I den teknologihistoriske sjangeren vektlegges, i tråd med et akademisk kunnskapsgrunnlag, intensjonale forklaringer utfra en betoning av samfunnsforhold og entreprenørskap, men det er likevel ikke en kritisk forskning som søker å avdekke mangfoldet og variasjonene i historien. I den teknologihistoriske sjangerens anvendte historieskriving presenteres for eksempel en samfunnsøkonomisk historie som, ved å dra veksler på senmoderne akademisk kunnskap, ønsker å *utdype* «et totaliserende kulturbegrep og universelt menneskesyn» (jfr. sitatet på forrige side) forbundet med fremskrittfortellingen om veibygging. I den veisektorielle sjangerens betoning av veivesenets interne kulturhistorie vektlegges på samme måte episke sider ved en immateriell kulturarv forbundet med veivesenets sektorbiografi. Mangfoldet av fortellinger innenfor denne sektorbiografien presenterer likevel ikke det kulturelt «ureine og hybride», men inngår i en monologiseringsprosess der fortellingene underordnes en mønsterfortelling om veivesenets entreprenørskap. På tilsvarende vis inngår religionshistorie og tematikken om reiselivet i jernalderen/middelalderen utfra ideen om objektiv historisk og religiøs autentisitet i et syn på «kulturhistoriske ruter» som inntar et universelt kulturbegrep. Flerstemmighet i akademisk historieskriving blir dermed en kilde for å skape *entydighet* i den kameralistiske forvaltningssektorielle historieskrivingen. Et overordnet kameralistisk sjangertrekk er at den forvaltningssektorielle historieskrivingen har som mål å tjene forvaltningsbyråkratiets virksomhet, med andre ord statsadministrasjonen. Akademisk kunnskap, derav kulturhistorisk erkjennelse, underlegges disse målene og hensynene. I dette institusjonelle rommet får slik sett arkeologisk kunnskap og praksis sammen med annen historiekunnskap kameralistiske sjangertrekk.

Essensialistisk: «ting og bilde»	Konstruktivistisk: «ruter og fortelling»
Positivistisk kunnskap – veienes empiri (datering, registrering, materiell form, funksjon, teknikkinterne forhold etc.). Hovedvekt på kausale forklaringer.	Kulturhistorisk kunnskap – veienes sosiale liv og meningsinnhold (kultur, sosiale forskjeller, politikk, ideologi etc.). Hovedvekt på intasjonale forklaringer.
Romantisme (subjektivt, partikulært, fortolkende) utfra et strukturalistisk og teleologisk historiesyn. Historiekunnskap = ekspertkunnskap er førende (modernisme, kulturell totalitet/et krysskulturelt syn)	Romantisme (subjektivt, partikulært, fortolkende) utfra et post-strukturalistisk, kulturelt/sosialt betinget aktørorientert historiesyn. Historiekunnskap = folkelig kunnskap er førende (senmodernisme, kulturel relativisme/mangfold)
Den klassiske kropp – idealtyper, helhet og symmetri – vitruvisk. Essensialistisk fenomenologi, arkitekturteoretisk. Estetikk som normativ ekspertkunnskap om det autentiske (objektiv autentisitet).	Den praktiske kropp – biografi, fortelling og levd liv – dionysisk. Konstruktivistisk fenomenologi, antropologisk. Estetikk som relativistisk ekspertkunnskap om det autentiske (subjektivt erfart/følt autentisitet).

Tabell 3: Tabellen viser de to dominerende vitenskulturene i den vei-historiske litteraturen som en kulturhistorisk, teknologihistorisk og veisektoriell sjanger tar i bruk som ressurser i utformingen av et forvaltningssektorielt sjangerdomene i senmoderne tid.

I analysen av den senmoderne historieskrivingen om fortidens veier har jeg lagt vekt på å belyse hvordan anvendt historieskriving innenfor forvaltningssektorenes domene og en akademisk historieskriving sto i forhold til hverandre, og hvordan førstnevnte har omfortolket eller tatt i bruk et differensiert humanvitenskapelig kunnskapsgrunnlag utviklet innenfor akademisk historieskriving (se tabell 3 ovenfor). Arkeologisk forskning og forvaltning inngikk i denne transformasjonsprosessen. Analysen nyanserer slik sett etablerte utsagn i forskningen om at det er «... et fravær av post-prosessuell arkeologi i forvaltningen»⁷⁰⁷ og at forskningen ikke lenger er «... premissleverandør til kulturminneforvaltningen».⁷⁰⁸ En aksept av post-prosessuell arkeologi er, som jeg skal belyse i neste kapittel, ikke minst tilstede i den historieforståelse og historiebruk som kommer til uttrykk i forvaltningens formidlings- og tilretteleggingsprosjekter. Det avgjørende spørsmålet er derfor ikke *om*, men *hvordan* post-prosessuell arkeologisk erkjennelse og et senmoderne akademisk kunnskapsgrunnlag brukes i ulike deler av forvaltningen. Ved å analysere ulike sjangere om fortidens veier har jeg i dette kapitlet (kapittel 8) vist hvordan forskjellige *administrative sektorer* i senmoderne tid har fått

⁷⁰⁷ Lillehammer 2004b, 90.

⁷⁰⁸ Holm 2008, 59.

definisjonsmakt i historieskrivingen. Politiseringen av kulturminneforvaltningen har medført at sektorpolitiske budskap i dag utgjør strukturerende rammer for historieskrivingen om fortidens veier. Dette har også åpnet for ulike former for *historiebruk* om fortidens veier sett utfra ulike sektorideologiske ståsteder. Denne tematikken handler om styrkeforholdet mellom ulike former for ekspertkunnskap (i forskning og forvaltning) og mellom ekspertkunnskap og folkelig kunnskap (populærkulturen) som jeg vil belyse i neste kapittel.

Kapittel 9. Den forvaltningssektorielle minnetenkningen

9.1. Innledning

I sjangeranalysen av den senmoderne historieskrivingen (kapittel 8) har jeg vist hvordan en essensialistisk forvaltningssektoriell vitenskultur har satt preg på diskursene om fortidens veier («ting og bilde»). Jeg viste også hvordan en konstruktivistisk akademisk vitenskultur utfra et kultursosiologisk perspektiv på veier («ruter og fortelling») fikk innflytelse i en forvaltningssektoriell historieskriving der denne kunnskapen omdannes utfra et instrumentelt nytteperspektiv. Den konstruktivistiske vitenskulturen har bred resonans i vår samtid, slik det fremgår av dagens interesse for «reality», biografi og dagligliv i kulturlivet, perspektiver som rokker ved etablerte oppfatninger om forholdet mellom både fantasi og virkelighet og mellom høy- og lavkultur. Dette er tendenser i dagens kulturformidling som også reflekterer hvordan *en hyperreell virkelighet* (jfr. «reality») forbundet med populærkulturens karnevalske liv har fått innflytelse i den offentlige statsforvaltningens meningsutveksling om fortiden. Det karnevalske liv har, som vist gjennom avhandlingen, vært en viktig dimensjon ved historiebruk relatert til fortidens veier fra 1800-tallet og fremover. Men det er først i senmoderne tid at populærkulturen «opererer på innsiden» av det institusjonelle liv, både i form av økt forskning på populærkultur og dagligliv og som kulturminneforvaltningsstrategi.

I dette kapitlet undersøker jeg først hvordan fortidens veier i kulturarvslitteraturen blir oppfattet som materielt minne, derav kulturminneforvaltningens verneperspektiv på fortidens veier. Det innebærer å undersøke ulike relasjoner mellom fagekspert og allmennhetens syn på «den materielle veien», og hvordan ekspertkulturen oppfatter veiminner i lys av strategien om å innlemme dagliglivets kulturminner i sin bevaringspraksis. Deretter undersøkes det brede historiebruksfeltet innenfor populærkulturens domene, mer bestemt opplevelsindustriens narrative univers som den offentlige arkeologien er en del av i dag. Dette utføres ved å undersøke formidlings- og tilretteleggingsprosjekter skapt utfra konseptet «kulturhistoriske ruter» som historieskrivingen om veier inngikk i. Jeg undersøker i den sammenheng hvordan konseptet «kulturhistoriske ruter» formidler forskjellige minneforståelser. Å studere historiebruk innebærer også å undersøke hvordan fortiden brukes for å skape kulturelle identiteter og inngår i politiske strategier. Til slutt undersøker jeg derfor hvordan både sjangerne i historieskrivingen og ulike former for historiebruk basert på konseptet «kulturhistoriske ruter» formidler sektorielle identitets- og minnepolitikker. Jeg vil belyse hvordan historiefortellinger og minnepraksiser blir en måte å skape fortellermessig enhet og sammenheng, og derav identitet og tilhørighet for forvaltningssektorene. En offentlig identitets- og minnepolitikk fremgår av

de tekstproduserende kanalene som diskursene og sjangerne om fortidens veier inngår i, hvilket innebærer et fokus på oppdragsgivernes intensjoner og interesser, mer overordnet forvaltningssektorenes dannelsesmotiver og politiske strategier.

9.2. Det materielle minnet som fragment og enhet

De senmoderne trendene i dagens konstruktivistiske akademiske vitenskultur kan spores i kulturarvsinstitusjonenes praksis. I kulturminneforvaltningen er det et uttalt mål å innlemme «bevaring» og «minne» som flertydige kulturelle begreper, forstått som en strategi rettet mot en allsidig befolknings minnebehov. Det argumenteres i forskning og forvaltning for at kulturarvsinstitusjonenes legitimitet i det offentlige rom er avhengig av ekspertsystemenes evne til å ta medborgernes interesser og kulturarvsforståelser på alvor. Det innebærer et institusjonelt kulturarvssyn som ikke bare er interessert i den fjerne fortiden, men også den brede og allsidige nære fortiden som folk flest har et forhold til (f.eks. innvandrernes eller fotballens kulturarv).⁷⁰⁹ I dette kapitlet skal jeg belyse hvordan kulturarvsinstitusjonene har håndtert denne utfordringen med hensyn til veiminner, som utgjør en sentral kategori av dagliglivets materielle kultur. Jeg tar i den sammenheng utgangspunkt i arkeologen Håkan Karlssons utsagn om at kulturminnevernets manglende interesse for dagliglivets minner har:

«... lett till en situation [...] där medborgarna och olika interessegrupper i vissa sammanhang själva vårdar sitt kulturarv då de känner att de inte har någon uppbackning av kulturarvsförvaltningen. Det handlar här om de delar av kulturarvet som är försummat av arkeologin/kulturarvsförvaltningen, och det kan exempelvis röra sig om övergivna bebyggelse lämningar från 1800-talet, bilskrotor, äldre bensinstationer, gamla dansbanor, motellbyggnader, äldre vägavsnitt, idrottens platser etc. Med andra ord förhållandsvis ”moderna” fysiska fenomen – med ett gripbart tidsdjup – som inte har förhistoriens ”patina”, eller varför inte ”intensitet?».⁷¹⁰

Dette binære situasjonsbildet mellom profesjonelle og folkelige verneaktører kan nyanseres. Veiminner er i dag en vernekategori i kulturminneforvaltningens kulturminnebeholdning og et vesentlig spørsmål i den sammenheng er hvilken kulturminnevernsideologi som legges til grunn i veifredningene, sett i lys av den bredere kulturarvslitteraturen om veier som minnekunnskap. På tilsvarende vis kan medborgernes syn på veiminner forstås mer komplekst som sosialt differensierte interessegrupper med forskjellige holdninger til kulturarv og kulturmin-

⁷⁰⁹ Se f.eks. Burström 2007; Karlsson, H. 2004; Myklebust 1999, 30.

⁷¹⁰ Karlsson, H. 2004, 43.

ner. Det innebærer at forholdet mellom «profesjon og allmennheten» kan forstås utfra både et divergerende og sammenfallende syn på veiminner. Det er denne kompleksiteten jeg nå skal utdype.

9.2.1. Et arkeologiteoretisk minneperspektiv: «det fragmenterte veiminnet»

Den kulturarvdiskursen i Norge som passer inn i Karlssons medborgerperspektiv er diskursen om «det fragmenterte veiminnet». Det er en diskurs som både akademikere (profesjonskulturen) og medborgerne eller allmennheten deler. Det handler om veien som relikte minne og dermed om en bevaringsfilosofi og kulturhistorisk orientering som verdsetter historisk endring. Endringshistorie er en hovedtematikk i den brede kulturarvslitteraturen som er opptatt av å belyse hvordan minnesteder oppstår som følge av endrede ferdselsvaner i landskapet. Det handler om den utilsiktede memoreringen som er skapt utav bruksendring og modernisering eller fornying, og som innebærer «vraklegging» av gamle ferdselsstrukturer og forbindelser i landskapet. Fra et landskapshistorisk perspektiv kan det dreie seg om fragmentariske spor etter rideveier og kjøreveier fra et før- og tidligmoderne gårdssamfunn, eller som landskapsarkitekten Trond Taugbøl belyser i artikkelen «Glemte steders memorering. Noen norske steder i lys av kommunikasjonenes utvikling»⁷¹¹ hvordan tettsteder og industrisamfunn har blitt isolerte og forlatte som følge av strukturelle endringer i moderne samferdselsutbygging. Det er denne utilsiktede memoreringen i landskapet som har vært mest premissgivende for kulturminneforvaltningens praksis. Dette var også et minneperspektiv som mellomkrigstidens verneaktører var opptatt av når det gjaldt å hegne om en teknologisk kulturarv. Et lignende kulturarvssyn fremgår av den type populærlitteratur som er opptatt av memorering forbundet med for eksempel bensinstasjoner, skilter, melkeramper og lignende fra 1960-tallet og tidligere, som fortsatt kan oppleves langs mange gamle støvete lokalveier i dag.⁷¹² Det er et minnesyn som hegner om det folkelige minneperspektivet som relaterer gamle veilandskap til dagliglivets minner, ofte utfra synsvinkelen barndommens erindringslandskap.

Et fellestrekk ved denne minnelitteraturen er, i sin mest omfangsrrike betydning, et *arkeologiteoretisk* minnesyn utfra synsvinkelen «forlatthetens formspråk», og som i dag gjerne forstås ensbetydende med «samtidсарkeologi».⁷¹³ Utfra sine opplevelser av Stockholms bylandskap belyser for eksempel arkeologen Patrik Nordström forskjellige aspekter ved hist-

⁷¹¹ Taugbøl 1990.

⁷¹² Se Burström 2007, 21.

⁷¹³ Tidens fragmentering eller «collage» – tingenes arkeologi – utgjør et sentralt verdisy i samtidsarkeologien. Burström (ibid) mener at samtidsarkeologiens appell har sitt opphav i en rekke folkelige bevegelser (K-spanarne, urban exploration, grav der du står-bevegelsen/industriarkeologi, bunkerarkeologi etc).

orisk endring utfra det han kaller «Berättelser om övergivanden».⁷¹⁴ På sin vandring i byen observerer Nordström arkeologiens mangslungne og fragmentariske tilstedeværelse som en diskontinuerlig, assosiativ og kontemplativ historiefortelling. Byens komplekse endringshistorie fremkommer spesielt i ferdselsstrukturenes fragmentariske historikk. Veienes minnelandskap gir uttrykk for forlatthetens formspråk som gjennom sine bruddstykker i relasjon til resten av den materielle kulturen forteller mange historier. Materielt vern av relikte og sammensatte historisk prosesser formidler slik sett en kulturhistorisk kompleksitet. Allmennhetens fortolkning av denne historiske kompleksiteten er på tilsvarende vis mangfoldig. I samsvar med Nordströms samtidsarkeologiske perspektiv kan man i dagens arkeologiske teori-debatt spore en økt interesse for materiell kultur som aktiv historieskaper under slagordet «Re-membering Things».⁷¹⁵ Det innebærer et ståsted som «temmer» det narrative ved å fokusere på materialitetens historisitet. Det er et syn som forsøker å fri seg fra et konstruktivistisk eller post-prosessuelt diskursivt fortidssyn som er fanget i samtidens språkspill, at all historie utelukkende er en refleks av samtidens sosiale liv, og som retter et sterkere fokus på hvordan historien «virker gjennom» tingene eller sporene; den reelle, historisk spesifikke, materielle kulturen fra fortiden. Dette er et syn, som jeg tidligere har argumentert for, samsvarer med Bakhtins antropologiske realisme, en historisk realverden som det imaginære i fortellende form tar utgangspunkt i (jfr. kapittel 1.3.4.).

9.2.2. Et arkitekturteoretisk minneperspektiv: «det enhetlige veiminnet»

Den kulturarvdiskursen som passer inn i Karlssons kritiske innstilling til ekspertsystemet er diskursen om «det enhetlige veiminnet». Dette er en kulturarvdiskurs som de institusjonelle verneaktørene (profesjonskulturen) både deler og står i et konfliktforhold til, vurdert opp mot en allsidig allmennhet med mange «stemmer». Det handler om veien som representativt tidstypisk minne og dermed om en bevaringsideologi som verdsetter historiske minnebilder utfra autentisitet som et konsept om fortiden. Dette er en kulturarvdiskurs der et *arkitekturteoretisk* minneperspektiv dominerer (utfra objektiv autentisitet), en fortidsdiskurs, som vi så, utgjorde en kjernenarrativ i den forvaltningssektorielle historieskrivingen. Disse aspektene er fremtredende i den nasjonale verneplanen om veier og veirelaterte kulturminner som Statens vegvesen har utført i samarbeid med Riksantikvaren (jfr. figur 32).⁷¹⁶ I tillegg til kunnskap forbundet med de fysiske objektene (hulveien, kjøreveien, bruene) forbundet med teknikkhistorie og arkitekturhistorie, utgjør kunnskap om «veien som landskapselement» et sentralt perspektiv i

⁷¹⁴ Nordström 2002.

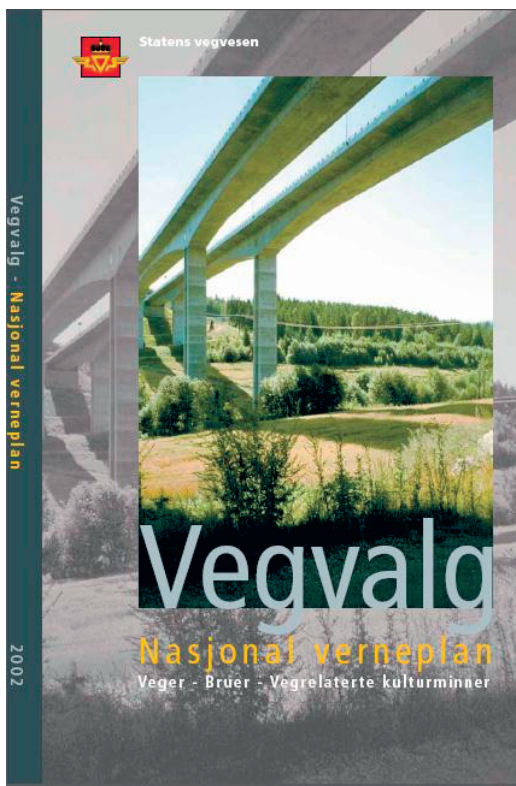
⁷¹⁵ F.eks. Olsen, B. 2003.

⁷¹⁶ Statens vegvesen 2002, 11.

verneplanen.⁷¹⁷ I verneplanen legges det vekt på at det visuelt fattbare vei-minnet gir uttrykk for et tidstypisk bilde som er representativt for en periode i veihistorien. I vernebegrunnelsene er det i tillegg en opprinnelig ferd-selsåre eller «autentisk» historisk linje, det vil si veien som landskapselement, som er verneverdig. Det er med andre ord et *materielt og strukturelt vern* av kommunikasjonslinjer eller infrastrukturer i landskapet som vernet søker å dekke. Det er slik sett en nær sammenheng mellom perspektiver innenfor veihistorie belyst utfra landskapsestetikk (jfr. landskaps-/arkitektene) og vernekriteriene som legges til grunn i veifredningsarbeidet.

Det er derimot ikke bare et materielt/strukturelt vern som er frem-

tredende i verneplanen, men også et *narrativt vern*. I en artikkel av arkitekt Karl Otto Ellefsen utdypes forholdet mellom materielt og narrativt vern utfra et arkitekturteoretisk syn. Ellefsen skiller mellom et estetikkhistorisk materielt vern som ivaretar helhet og sammenheng eller tidsbilder (det jeg har kalt et vitruvisk ideal), og et narrativt vern som bygger på handling og fortelling (det jeg har kalt et praktisk og dionysisk ideal). En bevaringsstrategi basert på narrativt vern fremhever det konkrete, taktilt historiefortellende potensialet knyttet til verneobjekter og kulturmiljøer. Det er et bevaringssyn som samsvarer med den arkeologiteoretiske bevaringsideologien beskrevet ovenfor om «det fragmenterte veiminnet». Bevaringsarbeidet rettes utfra et narrativt vernesyn ikke mot helheten, men mot det ofte ufullstendige og fragmenterte. Det narrative får betydning når den materielle helheten er relikv og dermed minimalt tilstede. Ellefsen gjør derfor et poeng av at narrativt vern fremmer



Figur 32: Forsidebilde av Nasjonal verneplan for veier som ble utgitt av Statens vegvesen i 2002.

⁷¹⁷ Faget landskapsarkitektur har definisjonsmakt i tenkning om veier og vern. Arkeologene er også involvert i denne diskursen, se bl.a. Gansum 2002, 119; Rui 2003; Rui og Grendstad 2004.

anekdotisk historie.⁷¹⁸ Mens materielt vern utfra et arkitekturteoretisk syn fokuserer på homogene tidsbilder og historisk autentisitet, har narrativt vern sitt hovedfokus på heterogene endringslandskap, «tidens collage». Sett utfra et arealplanleggings- og utbyggingsperspektiv gjør «[n]arrativt vern [...] det derfor mulig å kombinere behovet for endring, behovet for nye kulturelle uttrykk og dokumentasjon av historisk kontinuitet», påpeker Ellefsen.⁷¹⁹ Det narrative vil utfordre en vernestrategi som vektlegger historisk autentisitet. Ellefsen kritiserer av den grunn en narrativ vernestrategi når han mener at «[v]i har så definitivt et problem med forvaltningen av vår historie når redselen for å miste det historiebærende fører til kulturminner tømt for mening og som også estetisk sett er flate og uten dybde».⁷²⁰ Vern handler i følge Ellefsen om «... arkitektonisk kvalitet og ikke primært om å ta vare på kulturhistorie».⁷²¹ Han gjør derfor et poeng av ordlikheten i «narrasjon» og «narr»; narrativt vern er narreri fordi verneidealet lurer folk til å tro at noe er historisk ekte eller autentisk, mens det i realiteten er en sammenblanding av nytt og gammelt eller endog fullstendig nytt (f.eks. som følge av restaurering). Ellefsen mener med andre ord utfra et essensialistisk fortidssyn, og her i samsvar med en arkeologisk neo-materialistisk kritikk av et diskursivt fortolkningsdomene, at narrativt vern fremhever det samtidsfortellende, hovedfortellinger som en samtid er opptatt av at materielle minner skal spille. Men fremfor tidens historiske heterogenitet (endringshistorie) er det tidens homogenitet (autentiske tidsbilder) som utgjør det historisk meningsbærende utfra den arkitekturteoretiske kritikken som Ellefsen fremhever.

Tenkningen som ligger til grunn for narrativt vern er derimot implisitt til stede, vil jeg hevde, i det arkitekturteoretiske minnesynet som er fremtredende i den nasjonale verneplanen om veier. Et eksempel på det er hvordan navngiving av veilinjer eller ruter, altså en semiotisk (strukturalistisk) dimensjon, benyttes som ordnende element i vernepraksisen. I den nasjonale verneplanen blir landskapestetisk og kulturhistorisk terminologi – utfra begreper som «Oldtidsveien over Gjelleråsen», «Wingerske Kongevei» eller «Sølvveien» – strukturerende elementer i vernebegrunnelsene. I vernebegrunnelsen om «Drammensveien» heter det for eksempel: «Vegen vurderes som verneverdig fordi den representerer en del av Sølvveien fra Kongsberg, landets første offentlige kjøreveg, selv om den i dag fremstår som en bygate med nyere innslag som breddeutvidelse, fortau og asfaltdekke».⁷²² På tilsvarende vis benyttes

⁷¹⁸ «Samtidsarkeologi» legger nettopp vekt på anekdotisk historieskriving som et verdtilskudd knyttet til historisk materiell kultur, Burström 2007, 87-97, 101.

⁷¹⁹ Ellefsen, K.O. 2008.

⁷²⁰ Ibid.

⁷²¹ Ibid.

⁷²² Statens vegvesen 2002, 251.

begrepene «Den Fredrikshaldske Kongevei», «Ljabruchausseen» og «Gamle Mossevei» som overlappende vernekategorier utfra en vektlegging av at dagens linjeføring og traseer har «... delvis samme funksjon som sin opprinnelige selv om vegdekket er endret». ⁷²³ En kan undre over hva som egentlig vernes i denne sammenheng: Er det dagens vei, en fortsatt visuell historisk veilinje (trasé eller korridor), et opprinnelig historisk veilegeme skjult i arkeologiske lag, eller er det kulturhistorien konkretisert i et navn? Fra et *materielt* vernesyn er det unektelig dagens vei vernet i realiteten omfatter. Fra et *narrativt* vernesyn vil for øvrig alle de ovennevnte dimensjonene inngå i vernet. Utgangspunktet er den kulturhistoriske fortellingen knyttet til veien, et narrativt vern utfra veinavnet som samlende kulturhistorisk terminologi.

Sett samlet formidler vernetenkningen, slik det fremgår av den nasjonale verneplanen om veier, en essensialistisk (strukturalistisk) semiotikk som forstås synonymt med den utdannede ekspertens (landskapsarkitektens) evne til å lese den historiske koden i landskapet. Veiminnene inngår riktignok i det utvidede kulturminnebegrepet forbundet med dagliglivets kulturminner, den brede og allsidige nære fortiden som folk flest har et forhold til. Men det er ikke en flertydig folkelig fortelling forbundet med medborgerens minnesyn som legges til grunn i vernetenkningen, men derimot en historisk fagekspertbiografi sett utfra en verneargumentasjon og bevaringsideologi der arkitekturteoretisk tenkning har definisjonsmakt. I den nasjonale verneplanen er det den «interne» kulturhistorien forbundet med veienes ingeniør- og planleggingshistorie som utgjør hovedfortellingen. Veiminnene *representerer* slik sett sentrale veibyggere, innovative veibyggingssprinsipper, bruksfunksjoner og planleggingsidealer forbundet med en tid eller flere tidsperioder. Kulturminneforvaltningens vernepraksis handler om hvordan verneaktørene «taler på vegne» av allmennheten ved å implementere en vernestrategi rettet mot medborgerne, og det er således ikke historien «sett nedenifra og opp» eller allmennhetens bevaringssyn som er hovedfokuset.

9.2.3. Medborgerens syn på veifredninger i den offentlige debatten

Kulturminneforvaltningens fokus på dagliglivets kulturminner i vernearbeidet viser til både motsetningsfulle og konfliktfulle sider ved ekspertkulturens møte med allmennheten. Det er spesielt nyere tids veiminner *i fortsatt bruk*, og som utfra et arkitekturteoretisk ekspertsyn representerer kunnskapsverdier og opplevelsesverdier utfra profesjonskunnskapens kriterier, som blir uforståelige fra allmennhetens side. Fra verneaktørens side handler vernet om å oppfylle sitt sektormandat i henhold til kulturminneloven: Å sikre den nasjonale kulturarvens bredde for kommende generasjoner, mer bestemt om vern av kulturminner/-miljøer i statens

⁷²³ Ibid., 252.

eie som Riksantikvaren og Statens vegvesen forvalter i fellesskap. Medborgerne er for øvrig ikke enerådende begeistret for vernemyndighetenes entusiasme i arbeidet med å implementere «bredkulturen» eller dagliglivets kulturminner i vernepraksisen. Bakgrunnen for det skyldes flere forhold, avhengig av hvem som retter kritikken. Medborgerne i den offentlige debatten om vern av veier representerer bilister, lokalbefolkningen, veiplanleggere i veivesenet, kritiske kulturminnevernere og mange flere. En hovedkritikk i den offentlige debatten er at dagens fredingsarbeid reflekterer et kulturminnevern som brer seg ut og får for stor makt i det offentlige rom. Dette er en kritikk som også er fremme i den kulturminnefaglige diskursen.⁷²⁴ Spørsmålet mange har stilt seg er om kulturminnevernets fokus på dagligliv og bredkultur gir et vagt kulturminnebegrep som dermed skaper en diffus og lite klartenkt kulturminnepolitikk, hvorpå en mister perspektivet på hva som er sentrale kilder til historien og viktige bidrag til vår hukommelse og dermed viktig å prioritere i vernet. En slik faglig monumentalretorikk om verneprioriteringer er et argument folk også forstår utfra eksistensielle og kommersielle begreper om storslåtte og opplevelsesrike veiminne. En ting er å verne kulturelt og kommersielt attraktive kulturminner i regional og nasjonal sammenheng, en annen sak er det når et «representativt historisk utvalg som viser regionale særtrekk» blir vektlagt utfra normative instrumentelle begrunnelser, slik den nasjonale verneplanen for veiminne legger til grunn.⁷²⁵ Kulturminnebegrepet kan slik sett bli tømt for mening og miste oppslutning blant folk.

Kritikken om verneprioritering kan også forstås utfra forholdet mellom bevaring og modernisering. Fjerning eller rasering av hulveier (som er automatisk fredet) er en lovovertrødelse etter kulturminneloven og får i dag rettslige konsekvenser på samme måte som for eksempel fjerning av en historisk bygning eller en gravhaug.⁷²⁶ Konfliktene som oppstår i slike sammenhenger viser at gamle veier som blir vernet gir utfordringer sett utfra lokalbefolkningens behov for fremkommelighet og selvråderett over egen eiendom. Dette er en konfliktdimensjon som har vært en dominerende tematikk i løpet av det lovregulerte kulturminnevernets historie, men som her aktualiserer et spørsmål knyttet til hva som utgjør viktige kulturminner sett utfra kulturminneforvaltningens og allmennhetens synsvinkel. Konfliktene er ikke mindre når det gjelder vern av kjøreveienes historie, spesielt den delen av moderne veihistorie som representerer nærhistorie forbundet med det 20. århundres erindringshistorie. I

⁷²⁴ Se for eksempel nettartikkelen «Kulturminner med og uten mening» på nettstedet «Kulturminneåret 2009», <http://www.kulturminnearet2009.no/aktuelt/kulturminner-med-og-uten-mening> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷²⁵ Statens vegvesen 2002, 11.

⁷²⁶ Se Bruskeland, T. A. «Dømt for ødeleggelse av kulturminner», 2004. Nettartikkel hentet fra tidskriftet Miljøkrim, http://www.inarchive.com/page/2010-02-21/http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/2004-4/page7.html (nedlastet 24. juni 2010).

kjølevannet av det nasjonale verneplanarbeidet er det igangsatt fredninger av en rekke veier fra nyere tid.⁷²⁷ I verneplanen er moderne landeveier, motorveier, bomstasjoner, bruer og lignende foreslått vernet. Kritikken fra folkeopinionen reflekterer i mange tilfeller et reformvennlig samferdselspolitisk ståsted.⁷²⁸ Å verne en bomstasjon er for eksempel noe mange folk forbinder med noe negativt, både økonomisk (utgifter) og arkitekturhistorisk (stygt). Mange mener at vern av motorveier er imot sunn fornuft fordi det hindrer samferdselsutbedringer og øker de økonomiske utgiftene for bilistene. Samtidig argumenteres det for at verneretorikken gir de ansvarlige politikerne en mulighet til å bevilge mindre midler til veibygging. Vern av veier i bruk har på den annen side også medført problemer for veivesenets egen praksis. Forbedringer av eldre veier ved installasjon av rekkverk, bedre kjørebane og lignende vil utfra kulturminnehensyn innebære en forringelse av veien som historisk minne. Hvordan skal veivesenet dermed både oppfylle sitt sektoransvar med henhold til vern av gamle veier i bruk og samtidig oppfylle sin nullvisjon med henhold til trafiksikkerhet? Som en av vernaktørene innenfor Statens vegvesen har gitt uttrykk for, står veivesenet ovenfor en helt ny utfordring når ens egen aktive arbeidsplass blir vernet.⁷²⁹ Å bevare veier som fortsatt er i bruk har dessuten i ettertid vist seg vanskelig å gjennomføre i praksis når det oppstår konflikt mellom vern og veiutbygging. Statens vegvesen og Riksantikvaren har ved flere anledninger omvurdert sitt opprinnelige forslag i verneplanen om et materielt vern av veier i fortsatt bruk og isteden argumentert for dokumentasjonsvern (og dermed «digitalt vern»), en narrativ vernestrategi der det er ekspertenes dokumentasjon av veiminnet som blir vernet for ettertiden.⁷³⁰

Et annet hovedtrekk i debatten om det utvidede kulturminnebegrepet er at «folk flest» ikke forstår vernebegrunnelsene sett i lys av egne behov og syn på veier som historie og minne. En underliggende diskurs i medias presentasjon av fredningsforslagene er at kulturminnevernets språk virker fremmedgjørende og at vernemyndighetene dermed kommuniserer dårlig med et allment verdigrunnlag i samfunnet. Vernebegrunnelsene bygger på en terminologi og retorikk forbundet med fagekspertisens kunnskapssyn, for eksempel utfra arkeologenes argumentasjon om at (for folk flest) uanselige hulveier er nasjonalt viktige kulturminner

⁷²⁷ Verneplanen dekker ikke skystasjoner, bensinstasjoner, serverings- og overnattingssteder langs veiene, ferjer samt gater i urbane strøk. Se Statens vegvesen 2002, 10-11. Per i dag er 40 veistrekninger fredet med bakgrunn i den nasjonale verneplanen, både eldre veier ute av bruk og motorveier som fortsatt er i bruk, jfr. Riksantikvaren 2009. Av verneplanens i alt 270 foreslåtte veifredninger er ca. halvparten i drift.

⁷²⁸ Kilden om «folkeopinionen» utgjør her kommentarinneleggene på TV2nyhetenes nettside «Riksantikvaren vil bevare motorveier. Disse veistrekningene kan bli fredet», <http://www.tv2nyhetene.no/prosjekt/veifredning> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷²⁹ Conradi 2005.

⁷³⁰ Eksempler på dette fremgår av konsekvensutredningene utført i forbindelse med E-18 Farriseidet ved Tønsberg og ny E6 i Melhus kommune sør for Trondheim.

og når det utfra en arkitekturteoretisk terminologi legges vekt på at veier bør vernes på grunn av samspillet mellom «landscapsform, veienes linjeføring og tverrprofil». ⁷³¹



Foto Bjarne Bekkeheien Aase

Daglig leier på Solund verft, Svein-Tore Eide (t.v.), Sp-ordfører Gunn Åmdal Mongstad og tidlegere kjøpmann Otto Einen (t.h.) får nå støtte fra NHO i kampen mot fredning av riksveien i Solund.

NHO vil stanse vern av Rv 606

Mandag vil styret i NHO Sogn og Fjordane ta opp spørsmålet om vern av riksveg 606 til Solund i Sogn med fylkets «stortingsbenk». Målet er å få endret fredningsplanene for vegen.

Av Werner Wilh Dallawara

Publisert 31.05.2007 - 07:19 Oppdatert 31.05.2007 - 08:04



- Vi kan ikke la et helt lokalsamfunn bli sittende på utstilling etter forslag fra Vegdirektoratet og Riksantikvaren fordi en ubrukelig fylkesveg representerer et unikt stykke norsk veghistorie, sier regiondirektør for NHO i Sogn og Fjordane, Karin Helen Halle, til Nationen.

! Nationen mener

"Man stopper ikke fraflyttingen ved å hermetisere veien. Tvert i mot."

[Les hele saken](#)

Les også
Kjemper mot fredning av riksvegen

Figur 33: Det «harme» lokalsamfunnet. I denne saken står lokalsamfunnet representert ved næringslivets (NHOs) behov for modernisering og vernemyndighetenes syn på vakre veier og natur i et motsetningsforhold: «Naturen og kjøreopplevelsen er sikkert fin nok den, men det hjelper oss lite. Vi vil bare at veien skal være trygg, praktisk og effektiv og bruke», uttaler de lokale motstanderne. Den senmoderne folkeopinionen bærer med andre ord i dette tilfellet videre populærkulturens ideologiske ståsted forbundet med fremskritt og teknologisk optimisme. Saken illustrerer også at lokalbefolkningen ikke har samme naturfølelse som de tilreisende turistene, ekspertene eller sentralmyndighetene legger til grunn. Situasjonen i dag og under kulturminnevernets fremvekst mot slutten av 1800-tallet har slik sett ikke endret seg stort mellom «realistene» og «romantikkerne». ⁷³²

Den landskapsestetiske retorikken reflekterer et elitistisk romantisk landskapssyn som ikke har like stor oppslutning blant lokalbefolkningen som for vernemyndighetene. Dersom vi leg-

⁷³¹ Se f.eks. Rui 2003, 30.

⁷³² Dallawara, W. W. «NHO vil stanse vern av Rv 606», Nettartikkel i "Nationen" publisert 31.mai 2007, <http://www.nationen.no/meninger/leder/article2797988.ece> (nedlastet 24. juni 2010).

ger medias dekning av veifredningene til grunn, er ikke dette en verneretorikk som allmennheten forstår eller vil tillegge betydning. Vern av hulveier eller motorveier blir utfra medias dekning av veifredningene eksempler på kulturminnevernet som anakronistisk praksis i samfunnet der landskapsarkitektenes ekspertretorikk reflekterer fagfolks vernebehov mer enn allmennhetens behov (jfr. faksimile, figur 33).

Motsetningene mellom de institusjonelle verneaktørene og allmennheten, slik Håkan Karlsson la til grunn (jfr. innledningsvis i kapittel 9.2.), er for øvrig ikke enerådende. Det råder også en entusiasme eller romantisk begeistring for fortidens veier som forener både eksperter og den historieinteresserte allmennheten. Kritikken mot vern av veier i fortsatt bruk kan forstås med bakgrunn i en alminnelig historiefølelse som legger til grunn at avstand i tid er et viktig verdikriterium. Å gjenoppdage fortiden langs gamle pittoreske veier appellerer til den natur- og historieinteresserte allmennhetens fortidsnostalgi. Nærhistorie er viktig som fortidsnostalgi, men ikke historien som glir over i samtidshistorien (motorveier, bomstasjoner osv.). Man kan ikke vandre i stillhet og søke en annerledes fortid langs en høyhastighetsmotorvei. Forvaltningsaktørenes engasjement for vern av veier og folks fortidsnostalgi har med andre ord et sammenfallende minneperspektiv når fortidens veier betraktes som attraktivt opplevelseskonsept og som fra kulturminnevernets side innebærer *en bevaringsstrategi på kommersielle vilkår*. Dette er en tematikk som handler om hvordan det formelle vernet innlemmes i strategier rettet mot opplevelsesindustrien, og som jeg etter en sammenfatning skal belyse mer inngående i neste kapittel.

9.2.4. Sammenfatning

Ovenfor har jeg beskrevet innholdet i to dominerende minneperspektiver som preger dagens kulturarvslitteratur om fortidens veier. Jeg har beskrevet hvordan veiminnet som fragmentert materielt minne inngår i et *arkeologiteoretisk* fortidssyn (handlingslandskap, endringshistorie, sosialkonstruktivistisk materialisme, realisme) som verneaktørene utfra et *arkitekturteoretisk* syn på veienes materialitet (tidsbilde, autentisitet, essensialistisk materialisme, romantisk) ikke vektlegger, selv om det både utfra et faglig og et folkelig syn har lang tradisjon som kulturarvskonsept. Historisk materiell kultur forbundet med veiminnet er som oftest fragmentariske og gir sjelden uttrykk for enhetlige tidsbilder som er uberørt av «tidens strøm». I den sammenheng har jeg vist at et arkitekturteoretisk essensialistisk fortidssyn også «slår sprekker» når denne verneideologien settes ut i praksis, idet et landskapsestetisk ideal om materielt vern blir erstattet av et narrativt eller diskursivt vernesyn (dokumentasjonsvern, digitalt vern).

Denne forskyvningen fra det materielle til det narrative dreide seg likevel kun om ekspertkunnskapen om veiminner, ikke om folks subjektive minner knyttet til dem.

Jeg har også vist at konfliktene i den offentlige debatten mellom minnesyn utfra dikotomien profesjon:allmennhet (medborgere) er mer kompleks og mangfoldig enn en slik dikotomi tilkjenner. Verneaktørens tilnærming til det folkelige er mest vellykket når formidlingsaspektet er stort, det vil si når veiminner gir rom for opplevelser. Et verne- og kulturarvsperspektiv basert på kommersielle vilkår er i den sammenheng en meningsbærende ramme som forener både eksperters og folks tilnærminger til fortiden. Forholdet mellom *det materielle* og *det narrative/diskursive* som er til stede i kulturarvslitteraturen om «det fragmenterte minnet» og «det helhetlige minnet» får derimot et nytt sjangermessig innhold når disse minnekonseptene inngår i den opplevelsbaserte kulturarvsindustriens begreper om fortiden. Det forholdet som forener eksperter og folk er et minneperspektiv som innlemmer et opplevelsesaspekt relatert til historiske linjer og korridorer eller traseer. Fra verneaktørens side handler det, som jeg skal belyse i neste kapittel, om hvordan et arkitekturteoretisk landskapsestetisk syn på fortiden utfra et fokus på autentiske tidsbilder blir et kulturprodukt i kulturarvsindustriens kommersielle tegn/bildeunivers. Verneaktørene har tradisjonelt vært opptatt av tilrettelegging og formidling av kulturminner og kulturmiljøer, men i senmoderne tid er det fremkommet en rekke opplevelsbaserte kulturarvsprosjekter som tar utgangspunkt i en konseptativ og metaforisk minneforståelse om veier og reiseliv. Det har medført en institusjonell strategi om bevaring som retter fokus på veiminner som bruksressurs, at de har nytte eller brukspotensial i samfunnet, både for opplevelsesturismen så vel for sosial og personlig identitetsbygging. Dette er minnetenkning i senmoderne tid som vitner om hvordan det kollektive samfunnsprosjektet kalt «kulturminneforvaltning» underlegges en markedsliberalistisk kulturarvslogikk, og som jeg nå skal belyses nærmere.

9.3. Kulturhistoriske ruter som karnevalsk konsept i sektoriell historiebruk

I dette kapitlet skal jeg belyse ulike sider ved en type instrumentell kulturarvslitteratur som omfatter tilretteleggings- og formidlingsprosjekter rettet mot opplevelsbasert turisme- og næringsutvikling. Litteraturen er omfattende og handler på forskjellige måter om hvordan kulturminner (og museumsgjenstander) kan tilrettelegges for allmennheten; for eksempel gjennom skjøtsel (vern gjennom bruk), universell planlegging (kulturtilbud tilgjengelig for alle) og som reiselivsprodukt (verdiskaping). Utgangspunktet for denne instrumentelle historiebruken er at veier og landskap, både som historisk og historierefleksiv konsept, bidrar med å skape attraksjoner for opplevelsbasert turvandring. Jeg skal belyse hvilke idégrunn-

lag (verdisyn, historie- og landskapsyn) og konflikter som er fremtredende i disse tilretteleggings- og formidlingsprosjektene. Det handler om å utdype en forskningstematikk om historiebruk som i løpet av de siste årene også har begynt å få innflytelse i norsk kulturarvs-litteratur om veier og vandring.

I opplevelsesbasert turisme- og næringsutviklingsprosjekter er «kulturhistoriske ruter» eller «kulturelle ruter» et senmoderne kulturfenomen som i første rekke er relatert til bruken av historie og fortidens minner som fritids- og reiselivskonsept, men som vi skal se kan denne forbrukerkulturen også forstås som et identitetskonsept. Som kulturarvsbegrep har ideen om «kulturhistoriske ruter» nære relasjoner til kommersiell museumsformidling (f.eks. temaparker/opplevelsesparker). «Kulturhistoriske ruter» gir uttrykk for historiebruk basert på en kulturhistorisk erkjennelse forbundet med reisesjangerens historie (oppdagelsesreisen, opplevelsesreisen, friluftslivet, det historiske reiselivet). Reisemotivet formidlet, som vist tidligere, både klassisk (romantisme) og praktisk (realisme) dannelsesstenkning i det sene 1800-tallets og 1900-tallets reiselivslitteratur (jfr. kapittel 3.4.1. og kapittel 7.2.4.). Et sentralt spørsmål er hva denne formen for opplevelsesreiser gir uttrykk for som variert historie- og minneforståelse i senmoderne tid. I de senmoderne karnevalske rommene møtes det motsetningsfulle i kulturen (høy-/lav, smal/bred elite/folkelig, institusjonell/ikke-institusjonell). Disse motsetningene fremgår, som vi skal se, også i prosjekter basert på konseptet «kulturhistoriske ruter».

9.3.1. Europarådet og UNESCO: «cultural routes» og «heritage routes»

I 1987 lanserte Europarådet forskningsprogrammet «The Cultural Routes Programme», som siden 1998 har blitt styrt av «The European Institute of Cultural Routes».⁷³³ Men idégrunnlaget til paneuropeisk tenkning om kulturelle ruter ble fremmet av Europarådet allerede på 1960-tallet utfra tanken om at opplevelsesruter mellom arkeologiske og historiske steder imøtekom det sterkt fremvoksende moderne fritids- og reiselivet – med andre ord turismen - i Europa.⁷³⁴ I denne folkelige tilnærmingen går eksistensielle (identitet, personlig vekst) og kommersielle (opplevelse, turisme) hensyn hånd i hånd. I Europarådets strategi inntas et kulturhistorisk perspektiv når det spesifiseres at:

⁷³³ Se Council of Europe under nettsiden «Culture, heritage and nature, Council of Europe Cultural Routes», http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/default_en.asp (nedlastet 24. juni 2010). Se også European Institute of Cultural Routes under nettsiden «Cultural routes and landscapes, a common heritage of Europe», http://www.culture-routes.lu/php/fo_index.php?lng=fr&dest=ac_00_000&lng=en&PHPSESSID=b24ba209aa34a60d8b5926f310540d44 (nedlastet 24. juni 2010).

⁷³⁴ European Institute of Cultural Routes, «The cultural routes programme of the Council of Europe», 2002. Nettartikkel hentet fra http://www.seecorridors.com/filebank/file_73.pdf. (nedlastet 24. juni 2010).

«... the identification of European values and a common European cultural heritage may be achieved via cultural routes tracing the history of peoples, migrations, and the spread of the major European currents of civilisation in the fields of philosophy, religion, culture, the arts, science, technology and trade».⁷³⁵

Europarådets «kulturelle ruter» er et konsept som forbinder historiske reiser («itineraries», reisebeskrivelser, reiseruter, reisehåndbøker) med opplevelsesreiser i nåtid, og utfra sitatet ovenfor blir reiselivets kulturhistorie en vid betegnelse på menneskenes bevegelsesruter i og gjennom ulike landskap i den europeiske kulturgeografien. Pilegrimsleden i Spania («The Santiago De Compostela Pilgrim Routes») var den første ruten som ble implementert i Europarådets program i 1987, men senere har en rekke ruter med svært forskjellig innhold og tematisk spennvidde blitt implementert i programmet. Prosjekter under programmet som kan forstås utfra tematikken veier og ferdselslandskap er festningsverk i militærstrategiske geografier, ferdselsruter i ressursgeografier (jernfremstilling i Pyreneene), historiske folkegeografier (Transromanica, Fønikernes geografi, bygdegeografi i Alpene), samt en rekke historiske reiseruter (vikingtoktene, Hansaforbundets handelsruter, pilegrimsleder, kongeveien Via Regia). Historiske reiseruter gjennom Europa omfatter også ulike fortellinger og biografier i landskapet utført av historiske personer som for eksempel Karl den Store eller Mozart, eller fiktive personer som romanlegenden Don Quijote. I Europarådets minneforståelse er med andre ord litterære (fiktive), mytiske og historiske personer eller figurer og hendelser et felles reservoar for en nåtidsopplevelse av historiske minnelandskap. De kulturelle rutene forstås som biografiske fortellinger forbundet med personer, folkegrupper og historiske idéfellesskap på vandring i landskapet.⁷³⁶ Det er slik sett like mye en immateriell og litterær eller metaforisk som en historisk reell kulturhistorisk dimensjon som presenteres i Europarådets program om «kulturelle ruter».

Etter Europarådets initiativ kom også UNESCO i gang med å implementere vandring og ruter i tenkning om en universell verdensarv. Både naturruter (f.eks. fugletrekk) og kultur-

⁷³⁵ Council of Europe, «Resolution CM/Res(2007) 12 on the cultural routes of the Council of Europe», 2007. Nettartikkel hentet fra <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1194679> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷³⁶ Mange av prosjektene under Europarådets program har perspektiver på vandring med nær forbindelse til tenkning om kulturkrets (materielt folkefellesskap) og diffusjon (idémessig spredning i rommet): for eksempel det kastiljanske språkets opphav og vandringsrute i middelhavsregionen, hage- og parkarkitekturens historiske spredning, olivenlundlandskapets vandringshistorie i middelhavsområdet. Andre prosjekter under Europarådets program som tematiserer folkegrupper idéfelleskap er vanskeligere umiddelbart å forstå som betegnelse på kulturell rute, for eksempel «det Jødiske folkets kulturarv» som en kulturell rute (en distinkt jødisk arkeologi og historie i Europa) eller «den europeiske migrasjonshistoriens kulturarv» som en kulturell rute. Kulturelle ruter blir slik sett en betegnelse på sosiale og kulturhistoriske forhold ved kulturmøter, reiseliv og vandring konstruert som enhetlige historiske forbindelser og idéfellesskap mellom nåtid og fortid.

elle ruter av ulike slag (f.eks. silkeveien, slaverutene) inngår i dag i internasjonale strategier om vern av en global kulturarv relatert til vandring, også kalt «heritage routes».⁷³⁷ 1993 utgjør et merkeår i UNESCOs innrulling av kulturarvsruter i sin politikk, for da fikk pilegrimsleden «Santiago de Compostela» verdensarvstatus. På ekspertmøtet året etter ble det påpekt at det rådet en konseptuell forvirring om hva som kunne inngå som verdensarvrute, og behovet for «guidelines» ble påpekt.⁷³⁸ I «Operation Guidelines» fra 2005 er «heritage routes» innordnet som verdensarvkonsept under kategorien «Cultural landscapes, towns, canals and routes».⁷³⁹ Kriteriene for hva som definerer en kulturhistorisk rute vil i følge ICOMOS være: «... the *duration* of the route, and perhaps how *often it is used* nowadays, as well as the *legitimate wishes* for development of peoples affected».⁷⁴⁰ Det er folks ønsker og bruk i dag, med andre ord *nåtidshensyn*, som er styrende for hva som definerer «a heritage route». Her får vi innsikt i UNESCOs så vel Europarådets minneforståelse relatert til kulturhistoriske ruter idet utsagnet viser at vi har å gjøre med en senmoderne mentalitet. Den franske historikeren Francis Hartog gir ord på denne mentaliteten når han mener at en senmoderne historiebevissthet domineres av «the presentist regime of historicity», et historisitetsregime som er «fanget» av en allestedsnærværende («omnipresent») samtid og hvor distinksjonene mellom fortid, samtid og fremtid utviskes.⁷⁴¹ Denne senmoderne historiebevisstheten er et resultat av akademias problematisering av «det moderne prosjekt» (dekonstruksjonen av «the futurist regime of historicity» som Hartog kaller en moderne historiebevissthet). Hartog beskriver også den senmoderne historiekulturen som et skifte i kulturarvssyn, forstått som en transformasjon fra det fysiske historiske «monumentet» til det diskursivt narrative og immaterielle minnet: «... as less of a monument and more a place of memory, where we endeavour to make memory live on, keeping it vivid and handing it on».⁷⁴² Utfra konseptet «kulturhistoriske ruter» handler dette minneperspektivet om hvordan akademisk kunnskap basert på kulturhistorisk erkjennelse (relativistisk, mangfoldig, flertydig kunnskap) og en kultursosiologisk fenomenologi om reiseliv med vekt på narrasjon (fortelling og biografi) har fått innflytelse i forvaltningssektoriell historiebruk. Sagt på en annen måte: Den senmoderne

⁷³⁷ ICOMOS 2002, 2008.

