
4. *De store avstanders tyranni* – *og muligheter*

Overskriften er ikke min. Den er hentet fra Geoffrey Blainey som i boken *The tyranny of distance* på en overbevisende måte argumenterer for at det ikke er mulig å forstå australsk historie uten å ta geografien i betraktning. De store avstandene har skapt sitt eget tyranni, både i forhold til omverdenen og innen selve kontinentet. Det var den store avstanden til Storbritannia som gjorde Australia egnet som straffekoloni. Det var også de store avstandene som var utslagsgivende for prisene på australske varer, og det var de samme avstandene som langt på vei førte til at landet ble liggende i en politisk bakevje. Å etablere kommunikasjon på langs og på tvers av det enorme kontinentet kostet mer enn fellesressursene kunne bære, og det var ikke mulig å bygge opp en nasjonal identitet mellom borgere som bodde på hver sin kant av landet, og hvor mange hadde et par tusen kilometer med ørken mellom seg.

Men de store avstander ga også muligheter som andre land ikke hadde. Britene greide ikke å fjernstyre kolonien, og den ble derfor nødt til å utvikle sin egen samfunnsform. Dette var uten tvil medvirkende til at det tidligere enn i de fleste europeiske land ble utviklet demokratiske styreformer. De nye kolonister var i mye større grad enn andre kolonister frigjort fra overklassen i moderlandet og fra de gamle tradisjoner, og kunne noenlunde uhindret gå i gang med å finne nye løsninger på gamle så vel som nye problemer.

En kilometer er ikke alltid en kilometer

Det australske kontinent dekker om lag 7.7 millioner kvadratkilometer. Forsøker man å seile rundt det, må man tilbakelegge trettisju tusen kilometer før man igjen står ved utgangspunktet. Landet er 24 ganger større enn Norge, og det strekker seg over 32 breddegrader og 21 lengdegrader. Klimatisk varierer det fra den tempererte sone i sør til den tropiske i nord. Sytti prosent av landet er ørken eller halvørken, og bare langs kystene er jorden fruktbar. Det er mangel på vann på dette det tørreste av alle kontinenter. I gjennomsnitt kommer det ikke mer enn 465 millimeter nedbør i året. Det meste faller over regnskogene i det nordøstlige hjørnet hvor det kan komme opp til 2 meter regn om året, mens ørkenområdene er heldige om det faller så mye som 15 centimeter for året. År etter år med tørke er ikke et uvanlig fenomen, også ute ved kysten. Det er bare to store elver, Murray og Darling. De andre er små og løper rett ut i havet. Nesten hele det australske innland er flatt, i alle fall etter norsk målestokk. Men fra nord til sør i den østlige del løper fjellkjeden The Great Dividing Range som på sitt høyeste når opp til 2228 meter, men som ellers består av store platåer på noen få hundre meters høyde. Oppe i det nordvestlige hjørnet ligger Kimberley Mountains som er ville og forrevne og vanskelig å orientere seg i.

I dag går det et veinett på kryss og tvers gjennom landet som tilsammen er nesten en million kilometer langt og det er førtifem tusen kilometer med jernbanespor. Reisen med tog fra Melbourne til Perth tar tre dager, hvis ikke plutselige oversvømmelser eller sandstormer lager forsinkelser. Et fly klarer turen på under fire timer.

Nå kan avstandene regnes i kilometer. Det kunne man ikke før. For den som måtte ta seg fram til fots eller til hest kunne avstandene ikke måles i rette linjer. De ble målt etter hvor mange dager det tok til nærmeste vannhull, hvor store omveier det var nødvendig å ta når skogbrannene raste, hvor lenge man

måtte ligge i ly når de tropiske stormene feide inn over landet, eller etter hvor mange timer mennesker og dyr kunne klare å gå om dagen når temperaturen var over førti grader. Både tid og avstand fikk et helt annet innhold under slike forhold.

I 1820 var det billigere å sende en tønne med hvalolje med skip de mange tusen kilometer fra Sydney til London enn det det kostet å frakte den hundre kilometer inn i landet.

