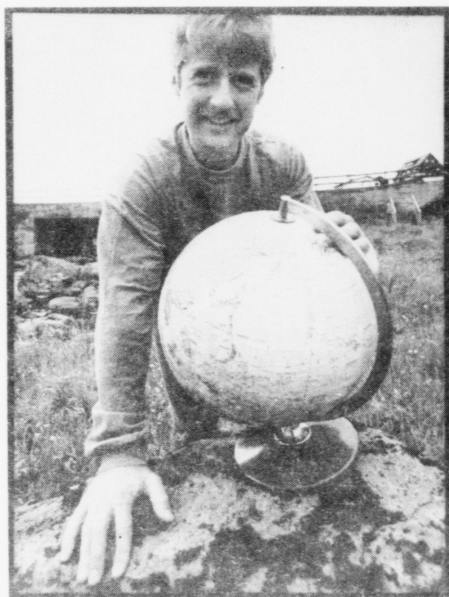




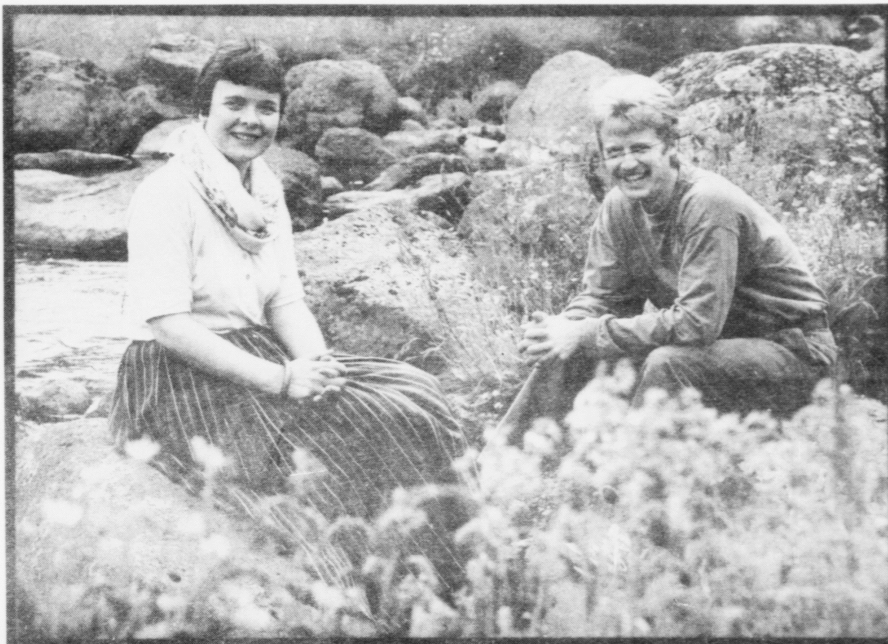
Sanna í Brekkunum og Pauli í Sandagerði fara til Noregs mikudagin saman við Kára Bæk og Abi Hall.

Meira í Tónavíkuni á síðu 16



Pauli í Sandagerði hevur tikið globussin fram, nú hann skal ferðast í fleiri londum.

Tróndheim - Rhodos - Kos - Keypmannahavn - Tórshavn



SANG-leiðin

Nú fiskurin er farin at ganga undan, er tónleikur kanska ein nýggj og kærkomin útflutningsvøra.

Sangurin verður í hvussu so er ikki uppi, so leingi fólk býr á hesum klettum.

1. august fara Pauli í Sandagerði, Sanna í Brekkunum, Kári Bæk og Abi Hall at fara fram føroyskan tónleik í erka-bispagarðinum í Tróndheimi.

Ein norskur kórleiðari, ið vitjaði í Føroyum seinasta ár, beyð Paula í Sandagerði til Tróndheims at bera fram egnan tónleik.

Í Tróndheimi er vaksin fram ein tónleika-ólavsøka

— Olavsdagene — og hesar dagar er góður tónleikur at hoyra frá morgni til myrkurs.

Skráin fyri Olavsdagene er sjálvandi sera »norsk«, men tað er vanligt, at onkur útlendingur verður boðin við á hvørjum ári — og hvat er meira sjálvandi enn at ein føroyingur fær høvi at halda eina dupluta ólavsøku!

Tann nýggjari føroyski tónleikurin er væl dámdur

í Noregi, m.a. hevur áður-nevndi norsk kórleiðarin leingi havt kórverk av Paula í Sandagerði í sini sangskrá.

