

### Om vannveier, vyer og jernbanemyter

Om opphavet til landsnavnene Noreg og Norge finnes det flere teorier, men *veien* går igjen, det være seg veien mot nord (*norðrvegr*), gjennom *nor* – smale sund eller trange farvann, eller mot tilholdsstedet til den mytologiske dvergekongen Nóri, som vi møter i Edda-diktet *Voluspå*. Hav og vannveier, fjorder og farkoster. Sjøveiene og kystlandskapet ligger der, i stedsnavn, som fysisk miljø og klangbunn i norrøn og norsk mytologi, historie og kultur med lange tradisjoner for oversjøiske landnåm, fiske, kysthandel og skipsfart (se også Rosenvinge 2016 og Heide 2016).

Noe av denne arven er blitt virvlet opp i språket vårt, der den driver omkring i form av maritime uttrykk som er blitt så dagligdagse at vi knapt legger merke til dem. Vi kan se skjær i sjøen, gå motstrøms, eller seile vår egen sjø. Når én sjef går fra bordet, tar en annen over roret. Planene våre kan mangle forankring og havarere, forsetter strande, og prosjekter kan grunnstøte, men vi kan også komme på rett kjøll og ro oss inn igjen, for så å dra prosjektet i land. Gjennom idiomer knyttet til sjøfart, men også til ferdsel gjennom ulendt, islagt eller snødekt terreng, blir vår evne til mestring definert gjennom ferdigheter som må ha vært livsviktige for våre sjø-, ski- og sledefarende forfedre, men som vi sjeldnere har behov for i dag.

Tankegodset om nordmenn som gjennombarkede sjømenn (jf. Bjørnsons «Sjømandssang») og djerne skiløpere (som i Munthes sang «Jeg snører min sekk, jeg spenner mine ski») er ikke uten geografisk og historisk fundament, men når man har behøvd å bygge opp eller verne om en felles identitet, som i løsrivingsprosessene fra Danmark og Sverige og under og etter andre verdenskrig, er dette imageet blitt styrket og styrt. Noen har sett seg tjent med å underbygge en historieforståelse og språkbruk der befolkningen har kunnet speile seg i uredde sjøfolk, polfarere og «gutta på skauen». I slike perioder blir altså den formen for selvbilder som gjerne refereres til som nasjonale myter etablert og videreutviklet.

Gjennom historieundervisning, ski- og sjøfartsmuseer, litteraturen og mediene er det blitt skapt nasjonalhelter som Leiv Eriksson og Terje Vigen, Roald Amundsen og Fridtjof Nansen. I dag reinkarneres den fryktløse oppdageren og sjøfareren vi liker å fremstille oss selv som gjennom villmarks- og idrettsfolk med medieappell, og gjerne egne TV-serier, motivasjonsforedrag og kleskolleksjoner.

I denne artikkelen utforsker jeg en type nasjonale myter som ikke bare er forankret i historiske erfaringer, eller i de fysiske omgivelsene de har oppstått i, men også i de måtene man har beveget seg gjennom disse landskapene på. Det skal handle om kollektive myter knyttet til fremkomstmidler, om hvilke aktører og mekanismer som synes å være i spill, og om hvordan fakta og fiksjon kan interagere i slike prosesser.

Arkeologiske funn fra yngre jernalder og vikingtid vitner om hvor vesentlige transportmidlene var, også i en fjern fortid. I Norden, så vel som langs erobring- og handelsruter i både østerled og vesterled er det funnet båtgraver med byggeteknisk utsøkte småbåter og skip, men også levninger av hester og hunder, ski og truger, seletøy og vakkert utskårne vogner og sleder. Det viser at ikke bare skipene, men også ridedyr, trekkdyr og kjøredningene de trakk hadde estetisk verdi og sosial betydning. På ridestell og kjøretøy skulle storfolk kjennes, da som nå.

Utover sine praktisk-estetiske og statusrelaterte funksjoner ivaretok båtgravene også rituelle og religiøse behov. De avdøde skulle jo fraktes trygt til dødsriket i disse farkostene, som måtte utstyres med det de ville få behov for både på reisen og bestemmelsesstedet. Dette og beslektet tankegods er reflektert i konseptuelle metaforer, eller begrepsmetaforer, som *livsreise*, *livsseilas*, *gravferd* og *dødsreise*, der sammenstillingene av forholdsvis konkrete og velkjente kildedomener, her *reisen*, *seilasen* og *ferden*, kaster lys over mer abstrakte, innfløyte og uhandgripelige måldomener som *livet*, *døden* og *etterlivet*. Forestillingen om båten hvis fergemann frakter sjeler over en elv eller et sund, fra de levendes verden til dødsriket, er kjent fra så vel antikke og norrøne myter som fra slavisk mytologi. Dette motivet er som vi vet også rikt utnyttet i verdenslitteraturen og populærkulturen.

