

QUEEN ELIZABETH II

Í samband við at tað nýggjasta risa-ferðaskipið hjá Cunard Lines fór av bakkastokki, nýta vit høvi til at hyggja at ferðasambandinum tvørtur um Norduratlantshavið

Tann 20. september fór tað nýggja risaferðamannaskipið hjá bretska skipafelagnum CUNARD LINES av bakkastokki á Clydebank hjá skipasmidjunum John Brown, ið eisini bygd hini bæði gitnu Cunard-skipini, Queen Elizabeth og Queen Mary. Hetta nýggja skipið fekk navnð Queen Elizabeth II, eitt navn, sum aftaná sjósetingina hevur verið nógv umrøtt. Meðan skipið varð bygt, hevði tað verið eitt fullkomiliga myrkla-lagt mál, hvat navnð skuldi vera, og skipið bleiv bert nevnt vera, og skipið bleiv bert nevnt vera. Navnið kom óivað sum ein hvøkkur á nógvum, og nú slgst, at eisini nógv dáma tað illa.

Rætt er, at tað ikki er serstakliga væl funnið uppá, og aftrat hesum kemur, at skotum dáma ikki tvey-talið aftaná drottninganavnið, tí teir vilja ikki víðurkenna, at drottning Elizabeth er hin onnur Elizabeth, ið hevur havt ræði yvir Skotlandi

Ikki so stór

Tað er sanniliga onki vanligt skip, sum í byrjanini av 1969 kemur at sigla royndartúr. Men summi kunnu kanska undrast á, at Queen Elizabeth II ikki er í mærla náminð so stór sum hini víðagitnu Cunard

skipini. Sir Basil Smallpiece, ið er formaður í nevndini fyri Cunard Steam-ship Co. sigur okkum frá, hví:

So at siga síðan tey stóru ferðamannaskipini blivu bygd hevur ferðamannasiglingin í heiminum havt tvey endamál. Fyri tað fyrsta at flyta ferðafólk frá einum plássi til eitt annað, men eisini fyri at geva fólk eina feru á sjónum. Tó inntil aftaná seinna heimsbardaga var uppgávan hjá skipunum, ið sigldu á Norduratlantshavinum so at siga bert at flyta ferðafólk millum Europa og USA. Í dag eru øll ferðamannaskip (tey stóru) bygd til at geva fólk eina sjóferu. Tey ið ynskja at koma fram frá einum staði í USA til eitt annað í Europa ella viðvent taka altíð flogfor ístaðin fyri at spilla fleiri dagar á sjónum. Henda kollvelting innanfyr ferðamannasiglingina — tí hetta er ein kollvelting — skyldast uttan iva kollveltingini innanfyr flogheimin, ið kom eins knappliga. Í dag tekur tað umleið 5 dagar frá Southampton til New York, meðan tey stóru jettflogforini kunnu flúgva tað sama strekkið uppá nærur 5 timar.

Kollveltingin

Henda kollvelting er orsök til, at vit m.a. megu gevast við at sigla við Skipum sum Queen Mary og Elizabeth, ið bert vóru bygd til tað gamla endamálið og ikki kunnu lona seg í dag. Um eg skal siga sannleikan bart út, so var tað ikki meira enn vit náddu at broyta ætlanirnar við Q4, áðrenn kollveltingin kom. Fyrsta ætlanin var at byggja hana næstan eins stór og hini Queen-skipini, men so sá vit, at hetta ikki kom at lona seg, og sostatt er Q4 vorðin til tað, ið hon er í dag: Eitt flótandi hotell.

Bæði til tað gamla og nýggja endamálið

Vit hava bygt skipið so, at tað kann nýtast til bæði tað gamla og tað nýggja endamálið. Tað er soleiðis ein samanblandingur, og vit vóna, at tað er eydnast okkum at koma so tætt uppá tað besta, sum gjørligt. Tað er greitt hjá okkum, at Q4 ikki kann vera fullt so góð sum eitt skip, ið bert er bygt til eina endamálið, men vit hava innseð, at tað ikki er gjørligt at byggja eitt skip til bæði endamál og so samstundis gera tað 100 pst. fullkomiligt. Vit

vóna tó, at vit fara at fáa góða eydna við okkum við Q4, tí hon er eitt tað fyrsta skipið í heiminum av sínum slag. Ætlanin hjá okkum er at lata hana sigla við turistum um summarið, t.v.s. suðureftir, og so lata hana rokja rutuna á Norduratlantshavinum um veturin.

