

Høli til sjónleik og útvarp

Tá málið um byggjan av landssjónleikarhúsi var til 2. viðgerð, var uppskot frá minnilutunum í figgjarnevndini um at landsstýrinum verður álagt at samráðast við Havnar Sjónleikarfelag og Útvarp Føroya um byggjan av húsum, sum bæði kunnu nýtast til útvarpið og til sjónleikarhúsið.

Vanligt er at 1. viðgerð av einum máli er tann drúgvasta viðgerðin, men í hesum málinum fekk onnur viðgerðin tingmenninar at brúka knappar triggjar tímar til tjakkið.

Málið hevði verið til viðgerðar í figgjarnevndini, sum hevði bytt seg í ein meiriluta og ein minniluta.

Í álitinum verður sagt:

Uppskotið er lagt fram av tingmonnum fyri Suðurstreymoyar valdomi, Knút Wang og Kjartan Mohr, og var við 1. viðgerð beint í figgjarnevndina.

Í viðmerkingunum til uppskotið verður víst til, at sjónleikarhúsið í Havn ikki er hóskandi longur, og er tí Havn-

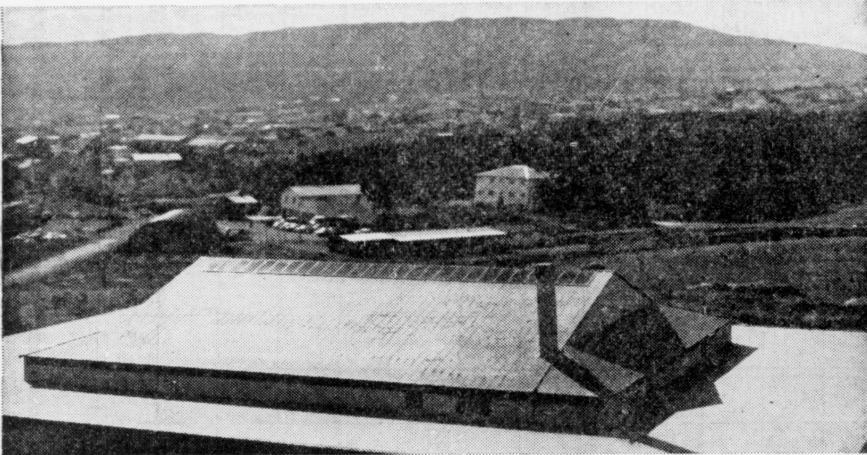
ar sjónleikarfelag farið undir at byggja nýtt sjónleikarhús, men eru uppskotsstillararnir av teirri áskoðan, at hetta felag ikki verður fært fyrri at fullføra verk- ið. Mælt verður tí til, at landið tekur sær av hesi uppgávu og



J. Fr. Oregaard

Ítróttarhøllin væntuliga liðug fyrst í juni

Tað er nú komið so væl áleiðis við ítróttar- og samkomuhøllini í Havn, at avgjört er at skipa fyri hátíðarhaldi í samband við liðugtgeran av høllini 6. og 7. juni



Ítróttar- og samkomuhøllin í Havn er komin væl áleiðis. Væntuliga verður høllin liðug fyrst í juni, og verður í døgunum 6. og 7. juni skipað fyri stórum hátíðarhaldi í hesum sambandi. 6. juni verður samkoma fyri fullum húsi, har eini 2000 fólk fáa høvi til at síggja høllina. Sunnudagin 7. juni verður ítróttarstevna í høllini.

Tað eru nú fleiri arbeiði við høllini sum eru liðug. T. d. er hita- og ventílatíonsarbeiðið liðugt og sumuleiðis murrararbeiðið. El-arbeiðið er komið langt áleiðis og sumuleiðis er við tí samvera arbeiðinum. Í lötuni verður golv lagt í høllina. Tað sum gjørt er higartil við høllina er góldið, umleið 1,6 milj. kr.

Feløgini, sum eru um at byggja høllina eru: HB, B36, Kyndil, Neistin og Havnar Ead mintonfelag.

Tað frættist, at konsertin hjá Suðurstreymoyar Symfoniorkestrinum verður hildin í ítróttarhøllini 12. juni.

fer undir at fyrireika byggjan av landssjónleikarhúsi.