Historie formes i samspillet mellom myter, fiksjon og fakta, og kollektiv identitetsbygging handler om å utforme fortellinger der et «vi» står sammen, gjerne mot «de andre». Slike narrativer bør også ha gjenkjennelseeffekt og gi inntrykk av kontinuitet. Når det gjelder vikingenes ferder i østerled, støtter arkeologiske funn sagalitteraturens

påstander om at de mellom det 8. og 11. århundre dro langs norskekysten helt til Kvitsjøen, Barentshavet og områdene de kalte Bjarmeland (i og omkring Karelen). De tok seg også over Østersjøen via Finskebukten og Ladogasjøen langs elven Volkhov til Holmgard (Novgorod), og de etablert handelsruter sørover via elven Dnepr og Svartehavet til Miklagard (Konstantinopel). En rute lenger øst via Volga, tok dem helt til Det kaspiske hav og utkanten av det muslimske kalifatet. Statsdannelsen Kijevskaja Rus (Kievriket, eller Gardariket, med Kiev og Novgorod som maktsentre) som betegnes som den østslaviske kulturens vugge, skal ifølge *Nestorkrøniken*, nedskrevet tidlig på 1100-tallet, ha blitt etablert av skandinaviske vikinger midt på 800-tallet.

Denne versjonen av Kievrikets opprinnelsesmyte passer godt inn i vår forståelsesramme, og presenteres som regel som en historisk kjensgjerning hos oss, men den bestrides av mange historikere i Russland og Ukraina. I en fremstilling der østslaverne inviterer vikinghøvdingen Rurik til å herske over seg blir ikke slavernes rolle i etableringen av dette riket tilstrekkelig aktiv og ærefull. I konkurransen om historiske fakta og nasjonalmyter kjemper mange enkeltrøster og meningsfellesskap om hegemoni.

Det levnes likevel liten tvil om at det eksisterte nære bånd mellom enkelte sjikt av befolkningen i nordiske og østslaviske områder i vikingtiden, og vikingskipene fremstår som de mest håndfaste indikasjonene på at slike forbindelser kunne oppstå og opprettholdes. De var stødige og sjødyktige nok til å frakte folk trygt over røffe havstrekninger, smale nok til å forsere trange passasjer, lette nok til å kunne trekkes på rullestokker langs stryk og mellom elvestrekninger, og kjølen stakk ikke dypere enn at de også kunne seiles og ros gjennom grunt farvann. Da Olav Haraldsson Digre i henhold til sagatradisjonen flyktet til Gardariket i 1028, hadde han med seg sin svenske dronning Astrid, datteren deres Ulvhild og fireåringen Magnus, som Olav (senere den hellige) hadde fått med tjenestejenten Alvild. Astrids halvsøster Ingegjerd var gift med storfyrsten av Kievriket, Jaroslav den vise. Da Olav returnerte til Norge, ble lille Magnus (den gode) som senere ble konge av Norge og Danmark, etterlatt i Holmgard (Novgorod) og ble først hentet tilbake til Norge i elleveårsalderen.

Når norsk og russisk historie møtes, står vannveiene ofte i sentrum, for eksempel da Stavanger-mannen, skipsbyggeren og kapteinen Niels Olsen (1657–1727) som etter å ha slått seg ned i Amsterdam og tatt navnet Cornelius Cruys, møtte Peter den store og endte opp

som admiral i flåten hans. Cruys spilte en viktig rolle både i den myteomspunne oppbyggingen av den russiske marinen og av St. Petersburg (se Titlestad 1999).

Sjøfart har, av åpenbare geografiske grunner, ikke stått like sentralt i russisk nasjonsbygging som hos oss. Mens Norge ifølge Kartverket har verdens nest lengste kystlinje, og dessuten er velsignet med Golfstrømmen og sørvestlige vinder, byr Russlands kyst på få isfrie havner. Store deler av det omfattende elvenettet er dessuten islagt på vinterstid. Pomorhandelen mellom kystbefolkningen i Kvitsjøområdet, Kolahalvøya, Troms og Finnmark, som pågikk fra 16–1700-tallet til 1917 og sågar produserte pidginspråket russenorsk, er imidlertid et viktig kapittel i vår felles sjøfartshistorie.