⁷³⁸ UNESCO, «Routes as part of our cultural heritage. Report on the meeting of experts, Madrid 24-25 November 1994», 1994. Nettartikkelen er hentet fra <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷³⁹ ICOMOS, «Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention», 2005, 85-89. Nettartikkelen er hentet fra <http://whc.unesco.org/archive/opguide05-en.pdf> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷⁴⁰ *Ibid.*, 89, mine uthevinger.

⁷⁴¹ Hartog 2005.

⁷⁴² *Ibid.*, 14.

kunnskapen («the presentist regime») har blitt et instrumentelt redskap for å videreføre et moderne prosjekt («the futurist regime»).

Konseptet kulturelle ruter har også involvert flere norske prosjekter i regi av Europarådet og UNESCO-Norge⁷⁴³, samtidig som en rekke andre aktører har sett potensialet som dette konseptet har som «publikumsmagnet». Prosjekter basert på konseptet «kulturhistoriske ruter» finnes det flere norske eksempler på som jeg skal belyse nærmere utfra hvordan de drar veksler på diskurser og sjangere innenfor historieskrivingen om fortidens veier.

9.3.2. Fotefar mot nord

Fylkesarkeologenes (kulturminneforvaltningens) historieskriving, som hulveidiskursen var en del av, er innrettet historiebruksfeltet om «kulturhistoriske ruter» (jfr. kapittel 8.2.1.). Et eksempel på det er prosjektet «Fotefar mot nord. En kulturhistorisk reise i Nord-Norge og Namdalen» som hadde oppstart i 1992. Prosjektet ble utformet i regi av kulturminneforvaltningen (arkeologer, historikere og arkitekter) representert ved fylkeskonservatorene i de tre nordligste fylkeskommunene.⁷⁴⁴ Fotefarprosjektet er et formidlingsprosjekt om nordnorsk kulturarv, kulturliv og kulturminner. Kulturminneperspektivet innebar at en arkeologisk erkjennelse om hulveier og kavlebruer også inngikk i prosjektet.⁷⁴⁵ Fotefarprosjektet var i tillegg et tilretteleggingsprosjekt som utfra et ressursforvaltningssyn handlet om å vitalisere historiske landskap og kulturminner for lokalbefolkningen og turistnæringen.⁷⁴⁶ Hver av landsdelens 103 kommuner har tilrettelagt utvalgte kulturminner og kulturmiljøer med kulturstier, skilt eller utstillinger. I tillegg til utgivelsen av en bok, er en rekke informasjonsbrosjyrer for turvandrere utgitt i forbindelse med prosjektet. I Fotefarprosjektet legges det vekt på at et kulturminne fra hver kommune til sammen gir et bredt *bilde* av fylkets folk, natur og virksom-

⁷⁴³ Bodøgaard, T., «ICOMOS Norway. New National Committee: Cultural routes», 2008. Nettartikkel hentet fra <http://www.icomos.no/cms/icontent/filer/komiteer/CulturalRoutes%20Prop0902.pdf> (nedlastet 24.juni 2010). I denne sammenheng kan nevnes prosjektet «the Northern Lights Route» som er et konsept om den arktiske sjøleden i Norden som oppdagelsesrute nedfelt i historiske reiseskildringer fra 1500-tallet til 1900-tallet. Prosjektet ble implementert i Europarådets program «Cultural routes» i 1997. ICOMOS-Norge ønsker å gi sjøleden langs norskekysten status som en verdensarvrute. Begrunnelsen er basert på en historisk retorikk om navnet Norge («NorVegr», veien mot nord) og sjøleden som uttrykk for en spesifikk norsk kulturell identitet knyttet til kyst- og sjøfartsliv. ICOMOS-Norge nevner også prosjekter basert på landvertsferdsel med en mer regional karakter; slik som pilegrims- og handelsruter mellom Sverige og Norge, historiske ruter mellom høyfjellet og lavlandet skapt som følge av norsk gård-seterstruktur, og historiske ruter forbundet med en samisk ferdselskultur i Nordområdene.

⁷⁴⁴ Hauan 2002, 131.

⁷⁴⁵ Nilsen 2003, 295. Se også Jacobsen 2003.

⁷⁴⁶ Prosjektet bygger slik sett på en formidlingsstrategi som er forankret i kulturminneforvaltningens mål med å revitalisere opplevelser av kulturminner langs «oldtidsveier», et løselig konsept om ferdsel som ikke nødvendigvis følger de fysiske forhistoriske og tidlighistoriske veiløpene. Se f.eks. Hygen og Nordeide 2008.

het gjennom ti tusen år.⁷⁴⁷ Et erkjennelsesmessig utgangspunkt for dette minneperspektivet er med andre ord tenkning om historisk autentisitet og representativitet, konsepter som utfra et arkitekturteoretisk essensialistisk minnesyn har lange tradisjoner innenfor kulturminneforvaltningen.

Kritiske kulturarvsvforskere har stilt spørsmål om Fotefarprosjektet gir uttrykk for kulturminneforvaltningens eller «kulturbyråkratiets» og derav et fagelitistisk syn (sett utenifra eller i et «sør mot nord»-perspektiv), initiert utfra ønsket om å opplyse eller «oppdra» nordlendingenes forhold til egne historier og minner.⁷⁴⁸ Kritikerne stiller spørsmål om prosjektet favner den mangfoldige fortellingen om Nord-Norge sett i lys av hvordan innbyggerne i nord selv oppfatter den. Arkeolog Gørill Nilsen utdyper i sin doktorgradsavhandling dette forholdet. Senmoderne konstruktivistisk og post-strukturalistisk (eller post-prosessuell arkeologisk) tenkning om historie- og minnekunnskapens flertydige, mangfoldige og demokratiske karakter oppfatter Nilsen som et kunnskapsgrunnlag som samsvarer med et lokalt eller folkelig fortidssyn.⁷⁴⁹ Med bakgrunn i det senmoderne teorigrunnlaget mener hun at kulturhistoriske ruter i Nord-Norge inngår i forskjellige diskursive kontekster som er forståelige utfra sine egne kunnskapspremisser. I den sammenheng skiller hun mellom en «arkeologisk diskurs» formidlet av ekspertsystemene (smalkulturen: kulturminneforvaltere), og en «folkelig diskurs» representert ved lokalbefolkningen (bredkulturen: individer, ulike sosiale grupper, lokaldemokratiet/det lokalpolitiske systemet). Selv om intensjonen utfra denne distinksjonen er å belyse de to diskursene som likeberettigede kunnskapsfelt, inntar Nilsen likevel et perspektiv som er på «lokalbefolkningens side». Sagt annerledes: Det handler om hvordan lokalbefolkningens fortidssyn kan implementeres i kulturminneforvaltningen. Ekspertsystemene forstås som en elitistisk monologisk diskurs, mens lokalbefolkningen utgjør en demokratisk og dialogisk diskurs. Skal arkeologi og kulturminneforvaltning være demokratisk og dermed legitime praksiser må disse ekspertsystemene kommunisere bedre med lokalbefolkningen, konkluderer hun.⁷⁵⁰ Et senmoderne eller post-prosessuelt teorigrunnlag blir dermed en kritisk akademisk så vel et verdietisk og ideologisk-refleksivt politisk arkeologisk ståsted som fremmer lokalbefolkningens «sak» i kampen om fortiden.⁷⁵¹ Dagens kulturminneforvaltning (og

⁷⁴⁷ Hauan 2002, 128.

⁷⁴⁸ Ibid., 140-143. Se også Sæther 2004.

⁷⁴⁹ Nilsen 2003, 383.

⁷⁵⁰ Ibid., 198-199.

⁷⁵¹ Nilsen føyer seg således inn i øvrige studier om arkeologi og populærkultur som primært har et fokus på ikke-arkeologers syn på fortiden som et kvalitativt alternativt arkeologiperspektiv sammenlignet med den faglige arkeologiske praksisen, jfr. f.eks. Holtorf 2005, 9, og som i mindre grad inntar et kritisk forskningsperspektiv til det folkelige feltet.

prosessuell arkeologi) representerer utfra et slikt ståsted denne kampens motaktører, en reaksjonær essensialistisk akademisk vitenskultur som er fjern for folk flest.

Nilsen belyser en dualitet mellom eksperter og folk ved å skille mellom hvordan den arkeologiske diskursen utfra konseptet kulturhistoriske ruter har produsert «akademiske stier», og hvordan den folkelige diskursen har produsert «lokale stier». Fotefarprosjektet representerer i følge Nilsen, i motsetning til lokale tilretteleggingsprosjekter i regionen, «akademiske stier».⁷⁵² De «akademiske stiene» tar i følge Nilsen utgangspunkt i arkeologiske strukturer og etniske relasjoner fra den fjerne fortiden, mens de «lokale stiene» formidler kunnskap om nærhistorien (om skogs-/gruvedrift og om den andre verdenskrigen) som lokalbefolkningen har identitets- og følelsesmessige bånd til og som handler om tradisjoner og fortellinger om hjemplassen. Mens diskursen om «akademiske stier» tar utgangspunkt i et kulturminneperspektiv basert på kulturhistorisk erkjennelse sett utfra et ekspertsyn, bygger den identitets- og følelsesbetonte fortidsforståelsen som lå bak de «lokale stiene» på et erkjennelsesgrunnlag forbundet med erfaringspraksiser i landskapet. Det er en opplevels- og erfaringsdimensjon av «lokale stier» forbundet med turvandring i natur og landskap, et vandremotiv som strekker seg utover kulturhistoriske interesser ved at de også tar hensyn til andre faktorer slik som tilgjengelighet, pedagogiske læringsmuligheter, popularitet/bruks-hyppighet osv.⁷⁵³ De «akademiske stiene» er med andre ord sluttprodukter (ferdigskapte og uten rom for integrering av nye elementer), mens de «lokale stiene» er prosessorienterte produkter (fleksible tiltak som hele tiden kan endres utfra nye behov). Et slikt dualistisk perspektiv belyser derimot ikke *hvordan* både arkeologenes/ekspertenes og lokalbefolkningens fortellinger om fortiden utgjør senmoderne fortidskonstruksjoner (basert på utvalg, perspektiver, plot osv.), mer bestemt hvordan «salgbare» fortellinger og minnebilder – den sosiale minneproduksjonen i et samfunn – utfra samtidshensyn blir brukt i markedsføringsstrategier og dermed inngår i en overgripende opplevelsbasert turisme- og næringsutviklingsdiskurs (den senmoderne konsumkulturen, forstått som populærkultur).

Også andre forskere har inntatt et lignende dualistisk syn mellom «eksperter» og «folk». Sagt med folkloristen Torunn Selberg: «De to modeller kan sies å representere ulike fortellergenre. Et særlig formål for folkemodellen er å fremme identitet og ideer om kulturarv og tradisjon. I forskermodellen derimot er fortolkning, definisjon og analyse av fortidens begivenheter og hendelser det primære. Formålet er ulikt, men den ene fortellermåten er ikke

⁷⁵² Nilsen 2003, 335-347.

⁷⁵³ Ibid., 342.

nødvendigvis bedre enn den andre».⁷⁵⁴ Som hovedsjangere representerer dermed forsker- og folkemodellen en distinksjon mellom historiefaglige og ikke-faglige posisjoner til fortiden, hvor sistnevnte innlemmer andre fortellinger og minner enn det forskerne vil vektlegge. I forskersjangeren er «den gode historien» definert ved kildekritikk, vitenskapelige metoder og teknikker, et fokus på historiske årsaker, prosesser og strukturer osv. I folkesjangeren inntas en mer subjektiv og selektiv pragmatisk avveining til hva som utgjør «den gode historien» der visse deler av en faktisk historisk virkelighet trekkes frem, mens andre deler fremstår som mindre relevante. Selv om Selberg presiserer at forsker- og folkesjangeren er to likeverdige tilnærminger til fortiden, er de to sjangerne som uttrykk for representativt elitisme og demokrati fremtredende når det gis uttrykk for at «... [f]olkemodellen demonstrerer at det ikke kan råde noen konsensus om hva som er historie eller hvordan historien skal tolkes».⁷⁵⁵ Denne distinksjonen mellom en forsker- og folkesjanger rommer ikke bare kunnskapsetiske problemstillinger, men blir også en forenkling fordi den ikke forklarer hvordan forsker- og folkesjangeren inngår i samme problemkompleks. I et dialogisk historiesyn vil fokuset være de hybride relasjonene mellom forskersjangeren og folkesjangeren, og hvordan de to sjangerne som ulike tilnærminger til konseptet «kulturhistoriske ruter» er innordnet et sjangermessig univers av populærlitteratur, turismelitteratur, forvaltningssektoriell litteratur osv som er strukturert av en tematikk om opplevelsesindustri. I en folkelig vitenskultur legges det vekt på en personlig *opplevd fortid*, en stedlig nåtidsopplevelse.⁷⁵⁶ Etnologen Anne Eriksen mener at denne

«[s]tedliggjøringen åpner for en intellektuell forenkling, men samtidig en opplevelsesmessig forsterkning. Vel så viktig er det at den leder til en subjektivering av fortiden, eller, sagt på en annen måte: Fortiden fremstår som minner. [...] Alt sammen er ens egne minner, og har dermed en helt spesiell opplevelses-ekthet. Denne typen opplevelse kan sies å være både ahistorisk og uhistorisk, sentimental, usaklig og mindreverdige sammenlignet med egentlig historisk innsikt og kunnskap. Det er imidlertid viktig at den like fullt er *basert på historisk kunnskap*, om enn redusert til et minimum».⁷⁵⁷

I opplevelsesindustriens fortolkningsdomene blir denne opplevelsesbaserte retorikken et ståsted også for forskerens eller arkeologens tilnærming til bruken av fortiden utfra målet om å

⁷⁵⁴ Selberg, T. 2002, 19.

⁷⁵⁵ Ibid.

⁷⁵⁶ J.fr. Nilsen 2003, 196

⁷⁵⁷ Eriksen 1999, 93, original kursiv.

selge en kulturarvsidé gjennom markedsføring av stereotype fortellinger og bilder om steder og landskap. Utfra dette sjangermessige dialogiske perspektivet åpnes det med andre ord for et syn på hvordan både en forsker- og folkesjanger benyttes som fortellermessige retoriske virkemidler i opplevelsesbaserte kulturarvsprosjekter, slik Fotefarprosjektet er et eksempel på.

9.3.3. Pilegrimsspor

Den overgripende opplevelsesbaserte turisme- og næringsutviklingsdiskursen er som allerede påpekt innordnet populærkulturen, konsumkulturen og kulturarvsindustrien; tre overlappende felt som forenes i den senmoderne karnevalskulturen. Det «folkelige» innenfor en senmoderne karnevalsk kultur er definert utfra hvordan kommersielle og eksistensielle interesser utgjør sammenfallende faktorer i et forbruksperspektiv. En kommersiell og eksistensiell historiebruk appellerer til en sanselig historie hvor det er begeistringen for fortiden med vekt på estetisk behag og forlystelse, fremfor saklig opplysning, som blir styrende utfra målet om å røre eller bevege publikum. I senmoderne tid har konsumkulturens karnevalske rom blitt mer abstrakt enn tidligere, mener sosiologen Zygmunt Bauman. De er ikke lenger realismens vrengebilde, men en «helt annen» verden:

«... forskjellene innenfor, i motsetning til forskjellene utenfor, er temmet, rensert, garantert å bli levert uten farlige bestanddeler – og er derfor ikke truende. Man kan nyte dem uten frykt: Når faren først er fjernet fra eventyret, er det som er igjen ren, ublandet og ubesmittet fornøyelse. Shopping/forbrukerstedene tilbyr det som ingen «reell virkelighet» utenfor kan gi: den nesten perfekte likevekt mellom frihet og sikkerhet».⁷⁵⁸

Karnevalskulturen er med andre ord ikke lenger realismens, men romantismens steder. I den senmoderne karnevalske kulturen har dermed det «revolusjonære», som uttrykk for en kritisk motkultur (jfr. etterkrigstidens politiske og satiriske miljøaktivisme), blitt ufarlig; den mangler samfunnskritisk brodd. Sagt med kulturviteren Mike Featherstone fremstår:

«... fun fairs and theme parks such as Disneyland [...] in a more controlled safer way, to provide enclaved environments for the controlled de-control of the emotions, where adults are given permission to behave like children again».⁷⁵⁹

⁷⁵⁸ Bauman [2000] 2006, 124-125.

⁷⁵⁹ Featherstone 1991, 80.

Innebærer dette at for eksempel museumsutstillinger kan forstås ensbetydende med tema-parker? Gørill Nilsen, nevnt ovenfor, mener at «... [o]riginale gjenstander og nærhet til strukturene som rekonstruksjonene er bygd etter, bidrar [...] til å opprettholde skillet mellom museer og fornøylesparker».⁷⁶⁰ Dette skillet (mellom folklore og «fakelore») er derimot ikke så entydig som en kanskje skulle tro.⁷⁶¹ «Disneyfication» er ofte brukt som et begrep om den folkelige karnevalske iscenesettelse og underholdning som både museumsrom og kultur-arvssteder gir uttrykk for.⁷⁶² Å iscenesette fortiden gjennom skuespill, festivaler og ulike kulturarvskonsepter basert på populærkulturens fortellinger og bilder fremmer en hyperreell fremfor reell virkelighet. Fortiden inngår utfra et slikt syn i en interdiskursiv kontekst som har mange former (internett, filmer, romaner, reality-serier, festivaler etc.). Konseptet «kultur-historiske ruter» viser at det blant kulturarvsinstitusjonene har vært viktig å tilrettelegge for en kulturarvspolitikk basert på populærkulturen, og som innlemmer kommersiell og eksistensiell historiebruk. I tematikken om fortidens veier handler denne folkelig appellen til fortiden om hvordan kulturarvsinstitusjonene, internasjonalt (jfr. UNESCO og Europarådet) og nasjonalt (forvaltningssektorene), bidrar med å skape arenaer for opplevelser basert på ulike kulturarvs-konsepter om «drømmeaktige veiverdener». Den fantastiske teknologiske drømmeverdenen som H. C. Andersen ga uttrykk for om verdensutstillingene ved inngangen til 1900-tallet har slik sett, riktig nok utfra en annen nostalgisk modus, blitt videreføring i senmoderne tid.

Et eksempel på en slik dominerende karnevalsk drømmeverden er «den senmoderne middelalderen».⁷⁶³ Det er som vist tidligere en nær forbindelse mellom historieskriving og historiebruk basert på konseptualiseringer av middelalderens reise- og pilegrimsliv.⁷⁶⁴ Det råder en bølge av middelalderentusiasme (historiske romaner, historiske spill osv.) i dag, som også pilegrimdiskursen er innordnet. Den senmoderne fasinasjonen for middelalderen er basert på en nåtidskonstruksjon som rommer en rekke konsepter og prosjekter om historiebruk, fra middelalderfestivaler i historiske ruiner til museumsutstillinger og pilegrimsleder i landskapet. Som det fremgår av en invitasjon til en utstilling (2009-2010) fra kulturhistorisk museum i Oslo, kalt «Pilegrimsspor. Hellige reiser i fortid og nåtid», handler kulturhistoriske ruter om hvordan fortidens spor utgjør et eklektisk og flertydig begrep som er «salgbart» for folk flest og derfor vil tiltrekke et bredt publikum til museumsutstillingene (se figur 34).

⁷⁶⁰ Nilsen 2003, 275-276. I Nilsens forståelse av lokal museumshistorie har lokale entusiaster hatt liten innflytelse i museumsdiskursen, den er styrt av grupperinger innenfor academia og retningslinjer innenfor den offentlige kulturpolitikken.

⁷⁶¹ F.eks. Hamilakis 2007, 17-18; Harrison 2005, 3-4. Se også kapittel 1.4.3.

⁷⁶² Jfr. f.eks. Holtorf 2005, 157.

⁷⁶³ Selberg, T. 2002, 9.

⁷⁶⁴ Jfr. avhandlingens kapittel 8.2.2.

Fortiden er, som utstillingsplakaten viser, en «collage» som vi kan «shoppe» i ved å knytte ulike deler av fortiden sammen. Det handler om å konstruere sammenhenger der pilegrimsspor i middelalderen, religiøsitet og verdensreligioner knyttes sammen til en felles tematikk: reisen som metafor og medium for opplevelse og kunnskap om fortiden. I dette tilfellet handler det om en konstruksjon av det eklektiske senmoderne *selvet* konkretisert i, som det står i programmet, «... en utstilling om mennesker på vei til hellige steder». Det er denne bakhtinske polyfoni eller flerstemmighet i historie- og minneforståelsen, der kommersielle og eksistensielle hensyn sammenblandes, som er karakteristisk for dagens kulturarvssyn.⁷⁶⁵



Figur 34: To karnevalske begivenheter i Oslo i 2009. Museumsrom og kulturmiljøer inngår i feiringen av «den senmoderne middelalderen» som flertydig diskurs i fortellinger basert på kulturhistorisk erkjennelse.

Med oppløsningen av et enhetlig kollektivt dannelsesprosjekt har fortidens rolle i den private intimitetssfæren fått større betydning. Kommersiell historiebruk henvender, for eksempel som turismereklame eller museumsutstilling, seg til det senmoderne menneskets private intimitetssfære. Det er en intimitetssfære forbundet med eksistensiell historiebruk rettet mot individets behov for å skape orden og orientering i tilværelsen.⁷⁶⁶ Den senmoderne populærkulturens dannelsesideal kan utfra eksistensielle og kommersielle motiv dermed forstås utfra en privat-

⁷⁶⁵ Jfr. Vådahl 2007, 74.

⁷⁶⁶ Karlsson, K.-G. 2004, 55.

fiksert forbrukskultur og det senmoderne individets behov for å konstruere egenbiografiske liv. I museumsutstillingen beskrevet ovenfor kommer dette, utfra en tematikk om hellige reiser i fortid og nåtid, til uttrykk ved en populærkulturell historiebruk (blanding av «høy- og lavkultur») som reflekterer en senmoderne «nyreligiøsitet» (innlemmer alternativ-/kvasiarkeologi, «new age»-bevegelser o.l.) og en lekende eller følelsesbetont fortidsnostalgi. I formidlings- og tilretteleggelsesprosjektene basert på pilegrimsleder ligger et motiv som handler om å innramme vår tids «åndelige lengsel» og helligdommer, en slags humanistisk nyreligiøsitet eller kristen humanisme koblet med verdslig markedsideologiske prinsipper.⁷⁶⁷ Pilegrimsledene gir uttrykk for en eksistensiell historiebruk med et flertydig personlig innhold. Etnologen Anne Eriksen oppfatter det senmoderne pilegrimsfenomenet på følgende måte:

«Fortiden var blitt et eksotisk forrådskammer der den enkelte både kunne velge ut elementer etter behag og bruke dem mer eller mindre etter eget, høyst personlige ønske. Til en viss grad kan dette sees som en *avhistorisering* av fortiden. Her ser man nettopp bort fra noe av det som er selve kjennetegnene på historieskriving: Kravene om kildekritikk, anerkjennelse av epokesærpreg og historisk kontekstualisering som forutsetning for forståelse».⁷⁶⁸

En folkelig historie- og minnelogikk forbundet med pilegrimsvandring fremmer slik sett et statisk historiesyn, derav et tidløst innhold i landskapet.

Pilegrimsprosjektene inngår også i diskursive kamper. Det har blant annet vært en stor diskusjon om hvor i geografien middelalderens pilegrimsleder skal restitueres som senmoderne vandreruter.⁷⁶⁹ Kommunene og fylkeskommunene har utfra tenkning om næringsutvikling og verdiskaping kjempet for å få rutene gjennom sine administrative distrikter, mens miljøvernsektoren har argumentert for at friluftslivet (allmennheten) utfra samspillet mellom kultur, natur og trosliv må være overordnede mål for hvor rutene legges.⁷⁷⁰ Kirkesektoren har i

⁷⁶⁷ Bugge Amundsen 2002, 160-162.

⁷⁶⁸ Eriksen 1999, 158.

⁷⁶⁹ Bugge Amundsen 2002, 155.

⁷⁷⁰ Det er også argumentert for at personlige overbevisninger i kulturminnevernet spilte en rolle med henhold til hvilke pilegrimsruter som fikk offisiell status, slik det fremkommer av følgende sitat: «Groruddalen måtte i sin tid slite for å få aksept for at den historisk korrekte pilegrimsleden i middelalderen gikk fra Bjørvika/Oslo, opp Groruddalen og Romerike, videre til Hamar og Gudbrandsdalen til Nidaros og kong Olavs grav. Det endte med aksept for to nasjonalleder, en gjennom Groruddalen, og den andre over Ringerike og Hadeland. Det ble et slags kompromiss etter at daværende miljøvernminister Thorbjørn Berntsen og riksantikvar Øivind Lunde (begge fra Grorud!) ble konfrontert med den urimelighet at Groruddalen ble valgt bort fordi dalen i nyere tid var nedbygget og ikke ga de gode naturopplevelser», se nettartikkelen «Glad for at den urbane Groruddalen er en del av pilegrimsleden» publisert av Hjalmar Kielland på nettstedet groruddalen.no,

samsvar med friluftsmotivet poengtert at målene for vandringen er kirkens religiøse sentra, i dag som i middelalderen. I dag er det særdeles nær forbindelse mellom en folkelig/populær-kulturell og kirkelig historiebruk (nyreligiøsitet, åndelig lengsel, begeistring, underholdning). De diskursive kampene mellom sektorene reflekterer også akademiske eller faglige motsetninger. Utfra en folkelig historie- og minnelogikk er det, som nevnt ovenfor, ikke så viktig hvor middelalderens veier faktisk gikk. I den faglige diskusjonen inntar kulturminneforvaltningen (utfra arkitekturteoretisk terminologi) en tilsvarende retorikk når det argumenteres for landskapsestetiske hensyn, at det er viktig å legge pilegrimsrutene i landskap som i dag gir en «autentisk» opplevelse av middelalderens landskap, det vil si utenom gatekryss og moderne bebyggelse. Arkeologene har på sin side argumentert for at det må være den historiske ruten og de arkeologiske sporene som må danne utgangspunkt for hvor rutene skal legges. Som arkeologen Ingrid Smedstad poengterer: «... ordet «pilegrimsvei» brukes ikke i de samtidige skriftlige kildene som betegnelse på spesielle veier. Det er et rent litterært begrep fra nyere tid og ikke en betegnelse som har vært brukt i middelalderen».⁷⁷¹ Sett utfra dagens historiebruk er begrepet «pilegrimvei» en senmoderne litterær konstruksjon. Middelalderens hovedveier var ikke spesielle veier for pilegrimer, pilegrimene var en blant flere grupper mennesker som benyttet hovedveiene. I de faglige tilnærmingene er det for øvrig landskaps-/arkitektenes estetikkhistoriske syn som har fått størst innflytelse i diskusjonene om hvor pilegrimsledene skal restitueres som senmoderne vandreruter.

Det senmoderne pilegrimsfenomenet viser på en annen side også til sammenfallende interesser i akademisk, sektoriell og populærkulturell kunnskap. I tråd med et akademisk arkeologisk (post-prosessuelt) perspektiv rettes et fokus på middelalderens veier og trosliv ved å belyse et rituelt landskap (kors, broer, kirker, gravminner) som har konnotasjoner til en kognitiv og symbolsk dimensjon forbundet med sjelsliv/sjelereise, åndelighet, forgjengelighet og død. Arkeologiens (jfr. Smedstads) utgangspunkt er et sosial- og mentalitetshistorisk perspektiv til de materielle sporene etter middelalderens rideveier som pilegrimenes reiseliv sammen med andre historiske forhold kan bidra med å belyse. Dette perspektivet reflekterer et kildekritisk historiserende akademisk perspektiv på fortiden. Men i kirkesektorens og i miljøvernsektorens (natur- og kulturminneforvaltningens) forståelse av pilegrimsfenomenet får den

<http://www.groruddalen.no/-glad-for-at-den-urbane-groruddalen-er-en-del-av-pilegrimsleden.4812466-77747.html> (nedlastet 7. september 2010).

⁷⁷¹ Smedstad 1996, 24. Også i Keller 1996, i antologien «Natur, kultur og tro i middelalderen» belyses pilegrimtematikken som fortidsproduksjon utfra en problematisering av autentisitet og fortidsopplevelse. Pilegrimskonseptet bygger på senmoderne konstruksjoner av mentale og visuelle landskapsbilder, mener han. Mentale og visuelle landskapsbilder er i endring over tid, og antologiens hovedbudskap om en autentisk middelalderopplevelse gjenspeiler ikke annet enn senmoderne forestillinger om middelalderen, skriver Keller.

akademiske diskursen om veienes mentalitetshistoriske og religiøse betydning et annet innhold når den underlegges et essensialistisk landskapsetestetisk perspektiv. Fra et forvaltningssektorielt perspektiv er det avgjørende spørsmålet hvordan pilegrimenes vandringer i middelalderen kan gjenoppleves som «autentisk» opplevelse i nåtidens landskap (historisk og religiøs autentisitet). Pilegrimsreisen blir slik sett en meningsbærende narrativ som knytter fortid og nåtid sammen utfra forestillingen om et tidløst landskap; pilegrimslandskapet som idealbilde. Dette er et romantisk historie- og landskapssyn som samsvarer med en folkelig historie- og minnelogikk (en subjektiv, følelsesbetont og avhistorisert fortid, jfr. det ovennevnte sitatet av Anne Eriksen).

9.3.4. Kongeveien – en grenseløs historie

Veingeniørene har også sitt historiebruksfelt, eller mer presist sine karnevalske rom. Museet er et slikt rom. Med den typologiske og kronologiske systematikken av objektene i montere (f.eks. bilen som ting/objekt) som den besøkende blir guidet gjennom i det museale rom, er det en nær sammenheng mellom form og budskap.⁷⁷² På Norsk Teknisk Museum og Norsk vegmuseum er for eksempel tingenes orden utfra hvordan de formidler en teknikkintern historie et hovedtema i utstillingene.⁷⁷³ Museal teknologihistorie viser dermed landvertsferdselens ting eller materielle kultur utfra et evolusjonært utviklingsforløp fra enkle til stadig mer avanserte former av mobilitet. Norsk vegmuseum har som friluftsmuseum også vært opptatt av å tilrettelegge for turvandring i en opplevelsespark som gir et glimt inn i veienes teknologi- og kulturhistorie (skysstasjon, arbeidsbrakker, veier, bruer, anleggsutstyr, maskiner og veimerker som vitner om historisk reiseliv, arbeidsliv og veimiljø). Museumslandskapet er her en kulisser for de materielle tingene som utfra pedagogiske mål er lagt til rette for å gi en «følt autentisitet». Utemiljøet er slik sett, i tråd med norsk friluftsmuseumstradisjon, en park skapt for å gi representative bilder av veihistorien, en biografi forbundet med Statens Vegvesens virksomhet gjennom tidene. Det er en nær forbindelse mellom friluftsmuseum og «kulturhistoriske ruter». Begge konseptene gir uttrykk for en populærkulturell historiebruk forbundet med opplevelsesindustrien.

De senmoderne karnevalske rommene som hyller «ingeniørentyret» er for øvrig mange. Etter initiativ fra miljøverndepartementet ble «Kulturminneåret 1997» arrangert under ledelse av Riksantikvaren og Norsk museumsutvikling. Prosjektet hadde en folkelig tilnær-

⁷⁷² Olsen, B. 1997, 236.

⁷⁷³ I de arkeologiske museenes formidlingsvirksomhet har derimot landvertsferdselens gjenstander vært en lite påaktet tematikk i senmoderne tid. Det har først og fremst vært vannvertsferdsel (skip og skipsrelaterte gjenstander) som har vært i fokus i den arkeologiske formidlingsaktiviteten.

ing utfra hovedmålet «... å skape større glede og bedre forståelse for kulturminnene».⁷⁷⁴ Statens vegvesen initierte flere formidlingsprosjekter i forbindelse med «Kulturminneåret 1997». Hovedfokuset var, utfra sektoransvaret, etter-reformatorisk (kjøreveienes) veihistorie utfra et mål om å skape grunnlag for at folk flest blir kjent med «sine» kulturminner.⁷⁷⁵ Prosjektene mobiliserte lokale entusiaster for dugnadsarbeid og festligheter, med rekonstruering av bruer og veianlegg og vandring langs gamle veifar. Også i «Kulturminneåret 2009» var det folkelige perspektivet et sentralt anliggende idet hovedtematikken var dagliglivets kulturminner. Et av hovedprosjektene var her «Kulturminneløypa», en nasjonal digital satsning for tilrettelegging av turvandring mellom kulturminner. Prosjektet er basert på at folk selv legger inn forslag om turløyper. Også i denne prosjektsatsingen var kjøreveienes historie (1600-/1700-tallets kongeveier) en prioritert tematikk.⁷⁷⁶ Historieskrivingen om kjøreveiene (veiingeniørkronotopen) har med andre ord et vidt historiebruksfelt relatert til konseptet kulturhistoriske ruter. Det er et historiebruksfelt som bygger på både den teknologihistoriske og veisektorielle sjangeren, og som ikke bare har involvert veisektoren (jfr. kapittel 8.3. og 8.4.). Ingeniørfortellingen gir uttrykk for en nærhistorie som mange har et erfaringsmessig forhold til, men også opphavsfortellingene om teknikkens gründere og en mer fjern teknologisk tidsalder har stor appell blant publikum. I ingeniørentyrets historiebruk er derfor det karnevalske rommet forbundet med de eldste kjøreveienes historie også en sentral tematikk, mer spesifikt kulturhistoriske ruter basert på en løselig narrativ forståelse av kongeveier (Via Regia) og som appellerer til en ingeniørnostalgi (f.eks. militæringenjørene på 1700-tallet).

Et eksempel på dette er prosjektet «Kongeveien – en grenseløs historie», et EU-finansiert INTERREG-prosjekt initiert i samarbeid mellom norske og svenske kommuner fra Moss i Østfold til Kungälv i Bohuslän (se figur 35).⁷⁷⁷ Kongeveiprojektet er i EU-sammenheng et regionalt og transnasjonalt prosjekt som tar utgangspunkt i «... samferdsels- og forsvarshistorie gjennom 1000 år, i tråd med grenseregionens egen identitet og særpreg», som

⁷⁷⁴ Statens informasjonstjeneste 1998, 8. Tilsvarende satsinger var allerede utført på natursiden (Friluftsåret i 1993, Naturåret i 1995). De tre hovedtemaene som «kulturminneåret 1997» satset på var «Kulturminner langs kyst og vannveier», «Tekniske og industrielle kulturminner», samt «Bli kjent med dine kulturminner». Temaene ble valgt for å vise mangfoldet, og sentrale problemstillinger og satsningsområder innenfor kulturminnevernet.

⁷⁷⁵ Rui 1998.

⁷⁷⁶ Se formidlingsprosjektet «SAMKULT: samferdsel, kultur og teknologi på 1600- og 1700-tallet» under «Kulturminneåret 2009», kulturminneløypa.no, <http://loype.kulturminneareet2009.no/> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷⁷⁷ Prosjektet «Kongeveien - en grenseløs historie», <http://www.kongeveien.net/> (nedlastet 24. juni 2010).

det heter i en prosjekttale.⁷⁷⁸ Målet med prosjektet var utfra temaet «historisk reiseled» å skape opplevelsesreiser, knytte kontakter og samarbeid på kryss av landegrensene.



1700-talls-karnevalisme: festninger og veier

"Veien fra Akershus Festning til Kastelet i København følger det som på 1600-tallet var den dansk-norske "festnings-kyst". I dette tidligere så omstridte område finnes idag bevart 11 større festningsanlegg. Flere har røtter som bygdeborger fra folkevandringstiden og enkelte har vært aktive militæranlegg frem til årtusenskiftet."

www.kongeveien.net/

Figur 35: Fortidsnostalgi forbundet med kjøreveienes eldre historie, her illustrert ved nettstedet «Kongeveien».

Kongeveiprojektet er et kulturtilbud som har «... åskådliggjort historiekulturelle besöksmaal, händelser och arrangemang med den historiska vägen som gemensam nämnare ...» står det i sluttrapporten.⁷⁷⁹ Initiativtakerne tar tak i en historisk tråd som de mener danner grenseregionens egenidentitet. Denne historiske tråden er, sett fra et historiefaglig akademisk ståsted, en historisk forenkling og et selektivt minnevalg utført utfra opplevelsesmessige og narrative kriterier. Det er veien i bestemt form entall som inntar dette synet:

«Veien fra Akershus Festning til Kastelet i København følger det som på 1600-tallet var den dansk-norske 'festnings-kyst'. I dette tidligere så omstridte område finnes i dag

⁷⁷⁸ Bohusläns museums nettside under «Utgangspunktet, Bohusläns museums utställningar, Kongeveien», http://www.bohuslansmuseum.se/kulturvast_templates/Kultur_ArticlePageWide.aspx?id=4421 (nedlastet 24. juni 2010).

⁷⁷⁹ Hognert og Strömsäter, «Kongeveien. Sluttrapport», 2007, 3. Rapporten fra Kongeveiprojektet er hentet fra <http://www.munkedal.se/download/18.87b06e7116b653d94e8000966/Kongeveien-sluttrapport.pdf>. (nedlastet 24. juni 2010).

bevart 11 større festningsanlegg. Flere har røtter som bygdeborger fra folkevandringstiden og enkelte har vært aktive militæranlegg frem til årtusensskiftet».⁷⁸⁰

Prosjektet fremstiller med andre ord et fortellermessig enhetlig og statisk syn på den historiske veien. Utfra et fokus på hvordan kjøreveiene på 1700-tallet har sine «røtter» i jernalderen, formidles en metafor om opphav som har relasjoner til nasjonalromantikkens idégrunnlag (nasjonens og bondekulturens «røtter»). Konseptet formidler av den grunn en stereotyp historiefortelling om kontinuitet og sammenheng som er «salgbart» utfra en opplevelsesdimensjon ved kulturminner og landskap, men som ikke er historisk kompleks i akademisk terminologi. Det er ikke den materielle veiens historie og minner som er hovedfokuset i prosjektet, men et løselig, eller for å parafrasere prosjektets tittel et «grenseløst», kronologisk begrep om veien, forstått som «... landvägen mellan Oslo och Köpenhamn, numera E6:an».⁷⁸¹ Det er altså den historiske landeveien som narrativ i folklorelandskapet som er av betydning utfra hvordan vi langs E6 kan forestille oss *fortidsveien* (i bestemt form entall) der «... den har gått genom kustlandskapen sedan urminnes tider».⁷⁸² Den narrative veien fungerer, som utsagn om historiske kulturkontakter, som inspirasjonskilde for tenkning om kontakter mellom mennesker og nasjoner i nåtid: «Vägen länkar idag samman Bohuslän och Østfold, och med detta som inspiration vill vi i de Bohusläns och Østfolds kommuner ge dig ett antal spännande upplevelser med historiska dimensioner», reklameres det for av initiativtakerne.⁷⁸³ Kongeveiprojektet formidler med andre ord tilsvarende ideer som de andre kulturhistoriske rutene beskrevet ovenfor. Prosjektet viser i likhet med dem hvordan et populærkulturelt historie- og minneperspektiv har blitt innlemmet i fylkessektorens og EU-systemets historiebruk.

9.3.5. Nasjonale turistveier

Historiebruk basert på kjøreveienes progressive historie (ingeniørentyret i den teknologi- og sektorhistoriske sjangeren) er ikke enerådende. Ingeniørkronotopens «vrangside» har, utfra landskaps-/arkitektens kunnskapssyn, også sitt historiebruksfelt.⁷⁸⁴ Kulturhistoriske ruter basert på konseptet «Nasjonale turistveger» er et eksempel på en type nostalgi utledet av ekspertenes vitenskultur. Prosjektet «Nasjonale turistveger» ledes av Statens vegvesen (påbe-

⁷⁸⁰ Høgskolen i Østfold, «To festningsverk på Kongeveien», 2006/2007. Nettartikkel, <http://kongeveien.hiof.no/> (nedlastet 24. juni 2010).

⁷⁸¹ Bohusläns museums nettside under «Utgangspunktet, Bohusläns museums utställningar, Kongeveien», http://www.bohuslansmuseum.se/kulturvast_templates/Kultur_ArticlePageWide.aspx?id=4421 (nedlastet 24. juni 2010).

⁷⁸² Ibid.

⁷⁸³ Ibid..

⁷⁸⁴ Jfr. avhandlingens kapittel 8.3.2.

gynt i 1995), det ble vedtatt av Stortinget i 2001 og initiert på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Innen 2015 skal 18 nasjonale turistveier være etablert. I tråd med Regjeringens reiselivsstrategi «Verdifulle opplevelser» skal de 18 strekningene markedsføres som et samlet reiselivsprodukt allerede fra 2012. I prosjektet deltar Norges Turistråd, Reiselivsbedriftenes landsforening, Norges Automobil-Forbund, Kommunenes Sentralforbund og Direktoratet for naturforvaltning. Prosjektarrangørene har invitert kunstnere og arkitekter til å utforme prosjekter som bidrar med å forsterke den estetiske opplevelsen av de utvalgte veimiljøene. Prosjektet fikk i 2008 «Vegdirektørens pris for vakre veier», en hedersprisordning som Statens vegvesen opprettet i 1988 for å premiere tiltak med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. Det er i forbindelse med prosjektet holdt flere seminarer, konferanser (bl.a. turistveikonferansene i 2007 og 2008) og vandrestillinger (utstillingen «Omveg») der turisme, arkitektur og design har stått i fokus.

Turistveiprojektet er basert på landskapsarkitektenes historieskriving om kjøreveienes opplevelsesestetiske historie, slik den ble presentert innenfor en forvaltningssektoriell forståelsesramme utfra symbiosen «natur og vakre veier». Statens Vegvesens konsept om «kulturhistoriske ruter» er slik sett preget av naturforvaltningens og landskapsarkitektenes romantiske syn på fortidens veier. Som reiselivskonsept bygger prosjektet på tilsvarende prosjekter i USA («Scenic Byways»), i Frankrike («Route historique») og Tyskland («Romantische Straßen»), en tematikk som jeg har vist også var sentralt i mellomkrigstidens tyske ingeniørgeografi.⁷⁸⁵ Statens vegvesen forstår turistveier i lys av følgende utsagn:

«Statens vegvesen legger nå til rette for en reise i harmoni med det ytre landskap og ens eget indre gjennom prosjektet 'Nasjonale turistveger'. En reise langs fjorder, kyst, fjell og fossefall der tiden står stille og nåtid og historie smelter sammen. En reise som favner Norge og norsk natur og byr turister fra inn og utland på naturopplevelser av verdensklasse. Dette er nasjonale turistveger - minnerike kjøreturer gjennom et mangfold av kontraster i natur, kultur og klima. Turistvegene tilbyr det langsomme livet, alternativ til stress og mas».⁷⁸⁶

⁷⁸⁵ Se avhandlingens kapittel 4.3.2.

⁷⁸⁶ Statens vegvesen, «Nasjonale turistveger», hentet fra <http://www.turistveg.no/> (nedlastet 3. mai 2008). Denne informasjonen er nå fjernet fra nettsiden, men sitatet gjenfinnes i mange omtaler av turistveiprojektet på internett, for eksempel i nyhetsbrev 1/2002 av Turistvegkontoret, Statens Vegvesen: «En reise i harmoni med det ytre landskap og ens eget indre. En ferd langs fjorder, kyst, fjell og fossefall. Tiden står stille, nåtid og historie smelter sammen. En reise som favner Norge og norsk natur, slik den er og slik den har vært.», Vegdirektoratets Turistvegkontor 2002, 1. Et arkiv over aktiviteter utført i forbindelse med «turistvegprosjektet» finnes på Statens vegvesen, «Nasjonale turistveger. Turistvegprosjektet», <http://www.turistvegprosjektet.com/> (nedlastet 24. juni 2010).

Utsagnet kan først og fremst leses utfra en kommersiell turismeretorikk som handler om å markedsføre «et lite stykke Norge» sett fra turistenes bilvindu, et landskapsutsnitt eller bilde av særpreget norsk natur og kultur. En folkelig retorikk er fremtredende utfra hvordan turistveiprojektet innordnes en eksistensiell historiebruk. Kjøreopplevelsene gir det senmoderne mennesket muligheter for refleksjon, ro og pusterom fra en pesende senmoderne hverdag, reklameres det for i turistveiprojektet. Med et perspektiv som legger til grunn hvordan «nåtid og historie smelter sammen» er tiden – historien og arkeologien – i landskapet fraværende. Turistveiprojektet formidler et subjektivistisk og avhistorisert landskapsperspektiv som tar utgangspunkt i et arkitekturteoretisk ekspertsyn. Det er et statisk idealbilde av fortidens veilandskap, en ytre og indre åndelig harmoni, som med bakgrunn i en romantisk landskapsfenomenologi bygger på forestillinger om autentisk natur og kultur, det vil si et veilandskap som er ahistorisk eller uforanderlig over tid.

Kritiske synspunkter på turistveiprojektet har kommet fra landskapsarkitekter ved universitetsmiljøene.⁷⁸⁷ Hovedkritikken er rettet mot det senmoderne nasjonalromantiske idéinnholdet i turistveiprojektet der arkitekturinstallasjoner i landskap og natur blir rammer (som kommersielle fornøylesparker) for å skape aktiviteter eller attraksjoner. En av attraksjonsstedene i turistveiprojektet er for eksempel utsiktspunktet for maleren Harald Sohlbergs «Vinternatt i Rondane» (malt i 1913-1914) som hadde sin kunstneriske bakgrunn innenfor en nasjonalromantisk tradisjon. Gjennom ny arkitektur på stedet er landskapsutsnittet som Sohlberg malte innrammet for dagens besøkende. Solbergs bilde av landskapet (reallandskapet) blir slik sett en nasjonal kulturarv (en representasjon) som igjen benyttes i opplevelsesbasert turismeutvikling for å skape en nyromantisk setting for opplevelsindustrien. Som en av kritikerne har hevdet: «Arkitekturhistorisk snakker noen om en «særnorsk poetisk modernisme» som har vokst frem i den senere tid. Gjemt bak dette begrepet har Nasjonale turistveger utviklet seg til «en ny norsk nasjonalromantikk» som har blitt en slags lekestue for norske arkitekter».⁷⁸⁸

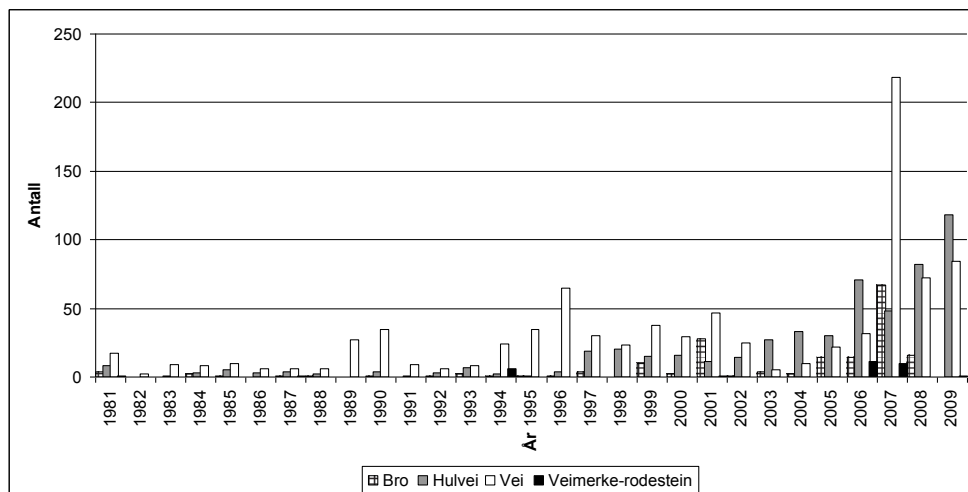
9.3.6. Jakten på fortidens spor innlemmes i det karnevalske rommet

En «avprofesjonalisering» av ekspertsystemene fremgår av hvordan arkeologi formidles og forvaltes av museene og vernemyndighetene. Det «utvidede kulturminnevernet» (det sektorielle og lokale kulturminnevernet) innebar at verdsetting, utvelgelse og forvaltning av kultur-

⁷⁸⁷ Bl.a. Brochmann, B.D. 2009.

⁷⁸⁸ Brochmann, B.D. 2009, 62.

minner ble underlagt en demokratiseringsprosess der mangfoldet av aktører i samtiden og aspekter ved fortiden fikk større innflytelse. Den senmoderne registreringspraksisen er en del av disse prosessene. Å registrere kulturminner er ikke en nøytral eller objektiv praksis, men utøves utfra selektive avveininger og ulike kriterier. I Riksantikvarens database (Askeladden) over kulturminner er det i dag nærmere 2000 enkeltminner som går under betegnelsen «vei». Omtrent halvparten av disse har uavklart eller ingen formell vernestatus. Det kan være grunn til å spørre om den store kategorien veiminne uten formell vernestatus har å gjøre med en senmoderne registreringspraksis. Å registrere veiminne i landskapet var en praksis som arkeologene når det gjaldt automatisk fredete veiminne (hulveier/rideveier, kavlebruer o.l.) og ingeniørene ved Norsk Teknisk Museum når det gjaldt nyere tids veiminne (kjøreveier, bruer o.l.) rådet over i etterkrigstiden. Med sektoransvaret overtok Statens vegvesen rollen som kulturminneforvalter når det gjaldt nyere tids veiminne, mens arkeologene i den fylkeskommunale forvaltningen og ved de arkeologiske landsdelsmuseene sto for registrering og utgraving av automatisk fredete veiminne. Med endringene på 1990-tallet (sektoransvaret, ideologien lokal medvirkning) blir kulturminneforvaltningens ekspertsystemer utfordret på en ny måte idet allmennheten (de ikke-profesjonelle) ønskes mer delaktig i registrerings- og vernearbeidet. En innramming til denne minnediskursen gir tabell 4 over antall registreringer av vei- og veirelaterte minner per år i perioden 1980-2009.



