

Ordskifte

TILRÅDD LENGDE: 3500 TEIKN INKL. MELLOMROM
ordskifte@dagogtid.no (Me godtek innlegg både på nynorsk og bokmål.)

«Det er ei kraftig klassemessig slagside blant ekspressbusspassasjerane.»

God handsaming av politikaren Tryggve Gran

BIOGRAFI

MORTEN HAAVE
GJØVIK

Anne Hege Simonsen har i haust gjeve ut ein biografi om Tryggve Gran, og at Dag og Tid som har fast polarspalte, skulle ta tak i boka, var venta. Harald Dag Jølle, som skriv den nemnde spalta, har såleis ei melding av biografien i Dag og Tid 29. november. Meldinga får meg til å lure litt på om vi har lese det same verket.

Hovudkritikken til Jølle går ut på at han på førehand var «nyfiken på å forstå kva slags type [Gran] var», men at kjeldene og framstillinga skuffar i så måte. Eit unnatak er dei kjeldenære skildringane av Scott-ekspedisjonen, som Gran var oppteken med frå 1910–13. Dekninga av Gran som politisk aktivist får derimot kritikk: «Kvifor kunne ein som var viljug til å ofre livet for britane og skyte på tyskarar under den fyrste verdskrigen, ende opp som sterkt tyskvenleg i neste krig? [...] ho slepper denne diskusjonen for lett.»

Eg vil tvert imot påpeike at dei om lag sytti siste sidene av boka handlar om, og gjev gode svar på, nett dette spørsmålet. Svaret på paradokset, slik eg les biografien, ligg i hovudsak i Grans ovundring for sterke nasjonar, fyrst det britiske imperiet som han tente under ekspedisjonar og krigstokt – seinare tyskarane og særleg italienarane – «de land som er unge og vil noget». Mellom anna er Gran sitert på at «primitive barbarstater» som Etiopia måtte verte siviliserte. Då mange andre reagerte sterkt på Italias okkupasjon av dette



sjølvstendige landet i 1935, kunne han altså støtte det.

Gran gav ei rekkje politiske fråsegner som medlem av Fedrelandslaget i 1920- og 1930-åra og uttala seg i anti-semittisk retning. Underleg er det at Jølle ikkje nemner dette med eitt ord, når han fyrst nemner at han saknar kjelder der Gran «gav av seg sjølv». Etter mi meining gjer dei politisk-aktivistiske kjeldene eit vel så godt eller betre innblikk i Grans person enn dei detaljerte skildringane av tidsfordriv, utstyr og klede som Simonsen har valt å fylle kapitla om Scott-ekspedisjonen med.

Orkanen «Haiyan» og Jon Hustad

KLIMA
SIGBJØRN GRØNÅS
OS

Jon Hustad, journalisten som arbeider raskt og har enorm arbeidskapasitet, konstaterer at den tropiske orkanen Haiyan over Filippinane ikkje har noko med klimaendringane å gjera (Dag og Tid 29. november). Denne gongen har han arbeidd for raskt og kome fram til forhasta konklusjonar. Han tek fram det som passar frå den seinaste rapporten frå FN's klimapanel (IPCC), og brukar kontroversielle forskarar som Roger Pielke jr. og Bjørn Lomborg som sanningsvitne.

Tropiske sykklonar, mellom dei orkanar, tek den enorme energien dei har, frå varmen i havet (følbar varme og latent varme i råme). Me veit at sjøtemperaturen i overflata aukar i Stillehavet og over andre hav. Dette gjev potensielt meir energi til sykklonane. Det er ein konsensus mellom forskarar at klimaendringane ikkje har auka risikoen for at tropiske sykklonar skal oppstå, dette fekk Hustad med seg. Derimot finst det fysiske argument og

observasjonsprov for at orkanane blir kraftigare. I tida med gode satellittdata frå 1970-åra har talet på dei mest intense sykklonane auka. Dette seier også IPCC, men dette gjekk Hustad hus forbi.

IPCC-rapporten har ikkje vurdert den aller siste forskinga. Ein av verdas fremste sykklonforskarar, professor Kerry Emanuel, MIT, Boston, fann i eit arbeid frå i år at frekvensen av dei sterkaste sykklonane vil auka i komande klimaendringar og spesielt i den vestlege delen av Stillehavet. Filippinane har bra vinddata sidan 1950-åra. Den sterkaste sykklonen i 1950-åra hadde maksimal vindstyrke på 240 km i timen. Den sterkaste vinden dei seinaste tretti åra har vore 320 km i timen. Klimaendringane har altså alt hatt ein effekt i dette landet.

