



Stasjonsnavn og navn på lokomotiv: Ofofbanen i Nordland og Nesttun–Osbanen i Hordaland

Agnete Nesse og Randi Neteland

This article is a socio-onomastic contribution to Norwegian language history. We investigate which names were given to the stops on two new railway lines during the last decades of the 19th century: Ofofbanen in Nordland and Nesttun–Osbanen in Hordaland. We investigate whether naming practices were different in railway development in the north and southwest, in the mountains and farmland, and in a multilingual versus a monolingual environment.

One question regarding the naming practices is whether the names given to stops and stations were names of natural features, farm names or names of man-made features, and whether it is possible to find out who had the power to decide which names should be used. We also look briefly at the etymology of the various names. The article ends with a look at the locomotives and their names.

1 Innledning

Denne teksten er et bidrag til å løfte fram navn på jernbanestasjoner, en type navn som – fra å være ikke-eksisterende – ble en vesentlig del av det offentlige rom mange steder i landet i løpet av andre halvdel av atten-hundretallet. Navngiving har en sentral plass i språkhistorien, dette gjelder også diskusjoner om navneendring. Valg av navn på byer og steder, forskning av allerede gitte navn og endring av navn på organisatoriske enheter er en del av den norske utbyggingsprosessen (Ausbau) fra dansk til norsk skriftspråk (Særheim & Kruken 2018: 267–268, 308–310).¹

1 I den forbindelse kan det tilføyes at vi bruker *Nordland* og *Hordaland* som områdebetegnelser. Fylkesnavnene var *Nordlands amt* og *Søndre Bergenhus amt* da banestrekningene ble opprettet, og er i dag *Nordland* og *Vestland*.

Vi har ikke funnet mange vitenskapelige tekster om navn på jernbanestasjoner, men to artikler har vært særlig relevante for vårt arbeid: Eberhard Löfvendahls artikkel om valg av stasjonsnavn på den svenske delen av Malmbanan fra 2003, og Gunnstein Akselbergs artikkel om stasjonsnavn på den vestlige delen av Bergensbanen fra 2017.

Da jernbanen skulle bygges ut, skulle alle stoppesteder ha navn. Og selv om det allerede var etablert navn på skysstasjoner og steder for båt-anløp, så innebar jernbaneutbyggingen en viktig utvidelse av denne typen navn. Vår innfallsvinkel til navnene på de to strekningene vi undersøker, er sosioonomastisk. Sosioonomastikk er en sosiolingvistisk retning innenfor navneforskningen, der man tar sosiale, kulturelle eller situasjonelle faktorer i betraktning når man ønsker å forklare navnebruk, -praksis eller -valg (Ainiala 2016; Akselberg 2010).

Sosioonomastikken har en del til felles med forskningen på lingvistiske landskap (Puzey 2016a), særlig når det gjelder undersøkelser av navn i det offentlige rom. Det er likevel en forskjell, i og med at en innenfor lingvistiske landskap særlig ser på navn sammen med andre (skrift)språklige fenomen i det offentlige rom, som skilt og reklame (Puzey 2016a: 396), mens en innenfor sosioonomastikken i større grad har fokus på selve navnene, navngiving, variasjon og endring (Ainiala 2016: 372). Siden navnene på jernbanestasjonene tradisjonelt også har stått på skilt på stasjonsbygningen eller på et venteskur, kunne vi også valgt å anlegge et perspektiv mer i tråd med lingvistiske landskap, men i denne omgang er vi opptatt av hvilke navn som ble gitt stasjoner og stoppesteder, hvem som gav dem disse navnene, og hvorfor.

Vi legger i tillegg til det sosioonomastiske et språkhistorisk perspektiv på stasjonsnavnene. Vi ser på hvilke navn som ble valgt da jernbanestrekningene ble anlagt, og diskuterer hvorfor disse valgene ble tatt. Vi undersøker også hvilken funksjon navnene (eventuelt) hadde før de ble stasjonsnavn, og hvilken etymologi som ligger bak. Selv om det etymologiske perspektivet ikke er det viktigste i dette arbeidet, har vi valgt å ta med noen av de tolkingene som er blitt gitt av navnene. Særlig er det interessant der det er uenighet eller usikkerhet rundt tolkingen. Videre spør vi om det er mulig å finne ut hvorfor akkurat disse navnene ble valgt, og hvem som tok avgjørelsene.

Også jernbanens drivkraft – bokstavelig talt – fikk navn, og mot slutten av artikkelen drøfter vi navnene som ble valgt til lokomotivene langs de

to jernbanestrekningene, siden valgene må ha skjedd omtrent samtidig som valgene av stasjonsnavn. Navnene på lokomotivene blir også kort sammenlignet med andre navn på lokomotiv (Bjerke 1983; Bjerke mfl. 1987; Coates 2016; Karlsson 1994; Utterström 1994).

Akselberg (2017: 10) skriver at noe av det typiske for jernbanelinjene som ble etablert på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, er at de både går gjennom gammelt jordbruks- og kulturområde og gjennom «tynt busette eller bygdde natur- og villmarksområde». De to jernbanelinjene vi omtaler i denne artikkelen, tar for seg begge disse sidene: Nesttun–Osbanen gikk gjennom gammelt jordbruks- og kulturområde, mens Ofotbanen ble etablert i både jordbruks- og fjellandskap. En annen kontrast er mellom det enspråklige språkmiljøet i Hordaland og det flerspråklige i Nordland. Vår påstand er at disse faktorene, topografi, næringsveier og språkmiljø, har hatt betydning for navngivingen av stasjonene.

Artikkelen er bygget opp slik at vi først ser på tidligere forskning om navngiving av jernbanestasjoner. Deretter presenterer vi de to jernbaneselskapene og deres strekninger og stasjoner – først Ofotbanen fra Riksgrensen til Narvik, og deretter Nesttun–Osbanen mellom Nesttun og Os. Sist i artikkelen presenteres navnene på lokomotivene som dro togene på de to banestrekningene.

2 Tidligere forskning om navngiving av jernbanestasjoner og liknende

2.1 Akselberg om Vossebanen

Som nevnt i innledningen er Löfvendahls og Akselbergs artikler om jernbanestasjonsnavn viktige grunnlag for vår artikkel. Deres tekster tar for seg navnene på stasjonene på tiliggende jernbanestrekninger som dem vi har arbeidet med: Löfvendahls artikkel (2003) omhandler den svenske delen av Malmbanen (se mer om det i punkt 2.2), mens Akselberg (2017) undersøker navn på stasjoner og holdeplasser langs Vossebanen fra Bergen til Voss (via Nesttun) og videre langs Bergensbanen til Finse. Vossebanen hadde felles knutepunkt med Nesttun–Osbanen på Nesttun, det vil si at transporten mellom Bergen sentrum og Nesttun i Fana kommune var felles, og så ble godset (og passasjerene) lastet om på Nesttun. De to strekningene Nesttun–Voss og Nesttun–Os har mye felles, men Vossebanen og den videre strekningen mellom Voss og Finse er i større grad preget

av utmark og fjell, mens Nesttun–Osbanen primært gikk gjennom dyrket mark.

Akselberg (2017: 16) skiller mellom navn på stasjoner og navn på holdeplasser, og finner at det er noe mer bruk av naturnavn på holdeplassene enn på stasjonene. Dette forklarer han ved at holdeplassene befinner seg i mer spredtbygde strøk enn stasjonsnavnene, og at det derfor har vært mer nærliggende å ty til naturnavn slike steder. Det er likevel gårdsnavn som dominerer blant navnene både på holdeplasser og stasjoner. I vårt materiale har vi ikke funnet tilsvarende skille, og vi har valgt å ikke legge vekt på å skille stasjoner og holdeplasser fra hverandre.

Akselbergs analyser viser videre at de navnene som ble valgt, er eksempler på toponymgjenbruk, altså at stedsnavnene fins i området fra før og får en tilleggsbruk i stasjons- eller holdeplassnavnet. Toponymene som velges til stasjonsnavn, er i de fleste tilfeller navn på gårdsbruk, og som nevnt oftest det han omtaler som matrikelgårder. Han finner 39 matrikelgårdsnavn mot tre bruksnavn, ett navn på husmannsplass og ett stølsnavn på stasjonene (Akselberg 2017: 15).

Vossebanen – og senere Bergensbanen – gikk fra Bergen, og flere av stasjonene fikk navn etter gamle gårdsbruk, som da jernbanen ble anlagt, allerede var gjenbrukt, fordi de var navn på bydeler eller forsteder, ikke gårder. Eksempler er *Solheimsviken* og *Minde*, som opprinnelig var knyttet til gårdsbrukene Solheim og Nyhaugen. Særlig *Minde* er interessant her, siden gårdsnavnet *Nyhaugen* i dag er et gatenavn, men bruksnavnet *Evensens Minde* ligger bak bydelsnavnet *Minde*. Akselberg problematiserer ikke slike (semi)urbane forhold, men han nevner et tilfelle av sosial flytting ved stasjonen kalt *Stanghelle* ved Trengereid. Dette navnet gikk fra å være naturnavn til kulturnavn før det ble stasjonsnavn. Dessuten viser han et tilfelle av geografisk flytting ved navnet til Granvin stasjon som lå ca. 6 km. fra gården Granvin (Akselberg 2017: 17–18).

2.2 Löfvendahl om Malmbanen

Löfvendahl (2003) skriver om valg av stasjonsnavn langs den svenske delen av Malmbanen. Denne banen går fra jernmalmgruvene i Kiruna til de to utskipingshavnene Luleå i øst og Narvik i vest. Han inkluderer ikke navnene på den norske strekningen (som vi i denne artikkelen har kalt Ofofbanen) i sitt materiale, og vår analyse supplerer dermed Löfvendahl på dette punktet.

I artikkelen legger Löfvendahl mest vekt på politiske beslutninger og drøftinger før navnefastsetting på stasjoner og krysningsstasjoner (svensk *mötesplatser*). Av særlig interesse for oss er det at de flerspråklige perspektivene var såpass framtreddende i diskusjonene rundt århundreskiftet 1800–1900. Den svenske Järnvägsstyrelsen mente det burde være samiske navn på stasjonene på den nordligste delen av Malmbanen (fra Gällivare til Riksgränsen) og ansatte i 1897 en språkeksper, Karl Bernhard Wiklund, til å komme med forslag til navn og utvikle en policy for navngiving (Löfvendahl 2003: 82). Regjeringen (Civildepartementet) ønsket imidlertid svenske navn, og etter noe debatt ble det først og fremst svenske navn som ble valgt til denne strekningen. Kun fem av 22 navn på stasjoner og møteplasser er samiske (Löfvendahl 2003: 93).

Området har tradisjonelt også en finskspråklig befolkning som, i likhet med samene, hadde blitt utsatt for en massiv forsvenskingspolitikk i løpet av andre halvdel av 1800-tallet. De finskspråklige innbyggerne ble desuten sett på som en trussel mot rikets sikkerhet siden Finland på denne tiden (1809–1917) var et russisk storhertugdømme (Löfvendahl 2003: 75). Det var altså av sikkerhetsmessige, men vel også ideologiske, grunner ikke aktuelt å bruke finske navn på jernbanestasjonene, og navn med finsk opphav eller stavemåte ble også unngått av Wiklund.

Löfvendahl undersøkte også navngiving av jernbanestasjoner (og postkontorer) i doktorgradsavhandlingen sin (1998). Siden navnematerialet her er hentet fra Götaland, er ikke det flerspråklige perspektivet like framtreddende, og det framstår heller ikke som at det har vært noen særlige politiske diskusjoner om valg av stasjons- og postkontornavn. Sånn sett ligner denne studien mer på våre funn fra Nesttun–Osbanen. Dette gjelder også samlokaliseringen av stasjoner og postkontor, noe som er sentralt hos Löfvendahl. Han finner at stasjonene og postkontorene ofte ble samlokalisert, og de fikk navn enten etter gården de var lokalisert på, eller bygden som skulle betjenes (Löfvendahl 1998: 227). I de tilfeller det ble diskusjoner om navngiving, var det ofte dersom det allerede fantes et postkontor eller en jernbanestasjon et annet sted med samme navn (se også Os/Osøren i vårt materiale). Men det kunne også være administrative eller tekniske grunner til at man ga et annet navn til stasjonen, for eksempel at man allerede hadde innarbeidet et navn på stedet under arbeidet med jernbanebyggingen, noe Löfvendahl (1998: 240) kaller et arbeidsnavn. Dette ser man også spor av ved navngiving av stasjonene langs den nordligste

delen av den svenske Malmbanen: 10 av de 22 navnene som ble fastsatt, var allerede etablert og brukt som arbeidsnavn under byggeprosessen (Löfvendahl 2003: 93).

