

Promotionsvorhaben Marie-Theres Fojuth, M.A.

Herrschaft über Land und Schnee

Eisenbahngeographien Norwegens 1845–1909

Resümee

Zwischen 1845 und 1909 wurde in Norwegen die aus England importierte Eisenbahntechnologie zum Anlass, die Topographie und Geologie, die Lage des Landes in Bezug zu anderen Ländern, seine Größe und Form, die Siedlungsverhältnisse, die Bodenschätze, die Landschaften, die Flora und die Wetterverhältnisse – kurz: das Land und den Schnee – zu studieren und zu diskutieren. In den in verschiedenen politischen und technischen Foren geführten Debatten über die Eisenbahn wurde Norwegen in einem bislang beispiellosen Maß an Detailreichtum verhandelt und neu entworfen.

Anhand dieser Eisenbahndebatten analysiert die Dissertation, wie Wirklichkeit in komplexen kommunikativen Prozessen geschaffen wird und politische Relevanz erhält – und wie zugleich politische Interessen zu Wissensrezeptionen, -produktionen und -konfrontationen führen. Unter „Geographie“ wird das räumliche Ordnen wie die räumliche Ordnung, die Praxis wie das Produkt dieser Praxis verstanden. „Geographie“ bezeichnet somit einen Diskurs, auf den sich eine Gruppe von Menschen ständig zu einigen versucht. Die Abhandlung stellt eine Kulturgeschichte der Geographie dar, in der Ingenieure, Beamte, Geologen, Regionalpolitiker, Geschäftsmänner, Parlamentsabgeordnete und Regierungsmitglieder die Hauptrolle spielen, weil sie im Planen von – und Streiten über – Eisenbahnstrecken zu Geographen wurden. Stumm bleiben in der Dissertation all diejenigen, die nicht über ein Bildungsniveau, einen bestimmten Status oder die Möglichkeit verfügten, in Sachen Eisenbahnbau mitzureden – dazu gehörten auch die Frauen. Die Geographien, welche in der Dissertation behandelt werden, sind somit nicht die Geographien der gesamten norwegischen Bevölkerung. Doch es sind die Geographien, die eine politische Wirkungskraft entfalten konnten.

Die Untersuchung kommunikativer Prozesse, die das Wissen über Norwegen formten, festigten und revidierten, wird durch einen diskursanalytischen Ansatz ermöglicht. Ein umfangreiches Quellenmaterial wird systematisch nach wiederholt gemachten Aussagen und außergewöhnlichen Äußerungen untersucht. Nicht die Namen führender Politiker, sondern die Chronologie des Sprechens über die Eisenbahn begründet die Quellenauswahl. Mit der Konzentration auf die *Storthings Forhandlinger*, den Drucksachen und Protokollen des norwegischen Parlaments, ist eine Analyse aller

Dokumente möglich, die nachweislich einen Schritt im politischen Entscheidungsprozess darstellten. Es handelt sich dabei sowohl um individuelle Stellungnahmen als auch um Essenzen mannigfaltiger vorausgegangener Debatten in verschiedenen politischen und technischen Foren. Technische Pläne, Petitionen regionaler Eisenbahnkomitees und einzelner Personen, ministerielle Stellungnahmen und parlamentarische Redebeiträge werden als geographische Praktiken gelesen, in denen sich die Verfasser einerseits an ungeschriebene Regeln des „Sagbaren“ (Willibald Steinmetz) hielten, andererseits jedoch von zahlreichen Möglichkeiten individueller Gestaltung und Positionierung Gebrauch machten.

Politik machte Geographie und Geographie machte Politik – so lautet die Hauptthese der Dissertation. Geographische Wissensproduktion und politische Willensbildung waren im Fall der norwegischen Eisenbahnpolitik eng miteinander verstrickt:

(1) Zum einen war der Kampf um Eisenbahnen zugleich ein Kampf darum, wie Norwegen eigentlich beschaffen war. Der Titel der Dissertation, *Herrschaft über Land und Schnee*, verweist sowohl auf das Ziel der technischen Bezwingung von Bergen und Schneewehen als auch auf die politische Durchsetzung einer bestimmten Version der Wirklichkeit. Die Einigung auf eine mit Schienen geschaffene „Soll-Geographie“ hing davon ab, eine bestimmte „Ist-Geographie“ kommunikativ durchzusetzen.

