

# KOMMUNIKASJONSPROBLEMET PÅ MISJONSMARKEN

av

H. CHR. MAMEN

Meget av vårt misjonsarbeid foregår i teknisk sett tilbakeliggende land, og ofte leser en om de overveldende hindringer som mangel på veier og bruere skaper for misjonsarbeidet. Dette gjelder Misjonssambandets arbeidsfelt i Sør-Etiopia. Sigurd Lunde forteller levende om det i boken «To tusen afrikanske kilometer». Et annet eksempel som vi kan nevne, er Ny-Guinea, malerisk skildret av Fridtjov Birkeli i boken «Der paradisfuglen bor». Det hadde vært lett å nevne mange andre eksempler.

Mangelen på kommunikasjoner betyr at det blir uhyre besværlig å få fram varer og materialer for bygging og drift av misjonsstasjonene, det betyr isolasjon for misjonærene og deres familier med psykisk belastning og problemer ved alvorlig sykdom, og det betyr at menigheten på stedet ikke får pleie sammenfunnet med de andre menigheter som ønskelig kunne være.

På Ny-Guinea har The American Lutheran Church en radiotelegrafistmisjonær. Han har sitt hovedkvarter ved misjonens sentrum ved kysten, og derfra anroper han hver morgen i tur og orden alle arbeidere på ensomme misjonsstasjoner, som så på sin side må passe på å være på post ved det lille apparatet og avgi rapport om livets gang hos store og små. Selv om de fleste misjonærer lever i stor ensomhet, er de daglig i kontakt med omverdenen. Misjonærfruene har for øvrig måttet lære seg å betjene apparatet, for mannen kan være langt borte når anropet fra kysten kommer.

På Ny-Guinea har misjonen fly og flymisjonærer i sin tjeneste. Disse flyene bringer ikke bare varer og personer til misjonsstasjo-

nen, men Birkeli forteller også at de deltar meget effektivt i oppbyggingen av samfunnet. Ved misjonsstasjonene er det menighetslandhandlerier, og misjonsflyet frakter varer og tar med på tilbaketuren grønnsaker og annet som befolkningen på stedet vil selge, men som det ikke er noe marked for inne i landet. Til dette kreves det en landingsstripe på hver misjonsstasjon og en hangar med mekaniker ved hovedbasen.

Det interessante er å se at Misjonssambandet i Sør-Etiopia har planer om noe lignende. Det er en økumenisk sammenslutning av flyvere som heter «Missionary Aviation Fellowship» som stiller seg til disposisjon, og tilsynsmann Magnar Magerøy opplyste til programsekretær Lunde at man i fullt alvor tenkte på å benytte seg av denne service.

Misjonssambandet har også planer om å opprette radiosamband mellom stasjonene, på samme måte som misjonen på Ny-Guinea har gjort. Men med alt dette kommer en ikke forbi behovet for veier, og på Sambandets felt i Etiopia har misjonen fått folk til å gjøre dugnad på veier som misjonen er avhengig av. Dette er naturligvis en oppgave for misjonen hvor myndighetene ikke gjør noe for kommunikasjonene innen distriktet.

Det er ikke nytt at misjonen har måttet ta seg av kommunikasjonsproblemene, av hensyn til sitt eget arbeid og av hensyn til den unge kirke og det folk man arbeider blant. I en fengslende artikkel i dette tidsskrift (nr. 4, 1964) fortalte to amerikanske teologer om «Fire århundres kristendom på Filippinene», og der fikk vi bl. a. lese at de spanske misjonærer blant de mange, mange oppgaver som de tok opp, også hadde organisert lokalbefolkningen i bru- og veibygging. Det er mange lignende eksempler å finne i misjonens mangfoldige historie.

Fra en side sett er misjon et spørsmål om kommunikasjon. Misjon betyr sendelse, men da må det stå kommunikasjonsmidler til disposisjon. Havet har alltid vært en hovedvei, og den nyttet Paulus. Men til hans disposisjon stod også det glimrende nett av veier som det romerske imperium hadde skapt. Evangeliet skal ikke bare nå kystbefolkningen, men også menneskene på avsidesliggende steder.

Det er interessant å se hvordan kirken møtte dette problem her i Norge da vårt land var misjonsmark. Misjonærene kom med skip til landet, og det var kyststrøkene som først ble berørt av kristendommen. Det gikk likevel raskt å bringe kristendommen inn i dalene og innlandsbygdene, for kongemakten stod bak den nye lære.

Kirkens åndelige ledere har imidlertid forstått at en dypere tilegnelse av kristendommen ikke bare krevde kirker og prester i hver bygd, men disse måtte besøkes, inspiseres og inspireres. Biske- og prostevisitaser var allerede i middelalderen innarbeidet i det kirkelige mønsteret, ja, har vel forbilde i Paulus' reiser. Men hvordan skulle bispene komme rundt til Norges avstengte bygder? *Veiene var skrøpelige og bruene få.* Bøndene reiste bare når det var tingsamling og marked, og alltid på en årstid som var gunstig for reiser. Kirken trengte kontinuerlig samband mellom menighetene.

