

Ungdóms síðan

Ríctstjóri:
MICHEL NIELSEN



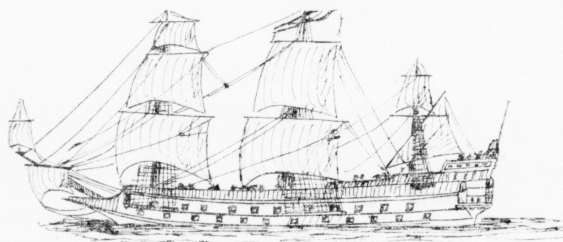
SØGA SKIPSINS

Her er aftur ein partur av søguni um, hvussu skip hava verið upp gjeognum tíðirnar.

SOVEREIGN OF THE SEAS OG LA COURONNE

17. öld kom at verða heiðursöldin hjá seglskipunum og hjá Bretlandi. Hetta var tann öldin, tá londini í Europa fóru at hugsa sær um at fáa sær koloniar, og hesar koloniar kundu tey bert fáa við at sigla. Men hetta kravdi so uppáttur góð skip. Og skipini blivu eisini góð. Tey blivu kanska ikki so ræðuliga nógv størri, enn aðrar öldir hövdu kent tey, men so blivu

skip. Tey vanligu farmaskipini vóru ikki so ógislíga, at tey hövdu so nógv kanónir. Tey hövdu sjáldan meira enn 10, men hesar 10 kanónirnar vóru sanniliga eisini neyðugar, tí sjórænararnir vóru nógvir. Tað vita ongi fólk betri enn vit froyingar. Tað var nevnliga júst um hetta mundið, at ransmennir herjaðu í Føroyum, og at Magnus Heinason var kapari fyrri tann danska kongin. Tey ógvuliga seinforu farmaskipini, sum tá vóru,



La Couronne

tey væl skjótari, tí tann ið sigldi skjótast bleiv ríkastur. Bretar royndu tó at byggja skip, ið samstundis vóru stór og góð, og soleiðis bygd teir í 1637 — meðan hin londini í Europa hövdu almikið at gera í treidvurakrignum í Týsklandi — tað fyrsta tridekkja skipi í heiminum: Sovereign of the Seas. Tað visti seg tó, at byrningurin á hesum skipinum var alt ov stórur, so tað bleiv neyðugt at skera væl burturav honum fyrri at tað yvirhovur skuldi bera til at sigla. Tó kom rigningurin hjá Sovereign of the Seas at verða tað slagðið av rigningi, sum bretska flotin kom at nýta í nærum 200 ár. Tað einasta sum seinni bleiv broytt, var spyrdið og mesanmastin. Formastin og stórmastin hildu seg óbroyttar heilt fram til ta tíðina tá eimskipini komu fram. Men Sovereign of the Seas kann man ikki kalla dómðið fyrri, hvussu eitt seglskip sá út tá. Tað var alt ov stórt, og má sigast at vera meira einstakt. So ber tað nógv betri til at taka eitt seglskip sum La Couronne, sum tí siggja á myndini. La Couronne var, sum tað sæst av navninum, franskt. Tað bleiv bygt stutt eftir at bretar bygd »The Sovereign«.

Hetta franska skipið var bygt eftir ír byggjum sniði. Tað var 205 ft. langt, 46 ft. breitt, og longdin millum mastaroppin á stórmastini og kjólin var ikki minni enn 189 ft. Men hóast skipið var stórt var tað lætt at navigera, og samstundis var tað óvanliga sjógotti. La Couronne hevði tvey roð av kanónum, 72 falt. Í 200 ár bleiv La Couronne modell fyrri einum fyrsta klassa seglskipi. Men vit mugu tó minnast til, at hetta skipið var eitt krigs

vóru sjáldan yvir 300 tons stór, og tað skuldi ikki meira enn 25 mans til at sigla tey.

SKIL KEMUR Á

Tað var eisini í hesi kolonitíð, at europeisku londini fingi ordiliga organiseraðar herflotar. Nú byrjaði eisini at koma orðan í sjóslugini, ið blivu útkempaði. Fyrr hevði tað verið ein bardagi, har ið hver legði eftir tí figgindanum, ið hann hevði hug til, men nú bleiv tað so, at skipini lupu á eftir einum ávisum hætti, soleiðis at tey stóru krigsskipini lógu aftast og vendu síðuna til, soleiðis at tey kundu bombardera við stóru kanónum sínum, meðan tey smærri krigsskipini lupu beinleiðis á. Maðurin, ið gjørdi hetta systemið var ein enskur admiralur, ið hét Blake. Men vit mugu framvegis minnast til, at skipini sigldu við seglum, so mangur ein bardagi á sjónum kundi bliva avgjördur alt eftir hvønn vegin ættin lá.