(2) Zum anderen waren es politische und wirtschaftliche Interessen, die geographische Wissensproduktionen motivierten und finanzierten. Es waren diese Interessen, die zu Untersuchungen kaum bekannter Gebiete führten und die topographische, geologische und klimatische Funde immer wieder zur Sprache brachten, auf Karten festhielten, (um)deuteten, verglichen und in Argumente verwandelten.

(3) Nicht zuletzt wurden Geographien eng mit nationalstaatlichen, regionalpolitischen und gesellschaftlichen Zielen verknüpft. Verschiedenen postulierten Missständen wurden räumliche Ursachen zugeschrieben. Als „vollkommenstes Verkehrsmittel“ galt die Eisenbahn, weil keine andere Technologie den Raum in gleichem Maße zu verändern und damit Politik zu machen versprach.

Die Geographien, die in den Eisenbahndebatten entstanden, waren vielschichtig, facettenreich und widersprüchlich. Die Systematisierung des diskursiven Netzes, die im Rahmen einer historiographischen Darstellung vorgenommen werden muss, wird in der Dissertation mit Hilfe dreier Handlungsmaxime gelöst, die das Land und den Schnee im Untersuchungszeitraum zur Sprache brachten und die immer wieder im Rahmen geographischer Wissensproduktionen thematisiert wurden: Überwinden, Erschließen, Beleben.

Überwinden

Wer vom Überwinden spricht, beschreibt Schwierigkeiten. Er deutet Zustände als Missstände. In den norwegischen Eisenbahndebatten wurde eine Reihe solcher Missstände angeprangert: Anfangs waren dies Landstücke, die Wasserwege unterbrachen und somit das Reisen und den Transport von Waren erschwerten, später waren es die Gefahren und die Wetterabhängigkeit einer Seereise, aber auch die Unberechenbarkeit des Schnees. Die Gebirge, die langgestreckte Form des Landes und die großen Entfernungen schienen Fortschritt zu hemmen und ein mangelndes nationales Solidaritätsgefühl der norwegischen Bevölkerung zu begründen – und dies insbesondere in einer Zeit, in der man inneren Zusammenhalt in der Auseinandersetzung mit dem übermächtigen Unionspartner Schweden so bitter nötig zu haben meinte.

In den ersten Jahrzehnten des Untersuchungszeitraums wurde die Infrastruktur zwischen Norwegen und Schweden als unzureichend beschrieben, sowohl in militärstrategischer als auch in unionspolitischer Hinsicht. Mit dem sich Anfang der 1890er Jahre zuspitzenden Unionskonflikt änderte sich dies. Nun wurden bilaterale und grenznahe Eisenbahnstrecken vermehrt als Verletzungsrisiko des norwegischen Territoriums dargestellt. Schwierig erschien auch die Rückständigkeit Norwegens hinter den „Kulturländern“ und der „zivilisierten Gesellschaft“. Die Lage an der Peripherie Europas mache es dem Land schwer, an den „Früchten der Zivilisation“ teilzuhaben.

Wer vom Überwinden spricht, geht davon aus, dass die Welt veränderbar ist. Überwinden bedeutet: Schwierigkeiten zu beseitigen, fortschreiten zu können – und zwar in konkreter wie übertragener Bedeutung. In den Eisenbahndebatten wurde ein Norwegen der Zukunft entworfen, das sich grundlegend von dem unterschied, was das Land bislang ausmachte. Die Eisenbahn hätte die Schifffahrt als wichtigste innernorwegische Infrastruktur abgelöst. Berge wären eingeebnet beziehungsweise untertunnelt, das gesamte Land wäre mit einem Netz aus Schienen durchzogen und würde durch eine Beschleunigung der Reisezeiten mehr und mehr zusammengezogen. Die nun starke nationale Solidarität und Verteidigungskraft würden die Souveränität des Landes wahren. Der Handel würde blühen und Norwegen würde den anderen „Kulturländern“ in nichts nachstehen, ihnen vielleicht sogar ein paar Schritte vorausgehen.

