

Ungdóms síðan

Ritstjóri:
MICHEL NIELSEN



LETTIR eina drögva tíð, byrjar ungdómssíðan so aftur at koma út. Tað er langt — ógvuliga langt — síðani, at vit hava verið seinast, og mangar munnu orsökarnar vera hertil, men tað kann alt gera tað sama. Nú eru vit her aftur.

TIT halda tað óivað vera logið, tí akkurát uppá sama máta skrivaðu vit tann 25. november 1964 — fyrri nærum tveimum árum síðani. Tá hevði eisini verið ein stórur steður i, men ta ferðina var orsokin tann, at ritstjorin var fluttur til Danmarkar. So er framvegis. Blaðstjórin á UNGDÓMSÍÐUNÍ situr framvegis á Flatlandum, men vónandi fer tað ongan mun at gera.

STÓRVEGIS broytingar frá hinum ungdómssíðunum fara ikki at verða. Hesaferð fara vit to at royna at vera eitt sindur meira fjøllbroyttir, av tí at vit við at hyggja tær gomlu ungdómssíðurnar íggjognum hava funnist at, at tað tíværri alt ov ofta vóru tey somu evnini, sum vit skrivaðu um. T.d. fara vit nu eisini umframt poppmusikk, film, søgulig evni og hvat vit annars hava havt, eisini at fáast við evni sum ítrótt og klassisk musikk. Tíverri er manuskriptið til ALEXANDER MIKLA burturmist, so vit fáa sostatt ikki hildið fram við honum.

VIT vóna, at tað nú ikki fer at ganga sum seinast, men at vit kunnu koma at halda fram langt inn í framtíðina.

Tá ANDREA DORIA fírst

Júst í ár eru 10 ár liðin, síðani ein tann størsta skipsvanlukkan síðan 2. verðaldarbardaga hendi. Tibetur kravdi vanlukkan ikki so nógv mannaliv, bert 43, men hon er ein tann mest gátufara vanlukkan, sum nakrantíð er hend á sjónum.



Andrea Doria, 20.000 tonn, seglar frá New York, 1956.

Um kveldið tann 25. juli 1956, nærkaðist tann nýggjasti luksulinarin hjá Italian Lines, tann 697 fót langi ANDREA DORIA, Nantucket-vitaskipinum móti endanum av tí 4000 míles longu ferðini vestur-eftri frá Genoa til New York.

Á leið út frá New York, nærkaðust eisini French Lines ISLE DE FRANCE og Svenska-Amerikalini ans 525 fót motorskip Stockholm, sum 1948 var tann fyrsti nýggi luksuslinjarin, sum sigldi tvørtur um Atlantshavið aftaná 2. verðaldarbardaga, vitaskipinum. Hesi tvey síðstnevndu skip vóru farin úr New York um somu tíð, men ISLE DE FRANCE, sum nú arbeiddi segg upp móti síni 24-míla ferð, fór skjótt frá STOCKHOLM, ið bert sigldi 17 mil.

Um hálvum tiggju-tíðina var ANDREA DORIA komin innum Nantucket vitaskipið og hevði sett kós á Ambrose vitaskipið, og nú sá tann vakthavandi officerurin impulsivt av einum fremmandum skipi, sum var 17 mil burtur, men nærkaðist stórliga, á radararum. Radarin á STOCKHOLM fangaði ANDREA DORIA tá tey vóru 12 mil frá hvørjum øðrum, og bæði skipini høvdu radarkontakt, til tey sóu hvønnannan, umleið 2 fjórðingar frá hvørjum øðrum. Tað sýntist sum ein skipini vildu sigla framvið hvørjum øðrum á stýriborðs síðu. Men knappliga fingur yvirmenninir

nakað heilt annað at siggja. Alt ov seint uppdagði Calamai, skiparin á ANDREA DORIA, skip hansara hevði samanstoytingarkós og nærkaðist hinum skipinum við eini ferð av næstan 40 mil um tíman. Röðrið á tí italienska risaskipinum varð rent í bakborð, men ov seint. Eitt 30.000 tons stórt skip vendi. Eitt eins skjótt og ein racarabilur. Skipini rendu saman meðan mastitelegrafarnir vistu FULL A HEAD.