Tabell 4: Ulike typer veiminne som er registrert i løpet av de siste 30 årene (fra Askeladden, Riksantikvaren).

Tabell 4 viser en økning i registreringer av veier- og veirelaterte kulturminner på midten av 1990-tallet, som eskalerer i omfang utover 2000-tallet. Søylene gir en indikasjon

om de nye institusjonelle føringene som kunnskapen om fortidens veier inngikk i fra 1990-tallet og fremover under fremveksten av en forvaltningssektoriell historieskriving. I hulveidiskursen uttalte for eksempel arkeologen Terje Gansum at et viktig mål med oppdragsrapporten var å formidle kunnskap som kan «... sette folk i stand til selv å undersøke sine nærområder og oppdage hulveger og spor av eldre tiders ferdsel. Økt engasjement i lokalmiljøet kommer også forskningen og forvaltningen til gode».⁷⁸⁹ Utsagnet gir uttrykk for en *demokratiseringsideologi* i kulturminneforvaltningen som utgjør en kjernenarrativ i forvaltningslitteraturen. Ideelt sett er et lokalt engasjement et gode for alle parter, men idealet avdekker ikke problemene som denne ideologien medfører. Debatten om lokal medvirkning i kulturminnevernet tenderer mot en polarisering der to holdninger står opp mot hverandre: på den ene siden ønsket om en arkeologi av og for folket der arkeologieksperten er kun en blant flere «stemmer» i det institusjonelle vernearbeidet, og på den andre siden et profesjonssyn som appellerer til lokalbefolkningens støtte og engasjement for å styrke arkeologisk forskning og forvaltning (ekspertkunnskapen). Den førstnevnte holdningen til offentlig arkeologi og vernearbeid er ofte fremstilt som mer demokratisk og sistnevnte mer elitistisk.

Ekspertkunnskapen i registreringsarbeidet fremgår av hvordan den ingeniørtekniske registreringsmetoden (form, type, funksjon, kronologi osv.) blir en sjangermessig erkjennelsesform i det materielle vernearbeidet (jfr. kapittel 8.4.1.). I senmoderne tid innlemmes også landskaps-/ arkitektenes visuelle og landskapsestetiske eller opplevelsesbaserte måte å lese veilandskapets linjer eller veifar på i registreringsterminologien (jfr. kapittel 8.3.2.). Denne sammensatte ekspertkunnskapen kan sjangermessig forstås utfra hvordan veiminner utvelges utfra vitenskapelige kriterier (historiske kilder, fysiske spor/strukturer). Med fokus på lokal medvirkning blir for øvrig registrerings- og vernearbeidet i senmoderne tid underlagt en folkelig og populærkulturell minneretorikk. Registreringsomfanget er dermed et uttrykk for prosjektsatsninger relatert til historiebruk og sammenfaller slik sett med de kulturarvspolitiske endringene som foregikk utover 1990-tallet med et større fokus på opplevelsesbasert turisme og fritidsliv. Det innebærer at den kommersielle og eksistensielle historiebruken basert på konseptet «kulturhistoriske ruter» har vært premissgivende for det lokale vernearbeidet. Det er med andre ord en nær relasjon mellom den forvaltningssektorielle historieskrivingen, historiebruk relatert til «kulturhistoriske ruter» og det lokale vernearbeidet som tok form i senmoderne tid. Disse relasjonene mellom historiefangst og historiebruk kan sies å være et produkt av hvordan opplevelsesturisme og det senmoderne reise- og fritidslivet har fått

⁷⁸⁹ Gansum 2002, 129.

innpass i dagens institusjonelle kulturarvstevning.⁷⁹⁰ I pilegrimsprosjektet er, som beskrevet tidligere, for eksempel historiebruk forbundet med det senmoderne friluftslivet en strukturerende ramme for historieskrivingen, og det refereres i den sammenheng til Direktoratet for Naturforvaltningens (DNs) håndbok «Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehold» (se figur 36).⁷⁹¹ Håndboken gir, i tråd med strategien lokal medvirkning, en fremgangsmåte for registrering basert på historiske kilder av gamle veier. Målgruppen er lokal forvaltning, etater, historielag, grunneierlag osv. I håndboken benyttes begrepet «gammel vei» som en løselig betegnelse på veier og veifar eldre enn 1950, og det legges spesielt stor vekt på opplevelsverdier utfra målet om å *revitalisere* historisk ferdsl og *stimulere* til friluftsliv i landskapet.⁷⁹² Målet er med andre ord ikke vei-historie og veiminne *per se*, men det opplevelsesbaserte friluftslivet. DN har i regi av Nordisk Ministerråd også utgitt en veileder om friluftsliv basert på opplevelse og tilrettelegging av historiske veier.⁷⁹³ Også fra kommunalt og kirkelig hold er det rapportert om registreringer av veier og veifar utfra en overlappende retorikk om turliv og pilegrimsvandring. Det er på den andre siden også en nær relasjon mellom opplevelsesbasert historiebruk og historieskrivingen om kjøreveier utført i regi av Statens vegvesen. Et betydelig gjennombrudd i veisektorens virksomhet på kulturminnefeltet kom da Statens vegvesen i 1997 fikk i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide verneplanen for veier og veirelaterte kulturminner/-miljøer. Landsvernplanen ble, som tidligere nevnt, ferdigstilt i 2002.⁷⁹⁴ I forbindelse med den nasjonale verneplanen ble det på midten av 1990-tallet utført et landsomfattende registreringsarbeid som veikontorene i hvert fylke selv sto for (se også kapittel 8.4.1.). Registreringsarbeidet involverte aktører lokalt og sentralt i veivesenet.

⁷⁹⁰ Jfr. Riksantikvaren 2001 om økonomiske begrunnelser for bevaring i kulturminnepolitikken.

⁷⁹¹ Møyner 1994. Som det fremgår av forordet: «Håndboksarbeidet er en viktig del av utviklingsarbeidet i «prosjekt Pilegrimsleden», et samarbeidsprosjekt mellom Direktoratet for Naturforvaltning og Riksantikvaren. Dette arbeidet involverer også vegmyndigheter, landbruksmyndigheter, Den norske Kirke m.fl. Formålet med «prosjekt Pilegrimsleden» er å revitalisere historiske veger og stimulere til friluftslivsaktivitet. Å revitalisere gamle ferdslårer vil kunne fremme og forene interesse for friluftsliv, natur og kultur på en utmerket måte. Samtidig vil det kunne stimulere til et natur- og kulturbasert reiseliv tuftet på natur- og kulturvennlig tilrettelegging».

⁷⁹² *Ibid.*, 10, 30-35.

⁷⁹³ I DNs veiledningslitteratur er vei-historien i Norge og i Norden presentert utfra kameralistiske mål (maler for registrering, vei-historisk status, muligheter for revitalisering o.l.). De vei-historiske periodene er stikkordspreget (inndelt etter typer og betegnelse etter bruk) og baserer seg på teknikkinterne (kjøretøy- og veitypologi) så vel teknikkesterne forhold (personalhistoriske/administrative endringer, endringer i lovverk). Veikronologien i Norge er av DN presentert utfra et overordnet skille mellom rideveier før 1650 og kjøreveier (fra første kjørevei i 1624 til bilen ble allemannseie fra 1960 og frem til i dagens motorveier). Kjøreveienes historie er ytterligere inndelt i flere perioder, men noe forskjellig i de to veilederne fra DN, jfr. Møyner 1994, 13-15; Sønstebø 1999, 36. DNs veikronologi er også benyttet som et grunnlag av arkeologer for å utføre veiarkeologiske analyser, jfr. Jacobsen 2003.

⁷⁹⁴ Statens vegvesen 2002.

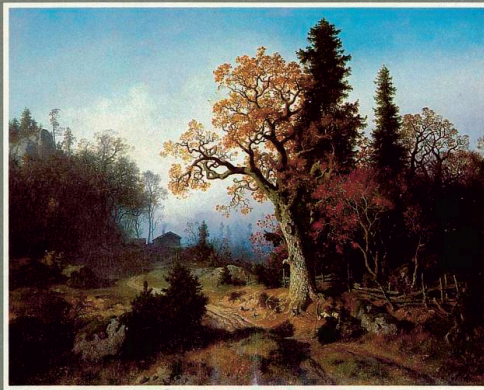


Gamle veger og vegfar

Bruk - vern - vedlikehold

DN-håndbok 5

1994



Figur 36: Veiledningsbok utgitt av Direktoratet for Naturforvaltning (Møyner 1994). Som forsidebilde til boken har DN valgt et skogsmotiv (veien i naturen) utført av den nasjonalromantiske maleren Hans Fredrik Gude (1825-1903), et valg som skaper konnotasjoner mellom «bruk - vern - vedlikehold» og romantikk.

en følge av denne virksomheten har veibegrepet (f.eks. oldtidsveien, kongeveien, gamleveien) som folkelige og populærkulturelle betegnelser, blitt brukt i en langt videre betydning enn det kulturminneforvaltningen definerer med bakgrunn i en vitenskapelig erkjennelse om spor etter historiske veier. Sagt med teologen og kulturhistorikeren Arne Bugge Amundsen har det nærmest blitt «... en demokratisk rett å skulle ha en autorisert pilgrimsrute gjennom sitt område», også i de lokale geografiene hvor det knapt finnes noen pålitelige historiske kilder om gamle veier. Det «... hindret ikke at man mange steder anla sine egne små veier og stubber, og merket noen ferdsselsårer i kommunen eller grenda som notorisk var gamle, noe

En rekke ulike aktører har med andre ord blitt involvert i en utstrakt folkelig registreringsvirksomhet hvor både lokale og sektorielle interesser er representert. Med forskjellig interessebakgrunn har «jakten på gamleveien» blitt et felles anliggende for historielagene, kommunenes, kirkesamfunnets, forvaltningssektorenes, kulturminne- og naturforvaltningens ønsker om å revitalisere en historisitet forbundet med fortidens veier. Å finne og registrere gamle veier og vegfar, som ekspertene for det vesentligste hadde råderett over tidligere, er i dag fremmet av «entusiastenes oppdagelseslyst» i sine hjemlige omgivelser. Som

som i denne sammenheng ble en kvalifikasjon i seg selv».⁷⁹⁵ Resonnementet kan forstås utfra hvordan historisk nihilisme eller, mer moderat, hvordan den senmoderne akademiske kunnskapens flertydige sannhetsbegrep har fått innpass i det lokale verne- og registreringsarbeidet. Det har medført at et romantisk idégrunnlag om fortidens veier («gamleveien») har blitt strukturerende for registreringsarbeidet. Registreringsarbeidet viser hvordan en folkelig minnelogikk og populærkulturell historiebruk forbundet med det senmoderne romantiske konseptet «kulturhistoriske ruter» har fått innpass i kulturminneforvaltningen. Ideelt sett har demokratiseringen av den utvidede kulturminneforvaltningen vært et gode idet ekspertenes utvalgskriterier ikke er enerådende for hvordan fortidens veier forstås som minner. Men føringene som det lokale vernearbeidet gir, er ikke uproblematisk. Et faglig eller profesjonsbasert og et «folkelig» kulturelt konsept om fortidens veier gir forskjellige føringar med henhold til hvordan empiri blir oppfattet utfra forholdet registrering og tolkning; to aspekter som utfra et vitenskapelig syn henger nøye sammen. Et vesentlig aspekt ved den folkelige registreringsvirksomheten er at «jakten på gamleveien» er initiert med bakgrunn i ulike bruksønsker og nåtidskonsepter om fortidens veier. «Kulturhistoriske ruter» danner utgangspunkt for å fremskaffe empirisk materiale for å legitimere en senmoderne idé om vandring. Det er med andre ord historiebruk som styrer registreringsarbeidet og hvilken historie en venter å finne spor etter, og som man utfra denne logiske ringslutningen dermed *også vil* finne. Det er fra et historiefaglig ståsted en kjede av kritiske forhold mellom for eksempel det senmoderne konseptet «pilegrimsveien», den tekstuelle «middelalderveien» i historiske kilder og den «materielle veien» som finnes i form av arkeologiske spor i landskapet. Jakten på veisporene har med andre ord blitt en del av det senmoderne karnevalske rommet forbundet med populærkulturen. Det lokale vernet stiller kulturminneforvaltningen på prøve rent praktisk med henhold til å implementere «underskogen» av registrerte veiminner som fra et folkelig perspektiv har verdi i det lokale vernearbeidet. Men det handler ikke bare om instrumentelle hensyn, men også om politiske og etiske problemstillinger. Et folkelig konsept om veiminner utfra løselige begreper som «gammel vei» eller «historisk vei» formidles og skiltes i dag som historisk reelle vitnesbyrd. Skapes det dermed en romantiserende holdning og forflatning av historiens innhold, og i verste fall en forvirring om hvilke faktive og fiktive premisser disse veiminnene er skapt utfra? Forskningsmessig kan en stille spørsmål om hvilke kildekritiske problemer det medfører når lokale «folkelige» veier inngår i bevaringstenkningen, det vil si når historiebruk relatert til opplevelsesbaserte samtidskriterier

⁷⁹⁵ Bugge Amundsen 2002, 155-156.

verdsettes på samme måte som akademisk kunnskap om historiske veier. En registreringsvirksomhet som styres av kommersielle og romantiske eller «lokalpatriotiske» politiske identitets- og minneretorikker åpner for definisjonsmakt. Medfører opplevelseskriteriet i historiebruksfeltet at det er de mest «salgbare» veiminnene som inntas i vernetenkningen, mens veiminner som representerer en mer uanselig og mindre romantisk eller heroisk historie blir skjøvet ut i glemselens landskap? Et romantisk idyllisk fortidssyn innebærer et tap av historiens realisme, eller sagt annerledes: «... hvis det var tilbake til de historiske røttene man ville, hvorfor ikke la pilegrimene også legge veien om noen «skammens steder» i fylket – gamle gapestokker, steder hvor trollfolk var blitt brent eller mormonere drevet til fortvilelse fra prestegjeld til prestegjeld?»⁷⁹⁶ I den senmoderne romantismens karnevalske rom har realismen (det hverdagsnære, dagligdagse, «stygge», det ubehagelige, uro- og gruvekkende, groteske, «lavkulturelle» etc.) med andre ord ingen plass. Spørsmålet er således hvordan en «romantisk bevaringspraksis» vil påvirke hvilken kulturminnebeholdning eller hvilke minnesmerker man vil sitte igjen med i fremtiden.

9.3.7. Sammenfatning: Kulturarvsinstitusjonenes karnevalskultur

Ut fra eksemplene ovenfor har jeg forsøkt å beskrive sentrale trekk ved historiebruksfeltet som omhandler konseptet «kulturhistoriske ruter». I mange tilfeller har disse kulturarvsprosjektene initiert produksjonen av vei-historisk litteratur. Målgruppen i kulturarvsprosjekter basert på kultur- og næringslivsideen om «kulturhistoriske ruter» er det senmoderne menneskets reise- og fritidsliv, det rekreative menneskets behov for adspredelse og underholdning, og den kulturelle formen er en lekende karnevalsk kultur forbundet med opplevelse av arkeologi og historie. Jeg har vist hvordan «drømmeaktige veiverdener» har funnet sine steder og landskap. Et fellestrekk ved kulturarvsindustriens historiebruk er at fortiden blir salgbar som populær-kulturelt produkt. Det hyperreelle og ideelle innenfor et diskursivt (fortellende) fortidssyn har her forrang fremfor det reelle (en faktisk historisk materiell virkelighet). Det handler om «å selge» et romantisk (idyllkronotopisk) innhold forbundet med fortidens veier og vandrelev, en kulturhistorie som begeistrer. I denne opplevelsesbaserte kulturarvsindustrien blir kommersielle hensyn blandet med eksistensiell historiebruk, hvilket innebærer en historieforståelse i populærkulturens domene som er privatisert, avintellektualisert og avhistorisert, og samtidig estetisk ekspressiv ut fra opplevelse og underholdning som bærende elementer. I denne karnevalske kulturen, som konseptet «kulturhistoriske ruter» gir uttrykk for, innlemmes både en folkelig vitenskultur og en profesjonsbasert akademisk vitenskultur.

⁷⁹⁶ Ibid., 148.

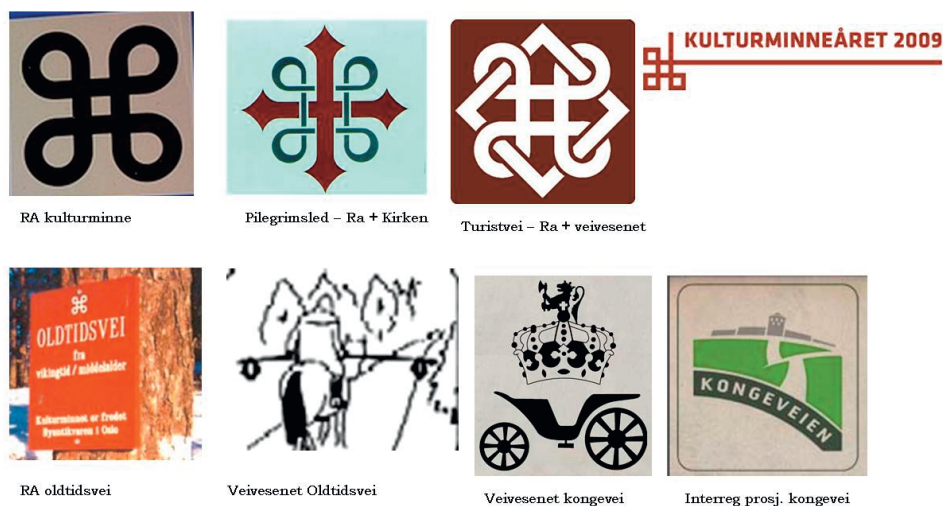
I kulturarvsprosjektene er det nær forbindelse mellom en folkelig erfart og senmoderne (post-prosessuell, diskursivt) *narrativanalytisk* akademisk vitenskultur (jfr. «ruter og fortellinger»). I den konstruktivistiske forskningslitteraturen oppfattes en akademisk og folkelig vitenskultur som forskjellige, men likeverdige, fortellingsformer. Det er utfra et narrativt syn snakk om bruken av ulike «sannhetskriterier» for å fortelle «den gode historien». I tråd med konstruktivistisk kunnskap innenfor academia vektlegger den folkelige kulturen opplevelser av tid og rom utfra en følt eller erfart subjektiv autentisitet. Objektivitet og faktisk historie er her med andre ord mindre viktig enn selve opplevelsen av en historiserende tid. Det er nåtidsoppfatninger om fortiden (en omnipresent historie) som er avgjørende, ikke hvordan fortiden faktisk har vært (hva som er sant/usant). I det konstruktivistiske historiesynet er det ikke så viktig med definering av tid som en fast bestemt periode og hvor veiene faktisk gikk. Det som er styrende er *emplotment*; rutens evne til å formidle fortellinger som strukturerer opplevelser i landskapet (løselig betegnet som «gamleveien», «oldtidsveien», «kongeveien» etc.). Narrativitet retter oppmerksomhet på de fysiske omgivelsene utfra en sammensatt historisk opplevelse i landskapet. I denne konseptualiseringen av fortidens veier er litterære, mytiske og historiske personer eller figurer og hendelser et felles reservoar for en nåtidsoppfatning om historiske ferdselslandskap. Utfra denne minneforståelsen gir kulturhistoriske ruter uttrykk for opplevelser av det materielle gjennom å reise i en slik historisk flerstemthet. Det faktum at kulturhistoriske ruter går gjennom et blandet tidskronologisk landskap har utfra et narrativt syn ingen vesentlig betydning. En folkelig akademisk vitenskulturs konsept om fortidens veier utvisker dermed skillet mellom fantasi og virkelighet.

På den andre siden viser kulturarvsprosjektene at en profesjonsbasert vitenskultur definert utfra kulturminneforvaltningens verneideologiske ståsted også inngår som kulturarvs-konsept om «kulturhistoriske ruter». Sett utfra en senmoderne (konstruktivistisk og post-strukturalistisk) akademisk vitenskultur utgjør også dette ekspertsynet på fortiden en sosial konstruksjon, en ekspert*fortelling* skapt av akademikere (deriblant arkeologene) innenfor en forvaltningssektoriell vitenskultur. Det er en vitenskultur som tar utgangspunkt i den konkrete materielle kulturen, det vil si kulturminnene, fortiden som historisk autentisk monument og representasjon (jfr. «ting og bilder»). Den arkeologiske prosessuelle kunnskapen om materiell kultur forbundet med fortidens veier danner en kildemessig ressurs for denne historiebruken (veiarkeologi: om kronologi, veienes form, hvor veiene faktisk gikk). Sett utfra en verneideologisk vitenskultur samsvarer denne positivistiske kunnskapen om veier med et arkitekturteoretisk estetisk-ekspressivt landskaps- og fortidssyn som legger til grunn hvordan ekspertene kan tilrettelegge for autentiske opplevelser av fortiden. Sentralt i dette ekspertsynet er ideen

om at det finnes spor i dagens landskap som representerer et historisk bilde, et historisk intakt miljø, der fortidens og nåtidens erfarings- og opplevelsesdimensjon er tilnærmet identiske. Historisk og religiøs autentisitet (objektiv autentisitet) gir her uttrykk for et statisk eller avhistorisert romantisk historie- og landskapssyn. «Kulturhistoriske ruter» representerer slik sett det forvaltningssektorielle ekspertsystemets måte å innlemme kulturarvsindustriens markedsliberalistiske logikk i sin tilretteleggings- og formidlingsstrategi; med andre ord elitekulturens tilnærming til populærkulturen (f.eks. som «akademiske» stier).

De forskjellige formene for historiebruk basert på konseptet «kulturhistoriske ruter» viser hvordan et forvaltningssektorielt ekspertsystem forsøker å skape et historiekulturelt produkt for allmennheten med bakgrunn i et historieformidlingssyn basert på essensialistisk kunnskap («ting og bilder»). Samtidig ser vi hvordan et narrativt minneperspektiv siver inn i den institusjonelle kulturarvstenkningen under press fra et senmoderne (omnipresent) kunnskapsgrunnlag som forener kulturarvsindustriens historiebruk med et folkelig minnesyn og en akademisk vitenskultur basert på konstruktivistisk kunnskap («ruter og fortellinger»). Disse prosessene er synlig ved hvordan kulturarvsindustrien har fått innflytelse i kulturminneforvaltningen. Sektoransvaret og ideologien lokal medvirkning, forstått som en demokratiseringsprosess ved institusjonell minnepolitikk som innlemmer allmennhetens private (eksistensielle) syn på og bruk av fortiden, er i kulturarvsindustriens domene på mange måter ensbetydende med populære og kommersielle aspekter ved kulturarv. Denne forståelsen av demokratiseringsprosessen er representert ved severdighetssymbolene som de ulike kulturarvsprosjektene markedsfører sine «kulturhistoriske ruter» med, symboler som også har fått sitt manifeste uttrykk i form av skilting i landskapet (se figur 37 på neste side). Kulturminneforvaltningens historie er synlig i logoutviklingen, som viser overgangen fra det institusjonelle feltets formfaste uttrykk til formmessig mangfold skapt som følge av en desentralisert kulturminneforvaltning der en mangfoldig historieforståelse og opplevelsesbasert markedstenkning går hånd i hånd. Ideelt sett har denne formen for demokratisering av fagekspertisens kunnskapsdomene i utsagnene om fortiden gitt rom for at perspektiver forbundet med en folkelig vitenskultur har blir hørt og forstått i en offentlig meningsutveksling om fortidens veier. Jeg har på den annen side vist at forvaltningssektorene bruker de folkelige formidlingskanalene, som «kulturhistoriske ruter» gir eksempler på, til å formidle ekspertkulturens syn på fortiden. Men forvaltningssektorenes retorikk er ikke bare vendt utad mot publikum, men henvender seg også innover mot en sektoriell «intern kultur». Dette er en tematikk som handler om hvordan forvaltningssektorer bruker populærkulturen for å skape legitimitet og identitet for sine virksomheter. Det er nemlig en nær forbindelse mellom forvaltningssektoriell historieskriv-

ing, historiebruk basert på konseptet «kulturhistoriske ruter» og sektorielle dannelseskulturer. Disse relasjonene er synlig ved hvordan historie- og minnetenkningen om fortidens veier trekkes inn i forvaltningssektorenes nostalgi for fortiden. I neste kapittel skal jeg utdype dette forholdet ved å belyse hvordan en populistisk retorikk relatert til populærkulturen, derav eksistensiell og kommersiell historiebruk, inngår i forskjellige former av sektoriell identitets- og minnepolitikk.



Figur 37: De mange severdighetslogoene om fortidens veier illustrerer kulturarvsprosjektene mangfold. De gir også et konkret bilde på demokratiseringen av kulturminnevernet.

9.4. Sektorielle dannelseskulturer

Historie- og minnekunnskapen om fortidens veier inngår i senmoderne nasjonale og overnasjonale identitets- og minnepolitiske prosjekter. Et paneuropeisk prosjekt fremgår for eksempel ved hvordan EU bruker arkeologi og historie for å skape legitimitet for en progressiv transeuropeisk veipolitikk.⁷⁹⁷ Et sentralt perspektiv i Europarådets prosjekter er også tanken om at «kulturhistoriske ruter» bidrar med å skape felles europeisk identitet på kryss av landegrensene. Europarådets konsept om «kulturhistoriske ruter» kan dermed forstås i lys av en offentlig identitets- og minnepolitikken som tar utgangspunkt i ideen om et enhetlig Europa;

⁷⁹⁷ F.eks. Guttormsen 2006, 206-208; 2007. Artikkelen belyser blant annet hvordan den romerske veien *Via Egnatia* og byggingen av en ny transeuropeisk vei (*Egnatia Odos*) i det samme landskapet, utfra en fortelling om kontinuitet og samfunnsmessig progresjon i europeisk historie, inngår i forestillinger om et enhetlig Europa. Aktørene bak det nye veiprojektet forsøker å skape en fortelling som knytter Romerrikets og EUs politiske geografi og veibyggingaktiviteter med hverandre.

et historisk, kulturelt, materielt og åndelig fellesskap basert på den narrative termen «Europa».⁷⁹⁸ UNESCOs kulturarvstruter er som verdensarvkonsept om vandring, kulturmøter og global kommunikasjonsutveksling på sin side knyttet til tanken om at de representerer universelle menneskelige verdier; det handler om hvordan vandring kan være en kilde for dialog og forsoning mellom land og folkeslag.⁷⁹⁹ Demokratiseringen av kunnskapen om og bruken av fortiden, med en påfølgende mangfoldig og flertydig historieskriving og minnepraksis i senmoderne tid, har derimot åpnet for en allsidig bruk av fortiden som identitets- og dannelsesprosjekt. Det nasjonale prosjekt har i den forbindelse vært under betydelig press i senmoderne tid. Som François Hartog gir uttrykk for, er en nasjonal minnekultur

«... rivalled and contested in the name of partial, sectorial or particular memories (groups, associations, enterprises, communities, etc.), which all wish to be recognised as legitimate, equally legitimate, or even more legitimate. [...] Overall it is more a question of local patrimony, joining memory and territory with operations aimed at producing territory and continuity for those who live there today».⁸⁰⁰

Det er i lys av denne rivaliserende kampen om minnene at et forvaltningssektorielt domene har vokst frem. Forvaltningssektorene bruker arkeologi og historie i forskjellige identitets- og fellesskapsretorikker som en slags symbolsk kapital for å skape enhet og sammenheng; en *hjemmeverden*. Det handler om hvordan maktkonstituerende diskursordener etableres (utfra Norman Faircloughs terminologi), forstått som diskurser og sjangere assosiert med sektorielle

⁷⁹⁸ Se f.eks. Grabow 2010 for et kritisk syn på paneuropeisk identitetslegitimering basert på kulturhistoriske ruter som kulturarvskonsept, mer spesifikt utfra «Santiago de Compostela» som eksempelstudium. I artikkelen viser han hvordan de politiske intensjonene med å bruke pilegrimsruter for å skape bånd mellom folk og land i Europa i realiteten fremmer en politikk som bygger på en gammel og foreldet enhetstanke om en europeisk kristen verden, et «Festung Europa», adskilt fra den muslimske verden («de Andre»). Islamisme er i den sammenheng forstått synonymt med det barbariske, aggressive, invasjonstynne og destruktive; samlet sett et trusselbilde mot europeisk kultur og kristne kjerneidealer. Paneuropeisk kulturarvstenkning basert på pilegrimskonseptet bidrar slik sett ikke, utfra intensjonene i Europarådets politikk, med å fremme multikulturalisme og det kulturelle mangfoldet som i dag definerer europeisk kultur. Pilegrimprosjektene «treffer» således ikke det verdigrunnlaget som europeiske dannelsesidealer og identitetsbygging bygger på i dag, og som handler om religiøs toleranse, åpenhet, inkludering og kulturell brobygging.

⁷⁹⁹ UNESCO, «Routes as part of our cultural heritage. Report on the meeting of experts, Madrid 24-25 November 1994», 1994, 1, fra <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm> (nedlastet 24. juni 2010): «a). The concept of heritage routes is shown to be a rich and fertile one, offering a privileged framework in which mutual understanding, a plural approach to history and a culture of peace can all operate. It is based on population movement, encounters and dialogue, cultural exchanges and cross-fertilization, taking place both in space and time. b). The nature of the concept is open, dynamic and evocative, bringing together the conclusions of the global strategic study striving to improve the recognition within Heritage of the economic, social, symbolic and philosophical dimensions and constant and countless interactions with the natural environment in all its diversity».

⁸⁰⁰ Hartog 2005, 13-14.

institusjoner. I dette kapitlet skal jeg belyse disse sektorielle hjemmeverdenene mer inngående ved å undersøke hvilke dannelsesidealer forvaltningssektorene formidler.

9.4.1. Museumssektoren: det kulturelle mangfoldet

Kjøretøydiskursen (vogner, museale ferdselsting), som er spesielt fremtredende i den kultur- og teknologihistoriske sjangeren, inngår i museumssektorens diskursorden. Museumssektoren er en arena som involverer en rekke ulike institusjoner eller aktører. Men denne arenaen tar utgangspunkt i noen felles museumspolitiske strategier som det finnes spor av i diskursene om fortidens veier. Den statlige norske museumspolitikken, som også er veiledende for de arkeologiske landsdels- eller universitetsmuseene, er påvirket av internasjonale kulturpolitiske trender som tar utgangspunkt i tenkning om det senmoderne informasjonssamfunnet. I UNESCOs handlingsplan for kulturpolitikk gis en oppmoding om å utvikle arkiv, bibliotek og museum (ABM-ideologien) som senter for informasjon, utdanning og livslang læring. I Norge har ABM-utvikling, som i dag utgjør en etat under Kulturdepartementet, vært en pådriver for å innlemme tanker basert konseptet «kulturelt mangfold» i museumssektoren.⁸⁰¹ Problemstillingene om det folkelige mangfoldets historie og minner har i første rekke medført en kritisk debatt om dagens museumspraksis, blant annet utfra spørsmål om hvilke typer eller former for minner som har prioritet i formidlingsarbeidet og hvordan nasjonale kulturarvsinstitusjoner, som talerør for en offentlig identitets- og minnepolitikk, håndterer multi- eller transkulturalisme og globalisering, to sentrale aspekter ved de dyptgående sosiale prosessene som har endret kulturens vilkår i senmoderne tid. Tenkning om «kulturelt mangfold» kan forstås som et paradigme i museumssektorens vitensproduksjon som har bidratt med kritisk refleksjon om den nasjonale enhets- og dannelseskulturen som er så dypt forankret kulturarvsinstitusjonenes virksomhet. Mangfoldsparadigmet utgjør et erkjennelsesmessig arsenal for museumssektorens identitets- og minnepolitikk. Aktiviteter i forbindelse med og i kjølevannet av «Mangfoldsåret 2008» er et eksempel på museumssektorens tenkning om kulturelt mangfold.⁸⁰² Det kulturpolitiske programmet som museumssektoren bygger på har i løpet av de siste årene også seget inn i miljøvernsektorens strategier, det vil si kulturminnevernstenkning relatert til faste kultur-

⁸⁰¹ Om kunnskapsgrunnlag, kritiske problemstillinger og utfordringer i norsk museumspolitikk utfra blant annet ideen om kulturelt mangfold, se Ydse 2007.

⁸⁰² Strøm Hansen 2009 i rapporten fra «Mangfoldsåret 2008» viser for eksempel at Norsk Teknisk Museum har flerkulturalitet som tema for sine utstillinger utfra et mål om å oppnå større bevisstgjøring internt om hvordan museet fremstår som nasjonal institusjon. Norsk Folkemuseum la på sin side vekt på museumsformidling rettet mot innvandring og innvandrere. De arkeologiske landsdelsmuseene er utfra Hansens oversikt derimot ikke representert med prosjekter i «Mangfoldsåret 2008». Det gir en indikasjon om arkeologiens rolle som seiglivet nasjonalt prosjekt, og hvilke utfordringer arkeologiske museer står ovenfor når det gjelder å formidle *norsk* arkeologi til et flerkulturelt publikum.

minner. Det har medført en dreining i verne- og formidlingsfokus fra monumentalminner til dagliglivets kulturminner. I norsk sammenheng kan nevnes feiringen av kulturminneåret i 2009, som jeg har beskrevet tidligere, der hovedtemaet var det folkelige mangfold forbundet med dagliglivets historie og immaterielle så vel materielle kulturminner utfra et hovedfokus på nærhistorien som folk flest har et personlig forhold til. Å bevare dagliglivets kulturminner appellerer til samtidens populærkultur, en folkelig historie- og minnelogikk om de praktiske, nyttige og nære ting som folk i sin alminnelighet har et forhold til. Den senmoderne kulturpolitikken som mangfoldsparadigmet bygger på, har med andre ord seget inn i ulike deler av den offentlige forvaltningen.

Et dannelsesideal basert på mangfoldsparadigmet, derved kulturhistorisk erkjennelse, har stor innflytelse i det brede kulturminnepolitiske feltet. Som vist gjennom avhandlingen har et humanistisk dannelsesideal som appellerer til et universelt verdensborgersyn (kosmopolitisme) utgjort et sentralt og variert historiedidaktisk motiv i perspektivene på fortidens veier. Et humanistisk dannelsesideal er også videreført i senmoderne tid. Sett utfra det senmoderne mangfoldsparadigmet oppfattes kulturlivet som en likeverdig demokratisk arena som inkluderer alle samfunnsborgere. Som kulturpolitisk strategi innebærer det en erkjennelse av at kultur og kunst styrker individenes kulturelle orientering og samfunnsrolle. Mangfoldsparadigmet formidler et dannelsesideal basert på universelle menneskerettigheter, en humanetikk som både handler om enkeltmenneskets frihet og ytringsmuligheter, og om å styrke mellommenneskelige bånd (fred, samarbeid, samhold, toleranse, respekt og forståelse etc.).⁸⁰³ Menneskerettighetene utgjør en normativ rettesnor for å skape fellesskapsfølelse på kryss av folk og landegrenser, men mangfoldsparadigmet åpner også for en flerkulturell nasjonal identitetsfølelse basert på et språklig fellesskap (språket, f.eks. norsk, som middel for kommunikasjon og forståelse) og forskjellige kulturelle fellesskapsritualer (fotballkamper, 17. maifeiringer etc. som knytter mennesker sammen).⁸⁰⁴ En følge av et flerkulturelt identitetsbegrep har vært et større fokus på historier og minner forbundet med dagligliv og personlige kulturpreferanser. Museumsutstillingen «Pilegrimsspor. Hellige reiser i fortid og nåtid» (2009-2010) arrangert av historisk museum i Oslo, som jeg nevnte tidligere (jfr. figur 34), formidler et perspektiv om kulturelt mangfold. Men som museumsutstillingen gir et eksempel

⁸⁰³ «Mangfoldsåret 2008» ble utledet på bakgrunn av St.meld. nr.17 (2005-2006) og denne norske rammen for mangfoldsparadigmet bygget på FNs strategier utledet med rapporten «Our Creative Diversity» fra 1995 som ble etterfulgt av UNESCOs universelle erklæring om kulturelt mangfold i 2001 og konvensjonen om kulturelt mangfold i 2005 (om å verne og fremme et mangfold av kulturuttrykk). UNESCO-konvensjonen om kulturelt mangfold ble ratifisert av Norge i 2007.

⁸⁰⁴ Hylland Eriksen 2009, 28.

på, er museumssektorens tilnærminger til mangfoldsparadigmet som dannelseskultur ikke bare forbundet med humanistiske verdier, det vil si et dannelsesskapende pedagogisk *innhold*. Mangfoldsretorikken handler i mange henseende også om *form* (måtene eller innpakningen av det som presenteres), mer bestemt hvordan kommersiell historiebruk er implementert i museumssektorens dannelseskultur, en strategi som har medført at et markedsliberalistisk dannelsesideal gjennom kulturarvsindustrien har fått innflytelse i museenes formidlingsarbeid. I de museumsetiske retningslinjene utformet av ICOM (International Council of Museums) presiseres det at museene har en folkeopplysningsrolle og at de skal være ikke-kommersielle allmenn-nyttige institusjoner, det vil si ideelle virksomheter. ICOM gir følgende definisjon:

«A museum is a non-profit, permanent institution in the service of society and its development, open to the public, which acquires, conserves, researches, communicates and exhibits the tangible and intangible heritage of humanity and its environment for the purposes of education, study and enjoyment».⁸⁰⁵

Museenes rolle som folkeansamlingsrom for ikke bare opplysning («education»), men også underholdning («enjoyment») viser for øvrig at museene også relaterer sin virksomhet til en opplevelses- og innlevelsesrik eller lekende karnevalsk kultur, forstått som et begrep om hvordan det museale rom presenteres på en måte som gjør det mer populært og salgbart. Museene produserer utfra denne nyliberalistiske ideologien ikke ny kunnskap eller historisk innsikt, mener kulturviteren Geir Vestheim, men er mest opptatt av å skape forføreriske og klisjefylte utstillingsvinduer av fortiden.⁸⁰⁶ Gjennom markedsføringsstrategier og oppsiktvekkende utstillingstemaer og -vinklinger forsøker museene å være attraktive i konkurransen om å tiltrekke seg publikum. Museene er for å overleve på lengre sikt avhengig av befolkningens betalingsvillighet. Gode besøkstall er slik sett en målestokk på et vellykket museum.⁸⁰⁷ Det museumspolitiske kommersielle feltet har dermed i mange tilfeller overskygget kulturpolitiske intensjoner som ønsker og utvikle museenes rolle i lys av den humanistiske kulturtradisjonen. Sagt med Geir Vestheim:

«Dei kulturhistoriske musea har eit uavklart forhold til potensialiet i den humanistiske kulturtradisjonen i seinmoderne tid. [...] Vi manglar ein debatt av meir teoretisk karakter om musea sin posisjon i samfunnet. På ein eller annan måte [...] må dette

⁸⁰⁵ ICOM, «Definition of a Museum, Article 3» på <http://icom.museum/definition.html> (nedlastet 24. juni 2010).

⁸⁰⁶ Vestheim 1994, 66-73, 112-114, 140-148.

⁸⁰⁷ Olsen, B. 1997, 238; Ydse 2007, 22.

handle om å finne fram til og formulere eit humanistisk program for det 21. hundreåret, ikkje for det 19. hundreåret. Slik sett er det kulturhistoriske museet eit ufullenda moderne prosjekt som ventar på å bli realisert».⁸⁰⁸

9.4.2. Miljøvernsektoren: allmennhetens miljø- og kulturtilbud

Miljøpolitikken er det andre institusjonelle domenet som arkeologien er del av i det offentlege rom, et sektordomene der Riksantikvaren utgjør et utøvende strategisk redskap for Miljøverndepartementet i kulturminnespørsmål. Hulvei- og pilegrimdiskursen i den kulturhistoriske sjangeren (derav automatisk fredete veiminner), som natur- og kulturminneforvaltningen var premissleverandør for, står sentralt i miljøvernsektorens diskursive orden. Miljøvernsektorens historieskriving kan ses som et resultat av den dreiningen norsk kulturminnepolitikk tok i etterkrigstiden, fra å være del av et kulturpolitisk dannelsesprosjekt basert på humanvitenskapelige idealer til å bli en del av miljøpolitikken samfunnsvitenskapelige dannelsesdomene der naturvitenskapelig tenkning har spesielt stor innflytelse. Det innebærer et historierefleksivt ståsted som tar utgangspunkt i et natursyn (jfr. ideen om «naturmennesket») hvor Direktoratet for Naturforvaltning (DN) har definisjonsmakt. Miljøvernsektoren gir, som vist i kapittel 7.2.4., uttrykk for en ideologi som har bakgrunn i miljøaktivismen som sosial bevegelse på 1970-tallet. En underliggende diskurs i miljøvernsektoren er den globale miljøhistorien, som blir et historierefleksivt arsenal for den politiske språkbruken. Det er en reformativ samfunnspolitisk retorikk som henvender seg til borgerne utfra målet om å skape en mer miljøvennlig samfunnsutvikling. I dag er derimot ikke miljøbevegelsen en anti-moderne politisk organisasjon som er «nede» og «utenfor» samfunnet slik den engang var, men et integrert og dominerende felt i politikk og samfunn. De senmoderne veihistoriske sjangernes fokus på miljøspørsmål forteller slik sett om hvordan miljøbevegelsen har fått gjennomslag i samfunnet. Den forvaltningssektorielle historieskrivingen som arkeologene var del av gir med andre ord uttrykk for at kampen for forandring som miljøbevegelsen sto for har vært rettferdig og fornuftig.⁸⁰⁹ Miljøvernretorikken er slik sett et sterkt dannelseskulturelt domene i senmoderne tid. Miljøvernpolitikken (natur- og kulturminnevern) er med desentraliseringen av kulturminneforvaltningen (sektoransvaret) pålagt andre sektorer, hvor de dermed bidrar med å formidle og styrke miljøvernsektorens politiske «kamp» eller saksfelt. Miljøparadigmet genererte, som beskrevet i kapittel 7.2.3., et *kulturbilde* (Bildung) som bidro med å forme et humanistisk dannelsesideal basert på økoetikk. I miljøvernsektorens dannelseskultur er fortsatt *trusselbilder* om miljøødeleggelse (menneskeskapte klimaskader, ressursutnyttelse osv.) og *forbilder* om fortidens

⁸⁰⁸ Vestheim 1994, 116-117.

⁸⁰⁹ Jfr. Kaldal 2002, 9.

natur:menneskerelasjoner (det økologiske og miljøbevisste mennesket) de sentrale dannelsesmotivene. De er motiver i et dannelsesideal med bred resepsjon i et samfunn som hegner om historiske miljøverdier utfra en bærekraftretorikk om truete og sårbare ressurser som allmennheten forvalter i fellesskap.⁸¹⁰ Men i overgangen fra aktivisme til institusjonalisme har den miljøsektorielle dannelseskulturen gjennomgått endringer.

I senmoderne tid er miljøvernsektorens så vel museumssektorens dannelseskultur påvirket av et nyliberalistisk dannelsesideal. Det er en instrumentell minnepolitikk som går ut på å bruke kulturminner som middel i samfunnsplanleggingen, for eksempel for å skape attraktive lokalsamfunn (skape arbeidsplasser, styrke næringsutvikling, hindre fraflytting o.l.).⁸¹¹ På direktoratsnivå ønsket Riksantikvaren og Naturforvaltningen i tråd med denne instrumentelle tenkningen å formidle en opplevelsesdimensjon om fortidens veier der målgruppen var *allmennhetens friluftsliv*, hvilket innebærer en tilnærming til hvordan det historiske miljø er et anvendelig gode og har en nytteverdi som kan brukes for å skape kulturell og økonomisk vekst. Med det nyliberalistiske idégrunnlaget har miljøparadigmets kulturbilde (Bildung) blitt omformet til en kommersiell bilde- og livsstilsproduserende retorikk; miljøtenkning er et salgbart kulturprodukt. Med de nye dannelseskulturelle føringene forsøker miljøvernsektoren å temme eller kultivere miljøaktivismen ved å tilføre den globale miljøfortellingen et estetisk historie- og landskapssyn om menneskene og dets omgivelser utfra et syn på fortiden som et idealisert natur-/kulturbilde. Det er et romantisk bilde av fortiden som inngår i miljøpolitikken utfra produksjonen av en kommersiell nasjonalisme om norske natur- og kulturverdier. Sagt med sosialantropolog og professor i medie- og kulturhistorie Anders Johansen har miljøpolitikken sine egne «miljøpolitiske utstillingsvinduer» i det offentlige rom som gjennom følelsesladet propaganda reklamerer for det særegne norske.⁸¹² Ikke ulikt verdensutstillingene på slutten av 1800-tallet inngår norsk miljøpolitikk i en selvhevdelsesretorikk basert på bildet av «miljønasjonen Norge» som utad fungerer som god Norgesreklame og som innad bidrar med å legitimere miljøvernsektorens samfunnsrolle, herunder kulturminnepolitikken. Miljøpolitikken idylliserte utstillingsvinduer bidrar med å styrke det norske «selvbildet» (å være på verdenstoppen i natur- og kulturminnevernforvaltning), men bidrar også med å kamuflere kritikk, noe som naturvernorganisasjonene (f.eks. World Wide Fund for Nature, WWF) er på-

⁸¹⁰ Det norske miljøparadigmet har sin internasjonale kontekstbakgrunn fra FN-rapporten «Vår felles fremtid» fra 1987 (den såkalte «Brundtland-rapporten») og den påfølgende verdenskonferansen i Rio med erklæringen om miljø og utvikling i 1992 der miljøproblemer og miljøets bærekraft i et globalt perspektiv var i fokus.

⁸¹¹ Jfr. Vestheim 1994, 66-68 som beskriver hvordan også kulturpolitikken er underlagt denne instrumentelle tenkningen.

⁸¹² Johansen, A. 1995, 46-47.

passelige med å påpeke i massemedia. Miljøbevegelsens politiske aktivisme fungerer i senmoderne tid med andre ord fortsatt som en vital (demokratisk) motkultur i det karnevalske rommet som miljøvernsektoren forsøker å ensrette med sine «utstillingsvinduer».

Sett samlet spiller de nasjonale sentralinstitusjonenes kulturminnepolitikk representert ved museumssektoren og miljøvernsektoren på en retorikk om personlig eierskap og interessehensyn som *folket* og *flertallet* har til felles utfra ideen om en felleskulturell arv og utfra en generell bevissthet om at fortidens minner skaper tilhørighet og identitet. Men som vi har sett får denne folkelige appellen når det gjelder vernemyndighetenes definering av veiminner ikke entydig oppslutning blant allmennheten (jfr. kapittel 9.2.). På tilsvarende vis må museene kjempe om publikums gunst for å beholde sin plass i det offentlige rom. Med dannelsesidealer basert på mangfolds- og miljøparadigmet inntar de museums- og miljøpolitiske feltene som den sentrale kulturminneforvaltningen er innordnet, et flertydig og løselig sammensatt dannelsesideal som er folkelig og populistisk utfra målet om å skape legitimitet for de institusjonelle bevaringsaktørenes væren og virksomhet, og som ønsker å fjerne holdninger om at kulturminneforvaltning er smalkulturens virkefelt, en bedrift av og for en liten kulturbyråkratisk elite. Dette er tegn som tyder på at den sentrale kulturminneforvaltningen som historiske dannelsesinstitusjoner har blitt fragmentert som følge av senmoderne demokratiseringsprosesser (desentralisering, avprofesjonalisering, konstruktivisme) og at de av den grunn har et uavklart dannelsesprosjekt. For å demme opp for denne krisen kan det virke som om en nyliberalistisk ideologi utfra en kommersiell kulturarvsdimensjon har vunnet størst terreng innenfor en museums- og miljøsektoriell dannelseskultur i dag. Kulturminneforvaltning i både miljøvernsektorens og i museumssektorens domene har med andre ord mistet sine tidligere konturer som dannelsesprosjekt, samtidig som sentralinstitusjonene har mistet sine posisjoner som hovedaktører på kulturarvsfeltet. Det har medført at andre sektorer har fått tilgang til å forme sine dannelseskulturer basert på retorikker om fortidens veier. Jeg skal i de neste kapitlene belyse hvilken identitets- og minnepolitikk, derav dannelseskulturer, som ligger til grunn i disse sektorene.

9.4.3. Fylkessektoren: hjemstavnsfølelse til egne omgivelser

Fylket utgjør en historisk, geografisk og sosialorganisasjonell enhet som i dag har sitt primære virkefelt innenfor regional- og lokalpolitikken. Det er lang tradisjon i arkeologisk og historisk forskning å innta et regionalt perspektiv på fortiden. Arkeologen Terje Østigård mener at det har foregått en oppblomstring av regionalhistoriske studier fra midten av 1990-tallet og frem-

over som også kan ses på bakgrunn av ideologiske valg i samtiden.⁸¹³ Regionstenkningen i akademisk forskning sammenfaller med en tilsvarende orientering i dagens politikk og samfunnsliv.⁸¹⁴ Østigård ser regionalhistorie og nasjonalromantikk som to sider av samme identitets- og dannelsesprosjekt; det handler i begge tilfeller om å skape en indre enhet og sammenheng utfra et kulturbegrep forbundet med et «folk». Det medfører, i følge Østigård, at fortidens mangfold blir underkommunisert og tilsidesett til fordel for et statisk regionbegrep hvor det knyttes en tett forbindelse mellom dagens fylkespolitiske/juridiske grenser og fortidens geografi.⁸¹⁵ Fra et fylkespolitisk perspektiv har det i tråd med Østigårds utsagn vært viktig å initiere prosjekter som styrker hjemstavnsfølelse med bakgrunn i en regional geografi. Målgruppen er en lokalbefolkning med tilhørighet til fylket. Et eksempel på denne fortidsbruken er Fotefarprosjektet (jfr. kapittel 9.3.2.) som ikke bare var et formidlings- og tilretteleggelsesprosjekt, men også et identitetsprosjekt. I Fotefarprosjektet gjøres det forsøk på å skape en lokalpatriotisk fortid utfra et syn på historien som et symbolsk bilde med referanse til «nordlendingen» (ikke «den norske bonden») som idealskikkelse. Det handler om å konstruere en fortelling om den nordnorske regionen. Sagt med Marit Hauan:

«Fokuset er kun dreid en liten tanke fra for hundre år siden, nasjonen er erstattet med regionen, fortsatt er identiteten, røttene og bevisføringen overfor besøkende om at vi er ett folk med felles historie, bærende elementer i vernet. Det eneste nye er at det nå gjelder den 'etniske' gruppen nordlendinger».⁸¹⁶

Denne lokalpatriotiske nostalgien viser til en endring i kulturminneforvaltningens «historiebrukshistorie» der en senmoderne «regionalromantikk» har erstattet nasjonalromantikken.⁸¹⁷ Hauan undrer «... om der hersker ideer i kulturminnevernet i landsdelen om identitet som en naturaktig (essensiell) størrelse som er tilstede i fortidsminner og som kan gjøres tilgjengelig for befolkningen ved at de blir opplyst, skiltet og tilrettelagt».⁸¹⁸ Ved å trekke ut deler av den arkeologiske og historiske kunnskapen konstrueres en samtidsfortelling med et stereotyp innhold om det nordnorske. Arkeologisk og historisk kunnskap blir her populistiske virkemidler for en fylkessektoriell identitets- og minnepolitikk.