Wer vom Überwinden spricht, denkt auch ans Handeln. Er meint, dass Schwierigkeiten in Angriff genommen werden müssen. In Norwegen wurde seit Ende der 1840er Jahre der Eisenbahnbau als ein Akt des tatkräftigen und zielgerichteten

Handelns gedeutet. Anfangs wurden Eisenbahnen geplant, die Wasserwege miteinander verknüpften und Hafenstädte mit ihrem jeweiligen Hinterland verbanden, in der Dissertation werden diese als „isthmische Eisenbahnen“ bezeichnet. Doch bald wurden Schienen entlang von Fjorden und Küstenstrecken geplant. Bahnbrechend war die Konzeption einer Schmalspurbahn, die kostengünstiger im Bau und im Betrieb war und sich durch ihre engeren Kurvenradien besser an die gebirgige Topographie anpassen konnte. Die größten Eisenbahnprojekte stellten die gebirgsüberquerenden Fernstrecken zwischen Nord und Süd, Ost und West dar: die Rørosbane, die Bergensbane und die Dovrebane. Sie bildeten die wichtigsten Stränge eines Eisenbahnnetzes, das seit Mitte der 1870er Jahre geplant wurde. Die in diesen Jahren formulierte Priorisierung der so genannten *Stambaner* („Stambahnen“) stellte die Überwindung der nationalen Entfernungen über das Ziel der regionalen Verdichtung und somit den Staat über die Provinzen. Stets sollte Kristiania (Oslo) den infrastrukturellen Mittelpunkt Norwegens darstellen, dezentralistische Netzpläne blieben die Ausnahme.

Den Austausch mit Schweden sollten norwegisch-schwedische Bahnen verbessern. Dies wurde als Handreichung gegenüber dem Unionspartner und zugleich als Weg nach Europa gedeutet. Eisenbahnbau blieb dabei stets eine nationale Angelegenheit und wurde nicht vom norwegisch-schwedischen König für eine stärkere Integration benutzt. Zwar wurden explizite Militärbahnen nie geplant, doch wurde in den Eisenbahnplänen immer wieder auf militärstrategische Überlegungen Rücksicht genommen und auf aktuelle Bedrohungsszenarien geantwortet.

Stets blickten die Akteure der norwegischen Eisenbahnpolitik zu den großen Gebirgsbahnen der Alpen und Nordamerikas. Der Bau von „Hochgebirgsbahnen“ wurde als eine Disziplin im Wettkampf der Nationen ausgelegt, an dem sich Norwegen schließlich mit der Planung und dem Bau der Bergensbane beteiligte. Dabei lag in der Konstruktion eines norwegischen Sonderfalls der Keim für einen nationalen Stolz: Sollte Norwegen trotz besonderer topographischer und klimatischer Herausforderungen der Bahnbau gelingen, konnte es die anderen Eisenbahnnationen womöglich überbieten.

Wer vom Überwinden sprach, ordnete sich in einen Diskurs ein, der Gegner zusammenfinden ließ. Die Geographie der Abgeschiedenheit und das mit ihr verbundene Postulat der Überwindung der Entfernungen einte alle, die zwischen 1845 und 1909 ihre Meinung zum norwegischen Eisenbahnbau äußerten. Die Geographie des Landes der Peripherien an der Peripherie Europas verband die Konkurrenten um verschiedene Streckenbauten, und sie verband Befürworter wie Gegner des forcierten Eisenbahnbaus.

Erschließen

Ebenso einte die Maxime des Erschließens die Teilnehmer der Debatten. Im Gegensatz zum „Überwinden“ ist „Erschließen“ kein zeitgenössischer Begriff, doch er kann beschreiben, wie der in den Debatten thematisierte Umgang mit dem Land und dem Schnee sowohl die technologisch-praktische Arbeit als auch die wissenschaftlich-geistige Erfassung einschloss. „Erschließen“ bedeutet erstens, Gebiete oder Naturressourcen zugänglich und nutzbar zu machen, und zweitens, sich Wissen anzueignen, Zusammenhänge zu finden und etwas durch Schlussfolgerungen festzustellen. Beide Seiten des Erschließens waren in den Eisenbahndebatten eng miteinander verknüpft.