Koloniene var i det hele tatt vendt mot sjøen. Skipene til og fra moderlandet var navlestrengen til sivilisasjonen, og de første generasjoner av nybyggere levde sine liv i rytmen av hvilke skip som kom og gikk på havnen. Skipene brakte ikke bare med nødvendig proviant og nye ladninger med straffanger. De kom også med nyheter om hva som var skjedd av stort og smått siden sist, hadde med brev fra slektninger og venner, så vel som forordninger fra britiske myndigheter, avregninger for ull og hvalolje, og kanskje et og annet etterlengt familiemedlem. Hver gang et skip la inn til havnen fikk kolonistene følelsen av at de kanskje ikke var glemt likevel. De kjente hvert skip som kom, og veddet om hvor lang tid det hadde brukt på reisen nedover. Kapteinene satte sin ære i å seile så fort som mulig, og etter hvert som det ble penger å tjene på å korte ned tiden, ble nye og raskere typer seilskip satt inn på ruten.

Men det var først da gullrushet kom i 1850-årene at det ble virkelig fart over seilasene. Gullgravere fra hele Europa hadde det så travelt med å komme nedover at de gjerne betalte ekstra for å komme med de hurtigste skipene. Den tidligere så kjeterske forestilling om at jorden var rund, ble nå tatt fram igjen. I stedet for å seile fra havn til havn, la skipene dristig ut på det store hav og seilte mot Antarktis før de la kursen mot Melbourne. Jo tettere kursen ble lagt mot Sydpolen, jo forttere gikk reisen. Ruten ble kalt «den store sirkel» og det ble tegnet helt nye sjøkart som snudde opp ned på tilvante ideer. De nye 2000 tons clippers (fullriggere) seilte etter denne ruten, og var som våre dagers Concorde. Reisen kunne komme helt ned i hundre dager, om vinden var meget gunstig. Men det var også de som

hadde uflaks når Sørishavet slo seg vrang, og måtte tilbringe dobbelt så lang tid om bord. Den Australia-clipperen som i ettertid er blitt mest kjent, er vel Cutty Sark.

I 1852 kom den første dampbåten til Australia. Den brukte 81 dager på turen fra Liverpool til Melbourne. Folk betalte penger for å komme om bord og se på det nye vidunderet. Hun het Great Britain, og endte sine dager som kullskip under den første verdenskrig. I 1869 ble Suez-kanalen åpnet, men det fikk liten betydning for australiafarten. De dampskipene som kunne gå gjennom kanalen var for små til å kunne fortsette sørover. Så helt fram til første verdenskrig var det ruten ned om Sør-Afrika som var den raskeste. Da var turen blitt kortet ned til fem uker.

For den som ville inn i landet var det i tre kvart århundre ikke andre muligheter enn å gå til fots, reise til hest, med oksekjerre eller på kamelryggen. Oksene brukte lengst tid, men de kunne dra store lass og var økonomiske i bruk. Uten dem hadde det sannsynligvis tatt enda lengre tid før landet var blitt åpnet opp. Da kjøttproduksjonen kom i gang var fordelene med oksene også den at de selv kunne gå ned til kysten for å bli slaktet, før de i saltet tilstand kunne sendes nordover. Men kamelene ble likevel det viktigste transportmiddel innenlands. De kunne klare seg der hvor oksene og hestene måtte gi tapt. Kamelene gikk lenger uten vann, og tok gjerne til takke med de tornete buskene når det var slutt på annet og bedre fôr. Lenge etter at det ble anlagt jernbaner fortsatte kamelene transporten i områder hvor det var for kostbart å føre fram jernbanen. Men mange av dem rømte, og ute i ørkenen kommer man i dag ofte over store flokker av ville kameler.

I andre deler av verden ble landet først utforsket ved at oppdagerne seilte opp de store elvene. Det samme skjedde i Australia hvor guvernørene sendte ut ekspedisjoner for å følge de to elvene, Murray og Darling. Men elvene var kronglete og fløt gjennom svære sumpområder, så det tok mange år før de ble kartlagt. I 1853 gikk den første hjuldampere opp Murray, og i årene som fulgte vokste det fram småbyer langs de to

elvene. Det var nytt, for til da hadde all bebyggelse ligget ute ved kysten. Men hjuldamperne var sesongavhengige og kunne bare komme fram fra juni til desember når det var rikelig med vann i elvene. Rett som det var strandet de midt i elven og ble liggende til året etter når det igjen kom regn. Det finnes historier om båter som lå opp til sju år og ventet på regnet. Men for sauedyrkerne var hjulbåtene et stort framskritt, fordi de ikke lenger måtte bruke oksekjerrer til å transportere ullen ned til utskipingshavnene ved kysten.