2.3 Sulisbanen

Det kan være verdt å også nevne både Kjell Sture Hugaas' lokalhistoriske framstilling av navnene langs Sulisbanen i Nordland fra 2019 og Thor Bjerkes presentasjon av den samme banen (i Bjerkes bok kalt *Sulitjelma-banen*) fra 1983. Sulisbanen var i drift mellom 1892 og 1972, men hele strekningen mellom Fauske og Sulitjelma var ikke ferdigstilt før i 1957. Før det måtte malmen fra gravene fraktes med båt deler av strekningen.

Hugaas beskriver navn langs banen generelt, og ikke bare stasjonsnavn. Navnene deles i fire grupper etter alder: 1) navn fra før industrialiseringen, 2) navn gitt av de første bosetterne etter at industrialiseringen var begynt, 3) navn knyttet til personer og hendelser, gjerne basen på arbeidslaget som hadde fått akkorden på den aktuelle strekningen, og 4) navn knyttet til spesielle hendelser fram til jernbanen ble lagt ned. Hvorvidt stasjonene i stor grad tilhører gruppe 1), nevnes ikke av Hugaas, men det er en mulighet.

Bjerke presenterer stasjonene inkludert de navnebyttene som ble foretatt etter hvert som banen ble forlenget. Da det etter den siste utvidelsen av banen i 1957 ble mulig å reise videre med Nordlandsbanen, og derfra videre sørover, ble det bestemt at man skulle unngå navn som *Sandnes* (endret til *Lomi*) og *Furulund* (endret til *Sulitjelma*), fordi dette også var navn på stasjoner på Østlandet (se 4.3.1 om tilsvarende begrunnelse for å unngå stasjonsnavnet *Os*). Både Postverket og Statens navnekonsulenter tok del i endringen (Bjerke 1983: 59), noe som viser at valg av stasjonsnavn var blitt politisert siden jernbanens barndom i Norge.

2.4 Andre valg av navn på stopp

I den sosioonomastiske litteraturen finner vi eksempler på noe vi (med *Narvik* som viktig unntak) ikke har funnet i vårt eget materiale, nemlig åpenlyse drakamper der ulike instanser er uenige om hva som er egnet navn på en gitt holdeplass eller stasjon. Å legge vekt på geografi eller kulturminner kan stå i motsetning til vektlegging av vesentlige, nåtidige institusjoner. Finsk forskning på navngiving av bussholdeplasser i Tusby (Syrjälä 2021) og metrostasjoner i Helsinki og Espoo (Lehtonen, Mallat

& Suviranta 2016), viser for eksempel at allerede eksisterende navn i området tas i bruk som holdeplass- eller stasjonsnavn. Det kan se ut til at bussholdeplasser får navn etter mer avgrensede lokaliteter (gater, plasser, bygninger eller institusjoner og bedrifter), mens metrostasjonene får navn etter større geografiske områder (nabolag, områder). Lehtonen, Mallat og Suviranta trekker også fram andre navngivingsstrategier, for eksempel når utbyggere vil gi metrostasjonen et navn som er kommersielt gunstig, eller når universitetene vil synliggjøre seg (og sin plassering) med et metrostasjonsnavn. Syrjälä legger vekt på det flerspråklige perspektivet og viser hvordan den offisielt tospråklige navngivingen av bussholdeplassene (på finsk og svensk) er synlig på ulike vis og i ulik grad i forskjellige nabolag, og at dette henger sammen med hvor framtreddende finsk og svensk er i det spesifikke nabolaget.

Også i Bergen har både kommersielle og kulturhistoriske interesser vært framme i diskusjoner om navngiving på holdeplasser, særlig på Bybanen. Kjøpesenteret *Lagunen* har gitt navn til et stoppested, og stoppestedet som i dag heter *Florida*, kalt opp etter en gammel lystgård som senere ble sykehus, ble forsøkt omdøpt til *VilVite* av ledelsen for det tekniske museet *VilVite*, som ligger i nærheten (Røli & Colliander 2010). I 2022 dreide diskusjonen seg om stoppestedet *Nonneseter*, kalt opp etter klosteret som i førreformatorisk tid lå der den nåværende jernbanestasjonen ligger. Vestland fylkeskommune ønsker nå å prioritere det informative – «gå av her hvis du skal videre med tog» – foran det kulturhistoriske, og det er derfor foreslått å forandre navnet på stoppestedet *Nonneseter* til *Jernbanestasjonen* (Bergen kommune 2022). Selv om Vestland fylkeskommune bestemmer navngivingen på Bybanen, følges reglene utarbeidet av Jernbanedirektoratet, som igjen støtter seg til lov om stadnamn.

3 Ofotbanen

3.1 Innledning

Ofortbanen er en kort jernbanestrekning (43 km) fra Narvik til riksgrensen mot Sverige, som derfra er koblet på det svenske jernbanenettet. Banen ble bygget for å transportere jernmalm fra gruvene i Kiruna til utskipingshavnene i Narvik og Luleå, og banen som helhet kalles derfor oftest *Malmabanen*. I denne delen gjør vi greie for vår undersøkelse av valg av stasjonsnavn langs Ofotbanen.

Opprinnelig var det et engelskeid selskap (*The Swedish and Norwegian Railway Co. Limited*) som fikk konsesjon på å bygge Ofotbanen i 1883, og dette selskapet jobbet med forberedelser og bygging av banen til det gikk konkurs i 1889 (Aas 2001: 30–47). Etter en del politisk diskusjon ble det avgjort at den norske staten skulle ta over ansvaret, og staten fullførte byggingen i perioden 1898–1902 (Aas 2001: 49). Siden banen ble bygget med et kommersielt formål, og det i realiteten bare var ett gruveselskap som skulle bruke strekningen, hadde også det svenske gruveselskapet *Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag* (LKAB) en del de skulle ha sagt når ulike store og små detaljer ved byggingen skulle avgjøres. Undersøkelsen vår baserer seg først og fremst på materialet som fins i Riksarkivet fra jernbaneutbyggingsperioden. Dette dreier seg om kommunikasjon mellom *The Swedish and Norwegian Railway Co. Limited* og staten (for eksempel konsesjonssøknad, godkjenning av og endringer i jernbanetraseen, kart og arbeidstegninger), samt dokumenter som ble utarbeidet i forbindelse med statens overtakelse av jernbanebyggingen (for eksempel notater fra Departementet for de offentlige Arbeider, kart og arbeidstegninger, offisielle utredninger og referat fra stortingsdiskusjoner). Siden Ofotbanen fremdeles er i bruk, har vi begrenset oss til å se på valg av stasjonsnavn i utbyggingsperioden og fram til åpningen av banen i 1902. Senere endringer av stasjonsnavn er kommentert i fotnoter.

3.2 Valg av navn på jernbanestrekningen og anlegget

Da det engelske selskapet *The Swedish and Norwegian Railway Co. Limited* fikk konsesjon av den svenske kong Oscar II til å bygge jernbanestrekningen på norsk side av grensen, var det ikke helt bestemt hvor den skulle legges. I konsesjonen står det bare «fra et bekvemt Punkt ved Ofoten Fjord i Nordlands Amt mod Rigsgrændsen om Søen Wassijaure eller om Søen Norajaure og videre til Byen Luleå» (Konsesjon 1883). Anlegget kaltes for *Anlæg Ofoten–Rigsgrændsen* i den trykte konsesjonen (Konsesjon 1883), men det ser ut til at det tidlig har etablert seg en omtale av jernbanen som omfatter hele strekningen: Det vanligste navnet på strekningen og anlegget på 1880-tallet ser ut til å være *Ofoten-Luleå-banen* eller *Ofoten – Luleå Jernbane* og *Ofoten–Luleå-jernbaneanlæg* (og diverse andre skrivemåter). Legg merke til at det er Ofoten som nevnes først – det fins bare ett eksempel i arkivet på *Luleå–Ofoten jernbane* (fra 1884).

I tillegg til de norske navnene fins det to kart som er merket med *Swedish and Norwegian railway* (fra 1886 og 1894). Dette er ett av få eksempler på at det ble brukt engelsk ved det engelske anlegget. På slutten av 1890-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, altså da den norske staten tok over anlegget, ser det ut til at de valgte å omtale jernbanestrekningen som *Ofofbanen*. Dette valget av navn blir ikke omtalt i arkivet, og vi finner ingen meningsutvekslinger eller andre uttrykk for grunner til navneendringen.

3.3 Valg av stasjonsnavn

I Stortingsproposisjon 96 fra 1899, som omhandler statens overtakelse av jernbaneanlegget, finner vi følgende oversikt over planlagte stasjoner og krysningsstasjoner der malmtogene kan møtes:

Narvik malmstation
[sidespor til] *Fagernes station*
Taraldsvik station
Dybvik krydsningsstation
Strømsnes krydsningsstation
Sildvik krydsningsstation
Hundalen krydsningsstation
*Vasijaure station*²
(St.prp. 96, 1899)

Dette er den eldste oversikten over samtlige stasjonsnavn vi har funnet i arkivet. Det har ikke vært mulig å finne dokumentasjon (i arkivet eller andre steder) på hvilke stasjonsnavn det engelske selskapet opererte med, med unntak av endestasjonen som de valgte å kalle for *Victoriahavn station*. Det er heller ikke sikkert at det engelske selskapet kom så langt i arbeidet med å anlegge stasjoner langs linjen, siden arbeidet med selve linjen hadde førsteprioritet, og det ikke var nødvendig å ha stoppesteder med navn langs en rent kommersiell transportlinje. Vi tar denne listen som utgangspunkt for gjennomgangen av valg av navn langs Ofofbanen.

2 *Vasijaure station* ligger forholdsvis langt inne på svensk side av grensen (om lag 5 km), og vi går ikke noe videre inn på den stasjonen i denne artikkelen, siden denne allerede er omtalt i Löfvendahls artikkel (2003).

I listen over brukes benevnelsen *krysningsstasjon* som kan gi inntrykk av at stasjonene bare var til for at malmtogene skulle kunne passere hverandre, men helt fra begynnelsen av ble jernbanestrekningen også brukt til persontransport og transport av andre varer, post og liknende. For eksempel fins det brev i arkivene til jernbaneanlegget fra kommunen (sendt i 1902) som argumenterer for opprettelsen av Dybvik og Strømsnes som stoppesteder (ikke bare møteplasser), fordi jernbanen skulle tjene innbyggernes behov for frakt av gods, post og persontrafikk til og fra det voksende Narvik sentrum. Da jernbanestrekningen åpnet i 1902, var det stoppested og vokterbolig på samtlige stasjoner.

Når vi i det følgende går gjennom navnene på stasjonene, har vi brukt ulike oppslagsverk (Rygh 1900, 1910; Sandnes & Stemshaug 1976) til å finne informasjon om navnene, samt Norges Matrikkel fra 1886 og 1907 for å finne (eventuelle) navn på gårdene jernbanen anla stasjonene sine på. Vi har brukt materialet fra Riksarkivet til å dokumentere hvilke stasjonsnavn som ble brukt, variasjon i stavemåter og valg av staving, samt eventuelle endringer av stasjonsnavn og drøftinger om alternative stasjonsnavn.

