

Nokas åpnet godt

■ 53 047 valgte å se filmatiseringen av norgeshistoriens største ran på kino i helgen. Regissøren **Erik Skjoldbjærg** er naturlig nok godt fornøyd.

– Vi ville vise hvorfor Nokasranet angår oss alle. Derfor er det ekstra hyggelig når publikum viser så stor interesse for filmen, sier han.

Filmens produsent **Jan Aksel Angeltvedt** sier at det som har

gjort størst inntrykk er de positive tilbakemeldingene fra dem som delte sin historie med filmskaperne og som sto tettest på dramaet i Stavanger.

– Det betyr at vi har klart å overbevise den skepsisen og de kritiske røstene som har vært underveis og at vi har klart å lage en ordentlig film om et vanskelig tema, mener han. (NTB)

Mer penger til samisk filmsenter

■ Det samiske filmsenteret i Kautokeino får en halv million kroner mer å rutte med i 2011 etter at Kulturdepartementet nå øker sin tildeling via statsbudsjettet, melder NRK. Filmsenteret på Finnmarksvidda får dermed 2,5 millioner statlige kroner neste år. Tilleggsbevilgningen skal gå til utvikling og produksjon av dokumentarfilm og kortfilm, og kompetansehevede tiltak og tiltak for barn og unge. Det samiske filmsenteret eies av Kautokeino kommune og ledes av daglig leder **Anne Lajla Utsi**.

Film om Roar Strands siste kamp

■ Norsk filminstitutt (NFI) har tildelt produsent **Brede Hovland** og regissør **Rune Denstad Langlo** 750 000 kroner i støtte til en dokumentarfilm om **Roar Strand** og hans aller siste fotballkamp for Rosenborg, sett gjennom miljøet og menneskene rundt ham. NFI gir også dokumentarfilmen *Keiseren*, om skipsreder **Hilmar Reksten**, 1,1 millioner kroner i produksjonstilskudd. Filmen skal bli

en historisk biografi som forteller om askeladdenfiguren Reksten og hvordan hans imperium kollapset, og regi er ved **Lars Skorpen**. Samtidig har NFI har også tildelt TV-serien *Krigens pris*, om Norges engasjement i Afghanistan, 1,25 millioner kroner i støtte. 750 000 går til *Klasse*, en dokumentar om det klassesdelte Norge, og samme beløp går til dokumentarfilmen *Young man afraid* om regissør **Christer Fasmer** og hans mange mislykkede dokumentarfilmprosjekter.



Rosenborgs Roar Strand i kampen mot Vålerenga sist søndag.

FOTO: STIAN LYSBERG SOLUM/SCANPIX

Mer kultur

på side 20 og 21

Kondisjonalis

Også i dag ønskes en professor velkommen blant spaltens leverandører: I Dagbladet 7. september skrev professor i religionsvitenskap ved Universitetet i Bergen, Dag Øistein Endsjø, en kommentar om Fremskrittspartiets leder. Der gikk det ikke helt bra med bruken av en spesiell form av verbet, nemlig kondisjonalis. Med den uttrykker vi et tenkt tilfelle, og kondisjonalis byr på et par lumsk fallgruber hvis man nærmer seg den øvre rimelighetsgrense for antall hjelpeverb. Endsjø skriver: «Men hadde den offentlige Siv fått det som hun ville, hadde ikke den private Siv kunne hygget seg ...», og i avsnittet etter «uten loven Jensen stemte i mot, ville Terje og Paolo aldri kunne stått der.»

Det riktige er «hadde ikke



Språket vårt

PER EGIL HEGGE

kunnet hygge seg» og «ville aldri kunnet stå» (eller ville aldri ha kunnet stå). Siden vi er i gang, skal det dessuten helst være «uten loven Jensen stemte imot», altså imot i ett ord. Og stapper vi inn et «som» foran Jensen, blir det litt vanskeligere å gå seg vill i setningen. Som sagt: Dette er ikke helt lett på norsk. Vi får trøste oss med at det er enda vanskeligere på romanske språk, altså italiensk, spansk, fransk og rumensk.

per.egil.hegge@aftenposten.no

Gardermoen

Seks flyplasser foreslått i statlig verneplan

Deler av Oslo Lufthavn Gardermoen, deriblant flytårnet og avgangshallen, er foreslått fredet. Avinor vil ha seks flyplasser med i Riksantikvarens statlige landsverneplan.

ARVE HENRIKSEN

Flere statlige etater er nå midt i en prosess hvor de etter oppdrag fra Riksantikvaren utarbeider forslag til eiendom av nasjonal betydning innen sin sektor som de mener bør bli fredet. Hensikten er å fange opp bygninger som viser og representerer bredden i statens virksomhet, og som kan bidra til forståelse for det norske samfunnets historie og utvikling. Det innebærer likevel ikke at bygningene trenger å være flere hundre år gamle. Derfor har Avinor i sitt forslag til Riksantikvaren foreslått blant annet at Oslo Lufthavn Gardermoen bør med i landsverneplanen. Det til tross for at det ikke er mer enn tolv år siden landets hovedflyplass ble åpnet.

