



Den norske bokbyen ved Sognefjorden

Overnatting: info@fjaerland.org • Tlf. 57 69 22 10 • post@bokbyen.no
www.bokbyen.no



K.A. STRAUMSVÅGS ANTIKVARIAT

Det nynorske antikvariatet i Fjærland

6848 Fjærland • Tlf. 57 69 22 88 (11-16)
epost: tinging@straumsvaagsantikvariat.no • www.straumsvaagsantikvariat.no

Velkommen til bokhuset på Øvre Verket! Her finner du bøker i de fleste kategorier, samt tidsskrifter og tegneserier. Antikvariatet har egne forlagsartikler.

Nome Antikvariat 38 30 Ulefoss • Tlf.: 35 94 54 51 / 97 16 37 88 • E-post: post@nomeantikvariat.no
Besøksadresse: Øvre Verket håndverkstun • www.nomeantikvariat.no



65 000 i hyllene • 50 000 på nettet
www.nynorskantikvariat.no

Nynorsk Antikvariat AS

Hulgata 11
4900 Tvedestrand
Telefon 37 16 66 66 • faks: 37 16 30 00
E-post: tinging@nynorskantikvariat.no

Antikvarbokhandler:

Arne-Ivar Kjerland
E-post: arneivar@nynorskantikvariat.no
Mobil: 928 29 098



Kjøp og salg av bøker innen alle kategorier Katalog på forespørsel

Universitetsg. 18, 0164 Oslo • Tlf: 22 20 01 40
Fax: 22 11 54 69 • E-post: rwaren@frisurf.no
www.antikvariat.net

Bokloftet på Løiten Brænderi

50.000 brukte bøker innen alle emner

Åpent hver dag 11.00-17.00 / Søndag 12.00-17.00

Besøk oss på www.bokloftet.no • Tlf. 625 90 860

Bokbyen ved Skagerrak i Tvedestrand

Åpne boksals 6 dager i uken hele året
Varierte arrangement for små og store
Se www.bokbyen-skagerrak.no



Pb. 101, 4902 Tvedestrand. Tlf. 37 16 40 30
www.bokbyen-skagerrak.no
post@bokbyen-skagerrak.no

Bokhotellet Lyngørporten – det perfekte
skrive-, lese- og konferansehotellet
Gratis opphold i tre dager for forfattere
(selvhusholdning)



4912 Gjeving • Tlf. 37 19 80 00
www.bokhotellet.no
booking@bokhotellet.no

Vegval

Folk har alltid klaga på dårlege vegar her i landet. Men i valet småle grusvegar vann dei siste fram.

SAKPROSA

PÅL NYGAARD:

Store drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge 1912–1960

PAX FORLAG 2014

Kven skal styre vegbygginga – politiskarane eller fagfolka? Og korleis skal ein gå fram for å få eit best mogleg vegnett? Skal vegane byggjast ut ifrå eksisterande trafikkbehov, eller skal ein byggje vegar som skaper ny trafikk? Dette var nokre av problemstillingane styresmakterne laut ta stilling til tidleg på 1900-talet. Bilane gjorde sitt inntog på dei norske vegane, som var laga for hest og kjerre. Det trongst ei kraftig utbygging for å svelgje unna den motoriserte trafikken.

Med *Store drømmer og harde realiteter* har Vegvesenet fått fullført eit moderne historieverk skrive av profesjonelle historikarar som står utanfor etaten. To tidlegare bøker tek for seg tida fram til 1912 og perioden etter 1960, og no ligg verket som skildrar den mellomliggjande perioden føre. Den første billova er startpunkt, mens slutt punktet er sett ved opphevinga av importrestriksjonane i etterkrigstida.

INGENIØRANE

Pål Nygaard har tidlegare skrive ei bok om gullalderen til ingeniørane, og synsvinkelen hans er også no frå ingeniørane. Forfattaren er svært god på å tydeleggjere spenningsfeltet mellom teknologi og politikk som strategane i vegetaten rørde seg i, og vi kjem tett under huden på Andreas Baalsrud, vegdirektør frå 1919 til 1945.

Nygaard syner korleis Baalsrud arbeidde for å innføre det progressive prinsippet i vegbyg-



Forfattaren er svært god på å tydeleggjere spenningsfeltet mellom teknologi og politikk som strategane i vegetaten rørde seg i.

ginga, altså å tilpasse standarden etter behovet. Så lenge det rådde vegnaud i mange utkantstrok, og hundretusenvis av menneske ikkje var knytte til vegnettet i landet, meinte Baalsrud det var viktigare å byggje meir veg enn at dei eksisterande vegane skulle bli førsteklasses. Han preika såleis «grusveienes evangelium».