Nå hadde kirken fått lovfestet at en trelle i hvert herred skulle frigis ved Jonsok-tid, men da det ikke var flere trelle igjen, fikk erkebispene lovfestet at bøndene en dag i året skulle gjøre dugnad på veier og bygge bruer til erstatning for den ytelse som var innarbeidet ved trelle-frigivingen.

Middelalderkirken så nemlig på brubygging og veiarbeid som gode og kristelige gjerninger. Den hellige Christoffer var de reisendes vernehelgen, han som tjente Gud ved å bære reisende over en flod og som — ifølge legenden — var kommet til å bære Kristus selv over floden. Kirken lovet sin forbønn til den som bygget vei og bygde bru. Dynnasteinen på Gran, Hadeland, har runeinnskrifter som forteller om en bru som var bygd for salighetens skyld. Fra Sverige er det særlig mange eksempler på runer som forteller om religiøst motivert brubygging.

Det var av betydning at rammen om kirkens sjelesorg var noe håndgripelig og iøynefallende, noe varig og offentlig som kom alle til gode. Dessuten var det et arbeid som alle forsto betydningen av. Den kristne læren var ennå ikke trengt så dypt inn i sjelene, men veibyggingen ble et middel til å lede de primitive kristne i riktig retning. Dermed sprengte kirken en kile inn i

ættesamfunnet. Veien ledet fra ættegården til bygda, fra en landsdel til en annen og knyttet riket sammen, ja, den førte videre til hele kristenheten. Snart skulle norske pilegrimer vandre overalt i Europa, og fremmede pilegrimer fant veien til Nidaros. Slik skildrer professor Magnus Olsen bakgrunnen for Dynnasteinens runetekst. Dr. Arne Odd Johnsen skildrer også dette i avhandlingen «Fra ættesamfunn til statssamfunn».

Da Det norske misjonsselskap etablerte seg på Madagaskar for nesten 100 år siden, var det ikke noe postvesen på øya, og misjonen måtte ordne et eget postsystem. De private brevmerker som de brukte, er nå interessante objekter for filatelister. I dag er postvesenet så godt organisert overalt at lignende tiltak ikke er aktuelle på noen av våre misjonsmarker. Utviklingen har gått raskt de siste mannsaldre.

Misjon er — fra en side sett — et spørsmål om kommunikasjon. Kommunikasjonsmidler er imidlertid ikke bare veier og kjøretøy, skip og fly, telefon og post. Radioen er et av vår tids fornemste midler for å skape forbindelse, kommunikasjon. «Evangeliets røst», den store radiostasjonen i Addis Abeba, formidler budskapet til storbyer og landsbyer rundt om i Afrika og Asia, til kristne og muhammedanere, til gammeldagse hedninger og til moderne hedninger. Det er et storslagent foretagende som viser at misjonens ledelse er våken, — og at kirkefolket er offervillig.

Radiobølgene kan bære det program som «Evangeliets røst» sender også til vekkelsesbygdene i Hamate i Dilla distrikt, Sør-Etiopia, men de norske misjonærer som arbeider på dette feltet, kan ikke nå fram til stedet uten å bruke muldyr. Norsk Rikskringkasting hadde en reportasje fra en reise dit opp ved Sigurd Lunde, og han satt på et muldyr da han talte inn lydbåndet.

Selv om vi altså er kommet til midten av 1960-årene og den moderne teknikk med fly og radiosamband, med radiostasjoner og TV-programmer i misjonens tjeneste er kommet for alvor, så arbeider kirken ennå mange steder i så primitive omgivelser at bru- og veibygning i misjonens regi kan være aktuelt.

Misjon er kommunikasjon. Men også en kirke som er etablert

som en selvstendig kirke, trenger de organer for «forbindelse» som vi her har pekt på. Vi kan i den forbindelse nevne at en av hovedveiene her i Norge ble ombygd og utbedret under ledelse av soknepresten i bygda så sent som i 1760-årene. Jeg tenker på Drammensveien som var høyst skrøpelig og kronglete inntil sokneprest J. C. Vogelius fikk organisert sine soknebarn til en stortilt dognad på «kongeveien» gjennom hele det gamle Asker prestegjeld – fra Lier-grensen til Lysaker bru. Når den verdslige øvrighet forsømmer å dekke de elementære krav til kommunikasjonene, kan det ikke kalles for en avsporing at kirke og misjon setter krefter inn på å løse denne oppgaven. Det er ikke kirkens egentlige gjerning, men kommunikasjoner er en forutsetning for at evangeliet kan få sitt frie løp ut over begrensede bygdesamfunn og småsteder. Evangeliet skal ut til all verden, og vi er ikke alltid så heldig stilt med reisemuligheter som Paulus var i det velorganiserte romerske verdensrikes tid! Mennesker må gå Guds ærend, og derfor er pionermisjonærer blitt oppdagelsesreisende, kartografer og – veibyggere!