Stockholm var nógv minni enn Andrea Doria, men hann hevði ísbrótarastevni av tí at hann skuldi sigla í Eystursjónum um veturin, og sostatt skar tað hvassa, hvíta stevnið inn í stýriborðs síðu á Andrea Doria eins og ein grindaknivur. Meðan tann vakri italienski linjarin slóað eins og ein drukkin maður, dreiv Stockholm burtur í náttarmyrkrinum við sundur knasaðari gron.

Tó at bert eitt dekk á Andreu Doria lá undir vatnlinjuni, lá tann vakra sjódróttningin yvir á stýriborðs síðu eins og eitt doyggjandi dýr. Soleiðis hvelvdist tað 11 dekk hoga skipið meira og meira inn til tað hvarv í havinum.

ISLE DE FRANCE kom við miklari ferð til hjálpar við sínum upplýsta navni skínandi út yvir tað myrka havið, eins og tað er síður hjá French Lines. Bátarnir hjá tí og teir hjá Stockholm bjargaðu ell-

Heimsins størsti tangabátur

Heimsins størsti tangabátur. Ja, so kunnu vit bert siga í lotuni, tí um eitt hálvt ár er óivað longu ein nóg stórur bygður. Tað er jú ein veruleiki, at tað er ikki á nógnum okjum, at útvekingurin hevur havt so stóra ferð, sum víðvíkjandi tangabátur. Men í dag er heimsins størsti tangabátur, hin japanski IDEMITSU MARU komin á flot. Also ikki nú í dag, men fyrri einum góðum mánaða síðani. Hetta hendi uttan nakað serligt hóvastátt. Vann varð sloppið inn í byggidokkina, og so fleyt hesin risin, 6 sleiparar komu og tóku hann til keiina — tað var sum hendi.

Tey sum kenna eitt sindur til Japan og japaniskan sið, vilja undrast á. Var hatta alt? Vilja tey óivað spyrja. Plaga japanesarar ikki alt gera óført hóvastátt, tá skip verða sjóseti? Logið at teir so onki hava gjørt, tá tað størsta í heiminum fór á flot.

Men nú kemur frágreiðingin: Ishikawajima-Harima Yokohama-skipsasmíðjan sigur bert, at ein ikki kann vænta, at tann dramatikkurin, sum er til staðar tá eitt skip fer av barkastokki, skal finnast, tá skipið fer á flot frá eini byggidokk. Tí verður biðað við navnefvingshóvstákinum til skipið í november verð

TO FOR EVNI

TEIR NYGGJU BUSSARNIR
Í KEYPMANNAHAVN ERU
VORÐNIR ÓGVULIGA POPULÆRIR

Ið hvussu er millum teir, sum
skipa fyrri bussanferðsluni
kring heimin

Í november 1964 hevði UNGDÓMSÍÐAN eina grein um teir nýggju bussarnir í Keypmannahavn, har m. a. varð sagt frá, at Keypmannahavn nú so víð og víð ætlaði sær at skifta yvir frá sporvognum til bussar av einum heilt nýggjum slag, sum bert kravdi ein mann til at koyra og krevja ferðaseðlar. Hetta er í dag verðið ein veruleiki. Síðan 1964 eru fleiri sporvognslinjur í Keypmannahavn niðurlagdar og yvirtiknar av busslinjum. Men tað er nú ikki bert í Danmark, at hetta nýggja bussaslagið er verðið populært. Fyri kortum seneið Levlandverksmíðjan, í Silkeborg, sum ger hetta bussaslagið, ein demonstratiónsbuss til Moskva, og her varð hann so væl fagnaður, at russar í dag eftir hvat danska dagblaðið AKTUELT veit at siga frá hava biðið Leyland um eitt tilboð uppá 1000 bussar. Hetta hevur avbera nógva at týða fyrri verk smíðjuna, sum í lotuni er við at gera 300 bussar til Keypmannahavn og Amager, tí 1000 bussar vil siga eitt arbeiði fyrri 150—200 milljónir krónur.