Als wichtigste Erschließer des Landes sahen sich die Eisenbahningenieure. Ihre Geographien entstanden in einem engen Wechselspiel zwischen dem Selbstverständnis einer jungen Berufsgruppe auf der Suche nach Anerkennung und Arbeit einerseits und ihrem von Politikern, Geschäftsmännern und Beamten formulierten Mandat andererseits. Der Diskurs über den idealen Ingenieur verband alte Werte mit der Begeisterung für den technologischen Fortschritt, nun nutzbar gemacht für den Dienst an der Nation. Der Ingenieur wurde als ein sachkundiger, sorgfältig arbeitender, akademisch ausgebildeter und praktisch erfahrener Mann beschrieben, den „Inspektionsreisen“ in die Wildnis zu einem edleren, klügeren Menschen gemacht hatten. Seine Vorschläge, Berichte und Berechnungen schienen in einem solchen Verständnis nicht von persönlichen oder lokalpolitischen Interessen gefärbt, er stellte sich mit vollem Namen der Verantwortung und verbat sich das Erwähnen landschaftsästhetischer Gesichtspunkte.

Was dem Ruf des Ingenieurs und somit auch der Anerkennung seiner Geographie schadete, waren Meinungsverschiedenheiten zu technischen Fragen. Diese Meinungsverschiedenheiten führten jedoch nicht dazu, den starken Glauben an Fortschritt und Technologie zu erschüttern. Problematischer war der Schnee, der stets als Gegner des Fortschritts beschrieben wurde. Die Ingenieure nahmen den Kampf gegen ihn auf, und darin lag auch der Keim für einen besonderen Stolz in einer Zeit, in der die Welt die Polarexpeditionen Frithjof Nansens und Roald Amundsens feierte.

Mit der Entwicklung der Eisenbahntechnologie wurde die Geographie nicht mehr als gegeben hingenommen, sondern als Aufforderung verstanden, Maßnahmen zu ihrer Veränderung zu ergreifen. Die vom Wissen um technische Gestaltungsmöglichkeiten präformierte Beschreibung der Erde oder eines ihrer Ausschnitte wird in der Dissertation als „technokratische Geographie“ bezeichnet. Die Technologie wurde

als Herrscherin über die Natur und der technologische Fortschritt als Garant für die Zukunft der Nation aufgefasst. Dabei wurde die Spanne zwischen „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“ (Reinhart Koselleck) immer größer: Die Technologie wurde als etwas beschrieben, das sich ständig und immer schneller entwickelte, dadurch konnte sich aber auch die Geographie in immer größeren Schritten verändern.

Die „technokratische Geographie“, welche die Eisenbahndebatten prägte und umfangreiche Investitionen in den Eisenbahnbau ermöglichte, hatte zahlreiche Urheber – insbesondere selbstbewusste Ingenieure, erwartungsvolle Geschäftsmänner und ambitionierte Regionalpolitiker. Mit dieser These wird der norwegischen Historiographie, die stets die herausragende Bedeutung der Juristen Anton Martin Schweigaard und Frederik Stang sowie des Mathematikers Ole Jacob Broch für den Ausbau der Infrastruktur ab den 1840er Jahren betont hat, eine neue Perspektive hinzugefügt.

Im Rahmen der Analyse der „technokratischen Geographie“ befasst sich die Dissertation mit der mentalen Erschließung von Gebieten, die immer der physischen Erschließung vorausging. Bevor Eisenbahnen gebaut werden konnten, mussten topographische, geologische und klimatische Verhältnisse in einem bislang ungeahnten Maß an Genauigkeit untersucht werden. In mühsamer Feldarbeit wurden das Land und der Schnee „gelesen“, es wurde mit ortskundigen Einheimischen gesprochen und das Gelände in Augenschein genommen, es wurde gemessen und studiert. Dabei wurden Karten, Gebietsbeschreibungen und Berechnungen erstellt, geprüft und gedeutet. Insbesondere in den Gebieten, an denen der Staat bislang kaum Interesse gezeigt hatte, kam Ingenieuren und Geologen die Rolle von Entdeckern im eigenen Land zu.