Valg av navn på endestasjonene i (nåværende) Narvik

I listen fra 1899 som er nevnt på forrige side, ser vi at utskipingshavnen kalles for *Narvik malmstation*, mens det var tenkt at persontrafikken skulle gå i et sidespor til *Fagernes station*. Akkurat dette sidesporet ble det ikke noe av, og stasjonen som kalles for *Taraldsvik station* ble siste stoppested for persontrafikken. Allerede ved åpningen av jernbanestrekningen i 1902 hadde denne stasjonen skiftet navn til *Narvik station*, og dette er endestasjonen for persontrafikk langs Ofotbanen også i dag. Endestasjonen for malmtransporten blir kalt *Narvik malmstation* i oversikten fra 1899, og her har vi dokumentert i arkivet at det engelske anlegget kalte stasjonen for *Victoriahavn station* (Riksarkivet, arbeidstegninger og diverse kart over området fra 1880- og 1890-tallet). Valg av navn på endestasjonene for Ofotbanen henger nært sammen med valg av navn på den nye byen, som ble kalt *Victoriahavn* da den først vokste fram, og i dag kalles for *Narvik*. Dette kommer vi nærmere inn på i del 3.4 etter en kort gjennomgang av navnene som ble valgt til stasjonene langs Ofotbanen.

Taraldsvik er et gårdsnavn (Rygh 1905: 284; gnr. 38), og stasjonen fikk opprinnelig navn fra gården jernbaneselskapet eksproprierte grunnen

fra. Det samme gjelder *Narvik* (gnr. 41) og *Fagernes* (gnr. 42).³ *Taraldsvik* staves stort sett alltid slik i arkivet (fra 1887 til 1902), men det fins to eksempler på stavemåten *Taraldsvig* (fra 1884), og ett eksempel på *Taralsvik* (fra 1888). *Narvik* staves ofte *Narvig* i arkivet (fra 1884 til 1896), men stavemåten med *k*, *Narvik*, er dokumentert i hele tidsrommet arkivet dekker (fra 1883 til 1905). *Fagernes* staves oftest *Fagernæs* (fra 1884 til 1900). *Fagernes* er dokumentert fra 1889, 1898 og 1902. Det fins også ett eksempel på et kart der det er stavet med grafemet *ä*, *Fagernäs* (1896), noe som tyder på svensk innflytelse.

*Dybvik krydsningsstation*⁴

Dybvik er ikke et gårdsnavn (jf. Rygh 1905; Norges Matrikkel 1886 og 1907) og navnet brukes heller ikke i panteattesten (1892). Ut fra Norges Matrikkel 1886 og 1907 kan man forstå at også denne stasjonen ble lagt på jord som tilhørte Taraldsvik-gården. I 1886 har gnr. 38 Taraldsvik bruksnummer 1 og 2 i matrikkelen, mens i matrikkelen fra 1907 er det fem bruksnummer, hvorav det ene kalles *Jernbanens Djupvik* og eier er oppgitt å være *Statsbanerne (Ofotbanen)*. Vi går ut fra at dette bruksnummeret som stasjonen er plassert på, da har fått et naturnavn fra viken Djupvik, som ligger rett i nærheten. Stasjonsnavnet/stedsnavnet omtales sjelden i arkivet, men det fins to eksempler på at navnet staves *Dybvig* i arkivet (fra 1887) og to eksempler på *Dybvik* (fra 1897 og 1900), noe som peker både mot variasjonen i skriftmønstre i perioden og fram mot kommende fornorssking av riksmålet.

Strømsnes krydsningsstation

Denne stasjonen har fått navn etter gårdene som eide jorden der jernbanelinjen og stasjonen ble bygget.⁵ På Strømsnes kjøpte jernbaneselskapet jord fra gårdene Østre Strømsnes og Vestre Strømsnes og Fagerjord (Panteattest 1892; hhv. gnr. 35, 36 og 37), og selve stasjonen er plassert på Vestre Strømsnes: I matrikkelen fra 1907 fins denne eksproprierte delen

3 Ekspropriasjonen er dokumentert i arkivet i en liste over eksproprierte deler av gårder (1892) samt en panteattest fra samme år. Utskilling av gårdenes grunn er dokumentert med sammenlikning av Norges Matrikkel fra 1886 og 1907.

4 Stasjonen heter i dag *Djupvik* (stavemåte endret i 1921).

5 Stasjonen heter i dag *Straumsnes* (stavemåte endret i 1967).

(gnr. 36, bnr. 7) med navnet *Krydsstationen* og eier er *Statsbanerne (Ofotbanen)*. Strømsnes staves oftest *Strømsnæs* i den første tiden (eksempler fra 1883 til 1903), men skrivemåten er oftest *Strømsnes* på 1900-tallet (eksempler fra 1889 til 1903). Det fins også tre eksempler på at navnet er stavet med grafemet ö: *Strömsnes* (1889 og 1892) og *Strömsnæs* (1875), samtlige eksempler fra kart.

Sildvik krydsningsstation

Stasjonsnavnet har, i likhet med Strømsnes, fått navn etter gården som jernbanesporet og stasjonen ble bygget på (gnr. 32). Sildvik var en liten gård, som ikke ble oppdelt i mindre enheter i forbindelse med jernbaneanlegget (jf. Norges Matrikkel 1886 og 1907). Stasjons-/stedsnavnet blir sjelden omtalt i arkivet og blir både stavet med *k*, *Sildvik* (eksempler fra 1875 og 1900), og med *g*, *Sildvig* (1892). Navnet dukker også opp i bestemt form *Sildviken* (eksempel fra 1891); i tillegg blir *Silvigselven* (1887) brukt, stavet uten *d*.

Hundalen krydsningsstation

Etter Sildvik går jernbanen opp i fjellet, og her er det verken gårdsnavn eller mange norske stedsnavn å ta av når man skal velge navn på stasjonene. Stasjonen *Hundalen* har fått navn etter dalen Hunddalen, som går mellom nord og sør med dalåpning omtrent der stasjonen er plassert.⁶ Det nordsamiske parallellnavnet er *Beatnatvággi*, og betydningen er den samme i begge språkene; *beatnat* er en bøyingsform av det samiske ordet *beana* 'hund' og *vággi* er samisk for 'dal'. På grunn av den samiske tilstedeværelsen i området og at de fleste stedsnavnene i dette området er samiske uten norskspråklig ekvivalent, er det grunn til å tro at det samiske navnet er oversatt til norsk ved hjelp av det Pedersen kaller «semantisk overføring» (Pedersen 2015: 18). Det vil si at betydningsinnholdet av hvert ledd i ordet er oversatt fra det ene språket til det andre. Førsteleddet *hund-/beana-* kan tolkes som et negativt kraftuttrykk (som i for eksempel *hundstygg*), og gir altså en negativ karakteristikk av dalen. Stedsnavnet blir som regel stavet *Hundalen* i arkivmaterialet (fra 1887 til 1903), men det blir også stavet *Hunddalen* noen få ganger (eksempler fra 1887 og

6 Stasjonen skiftet navn til *Katterat* (etter et fjellparti ved stasjonen) i 1951. *Katterat* er en lydlig overføring av det samiske navnet *Gätterčohkka*.

1885). Denne sistnevnte stavemåten, som synliggjør tydeligere at stedsnavnet faktisk har noe med ‘hund’ å gjøre, er bare brukt på kart som ble produsert av lokale representanter for det engelske selskapet, noe som kan tyde på en viss lokalkunnskap og språkkunnskap blant de ansatte ved Ofofbaneanlegget. Man valgte imidlertid stavemåten *Hundalen* på stasjonen, som er mindre transparent.⁷

Riksgränsen station

Om vi ser til oversikten fra 1899, var det ikke planlagt noen stasjon på grensen mellom Norge og Sverige, men allerede da Malmbanen åpnet for trafikk i 1902, var det opprettet en stasjon her, kalt *Riksgränsen station*. Det var praktiske grunner til opprettelsen av denne stasjonen: I begynnelsen var det damplokomotiv som ble brukt på jernbanen, og da var det nyttig å ha en stasjon med verkstedfasiliteter på det høyeste punktet på banen (som er omtrent akkurat på riksgrensen). Vi regner også med at det var noen politiske argumenter for å ha denne stasjonen som markør for grensen mellom de to landene, særlig etter unionsoppløsningen i 1905. I tillegg til den svenske skrivemåten inneholder arkivet en rekke tilfeller av at riksgrensen staves med ulike dansk-norske skrivemåter: *Rigsgrændsen* (eksempler fra 1883 til 1905) er vanligst, i tillegg fins eksempler på *Rigsgränsen* (1898, 1900) og *Riksgränsen* (1897, 1903).

3.4 Valg av og diskusjoner om navn langs Ofofbanen

Ut fra det arkivmaterialet vi har, ser det ikke ut til å ha vært noen diskusjoner om hva stasjonene langs Ofofbanen skulle kalles, og vi finner heller ingen dokumentasjon på at stasjonsnavnene ble søkt om og/eller godkjent av myndighetene. Det rapporteres heller ikke om noen slike navngivingsprosesser i lokalhistoriebøkene fra Narvik, som ellers beskriver mange aspekt ved opprettelsen av byen og byggingen av jernbanen i detalj (Ytreberg 1953; Aas 2001). En slik manglende navnedebatt står i kontrast til

7 Stavemåten av stasjonsnavnet *Hundalen* må for øvrig ha hatt godt feste i lokalbefolkninga, samtidig som kjennskap til den opprinnelige betydningen hadde gått tapt, for da det ble kjent at Stedsnavntjenesten for norske stedsnavn i Nord-Norge (UiT/Språkrådet) hadde gitt råd om skrivemåten *Hunddalen* på tidlig 1990-tall, ble det mye lokal debatt (Aud-Kirsti Pedersen, personlig kommunikasjon; jf. også en rekke redaksjonelle artikler og leserinnlegg i lokalavisene *Fremover* og *Ofofens tidende* fra denne perioden og fram til vedtaket i 2001).

Tabell 1. Oversikt over navnetype på stasjoner langs Ofotbanen.

Navn på stasjoner	Gårdsnavn	Bruksnavn	Endringer i navn eller skrivemåte
Narvik	x		Fra Victoriahavn (1884–1898)
Fagernes	x		
Taraldsvik	x		Til Narvik
Dybvik		Jernbanens Djupvik (under Taraldsvik)	
Strømsnes		Krydsstationen (under Vestre Strømnes)	
Sildvik	x		
Hundalen			
Riksgränsen			

den politiserte diskusjonen om valg av samiske eller svenske navn på stasjonene på den svenske delen av samme jernbanestrekning som Löfvendahl beskriver (2003), og likner mer på navngivingsmønstrene som Akselberg skildrer i sin artikkel. Slik vi forstår det, foregikk navngivingen på Vossebanen uten debatt: Stasjonene ble gitt gårdsnavn hvis stasjonene var plassert på en gårds grunn, ellers ble naturnavn valgt (Akselberg 2017; jf. også Löfvendahl 1998). Slik ser også navngivingen ut til å ha foregått for stasjonene langs Ofotbanen. Det fins imidlertid ett stort unntak til dette fraværet av debatt om navn langs Ofotbanen: Navnet på endestasjonen og den framvoksende byen ble grundig diskutert lokalt, regionalt og nasjonalt.

Narvik er i dag navnet på byen, utskipingshavnen og siste stoppested for jernbanestrekningen. Da det engelske anlegget bestemte seg for at utskipingshavnen skulle plasseres der, blant annet fordi det var bedre havneforhold i Narvik enn på Hergot (Aas 2001: 26–29), ble havnen kalt for *Narvik Bugt* og *Narvikbugten* på kartene, mens gården Narvik var inntegnet sammen med andre gårdsnavn på halvøyen (1884; 1887, mfl.). *Narvik* var altså bare ett av flere navn på gårdene som lå i området der Narvik by nå befinner seg. Det var med andre ord ikke selvsagt at dette

skulle bli navnet, verken på endestasjonen eller på den framvoksende byen, men nettopp fordi både byen og jernbanen vokste fram på samme tid, hang diskusjonene om navn på byen og endestasjonen tett sammen og påvirket hverandre.

