

«Selv om Gud er øverste autoritet, må den jordiske kirke-
makten på en eller annen måte tillegges mennesker.»

► VÅRT LAND PÅ LEDERPLASS, SIDE 2

vårt land

TORSDAG
1. AUGUST 2019
uke 31 / nr. 174 / 75. årgang
KRONER 20

«OG DETTE BER JEG OM, AT DERES KJÆRLIGHET MÅ BLI MER OG MER RIK PÅ INNSIKT OG DØMMEKRAFT.»



SERIE
UNGE
HÅP

‘Eldre
bør få
være sjef
i eget liv’

Marte Monstad (25)
danket ut tre menn,
og er Frps ordfører-
kandidat i Bergen.

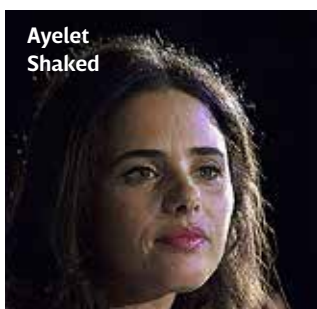
► SIDE 8–9



Han ville ikke være
en reformator. Det
var ikke hans stil. I
stedet spurte han
seg: Hvordan kan jeg
tjene Gud og mine
medmennesker på
best mulig måte?

Alf Gjørund om den avdøde pinse-
høvdingen Bjarne Staalstrøm

► SIDE 2–3



Ayelet
Shaked



Israels lengstsittende
statsminister Benjamin
Netanyahu kan
bli felt av en kvinne
som var hans nære
medarbeider.

Erling Rimehaug kommenterer

► SIDE 12–13

Syngende soldater forsvarer misjon



Foto: Erlend Berge

OLAVSFEST: – Det er ingen steder i verden som ikke trenger misjon, sier Olav Fykse Tveit i Kirkenes Verdensråd. Militærkoret «Veien til Guds ære» vil gjerne sende misjonærer fra Madagaskar til Norge.

► SIDE 4–5

Bevaringen av
historiske tog
går ikke helt
på skinner

Da NSB og Jernbaneverket
skilte lag, falt historiske tog
mellom alle stoler. Nå krever
jernbanemiljøet at Stortinget
rydder opp.

► SIDE 20–23



Foto: Heidi Marie Lindekleiv



Pilegrimen
er ikke
kommet
«tilbake». Snarere er
det snakk
om en ny
pilegrim.

Roger Jensen

► SIDE 15

KULTUR OG IDEER

Tips oss  kultur@vl.no

INDUSTRIMINNER: Da NSB og Jernbaneverket skilte lag, falt historiske tog mellom alle stoler. Nå krever jernbanemiljøet at Stortinget rydder opp.

HEIDI MARIE LINDEKLEIV

heidiml@vl.no

Det gamle lokomotivet forsvinner inn i en enorm dampsky. Det er lenge siden det gikk ordinær passasjer- og godstrafikk på Krøderbanen, men hver eneste søndag i sommersesongen ruller museumstoget fra Krøderen stasjon og opp til Kløtgefoss. Om bord er barn og voksne, turister og lokalkjente, barnefamilier og cowboyer.

– Vi håper å få pratet med noen her, og kanskje få bli med som stater på neste togran, sier Stian Kevin Tiller Thorød og titter frem under bremmen på cowboyhaten. Firerbanden hans står bakerst på 3. klassevognen med kurs mot Deadwood city på Kløtgefoss. Der holdes westernshow i samarbeid med museumsjernbanen.

Paradokset. Krøderbanen åpnet i 1872, og var faktisk en kort periode en del av Bergensbanen. Da strekningen Voss–Gulsvik ble tatt i bruk i 1908, måtte passasjerer og gods fraktes videre med dampbåt over Krøderen. Fra Krøderen stasjon rullet de videre ned og til Vikersund og Randsfjordbanen.

At den gamle jernbanen fortsatt er i bruk i dag, er på tross av mye. For selv om dette har vært en museumsbane siden godstrafikken her ble innstilt i 1985, har både økonomi og fredningsvedtak manglet.