⁸¹³ Østigård 2009. Se også Vestheim 1994, 69-73.

⁸¹⁴ Ibid., 22.

⁸¹⁵ Ibid., 24-25.

⁸¹⁶ Hauan 2002, 129.

⁸¹⁷ Ibid., 132.

⁸¹⁸ Ibid., 130.

Tilsvarende regionale tilnærminger til fortiden fremgår av den forvaltningssektorielle historieskrivingen og historiebruken for øvrig. I fylkenes kamp om å være attraktive for besøkende og nye innbyggere innlemmes for eksempel pilegrimdiskursen i regional identitets- og merkevarebygging (jfr. kapittel 9.3.3.). Omdømmebygging, næringsutvikling og verdiskaping er her uttrykk for en statlig sektors involvering i kulturarvsindustrien, en markedsliberalistisk strategi som handler om hvordan fylker og kommuner kjemper om å være attraktive for få pilegrimsrutene gjennom sine administrative distrikter. I det EU-finansierte regionale svensk-norske kongeveiprojektet (jfr. kapittel 9.3.4.) ble kulturhistoriske ruter basert på veiingeniørfortellingen på tilsvarende vis et middel for å skape lokale attraksjoner: «... med logo for hver kommune, som også fanger litt identitet».⁸¹⁹ Den regionale tilnærmingen til fortidens veier blir en måte å tenke om og handle utfra ved å skape historisk kontinuitet mellom fortiden og nåtiden. Fra oppdragsgivernes side bidro for eksempel Hulveiprojektet i Vestfold (jfr. kapittel 8.2.1.) med å dokumentere «... fylkets eldre vegnett, helt tilbake til de første århundrer etter Kristi fødsel».⁸²⁰ En slik historisk kontinuitet blir også et sterkt politisk argument for å opprettholde fylket som forvaltningsinstitusjon. Planer om omorganisering av den regionale forvaltningen viser at «... [f]ylkeskommunen er under press og lever på lånt tid. Den må vise sin eksistensberettigelse», skriver en fylkesarkeolog.⁸²¹ Fylkeskommunenes historiesyn kan slik sett leses som en måte å skape legitimitet til en administrativ enhet i nåtid ved å implementere en kulturhistorisk retorikk. Fylkeshistorien blir en måte å presentere egen administrasjon som kontinuerlig og varig i samfunnet over tid. Fylkeshistorie inngår slik sett i en fortidsbruk som ved å henvende seg til et regionalt fellesskap legitimerer et fylkessektorielt politisk ståsted. De arkeologiske tekstenes innskrivingskontekst får dermed utsagnsmessige føringer i det offentlige rom som strekker seg utover forvaltningsrettede arkeologiske problemstillinger.

Den regionale innskrivingskonteksten som historie- og minnepraksisene om fortidens veier inngår i, formidler en litterær form med formalistiske trekk som gjenfinnes i biografien og i sakprosaiske «utviklingsromaner» (f.eks. om nasjonens liv og utvikling). Folkebiografier basert på hjemstavnsfølelse utfra den romantiske forestillingen om autonome regioner har en lang tradisjon i historieskrivingen. I senmoderne tid handler det om hvordan en følelsesbetont og avhistorisert fortidsforståelse (et totalisert og statisk historisk bilde av en folkeregion) inngår i sektoriell identitets- og minnetenkning. Denne personliggjorte og følelsesbetonte opplevelshistorien gir også Bakhtin uttrykk for i følgende utsagn om biografens historie, nærmere

⁸¹⁹ Rognerød 2007, 6.

⁸²⁰ Oppdragsgivers forord i Gansum 2002; se også Gansum 2001.

⁸²¹ Groseth 2006, 41.

bestemt om fremveksten av «kammer-retoriske» former som viser en modifikasjon fra en offentlig til en privat biografitype som han mener kan spores allerede i antikkens litteratur:

«I denne intimt-venskabelige (semikonventionelle, naturligvis) atmosfære begynner menneskets nye kammer-private selvbevidsthed at åbenbare sig. En hel række kategorier, som hører selvbevidstheden og udformningen af det biografiske liv til – succes, lykke, fortjeneste – begynner at miste deres offentligt-statslige betydning og overgå til det privat-personlige plan. Inddraget i denne nye kammer-private verden begynner selve naturen at undergå en væsentlig forandring. 'Landskabet' opstår, det vil sige naturen som et aldeles privat og ensomt-uvirksomt menneskes horisont (synsobjekt) og omgivelser (baggrund, kulisse). [...] I det private menneskes kammerverden indgår naturen som maleriske brudstykker under spadsereture, når man gør holdt og kaster et tilfældigt blik på en udsigt, der kommer til syne».⁸²²

Bakhtin viser her til en litteraturhistorisk erkjennelse om romantismen, forstått som et introvert blikk i dialog med selvet. Fremveksten av et perspektivistisk landskapsbegrep i antikkens litteratur har i følge Bakhtin utspring i en kammerprivat biografisjanger der personlig opplevelse knyttes til ideen om landskap som utsnitt, scene og bilde. Med en kammerprivat «lilleverden» henvender denne biografitypen seg til lukkede private rom. Bakhtins kammerprivate biografitype har som utsagn om et romantisk historie- og landskapssyn overføringsverdi for å forstå de kameralistiske sjangerelementene som i senmoderne tid tok form innenfor den forvaltningssektorielle historiebruken basert på fortidens veier. Selv om biografien som litterær sjanger har vært under faglig kritikk i senmoderne litteratur- og historievitenskap, spesielt med tanke på denne litteraturens troverdighet som historiske dokumenter, har den likevel en betydelig posisjon i dag som folkelig populærlitteratur.⁸²³ Biografiens kammerprivate retorikk appellerer i dag til en opplevelsesbasert og personlig historiserende orientering.⁸²⁴ Med biografien som retorisk virkemiddel fremmes en personlig moralfilosofi om menneskelig utfoldelse og selvrealisering som i rousseausk forstand appellerer til selvets (jegets) bevissthet og søken etter autentisitet (det opprinnelige ekte, sitt Ego). En forvaltningssektoriell identitets- og minnepolitikk drar med andre ord veksler på eksistensiell historiebruk som har referanse til en folkelig vitenskultur, hvor denne overføres som kollektivt begrep for å utdype forskjellige

⁸²² Bakhtin 2006, 66-67. Bakhtin baserer seg her på bl.a. Ciceros brev. Dette sitatet fra Bakhtin avviker for øvrig fra den etablerte oppfatningen i landskapshistoriske studier som tillegger fremveksten av landskapsmaleriet i renessansen som opphavet til det perspektivistiske landskapsuttrykket i kunsten, jfr. Whyte 2002, 13.

⁸²³ Gimnes 1998.

⁸²⁴ Jfr. Ibid., 121-122.

sektorielle historierefleksive ståsteder i samtiden. Fra et fylkessektorielt perspektiv handler det om å skape identitet og tilhørighet – hjemstavnsfølelse – til egne omgivelser, og derved legitimitet til rådende regional- og lokalpolitikk.

9.4.4. Kirkesektoren: den økumeniske fellesskapsfølelsen

I pilegrimdiskursen blir vitenskulturene innenfor både academia og miljøvernsektoren innlemmet i en kirkesektoriell historiebruk. Forskningshistorisk kan dialogen mellom en forvaltningsrettet historieskriving og en religionshistorisk historieskriving forstås som en prosess på 1990-tallet hvor arkeologer og naturvitere i forvaltningen innrulles en livssynsdiskurs om pilegrimsfenomenet utledet av forfattere innenfor den kirkelige administrasjon.⁸²⁵ Fra kulturminne- og naturforvaltningens side var denne ideologiske føringen i historieskrivingen et problematisk, men samtidig et pragmatisk ståsted i Pilegrimsprosjektet.⁸²⁶ Det var en «vinn-vinn-situasjon» som gavnet flere parter, men det stilte samtidig kulturminneforvaltningens ideologi om lokal medvirkning på prøve. Ved å gi rom for mange syn på fortiden åpnes det dermed for ideologisk definisjonsmakt utøvet av andre enn den sentrale kulturminneforvaltningen. I pilegrimdiskursen handler det om hvordan kirkesektoren som myndighetsutøvende forvaltningsorgan tar i bruk religionshistorie og en arkeologisk/historisk akademisk diskurs om middelalderveier samt en folkelig middelaldernostalgi og nyreligiøsitet som ideologisk arsenal for å legitimere sin virksomhet. Sagt med historikeren Øyvind Vådahl:

«En av de viktige oppgavene til Den norske kirke i forbindelse med revitaliseringen av pilegrimstradisjonen har vært å skape en ideologisk og teologisk plattform som kunne inkorporere vandrermetivet i flere deler av kirkens arbeid. Som vi har sett så har pilegrimsfenomenet i følge pilegrimsprestene oppstått som en grasrotbevegelse; denne har blitt tolket som et uttrykk for en ny åndelig lengsel blant deler av befolkningen. Kirken har så forsøkt å imøtekomme denne bevegelsen blant annet ved å gi pilegrimsbegrepet et nytt innhold og gi det en ideologisk forankring. Viktige stikkord er symbolbruk, metaforer og refortolkning av historie. Det er bruken av disse virkemidlene som her kalles for ideologiproduksjon».⁸²⁷

Et økumenisk syn står sentralt som dannelsesideal i pilegrimsbevegelsen.⁸²⁸ Det er et dannelsesbegrep som sikter mot økt samarbeid mellom kristne kirkeretninger (katolsk så vel evangel-

⁸²⁵ Bugge Amundsen 2002, 152.

⁸²⁶ Ibid., 154.

⁸²⁷ Vådahl 2007, 72.

⁸²⁸ Ibid., 27ff, 64ff, 103.

isk-luthersk), og økt forståelse for den kristne kirkens teologi. Den henvender seg slik sett til troende kristne, men også til folks religiøse lengsel mer generelt. Som ideologisk prosjekt gir kirkeforvaltningens engasjement i diskursene om fortidens veier uttrykk for Kirkens ønske om å være åndelig veileder, med andre ord en slags misjonsvirksomhet som også har som mål å styrke det kirkelige fellesskapet og kirkens posisjon i dagens samfunn. De arkeologiske og historiske utsagnene om fortidens veier og reiseliv trekkes med andre ord inn i bakenforliggende aktørers mål med historiekunnskapen, og i dette tilfellet for å etablere en kirkesektoriell historisk biografi og kulturhistorie.

De sektorbiografiske trekkene som er belyst utfra fylkessektorens historierefleksive ståsted (i kapittel 9.4.3.) gjelder også for hvordan kirkesektoren utøver definisjonsmakt i pilegrimsdiskursen. I den senmoderne rideveidiskursen er det tette bånd mellom idealer forbundet med middelalderens pilegrimsliv, og en kristen livssynsforkynnelse og -politikk representert ved dagens kristne trossamfunn og kirkesektoren. Det kirkesektorielle historierefleksive ståstedet henter næring fra romantismens epistemologi idet middelalderens trosnivå og religiøsitet blir et retorisk arsenal for et senmoderne konsept om pilegrimer som bygger på en statisk historieforståelse. Det skapes et statisk begrep om et kristent idéinnhold forbundet med pilegrimer som har gyldighet i nåtid og fortid, samtidig som det gjennom refortolkninger av religionshistorien skapes en illusjon av historisk kontinuitet hvor Den kristne kirke er institusjonsbærer av dette idéinnholdet. I kirkesektorens historiebruk blir kulturhistorie et uttrykk for en *kirkekultur* som formidler en religiøs idyllkronotop i tolkningene om middelalderens veier og vandringsliv. På samme måte som sektoriell historieskriving om hulveier og kjøreveier (diskurser innenfor både en kultur- og teknologihistorisk sjanger) inngikk i Fylkets fortolkningsdomene, blir pilegrimsdiskursen et tilsvarende middel for å skape Kirkens historiske biografi. Kirkesektoren inntar utfra denne instrumentelle historiebruken et dannelsesideal basert på et statisk historiesyn som benyttes i en eksempelfortelling der historien utfra en kommersiell retorikk fremstilles som eksemplarisk eller forbilledlig. Rideveienes historie er utfra den nyliberalistiske ideologien som konseptet «kulturhistoriske ruter» gir uttrykk for, slik sett innrettet propagandistiske mål. Som teologen Arne Bugge Amundsen poengterer handler det om «å selge» en hegemonisk idé om fortiden.⁸²⁹ Til forskjell fra kildekritisk akademisk forskning hvor målet er å forstå fortidens kompleksitet, er de ideologiske føringene ved historiebruk som fremmer sektorielle egenbiografier en måte å forenkle historiens kompleksitet på ved å belyse hendelser fra en selektiv engasjerende synsvinkel.

⁸²⁹ Bugge Amundsen 2002, 151.

9.4.5. Veisektoren: identitetsfølelse til egen bedrift

Veisektoren har som vist gjennom avhandlingen en lang tradisjon når det gjelder å belyse vei historie som egenbiografi. Vei historie benyttes av veisektoren for å belyse veivesenets organisasjonshistorie, både internt som et «samfunnsmaskineri» i veivesenet og eksternt ved å belyse veivesenets rolle i en overordnet fortelling om det norske veisamfunnet. Veisektoriell historieskriving formidler i senmoderne tid slik sett både eventyrkronotopen (veibyggning mot fremtiden) og idyllkronotopen (den moderne veibyggningens historisitet). Det egenbiografiske motivet som forvaltningssektorene, i dette tilfelle veisektoren, benytter er basert på en kulturhistorisk retorikk. Et viktig element her er den rolle kulturhistorie får når den transformeres til bestemte former for sektoriell dannelsestenkning. Vi har sett at historieskriverne i veivesenet var opptatt av å belyse en kulturhistorie forbundet med veifolk og dagligliv i veiadministrasjonens historie (jfr. kapittel 8.4.2.). Men dette perspektivet anfører ikke et akademisk ståsted som handler om «... å sjå prinsipp, grenser, grunnlag, kjernar, essensar og ordningar som historisk skapte, foranderlege og fleirtydige».⁸³⁰ I veisektorens kulturhistoriske orientering blir dette konstruktivistiske historierefleksive synet omfortolket eller tatt i hevd i form av en sektoriell fortolkning som handler om veisektorens identitet og væren i dagens samfunn. Ved å benytte en kommersiell retorikk kan veisektoren propagere for sin virksomhet. Hulveidiskursen ble for eksempel ikke bare en kilde for Fylkets identitetsbygging, men også for å proklamere Statens Vegvesenets sektorbiografi (jfr. kapittel 8.2.1.). Arkeologenes hulveidiskurs inngikk i en kameralistisk historieskriving som involverte arkeologer i lokal kulturminneforvaltning, ingeniører i veivesenet lokalt så vel veivesenets egen museumsvirksomhet. Fra et veisektorielt perspektiv var det gledelig (riktignok tilfeldig) at tidsskriftet «Braut 2» utkom samtidig med Norsk vegmuseums 10-års jubileum (jfr. forordet i «Braut 2» av museets leder Geir Paulsrud). Det er derimot ingen tematisk forbindelse mellom dette jubileums-motivet og artiklenes innhold i tidsskriftet, som i stor grad handler om hulveier. Redaksjonens utsagn er fremfor alt et «PR-stunt» for å markedsføre veimuseets rolle som kunnskapsprodusent og talerør for vei historisk forskning. Hulveidiskursen ble slik sett trukket inn i ikke bare fylkessektorens, men også veisektorens historiebruk, med andre ord bakenforliggende forvaltningsaktørers forsøk på definisjonsmakt utfra et mål om å legitimere egen praksis og innflytelse i dagens samfunn. Om historiens kameralistiske mål sett utfra veivesenets historieforståelse skriver en av etatens veimenn, trafikksjef og leder for veimuseets råd Svein Magne Olsen, i artikkelen «Vegmuseum – en kilde til kulturhistorie og etatsfølelse» at:

⁸³⁰ Kaldal 2002, 8.

«... å gi medarbeidere en ekte følelse av at de fører videre en arv som de kan være stolte av, er et av de viktigste tiltak i arbeidet med å skape denne tilhørigheten. Dette var derfor et av mine motiv for å engasjere meg i det kulturhistoriske arbeidet i Vegvesenet. Jeg er overbevist om at medarbeidere som er glad i og stolt av sin arbeidsplass, yter mer, og får det bedre med seg selv».⁸³¹

Olsen fremhever videre at veimuseet «... skal være etatsmuseet og det faglige midtpunkt for all veghistorisk arbeid i Statens vegvesen» og for at veimuseumsutstillinger skal få den tilsktede effekt «... m.h.t. å styrke vår egen bedriftskultur og å være et PR-tiltak for egen etat, tror jeg lokal tilknytning er viktig».⁸³² Utsagnet inngår som argument for det lokale museumsarbeidet som Olsen var en pådriver for i Rogaland Vegvesen. Utfra denne retorikken blir målene for veivesenets historieskrivende virksomhet hvordan den kan styrke etatens *bedriftskultur*, hvordan kulturhistorie som uttrykk for en organisasjons virksomhet kan bidra med å kultivere et veisektorielt verdisyn. Veihistorie handler dermed om kulturelle verdier forbundet med en sektormentalitet, og derav om tilhørighet og identitet til egen virksomhet i dag.

Turistveiprojektet (jfr. kapittel 9.3.5.), som veivesenet er promotor for, kan også forstås som en viktig leveranse i denne veisektorielle «feiringen» av egen praksis. Som landskapsarkitekten Bertram D. Brochmann nylig har gitt uttrykk for, kan turistveiprojektet forstås som et nasjonalromantisk prosjekt sett utfra et veisektorielt ståsted: «På denne måten har Statens vegvesen gjennom Nasjonale turistveger fått myndighet til å definere den offentlige holdningen til norsk natur. Slik naturen fremstår i turistvegprosjektene, skal vi se på den, men ikke røre ved den. Naturen er blitt en slags antikvarisk gjenstand som vi skal betrakte på avstand», mener han.⁸³³ Brochmann mener videre at prosjektet bidrar både til å legitimere bruk av en sårbar norsk natur og tilrettelegge for ytterligere vekst i bilbruken, og han undrer i den sammenheng på hvorfor ikke prosjektet har vært mer opptatt av de globale miljøutfordringene som vår tids kultur, ikke minst den senmoderne bilkulturen og progressive bilpolitikken, aktualiserer. Det er ikke vanskelig å si seg enig i Brochmann når han gir uttrykk for at: «Bilbruken har lagt føringer for utviklingen i vårt samfunn i lang tid og fortsetter å være bestemmende. Myndigheter og politikere viser ingen tegn til verken å ville evaluere eller endre denne utviklingen. Utbygging av kollektiv transport, som alternativ, er det vanskelig å

⁸³¹ Olsen, S.M. 1993, 77. Utsagnet kan ses som en *partikulær* fortolkning av dagens museumspolitiske intensjoner om at museenes oppgave er å skape samfunnsaktuelle «dialoginstitusjoner» rettet mot «alle», dvs. den pluralistiske eller mangfoldige allmennheten, jfr. Eriksen 2009, 13-15, 219-223.

⁸³² Olsen, S.M. 1993, 79-80.

⁸³³ Brochmann, B.D. 2009, 62.

få gjennomslag for da slike løsninger ikke ligger innenfor målsetningen for Statens vegvesen». ⁸³⁴ Sektorperspektivet blir dermed en politikk som kanaliserer og siler problemstillinger og interessehensyn, inkludert et historie- og minnesyn. I tråd med et slikt syn spør Brochmann: «Hvorfor er det «bilinstitusjonen» Statens vegvesen, og ikke Miljøverndepartementet, som har ansvaret for å administrere et så stort og viktig prosjekt, en av dagens hovedfortellinger om norsk natur?» ⁸³⁵ Fra et kulturminnepolitisk og historiefaglig ståsted kan en videre stille spørsmål om hvilken motivasjon eller «egeninteresse» som ligger bak en vei-sektoriell politisk institusjons finansiering og formidling av forskning på fortidens veier.

Den kulturhistoriske orienteringen i veivesenets historieskriving er ikke primært rettet mot å fremskaffe kritisk vitenskapelig erkjennelse om fortidens veier. En historieskriving som primært er opptatt av å utdype og utbrodere veivesenets biografi utfra kameralistiske mål har sektorideologiske føringer fordi den transformerer flerstemthet i historieskrivingen (mange historier) til et enstemt historierefleksivt ståsted som vil stille egen historie i et positivt lys. Det veisektorielle historierefleksive ståstedet er karakteristisk for bedriftshistorier som bygger på kommersiell historiebruk. Sagt med historikeren Jan Bjarne Bøe:

«Bedriftsidentitet er den samlede mengden av en bedrifts egenskaper. Det er i første rekke bedriftslederens ansvar å formidle/kommunisere et helhetlig bilde av bedriften. Ved å ta i bruk markedsførings-, strategi-, kommunikasjons- og organisasjonsstudier kan man utvikle identitetsbegrepet og slik rette det mot både kundene og de ansatte. Identitet og varemerke er uttrykksformer som bygger på hverandre. Et av virkemidlene i å bygge bedriftsidentitet og varemerke er *storytelling*. Bedriftens *storytelling* handler om de episoder som gjorde bedriften til det den er: De personer som la grunnen til den første virksomheten, de mange vansker bedriften sto ovenfor – og som den overvant – de suksesser bedriften fikk. I tillegg kommer de mange sideberetningene hvor kunder forteller om de gleder bedriftens varer ga dem – og hvor ulykkelige de ville ha vært om varen ikke fantes!» ⁸³⁶

I løpet av veivesenets historieskriving, slik den har tatt form i den veisektorielle sjangeren, har den veisektorielle «bedriften» blitt et stadig større og bredere felt. Med den selvbiografiske formen og utfra kameralistiske motiver har akademisk kunnskap blitt et middel for monologisering. Målet med den sektorpolitiske historieskrivingen er å skape fortellinger som under-

⁸³⁴ Ibid., 61.

⁸³⁵ Ibid., 62.

⁸³⁶ Bøe 2006, 132.

bygger veivesenets «bedriftskultur»; det handler om å skape PR («public relations») for veimuseets virksomhet, og om være nyttig for veisektorens progressive virksomhet som vei- og samfunnsbygger. Historieskrivingen har utfra denne vinklingen et teleologisk mål idet synet på historiens gang er rettet mot samtidens veibygging hvor veihistorie og -minner inngår i en markedsretorikk som sikter mot å skape tilhørighet og entusiasme for veisektorens virksomhet i dag.

9.4.6. Forvaltningssektorielle kamper: sektoriell monologisering

Jeg har ovenfor vist at en rekke offentlige sektorer deltar i fortidsproduksjonen om veier. I etterkrigstiden fremsto Riksantikvaren som sentralmyndighet og bindeledd mellom ulike miljøer i kulturminneforvaltningen (jfr. kapittel 7.3.3.). Med en desentralisert kulturminneforvaltning er strukturene som rideveienes og kjøreveienes diskursorden inngår i mer mangfoldig. Kort fortalt innebærer disse prosessene at den sentrale museums- og miljøsektorens posisjoner har mistet innflytelse i utsagnene om fortidens veier i senmoderne tid, mens *kirkesektorens* rolle i rideveidiskursen og *veisektorens* rolle i kjøreveidiskursen har fått størst innflytelse i denne forvaltningssektorielle historieskrivingen og historiebruken. Regions-tenkning er en mer fleksibel kategori som ved bruk av både rideveiens og kjøreveiens diskursorden brukes for å skape tilhørighet og legitimitet til en politisk geografi (f.eks. fylker eller «næringsregioner» i norsk sammenheng). Historiefaglig akademisk kunnskap er med andre ord innrullet sektorielle innskrivingskontekster der profesjonskulturene i museums- og miljøvernsektoren utgjør en blant mange av statsforvaltningens posisjoner til fortiden. Den forvaltningssektorielle historieskrivingen og historiebruken viser at den sentrale kulturminneforvaltningen, derav Riksantikvaren, ikke utgjør det eneste «knutepunktet» som har definisjonsmakt med henhold til hvordan kunnskap siles og kanaliseres som normativ institusjonell erkjennelse om fortiden.⁸³⁷ Den forvaltningssektorielle fortidsproduksjonen utgjør i senmoderne tid en mangfoldig, men konkurrerende, institusjonell virksomhet. Med bakgrunn i kommersiell historiebruk (merkevaretenkning, PR, populær formidling) inntas en salgsfremmende retorikk. Et sentralt aspekt i den sammenheng er at utsagnene om fortidens veier i mange sammenhenger benyttes for å propagere sektorielle «egenhistorier» (Miljø-Nasjon Norge, regionen Nord-Norge eller Vestfold fylke, Den norske kirke, Statens vegvesen). I denne forvaltningssektorielle historiebruken er historiekunnskapens funksjon «å tale sektor-

⁸³⁷ Dette utelukker ikke at den sentrale kulturminneforvaltningen har en sentral posisjon i denne kampen om å definere forvaltningens fortidsbruk, for eksempel utfra spørsmål om hva som er relevant kulturminneforskning, jfr. Brattli 2006, 154-166. Poenget er at andre sektorer også benytter seg av kunnskap definert av den sentrale kulturminneforvaltningen for å promotere og propagere egne «forvaltningsunivers».

enes sak» i det offentlige rom. En slik partikulær retorikk vender også innover i sektorenes kammer som identitetspolitikk når historieskrivingen brukes for å skape tilhørighet til egen virksomhet. Denne erkjennelsen om det forvaltningssektorielle domenet kan ses i lys av et utsagn formidlet på nettstedet «Ariadne» (kunnskapsbase for kulturfagene ved Universitetet i Oslo), hvor det på siden om «kulturminnevern» under hovedsiden «Kulturhistorie» står at:

«I de siste tiårene har [...] kulturminnevernets målsetning om å bidra til å skape en felles nasjonalidentitet kommet under press. Både på universitetet og i samfunnet rundt har det nasjonale tapt sin status som et selvsagt neksus for kollektiv identitetsbygging. Og begrepet kultur har dertil mistet mye av sin normative betydning i et felles dannelsesprosjekt, og anvendes i dag mest som en analytisk kategori av humanistiske forskere. Således har representativitet – i betydning ivaretagelse av alle sosiale og etniske gruppers minnebehov – blitt et enda viktigere kriterium i kulturminnevernet. I så måte har det [...] blitt større rom for frivillig vernearbeid, ofte med en underliggende nostalgisk og/eller kommersiell motivasjon, som langt fra er uproblematisk».⁸³⁸

De problematiske aspektene om den nostalgiske og kommersielle motivasjonen ved «frivillig vernearbeid» nevnt ovenfor, er en tematikk som jeg har belyst tidligere.⁸³⁹ Jeg skal her ta for meg identitetsspørsmålet som fremsettes i det ovennevnte utsagnet. I historiografiske utsagn om kulturminneforvaltningens demokratiseringsprosess vektlegges i hovedsak hvordan et fokus på kulturelt mangfold har ivaretatt «... sosiale og etniske gruppers minnebehov», altså folkelige historie- og minneperspektiver. Etter min mening forbigås dermed betydningen av hvordan en underliggende nostalgisk og kommersiell motivasjon basert på en folkelig vitenskultur har gitt grobunn for en institusjonell historie- og minnepraksis, nærmere bestemt hvordan populærkulturen har blitt et populistisk retorisk virkemiddel i en forvaltningssektoriell praksis som fremmer *eierskap* til mangfoldstematikken. Nasjonal kultur har riktig nok mistet sin kraft som dannelsesprosjekt i senmoderne tid, men de formalistiske elementene som ble brukt for å skape fortellinger om en nasjonal enhetskultur ble båret videre. Begrepet «kultur» anvendes ikke bare analytisk av humanistiske forskere, slik det hevdes i sitatet ovenfor; kulturbegrepet har en sentral rolle i forvaltningssektoriell dannelsesstenking.

⁸³⁸ Gjems R. på <http://www.intermedia.uio.no/ariadne/Kulturhistorie/forskningsomrader/teknologi-okonomi-og-kultur/kulturminnevern>. (nedlastet 24. juni 2010).

⁸³⁹ Jfr. avhandlingens kapittel 9.3.6.

Kulturhistorie inngår i sektorielle kamper om definisjonsmakt i historieforskningens og i kulturminneforvaltningens offentlige rom. Denne institusjonelle kampen om veihistorien og veiminnene kan forstås både utfra en vertikal dynamikk mellom sentralmyndighetenes (det departementale nivåets) og det kommunal-/fylkespolitiske nivåets definisjonsmakt, og utfra en horisontal dynamikk mellom miljøvernsektorens/museumssektorens og andre forvaltningssektorer (Kirkesektorens, Fylkessektorens, Veisektorens) forsøk på å speile kunnskapen om fortidens veier i sitt bilde. Sentralt i disse forvaltningssektorielle «bildene» er at en romantisk fortidsforståelse kobles med senmoderne bedriftsmentalitet og en nyliberalistisk reklameideologi som appellerer til allmennheten utfra salgsfremmende retorikker. I det politiske rommet der sektorene kjemper om å vinne tilslutning for sine organisasjoner og saker inngår kameralistisk historiekunnskap basert på et romantisk idyllkronotopisk innhold forbundet med veienes arkeologi og historie i strategier og retorikker som medfører ensretting og monologisering av fortidskunnskapen. Målet med historien er her (gjennom etableringen av egne diskursordener) å skape forbindelser mellom veihistorie/-minner og det institusjonene står for som politiske organisasjoner. Det er samtidig snakk om en monologisering av fortidskunnskap som har flere sektorielle ståsteder og perspektiver. Ved å vektlegge et historiografisk perspektiv som retter oppmerksomhet på forholdet mellom offentlige sektorer og sjangere om fortidens veier fremstår et forvaltningssektorielt kunnskapsdomene der semihegemoniske (sentripetale fremfor sentrifugale) krefter dominerer. Disse sektorielle posisjonene er ikke dialogiske i bakhtinsk forstand der mening er delt og alle ord delvis andres, men utgjør et mangfold av sektormonologer i kamp om hegemoni. Et nærliggende spørsmål er om de ulike forvaltningssektorenes politiske bruk av fortiden fremmer et kvasioffentlig «skinndemokrati»; en praksis som begir seg ut for å representere mangfold og lokaldemokrati, men som i realiteten speiler forvaltningskammernes egenkultur og politiske ideologi. Sagt med Jürgen Habermas:

«Selv om disse kvasi-offentlige meninger kan være adressert til et bredt publikum, oppfyller de ikke betingelsene for offentlig resonnement etter liberal modell. De er som institusjonelt autoriserte meninger alltid privilegerte og oppnår ingen gjensidig korrespondanse med den ikke-organiserte masse som utgjør «publikum»».⁸⁴⁰

⁸⁴⁰ Habermas [1962] 2002, 232.

9.4.7. Sammenfatning

Utfra den norske kulturminnelovens formålsparagraf (§1) skal kulturminnene, og derav veiminnene, «... med deres egenart og variasjon [...] vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning». I senmoderne tid har «kulturarv og identitet» blitt underlagt sektorielle vitenskulturer utfra ulike sektoraktørers syn på «egen kulturarv». Det nære båndet mellom historieskriving, historiebruk og administrativ-politisk praksis gir her føringer for hvordan veienes arkeologi og historie blir belyst. Eksistensiell og kommersiell historiebruk forbundet med populærkulturens uttrykksformer har fått innflytelse i forvaltningssektorenes tilnæringer til allmennheten. Et resultat av dette er at den politiske offentlighet i stadig større grad preges av en kammerprivat intimitetsretorikk. I den sammenheng trekkes det veksler på et romantisk idyllkronotopisk innhold forbundet med rideveier og kjøreveier. Som Anne Eriksen har påpekt: «I like stor grad som den autoritære, nasjonale historien var et produkt av 1800-tallet, er den pluralistiske, personliggjorte opplevelshistorien et barn av det sene 1900-tallet».⁸⁴¹ Den personliggjorte opplevelshistorien blir utfra forvaltningssektorielle ståsteder i mange tilfeller ensbetydende med organisasjonens interne kulturhistorie og perspektiv på verden. Det handler om hvordan en følelsesbetont og avhistorisert fortidsforståelse inngår i ulike former av sektoriell identitets- og minnepolitikk. Forvaltningens historiebruk viser her at sjangerelementer fra den senmoderne eller *nye* kulturhistorien (fortelling og biografi) gjenfinnes som sektormentalitet. De forskjellige forvaltningssektorenes biografi blir en innskrivningskontekst som veienes historie og minneperspektiver belyses utfra (spesielt «Fylkets», «Kirkens» og «Veivesenets» biografi). Sektorhistorie har slik sett nære relasjoner til andre organisasjonshistoriske sjangere eller «bedriftshistorier». De didaktiske målene med sektorhistorie er rettet både innover utfra et mål om å skape helhet og sammenheng for organisasjonen, men også utover ved at «egenhistorien» skaper forståelse og legitimitet for en utøvende offentlig politisk praksis. Sektorbiografier har som sjangerdistinksjon paralleller til 1800-tallets konstruksjoner av historiske «utviklingsromaner» der samtidens nasjonale prosjekt utgjorde en hovedfortelling. Men en nasjonal biografi har på langt nær samme kraft i dag som den hadde i det sene 1800-tallet og tidlige 1900-tallet. På mange måter kan det derimot virke som at en senmoderne «sektorromantikk» har erstattet nasjonalromantikkens politiske prosjekt.

Et senmoderne «sektorromantisk» historiesyn kan utfra det ovenstående defineres som forvaltningssektorielle fortellinger byggende på *kulturhistoriske*, *idyllkronotopiske* og *biograf-*

⁸⁴¹ Eriksen 1999, 160.

iske sjangerelementer. Disse sjangerelementene gir til sammen uttrykk for et skifte i fokus der realismens epistemologi i en forvaltningsrettet historieskriving fragmenteres. I etterkrigstiden var den samfunnsvitenskapelige sakligheten praktisk-reformatorisk, idet den rettet søkelyset på sosiale problemer i samfunnet og den politiske meningsdannelsen. Men i senmoderne tid er denne sakligheten ikke lenger primært kulturkritisk utfra ønsket om å avdekke undertrykkende kulturmønstre (jfr. kapittel 7.2.). I senmoderne tid foregår det en endring på mange plan i tråd med Bakhtins kammerprivate terminologi. Det betyr at et romantisk fortidssyn er fremtredende hos de ideologiske aktørene i samfunnsbyråkratiet og deres partikulære interesser for fortiden. Romantismens epistemologi innlemmes slik sett i forvaltningens samfunnsvitenskapelige saklighet i senmoderne tid. Kunnskapsidealer forbundet med senmoderne akademisk tenkning (flertydig kulturhistorie, relativisme) trekkes inn i det kammerprivate politiske rommet der ulike samtidsaktører forsøker å speile kunnskapen om fortidens veier i sitt bilde. «Bilde» eller «Bildung» handler som dannelseskultur i dette tilfelle om hvordan arkeologi og historiekunnskap anvendes for å skape ulike sektorielle identitetskulturer i dag. Som en konsekvens av de forskjellige ideologiske posisjonene sektorene inntar blir veienes arkeologi og historie trukket inn i strategier og retorikker som medfører ensretting og monologisering av fortidskunnskapen. Det er samtidig snakk om en monologiseringsprosess, det vil si en rekke «enetalere», som har mange ståsteder og perspektiver. Sektorenes historiebruk vitner om hvordan tenkning og trender i det senmoderne samfunnet utfra et maktperspektiv brukes som populistisk retorikk for å skape forankring og begeistring for sine respektive forvaltningspraksiser.

9.5. Konklusjon

Både historieskrivingen og minnepraksisene vitner om at det er en betydelig økt fortidsnostalgi forbundet med fortidens veier i senmoderne tid i forhold til tidligere. Det er mange faktorer som påvirker hvorfor fortiden eller noen sider ved fortiden blir mer betydningsfull i visse perioder fremfor andre.⁸⁴² Det kan som jeg har vært inne på tidligere (jfr. kapittel 5.5.) være at interessen for å skape en «stolt» fortid øker når utviklingsoptimismen er i fremmarsj, eller omvendt at tider med stor samtids- og fremtidspessimisme har generert en økt fortidsnostalgi. Arkeologen Ola W. Jensen mener for eksempel at det, med unntak av de optimistiske 1950- og 60-årene, har vært en tiltakende teknologi- og fremskrittspessimisme og modernitetskritikk fra det sene 1800-tallet til dag, som igjen har medført en suksessiv økt interesse for

⁸⁴² Selberg, T. 2002, 15.

fortid og kulturminnevern.⁸⁴³ Men en eventuell økt pessimisme kan ikke alene forklare den innflytelse som fortidens veier har fått som historiebruk. Økt kulturavsproduksjon har også å gjøre med at kulturarvsindustrien har vokst betraktelig i senmoderne tid og at kulturlivet så vel som det politiske livet i dag, derav statslivets byråkrati, har gjennomgått store forandringer. Med fremveksten av en ny samfunnsøkonomi har etterkrigstidens varebaserte industri-samfunn blitt erstattet av et vitensbasert servicesamfunn (med fornyet informasjonsteknologi) og global markedskapitalisme. Den økonomiske nyliberalismen utgjør i dag et ideal og en ideologisk bærebjelke som går på tvers av skillelinjer i offentlig-privat sektor. Endringene i det norske samfunnet i senmoderne tid kan sammenfattes som en prosess der tidligere offentlige oppgaver og velferdsgoder lagt under statsforvaltningen (strøm, telefoni, veibygging etc.), har blitt privatisert og dermed underlagt en bedriftsøkonomisk logikk. Denne privatiseringen eller «oppmykingen» av statslivets domene og ansvarsområde er symptomatisk på mange områder, også når det gjelder offentlig arkeologi. Endringene utgjør en bakgrunn for å forstå hvordan historie- og minnekunnskap forbundet med fortidens veier inngår i samfunnet, for eksempel som kommersiell historiebruk utfra tenkning om hvordan arkeologiske kulturminner og kulturarv mer generelt kan generere verdiskaping og næringsutvikling (bl.a. ved turisme). Et vitensbasert servicesamfunn innebærer også økt profesjonalisering og spesialisering, og en sterkere «territorialisering» av ulike kunnskapsfelt, deriblant innenfor forskning og offentlig forvaltning. Dagens arkeologidebatt om skillene mellom forskning, forvaltning og allmennheten gjenspeiler på mange måter disse prosessene. Debatten viser en ny arkeologigenerasjons hverdag sett utfra en rekke ulike profesjonsståsteder skapt som følge av endrede kunnskaps- og organisasjonsrammer i senmoderne tid.

I statslivet skapte den politiske scientismen grunnlaget for en historieskriving og minnepraksis om fortidens veier som innordnes forvaltningssektorielle kunnskapsdomener i senmoderne tid. Det innebar at et anvendt historie- og minnesyn med en kameralistisk sjangerorientering nå utgjorde en dominerende meningsbærende ramme for utsagnene om fortidens veier. Et sentralt aspekt ved de senmoderne historie- og minnepraksisene om fortidens veier er hvordan forholdet mellom ekspertviten og folkelig viten blir kilder for fortidskonstruksjoner som igjen blir kulturelle produkter og konsumvare for kulturarvsindustrien. I forvaltningssektorenes kunnskapsproduksjon er det en nær sammenheng mellom historie-/minnekunnskap og en kommersiell bruk av fortiden basert på romantiske idealbilder og nostalgiske fortellinger som er salgbare for et bredt publikum. Et idylliserende romantisk

⁸⁴³ Jensen, O.W. 2005, 39, fotnote 30.

innhold forbundet med populærkulturens karnevalske liv har slik sett blitt innlemmet i det institusjonelle domenets kulturarvsperspektiv i senmoderne tid. Museumssektoren og miljøvernsektoren formidler et dannelsesideal forbundet med fellesskapsverdier i samfunnet (kulturelt mangfold, miljøressurser), samtidig som de innlemmer en markedsliberalistisk ideologi. Målet er utvilsomt å legitimere sektorenes plass som samfunnsaktuelle og levedyktige institusjoner i det offentlige rom. Parallelt med dette ble de to sektorenes posisjoner som sentralaktører i det offentlige rom endret i senmoderne tid, idet andre sektorer (fylket, kirken, veivesenet) får definisjonsmakt som følge av strategiene lokal medvirkning og sektoransvaret. Sett samlet har dette medført at kunnskapen om fortidens veier inngår i kammerprivate sektorpolitiske retorikker, forstått både som en intimitetsretorikk rettet mot den private forbrukersfæren og som en kulturhistorisk retorikk forbundet med intern bedriftshistorie. Jeg har argumentert for at det partikulære estetisk-ekspressive idégrunnlaget i en nasjonal selvhevdelsesretorikk ikke bare ble videreført som fortidssyn; det ga også grunnlaget for en senmoderne «sektorromantikk». Historie- og minnekunnskapen om fortidens veier blir et retorisk arsenal i kampen mellom de ulike sektorenes forsøk på å få innflytelse i samfunnet. Denne kampen har jeg vist er synlig ved hvordan sektorene bruker kulturhistoriske, idyll-kronotopiske og biografiske sjangerelementer for å legitimere sine posisjoner i det offentlige rom. Generelt sett er disse prosessene et resultat av en fragmentering eller en splintring av de tradisjonelle institusjonelle kulturarvsinstitusjonenes posisjon i det offentlige rom, en prosess som er sammenlignbar med den øvrige privatiseringen av statslivet som har foregått og som fortsatt pågår i det senkapitalistiske samfunnet der grensen mellom det offentlige og det private er i oppløsning.

Dagens arkeologi og kulturminneforvaltning kan også forstås utfra et flertydig og eklektisk senmoderne begrep om viten og kultur.⁸⁴⁴ Oppløsningen av verdensbildet fra «de store ideologienes tid» ble legemliggjort med Berlinmurens fall i 1989. Den senmoderne flertydige virkeligheten har bidratt med økt individualisering og «shopping» etter historisk og kulturell identitet. Fortidens rolle som kollektivt dannelsesprosjekt (f.eks. utfra nasjonalisme eller miljøbevissthet som rettesnor) har dermed blitt mer ugjennomsiktig enn tidligere. Et karakteristisk trekk ved en senmoderne historiebevissthet er oppløsningen av et universelt helhetsperspektiv på historien, idet helhet og sammenheng nå forstås utfra ulike partikulære ståsteder til fortid og historie. Et essensialistisk syn på fortiden har blitt erstattet av et relativistisk kultursosiologisk kunnskapssyn som er opptatt av å belyse hvordan ulike

⁸⁴⁴ Se f.eks. Olsen, B. 2001, 44-46.

verdener blir konstruert gjennom et mangfold av kulturer og sosiale grupperinger i samfunnet. Dette har igjen fått betydning for hvordan historie- og minnekunnskap forstås som historie, kulturprodukt og dannelsesprosjekt i dagens samfunn. Politiseringen eller «demokratiseringen» av fortidskunnskapen, forstått utfra hvordan sektorielle og folkelige (populærkulturens) vitenskulturer fikk innflytelse i statslivet, har medført en avprofesjonalisering av de tradisjonelle kunnskapssystemene. I analysen har jeg vist hvordan en konstruktivistisk og relativistisk vitenskultur i humaniora og samfunnsfagene, mer bestemt i såkalt post-prosessuell arkeologi, samsvarte med oppfatninger om fortidens veier som turisme- og reiselivskonsept i kulturarvsindustrien (sosiale/kulturelle ruter, veien som opplevelsesrik fortelling). Et økende akademisk fokus på bredkulturens historie- og minneforståelser (f.eks. utfra populærarkeologi og samtidsarkeologi) faller inn under denne post-prosessuelle vendingen. Et hovedfokus i disse perspektivene er at de utfra en kritikk av profesjonskulturen (arkeologi som elitekultur) «taler folkets eller bredkulturens sak» (utfra ideen om en demokratisk arkeologi). Sett samlet har den senmoderne teoretiske vendingen åpnet for en flertydighet og en partikularisme omkring historiekunnskap relatert til fortidens veier som også har «seget» inn i forvaltningssektorielle historie- og minnelogikker der dette idégrunnlaget har vært en ressurs (og i mange henseende et politisk alibi) for den utøvende statsforvaltningen.

Arkeologi brukt som instrument for politikken har, som vist i avhandlingen, foregått til enhver tid i arkeologiens historie. De etiske problemstillingene knyttet til «politisk arkeologi» har av den grunn også vært en sentral tematikk i den arkeologisk refleksive forskningen, spesielt når det gjelder koblingen av romantisme og nasjonalisme. Koblingen av populærkultur/konsumkultur, sektorpolitikk og senmoderne romantisme rommer på tilsvarende vis en rekke etiske problemstillinger, spesielt med tanke på hvordan ideer om demokrati og mangfold har bidratt med å marginalisere den profesjonelle arkeologiens og humanvitenskapenes rolle som dannelsesprosjekt i dagens offentlige meningsutveksling om fortiden. Etiske problemstillinger vil når det gjelder den senmoderne forvaltningssektorielle fortidsproduksjonen og historiebruken om fortidens veier omfatte en rekke forhold: fra spørsmål knyttet til den vitenskapelige erkjennelsesform (faktiv/fiktiv historie) og arkeologiens (akademias/humanvitenskapens) posisjon i sektorielle vitenskulturer (om faglig integritet/innskrivningskontekst basert på oppdragsgivers premisser), til aspekter omkring populistisk bruk av arkeologi (eksistensielle og kommersielle hensyn som fremmer et subjektivt, avhistorisert og opplevelsesbasert, fremfor kunnskapsbasert kulturarvskonsept). Disse etiske problemstillingene er en tematikk som jeg skal belyse mer inngående i det neste og avsluttende kapitlet.

Sjette del: Fra poetikk til etikk

Kapittel 10. Profesjon, politikk og popularisering

10.1. Innledning

Å skrive en historiografi om fortidens veier fra 1870-årene til i dag har vært en reise i arkeologiens «grenseland». Det er en oppgave som har handlet om hvordan arkeologi inngår i bredere kunnskapsrammer og -produksjoner i samtiden der også andre «fortidsprodusenter» enn den profesjonelle arkeologen er involvert. Å fokusere på de store «sirklene» for arkeologisk kunnskapsproduksjon vil muligens kunne kritiseres for å tape synet av det arkeologiske profesjonsfeltets historie. Jeg har derimot lagt til grunn, som poengtert innledningsvis i denne avhandlingen, at arkeologien er skapt ut av og formet over tid ved tverrfaglig kunnskap og i dialog med samfunnet. Å analysere denne tverrfagligheten og samfunnsdimensjonen utfra sjangerhistorisk innsikt har jeg derfor oppfattet som et potensial fremfor som en begrensning. Det innebærer en erkjennelse om at arkeologi ikke er «verdens navle» i samfunnet, men kun en blant flere aspekter ved fortidsproduksjon, og at relasjonene mellom arkeologi og samfunn er et komplekst saksforhold med mange kunnskapsfelt. Denne erkjennelsen utgjør en forutsetning for hvordan avhandlingen leses, noe som analysene i avhandlingen også reflekterer. Det historiserende saksfeltet om fortidens veier er i så måte utfra den popularitet og allsidighet dette saksfeltet har i academia og i samfunnet et velegnet studieobjekt for å analysere komplekse sider ved fortidsproduksjon. Den materielle kulturen forbundet med fortidens veier utgjør en kildekategori som henspiller på det dagligdagse eller hverdagsnære og den praktiske og nyttige kunnskapen som angår folk flest og som alle mennesker og kulturer har en relasjon til. Det naturlige fokuset i avhandlingen har av den grunn vært å belyse offentlig meningsutveksling utfra forholdet mellom staten og allmennheten, det vil si mellom det institusjonelle og ikke-institusjonelle feltet i fortidsproduksjonen.

Forholdet mellom stat og allmennhet viser til komplekse relasjoner i samfunnet. Historie- og minnekunnskapen om fortidens veier har ikke primært vært et saksfelt for profesjoner innenfor academia, men viser til komplekse forhold i det offentlige rom; mellom profesjonskultur (arkeologer, historikere, arkitekter osv.), populærkultur (kunst- og kulturlivet) og politiske kulturer (i offentlig kulturminneforvaltning). En hovedoppgave avhandlingen har vært å undersøke hvordan arkeologisk og øvrig historiekunnskap om fortidens veier har inngått i populærkulturen, forstått både som et sakprosa-felt og et karnevalsk kulturarvsfelt der profesjonelle og ikke-profesjonelle aktører er i dialog. Det har innebåret en problemstilling om hvordan populærkulturen over tid har stått i relasjon til den institusjonelle arkeologien (profesjonskulturer innenfor academia, i kulturminneforvaltning, i museumsvesenet). Det

har også innlemmet et fokus på ulike profesjonskulturer utfra en distinksjon mellom akademisk grunnforskning og samfunnsrelevant anvendt forskning, hvorpå sistnevnte viser til hvordan historie- og minnekunnskap oppfattes instrumentelt utfra reformatoriske samfunnsnyttige mål, deriblant utfra forskjellige forvaltningssektorielle forskningsperspektiver. Den historiografiske analysen har tatt for seg hvordan fortidens veier som materiell kultur har utgjort et *historiekulturelt produkt* som har blitt brukt innenfor mange felt i samfunnet; i litteratur, i kunst, i kulturarvsindustrien samt i identitets- og minnepolitikk. I det offentlige rommet som denne historiebruken utspiller seg i, er arkeologien *en* ressurs blant andre som trekkes inn i andre vitenskulturer. Sagt med Bakhtins definisjon på kunnskapens dialogiske karakter er det et historiebruksfelt der arkeologiske utsagn sammen med andre utsagn om fortidens veier er «delt og delvis i besittelse av andres stemmer» (jfr. kapittel 1.3.2.).