Denne politikken blei utfordra utover i 1930-åra. I Mussolinis Italia og i Hitler-Tyskland arbeidde dei etter det Nygaard



kallar «det totale veibyggingssprinsipp», som var tett knytt til den totalitære politiske ideologien, og ingeniørmiljø over heile verda – også norske – lét seg imponere over den storstilla motorvegutbygginga i desse landa. Under okkupasjonen vart norske ingeniørar og teknikkarar sende på studietur til Tyskland, og det vart laga planar for ein motorveg frå Halden til Trondheim. Denne skulle utgjere første etappe i ein samanhengande autostrada frå Berlin til Nordkapp.

Ein slik sentralistisk vegpolitikk hadde dårlege kår i Norge. Dette hang mellom anna saman med den desentraliserte struktu-

Myrdande heilagdag

I jubileumsåret har Tove Janssons brev kome ut mellom to permær på svensk.

LITTERATUR

OTTAR FYLLINGSNES
ottar@dagogtid.no

I år ville den finske forfattaren Tove Jansson ha vorte hundre år, og det er markert på mange vis.

Tuula Karjalaines strålende biografi *Arbeide og elske* har kome ut både på både norsk og svensk, og fansen har også

kunna gle seg over *Brev frå Tove Jansson*. I Dagens Nyheter har meldaren Philip Teir brevboka som si favorittbok dette året.

I boka byd Jansson på brev både til vener, familie og elskarar.

«Her bjuds både på høgoctanigt skvaller frå fyrtyotalets Helsingfors, euforiska kärleksyttringar och direkte inblickar i Tove Janssons arbetsprosess», skriv han.

Som skaparen av Mummitrolla kunne Tove Jansson skriva heile 2000 brev i året. I eit brev frå 1964 skreiv ho til venen Maya Vanni:

«Har jag någonsinn berättat för dig hur jag avskyr födselsdagar och alla familjefestar, jubileer och Heliga Daggar överhuvudtagit!? De har alltid förstört mitt privatliv och gett mig ondt samvete, de är mördande.»

mellom store breie motorvegar og mange



Lasting av grus under tvangsarbeid under krigen. Foto frå boka

ren i Vegvesenet som skilde seg sterkt frå andre etatar, til dømes NSB. Vegdirektøren i Oslo styrde eit relativt lite kontor, medan overingeniørane, seinare kalla vegsjefar, sat som småkongar i kvar sitt fylke.

KRIGSVEGAR

Men sjølv om motorvegplanane blei eit luftslott, så hadde den tyske okkupasjonsmakta sterk styring på Vegvesenet gjennom krigsåra. Ordinære vegprosjekt blei sette på vent, mens krigsviktige vegar fekk prioritet. Tusenvis av krigsfangar og tvangsarbeidarar vart sette i arbeid på norske vegar under grufulle forhold. Dei svalt og blei torturerte og døydde i hopetal. Etter krigen blei det hevda at alt slikt vegarbeid var blitt leidd av okkupan-tane, men var det verkeleg slik? Nygaard dokumenterer at Vegvesenet tagde om mykje som hadde hendt under okkupasjonen, og at etaten ikkje tok noko skikkeleg oppgjer med seg sjølv etter at krigen tok slutt.

Boka er delt inn i åtte kapit-tel, alle med eittordstitlar. Det siste kapitlet, som tek for seg tida frå 1945 til 1960, heiter såleis «Forsømmelse». Nygaard peikar på at verken regjeringa eller Vegvesenet prioriterte veg-nettet i perioden, men her er han ikkje overtydande. Mens andre verdskrigen får tildelt to kapittel og 74 sider, fer han over den tidlege etterkrigstida med harelabb på 34 sider. Her kan det sjå ut til at historikaren har hatt dårleg tid på slutten. Han skriv til dømes ingen ting om

planleggingsfasen til eit av dei mest spennande vegprosjekta i denne perioden, nemleg heilårsvegen over Haukeli og Røldals-fjellet, som innebar bygging av det som då var den tredje lengste vegtunnelen i verda. Korleis ein skulle løyse problemet med eksos i lange vegtunnelar, var framleis eit ope spørsmål i 1950-åra, og ein søkte råd og hjelp mellom anna i USA, der norskamerikanaren Ole Singstad hadde bygt tunnelar under Hudsonelva i New York. Seinare har norske vegmiljø blitt dei fremste i verda på tunnelbygging. Nygaard nemner heller ikkje Bro- og Tunnelselskapet som vart skipa i Bergen i 1953 og dreiv fram bompengepro-sjekta Eidsvågstunnelen, Pudde-fjordsbrua og Løvestakktunnelen. Bergen fekk seinare ein av dei første bomringane i Europa.

HØGST AKTUELT

Like fullt er mange av problemstillingane som boka tek opp, høgst aktuelle i dag. Høgresida vil ha meir effektiv vegbygging og overlate meir av styringa til fagfolka. Samferdsleminister Kjetil Solvik Olsen (Frp) ønskjer å late eigne vegselskap byggje og drive vegane utan for mykje politisk innblanding, medan venstresida er generelt kritisk til OPS (offentleg-privat sam-arbeid). Boka viser at diskusjo-nane om slike spørsmål har ei lang forhistorie.