Og de to henger tett sammen: – Det er et stort paradoks at sporet regnes som kulturminne etter loven, mens det som kjører oppå skinnegangen faller utenfor. For skal du formidle jernbane, må du kjøre tog, sier Henrik Bauck Backer, som leder avdeling Krøderbanen i Norsk Jernbaneklubb.

Ny politikk. Nå runger et krav fra et samlet museumsjernbanemiljø i forbindelse med at ny kulturminnemelding er under arbeid i Klima- og miljødepartementet.

Kulturminneloven må endres, slik at såkalt 'rullende materiell', altså lokomotiv, vogner og andre skinnegående enheter, også kan fredes. Og det må følge økonomiske muskler med:

– Per i dag er det ingen finansieringsmuligheter for historisk

KULTURMINNER DET FREDEDE LAND

► **Industrialiseringen i Norge har satt kraftige spor etter seg.**

► **I sommer ser Vårt Land nærmere på utfordringene med å ta vare på de tekniske og industrielle kulturminnene. Vi forteller også om historien til flere slike anlegg.**

► **I DAG: Trenger lovendring for å frede toget**



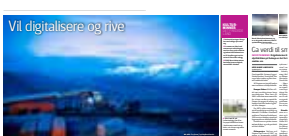
► **Vårt Land, 8. juli**
Industriarlegg som Klevfos papirfabrikk kan havne i konkurranse med vei og helse, når de nye regionene overtar ansvaret.



► **Vårt Land, 15. juli**
Gruvene på Løkken Verk var starten på det norske industrieventyret.



► **Vårt Land, 17. juli**
Spillum Dampsag & Høvleri: Anlegget ble etablert av Peter Torkilsen sammen med lokale skogeiere.



► **Vårt Land, 19. juli**
Hvis pengene ikke strekker til, gir ny teknologi et godt alternativ til fredning av kulturminner.



jernbanemateriell, sier Backers kollega i Bergen, Ivar Gubberud. Han er driftsleder ved Gamle Vossebanen.

Til sammen er det seks slike museums- eller veteranjernbaner i Norge.

Alvorlig 'glipp'. Dagens situasjon skyldes en «administrativ glipp», sier Gubberud. Men glippen har fått store konsekvenser, og gjør at det er et stort etterlep når det gjelder å ta vare på historisk jernbanemateriell.

Vi må tilbake til omorganiseringen av jernbanen i 1996. Da fikk NSB (i dag Vy) ansvar for togmateriell, mens Jernbaneverket (i dag Bane Nor) fikk ansvar

for infrastruktur.

Den gang ba NSB, i et brev til Stortinget, seg fritatt fra ethvert økonomisk ansvar for historisk jernbanemateriell.

– Dette aksepterte Stortinget implisitt i vedtaket om oppsplittingen, ifølge Gubberud.

Siden har Bane Nor laget en verneplan for 115 kilometer med fredet infrastruktur. Men materiellet som ruller her, har det først og fremst vært frivillige togentusiaster – de liker forresten ikke så godt ordet selv alltid – som har tatt vare på.

I 2011 anslo Gamle Vossebanen at medlemmene i Norsk Jernbaneklubb hadde lagt ned over 203 årsverk med dugnadsarbeid

siden de begynte å jobbe på dette museumsanlegget i 1981. Alle inntekter går tilbake til drift og vedlikehold.

Som frimerker. – Noen samler frimerker, andre kjører tog, sier Txp – altså togekspeditør – Fredrik Svendsen, mens han rusler av gårde for å låse opp en sporsperre på Kløtgefoss stasjon.

Det minner litt om en sommercamp ved Krøderbanen. Til sammen bruker 85 personer ferie og fritid på å kjøre damplokomotiv, reparere sviller, betjene telegraflinjer, mekke på vogner og lokomotiver.

I togstallen, på verkstedet, eller under presenninger ute, venter

Alle skjønner at dette er viktig, men det som trengs er politisk vilje, sier Henrik Backer, leder avd. Krøderbanen i Norsk Jernbaneklubb.



DAMP: Krøderbanen tøffer i sommer mellom westernlandsbyen på Kløtgefoss og Krøderen stasjon. Men å ta vare på det historiske jernbanemateriellet er langt fra gratis.

Alle foto: Heidi Marie Lindekleiv

mange hundre meter med rullende materiell på sårt tiltrengt istandsetting og vedlikehold.