Den første jernbanen kom i 1854 og var bare fire kilometer lang. Etter en del innkjøringsvansker kom utbyggingen til å gå fort. Et kvart århundre senere var det allerede seks og et halvt tusen kilometer med skinner, hovedsakelig langs kysten. Jernbanene ble anlagt der hvor det var trafikk, og det var selvfølgelig langs kysten. Men det var kostbart å bygge jernbaner i et land med så enorme avstander og med bare én million innbyggere. Alt måtte importeres. Det fantes verken skinner, lokomotiv, vogner, kapital eller ekspertise i Australia. De første jernbanene gikk med underskudd, og de private investorene måtte selge dem til det offentlige. Det ble opptakten til myndighetenes innflytelse på dette området. Men det ble også begynnelsen til offentlig gjeld og til økte skatter som ble rettferdiggjort med at jernbanene stimulerte til økonomisk vekst og ny bosetting. Det var likevel først og fremst de store byene som Sydney og Melbourne som profitterte på jernbanen. Alle varene skulle ned til havnene for utskipping, og de store havnebyene kunne både fastsette tollavgifter, priser på varene og taksten for å frakte dem det siste stykket ned til havnen. Det var en maktposisjon som ble utnyttet til fulle.

I 1881 var det jernbanelinjer helt opp til Queensland og ned til South Australia. Men verken passasjerer eller frakt kunne reise fra Townsville til Adelaide uten å skifte tog. Det var forskjellige selskaper som eide jernbanene, og sporviddene var dessverre også forskjellige. Selv de mest framsynte hadde fortsatt problemer med å se på det australske kontinent som et felles territorium.

Da det også ble funnet gull i Western Australia, fikk de nye diggerne det atskillig lettere enn de som tidligere hadde gravd i det sørøstlige Australia. I 1891 ble det lagt jernbane helt fra kysten og fram til Kalgoorlie, og diggerne kunne reise lettvint med alt sitt tunge utstyr. Bare i løpet av det siste tiåret før århundreskiftet ble antall kilometer med jernbanelinjer mer enn fordoblet. Men det var først i 1917 at jernbanen i Western Australia ble heftet sammen med jernbanen i den østlige delen av landet. Før den tid tok det åtte dager med skip rundt kysten fra Cairns til Perth.

I 1865 begynte man å videreutbygge telegrafene som allerede knyttet noen av de største byene sammen. Tvers over landet ble det bygd små telegrafstasjoner. På hver eneste stasjon, gjennom hele bushen og i ørkenen, satt det en telegrafvokter som mottok informasjonen i kode og morset den videre til neste stasjon. Telegrafene ble det viktigste bindeleddet mellom byene og den spredte bosetning på det store kontinentet. Det var eneste måten å få fram en nyhet eller beskjed på i løpet av noen timer. Dersom da ikke forbindelsen ble brutt av et lynnedslag eller en urinnbygger som hadde bruk for litt ståltråd til en fiskekrok. Da det i 1872 ble lagt ned en undersjøisk telegrafkabel, ble det mulig å få inn nyheter direkte fra utlandet. Med ett var Australia ikke lenger henvist til nyheter som kunne være flere uker gamle. Australierne kunne til og med få vite hvilken kjole dronning Victoria hadde båret ved gallamiddagen bare noen timer etter at avisene var på gaten i London. Vel så viktig var det at australske forretningsmenn nå ble i stand til å reagere raskere på skiftende markeder og priser på produktene deres i Storbritannia, slik at de kunne innrette produksjon og transport på en mer forretningsmessig måte. Tidligere var de avhengige av mellommenn – nå ble de direkte aktører på det økonomiske marked.

Ved århundreskiftet var Australias handel med omverdenen ikke lenger begrenset til Storbritannia. I havnene lå det like ofte amerikanske, tyske, italienske, franske og norske skip som

britiske. Tømmer, kull og hvete ble fortsatt seilt med (norske) seilskip som godt kunne konkurrere med de mer kostbare dampskipene. Den viktigste nyvinningen for australsk eksport var de nye kjøleskipene. Kjøtt, smør og frukt kunne nå rekke fram til de europeiske markedene uten å bli ødelagt underveis. Det fikk stor økonomisk betydning. Produksjonen ble lagt om, og allerede i 1910 besto en niendedel av den australske eksport av frosne varer. Mange australiere ble utrolig rike som følge av den nye teknologien.