EISINI BRETAR

Tann bretska forsetismálaráðharrin, sum var staddur í Moskva meðan bussurin var har, var eisini og koyrdi við hotum, og eftir hvat sagt verður, varð hann eisini óvurfeigin. Eisini felagið LONDON TRANSPORT, ið er heimsins størsta samferðslufelag, sigst at dama hetta nýggja bussaslagið væl. Teir ætla í tey næstu 15 árini at skifta teir tívihæddaðu bussarnir í London út, og í staðin innseta eitt buss slag, sum líkist nógva hesum danska. Orsøkin er, at tað er nógva lættari bert at hava ein mann til at koyra og krevja ferðaseðlar. Í London er tað nevniliga soleiðis verðið, at tað er ringt at fá fólk. Tað er nú kanska ikki so lægt, tá ein veit, at LONDON TRANSPORT eigur 35.000 bussar, meðan KÖBENHAVNS SPORVEJE eigur 2300!!!

Um uttan 43 av teimum 1706, ið vóru umborð á Andreu Doria, tí tað tók langa tíð hjá tí vakra skipinum at doyggja.

Akkurat hvussu tað hendi er næstan eins stór gáta í dag, sum tað klára - ella mjørkafula kveldið tá STOCKHOLM og ANDREA DORIA royndu at sigla framvið hvørjum øðrum á stýriborðs síðu, og istaðin móttist í einum saman-stoyti á opnum havi.

ur latið reidariðnum Idemitsu Tankers upp í hendi. Tað skal sigla millum Japan og Persaragollin.

Í samband við hetta finnast dansk bløð at, at tað sama ikki verður gjørt í Danmark t.d. hjá Burmeister & Wain ella á Lindo.

Berlingske Tidende skrivur m.a.: Sum tað er í dag, virkar ein navn geving á byggidokkini á Røfshalsu, oymni ella á Lindo sum púraasta onki. Tað er ongin stemningur við her. Tað er synd í navnagnummuni, tí tað hon hevur knasað champagnuflokskuna móti stevningum, hendur onki annað. Gestirnir standa bert og gloða, tað aktiva, sum finnst, tá eitt skip glíður av barkastokki og á sjógvinn, manglar fullkomuliga. Munnu ikki flestøll gleða seg heilt annarleiðis til at koma við til eina sjóseting í Nakskov, í Helsingør.



v. TORBEN KROGH



Ein stutt frágreiðing um ítróttarstjóran hjá okkum:

TORBEN KROGH er 18 ár. Hann verður studentur frá Christianshavn Gymnasium næsta summer, og hann vónar at fáa eina framtíð sum ferðamannapilotur. Tað sum hevur hansara størsta áhuga er umframt ítróttir: musikk, t.v.s. beatmusikk, og ungdomstrupulleikar, so vit fáa óivað meira at hoyra frá honum. Men her kemur so tann fyrsta grein in hjá honum.

VM í kappróðri 1966

VÖNSVIKNIR DANIR VIÐ HEIMSMEISTARASKAPINI, SUM
NÝLIGA VORÐU HILDIN Í JUGOSLAVIA

Heimsmeistaraskapini í kappróðring eru just vorðin hildin á tí vakra Bledvatninum í Jugoslavia. Hetta gekk ógvuliga vakurt fyrri seg, ikki minst tí at verðið var av allar vakrastu summerveðri. Vit finga nógva gott at siggja víðvíkjandi rógving um teimum ymisku luttakandi tjóðunum. Trónan innanfyri kappróðrarítróttina skifti eigaða í ár, tá Eysturtysskland varð so nógva tann í besta tjóðin við trimum gullmedaljum. Vesturtysskland og USSR, sum áðrenn VM í ár byttu trónuna sínámillum, sviku og eru sostatt vorðnir eftirbatar. Kanska er orsøkin til at tað gekk so gott hjá Eysturtyssklandi tann, at tjóðin í ár fyrstu fer stíllaði upp sum sjálvstøðug tjóð, góðkendt av tí millumtjóða róðrasambandinum (F.I.S.A.), og so tí at tað teir vorðu góðkendir hava lagt alla orku í at vinna.

Tað sum danir avrikaðu var ógvuliga vönsvíkjandi, og hetta má óivað verða orsakað av tí hørðu kappingini. Danmark fekk bert tveir bátar við í finaluna: í Single-sculler, hvar tann ógvuliga lovandi studentarógvarin Niels Secher kom við. Hin danski finalbáturinn var í fyrri útróðursmann, har tann danski gullfyrarin frá Tokyo í 1964 róði seg fram til finaluna. Allir hinir seir framt til finaluna, tað er tí danska bátarnir daga burtur í tí fyrsta bóðinum, men teir vistu seg, tá allir verdir til at vera við, tí teir flestu kláraðu seg hampiliga í ugga finaluni.