Mens havforskningssamarbeidet mellom Sovjetunionen/Russland og Norge har vært stabilt og godt helt siden slutten av 1950-tallet (se Sætra 2016) har konkurransen om hav- og energiressurser i nordområdene ofte vært tilspisset. Forhandlingene om en delelinjeavtale i Barentshavet og Polhavet pågikk i hele 40 år før den ble ratifisert og trådte i kraft i 2011. Norske fiskeri- og naturvernsoner på Svalbard har lenge fremstått som problematiske i et russisk perspektiv, og NATO-øvelser i Russlands nærområder besvares i dag med russiske militærøvelser utenfor norskekysten.

Som Norge er Russland primært et vinterland, der snø, is og permafrost har vanskeliggjort ferdsel både til lands og til vanns og gjort det å anlegge og vedlikeholde landgående veier utfordrende. Evnen til å overleve og ta seg frem i barske vinterlandskap har følgelig vært med på å definere også russernes selvilde, og gjør seg gjeldende i deres folkekultur, historie, fiksjon og nasjonsbyggingsprosjekter. Tsartidens, og særlig sovjetepokens storstilte ekspedisjonsvirksomhet og satsing på kartlegging og ressursutvinning av nordområdene og Arktis skapte polarhelter à la våre, og det kan synes som om begge nasjoner bringer til torgs heltebragder og annet historisk-mytisk materiale for å legitimere territorielle interesser og krav i Arktis i dag (se også McCannon 1998).

La oss holde oss i Russland, men gå nesten 200 år tilbake i tid og samtidig bevege oss over i en annen gren av transportsektoren. I 1826 er Nikolaj den første, som nylig er blitt kronet til tsar, i ferd med å feste et jerngrep om imperiet. Dikteren Aleksander Pusjkin, som befinner seg i husarrest på familiegodset Mikhajlovskoje i Pskov-guvernamentet, tilkjennegir i et brev til vennen Vjazemskij at han drømmer om engelske tidsskrifter, London, dampskip og jernbaner (Vinogradov 1956–61, b. 4, s. 948). «Byronisten» Pusjkin var vel bevandret i britisk litteratur og godt orientert om samfunnsutviklingen der, for verdens første offentlige

jernbanestrekning betjent av damplokomotiver, mellom Stockton-on-Tees og Darlington, var blitt offisielt åpnet bare åtte måneder tidligere.

I september 1826 benåder tsaren Pusjkin, som etter seks års forvisning i Odessa og Kisjinov, og den påfølgende husarresten i Pskov, endelig kan vende tilbake til hovedstaden. De neste tiårene skal tsaren som fikk tilnavnet «Europas gendarm» for øvrig slå hard ned på alle tilløp til oppvigleri i landet. Utsiktene til mer effektive forflytninger av militært personell og gendarmtropper skal derfor ha vært en viktig faktor da han lot seg overtale til å starte jernbaneutbygging i Russland. Pusjkin kan ha observert arbeidet med å legge banelegeme mellom St. Petersburg og Tsarskoje selo, og testkjøring av skinnegangen med hester og vogner, men nasjonens første damplokomotiv og den offisielle åpningen av denne jernbanestrekningen den 30. oktober 1837 fikk han dessverre ikke oppleve. Han omkom i duell med sin svoger, den franske offiseren Georges d'Anthès, ni måneder tidligere.

Nikolaj den førstes sønn, nittenårige Aleksander den andre, var derimot blant de celebre passasjerene på det aller første toget til Tsarskoje selo, og det var i hans regjeringstid (1855–81) jernbaneutbyggingen i Det russiske imperiet virkelig skjøt fart. I takt med ekspansjonen østover fortsatte de to siste tsarene, Aleksander den tredje og Nikolaj den andre, å utvide jernbanenettet. Ved utbruddet av første verdenskrig favnet imperiet om et enormt, sammenhengende landområde på det eurasiske fastlandet, omtrent på størrelse med det senere Sovjetunionen, bundet sammen av et imponerende jernbanenett.