Historie. – Oslo Lufthavn er et veldig spesielt bygg som representerer en byggeskikk som ble etablert i tiden rundt OL på Lillehammer. Det peker seg ut i valget av materiale, med limtredegerne i taket, treverket, og de luftige elementene både i ankomst og avgangshallen. Det sier mye om norsk luftfartshistorie, sier Bernt Olsen-Hagen, kulturminneansvarlig i Avinor.

I forslaget er ikke hele flyplassen tenkt fredet. Et eventuell fredningsvedtak skal heller ikke være til hinder for den daglige driften ved flyplassen.

– Det som foreslås fredet, er det åpne rommet i ankomst og avgangshallene, med himlingen, dragerne, de store gulvflatene, samt de åpne feltene utendørs mellom parkeringsarealet og inn til terminalen. Dette for at disse ikke skal mures igjen ved utvidelse av flyplassen. Derimot

Forslag til fredning

Innen 2013 skal Riksantikvaren ha klar en liste med noen hundre av statens mange tusen eiendommer, som vil bli fredet.

Oslo Lufthavn, Gardermoen.

Her er Avinors forslag:

Fagernes lufthavn, terminal, tårn og driftsbygning.

Stavanger lufthavn, Sola, ett gammelt bygg.

Bodø lufthavn, deler av terminalbygning og fasade.

Båtsfjord lufthavn, hele flyplassen.

Kristiansand lufthavn, Kjevik, gammel sjøflyrampe.

Aftenposten fakta

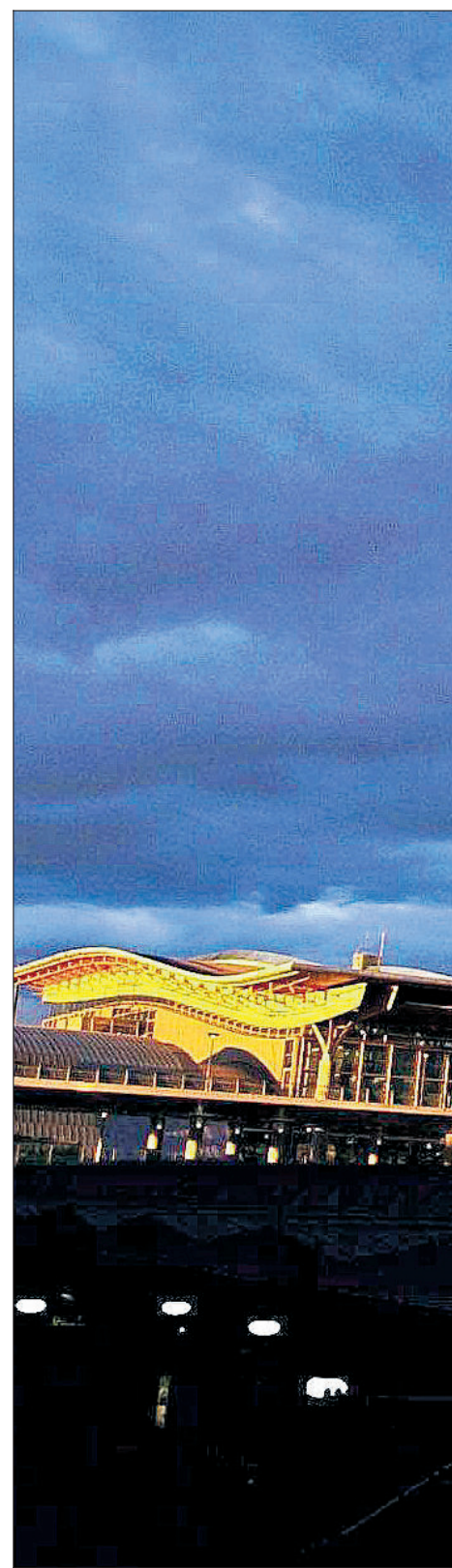
legger vi ikke ned forbud mot løse skranker og skillevegger, men vi ønsker å la bygget fremstå slik det opprinnelig var tenkt, sier Olsen-Hagen. Også det 91 meter høye flytårnet er med i verneforslaget.

Byggeskikk. De fem andre flyplassene i planforslaget er Fagernes lufthavn, Stavanger lufthavn, Sola, Bodø lufthavn, Båtsfjord lufthavn, Kjevik.

– Både Båtsfjord, som ble åpnet i 2009, og Fagernes er begge veldig spesielle. De fremstår som særdeles spesielle med tanke på byggeskikk og materialvalg, og du finner ikke dets like. Vi har 46 lufthavner, og selv om noen av disse er forholdsvis nye, vil de være gamle om noen år. For ettertiden håper jeg noen vil synes vi gjorde et riktig valg, sier han.

For publikum vil ikke fredningsforslaget få annen betydning enn at de vil bli gjort synlig oppmerksom på det i form av skilting.

– Jeg synes det er viktig at publikum får kjennskap til at de vil befinne seg på et fredet område, sier Olsen-Hagen.