Ein Medium des Wissens- und Argumentationstransfers waren Plankarten. Diese zeigten „Ist-“ und „Soll-Geographien“ gleichermaßen: Hier wurde ein zukünftiges, mit Schienen durchzogenes Norwegen bildlich dargestellt. Die Linien auf dem Papier gaben eine Vorstellung des technisch Machbaren, die Karten waren daher Resultate und zugleich Urheber der „technokratischen Geographie“. Karten wurden in den Eisenbahndebatten argumentativ benutzt. Eine These der Dissertation ist, dass Karten die Eisenbahnpolitik mitbestimmten. Vereinzelt stellte jedoch die Kritik den Diskurs in Frage, dass Karten die Welt spiegelten und aufzeigten, wo Eisenbahnen gebaut werden sollten. Die seltenen Fälle der Kritik verband, dass sie von Männern formuliert wurden, die ihre Provinz auf Karten nicht gebührend berücksichtigt fanden. Sie riefen nach Aufmerksamkeit, sie wollten in die „Soll-Geographie“ Norwegens aufgenommen werden und somit eine Zukunft erhalten.

Beleben

Eine Zukunft zu erhalten, belebt zu werden, nicht zu verkümmern – das war der Wunsch, der insbesondere von regionaler Seite in die Eisenbahndebatten gebracht wurde. Unter dem Schlagwort des „Belebens“ werden in der Dissertation verschiedene Aussagen zur Entwicklung des Landes analysiert. Der Begriff sammelt eine Reihe zeitgenössischer organischer Metaphern im Spannungsfeld zwischen Verkümmern und Entwicklung, die in der Tradition der Staatskörper-Metaphorik formuliert wurden.

Die Lokomotive versprach, Leben und Fortschritt zu bringen. Sie könnte das weite Land zusammenziehen, zugleich jedoch bislang wertlose, weil ungenutzte Gebiete erschließen und somit Norwegen vergrößern. Die zahlreichen Binnengrenzen zwischen „Zivilisation“ und „Wildnis“ wurden dabei als veränderlich beschrieben und erhielten die Qualität von „frontiers“. Damit wurde den geplanten norwegischen Eisenbahnen der Glanz der nordamerikanischen Bahnen verliehen. Zugespitzt wurde dieser kolonialistische Diskurs, als um die Wende zum 20. Jahrhundert mit zunehmender Sorge auf junge, arbeitsfähige Amerikaauswanderer geblickt wurde.

Ein besonderes Interesse richteten die Teilnehmer der Debatten auf die Baumgrenze. Diese botanische Grenze wurde durch den Eisenbahnbau zwar nicht verschoben, doch mit der Zeit wurde ihre Bedeutung als Demarkationsgrenze zwischen Leben und Tod in Frage gestellt. Im Sprechen über den oberhalb der Baumgrenze gelegenen Bahnhof Finse, der sich mit der Eröffnung der Bergensbane zu einem Touristenort entwickelte, wurde der Diskurs über das lebensfeindliche Hochgebirge um 1908 brüchig.

Die Argumente der wirtschaftlichen und zivilisatorischen Landgewinnungen stammten größtenteils von „Provinzeliten“ (Walter Sperling), die dafür eintraten, an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden. Sie entwarfen dezentralistische Geographien Norwegens, in denen das Wohl der eigenen Provinz das Wohl der gesamten Nation begründete. Regionsbildung wurde als integraler Bestandteil der Nationsbildung beschrieben. Mit ihren Petitionen an Regierung und Parlament versuchten die Provinzeliten, am Diskurs über die Zukunft Norwegens teilzuhaben. Dabei kam es zum Zerfallen alter und zur Bildung neuer Interessensgemeinschaften, denn die Linearität der Eisenbahn ermöglichte entfernten Gegenden das Formulieren gemeinsamer Interessen, während Nachbarregionen zu argen Konkurrenten werden konnten.