Her er tyske godsvogner som sto igjen etter frigjøringen i 1945. Her er kjølevogner som en gang fraktet fersk fisk til Italia. Her står lokomotiv og venter på å få ny dampkjele.

De frivillige leter kontinuerlig etter rimelige løsninger, forklarer Henrik B. Backer, og røper hvordan verkstedhallen ble reist. Dette var et byggesett fra Finland, som en av de frivillige fikk fatt i for en slikk og ingen ting like etter murens fall. Da hadde den finsk-russiske eksporten kollapset, og den finske marken var nådd et bunnivå. ▶



UNDRER: – Vi ønsker ikke å virke sippete. Men det er merkelig at jernbanen ikke får samme rammebetingelser som fartøyene, sier Henrik B. Backer (t.v.). For gamle båter er det egne kompetansesentre.



GISP: Børge, Ingrid, Kristian (8,5) og Helga Elise (10,5) Nordli har øynene festet på damplokomotivet som skal trekke dem tilbake Krøderen stasjon.

22 KULTUR OG IDEER

– Sektoransvaret er grunnleggende

Ny kulturminnemelding er under arbeid. Men det er ikke over Klima- og miljødepartementets budsjett at jernbanens behov først og fremst skal dekkes. Det opplyser statsråd **Ola Elvestuen**.

– Det er viktig at vi opprettholder sektoransvaret, som er helt grunnleggende. De ulike departementene må ha ansvar for sine områder, for ellers vil vi ikke klare å ha nok bredde i det vi skal ta vare på. Dersom alt skal legges til Riksantikvaren og kulturminnemyndighetene, og få midler derfra, vil ambisjonene bli for små og dårlige, sier han.

Selv om det er i dag er seks museumsjernbaner, er det kun Rjukanbanen som mottar støtte fra Riksantikvaren for å ta vare på det historiske jernbanemateriellet. Dette er fordi Rjukan og Notodden står på Unescos verdensarvliste, som vitner om det som kalles 'den andre industrielle revolusjon', altså gjenombruddet for elektrisk energi til industrielle formål.

Til anlegget hører også infrastrukturen som knyttet industristedene sammen, nemlig Tinnosbanen, jernbanefergen på Tinnsjøen, samt Rjukanbanen. **Vårt Land**

– Kulturminnepolitikken er 'dogmatisk'

Bane Nor har ansvar for 115 km ferdet jernbane. Men i sitt høringsvar til ny kulturminnemelding sier Bane Nor at kulturminneansvaret ofte er vanskelig forenelig med å drive dagens jernbane.

De mener også at kulturminnepolitikken er for konservativ, og styres av lokale vernevedtak av enkeltobjekter. Men jernbanen må vernes som komplette miljøer, vedtatt på nasjonalt nivå, mener de.

I høringsvaret omtales Bane Nor dagens kulturminnepolitikk som «dogmatisk og statisk» særlig når det gjelder bygningsvern.

De skriver at de opplever seg motarbeidet hvis de forsøker å flytte bygninger, eller å ta dem i bruk på andre måter, og at det er liten forståelse for at bygningene står «i veien for jernbanens modernisering og utvikling», og tidvis utgjør en sikkerhetsrisiko.

«Verken Maihaugen, Folkemuseet på Bygdøy eller tilsvarende bygningsamlinger kunne ha vært

etablert ifra grunnen av i dag. Kulturminnevernets mantra er for tiden at bygninger skal bevares 'i sitt opprinnelige miljø' eller 'der de alltid har stått' – terskelen for endring oppleves som høy,» heter det i høringsvaret som også peker på utgiftene som følger med dagens vernepolitikk:

«Bane Nor opplever i praksis at nærmest enhver bygning som ønskes revet, ombygget eller flyttet tilskrives en lokal verneverdi som i betydelig grad innskrenker våre muligheter for verdiskapning, samtidig som vi påføres varige utgifter. Bane Nors primære mandat er å skape en konkurranse-dyktig jernbane i Norge, med andre ord 'mest mulig jernbane for pengene,» understrekes det i høringsvaret. Som forøvrig tar til orde for flere av de samme grepene som Norsk Jernbaneklubb med tanke på å sikre drift av museumsbanene og ta vare på rullende materiell.