– Dette er kulturminner i bruk

Riksantikvar Jørn Holme er opptatt av at statlige eiendom som blir vernet, ikke må bli omtalt som museumsbygninger.

Innen 2013 skal Riksantikvaren ha klar en liste med noen hundre av statens mange tusen eiendommer, som vil bli fredet. Noen i kraft av sin alder, andre på grunn av sin særegne arkitektur og historie.

Riksantikvar Jørn Holme er krystallklar på én ting; – Disse kulturminnene må

ikke bli omtalt som museumsbygninger. Dette blir kulturminner som er i bruk, sier han.

For Riksantikvaren er det viktig å presentere et bredesyn for alle kulturminner. Og da vil man nødvendigvis komme bort i nye bygninger som er i bruk.

Utvikling. – Det er aktuelt å frede deler av arkitekturen ved Oslo Lufthavn Gardermoen på grunn av dens arkitektur i verdensklasse, men vi kan selvfølgelig ikke hindre at det skjer en utvikling på flyplassen. Operaen vil også bli fredet på grunn av sin

fremragende arkitektur, sier Holme.

Deler av Atlanterhavsveien, Sulitjelmaveien, Lierbakkene, Stalheimskleiva, Strynefjellveien, St. Halvards gate i Oslo og Strømsveien er allerede blitt fredet, totalt har Riksantikvaren fredet 40 veier her til lands. Fredningen vil ikke få noe betydning for vedlikeholdet eller gå på bekostning av trafikksikkerheten på veiene. Totalt dreier det seg om rundt 280 kilometer, som samlet skal gi et bilde av norsk veihistorie.

arve.henriksen@aftenposten.no

foreslåes fredet

■ Kulturhistorikere ber om at Riksantikvaren roer ned tempoet



Flytårnet på Oslo Lufthavn, Gardermoen er blant byggene som Avinor ønsker å få fredet som et verneverdig kulturminne.

FOTO: TOR ERIK SCHRØDER/SCANPIX

«Operaen vil også bli fredet på grunn av sin fremragende arkitektur»

Riksantikvar Jørn Holme



Totalt har Riksantikvaren fredet 40 veier her til lands. Bildet viser Atlanterhavsveien.

FOTO: TOM A. KOLSTAD



En gammel sjøflyrampe ved Kristiansand lufthavn, Kjevik, foreslåes vernet.

FOTO: RIKSANTIKVAREN



Båtsfjord lufthavn er så spesiell at den bør fredes.

FOTO: AVINOR

- La betongen tørke først

Kulturhistoriker Sjur Harby mener kulturminnevern må på den politiske dagsorden.

- I dag har vi ingen offentlig debatt om hva norsk kulturminnepolitikk burde være, i stedet sitter det noen fagfolk hos eksempelvis Avinor og legger premisse for hva som skal vernes. Samtidig vet vi at det allerede er et etterslep på 800 millioner kroner for å få de bygningene som allerede er vernet, opp på et akseptabelt vedlikeholds nivå. Da er det på tide å se på hele fredningsinstituttet på nytt. Vi må vite hva

vi vil med disse fredningene, sier Harby.

Lytte. Han har selv mangeårig bakgrunn fra Riksantikvaren og leder i dag seminarrekken Breidablikk og andre kulturhistoriske prosjekter. Harby mener Riksantikvaren i større grad innlede til debatt om og lytte til hva stor-samfunnet ønsker å etterlate seg.

- Jeg hadde vært varsom med å peke ut noe og samtidig si at dette er representativt for vår tid. Det er godt mulig det er riktig å frede flyplassen på Fagernes, men jeg savner en debatt på vegne av nasjonen. Hvilke fortellin-

ger er det vi egentlig vi ønsker å gi gjennom vår fredningspolitikk. Derfor mener jeg det er på høy tid at hele vernepolitikken må på den politiske agenda, hvem er vi som nasjon, spør Harby.

Regel. I siste nummer av Fortidsvern skriver kunsthistoriker Leif Maliks at det som en tommelfingerregel burde gå minst én generasjon (25 år) før man freder et bygg. Han mener det nærmest har gått inflasjon i å frede bygg nesten før malingen er tørket, samtidig som bygg utropes til et arkitektonisk mesterverk nesten før de er ferdig. Han får støtte fra

forfatter og arkitekturbevarer Morten Krogstad.

- Den eneste fordelen med å gå inn med et fredningsvedtak så tidlig, er at man da kan få reddet mye originalt inventar og kanskje i noen grad eksteriørdekor som ellers ville kunne gå tapt. Men bortsett fra det burde det være tiden og holdningen i folks bevissthet til bygget og anlegget som skal avgjøre om det burde fredes eller ikke. I dag fredes jo anlegg som ikke engang er ti år gamle. La bygget få sette seg, la betongen tørke før man flyr rundt med tryllestaven, sier Krogstad.

«I dag fredes jo anlegg som ikke engang er ti år gamle»

Arkitekturbevarer Morten Krogstad