In ihrem Argumentieren für einen Anschluss an den „Blutkreislauf“ betonten verschiedene Provinzeliten ab Mitte der 1870er Jahre die landschaftlichen Qualitäten

ihrer Heimat. „Nationale Landschaften“ – das heißt Gegenden, die auf besondere Weise als Heimat und Spiegel der eigenen Nation erschienen – wurden in den Spuren ausländischer Touristen gefunden. Als Norwegen Ende des 19. Jahrhunderts steigende Touristenzahlen verzeichnen konnte, wurden innerhalb der Eisenbahndebatten Investitionen in den Tourismus als weitsichtig und lohnenswert dargestellt. Nie jedoch wurden explizite Touristenbahnen beschlossen, und die am stärksten mit dem Argument des Tourismus verknüpften Eisenbahnpläne setzten sich nicht durch. Die Geographie der Naturhindernisse war mächtiger als die Geographie der Naturschönheiten.

Diese These wird durch eine weitere Beobachtung gestützt: Bei der Planung von Eisenbahnstrecken wurden landschaftsästhetische Konzepte nicht berücksichtigt. Es gibt auch keine Indizien dafür, dass Eisenbahnpläne zu dem Versuch führten, Landschaften unter einen besonderen Schutz zu stellen. Wie in Amerika schien die Eisenbahn weniger eine bereits wertgeschätzte Natur zu zerstören, als vielmehr Natur erst zugänglich und dadurch wertvoll zu machen.

Die „technokratische Geographie“ unterschied sich somit stark von einem Diskurs, der als die Natur heiligende „nationalromantische Geographie“ bezeichnet werden kann. Der letzteren ist innerhalb der norwegischen Historiographie bislang eine besondere Aufmerksamkeit zuteil geworden, doch dieses Geschichtsbild stellt die Dissertation in Frage. Der große Platz der „nationalromantischen Geographie“ in der Geschichtsschreibung hat auch dazu geführt, das harmonische Leben in der und mit der Natur als das zentrale identitätsstiftende Narrativ Norwegens zu definieren. Die Dissertation identifiziert hingegen den stetigen Kampf *gegen* die Natur als norwegische Meistererzählung. Dieser Kampf verband Vergangenheit und Gegenwart. Das Land und der Schnee hatten den Vorfahren das Leben schwer gemacht – doch es war dieses Leben in ständiger Auseinandersetzung mit der Natur, welches die vergangenen, zeitgenössischen und zukünftigen Mitglieder der norwegischen Nation verband.

Üblicherweise wurden in den Eisenbahndebatten „Soll-Geographien“ geplant, die sich von den Zwängen der Berge, des Schnees, der Weiten – das heißt: von der eigenen Geschichte – befreien. Die Debatte über die Dovrebane 1907/08 stellte eine Ausnahme dar. In dieser Debatte wurden Historiographie und Geographie eng verstrickt, weil sich die alten, um 1900 revitalisierten Erzählungen vom Gebirge Dovre als „Landschaft auf dem Weg“, das heißt von dem bildlichen und buchstäblichen Fortschreiten in einer unbarmherzigen Natur, mit den Postulaten des Überwindens, Erschließens und Belebens bestens vereinbaren ließen.

Geographien in Bewegung

Im Sprechen vom Überwinden, Erschließen und Beleben des Landes durch die Eisenbahn entstanden Geographien: „Soll-Geographien“ und „Ist-Geographien“ gleichermaßen, die Zukunft wie die Gegenwart und die Vergangenheit.

Eine Konstante zwischen 1845 und 1909 bildete die Beschreibung Norwegens als Land der Küste, der Berge und der Entfernungen. Auch wurden die Grenzen des Territoriums nie in Frage gestellt. Im ständigen Wiederholen wurde diese Geographie tradiert, gefestigt, mit neuen Zielen verknüpft und in eine neue Zeit gebracht.

Dafür, dass sich im Untersuchungszeitraum die Geographien Norwegens sehr wohl wandelten, gibt es zahlreiche Beispiele. Zu nennen sind insbesondere das Aufkommen von Bahnlinien, die parallel zu Schifffahrtslinien geplant wurden und die kurze Popularität der nahe der schwedischen Grenze verlaufenden Rørosbane. Das Sprechen von der geteilten, durch Schienen zu verbindenden Nation entstand Ende der 1860er Jahre und wurde 1894 an den Rand des Diskurses gedrängt. Ein Eisenbahnnetz, in dem Kristiania nicht das Zentrum darstellte, wurde erst Ende des 19. Jahrhunderts zur Sprache gebracht. Zeitgleich mit der Fertigstellung der Bergensbane wurde in den Eisenbahndebatten nicht mehr auf die Rückständigkeit Norwegens verwiesen. Nun wurden auch die baumlosen, kargen Hochebenen schätzen gelernt und eng mit der Faszination des „technological sublime“ (David E. Nye) verbunden.