Å oppfatte arkeologi som «delt og delvis andres» innebærer et relativistisk kunnskapssyn som ikke bare er en analytisk ressurs i kunnskapshistoriske studier, men det utgjør også er en kilde for å forstå trender og samfunnsprosesser som arkeologien er underlagt i det offentlige rom. Fra et arkeologifaglig ståsted handler det om hvordan arkeologi blir brukt som populistisk virkemiddel i politiske systemer så vel som kommersielt produkt i kulturarvsindustrien, og om hvordan arkeologi er et aktivt samfunnsredskap og et gode i allmennhetens tjeneste. Dette er sider ved offentlig arkeologi som rommer etiske problemstillinger. «Det handlar [...] om at ringa inn karaktären på arkeologin som vetenskap, om kunnskapens och forskningens vilkor idag, och om arkeologin som forskningsfält i vår tid», som det heter i innledningen til en nylig utgitt antologi om emnet.⁸⁴⁵ Denne arkeologi-etiske debatten handler ikke primært om arkeologiens intern-faglige miljø, men stiller kritiske spørsmål til hvilken rolle arkeologien har sett i lys av hvordan arkeologi brukes i dagens samfunn (jfr. kapittel 1.2.3.). Det handler om hvordan academia produserer kunnskap som brukes i det offentlige rom, så vel om arkeologiens vilkår i det offentlige rom: om politiske og samfunnsmessige, derav kommersielle, føringer for de humanistiske disipliner. I avhandlingen er disse etiske problemstillingene belyst utfra en historiografisk analyse av hvilke ideologier og dannelseskulturer arkeologisk kunnskap har vært en del av over tid i det offentlige rom. Tematikken om fortidens veier utgjør *et perspektiv* i avhandlingen som konkretiserer de ovennevnte problemstillingene om forholdet mellom arkeologi og samfunn.

I problemstillingene som ble beskrevet innledningsvis i avhandlingen la jeg vekt på at et hovedmål med den historiografiske analysen var å belyse forholdet mellom poetikk og

⁸⁴⁵ Petersson, Jennbert og Holtorf 2009, 8.

etikk (jfr. kapittel 1.2.). I denne avsluttende delen av avhandlingen skal jeg derfor, utfra en sammenfatning av den historiografiske analysen, belyse arkeologi-etiske problemstillinger relatert til forholdet mellom profesjon, politikk og popularisering. De historiografiske erkjennelsene brukes som et grunnlag for å drøfte hvilke arkeologi-etiske problemstillinger som tematikken i avhandlingen har generert. I den sammenheng diskuteres betydningen av en senmoderne etikk basert på ideen om «mangfold» i arkeologien, slik den i dag forstås som et demokratisk dannelsesprosjekt. Det innebærer et fokus på etikk utfra hvordan arkeologien defineres i skjæringspunktet mellom populærkultur, kommersialisme og sektorpolitikk.

10.2. Den historiografiske analysen – metodiske «gevinster»

Jeg beskrev i teorikapitlet hvordan et post-strukturalistisk teoretisk syn danner bakgrunnen for min kunnskapshistoriske analyse av fortidens veier (jfr. kapittel 1.3.). Et slikt perspektiv innebærer et fokus på språkanvendelser, mer bestemt historisk poetikk, som for så vidt har blitt vanlig i konstruktivistiske analyser, selv om metodegrunnlaget varierer. I avhandlingen har litteraturviteren Mikhail Mikhailovich Bakhtin og den bakhtinske resepsjonslitteraturen vært en teoretisk ressurs. Bakhtins hovedproduksjon var fra mellomkrigstiden. Han skrev på russisk, men etter at han ble «oppdaget» i den vestlige verden ble tekstene hans oversatt til i første rekke fransk fra 1960-tallet (det semiotiske miljøet), til engelsk fra spesielt 1980-tallet og til skandinaviske språk fra 1990-tallet og fremover. Ferden som Bakhtins tenkning har tatt fra Russland til nabolandene i Skandinavia har med andre ord tatt en omvei gjennom fransk og angloamerikansk forskning (vestlig strukturalistisk og post-strukturalistisk teori) fremfor å danne en direkte forskningsforbindelse mellom landene i nord. Disse «bevegelsesrutene» i bakhtinlitteraturens resepsjonshistorie sier en vesentlig del om sentrum/periferidannelser i forskningen, også innenfor arkeologien. En underliggende teoretisk tematikk i avhandlingen har vært spørsmål relatert til romantisme (en subjektiv, partikularistisk, ideell virkelighet) og realisme (en objektiv, universalistisk, reell virkelighet) som epistemologiske ståsteder, herunder en kunnskapsrelativistisk tematikk om forholdet mellom nominalistisk og realistisk sosialkonstruktivismen (jfr. kritisk diskursanalyse, kritisk realisme). Bakhtins «østeuropeiske» tenkning faller inn under *den teoretiske realismen*, derav problemfeltet omkring materialitet (en realverden, en relasjonell virkelighet) og imaginasjon (drømmeverdener, en representasjonell virkelighet) som også vestlig fenomenologisk og neomaterialistisk (eller neorealitisk) tenkning innenfor arkeologien har tilhørighet i (jfr. kapittel 1.3.4.). Å undersøke «bevegelsesrutene» og de teoretiske posisjonene i den post-prosessuelle arkeologien vil kunne være en tematikk for kommende analyser av norsk arkeologihistorie. Jeg skal for øvrig konsentrere

meg om å sammenfatte hvordan et analysefokus med vekt på henholdsvis sjangerhistorie, kronotopi og karnevalisme – tre sentrale konsepter i Bakhtins tenkning – har vært en ressurs som historiografisk metode i avhandlingen.

10.2.1. Sakprosa og populærkultur: sjangerhistorie og kronotopi

I avhandlingens kapittel 1.3. og kapittel 1.4 beskrev jeg hvordan dialogismen er en ressurs for å forstå hvordan arkeologiske ytringer er konstruert innenfor ulike kommunikative begivenheter (i tekster, i litterære og sosiale miljøer, i samfunnet) der også andre aktører og kunnskapssystemer er involvert. Å forstå hva arkeologi er og hvordan arkeologi har blitt formet over tid vil slik sett omfatte et studium av hvordan arkeologi blir definert utfra den dialogiske relasjonen arkeologer og arkeologisk kunnskap har til «andre stemmer» i diskursene om fortiden. Den analytiske grunnenheten i dette dialogiske historiesynet er den tekstuelle ytringen og dermed forfatteren i teksten og forfatterens relasjon til sine samtidige forfattere, litterære miljøer og de «spørsmål i tiden» som den kommunikative begivenheten, altså teksten, tar utgangspunkt i. Jeg har derfor oppfattet en tidsperiode som synonymt med det kommunikative rommet som en forfattergenerasjon samtaler innenfor om tematikken fortidens veier. I tekstene skaper forfattere fortellermessige univers som gir uttrykk for et historiesyn (om opphav, endring etc.) og et minnesyn (hva som er verdifullt ved fortiden) så vel et samtidssyn (eget ståsted i historien). Sentralt i de fortellermessige universene er at de har et narrativt tidsrom – i bakhtinsk terminologi kalt *en kronotop* – som er relatert til en reell virkelighet. Bakhtins dialogisme er således ikke diskursivt «fanget» i et språkspill, men viser til dialogiske relasjoner mellom en virkelig og en imaginær (ytret) verden som forfatterne bygger sine fortellinger på. Et eksempel på dette er det sene 1800-tallets fremskrittfortellinger som utgjorde samtidens realverden, men som også dannet bakgrunn for imaginære forestillingsverdener. Fremskrittfortellingene skapte litterære universer som i tillegg innrammet kulturelle og politiske dannelsesidealer i *samtidens* offentlighet. Sjanger- og kronotopanalyse utgjorde et metodisk redskap for å undersøke disse kunnskapshistoriske forholdene mellom tekst og innskrivningskontekst.

Et sjangerhistorisk perspektiv har vært en ressurs for å forstå en litterær offentlighet og dynamikken mellom ulike litterære tradisjoner over tid (jfr. kapittel 1.4.1. og kapittel 1.4.2.). Den historiografiske undersøkelsen av fortidens veier viser at det er en intim kobling mellom sakprosa og fiktiv prosa (skjønnlitteratur) så vel mellom forskjellige sakprosa sjangere, det vil si fortellende prosaformer som bygger på et *tilsvarende* kronotopisk innhold. En ingeniør-kronotop inngikk for eksempel i både teknologisk faglitteratur med historisk orientering (bl.a.

i en oppfinnelseshistorisk sjanger) og i vitenskapsdiktning eller fremtidsromaner (i *science-fiction*-sjangeren). Et eksempel fra senmoderne tid er den intertekstuelle kjede som knytter registreringsrapporter om gamle veier og historiske bøker om middelalderens pilegrimsliv sammen med en kulturarvsindustri (litteratur, film osv.) som tematiserer et idyllkronotopisk innhold forbundet med middelalderens landskap og vandrelev. Det imaginære og scenografiske «lerretet» som strekkes opp i disse fortellingene vil i mottakerens konsumpsjonsprosess også danne grunnlag for å konstruere nye tekster, for eksempel reklametekster i en konsumeringsdiskurs som spiller på middelalderhistorie (i attraksjonskonsepter som festspill, konserter, reiselivsnæringen ol.). Det er slik sett «... et innfløkt samvirke mellom populærhistorien og faghistorien; begge er formidlingsrom hvor fortiden rulles opp».⁸⁴⁶ I historieskrivingen om fortidens veier (i avhandlingens andre til femte del) har jeg fulgt utviklingen av tre sjangermessig ståsted som sakprosa (saklig, opplysende, allmenn-nyttig, underholdende) rettet mot allmennheten eller det brede kultursegmentet i befolkningen. En hovedmålgruppe i historieskrivingen om fortidens veier – de historiske tekstenes resepsjon – var med andre ord «ikke-spesialisten» (amatøren, det brede publikum, den historieinteresserte allmennheten, forvaltere o.l.) i det offentlige rom. Tekstanalysen innebar et fokus på sjangermessig innhold og innskrivingskontekst (tekstenes samtid), det vil si ulike fortellergrep og fortellingsmessige lag som benyttes for å kommunisere med de ulike målgruppene.

Det sentrale fortellergrepet som benyttes for å kommunisere med allmennheten er en kulturhistorisk retorikk, som i de tre sjangerne forstås på forskjellige måter. Et sentralt perspektiv i avhandlingen har vært å belyse hvordan kulturhistorie som sjangermessig retorisk virkemiddel er brukt både som historiefortellende element og som historiebruk (i identitets- og minnepolitikk). «Kulturhistorie» er et sjangerbegrep forbundet med dagliglivets kulturminner («kunnskap ved hånden», bredkulturens historie og minner) som også har gitt historiekulturelle produkter til forskjellige tid (f.eks. fremskrittprodukter som «jernaldertid» og «ingeniørhelten», miljøtenkningsprodukter som «naturmennesket» og «friluftslivet», livssynsprodukter i form av religiøs/historisk lengsel forbundet med «pilegrimen» eller «den senmoderne middelalderen»). Kulturhistorie forstås dermed bredt som uttrykk for populærkultur (folkets historie), men blir også gjenstand for partikulære fortolkninger forbundet med bestemte fagposisjoner og «interne» sektorkulturer i forvaltningen. «Kulturhistorie» er med andre ord en vid og vag betegnelse som har mange forskjellige valører innenfor tematikken

⁸⁴⁶ Bøe 2006, 118.

om fortidens veier. Et dialogisk historiesyn med vekt på å belyse kronotopenes rolle i historie- og minnetenkning har bidratt med å forstå denne kompleksiteten. Kronotopanalysen har avdekket fortellingsmessige lag i tekstene. Jeg har undersøkt hvilke kronotoper (narrative tidsrom) som de vei-historiske fortellingene i de ulike sjangerne bygget på, og endringene som det kronotopiske innholdet gjennomgikk over tid. Det er i den sammenheng vist hvordan kronotoper i de vei-historiske fortellingene inngikk i overgripende historierefleksive rammefortellinger («Nasjon», «Europa» og «den globale miljøhistorien»). Offentligheten benytter dette fortellingsmessige arsenalet som historiebruk, for eksempel utfra en kommersiell retorikk eller som identitets- og minnepolitikk. Det kronotopiske innholdet i historiefortellingene ble videre en kilde for å forstå hvordan fortidens veier ble verdsatt som minnekunnskap og ga uttrykk for dannelsesidealene i profesjonskulturens og i populærkulturens sosiale domener, og mer spesifikt som bevaringsperspektiv utfra produksjonen av bilder og forestillinger knyttet til kulturarvssteder og -landskap (f.eks. som idyllkronotop eller ingeniørkronotop).

10.2.2. Formidlingsrom og populærkultur: kulturarvfeltets karnevalske arenaer

I studier av offentlig historiebruk, og derav arkeologiens rolle i samfunnet, benyttes en rekke teoretisk-metodiske innfallsvinkler, blant annet *kulturteori*. I studier av moderne konsumkultur er karnevalisme et kulturteoretisk konsept som også er benyttet for å forstå sentrale aspekter ved dagens kulturarvsbaserte opplevelsesindustri, for eksempel i museums- og turismestudier. Det analytiske potensialet i den karnevalske tenkningen som Bakhtin fremmer er derimot lite utforsket, spesielt med tanke på å studere forholdet mellom fortellings- og minnepraktiser (en fortalt historie og de utvalgte delene av historien som blir minnet). Det handler om å innramme det fysiske minnets synkrone og diakrone fortolkningsrom: dets komplekse fortolkningsmessige samtids- og virkningshistorie. Det handler om å studere det fysiske minnets «status» i samtidens idéliv og mentaliteter, dets resepsjon i offentligheten eller dets «klangbunn» blant publikum og hvordan statslivet og fagekspertisen har forholdt seg til allmennhetens behov for saklig opplysning og underholdning, og hvordan alt dette har endret seg over tid. I min analyse av fortidens betydning i samtiden har jeg lagt vekt på hvordan kulturarv forstås som *hyperreelle karnevalske rom* der historie- og minnekunnskapen om fortidens veier inngår i performative handlinger og iscenesettelser. Museer og kulturarvssteder/-landskap gir som hyperreelle sosiale settinger uttrykk for møter mellom profesjons- og populærkulturens måter å verdsette fortiden på. I det teoretiske introduksjonskapitlet (jfr. kapittel 1.4.3.) beskrev jeg hvordan karnevalismen kunne forstås som performative handlinger og iscenesettelser forbundet med *politisk historie* (motkulturer, uoffisielle politiske bevegelser

i opposisjon til elitekulturen/det offisielle domenet eller statslivet), *konsumkulturens historie* (fortiden som populærkulturelt produkt, kulturarvs-/opplevelsesindustri), og som *idéhistorie om kropps-/formidealer* (fortidsbilder og -narrativer i verneideologi og dannelseskulturer). Det er en nær sammenheng mellom de tre historiske saksområdene. Dette fremgår for eksempel av hvordan ulike estetiske idealer (realismens virkelighetsnære estetikk, romantismens idealiserte eller vitruviske estetikk, hyperrealismens livsbegeistrende eller dionysiske estetikk) er dannelsesskapende for en rekke områder: i litteraturen og i billedkunsten, i kulturpolitiske programmer, i verneideologier og i formidlingsprosjekter på museer. Det handler om hvordan disse idealene i forskjellige tidsperioder innlemmes som historiekulturelle produkter i samfunnet utfra målet om å opplyse og skape følelsesmessig begeistring og entusiasme for fortiden.

I analysen av minnepraksiser har et sjanger- og kronotopanalytisk ståsted vært en ressurs for å undersøke minnesteder og historisk materiell kultur forbundet med fortidens veier. Veiminner (gjenstander, kulturminner, landskap) og de kommunikative rommene de inngår i (f.eks. museumsrommet og landskapsrommet), er karnevalske sosiale arenaer og komplekse materielle kronotoper der ulike fortidsfortellinger (sjangere og litterære kronotoper) og minneperspektiv blir konfrontert eller sammenføyd. Hver tidsperiode har sine karnevalske rom som samtidens rammefortellinger (om bl.a. institusjoner, regioner, nasjoner, sivilisasjoner) og stridsspørsmål blir kommunisert gjennom. I den historiografiske analysen er det vist hvordan karnevalske rom definert ved teknologioptimismen eller fremskrittstroen (Verdensutstillinger museer/Osebergfunnet og minnesmerker/Kragstøtten), miljøaktivismen (naturen/friluftslivet, arkeologens/entusiastens fortidsjakt i landskapet) og den senmoderne kulturarvsindustrien (ideen «kulturhistoriske ruter») utgjorde offentlige sosiale arenaer for handling og erfaring som også historiebruken basert på fortidens veier inngikk i. De karnevalske rommene utgjør arenaer der profesjonskulturen og populærkulturen er i dialog. I dette ligger også føringer for hvordan materiell kultur inngår i monologiske prosesser (et sentralt begrep av Bakhtin) der noen fortellinger og minnebilder får definisjonsmakt, for eksempel forstått som en historisk prosess der populærkulturen går fra å være i opposisjon til profesjonskulturen til at den blir innlemmet i institusjonelle praksiser. Historiografien om fortidens veier kan sammenfattes som nettopp en slik prosess. Det har foregått en splintring av populærkulturens sosiale rammer; fra å være en tematikk innenfor en bredkultur i opposisjon til statslivet har fortidens veier som historie- og minnekunnskap blitt et verktøy for statslivet i senmoderne tid. Denne endringen fremgår av hvordan forvaltningssektorene i senmoderne tid «taler populærkulturens språk» for å utøve innflytelse og posisjon i det offentlige rom.

10.2.3. Sammenfatning

En utfordring i kunnskapshistoriske studier er å belyse en tidsperiodes meningsmangfold. Forfatterskap og kunnskapsmiljøer (fortidsprodusentene) innenfor et episteme eller paradigme vil kunne fremstå som homogene eller «stive livsløp» uten endring og dynamikk. Meningsytringer er innvevd i komplekse kommunikative begivenheter som i ettertid ikke er så lett å begripe analytisk, fordi å analysere innebærer kategorisering og forenkling av virkeligheten. Et dialogisk historiesyn åpner for å forstå «møteplassene» og brytningene mellom, eller ulike sider ved, kunnskapsproduksjonen innenfor en tidsperiode, et paradigme eller et episteme. Kunnskapshistoriske analyser med fokus på institusjonshistorie, for eksempel arkeologiens eller kulturminneforvaltningens interne historie og aktører, vil kunne medføre at man ikke favner et samfunnsperspektiv som belyser det offentlige rommet (motdiskurser eller andre fortolkningsrammer) som institusjonene er en del av eller opponerer mot. Ved å ta utgangspunkt i kultur- og litteraturteori forbundet med karnevalskultur og sjangerhistorie, derav hvordan sjangere inngår i maktkonstituerende diskursordener (jfr. kritisk diskurst teori) har jeg forsøkt å imøtekomme denne kritikken. Det teoretiske rammeverket har vært velegnet for å forstå hvordan arkeologi/historiekunnskap blir forstått utfra forholdet profesjonskultur – populærkultur, både som kunnskapshistoriske skillelinjer innenfor en periode og som relasjonelle sosiale domener over tid; i det akademiske liv, i kulturlivet og i det forvaltningspolitiske liv. Akademiske, populærkulturelle og politiske vitenskulturer virker tilbake på hverandre og innveves i offentlige retorikker om fortiden. Et dialogisk historieperspektiv gir et grunnlag til å studere nettopp disse transformasjonene som den arkeologiske kunnskapen gjennomgår i styrkeforholdet mellom profesjon, politikk og popularisering.

10.3. Sjangerhistoriske perioder – historiografiske erkjennelser

10.3.1. Realismens gjennombrudd – 1870-generasjonen

Jeg skal gi en sammenfatning av de overgripende periodiske kjennetegnene som historie- og minnekunnskapen om fortidens veier inngikk i, sett utfra romantisme og realisme som overordnede sjangermessige, kunnskapshistoriske og epistemologiske begreper. Ved å undersøke den offentlige arkeologiens relasjon til populærkulturen og dennes forbindelse til samtidens konsumkultur/forbrukerkultur, gis en innfallsvinkel til arkeologiens kunnskapshistorie som bidrar med å forstå realisme og romantisme som historiografisk innsikt. Det innebærer et kritisk blikk på et tradisjonelt kunnskapshistorisk perspektiv som enerådende fokuserer på romantismens betydning i norsk arkeologi. Et hovedfokus i arkeologiens historiografi, belyst både som akademisk fag og som del av den institusjonelle offentlighet (i kulturminnefor-

valtning, museumsvirksomhet) på 1800-tallet, har vært den nære koblingen mellom arkeologien og nasjonalromantikken som kunstsjanger og kulturpolitisk program. Arkeologi var slik sett sjangermessig innordnet et nasjonalpatriotisk program som tok utgangspunkt i romantismens epistemologi; en estetisk-ekspressiv partikularistisk forestillingsverden (nasjonalkultur, bonden/bondekulturen som nasjonalskikkelse) med et idealistisk (i bakhtinsk terminologi et vitruvisk) bevaringssyn som fremelsket nasjonale monumentale kulturminnesymboler. Ved å legge vekt på et dialogisk historiesyn har jeg forsøkt å vise at nasjonalromantikken ikke var den eneste epistemologiske og sjangermessige rammen som arkeologien inngikk i på 1800-tallet. På slutten av 1800-tallet fikk realismen betydelig innflytelse i datidens vitenskap, kunst og kultur. Dette kom også til uttrykk i tematikken om fortidens veier.

I løpet av 1870-årene ble «veien» som historie- og minnekunnskap en tematikk blant ingeniører, historikere og arkeologer (jfr. kapittel 2 og kapittel 3). Diskursene om fortidens veier ble formidlet utfra tenkning som tok utgangspunkt i realismens epistemologi som utgjorde et erkjennelsesgrunnlag med bred resepsjon i datidens syn på moderne vitenskap, kultur- og samfunnsliv. Den vitenskapelige realismen dannet grunnlaget for et reformvennlig nasjonalpolitisk program som bygget på opplysningsrasjonalismens nyttetenkning. Det var et moderne prosjekt som formidlet et universalhistorisk teleologisk historiesyn og dannelsesideal basert på teknologi- og fremskrittstenkning. Samtidens vitenskapsfortellinger om teknologi og fremskritt bygget på en paneuropeisk kronotopisk innhold (et narrativt tidsrom), forstått i overensstemmelse med hvordan ledende industri- og kultur nasjoner som «spydspisser» i det modernistiske prosjekt formet Europa og verden (evolusjonisme > kulturell dominans). Den økonomiske liberalismens ideologi hadde en sentral plass i dette programmet. Et dialogisk historiesyn har bidratt med å forstå hvordan fortellinger om «Nasjonen Norge» som flertydig nasjonal fortelling både innlemmet et nasjonalpatriotisk romantisk prosjekt og et nasjonsbyggende realistisk prosjekt, hvorpå sistnevnte var basert på det paneuropeiske økonomisk-liberalistiske verdigrunnlaget. Litterært sett kom det økonomisk-liberalistiske verdigrunnlaget til uttrykk i datidens dominerende syn på kulturhistorie, forstått som en tematikk om dagliglivets kultur («kunnskap ved hånden»).

Den vei-historiske litteraturen ble belyst utfra teknologi og fremskritt som var stikkordene i datidens metafortelling. Men samtidig ses på denne tiden antydninger til skillelinjer mellom en kultur- og en teknologihistorisk sjanger, hvorpå førstnevnte formidlet en mer nøktern realisme (jfr. Troels-Lund) og sistnevnte en mer ekspressiv poetisk realisme (jfr. Lütken) om teknologi som fremskritt. Mot slutten av 1800-tallet fremsto også en norsk vei-sektoriell kameralistisk sjanger om veivesenets organisasjonshistorie. Det var en sjanger som

tok sikte på å være instrumentell og saklig opplysende for beslutningsmyndighetene. I samsvar med samtidens modernistiske reformprogram hadde den sektorielle historieskrivningen samferdselspolitiske mål. Veihistorie ble et middel for å legitimere Statens vegvesen som reformvennlig nasjonsbyggende politisk aktør i datidens samfunn. Den arkeologiske praksisen på slutten av 1800-tallet omfattet i første rekke gjenstandsstudier utfra spørsmål relatert til stil, typologi og kronologi samt et registreringsarbeid av kulturminner i landskapet. I de arkeologiske sjangerne (plansjeverk og registreringsrapporter) ble gjenstandsfunn (hesteutstyr etter rideferdsel) og veiminner i landskapet (steinbygde veier, dvs. førindustrielle kjøreveier) kilder om jernalderens gårdsliv. Et sentralt spørsmål var om veiene var et resultat av gårdsdrift eller av rituell praksis og om gjenstandene sett i sammenheng med andre gjenstandstyper var et resultat av kulturell migrasjon eller diffusjon. Jeg har argumentert for at de arkeologiske kildegruppene om landvertsferdsel, utfra å være utsagn om dagliglivets kultur, ble utskilt og tilsidesett i samtidens nasjonalromantiske fortolkninger om jernalderen. Isteden inngikk de i en kunnskapsorientering og i et dannelsesideal forbundet med realismens idégrunnlag som periodens veihistoriske litteratur også hadde som sitt utgangspunkt.

I analysen av minnefeiringskulturen, det folkelige karnevalske rommet som datidens verdensutstillinger og museer reflekterte som utstillingsrom for «fremskrittets fester», har jeg argumentert for at fortidens veier og arkeologi inngikk i diskurser om teknologisk utvikling og dagligliv som hadde resepsjon i samtidens populærkultur. Som populærkultur ble fortiden hyllet utfra hvordan den var gjenkjennelig for det brede publikum. Dette var fortidsformidling rettet mot folkemassene fremfor kun en eksklusiv elite, og hvor kulturhistorie i samtidens tenkning om teknologi og fremskritt reflekterte et universalhistorisk fremfor kun et partikularistisk nasjonalt innhold. Dette var historien sett «nedenfra-og-opp», om dagliglivets praktiske gjøren som alle mennesker hadde tilhørighet i og som det brede lag av befolkningen gjenkjente utfra egne livserfaringer (en historie om alle, som gjaldt alle) i den nye kraftalderen som samtidens teknologiske utvikling og fremskrittstro proklamerte. Slik sett ble samtidens forestillinger om «dagliglivets arkeologi» og «jernaldertid» utfra ideer om teknologisk og kulturell evolusjon, kulturprodukter som «talte realismens språk». Den teknologiske historie- og minnekunnskapen om fortidens veier ble således definert *utenfor* et nasjonalromantisk verdigrunnlag, men utgjorde en sentral tematikk innenfor realismens kunnskaps- og verdensforståelse som hadde sin hjemlige resepsjon blant det brede publikum. På verdensutstillingene ble romantismen og realismen som kunstsjangere og fortidssyn kulturprodukter for opplevelser i en karnevalsk sosial setting i «feststemning». Som formidlingsrom i samtiden var verdens- og museumsutstillinger offentlige arenaer med nære relasjoner, begge lett mottakelig

for publikums konsumering av stereotype og populistiske kulturinntrykk. Samtidens europeiske og teknologifikserte kulturhorisont utgjorde datidens dominerende «kulturklima» som antikvarere og arkeologer bygget på eller opponerte mot. Et nasjonalpatriotisk kulturpolitisk program med tilhørighet i den nasjonalromantiske bevegelsen hadde stor innflytelse som antikvarisk perspektiv, slik dette ble formidlet i Norsk Folkemuseums og Fortidsminneforeningens minnepolitikk på slutten av 1800-tallet. De tekniske og arkeologiske museenes formidlingsaktivitet rundt århundreskiftet vitner forøvrig om tilstedeværelsen av et kulturpolitisk program som ønsket å formidle gjenstandenes virkelighetsnære fortidskontekst. Innredningen av utstillingslokalene med naturtro realistiske motiver utgjorde en referanse for et fortidssyn som appellerte til det brede publikum. Realismen/naturalismen innebar et fortidssyn relatert til de virkelighetsnære handlinger (den praktiske kropp i arbeid) og ting i dagliglivet. Det var et fortidssyn som sto i opposisjon til datidens dominerende antikvariske praksis som vektla et romantisk estetikkhistorisk fortidssyn (den klassiske kropp, «den norske bonden» som idealskikkelse) og monumentale nasjonale minner fra fortiden (gravminner, vikingskip og stavkirker).

10.3.2. Den nye realismen – mellomkrigsgenerasjonen

I første halvdel av 1900-tallet ble realismens idéverden og formuttrykk videreført innenfor det jeg i tråd med en av mellomkrigstidens dominerende skjønnlitterære sjangerorienteringer har kalt en ny realisme, i litteraturvitenskapen kalt «den etiske realismen» (jfr. kapittel 4). Det var en tid hvor den økonomiske liberalismen og forbrukskulturen vokste i styrke, på tross av økonomiske lavkonjunkturer. I tråd med nyrealismens reformprogram vokste det samtidig frem en kritisk motkultur til det fremskrittssdyrkende idégrunnlaget som realismen bygget på. Men det var en kritikk *innenfor* realismen: den ønsket forandring gjennom en mer verdietisk holdning til samtidens teknologiutvikling. Det innebar også en kritikk av romantismens ekspressive kunnskapsgrunnlag og kulturprogram som utover 1900-tallet ble stadig mer svulstig i den nasjonalistiske politiske retorikken. Disse aspektene ved romantismens og realismens idégrunnlag utover 1900-tallet kom til uttrykk i sakprosaen, mer bestemt i den vei-historiske litteraturen. Mellomkrigsgenerasjonens sakprosa kjennetegnes ved en konnotativ skrivestil, som gjerne forbindes med en skjønnlitterær skriveform. Det var en skrivestil som ble videreført fra 1870-generasjonens litterære formular, men som utover første halvdel av 1900-tallet fikk stor innflytelse for hvordan vei-historie og sakprosaen for øvrig ble formidlet til allmennheten som populærvitenskapelig litteratur. Det var en tid hvor det humanvitenskapelige språket og samtidens «poetokrati» hadde stor innflytelse i den politiske retorikken.

Mellomkrigsgenerasjonens vei-historiske litteratur vitner om en litterær storhetstid, i den forstand at denne generasjonen av forfattere etablerte de diskurser og sjangere om vei-historie som senere generasjoner tok utgangspunkt i. Skillet ble nå klarere mellom en kultur-historisk sjanger formet av arkeologer og historikere (fagekspertene innenfor humaniora), og en teknologihistorisk sjanger formet av forfattere med ingeniørbakgrunn (historieentusiaster). De to sjangerne formidlet forskjellige historiesyn og hovedtemaer. Den kulturhistoriske sjangeren var akademisk kildekritisk og inntok et historisk-spesifikt sosialhistorisk perspektiv (reisens/«samkvemets» historie). Hovedfokuset var her kjøretøyenes og rideveienes historie i for-historien og i middelalderen. Teknologisk utvikling var således en blant flere faktorer i kultur-forklaringene. Den teknologihistoriske sjangeren var derimot mer entusiastisk (akademisk ukritisk) opptatt av å belyse den diakrone historien forbundet med kjøretøyenes og kjøre-veienes historie fra 1600-tallet og fremover, hvorpå et teleologisk historiesyn med vekt på teknologisk utvikling og ingeniørkunnskap utgjorde rammefortellingen. Det var her en nær sammenheng mellom å forstå ingeniørens rolle i historien og i forfatterens samtid. I tillegg ble den kameralistiske veisektorielle sjangeren på 1900-tallet videreutviklet av historikere så vel av veiingeniører innenfor veisektoren. Fra historikernes side var målet å beskrive veivesenets historie i lys av statsforvaltningens – det moderne byråkratiets – historie i Norge. Veivesenets forfattere var derimot, i samsvar med den teknologihistoriske sjangeren, mer entusiastisk opptatt av å belyse veivesenets interne kulturhistorie og rolle som samfunnsaktør i fortiden så vel som i samtiden. Både den teknologihistoriske og den veisektorielle sjangeren hadde hovedfokus på kjøreveienes historie i moderne tid, men benyttet førindustriell vei-historie som bakgrunn for å belyse den moderne vei-historien. De tre sjangerne oppviste forskjellige måter å fortelle om vei-historie på, som hver især bygget på spesifikke narrative kronotoper om dagliglivets teknologikulturer. Forholdet mellom en idyllkronotop som tok utgangspunkt i det rurale arbeidslandskapet og en ingeniørkronotop som tematiserte et ingeniørteknisk landskap i progresjon, utgjorde kjernen i fortellinger innenfor henholdsvis en kulturhistorisk og en teknologihistorisk/veisektoriell sjangerorientering. Det kronotopiske innholdet ble ressurser for datidens minnesyn (jfr. kapittel 5). Mellomkrigsgenerasjonens minnepolitikk kan først og fremst forstås med bakgrunn i datidens teknikkoptimisme og fremskrittstro (et ingeniør-kronotopisk innhold). Vei-historie inngikk i de europeiske industrinasjonenes selvhevdelses-retorikk og forsøk på å legitimere suverenitet i samtidens teknologiutvikling. Som uttrykk for politisk historiebruk har de vei-historiske fremstillingene på kontinentet nære relasjoner til samtidens kunstsjangere under betegnelsene «futurisme» og «heroisk realisme» der fart, fremskritt og teknologi er bærende temaer. Men også et mer romantisk ingeniørperspektiv

med vekt på en tematikk om «vakre veier» i harmoni med naturen inngikk i den kontinentale politiske historiebruken, spesielt i tysk nasjonalsosialistisk historieskriving. I Norge var et idégrunnlag forbundet med minnene etter kjøreveienes historie og veivesenets «heroiske helter» formet mer i samsvar med en norsk demokratisk nasjonalisme, hvilket innebar en selvhevdelses- og suverenitetsretorikk som reflekterte statsforvaltningens og det administrative nivåets politiske bruk av fortiden.

Mellomkrigsgenerasjonens minnepolitikk ble for øvrig også formidlet utfra en anti-moderne retorikk som var kritisk innstilt til samtidens heroiske syn på teknologi og fremskritt. På tross av at mellomkrigsgenerasjonens arkeologer (og den kulturhistoriske sjangeren) hadde sitt fokus på førindustriell veihistorie, var de likevel opptatt av å innlemme tekniske kulturminner forbundet med kjøreveienes historie i kulturminnevern og museumstenkning. Dette kan forklares med bakgrunn i datidens kulturelle klima under «den nye realismen» hvor teknologi, håndverk og dagligliv så vel «ingeniøren» som narrativ karakter utgjorde sentrale begrepsrammer for oppfatningene om en minnerik fortid. I den arkeologiske diskursen om fortidens veier ble *kjøretøyarkeologi* (utviklingen av hjulgående vogner) forbundet med Osebergvognen også et saksfelt for de andre sjangerne. Osebergvognens plass i samtidens historieskriving og minneforståelse, foruten samlokaliseringen av Vikingskipsmuseet og Norsk Teknisk Museum på Bygdøy i Oslo, har jeg analysert som et materielt kronotopisk kompleks med et flertydig meningsinnhold. Osebergvognen så vel nyere kjøretøy og tekniske veiminne var en del av realismens erkjennelsesgrunnlag som datidens verdens- og landsutstillinger formidlet i form av å være teknologiens, fremskrittets og forbrukerkulturens, og derav populærkulturens, arenaer i samtiden. Det er derfor ikke entydig slik mange historio-grafiske fremstillinger om denne tiden ligger til grunn, at arkeologi og kulturminnevern var esoteriske ekspertfelter som var et fjernt anliggende for folk flest. Det er dessuten ikke entydig slik arkeologiske kunnskapshistorier har hatt et overveiende fokus på, at dannelseskulturen blant mellomkrigsgenerasjonens arkeologer og verneaktører i Norge utelukkende dreide seg om forholdet mellom en autokratisk (førerdyrkende) germansk nasjonalisme og en mer norsk-demokratisk nasjonalisme. Et fokus på forholdet mellom på den ene siden en demokratisk nasjonalromantisk bevegelse med en partikulær historisk orientering, og på den andre siden en europeisk og nyrealistisk kulturhorisont med universalhistorisk orientering, nyanserer datidens kulturpolitiske klima. Jeg har i den sammenheng argumentert for at tematikken om fortidens veier som historie og som tekniske kulturminner kom til uttrykk i mellomkrigsgenerasjonens *nyhumanisme* der denne dannelseskulturen, ved å ta avstand til både realismen og romantismen, ga «den nye realismen» en verdietisk horisont.

10.3.3. Den samfunnsvitenskapelige realismen – etterkrigsgenerasjonen

I løpet av etterkrigstiden og frem til 1970-tallet foregikk det et skifte i de historierefleksive rammene som historie- og minnekunnskapen om fortidens veier var en del av (jfr. kapittel 6 og kapittel 7). I løpet av etterkrigstiden rettet samfunnsviterne kritikk mot humanvitenskapen og derav historiefagene, som de mente hadde fremdyrket et estetisk-ekspressivt (subjektivt, partikularistisk) nasjonalistisk kulturprogram under 1900-tallets første del. Kritikken som ble formidlet i etterkrigstiden var rettet mot «poetokratiets tyranni» som man mente humanvitenskapens historieforståelse og konnotative språkbruk ga uttrykk for. Som en erstatning fremsto nå en samfunnsvitenskapelig saklighet basert på et naturvitenskapelig inspirert vitenskapsteoretisk og -metodisk kunnskapsideal som siktet mot å være verdinøytral og objektiv, hvilket innebar et denotativt og teknokratisk språk. I tråd med den vitenskapelige realismens målformuleringer var den samfunnsvitenskapelige sakligheten praktisk-reformatorisk idet den ønsket å frembringe historiekunnskap som kunne være et redskap for det politiske beslutningssystemet og dermed bidra til å endre samfunnet til det bedre. Jeg har i den sammenheng vist at samferdsels- og miljøpolitikk dannet motpolar i en moderne/anti-moderne akse om samfunnsutvikling der miljøhistorie og økonomisk historie utgjorde overordnede universalhistoriske fortolkningsrammer for de veihistoriske sjangerne. Jeg har kalt de to historierefleksive rammene (krysskulturelle universelle rammefortellinger) for en «økologisk realisme» som utfra et historiematerialistisk syn rettet fokus på global miljøhistorie, og en «økonomisk realisme» som bar med seg idéinnholdet i 1800-tallsrealismens økonomiske liberalisme.

Etterkrigsgenerasjonens historieskrivere videreførte de tre sjangerorienteringene som ble formalisert av mellomkrigsgenerasjonen. Den kulturhistoriske sjangeren domineres nå av arkeologenes tekstproduksjon, som i tillegg til *kjøretøyarkeologi* (vogner og hjul) introduserer en *veiarkeologisk* diskurs om rideveienes landskap og deres relasjon til andre kulturminner. I den veiarkeologiske diskursen ble hulveibegrepet introdusert som kulturminnekategori og det ble utført utgravninger av veianlegg (datering, stratigrafi, form) fra forhistorisk tid. I etterkrigsarkeologenes fortellinger om fortidens veier introduseres et fortellermessig kronotopisk skifte fra den rurale idyll knyttet til håndverk og arbeid (teknologi), til en realistisk naturidyll med fokus på forholdet «natur og menneske» (historisk økologi). Den teknologihistoriske sjangeren gjennomgår også forandringer idet det ingeniørkronotopiske innholdet, fra å gi uttrykk for ingeniørenes heroiske historie, nå inngår i et transportøkonomisk historiesyn som fremmet et økonomisk entreprenørkronotopisk innhold (økonomisk liberalisme). Det innebar at «ingeniøren» ble erstattet med «det økonomiske entreprenørskap» og «veiplanleggeren» som narrative hovedkarakter i historieskrivingen. Dette fremgår ved at det i etterkrigstiden

etableres en nær relasjon mellom et anvendt kameralistisk historiesyn fremmet av samfunnsøkonomene innenfor den teknologihistoriske sjangeren, og den veisektorielle kameralistiske historieskrivingen. Mens «veiingeniøren» tidligere ble oppfattet synonymt med individuell skaperkraft og overvinnelse, sto «det økonomiske entreprenørskap» og «veiplanleggeren» nå for samfunnsengasjement og totalitetstenkning.

De veihistoriske sjangerne i etterkrigstiden opererte i skjæringspunktet mellom populærhistorisk formidling og forvaltningspolitikk. Den samfunnsvitenskapelige sakligheten ga utslag i politiske budskap i sakprosaen og en økning i forskning som var forvaltnings- og profesjonsrettet mot administrativ handling og styring. En samfunnsvitenskapelig kunnskapsforståelse ble et middel for å avsløre og vekke politisk engasjement også om historie og kulturarvsspørsmål, blant annet om fortidens veier. Historieskrivingen inndras i et vitenskaps-syn som gir uttrykk for en vitenskapeliggjøring av politikken, *en politisk scientisme* som forsøker å gi politikken vitenskapelig legitimitet. Anvendt historieskriving blir her forstått som et instrumentelt redskap for politikken. Andre halvdel av 1960-tallet og 1970-tallet markerte en ideologisk brytningstid idet miljøpolitikk fremfor kulturpolitikk begynte å gjøre seg gjeldende som premiss for historie- og minnekunnskapen. Disse aspektene introduseres for eksempel gjennom arkeologen Anders Hagens engasjement, hvor han knyttet et sterkere bånd mellom anvendt forskning og forvaltning enn det var gjort tidligere (se kapittel 7.2.4.). Hans engasjement kan ses som uttrykk for hvordan en «økologisk realisme», og derav en human-etisk økofilosofisk verdipreferanse eller universell økoetikk, vinner terreng i samtidens tenkning om arkeologi og bevaring. Miljøaktivismen (natur- og landskapsbevaring, friluftslivet) iscenesatte de karnevalske rommene som datidens populærkultur eller massemedier tok utgangspunkt i. Jakten på fortidens spor ble ikke bare gjenstand for allmenn begeistring over arkeologenes evne til å bringe frem den skjulte kunnskapen i landskapet. Arkeologien i landskapet ble også en politisk kampsak. Utfra «økologisk realisme» som innramning for forståelsen av veihistorie er det argumentert for at det i etterkrigstiden foregikk en endring fra nyhumanismens idégrunnlag til økologisk human-etikk, en endring som også bidro med et skifte i fokus fra oppfatninger om veien som teknisk kulturminne til en økt bevissthet om den eldste veihistorien som landskapsminne (jfr. kapittel 7.3.).

10.3.4. Romantismens gjennombrudd – den senmoderne generasjonen

Fra 1980-tallet og fremover har det foregått et betydelig sjangermessig brudd i kunnskapen om fortidens veier (jfr. kapittel 8 og kapittel 9). Endringen kan forklares som en prosess der den samfunnsvitenskapelige sakligheten har absorbert et senmoderne romantisk idégrunnlag.

Det er en forskyvning som har påvirket universitetsmiljøene og kulturarvsinstitusjonene: institusjonelt i form av en nyliberalistisk ideologi som fremmer bedriftsøkonomisk og kommersiell tenkning, og kunnskapsteoretisk i form av senmoderne akademisk viten som fremmer relativistisk (derav subjektivt, partikulært) kunnskap som belyser hvordan ulike verdener blir konstruert gjennom et mangfold av kulturer og sosiale grupperinger i samfunnet. Disse aspektene fremgår av hvordan et senmoderne romantisk kunnskapsgrunnlag om fortidens veier innordnes et historierefleksivt ståsted der det politiske forvaltningsapparatet utgjør en premissgivende kunnskapsramme (oppdragsforskning, anvendt historieforskning, sektoriell «egenforskning»). Det er en senmoderne kameralistisk historieskriving som tjener byråkratiets virksomhet, det vil si administrasjonen internt og forvaltningssektorenes «kampsaker» i det offentlige rom. De historiske tekstene inngår i både oppdragsbasert litteratur og populærvitenskapelig formidling, hvorpå akademisk kunnskap underlegges disse hensynene. De vei-historiske sjangerne får nå, utfra et forvaltningssektorielt perspektiv på fortiden, et tilsvarende fortellermessig innhold. På den ene siden vektlegges et positivistisk (empirisk forklarende) og hermeneutisk (fortolkende) kunnskapsgrunnlag som tar utgangspunkt i en essensialistisk vitenskultur. Eksakt og konkret kunnskap – «harde» fakta - om vei-historiens materialitet formidler her byråkratispråket og den rasjonelle målbare viten som forvaltningskunnskapen bygger på. Den essensialistiske vitenskulturen fremmer, utfra et arkitekturteoretisk fortidssyn, også et romantisk historiesyn. Det er en estetikkhistorie (normativ kunnskap om «det harmoniske og vakre») med et idealisert eller abstrakt idyllkronotopisk innhold der vei-historie vektlegges som tidløst tidsbilde eller idealbilde. Dette er et ekspertsyn som inngår i forvaltningssektorenes, herunder kulturminneforvaltningens, syn på en autentisk fortid.

Ekspertsynet ble promotert gjennom forskjellige tilretteleggings- og formidlingsprosjekter basert på konseptet «kulturhistoriske ruter». Prosjektene gir uttrykk for forvaltningens tilnærming til en senmoderne karnevalsk sfære innenfor den opplevelsesbaserte kulturarvsindustrien, med andre ord profesjonskulturens møte med allmennheten. Vei-historie vektlegges her som sosiale ruter, fortellinger og biografier: imaginære veilandskap som er flertydige (subjektive, partikulære) i forhold til en materiell virkelighet. Sett samlet vitner både historieskrivingen og historiebruken om hvordan forvaltningen omfortolker og tar i bruk en folkelig (personlig, erfaring) og akademisk vitenskultur (relativistisk) med vekt på kulturelt mangfold (kultursosiologisk teori), kulturhistorie (dagligliv, opplevelse, erfaring, folkelig historie) og narrasjon (fortellinger, biografier) i sine politiske strategier og retorikker. I forvaltningssektorenes kunnskapsproduksjon er det nær sammenheng mellom historieskriving, bevaring og kommersiell historiebruk basert på opplevelsesbasert turisme- og næringsutvikling. Det

innebærer at dagliglivets kultur, for eksempel veiminner, under et senmoderne romantisk bevaringssyn «endelig» er oppfattet som «storslåtte» monumenter på samme måte som gravminner eller kirker. I de senmoderne minnepraksisene blir både essensialistisk akademisk viten (jfr. ideen om en iboende autentisk fortid) og relativistisk akademisk viten (en diskursiv, folkelig og mangfoldig fortidsforståelse) ressurser for en rekke likartede kulturarvskonsepter (middelaldernostalgi, soldatingeniørnostalgi, romantiske turistveier osv.), kulturarvskonstruksjoner som igjen blir historiekulturelle produkter og konsumvare for kulturarvsindustrien. Herved formidles en kommersiell bruk av fortiden basert på romantiske idealbilder og stereotype fortellinger som er salgbare for et bredt publikum. Det er en historiebruk som hylles av både allmennheten og forvaltningssektorene. Populærkulturen har slik sett blitt innlemmet i statslivets eller det institusjonelle domenes minne- og bevaringssyn i senmoderne tid.

Et senmoderne kunnskapsgrunnlag reflekteres videre ved hvordan historie- og minnepraksisene relatert til fortidens veier inngår i forvaltningssektorielle populistiske retorikker og identitetslogikker. Med desentraliseringen av den sentrale kulturminneforvaltningen (miljøvernsektoren og museumssektoren) i senmoderne tid har også fylkessektoren, kirkesektoren og veisektoren fått betydelig makt i kunnskapsproduksjonen og i historiebruken vedrørende fortidens veier (jfr. kapittel 9.4.). Veienes arkeologi og historie blir trukket inn i «intime» forvaltningssektorielle strategier og retorikker som har skapt en ensretting og monologisering av fortidskunnskapen. Men det er samtidig snakk om en monologiseringsprosess som har mange ståsteder og perspektiver. Fortidens veier blir et retorisk arsenal i kampen mellom de ulike sektorenes forsøk på å vinne innflytelse i samfunnet. Denne kampen er synlig gjennom den måte forvaltningssektorene benytter kulturhistoriske, idyllkronotopiske og biografiske sjangerelementer for å legitimere sine posisjoner i det offentlige rom. Nasjonalromantikken historiesyn og dannelseskultur har slik sett i senmoderne tid blitt erstattet av eller videreført ved en «sektorromantikk».

10.3.5. Sammenfatning

Overgangen fra realismen til romantismen fremgår av de sjangermessige endringene som den vei-historiske litteraturen oppviser i overgangen til senmoderne tid. Denne endringen er synlig i utviklingen av fortellingsrepertoaret forbundet med et idyll- og eventyrkronotopisk innhold. De to hovedformene har endret seg over tid: fra en arbeider- og naturidyll i en realverden til en romantisk og abstrakt idyll i en idealverden; fra en ingeniørenteventyrkronotop som blir stadig mer kompleks og mangfoldig (veingeniører, direktører, samfunnsplanleggere, arkitekter, veifolk), til en idyllkronotop om det eldste ferdslivet som innlemmer kjøreveienes estetikk-

historie. Endringene er også synlig i oppfatningene om de karnevalske stedene. De går fra å være steder som parafraiserer samtidens teknologi- og fremskrittstenkning, enten som en hyllest til moderniteten (som i slutten av 1800-tallet og første halvdel av 1900-tallet) eller som en kritikk av moderniteten (som i etterkrigstidens miljøaktivisme), til å bli virkelighetsfjerne romantiske utopier i senmoderne tid. De karnevalske rommene i senmoderne tid er «hyperrelle steder» (uvirkelige virkeligheter) der konsumkulturens fantasier gir næring til historiebrukfeltets fantasier (fiktivitet, konstruerte bilder og fortellinger om fortiden). Det er også en endring som viser en forskyvning av kunnskapen fra et akademisk til et sektorpolitisk ståsted. Den sektorielle historierefleksive rammen har innlemmet en folkelig (privat) og populærkulturell (kommersiell) fortidsretorikk. Dette har også medført en dannelseskultur i endring: fra en paneuropeisk/global kulturhorisont og universell verdietikk (et verdensborgerperspektiv/kosmopolitisme), til en sektoriell kulturhorisont i arven fra nasjonalromantikkens partikulære lærdomskultur. Endringene gjenspeiler fremveksten av en senmoderne romantisme som har forskjellige nedslagfelt som akademisk, kommersiell og politisk praksis. Jeg har vist at den senmoderne romantismens innflytelse i skjæringspunktet mellom profesjon, politikk og popularisering får et særegent betydningsinnhold utfra et sektorielt historie- og minnesyn.

