

Hví svimur delfinin so skjótt?

Í mong ár hava vísindamenn kannað delfinina. Hon er óvanliga skilagóð, svimur ófatiliga skjótt og hefur fleiri aðrar framúrskarandi eiginleikar.

Vísindamenn á Bjeloruskiska Fróðskaparsetrinum hava framt nágreiniligar rannsóknir av ferðini hjá delfinum. Sum t. d. sjómenn ofta hava sæð, kunnu delfinir leggja seg í kjalarvorrin eftir skip og fylgja skipinum uttan at brúka nakran lim at svimja við — eftir öllum at doma. Tað er so, at tað sær út sum delfinin verður sleipað eftir skipinum. Hvussu ber hetta til?

Franski verkfrøðingurin Alexandre Eiffel, sum m. a. bygdi tað viðgítta tornið í París, kannaði eina ferð mótstøðuna hjá vatni móti flótandi likami og kom til tað úrslit, at tað vatnið, sum streymar imóti likaminum, altíð vil loysa seg frá likaminum í vinkli upp á 82 stig til rørsuleið likamsins. Hann segði eisini, at tær kreftir, sum koma av vatnloysingini, eru fleiri ferðir sterkari enn tær kreftir, sum standast av friktionini.

Henda »Eiffel-effekt« hefur tó ikki gildi altíð. Verður kelvi drigið gjøgnum vatn og ferðin javnt vaksin, so vísir dynamometrið alla tíðina tað sama — til mótstøðan knappliga minkar til 1/4. Verður ferðin aftur minkað, veksur vatnsmótstøðan straks aftur til tað, hon áður var.

Eiffel dugdi ikki sjálvur at greina hetta. Hann rópti hetta gáttarvirðið fyrri »mótstøðukreppan«. Seinni hevur Ludwig Prantl í Göttingen víst, at tað, sum hendir, er, at vatnið knappliga loysir seg frá tí flótandi likaminum undir vinklinum 110 stig til rørsuleiðina.

Orsøkin til at delfinin kann elta eitt skip uttan at rora ein lim er so stutt, at loysingarvinkul vatnsins nærkast seg nógv longdarakslinum hjá delfinini, t. e. friktionin verður næstan eingin. Men hetta kemst ikki av kropsforminum, tí í so máta líkjast delfinirnar ikki frá so mongum øðrum havsins djórum. Orsøkin er at finna í sjálvari hvøljuni, sum

er í nógvum skinnum, sum innihalda ávísu vætu.

Við serstøkum tólum hefur tað eydnast ichtyologunum at egleiða, at undir svimjing fara óldar bløðrur gjøgnum hvøljuna frá kúlu til sveiv. Hetta er mest at kalla vibratiónir, sum einans vara brotpart av sekundi. Á henda hátt »tekur« delfinin vatnið, tá tað hefur hug til at loysa seg frá henni, og bendir tað aftureftir móti sveivini.

Vísindamenn eru komnir til tað úrslit, at loyndarmálið aftan fyri ferðini hjá delfinini er at finna í teirri kemisku samansetingini hjá vætuni í hvølvi.



REIÐARAVIRKI
HEILSOLA
Kolonial & útgerð

HERMETIKK
TIMBURHANDIL
KLÆDNABÚÐ
SLEIPISTØÐ
SHELL-AVGREIÐSLA

DEILDIR:

SKÁLA SKIPASMÍÐJA &
HANDILSVIRKI, SKÁLA
Skipasmíð. Turkivirki. Handil

HANDELSHUSET
PESCADERO A-S
Strandgade 27A. København K
Tlf ASTA 1830. Telex 5290

Pf. J. F. KJØLBRO

Klaksvik. Føroyar
Telefon 5489. Telex 20
Telegramadr.: Kjølbros Klaksvik

uni. Henda væta er blanding av hámmolekylerum sambondum — lineert polymer.

Royndir hava styrkt hesa hugsan. Í hylti við 10.000 kubikmetrum av vatni hava menn mátað mótstøðuna hjá skipsmodellini. Tá 2 kg av lineerum polymeri var koyrt í vatnið, varð aftur mátað, og tá kom upp, at vatnsmótstøð-

an var minkað við nestan 60 pst.

