

MANDENS VERDEN

NR. 4

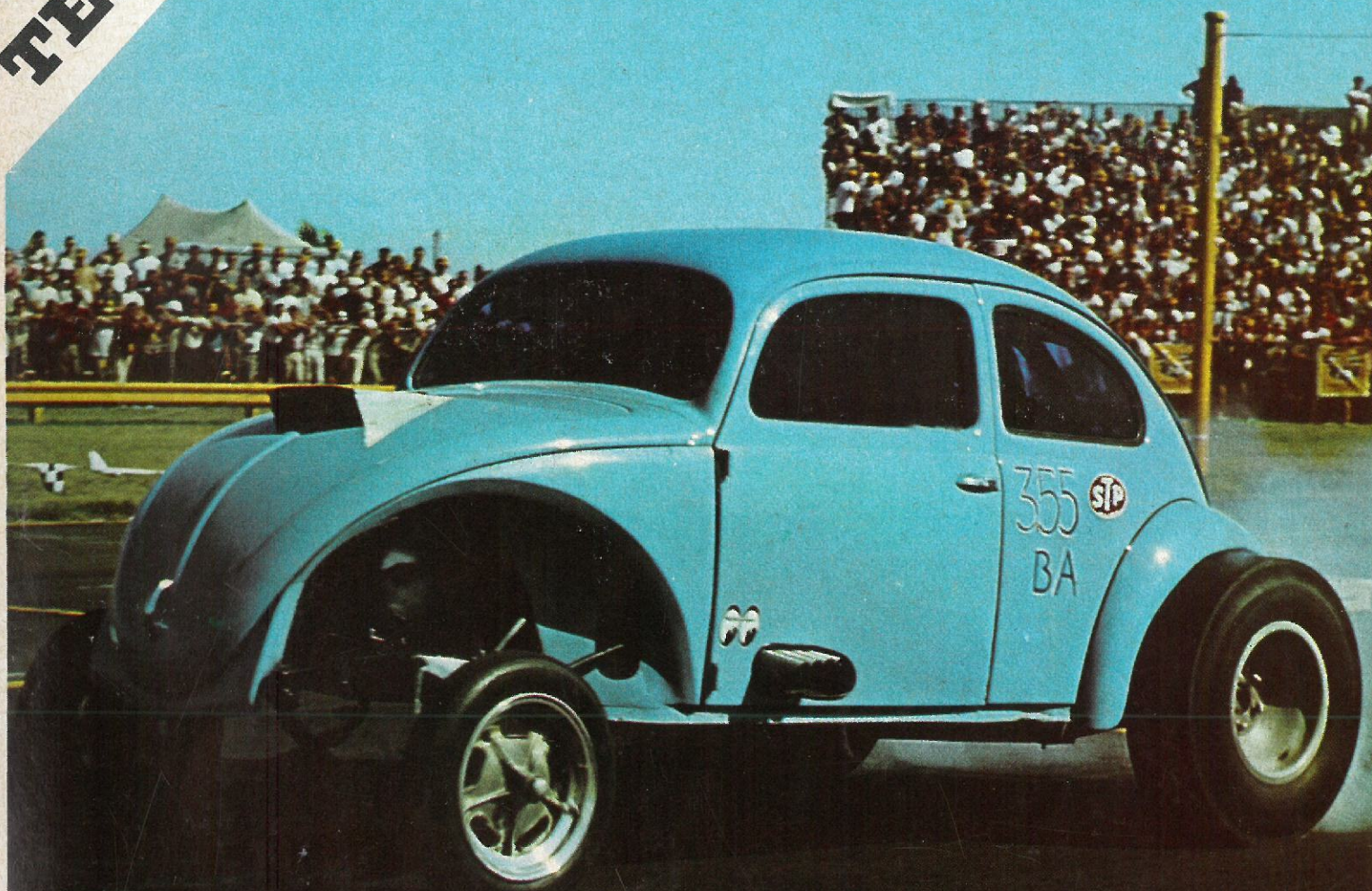
APR

1966

KR.
2,85

MED
TEKNIK
for alle

200 km/t med Folkevogn



Vælg det rigtige fiskegrej - Opel Rekord prøvekøres -
U-båd der kan flyve - Forårets nye biler præsenteres

BIL-REVVYEN 1966

DET STORE ILLUSTREREDE BILKATALOG MED GRUNDIG GENNEMGANG AF HELE VERDENS BILPRODUKTION • PRISER • BENZINFORBRUG • ACCELERATIONSKURVER M-M



Renault Caravelle S 1100 Coupé

Pris: 34.984

FRANSK



Riley EII MK. II

Pris: ca. 20.000

ENGLISK



Renault 16

Pris: 26.745

FRANSK



Riley Kestrel

Pris: ca. 26.000

ENGLISK



ALLE BIL-MODELLER SAMLET I EN BOG

I BIL-REVVYEN er hele verdens bilproduktion samlet. I alt 290 forskellige bilmodeller med alle tænkelige oplysninger.

Redaktion: Bernhard Linder.

Bemærk syv vigtige punkter i indholdet:

- 1) Teknisk gennemgang af hver enkelt bil med mulighed for sammenligning af modellerne.
- 2) Fotos af samtlige biler.
- 3) Accelerationskurver og tophastighed.
- 4) Gennemsnitligt benzinforbrug.
- 5) Priser, fabrikationssted og importør.
- 6) Forklaring på specifikationer.
- 7) Særligt afsnit om stationcars.

PRIS: 13,00 kr.

Her ses et opslag fra BIL-REVVYEN

Spørg efter BIL-REVVYEN hos Deres blad- eller boghandler



Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal
Redaktør:
Bernhard Linder
Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen
Redaktionssekretær:
Lise Bech
Lay-out:
Kay Rasmussen
Annoncedirektør:
Wencke Hansen

MANDENS VERDEN

NR. 4 - APRIL 1966 - 3. ÅRGANG

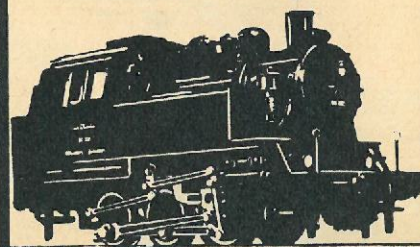
INDHOLD

FORSIDEN	1	Folkevognen med en 5,7 liters Corvette motor er en drabelig dragster. Se reportagen side 26
BREVKASSE	5	Breve til MANDENS VERDEN
MOTORAKTUELT	6	Bilnyhederne fra Genève
FISKERI	9	Peter Pirk
HUMORESKE	10	Skrot og skrammel
BIL-BREVKASSE	12	Hvad er der i vejen med min bil?
PRØVETUR I EN DRØMMEBIL	14	Tigern kan tæmmes
FISKERI	16	Brug det rigtige grej
MIT LIVS EVENTYR	18	Jeg blev muhamedaner for at redde livet
TEKNIK	22	Nu kommer u-båden, der kan flyve
RUMFART	24	Ned på jorden med astronauterne
REPORTAGE	26	Den helt store dille
FORSKNING	30	På jagt efter hulernes hemmeligheder
PRØVEKØRSEL	32	En Opel Rekord, der ikke er til at kende igen
MAND OG MAND IMELLEM	39	Læserannoncer: Køb - Salg - Bytte
SHOPPING	40	Nyt på markedet
KRIMINALGADE	43	Hvor skarpsindig er De?
PS	50	Klip, kommentarer og nyt om næste nummer
MÅNEDENS FARVEPLANCHE	51	»Christiansen-vognen« fra Store Kongensgade

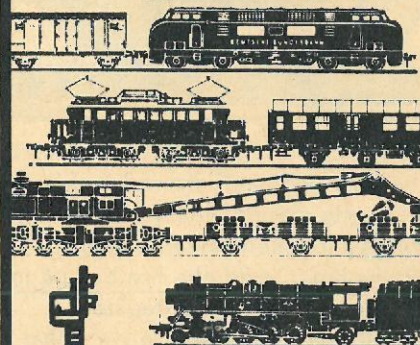
MANDENS VERDEN udkommer den sidste hverdag i måneden.
Redaktion, annoncer og ekspedition: Næsborgvej 90, Hvidovre. Tlf. (01) 75 33 00. Postgiro: 98 653.
(Alle henvendelser i redaktionelle spørgsmål bedes stilet skriftligt bilagt svarkuvert).

MANDENS VERDEN udgives af Forlaget Palle Fogtdal, Næsborgvej 90, Hvidovre. Tekst og billeder må i Danmark gengives med tydelig kildeangivelse. Sats: Grafo Print. Tryk: Aller Press og Fr. Martins Bogtrykkeri, Christiansfeld.

GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN



Fleischmann
HO
INTERNATIONAL



Fleischmann
HO

DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

SPORTY!



Ivrig acceleration - heftig styrke. Store hjul for bedre vejkontakt, større frihøjde, mindre dækslid. Nøjagtig styring, lille vendediameter. Effektiv bremsning med skivebremser på forhjulene. Rallyglad... med alle fire hjul på jorden.

Verdensmester i hverdagstøj.

De sporty egenskaber giver Volvo en ekstra værdi - og føreren ekstra køreglæde.

Og sikkerheden er et selvfølgelig standardudstyr - med 3-punkts sikkerhedsseler, stabil stålkarosse, skivebremser på forhjulene, lamelglas, elektrisk rudevasker og beskyttelsespolstring.

...De skal sikkert ha' en VOLVO!



PASFORM. Individuel komfort. Indført af Volvo - udført for Dem. Formpolstrede forsæder med talrige indstillingsmuligheder (også i lænden) giver maksimum af komfort, minimum af køretræthed. Bagsæde med nedfældeligt armlæn.



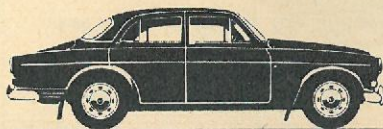
BOMSTÆRK. 75 eller 95 hk. Harmoni og balance - selv under hårdeste belastning. Effektiv køling - pålidelig smøring. 5 hovedlejer og legende let gearskift. Præcis styring - god vejkontakt. Parat til at yde - glad for det. Prøv selv!



ØKONOMISK... når man kører - og når man skal sælge. Der er rift om brugte Volvo'er. Man ved jo, det er kvalitet med lang levetid, minimum af værkstedsbesøg. Volvo er bygget til at køre. Og holde!

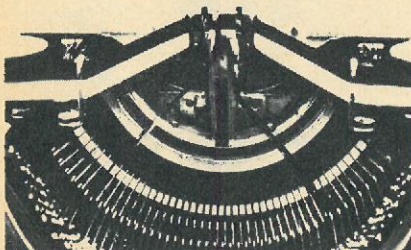
Prøv en af de 9 Amazon-modeller til priser fra kr. 24.784 + lev.omk.

VOLVO



BREVE

TIL
MANDENS VERDEN



Le Mans 1966

Angående det berømte 24-timers løb for sportsvogne på Le Mans. Jeg er interesseret i at vide, hvilken dato løbet finder sted, samt om entre, lejrforhold og lignende, da jeg har planlagt at lægge min sommerferie i forbindelse med denne begivenhed.