En konklusjon kan dermed utformes på følgende måte: Historiografiske studier om offentlig arkeologi har hatt et overveiende fokus på arkeologisk museumshistorie og kulturminnevernshistorie. Den brede og komplekse forvaltningssektorielle historiens – statsbyråkratiet – betydning i arkeologiens historie, er et forskningsfelt som for øvrig er viet lite oppmerksomhet. Det nasjonalpolitiske feltet har ikke vært alene om å definere arkeologiens kunnskapsrammer. Allerede med den veisektorielle sjangeren fra 1870-årene ses spiren til et sektorpolitisk domene. Utfra datidens lovgivning var det veisektoren og kirkesektoren som bidro med å styrke arkeologiens posisjon i samfunnet. I senmoderne tid er det nettopp disse to sektorene som brer seg ut i det offentlige rom og utøver stor innflytelse i arkeologiens historiebrukfelt. Regionaltenkning har utfra et kommune- og fylkesperspektiv også vokst i senmoderne tid som følge av større distriktpolitisk konkurransementalitet. Det sektorielle historiesynet er ikke bare teleologisk, forstått på den måten at historien alltid leder til og gir retning for instrumentelle sektorpolitiske mål i samtiden. Den er også basert på selvbiografiske sjangerprinsipper hvor historien fremstilles som memoarisk og selvopplevd, og som derav forsøker å etablere en identitet som er fast og helhetlig. Den «ser seg selv» i et ukritisk, fordelaktig og positivt lys. Sektoriell historie er en modellert fortelling som unders-tøtter en på forhånd definert ideell historie, en sektoriell «helte- eller legendesaga» der utfallet

av historien allerede er gitt. Utfra instrumentelle og eksemplariske mål blir sektoriell historieskriving dermed monologisk fordi den forsøker å ensrette historiefortellingen. Den hegner om sine egne minner og ser verden ut fra sitt partikulære minneperspektiv. Den sektorielle historie- og minnepraksis inviterer slik sett til politisk manipulering. Spørsmålet er så hvilke konsekvenser dette får for dagens arkeologi og kulturminneforvaltning.

10.4. Arkeologi og dannelse – etiske vurderinger

Etikk i arkeologien dreier seg om hvilke regler faget bør ha som handlingsverktøy for utøvelsen av så vel egen praksis som for andres bruk av arkeologien. Dannelsesbegrepet kan i vid forstand defineres som idealer å strebe etter, mens etiske problemstillinger innrammer idealene ved å gi dem normative retningslinjer. En sentral erkjennelsesteoretisk diskusjon om etikk og dannelse er hvorvidt disse konseptene er betinget av universelle eller relativistiske kunnskapsrammer. Som påpekt i teorikapitlet har mitt mål med den historiografiske analysen vært å belyse hvordan fortiden har blitt fortalt, fremfor å gi «en dom» om hvorvidt de ulike måtene å konstruere en sammenhengende fortid på er «sann» eller «usann» (jfr. kapittel 1.3.4.). Dette *analytiske* perspektivet er ikke ensbetydende med at jeg inntar et relativistisk syn som legger til grunn at fortiden er illusorisk. Analysefokuset er rettet mot ulike måter fortiden har blitt forstått av ulike forfattere, miljøer eller interessesfærer i det offentlige rom. I dette ligger en erkjennelse om at kunnskapshistorie verken er et nøytralt anliggende eller utelukkende et spill på samtiden, men flertydig kunnskap om historiske forhold som utfra å være formet av mange «stemmer» har mange perspektiver. Denne erkjennelsen om forholdet mellom subjektivitet og objektivitet blir desto viktigere å belyse betydningen av når et kunnskapsrelativistisk syn legges som basis for en diskusjon om arkeologi-etikk. Utfra et kunnskapsrelativistisk syn har begrepet «dannelse» nær sammenheng med begrepene «kultur», «ideologi» og «politikk», for eksempel utfra hvordan en nasjonal ideologi og politikk gir uttrykk for et kulturprogram og en dannelseskultur forbundet med et nasjonalromantisk verdi-grunnlag (estetisk-ekspressivt, partikulært, idealisering av folkekultur, patriotisk verdiladet etc.). En universaletikk om menneskeheten utfra ideer om verdenssamfunnets fellesskapsverdier kan også forstås utfra sin samtidskontekst. I dagens relativiserte kultur- og kunnskaps-horisont er for eksempel ideen om «universelle menneskerettigheter» innvevd i et senmoderne normgivende språkfellesskap som, i motsetning til 1800-tallets sjåvinistiske vokabular om kulturene i verden, vil unngå ordet «rase» på grunn av dets belastede kulturarv; isteden foretrekkes «kulturelt mangfold» som språklig etisk rettesnor. Vi kan dermed si at diskriminerende holdninger og handlinger er uetiske i dag utfra normer som ikke hadde samme innhold

i for eksempel det sene 1800-tallets kulturforståelse. Periodene er slik sett usammenlignbare, i den forstand at dagens samfunn verken er mer etisk eller humant enn på 1800-tallet. Det finnes nok av eksempler på vår tids inhumane og uetiske handlinger hvor også arkeologi som kulturarv brukes instrumentelt for å krenke medmennesker.⁸⁴⁷ Det er slik sett dannelse og etikk som instrumentelle redskaper for å etablere «common sense»-regler i det arkeologiske samfunnet og i samfunnets bruk av arkeologi at begrepene får sin retningsgivende anvendelse.

I min tilnærming til en normativ arkeologi-etikk skal jeg utfra avhandlingens tematikk om fortidens veier fokusere på noen etiske problemstillinger relatert til forholdet mellom profesjon, politikk og popularisering. Det innebærer et kritisk blikk på de senmoderne rammebetingelsene eller innskrivingskontekstene som arkeologien er underlagt i dag. Det handler om å belyse hvilke konsekvenser disse innskrivingskontekstene får for senmoderne arkeologi som utfra avhandlingens historiserende saksfelt om fortiden veier handler om hvordan fortiden blir fortalt og minnet i populærkulturens og i det sektorpolitiske systemets domene i det offentlige rom. Dette er en tematikk som i første omgang handler om hvordan en akademisk vitenskultur tar i bruk en ideologi som bygger på et dannelsesideal om «kulturelt mangfold».

10.4.1. «Det folkelige» som senmoderne konsept om mangfold

I dagens arkeologi er målet om å skape en demokratisk, pluralistisk og forhandlende eller dialogisk arkeologi blitt et dannelsesideal. De færreste vil vel være uenig i at dette er et gode, men å overskue innholdet og konsekvensene av dette idealet er ikke like lett å forholde seg entydig til. Demokratiseringstanken er som vist i kapittel 8 og kapittel 9 synlig i senmoderne akademisk tenkning (relativisme, konstruktivisme), de kulturminnepolitiske strategiene (lokal medvirkning, sektoransvaret), museumspolitiske retorikker (kulturelt mangfold) og kulturelle trender i det senmoderne samfunnet (det post-industrielle nettverkssamfunnet). Begrepet «mangfold» er innvevd i forskning, kulturarvspolitikk og i samtidens normative språkbruk hvor det løselig og ofte nokså ukritisk refererer til demokrati som idé og humanistisk verdi-grunnlag, forstått som meningspluralisme og aksept for *andres* eller *alles* ytringer om fortiden. «Mangfold» utgjør metaspråket i den senmoderne arkeologien, men konseptet er ikke uproblematisk. En arkeologi-etikk der mangfold forstås synonymt med en fortid for «alle» vil være avhengig av spørsmål om *for hvem* fortidens har relevans eller gir fordeler for og *hvordan* fortiden brukes. Etske retningslinjer som sikter mot å fremme en demokratisk og kulturelt mangfoldig arkeologi (f.eks. «WAC Code of ethics») har politiske implikasjoner når for eksempel målet om ivaretagelse av minoriteters rettigheter til egen kulturarv brukes av

⁸⁴⁷ Se f.eks. Hamilakis 2007, 30-32, om krigen i Irak i 2003.

uønskede minoriteter som for eksempel nynazister.⁸⁴⁸ Arkeologi-etikk beror slik sett på en kontinuerlig dialog om hvilke *politiske holdninger* et kollegium eller et sosialt fellesskap setter for den arkeologiske virksomheten.⁸⁴⁹

I avhandlingen er «det folkelige» som et flertydig konsept om bredkultur problematisert i et forsøk på å avklare hvordan dette konseptet er forstått i kunnskapsproduksjonen om fortidens veier. I senmoderne tid handler denne tematikken i første rekke om forskjellige *akademiske holdninger* til fortidens veier som folkelig historie- og minnesyn. Det betydelige fokuset som ulike perspektiver på «folkelig arkeologi» har fått i dag er et resultat av fremveksten av et konstruktivistisk (omnipresent), diskursivt (tegn, bilde) og relativistisk (mangfoldig) kunnskapssyn. Utfra et senmoderne eller post-prosessuelt arkeologisk kunnskapsgrunnlag har målet vært å innlemme «det folkelige» (forstått som demokratisk diskurs) i historiefaglig (herunder arkeologisk) og i kulturarvsrefleksiv tenkning. En sak er, innenfor «trygge» analytiske rammer, å studere mangfoldet av historie- og minneforståelser som bestemte former for arkeologibruk, for eksempel som motsetning til et akademisk felt. Et mer problematisk spørsmål er hvordan man skal forholde seg verdietisk og dermed innta en holdning til denne arkeologibruken. Mange arkeologer foretrekker å la spørsmålet stå åpent. Råder det dermed et selvpålagt «ikke-elitistisk sølibat» i det arkeologiske kollegiets tilnærming til demokrati og mangfold i troen på at det innebærer aksept av «den Andres stemme»? Det kan i så fall tolkes som unnfalleshhet og en tilskuer- fremfor deltakermentalitet. Dersom en demokratisk og mangfoldig arkeologi betyr aksept for andres «stemmer», innebærer det også å gjøre arkeologiens «stemme» og «stemmerett» synlig for dialog i det offentlige rom.⁸⁵⁰ Det handler om å gi arkeologi som profesjon et ansikt utad, og derigjennom å ta stilling til hvordan arkeologi brukes i det offentlige rom.

«Folkelig arkeologi» har vært et analytisk utgangspunkt for kritisk akademisk forskning, men utgjør også for mange forskere en ideologisk og forskningsetisk posisjon som fremmer folkets «sak» i kampen om fortiden, forstått som «de undertryktes kamp» mot eliten eller de offisielle «stemmene» i arkeologien. Utfra dette perspektivet utgjør post-prosessuell arkeologi et kritisk ståsted til «elitistiske» holdninger i arkeologien som legger til grunn at folk mangler kunnskap og at det dermed er et behov for å «oppdra» allmennheten. Grenen på motsatt side er gjerne tilfalt «prosessualister» som er kritiske til et relativistisk syn som vil akseptere alles holdninger til arkeologi uansett hvor gode eller dårlige de er vurdert utfra

⁸⁴⁸ Jfr. Merriman 2004, 14.

⁸⁴⁹ Jfr. Hamilakis 2007 om en arkeologisk praksis forstått som «political ethics».

⁸⁵⁰ Se McManamon 2008a og den etterfølgende diskusjonen mellom Holtorf 2008b og McManamon 2008b.

fagets forståelsesrammer.⁸⁵¹ Når den akademiske diskusjonen polariseres på denne måten vil begge perspektivene mangle nyansering. Det verken er eller finnes konsensus i dag for en arkeologi uten allmennhetens meninger eller en allmennhet uten profesjonelle arkeologer. I etikkdebatten kan det derfor være mer relevant å unngå et polarisert syn utfra begrepene «eksperter» og «folk», og isteden oppfatte arkeologisk praksis og kulturminneforvaltning som felter bestående av en rekke «forvaltere» med særinteresser som både kan være sammenfallende og motsetningsfulle.⁸⁵² Det innebærer at den arkeologiske fagekspertises eller kulturminneforvaltningens virksomhet og mål utfra normgivende arkeologi-etiske rammer også vil kunne utfordre lokale interesser som ønsker å ta i bruk kulturminnene på sine måter.

Arkeologi-etikkens kompleksitet er ikke mindre ved at «det folkelige» som uttrykk for demokrati og mangfold har mange former og problemfelt. «Folket» utgjør ikke et enhetlig opposisjonelt ståsted mot profesjonskulturen og statslivet, men utgjør en flertydig kategori med både særskilte og overlappende arkeologi-etiske problemstillinger, for eksempel som etnisk diskurs om det samiske (minoritetsgrupper), som feministisk diskurs om «kvinnearkeologi», som lokal diskurs utfra et løselig begrep om lokalbefolkningen (individer, historielag, kommunen osv.), eller som populærkulturell diskurs om arkeologi som opplevelses- og underholdningskultur.⁸⁵³ Forholdet mellom «profesjonell arkeologi» og «folkelig arkeologi» er med andre ord kompleks og sammensatt.⁸⁵⁴ Å innarbeide en større forståelse for hva en senmoderne mangfoldsideologi i arkeologien er og skal arbeide mot krever derfor at innholdet i mangfoldsbegrepet blir konkretisert fremfor å bli polarisert i ulike «politiske leire» (mellom elitisme – ikke-elitisme, essensialisme – relativisme, prosessualisme – post-prosessualisme). Historisk sett hadde denne polariseringen innenfor arkeologien sin berettigelsesbakgrunn som post-prosessuell kritikk mot den prosessuelle arkeologiens «eksperthegemoni» og manglende selvrefleksivitet over egen praksis, men er mindre fruktbart i dagens debatt hvor mangfoldstematikken har bred konsensus i academia og i samfunnslivet. I arkeologi-

⁸⁵¹ Se Merriman 2004, 5-8 om de to perspektivene, som han kaller «the deficit model» og «the multiple perspective model».

⁸⁵² Jfr. Meskell 2009, 5. Se også Omland 2007, 419-421.

⁸⁵³ Se f.eks. Ekeland 2001; Hesjedal 2001, 181-188; Nilsen 2003; Omland 2007; Solli 1990.

⁸⁵⁴ I Holtorf 2007a og 2007b skilles det mellom tre kunnskapsprosjekter som arkeologene benytter for å kommunisere med allmennheten; et *opplysningsprosjekt* der utdanning og danning står sentralt, et *kommersielt prosjekt* der PR (Public Relations) og markedsføring står sentralt, og til slutt et *demokratiske prosjekt* der demokrati forstått som kunnskapsrelativisme og folkelig engasjement for fortiden verdsettes. Hovedfokus for Holtorf er profesjonskulturens (arkeologiens), og ikke andre gruppers eller (politiske) systemers, tilnærming til de tre kunnskapsområdene, og mest kritikk får opplysningsprosjektet som i stor grad betegnes som kulturarvsinstitusjonenes tradisjonelle måte i forholde seg til allmennheten på. Han tar ikke stilling til hvordan arkeologien kan forstås som et senmoderne *opplysningsprosjekt* rettet mot et kulturelt mangfold, samtidig som hans syn på allmennheten utfra *kommersialisme* og *demokrati* i liten grad blir problematisert og dermed nyansert utfra hvilke politiske og etiske implikasjoner disse rammene setter for arkeologien.

etisk forskning kan det av den grunn være nyttig å undersøke hvilken rolle konsensusbegreper som «multikulturalisme» og «kulturelt mangfold» har som kunnskapsmessige rammeverk for akademia og i offentlige retorikker om arkeologi og kulturarv. Har mangfoldsretorikken blitt såpass innøvd som «korrekt» taleform og synspunkt at innholdet har gitt rom for politisk manipulering av arkeologien? I så fall kan det være grunnlag for kritiske perspektiver på hvordan post-prosessuell arkeologi (en senmoderne vitenskultur) benyttes i dagens kulturarvs-politikk. Post-prosessuell arkeologi kan forstås som et frigjøringsprosjekt, i den forstand at makt og politikk forsøkes avdekket utfra målet om å skape en mangfoldig og demokratisk arkeologi. Men paradoksalt nok: «... the complex realities of late modernity (or post-modernity) at the start of the third millennium, have not made the ethical and political questions less relevant; in fact they have made them more relevant and urgent than before».⁸⁵⁵ Relatert til tematikken om fortidens veier handler disse etiske og politiske spørsmålene i vesentlig grad om popularisering av fortidskunnskap, og mer konkret om hvordan det senmoderne konsumsamfunnet er en maktfaktor som påvirker arkeologi og kulturarvstenkning. En dominerende ramme for dagens offentlige arkeologi er således en kommersiell retorikk basert på populærkulturen: fortiden som en vare for folkemassene. Det kulturelle mangfoldets kanskje viktigste kjennetegn i dag er slik sett et nyliberalistisk kapitalistisk vitenssyn, en global konsumkultur som «alle» har tilhørighet i og blir påvirket av på godt og vondt.

10.4.2. Populærkultur og kulturminneforvaltning

En oppfatning av konsumkulturens innflytelse i arkeologien som «falsk» eller som et uttrykk for «den vulgære» smak er både unyansert og mangler sosiologisk innsikt. Kulturarvssteder for konsumering av opplevelse og underholdning genererer ikke bare betydelige inntekter og arbeidsplasser, men medierer også identitetsskapende og kunnskapsproduserende verdier for enkeltmennesket.⁸⁵⁶ Kommersielle sider ved arkeologi vil utvilsomt bidra til å styrke arkeologien. Spektakulære museer, historiske spill, festivaler og kommersielle filmer med for eksempel arkeologihelter eller med et arkeologisk-filosofisk innhold (problematisering av tid/rom) fasinere folk flest, også den konsumerende arkeologen. Populærkulturen stimulerer både arkeologisk tenkning og arkeologers kontakt med publikum. Det innebærer at populærvitenskapelig formidling bør verdsettes, ikke bare ekspertdialogen i akademisk formidling. Sett utfra populærkulturens vinkling av arkeologi og historie ligger et potensial i tråd med Bakhtins karnevalsbegrep som innlemmer en historiebruk basert på humor og satire. Jøglere

⁸⁵⁵ Hamilakis 2007, 36.

⁸⁵⁶ Jfr. Halewood og Hannam 2001, 569.

på dagens middelalderfestivaler er lattervekkende fordi han både karikerer middelalderens liv og fordi han karikerer den historiske rollen han selv spiller ved å legge inn elementer som vi gjenkjenner er et produkt av vår tids fortidsnostalgi. I motsatt fall har vitenskapen blitt beskyldt for å ødelegge folks myter eller nedbryte magien og det spektakulære ved tilværelsen. Mange velger arkeologi som profesjon utfra «Indiana Jones-faktoren» som inspirasjonskilde, men også fordi det er noe magisk og spektakulært ved de vitenskapelige erkjennelsesmulighetene som ligger i arkeologien. I lys av dette er den «archaeo-appeal» som populærarkeologien formidler ikke ubetinget positivt.⁸⁵⁷ Det kan for eksempel stilles spørsmålstegn ved uttalelser blant arkeologer som hevder at de kommersielle opplevelsessentrenes og temaparkenes formidling av fortiden, i egenskap av at de klarer å begeistre publikum, utgjør en forbilledlig læringsmodell for skoler og museum.⁸⁵⁸ Å måle arkeologiens suksess utfra kommersielle mål vil kunne innebære at den vitenskapelige erkjennelse underkommuniseres og at andre hensyn blir satt under press (f.eks. plyndring av funn, slitasje på kulturminner som følge av økt turisme, arkeologi/historie blir manipulert med). Utfra tematikken i avhandlingen er det berettiget å stille spørsmål ved hva det innebærer når «archaeo-appeal» inngår i politiske strategier, mer bestemt når idégrunnet som en mangfoldig og demokratisk arkeologi er tuftet på, fremstår som «sectoral-appeal». Hvilke føringer får sammenblandingen av politikk, populærkultur/kommersialisme og et romantisk historiesyn for arkeologien som humanvitenskapelig disiplin og dannelsesprosjekt i dag?

Et senmoderne dannelsesideal basert på populærkultur snur opp ned på tradisjonelle dannelsesidealer hvor det tidligere var et skille mellom fin/høy- og vulgær/lavkultur og hva som utgjorde «den gode fortelling». Denne karnevalske posisjonen er representert gjennom den måte fiktiv og faktisk historie utviskes i synet på fortidens veier og utfra hvordan en subjektivt fortolkende, avhistorisert og opplevelsesbasert fremfor kunnskapsbasert fortidssyn har fått innflytelse som kulturarvskonsept. Det er kort sagt en senmoderne karnevalisme som viser romantismens triumf over realismen. De karnevalske rommene som de senmoderne kulturarvskonseptene om «kulturhistoriske ruter» og lokalt vernearbeid/registreringspraksis ga uttrykk for, utfordrer den akademiske måten å fortelle historie på utfra sannhetskriterier basert på vitenskapelig empiri, kriterier og metoder (jfr. kapittel 9.3.). Det kunnskapsrelativistiske

⁸⁵⁷ Se Holtorf 2005, 155-160, om begrepet «archaeo-appeal» som uttrykk for populærkulturens konsumerende felt. For et kritisk syn på populærarkeologien, se Kristiansen, K. 2008 med tilsvar på kritikken av Holtorf 2008a. Kristiansen kritiserer Holtorf for blant annet å være for ensidig opptatt av en konsumbasert populærarkeologi som et frigjøringsprosjekt (folkelig, demokratisk), og mindre opptatt av hvordan populærarkeologien brukes i politiske manipuleringer av fortiden.

⁸⁵⁸ For dette synet, se Holtorf 2009, 61.

idealet rommer arkeologi-etiske spørsmål omkring sannhetskravet i historiefortellingene (å skille mellom god og dårlig vei-historie, «anything goes»). I dette ligger en fare for historisk nihilisme som også arkeologien selv vil bidra til å styrke ved å innta et ukritisk relativistisk (post-prosessuelt) kunnskapssyn.⁸⁵⁹ Etter mitt syn må spørsmålet om «den sanne historien» ikke overskygge det faktum at arkeologi faktisk inngår i forskjellige virkelighetsoppfatninger. Sjangerhistorisk innsikt kommer oss til unnsetning i denne sammenhengen. Utfra Bakhtins epistemologi er en sjanger definert som et perspektiv på verden, og virkelighetsoppfatninger fremtrer slik sett gjennom ulike sjangerkonvensjoner (jfr. kapittel 1.4.1.). Historiefortelling handler dermed om å skille mellom en akademisk sjangerkonvensjon og andre sjangere som arkeologien er en del av i den litterære offentligheten. Kristian Kristiansen skiller mellom tre arkeologiske sjangere i det offentlige rom: den politiske, den eventyrlige og den kommersielle arkeologien. Om de to siste poengterer han at:

«Den eventyrlige arkæologi knytter sig til brugen af historien som ramme for historiske romaner, tegneserier og film, mens den kommersielle knytter sig til brugen af fortidens symboler som led i markedsføring af alt fra industriprodukter til livsformer og ideologier, f.eks. i Disneyland, hvor de amerikanske myter indoktrineres under et tilsynelatende uskyldigt dække af underholdning for børn. I virkeligheden følger de ofte hinanden og repræsenterer én retning, som man kunne kalde den eventyrlige arkæologiske kommercialisme».⁸⁶⁰

Et trekk ved «den eventyrlige arkæologiske kommercialisme» er at denne sjangerblandingen bygger på historiske myter, fremfor reell historie. De historiske mytedannelsene som de kommersielle føringene har for arkeologien minner om den tidlige partikularistiske nasjonale historieskrivingen, mer bestemt krønikesjangeren. Fra et arkeologisk akademisk sjangerståsted kan denne romantiseringen av fortiden være frustrerende, for «...det är väl förhoppningsvis inte meningen att vi åter skall skapa identitet med uppdiktade kungar!».⁸⁶¹ Utsagnet er forståelig fra et akademisk ståsted, men mangler kontekstualisering. De etiske problemstillingene om sannhetskravet i historieformidlingen handler om å forstå hvilke kontekstuelle premisser historiefortellinger skapes utfra, mer bestemt om å tilegne seg innsikt i forskjellige sjangere. Det handler om at arkeologer bør tilstrebe større innsikt i kulturindustriens (skjønnlitteratur, poesi, film, festivaler) fortellingsmåter om fortiden, en fortellingstradisjon der underholdning

⁸⁵⁹ Se f.eks. Østigård 2000, 128-130; Solli 1990, 10.

⁸⁶⁰ Kristiansen, K. 1989, 213-214.

⁸⁶¹ Rathje 2000, 71.

utfra gode plottstrukturer gir føringer fremfor primært saklig opplysning.⁸⁶² Utfra et arkeologi-etisk ståsted innebærer det å gi kritikk på konsumkulturens (for eksempel litteratur- og filmindustriens) hjemmebane. Regissøren bak den norske krigsfilmen «Max Manus» (2008) presiserte for eksempel at det utfra filmgrepsmessige hensyn var nødvendig å slå sammen flere av karakterene i helteeposet for å skape riktig driv i handlingen, noe som i ettertid innledet en debatt blant filmkritikere og historikere om sammenblanding av fiksjon og dokumentariske fortellingsprinsipper. På tilsvarende måte vil de vitenskapelige sjangerne som arkeologien produserer sin kunnskap og sine «sannheter» gjennom, formidle en tenkemåte og et perspektiv på verden som bidrar til å gi humanvitenskapen en «stemme» i det offentlige liv. Debatt er et gode i en kritisk offentlighet, om det så gjelder om en film eller om en akademisk avhandling. Arkeologer er i så måte en del av den kritiske offentlighet hvor de kan gi en kritisk «stemme» til konsumkulturens produksjon av flate, stereotype og ofte politisk-ladete heroiske historiefortellinger. Arkeologisk kritikk vil slik sett kunne bidra med å skape mer nyanserte og dermed troverdige fortellinger i ikke-akademiske sjangere.

En annen nærliggende problemstilling er hvilke konsekvenser som medfølger politikkfeltets sammenblanding av fiksjon og faksjon, det vil si når populære myter eller stereotype historier inngår i kulturarvsinstitusjonenes sjangere og minnestrategier. Hva er det egentlig som dermed forvaltes som historiefortelling og minner? Er det et konstruert samtidskonsept om fortiden sett utfra en kommersiell synsvinkel? Utfra konseptet «kulturhistoriske ruter» handler dette om hvordan arkeologi og historie blir avintellektualisert og avhistorisert, og samtidig romantiserende idyllisk utfra opplevelse og underholdning som bærende elementer. Det er et tankekors at de komplekse historiene som arkeologene og det øvrige historiefaglige kollegium forsker seg frem til og ønsker å formidle får mindre relevans i kulturarvsinstitusjonenes måte å skape engasjement for fortiden, et engasjement som ofte er styrt av populistiske og kommersielle hensyn. Sagt på en mer spiss måte:

«We live in the midst of massive information flow, but those items connected with science itself are often badly garbled, sometimes with potentially serious negative consequences. [...]the scientific community [has] lost control of what gets described as science. The designation 'scientific' often is applied as a kind of public relations cover for projects whose true origin is in economic activity unable to prosper on its own merits».⁸⁶³

⁸⁶² F.eks. Hall 2004. Se også Holtorf 2007b, 152.

⁸⁶³ Sherwood Rowland 1993 i McManamon 2008a, 458-59.

Disse aspektene omkring populærkultur og populisme fremgår av kulturminneforvaltningens syn på fortidens veier. Kulturminneforvaltningen ønsker å innlemme det «folkelige mangfold» som et minneperspektiv i verne- og kulturarvstøtningen. I avhandlingen har jeg vist at denne folkelige historie- og minnelogikken om fortidens veier formidlet et narrativt syn (sosiale ruter, fortellinger/biografi) med resonans til et konstruktivistisk kunnskapsgrunnlag (jfr. kapittel 9.3.). Et ekspertsyn promoteres samtidig utfra et essensialistisk arkitekturteoretisk landskapsestetisk syn (historisk og religiøs autentisitet) i vernetekning og i formidlings-/tilretteleggingsprosjekter («kulturhistoriske ruter»). De materielle sporene fra fortiden knyttes til ideen om et tidløst eller ahistorisk og «urørt» minnelandskap som skal bevares og tilrettelegges for opplevelse og underholdning. Denne tvetydige holdningen til forholdet mellom profesjon (essensialisme) og folkelighet (konstruktivism) i kulturminneforvaltningen åpner for en fleksibel minnepolitikk, samtidig som den gir grunnlag for en populistisk dominansretorikk der forvaltningsaktørene fremmer sine profesjonssyn. I veivesenets vernearbeid er for eksempel ivaretagelse av dagliglivets mangfoldige kulturminner forstått ensbetydende med bevaring av veiminne sett utfra et arkitekturteoretisk landskapsestetisk profesjonssyn. Jeg har argumentert for at et narrativt vernesyn brukes for å bygge opp om dette profesjonssynet (jfr. kapittel 9.2.). Kulturarvsindustriens «kulturhistoriske ruter» utgjør på tilsvarende vis en sosial arena for mange aktører, deriblant som bevaringsstrategi basert på kommersielle premisser og derigjennom som media for å fremme kulturminneforvaltningens profesjonssyn. Kulturminneforvaltningens implementering av en normativ etikk, som sikter mot å integrere et mangfoldsperspektiv rettet mot allmennheten i sin praksis, kan dermed forstås i lys av hvordan etikk brukes instrumentelt. Sagt med arkeologen Yannis Hamilakis:

«Instrumentalism sees ethics as a tool, as a purely technical device, that can be used to achieve something else, most commonly to continue doing archaeology as normal, to declare that it is 'business as usual', now with the additional advantage of a clear ethical consciousness. [...] Due to the inherently depoliticised nature of these debates, most of the time they result in generic and vague calls to support and benefit the 'community', the 'people', the 'locals' and so on...».⁸⁶⁴

I lys av det ovenstående er det grunn til å spørre: Hva betyr det at kulturminneforvaltningens tilnærming til fortiden er å verne en vei som et ekte (autentisk) historisk vitnesbyrd, når folk flest er mer opptatt av bevaring utfra sin narrative tilnærming til historiske veier? Blir vernet

⁸⁶⁴ Hamilakis 2007, 24.

dermed overflødig fordi det skapes en sær form for fagekspertisens vern som ikke har allmenn forankring, det vil si som folk flest ikke forstår, slik tilbakemeldingen på de vernetene veiene i media har vist?

Det problematiske forholdet mellom vernemyndighetene og allmennheten kan forstås i lys av at dagens minnepolitikk er preget av en profesjonskamp på flere områder. Det er en profesjonskamp i forvaltningen mellom aktører som fremmer et ahistorisk og teleologisk historiesyn versus et historisk-spesifikt historiesyn, slik pilegrimdiskursen (derav bruken av begrepet «pilegrimsvei») gir et eksempel på (jfr. kapittel 9.3.3.). Det er i fortsettelsen av dette en kamp mellom ulike senmoderne teoretiske posisjoner innenfor academia som i korthet kan sammenfattes utfra forholdet *diskurs-materialitet*, og som gir ulike «bevaringsfenomenologiske» innfallsvinkler til materiell kultur (figur 38). Dagens teorier under betegnelser som «neomaterialisme» og «non-representational memory» (jfr. punkt 3 i figur 38) står i opposisjon til et arkitekturteoretisk fenomenologisk syn som inntar et essensialistisk fortidssyn (jfr. punkt 1 i figur 38), og gir samtidig uttrykk for en kritikk av et konstruktivistisk fortidssyn som legger for stor vekt på det språklige diskursive feltet (fortelling/biografi, jfr. punkt 2 i figur 38). Den teoretiske vendingen i academia reflekterer på mange måter et savn etter hvordan historien «virker gjennom» tingene eller sporene: den reelle, historisk spesifikke, materielle kulturen fra fortida. Det kan således være berettiget å stille spørsmål om utviskingen av skillet mellom historisk realitet og fiktivitet, som blant annet kom til uttrykk i konseptet «kulturhistoriske ruter» (punkt 2 i figur 38), er et *symptom* på hvordan et diskurs-teoretisk domene i arkeologi og kulturarvstenkning har bidratt med å svekke arkeologiens kjernekunnskap og innflytelse i kulturarvspolitikken; en viten basert på de fysiske sporene og tingene fra fortiden.

1. Bevaringsfenomenologi – semiotisk, arkitektur-teoretisk, <i>den vitruviske kropp</i> essensialistisk (iboende sann), objektiv autentisitet	VEIEN /MATERIALITET
2. Bevaringsfenomenologi – diskursivt, antropologisk, <i>den dionysiske kropp</i> konstruktivistisk/relativistisk (omnipresent), erfart autentisitet, ikke nødvendigvis historisk korrekt utfra en akademisk forståelse av veier	KULTURHISTORISK RUTE / DISKURSIVT
3. Bevaringsfenomenologi – materialistisk, antropologisk, <i>den praktiske kropp</i> realisme (en reell virkelighet) strukturerende for konstruktivisme/relativisme – materielt og narrativt som dialogiske og symmetriske relasjoner, MEN: historisk faktive "ting" og "spor" er drivkraft for historiefortelling	VEIEN /MATERIALITET

Figur 38: Tre typer bevaringsfenomenologiske ståsteder som gir ulike tilnæringer til å forstå fortidens veier som historie- og minnekunnskap.

Kulturminnevernet står utvilsomt ovenfor et dilemma i sitt syn på ekspert- og bredkulturen. Utfordringen er at kulturminneforvaltningen både ønsker å inneha et profesjonsbasert essensialistisk ståsted og samtidig gjennom en konstruktivistisk tilnærming å implementere et mangfoldig folkelig kulturarvssyn. Dette peker mot en splittet og unyansert bevaringsideologi. Dersom et konstruktivistisk fortidssyn implementeres i vernestrategiene, slik konseptet «kulturhistoriske ruter» gir eksempler på, må verneaktørene akseptere at vernebegrunnelser basert på fiktiv historie og andre populistiske hensyn er like reelle som materielt vern og faktisk historie. Å bevare fordi det er samfunnsaktuelt utfra kommersielle interesser, slik dagens vernestrategier i vesentlig grad legger til grunn, medfører at underholdningsverdi og popularitetsfaktorer blir viktigere enn hensynet til at akademisk kunnskap vil gå tapt. Det innebærer også at andre ideologiske og didaktiske mål skyves til side.⁸⁶⁵ Dersom et *velfundert* ekspertsyn skal opparbeide troverdighet og innflytelse i offentligheten må kulturminnevernet posisjonere seg i den senmoderne kulturarvstenkningen og tydeligere formidle de teoretiske implikasjonene som ligger til grunn for å forstå materiell kultur og historie. Det innebærer at kulturminneforvaltningen som *politisk aktør* må involvere seg i diskusjonen om en bevaringsideologi basert på kommersielle og faglige premisser. En bevaringsstrategi basert på det som er salgbart for et bredt publikum vil få betydning for ikke bare hva som blir bevart for fremtiden, men også for hvilket idégrunnlag som blir formidlet som felleskulturell arv til kommende generasjoner. Dette er spørsmål som har å gjøre med hvordan den kommersielle «design» av kulturarvssteder (fra verdensutstillinger til dagens temaparker), utfra fornøylesbehov og attraksjonskriterier, former samtidens syn på fortiden.⁸⁶⁶

Forbrukerkulturens designprinsipper gir bestemte føringer for synet på fortiden som det er grunn til å presisere nærmere. Sosiologen Zygmunt Baumans campingplassmetafor om forbrukerkulturens offentlige rom illustrerer hvilken tenkning som ligger til grunn for en arkeologi og kulturarvspolitikk basert på kommersielle interessers premisser:

«Plassen er åpen for alle som har sin egen campingvogn, og som har nok penger til å betale leien. Gjester kommer og går, men ingen av dem er særlig interessert i hvordan plassen blir drevet, forutsatt at kundene har fått tildelt stor nok plass til å kunne sette fra seg campingvognen, at stikkontakter og vannkraner er i orden, og at de som eier de campingvognene som står i nærheten, ikke bråker for mye og demper lyden på de

⁸⁶⁵ Kristiansen, K. 1989, 214; Silberman 2007, 181.

⁸⁶⁶ Se Silberman 2007.

bærbare tv-ene og cd-spillene etter mørkets frembrudd. [...] Hvis de føler at de er blitt lurt, eller synes at ledelsen ikke har holdt det de har lovet, kan de klage og be om å få pengene igjen – men det ville ikke falle dem inn å sette spørsmålsteget ved og reforhandle eierens filosofi for driften av plassen og langt mindre overta ansvaret for å drive den. De kan i høyden bestemme seg for at de aldri vil komme igjen, og at de ikke kommer til å anbefale plassen til sine venner. [...] I andre, men tilsvarende vendinger kan vi si at en «forbrukeraktig» kritikk har erstattet sin «produsentaktige» forgjenger».⁸⁶⁷

Sagt annerledes: En arkeologi og kulturminneforvaltning underlagt konsumkulturens premisser gir ikke kritisk innsikt i kunnskapen som produseres. Den kritiske posisjonen handler primært om hvorvidt underholdningen eller det kulturelle produktet er god eller dårlig (f.eks. utfra folks betalingsvillighet). Til dette knytter det seg etiske spørsmål om konsumkulturens innflytelse i arkeologien. Hvordan formes et kunnskapssamfunn og derav arkeologi som humanvitenskap når underholdning og nytelseskultur settes i høysetet? Hvilken betydning får konsumkulturen for hvordan arkeologien og academia utvikles som et senmoderne dannelsesprosjekt? Det kan med andre ord være grunn til stille seg spørrende til hva følgende er for et samfunn når fortiden appellerer til oss primært som forbrukere fremfor som kritiske samfunnsborgere.

10.4.3. Sektorpolitiske føringer for arkeologien

Diskusjonen om kulturelt mangfold handler utfra tematikken om fortidens veier også om et forvaltningssektorielt eierskap til mangfoldstematikken. Bruken av historiekunnskap i dagens samfunn berører etiske spørsmål om fantasi versus virkelighet så vel om hvordan historie, gjennom en selektiv avveining av hva som anses viktig å belyse, blir benyttet utfra spesifikke politiske mål og hensikter. Dette er aspekter som har å gjøre med hvilke føringer det senmoderne sektorpolitiske feltet får for arkeologien. De konstruktivistiske (politiske, ideologiske, samfunnsmessige) sidene er utvilsomt viktig for å forstå hvordan «sannhet» blir forstått og forvaltet. Den vei-historiske litteraturen viser at politiske «tegn i tiden» til enhver tid har vært dominerende for hvordan fortiden blir fortalt og minnet. Et konstruktivistisk syn vektlegger maktmekanismene som ligger til grunn for hvilke historier som får gjennomslagskraft, og arkeologi-etikk handler således om hvordan arkeologer forvalter sin faglige maktrolle ved å vise respekt for «de andres stemme» og ved å ivareta mangfoldet av meningsytringer om fortiden. Utfra et slikt syn blir det desto viktigere at arkeologer er kritisk bevisste

⁸⁶⁷ Bauman [2000] 2006, 38-39.

overfor de politiske føringene som arkeologien underlegges i samfunnet. Spørsmålet er hvilke politiske rammer som er ønskelig for den arkeologiske virksomheten. Selv om en pluralistisk arkeologi kan utgjøre «... a vital source for developing new anti-racist political agandas»⁸⁶⁸ er eksemplene mange på politisk manipulering av fortiden utført i mangfoldets og i demokratets navn. Med bakgrunn i, eller snarere som en konsekvens av, «det demokratiske mangfold» som normativt etisk rammeverk i senmoderne tid fremstår forvaltningssektorene som fortidsprodusenter og historiebrukere. Jeg har vist hvordan akademisk arkeologi (og historiedisiplinene for øvrig) inngår i en romantisk sektorideologisk historieskriving og historiebruk (jfr. kapittel 9.4.). Det er vist at den sentrale kulturminneforvaltningen fragmenteres og erstattes av en rekke sektorpolitiske ståsteder. Akademia (grunnforskning) og anvendt forskning blir her instrumentelle ressurser for forvaltningssektorenes kobling av politisk, eksistensiell og kommersiell historiebruk. Med bakgrunn i denne historiebruken har det i senmoderne tid foregått en splintring av det politiske kulturarvsfeltet som har åpnet for en rekke sektorpolitiske ståsteder som benytter et romantisk fortidssyn for å legitimere sine praksiser i dagens offentlighet. Kirke- og veisektoren utgjør i den sammenheng betydelige maktfaktorer i den forvaltningssektorielle kampen om fortiden. I sektorenes forsøk på å skape «kammerprivate lilleverdener» blir arkeologien og historien flat, selvbiografisk (empatisk, idealiserende, mønsterfortellende) og selektivt ensrettet mot interessebaserte mål i samtiden. En slik historiefortolkning strider mot et erkjennelsesmessig utgangspunkt i historiefagene som går ut på å forstå fortiden på dets historiske premisser. De ideologiske føringene som dagens forvaltningssektorielle historie- og minnepraksis er innordnet, inviterer slik sett til politisk manipulasjon av fortiden.

Den romantiske historiebruken i dagens forvaltningssektorer har, både som fellesskapsideologi og politisk språkbruk, paralleller til nasjonalistisk bruk av arkeologi og historie. Å bygge sektorielle «kulturfellesskap» basert på romantiske fortidsforestillinger innebærer bruk av sjangermessige formelementer som *populismen* i ulike politiske systemer (propagandaretorikker) og medieverdener (film, dagspresse/løssalgspopulismen, reklamen) har til felles. Om språkbruken som den nazistiske propagandaministeren (og litteraturviteren samt leder for tysk radio, aviser, musikk, teater, litteratur og film) Joseph Goebbels benyttet, skriver for eksempel arkeologen Lise Nordenborg Myhre:

«Meddelandestilen var kortfattad och slagordsmässig, och de politiska problemen satts in i en svart-vit relation, utan utrymme för grundläggande analyser och funderingar. Meddelandeformens enkla och slagordsmässiga språkform och den

⁸⁶⁸ Olsen, B. 2001, 47.

opprobematiska polariserande filosofin appellerade till känslorna framför förnuftet [...] Målgruppen var massorna, antiintelektuella som inte efterlyste djupa politiska redogörelser, utan braskande ord och fångslande visuella uttryck. Propagandaen var emotionell manipulation».⁸⁶⁹

Dagens förvaltningssektorielle historieskrivning og historiebruk inngår i kommersielle og populistiske retorikker med en tilsvarende propagandafunksjon som utsagnet ovenfor gir uttrykk for. Selv om de politiske systemene er vesensforskjellige, er den politiske retorikken, utfra målet om å begeistre og tiltrekke seg publikum, sammenfallende. Den senmoderne «sektorromantikken» kan forstås som et symptom på dagens offentlighet. Dagens offentlighet har blitt invadert av privatsfæren, eller for å bruke Richard Sennetts ord: det har skapt et «intimitetstyranni».⁸⁷⁰ Med referanse til Jürgen Habermas kan man si at det har foregått en «reføydalisering» av det offentlige liv i senmoderne tid hvor det, i samsvar med en førmoderne føydal offentlighet representert ved konge og aristokrati, er de privilegerte som definerer den offentlige samtale.⁸⁷¹ Sammenblandingen av statens, de kapitalsterkes (privatkapitalismens) og massemedias interesser har skapt en lukket og usosial offentlighet. Staten og de byråkratiske interesseorganisasjonene bruker privatsfærens retorikk for å proklamere og propagere sin politikk ovenfor allmennheten. Dette har medført at fellesmenneskelige og samfunnsgagnlige mål har blitt erstattet av en konsumbasert og individualistisk dannelseskultur der målet er å realisere egne behov og særinteresser. Følgende av dette resonnementet er at demokratiet, i baktinsk terminologi den «ekte» dialogiske samtale i det offentlige rom, blir svekket. Det er i følge Habermas en offentlighet i forfall fordi den undergraver en kritisk offentlighet. Konsumkulturens innflytelse i statslivet har bidratt med disse endringene. Sagt med Jean Baudrillard lever vi i tegnets tid, i «kommunikasjonens ekstase», hvor det har foregått en forskyvning fra innhold til form, fra virkelighetsreferanse til estetikk.⁸⁷² I det politiske feltet (som forvaltningssektorene representerer) er innholdet i det som kommuniseres dermed erstattet med hyperrealitet, det estetiske og formmessige. Det betydningsfulle er hvordan politikken blir fremstilt eller tar seg ut i det offentlige rom (som reklame på en billedskjerm) og gir et representativt bilde på den ideologi og politikk som anføres.

Koblingen av byråkratisk og markedskapitalistisk ideologi har som bedriftsidé også fått stor innflytelse i dagens kunnskapsmiljøer. Den senmoderne «markedsteknokratiske»

⁸⁶⁹ Nordenborg Myhre 2001, 68-69.

⁸⁷⁰ Sennett [1977] 1992.

⁸⁷¹ Habermas [1962] 2002, kapittel 5 og 6. Se også Grepstad 1998, 665.

⁸⁷² Baudrillard 1988.

ideologien som blant annet er karakterisert ved «... ekspanderende ekstern finansiering, mer oppdragsforskning, sterkere innretning mot kortsiktig nyttetenkning, sammenflettingen av økonomiske og vitenskapelige interesser, avvikling av den akademiske selvforvaltning ved eksternt styreflertall» undergraver, i følge statsviteren Rune Slagstad, universitetets kritiske samfunnsrolle og dannelsesprosjekt.⁸⁷³ Det er dermed en fare for at kritisk forskning eller «anvendt» humanistisk forskning får en marginal rolle i samfunnet. De etiske aspektene omkring det politiske feltet gjelder ikke bare hvilken rolle akademisk arkeologi som humanvitenskap får i politiske retorikker, men handler også om oppdragsforskning eller anvendt forskning som arkeologer innenfor ulike private og offentlige institusjoner og stiftelser utfører for de politiske myndighetene. Det er en fare for at historievitenskap brukes for å underbygge politikken fremfor at den brukes til å stille kritiske spørsmål ved politikken som utføres. For det kulturarvpolitiske feltet medfører det at en velger «... att bevara och att lyfta fram alt som är lönsamt för systemet. Kulturarvet används snarast till allmän förströelse, än till att behandla mera djuplodande mänskliga frågeställningar».⁸⁷⁴ Det aktualiserer behovet for større bevissthet om de språklige formene og omskrivingsmekanismene som arkeologien inngår i, derav en bevissthet om forholdet mellom faglig integritet og de innskrivingspremissene som de ulike arbeids- og oppdragsgiverne setter. Det innebærer en problemstilling om hvorvidt arkeologer som jobber i eller mot statsforvaltningen også møter et vanskelig veivalg, mellom å være tro mot sin faglige integritet eller å være tro mot arbeids- og oppdragsgiveren.⁸⁷⁵ Det som skjer i politikfeltet innebærer ikke bare en bevissthet blant arkeologene om ideologiske og politiske føringer som betinger deres fortidsproduksjon. Skal arkeologien være premissgiver i samfunnet, bør arkeologenes «stemme» være synlig i offentligheten når deres utsagn blir ideologiske utsagn *for andre*. Det innebærer et ansvar som også de ulike sektorene selv må ta stilling til i sin historieskriving og minnepraksis. I for eksempel veisektorens mål om å skape en bedriftskultur basert på historisk identitet, for derigjennom å mobilisere for en fellesskapsideologi i etaten, er det lite rom for kritisk forskning. Når forvaltningssektorene oppfatter egen praksis utfra en bedriftsmentalitet vil kritikk kunne tolkes som illojalitet og sabotasje av bedriftens virksomhet. Med de føringene som ligger i måten sektorene forstår «anvendt» forskning som synonymt med «nytte for egen praksis» fremstår etiske problemstillinger relatert til finansieringskanalene av forskningen. I kirke- og veisektoren reflekteres det i liten grad over egen «førkunnskap» som ligger til grunn for fortidsproduksjonen. Historieskriving og minner be-

⁸⁷³ Slagstad 2003a, 251, 255.

⁸⁷⁴ Rathje 2000, 77.

⁸⁷⁵ Jfr. Groseth 2006.

nyttes ukritisk for å bygge opp under etatenes ideologi og politikk. Dette aktualiserer et spørsmål om veivesenet og de øvrige sektorene burde være pådrivere for at det i større grad utføres *kritisk kulturarvforskning* som bidrar med å skape refleksiv forståelse for egen praksis på feltet.⁸⁷⁶

10.4.4. Hva er arkeologi som senmoderne dannelsesprosjekt?

Jeg har ovenfor beskrevet to ulike sider ved arkeologien i det senmoderne samfunn: på den ene siden demokratisering og mangfold som et gode, og på den andre siden mangfoldets bakside utfra et forfallssyn på dagens politiske offentlighet skapt under innflytelse av en privatfiksert konsumkultur og en populistisk politisk kultur. Det er nærliggende å stille spørsmålet om det er så farlig at fortiden brukes uakademisk. Sagt annerledes: Bør vi unngå å sette bestemte mål for arkeologien og isteden akseptere at arkeologi som «opplysning, terapi og moralsk prosjekt» i sitt vesen er flertydig?⁸⁷⁷ En motsetning til dette synet vil være å si at det senmoderne mangfoldshegemoniet vil unngå en diskusjon om målet med arkeologien og dermed skape en moralsk relativisme som ikke skjelner mellom god og dårlig arkeologi. I videste konsekvens vil arkeologien dermed bli «ansiktsløs» eller identitetsløs. En ting er å fortløpende produsere arkeologisk kunnskap, å være en del av det senmoderne hjulene som produserer fortidskunnskap på løpende bånd, men en annen ting er å synliggjøre den arkeologiske virksomheten som et senmoderne prosjekt med spesifikk retning. Og videre: Skal arkeologisk forskning ikke bare reflektere tendenser og trender i samtiden, men også bidra med å forme den, ligger hovedutfordringen i hvordan arkeologene (derved også kulturminneforvaltningen) kan synliggjøre sitt prosjekt som et samfunnsrelatert dannelsesprosjekt. En oppfølging av dette resonnementet vil være at dersom dannelse handler om evnen til distansering, slik flere dannelsesfilosofier mener, handler det om en øvelse i kritisk refleksjon og evne til å se en sak fra flere sider. Den akademiske dannelse skal i følge Rune Slagstad:

⁸⁷⁶ I norsk kulturminneforvaltning er veiminner delt mellom ulike administrasjoner; på den ene siden arkeologisk kulturminneforvaltning med ansvar for veiminner som er automatisk fredet (fra tiden før 1537) og på den andre siden kulturminneforvaltning med ansvar for nyere tids veiminner under rubrikken «tekniske kulturminner/-miljøer». Overføring av forskningsresultater er innenfor de respektive administrasjonene i vesentlig grad hentet fra det forvaltningsarkeologiske miljøet («fylkesarkeologene») og det veisektorielle miljøet. Sjangeranalysen i kapittel 8 gir en indikasjon om at denne administrative ansvarsfordelingen har bidratt med å segmentere ulike profesjonskulturer fremfor å etablere et forum for teoretiske, historierefleksive og kulturarvsrelaterte problemstillinger som veiminner har felles. Dette forholdet reflekterer på mange måter skillet mellom forvaltning og forskning som kunnskapssystemer. Mens for eksempel arkeologisk kulturminneforvaltning definerer arkeologisk kulturarv utfra forvaltningsverktøyet «kulturminneloven» som erkjennelsesmessig ramme (det som er automatisk fredet), handler arkeologisk kulturarv i akademisk forskning om både eldre og nyere tids kulturminner, for eksempel definert som «samtidsarkeologi» eller «industriell arkeologi».

