Glitrende -

FORTS. FRA 6. SIDE

våkne opp av vintersøvnen når sola kommer, for den og lyset betyr vekst og trivsel.

Så får vi da glede oss over det vakkert pyntede juletreet og tenke på at snart er sola her igjen.

God jul!

Boligrådmannen gir håndverkerne det glatte lag

Hvorfor fire års læretid når det utføres sjauarbeid

Boligrådmannen i Oslo Trygve Nilsen retter i siste nummer av bladet «Byggmesteren» en voldsom kritikk mot bygningsarbeiderne. «Jeg har med stor bekymring sett hvordan håndverket utføres innen byggevirksomheten i de siste år. Det er jo blitt slik at skal man ha utført skikkelig håndverksmessig arbeid så må man lete etter folk blant dem som har passert de femti år.

Før i tiden var det noe som het fagstolthet og respekt for håndverket. Det var slik at en håndverker gledet seg til å kunne utføre kvalitetsarbeid. Nå ser det ut forat det bare er om å gjøre å tjene mest mulig, og det er et stort spørsmål om det som utføres kan betegnes som håndverksmessig.

Behøves det egentlig fire års læretid for å kunne utføre det sjauarbeid som presteres i enkelte fag. Tømmerfaget har vel klart seg best, mens snekkerfaget ikke er uten kritikk. Murer- og malerfaget er et trist kapitel. Jeg har vært vitne til at muring har vært utført slik at en ikke-faglært ville ha utført arbeidet bedre. Pussarbeidet er stort sett stygt utført, ujevnt, ute av lodd og grovt.

Malerarbeidet er i mange tilfelle rene smøreriet. Det tas ikke hensyn til merker etter hammerslag eller andre merker i listverket. — Både murere og malere griser til noe forferdelig, og de føler ingen forpliktelse til å gjøre rent etter seg», skriver Trygve Nilsen.

Respekt for fjellet

God bok om «fjellvett»

Øistein Røed:
Respekt for fjellet.
Aschehoug

Norge er et fjelland, heter det i geografien. Og tusener og atter tusener finner opp og ut til fjellet i påskehelg, på søndager og ellers når leilighet byr seg

Alle er ikke like fortrolige blitt med fjellet — særlig vinterfjellets mange luner.

Øistein Røed gir, som erfaren fjellmann, nesten i alfabetisk orden alle de råd og huskelister en fjellmann må og bør ha med når han stiger de første hundre metrene opp. Leseren vil også finne «Respekt for fjellet» å være en ypperlig håndbok i førstehjelp.

Forfatteren beskjeftiger seg inngående med klær, fottøy og utstyr forøvrig til fjellturer vinterstider, likeså vedlikehold og behandling av fjellutrustningen.

Forfatteren nevner noe som heter fjellvett — veivalg på ski, den fineste snøen og så videre. Men aller først gjelder det å kjenne sin egen begrensning og å ha respekt for fjellet.

I tilfelle ulykker, er fjellredningstjenesten detaljert omtalt, likeså de forskjellige transportredskaper — også improviserte sådanne.

Forfatteren skriver om skyer og vind som værmerker, orientering, snø og snøskred.

Kapitlet skismøring er i seg selv nyttig for enhver turgåer selvom han ikke tar de store høyder fatt.

Skulle snøstormen overraske, gir forfatteren i rekke og rad de råd og tiltak som må gjøres om liv skal berges. Forfatteren forteller om hvordan man bygger vindskjermer og nødbivuakk hvordan man gjør opp varme, lager snøhule og snøgrop. Gode skisser gjør fremstillingen lett forståelig.

Enhver som tenker å ta ut på en fjellekspedisjon, bør absolutt ikke gjøre det uten først å ha lest en slik illustrerende håndbok som Øistein Røeds — «Respekt for fjellet» er.

Sig. D.

Nasjonal-kommunisme i strid med marxismen og leninismen

Østtyske og tsjekkiske kommunister slutter opp om Sovjets ledelse

Berlin (NTB-Reuter): Kommunistpartiene i Øst-Tyskland og Tsjekkoslovakia sluttet torsdag opp om Sovjetsamveldets ledelse av den sosialistiske leir og tok avstand fra virksomheten til alle slags opportunister og renegater i arbeiderbevegelsen rettet mot sosialismen. I en felleserklæring etter forhandlinger mellom delegasjoner fra de to partier i Praha, heter det samtidig at nære forbindelser mellom de sosialistiske stater stadig blir mer betydningsfull.