Ebbe Deleuran, Ålborg

Løbet køres i år i dagene 18. og 19. juni med start kl. 16 om lørdagen. Da vi for 3 år siden overværede Le Mans-løbet tog det ca. 3 timer at køre de sidste 10 km til banen, og på blot den ene af banens parkeringspladser stod omkring 40.000 biler! I selve byen Le Mans findes et par gode campingpladser, og da de kun ligger få kilometer fra banen, kan man gå dertil - det er hurtigere end at køre i bil. Parkeringsafgiften andrager ca. 20 kr. på en af de officielle P-pladser, medens adgang til banen koster mellem 15 og 75 kr., alt efter hvor man vil placere sig. (Red.)

Hellere halv størrelse

Jeg er vældig tilfreds med Deres blad, men der er en enkelt ting, jeg mener bør laves om, nemlig den medfølgende farveplanche. Den er for stor og bør laves i halv størrelse. Dels synes jeg plancherne er for store, hvis man vil have dem indrammet, og dels ville man ved at anvende halv størrelse undgå den kedelige sammenlægningsfold.

Jeg har talt med flere, der holder bladet, som mener det samme som jeg i dette spørgsmål. På flere læseseres vegne

B. Juel Nielsen, Bjerringbro

De taler ganske rigtigt på flere læseseres vegne, og allerede fra og med dette nummer har vi inddraget den indvendige bagside til planchen. (Red.)

Det ligger der omkring

I artiklen om sportsvogne i det sidste nummer, opgiver De for Triumph Spitfire en tophastighed på 148 km/t, mens der andet steds i en annonce angives ca. 155 km/t. Der er vist noget galt.

EJ, Randers

Fabrikken opgiver den største opnåelige tophastighed, mens vi opgiver det gennemsnit, der nås gennem målinger på en bestemt strækning, kørt i hver retning. Så det er ikke så galt, som det måske umiddelbart kan se ud til.

Red.

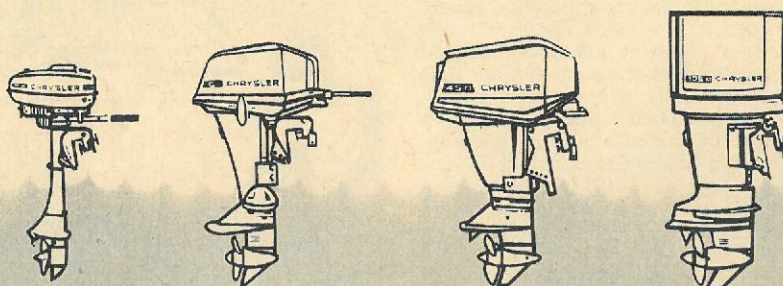


BÅDMOTORER

fra 3,5 til 105 HK - ialt 9 motorstørrelser. Alle med robust konstruktion, moderne formgivning, lydsvag gang. Specialservice og originale reservedele overalt. Chrysler - det STORE mærke i outboard bådmotorer. Chrysler - den største 1966-nyhed.

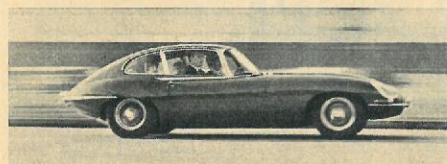
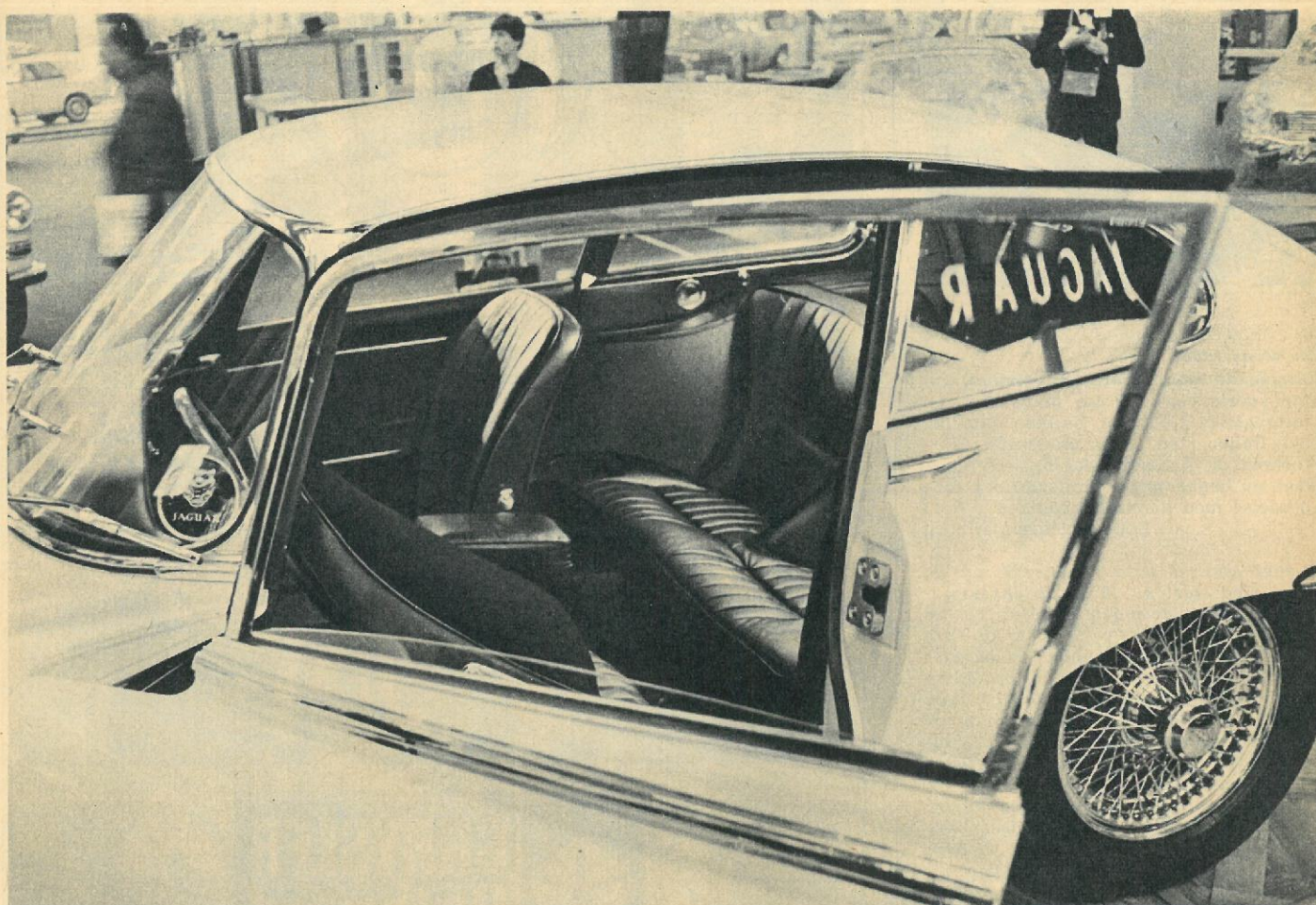
2 ÅRS GARANTI

Branchens forhandlere er parate til at vejlede Dem. Tlf. (01) 29 22 33 anviser nærmeste forhandler.



MOTORSTØRRELSER: 3,5 - 6 - 9,2 - 20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HK.

Generalrepræsentant: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S



Når sporten går fløjten

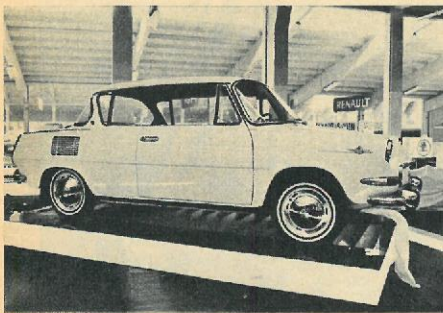
Det må give et stik i hjertet på alle inkarnerede ungarle ved at se den typiske playboy-vogn i familieudgave. Denne nye Jaguar type E 2 + 2 blev afsløret her i Genève. Der er ganske god plads til børn på bagsædet, men ombygningen har også ta-

get lidt af vognens barske profil. Bagsæderyggen kan vippes frem, så man i stedet får et stort bagagerum - omtrent en stationcar! Tilmed kan denne model efter ønske fås med automatgear - så mere kan man vel ikke forlange.

Der samler sig altid særlig interesse om den årlige biludstilling i Genève. Dels fordi den for de mange bilglade markerer foråret, der hernede netop er i fuldt flor. Men især fordi denne udstilling er den største på denne årstid og traditionelt bringer mange nyheder.

Her vises et sjældent alsidigt udsnit af hele verdens bilproduktion. Svejts har ikke selv nogen bilindustri at favorisere, men til gengæld et pengestærkt publikum, så Genève er stedet, hvor alle bilfabrikker kæmpes på lige fod om købernes gunst. Besøgstallet forventes at blive omkring en halv million i løbet af de 10 dage, og der er næppe nogen, der bliver skuffede. Alt er med lige fra de dyreste italienske drømmebiler til billige japanske og østeuropæiske vogne. Tendensen går i retningen af større fart med kraftigere motorer, GT-udgaver og fastback-former samt flottere udstyr og finesser og endelig praktiske familiever-sioner i form af stationcars.





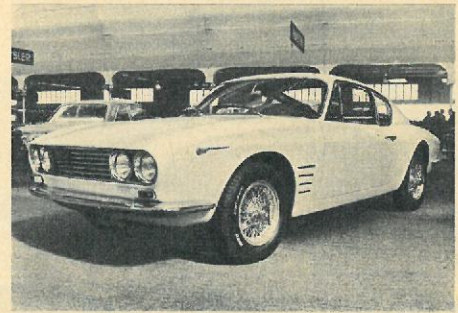
Elegance fra øst

Denne nye 2-dørs coupé Skoda 1000 MBX er ligefrem elegant. Det voldsomme luftindtag til hækmotoren er blevet afløst af diskrete ribber - også på standard-modellen - og det stolpeløse siderude-arrangement giver vognen sportspræg. Motoren er da også peppet til 60 hk, og tophastigheden opgives til 150 km/t. Interiøret er meget luksuøst med bl. a. sovebeslag.



Revideret Fiat 1100

Den populære Fiat 1100 har gennemgået en mindre modernisering og vist her for første gang uden for Italien. Modellen hedder 1100 R. Desuden fik stationcar-udgaven sin premiere. Motoren er sat ned til 1089 ccm (mod 1221) og 53 hk SAE (mod 55), men præstationerne skulle være uændrede. Blandt forbedringerne er skivebremser fortil og en mere stabil affjedring bagtil.



Ford Taunus via Torino

Kan De genkende denne Taunus 20 M TS Coupé? Sikkert ikke, den har nemlig været taget under behandling af karrosseri-eksperterne hos OSI i Torino. Vognen blev vist på Ford-standen, og det forlyder, at man i Köln alvorligt overvejer at fremstille en sådan smart sportsvognsversion, hvis den falder i publikums smag - hvilket den jo nok gør.