Í uppskotinum stendur, at tað beinleiðis verður álagt landsstýrinum at fara undir at fyrireika byggjan av landssjónleikarhúsi, meðan landsstýrið eitur at samráðast við avvarðandi stovnar um raksturin av hesum húsi.

Í nógvum londum er tað so, at tað almenna eitur og rekur eitt ella fleiri sjónleikarhús og lonar samstundis sjónleikarum. Í Føroyum hava sjónleikarhugad í fólk bæði bygt sær hús og góldið allar aðrar útreiðslur við. Men á figgjarlógini er nú í nokur ár játtað kr. 50.000 til byggjan av sjónleikarhúsi, hetta munar tó ikki nógv, um landskassin einsamallur skal gjalda eitt slíkt hús, so munandi meira

(Framhald á 7. síðu)

presset í vejret, ude af stand til at modstå trykket nedefra. Lad os se, hvordan det går til. Og det kan siges kort.

Når man strør salt på sne og is, hører man altid den forklaring, at det sker for at to isen op. Det er en populær misforståelse. Isens smeltepunkt berøres nemlig ikke af saltet. Når man strør salt på is, begynder processen med, at saltet efterhånden opløses af de vandmolekyler, der findes i luften og sneens og isens overflade. Dette kræver varme, der tages fra omgivelserne. Sneen leverer det vand, der skal bruges til at danne en højkoncentreret saltopløsning hvis frysepunkt ligger omkring -20° . Vi har lavet en »kuldeblanding« — det var lige netop den metode, man i gamle dage benyttede, når man lavede vanilleis. Varmen til opløsningsprocessen blev taget fra botten med flødecreme, som var anbragt i kuldeblendingen.

Det videre forløb i processen er, at saltopløsningen fanger yderligere vandmolekyler fra sneen, indtil al is er væk. Samtidig bliver saltopløsningen fortyndet, hvorved dens frysepunkt gradvis hæves til niveau med omgivelserne.

I praksis betyder det to væsentlige ting: Når vejbanen saltes vinteren igennem, vil den bogstaveligt taget altid være våd, og den udsættes ustandselig for voldsomme kuldechok. En vejbane skal have markante egenskaber for at stå model til den behandling. Kun de kostbareste støbeasfaltbelægninger undgår

at revne — selv betonvejene lider overlast. Gennem sprægte revner finder vandet fra den altid fugtige vejbane ned gennem belægningen. Og nu får vi en islinse-dannelse som for omtalt — blot næret ovenfra, i stedet for, som før, nedefra. Endda er vandet ved sit saltindhold blevet bibragt et lavere frysepunkt, så det i ro og mag kan opsøge og føde islinserne, som vokser og vokser.

DER ER således ingen mystik forbundet med dannelsen af vejenes buler, heller intet mærkeligt ved det faktum, at skaderne først fik katastrofalt omfang, da saltning af vore veje slog igennem for omkring 5 år siden. Derimod synes det hidtil at have skortet på vilje fra de rette myndigheders side til at forelægge kendsgerningerne, ligesom der heller ikke er gjort et virkeligt forsøg på en totalanalyse af de problemer, vejsaltningen indebærer.

Det spørgsmål ligger nemlig nær, om omkostningerne står i et rimeligt forhold til, hvad vi vinder.

Bruger vi tilstrækkeligt salt, kan vi køre på ren vej vinteren igennem. Det står klart. Og umiddelbart synes regnskabet at balancere noget pænt. Jeg skal her citere fra en artikel (Berl. Tid. 31. okt. 1967) med overskriften: »Millioner ofres på trafikskringer«. Det er Københavns Amtsv ejnspektorat, der siger: »I tilstrækkeligt omfang har salt den store fordel, at det næsten udelukker brugen af alle øvrige former for materiel. Når det sim-

pelt hen smelter is og sne, undgår vi det store oprydningssarbejde, som er obligatorisk ved brug af grus eller sand, og omkostningerne er ikke større.