Warszava-pakten er et mektig bolverk mot NATO-landenes skumle hensikter, og begge vil konsekvent oppfylle paktens forpliktelser, sier erklæringen. De er fast besluttet på ikke å tillate noen krenkelse av prinsippene og proletariatets internasjonale status og på å bekjempe alle nasjonalistiske og anti-sovjetiske tendenser. All snakk om såkalt nasjonalkommunisme er i strid med marxismen og leninismen.

Våre partier er absolutt imot alle forsøk på å splitte den marxistiske arbeiderbevegelse ved å dele den opp i stalinister og ikke-stalinister og i gamle og nye retninger. De to partier tar dessuten til orde for økt politisk og ideologisk vaktsomhet fra partienes og partimedlemmenes side etter verdensreaksjonens omfattende sammensvergelse mot sosialismens krefter som prøvde å få i stand en kontrarevolusjon i Ungarn.

Kommunal befordring

Tromsø bystyre fattet et eiendommelig vedtak forleden om å oversende til statsmyndighetene en henstilling som flertallet ikke fant å kunne tiltre.

Henstillingen i seg selv var bra nok — om at renten i statens byggelånsbanker ikke måtte settes opp og lånene ikke bli tyngre. På visse hold er imidlertid ikke slike henstillinger av resolusjonskarakter særlig populære for tiden. Enda mindre populært var det selvsagt at det kom fra kommunistene selv om både de og Arbeiderpartiet var på god rentefot med hverandre inntil ganske nylig.

Med en viss rett kan man også synes at kommunistene burde fare stilt i svingene akkurat nå. Men noe må de jo ha å føre i munnen av innenlandsk kost for å døyve all den ungarske paprika da har fått i nesen.

Men hvorfor Tromsø bystyre skal vedta å befordre en slik henstilling videre, når den ikke kan tiltres, det er uforståelig. Det måtte da stå til forslagsstillerne selv. I kommunal konvolutt har den intet å gjøre.

„Anna Karenin"

Leo Tolstoj: Anna Karenin. Gyldendal Norsk Forlag.

I «Alle tiders kjærlighetsromaner», Gyldendals store serie av verdenslitteraturens beste kjærlighetsromaner, er nå kommet første del av Leo Tolstojs storverk «Anna Karenin».

I mer en 75 år har «Anna Karenin» hørt til de monumentale som hele verden leser, og hovedpersonene Anna og grev Vronski er blitt et av verdenslitteraturens udødelige kjærlighetspar. I første del møter vi den skjønne og forfinede Anna Karenin som er gift med en klok, tørr og pedantisk embetsmann i St. Petersburg. På en reise møter hun den elegante offiseren Vronski, et møte som fører til at hun bryter sitt ekteskap, forlater sitt barn og kaster seg ut i et lidenskapelig elskovsforhold som til sist fører til hennes undergang.

— Hva skal du gjøre til sommeren?

Wanny Woldstad har en ny bok på beddingen

Wanny Woldstad

Landets første kvinnelige drosjeeier vil fortsette som forfatter

— Den dama kan mer enn å snakke, hun kan skrive også, sa avdøde lensmann Irgens i Lenvik i sin tid om Wanny Woldstad. Og hun har med sin bok om den «Første kvinne som fangstmann på Svalbard», til fulle bevist at påstanden holder stikk.

Wanny Woldstad har forresten ikke til hensikt å legge pennen bort igjen med det samme. Den nå 63 år gamle forfatterinne forteller i en samtale med «Tromsø» at hun har en ny bok i emning. — Jeg har nemlig ennå mye å fortelle fra mine fem år i Arktis, og som husmorvikar i Lenvik får jeg i ledige stunder anledning til å pusle med forfattervirksomheten, sier hun.

Wanny Woldstad ligger nå på tredje uken på sykehuset i Tromsø til behandling for en akutt lungebetendelse, men sykdommen har på ingen måte tatt knekken på henne. Med et lurt glimt i øyet viser hun frem et bilde klippet fra bladet «Tromsø» — et bilde tatt av henne her i byen den gang hun skulle til Hornsund og overvintre for første gang. Hun var da drosjebileier med ikke mindre enn to «jerngamper» på stallen.

Da vi i all beskjedenhet lot falle en bemerkning om at damen på bildet ser ut som mye av en skjønnhet, kom latterdøren vidt på klem.

— Hadde æ vært i stand til å rødme, så skulle æ ha gjort det.

Et annet avisutklipp har også sin spesielle bakgrunn. Det er hentet fra «Verdens Gang» og viser forfatterinnens smilende ansikt, men det beste ved det hele, sier Wanny Woldstad, er Wildenveys kontrafei på baksiden.

