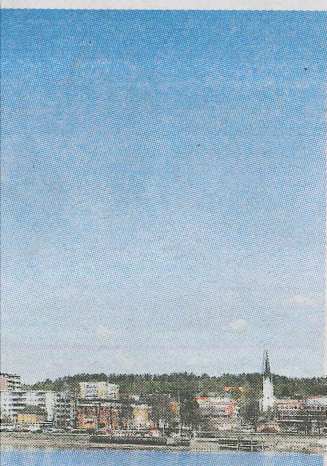


har satt i
lighetsana-



headministrasjonen satt i gang en
å vise hvor fint strandområdet kan
R. Østby. FOTO: TROND LILLEBO

pektakulær bru i Malaysia. Den
prer avgjort ikke hjemme hos
(s.)

Dette biter vi ikke på. Har ikke
ansjefen skjønt noe som helst?
spektakulær bru midt i synsfel-
blir helt feil.

Det er nettopp utsikten utover
øsa og mjøslandskapet som er
rdifull. Vi ønsker ikke at det va-
e landskapsbildet skal bli for-
udret av «verdens vakreste
nbanebru».

(Ei «riktig» bru for denne situ-
onen ville være ei lavmælt,
nsparent bru som ikke domi-
rer synsfeltet.)

Det er mange i Hamar som øn-
er at jernbanen fortsatt skal gå
nnom byen i dagens trasé, men
er «ingen» som ønsker at den
al gå på bru/fylling tvers over
marbukta. Det blir verre enn
gens situasjon.

Det har vært lansert mange tra-
alternativer, men alle er blitt
ket uten diskusjon. Det virker
n om Jernbaneverket har hatt
k med sine opprinnelige, egne
n med sine opprinnelige, egne

SKREIV LANDSMÅL

Arne Garborg

■ Arne Garborg lever, sjølv om han døydde for 90 år sidan, 14. januar 1924. Garborg lever gjennom tekstane sine – det skrivne ord.

Garborg skreiv mykje, og Garborg skreiv godt. Men sjølv om han blir hugsa den dag i dag, vil det nok vere ein og annan som må tenkje seg litt om når det gjeld kva språk Garborg skreiv på.

Jo, sjølvsgt, skreiv Garborg på norsk. Men han høyrde til dei forfattarane som valde å ta i bruk landsmålet.

■ Det mange ikkje veit, er at landsmålet ikkje var like normert og etablert som nynorsken er i dag.

Ivar Aasen hadde riktig nok laga ei ordbok og ein grammatikk, som kom ut like før Garborg blei fødd i 1851, men den praktiske bruken av skriftspråket var framleis under utprøving.

Arne Garborg var ein av dei som prøvde å moderere Ivar Aasen si språkform, og tre år etter at Ivar Aasen forlét sin heim mellom bakkar og berg for godt, lanserte Garborg sin eigen språknormal, kalla midlandsnormalen.

Midlandsnormalen var, som namnet indikerer, basert på midlandsdialektene, og då først og fremst dialektene frå Vest-Telemark.

Rasmus Flo stod saman med Garborg bak midlandsnormalen. Flo var vestlending, men jobba blant anna også nokre år som lærar på Kongsvinger.

Garborg og Flo var medlemmar av ei rettskrivingsnemnd som skulle komme fram til ei

offisiell rettskriving for landsmålet.

Mot seg hadde dei Marius Hægstad, som ville halde seg nærare opp mot Ivar Aasen sin normal. Det var den såkalla Hægstad-normalen som blei lagt til grunn for den offisielle rettskrivinga frå 1901.

■ Ting tek tid. Sjølv om Ivar Aasen publiserte ordboka og grammatikken for landsmålet rundt 1850, tok det altså ca. femti år før ein hadde ei offisiell, normert rettskriving for landsmålet.

Det kom mange rettskrivingsreformer utover på 1900-talet, og no har vi hatt den siste offisielle rettskrivingsreforma i 2012.

Det er ikkje godt å seie kva Garborg, Flo og Hægstad – for ikkje å gløyme Aasen – ville ha meint om den siste rettskrivingsreforma for nynorsk.

Men når ein tenkjer på at både Garborg og Aasen er levande gjennom litteraturen – og det er også Ibsen og Hamsun og mange andre, er det klart at det ikkje spelar så stor rolle korleis ein bøyer og skriv eit ord. Det er den indre krafta i orda som treffer oss, og som blir ståande.

■ Då kan det vere greitt å avslutte med nokre slike Garborgord som passar til starten på det nye året:

Snøen fell i graae Kveld stilt or mjuke Lufti. Stilt og tett, lint og lett; legg som Dunseng mjuk og slett dunkvit yvi Tufti.

Jens Haugan

JERNBANE

Moelv-Gjøvik?

■ Olav Engeland argumenterer i HA 16. januar på vettug vis om fordelen ved å binde sammen Mjøsbyene med jernbane.

Jeg vil med dette bare legge til at ideen også har mye for seg som ledd i en langsiktig nasjonal sikkerhetspolitikk:

■ Det er dessverre ikke utenkelig at Oslo Sentralstasjon en gang i fremtiden kan komme til å bli satt ut av drift, for eksempel ved en naturkatastrofe, eller

I et slikt dramatisk, men dessverre ikke utenkelig, scenario vil all forbindelse mellom Dovrebanen og Sørlands-/Bergensbanen bli brutt.

Skulle Egeland's forslag bli realisert, ville vi i et slikt tilfelle kunne etablere en, om ikke fullverdig, så i alle fall brukbar reservesløsning.

Altså via strekningen Moelv-Gjøvik-Roa-Hønefoss.

Røyne Kyllingstad