Find et navn og vind vognen

Sådan lancerer Alfa Romeo den ny 1600 Spider med helt nyt karrosseri fra Pininfarina på Giulia-basis. Alle indbydes til at deltage i konkurrencen om et nyt modelnavn, og man kan vinde et eksemplar af slagsen. Modellen afløser den 10-årige Giulietta, men har omtrent samme data: 1570 ccm, 125 hk SAE ved 6.000 omdr. min., 5-trins gearkasse, tophastighed over 185 km/t.



Med på moden

Chrysler præsenterede Dodge Charger, der helt igennem følger modens luner: udpræget fastback (minder om Rambler Marlin), sprosseløse sidevinduer og forlygter, der kan gemmes af vejen. En lækker »lille« sportscoupé på godt fem meters længde. Interiøret er noget af det lækreste, man endnu har set, og instrumentbordet så omfattende som i de fornemste sportsvogne.



Nok en Variant

Audi 1700 er nu kommet som stationcar med tilnavnet Variant - den samme betegnelse, som anvendes hos VW, der hermed direkte har markeret sin andel i samarbejdet med Mercedes og Auto Union. Den store bagklap lukkes opad og bagsædet kan klappes sammen, så ladfladen bliver næsten 2 kvadratmeter og rumindholdet 1600 liter.

Mindre og smartere

En af udstillingens største overraskelser var denne nye BMW 1600. Motor og konstruktion er i hovedsagen som på de kendte 1600/1800 modeller, der for øvrigt har fået udvidet programmet med to endnu kraftigere versioner: 2000 og 2000 TI. Men den nye 1600 er mindre i karrosseriet. Den lave krop og de store vinduesarealer giver den linjer i stil med den smarte coupé-model 2000 CS, der skimtes til højre.

240 km/t i Fiat 850 Coupé

Troldmanden Carlo Abarth garanterer for overskriften med denne Fiat Abarth 2000 OT. Han har anbragt en 2-liters motor på 185 hk DIN i det lille 850 coupé-karrosseri. Vægtfordelingen har måttet klæres med det enorme reservehjul helt fremme under fronten og et kæmpemæssigt kølersystem med luftgennemgang i hjelmen.





De får pengene tilbage,

hvis denne polish ikke giver Deres bil en glans, som holder længere,
end De har oplevet tidligere

Denne polish er så meget bedre, at De får pengene tilbage, hvis den ikke giver Deres vogn en mere strålende og holdbar glans, end De før har oplevet. *)

Vi kan give denne garanti, fordi PRESTONE indeholder tre specielle kemikalier, som effektivt fjerner vejstøv, olie og sod. Når lakken er ren, træder et nyt, enestående kemikalie til og „varmer“ den fine voks så tæt til lakken, at intet kan trænge igennem.

De skal ikke blive overrasket, hvis De kan polere vognen på den halve tid med denne amerikanske polish. Så hurtigt og så effektivt virker den. Køb en dunk PRESTONE Car Polish og Cleaner i dag!

*) Hvis De ikke er tilfreds med resultatet send dunken med resten af indholdet til TRANSPORT-TEKNIK A/S, Upsalagade 18, Kbh. Ø og angiv navn og adresse samt grunden til, at De ikke er tilfreds.



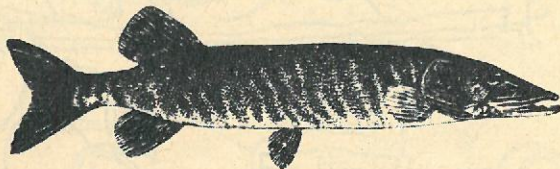
GARANTI: Efter at have været overskyldet med havvand ved den engelske kyst i fem døgn behøvede denne bil, som var beskyttet med PRESTONE kun en hurtig aftørring med en svamp for at få sin oprindelige glans igen. Havvand og salt kunne ikke trænge gennem den beskyttende hinde, PRESTONE havde dannet.



„Prestone“ og „Union Carbide“ er varemærker for Union Carbide Corporation - verdens førende indenfor kemikalier. Deres sædvanlige leverandør har den.

Generalagent i Danmark:

Transport-Teknik A/S, Upsalagade 18, København Ø, Telefon (01) TR 4404
Transport-Teknik A/S, Kolding, Telefon (055) 25200



FISKERI Når De får dette blad, er det næsten påske, og påsken er for de fleste, der dyrker kystfiskeriet efter ørred, sæsonens egentlige start.

Vinteren har været så hård i år, at det næppe bliver til de mange påskeørreder for den enkelte, men for tidligt er det absolut ikke at prøve. Nogle få varme solskinsdage i det tidlige forår er nok til at lune vandet på de lave områder helt inde under kysten, og det betyder, at man hurtigt ser et myldrende liv af yngel og småfisk derinde. Opdager De i det krystallklare vand mellem sten og tangplanter, at småfisk vimser omkring, så kan De regne med, at ørreden også vil være der før eller siden. Den jager de glimtende tobissstimer, den kaster sig efter yngelen, og disse jagter bringer den ind på de laveste vandområder ganske tidligt på foråret.

Typisk for det tidlige kystfiskeri kan være, at man intet mærker, intet ser – ikke engang et hug af en torske. Time efter time fisker man, og lidt efter lidt får man det indtryk, at der ikke er en fisk i vandet. Men bliv ved. Til den tålmodige er der utvivlsomt en påskeørred.

Jeg oplevede for nogle år siden at få den – bare et eneste hug i fem lange dage – ikke een fisk mere at se, men den vejede 7,8 kg.

Mange venter en meget fin havørredssæson i 1966, og lad os håbe, de får ret. Ærgerligt er det hver vinter at konstatere, at der tyvfiskes kraftigt i fredningstiden i bække og åer efter havørred. Det koster titusinder af stykker havørredyngel, og det er vi mange, som ikke vil blive ved at tolerere.

Alle lystfiskere må – hver på sit fisketerræn – være med til at holde øjnene åbne. Vi har fiskeribetjente, som tager sig af lovovertræderne, men de få betjente kan ikke være overalt, og derfor må vi alle hjælpe dem.

Lær i sommerens løb de kyststrækninger at kende, hvor De færdes. Find ud af, hvor ørreden kan lege, og hold så øje med disse steder, når legen i efteråret tager sin begyndelse. Der vil De

møde tyvfiskeren, og han skal stoppes og afklappes i første forsøg, hvis det overhovedet er muligt.

Mod midten af april nærmer vi os forårssæsonens allerbedste dage ved kysten. 15. april til 1. maj regnes af mange for den bedste havørredtid i foråret.

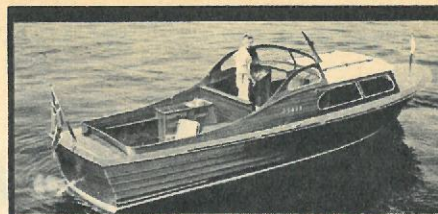
Skal vi gi' et godt råd, må det være: Stå tidligt op – fisk i den årle morgen allerede før solopgang – og fisk sent om aftenen. Jeg ved godt, at mange siger: Jeg har aldrig fået fisk før hen på formiddagen – men min erfaring er nu, at om foråret får man langt de fleste ørreder enten morgen eller aften, når solen står lavt på himmelen, medens man godt kan holde pause midt på dagen. Aftenen regner jeg for bedre end morgenen, og den fisker, der starter ørredfiskeriet ved 16-17-tiden, får ofte mere end den, der har fisket dagen lang, og som holder op ved aftensmadtid.

Gedderne er ikke mere fredet i april – ikke officielt, men langt de fleste lystfiskere freder dem alligevel og anerkender ikke biologernes mærkelige indstilling. Bedre svar kan vi vel ikke gi' til den.

Lad gedderne lege i fred. Det lønner sig, hvor gedden er hovedbyttet. Noget andet er lakse- eller ørredåen. Der bør man udrydde den, og dér kan man benytte sig af muligheden for at måtte fange den i denne måned.

En morsom fisk står sidst i april ind i vore farvande i millionvis. Det er hornfisken, og den træffer De pludselig ved kysten i de sene april dage. Stimer af den kan følge pirken helt ind til strandbredden, og er hornfisken i det rette humør, bider den. Især på pirk med enkeltkrog kan den sidde så godt, at det er en smal sag at lande den. Vil De have hornfisk med hjem, skal De spinde hurtigt og højt i vandet. Så kan De se den komme plaskende i vandskorpen lige efter pirken for pludselig at snuppe den.

I april vil tusinder af kystfiskere flokkes på de danske ørredstrande, og der er ørred til dem, som er energiske og dygtige nok.



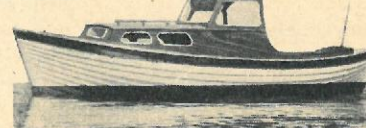
»NORMAN« mahogni motor-cruiser
»SKILSØ CABINE« 27'

med marine dieselmotor med el. start, toilet og pantry. Rummelig salon med 4 køjepladser, stort cockpit med sofasæde og bord. Ekstra køjepladser i cockpit. Sædeles behagelige sejlegenskaber. Fineste kvalitet og udførelse.



»NORMAN« fiberglas-snekken »MYRA« 20'

med 10 hk. 2 cyl. marinemotor. Rummelig robust og særdeles sødygtig båd, ideel til familieture, jagt, fiskeri, chalup, lods og patruljebåd o. l. – Skandinavians populæreste båd i sin klasse.



23' TURBAD med 8/10 hk diesel

klihbbygget, knastfri fyr på Eg Mahogni aptering. Rummelig og velsjendende familiebåd, kan også fås i større udgave på 24'-26'.

- Vi giver de bedste tilbud i norske kvalitetsbåde

NORMAN IMPORT
H. C. ANDERSENSVEJ 11
AABYHØJ – TLF. (061) 5 85 61

BREINING
FOUGÈRE
er hovedsagen!



FRA KR. 4,85

Hvordan man mister en formue på

SKROT OG SKRAMMEL

Tekst og tegninger: MAX RANDRUP

En tragisk og så godt som sandfærdig beretning om kærlighed til brugte biler.

HUMORESKE

Nogle mennesker er helt urimeligt uheldige. Andre opsøger bevidst ulykkerne og giver Vorherre skylden bag efter. Men de fleste er bare forsynet med et overtal af åndelige tommelfingre. Hvordan det hænger sammen med mig, ved jeg ikke, men det er en kendsgerning, at de mest håbløse og ophugningsmodne køretøjer i nyere tid har sat hinanden stævne hos mig. I min visdom har jeg aldrig købt nyt. »Lad idioterne tage den store afskrivning«, De ved nok. Den indstilling har vist kostet mig et par hundrede tusinde i tidens løb, og ethvert spor af pengene er forlængst udvisket.

Jeg holder ikke bil mere, og jeg skal heller ikke have nogen i dette jordeliv. Og vil man til sin tid tilbyde mig en tur til himlen pr. ildvogn, vil jeg foretrække at spadsere.