I første omgang ble byen kalt *Victoriahavn*, et navn som ble lansert i 1880-årene av William Spear (Aas 2001: 30). Spear var regnskapsfører for det engelske jernbaneselskapet og drev også ulike andre bedrifter, eiendomskjøp med mer i området (Hellem 1997). Den delen av Narvikgårdens grunn som han hadde kjøpt, kalte han for *Victoriahavn* (Ytreberg 1953: 155), mens andre kalte sine eiendommer på narvikhalvøyen for *Oscarsborg* og *Gustavsberg* (Ytreberg 1953: 157, 241–242; formen *Gustavsborg* nevnes i St.Prp. 46, 1898). 24. juni 1886 ble det publisert en artikkel i *Morgenbladet* om at endestasjonen på jernbanestrekningen «nu er døbt» *Victoriahavn* «efter vor Kronprinsedse og den engelske Dronning». Ifølge Ytreberg (1953: 153) var det Spear som hadde sendt *Morgenbladet* denne informasjonen i et brev, og senere samme år fikk Spear «tinglest en erklæring» om at den eksproprierte delen av stedet skulle hete *Victoriahavn* (Ytreberg 1953: 154–155).⁸

Victoriahavn-navnet på endestasjonen opptrer på kart og arbeidstegninger produsert av det engelske selskapet fra 1884 til 1894. Navnet brukes også på brev som er sendt fra selskapet i denne perioden (eksempler fra 1887 og 1895). Fra regjering og andre offentlige institusjoner finner vi også navnet *Victoriahavn* brukt i brev, rapporter og stortingsproposisjoner fra 1887 til 1898, både om endestasjonen og om byen. Da byen vokste fram, ble den altså kalt for *Victoriahavn*, mens da byen ble godkjent som kjøpstad i 1901 (trådte i kraft i 1902), hadde den fått navnet *Narvik*. Her har altså noen gjort et aktivt valg for å endre et etablert navn på stedet og endestasjonen for jernbanestrekningen.

Akkurat hva som var bakgrunnen for navneendringen, er ikke så lett å forklare kort, men det ser ut til at negative holdninger til de engelske

8 *Victoriahavn* skal være oppkalt etter den svenske kronprinsesse Victoria som var på besøk i området i 1887, men historikerne mener at også den engelske dronning Victorias navn spilte en rolle for navnevalget (Ytreberg 1953: 153–154; Aas 2001: 30), noe også Spears tekst i *Morgenbladet* bekrefter. *Oscarsborg* og *Gustavsberg* går vi ut fra at er oppkalt etter datidens svenske konge (Oscar II) og kronprins (senere kong Gustav V). Av disse navnene er det bare *Oscarsborg* som brukes i dag – det fikk feste som navn på en bydel i Narvik.

forretningmennene og de negative konsekvensene av konkursen på jernbaneanlegget utløste en debatt om valg av navn da byen igjen så ut til å vokse fram på grunn av jernbaneutbyggingen like før år 1900.⁹ I *Bodø Tidende* kunne man 8. juli 1898 lese en lengre reportasje om hva som foregikk under oppbyggingen av byen og jernbaneanlegget, og her kommenteres også navnespørsmålet: «Som rimelig er diskuteres her ivrigt det Navn, som den nye By bør faa. Viktoriahavn holder ingen paa. Narvik er man ogsaa misfornøiet med, det er et uheldigt, ubetydeligt Navn, hvis Betydning ingen kjender.»¹⁰

I 1898 kom to stortingsproposisjoner i forbindelse med statens overtakelse av ansvaret for å bygge jernbanestrekningen ferdig. I disse proposisjonene brukes *Narvik*-navnet ofte for å referere til byen. I enkelte tilfeller brukes navnet også i kombinasjon med Victoriahavn slik at det ikke kan være tvil om hva Narvik refererer til. Det står for eksempel *Nar-*

9 Den første debattartikkelen vi har funnet om navnevalget, er H. Devolds artikkel i *Tromsø Stiftstidende* 23. mai 1897.

10 Journalisten har rett i at etymologien til navnet *Narvik* er noe usikker. Rygh mener at det ikke er rimelig at *Narvik* opprinnelig kommer av *Knarr-* fordi andre stedsnavn med dette forleddet har kort vokal i første stavelse (Rygh 1905: 285). Rygh skriver videre at navnet kan komme av *Njarðarvik* etter den norrøne guden *Njorðr*, og presenterer også et par andre eksempler på stedsnavn som har fått *Nar-* som førsteledd, enten som endring av personnavnet *Narfi* eller der førsteleddet opprinnelig har vært *nór* 'trang innsnevring i sjøen' (Rygh 1905: 285). Andre steder i landet med samme navn (*Narviga* i Kristiansand og *Narvik* ved Risør) har geografiske kjennemerker som passer med tolkingen 'trang vik', og det kan også være tilfellet i Narvik i Ofoten. Finn Myrvang har presentert en annen tolking av stedsnavnet. Han mener at førsteleddet i Narvik-navnet er en lydlig/fonologisk overføring av det samiske *Njárga-*'nes' (Myrvang 1990: 227–228). Denne tolkingen stemmer overens med geografien siden gården Narvik lå nettopp i en vik på det vi i dag gjerne kaller *Narvikhalvøya*, som er det ytterste neset som skiller de to fjordene Beisfjorden og Rombaksfjorden. Dagens samiske navn på byen Narvik er *Ahkánjárga*, der sisteleddet refererer nettopp til dette neset. Myrvangs tolkinger av spor av samisk i norske stedsnavn har blitt kritisert tidligere (jf. Bergsland 1994), men siden det ellers er så mange samiske stedsnavn i området, som enten brukes slik de er, eller i en norskspråklig utgave (fonologisk eller semantisk overført, jf. Pedersen 2015), er det ikke urimelig å trekke inn samisk når man skal finne etymologien til norske stedsnavn i området. Det er imidlertid uvanlig at slike vanlige terrengappellativ blir lydlig overført fra samisk til norsk: Siden ordet har et semantisk innhold som tospråklige i samisk/norsk kan forstå, er det vanligst å overføre til norsk ved hjelp av oversettelse (Pedersen 2015: 24). Dette taler mot Myrvangs tolking. Det fins riktignok, som Pedersen (2015: 26–28) viser, noen unntak, men ingen av eksemplene hun viser til, er tilfeller der terrengappellativet blir plassert fremst i ordet.

vik (*Victoriahavn*) eller *Narvikbugten* (*Victoriahavn*) (St.Prp. 42 1898; St.Prp. 46 1898). Her finner man også den eneste eksplisitte kommentaren til valg av navn på endestasjonen, for i en fotnote foreslår departementet at endestasjonen på Ofofbanen bør hete *Ofoten*:

Det bemerkes, at Departementet vilde finde det heldigt om Banens Endestation ved Ofofjorden benævnes *Ofoten*. Der kunde ogsaa være Spørgsmaal om at anvende Navnet paa den Eiendom, paa hvilken Stationen væsentlig er beliggende, *Narvik* (eller som Gaarden vistnok oprindelig har hedt: *Knarvik*), men Departementet skulde dog foretrække det almindelig kjendte Navn *Ofoten*, hvorefter ogsaa den eventuelle Bane allerede har faaet sit Navn. (St.prp. 42 1898: 12)

Dette forslaget fra arbeidsdepartementet ble ikke tatt til følge av Stortinget, som i forbindelse med overtakelsen av ansvaret for ferdigstilling av jernbanen også valgte å endre navnet på endestasjonen til *Narvik station*, og dermed lå alt til rette for en navneendring også på byen.

Fra og med 1899 brukes *Narvik*-navnet konsekvent i tekster fra det offentlige, både for å referere til stasjonen og til byen, men det diskuteres mye i avisene og i lokalsamfunnet om dette er riktig navn på stedet. For eksempel rapporterte *Tromsø Stiftstidende* (13. juli 1899) om et masse møte blant byens befolkning om navnet på byen, der møtelederne foreslo å kalle byen for *Ofothavn* og framsatte en del argumenter for det, blant annet at navnet ville skape likhet med navnet på jernbanestrekningen *Ofofbanen* (jf. også Ytreberg 1953: 274). Det ble også arrangert innsamling av navneforslag og avstemminger over disse i lokalavisen *Ofofens tidende* (se for eksempel *Ofofens tidende* 16. juli 1900; *Ofofens tidende* 23. juli 1900; jf. også Aas 2001: 76–77; Ytreberg 1953: 274). Navnesaken ble også diskutert på Stortinget i 1901 da byen skulle få status som kjøpstad (Aas 2001: 77–78). Representantene stemte da over navnene *Ofofavn* og *Narvik*, og sistnevnte fikk $\frac{2}{3}$ flertall (Aas 2001: 78). Og med det hadde både byen og endestasjonen for Ofofbanen offisielt fått navnene *Narvik*.

Vi har sett at diskusjonene om navn på stoppestedene langs Ofofbanen så å si var fraværende i offentligheten, utenom de omfattende diskusjonene om navnet på byen og endestasjonen. Manglende offentlig debatt og manglende dokumentasjon på valg mellom ulike alternative navn i ar-

kivene tolker vi som at navnevalgene for stasjonene må ha vært forholdsvis selvsagte for alle de involverte. Bruk av samiske stedsnavn (som *Vasijaure*), stedsnavn oversatt fra samisk (*Hunddalen*) eller navn med usikker opprinnelse (som *Narvik*) ser ikke ut til å provosere eller på andre måter skape offentlig debatt. Det som skaper debatt, er derimot engelskmennenes innflytelse, og *Victoriahavn*-navnet blir valgt vekk som navn på endestasjonen og på byen, til tross for over ti års bruk både lokalt og i offentlige dokumenter.

4 Nesttun–Osbanen

4.1 Innledning

Både Vossebanen (senere bygget ut til å bli Bergensbanen) og Nesttun–Osbanen gikk gjennom deler av Fana kommune, men kun i en begrenset periode. Nesttun–Osbanen har gått inn i historien som den første norske jernbanestrekning som ble lagt ned, i 1935, og traseen til Bergensbanen ble i 1964 lagt om, slik at Fana ikke lenger hadde skinnegående persontrafikk¹¹ før Bybanen begynte å gå i 2010.

Nesttun–Osbanen var en privat jernbane, men blant initiativtakerne var også ordførerne i de to berørte kommunene, Fana og Os. Banen åpnet 1. juli 1894, 26 kilometer lang med 12 stopp. Åtte av stoppene lå i Fana, de siste fire i Os (Johansen 1993: 25). Det var kun på stasjonene, ikke på stoppestedene, man sendte og tok imot gods (Tautra 1996: 75). En annen forskjell er at togene ifølge noen av rutetabellene kun stoppet på signal på stoppestedene. På den annen side står det at «Togene vil foruten ved ekspedisjonsstedene også stoppe ved planoverganger etter behov for å medta og avsette reisende.»¹² Det var med andre ord et ganske fleksibelt system, der det var muligheter for individuell tilpassing – og initiativ: Så sent som i 1927 ble det, etter påtrykk fra lokale bønder, etablert et ekstra stoppested, Solbakken (mellom Stend og Fana). Banen tok en og en halv time på strekningen mellom Nesttun (i Fana) og Os (Johansen 1993: 26). Gjennomsnittsfarten var med andre ord lav, noe som var en av grunnene til at banen ble utkonkurrert av buss og bil allerede i 1935 (Tautra 1996: 61–62).

11 Godstrafikken på skinner mellom Bergen og Nesttun ble ikke lagt ned før i 1980.

12 Bergen byarkiv, Arkivet etter Bilruta Os Bergen, A-3815.

Grunnen til at banen skulle gå fra Nesttun og ikke fra Bergen, var at det allerede fantes en jernbane fra Bergen til Voss (etablert i 1883), og denne gikk via Nesttun. Vossebanen ble bygget om fra smalsporet til normalsporet i 1904. Men da hadde allerede Osbanen blitt anlagt med smale spor, noe som medførte omlasting av alle passasjerer og alt gods på Nesttun siden ett og samme tog ikke kunne fortsette videre fra Nesttun når sporbredden var forskjellig.