Vårt Land



Nytt og kjedelig. Ute på perongen gisper Kristian Nordli på 8,5 år henrykt mot damplokomotivet. Familien hans er på ferie, og å kjøre museumsbane ble en naturlig stopp, ikke minst fordi pappa Børge er med i Norsk Jernbaneklubb. Han røper at han er vokst ved trikkelinja i Trondheim, men det er vanskelig å sette den livslange toginteressen på en formel:

– Det handler om historie. Og det er en miljøvennlig form for transport.

– Ja, kanskje ikke akkurat dette, da, legger han kjapt til.

Damploket på Kløftefoss går på kull, og bare 10 prosent av dampen blir brukt. Resten forsvinner rett til værs.

– Det er en grunn til at man sluttet med det, kommenterer Henrik B. Backer. Men når han en halvtime etterpå står midt mellom et damplokomotiv og en nyere motorvogn i vognhallen, kommer et sukk.

– Dagens tog er jo så kjedelige.



Fartøyene knyttet landet sammen via vannveiene. Men jernbanen åpnet innlandet på kryss og tvers.

Ivar Gubberud, driftsleder Gamle Vossebanen

Vokser. De fleste museumsbanene ble startet av dugnads-gjenger, men har med tiden fått ansatte.

Krøderbanen er for eksempel blitt en avdeling av Stiftelsen Buskerudmuseet, som har hånd om bygninger og spor, mens Norsk Jernbaneklubb driver togtrafikken. Backer understreker at samarbeidet er godt.

Ved flere av museumsbanene har det imidlertid ikke alltid vært like friksjonsfritt, men utviklingen gir seg selv, sier Gubberud ved Gamle Vossebanen.

– I dag er dette blitt altfor stort til at de frivillige alene kan bære ansvaret, sier han, og mener det er på høy tid at det offentlige kommer sterkere på banen.

Saken involverer tre ulike departement: Klima- og miljødepartementet som har ansvar for kulturminner, Kulturdepartementet som har ansvar for museene, og Samferdselsdepartementet

Nøkkelen mener Gubberud ligger hos sistnevnte, som gjen-

nom Jernbanedirektoratet sitter med sektoransvar for kulturminner.

– Vårt primære ønske er at dette finansieres over samferdselsdepartementet. Men regjeringen som helhet bør jo ta ansvar for å få løst saken på en god måte, sier Gubberud.

– Hva er behovet?

– Et årlig grunntilskudd på 3-5 millioner per museumsbane. Vi kan ikke drive dette kun med uforutsigbare prosjekttilskudd. Prosjektene våre har ofte et tidsperspektiv på 20-30 år, og mange av oss som er frivillige er kommet i en alder der vi ikke lenger har et slikt perspektiv. Det er masse kompetanse som vil gå i vasken hvis vi ikke får overført dette til ansatte i tide, sier Gubberud.

Det er handlingsbåren kunnskap, det å ta vare på togmateriell:

– Det er noe du lærer, ved at du gjør det sammen med andre som kan det.

Fartøyvern. Men det er flere grep som etterlyses. I forbindelse med høringen til ny kulturminnemelding er det flere aktører som etterlyser egne togvernssentre etter samme modell som fartøyvernet.

Dette er et omfattende bevaringsprogram i regi av Riksantikvaren, som innbærer at det er blitt opprettet egne kompetansesentre, der man kan henvende seg for å få hjelp til å utføre vedlikeholds- eller restaureringsoppgaver på gamle skip og båter.

Noe lignende burde også eksistert for eldre togmateriell, lyder høringsinnspillene. Å reparere et damplokomotiv kan for eksempel ta åtte til ti år, og skal man gjøre større inngrep, må man i noen tilfeller sende det helt til Tyskland.

– Vi ønsker ikke å virke sippe. Men det er merkelig at jernbanen ikke får samme rammebetingelser som de flytende kulturminnene. Alle skjønner at dette er viktig, men det som trengs er politisk vilje, sier Backer bestemt.



Den 26 kilometer lange Krøderbanen ble åpnet i 1872. Passasjertrafikken ble lagt ned i 1958.