Mit forhold til de brugte biler havde ungdomsforelskelsens karakter: tit – og lige hektisk hver gang. Det kom sig af en scooters troløshed engang for mange år siden. Jeg havde et prægtigt frontalsammenstød med en varebil i Odense. Sporene viste, at Vespa'en havde flyttet bilen en meter bagud, og mit venstre knæ viste, at jeg havde fløjet 22 meter gennem luften, før asfalten kom. Så lod jeg mig for evigt skille fra de tohjulede og solgte vraget til min bror. Et halvt år senere klippede koblingshåndtaget det yderste led af hans ringfinger, og så blev bæstet likvideret.

Men jeg var forlængst blevet firehjul. Jeg havde købt verdens dårligste bil (now it can be told). En Lloyd varevogn – for længst gået ud af pro-

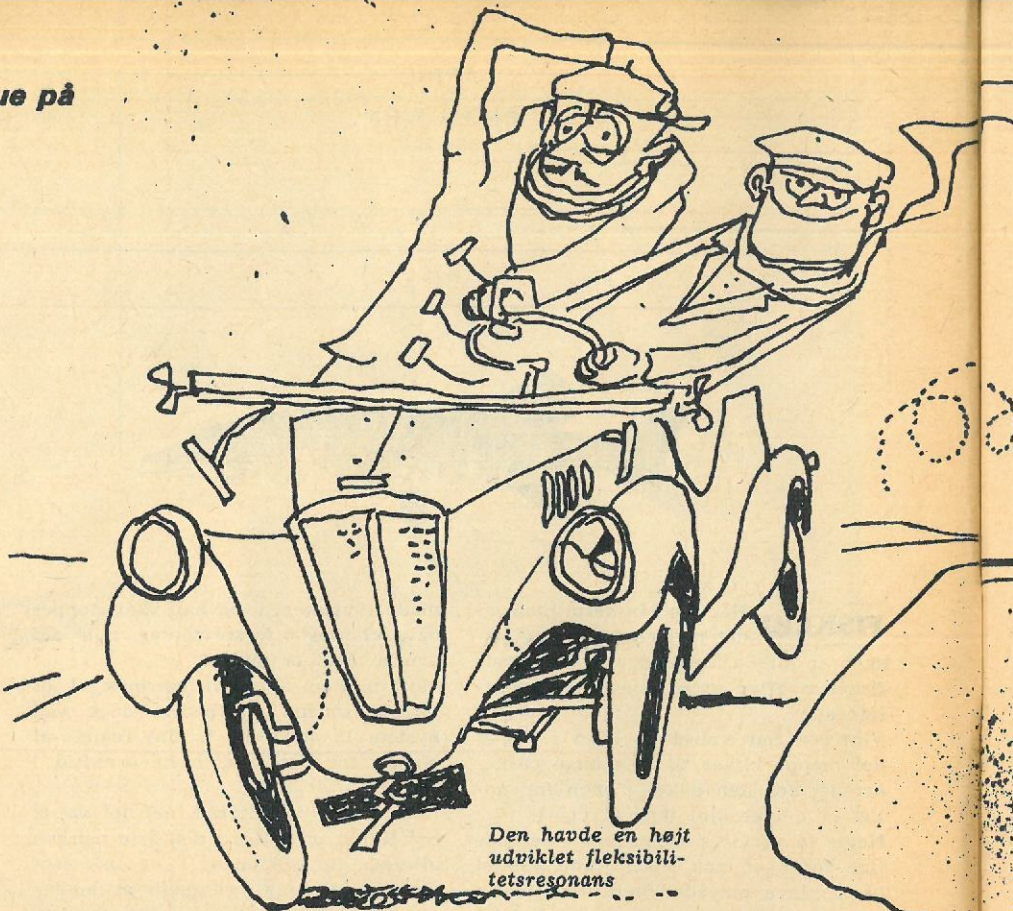
duktion til velsignelse for menneskeheden. To-cylindret to-takter. En af dem der ikke skulle til pladesmeden efter et sammenstød, men til bogbinderen.

Når det gik vildt til, kom den op over de 60 i timen, men så var det sandelig også om at holde på hat og briller. Den skreg som et dyr i nød, og fortojet, der tilsyneladende var lavet af pap og samlet med klister og spyt, opførte sig fuldstændig uberegneligt.

Nu er jeg allergisk overfor lyde, og den vogn var ved at gøre det af med mig. En eller anden klamphugger havde foret varerummet med krydsfinér, og de franske skruer var løse alle som én. Jeg kørte i en konstant kakofonisk symfoni af rasleri og knatterad. På en week end-tur til Nissum Bredning sad min kone sammenlagt ni timer omme i ladet med hammer og skruetrækker for at finde ondets rod, mens jeg bed plomberne ud af tænderne i hysterisk raseri.

Tre gange i løbet af 5000 km skiftede jeg motor ud. Sagen var nemlig den, at cylindrene ikke så godt tålte stempels op- og nedgående bevægelser. Det kunne såmænd lige så vel have været omvendt. Alting hoppede ukontrollabelt i den vogn. Men stemplet satte sig altså med jævne mellemrum. Ja, det blev regelmæssigt, at min kone ved afgang fra Århus kunne sige:

– Det sætter sig på Vejlebakken. Og så satte det sig på Vejlebakken. Sådan en bil sælger man ikke til bekendte. Jeg fik en professionel »krejler« til at stige på, og han solgte den



Den havde en højt udviklet fleksibilitetsresponans

senere til en husmand i Ringe. Det skulle jeg selv have gjort. Bilmanden fik hvert år til jul en gås sendt fra Ringe i taknemmelighed for den dejlige bil, der aldrig gjorde knuder. Sådan er verden fuld af uretfærdighed.

Men så fik jeg min Oldsmobile. Udtalen skyldes sælgeren – en udpræget jysk handy-man, der altid gik med sejl garn og søm i lommen for at kunne imødegå pludseligt opstående autotekniske problemer.

Var der ikke andet, så var der stil over det fartøj. Man agede højt på sin plydsede stol og nåede fire-fem kilometer ud i fremtiden pr. liter benzin. Og man slog hårdt, når man ramte noget. Det gjorde man forresten tit, for der var temmelig store ratbevægelser fra styrbord til bagbord, før snekke, hjul og styrebolte indtraf i en heldig, nogenlunde samstemmende position. Det var ganske spændende til tider.

Det var dog mere spændende, at den venstre forord konsekvent sprang op, når man foretog et højresving. Elegant fejede den ud i trafikken og gjorde stort indtryk på andre kørende folk. I begyndelsen bandt jeg den til ratstammen med en tøjsnor, men siden fik jeg den svejset til. Det betød ikke så meget – der var jo plads nok til at vandre over gulvet og bruge højredøren.

Da jeg havde brugt min slægts sommeren i flere generationer på benzin til min Oldsmobile – og stadig ikke var kommet synderligt langt med den – skiftede jeg ud.

Nu er det sådan, at store bilvenner, store elskere og store idioter altid finder sammen i dyrkelse af fælles interesser. Per Carlsen var alle tre dele, og som den ven han var, tilbød han mig sin Morris cabriolet 1938.

Vi prøvede den sammen på en mindeværdig tur fra Odense til Nyborg – og mere eller mindre retur.

Nu må man vide, at denne model delvis var bygget af Yorkshire-bøg, hvor på pladerne var ophængt med varierende held. Det har nok været en rigtig fiksert i sin tid, da døtre af bedre kolonial-gentlemen brugte den til små friske ture rundt om golfbanen inden tetid – men teen var i hvert fald blevet kold i 1955 – hint usalige år, da jeg købte vognen.

Prøven på Odense-Nyborg-vejen foregik i september, men Per havde ikke slået kalechen op.

– Det er sgu da pjat at køre i lukket vogn på denne årstid, erklærede han.

– Og forresten er stoffet dér bagi kun attrap. Det er en sportsvogn, mand.

Sportsvognen havde sjove indfald. Når den blev pisket op til 75 og gik ind i en kurve, begyndte lemmen (dør vil jeg ikke kalde den) at gabe en tomme eller halvanden. En hønsekrog sikrede, at den ikke fulgte Oldsmobajlens eksempel.

– Den gaber, mand – det hele vrider sig af led, brølede jeg i stormen.

– Du vrider den sig. Har du ikke hørt om fleksibilitetsresonans.

– Nej.

– Så er det på tide.

Det var noget med, at avancerede sportsvogne skal kunne gi' sig i rammekonstruktionen for at holde hjulene på vejen. Han var godt underrettet. Forruden kunne fældes fremefter, og med omvendte kasketter blæste vi gennem polarstormen til undren for mange. I svingene lændede vi os ud over rælingen som sejlsportsfolk, mens speedometret truende dirrede omkring de 50. Somme tider viste det også nul og 100 ved samme hastighed, men Per Carlsen kunne fortælle, at sårbare engelske biler af høj race kunne have nykker som fuldblodsheste.

I Langeskov gav den op. Det lød pludselig, som om en Titan begyndte at hamre vognbunden med en stålnæve, og trækket forsvandt.

– Hvad var det?

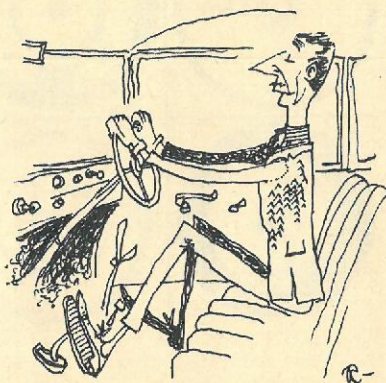
– Åh, det var nok ingenting. Det går sikkert over af sig selv.

Det gik ikke over, for det var kardanakslens forreste led, der var røget. Akslen havde basket vildt mod vejen og vognbunden, fremstillet af ædel britisk bøg. Jeg brækkede et stykke tråd af et pigtrådshegn og tilvebragte dét, en ekspert ville kalde »en midlertidig mekanisk forbindelse«.

Vi humpede til Odense på pigtråden, og jeg købte selvfølgelig vognen. Vanskeligheder er til for at overvindes.

Jeg skal ikke trætte Dem med alle de usselheder, jeg har købt, forsøgt at køre i, solgt, sparket eller foræret

Der var nu noget nobelt ved Oldsmobajlen



væk. Men mit livs sidste bil må have et ord med på vejen, al den stund denne bil definitivt fratog mig lysten til at eje noget som helst på gummi-hjul.

Igen min forfængelighed og dragning mod gigtens velsignelser: en åben vogn. Mærket skåner vi for offentliggørelse.

7000 kroner blev erlagt. Mine blå, blå øjne spejlede sig i den blå, blå lak, der skjulte historiens sorteste, sorteste elendighed.

Må jeg for Deres egen skyld sammenfatte det i punkter:

1. Den knækkede altid bagaksel på velvalgte steder. Rådhuspladsen i København, Flakhaven i Odense, Rådhus-torvet i Randers.