Det russiske imperiets jernbane var et prestisjeprosjekt, initiert, realisert og behørig agitert for gjennom tsarmaktens offisielle formidlingsorganer. Snart siver jernbanemotiver og togterminologi også inn i kunsten og populærkulturen, og i dagligtalen og skjønnlitteraturen begynner metaforer, idiomer og aforismer med utspring i jernbanen å slå rot. Det var den høye forekomsten av slike troper og uttrykk i det russiske språket, og en gradvis innsikt i hvor fremtredende jernbanen er i russiskspråklig litteratur som fanget interessen min for den nasjonalmyten jeg har kalt en russisk togmyte (Bryn 2018).

Som landgående massetransportmiddel representerte jernbanen noe helt nytt i sin samtid, også med sin solide forankring i tid. Ved den britiske jernbanen på 1840-tallet var det jo behovet for en felles referansetid som produserte *railway time*, eller *Greenwich Mean Time*, som fungerte som tidsreferanse på verdensbasis mellom 1884 og 1972. En lang rekke russiske diktere, som Fjodor Tjuttsjev, Afanasij Fet, Marina Tsvetajeva og Osip Mandelsjtam

har, i poesi så vel som i essays, tematisert hvordan jernbanen endret sin samtids syn på tid og rom.

I monografien *Den russiske togmyten*, som denne artikkelens resonnementer i høy grad bygger på, anvender jeg Mikhail Bakhtins begrep *kronotop* for å illustrere hvordan tanken om livet og andre tidsforløp som *reiser* har generert et hav av tekster og ytringer. Når utsagnet «Det har vært en fantastisk reise» brukes i overført betydning, for eksempel av en realitydeltaker som er røket ut, er det opprettet en kronotopisk forbindelse mellom en reise i et fysisk rom og en begivenhetsrik tidsperiode. Bakhtins *kronotop* tar sitt utgangspunkt i de greske ordene for tid (*chronos*) og rom (*topos*) og betegner steder i litteraturen der tid og rom flyter helt eller delvis over i hverandre. Kronotoper kan ifølge Bakhtin manifestere seg som overgripende metaforiske forestillinger, eller som mindre, plottskapende motiver. I relasjon til reiselitteraturen blir de undertypene han refererer til som «veiens kronotop» (*khronotóp dorógi*), terskelens kronotop (*khronotóp poróga*) og møtets kronotop (*khronotóp vstrétsji*) særlig relevante (Bakhtin 1975; 1981, 243–58).

Eldre russiskspråklig reiselitteratur, fra middelalderens reiseskildringer og Radisjtsjevs *En reise fra Petersburg til Moskva* (1790) til Pusjkins «Livets kjerre» (1823) og Gogols *Døde sjeler* (1842) oppviser tallrike eksempler på fantasifulle kronotoper. Jernbanealderen bød imidlertid på enestående muligheter til å fornye både forslitte reisemetaforer og reiselitteratursjangeren, og da jernbanen gjorde sitt inntog i den russiske skjønnlitteraturen, var det helt andre aspekter ved den som ble trukket frem enn de militærstrategiske og transportøkonomiske fortrinnene fremhevet i den offisielle pressen.

Lokomotivets ild, røyk og damp, og det faktum at jernbaner først ble tatt i bruk i gruve- og bergverksindustrien gjorde at sammenstillingen mellom det overjordiske og underjordiske nærmest ga seg selv. Veiens og terskelens kronotoper kunne for eksempel realiseres gjennom tunneler og broer som overgangsfaser, og jernbanestrekninger som etapper på en livsvei mot døden. Lokføreren trådte inn i rollen som dødens fergemann, mens togfløytens inntrengende hvin varslet ulykke og død. Den kalde, rigide skinnegangen (*zjeléznaja doróga*) ble fremstilt som et inngrep i naturen, som gjennom sin semantiske og assosiative tilknytning til uttrykk som *zjeléznaja ruká* (jernhånd) og *zjeléznaja sudbá* (jernskjebne) dessuten ble satt i forbindelse med maktovergrep og forutbestemte, ublide skjebner.

I russisk skjønnlitteratur fra siste halvdel av det 19. århundre ser vi at den svarte, prustende jernhesten alluderer både til truende drager, Apokalypsens svarte dødshest og ryttere fra Djengis Khans og Ivan den grusomes fryktede rytterhærer. Møtets kronotop materialiserer seg på sin side gjennom betimelige samtaler i togkupeer, eller skjebnesvangre hendelser, møter og avskjeder på perronger og stasjoner. Hos Tolstoj, Turgenjev, Dostojevskij og Tsjekhov ser vi at jernbanen ofte får et mørkt, eskatologisk uttrykk.