GAUTE LOSNEGÅRD

Gaute Losnegård er historikar.

KLASSISK

SJUR HAGA BRINGELAND sjurhabring@gmail.com

Dekadanse som dygd

Hakkebrettet: eit forsømt juleinstrument.

CD



VIVALDI, HASSE, TORELLI, PEROTTI:

Venetian Christmas

RUBY HUGHES, SOPRAN; KOMALÉ AKAKPO, HAKKEBRETT; ARTE DEI SUONATORI; DIR.: MARTIN GESTER. BIS 2014

I 1739 feira den franske ency-klopedisten Charles de Bros-ses (1709–1777) jul i Venezia. Dagboka hans gjev inntrykk av at venetianarane i denne tida hadde opphøgt dekadanse til høgste dygd: Markusplas-sen, byens store piazza fram-for Markuskyrkja og Dogepa-lasset, blei overstrødd med konfetti og melis, og i jula brende dei her like mange ste-arinljøs som i resten av Italia på eit heilt år. Venetianarane fylgde juleritualet til Vatikanet berre på overflata – dette var den einaste staden i verda der ein kunne oppleva at ein vel-vyrd prest spela teater framfor fire tusen tilskodarar og flørta utan atterhald med den mest kjende hora i byen på heim-vegen, hevdar Bros-ses.

HAKKEBRETT

Det polske barokkensem-blet Arte dei Suonatori har spela inn venetiansk julemu-sikk for orgel og hakkebrett, som var dei to mest popu-lære juleinstrumenta i Vene-zia på den tida. Hakkebrettet er eit strengeinstrument av orientalsk opphav, som i dag er mest kjent frå rumensk og ungarsk folkemusikk, og der strengene av stål blir hamra



Hakkebrettet er eit strengeinstrument der stålstringene blir hamra på med to små klubbar. På biletet hakkar den høgre engelen på hakkebrett, medan dei andre trakterer høvesvis lutt, tamburin og sekkepipe. Foto: Wikimedia

på med to små klubber som er kledde med lær eller filt. I Antonio Vivaldis (1678–1741) *Dobbelkonsert for hakkebrett og orgel i C-dur*, RV 774, er klangen til den bayerske «hakkebrettis-ten» Komalé Akakpo pirrande eksotisk – det lèt som ei blan-ding av cembalo og hammar-klaver.

STRIGLA KLANG

Den engelske sopranen Ruby Hughes er òg god. Med him-melsk klåre gjer ho Johann Adolf Hasses (1699–1783) tonesetjing av *Alma redemptoris mater* (*Opphøgde frelsarmor*), ein Maria-antifon frå 1000-talet som katolikkane syng frå 1. sundag i advent til kyndels-

messe 2. februar. Hasse, opp-havleg frå Hamburg, var mote-komponisten *par excellence* i Venezia det året Charles de Bros-ses var der. Ikkje under-leg, for i komposisjonane sine kombinerer Hasse napolitansk ynde med venetiansk vidd og tysk handverk. Polakkane i Arte dei Suonatori musiserer behageleg, men eg føresteller meg at dei venetianske spel-mennene på den melispudra Markusplassen hadde ein litt røffare schwung over spelet sitt.

SJUR HAGA BRINGELAND

Sjur Haga Bringeland er musikar og fast musikkmeldar i Dag og Tid.

Luftig klang, ledig frasering

CD



PRAETORIUS, BACH, SCHÖN-BERG, BRITTEN M.FL.:

Lux de caelo

CHOIR OF CLARE COLLEGE, CAM- BRIDGE; DIR.: GRAHAM ROSS. HARMONIA MUNDI 2014

I Clare College i Cambridge syng dei kormusikk frå fem hundreår, på ei innspeling med kraftig etterklang og mykje lyd. Alt i Benjamin Brit-tens (1913–1976) *A boy was born* høyrer me at det er eit blandakor som syng, ikkje eit gute-kor, for dei sterke sopranane gjer klangen litt topptung. J. S. Bachs (1685–1750) toneset-jing av 1300-talssalmen *In dulci*

jubilo (*Eg syng jolekvad*) er brei og barokk. Michael Praetorius' (1571–1621) åttestemmige har-monisering av same salmen er kvikkare og nærast verdsleg i karakteren. Det siste stykket er det største: Arnold Schönbergs

(1874–1951) *Friede auf Erden* blir sunge med luftigare klang og ledigare frasering enn det me kjenner frå tyske og austerrik-ske blandakor.

SJUR HAGA BRINGELAND



At koret til Clare College i Cambridge er eit blandakor og ikkje eit gutekor, høyrer me på dei sterke sopranane, som gjer klangen litt topptung. Foto: Nick Rutter