Hetta sýnir, at o. u. ein fimmmíllionapartur av lineerum polymeri er nóg mikið til at tær kreftir, sum darva framferðini hjá einum skipi, kunnu basast meir enn til helvtar. Seinni royndir vistu, at tað var ikki neyðugt at uppløysa polymerum um allan hylin. Sama úrslit fekkst við at byggja eitt system inn í modellskipið, sum »lake« heilt smáar nøgdir av polymeri út í tað vatnið, sum nam við sjálvt skipið.

Um onkur skuldi hugsað um búskaparligt bruk av hesum hátti til sigling við stórum skipum, so kann straks sigast, at slík útsveiting av polymeri als ikki hevði høtt fisk ella annað livandi í sjónum, tí delfinirnar hava jú allar dagar havt hetta evnið hjá sær.

Í Minsk eru verkfrøðingar í ferð við at kanna, hvussu delfin-mátin kann brúkast til hydrofoibátar. Um prísir kann sigast, at 1 kg av polymeri kostar o. u. 1 kr.

Ferðamannavitjan (=turisma)

Nú verður meira og meira tosað um ferðamannavitjan og nakar eru eisini gjørt bæði frá almennari og privataru síðu í hesum máli. Men meira skal til, áðrenn ferðamannavitjan verður ein nýggj vinnugrein í Føroyum.

Orðatakið sigur, at Rom varð ikki bygdur eftir einum degi, og tað verður ferðamannavitjanin heldur ikki í Føroyum. Íslendingar eru her, komnir longur ávegis enn vit: fyrri 10 árum síðani (1961) komu 13.629 ferðamenn til Íslands, men í fjør (1970) komu ikki minni enn 52.908 ferðamenn til Íslands, so á seinastu 10 árunum hefur eydnast íslendingum at fárfalda ferðamannavitjanina, og gevur hetta landinum væl av inn-tøku.

Roknað verður við, at í miðal leggur hvør ferðamaður o. u. eitt túsund danskar krónur eftir seg í landinum, so 53 túsund ferðamenn leggja eftir seg o. u. 53 milliónur krónur (d. kr.), so ferðamannavitjanin er vorðin ein nýggj inntøkukelda hjá íslendingum, og um væl er arbeitt kann hon skjótt eisini gerast ein inntøkukelda í Føroyum. Kunnu vit læra nakar av íslendingum í hesum máli? Hann ið hesa grein skrivur meinar »ja«.

Tað almenna eigur at gera meira í hesum máli og einstaklingar sum vilja fremja hetta mál eiga eisini at fáa allan tann stuðul teir hava uppiborðan. Landsstýrið og lögtingið eigur at skaffa lagaliga lán til gistiúsabygging runt um landið og um tað er møgulegt at fáa danska statin at jatta stuðul til slík endamála, so vóna vit at Føroya Landsstýri kontaktar teir sum har ráða fyrir borgum. Kommunurnar runt um landið, skuldu eisini vist hesum máli áhuga, og sýnt vælvidt tá talan er um at leiga skúlarnar til ferðamannavitjan í summar frítíðini, tá skúlarnir standa tómri kortini. Í samarbeiði við Føroya ferðamannafelag skuldi her borið væl til at funni eina loysn, so at í hvørjari kommunu lá eitt hósandi lagir tókt til ferðamannavitjan, og býtið av peninginum imillum kommununa og tey sum taka sær av ferðamannunum, skuldi

ikkil verið so vandamikið at funnið útav. Her vil kanska onkur skjóta inn, at summi ferðafólk fara illa við húsum, bróta okkurt o. s. fr. Eisini hetta vandamál kann loysast um ein vilji er tess. T. d. at tekna eina trygging, sum dekkar teir skaðar, sum ikki fáast inn frá honum, sum framt hevur skaðan.

So er tað ferðasambandið við útheimin, sum ikki er í lagi enn. Okkum trýtur eitt ella tvey ferðamannaskip sum árið runt kundu flutt ferðafólk til landið. Hetta er eitt mál, sum lögtingið og landsstýrið má taka sær av. Hóast fleiri og fleiri velja at flúgva millum londini, so er tað kortini nógv fólk sum heldur vilja sigla, tí teimum dæmar tað betri. Og summi tora ikki at flúgva, og summi vilja spara pening við at ferðast á einum biligum klassa á ferðamannaskipi; t. d. skúlabarnaferðir og annað lesandi fólk vilja orðna sín ferðalag á biligasta hátt, sum rimiligt er.