Også på andre områder gikk det kjapt. I 1909 kom den første bilen til landet. Året etter var det 5.000 biler, og tjue år senere var tallet steget til 600.000 person- og lastebiler. De store avstandene tok til å skrumpe inn.

Det er mer mellom himmel og jord

Enda raskere gikk det da flyene kom. Nå skulle de store avstandene virkelig overvinnes. Noen av de australske krigsdeltakere fra den første verdenskrig var blitt utdannet som flygere, og de ble ryggraden i den tidlige utviklingen av flytransporten. Med sine små en-motors fly stilte de seg til rådighet for alle slags oppdrag, for private så vel som for det offentlige. Til å begynne med fløy de bare inn post og forsyninger til outbacklandet, men etter hvert som flyene ble større og sikrere ble det også mulig å ta med passasjerer. Ikke bare fikk hver eneste småby sin egen flyplass, men gårdene inne i outback fikk også sine private flystriper. Det hendte at flyene fløy tom for bensin og måtte vente til kamelene rakk fram med nye forsyninger. I Queensland ble det startet et lite flyselskap som kalte seg Queensland and Northern Territory Aerial Services. Derav navnet Qantas. Den gang fløy det folk og utstyr inn til gruvene og til bushen. Nå er det et verdensomspennende flyselskap som eies av den australske stat. Så tidlig som i 1931 ble det

startet regulære flyvninger mellom Australia og Europa. Det tok «bare» ni til ti dager å fly fra Sydney til London. Flyene hadde enda ikke instrumenter som gjorde det mulig å fly om natten, så all flyging måtte foregå i dagslys og i god sikt. Passasjerene overnattet i luksushoteller i Basra, Cairo, Roma eller hvor det nå kunne være, og kost og losji var inkludert i billettprisen.

Under den annen verdenskrig ble det en pause i flygingen. Men australierne tok snart igjen det forsømte. Nye flyruter som førte til at hvert eneste lokalsamfunn med respekt for seg selv kom inn på rutenettet ble etablert, og australierne tok til å fly som intet annet folk verken før eller siden. Småfly ble brukt til å slippe ferske varer, aviser, post og medisin ned til isolerte outstations i bushen. Utstyr og reservedeler ble fløyet inn til gruvene, og geologene fløy landet rundt på leting etter nye mineraler. Fly ble brukt ved sprøyting av åker og eng, til å speide etter haier utenfor badestrendene, lete etter folk som var blitt borte i bushen og til å kaste ned fôr til krøtter som var isolert på grunn av plutselige oversvømmelser, for bare å nevne noe. Det syntes ikke å være noen begrensninger i flyenes anvendelsesmuligheter, bortsett fra kostnadene. Mye av aktiviteten ble subsidiert av myndighetene. All bensin og olje måtte importeres, og i 60-årene sto petroleumsprodukter for en tiendepart av den australske import. Men i dette landet som allerede syntes å ha alt, ble det endatil funnet olje.

Også utenriks flytrafikk blomstret. I midten av 60-årene hadde flyene fullstendig tatt over passasjerskipenes rolle, og i dag er det mye dyrere å reise med et av de fåtallige skip til Europa enn det er å fly. Det er lenge siden immigranterne kom med båt. Og de trenger ikke bare å fly med Quantas. Alle større internasjonale flyselskaper flyr også på Australia.

Men den aller mest spennende og utfordrende del av den australske flyhistorie er den flygende legetjenesten, Royal Flying Doctor Service of Australia. I 1912 var det i outback-samfunnet i Western Australia bare én lege til å dekke et