Ein flótandi býur

Sir Basil Smallpiece hevur óivað rætt í tí, hann sigur, og um vit hyggja innum í skipið siggja vit, at tað er eins og ein flótandi ferubýur: Queen Elizabeth II hevur fyri at undirhalda ferðafólk síni:

- 14 barrir,
- 3 restauratiónir,
- 1 biohøll
- 2 sauna baðirúm (finsk),
- 1 teen-agara holi við disko-teki,
- 4 svimjihylar,
- 1 smábarnaholi (barnaagarður),
- og 2 stabilisatorar fyri at forða skipinum í at rulla.

Søgan hjá Cunard Line

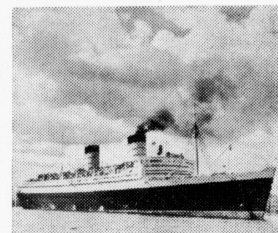
Tað er eyðseð, at tað ikki verður biligt at sigla við einum slíkum skipi, men Cunard Lines ætlar heldur ikki at sigla biligt. Hetta felagið hevur gjøgt um alla søgu sína roynt at givið ið ferðafólkum sínum nakað serligt. Søgan hjá Cunard Line



QUEEN MARY í havnini í New York

kann verða lísín eins og søgan um ferðamannasiglingina á Norduratlantshavinum. Tá okkara öld byrjaði, hevði hetta stóra bretska skipafelagið longu arbeitt í 60 ár. Nú aftaná at uppá 60 ár eru liðin er søgan hjá Cunard søgan um risaferðamannaskipið ... frá 200 fót trøjólsskipi til super-línanar við 4 skrávum.

Felagið bleiv grundað av keypmanninum og skipaiegaranum Samuel Cunard frá Nova Scotia, sum í 1839 sameindi seg við skotska ingeniorinum George Napier og bretska skipaiegaranum David MacIver og



QUEEN ELIZABETH — heimsins størsta ferðamannaskip

George Burns. Hesir menn fingu kontraktina uppá postsiglingina yvir Norduratlantshavinum frá stjórni og so lótu teir fyra eimskip byggja. Tað fyrsta av hesum, s.s. Britannia sigldi frá Liverpool tann 4. juli 1840 og sigldi til Boston uppá 14 dagar og 8 timar við eini meðaltalsferð upp 8½ míl. Britannia og systurskip hennara vóru 1154 tons og 207 fót long, (og hvørt av teimum kundu lættliga stað- ið á framdekkinum á Queen Elizabeth).

Tey nýggju skipini byrja at koma

Um aldamótíð sigldi Cunard Lines við 19 skipum, ið nú lógu langt frá teimum hjólskipum, ið felagið byrjaði við, men sum samstundis eisini lógu fjart frá teimum flótandi býunum, ið skjótt skuldu koma. Har vóru t.d. Umbria og Etruria, ið setti rekord í 1880'um, ið vóru 500 fótur long og við einum tonsatali uppá 7718. Hesi skip sigldu umleið 20 míl. Maskinurnar góvu 14.000 hestar. Har vóru skip sum tey fyrstu dupultskrávu skipini Campania og Lucania, meir enn 600 fót við 31.000 hestum ið góvu yvir 23 mlla ferð.

Tey fyrstu Cunard skipini í okkara öld vóru heimsins størstu skip, tá tey komu. Tey vóru systurskip og itu Carmania og Caronia.

Hesi bæði skip vóru fullkomiliga eins bygd. Tann einasti munurin var, at Carmania hevði turbinur, meðan Caronia varð drivin fram av eini vanligari resiprokerandi dampmaskinu. Tað visti seg, at Carmania royndist betri, og tað var júst hetta, ið Cunard ætlaði at fáa vissu um, tí nú var kappingin um «tað bláa bandið» av álvara byrjað, og Cunard ætlaði at vinna heiðurin aftur, sum Týsk land hevði tikið frá teimum í 1902. Í 1907 kom so tað fyrsta turbinudrivna risaskipið hjá teimum, R.M.S. Lusitania, ið á royndarferð síni sigldi meir enn 25 míl. Hetta risaskipið, ið var 785 fótur langt vann á aðru ferð síni tað bláa bandið, men ikki slapp Lusitania at hava heiðurin leingi, tí stutta tíð aftaná stevndi tað 790 fót langa systirskipið R.M.S. Mauretania út á royndarferðina. Mauretania, ið sigldi yvir 26 míl, vann snøggliga tað bláa bandið, og hetta gíva skipið kom at halda rekordina líka til 1929 — í samfull 22 ár, næstan fjórðingin av tí tíð, ið kappast hevur verið um hetta heiðurstekin. Lusita-



Tann nýggja Cunard-drottningin fer av bakkastokki.