

Telefonverkið hefur stórar ætlanir

Eftir fastlagdari ætlan fara nú stórar útbyggingar fram

Eitt fullfíggað millumbyggðasamband. Nýggjar stöðir í Runavík og Söldafríði. Lokalstöðin í Havn verður útbygd. Automatiseran av Suðuroynni

Sum tað varð nomið við í seinasta blaði, fer Telefonverk Føroya Løgtings undir stórar útbyggingar komandi trý árin. Tað var í hesum sambandi at Atli Dam, landsstýrismaður, legði fram uppskot um at jätta verður Telefonverkinum lán uppi 4 milj. kr. árliga komandi trý árin.

Fullfíggað millumbyggðasamband

Í fyrsta umfari verður gjørt eitt fullfíggað millumbyggðasamband, so allir felagar kunnu fáa gott og skjótt samband hvør við annan. Hetta arbeiðið ber í sær, at neyðugt verður við eini nýgerð av telefonsambandinum millum allar stöðir, og fæst tá ein tilik skipan sum kann verða útbygd so hvørt tørvur er til

tess. Hetta projekt er mettt til kosta 5,3 milj. kr.

Skálafjørðurin

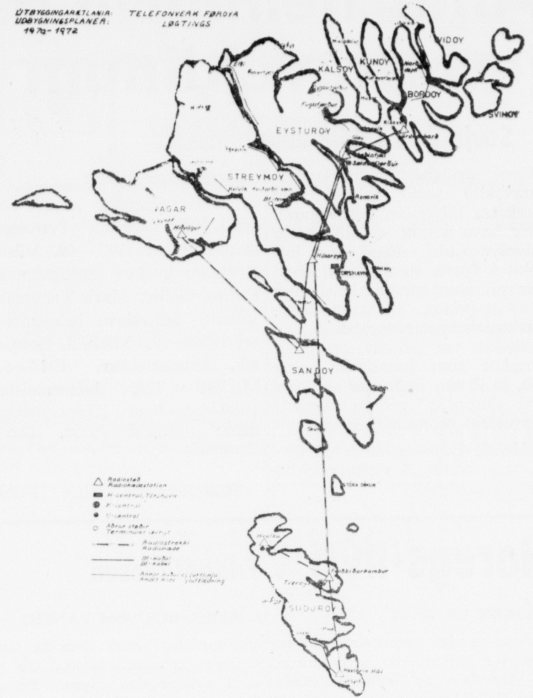
Ætlanin er at byggja nýggjar stöðir í Runavík og Söldafríði. Allur Skálafjørðurin varð automatiseraður í 1957 við einum automatsentrali, sum ætlanin nú er at nýta í Klaksvík til útbyggingina har. Hesar stöðir eru av sama slagi sum tann í Klaksvík. Henda ætlan er mettt at kosta umleið 1,8 milj. kr.

Tekniska umstítingin av sentralinum í Runavík er undir leiðslu av Telefonverkinum í Havn. Um henda stöð verður víðka, førir tað við sær, at neyðugt verður at seta fastar teknikarar í Runavík. Haraftur-

at eru húsin sum telefonstöðin er í, eini sethús, sum ikki á nakran hátt eru tryggjað móti eldi. Afturat hesum hefur ikki verið gjørligt at tikið móti nýggj um telefonfeløgum, og viðmerkjast kann at umleið 150 húski standa á biðlista eftir telefon.

Útbygging av telefonstöðini í Havn

Tann stóra økingin av telefonfeløgum í Havn, hefur ført við sær, at neyðugt verður at útbyggja stöðina við 1000 feløgum. Fyri hálvumøðrum ári síðan varð telefonstöðin í Havn útbygd við 500 feløgum, frá 2500 til 3000, men nú er hetta so at siga longu fullt sett. Rokn að verður við, at Telefonverkið í Havn ikki verður ført fyri komandi hálvtríðja árið, at lata fleiri telefonir. Um stöðin verður útbygd við 1000 feløgum, verður tó roknað við, at øll verða nýtt áðrenn fimm ár eru liðin.



Kortið visir útbyggingarættan Telefonverksins komandi trý árin. Leggjast kann til merkis tær punktutú stríkur, sum á kortinum vera nevndar radiostrekkir. Her sæst m. a. at sambandið millum Havnina og Vágoyinna má ganga ígjøgnum stöð á Sandoyinni. Hetta kemur av at tað má vera sjónskt millum stöðirnar.

Automatiseran av Suðuroynni

Sagt verður frá Telefonstöðini, at arbeiðið við automatiseran

av Suðuroynni verður byrjað í summar. Kostnaðarættanin fyri hetta arbeiði var í 1967 sett til 2.280.000 kr., men verður nú hildið, at neyvan slepst við minni enn um 3,5 milj. kr.