område på 150.000 kvadratkilometer. Det tilsvarer omtrent halve Norge. I Northern Territory var det enda verre. Selv om områdene var tynt befolket, så betød det i praksis at outback var nesten uten legehjelp fordi legen brukte mer tid til å reise enn på å behandle folk. John Flynn, som var utdannet misjonær, men like opptatt av den legemlige som av den åndelige tilstand til de isolerte menneskene i bushen, så de muligheter som den nye teknologien ga. Det begynte med ett fly, en lege og en pilot. Det meste av outback-landet var enda ikke kartlagt, og på turene inn i bushen måtte piloten bruke hjulspor, klynger av trær eller et gjerde som landemerker for å ta seg fram. Slik er det fortsatt i deler av dette store landet. De første årene reiste legen fra sted til sted når telegrafene kalte, men bare en liten del av befolkningen bodde i nærheten av telegrafene. For å kunne nå fram i tide var det derfor nødvendig å utvikle et to-veis radiosamband som var lett å betjene og så billig at det kunne installeres på de mange outstations, gårder, gruver, politistasjoner, misjonssteder og andre steder hvor folk bodde og arbeidet. I tillegg måtte sambandet ha en rekkevidde på minst fem hundre kilometer. Løsningen ble en kombinert radiosender og -mottaker som opererte med morsesignaler og fikk strøm fra en pedaldrevet generator. Den flygende legetjenesten kunne nå kalles opp direkte. Den ble utrolig populær, og det ble fort nødvendig å utvide kapasiteten. Nye flytyper og nytt navigasjonsutstyr ble tatt i bruk, og de første morseradioer ble erstattet av lydradioer. I dag omfatter den flygende legetjeneste 32 fly som foretar omkring 6.500 turer, som kan føre mer enn 5 millioner kilometer i loggen og som transporterer om lag 9.000 pasienter om året. Det er 2.600 utestasjoner knyttet til radiosambandet. Mange konsultasjoner foregår over radio. På hver av utestasjonene er det et skrin med mer enn hundre forskjellige medisiner og to oversiktsplansjer over menneskekroppen, sett forfra og bakfra. Det bidrar til at symptomer kan beskrives mer presist. I løpet av samtalen vil legen være i stand til å vurdere om pasienten bør hentes inn til sykehuset eller kan greie seg

med de medisiner som er for hånden. Radioen er åpen, slik at alle i nabolaget kan høre alt. Holdningen til taushetsplikt må nødvendigvis bli en annen enn den vi er vant med. Selv sier australierne at den åpne radioen skaper et åpnere samfunn og gjør det lettere for naboer å tre støttende til under sykdom.

En annen ordning er en mobil klinikk hvor legene flyr inn i outback og tilbyr vanlige konsultasjoner. For en pasient kan det bety at reisen til en konsultasjon bare blir hundre kilometer i stedet for de kanskje fem hundre kilometer til nærmeste lege. På klinikken kan det også være tannlege og spesiallege til stede. I alt foretar den flygende legetjenesten 90.000 konsultasjoner om året.

Radiosambandet brukes ikke bare til å påkalle den flygende legetjenesten. Barna på utestasjonene kan de første skoleårene få sin undervisning gjennom korrespondansekurs, slik at de ikke trenger å reise hjemmefra for å gå på skole. Gjennom den åpne radio deltar de i undervisningen sammen med andre barn og en lærer. Fysisk kan de være hundrevis av kilometer fra hverandre, men hver dag tilbringer de likevel tre til fire timer sammen i sitt immaterielle klasserom.

Radiosambandet brukes også til en «galah» hver dag. En galah er en papegøye med store talegaver. Under galahen åpnes sambandet opp slik at naboer kan få seg en prat og kose seg sammen på tvers av avstandene.

En av de første gangene jeg kom til en outstation, en gård hvor det var et par hundre kilometer til nærmeste nabo, forundret jeg meg over et telefonapparat som sto i et hjørne. Jeg tenkte meg at det bare var til pynt, for ikke siden Adelaide hadde jeg sett en telefonledning. Verten lo og foreslo at vi skulle ringe til Norge. I løpet av noen få sekunder ringte telefonen hjemme i Bergen, båret først av radiobølger til Sydney, og derfra via satellitt rundt halve jorden. Litt ekko var det jo i samtalen, men ikke verre enn det værforholdene også kan finne på å lage andre steder når samtalen først må opp i himmelrommet og så ned igjen.

Det siste nye er kortbølgetelefoner som drives av solcelle-energi. Og akkurat sol burde det jo være nok av. Planen er å bygge et nett av telefonbokser ute i bushen. Det vil øke både sikkerheten og gleden ved å bo i outback-landet, men det blir slutt på at naboene kan lytte eller få seg en galah.