Í singlesculler fekk Niels Secher eitt vakurt fimtapláss. Hesin róðurin bleiv vunin av Don Spero USA framman fyrri hálendaran Wiene. Róðurin var ógvuliga harður og danin kann bert vera glaður fyrri úrslitið. Tað er ein veruleiki at Niels Secher er eitt stórt talent, men enn hevur hann ov lítil trening. Nummar fimm í heiminum er eitt vakurt bláss, og eg haldi, at hetta plásið er byrjanin til eina sera stóra karriera.

Hin danski báturinn, gullfyrarin, sveik fullkomiliga. Menn væntaðu, at teir fyra danarnir vildu vinna ta trónuna aftur, sum teir høvdu fingið sær í Tokyo. Longu frá byrjanini var tað klárt at teir vildu tæra. Teir endaðu sum nr. seks — seinastir av øllum. Hetta plásið fer

Arhus, Alborg, Frederikshavn ella Svendborg, hvar tað enn gongur fyrri seg uppá tann gamla máta?

IDEMITSU MARU er ein sannur risi, nevniliga 209.000 tons. Hann er bygður uppá rekordtíð, tí kjølurin varð strektur í februar, og hann er heilt liðugur longu í november. Longdin er 342 m, breiddin 49,8 m og djupdin 17,6 m. Turbin maskinan skal geva 32.000 hk, og fullfermdur fer hann at sigla 16,3 mil. Tangarnir kunnu taka 244.800 m³. Tað svarar til 1,3 billión Coca-Cola flokkur, ella nokk til at hvør amerikanari kundi fingið seks flokkur! Skrávan er 7,8 m í diameter, og hvørt blað (tað eru fimm) vigar 39,2 tons.

Upprunliga skuldi IDEMITSU MARU vera 205.000 tons og 17,33 m djupur, men hann varð dýpdur við 32 cm til 17,65 m, og hetta gav 4.000 tons meira — eitt skip til stóðdar sum Krónprins Frederik!

nokk at hava tann tyding, at teir fyra fullkomiliga fara at gevast við at rógva. Tað er ógvuliga hamiligt, tí karriera teirra átti als ikki at enda so tidliga. Teir hava allir tann reitta aldurin eins og teir hava teir erfaringar, ið krevjast fyrri at kunna klára seg í millumtjóða kappróðri. Orsøkin til at tað gekk so illa er óivað ov lítil trening. Gullfyrarin hevur verið spjaddur í eitt heilt ár, og so langa tíð uttan felagstræning kann ongin manning klára seg.

Hóast tey ringu úrslitini bleiv VM í ár ein fantastísk stevna, har teir bestu róðramennir í heiminum móttust og bardust um medaljur og æru. Ongantíð er so nógvar sera vakur róður vorðin sæddur á einum staði av so nógnum í so vakrum veðri.

SINGLESCULLER:

1. Don Spero, USA. 2. Wiene, Holland. 3. Meissner, V. Týskland. Niels Secher, Danmark varð nr. 5.

TVEYARI U RÓÐURSMANN:

1. E.Týskland, 2. Eysturrikki, 3. USSR, Róðrafelagið Skjold, Danmark varð nr. 8.

TVEYARI V RÓÐURSMANNI

1. Holland, 2. Frakland, 3. Italien. Reskilde Róðrafelag varð her nr. 7.

FYRARI U RÓÐURSMANN:

1. E.Týskland, 2. USSR, 3. Holland. Kvík, Danmark varð nr. 6.

FYRARI V RÓÐURSM:

1. E.Týskland, 2. USSR, 3. Jugoslavia. Keypmannahavnar róðrafelag varð nr. 10.

DOUBLESULLER:

1. Schweiz, 2. USA, 3. E. Týskland.

ÁTTARI:

1. V.Týskland, 2. USSR, 3. E. Týskland. (Ungdómssíðan heldur áfram inni í blaðnum á 3. síðu)