Vísund, salt á vegirnar og vetrarvegir

Í vetur hefur kommunan í Havn koyrt salt á vegirnar, fyri at sleppa frá kavanum. Hetta hefur ført við sær, at vegirnir eru farnir ógvuliga illa, og hugsast kann at saltið ikki hefur so lítil ávirkan á hetta

Vit prenta her grein sum Michael Schröder hefur skrivað í Politiken um hetta sama evni:

DANMARKS VEJE er ikke mere, hvad de var. Ikke efter denne vinter, i hvert fald. Hver eneste kommune ved det, hvert eneste amts-vejsvesen. Når foråret er kommet med sine tøbrudsskader, vil det betyde et dybt indhug i kommunekasserne, og dermed i borgernes lomme. Vejene er ødelagte. Overalt ser man revner, krætere samt hævnninger — fra buler og bølger til enorme bjerge, der rejser sig fra asfalten. De fleste bilister og alle erhvervstrafikanter kender den slutfase, vi har til gode: opblødning af belegningen og dennes nedbrydning ved den hårde og tunge kørsel.

Hver vinter har vi i gennemsnit et halvt hundrede frostdage. I år kommer vi op på det dobbelte. Hver vinter har vi vejskader. I år kommer vi også op på det dobbelte. Er der da en sammenhæng mellem vintervarighed og vejskader? Ja. Det har der altid været. Men sammenhængen er snævrere end for blot få år siden — sådan at forstå, at dengang gav en kort vinter få skader, en lang vinter et maksimum af skader efter en vis varighed. I dag er der intet maksimum. Hver dag i sammenhengende frostperiode øges skaderne i uhyggelig grad. Hvis er skylden? Vores egen. Vi salter vejene.

Det sker i trafikikkerhedens navn. Det sker blot så enojet, at man har svært ved at fatte, at det sker efter planlægning og klog

overvejelse. Vi kender efterhånden en del eksempler på den form for menneskeværk: Naturforurening. Giftstoffer, osv. I vor tid, hvor vi tror, vi kan alt, kræver det overvindelse at forstå, at der skal en indsats til for både at blæse og have med i munden. Vi kræver, at vi med vore biler skal køre på vejen med samme hastighed, sommer som vinter. I bilistens almanak er der ingen årstider — temperaturen indendørs er ens og lun året rundt. Vejbanen og kørslen har versgo' at være det samme. Det lykkes naturligvis ikke, og ender, som på god demokratisk vis, med et kompromis. Og det er kompromisets følger: virkninger, jeg her skal søge at gøre rede for, set fra et videnskabeligt synspunkt.

LAD OS begynde med vejskadernes årsag.

Lige så længe, der har været bygget veje, har man kendt til hævnninger efter længere frostperioder. Af erfaring ved alle, at vand udvider sig, når det fryser. De fleste er derfor tilbøjelige til at sammenligne vejbulerne med virkningen fra et sprængt vandror, når de vil forklare vejskaderne. Men helt så enkelt er det ikke. Men kan ligeom gøre et forsøg. Lad os tage en cylinder og fyldte den med vejgrus, som vi stamper godt sam-

men. Vi anbringer den i en lav skål med vand, og udsætter derefter cylinderens top for kraftige kuldegrader, som svarer til vinter-temperatur. Virkningen viser sig ikke lige med det samme. Men den kommer. Først fryser søjlen længere og længere ned. Den skyder også lidt i vejret. Det er der ikke noget at sige til — den kender vi fra de gammeldags mælkeflasker i frostmorgener. Men vores grussøjle bliver ved med at vokse, dag efter dag, indtil den er blevet mere end dobbelt så høj. Hævningen er ikke en engangsforestilling. Det er en proces.

Skærer vi søjlen igennem, ser vi, hvad der er sket. Imellem gruset ligger overalt isformationer, man kalder dem meget betegnende »is-linser«. De stammer fra vandet, der er trukket op nedefra, og hver især har de under deres vækst lagt adskillige millimeter til deres tykkelse. Ved nærmere eftertanke er derne processer forunderlige. Man skulle jo tro, at vandet fros, efterhånden som det blev suget op i søjlen, således at væksten derved stoppede. Men her spiller et — for de fleste ganske ukendt — forhold ind. Nemlig, at vandets frysepunkt er afhængig af den ydre form, iskryksten får. I en flad skål er ligevægtstemperaturen mellem is og

vand 0°. Men tager vi en vanddråbe, er ligevægtstemperaturen lavere, og jo lavere, des mindre dråben er. Det skyldes ligefrem den fysiske påvirkning ved den spænding, molekylerne udsættes for i dråbens krumme overflade.

I de små hulrum imellem gruset kondenserer de første vandmolekyler sig på bittesmå gruspartikler og danner iskrystaller. Disse krystaller har hver for sig en krumningsradius så lille, at vandets frysepunkt ligger betydeligt under 0°. Vandet, som ved hærsvirvningen trækkes op i gruset, kan nu i underafkølet stand fordele sig hen over de allerede dannede iskrystaller, der ligefrem tiltrækker vandmolekylerne, som efterhånden omdannes til is. Hver krystal vokser i sit eget hulrum, skønt der slet ikke er plads til den. På lejringen sker molekyle for molekyle, og den sker med uimodståelig kraft. Hulrummene sprænges, og hver issamling bliver lidt efter lidt til en linse af betydelige dimensioner.

I GAMLE dage, for vejsaltet, kom frosthævningerne netop på strækninger, hvor terrænet var fugtigt eller direkte vandførende, men afdræning ved vejgrøfter nedsatte risikoen betydeligt. I dag er situationen helt anderledes. Næsten overalt ser vi vejenes belegning blive