Den russiske litteraturen har, blant annet på grunn av sensuren, tradisjonelt stått i opposisjon til makthaverne og den offisielle pressen. Nikolaj Nekrasovs dikt «Jernbanen» fra 1864, som kostet ham redaktørjobben i tidsskriftet *Sovremennik*, er for eksempel åpenbart systemkritisk. Her fremholdes det at den samme tsaren som rår over hæren og marinen har drevet mennesker inn et skruppelløst jernbaneprosjekt, der mange har måttet bøte med livet.

I 1800-tallskunsten og -litteraturen blir også vei- og jernbaneutbygging satt i direkte forbindelse med tukthus- og tvangsarbeid, forvisning og straffekolonier. Forviste og straffedømte ble gjerne fraktet i krøttertogner til sine fjerntliggende bestemmelsessteder, der de kunne bli satt til å bygge veier og jernbanelinjer som på folkemunne ble kalt «knokkelveier» (*dorógi/zjeléznye dorógi na kostjách*). (Se også Dmitrenko 2012).

Den modernistiske russiske jernbanelitteraturen har en lysere og mer optimistisk undertone enn den realistiske epokens. Under tsar Nikolaj den andre kunne russiske kunstnere, forfattere og intellektuelle kommunisere relativt fritt med det øvrige Europa, og det stadig voksende europeiske jernbanenettet representerte muligheter til å møte utenlandske kolleger og meningsfeller. I 1913 dro for eksempel dikteren, symbolisten og antroposofen Andrej Belyj til Bergen for å treffe Rudolf Steiner, som gjestet byen på samme tid. I *En særslings opptegnelser* (*Zapiski Tsjudaká*) finner vi en heftig litterær fremstilling av reisen hans med Bergensbanen og møtet med vestlandsbyen (se Helle 2013). De russiske futuristene, med Vladimir Majakovskij i spissen, plasserte seg selv i førerhuset på fremtidens hurtigtog. De forherliget ny teknologi og moderne transportmidler, og var med sin vilje til å gå i bresjen og ukuelige fremtidstro i takt med den revolusjonære tidsånden.

Etter maktovertakelsen høsten 1917 skulle jernbanen komme til å stå helt sentralt i bolsjevikenes ambisiøse nasjonsbyggingsprosjekt. Karl Marx hadde uttalt at «Die Revolutionen sind die Lokomotiven der Geschichte», tsar Nikolaj den andre hadde signert abdikasjonen sin i en togvogn, og Lenin var kommet fra Sveits til Russland i et plombert tog.

De første agitasjonstogene (*agítpoezdá*), bemannet med partifunksjonærer som distribuerte propagandamateriale og arrangerte politiske møter, foredrag og filmfremvisninger, ble sendt ut i provinsene allerede i 1918. Jernbanehaller ble brukt til masse mønstre, og krigskommisær Trotskij ble i borgerkrigsårene fraktet omkring til frontene i sitt legendariske pansertog.

Det er flere grunner til at jernbanenarrativet som nå ble skapt, ble så slagkraftig og levedyktig. For det første kunne sovjetiske propagandamyndigheter bygge videre på et allerede omfattende kompleks av tekster, forestillinger og metaforer knyttet til jernbanen. Det dreide seg om alt fra taler, presseklipp og skjønnlitterære og populærkulturelle ytringer, til folkemyter, idiommer og aforismer. For det andre fikk de, inntil sosialistisk realisme ble eneste lovlige retning og metode i sovjetisk kunst og litteratur tidlig på 1930-tallet, betydelig drahjelp fra mange av avantgardebevegelsens eminente teoretikere, forfattere, fotografer og filmfolk. I lys av de ideologisk sett betydningsfulle jernbanebegivenhetene nevnt over, valgte de å ta monopol på hele dette komplekset og omskape det i sitt eget bilde. I den nasjonalmyten som nå ble formet, ble tsarmaktens rolle i utbyggingen av imperiets jernbanenett mørklagt og minimalisert, og jernbanen fremstilt som et sovjetisk prosjekt.