Høyt oppe på himmelen vandrer det satellitter i alle størrelser og fasonger. Aussat sender fjernsynsbilder fra det nasjonale TV-selskapet ABC (Australian Broadcasting Corporation) inn i stuene både til de 300.000 menneskene i bushen som fortsatt lever utenfor de vanlige kommunikasjonskanaler, og til resten av befolkningen. Satellitten Giotto var den som kom nærmest Halleys komet og som kunne sende en serie av bilder ned til de australske romforskerne på bakken. Lyttestasjoner for både militære og vitenskapelige formål strekker sine store ører fra kyst til kyst. Forsvaret bygger på høyteknologi, og ikke på verneplikt. Det ville ikke i noe fall være nok soldater til å forsvare den lange kystlinjen. Det er ikke tilfeldig at forsvarets forskningssenter er den nest største forskningsorganisasjon i Australia, med fem og et halvt tusen ansatte.

Nye oppfinnelser innen kommunikasjon som for eksempel videotex og telememo er blitt introdusert på løpende bånd, og tidligere enn i de fleste andre land. Av alle OECD-landene er det Australia som bruker mest penger til teletjenester per innbygger. Militæret og Telecom, den australske versjon av Televerket, kjøper kommunikasjonsteknologi fra blant annet USA, Japan, Sverige – og Kongsberg.

Kaniner og kaktus

Bare ti prosent av den australske jorden er dyrket. På grunn av vannmangel, dårlig jord og vanskelig atkomst kan resten ikke brukes eller brukes bare til lettere beite. De eneste som virkelig trives i bushen synes å være kaniner og kaktus. I alle år har det pågått en intens kamp mellom kvegfarmere, kaniner og kaktus

om retten til jorden. Det var de mange mot de få, og det gikk ofte på livet løs for begge parter.

Historien om de australske kaniner er vel kjent. Den kan likevel godt fortelles en gang til, fordi den sier mye om hvilke midler som må til når man må kjempe på store områder og mot store avstander for å overleve. Kaninene ble i sin tid tatt inn i landet av en mann som ville leke godseier i britisk stil og ville invitere sine venner på jakt. Det var selvfølgelig kenguruer nok å jakte på, men det var liksom så alminnelig. I stedet importerte han fasaner, raphøns og kaniner. De siste trivdes over all måte bra. De formerte seg og veltet bokstavelig talt ut over landet. Der var ingen rovdyr til å stoppe dem bortsett fra dingoen, den australske villhunden. Alt som var av spirer og nye blader ble gnagd ned til grunnen. Der hvor kaninene hadde herjet, kunne verken kveg eller andre planteetende dyr overleve. De stakkars kvegfarmerne gjorde alt de kunne for å forsvare seg. Det ble lagt ut gift, satt snarer og gitt skuddpremie for kanindusinet. Myndighetene bygget kaningjerder som var hundrevis av kilometer lange og strakte seg fra stat til stat. Like lite hjalp det. Kaninene kunne få opp til 25 unger i året når forholdene var gunstige – og det var de jo åpenbart. I kaninenes kjølvann fulgte en bråte med konkurser hos bønder som ikke lenger fikk fôr til sauer og kyr. De økonomiske konsekvensene var så store at CSIRO (Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation) fikk i oppdrag å finne en løsning. I 1942 kom forskerne over et virus som var dødelig bare for kaniner, og som spredte seg ved hjelp av mygg. Gjennom mange og lange eksperimenter ble viruset kontrollert og testet før det omsider ble tatt i bruk. Det viste seg å være uhyre effektivt. De første par tiår døde millioner av kaniner, og det var ikke mulig å konstatere noen bivirkninger. Nå ser det dessverre ut for at kaninene holder på å bli motstandsdyktige mot viruset, for bestanden begynner å ta seg opp igjen. CSIRO er allerede satt på oppgaven med å finne en ny kur.