Sum longu frásagt broyttust skipini so at siga onki í 16. og 17. öld. Tey blivu gjørd sterkari — tað er beint — men tey sigldu onki petti skjótari, og ein sjóferð tvørtur um Atlantshavið ella Havið Kyrra, vardi ógíluga leingi. Viðurskiptin um borð á einum slíkum langfarskipi vóru út av lagi vánalig, og ofta gjørdist størsti parturin av manningini sjúk av skyrbjóg, orsakað av ringum mati — fólk kendu jú onki til vitaminir tá.

NYGGJ NAVIGATIONSTOL

Í seinnu helvt av 17. öld blivu tollini til mótning av breiddarstigi uppfunnin, men enn var onki tól gjørt til at máta longdarstigin við.

Hetta gjørdi, at mangt eitt skip er komið skeivt fyrri, av tí at yvirmenninir noyddust at rokna longdina út við at gita sær til hana. Tað er eyðsæð, at hetta skaddi nógv hjá skipaferðsluni. Teir hövdu tó kumpassina, men hon var — eins og í dag — ikki altíð 100 pst. álitandi.

ELDSKIP OG BUMBUSKIP

Um hetta mundið hvurvu tær seinastu galeirnar, ið nú als ikki kundu standa seg ímóti einum stórum krigsskipi av tí vanliga slagnum. Nokur fá sjóslög stóðu millum galeirir og onnur krigsskip, sum t.d. galiotskip og fregattir, men hvørja ferð blivu galeirnar knasaðar í sor.

Nei, tað vóru fá skip, sum kundu hótta nútíðarkrigsskipini. Men tey skipini vóru so harafturimóti eisini vandamikil. Tað vóru vanlig skip, ið vóru blivin ov gomul. Tey blivu smurd við tjoru og olju, og tá so ættin var góð, bleiv eldur settur á, og skipini blivu send móti figgindanum. Eisini vóru vanlig krigsskip, ið istaðin fyrri kanónir hövdu smáar morterkanónir, ið skutu bumbur í einum stórum boga niður á figgindaskipini. Hesi »bumbuskip« kundu gera væl meira um seg, enn ein vanligur kanónbátur.

Jú, hesar öldirnar kunnu sanniliga kallast »krigsskipaöldirnar«.

(Lesið næstu ferð um tey stóru bretska skipini, ið blivu bygd um tað mundið, tá Napoleonskriggið brast á).

VAR SKIPARAN OV SMÆÐIN??

Søgan um tá Else Priess gekk burtur

Nógv skip komu í trupulleikum illveðursnattina 23. februar í Norðsjónum

Manningin á týsku radiostøðini Norddeich ívast ikki í, at tað gekk harðliga fyrri seg. Tá tað danska farmaskipið Else Priess sakk í Norðsjónum fyrri kortum, tí sjálvt um vatnið fleyt hægr og hægr í maskinrúminum, bleiv tann 32 ára gamli skiparin Egon Poulsen við radiosendan til tað seinasta. Hann var kaldur og hoflligur, í og hann fara vit seint at gloyma, hevur ein av telegrafistunum frá Norddeich Radio sagt.

Menninir á hálendsku støðini í Scheveningen hildu, at danin var alt ov smæðin. Teir minnst enn rodd hansara frá heksagrytni, ið vanligar verður kallað Týska vikin, hóskvöldið tann 23. februar 1967. Radiotólni hjá teimum vóru full av roddum, ið bóðu um hjálpið ymiskum málum. »We will offer« »Retten Sie aus« »Did you notice« »Help us«, ljóðaði tað ikki bert yvir Scheveningen og Norddeich, men eisini yvir Northfordland Radio, Humber Radio, Port Patrick og Kiel Radio. Röddirnar lógu so tætt at hvørjum øðrum, at teir hövdu ílt við at skilja tann danska skiparan. So ring var støðan, at teir knappliga kundu hoyra eina týska rödd siga: »Nú hava vit