Hvis Wanny Woldstad fortsetter som hun har begynt med debutboken om den første kvinne, får vi kanskje også her i landet en bestemor Moses. — De vet den elskelige damen som på sine gamle dager skapte seg et verdenskjent navn som kunstnerinne. Det er ingen tvil om at Wanny Woldstad ennå har mye å fortelle om sine opplevelser både som fangstkvinne og som pioner i yrkeskvinnenes rekker.

Nye eventyrbøker

Carlo Collodi: Pinocchio.

Eli Erichsen: Eventyret om Sildine.

Elsa Beskow: Den lille veveren. — Alle N. W. Damm & Søn.

Eventyret om tredukken Pinocchio er blitt kjent over mesteparten av verden. Det stammer helt fra 1880-årene, og er klassisk nok, men like friskt den dag i dag. Utgaven er vakkert illustrert og svarer til det gode innholdet.

I den billigere genren hører samlingen til den svenske Elsa Beskow hjemme. Det er utvalte fortellinger, som nok også dem som leser høyt på sengkanten kan finne mening i og glede ved.

Eli Erichsens fortelling om den unge sildefrøken som kom mer fra Finnmark og drar sørover som så mange, er både underholdende og opplysende. Vi føres inn i fiskeverdenen og møter mange kjenninger for barna fra middagsbordet. Det er riktig en festlig bok for norske kystunger.

Kj. L.

Rosenkrantztårnet

FORTS. FRA 7. SIDE

sneskult om Vinteren, graasort og trykkende i Vaar og Høst, blot i den korte Sommertid klædt med Grønsvær og Blomster.»

Et torvtak rekner man vanligvis har en «levetid» på ca et snes år. Men for Rosenkrantztårnets vedkommende måtte man ta taket ned igjen allerede etter ca. 10 års forløp.

Atter må vi ta lensherreregnskapet denne gang for 1577 - 1578 til hjelp.

Det opplyses her: «I tiden 12-20 april var tre tømmermenn og 40 bønder sysselsat med at nedta det gamle raatne spir, jord og tak paa det store taarn og igjen oppheise det nye spir som Vincents Juel (1571-1574) hadde latt hugge til samme taarn. Den 26 april kom fra Gulen (Sogn) 4,5 tylvt store lægter og i tiden fra 25 - 30 august la 33 bønder nytt tak paa taarnet».

Troels Lund opplyser at det nye tak ble tekket med tegl. Men bortsett fra denne opplysning (om taktekkingen) vet vi intet om selve takformen.

Derimot vet vi bestemt at skiferheller — som man nå akter å legge på taket — aldri har vært nyttet på Rosenkrantztårnet.

Og så kommer vi til «skottene». Vi har ingen opplysninger om at takarbeidene på Rosenkrantztårnet i 1560-årene og 10 år senere har vært drevet under skotsk ledelse eller at skotske håndverkere har hatt noen befatning med arbeidet i det hele tatt.

Tvert om, lensherreregnskapet for 1577-1578 tyder i annen retning.

Kanskje Christian den IV's brev dagsatt 1 august [illegible] til slottsherren på Bergenhus (Knud Gyldenstjerne [illegible]) under kongens Bergens-opphold kan være en pegepinn: «Vor gunst tilforn. Vit at vi nådigst er tilfreds her på slottet efternævnte bygning at foretages og forfærdiggjøres: for det første det største taarn ville vi have tækket med et lavt tak med næver og jord belagt på norsk [illegible]».

Da Esge Bilde ([illegible]) i 1530-årene rev ned de middelalderske kirker på Bergenhus innbeordret han bønder fra Bergens-distriktene til nedbrytningen.

En kan vel gå ut fra som høyst sannsynlig at liknende pliktarbeide har funnet sted når talen dreier seg om takarbeidene på Rosenkrantztårnet i slutten av det 16de århundrede.

Stockholms nye flyplass blir dyr

Fantasiforslag løser ikke problemet

En flyplass stor nok til å kunne ta i mot de store jet-flyene som fra 1960 skal settes inn på de store SAS-rutene er et problem som svenskene har store vansker med å finne en rimelig løsning på. Problemet er ikke minst å få lagt plassen såpass nær Stockholms sentrum at reisetiden inn til Stockholms sentrum blir urimelig lang.

Stockholm i desember. (NTB's korrespondent) Bensinfylling i lufta og rullebaner på en flåte i Stockholms havn er blant de mange forslag som har sett dagens lys i samband med det ennå uløste problemet om hvor Stockholms nye jetflyplass skal bygges. De har ikke brakt løsningen nærmere.