⁸⁷⁷ Wienberg 2009, 62-63.

«... lære oss å leve med den kulturelle postmodernisering og alle dens tvetydigheter, ambivalenser og pluraliteter – ikke som en oppøvning i relativisme, men som en brytning, en kontinuerlig brytning, mellom det entydige og det mangetydige, det verdiskapende og verdioppløsende. En skal lære å finne seg selv via det andre, det overleverte, det fremmede, i en kritisk prøvende tilegnelse. Det er dannelsens prosjekt – uansett forvandling».⁸⁷⁸

Denne øvelsen handler om å innta en kritisk refleksiv *borgerrolle* i et demokrati og dermed formidle en saks kompleksitet fremfor å forenkle og ensrette den. En større bevissthet om arkeologiens mangslungne sjangere og sjangerblandinger vil bidra til å sette ord på et slikt dannelsesprosjekt. Det innebærer også å formidle arkeologien som et verditilskudd i samfunnet som strekker seg utover bestemte aktører og institusjoners egeninteresser. Det krever en kritisk bevissthet og ansvarlighet både i det arkeologiske og politiske feltet. Det er nettopp et slikt dannelsesbegrep arkeologen Kristian Kristiansen tar i bruk når han setter opp tre etiske retningslinjer for arkeologien.⁸⁷⁹

1. For å unngå misbruk av arkeologien har arkeologene et samfunnsansvar med henhold til å formidle at det ikke er noen direkte linje mellom fortidens samfunn og dagens samfunn. Det innebærer å bevisstgjøre offentligheten om hvordan fortiden er ideologisk og politisk fundert i dag.
2. Siden det ikke er noen objektive kriterier for god eller dårlig arkeologi eller bruk av fortiden, bør det lages etiske regler om at arkeologi og arkeologiske kulturminner ikke skal benyttes for politiske og ideologiske særinteresser i dag.
3. Arkeologi har ingen «stemme» å beskytte seg med når den blir misbrukt. Den trenger beskyttelse for å unngå monopolisering fordi den tilhører menneskeheten – en fellesmenneskelig rettighet som bør forsvares.

Mitt avhandlingsarbeid om fortidens veier kan forstås som et forsøk på å kartlegge de ovennevnte etiske retningslinjene og dannelsesmålene.

De to første punktene som Kristiansen nevner relaterer seg til avhandlingens kritiske syn på hva det forvaltningssektorielle byråkratiet representerer som kunnskapsprodusent i et demokrati. Det hjelper lite å diskutere innholdet i en akademisk dannelseskultur innenfor arkeologien, uten å se det i lys av de politiske dannelseskulturene i samfunnet. Det nasjonale dannelsesprosjektet har vært et viktig insitament for arkeologiens virksomhet og tolknings-

⁸⁷⁸ Slagstad 2003b, 378.

⁸⁷⁹ Kristiansen, K. 1998, 120-121.

muligheter, og i ettertid har nasjonalistisk arkeologibruk fått stor oppmerksomhet i den kritiske arkeologi-etiske diskusjonen.⁸⁸⁰ Jeg har pekt på ulike konsekvenser av et annet nærliggende dannelsesfelt som angår forvaltningsbyråkratiets bruk av arkeologi der en senmoderne sektorromantikk («semi-nasjonalisme») har oppstått i «tomrommet» som fraværet av en nasjonal danneskultur har skapt. Det tredje punktet nevnt ovenfor om arkeologi og kulturarv som *fellesmenneskelig rettighet* utgjør en konstruktiv verdietisk horisont for en fremtidig arkeologi, men idealet rommer også en rekke etiske problemstillinger (f.eks. ideen om en universell verdensarv versus lokale rettigheter). I historiografien om fortidens veier har jeg vist at ulike kosmopolitiske syn på «verdensborgerskapet» har hatt en sentral plass som dannelsesideal i ulike tidsperioder (økonomisk liberalisme, nyhumanisme, økohumanisme). I den etiske debatten om arkeologiens rolle i dagens samfunn er på tilsvarende vis de fellesmenneskelige aspektene relatert til en internasjonal og kosmopolitisk etikk fremhevet, derav et verdensborgersyn som også forsøker å inkludere et perspektiv på lokalsamfunnet og det nasjonales konstruktive rolle som demokratisk prosjekt i dagens mangfoldige globaliserte samfunn.⁸⁸¹ Dannelse handler slik sett om å orientere seg i og ta stilling til denne komplekse senmoderne virkeligheten. Et kritisk verdensborgersyn innebærer å overskue de etiske konsekvensene som for eksempel multikulturalisme og neoliberalisme har i dagens arkeologi- og kulturarvspraksiser. Det handler også om å overskue betydningen av å være deltaker i et kulturfellesskap som strekker seg utover «provinsialismens» og «den private intimitetssfærens» rammer.

10.5. Avslutning – «Den brysomme arkeologien»

I en omtale av den norske spillefilmen «Den brysomme mannen» (2006) heter det om hovedpersonen:

«På overflaten har Andreas et perfekt liv. Kone, venner og bolig er som klipt ut av en livsstilkatalog. Men under overflaten er livet underlig: Andreas vet ikke hvorfor han er havnet i byen han bor i. Han trenger desperat å finne det ut».⁸⁸²

Filmens tema problematiserer et velkjent skjønnlitterært fortellermotiv om fremmedgjøring og identitet i en moderne kompleks verden. Hovedpersonen Andreas er mannen uten egenskaper; et speil på sin samtid. Karakteren gir uttrykk for et oppløst og relativisert sannhetsbegrep.

⁸⁸⁰ For oversikt, se Hamilakis 2007, 20. I norsk sammenheng f.eks. Østigård 2001.

⁸⁸¹ F.eks. Meskell 2009. Se også Ydse 2007, 21-22; Østigård 2000.

⁸⁸² filmweb.no, «Den brysomme mannen», 2006. Filmomtale på <http://www.filmweb.no/kino/article88166.ece>. (nedlastet 24. juni 2010).

Men ved å bry seg får karakteren form og blir bryksom i det konforme livet som omgir ham. Filmen er betegnet under sjangeren «nyskrek», en slags urovekkende, overflatisk og vellykket «IKEA-verden» i globaliseringens tidsalder. På samme måte har arkeologien en tilsynelatende harmonisk tilværelse i det senmoderne offentlige rom, i den globale konsumkulturens tidsalder. Men under overflaten skjuler det seg en rekke spørsmål om arkeologiens identitet. Har arkeologien i det offentliges domene blitt en veldresset disiplin som ikke er «brysom», men harmonisk tilpasset samtiden mer som tilskuer enn som kritisk deltaker i det offentlige liv?⁸⁸³

Senmodernitet eller «flytende modernitet», som Zygmunt Bauman kaller vår tid, er en tid der moderniteten er i oppløsning, uten at en ny fast form blir erstattet. Med oppløsningen av modernitetens fellesskapskategorier åpnes nye rammer å skape identitet utfra, deriblant sektorpolitiske identitetsrammer. Senmodernitet er også et kritisk ståsted i opposisjon til modernismens progressivitet, uten at den er retningsgivende for en vei ut av moderniteten. Isteden dominerer lettheten, det lekende og lystige; en karnevalsk underholdningskultur i et kommunikativt globalt nettverkssamfunn som kanaliserer konsum og forbrukskulturer gjennom en overflod av bilder og tegn der kategoriene og sjangerne sammenblandes. Det har medført, som vist i avhandlingen, «en retro» til romantikken når det gjelder hvordan arkeologien brukes i det senmoderne offentlige rom. I det romantiske domenet blir fortiden ahistorisk abstrakt, utopisk og «vakker» – fortiden blir «kitsch». I dette fortidssynet har realismen (det hverdagsnære, dagligdagse, «stygge» eller groteske, det ubehagelige, uro- og gruvekkende) mindre plass. Men til og med for Wagners Tannhäuser ble den romantiske idealverdenen for utholdelig, og han begynte å savne en dennesidig realverden med all dens hverdagslige elendighet, smerte og død. «Den brysomme arkeologiens» oppgave i dag er kanskje nettopp dette: Å fylle savnet etter realismen i det senmoderne.

⁸⁸³ Jfr. Hamilakis 2007, 20.

Litteratur

- Adas, M. *Machines as the measure of men. Science, technology, and ideologies of Western dominance*. Cornell studies in comparative history. Ithaca: Cornell University Press, 1989.
- Amundsen, I. *Vegutforming og landskapstilpassing. Visuelle forhold i norsk vegbygging fra 1930 til i dag*. IVJ-medd. 26. Trondheim: Institutt for veg- og jernbanebygging, Universitetet i Trondheim, Norges tekniske høgskole, 1995.
- Amundsen, I., K. Selberg og E. Lundebrekke. *Veg og landskap: Veg- og trafikkmiljø*. Notat nr.922, Institutt for veg- og jernbanebygging. Trondheim: Universitetet i Trondheim/ Norges tekniske høgskole, 1995.
- Andersen, P. T. *Norsk litteraturhistorie*. Oslo: Universitetsforlaget, 2001.
- Anshelm, J. (red.) *Modernisering och kulturarv. Essäer och uppsatser*. Stockholm: Brutus Östlings Bokförlag Symposion, 1993.
- Arnesen, P. Ø. *Veivesenets sentrale administrasjon 1845-1865: fra veiassistent til veidirektør*. Oslo: Upublisert hovedfagsoppgave i historie ved Universitet i Oslo, 1969.
- Aronsson, P. *Historiebruk. Att använda det förflutna*. Lund: Studentlitteratur, 2004.
- . «Ett forskningsfält tar form.» I: *Kulturarens dynamik. Den institutionaliserade kulturarens förändringar*. Tema kultur och samhälle, skriftserie 2005:2, red. P. Aronsson og M. Hillström, 9-24. Norrköping: Linköpings universitet, 2005.
- Aronsson, P. og M. Hillström (red.). *Kulturarens dynamik. Det institutionaliserade kulturarens förändringar*. Kultur och Samhälle. Skriftserie 2005:2. Norrköping: Linköpings Universitet. Campus Norrköping, 2005.
- Aronsson, P., B. Hodne, B. S. Frykman og J. Ødemark (red.). *Kulturarens gränser. Komparativa perspektiv*. Göteborg: Arkipelag, 2005.
- Arvidsson, S. «Germania. Noen hovedlinjer i forskningen om fortidens germanere.» I: *Jakten på Germania. Fra nordensvermeri til SS-arkeologi*, red. T. Emberland og J. Sem Fure, 11-34. Oslo: Humanist forlag, 2009.
- Asdal, K., B. Brenna og I. Moser. «Introduksjon: Teknovitenskapelige kulturer.» I: *Teknovitenskapelige kulturer*, red. K. Asdal, B. Brenna og I. Moser, 9-90. Oslo: Spartacus, 2001.
- Asdal, K., K. L. Berge, K. Gammelgaard, T. R. Gundersen, H. Jordheim, T. Rem og J. L. Tønnesson. *Tekst og historie. Å lese tekster historisk*. Oslo: Universitetsforlaget, 2008.
- Asphjell, A. «Teknikk for alle.» I: *Norsk litteraturhistorie. Sakprosa fra 1750 til 1995. Bind II*, red. E. B. Johnsen og T. B. Eriksen, 142-151. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- ASPLAN. *Registrering av gamle veganlegg. Arbeidsprogram*. Oslo: ASPLAN Institutt for samfunnsplanlegging, 1976.
- Bachtin, M. *Rabelais and his world*. Oversettelse H. Iswolsky, forord K. Pomorska og prolog ved M. Holquist. Bloomington: Indiana University Press, 1984.
- . *Det dialogiska ordet*. Oversettelse og etterord ved J. Öberg. Gråbo: Anthropos forlag, 1991.
- Bakhtin, M. M. *Spørsmålet om talegenrane*. Oversettelse og introduksjon ved R. T. Slaattelid. Bergen: Ariadne forlag, 1998.
- . *Latter og dialog. Uvalgte skrifter*. Innledning og oversettelse av Audun Johannes Mørch. Oslo: Cappelen akademisk forlag, 2003.
- . *The dialogic imagination. Four essays by M.M. Bakhtin*. Slavic series nr. 1, redigert ved M. Holquist, oversettelse og introduksjon ved C. Emerson og M. Holquist. Austin: University of Texas Press, [1981] 2006.
- . *Rum, tid og historie. Kronotopens former i europeisk litteratur*. Oversettelse ved H. H. Jepsen og etterskrift ved R. Kappel Schmidt. Århus: Kulturklassiker Klim, 2006.

- Basso, K. H. «'Stalking with stories'. Names, places, and moral narratives among the western Apache.» I: *Text, play, and story. The construction and reconstruction of self and society*, red. E. M. Bruner, 19-55. Illinois: Waveland Press, 1984.
- Baudou, E. *Den nordiska arkeologin. Historia och tolkningar*. Stockholm: Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien, 2004.
- Baudrillard, J. *The Ecstasy of Communication*. Oversatt av B. Schutze og C. Schutze, red. S. Lotringer. New York: Autonomedia, 1988.
- Bauman, Z. *Flytende modernitet*. Oslo: Vidarforlaget, [2000] 2006.
- Bennett, T. *The Birth of the Museum. History, theory, politics*. London og New York: Routledge, [1995] 2009.
- Berg, B. I. «Norsk teknologihistorie i dag. Tendenser og utviklingslinjer.» *Volund* 1996 (1996): 7-28.
- Bergh, T., A. Hovd, G. Paulsrud og P. Østby. «Vegen - en konstruksjon av meninger og materielle ting.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 2004 (2004): 89-94.
- Berg-Hansen, I. M. «Vognhjulet i brønnen – et uvanlig funn fra en førromersk boplass på Borgenhaugen i Sarpsborg, Østfold.» *UiO Kulturhistorisk museum Varia* nr. 77 2009 (2009): 95-113.
- Berntsen, B. *Naturvernets historie i Norge. Fra klassisk naturvern til økopolitikk*. Oslo: Grøndahl/Norges naturvernforbund, 1977.
- . *Grønne linjer. Natur- og miljøvernets historie i Norge*. Oslo: Grøndahl Dreyer/Norges naturvernforbund, 1994.
- Bintliff, J. «Why Indiana Jones is smarter than the post-processualists.» *Norwegian Archaeological Review* vol. 26, nr.2, 1993 (1993): 91-100.
- Bjørnland, D. *Fra dampmaskin til jetfly. En reise gjennom vår innenlandske samferdsel*. Oslo: NKS-forlaget, 1982.
- . *Vegen og samfunnet. En oversiktlig fremstilling og analyse i anledning Vegdirektoratets 125-årsjubileum 1864-1989*. Oslo: Vegdirektoratet, 1989.
- Bjørnland, D., L. Bull-Berg og N. Skarra. *Innenlands samferdsel i Norge siden 1800. Del 1: Demring (1800-1850-tallet)*, red. D. Bjørnland. Oslo: Transportøkonomisk institutt. I kommisjon hos Grøndahl, 1977.
- Boge, K. «Ett dysfunksjonelt vs. to funksjonelle vegsystemer? Den historiske utviklingen av det moderne vegsystemet i Norge, sett i forhold til utviklingen i Sverige og Danmark.» *Volund* 2002 (2002): 79-113.
- Bonde, N. og A. E. Christensen. «Dendrokronologisk datering af tømmer fra gravkamrene i Oseberg, Gokstad og Tune.» *Universitetets Oldsaksamling Årbok* 1991/1992 (1993): 153-160.
- Borgen, J., A. Brinchmann, H. O. Christophersen, O. Gjerløw, H. Groth, S. Hoel, S. Iversen, O. Midttun, E. Solem og S. Steen. *Vår kulturs fremtid. Et brev til den norske regjering*. Oslo: Norsk trykk og Papirindustri, 1945.
- Bostrøm, H. *Vegplanlegning i Norge 1945-1990*. Oslo: Vegdirektoratet, 1989.
- Bratland, E. *Den mangelfulle konstruktivisme i studiet av miljøbevegelsen*. Fredrikke nr.5: Høgskolen i Nesna, 2008.
- Brattli, T. *Evolusjonismen og det moderne. Ein analyse av tilkomsten av arkeologien som vitenskapleg disiplin*. Stensilserie B nr 36. Tromsø: Universitetet i Tromsø, Institutt for samfunnsvitenskap, Arkeologiseksjonen, 1993.
- . *Fortid og forvaltning. En analyse av norsk kulturminneforvaltning i perioden 1990-2005, med hovedvekt på arkeologiske forhold*. Doktoravhandlinger ved NTNU, 2006:32. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Det historisk-filosofiske fakultet, Institutt for arkeologi og religionsvitenskap, 2006.

- Brattli, T. og A. Svestad. «Forskningshistoria og den arkeologiske praksisen.» *Viking* 1991 (1991): 105-112.
- Brenna, B. *Verden som ting og forestilling. Verdensutstillinger og den norske deltakelsen 1851-1900*, Acta humaniora nr 131. Oslo: Det historisk-filosofiske fakultet Unipub, 2002.
- Brink, S. «Landskap og plats som mentale konstruksjoner.» I: *Facets of Archaeology. Essays in Honour of Lotte Hedeager on her 60th Birthday*, red. K. Chilidis, J. Lund og C. Prescott, 109-120. Oslo: OAS Vol. 10, 2008.
- Broch, J. *Veier og veivesen i Norge. Fra de eldste tider til veiloven av 1851*. Oslo: Aas og Wahls Boktrykkeri, 1937.
- Broch, O. J. *Kongeriget Norge og det norske Folk, dets sociale Forhold, Sundhetstilstand, Næringsveie, Redningsvæsen, Samfærdselsmidler og Ekonomi. Beretning afgiven til Kongressen for Sundhedsforhold og Redningsvæsen i Bryssel 1876*. Kristiania: Steenske Bogtrykkeri, 1876.
- Brochmann, B. D. «Nasjonale turistveger. En ny norsk nasjonalromantikk.» *Arkitektur N*, nr.1. 2009 (2009): 61-63.
- Brochmann, G. *De store oppfinnelser. Forskning og fremskritt. Bind IV, Jordens utnyttelse*. Oslo: Nasjonalforlaget, 1930.
- . *Per aspera ad astra. Et skrift om Norsk teknisk museum gjennom 25 år og et gløtt inn i framtida*. Oslo: Norsk Teknisk Museum, 1939.
- . *Dødståken (Den store ødelegger)*. Oslo: Nasjonalforlaget, 1950.
- Bruhn, J. *Romanens tænker. M.M. Bachtins romanteorier*. København: Multivers, 2005.
- Bruner, E. M. og P. Gorfain. *Dialogic narration and the paradoxes of Masada. I: Text, Play, and Story. The construction and reconstruction of self and society*, red. E. M. Bruner, 56-79. Illinois: Waveland Press, 1984.
- Brøgger, A. W. «1844-1914. Et bidrag til foreningens historie.» *Foreningen til norske fortidsmindelemners bevaring. Aarsberetning for 1914* (1915): 8-59.
- . «Nasjonen og Fortiden.» *Universitetets Oldsaksamlings Skrifter*, bind II 1929 (1929): 5-16.
- . «Museene i folkeoplysningens tjeneste.» *Sætrykk av Bok og Bibliotek*, nr.1. 1938 (1938): 1-6.
- Brøndsted, J. og A. Schück. *A. Handel og samfærdsel i oldtiden. B. Handel och samfærdsel under medeltiden.*, *Nordisk kultur XVI*. Stockholm, Oslo og København: Bonnier forlag/Aschehoug forlag/Schultz forlag, 1934.
- Bugge Amundsen, A. «Naturvandring eller indre reise? Moderne norske pilegrimer i ideologisk dobbeltlys.» I: *Historien in på livet. Diskussjoner om kulturarv og minnespolitikk*, red. A. Eriksen, J. Garnert og T. Selberg, 147-171. Falun: Nordic Academic Press, 2002.
- . «Kulturarvspraksis? På spor av brudd og diskontinuitet.» I: *Kulturarvens dynamik. Det institutionaliserade kulturarvets förändringar*. Kultur och Samhälle. Skriftserie 2005/2, red. P. Aronsson og M. Hillström, 121-128. Norrköping: Linköpings Universitet. Campus Norrköping, 2005.
- Burström, M. *Samtidsarkeologi. Introduktion till ett forskningsfält*. Lund: Studentlitteratur, 2007.
- Bøe, J. B. *Å lese fortiden. Historiebruk og historiedidaktikk*. Oslo: Høyskoleforlaget, 2006.
- Carman, J. og Sørensen, M. L. S. «Heritage Studies. An Outline.» I: *Heritage Studies. Methods and Approaches*, red. M. L. S. Sørensen og J. Carman, 11-28. London: Routledge, 2009.

- Chippindale, C. «The ethics of research knowledge.» I: *Ethical issues in archaeology*, red. L. J. Zimmerman, K. D. Vitelli og J. Hollowell-Zimmer, 239-250. Walnut Creek, California: Altamira Press, 2003.
- Christensen, A. E. «Vognen i nordisk forhistorie.» *Viking* XXVIII (1964): 63-87.
- Christensen, A.L. *Kunsten å bevare: om kulturminnevern og fortidsinteresse i Norge*. Oslo, Pax forlag, 2011.
- Christensen, O. «En nasjonal identitet tar form. Etniske og nasjonalkulturelle avgrensninger.» I: *Jakten på det norske. Perspektiver på utviklingen av en norsk nasjonal identitet på 1800-tallet*, red. Ø. Sørensen, 51-73. Oslo: Pensumtjensten, Gyldendal, [1998] 2007.
- Christiansen, P. O. *Kulturhistorie som opposition. Træk af forskellige fagtraditioner*. København: Samleren, 2000.
- Christophersen, H. O. *På gamle veier og nye stier i Oslomarka*. Oslo: Gyldendal forlag, 1956.
- . *Kjør en omvei. Nye turer på gamle Østlandsveier*. Oslo: Aftenposten, 1967.
- . *Fra allfar og kongevei. Glimt fra gamle dagers vandre- og reiseliv*. Oslo: Grøndahl, 1973.
- Clarke, D. «Archaeology: the loss of innocence.» *Antiquity*, volume 47, no.185 1973:6-18.
- Clifford, J. *Routes. Travel and translation in the late twentieth century*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1997.
- Conradi, T. «Leve med kulturminner. Samliv til besvær?» *Årbok for Norsk vegmuseum* 2005 (2005): 9-26.
- Dahl, O. *Norsk historieforskning i det 19. og 20. århundre*. Oslo: Universitetsforlaget, 1970.
- Dalbak, T. H. og G. Dahl. *Ingeniøren som helt, skurk og elsker. Et knippe ingeniørportretter i norsk litteratur fra 1879 til vår egen tid*. Oslo: Norske sivilingeniørers forening, 1994.
- Dannevig Hauge, T. «Trekk fra hjulets utvikling.» *Volund* 1959 (1959): 39-55.
- Dessingué, A. «The discourse of memory in France: from individual and collective to dialogical memory.» I: *Flerstemte minner* red. A. Dessingué, K. Knutsen og A.E. Laksfoss Hansen, 13-21. Stavanger: Universitetet i Stavanger og Hertervig Akademisk forlag, 2010.
- Divall, C. «Transports of delight? Making and Consuming Histories at the National Railway Museum, York.» I: *History and Heritage. Consuming the Past in Contemporary Culture*. Red. J. Arnold, K. Davies og S. Ditchfield, 197-211. Dorset: Donhead Publishing Ltd, 1998.
- Díaz-Andreu, M. «Childe and the International Congresses of Archaeology.» *European Journal of Archaeology* vol. 12 (1-3) 2009: 91-122.
- Duff, D. «Introduction.» I: *Modern genre theory*, red. D. Duff, 1-24. Harlow: Pearson Education, 2000.
- Edquist, S., L. Hermanson og S. Johansson (red.). *Tankar om ursprung. Forntiden och medeltiden i nordisk historieanvändning*. Stockholm: Statens historiska museum, 2009.
- Eglash, R. «Technology as material culture.» I: *Handbook of material culture*, red. C. Tilley, W. Keane, S. Küchler, M. Rowlands og P. Spyer, 329-340. London et.al.: Sage, 2006.
- Eikrem, K. «1905-2005: Har arkeologien framleis ein nasjonal agenda?» *Primitive Tider* 2005 (2005): 21-32.
- Ekeland, T. *Arkeologi og formidling. En analyse av form og innhold i norske museers presentasjon av fortid*. Bergen: Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi, Universitetet i Bergen, 1990.
- . *Arkeologisk kunnskap som sosial konstruksjon. Genealogi som redskap for en polysemisk representasjon av fortidig materiell kultur i skolens undervisning*. Tromsø: Avhandling dr.art., Det samfunnsvitenskapelige fakultet, Universitetet i Tromsø, 1998.

- . «Fortid som fortelling - i turistindustrien og i vitenskapelig arkeologi.» *Primitive Tider* 2001 (2001): 101-112.
- Ellefsen, E. «P.A. Munch som geograf.» *Norsk Geografisk Tidsskrift*, særtrykk Bind V, Hefte 3 (1934): 125-181.
- Ellefsen, K. O. "Narrativt vern". *Arkitektur N* bind 90, nr.1. 2008 (2008): 52-59.
- Eriksen, A. *Historie, minne og myte*. Oslo: Pax forlag, 1999.
- . *Topografenes verden. Fornminner og fortidsforståelse*. Oslo: Pax forlag, 2007.
- . *Museum. En kulturhistorie*. Oslo: Pax forlag, 2009.
- Eriksen, A. og J. V. Sigurdsson (red.). *Negotiating Pasts in the Nordic Countries. Interdisciplinary Studies in History and Memory*. Falun: Nordic Academic Press, 2009.
- Eriksen, A., J. Garnert og T. Selberg (red.). *Historien in på livet. Diskussjoner om kulturarv og minnespolitikk*, NNF publications nr.14. Lund: Nordic Academic Press, 2002.
- Evans, C. «Digging with the Pen. Novel Archaeologies and Literary Traditions.» I: *Interpretative archaeology*, red. C. Tilley, 417-447. Oxford: Berg, 1993.
- Fairclough, N. *Discourse and social change*. Cambridge: Polity Press, 1992.
- . *Critical discourse analysis. The critical study of language*, Language in social life series. Harlow: Longman, 1995.
- Fasting, K. og H. Hagerup. *Femti år for bilen. 1916-1966*. Oslo: Automobilimportørenes forening, 1966.
- Featherstone, M. *Consumer culture and postmodernism*. Series of Theory, culture and society. London: Sage, 1991.
- Fett, H. *Glück auf: en bergstadspreken på Røros*. Særtrykk av Kunst og kultur. Oslo, 1939.
- . «Til Haakon Shetelig. Med noen minneord fra gamle papirer.» *Kunst og Kultur* nr.38. 1955 (1955): 153-158.
- Finn, C. og M. Henig (red.). *Outside Archaeology. Material culture and poetic imagination*. Oxford: BAR International Series 999, 2001.
- Fortidsvern. *Veiens historie* (temanummer). Bind 20, nr 4, 1994.
- . *Samferdsel og transport* (temanummer). Bind 33, nr.2, 2008.
- Fosmo Talleraas, L. E. *Et uregjerlig mangfold? Lokale og regionale museer som saksfelt i norsk kulturpolitikk 1900 - cirka 1970*, Papers in museology no. 7. Umeå: Museologi, Institutionen för kultur- och medievitenskap, Umeå universitet, 2009.
- Foucault, M. «Of other spaces.» I: *Visual culture. Volume 3 Spaces of visual culture*, red. J. Morra og M. Smith, 93-101. London: Routledge, [1967] 2006.
- Frøholm, G. *Med veg skal landet byggjast. Med bru og tunnel skal vegen kortast og tryggjast*. Oslo: Frøholm forlag, 1970.
- . *Med veg skal Europa samlast - frå Atlanterhavet til Svartehavet. Med klokskap, kunnskap og kraft, for framgang, fridom og fred*. Oslo: Frøholm forlag, 1971.
- . *Med veg skal verda vinnast. I Amerika, Afrika, Asia og Europa*. Oslo: Frøholm forlag, 1972.
- Fuglevik, L. M. «Treperiodesystemets konstruksjon tolket i sammenheng med sekulariseringen og vitenskapeliggjøringen av samfunnet i første halvdel av det nittende århundre.» *Primitive tider* 2007/08 (2008): 31-39.
- Fure, K. *Vegane i verda. Utsyn over ei grein av samferdsla før og no*. Oslo: Samlaget, 1951.
- Galaty, M. L. og C. Watkinson. "The practice of archaeology under dictatorship." I: *Archaeology under dictatorship*, red. M. L. Galaty og C. Watkinson, 1-17. New York: Springer, 2006.
- Gansum, T. «Veier uten forbindelse? Positivism og sosialteori i veiforskningen.» *META* 1999, nr.1 (1999): 24-37.
- . *Hulveger. Deler av ferdselens historie*. Tønsberg: Kulturhistorisk forlag, 2001.

- . *Hulveger. Fragmenter av fortidens ferdsel. Hulvegprosjektet i Vestfold*: Kulturhistorisk forlag, Tønsberg, 2002.
- Gansum, T. og T. W. Skarre. «Hulveger. Forslag til begreper og terminologi.» *Nordiske veghistoriske studier*, Braut 2 (2002): 153-162.
- Gansum, T., G. B. Jerpåsen og C. Keller. *Arkeologisk landskapsanalyse med visuelle metoder*. AmS-varia 28. Stavanger: Arkeologisk museum i Stavanger, 1997.
- Gardiner, M. «Bakhtin's Carnival: Utopia as Critique.» I: *Mikhail Bakhtin*, red. M. Gardiner, 175-198. London, Thousand Oaks og New Delhi: Sage, 2003.
- Gardiner, M. og M. Mayerfeld Bell. «Bakhtin and the human sciences. A brief introduction.» I: *Bakhtin and the human sciences*, red. M. Mayerfeld Bell og M. Gardiner, 1-12. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage publications, 1998.
- Gaukstad, E. «Kulturminneforvaltningen i Norge.» I: *Kulturminnevern. Bind I*, red. J. Holme, 129-135. Oslo: Økokrim, 2001.
- Gierløff, C.P.G. *Om kunsten å reise. Spredte epistler om landeveien, vannveien og luftveien, jernbanen, bilen m. m. og reiselivet som nasjonal næringsvei*. Oslo: Gyldendal, 1927.
- Gillis, J. R. «Introduction. Memory and identity: The history of a relationship.» I: *Commemorations. The politics of national identity*, red. J. R. Gillis, 3-24. Princeton New Jersey: Princeton University Press, 1994.
- Gimnes, S. «Biografi, memoar og sjølvbiografi.» I: *Norsk litteraturhistorie. Sakprosa fra 1750 til 1995*, red. E. B. Johnsen og T. B. Eriksen, 121-131. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- Gjørum, J. *Akershus fylkes veghistorie. En oversikt over vegvesenets utvikling i fylket fra begynnelsen av middelalderen fram til 1948*. Oslo: Soelberg Trykk, 1954.
- Grabow, S. «The Santiago de Compostela pilgrim routes: The development of European cultural heritage policy and practice from a critical perspective.» *European Journal of Archaeology* Vol. 13. nr.1 2010 (2010): 89-116.
- Gram, G. O. «Oslo som 'det moderne'. Vi kan-utstillingen 1938.» *Byminner, Oslo bymuseum* 2008, nr.3 (2008): 20-37.
- Gregory, J. W. *The story of the road: from the beginning to the present day*. London: Adam og Charles Black, [1931] 1938.
- Grepstad, O. «Sakprosaens linjer.» I: *Norsk litteraturhistorie. Sakprosa fra 1750 til 1995. Bind II 1920-1995*, red. E.B. Johnsen og T. B. Eriksen, 593-698. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- Gretland, P. *Bilens historie. Bilismens utvikling i Norge og en kronologisk oversikt over bilens historie*. Oslo: Kongelig norsk automobilklub, 1951.
- Grieg, S. «Kongsgaarden.» I: *Osebergfundet*. Bind II, red. A. W. Brøgger og H. Shetelig. Oslo: Universitetets Oldsaksamling/A. W. Brøgers Boktrykkeri, 1928.
- Groseth, L. «Kulturarens demokratiske svøpe.» *Primitive Tider 2006* (2006): 39-44.
- Grundberg, J. *Kulturarvsforvaltningens samhøvsdrag. En introduktion till kulturarvsforvaltningens teori och praktik*. GOTARC Series C, Arkeologiska skrifter nr.33. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för Arkeologi, 2000.
- . *Historiebruk, globalisering och kulturarvsförvaltning. Utveckling eller konflikt?* GOTARC Series B, Gothenburg archaeological theses nr.28. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för arkeologi, 2004.
- Gulliksen, G. *Poetokrati*. Oslo: Spartacus forlag, 2003.
- Gustafsson, A. *Arkeologihistoria som historia och som arkeologi. Studier i arkeologins egenhistorier*. GOTARC Series B. Archaeological Theses 17. Göteborg: Institutionen för Arkeologi, Göteborgs universitet, 2001.

- Guttormsen, T. S. *Gård og landskap. En landskapsarkeologisk analyse av jernalderens bosetning i Follo*. Oslo: Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Oslo, 2001.
- . «Urban mobilitet og landskap i endring. En diskurs mellom press og bevaring.» I: *Kultur - Minner og Miljøer. Strategiske instituttprogrammer 2001-2005*. NIKU Tema 18, red. I. M. Egenberg, B. Skar og G. Swensen, 200-210. Oslo: NIKU, 2006.
- . «Transregional historical roads in local landscapes. Via Egnatia in Macedonian Greece.» *Die Erde* nr.138, Special issue: Mediterranean landscapes, 2007/1 (2007): 223-242.
- Guttormsen, T. S. og K. Fageraas. «The social production of ‘attractive authenticity’ at the World Heritage Site of Røros, Norway.» *International Journal of Heritage Studies* vol.17, no.5 2011 (2011): 442-462.
- Habermas, J. *Borgerlig offentlighet - dens fremvekst og forfall. Henimot en teori om det borgerlige samfunn*. Innledning ved H. Høibraaten. Oversettelse ved E. Schwabe-Hansen, H. Høibraaten og J. Øien. Oslo: Gyldendal, [1962] 2002.
- Hage, T. «Pilegrimsleden - vandring i historiens fotspor.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 1996 (1996): 84-91.
- Hagen, A. «Vognen. Et streiftog i bronsealderens kulturhistorie.» *Viking XIX* (1955): 9-47.
- . «Refleksjoner over et museums oppgave på miljøvernsektoren.» *Ottar* nr.75, 1973/1 (1973): 55-59.
- . *Gåten om kong Raknes grav. Hovedtrekk i norsk arkeologi*. Oslo: Cappelen fakta, 1997.
- . *Et arkeologisk liv, Primitive tider, spesial nr 1:2002*. Oslo: Primitive tider, 2002.
- Halewood, C. og K. Hannam. «Viking heritage tourism. Authenticity and commodification.» *Annals of Tourism Research* vol. 28, nr.3 2001 (2001): 565-580.
- Hall, M. A. «Romancing the stones. Archaeology in popular cinema.» *European Journal of Archaeology* vol.7, nr.2 2004 (2004): 159-176.
- Hamilakis, Y. «From Ethics to Politics.» I: *Archaeology and capitalism. From Ethics to Politics*. One World Archaeology Series vol. 48, red. Y. Hamilakis og P. Duke, 15-40. Walnut Creek, California: Left Coast Press, 2007.
- Handeland, H. *Tid og arkeologisk narrativ. Om tidsforståing i arkeologifaget*. Bergen: Upublisert masteroppgave i arkeologi ved Universitetet i Bergen, 2002.
- Harrison, D. «Introduction. Contested narratives in the domain of world heritage.» I: *The politics of world heritage. Negotiating tourism and conservation*, red. D. Harrison og M. Hitchcock, 1-10. Clevedon, Buffalo and Toronto: Channel view publications, 2006.
- Hartog, F. «Time and heritage.» *Museum International* vol. 57, nr.3 2005 (2005): 7-17.
- Hauan, M. «Fotefar mot nord. Kulturminnevernets fotfeste i folkets røtter?» I: *Historien in på livet. Diskussjoner om kulturarv og minnespolitikk*, red. A. Eriksen, J. Garnert og T. Selberg, 127-146. Falun: Nordic academic press, 2002.
- Hedeager, L. *Skygger av en annen virkelighet. Oldnordiske myter*. Oslo: Pax, 1999.
- Hedeager, L. og K. Schousboe. «Innledning.» I: *Brugte historier. Ti essays om brug og misbrug af historien*, red. L. Hedeager og K. Schousboe, 7-10. København: Akademisk forlag, 1989.
- Hegardt, J. *Relativ betydelse. Individualitet och totalitet i arkeologisk kulturteori*. Occasional papers in archaeology nr.12. Uppsala: Institutionen för arkeologi och antik kultur, Uppsala universitet, 1997.
- Hegdalstrand, K. *Vegens menn og deres verk*. Fåberg: Statens vegvesen/Norsk vegmuseum, 1992.
- . «Rett til en fortid.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 1995 (1995): 29-41.

- Helliksen, W. *Evolusjonisme i norsk arkeologi. Diskutert med utgangspunkt i A.W. Brøggers hovedverk 1909-25*. Universitetets oldsaksamling Varia nr. 37. Oslo: Universitetets oldsaksamling, 1996.
- Hervik, A. *Nytte-kostnadsanalyser. Prinsipper for lønnsomhetsvurderinger i offentlig sektor. Utredning fra et utvalg oppnevnt av Finans- og tolldepartementet 6. mai 1994. Avgitt 24. september 1997*. Norges offentlige utredninger NOU 1997:27. Oslo: Statens forvaltningstjeneste, Statens trykning, 1997.
- Hesjedal, A. *Samisk forhistorie i norsk arkeologi 1900-2000*. Tromsø: Avhandling dr.art. ved Institutt for arkeologi, Universitetet i Tromsø, 2000.
- Hodder, I. «Writing archaeology. Site reports in context.» *Antiquity* vol. 63 1989 (1989): 268-274.
- . «The narrative and rhetoric of material culture sequences.» *World Archaeology* vol. 25, nr.2. 1993 (1993): 268-282.
- Holm, I. «Kulturhistorisk forskning, kulturminnevernforskning og forvaltning av automatisk freda kulturminner i Norge.» *Primitive Tider* 2007/08 (2008): 53-65.
- Holquist, M. *Dialogism. Bakhtin and his world*. London: Routledge, [1990] 2002.
- Holtedahl, B. *Samferdsel i Norge. Før og nå*. Oslo: Leif Holtedahl, 1979.
- Holtorf, C. *From Stonehenge to Las Vegas. Archaeology as popular culture*. Walnut Creek, Lanham, New York, Toronto, Oxford: Altamira Press, 2005.
- . «Experiencing archaeology in the dream society.» I: *Images, representations and heritage. Moving beyond modern approaches to archaeology*, red. I. Russell, 161-175. New York: Springer, 2006.
- . *Archaeology is a brand! The meaning of archaeology in contemporary popular culture*. Oxford: Archaeopress, 2007a.
- . «Can you hear me at the back? Archaeology, communication and society.» *European Journal of Archaeology* vol. 10, nr. 2-3 2007 (2007b): 149-165.
- . «Academic critique and the need for an open mind (a response to Kristiansen).» *Antiquity* 82/316, 2008 (2008a): 490-92.
- . «Appendix 1: Engaging with multiple pasts, reply to Francis McManamon.» I: *The heritage reader*, red. N. Fairclough, R. Harrison, J. H. Jameson Jr. og J. Schofield, 476-477. New York: Routledge, 2008b.
- . «Imagine This: Archaeology in the Experience Society.» I: *Contemporary Archaeologies. Excavating Now*, red. C. Holtorf og A. Piccini, 47-64. Frankfurt am Main: Peter Lang Verlag, 2009.
- Hougen, B. «Fra norsk arkeologisk historie. En skisse.» *Viking* 1954 (1954): 29-50.
- Hovland, K. S. *Haakon Shetelig. Arkeologen og mennesket*. Bergen: Alma mater, 1995.
- Hvattum, M., J., B. Brenna, B. Elvebakk og Kampevold Larsen. «Introduction: Routes, roads and landscapes». In: *Routes, roads and landscapes*, 1-9. Surrey/England og Burlington/USA: Ashgate, 2011.
- Hygen, A.-S. og L. Nordeide. «Oldtidsveien formidlingsprosjekt. Ny giv i gammelt landskap.» *Fortidsvern* nr.3. 2008 (2008): 7-10.
- Hylland Eriksen, T. «Et mer fleksibelt fellesskap. Nasjonsbygging mot 2014.» I: *Anbefalinger og rapport fra Mangfoldsåret 2008*, red. Sekretariatet for Mangfoldsåret, 25-28. Oslo: Kultur- og kirke departementet, 2009.
- Hølleland, H. «Gamle og nye europeere og deres kultur. Om konstruksjon av kulturell kontinuitet.» *Primitive Tider* 2007/08 (2008): 23-29.
- Haavardsholm, J. *Vikingtiden som 1800-tallskonstruksjon*. Oslo: Unipub forlag, Universitetet i Oslo, 2004.
- Ibsen, H. *Menneskets fotavtrykk. En økologisk verdenshistorie*. Oslo: Tano Aschehoug, 1997.

- ICOMOS. *Cultural routes. A heritage to rediscover*. ICOMOS Canada Bulletin, vol.10, nr.1. Ottawa: ICOMOS Canada, 2002.
- . *The ICOMOS Charter on Cultural Routes*. International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS. Québec: Canada, 2008.
- Ingold, T. «Chapter Eleven. The temporality of the landscape.» I: *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*, red. T. Ingold, 189-208. London: Routledge, 2000.
- Jacobsen, K. *Forskning på gamle vegfar. Case study: fortidens ferdsel på Andøya i Nordland*. Tromsø: Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Tromsø, 2003.
- Jarmann, N. «Hestekjøretøyer.» *By og bygd*, vol.13. 1960 (1960): 75-136.
- Jensen, J. V. *Den Gotiske Renaissance*. København: Gyldendal forlag, [1901] 2000.
- Jensen, O. W. *Forntid i historien. En arkeologihistorisk studie av synen på forntid och forntida lämningar, från medeltiden till och med förupplysningen*. GOTARC. Series B, Gothenburg archaeological theses nr.19. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för arkeologi, 2002.
- . «Konsten att konstruera ett kulturarv. Om fornlämningar och den antikvariska forskningens historia.» I: *Kulturarvens dynamik. Det institutionaliserande kulturarvets förändringar*, red. P. Aronsson og M. Hillström, 27-42. Tema kultur och samhälle, Skriftserie 2005:2. Linköping: Linköpings universitet, 2005.
- Jerpåsen, G. B. «Application of visual archaeological landscape analysis. Some results.» *Norwegian Archaeological Review* vol. 42, nr.2 2009 (2009): 123-145.
- Johansen, A. *Den store misforståelsen: «kulturarv» og «nasjonal egenart» i norgesreklame og politisk kultur. En advarsel*. Utgitt i serien Pamfletter. polemikk, politikk, propaganda nr. 5. Oslo: Tiden forlag, 1995.
- Johansen, E. og A. Skjølsvold. *Reisefører til fortiden. Med arkeologen rundt Oslofjorden*. Oslo: Cappelen, 1966.
- Johnson, M. *Ideas of landscape*. Malden Mass./USA, Oxford/UK og Carlton, Victoria/Australia: Blackwell Publishing, 2007.
- Jones, A. *Memory and material culture. Tracing the past in prehistoric Europe*. I serien Topics in contemporary archaeology. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- Joyce, R. A. og R. W. Preucel, «Writing the Field of Archaeology.» I: *The languages of archaeology. Dialogue, narrative, and writing*, red. R. A. Joyce: 18-38. Oxford/UK og Malden Mass./USA: Blackwell, 2002.
- Jung, H. Y. «Mikhail Bakhtin's body politic. A phenomenological dialogics.» *Man and World* vol. 23 1990 (1990): 85-99.
- Jönsson, L.-E., A. Wallete og J. Wienberg (red.). *Kanon och kulturarv. Historia och samtid i Danmark och Sverige*. Centrum för Danmarksstudier ved Lunds Universitetet. Göteborg og Stockholm: Makadam forlag, 2008.
- Jørgensen, G. ««Folkeopplysningens fribytter» - om identitet i formidlingen av forhistorie i skolen.» *Primitive Tider* 2006 (2006): 23-32.
- Kaesar, M.-A. «On the international roots of prehistory.» *Antiquity volume 76, no.291* 1992:170-177. Artikkelen finnes også i *Histories of Archaeology. A Reader in the History of Archaeology*, red. T. Murray og C. Evans, 378-391. Oxford: Oxford University Press, 2008.
- Kaldal, I. *Veit og gate. Daglegliv i Midtbyen i Trondheim 1880-1950*. Trondheim/Oslo: Trøndelag folkemuseum, Universitetsforlaget, 1997.
- . *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. Oslo: Det Norske Samlaget, 2002.
- Karlsson, H. (red.) *Swedish archaeologists on ethics*. Lindome: Bricoleur press, 2004.
- Karlsson, H. *Försummat kulturarv. Det närliggande förflutna och fotbollens platser*. Lindome: Bricoleur, 2004.

- Karlsson, K.-G. «Historiedidaktikk. Begrepp, teori och analys.» I: *Historien är nu. En introduktion till historiedidaktiken*, red. K.-G. Karlsson og U. Zander, 21-66. Lund: Studentlitteratur, 2004.
- Keller, C. *Arkeologi. Virkelighetsflukt eller samfunnsforming*. Oslo: Universitetsforlaget, 1978.
- . «Visuelle landskapsanalyser i arkeologien.» *Universitetets Oldsaksamling årbok* 1991/92 (1993): 59-68.
- . «Pilegrimens landskap i middelalderen og i dag.» I: *Natur, kultur og tro i middelalderen. En artikkelsamling*, red. A. Beverfjord, T. Haga, T. H. Haraldsen, M. Kollandsrud og K. Møyner, 35-48. Oslo: Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning, 1996.
- . «80-årenes arkeologi. Fra norsk løve til fransk puddel.» *Nicolay 2006* (2006): 17-23.
- Kjeldstadli, K. *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget, [1992] 2005.
- Kjørup, Søren «Den ubegrunnede skepsis: en kritisk diskussion af socialkonstruksjonismens filosofiske grundlag.» *Sosiologi i dag* nr. 2. 2001 (2001): 5–22.
- Klemm, F. "Beckmann, Johann.» I: *Dictionary of scientific biography*, red. C. C. Gillispie, 554-555. New York: Charles Scribners sons, 1970.
- Klindt-Jensen, O. *A history of Scandinavian archaeology*. London: Thames and Hudson, 1975.
- Kloster, R. «Ved Haakon Shetelig's bære. Tale ved bisettelsen 27. juli 1955.» *Kunst og Kultur* nr.38 1955 (1955): 147-151.
- Klüwer, L. D. *Norske Mindesmærker aftegnede paa en reise igjennem en del af det Nordenfjeldske, Facsimilia Nidrosiensia 2*. Trondheim: Foreningen Facsimilia Nidrosiensia, [1823] 1960.
- Knutsen, P. *Analytisk narrasjon. En innføring i historiefagets vitenskapsfilosofi*. Bergen: Fagbokforlaget, 2002.
- Knutsen, S. *Veier til modernisering. Veibyging, samferdsel og samfunnsendring i Norge på 1800-tallet*. Oslo: Pax, 2009.
- Knutsen, S. og K. Boge. *Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt?* Oslo: Cappelen, 2005.
- Korsgaard, O. og L. Løvlie. «Indledning.» I: *Dannelsens forvandlinger*, red. R. Slagstad, O. Korsgaard og L. Løvlie, 9-36. Oslo: Pax, 2003.
- Kristiansen, G. *Bil, vei og meninger. Et 75-årsminne*. Oslo/Gjøvik: Norbok, 1975.
- Kristiansen, K. «A social history of Danish archaeology (1805-1975).» I: *Towards a history of Archaeology*, red. G. Daniel, 20-44. London: Thames and Hudson, 1981.
- . «'Fortids Kraft og Kæmpestyrke'. Om national og politisk brug af fortiden.» I: *Brugte historier. Ti essays om brug og misbrug af historien*, red. L. Hedeager og K. Schousboe, 187-218. København: Akademisk forlag, 1989.
- . «From romanticism, through antiquarianism, to an historical view of nature. The case of Denmark.» I: *All natural things. Archaeology and the green debate*, red. L. Macinnes og C. R. Wickham-Jones, 52-64. Oxford: Oxbow books, 1992.
- . «'The strenght of the past and its great might'; an essay on the use of the past.» *Journal of European Archaeology* vol.1 1993 (1993): 3-32.
- . «Between rationalism and romanticism. Archaeological heritage management in the 1990s.» *Current Swedish Archaeology* vol. 6 1998 (1998): 115-122.
- . «Should archaeology be in the service of 'popular culture'? A theoretical and political critique of Cornelius Holtorf's vision of archaeology.» *Antiquity* 82/316 (2008): 488-492.
- Kristiansen, O. *Samfærsl i Norge 1814-1830*. Oslo: Cammermeyer, 1926.