Om nokon hadde spurt meg om Haiyans øydeleggingar delvis er menneskeskapte, ville eg seia at me ikkje veit det sikkert, men at dei menneskeskapte klimaendringane aukar intensiteten til tropiske sykklonar, og at det difor er sannsynleg at klimaendringane også har auka intensiteten i orkanar som Haiyan. Å finna ut kor

mykje klimaendringane har auka intensiteten i denne orkanen, er eit svært arbeid som kanskje ikkje enno er mogleg å gjennomføra. Slikt arbeid har vore gjort for ekstreme varmebølger om sumaren som er enklare å simulera i modellar enn intense sykklonar. Eit arbeid finn at klimaendringane tredobla sjansen for varmebølga over Russland i 2010.

Klimaendringane botnar for det meste i bruk av fossilt drivstoff, og noko av denne bruken skriv seg frå norsk petroleumsproduksjon. Hustads utgangspunkt var noko Rasmus Hansson og Heikki Holmås har sagt om at Noreg har delansvar for Haiyans øydeleggingar. Det dei sa, var nok noko upresist, men truleg ikkje langt frå sanninga.

Det hadde vore kjekt om Hustad i framtida småminkar seg og brukar noko av den store arbeidsevna si til å overtyda folk flest om det store ansvaret me har for klimaendringane og lidingane dei er årsak til.

Sigbjørn Grønås er professor emeritus i meteorologi ved Universitetet i Bergen.

Kva om det vert fleire på toga, Idar Mo?

SAMFERDSLE
GAUTE LUND
KVINNHERRAD

Idar Mo skriv stendig om at buss (på betre vegar) er den beste kollektivtransporten over middels og lengre avstandar, både på grunn av mindre energibruk og lågare samfunnskost, andsynes tog. Det er to aspekt eg anar at han manglar. Atterhald: Eg har ikkje lese anna enn avisinnlegga hans.

For det første: Vi må vona at det kan verta fleire passasjerar dersom toga vert betre. Mo skriv om kor mykje togreisene kostar staten, og kor mykje energi dei brukar – særleg indirekte energi (bygging og vedlikehald av banar og togsett med meir). Men dersom vi kan få fleire folk til å bruka tog, slik at det enkelt sagt kører fleire og fullare tog på linjene, så vert det fleire å dela den indirekte energibruken på, og det vert mindre energibruk pr.

personkilometer. Og som Arne Skjerven har peika på: Vi kan få tog som lagar straum i nedoverbakkane, nett som elbilane.

For det andre, og viktigare: Folk likar ikkje buss på lange reiser. Det er berre slik. Eg vågar den påstanden at det er ei kraftig klassemessig slagside blant ekspressbusspassasjerane: mykje ungdom og folk frå låginntektsgrupper. Lite mellomaldrande mellomklassefolk og garantert svært få frå øvre middelklasse og opp. Dei som har råd til det, vel bil (som tek deg frå utgangspunktet og heilt til målet og er raskare) eller fly (som er mykje raskare). Buss har låg status. Og Mos plan for å gjera bussen til eit betre alternativ (betre vegar) vil berre gjera bilen til eit enda betre alternativ. Dersom vi skulle fått ein stor del av dei lengre personreisene over på buss, så ville vi måtta skattlegja bensin og flyreiser mykje hardare enn i dag. Det er nok ikkje «politisk mogleg».

Togt vil folk velja friviljug, dersom det går litt raskare enn i dag, er meir påliteleg, og prisen kanskje er endå litt lågare. Toget har langt betre komfort enn både fly og buss, og det kan tilby eit dyrare overklasseopplegg til over- og mellomklassefolka, slik at dei kjenner seg heime og. Lyntog vil kunna konkurrera med fly i reisetid. Det vil aldri bussane kunna. Med eit moderne togtilbod vil faktisk store delar av folket velja tog.

Til slutt må eg nemna Mos påstandar om at straumen toga brukar, aukar kolkraftproduksjonen i Tyskland. Dette er langt på veg reint vas, for den som kjenner kraftmarknadane i Noreg og Europa. Og det er irrelevant, for kraftproduksjonen er i endring, og marknadsorienteringa kan endrast av politiske krefter på relativt kort tid. Spørsmålet om ein skal satsa meir på bane kontra veg, har derimot konsekvensar i generasjonar framover.

Reisens Rom: Indokina – 2011
Dordi Glærum Skuggevik
Reiseessay

Du reiser tvers over Indokina i den konkrete geografien, men brått kan du vere i Rouen, på Island eller stå ute under stjernekvelden i vinternatta på Kvikne.

www.licentia.no

Retting

22. november kom eg i spalta «Frå matfatet» i skade for å skrive at forordningar frå EU ikkje vert omsette til norsk. Det stemmer ikkje; i røynda vert alle EU-dokument som får konsekvensar for Noreg gjennom EØS-avtalen, omsette. Eg orsakar feilen.

SIRI HELLE