2. Dens køler eksploderede kun, når der var kommet frostvæske på, og jeg skulle hjem til jul. Men så gjorde den det også med en hjertelig kaskade af kogende vand og kemikalier, der gik fint gennem kaleschen og ødelagde bagage, julegaver og passagerer.

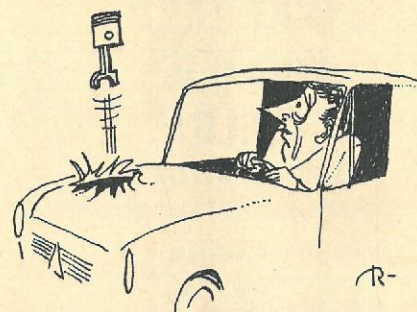
3. Koblingen var nede på klokoblingstadiet, hvor man kun skelner mellem funktioner inde og ude. I praksis vil det sige, at man fra absolut stilstand fandt sig kørende med 20 km/t, hvis da ikke den ædle motor var stallet, og startkransen havde sat sig fast.

4. Den brugte ikke olie. Den smed den bare fra sig. Det bageste hovedleje var lige så tæt som Deres badekar, når De trækker proppen op. Mine naboer kunne have tjent sig rige, hvis de havde været vakse nok til at skubbe en gryde ind under hovedlejet, når jeg var kommet hjem efter en længere tur.

5. Kalechen og de påsømmede marieglasruder sluttede så tæt, at man fra september til april følte sig til hest, i åben båd over Alperne.

Den måtte opgives. Mit livs uigenkaldeligt sidste bil stod tre somre og tre vintre urørt i gården. Utallige generationer af vilde katte formerede sig på de ægte gyldenlæders sæder. Utallige unger hoppede kalechen sønder, og med tynget samvittighed kastede jeg nu og da et blik ud af vinduet for at se, om den dog ikke ville rådne op af sig selv og løbe i kloaken.

Lloyden gjorde tilværelsen spændende og afvekslende



Ophuggerne grinede i telefonen (jeg var hele fagregistret igennem). Jeg skulle bringe den selv og tage papirerne med.

– Man har da ikke papir på den slags! – Så må De æde den, hr.

Min appetit var svundet.

Viceværten snakkede om »et pænt kvarter«. Man kunne ikke sådan bare lade affald ligge i gården. Naboerne havde klaget.

Men så kom frelsen. En vakker dag blev jeg kørt hjem i hyrevogn af et ungt menneske, der havde møtrikker på hjernen. Vi snakkede om min bil, og han fik den at se.

– Må jeg byde Dem 300 for den?

– Nej.

– 500 da?

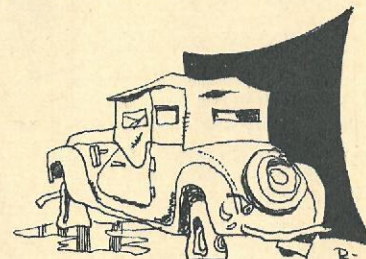
– Nej. Men hvis De vil sørge for, at jeg aldrig mere får den at se, skal der stå stegte ål og eksportsnaps og kaffe med cognac på bordet til Dem og Deres familie førstkommande lørdag. Som jeg sagde i starten: Guderne smiler forskelligt til os. En dag ringede det unge menneske op og sagde: – Mand, for en vogn! Jeg købte to regnslag på det militære overskudslager, og nu sku' De se en kaleche, jeg har lavet! Og motoren – den fik en sjat olie i cylindrene, og så startede den bedre end min fars Wolseley. Jeg har malet hende rød over det hele. Hun er lige i øjet. Jeg kommer ud og viser Dem, hvordan hun er blevet...

– NEJ! I alle gode kræfters navn!

– Vil De ikke se...

– Nej tak.

Og meget langsomt tilføjede jeg: – Jeg har... set... nok.

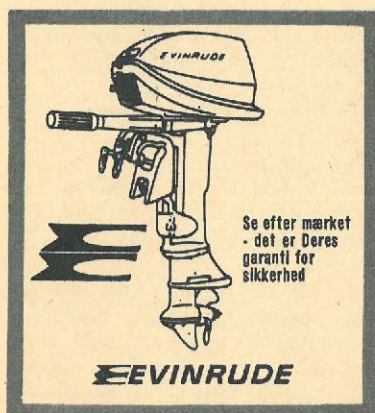


Mit livs sidste bil klyngede sig til håbet om genopstandelse

VÆLG MED SIKKERHED FOR ØJE - VÆLG: Evinrude

Evinrude gi'r Dem det hele:

- fuldendte påhængsmotorer
- korrosionsbestandige
- vibrationstrie
- støjsvage og vandtætte
- med stor slidstyrke
- altid reservedele på lager
- serviceværksteder over hele landet
- 59 års erfaring i »outboards«
- 2 års garanti
- højeste brugt-motor værdi
- altid reservedele på lager
- 21 forskellige modeller fra 3,8 hk - 100 hk og stern drive fra 90 hk - 200 hk.
- priser fra kr. 1380,- (Incl. oms)
- forlang kataloget med alle modellerne og få gratis hæftet »sund sans til søs«



Se efter mærket
- det er Deres
garanti for
sikkerhed

Evinrude



Se efter mærket - hos vore mere end 80 forhandlere, der sikrer Dem perfekt service landet over.

ERFARING GIVER STYRKE - ENDNU EN GRUND TIL AT VÆLGE

EVINRUDE

KETNER MARINE, VORDINGBORGGADE 6-8, Ø - TRIA 3131

Indsend kuponen Klip her!

**GRATIS TIL DEM:
sund sans
til søs**



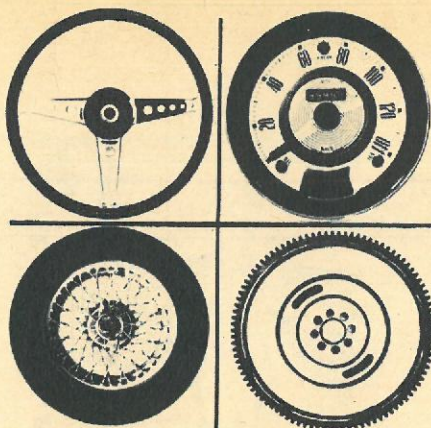
Indsend denne kupon allerede i dag
og De får GRATIS tilsendt det store
EVINRUDE katalog samt hæftet: Sund Sans til Søs

NAVN:

ADRESSE:

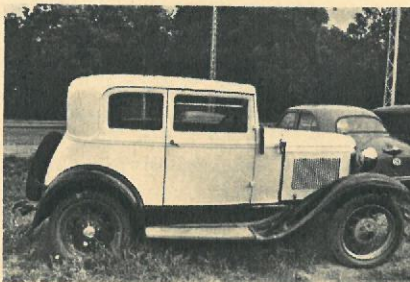
BY:

Indsend kuponen til
KETNER MARINE
Vordingborggade 6-8, Kbh. Ø.



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

For Ford A entusiaster



I MANDENS VERDEN nr. 2 efterlyste en læser en instruktionsbog for Ford A. Redaktionen har i den anledning modtaget mange henvendelser, dels tekniske oplysninger og dels ønsker om instruktionsbøger. Den mest glædelige meddelelse kom fra Dansk Vintage Motor Club i Århus, der beder os oplyse, at klubben kan fremskaffe originale instruktionsbøger til en pris à 7 kr. I øvrigt hjælper klubben gerne ejere af andre gamle biler, som er kommet i bekneb for oplysninger. Adressen er: Dansk Vintage Motor Club, v/hr. B. Thorén, Herluf Trollesgade 59, Århus N.

Væk med de grå hår

Min Peugeot 404 har lige fra ny og nu gennem flere måneder været befordrende for mine grå hårs vækst. Grunden er, at den »taber« eksplosioner, når den skal accelerere kvikt eller køre for fuld gas. Jeg har naturligvis gentagne gange konsulteret mit værksted, og der har man udskiftet tændrør, stillet på tændingen, pillet ved benzinpumpen m. v., men hidtil uden resultat. Hvad gør jeg?

Odense-bilist

Vi kunne naturligvis fristes til at foreslå Dem en hårfarvning, men da vi fornemmer, at De søger en permanent løsning nok så meget som et morsomt svar, skal De få den - og lad os i den forbindelse sige, at dette svar uden tvivl har bud til flere 404-kørere, for Deres tilfælde er ikke det første, vi

har hørt om. Fejlen skyldes utvivlsomt, at motorens el-anlæg er for kraftigt TV- og radioskærmet, hvilket simpelt hen medfører, at tændgnisten bliver så meget svækket, at den har svært ved at slå igennem, når der virkelig kommer »tryk på«. Hvis ikke vi netop stod på tærsklen til lovpligtig TV- og radio-afskærmning af motor-køretøjers tændingsanlæg, kunne vi råde Dem til at få fjernet modstandene over tændrørene og eventuelt udskifte de standardmonterede kultrådtændrørsledninger med almindelig kobber-tændrørsledning. Imidlertid skulle det være nok at gå over til tændingskabler af fabrikatet Bougicord, der importeres af firmaet Jens Andersen og Sønner, Halsbjergvej, Albertslund. På den måde vil Deres vogn blive svagere radiodæmpet, kraftigere i tændingen og trods alt fortsat befinde sig på den kommende radiodæmpnings-lovs grund. (rs)

Mere fut i bilen

Først vil jeg gerne sige tak for det gode månedsblad. Jeg har en Fiat 500 som jeg gerne vil have gjort lidt mere kvik. Hvor meget kan man tune den? Hvornår begynder motoren at tage skade af det? Hvor meget koster det?

Jørgen Kousgaard,
Ny Fårevejle

Den enkleste tuningsform er en gennemgribende afbalancering og polering af de enkelte motordeler. Herved opnås en mindre effektforøgelse samtidig med, at motorens levetid forøges. Skal der imidlertid foretages en mere gennemgribende tuning - ændring af ventildiagram, større ventiler, kraftigere ventildedre, ændret indsugning og udblæsning - så vil det ikke alene gå ud over motorens levetid, men operationen vil også koste penge. Kan De selv foretage tuning, kan den holdes inden for nogle hundreder kroner, men skal De til mekaniker, forslår tusinde kroner ikke meget. Og desværre har alt for mange mekanikere ikke det kendskab til tuning, som de selv mener. Derfor er det klogest at henvende sig til et værksted, der har gjort tuning til sit speciale. (at)

God, bedre, blazer



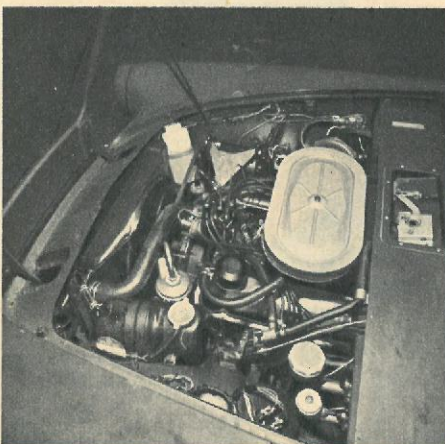
Jørgen Ryg har valgt en enradet blazer med blanke knapper - en blazer til fritid, til forår og sommer - til at slappe af i og til at være velklædt med. En panama-vævet blazer i 55 % DIOLLEN og 45 % uld.