Historien om bekjempelsen av Prickly Pear-kaktusen er et

annet eksempel på hvordan biologisk kontroll kan brukes over store områder. Det er en kaktus som opprinnelig ikke hørte til i Australia, men som man mener kom inn i landet omkring 1839, kanskje som frø om bord på et skip. Også den stortrivdes i bushen. Ved århundreskiftet hadde den spredt seg så sterkt at 4 millioner hektar land var dekket med de store stikkende plantene som kunne bli opp til fem meter høye. I den langvarige tørkeperioden som begynte i 1902 fikk kaktusplantene ideelle vekstvilkår. Et kvart århundre senere var så mye som 26 millioner hektar land dekket av den hardføre kaktusen. Den presset seg fram overalt og tok over beiteområder og hager. Det fortelles om hele landsbyer som ble overgrodd. Bøndene måtte gi tapt og la seg slå konkurs. CSIRO lette verden rundt etter et middel mot det stikkende uhyret, og i 1925 fant man en åme i Argentina som hadde spesialisert seg på akkurat denne typen kaktus. Etter å ha eksperimentert lenge med cactoblastis-åmene, som de het, ble de tatt inn til Australia hvor de fikk lov til å formere seg i tusenvis, før de ble sluppet ut i det fri. Åmene borer seg ned i kaktusen for å legge eggene sine, og etter hvert blir planten så gjennomhullet at den segner om og visner. De følgende år ble det satt ut flere millioner egg, og resultatet overgikk alle forventninger. Overalt la kaktusene seg over ende. Etter sju år kunne bøndene igjen dyrke det meste av jorden og overslag viste at så mye som ti millioner hektar var blitt befridd. I takknemlighet reiste bønder i Queensland en minnehall som de kalte Cactoblastis.

Med sin «dung beetle», som vel er en slags tordivel, slo CSIRO to fluer i ett smekk. Bøndene klaget over at ku- og sauemøkk ble liggende igjen på beiteområdene og kvalte nye vekster. Landbrukseksperter regnet ut at så mye som ti prosent av den brukbare jorden ble ødelagt i året når gjødselen ikke forsvant ned i jorden, og det er mye i et land som har lite nyttejord fra før. Og alle klaget over fluene som om sommeren kan være en pest og en plage. Ved CSIRO fant man at fluene først og fremst ynglet i møkken, og at de ville dø om man tok

fra dem deres naturlige tilholdssted. I 1967 fant man i Afrika og Asia fram til en tordivel som levde i møkken og brøt den ned ved simpelthen å begrave den. Nok en gang måtte man til med langvarige eksperimenter for å sikre seg mot mulige bivirkninger ved å innføre et nytt fremmedelement i den australske fauna. Først i 1972 var CSIRO klar til å slippe løs de første hundre tusen tordivler. Det gikk glimrende. De gjorde akkurat det de skulle, og ikke noe mer. Flueplagen ble atskillig mindre, og bøndene fikk tilbake sin kostbare jord.

Øst og vest er ikke sør og nord

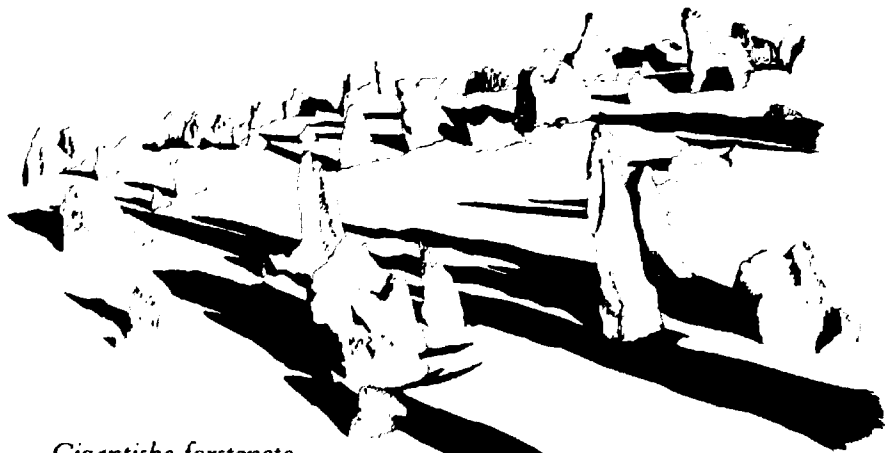
Men det skal mer enn biologiske og teknologiske nyvinninger til for å få et land som er så stort og variert til å henge sammen. Folk lever under svært forskjellige forhold og har sine lojaliteter knyttet til så ulike deler av landet at det skal mye til for å samle dem under en felles fane.