Um Strandfaraskip Landsins fingur eina 1/2 millión í undirskotið á roknskapinum aftrat, av einum nýttar ferðamannaskipi, so trúgvi eg at landið sum heild kortini hevði havt stórt undirskot, vegna tann pening sum ferðafólk leggur eftir seg í landinum. Fáa vit eitt skip sum um summaríð kann flyta o. u. 400 ferðafólk í senn, og um veturin o. u. 200 og skipið siglir til meginlandið eina ferð um vikuna (aftur og fram) so hevði verið møguleiki hjá hesum skipinum at flutt uppi ca. 15000 ferðafólk tur-retur um árið, umframt frakt og post o. a. Umframt København skuldi eitt slíkt ferðamannaskip eisini lagt at landi eftir ferðafólki (ið hvussu er um summaríð) í Svøríki (Göteborg) og í Noregi (Bergen), t. d. annanhvønn tur í hvørjum landinum, og hvat skuldi verið í vegin at lagt at landi í Hettlandi ella norður Skotlandi, t. d. annanhvønn tur? Hetta hevði ikki kostað nógv ekstra hjá skipinum, tá hesar havnirnar eru so gott sum á kósini og tey flestu ferðafólkinir høvdu hildið tað verið stuttligt at sloppið at sett fótin á land í hesum grannalondum okkara, um so steðgurin bert

var ein ella tveir tímar í hvørj um staðnum.

Vóandi fer Flogsbandið eisini skjótt at fáa flúgingina til veruleika, so hevur fólk okkara fritt at velja imillum skip ella flúgvara og vildu hesir bæði ferðamøguleikarnir, tá alt kemur til alt styða hvønn annan og Føroyar kundu gjørt eitt ferðamannaland burturav.

Men sum áður sagt: einki fest fyrri einki. Bæði bóndin, sjómáðurin og idnaðarmaðurin vita, at fyrst mega brúkast pengar til velting og sáðing, skipabygging og útgerð og fábrikir byggjast, áðrenn omanfyrir nevndu stættir kunna heysta fruktirnar og tað sama verður at siga um ferðamannavitjanina í Føroyum. Fyrst má skaffast til vega nokk av gistingarmøguleikum hjá fremmandafólkinum sum vitjar land okkara og harnest mugu ferðamøguleikarnir gerast so góðir, sum tað nú einaferð er gjørligt, bæði millum Føroyar og útlandið og ferðarnar innanlands eiga at samskipast so væl tað letur seg gera. Gestirnir eiga at hava møguleikan at velja millum at ferðast gjøgnum luftina ella eftir sjónum og ferðasambandið má vera serliga gott og álitandi.

Í hagtolunum yvir ferðamannavitjanina í Íslandi, sæst at ein stórtur partur kemur úr USA og øðrum londum í Ameríku. Høvdu vit havt betri ferðasamband við Ísland, bæði eftir sjónum og ígjøgnum luftina, mundi óivað ein stórtur partur av hesum ferðafólki komið til Føroyar eisini. Her er so aftur ein uppgáva hjá íslendingum og føroyingum at

(Framhald á 4. síðu)

Útvarpið

Mikudagin 12. mei

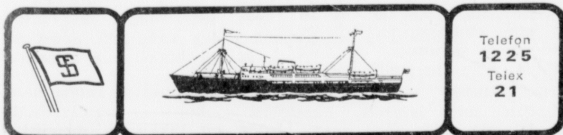
18.30 Veðurtíðindi og tíðindi.
18.42 Miðvika.
19.30 Poppur.
Dave Christian.

Hósdagin 13. mei

18.30 Veðurtíðindi og tíðindi.
18.42 Vístoria.
19.10 Poppur.

Fríggjadagin 14. mei

18.30 Veðurtíðindi og tíðindi.
18.42 Orðabókin.
J. H. W. Poulsen.
19.10 Tónleikur.



Skip	Ør København	Ør Aalborg	Ør Halmstad	Ør Leith	1 Føroyum
BLIKUR	6.5.	4.5.			10.5.
LÓMUR	14.4.	11.5.	12.5.		17.5.
BLIKUR	21.5.	18.5.			24.5.
Norðvikingur				24.5.	26.5.
LÓMUR	28.5.	25.5.	26.5.		31.5.

Norðvikingur ferur í Delfzijl Hollandi 19. mei.

PF SKIPAFELAGID FØROYAR