Lenins bære blir i januar 1924 fraktet til Moskva på et rødt sørgetog, og i partiavisene og på propagandaplakater dukker snart Stalin opp som lokfører på «revolusjonstoget» som skal føre sovjetbefolkningen mot en lys fremtid. Stadiene i denne prosessen blir anskueliggjort ved hjelp av stasjoner og rutetabeller (jf. Bakhtins kronotop), og når utviklingen ikke går fort nok, kan jernbanediskursens mørke, apokalyptiske aspekter utnyttes. I mange av disse ytringene er makthavernes budskap klart: Støtter man opp om og bidrar til sovjetlokomotivets ferd, kan man få plass på toget mot fremtidsutopien. Stiller man seg tvilende til eller motarbeider dette prosjektet, kan man bare skylde på seg selv hvis man blir etterlat på en avsidesliggende stasjon, eller havner under toget (se også Dmitrenko 2015).

I *Den russiske togmyten* utforskes interaksjonen mellom den offisielle sovjetiske jernbanediskursen og motstemmene til den. Mange av disse stemmene er litterære, hvorav noen (som Boris Pasternak og Tsjingiz Ajtmatov) står i forlengelsen av den realistiske romantradisjonen og andre (som Andrej Platonov) fremstår som mer underfundige og eksperimentelle. Noen få forfattere (for eksempel Aleksander Solsjenitsyn) er åpent samfunnskritiske, andre igjen (som Venedikt Jerofejev) satiriske, mens de humoristiske



stemmene ofte hever seg i populærkulturen og på folkemunne. I halv- og uoffisielle tekster ble det gjennom hele sovjettiden trukket direkte og indirekte forbindelseslinjer mellom jernbanen og maktovergrep i form av tvangskollektivisering, massedeportasjoner, krigstraumer og ikke minst GULag. I perestrojkaårene, og i den postsovjetiske litteraturen ser vi at emner det tidligere bare kunne alluderes til, kan blottstilles (som hos Boris Grebensjtsjikov, eller Natalja Klutsjarova) og at sovjetpropagandaens paroler brytes ned og rekonstrueres (for eksempel i Jurij Buidas og Viktor Pelevins prosa). Jernbanen, som bakgrunn, åsted, aktør og allegori for et gigantisk ideologisk nasjonsbyggingsprosjekt, har etterlatt dype spor i russisk historie og kultur, og genererer fortsatt nye tekster, som Dmitrij Glukhovskijs *Metro*-serie.

Det komplekset jeg refererer til som en russisk tog- eller jernbanemyte er særegent i den forstand at både tekstmengden, graden av alvor og manipulasjon, og intensiteten i meningsutvekslingen har vært så høy over så lang tid, men fenomenet er ikke enestående. Transport og infrastruktur er og har vært viktige komponenter i mange lands kollektive identitetsbygging. Den britiske jernbanen, mellomkrigstidens tyske *Autobahn*-prosjekt og USAs *railroads* og *highways* er bare eksempler. I de første europeiske jernbanenasjonene, der man ønsket å stille til skue et høyt teknologisk og sivilt utviklingsnivå, ble toglinjene ofte anlagt i tilknytning til eksisterende veinett og elveløp, og i stormaktenes kolonier ble jernbaneutbygging fremstilt nettopp som siviliseringsprosjekter.

Her kan det passe å bevege seg tilbake til Norge og minne om at nasjonsbyggende samferdselsmyter ikke er noe som bare hører fortiden eller «de andre» til. Når det gjelder jernbanereformen her til lands, er konsekvensene ennå i det blå, men så langt er det brukt mye ressurser på det som kan fremstå som en ideologisk visjon, eller aldri så liten jernbanemyte. Déjà vu? Røde tog males grønne og påføres logoen til et selskap som ved hjelp av en oppkonstruert entallsform av et substantiv som ellers bare brukes i flertall, vil signalisere vyer og fremsynthet. I det nye transportkonsernets navn ligger det også et valg om å distansere seg fra statsbanenes lange historie, så vel som fra erfaringer og myter knyttet til akronymet NSB (se Thorsen 2019).

Mange nordmenn har et perifert forhold til jernbanen og identifiserer seg verken med skiløper- eller sjømannsimaget, men de færreste stiller seg likegyldige til landets særegne topografi og natur. Vi ønsker å kunne bevege oss, og frakte gods, gjennom de ulendte landskapene og farvannene våre på forsvarlige måter, innenfor naturens

tålegrenser. Til det trengs det energi, men ønsker vi virkelig gigantiske vindmølleparker til lands når vi har fem ganger så stor plass til rådighet til havs, og dessuten høy kompetanse på havteknologi? For å avslutte der jeg begynte, med den veien mot nord som kalles Norge, er vi i ferd med å gjøre uopprettelige inngrep i det unike kyst- og viddelandskapet som har utgjort livsgrunnlaget vårt og blitt betraktet fra sjø og fjell i årtusener.