I mange år har det vært klart at Bromma var for liten for de kjempeflyene man måtte regne med i fremtiden, og at den av mange grunner ikke kunne utvides. For atte år siden satte man arbeidet i gang ved Halmsjøn, 42 km nordvest for Stockholm, men arbeidet ble sinket bl.a. av pengemangel, og først for et par år siden var den første rullebanen ferdig. Den er både vindskjev og buklet og om den skal brukes må man ut med atskillige millioner i tillegg til de ca. 30 den har kostet hittil.

Den lange avstanden inn til byen og det mislykte resultatet av første byggetrin var årsaken til at luftfartsmyndighetene bestemt frarådet å fullføre Halmsjøn da spørsmålet ble aktuelt for et års tid siden. Istedet gikk de sammen med SAS, — sterkt inn for å bygge en helt ny plass ved Jordbro sør for Stockholm, bare 24 km fra sentrum.

Men de militære myndigheter satte seg enstemmig og kraftig mot dette forslaget, og dette var den viktigste grunn til at den komite som var satt ned for å utrede spørsmålet konkluderte med å foreslå at Halmsjøn ble fullført. Samtidig var det av naturlige grunner sterk opposisjon innen riksdagen mot å kaste bort de mange millionene som var brukt på Halmsjøn.

Som følge av denne situasjonen sitter en fåtallig komite sammen i disse dager og foretar nye undersøkelser med det bestemte mål å finne et brukbart alternativ til Halmsjøn. SAS har den siste tiden bestemt satt seg imot Halmsjøn, og går i stedet inn for å bygge ut en gammel militær flyplass på Skå Edeby på en av øyene i Mälaren, ca. 25 km rett vest for Stockholm.

For SAS er det viktigste å få ta de største flyene, men som en flyplass som ikke bare kan også ligger slik til at den tid man sparer ved å bruke de hurtigste flytypene ikke blir sølt vekk på den lange veien inn til byen. Transporttiden fra Halmsjøn vil i beste fall bli ca 45 minutter, og den lange avstanden gjør det dessuten nødvendig fortsatt å bruke Bromma for lokal- og Europatrafikken. Det vil si at SAS må splitte sine tekniske og administrative avdelinger, mens man ved å velge Jordbro kunne samle alt på ett sted.

I denne sammenheng har direktør Throne-Holst fremholdt at Halmsjøn vil stille SAS overfor kjedelige tekniske og økonomiske ulemper som man aldri blir kvitt. Som et sterkt motiv for å gjøre fortgang med flyplass-planene blir det pekt på at uten en ny jetflyplass vil Stockholm falle helt utenfor det internasjonale storfly-nettet, og bare bli en sekundær-stasjon for lokaltrafikken. Det er for øvrig allerede slått fast at Stockholm ikke kan bli operasjonssentrum for SAS. De nye jetflyene vil få Kastrup som trafikkbasis, mens de andre nordiske hovedstedene bare blir anløpt i den utstrekning det er praktisk og økonomisk fordelaktig.

Imidlertid foregår utredningsarbeidet om Skå-Edeby for full fart. Når det blir ferdig vet man ennå ikke, men det er mye om å gjøre for SAS at saken blir avgjort av riksdagen alt i vår. De tidligere undersøkelsene av dette alternativet har gjort det klart at grunnforholdene ikke er særlig gode. De tidligere beregningene går ut på at plassen ikke kan tas i bruk før i 1962, altså to år etter at SAS har fått sine nye fly. Men selskapet er villig til å finne seg i en viss forsinkelse dersom den endelige løsningen blir tilfredsstillende.

De økonomiske beregninger er heller ikke fordelaktige for Skå-Edeby. Fullføring av Halmsjøn blir anslått til ca. 165 millioner norske kroner, mens Jordbro-alternativet var beregnet til noe over 200 millioner. Økonomiske motiver spiller en stor rolle for de mange riksdagsmenn som holder på Halmsjøn, og det øker ikke mulighetene for Skå-Edeby at kostnadene blir anslått til minst 250 millioner kroner for statens del.

Uansett hvilke alternativ man til slutt bestemmer seg for vil Bromma være i bruk i mange år ennå. Blir Halmsjøn valgt, kommer Bromma neppe til å bli nedlagt i det hele tatt, fordi den må ta lokaltrafikken og den stor del av Europatrafikken.

Velger man derimot Skå-Edeby vil hensynet til rasjonell drift antagelig føre til at Bromma til slutt blir nedlagt. Da har man fått mulighet til å vinne igjen en del av de store utleggene til den nye plassen, fordi det store flyplass-området vil egne seg utmerket til boligbygging. Planer om en drabantby for 60.000 mennesker på Bromma er forlengst lagt frem, og Stockholm har utpreget mangel på tomteplass.