MR. *Jardex*
er vel til mode i
(R) af reg. varemærke
Diolen (R)
DEN MODERNE POLYESTER

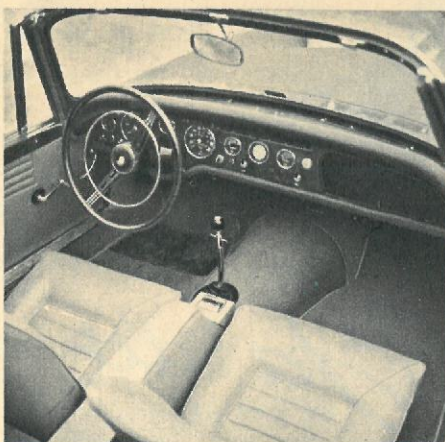
**Den nye Sunbeam Tiger ser ikke
ud af så meget,
men den er som en ulv eller
rettere en tiger i fåreklæder...**

Af M. O. Torsen - Fotos: Ole Winther

TIGEREN KAN TÆMMES



Det har været et problem at få plads til det vældige maskineri under motorhjælmen. Mange centimeter plads er der ikke blevet til overs.



Det lækre interiør i Sunbeam Alpine går igen i den skrappe Tiger-udgave, endda i endnu mere gedigen udførelse med bl. a. instrumentbord af valnøddetræ.

Måske husker De en humørfyldt grammofoon-indspilning af Tiger Rag, hvor en vis smedemester Mortensen over »Fumlerød Radio« spillede »en splinterny jasmusik-stykke med noder«. I en blanding af alle landsdeles dialekter sang de lystige smede refrainet:

- Hvor er æ tiger? - Wa ær'ed do siger?
- A sæjer hvor er æ tiger?

I dag kan svaret gives. Æ Tiger - Sunbeam Tiger - ligger langt, langt forude. Netop som tigreren takket være et olieselskabs fornøjelige reklamekampagne er blevet symbol for motoriseret kraftudfoldelse, har få biler så svulmende styrke som denne sportsvogn, der bærer tigreren navn.

Den engelske Sunbeam Alpine hører allerede hjemme blandt de hurtigste sportsvogne. Hvad må der så ikke ske, når en amerikaner får den frække idé at udskifte dens 4-cylindrede 1,6 liters motor med en 4,3 liters Ford V-8 motor?

Nøjagtig sådan kom Tiger'en nemlig til verden, da Rootes-repræsentanten i Los Angeles lod den berømte racerfører Carroll Shelby's Ford V-8 specialmotor indbygge i en Alpine.

Og Rootes-fabrikkerne tog ikke afstand fra denne bastard, men satte den tværtimod i serie-produktion. Den omstændighed, at Chrysler siden har erhvervet 30 procent af aktiekapitalen i Rootes, har ikke ændret noget ved det pikante forhold, at Tigeren stadig sprinter fra de fleste forfølgere i færdselen ved hjælp af en Ford-motor.

En enkelt Tiger har været sluppet løs i den hjemlige trafikjungle, men den er fanget ind igen og afskibet til det fjerne Østen. Den var indkøbt af direktionssekretær Leo Ebbesen, som skulle have

pragteksempelaret med til sin bopæl på en dansk gummiplantage i Malaysia. Ingen andre har endnu omdannet en hjemlig garage til et rovdyrbur, men vi fik lejlighed til at prøve at tæmme Tigeren under dens gæsteoptræden her i landet. Man kan forståeligt nok ikke udskifte en 1600 kubikcentimeters motor med en, der er tre gange så stor, uden at foretage andre ændringer. Sammen med V-8 motoren har vognen fået hele Fords transmission samt bagakslen og den fire trins gearkasse fra Mustangen. Ved hjælp af yderligere en del ændringer har man fået gjort den engelsk-amerikanske formæling til en lykkelig alliance.

Den voldsomme ekstra kraft kan udnyttes sikkert og pålideligt, og Sunbeam Tiger er blevet en rigtig maskulin sportsvogn, efter at den vældige V-8 motor er blevet klemmt ned under Alpine-hjælmen med et skohorn.

Så svært har det været at få plads, at man sjældent eller aldrig har set et motorrum med så få kubikcentimeter udnyttet. Alligevel er det lykkedes at få anbragt de fleste af de dele, som ikke kan passe sig selv i årevis, nogenlunde let tilgængelige. En undtagelse er de bageste tændrør, som skal udskiftes ved en besværlig operation med specialværktøj gennem et hul i torpedo-væggen.

En kraftkilde med 164 hestekræfter behøver ikke anstrenge sig nævneværdigt for at flytte omkring med en vogn på 1175 kilo. Man opnår såvel en overvældende acceleration med et sådant kraftoverskud som en næsten uhorlig motorpludren, når man krydser fredeligt omkring i topgear med mindre end 1000 omdr./min.

Denne dobbelttilværelse er en af Tigerens aller mest

(FORTSÆTTES SIDE 39)



BRUG DET RIGTIGE GREJ

*Kystfiskerens succes afhænger
af det grej, han bruger.*

*Det viser systematiske under-
søgelser, der ligger bag
fremstillingen af de farve-
strålende lokkemidler til fiskene*

At Peter Pirk - Foto: Ole Winther



FISKERI

Hvad skal vi gi' fiskene at bide i i år? Det er et spørgsmål, der gang på gang stilles til de flinke mennesker, som står bag disken i vore jagt- og sportsmagasiner, og som har skuffer og skabe bag sig af bugnende og farvestrålende tingester af alle arter.

Det er menneskeligt, hvis grejhandleren anbefaler noget af det, han helst vil af med, og er De dygtig nok, kan De sikkert også fange fisk på det, men De synes måske selv bedre om nogle helt andre skeer eller woblere, som er formgivet efter Deres smag, og som ser fristende ud set med Deres øjne.

MEN, hvis vi nu kunne finde frem til lige netop det, der set med fiskens øjne var det mest forjættende og fristende, der bogstaveligt talt fik fiskens tænder til at løbe i vand ved allerførste møde... Det må være ønskemålet for alle, der i 1966 vil ruste sig til mødet med deres drømmefisk - den, der bider, så hjertet hopper, så håret rejser sig, og som med eet udsletter enhver erindring om stress, ubehagelige chefer og ditto ægtefæller, eller hvad man nu end er flygtet for ud i naturen.

Jeg har spurgt manden bag verdens største produktion af fiskelokke-tingester, juniorchefen for ABU-urfabrikken i Sverige, Lennart Borgström om hans mening. Fabrikken fremstiller i dag 4 millioner af sådanne lokkemidler pr. år fordelt på 47 typer og indenfor disse typer igen 800 forskellige variationer.

Pudsigt nok var Borgström slet ikke i tvivl, da jeg sagde, at vi nu ud af endeløse rækker af kasser med blik-, plastic-, kobber- og messingsager skulle fiske en håndfuld, som kunne fange fisk med garanti og helst de allerstørste. Her er de, sagde han, og rakte hånden frem.

Det er dem, vi heroppe kalder »Måstebeten«. Jeg kiggede lidt uforstående på ham, for hvem kan egentlig oversætte det til dansk?

Jo, sagde han, det er de »beten«, som du måste ha' med i din fisketaske, hvis du vil være sikker på at ha' den største chance for nap.

For mig så hans hastige udvælgelse af disse grejer lidt tilfældig og mistænkelig ud, og uden at sige noget må jeg have røbet dette, for han fortsatte med et stort smil: Ja, ja, du får se. Kom med op på mit kontor. Vi passerede atter bjerge af fiskegrejer, skove af stænger og flere fiskehjul end jeg ville have drømt om kunne bruges af denne klodes befolkning. På kontoret blev jeg dog endnu mere forbløffet. Der havde man ca. 10.000 rapporter fra entusiastiske lystfiskere. Mange af dem indsendt i forbindelse med fabrikkens konkurrence om fiskenåle i guld, sølv og bronze, og ud fra disse rapporter havde man plukket oplysninger om de forskellige fiskearter, og hvad de havde bidt på.

En samling af disse facts viste, at ganske bestemte typer af blink etc. gik igen, og man havde nu i hånden lokkemidler, som bevisligt havde været lige det, en bestemt fiskeart havde foretrukket den ene gang efter den anden.

Lad os ta' eksemplet med gedden, sagde Borgström. Her har du den mest fangende wobler, den 18 grams Hilo med stilbart skær. Og her noget, der sikkert forbyder dig. Vi har fundet ud af, at der fanges mange flere kæmpegedder, end folk i almindelighed tror, inde i selve grødeskovene, og der har gedden fore-

trukket Flamingo-Killer grødeblinket. Den dovne og lidet bidelystne gedde, eller gedden i grumset vand skal præsenteres for en spinner, der frembringer mest mulig vibration, og her ser du, at rapporterne, den ene efter den anden, fortæller om geddefangst på 12 grams blank Abu-Spinner. Endelig ligger det 20 grams Atom-Drage klart i spidsen blandt skeerne. På modsatte side ses de fire nævnte stykker gedde-lokkemad som nr. 1, 2, 3 og 4.

Nr. 1

Hilo-wobleren fremstilles i adskillige størrelser og farver. En meget populær Hilo-wobler er også den 18 grams rød/hvide. Til vinterfiskeriet efter sandart i søerne ved København er den topscorer, så det er ikke blot i geddefamilien, den nyder popularitet.

Nr. 2

Flamingo-Killer grødeblinket fås både i 12- og 18 grams og som almindeligt blink uden grødesikring i 7-, 12- og 18 grams. Flamingo-grødeblinket er en glimrende fanger i Præstø fjord, hvor kæmpegedder på 15-20 kg gemmer sig i grødeskovene som f. eks. i det såkaldte Mamrelund, og hvor de er vanskelige at komme nær med grej med ubeskyttede kroge.

Nr. 3

Abu-Spinneren er kendt af praktisk talt enhver lystfisker i hele verden. Den fanger gedder og laks, ørred og aborrer og fremstilles også med grødekrog.

Nr. 4

Atomdraget anses af mange fiskere for at være det bedste skeblink, der overhovedet kan fås, og de rekordstørrelser af gedder og laks, det tegner sig for, er betydelige. Også det fås som grødeblink. Næste fiskeart, vi kiggede på, var abborren, og her var også udtrukket fire topfangere af brevunkerne.

Nr. 5

viser aborrrens favorit blandt Abu-Spinnere, den lille 7 grams Reflex med sort-tribet ske.

Nr. 6

er den 7 grams Flax-Spinner med kobberske. Adskillige rapporter viste, at den er yderst populær også blandt store danske aborrer, f. eks. i Tryggevejle Å, i Skals Å ved Viborg og i Nakskovs inderfjord.

Nr. 7

Her har vi Atom-Drage igen i 7 grams størrelsen. Abborren snupper den helst i guld-farve.