Uden at komme ind på indviklede prisberegninger synes det altså at fremgå, at der ikke ofres summer på den nuværende vejrydning med salt, som en væsensforskellig far udgifterne til den gammelkendte form for snefyndning med plov eller kost og følgende grusning. Når vi betænker, at vi også kørte på vejene med traditionel vinterrydning, må ginsten være denne: Nu kan vi køre med uformindsket hastighed året rundt!

Hvis det bliver den gængse opfattelse går vi svære tider i møde. Serier af glatføreulykker med katastrofal udgang vidner allerede nu om, at flere og flere stoler på vejbanens upåklagelighed under alle forhold. Selv om øget sikkerhed er til stede, sættes den altså omgående over styr. Dertil kommer spørgsmålet, om de enormt omfattende vejskader kan indregnes under begrebet trafikskringer. Enhver bilist vil kunne notere sig, hvor meget vejbanen desuden er indskrænket — mange steder køres der kun i ét spor på grund af frosthævninger. Overhaling kan overraskende være direkte livsfarlig overalt. Der er intet varsel.

Selv om mands minde nu om dage er kort, vil jeg vove at påstå, at man ikke korte væsensringere for vejsaltningen. Måske hoppede vognen lidt mere. Til gengæld var

agtpågivenheden gennemsnitlig større end nu, og kørslen afpassedes til forholdene.

HVIS sikkerhedsforøgelsen således kan anfægtes, kan omkostningerne det sandelig også. Der er aldeles ikke balance i regnskabet. Det skal her peges på en række udgiftsområder, som udviklingen kræver en snarlig stillingtagen til.

Udgifterne til vejreparation er steget enormt efter saltningsindførelse. Hvert år bliver mange veje så ødelagte, at man ved tøbrud må foretage afspærringer og omkørsler. Sådanne veje skal retableres i bund og grund. Men bliver de det? Her er en nylig udtalelse fra Statens Vejlaboratorium værd at erindre. (Prof. H. H. Ravn): »Det er billigere at reparere skaderne end at bygge vejene frostsikre«. Hvordan skal det forstås? Der må jo være et sted, hvor omkostningskurverne skærer hinanden. Om det ligger 2, 5 eller 10 år henne, er ikke ligegyldigt, og økonomiske afgørelser af den art burde ikke kunne tages af Statens Vejdirektorat alene. Men det står fast, at samfundet her er påført ekstraudgifter som løber op i udtalte millioner hvert eneste år.

UNDGAR MAN til gengæld udgiften til snefyndningsmateriel? Ingenlunde. Vejvæsnerne må stadig have sneplove, lastvogne og traktorer med koste. Mandskabstimerne vil her nok være nedsat, til gengæld vil grusvognene, der nu spreder saltet, være i øget aktivitet. Givet er

det altså, at saltet ikke kan klare alt. Når snefyngning sætter ind, må det tunge materiel stadig frem.

Til omkostningerne kommer også korrosionsskaderne. Forst og fremmets på køretøjerne. Ligegyldigt, hvor godt en vogn er malet og bunden behandlet, sætter tæringen ind på hver eneste bil, cykel eller scooter i samme øjeblik, den kører ind i saltlagen. Enhver kan ved en rundtur på en hvilken som helst parkeringsplads få et deprimerende indtryk af skadernes omfang. Rustskaderne gaber os i møde fra selv ret nye vogne. Det er atter årlige skader til udtalte millioner, som vejsaltet er skyld i. Denne erkendelse blev endnu for få år siden med stor styrke fremhævet af samtlige motororganisationer. Forholdet er vel, at de ikke har fraveget erkendelsen, men har givet køb over for den opfattelse, at saltet giver en sikkerhed, som vejer tungere end de øgede udgifter for bilisterne. Spørgsmålet bør imidlertid tages op igen, herunder en uvildig vurdering af skadernes omfang.

I den forbindelse tjener det intet formuigt formål at henvise til, at bilene »skulle bygges bedre«. Den lette og stærke enhed, et moderne selvberende karrosseri udgør, kræver punktsvejsning, som i sig selv inviterer til elektrolytisk tæring. Der kan sagtens bygges tungere og mere rustbestandige vogne. Men ikke til en sådan pris, at køberne har råd til at betale $\frac{3}{4}$ af prisen til statskassen. Man har også for nylig

(Framhald á 7. síðu)