Das Erstarken der „technokratischen Geographie“ ist ein wichtiges Ergebnis der Dissertation. Wurden das Land und der Schnee bis Mitte des Jahrhunderts als unveränderliches Schicksal hingenommen und der Eisenbahnbau nur zögerlich in die Wege geleitet, wurde Norwegen mehr und mehr als Möglichkeitsraum besprochen, den die Politiker im Schulterschluss mit den Ingenieuren formen zu können meinten.

Wodurch gerieten die Geographien in Bewegung? Die Dissertation nennt innenpolitische Entwicklungen, in erster Linie den Machtkampf zwischen Regierung und Parlament, aber auch die Auswanderung nach Amerika, wirtschaftliche Konjunkturen sowie die steigenden Zahlen ausländischer Touristen. Das Verhältnis zum Unionspartner Schweden sowie das befürchtete russische Interesse an der eisfreien Atlantikküste Norwegens bestimmten ebenfalls das Sprechen über Norwegen, während wichtige europäische Ereignisse wie das Revolutionsjahr 1848 und der deutsch-dänische Krieg 1864 in den Debatten keine Nennung fanden. Einflussreich waren des Weiteren das steigende Selbstbewusstsein und Markierungsbedürfnis der Ingenieure

sowie das große Engagement einzelner Politiker und Geschäftsmänner. Immer wieder gab es Beispiele von Männern, welche die Grenzen des Diskurses austarieren. Nachrichten von technischen Errungenschaften, die neue Möglichkeiten des Erschließens aufzeigten, veränderten ebenfalls die Eisenbahngeographien. Nicht zuletzt waren es Investitionen in die Eisenbahnuntersuchungen und in den Eisenbahnbau selbst, die neue Wissensbestände schufen. Fertig gestellte Eisenbahnstrecken stärkten die „technokratische Geographie“, weil sie vor Augen führten, was bautechnisch möglich war.

Stets erhielt der norwegische Diskurs wichtige Impulse aus dem Ausland. Wenn Norweger über die Eisenbahn sprachen, repetierten und adaptierten sie Argumente und Schlagworte europäischer und nordamerikanischer Eisenbahnvisionäre. Was Eisenbahn-Ingenieure in der ganzen Welt beschäftigte, war in Norwegen bekannt: Die norwegischen Fachzeitschriften referierten internationale Fortschritte der Eisenbahntechnologie. Viele Ingenieure hatten im Ausland studiert und gearbeitet, außerdem bildeten sie sich auf – teilweise staatlich finanzierten – Studienreisen fort. Ebenso orientierte sich die politische Elite daran, was in Europa auf der politischen, kulturellen und wissenschaftlichen Tagesordnung stand.

Weltweit waren Ingenieure damit beschäftigt, die Natur zu bezwingen, und weltweit interpretierten Politiker dies als nationale Großtaten. Das Ideal des Eisenbahningenieurs, der sachkundig, präzise und objektiv die Zukunft der Nation in Angriff nahm, war ebenfalls keine Besonderheit des norwegischen Diskurses. In Norwegen war sein ärgster Widersacher der Schnee, doch in seiner Unberechenbarkeit ähnelte er den preußischen Sümpfen und Wanderdünen. Der Schnee, die Berge und die enormen Entfernungen – all dies spitzte den Diskurs über die Natur als Widersacherin nationaler Entwicklung im norwegischen Fall zu. Auch schien die norwegische Natur besondere Helden zu schaffen. Inwiefern dies allerdings eine Besonderheit der norwegischen Eisenbahndebatten war, müsste an Hand komparativer Studien näher untersucht werden. Bemerkenswert ist, dass norwegische Blicke immer wieder in Richtung Schweiz wanderten. Der Disputationsvortrag wird dieser Beobachtung nachgehen und zu Beginn des 20. Jahrhunderts publizierte norwegische und schweizerische Eisenbahnführer vergleichen.

Marie-Reve Fogvold