Nr. 8

Lill-Öringen i 7 grams størrelse, kobber/sølv, som egentlig er fremstillet for fangst af ørred, men som har bevist, at det er fisken, der bestemmer, hvad den helst vil ha', idet abborren valgte den som favorit. Den er samtidig storfavorit i ørred-familien og i samme farver, kobber/sølv. Ørrederne i ferskvand har foruden Lill-Öringen den 7 grams Flax-Spinner med kobberske fælles med aborrerne som foretrukket agn, men foruden disse to bider ørreden fortrinsvis på **nr. 9**: 7 grams Salar. Hertil bør nok bemærkes, at fjeld-ørrederne tæller meget i de indkomne rapporter, så til større havørred i jyske

åer som Karup Å eller Gudenå skal man nok prøve de tunge Salar-størrelser, som er på 15 og 20 gram.

Nr. 10

er det meget populære Toby-Blink i 10 grams størrelse og kobber. Rapport efter rapport nævner denne Toby som fangstredskabet, der har overrumplet den store ørred. Jeg kan tilføje, at laksen i Namsen i Norge også er meget glad for Toby. Så kiggede vi på torskerapporterne, og der må vi tage i betragtning, at en mængde torsk tages på spind i den svenske skærgård, hvor man mange steder kan nå dybt vand i et kast fra klipperne, medens de største danske torsk fanges fra båd og ofte med tunge pirke. Alligevel er det interessant at se, hvad svenske spindefiskere fortrinsvis har fanget torsken på, for torsken langs vore hjemlige strande har jo nok samme smag.

Nr. 11

er pudsigt nok igen Toby-Blinket, men i 18 grams, hvoraf vi ser, at torsken tager Toby for en lækker spisefisk ganske som ørreden og laksen gør det. Efter at have konstateret dette vil jeg i hvert fald prøve også den 28 grams Toby størrelse til torskespind eller -trolling fra båd, og jeg venter ikke alene torsk på den langs den danske kyst, men også sølvblank havørred.

Nr. 12

er Egon-Pirken i 28 grams størrelse. Den er døbt Egon, fordi den populære svenske radio- og TV-medarbejder, Egon Kjerrman ved de første prøvofiskninger ene mand tog flere torsk på denne pirk, end hele det øvrige bådelaug tilsammen kunne præstere med andre grejer.

Nr. 13

er et sort blink med gyldne striber på den ene side, kaldet Abu-Koster, vægt 28 gram. Det er en af nyhederne i ABU-fabrikkens program, men torskene har taget imod det med største appetit. Det skal være fortrinligt at kaste selv i modvind og fås desuden i vægtene 12, 18 og 40 gram.

Nr. 14

er den 28 grams Abu-Shiner, som har en zig-zag gang ved rykvis indspinding, og som danner mere refleksi i vandet end nogen anden spinder. I torskerapporterne nævnes den gang på gang, men den er også velrepræsenteret som fanger af gedde og ørred.

Endelig viser **nr. 15** og **16** to nyheder, henholdsvis Abu-Krill, 28 gram og Abu-Pep på 18 gram. De er begge udmærkede til kystfiskeri. Krill fås desuden i 18 grams størrelse.

Jeg kender en lystfisker, hvis favoritredskab til geddefangst er et tandbørsteskaft med to tregrenede kroge. En anden har lavet en superfanger af enden af et kosteskaft, og en tredje støber selv »verdens bedste havørredpirke«. Sådant er smag og behag forskellig blandt mennesker og fisk, men kan ovennævnte få eksempler være Dem en rettesnor, når De skal vælge grejer for årets fiskeri, hvad enten De foretrækker Abu-fabrikkens grejer eller et helt andet fabrikat, så har vi måske hjulpet Dem lidt ved at fortælle, hvad mange fisk har foretrukket, og det var bare det, vi gerne ville.



Disse billeder viser nogle glimt fra Indien under den voldsomme borgerkrig, som Werner Jacobsen strandede i.

JEG BLEV MUHAMEDANER FOR AT REDDE LIVET

Museumsinspektør Werner Jacobsen har altid gået sine egne veje, når det gjaldt at indsamle kostelige klenodier til Nationalmuseet i de lande, der var hans drengeårs drøm at opleve. Gang på gang har aviser i årene efter krigen meddelt, at Werner Jacobsen var savnet, når der i tre-fire år ad gangen ikke havde været livstegn fra ham, og her fortæller han for første gang i et interview - med Birger Søndervig - at frykten for hans liv af og til kunne være berettiget, som da han var midt i blodige uroligheder, der kostede to millioner mennesker livet. Eller da han gennemførte alle muhamedanske ceremonier i en moske til punkt og prikke for at skjule et bedrageri og redde livet ...

**EN EVENTYRER
FORTÆLLER**





For at have forudsætningerne for at forstå, at jeg har tilbragt så mange år af mit liv på rejse, må man vide, at jeg fra lille dreng af ubegribelige grunde nærede stor interesse for Østasien. Jeg drømte om Asiens lande og samlede allerede i drengene på sjældne ting derudefra. Jeg er født og opvokset i Herning, hvor det dengang var svært at hitte ud af livets forskellige muligheder, og det er det formentlig også i dag. De unge bliver ikke helt klar over de vilkår, de kan få for at dyrke deres evner og interesser. Selv startede jeg med at studere polyteknik, men fandt hurtigt over i arkæologien som det fag, der kunne give mig chance for at få mine drengedømme ført ud i livet.

Vanskelighederne lå i, at man ikke kunne studere Østasiens arkæologi i Danmark. Jeg måtte fortrinsvis studere europæisk forhistorie og så samtidig på egen hånd søge at specialisere mig i østlige kulturer.

Da Haslund-Christensen i 1938 og 1939 skulle ud på sin ekspedition til Mongoliet, kom dr. Kaare Grønbech med som filolog og jeg som arkæolog. Jeg mødte Haslund en formiddag kl. 10, og før kl. 11 var det afgjort, at jeg ville sige bogstuderne farvel. Vi troede alle tre under den ekspedition, at Mongoliet skulle være vor livsopgave. Det ville være et kæmpejob, som gav rigeligt til os alle, at fortsætte med udforskning af Mongoliet.

Men næppe var vi kommet hjem i august 1939, før krigen brød ud. Alle videre planer strandede, men i alle de år, vi var låst inde, drømte vi om at rejse ud igen. Da freden kom, var imidlertid kun jeg indstillet på at rejse omgående. De andre havde familie, så de var mere tilbageholdende. Der var også det, at krigen ikke var forbi i Østen, og de folk, der stod bag ekspeditionerne, var ikke parat

til at sætte penge i en forskningsrejse under de usikre forhold.

Men jeg ville ikke vente. Jeg afhændede alt, hvad jeg ejede og havde. Det var noget kostbart indbo og en prægtig samling af effekter fra Mongoli-ekspeditionen. I besættelsens år havde københavnerne haft lejlighed til at stifte bekendtskab med billeder og skulpturer fra samlingen på udstillinger og nogle originale 200-årige dragter var udlånt til skuespillere, der opførte »Lille rislende kilde« på Nygade-Teatret i 1942.

Alt blev gjort i penge, da jeg besluttede mig til at tage den store viser af uret for i stedet for minutter og timer at regne med uger og måneder – og år. Jeg tog med ØK-skib til Port Said og fortsatte derfra i bil over landjorden mod Mongoliet under de mest forrykte forhold, jeg overhovedet kunne have valgt mig.

Tilstandene var alle vegne præget af krigen. Faktisk kunne man overhovedet ikke rejse på det tidspunkt. Jeg fulgte nogle militærveje, der var blevet anlagt for at forsyne Indien, da japanerne truede med at bringe dette store land i brændpunktet. Men disse veje var ikke beregnet på at skulle holde. De var nærmest »lagt ud« foran de militære kolonnens hjul for at forsvinde igen under baghjulene. Somme tider var jeg heldig, når jeg kunne spore, hvor vejene havde været. I 1950 begyndte man i flere af landene at udbedre vejene igen, men jeg havde valgt den vanskeligste periode til at trænge mig igennem. I et østpersisk ørken- og bjerglandskab var jeg blevet specielt kraftigt advaret mod røvere. Under ingen omstændigheder måtte jeg stoppe om natten og helst heller ikke om dagen. Jeg fyldte derfor bilens benzintanke helt op – som sædvanlig under den lange køretur uden at

ane, hvornår der ville blive lejlighed til at tanke op igen.

Jeg blev lidt ubehagelig til mode, da den ene tank løb tør længe før beregnet. Også i den næste svandt benzinen alt for hurtigt. Karburatoren viste sig at svømme over konstant, og den skulle og måtte renses, så jeg kunne undgå det spild. Men man kan ikke rense karburatorer midt i en ørken, hvor det flyder med sandkorn. Der var ikke andet at gøre end at søge ind i en nærliggende hytte.

Dens beboer var en højst usædvanlig mand af den kurdiske stamme. Han var det nærmeste, jeg nogen sinde har set i retning af en kyklop. Han havde kun eet øje, og det sad omtrent i midten og var overnaturligt stort. Derudover havde han et stort, vildt skæg, og han lignede en rigtig røver – hvad man på de egne betragtede som et ganske hæderligt håndværk. Men han var såmænd et meget elskværdigt menneske, som gæstfrit lod mig rense karburator under hans tag, mens han underholdt mig med at file løs på en tostrengt violin.

Han spurgte, om han måtte køre med til Kirman, og jeg bad ham til gengæld om nogle gode råd for at undgå de meget omtalte røvere.

– Jo, der var en hær på 3-400 stykker i nabolaget, men dem ville vi ikke møde før ved dag gry, når de kom ned til floden for at vande heste, fortalte han med et forelsket blik på en lang søkkikert, som jeg medbragte i udstyret. Alt kunne måske ordnes, antydede han, og jeg skyndte mig at forære ham kikkerten. Han takkede henrykt og forsikrede, at netop denne lange kikkert ville egne sig fortræffeligt til hans ene øje... og hvad røverne angik, skulle jeg ikke være spor nervøs, for høvdingen var nemlig hans bror.

Og så rullede vi videre, og jeg nåede Indien, som jeg på forhånd kun betragtede som en mellemstation på vejen til Mongoliet, men der skete det uberegnelige, at jeg blev indfanget af de store forskningsmuligheder i de indiske områder.

Det var langtfra i god behold, jeg nåede frem. I byen Zaridan ved grænsen til Beluchistan var jeg blevet angrebet af tyfus, og jeg var døden nær, da jeg fik reddet mig frem til et engelsk militærhospital i Quetta i Nordindien. Siden stødte der følgesygdomme til. En art nervebetændelse lammede venstre arm i et halvt års tid, og et helt år var jeg syg og halvinvalid.

Det havde været rimeligt nok at tage hjem med håret ned ad nakken, men det var jeg ikke særlig tilbøjelig til. Jeg huskede, at Haslund havde sagt, hvordan ekspeditioner ikke som andre foretagender får en hæderlig indsats bedømt efter indsatsen. På grund af de lange afstande er det udelukkende resultaterne, der tæller. At komme hjem uden resultater ville være døden. Selv om jeg ikke skulle stå nogen til regnskab, da jeg ikke havde modtaget en øre i tilskud, ville jeg rent faktisk blive tillagt et nederlag, og så skulle jeg leve videre på det. Jeg valgte at slå mig igennem.