Os og distriktet rundt var allerede på 1800-tallet blitt et yndet utfarts- og feriested for velhavende bergensere, og ut fra det vi kan lese i arkivet etter jernbanen, anså turistbyråene i Bergen Os og Sunnhordland som aktuelle steder å besøke også for utenlandske turister, og byråene etterspurte blant annet «regelmæssig forbindelse med Hardanger f.Ex. Godø Sund el. lignende» om sommeren (1895).¹³

Men selv om turisme var med i argumentasjonen for å ha en jernbaneforbindelse mellom Nesttun og Os, var den viktigste grunnen at bøndene i Fana og Os skulle få raskere og enklere tilgang til markedet i Bergen for varene sine enn det de fikk ved å bruke båt eller hest og kjerre. Ikke minst var det viktig å få melkeproduktene raskt transportert for å nå byen i brukbar stand. I motsatt retning, fra byen til bygdene, var den viktigste varen gjødsel. Til sammen virket dette forlokkende nok til at bøndene støttet banen ved å avgi land og å finne seg i at innmarken ble delt i to av skinnegangene. Som motytelse ønsket de seg primært stasjon eller stoppested på sin gård, og de ønsket undergang for dyrene sine. Det siste ble i stor grad avslått, men det første fikk betydning for plasseringen av stoppene – og navnene de fikk.

4.2 Navnet på banen

I arkivet brukes oftest *Anlægget* om tiden før banen ble tatt i bruk, og *Banen* etterpå. Forleddet varierer også, selv om en eller annen skrivemåte for de to endestasjonene nesten alltid er med. Hovedvariantene av skrivemåten er om *Nesttun* skrives med *e* eller *æ*, og om det er en eller to *t*-er, ev. *th* (se 4.3.2 for flere detaljer om dette navnet). *Os* varierer med *Osøren*, det vil si en variasjon mellom navnet på kommunen, som var Os, og navnet på endestoppet, som var Osøren.¹⁴

13 UBB MS1769 B.3–6 Mappe nr. 1, brev fra Beyers turistkontor.

14 I dag er kommunen slått sammen med Fusa til den nye Bjørnafjorden kommune, og

Variasjonen er ikke strengt kronologisk, formene brukes om hverandre. I 1894 dukker det opp brevpapir med *Nestun-Osbanen*, noe som innebærer en standardisering sammenlignet med tidligere, da alt på brevene, også avsenderadressen, var håndskrevet. Dobbel *t* kan se ut til å ha blitt innført etter 1907, men i brev fra Norges Statsbaner og fra departementet dukker formen *Nesttun* opp så tidlig som 1895. Som vi skal se i gjennomgangen av stasjonsnavnene, er det *Osøren* som brukes som navn på stasjonen så lenge banen er i drift, mens selve jernbanestrekningen inneholdt kommunenavnet *Os*. Kombinasjonen av et opprinnelig gårdsnavn som i samtiden var blitt et sted som huset kommuneadministrasjonen (*Nesttun*), og et gårdsnavn som var blitt kommunenavn (*Os*), er asymmetrisk; en kunne tenkt seg *Fane-Os*-banen (begge kommunenavnene) eller *Nestun-Osøren* (endestoppene) som like velegnete navn. Rekkefølgen på de to navnene er oftest slik at *Nesttun* er først, men i noen få tilfeller kommer *Os* først. Når det bare brukes ett navn, er det alltid *Osbanen*, aldri *Nesttunbanen*.

Navngiving av transportstrekninger tar oftest utgangspunkt i at det største stedet er «hjemme», og at strekningen får navn etter det som er «borte». Derfor heter det *Bergensbanen* og *Sørlandsbanen*,¹⁵ mens begge banene like godt kunne hett *Oslobanen*. *Vossebanen* kunne med et annet perspektiv hett *Bergensbanen*, siden den gikk mellom Voss og Bergen. På dette hierarkiet kommer *Os* nederst, derav navnet *Nesttun-Osbanen* (fra *Nesttun*, hjemme – i dette tilfellet nærmest Bergen – til *Os*, borte) eller bare *Osbanen*.

4.3 Navn på stasjoner og stoppesteder

Da banen åpnet, var det følgende stasjoner og stoppesteder langs *Nesttun-Osbanen*:

Osøren station

Kuven station

tettstedet *Osøren* har blitt omdøpt til dialektformen *Osøyro*.

15 For tiden heter denne strekningen *Sørtoget*, og i et intervju fra 2018 sa direktør i *Go-ahead Nordic*, som driver togtransporten på strekningen: «Vi stilte oss spørsmålet, hvor tar man toget? Til *Sør*, og derfor valgte vi å forenkle dagens navn.» (Hopland 2018)

Ulven station
Søfteland station
Kalandseid station
Kismul stoppested
Hamre station
Fane station
Stend station
Raadal station
Skjold stoppested
Nestun station

4.3.1 Os herred

Osøren station

En grunn til at stasjonsnavnet ble *Osøren* og ikke *Os*, var at gods sendt fra Østlandet så ofte havnet på Os stasjon i Østerdalen (Tautra 1996: 6). Men som nevnt brukes *Osøren* også i planleggingsfasen, så forvekslingsfaren kan ikke være den eneste grunnen til navnevalget. Gårdsnavnet *Os* knyttes av Sandnes og Stemshaug (1976: 244) til Oselva,¹⁶ og *Osøren* ble brukt som bruksnavn under navnegården Os Prestegård (Norges Matrikel 1907: 190). Den nærmeste gården til endestoppet var Moberg, men det er ikke spor i arkivene av at dette skulle brukes som navn på stoppestedet.

Kuven Station

Rygh (1910: 214) mener at *Kuven* er et *vin*-navn, altså at siste ledd betyr '(beite)eng' e.l., og at opprinnelsen er *Kornvin*. Som uttale angir han /kuen/,¹⁷ uten at dette viser seg i skriftlige kilder. *Kuven* er den eneste skrive måten vi har funnet, både på rutetabellene og i arkivet – der både som gårdsnavn og som etternavn. Navnegården *Kuven* hadde i 1886 11 bruk, med navnene *Kuven*, *Træet*, *Bakken*, *Dragbekken*. I dag brukes navnet *Kuventræ* som navn på skole og idrettsplass. Men busstoppet ved *Kuventræ* er kalt opp etter et nyere fenomen, nemlig *Osbadet*. Her har et

16 Lokalt brukes i dag *Oselvo*.

17 Der vi gjengir Ryghs angivelser av uttale, gjør vi det ved hjelp av IPA, selv om han brukte lydskriften *Norvegia*.

moderne kulturnavn tatt over for det gamle gårdsnavnet som stoppestednavn.

Ulven Station

Ulven har sitt navn etter gården som opprinnelig lå der, og Rygh (1910: 214) er sikker på at dette er et *vin*-navn. Han vurderer både dyrenavnet *ulfr* og det norrøne *alfr* ‘grus’ som aktuelle kandidater til førsteleddet. Fra slutten av 1870-årene ble *Ulven* assosiert med de militære styrkene, da det på gården ble opprettet øvingsplass for Hordaland Infanteriregiment nr. 9. Det er ingen andre skrivemåter av dette stasjonsnavnet i arkivet, men i 1889, i forbindelse med planleggingen av banen, brukes formen «Ulven» mellom apostrofer, mens ingen av de andre stasjonsnavnene behandles på den måten. Det kan være at navnet allerede da ble sett på som navnet til en militærleir, og ikke et gårdsnavn eller naturnavn. I 1886 er staten ført opp som eier på syv av de ni brukene under navnegården Ulven. Det militære viser seg ved at to av brukene heter *Vaksinen* og ett *Vagtdalen*. Uten at det står omtalt i matrikkelen av 1886, kan vi regne med at de to brukene er oppkalt etter henholdsvis vaksinerings av soldatene og vakthold, ev. barakker for vaktmannskap. I dag er *Vaksinen* navnet på en småflyplass.

Søfteland Station

Gårdsnavnet *Søfteland* er ikke lett å forklare, men Rygh (1910: 207) heller mot at det er et mannsnavn som ligger til grunn for første ledd, og oppgir /syftelan/ som uttale. Sandnes og Stemshaug (1976: 308) bruker *Syfteland* som oppslagsform og skriver at «Førsteleddet er utolka». I arkivet er det ett enkelt eksempel der navnet skrives *Søfiland*, men den samme skriveren har to ganger i samme brev skrevet *Søfteland*, så det er trolig en skrivefeil.¹⁸ Både som stasjonsnavn, i rutetabellen og som etternavn brukes ellers kun *Søfteland*, selv om uttalen skal ha vært med *y*. I matrikkelen for 1886 er det tolv bruk under *Søfteland*, syv av disse heter *Søfteland*, mens det er lagt til som kommentar at *Alm. skr.* ‘alminnelig skrivemåte’ er *Søp-*

18 MS1769 B.7–8 Mappe nr. 2 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse. Inkomne brev, brevkopier m.m. 1892–1893. Brev fra J. Andersen til bestyrelsen 1\01.10.1893. Andersen bruker en talemålsnær skrivemåte, med former som *anver* ‘annen hver’ og *Skjysgotjørelse* ‘skysstogdtjørelse’.

teland. På samme måte som med formen *Hambre* (se 4.3.2) kan dette være en hyperkorrekt form, eller en uttaleform Rygh ikke har valgt å inkludere. Overgangen *pt > ft* var ellers vanlig i Fana (Skre 1957: 59). De andre brukene under Søfteland har tydelig naturbeskrivende navn som *Eikhaugen*, *Aspelien* og *Bergstøen*, eller navn som enten er naturbeskrivende eller nasjonalromantiske, som *Solhaug* (Lunde 2005). Også Ibsens *Gildet på Solhoug*, som ble gitt ut i 1856, kan ha inspirert navnevalget på dette bruket.

4.3.2 Fane herred

Kalandseid Station

Rygh (1910: 238) knytter navnet til gårdsnavnet *Kaland*, som han er sikker på kommer fra *Kalfaland*, altså ‘kalveland’. Etterleddet *eid* viser til et landområde som ligger mellom vann, i dette tilfellet mellom Kalandsvannet og Oselva. Vi har ikke funnet *Kalandseid* eller *Kalandseide* som etternavn i arkivet, kun som bruks- og stasjonsnavn. Bøndene, og andre som har *Kaland* som etternavn, skriver det enten *Kaland* eller *Kalland*.

Den offisielle skrivemåten i dag er *Kalandseidet*, men idrettslaget, stiftet 1962, heter *Kalandseid*. Vekslingen mellom bestemt og ubestemt form finner vi allerede i 1891, mens Nesttun–Osbanen var under bygging, og vi finner bestemt form i datidens aviser i omtale av endringer i rutetidene på banen.¹⁹ I et svenskpreget brev fra samme tid skrives navnet uten *-t*: «tager emot måling fra Ulven og Kalandsejde», som enten kan være en variant av ubestemt form (et *eide*) eller en uttalemåte av bestemt form. Ut fra vanlig uttale med tonem 1 er kanskje skrivemåten med *-t* mest nærliggende, altså bestemt form. Haslum (2003: 65) diskuterer ellers forskjellen mellom bestemt og ubestemt form på stedsnavn som *Eid* i forbindelse med om hvorvidt navnet er betydningsprimært eller betydningssekundært. I vårt tilfelle må bruken av navnet som navn på jernbanestasjon ses som betydningssekundært.

Navnegården Kaland hadde i 1886 tre bruk som alle het *Kaland*, mens navnegården Fortunet hadde ett bruk som het *Kalandseidet*, og ett som het *Fortunet*. Ut fra det skulle en tro at stasjonen lå på grunnen til Fortu-

19 Se for eksempel *Bergen Aftenblad* og *Bergens Adressecontoirs Efterretninger* onsdag 10. april 1895.

net. Men i matrikkelen for 1907 står Nesttun–Osbanen som eier av bruket *Kaland stationstomt* under gården Kaland, ikke under Fortunet, så det er ikke helt enkelt å forstå hvorfor stasjonen fikk navnet *Kalandseid* og ikke *Kaland*. Ut fra kartet ser det ut til at Kalandseidet ligger midt mellom Kaland og Fortunet, og ikke minst på tørt land mellom mye myr og vann. Så kanskje er det en naturlig forklaring likevel.