- Krüger, K. *Die Strassen der Welt: eine Strassengeographie*. Berlin: Volk und Reich, 1937.
- Kyllingstad, J. R. 'Menneskeåndens universalitet'. *Instituttet for sammenlignende kulturforskning 1917-1940. Ideene, institusjonen og forskningen*. Acta humaniora nr. 371. Oslo: Det humanistiske fakultet, Unipub, 2008.
- Larsen, S. B. «Gerhard Schøning og omvurderingen av det nordlige på 1700-tallet.» *Nordlit* nr.11. 2002 (2002): 163-178.
- Lawson, J. «Chronotope, Story, and Historical Geography: Mikhail Bakhtin and the Spece-Time of Narratives.» *Antipode* Vol. 43 No.2 2011:384-412.
- Leegaard, M. «Norsk Teknisk Museum. Hvorfor og hvorledes skal vi verne om de kulturskatter, som vidner om utviklingen innen teknikk og industri?» *Teknisk ukeblad* nr.16. 1927, særtrykk (1927).
- . «Norsk Teknisk Museum.» *Teknisk ukeblad* nr.24 og nr.25. 1928, særtrykk (1928).
- Lénberg, P. *Den dynamiska hålvägen. En analys av hålvägar ur ett tidsgeografisk och performance teoretiskt perspektiv*. Göteborg: C-uppsats i arkeologi, institutionen för arkeologi, Göteborgs universitet, 2007.
- Lidén, H.-E. *Fra antikviteten til kulturminne. Trekk av kulturminnevernets historie i Norge*. Oslo: Universitetsforlaget, 1991.
- . «Kulturminnevernet i Norge. Historisk bakgrunn og aktuelle utfordringer.» *Heimen* 1993 (1993):17-20.
- . *Nicolay Nicolaysen. Et blad av norsk kulturminneverns historie*. Oslo: Abstrakt forlag, 2005.
- Lie, E. «Sosialøkonomien og den nye sakligheten.» I: *Norsk litteraturhistorie. Sakprosa fra 1750 til 1995. Bind II*, red. E. B. Johnsen og T. B. Eriksen, 297-304. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- Lie, E., S. Boquist og H. Roll-Hansen. *Faktisk talt. Statistikkens historie i Norge*. Oslo: Universitetsforlaget, 2001.
- Lillehammer, G. *Konflikter i landskapet. Kulturminnevern og kulturforståelse. Alvedans og utmark i Hå kommune i Rogaland, SV-Norge*. Avhandling dr.art ved Universitetet i Bergen. AmS-varia nr. 42. Stavanger: Arkeologisk museum i Stavanger, 2004a.
- . «Kulturminnevernforskning - hvor nyttig?» *Primitive Tider* 2004 (2004b): 81-94.
- Lorimer, H. «Cultural geography: the busyness of being 'more-than-representational'.» *Progress in Human Geography* vol.29, nr.1. 2005 (2005): 83-94.
- Loyrette, H. «The Eiffel Tower.» I: *Realms of Memory. The construction of the French Past, volume 3 Symbols*, red. P. Nora og L. D. Kritzman, 349-374. New York: Columbia University Press, 1998.
- Lundebrekke, E. og K. Selberg. «Vegen som landskapselement og byformer.» *Årbok for foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring* 1992 (1992): 97-110.
- Lundgreen-Nielsen, F. «I som raver i blinde.» I: *Oldsagskommissionens tidlige år. Forudsætninger og internationale forbindelser. Nationalmuseets 200 års jubilæumssymposium 24.-25. maj 2007. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og historie* 2007 (2010): 257-276.
- Lütken, A. *Opfindelsernes bog. En oversigt over menneskets kulturhistoriske udvikling og fremskridt paa videnskabens, kunstens, industriens og handelens omraader fra tidligste tid til vore dage. Første bind*. København: Thieles bogtrykkeri, 1877a.
- . *Opfindelsernes bog. En oversigt over menneskets kulturhistoriske udvikling og fremskridt paa videnskabens, kunstens, industriens og handelens omraader fra tidligste tid til vore dage. Andet bind*. København: Thieles bogtrykkeri, 1877b.
- Lütken, A. og H. Holst. *Opfindelsernes Bog. En oversigt over menneskets kulturhistoriske udvikling og fremskridt paa videnskabens, kunstens, industriens og handelens*

- omraader fra tidligste tid til vore dage. Bind 1. København og Kristiania: Gyldendal og Nordisk forlag, 1912.
- Magnus, O. *Historia om de Nordiska folken*. Östervåla: Gidlunds forlag, [1555] 1976.
- Marstrander, S. *Østfolds jordbruksristninger. Skjeberg. Bind 1*, Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Skrifter Serie B 53. Oslo: Universitetsforlaget, 1963.
- Martens, I., A. B. Johansen og A. Hagen. *Hardangervidda. Plan for kulturforskning*. Bergen: 1969.
- McCormick, J. *The global environmental movement*. Chichester: John Wiley & Sons, 1995.
- McManamon, F. P. «Archaeological messages and messengers.» I: *The heritage reader*, red. N. Fairclough, R. Harrison, J. H. Jameson Jnr. og J. Schofield, 457-475. New York: Routledge, 2008a.
- . «Appendix 2: Promoting an archaeological perspective, a response to Cornelius Holtorf.» I: *The heritage reader*, red. N. Fairclough, R. Harrison, J. H. Jameson Jnr. og J. Schofield, 478-481. New York: Routledge, 2008b.
- Meddelelser fra Veidirektøren. «Det norske veivesen 1274 - 1624 - 1824 - 1924.» *Meddelelser fra Veidirektøren* NO 52, oktober 1924 (1924): 143-174.
- Merriman, N. «Introduction. Diversity and dissonance in public archaeology.» I: *Public Archaeology*, red. N. Merriman, 1-17. London & New York: Routledge, 2004.
- Meskeell, L. «Introduction. Cosmopolitan Heritage Ethics.» I: *Cosmopolitan Archaeologies*, red. L. Meskeell, 1-27. Durham & London: Duke University Press, 2009.
- Midttun, G. «Gamle vegar.» I: *Norske bygder. Setesdalen, bind 1*, red. H. Aall, A. W. Brøgger, E. Bull, K. Liestøl og G. Midttun, 134-141. Kristiania: Alb. Cammermeyers forlag, 1921.
- . «Gamle vegar.» I: *Norske bygder. Vest-Agder, bind II*, red. H. Aall, A. W. Brøgger, E. Bull, K. Liestøl og G. Midttun, 9-23. Bergen: John Griegs forlag, 1927.
- Mikkelsen, E. «Før Historisk museum – Universitetsmuseenes eldste historie.» I: *Kulturhistorie i sentrum. Historisk museum 100 år*, red. J. Bergstøl, A. A. Perminow og A. C. Eek, 36-59. Oslo: Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo, 2004.
- Munslow, A. *Narrative and history*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2007.
- Murray, T. og C. Evans. «Introduction: Writing Histories of Archaeology.» I: *Histories of Archaeology. A Reader in the History of Archaeology*, red. T. Murray og C. Evans, 1-12. Oxford: Oxford University press, 2008.
- Myklebust, D. *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring. Historien 1844-1994*. Oslo: Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring, årbok 1993, 1994.
- . «Utviklingen av kulturminnevernet gjennom 1900-tallet. Noen hovedtrekk og noen fremtidsvyer.» *Fortidsminneforeningens årbok 1999* (1999): 9-34.
- Müller, S. «Vei og bygd i sten- og bronzealderen.» *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie, 1904*. Kongelige Nordiske oldskriftselskab, Danmark (1904): 1-64.
- Møyner, K. *Gamle vegar og vegfar: bruk - vern - vedlikehold*. DN-håndbok 5. Trondheim: Direktoratet for naturforvaltning, 1994.
- Nagell, O. *Det Norske Vegvesens historie. Oversikt over Statens vegvesens virksomhet i tidsrommet 1820-30/6 1940. Bind III*. Oslo: Statens vegvesen, 1950.
- Neumann, I. B. *Mening, materialitet, makt. En innføring i diskursanalyse*. Bergen: Fagbokforlaget, 2001.
- Nicolaysen, N. «Noget om vore faste Fornlevninger fra Hedendom, især om Begravelser og deres Undersøgelse.» I: *Aarberetning for Foreningen til norske fortidsmindeværkers bevaring, 1873*, 108-129. Kristiania, 1874.
- Nielsen, Y. *Det norske Vejvæsens Udvikling før 1814. Særskilt aftryk af Historisk Tidsskrift*. Christiania: Det Mallingske bogtrykkeri, 1876.

- Nilsen, G. *Brytninger mellom lokal og akademisk kulturminnekunnskap. En analyse av fortidsforestillinger i Nord-Troms og Lofoten*. Tromsø: Avhandling dr.art, Det samfunnsvitenskapelige fakultet, Institutt for arkeologi, Universitetet i Tromsø, 2003.
- Nora, P. «The Era of Commemoration.» I: *Realms of memory. The construction of the French past*. Red. P. Nora og L. D. Kritzman. Volume 3 Symbols: 609-637. New York: Columbia University Press, [1992] 1998.
- Nordenborg Myhre, L. *Arkeologi og politikk. En arkeo-politisk analyse av faghistoria i tida 1900-1960*. Universitetets oldsaksamlingen Varia nr. 26. Oslo: Universitetets oldsaksamling, 1994.
- . «Fortida som propaganda. Arkeologi og nazisme - en faglig okkupasjon.» *Frå haug ok heiðni*, nr.1. 1995 (1995): 13-20.
- . «Arkeologi och nazism. En ockupation av ämnet.» I: *Myter om det nordiska. Mellan romantik och politik*, red. C. Raudvere, A. Andrén og K. Jennbert, 59-90. Lund: Nordic Academic Press, 2001.
- Nordström, P. «Berättelser om övergivanden.» I: *Bilder av bronsålder. Ett seminarium om förhistorisk kommunikation*, red. J. Goldhahn, 222-242. Stockholm: Acta Archaeologica Lundensia nr.37, 2002.
- Norsk kulturråd. *Bevaring av tekniske og industrielle kulturminner i Norge. Innstilling fra Norsk kulturråds utvalg for teknisk og industrielt kulturvern*. Oslo: Norsk kulturråd, 1988.
- Norsk Teknisk Museum. *Et snitt gjennom tidenes teknikk. Museets samlinger er utstillet i vikingeskibenes hus, Bygdøy*. Oslo: Norsk Teknisk Museum, 1935.
- Olsen, B. *Fra ting til tekst. Teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Oslo: Universitetsforlaget, 1997.
- . «The end of history? Archaeology and the politics of identity in a globalized world.» I: *Destruction and conservation of cultural property*, One World Archaeology 41, red. R. Layton og J. Thomas, 42-54. London & New York: Routledge, 2001.
- . «Material culture after text. Re-membering things.» *Norwegian Archaeological Review* vol.36, nr.2. 2003 (2003): 87-104.
- . «Norwegian archaeology and the people without (pre-)history. Or how to create a myth of a uniform past.» I: *Cultural heritage. Critical concepts in media and cultural studies*, red. L. Smith, 9-25. London & New York: Routledge, 2007.
- Olsen, S. M. «Vegmuseum - en kilde til kulturhistorie og etatsfølelse.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 1993 (1993): 77-81.
- . «Gangsteiner. Et veghistorisk fenomen sett i nordisk perspektiv.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 1995 (1995): 73-82.
- . *Hestekjøretøy. Med hjul og meier på norske veier. Horse-drawn carriages. On wheels and runners across Norway*. Oslo: Landbruksforlaget, 2001.
- . *Broer i Norge*. Bergen: Vigmostad og Bjørke, 2008.
- Omland, A. *Stewards and stakeholders of the archaeological record. Folklore, local people and burial mounds in Agder, South-Norway*. Acta humaniora 305, Unipub-avhandlinger. Oslo: Det humanistiske fakultet, Universitetet i Oslo, 2007.
- Opedal, A. *Arkeologiens gårdsforskning og utformingen av en norsk identitet*. AmS-Varia nr. 35. Stavanger: Arkeologisk museum i Stavanger, 1999.
- Pásztor, E., C. Roslund, B.-M. Näsström, og H. Robertson. «The Sun and the Rösaring Ceremonial Road.» *European Journal of Archaeology* vol.3, nr.1. 2000 (2000): 57-67.
- Paulsrud, G. «Et travelt år for vegmuseet.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 1993 (1993): 50-58.
- . «På vandring gjennom veghistorien. Norsk Vegmuseum - nytt tilskudd i museumsverdenen.» *Fortidsvern* 1994 nr.4 (1994): 26-31.

- . «Bibliografi over bøker som er utkommet i regi av Statens vegvesen de siste årene.» *Årbok for Norsk vegmuseum 1999* (1999): 120-123.
- Paus, H. W. *Norges vegdirektører og vegsjefer*. Oslo: Forenede Trykkerier, 1956.
- . *Norges vegdirektører og vegsjefer*. Oslo: Nationaltrykkeriet og Forlagsbokbinderiet, 1962.
- . *Militæres innsats i norsk veibygging. En historisk oversikt*. Oslo: Bilag til Norsk Militært Tidsskrift, hefte 10/1964, 1964.
- . *Tillegg til Norges vegdirektører og vegsjefer*. Oslo: Nationaltrykkeriet og Forlagsbokbinderiet, 1970.
- Petersen, T. «Gamle veier.» *Trondhjems turistforenings årbok 1931* (1931):7-25.
- Petersson, B., K. Jennbert og C. Holtorf (red.). *Arkeologi och samhälle*. Institutionen för arkeologi och antikens historia, Acta archaeologica Lundensia series nr. 58. Lund: Lunds universitet, 2009.
- Piggott, S. *Ruins in a landscape. Essays in antiquarianism*. Edinburgh: Edinburgh University Press, 1976.
- . *The earliest wheeled transport. From the Atlantic coast to the Caspian Sea*. London: Thames & Hudson, 1983.
- . *Wagon, chariot and carriage. Symbol and status in the history of transport*. London: Thames & Hudson, 1992.
- Qviström, M. *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Doktorgradsavhandling. Alnarp: Swedish University of Agricultural Sciences, 2003.
- . (red.). *Gångna landskap. Möten mellan vägshistoria och landskapshistoria*. Rapport 06:1, Alnarp: Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet, 2006.
- Rathje, L. «Kulturarvets rötter planterade i den kommersiella myllan.» I: *Texter om arkeologisk kulturmiljövård. Historia, praktik och identitetspolitikk*, red. F. Fahlander, K. Kristiansen og J. Nordbladh, 63-79. Göteborg: Göteborgs universitet, 2000.
- Riksantikvaren. *Kulturminner og transport i byområder. Veileder*. Riksantikvarens rapporter nr.19. Oslo: Riksantikvaren, 1991.
- . *Alle tiders kulturminner. Hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljøer?* Oslo: Riksantikvaren, 2001.
- Risbøl, O. «Hulveier i Norge. En faghistorisk status.» *Nordiske veghistoriske studier, Braut 2* (2002): 97-108.
- Roberts, G. «Introduction. The history and narrative debate, 1960-2000.» I: *The history of narrative reader*, red. G. Roberts, 1-21. London & New York: Routledge, 2001.
- Rogan, B. *Mellom tradisjon og modernisering. Kapitler av 1800-tallets samferdselshistorie*. Oslo: Novus forlag, 1998.
- Rognerød, D.-I. *Kongeveien fra Moss til Kungälv. En kulturhistorisk reiseguide til kulturminner og severdigheter i 16 kommuner*. Munkedal: Munkedals kommune, 2007.
- Ronström, O. (red.) *Kulturarvspolitik. Visby, från sliten småstad till medeltidsikon*. Stockholm: Carlssons forlag, 2008.
- Rowley-Conwy, P. «The concept of prehistory and the invention of the terms 'prehistoric' and 'prehistorian': The Scandinavian origin, 1833-1850.» *European Journal of Archaeology* Vol. 9 nr.1 2006 (2006): 103-130.
- Rui, L. M. *Kulturminnetiltak i kulturminneåret 1997*. Oslo: Statens vegvesen, 1998.
- . «Veg som landskapselement og kulturminne.» *Fortidsminneforeningens årbok 2003* (2003): 22-32.

- Rui, L.-M. og G. Grendstad. «The development of roads. Die Entwicklung der Straße.» I: *Vakre veger. Straßenbau und Landschaftsarchitektur in Norwegen. Road development and landscape architecture in Norway*, red. G. Grendstad, S. Schjetne og A. Støle, 26-42. München: Callwey, 2004.
- Russell, I. «Introductions. Images of the past. Archaeologies, modernities, crisis and poetics.» I: *Images, representations and heritage. Moving beyond modern approaches to archaeology*, red. I. Russell, 1-38. New York: Springer, 2006.
- Rygh, O. *Norske oldsager*. Trondheim: Tapir forlag, [1885] 1999.
- Samferdselsdepartementet. *Miljøhandlingsplan for samferdselssektoren. Handlingsplan*. Oslo: Samferdselsdepartementet, 1998.
- Schildrop, E. B. *Teknikkens vidundere. I fartens tidsalder. Første bind*. Oslo: Gyldendal, 1934.
- Schnapp, A. *The discovery of the past. The origins of archaeology*. London: British Museum Press, 1996.
- Schou Jørgensen, M. «Oldtidens veje i Danmark. Nogle aspekter af den forhistoriske landfærdsel.» *Nordiske Vejhistoriske Studier, Braut 1* (1996): 37-62.
- Schovsbo, P. O. *Oldtidens vogne i Norden. Arkæologiske undersøgelser af mose- og jordfundne vogndelev af træ fra neolitikum til ældre middelalder*, Dr.gradsavhandling ved Odense Universitets humanistiske-samfundsvidenskabelige fakultetsråd. Frederikshavn: Bangsbomuseet, 1987.
- Schulerud, M. *Kongevei og fantesti*. Oslo: Cappelen, 1974.
- Schøning, G. *Reise som gjennom en deel af Norge i de aar 1773, 1774, 1775 paa Hans Majestet Kongens bekostning er gjort og beskrevet av Gerhard Schøning*. Vol. 1. Trondhjem: Det kongelige norske videnskapers selskab, [1778] 1910.
- . *Reise gjennom Hedemarken 1775*. Hamar: Hedemark Slektshistorielag/Hamar Stiftstidendes trykkeri, [1775] 1942.
- Schaanning, E. *Vitenskap som skapt viten. Foucault og historisk praksis*. Oslo: Spartacus forlag, 1997.
- . *Modernitetens oppløsning. Sentrale skikkelser i etterkrigstidens idéhistorie*. Oslo: Spartacus forlag, 2000.
- Selberg, K., K. Øvrelied og I. Kristiansen. *Byformingens historie. Den moderne veg- og transportplanleggings historiske bakgrunn*. Trondheim/Vegdirektoratet i Oslo: Knut Selberg arkitektkontor, Veiledningsgruppen for transportplanarbeidet i de 10 største byområdene, 1991.
- Selberg, K. *Gaten som by- og stedsformer. Om utforming av gater og veier*. Statens vegvesens fagbokserie. Oslo: Statens vegvesen, 2002.
- Selberg, T. «Tradisjon, kulturarv og minnepolitikk. Å iscenesette, vandre i og fortelle om fortiden.» I: *Historien in på livet. Diskusjoner om kulturarv og minnespolitikk*, red. A. Eriksen, J. Garnert og T. Selberg, 9-28. Falun: Nordic Academic Press, 2002.
- Sennett, R. *Intimitetstyraniet*. Cappelen's upopulære skrifter nr. 11. Redaksjon ved T. Berg Eriksen, H. Harket og E. Tjønneland. Oversettelse ved E. Tjønneland. Oslo: Cappelen, [1977] 1992.
- Sheratt, A. «'Settlement patterns' or 'landscape studies'? Reconciling Reason and Romance.» *Archaeological Dialogues* vol. 3, nr.2. 1996 (1996): 140-159.
- Shetelig, H. *Gammelt kjøre- og ridetøi*: Bergens Museums Aarbok nr.6, 1910.
- . *Arkeologiens veier og maal*. Særtrykk fra tidsskriftet Vor Verden, 1923.
- . *Charles Baudelaire. Små dikt i prosa*. Bergen: John Griegs forlag, 1943.
- Silberman, N. A. «'Sustainable' Heritage? Public Archaeological Interpretation and the Marketed Past.» I: *Archaeology and capitalism. From Ethics to Politics*. One World

- Archaeology Series vol. 48, red. Y. Hamilakis og P. Duke, 179-193. Walnut Creek, California: Left Coast Press, 2007.
- Simonsen, M. B. *Historiens levninger. Om utviklingen av kulturminnevernet i norsk kulturpolitikk 1814-2000*. Oslo: Høgskolen i Lillehammer og Institutt for medier og kommunikasjon ved Universitetet i Oslo, Unipub forlag, 2005.
- Skari, B. *Norges vegdirektører og vegsjefer 1970-94*. Oslo: Vegdirektoratet, 1995.
- Skjelsvik, E. «En stokkebro i Båsmyr på Freberg i Sandar, Vestfold. Den arkeologiske undersøkelse.» *Viking XXI/XXII* (1958): 104-121.
- . «Gamle veifar og andre fornminners beliggenhet i forhold til dem.» *Vegen og vi*, 8/1968 nr. 3, særtrykk (1968): 35-42.
- Skjervheim, H. *Filosofi og dømmekraft*. Oslo: Universitetsforlaget, 1992.
- . *De nasjonale strateger*. Oslo: Pax forlag, 1998.
- Skogheim, M. K. «Norsk Teknisk Museum 75 år.» *Volund* 1989 (1989): 121-223.
- Skougaard, J. *Det Norske veivæsens historie. Oversigt over Statens Veivæsens virksomhed i tidsrummet 1820-1896. Bind I*. Kristiania, 1899.
- . *Det Norske veivæsens historie. Oversigt over Statens Veivæsens virksomhet i tidsrummet 1820-1914. Bind II*. Kristiania, 1914.
- Slagstad, R. «Universitetet som dannelsesinstitusjon.» I: *Dannelsens forvandlinger*, red. R. Slagstad, O. Korsgaard og L. Løvlie, 246-255. Oslo: Pax forlag, 2003a.
- . «Dannelsens forvandlinger - et etterord.» I: *Dannelsens forvandlinger*, red. R. Slagstad, O. Korsgaard og L. Løvlie, 373-378. Oslo: Pax forlag, 2003b.
- Smedstad, I. *Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid*. Universitetets Oldsaksamling Varia nr.16. Oslo: Universitetets oldsaksamling, 1988.
- . «Middelalderens veier og pilgrimenes vandringer.» I: *Natur, kultur og tro i middelalderen. En artikkelsamling*, red. A. Beverfjord, T. Haga, T. H. Haraldsen, M. Kollandsrud og K. Møyner, 23-34. Oslo: Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning, 1996.
- Smith, L. *Uses of heritage*. London: Routledge, 2006.
- Smith, M. L. «Recourse of Empire. Landscapes of progress in technological America.» I: *Does technology drive history? The dilemma of technological determinism*, red. M. R. Smith og L. Marx, 37-52. Cambridge, Massachusetts & London, England: MIT Press, 1994.
- Solheim, T. «Historien om to norske forskningsinstitutter - TØI og NIBR.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 2004 (2004): 189-206.
- Solli, B. «'Kvinnearkeologi'. Tekst, (po)etikk og kildekritikk.» I: *Arkeologi og etikk. Foredrag holdt ved Det norske arkeologimøtes (NAM) symposium, Stjørdal, april 1989*, red. K. Sognnes, 7-13. Trondheim: Vitenskapsmuseet, Universitetet i Trondheim 1990.
- . «Historiens og arkeologiens poetikk - å skrive om fortid. En presentasjon av Hayden Whites meta-historie.» *META* nr.3. 1992 (1992): 22-35.
- . *Narratives of Veøy. An investigation into the poetics and scientifics of archaeology*. Universitetets oldsaksamlings skrifter ny rekke nr 19. Oslo: Institutt for arkeologi, kunsthistorie og numismatikk, Universitetets oldsaksamling, 1996.
- Sollund, M.-L. B. «Fornminner i fare - til alle tider.» *Viking* 2008 (2008): 179-192.
- Stallybrass, P. og A. White. *The Politics and Poetics of Transgression*. London: Methuen, 1986.
- Statens informasjonstjeneste. *Evaluering av Kulturminneåret 1997*. SI rapport 1998:1. Oslo: Statens informasjonstjeneste, 1998.
- Statens vegvesen. *Håndbok 197. Veg og kulturmiljø*. Oslo: Statens vegvesen og Riksantikvaren, 1997.

- . *Vegvalg. Nasjonal verneplan. Veger, bruer, vegrelaterte kulturminner*: Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2002.
- Steen, S. *Kristiania postvesen 1647-1921. Et stykke av postens historie i Norge*. Kristiania: Aschehoug, 1923.
- . *Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder*. Oslo: Aschehoug, 1929.
- . «Veien og leden i Norge.» I: *Handel och samfärdsel under medeltiden*, red. A. Schück, 217-228. Stockholm, Oslo, København: Nordisk Kultur XVI, bind B, 1934a.
- . «Gamle veier på Romerike.» I: *Norske bygder. Romerike, bind II*, red. H. Aall, A. W. Brøgger, K. Liestøl, G. Midttun og S. Steen, 9-13. Bergen: John Griegs forlag, 1934b.
- . «Utvikling og fremskritt.» I: *Norsk kulturhistorie. Billeder av folkets dagligliv gjennom årtusener*, red. A. Bugge og S. Steen, 1-11. Oslo: Cappelens forlag, 1940.
- Stene, K. «Arkeologi og dagspresse – er avisa vår viktigste formidlingskanal? Et eksempel på hvordan arkeologisk kunnskap er formidlet gjennom dagspressen, belyst ut fra de arkeologiske undersøkelsene på Erkebispegården (1952-72 og 1991-98) og avisartikler om prosjektene.» *Primitive Tider* 1999 (1999): 4-19.
- Stenqvist Millde, Y. *Vägar inom räckhåll. Spåren efter resande i den förindustriella bondesamhället*. Stockholm studies in archaeology 39. Stockholm: Stockholms universitet, 2007.
- Strøm Hansen, F. «Museene satser bredt og langsiktig.» I: *Anbefalinger og rapport fra Mangfoldsåret 2008*, Sekretariatet for Mangfoldsåret, 122-127. Oslo: Kultur- og kirkedepartementet, 2009.
- Stugu, O. S. *Historie i bruk*. Oslo: Det Norske Samlaget, 2008.
- . «Kulturminnevernet og dei bevaringsverdige fortidene.» I: *1537 – kontinuitet eller brudd?*, red. T. E. Fagerland og K. Paasche, 77-92. Trondheim: Tapir akademisk forlag, 2011.
- Svestad, A. *Oldsakenes orden. Om tilkomsten av arkeologi*. Oslo: Universitetsforlaget, 1995.
- . *Finn din egen filosof. Konfrontasjoner og kontradiksjoner i den arkeologiske teoriebatten*. Tromsø: Universitetet i Tromsø, 2003.
- Synnestvedt, A. *Fornlämningsplatsen – Kärleksaffär eller trist historia*. Series B Gothenburg Archaeological Theses No. 51. Göteborg: Göteborgs universitet, 2008.
- Sæther, J. T. *På sporet av de nordnorske fotefar. En studie av kulturminneprosjektet Fotefar mot nord*. Tromsø: Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Tromsø, 2004.
- Sønstebo, G. *På vei. Friluftsliv og opplevelse langs gamle ferdssårer*. Nord 1999:11. København: Nordisk ministerråd, 1999.
- Sørensen, E. «Teknikk og industri skaper også kulturminner.» I: *Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge*, red. D. Myklebust, 204-208. Oslo: Riksantikvaren, Universitetsforlaget, 1988.
- Sørensen, K. H. og H. W. Andersen. *Bilen og det moderne Norge. En skisse til et forskningsprogram om en sentral tekno-kulturell [i.e. tekno-kulturell] transformasjon*. STS-arbeidsnotat 4/89. Dragvoll, Trondheim: Universitetet i Trondheim (NTNU), Senter for teknologi og samfunn, 1989.
- Sørensen, Ø. «Hegemonikamp om det norske. Elitenes nasjonsbyggingsprosjekter 1770-1945.» I: *Jakten på det norske. Perspektiver på utviklingen av en norsk nasjonal identitet på 1800-tallet*, red. Ø. Sørensen, 17-48. Oslo: Pensumtjensten, Gyldendal, [1998] 2007.
- Sørlid, B. «Hva kan vi se fram til i museumsarbeidet i Statens vegvesen?» I: *Informasjonsmøte om museale veger og bruer m.v. Bergen 20.22. september 1982*, red. Statens vegvesen, 30-34. Bergen: Statens vegvesen, 1982.

- Tandberg, M. *Kulturminnevern og krig. Riksantikvaren, Nasjonal Samling og Ahnenerbe 1940-1945*. Oslo: Upublisert hovedfagsoppgave i historie ved Universitetet i Oslo, 2003.
- Taugbøl, T. «Glemte steders memorering. Noen norske steder i lys av kommunikasjonenes utvikling. The Remembrance of forgotten places. A selection of Norwegian places as seen in light of transportation development.» *Arkitektur i Norge 1990* (1990): 7-19.
- Thomas, J. *Archaeology and modernity*. London: Routledge, 2004.
- Thomassen, Ø. *Teknologiryttene og andre cowboyer. Norsk teknologihistorisk forskning 1970 - 1995*. STS-arbeidsnotat 14/94. Dragvoll: Senter for teknologi og samfunn, 1994.
- Thue, F. W. «Samfunnsforskningens prosa mellom vitenskap og litteratur.» I: *Norsk litteraturhistorie. Sakprosa fra 1750 til 1995. Bind II*, red. E. B. Johnsen og T. B. Eriksen, 284-296. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- Thuesen, G. «Teknisk historiske minner i Norge.» *Stormbulletin 1966/1967* (1966): 6-9.
- . «Registrering av teknikk-historiske minnesmerker.» *Volund 1970* (1970): 7-17.
- Tordsson, B. «Friluftsliv, liminalitet og karnevalisme.» I: *Moving bodies. Mennesket i bevegelse*, red. M. Goksøyr og L. T. Ronglan, 36-52: Norges Indretthøgskole vol.2, nr.1, 2004.
- Trang, R. T. *Organisering av arkeologisk kulturminneforvaltning på fylkeskommunalt nivå. En kvalitativ studie av kulturminneforvaltningen i Nordland og Sør-Trøndelag fylkeskommune*. Trondheim: Upublisert masteroppgave i arkeologi ved NTNU, 2008.
- Trigger, B. G. *A history of archaeological thought*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
- Troels-Lund, T. *Danmarks og Norges historie i slutningen af det 16de Aarhundrede. Bind I: Indre Historie, første bok. Land og Folk*. København: Reitzels forlag, 1879.
- . *Dagligt liv i Norden i det sekstende Aarhundrede*. København: Gyldendal, 1914.
- . *Daglig liv i Norden i det sekstende århundre*. Oversettelse og forord ved H. Shetelig. Oslo: Gyldendal, 1939.
- Trøim, I. *Arkeologisk forskning og det lovregulerte fornminnevernet: en studie av fornminnevernets utvikling i perioden 1905-1978*. Universitetets Oldsaksamling Varia nr. 49. Oslo: Universitetets oldsaksamling, 1999.
- Tschudi-Madsen, S. «Fredning. Fordeler og ulemper.» I: *Informasjonsmøte om museale veger og bruer m.v. Bergen 20.22. september 1982*, red. Statens vegvesen, 6-11. Bergen: Statens vegvesen, 1982.
- Undset, I. *Fra Akershus til Akropolis. Erindringer fra arkæologiske Studiereiser*. Kristiania: Cammermeyer, 1892.
- Urry, J. *The tourist gaze. Series of Theory, culture and society*. London: Sage, [1990] 2002.
- Vegdirektoratets Turistvegkontor. «Turistvegprosjektet.» *Statens vegvesen turistvegprosjektets nyhetsbrev*, nr.1., 2002.
- Vestheim, G. *Museum i eit tidsskifte. Fortidsarv som underhaldning?* Oslo: Det norske samlaget, 1994.
- Vyrje, W. «Våre tekniske kulturminner i fare.» *Stormbulletin 1966/1967* (1966): 4-5.
- Vådahl, Ø. *Den moderne pilegrimsbevegelsen ved Nidaros domkirke. Med særlig vekt på pilegrimsprestens rolle*. Bergen: Upublisert masteroppgave i religionsvitenskap ved Det historisk-filosofiske fakultet – IKRR - seksjon for religionsvitenskap, Universitetet i Bergen, 2007.
- Walstad, P. H. B. «'Dannelse og Duelighed for Livet'. Dannelse og yrkesutdanning i den grundtvigske tradisjon. Doktoravhandling ved NTNU 2006:88. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, Pedagogisk institutt, 2006.

- Waterton, E., L. Smith og G. Campbell. «The Utility of Discourse Analysis to Heritage Studies: The Burra Charter and Social Inclusion.» *International Journal of Heritage Studies* vol.12, no.4 2006 (2006):339-355.
- Weium, F. «Fra teknokrati til teknikkens humanisering. Georg Brochmanns studier av forholdet mellom teknikk og samfunn.» *Volund* 2001 (2001): 69-106.
- White, H. *Metahistory. The historical imagination in nineteenth-century Europe*. Baltimore & London: The Johns Hopkins university press, 1973.
- . *Historie og fortelling. Utvalgte essay*. Oslo: Oversatt av Ka. Risvik og Kj. Risvik, innledning av H. Norland, Pax forlag, 2003.
- Whyte, I. D. *Landscape and history since 1500*. London: Reaktion Books, 2002.
- Wienberg, J. «Agenda arkeologi - opplysning, terapi eller moral.» I: *Arkeologi och samhälle*, red. B. Petersson, K. Jennbert og C. Holtorf, 53-64. Lund: Universitetet i Lund, 2009.
- Williamsen, O. W. «Vegens sosiologi.» *Årbok for Norsk vegmuseum* 2005 (2005): 109-131.
- Winther Jørgensen, M., og L. Phillips. *Diskursanalyse som teori og metode*. Samfundslitteratur. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag, 1999.
- Wittendorff, A. *Alvej og kongevej. Studier i samferdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*. Københavns universitet. København: Akademisk Forlag, 1973.
- Wiwjorra, I. «Arkaisme og krisen i det moderne. Ideen om 'Ahnenerbe'.» I: *Jakten på Germania. Fra nordensvermeri til SS-arkeologi*, red. T. Emberland og J. Sem Fure, 35-59. Oslo: Humanist forlag, 2009.
- Wylie, A. «On Ethics.» I: *Ethical Issues in Archaeology*, red. L. J. Zimmerman, K. D. Vitelli og J. Hollowell-Zimmer, 3-15. Walnut Creek, California: AltaMira Press, 2003.
- Ydse, T. F. *Museum, arkiv og samfunn. Kunnskapsbehov og utfordringer*. Bergen: Norsk kulturråd i samarbeid med Fagbokforlaget, 2007.
- Østigård, T. «Forskningsetikk i arkeologi som vitenskap og sosial praksis.» *Primitive Tider* 2000 (2000): 120-134.
- . *Norge uten nordmenn. En antinasjonalistisk arkeologi*. Oslo: Spartacus, 2001.
- . «Nasjonal og regional identitet eller kulturell kompleksitet: Forståelser av irrelevante og unike kulturminner.» *Primitive Tider* 2009 (2009): 19-29.
- Øverås, O. «Kva skjer med dei gamle norske vegane?» *Kulturmiljøvård* 1-2/1992 (1992): 60-63.
- Aas, P. A. *Dannelse i krise. Klassisk humanisme i møte med det moderne. Harry Fett, Charles Kent og A.H. Winsnes 1918-33*. Oslo: Avhandling dr. art. ved Universitetet i Oslo, Acta theologica nr. 6. Det teologiske fakultet Unipub, 2003.
- Aavitsland, K. B. «'Roserne og eføyen om de gamle mure': tidsskriftet Kunst og Kultur som kulturpolitisk prosjekt.» *Kunst og kultur nr.2/2011:72-83*.

Andre kilder

Lover og meldinger

- Lov av 13de juli 1905 om fredning og bevaring af fortidslevninger. Utgitt ved Universitetets Oldsaksamling. Oslo: A. W. Brøggers boktrykkeri, 1946.
- Lov om forminne av 29. juni 1951. Oslo: Grøndahl & Søn, 1951.
- Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner. Oslo: Grøndahl & Søn, 1978.
- Ot.prp. nr. 51 (1991-92). Om lov om endringer i lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminner. Tilråding fra Miljøverndepartementet av 3. april 1992.

Nettartikler og nettrapporter

- Andersen, H. C. «Om Aartusinder», 1853. Det Kongelige Bibliotek, Dansk Nationallitterært Arkiv, http://www.adl.dk/adl_pub/pg/cv/ShowPgText.aspx?p_udg_id=95&p_sidenr=259&hist=fmO&nnoc=adl_pub (nedlastet 24. juni 2010).
- Barrett, J. «Stonehenge as Chronotope (The struggle for the sign in dialogic reality)», 2008. Nettartikkel på http://www.eng.umu.se/realities/jim/stonehenge_as_chronotope.htm (nedlastet 24. juni 2010).
- Bodøgaard, T. «ICOMOS Norway. New National Committee: Cultural routes», 2008. Rapport <http://www.icomos.no/cms/icontent/filer/komiteer/CulturalRoutes%20Prop0902.pdf> (nedlastet 24. juni 2010).
- Bruskeland, T. A. «Dømt for ødeleggelse av kulturminner», 2004. Tidsskriftet *Miljøkrim nr. 4 (2004)*, Økokrim, på http://www.inarchive.com/page/2010-02-21/http://www.okokrim.no/aktuelt_arkiv/miljokrim/magasinet/2004-4/page7.html (nedlastet 24. juni 2010).
- Council of Europe. «Resolution CM/Res(2007) 12 on the cultural routes of the Council of Europe», 2007. Rapport på <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1194679> (nedlastet 24. juni 2010).
- Dallawara, W. W. «NHO vil stanse vern av Rv 606», nettartikkel i *Nationen* 31. mai 2007. <http://www.nationen.no/meninger/leder/article2797988.ece> (nedlastet 24. juni 2010).
- European Institute of Cultural Routes. «The cultural routes programme of the Council of Europe», 2002. Rapport, http://www.seecorridors.com/filebank/file_73.pdf. (nedlastet 24. juni 2010).
- filmweb.no. «Den brysomme mannen», 2006, <http://www.filmweb.no/kino/article88166.ece>. (nedlastet 24. juni 2010).
- Gjems, R. «Kulturminnevern», nettartikkel publisert på «Ariadne for kulturhistorie», <http://www.intermedia.uio.no/ariadne/Kulturhistorie/forskningsomrader/teknologi-okonomi-og-kultur/kulturminnevern>. (nedlastet 24. juni 2010).
- Hadland, G. «Den tekniske og industrielle kulturarv i Norge. En kort oversikt over forvaltning og forskning.», 2000. Nettartikkel publisert på nettsiden «Teknik & Kultur. Nyhedscenter om håndværk og industri. For museer og historisk interesserede», <http://teknik-og-kultur.dk/8-42.htm> (nedlastet 24. juni 2010).
- Hognert, J. og D. Strömsäther. «Kongeveien. Sluttrapport», 2007. Interreg III/A, EU, rapport, <http://www.munkedal.se/download/18.87b06e7116b653d94e8000966/Kongeveien-sluttrapport.pdf>. (nedlastet 24. juni 2010).
- Høgskolen i Østfold. «To festningsverk på Kongeveien», 2006/2007. Nettartikkel på <http://kongeveien.hiof.no/> (nedlastet 24. juni 2010).
- ICOM. «Definition of a Museum», <http://icom.museum/definition.html> (nedlastet 24. juni 2010).
- ICOMOS. «Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention», 2005. ICOMOS Rapport, <http://whc.unesco.org/archive/opguide05-en.pdf> (nedlastet 24. juni 2010).
- Kielland, H. «-Glad for at den urbane Groruddalen er en del av pilegrimsleden». Nettartikkel publisert 26.08.10. på [groruddalen.no](http://www.groruddalen.no/-glad-for-at-den-urbane-groruddalen-er-en-del-av-pilegrimsleden.4812466-77747.html), <http://www.groruddalen.no/-glad-for-at-den-urbane-groruddalen-er-en-del-av-pilegrimsleden.4812466-77747.html> (nedlastet 7. september 2010).
- Kulturminneåret 2009. «Kulturminner med og uten mening.» Nettartikkel på <http://www.kulturminnearet2009.no/aktuelt/kulturminner-med-og-uten-mening> (nedlastet 24. juni 2010).

- Navarsete, L. S. «Samferdsel er kulturminne» tale/nettartikkel publisert 16. april 2009. Statens vegvesen, <http://www.vegvesen.no/binary?id=164879> (nedlastet 24. juni 2010).
- Riksantikvaren. «Fenomenologiske analyser. Kvalitativ stedsanalyse.» Nettartikkel på <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=2674> (nedlastet 24. juni 2010).
- Sandén, B. «Fifty years with the Cult Site of Rösaring», 2002. *Viking Heritage Magazine* nr.3 (2002), nettartikkel på <http://www.ukforsk.se/nya/vhm.htm> (nedlastet 24. juni 2010).
- UNESCO. «Routes as part of our cultural heritage. Report on the meeting of experts, Madrid 24-25 November 1994», 1994. Rapport, <http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm> (nedlastet 24. juni 2010).

Nettsider

- Askeladden. Databasen for kulturminner, Riksantikvaren, <https://askeladden.ra.no> (krever brukernavn og passord).
- Bohusläns museum. «Utgångspunkten, Bohusläns museums utställningar, Kongeveien». http://www.bohuslansmuseum.se/kulturvast_templates/Kultur_ArticlePageWide.aspx?id=4421 (nedlastet 24. juni 2010).
- Council of Europe. «Council of Europe Cultural Routes», under portalen «Culture, heritage and nature», http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/culture/routes/default_en.asp (nedlastet 24. juni 2010).
- European Institute of Cultural Routes. «Cultural routes and landscapes, a common heritage of Europe», http://www.culture-routes.lu/php/fo_index.php?lng=fr&dest=ac_00_000&lng=en&PHPSESSID=b24ba209aa34a60d8b5926f310540d44 (nedlastet 24. juni 2010).
- groven.no. Verk under nettsiden «Natur Miljø», http://www.groven.no/rolf/natur_miljo.html (nedlastet 10. juni 2010).
- kongeveien.net. «Kongeveien - en grenseløs historie», <http://www.kongeveien.net/alt.http://www.interreg.no/IREG/Web.nsf/ShowProject?OpenForm&B=Prosjekter0307&ID=417D51DC653692A7C125774D00496644> (nedlastet 24. juni 2010).
- kulturminneløypa.no. «SAMKULT: kultur, teknologi og samferdsel på 1600- og 1700-tallet». Prosjekt i Kulturminneåret 2009, <http://loype.kulturminnearet2009.no/> (nedlastet 24. juni 2010).
- Norsk Teknisk museum. «Bildegalleri. Helsefy 1959», <http://www.tekniskmuseum.no/bildegalleri/category/15-helsefy-1959> (nedlastet 24. juni 2010).
- routes.no. «Routes, Roads and Landscapes.», <http://routes.no/> (nedlastet 24. juni 2010).
- Statens vegvesen. «Nasjonale turistveger.», <http://www.turistveg.no/> (nedlastet 3. mai 2008).
- . «Nasjonale turistveger. Turistvegprosjektet», <http://www.turistvegprosjektet.com/> (nedlastet 24. juni 2010).
- TV2nyhetene. «Riksantikvaren vil bevare motorveier. Disse veistrekningene kan bli fredet.», <http://www.tv2nyhetene.no/prosjekt/veifredning> (nedlastet 24. juni 2010).
- www.damsleth.info. «Nasjonal samling. Propagandaplakater», http://www.damsleth.info/plakater/Frameset_ns.htm (nedlastet 24. juni 2010).

Summary

Archaeology in the Public Domain. The History of Norwegian Archaeology based on the History and Memory Work of Ancient Roads.

This thesis examines key issues within public archaeology concerning the relationship between academic, political and popular uses of the past. The historical material culture of roads and vehicles («ancient roads») is the source material, and the methodological approach is historiography. A key objective has been to define the historical conditions of Public Archaeology that illuminate trends and challenges that affect the management of Norwegian cultural heritage: institutional knowledge frameworks and ideologies, parties and organizational design as well as strategies and goals directed towards the public.

The material culture of roads and vehicles has, from a disciplinary perspective, been a marginal topic for archaeologists, compared to how interpretations of, for instance, ships, graves and settlement patterns are examined in archaeological historiographies. However, the history and memory work of ancient roads display a field of knowledge operating in a conceptual and literary dynamic contact zone, where archaeological interpretations of roads are established in dialogue with other literary forms and knowledge cultures. In the thesis, I have investigated, from a historiographical perspective (1870s to present), how archaeologists have participated in these discourses, not as an internal dialogue within archaeology, but how archaeological knowledge production in various periods partakes in broader intellectual milieus and societal debates in general. The topic addressed is consequently the role archaeology plays in a contemporary world, a highly disputatious topic in present archaeological debates concerning the relationship between archaeology and society.

The theoretical outlook in the thesis is based on Heritage Studies and more specifically the research field which is called 'Studies in History Use' in Scandinavia. A Bakhtinian approach based on Genre, Chronotope and Carnivalism has been a main resource in developing a theoretical framework where the relationship between history writing and memory practices can be analysed at different levels: from texts and discourses, to a broader culture analytical approach. This approach gives the opportunity to analyse how ancient roads as an ambiguous category participate in political and popular uses of the past, both as practical prose (popular scientific books, jubilee editions, political/management papers, internet sources etc.) and as public display (a Carnavalesque hyper-realistic culture associated with World's Fair exhibitions, museums, heritage routes etc.). A vital theoretical discussion derived from this approach is the epistemological question concerning romanticism and realism as genre distinctions and conceptualisations of the past. How is a narrated, imagined and idealised past – a Dream World – related to an ambiguous concept of reality? The question addresses a key issue within historiographical theory concerning the relationship between social nominalism/constructivism and social realism/ historical realism as perceptual frameworks for

discourses about the past. In the thesis, the binary relationship of *romanticism* and *realism* has become a resource for analysing historical conditions of knowledge production and moral/educational frameworks («bildung», heritage ideology) as well as political and ethical issues associated with the role archaeology plays in society.

In most historiographical studies, the National Romantic Movement of the 19th century has been a conceptual framework in order to understand the emergence of archaeology and the cultural heritage management in Norway. However, analyses of the late 19th century's knowledge production of ancient roads shows that another main conceptual framework, namely realism, constituted an overall framework for how the contemporary society perceived the past. Whereas historians and engineers emphasised the long term history of industrial roads and vehicles from the 17th century and onwards, archaeologists and antiquarians emphasised the historical legacy of bridle paths and a vehicular culture which were based on archaeological discoveries of old tracks and preindustrial roads (stone paved roads) in Iron Age grave contexts. Realism was a way of comprehending the world – in literature, art and exhibitions – and emphasized a social reform programme which, in accordance with contemporary technological optimism and evolutionary ideas of "progress", aimed to change society for the better. Scientific realism, hence the material culture which represented everyday life and archaeology as a new and modern scientific discipline, was an important theme in popular scientific books that emphasized the history of technological inventions and in popular exhibition venues such as World's Fair exhibitions and museum displays. A Grand Narrative in these technological discourses was the modern «transport revolution», hence the historicity associated with ancient roads and vehicles. The road historical discourses forwarded a teleological historical worldview that was closely linked to the contemporary political road construction program. A specific type of management literature arose at this time in Norway, more precisely a cameralistic sectorial genre that used road history as the basis for legitimizing social and political functions of the newly established Norwegian Public Roads Administration. Public Archaeology was thus associated with the realism movement, both as popular culture and as administrative sectorial culture within governmental bodies.

During the first half of the 20th century, three main genres emerged: a culture-historical genre forwarded by archaeologists and historians who emphasized preindustrial road history; a technology-historical genre on industrial road history, with engineers and other enthusiasts as the main contributors; and finally, the continuation of a road sectorial-genre, mainly written by employees within the road administration that took advantage of the two former genres in order to depict a sectorial autobiography of great pioneers and their successors within the Norwegian Public Roads Administration. Simultaneously, the archaeological discipline and the cultural heritage management in Norway became organised as distinct public institutions. Technological and industrial heritage were, in accordance with contemporary ideas of progress and technological change, a central issue for the museum sector and the Directorate

for Cultural Heritage (established in 1912). The history and memory work of ancient roads took place in an inter-discursive context that corresponded with the «new realism movement» that arose in the first half of the 20th century. The dissemination of this new realism found its main audience in modern popular culture, where practical knowledge on technical skills, crafts, world history and Trans-humanism, defined by universal educational values, technology development, and modern science formed the framework for how the past was valued. A basic medium for this discourse was vehicular archaeology associated with the Oseberg Cart located in the Viking Ship that was discovered by excavations of the Iron Age grave mound at Oseberg in 1904. The archaeologist Anthon W. Brøgger suggested that a National Museum of Technology (established in 1932) should be located at the Viking Ship Museum at Bygdøy in Oslo. In the interwar period, this interfaced intellectual milieu of archaeologists and engineer historians became a reality. It was therefore very much in line with a general mentality of the interwar period when engineers and archaeologists expressed the need to implement the technological legacy of roads in the new Cultural Heritage Act (ratified in 1951).

In the post-war period, another form of realism affected the three previously described road historical genres. A social scientific conceptual framework focusing on the relationship between history and society promoted instrumental research that was directed towards administrative action and management. Two meta-discourses on world history – economic history and environmental history, which respectively expressed «economic realism» (a liberal economic ideology) and «ecologic realism» (a more or less radical environmental ideology, the green movement) – influenced the history and memory work of ancient roads in the post-war era. The technology historical genre and the road sectorial genre were heavily influenced by economic realism as a literary framework. Economic realism was expressed by the close collaboration between the Public Roads Administration and the Norwegian Institute for Transport Economics, where the latter served as an applied scientific institution that addressed road history as means for understanding present road political programmes. On the other hand, the culture historical genre was affected by ecologic realism and environmental politics as a literary and ideological framework, where the archaeologist (e.g. Anders Hagen) as nature activist and interpreter of nature and human relationships in the landscape («natural cultures» of the past, lost human traces) became a vital narrative. This was reflected by a greater emphasis on everyday traces in the landscape, such as hollow ways (road morphology and stratigraphy), and vehicular archaeology depicted on Bronze Age rock carvings (carts, wheels). The revision of the Cultural Heritage Act (ratified in 1978), where ancient roads as both technological objects and landscape features are implemented, illuminates these changes.

Finally, the thesis examines the effects of new governmental organisational structures and strategies towards the public, which have been implemented since the 1980s due to decentralisation processes and democratic ideals within the cultural heritage management in

Norway as well as global neo-liberalistic trends where distinctions between the private and the public sector have become blurred. In short, these changes resulted in a transfer of decision and definition power to sectorial administrations and local authorities. From the 1980s to the present, vital changes have taken place in the history and memory practices of ancient roads, whereas romanticism as genre based and ideological outlook has dominated public visions of the past. The history use of ancient roads is now disseminated by a vast range of commercialised popular products for the nostalgia marked, which is expressed by public experiences of various cultural routes and heritage routes (the construction of late modern Dream Worlds in the scope of the heritage industry). The public sectors have participated in these Carnavalesque celebrations of the past. In addition, the previously mentioned genres of road history are now subordinated cameralistic goals. The emergence of an instrumental historical knowledge domain supported by various public sectors has had a splintering effect, whereas historical practices in the academic world as well as cultural heritage perceived as common values are challenged by particularistic rhetoric's using romanticism in sectorial claims of the past. The fusion of popular culture and consumer culture produces an idealised past (Dream Worlds), which are forwarded by political rhetoric's emphasising «sectorial appeal» and «sectorial romanticism».

The thesis concludes that the ethical implications of commercialized and politicized uses of the past, exposed by sectorial administrative units, provoke a debate about the role archaeology, as academic discipline, and humanistic scientific knowledge play in the public realm. The ethical considerations are particularly important with regards to how «applied» research is perceived in the public, and more specifically in administrative political uses of the past. These ethical considerations are discussed in conjunction with democratic ideals of public archaeology in the effort of defining a nuanced stance to public involvements that interfaces professional, political and popular uses of the past.