Kart: Norsk Jernbaneklubb

VILL VEST: I august blir det togrann langs Krøderbanen. Vennegjengen Sverre Bjørnson Visdal, Stian Kevin Tiller Thorød, Kristian Asbjørn Bang Brevig og Christian De Alfaro drømmer om å bli med som statister. Alle foto: Heidi Marie Lindekleiv



TØMMER: – Det som dette stedet levde av, var tømmer og tømmer og tømmer, sier Henrik B. Backer.



SOMMERFERIE: Billettør Leon Skogstad og Togekspeditør Fredrik Svendsen er to av 85 frivillige som jobber på Krøderbanen i sommerferien.



200 ÅR: Herman Melville oppfyller den romantiske myten om ein einsam diktar som dør utan heider. Illustrasjon: Historia/REX

‘Aktualiteten til Moby Dick kan ikkje underdrivast’

SIJOMANN OG FORFATTAR: I dag er det 200 år sidan Herman Melville vart fødd.

JO ARNE HANSEN MARVIK
jo.arne.hansen.marvik@vl.no

«Gi meg ein kondorfjær som penn! Gi meg Vesuvus krater til blekkhus», lyder det ein stad i omsettinga til Bjørn Alex Herman av det største verket til Herman Melville.

Forfattar Jan Kjærstad fortel at Meville står bak malen til det som har blitt eit fikst kulturhistorisk konsept: den store amerikanske romanen.

– Herman Melville er eit «foranskoten lyn» som forfattarar i særleg amerikansk tradisjon har blitt forma av, anten dei vil eller ei, fortel Kjærstad.

Mani. Den kvite kvalen i Moby Dick har blitt ein metafor på lengselen som glir over i mani og tvangsførestillingar. Melville fann inspirasjon i bibelfortellingar og i shakespeareuniverset, blant anna til konstruksjonen av kapteinen på skipet, Ahab, som i sin mani etter den kvite kvalen fører eit skip og menneskap til døden.

– Den kvite kvalen er det store symbolet som kan tolkast i retning av jakten på Gud, djevelen, tomrommet og alt imellom, fortel Kjærstad.

Ironisk nok blir romanen gløymt og funne fram att, då av generasjonen som ser at Europa blir riven i knas av liknande leiarar under første verdskrig.

Aktualiteten til Moby Dick kan ikkje underdrivast fortel Jan Kjærstad. For kor Ahab har eit manisk tilhøve til kvalen burde miljørrøsla sjå til Ishmael og korleis han lar seg fascinera over kvalen, havet og skaparverket.

Eit skip på opent hav med eit tett menneskap frå 13 ulike nasjonar føregrip også ei verd som knyt seg tettare saman mot den kosmopolitiske og globaliserte verda me kjenner til i dag.

Kald resepsjon. Herman Melville var sjølv sjomann som opplevde suksess med sine to første reiseskildringar frå øyar i Stillehavet. Han tok del i ein industri, kvalfangsten, som sjølv for eit land som Noreg kan kjennest fjern, men som ein ikkje kan overdriva omfanget til under det 19. århundret.

Etter ein kort suksess og inspirasjon frå britiske klassikarar skulle Melville gå for meir omfattande verk. Moby Dick, fleire noveller og eit enormt poetisk verk om ein lengre pilegrimsreise, er kun noko av det som diverre vart møtt med kald resepsjon. Han livnærte seg som tollinspektør og ble vitne til at sonen tok sitt eget liv. Melville møtte veggen, men fortsette med å skriva i fleire år, før også den andre sonen hans døde av tuberkulose. Det går fem år før også Melville dør, utan dødsannonse eller annan merksemd.

– Herman Melville oppfyller den romantiske myten om ein einsam diktar, oversett av si eiga samtid, seier Kjærstad.

Trass for at Moby Dick har blitt definerande for mannen, ga Melville også ut mykje anna som ikkje liknar kvalfangst. *Bartleby, the Scrivener* har blitt omtala som ein framifrå og moderne novelle om framandgjeri, isolasjon og eksistensiell lidning.

I dag er det 200 år sida mannen vart fødd.

ORGELKONSERT

Martin Setchell

Verker av Bach, Vivaldi/Walther, Krebs, Takle, Walond, Bossi og Somma

Oslo domkirke lørdag 3. august kl. 12.00
Billetter kr 100 ved inngangen



Oslo domkirke