Kismul stoppested

Rygh (1910: 239) oppgir uttalen av navnet *Kismul* med palatal i framlyd, altså /çismul/, betydningen ser ut til å være satt sammen av et ord for ‘vik’ og et for ‘nes’, noe som ikke er urimelig siden gården ligger ved Kalandsvannet. *Kismul* er den vanligste skrivemåten av dette navnet i arkivet, og bøndene brukte samme form som etternavn. Men i ett av de mange brevene fra bøndene på Kismul til ledelsen ved jernbaneanlegget, fra 1894, brukes skrivemåten *Kismuld* for gården, selv om bøndene skriver under med *Kismul*: «[...] Kismuld 5te Dec 1894» Undertegnet «Erlandsen, Johannes Kismul, Mons S. Kismul, Ole J Kismul, Peder Monsen Kismul.»²⁰ Brevet dreier seg om at de ønsker å få stoppestedet «sitt» oppgradert til stasjon. At formen *Kismuld* er valgt, kan være en folkelingvistisk hyperkorreksjon, der en har tolket *-mul* som ‘jord’. En slik skrivemåte kan muligens også ha vært brukt av prester og andre øvrighetspersoner, og en tolking av *Kismul* som *grus* + *jord* er ikke urimelig, hvis en legger mer vekt på landskapet enn en navnefaglig tolking, slik folkeetymologien gjør. Rygh mener at oppfatningen at *kis* kan ha sammenheng med ‘grus’ er gal. Navnegården Kismul hadde i 1886 tre bruk, alle tre ble kalt *Kismul*.

Hamre Station

Rygh (1910: 239) oppfører *hamarr* ‘fjellhammer’ som opprinnelig form. Fra 1600- og 1700-tallet fins navnet med innskutt *b*: *Hambre*. Dette kan være en hyperkorrekt form, siden ord med gammelnorsk *mb* som *kemba* ‘kjemme’ hadde bevart *b* i mange vestnorske dialekter – men ikke i fana-målet (Skre 1957: 59). Hamre stasjon ble kalt *Aanæs* i anleggstiden og

20 UBB, MS1769 B.7-8 Mappe nr. 2 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse. Inkomne brev, brevkopier m.m. 1892–1893. I matrikkelen, både for 1886 og for 1907, er gårdbrukerne kun ført opp med patronym som *Johannes Johannesen* og *Peder Monsen*.

fram til oktober 1894. *Hamre* er gårdsnavn, *Aanæs* er navnet på et nes som stikker ut i Fanafjorden, så her ser vi et eksempel på at stoppestedet etter at anleggsperioden er over, blir kalt opp etter gården det ligger på, i stedet for et bestemt sted på gården. En grunn til dette kan være at *Hamre* var bedre kjent, slik at det ble lettere å orientere seg hvis en brukte det navnet i rutetabeller og liknende. I overgangsperioden brukes ofte begge, som i 1894 «ved Aanæs (Hamre)». Navnegården *Hamre* hadde i 1886 ti bruk, der fem het *Indre Hamre* og fire het *Ytre Hamre*. Det siste, som hørte til kirkesangeren, het betegnende nok *Klokkestræet*.

Fane Station

En skulle kanskje tro at den stasjonen som bar kommunenavnet, var den største og viktigste, men slik var det ikke. Navnet *Fane* kom ganske sent til denne stasjonen, i planleggingsarbeidet kalles stedet vekselvis *Fanemyr*, *Titlestadmyr* og *Prestegaardsmyr*. Prestegården, som stasjonen ble liggende ved, hørte til Fane kirke. Gården og bøndene rundt prestegården het *Titlestad*, og i et brev fra 1894 ytres et ønske om et stoppested i den «saakaldte Titlestad-Myr»,²¹ der tillegget av ‘såkalt’ kan peke mot at dette myrstykket ved prestegården gikk under flere navn.

Fanemyr er i etymologisk forstand tautologisk (Schmidt 1981: 125), siden norr. *fani* ifølge Rygh (1910: 241) kunne bety ‘sump- og myrlende’.²² Formen *Fana*, som er belagt fra 1308, er dativ entall. Skrivemåten *Fane* ble endret til *Fana* ca. 1925, i tråd med fornorskningen av stedsnavn som pågikk i denne perioden (Særheim & Kruken 2018: 308–310). Fra september 1926 til april 1927 endres *Fane* til *Fana* også i rutetabellen til Osbanen. Navnegården het *Fane Prestegård*, og under den var i 1886 brukene *Prestegården*, som var eid av sognepresten, *Fane*, som var eid av tekstilfabrikken Rosendahl & co på Fanahammeren, og et bruk som het *Fanehammeren*, eid av lensmannen. *Fane* var altså både navn på kommunen og et bruk, men navnegården hadde tillegget *Prestegård*.

21 MS 1769 B.9 Mappe Nr. 3 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse Inkomne brev, brevkopier m.m. 1894.

22 Men Magnus Olsen (Rygh 1910: 241) legger til at kanskje ‘duk’ er en riktigere forklaring, i betydningen ‘slette’.

Stend Station

Fana kommune strakte seg over et stort område helt til grensen til Årstad (innlemmet i Bergen i 1915), og inkluderte også Fyllingsdalen. Herredshuset lå i tettbebyggelsen på Nesttun, men sentrum i det som ofte kalles Fanabygden, var opprinnelig Fanahammeren, som lå ved sjøen. Både Johansen (1993: 21) og Tautra (1996: 92) skriver om hvordan bygdens naturlige sentrum ble flyttet fra sjøen ved Fanahammeren og opp til innlandet på Stend, men der Johansen mener det skjedde fra midten av hundreåret, altså før Osbanen, så skriver Tautra spesifikt at Osbanen var årsaken til skiftet.

Under navnegården Stend var det i 1886 tre bruk. Det ene var hovedgården (godset), eid av Wollert Konow, som også var ordfører i Fane, det andre bruket var landbruksskolen, eid av amtskommunen, og det tredje bruket var eid av lensmannen Ole Sandberg. Alle tre, Konow, lensmannen og bestyreren for landbruksskolen, var blant initiativtakerne til Osbanen. I dette området lå også Fane kirke med prestegård og skole. Det var altså ikke så rart at Stend ble den viktigste stasjonen mellom Nesttun og Os. For eksempel står det i et skriv fra 1896 at «Ved de øvrige Stationer eller rettere sagt Stoppesteder ansættes ingen særskilte Stationsmestere, idet Billetudsalget tænkes udført ved Togconductørene og Godstrafikken om ernødiges ved Banevogterne. Ved Stationen Stend bør dog afsættes til Extrabetjening ved Stationen [...]».²³

Stasjonsnavnet har samme stavemåte i alle dokumenter vedrørende Osbanen, men gårdsnavnet har tidligere hatt andre former. Rygh (1910: 241) skriver «Stend. Udt. *stænn*. [Gamle Folk skal endnu sige *stein*.]», og nevner videre at Fanafjorden kalles *i Steindarfirði* i enkelte eldre kilder. Rygh nevner også at et elvenavn kan ligge bak. Hvorfor navnet har blitt værende i formen *Stend* og ikke blitt fornorsket til *Stein*, kan ha sammenheng med at monoftongert uttale var enerådende før fornorskingen begynte. I dag uttales stedet enten /sten/ eller /stend/.

Raadal Station

Rygh (1910: 244) opplyser at gårdsnavnet var *Raa*, uttalt /ro:/, og at betydningen trolig er «oldn. *rǫ́ f. i den Betydning, som Ordet nu har i Øs-

23 UBB, MS1769 B.3–6 Mappe nr. 1 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse. Inkomne brev, brevkopier m.m. 1885–1891.

terdalen og i Svensk, “Grændseskjel”.» Under navnegården Raa var det i 1886 syv bruk, ett av dem het *Raadalen* og var eid av David Larsen. David Larsen eide også et bruk med navnet *Raa*.

Både *Raa* og *Raadalen* brukes som etternavn, for eksempel skriver Anders Jakobsen Raa i 1891 at en undergang «af enhver vil sees afselut [sic] nødvendig»²⁴ for drift av gården. En annen brevskriver, som senere blir ansatt som banevokter på Raadal station, signerer med Kristian Davidsen. Men han omtales to ganger i arkivet som *Kristian Davidsen Raadalen*. Han som brukte denne formen, brukte også bestemt form *Raadalen* om stedet i et brev fra 1891, der han diskuterte en alternativ strekning mellom «Skjold og Raadalen».²⁵ Vekslingen mellom bestemt og ubestemt form tilsvarende *Kalandseid/Kalandseidet* som nevnt over. I Osbanens rutetabeller ble kun ubestemt form og *aa* brukt, der het det *Raadal* så lenge banen gikk, mens stasjonen i andre kilder, blant annet i *Rutebok for Norge*, ble skrevet *Rådal* fra 1921 (Tautra 1996: 6).

Skjold stoppested

Skjold er et gårdsnavn som ifølge Rygh (1910: 234) har hatt lokal uttale med i-omlyd, med eller uten segmentasjon og svarabhaktivokal: *sjølle*, *sjødle*, *sjøll* – men også *sjoll*. Betydningen kan knyttes til en flate. I matrikkelen fra 1886 er det elleve bruk under Skjold, åtte av dem heter *Skjold*. Det er ingen variasjon i skrivemåten av stasjonsnavnet, verken i Osbanens historie eller i nyere tid.

Nestun Station

Rygh (1910: 234) skriver om opprinnelsen til navnet *Nestun*, at det var en gård som i 1535 hadde navnet *Hielmwssland*. Denne gården ble så delt i to: *Neðratún* og *Øfratún*. Først da en tredje del kalt *Midtun* ble skilt ut, ble de to første *tun*-navnene forandret fra komparativ til superlativ: *Nestun* og *Øvstun*. Skrivemåten med to *t*-er reflekterer trolig et ønske om å vise fram denne superlativformen – og kanskje også at uttalen er med kort *e* (æ). I dag brukes alle de tre *tun*-navnene som stedsnavn. I matrikkelen

24 UBB, MS1769 B.3–6 Mappe nr. 1 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse. Inkomne brev, brevkopier m.m. 1885–1891.

25 MS1769 B.3–6 Mappe nr. 1 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse. Inkomne brev, brevkopier m.m. 1885–1891.

for 1886 er det ført opp femten bruk under Nesttun, ett av dem eid av jernbanen. I 1907 ble gården delt ytterligere opp i tråd med gryende urbanisering, og av de 43 bruksnumrene var da to eid av Statsbanerne og to av Nesttun–Osbanen. Den vanligste skrivemåten i anleggsperioden og den første tiden banen var i drift, var *Nestun*, men også *Næstun*, *Næsthun* og *Nesthun* var mye brukt før *Nesttun* tok helt over.

Tabell 2. Oversikt over navnetype på stasjoner og stoppesteder på Nesttun–Osbanen.

Navn på stasjoner og stoppesteder	Gårdsnavn	Bruksnavn	Endringer i navn eller skrivemåte
Osøren		Bruk under Os Præstegaard	Til Osøyro (etter banen var lagt ned)
Kuven	x		
Ulven	x		
Søfteland	x		
Kalandseid		Bruk under Fortunet	Til Kalandseidet (etter banen var lagt ned)
Kismul	x		
Hamre	x		Fra Aanæs
Fane		Bruk under Fane Præstegaard	Til Fana
Stend	x		
Raadal		Bruk under Ra	Til Rådal
Skjold	x		
Nestun	x		Til Nesttun

De navnene som er tatt med i oversikten, er de som ble opprettet samtidig med banen. I tillegg kom et stoppested kalt *Apelthun* i 1905 og *Solbakken* i 1927. Tre bedrifter fikk også sidespor helt inn til bedriften. Det var Bahus fabrikk (fra Kuven), Ekhaug planteskole og Hetleflåten grustak (begge fra Søfteland).