Innbyggerne i Western Australia har for eksempel vanskelig for å forstå hvordan den føderale regjering i Canberra, mer enn tre tusen kilometer borte, kan ta avgjørelser på deres vegne. Ifølge vest-australierne har de fleste av regjeringens medlemmer aldri vært oppe i Hamersley-fjellene og sett hvordan gigantiske maskiner skreller bort overflaten og løfter fram kull og mineraler, og de har ikke på nært hold fulgt utviklingen som har gjort Port Hedland til en av landets viktigste havner. Men likevel vurderer regjeringen å gi urbefolkningen utvidete landrettigheter. Befolkningen i Western Australia, som i utstrekning er like stort som hele Vest-Europa, men bare har halvannen million innbyggere, truer rett som det er med at de vil gå ut av føderasjonen og opprette sin egen stat. Selv om trusselen neppe er reell, så understreker den likevel den store avstanden mellom vest og øst. Noen av verdens rikeste naturressurser ligger i Western Australia, og når de svære vanningsprosjektene som er på gang blir ferdige, vil staten bli det australske kornkammer.

Western Australia er ikke særlig lysten på å dele alle disse herlighetene med andre, og presser stadig på for å få overført mer makt til delstatene på bekostning av den føderale regjering.

Mistroen til de føderale myndigheter deler de blant annet med Queensland. Det er solstaten med de gylne strender, staten for turister og pensjonister. Her hersker Sir Joh, den danskfødte statsminister. Han er gang på gang valgt på programmer om mindre makt til Canberra, lavere skatter, mindre sosialhjelp, redusert innflytelse for fagforeningene – og flere føderale penger til Queensland. Også Queensland er en av de rike statene som er på vei til å bli enda rikere. Under jorden er det fullt av verdifulle mineraler og over jorden dyrkes alle de eksotiske frukter man kan tenke seg, sukker og ris, m.m. Produktene veier tungt i den australske eksport. Queensland er kjent for sine konservative holdninger, selv om det der som andre steder finnes store variasjoner. Når Sir Joh Bjelke-Petersen setter fram forslag om tiltak for å kontrollere om kvinner har fått utført abort, stopper langhårete på grensen, eller vil kriminalisere homoseksualitet, kan han gjerne ha ryggdekning på hjemmebane hos de tredve prosent av befolkningen som stemmer på ham. Men på bortebane blir han dømt nord og ned. Queensland blir liksom ikke tatt helt alvorlig når representantene fra New South Wales, Victoria og South Australia setter seg ned og diskuterer politikk. New South Wales og Victoria er preget av interessene til de to storbyene, Sydney og Melbourne, som har nesten tre og en halv millioner innbyggere. Det er mer enn hele Queensland som har to og en halv millioner innbyggere – på et område som er fem ganger større enn Norge. Tasmania blir den litt fattige fetter fra landet i denne sammenheng. Selve Melbourne dekker et så stort område at når en unggutt møter en jente, spør han alltid først hvor hun bor før han forelsker seg. Ellers kan det bli for langt å følge henne hjem.

Inn i dette bildet av ulike holdninger veves mønstrene etter den langvarige britiske innflytelsen, den noe kortere, men



*Gigantiske forstenete
trerøtter, ca. 30.000 år gamle,
i Nambung National Park, Western Australia.*

sterke amerikanske påvirkningen, og ringvirkningene etter de mange immigrantgruppene med ulik etnisk bakgrunn. Når Australia har valgt å gjøre pluralismen til en politisk dyd, så er det vel så mye en dyd av nødvendighet (kapittel 7). Det er ingen politiker hittil som har maktet å få gjennomslag for en felles visjon for hele folket. Det er også smått med nasjonale symboler. Det har vært gjort forsøk på å få til en felles nasjonalsang, men australiere flest fortsetter å synge A-waltzing Matilda. I en konkurranse om utkast til nytt flagg kom det inn ikke mindre enn 25.000 forslag. Gruppen som jobber videre med prosjektet har fått beskjed om å bevege seg med forsiktighet i dette «sensitive» område. Veteranenes organisasjoner erklærte tidlig at fargene fortsatt måtte være rødt, hvitt og blått for det var blitt del av den australske identitet. Fra andre hold ble det sagt at Australia trenger en ny og selvstendig identitet og at grønt, hvitt og gull var de rette farger.

For den som kommer utenfra er det nettopp de mange variasjonene i kulturen og de mulighetene pluralismen skaper i dette store landet, som virker så fascinerende. Men jeg ville nødig være den som skulle stå for politikken og ha ansvaret for å samle de mange tråder fra nær og fjern til en større helhet og en australsk identitet.