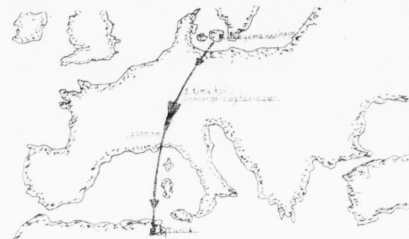
Framtíðar flogfarið

Flúgvitíðin millum Paris og New York verður styt til 3 timar

CONCORDE FLOGROYND UM EITT ÁR

Á morgni um eitt ár fer tann franski piloturin André Turcat at skriva flúgvarasögu, í somu lotu, sum hann av flúgvitorninum á flogvöllinum í Toulouse fær uppfar

fer hetta SST-flogfarið (SST stendur fyrri Super Sonic Transport) at hava millum Paris og New York. Við at millumlenda 4 ferðir kann tað flúgva tað 18.500 km langa strekkið millum London og Sidney í Australia uppá 11 timar og



Kort ið sýnir rutuna Keypmannahavn-Tunis

ingarloyvi til tað fyrsta supersoniska flogfarið í heiminum. Tað er fransk-bretska Concordeflogfarið, ið fær loftdóp sín, men tað fara enn at ganga nokur ár, áðrenn tað fyrsta flogfarið verður sett inn í regluliga rutuflogving. Tað er nevnliga neyðugt, at flogfarið verður serstakliga gjølla kannað, áðrenn tað sleppur at flúgva. M.a. skal tað kannast, hvussu menniskjuni fara at liva, tá fløgið verður við so miklari ferð, sum Concordeflogfarið fer at hava, tí hetta flogfarið kemur uppá ein tíma at flúgva 2200—2350 km/t, ella við øðrum orðum, eitt sindur longri enn strekkið frá Keypmannahavn til Tunis. Umleið trýggjar timar

20 minuttir. Millum tey flúgvuflogini, ið hava bilagi Concordeflogfær, er tað bretska BOAC, ið longu hevur tikið móti bileggingum til fyrstu ferðina um Atlantshavið.

Bretar og fransar hava brúkt 14 milliardir til gerðina av hesum flogfarinum — Lockheed og Boeing — ið hava slikt flogfær í umbúna. Men tey koma fyrst 4 ár seinnt enn Concorde-flogfarið, um tey ikki bliva uppfar meira seinkaði av Vietnam-krignum. Tað er felags bæði hjá Boeing flogfarinum (ið kemur at eita Boeing SST 2707) og Lockheed-flogfarinum, at tey eru størri enn Concorde-flogfarið. Concorde fær nevnliga plass til 136 ferðafólk (ið jú er lítið meira enn tey størstu flogforini í dag eru bygd til), meðan Boeing SST 2707 fær 267 og Lockheed 245 ferðafólk.

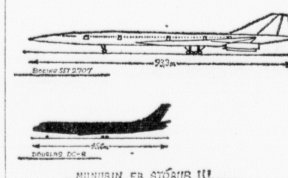
EISINI USA OG USSR

Men eisini amerikamenn og russar hava slikt SST-flogfær í gerð. Í USA er tað tveir tær størstu verksmiðjurnar — Lockheed og Boeing — ið hava slikt flogfær í umbúna. Men tey koma fyrst 4 ár seinnt enn Concorde-flogfarið, um tey ikki bliva uppfar meira seinkaði av Vietnam-krignum. Tað er felags bæði hjá Boeing flogfarinum (ið kemur at eita Boeing SST 2707) og Lockheed-flogfarinum, at tey eru størri enn Concorde-flogfarið. Concorde fær nevnliga plass til 136 ferðafólk (ið jú er lítið meira enn tey størstu flogforini í dag eru bygd til), meðan Boeing SST 2707 fær 267 og Lockheed 245 ferðafólk.

Russar sigast at byggja eitt so kallað TU-144 flogfær, men sum vant, vita vit ikki nógv um tað. Ikki einans nær tað verður liðugt.

IKKI SAS

Prisurin fyrri eitt SST-flogfær verður millum 225-230 milj. kr. Til samanlikning kunnu vit siga frá, at tann nýggjasti DC-8'rin hjá



Myndin sýnir stóddarmunin millum DC-8 og SST 2707

Douglas-verksmiðjuni í dag kostar 38 milj. kr.

SAS hevur ongan áhuga fyrri SST-flogforum hjá Concorde, av teirri einfaldu orsök, at Concordan ikki kann flúgva í einum strekki frá Keypmannahavn til New York.

BROT ÚR BANDUPPTØKUNI

Var tað nakar, ið hevði tað ringt hetta hóskvöldið, so var tað tann danska manningin á »Else Priess«. Norddeich Radio hevur sent út eina bandupptøku við samroðunum millum farmaskipið og radioslōðina. Her eru nokur brot úr hesi upptøku.

(Framhald á næstu síðu)