4.4 Hordaland og Nordland: likheter og ulikheter i navnevalg

Som oversikten til Akselberg (2017: 14–16) viser for Bergensbanen mellom Bergen og Finse, er det også på Nesttun–Osbanen gårdsnavn som ble brukt på både stasjoner og stoppesteder. Arkivet etter banen viser også at bøndene hadde et viktig ord med i laget når det kom til plassering av stasjonene. Vi har så langt ikke funnet metakommentarer som viser om navnevalgene har vært kontroversielle. Den eneste større endringen var fra *Aanæs* til *Hamre*, men heller ikke denne er spesifikt diskutert. Byttet førte til at også dette stoppestedet fikk navn etter gården. De andre små endringene som skjedde i skrivemåten av navnene, har kommet som følge av rettskrivingsendringen i 1917. At 1917-rettskrivingen ikke ble tatt i bruk før ca. 10 år senere, mot slutten av 1920-tallet, kan ha med det å gjøre at brevpapir og rutetabeller ble gjenbrukt, og at ny rettskriving ikke ble sett på som spesielt viktig.

Stasjonene på Nesttun–Osbanen fikk navn etter gården eller bruket der stasjonen var. Dette kan tolkes som et uttrykk for bøndenes opplevelse av eierskap til banen. Ainiola og Olsson (2021) bruker begrepet «places of power», og for de bøndene som fikk stasjon nært gården, var det en markering av både styrke og modernitet. De avgav land og ønsket en stasjon så nær egen gård som mulig, for å korte ned på transportarbeidet. Det var – så vidt vi kan se – bøndene selv som tok valget om at deres gårdsnavn (også brukt som etternavn) skulle få ny funksjon som navn på jernbanestasjoner.

Også navnene på stasjoner og stoppesteder på Ofotbanen er preget av gårdsnavn. Det er likevel et noe mer heterogent navnemateriale siden deler av banen ligger i fjellområder uten gårdsbruk og med tradisjonelt samisk naturbruk. Navnevalget for endestasjonen og byen ble grundig diskutert både lokalt og nasjonalt før man valgte gårdsnavnet *Narvik* over det etablerte *Victoriahavn* og andre nyskapt navn. At det ble nettopp et lokalt gårdsnavn som fikk utvidet sin funksjon til å også betegne byen og endestasjonen for jernbanen, ser vi som en del av det overordnede mønsteret vi har funnet, der navnene på gårdene som avgir jord til jernbanen, får en tilleggsfunksjon som navn på jernbanestasjonene.

5 Navn på lokomotivene

5.1 Nesttun–Osbanens lokomotiv

I tillegg til å undersøke navnet på selve banen, og på stoppene, har vi sett på hva damplokomotivene som ble brukt på de to strekningene ble kalt. Skulle lokomotivene ha navn, måtte noen bestemme hva de skulle hete, og her var der, i motsetning til når stasjonene fikk navn, ingen navn som gav seg selv. I 1893 bestemte anleggsstyret for Nesttun–Osbanen at det skulle bestilles tre lokomotiv som skulle hete *Ulven*, *Bjørnen* og *Stend* (Tautra 1996: 99). I 1894 kom et nytt lokomotiv, som fikk navnet *Os* (Tautra 1996: 102).

Lokomotivnavnet *Ulven* var hentet fra Ulven stasjon som lå tre kilometer fra endestoppet Osøren. Selv om etymologien til stasjonsnavnet som nevnt kan være noe annet, er det homonymt med navnet på et sterkt rovdyr, og det har trolig hatt sitt å si for valget av *Ulven* som lokomotivnavn. Coates (2016: 3) deler i sin omtale av navn på lokomotiv og togvogner i Storbritannia navnene inn i fem grupper: *ny*, *sterk*, *rask*, *mekanisk* og *fremragende*. Under kategorien *sterk* finner han at det er særlig to typer som peker seg ut, nemlig meteorologisk og dyrisk styrke. *Ulven* passer fint inn i denne kategorien.

Som *Ulven* er også *Bjørnen* eksempel på et navn som både er et lokalt stedsnavn og betegner et sterkt dyr. Ikke bare er *Bjørnen* en gård i Os, men fjorden som Os ligger ved, heter *Bjørnafjorden*. Det fantes også et dampskip som gikk i samme området, fra Bergen til Tysse, som het *Bjørnen* (Johansen 1993: 29).

Et tredje, noe mindre rovdyr, er representert blant lokomotivnavnene. Det lokomotivet som anleggsstyret hadde tenkt skulle hete *Stend*, ble levert uten navneskilt. Og uten skilt ble det planlagte navnet ikke brukt, og folk begynte å kalle lokomotivet for *Rotten* (Tautra 1996: 103). Om dette er en slags nedsettende analogi til *Ulven* og *Bjørnen*, vites ikke. Både Tautra og Johansen (1993) gjengir mange spitorde om de små lokomotivene og små vognene, og en vittig munn kan ha valgt *Rotten* for å signalisere at både ulv og bjørn var kraftigere enn dette lille anleggslokomotivet, som ble anskaffet for gruskjøring under anleggsperioden. Hvis vi skal plassere *Rotten* i en av Coates' kategorier, er det kanskje *rask* som er den mest nærliggende.

I 1917 kom et nytt lokomotiv til Osbanen, som på det tidspunkt nærmet seg toppen både når det gjaldt antall passasjerer og mengde gods (Jo-

hansen 1993: 26; Tautra 1996: 74–75). Også dette lokomotivet skulle etter planen hete *Stend*, men denne gangen fikk ikke fabrikken beskjed, slik at også dette lokomotivet ble levert uten navneskilt. Denne gangen ble det ikke noe nytt rovdyr. I stedet ble lokomotivet, som var litt mer forseggjort enn de andre, kalt *Baldwin* etter fabrikanten (Tautra 1006: 106).

Det ble aldri noe lokomotiv som het *Stend*, selv om det hadde vært på sin plass. Som den viktigste stasjonen mellom Nesttun og Os ville *Stend* vært et naturlig navnevalg. At det to ganger var planlagt, men at mangelen på navneskilt førte til folkelige ad hoc-navn på lokomotivene, styrker inntrykket vi har fått fra prosessen bak navngivingen på stasjonene og holdplassene. De ser ut til å ha vært styrt vel så mye nedenfra, fra brukerne, som ovenfra, fra eierne.

5.2 Ofotbanens lokomotiv

De fleste lokomotivene som ble brukt langs Ofotbanen, var eid av LKAB og ble brukt til malmtransporten fra Kiruna til Narvik. Enkelte lokomotiv ble brukt internt i arbeidet på LKAB i Narvik, og enkelte ble brukt i person- og godstransport ellers langs linjen (drevet av NSB og SJ). Det første damplokomotivet som ankom Narvik, var eid av det engelske anlegget og het *Ofoten* (Aas 2001: 42). Denne tradisjonen, der en gjerne ga lokomotivene navn fra togstrekningen de skulle gå langs, er både dokumentert med andre eksempler fra Norge (Bjerke mfl. 1987: 56–57) og fra Storbritannia, USA, Sverige og andre steder (Karlsson 1994; Utterström 1994; Coates 2016). Det engelske selskapet hadde bare behov for dette ene, siden linjen ikke ble ferdigstilt, og lokomotivet forsvant fra byen da selskapet gikk konkurs.

Lokomotivet *Bifrost* ankom Narvik i 1900 og ble først brukt på jernbaneanlegget, deretter av LKAB i Narvik. *Bifrost* er i norrøn mytologi navnet på broen mellom gudenes og menneskenes verden. Tradisjonen med å gi navn fra norrøn mytologi til lokomotiv finner vi, naturlig nok, bare i Skandinavia (Bjerke mfl. 1987: 56–57; Utterström 1994). Også på Sulisbanen ble norrøn mytologi brukt i denne typen nasjonalromantisk navngiving. Da banen startet opp i 1892, ble de to første lokomotivene kalt *Loke* og *Tyr*, så kom *Odin* i 1904. Senere ble navngivingen mer lokal, og i 1914 ble to lokomotiv gitt lokale fjellnavn: *Saulo* og *Sulitelma* (uten *j*) (Bjerke 1983: 89–98).

På Ofotbanen var det likevel en annen navngivingspraksis som dominerte. Et lokomotiv som ble brukt i 1901, het *Nr. 13* (Ytreberg 1953: 270), og dette er representativt for de aller fleste lokomotivene til NSB og LKAB: De fikk bare nummer, ikke navn, men enkelte av de første lokomotivene hadde navn i tillegg til nummeret. For eksempel fikk *Bifrost* tilagt *nr. 5* når det ble overført til LKAB.

I tillegg til *Ofoten* og *Bifrost* har vi funnet navnene *Fredrika, nr. 4-1*, *Nerike, nr. 4-2* og *Harald Eriksson, nr. 7*. Alle disse var damplokomotiv som var eid og brukt av LKAB (Berger & Simonsen 1998). *Fredrika* og *Nerike* er to byer i Sverige og føyer seg dermed inn i mønsteret med å gi lokomotiv navn etter stedsnavn langs jernbanen. Personnavnet *Harald Eriksson* er vi noe usikre på hvem viser til, men dette kan være en del av den svenske tradisjonen med å kalle opp lokomotiv etter personer i Snorres kongesagaer (Utterström 1994: 221). I så fall viser navnet sannsynligvis til Harald Eiriksson Gråfell (konge i Vest-Norge, Trøndelag og Hålogaland ca. år 961–970).

6 Sluttord

I denne artikkelen har vi ønsket å kaste lys over en særlig type navnepraksis i to ulike språksamfunn på slutten av 1800-tallet. De to jernbanestrekningene vi har omtalt, hadde det til felles at de var resultat av private initiativ, begrunnet av muligheten for varetransport. Utover det var mye forskjellig: Det enspråklige språkmiljøet i Fana og Os mot det flerspråklige Ofoten. Fana- og Osbygdenes forankring i jordbruk mot øde fjellområder langs grensen mot Sverige. Også i det tekniske dannet de to jernbaneprosjektene ytterpunkt: et lite tøffetog som fraktet melk og møkk i Hordaland, mot et supersterkt malmtog i Nordland.

Navngivingspraksisen for stasjonene er likevel ikke så forskjellig. Diskusjoner om navngiving er hittil ikke funnet i noen av arkivene, så det er ikke holdepunkt for å si at noen av navnene har vært kontroversielle eller knyttet til tidens språkdebatter. Det ser ut til at mange av stoppestedenes navn ble oppfattet som selvfølgeligheter, fordi stoppesteder og stasjoner ble identifisert med den eller de som drev gården eller bruket stoppet ble lagt på. Men likevel fins det forskjeller. Langs Ofotbanen var stedsnavnene i geografien både norske og samiske, og dette gjenspeiles i navngivingen av stasjonene, særlig i fjellheimen der det er naturnavn som blir valgt til stasjonsnavn. Langs Nesttun–Osbanen fins ingen slik språklig

variasjon i stedsnavnene, og dermed ble det heller ikke variasjon i stasjonsnavnene. Banen gikk gjennom jordbruksområder med lang tradisjon, og med få unntak var ikke navnene preget av dansk påvirkning.

Potensielt kan stasjonsnavn være viktige fordi de kan heve et relativt ukjent navn, for eksempel navnet på et lite område, til et sentralt navn i manges bevissthet. At en da velger navnene som er i bruk på en gård så ofte som mulig, gjenspeiler ønsket om at det som allerede er viktig, skal beholde sin sentrale posisjon. Men når spesielle hensyn, som stasjonens beliggenhet i en utkant som er kjent under annet navn skal ivaretas, kan et annet navn enn gårdsnavn velges.