Gentukórið hjá Paula í Sandagerði hevur eisini vitjað í Noregi fyri fáum árum síðan, og tær fingur sera góða umtalu allastaðni.

A konsertini í Tróndheimi fer Sanna í Brekkunum at syngja sangir hjá Paula í Sandagerði, meðan

Kári, Abi og Pauli leika undir á obo, cello og klaveri. Næstan allir sangirir eru rættiliga nýggir, og onkur sangur verður frumspældur. Eisini fevnir skráin um einstøk salma- og kvæðaløg, sum Pauli í Sandagerði hevur lagt til fyri hesi fyra.

Norðurlandahúsið og Mentunnargrunnur Føroya Løgtings hava stuðlað ferðini.

Men ein gátan er eftir...

"Og vi er en gâte fattigere", skriver eitt norsk blad (helst Vi Menn) á sumri 1969. Blaðið skrivur um um bilin, sum varð bygdur í Havn. Ein lesari okkara, Dan Hansen, á Skála hevur sent okkum greinina. Yvirskriftin er "Historien om en bil - den norske "eksperimentbilen" ble bygd på Færøylene i 1955".

Norska blaðið sigur hava loyst eina gátu. Men ein onnur er komin síðani og er ikki loyst: hvør varð lagnan hjá hesum sjáldsama akfari?

Í vårt páskenummer etterlyste vi en norsk eksperimentbil, bygget en gang i midten av femti-årene. Posten strømmet inn, og blant den bilder af bilen pluss orientering fra han som bygget den, Almar Nordhaug fra Kortgarden ved Molde. Et annet brev oplyste hvor bilen er å finne i dag, hos Arve Holte-dahl på Gan ved Fetsund.

Ellers var det flere som kunne gi navnet på bygg-

herren. Tor Brestrup fra Bjorkelangen, fortalte at han også har en eksperimentbil, men det kan neppe være den samme, for Holtedahls skisse av sin bil er identisk med våre fotografier av den. Og etter hva Nordhaug skriver, finnes bilen kun i ett eksemplar.

Han forteller at bilen ble bygget på Færøylene i 1954/55 mens han var der og satte i drift en ny fabrikk.

Her er hans fortelling:

Den ble laget på Færøylene i 1954/55, da jeg var der og satte i drift en ny fabrikk. Som regel når det kommer sammen en del bilinteresserte så blir det diskutert modeller, linjeføring, hestekrefter og lignende. Og det var nærmest et veddemål at jeg sa at det går an å bygge en ultramoderne modell selv. Jeg nærmest fikk en 2-års gammel bil, Vauxhall Cresta, som var en del rustet, og det ble mange riss og tegninger for en gikk i gang med å bygge den.

Da en ikke hadde annet enn blikksaks og autogen-apparat til hjelp, måtte linjeføringen bli nok så ensidig, idet en måtte boye platene bare en vei. Utstyret ble kjøpt hos en Ford-forhandler, og det tok ca. 1½ år for den sto ferdig, skinnende hvit og rød, med plastkuppel som overbygg.

Bilen var godt udstyrt, blant annet hadde den 6/12—20 volt og 220 watt vekselstrøm. Den hadde 4 høyttalere, 1 foran, 1 bak og 2 innvendig, med båndopptaker og radio. Det var ikke mindre enn 8 kontroll-lamper, og et utall av betjeningsknapper. Instrumentene var innebygget i frittstående sykkellykter, mens betjeningsknappen hadde et ekstra panel midt i bilen. Bremselys i to store baklykter samt i grillen bak, og ellers rikelig lysutstyr innvendig med blinklys foran, bak og i sidene. Fjæringen var dessverre litt for svak for det 1600 kg tunge karosseriet, men det får man tilskrive uvitenhetens konto. En fikk i alle fall en masse arbeid, god erfaring, og en morsom og rik tid.

Jeg minnes en historie når bilen var nesten ferdig. En forbireisende fransmann ville på liv og dod at den skulle til Paris på bilutstillingen. Jeg tok med bilen hjem i 1956, og den vakte stor og til dels sjenerende oppsikt. Men det var meget morsomt å lage en moell, og jeg kunne godt tenke å lage en ny, dersom jeg hadde hatt tid og forhold til det.

Slik skriver Nordhaug. Og vi er en gâte fattigere. Forhåpentligvis er en del av våre lesere en del svar rikere.