### Litteratur og nettressurser

Bakhtin, Mikhail M. (1975). «Formy vremeni i khronotopa v literature». *Voprosy literatury i estetiki, issledovaniya raznykh let*. Moskva: Khudozhestvennaja literatura, s. 234–407.

Bakhtin, Mikhail M. (1981). «Forms of Time and of the Chronotope in the Novel» i M. Holquist (red.) *The Dialogic Imagination. Four Essays by M.M. Bakhtin*. Austin: University of Texas Press, s. 84–258.

Belyj, Andrej (2011). *Zapiski tjsudaka. Polnoje sobranije sotsjinenij*, b. 2. Moskva: Respublika.

Bjørnson, Bjørnstjerne (1868). «Norsk sjømands-sang». Utvalgte dikt av Bjørnstjerne Bjørnson.

<https://www.bokselskap.no/boker/bjornsondikt/sjomandssang>

Sist besøkt 14.02.20.

Bryn, Brita Lotsberg (2018). *Den russiske togmyten: En kulturfilologisk tilnærming til russiskspråklig jernbanefiksjon*. Oslo: Cappelen Damm akademisk.

[https://www.cappelendammundervisning.no/\\_den-russiske-togmyten-brita-lotsberg-bryn-9788202597177](https://www.cappelendammundervisning.no/_den-russiske-togmyten-brita-lotsberg-bryn-9788202597177)

Sist besøkt 14.02.20

Dmitrenko, Sergej F. (2012). *Zjeleznaja doroga v ruskoj literature*. Moskva: Zjeleznodoroznoje delo.

Dmitrenko, Sergej F. (2015). *Zjeleznaja doroga v ruskoj literature sovetskoj epokhi*. Moskva:

Zjeleznodoroznoje delo.

Heide, Eldar (2016). «Noregr tyder nok vegen mot nord, likevel». *Namn og nemne* 33, s. 13–37.

<https://avaldsnes.info/content/uploads/2012/12/Noregr-tyder-nok-vegen-mot-nord-likevel.-Eldar-Heide.pdf>

Sist besøkt 14.02.20.

Helle, Lillian J. (2013). «Byen Bergen som Det himmelske Jerusalem». *Libra tidsskrift for antroposofi* 4, s. 60–68.

Jørgensen, Jørn (red.), Harr (1980). *Nordmenn og hav. Om sjø og sjøfolk i norsk litteratur*.

Illustrasjoner: Karl Erik Harr. Oslo: Universitetsforlaget.

McCannon, John (1998). *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union*. New York: Oxford University Press.

Munthe, Margrethe (1911). «Jeg snører min sekk». <https://www.munthegaarden.no/dapsfest/jeg-snorer-min-sekk/>

Sist besøkt: 14.02.20

Rosenvinge, Morten (2016). «Sår tvil om Norges opphav». *Teft. Forskningsmagasinet*. Kristiansand: Universitetet i Agder.

<https://www.uia.no/forskning/teft/teft-artikler/saar-tvil-om-norges-opphav>

Sist besøkt 14.02.20.

Sætra, Gunnar (2018). «60 år med norsk-russisk havforskningssamarbeid». Bergen: Havforskninginstituttet.

<https://www.hi.no/hi/nyheter/2018/mars/60-ar-med-norsk-russisk-havforskningssamarbeid>

Sist besøkt 14.02.20.

Thorsen, Grethe (2016; 2019). «Fire myter om NSB». DaDebatt. *Dagsavisen*. (Publisert 03.08.16. Sist oppdatert 03.07.19).

<https://www.dagsavisen.no/debatt/fire-myter-om-nsb-1.760634>

Sist besøkt 14.02.20

Titlestad, Torgrim (1999). *Tsarens admiral: Cornelius Cruys i Peter den stores tjeneste*. Stavanger: Erling Skjalgssonselskapet.

Vinogradov, Viktor V. (red.) (1956–61). *Slovar jazyka Pusjkina* (b. I–IV). Moskva: Gosudarstvennoje izdatelstvo inostrannykh i natsionalnykh slovarej.