Navnene på lokomotivene på Nesttun–Osbanen og Ofotbanen ser ut til å følge internasjonale og nasjonale mønster for navngiving av lokomotiv. Langs begge strekningene finner vi lokomotiv som har fått navn etter geografiske steder. I tillegg finner vi lokomotivnavn som føyer seg inn i den nasjonalromantiske tradisjonen med navn fra norrøn mytologi og kongesagaene langs Ofotbanen, mens Osbanens lokomotiv har fått navn som føyer seg inn i sentraleuropeiske trender med navn etter sterke og raske dyr. Her finner vi med andre ord systematiske forskjeller, som kan tyde på at kommersielle eller politiske vurderinger var viktigere på Ofotbanen enn på Nesttun–Osbanen. Her må det skytes inn at materialet er lite, og arkivene gir lite informasjon om navnevalgene, så vi kan ikke si noe mer om årsakene til ulike valg av navn enn å peke på at dette er et tema det kan være interessant å se nærmere på.

Arkiv

Bergen byarkiv. *Arkivet etter bilruta Os-Bergen A 3815*

Bergen byarkiv. *Fana formannskaps protokoller A 501*

Nasjonalbibliotekets avisarkiv.

Universitetsbiblioteket i Bergen. *Nesttun–Osbanens arkiv*. Følgende arkivenheter er gjennomgått:

MS 1769 A Nesttun–Osbanens arkiv. Styreprotokoll 1894-1935

MS1769 B.3-6 Mappe nr. 1 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse.

Inkomne brev, brevkopier m.m. 1885–1891.

MS1769 B.7-8 Mappe nr. 2 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse.

Inkomne brev, brevkopier m.m. 1892–1893.

MS 1769 B.9 Mappe Nr. 3 Nesttun–Osbanens arkiv. Korrespondanse

Inkomne brev, brevkopier m. m. 1894.

Riksarkivet. *Arkivet etter Ofotenbanen, 1883–1905*. Følgende arkivenheter er gjennomgått:

L0027 - Ofoten-Luleåbanen RA/S-1195/1/E/Ea/L0027

L0028 - Ofoten-Luleåbanen RA/S-1195/1/E/Ea/L0028

L0029 - Ofoten-Luleåbanen RA/S-1195/1/E/Ea/L0029

L0030 - Ofoten-Luleåbanen RA/S-1195/1/E/Ea/L0030

L0284 - Ofotbanen. Erstatningssak W. Spear. Saken avgjort ved h.r.dom av 20.9.1919. Ervervelse av det gamle Ofotbaneanlegg RA/S-1195/4/Ee/L0284

L0285 - Ofotbanen. LKABs anlegg i Narvik RA/S-1195/4/Ee/L0285

L0286 - Ofotbanen. LKABs anlegg i Narvik. Malmforekomster. Tegninger m.m. RA/S-1195/4/Ee/L0286

L0287 - RA/S-1195/4/Ee/L0287

Litteratur

Ainiala, Terhi. 2016. Names in society. I *The Oxford Handbook of Names and Naming*, red. av Carole Hough, 372–381. Oxford: Oxford University Press.

Ainiala, Terhi & Pia Olsson. 2021. Places of power: Naming of affective places. *Nordisk tidskrift för socioonomastik* 1: 9–32.

Akselberg, Gunnstein. 2010. Sosioonomastikk – framlegg til avgrensing. I *Namn – en spegel av samhället förr och nu*, red. av Staffan Nyström, 15–35. Stockholm: Norstedt.

Akselberg, Gunnstein. 2017. Toponymgjenbruk knytt til moderne samferdsle gjennom gammalt kulturlandskap. Om stasjons- og haldeplassnamn langs Vossebanen og Bergensbanen frå Bergen til Finse. I *Namn som kjelder*, red. av Tom Schmidt & Inge Særheim, 9–20. NORNA-rapporter 96. Uppsala: NORNA-förlaget.

Bergen kommune. 2022. Oppstart av namnesak – Endring av namn på bybanehaldeplassar. <https://www.bergen.kommune.no/politikk/politiskeutvalg/900102/mote/4188326/sak/239295>, lest 06.12.2022.

Berger, Harald & Leif Simonsen. 1998. *Lokomotivene på Ofotbanen*. HIN-rapport nr. 7. Narvik: Høgskolen i Narvik.

Bjerke, Thor. 1983. *Sulitjelmabanen*. Lillehammer: Norsk jernbaneklubb.

Bjerke, Thor, Trond B. Hansen, Erik W. Johansson & Svein E. Sando. 1987. *Damplokomotiver i Norge*. Lillehammer: Norsk jernbaneklubb.

- Bergsland, Knut. 1994. Samisk forklaring av norske stedsnavn. *Namn og nemne* 11: 7–10.
- Coates, Richard. 2016. Railway Locomotive Names and Train Names. I *The Oxford Handbook of Names and Naming*, red. av Carole Hough, 645–654. Oxford: Oxford University Press.
- Haslum, Vidar. 2003. *Artikkelløse stedsnavn i norsk talespråk. En studie i onomastikk og dialektologi*. Dr. art.-avhandling, Universitetet i Bergen.
- Hellem, Rolf. 1997. William Spear (1848–1933). *Ofoten museum, Årbok 1997 – fra Ofotbanens historie*, 26–37. Narvik: Ofoten museum.
- Hopland, Sindre. 2018. Vil kjøre med nytt navn. E24 31.10. Sist lest 26.06.2023. <https://e24.no/naeringsliv/i/dO7a7z/vil-kjoere-med-nytt-navn>
- Hugaas, Kjell Sture. 2019. *Gamle navn i Sjønstådalens langs Sulisbanen*. Særtrykk av artikkel i Fauskeboka 2018. Fauske: Fauske Slektshistorielag.
- Jernbanedirektoratet. 2018. *Nasjonale rutedata. Rammer og informasjonselementer*. Hentet fra: <https://www.jernbanedirektoratet.no/globalassets/documenter/handboker/handbok-n801-v2.pdf>
- Johansen, Karl Egil. 1993. *Fana bygdebok 3 Fanabu og bymann 1870–1972*. Bergen: Bygdeboknemda for Fana.
- Johannessen, Ole-Jørgen & Anita Schybergson. 2020. Personnamn som fartygsnamn i Norden 1833–1843. *Studia anthroponymica Scandinavica* 35: 97–140.
- Jones, Malcolm. 2016. Ship names. I *The Oxford Handbook of Names and Naming*, red. av Carole Hough, 655–660. Oxford: Oxford University Press.
- Karlsson, Hugo. 1994. Namn på ånglokomotiv. I *Övriga namn*, red. av Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson & Bo Ralph, 203–15. NORNA-rapporter 56. Uppsala: NORNA-förlaget.
- Lehtonen, Johanna, Kaija Mallat & Sami Suviranta. 2014. Naming Metro Stations in Helsinki and Espoo, Finland. I *Names and their environment. ICOS vol. 2. Toponomastics II*, red. av Carole Hough & Daria Izdebska, 16–21. Glasgow: University of Glasgow.
- Lunde, Astrid. 2005. *Solglytt og Blidensol. Nasjonalromantiske villanavn i Rogaland 1906–1950*. Masteroppgave, Universitetet i Oslo.

- Löfvendahl, Eberhard. 1998. *Post- och järnvägsstationers namn i Götaland 1860–1940. Namngivning i spänningsfältet mellan allmänna och enskilda intressen*. Doktorgradsavhandling, Universitetet i Uppsala.
- Löfvendahl, Eberhard. 2003. Namn på stationer och mötesplatser vid Malmbanan. Namngivning med politiska förtecken. *Namn och bygd* 91: 67–99.
- Myrvang, Finn. 1990. Namnet Narvik. *Håloygminne* 1990(3): 227–228.
- Norges matrikkel. 1886. Fortegnelse over matrikulerede Eiendomme og deres Skyld. Affattet i Henhold til Kgl. Resolution af 29de Mai og 6te December 1886. Kristiania: Oscar Andersens Bogtrykkeri. [Nordlands amt og Søndre Bergenhus Amt]
- Norges matrikel. 1907. Matrikulerede eiendomme og deres skyld den 1 juli 1906. Utg. av Finans- og Tolddepartementet. Kristiania: Stenersen. [Nordlands amt og Søndre Bergenhus Amt]
- Pedersen, Aud-Kirsti. 2015. Norske stadnamn i fleirspråklege område. I *Namn i det fleirspråklege Noreg*, red. av Gulbrand Alhaug & Aud-Kirsti Pedersen, 11–43. Oslo: Novus.
- Puzey, Guy. 2016a. Linguistic landscapes. I *The Oxford Handbook of Names and Naming*, red. av Carole Hough, 395–411. Oxford: Oxford University Press.
- Puzey, Guy. 2016b. Aircraft names. I *The Oxford Handbook of Names and Naming*, red. av Carole Hough, 605–614. Oxford: Oxford University Press.
- Rygh, Oluf. 1900. *Norske Gaardnavne 3. Hedemarkens amt*. Kristiania: Fabritius.
- Rygh, Oluf. 1905. *Norske Gaardnavne 16. Nordlands amt*. Utg. av Karl Rygh. Kristiania: Fabritius.
- Rygh, Oluf. 1910. *Norske Gaardnavne 11. Søndre Bergenhus Amt*. Utg. av Magnus Olsen. Kristiania: Fabritius.
- Røli, Olav & Arne Colliander. 2010. Vil ha nytt navn på bybanestopp. *Bergens Tidende* 19.10.2010 <https://www.bt.no/nyheter/lokalt/i/zMLj9/vil-ha-nytt-navn-paa-bybane-stopp> Lest 06.12.2022.
- Sandnes, Jørn & Ola Stemshaug (red.). 1976. *Norsk stadnamnleksikon*. Oslo: Samlaget.
- Schmidt, Tom. 1981. *Fagordliste for norsk namnegransking*. Oslo: Universitetet i Oslo, Institutt for namnegransking.

- Skre, Ivar. 1957. *Fana-målet. Ljodlæra med stutt omrit av formlæra*. Bergen: J. D. Beyer.
- Stortingsproposisjon nr. 42, 1898. *Ang. Anlæg for Statens Regning af en normalsporet Jernbane fra Narvikbugten (Viktoriahavn) i Ofoten til Rigsgrænsen*. Kristiania: Stortinget.
- Stortingsproposisjon nr. 46, 1898. *Angaaende generel Plan for Stations- og Havneanlæg ved Ofotbanens Endepunkter i Narvik m. v.* Kristiania: Stortinget.
- Stortingsproposisjon nr. 96, 1899. *Angaaende plan og overslag for det besluttede jernbaneanlæg fra Narvik til Rigsgrænsen*. Kristiania: Stortinget.
- Syrljåla, Väinö. 2021. Hållplatsnamn och svenskan i de lingvistiska landskapen i Tusby och på webben. I *Navn på minoritetsspråk i muntlige og skriftlige sammenhenger*, red. av Kaisa Rautio Helander, Aud-Kirsti Pedersen & Mikkel Rasmus Logje, 193–210. NORNA-rapporter 99. Guovdageaidnu: Sámi allaskuvla/NORNA-förlaget.
- Særheim, Inge & Kristoffer Kruken. 2018. Namn. I *Norsk språkhistorie II: Praksis*, red. av Brit Mæhlum, 257–363. Oslo: Novus.
- Tautra, Per Ivar. 1996. *Fremskrittet som åpnet bygdene. Nesttun-Osbanen – en attraksjon som ble borte*. Oslo: Norsk Jernbaneklubb.
- Utterström, Gudrun. 1994. Trollhättan, Roxen ... Om namn på svenska lok. I *Övriga namn*, red. av Kristinn Jóhannesson, Hugo Karlsson & Bo Ralph, 217–228. Uppsala: NORNA-förlaget.
- Ytreberg, Nils A. 1953. *Narviks historie, bind 1. Ofoten i eldre tid. Narvik inntil 1914*. Narvik: Narvik kommune.
- Aas, Steinar. 2001. *Narviks historie, bind 1, 1902–1950. Byen, banen og bolaget*. Fagernes: Stiftelsen Narviks Historieverk.