Så snart jeg var rask nok, måtte jeg i gang med at tjene nogle penge. I de tilsammen 14 år, jeg har været derude, har det været vilkårene hele tiden. Når jeg havde penge, kunne jeg gå i gang med forskning og studier, men ind imellem måtte jeg tage arbejde på lige fod med indere.

Det var ikke svært at få jobs, for der var dengang en enorm tillid til europæere, som siden – sikkert med rette – er svundet ind. Jeg fik et solidt kendskab til lokale forhold ved at måtte tjene til dagen og vejen, og en sådan baggrund burde U-landshjælpen nok sikre sine medarbejdere. Man kan være en fortræffelig ekspert på et snævert område herhjemme, men hvis man ikke er fortrolig med samfundets indretning i de lande, hvor man skal bistå, bliver man en dårlig ekspert der. Der skal en kombination til af viden og evne til at komme ind på livet af folk.

For mit vedkommende kom jeg, da jeg var tvunget ud i en indisk eksistens, fra begyndelsen i nær berøring med befolkningen. De fleste europæere levede isoleret uden at komme ind i den lokale baggrund. Jeg måtte give mig i kast med mange opgaver, der lå fjernt fra min uddannelse, og det viste sig at blive et stort aktiv, når jeg i

perioder, hvor jeg økonomisk var på fode, fik mulighed for at give mig af med at studere primitive befolkningsgrupper i jungler og bjerge.

Jeg havde den uvurderlige oplevelse at se Indien i overgangsperioden til uafhængighed. På allernærmeste hold fulgte jeg vanskelighederne, da landet blev selvstændigt i 1947, og borgerkrig udbrød mellem hinduer og muhamedanere, mens så at sige intet var forberedt til at afløse det britiske styre.

Sagen var, at da englænderne fastsatte Indiens uafhængighedsdag til den 15. august 1947, efter at nationen havde arbejdet for sin frihed i årevis under ledelse af Gandhi og Nehru og andre, var der i virkeligheden ingen tiltro blandt inderne til, at det var rigtigt. De forestillede sig, at der var tale om en typisk britisk forhalingsmanøvre.

Samtidig opstod den forværring, at kongrespertiet havde kæmpet for et stort samlet Indien, men på et sent stadium meldte muhamedanernes fører Jinnah sig med et krav om en selvstændig del. Under hektiske forhandlinger blev der afstukket nogle grænser, men i mine øjne burde englænderne have forhalet tidspunktet for uafhængigheden. Der blev slet ikke givet tid til at klarlægge situationen. Pakistan opstod ud af ingenting, havde ingen administration, kunne ikke uden videre overtage den gamle britiske og måtte til overmål se forvirringen blive komplet ved en opdeling i Øst- og Vest-Pakistan.

Det spændte forhold mellem hinduerne og muhamedanerne måtte eksplodere omkring uafhængigheden. Der opstod den trivielle misere fra alle krige, da parterne begyndte at dænge hinanden til med gensidige beskyldninger, og ingen vidste, hvordan militær og politistyrker var delt op mellem parterne.

På det tidspunkt var jeg nået til Delhi, hvor jeg skulle føre nogle forhandlinger med regeringsfolk. Der blev indført undtagelsestilstand i byen, så man kun måtte gå ud en time om eftermiddagen for at skaffe sig mad. Jeg syntes ikke, det var særlig skægt at sidde indespærret på et hotel i Delhi. Jeg ville langt foretrække at vente på roligere forhold i en eller anden tilfældig landsby, hvor jeg kunne studere livet – og gå helt frit omkring. Så jeg begav mig til banegården i Delhi, hvor man hver aften afsendte et tog »Frontier-Mail« mod Peshawar – den sidste station inden Khyber-passet. Jeg stod på toget uden andre planer end at stå af igen, når vi holdt ved en eller anden station, hvor der ikke var udgangsforbud.

Det viste sig at være noget nær det tåbeligste, jeg kunne have gjort.

Jernbanelinjen løb mod det nuværende Pakistan, men dengang var der ingen grænse. Alt flød i et ubeskriveligt virvar. Da toget ved halvotte-tiden forlod Delhi, stod landet i bogstaveligste forstand i flammer. Vi rullede forbi den ene brændende landsby efter den anden.

Overalt flød det med lig. På en perron så jeg, mens toget holdt ved en anden perron, at en kvinde stod og ventede med to små piger ved hånden og nogle tøjbytter over skulderen. Pludselig kom nogle unge fyre løbende, og før man næsten kunne sanse, hvad der skete, havde de skåret halsen over på dem alle tre og var i vild flugt på vej bort med deres bagage.

Forvirringen var enestående under en sådan blanding af politisk uro og gangstervælde.

Toget blev fuldstændig overbefolket, da alle troede, at urolighederne var et rent lokalt fænomen. Ingen anede, hvor omfattende de blodige begivenheder var. Så folk søgte at slippe bort på tagene af waggonerne, når der ikke var plads til flere i kupeer og sidegange. Mange hang i klaser på pufferne.

I den 1. classes kupe, hvor jeg havde fået anbragt mig, var der under normale forhold beregnet et opholdsrum med et separat toilet og brusebad til en, højst to passagerer. Vi var 36.

Det var, som om det var liv og død for alle at slippe væk. Men togets færd var særdeles kompliceret. Gang på gang måtte vi standse op. Sporene blev blokeret af dynger af lig, som måtte skovles væk foran lokomotivet.

I det kogende mylder af mennesker på en lille banegård fik jeg med et øje på en ung europæisk pige. Jeg styrtede ud i vrimmelen og fik hende trukket ind i min kupe. Det viste sig at være en kanadisk sygeplejerske, som var sendt af Frelsens Hær til et hospital i Lahore. Hun var kommet med fly fra Kanada til Delhi og var pligtskyldigt taget med den foregående dags »Frontier-Mail«. Det tog eksisterede ikke mere. Det var blevet overfaldet og brændt af, og de forkullede rester var blevet ryddet af vejen i løbet af de 24 timer, hun havde ventet på stationen.

Da det ene sted kunne være lige så godt for mig som det andet, tilbød jeg at ledsage hende til Lahore. Så var vi 37 i kupeen.

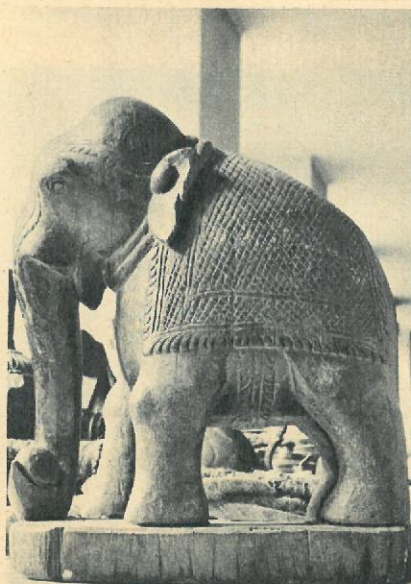
Vi rullede videre og slæbte os igennem en nat, mens vi var stuvede som sild i en tønde. Sildene er endda misundelsesværdige, for de ligger ned. Vi måtte stå

**Jeg blev
muhamedaner
for
at redde
livet
(FORTSAT)**

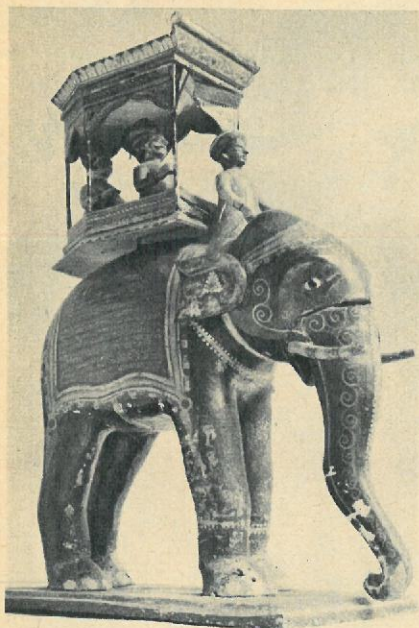
Eksempler på nogle af de sjældenheder, som museumsinspektør Werner Jacobsen hjembragte fra sine bevægede år i Indien.



Buddha af sten i den såkaldte Gandhara stil, der opstod ved en stærk græsk påvirkning i indisk kunst efter Aleksander den Stores togt til Indien. Figuren er fra 2. århundrede f.v.t.



Elefant skåret i træ fra Malabar-området. Det er almindeligt at opstille figurer som denne, til hvilke man foretager ofre i håb om derved at afvende de vilde elefanter vrede.



Maharajah på processionselefant af træ med rig bemaling. Har været legetøj for bornene i fyrstefamilien Wallajah.



Træfigurer fremstillende mand og kvinde. Gennem legen med disse figurer oplæres småpigerne i bryllupsritualet.

op fastklemte under den lange togrejse. Tidligt næste morgen nåede vi frem til stationen i Ludhiana. Det var besværligt at komme ind på banegårdsterrænet, for der var ingen til at skifte sporene, og mens vi langsomt rangerede frem og tilbage, gik lokale bander til angreb på det overfyldte tog.

Militært mandskab, som vi i nattens løb havde fået med til bevogtning, gav sig til at bestryge toget i hele dets længde med maskingevæber. Også vor vagon kom under ild. Det lykkedes mig sammen med sygeplejersken at springe af til den modsatte side, og vi kom ud på en uhyggelig løbetur, hvor vi kunne se soldaterne på og mellem vognene, mens vi søgte frem til lokomotivet, hvor der ikke blev skudt.

Toget blev helt spoleret, da banditterne afsluttede deres angreb med at sætte ild til nogle af vagonerne. Vi måtte i gang med at læsse lig af og sætte de få tiloversblevne vogne sammen til et nyt tog, så rejsen kunne fortsættes.

Jeg glemmer aldrig de grusomme indtryk fra denne færd gennem et land, der hærgedes af borgerkrig. Moderne krigsførelse kan være ubarmhertig nok, men mon der alligevel er noget forfærdeligere end nærkampe med knive, sværd og økser som våben. Og så var det næsten udelukkende civilbefolkningen, der for mine øjne blev ofre for dette nådeløse blodbad.

Der blev udvist en fantastisk grusomhed på begge sider, og mindst to millioner mennesker blev formentlig slået i denne krig. 14 millioner blev drevet ud i en flygtninge-tilværelse, og de lever den dag i dag fordrevet fra deres hjemstavn. Efter flere udsatte situationer, der efterhånden gjorde togovertog til hverdagskost, nåede vi frem til Lahore. Det var mit indtryk, at hele byen stod i brand, og selv om det vel nok var overdrevet, var forvirringen og ødelæggelsen enorm – også på hospitalet, som jeg langt om længe fik bragt den kanadiske sygeplejerske frem til.

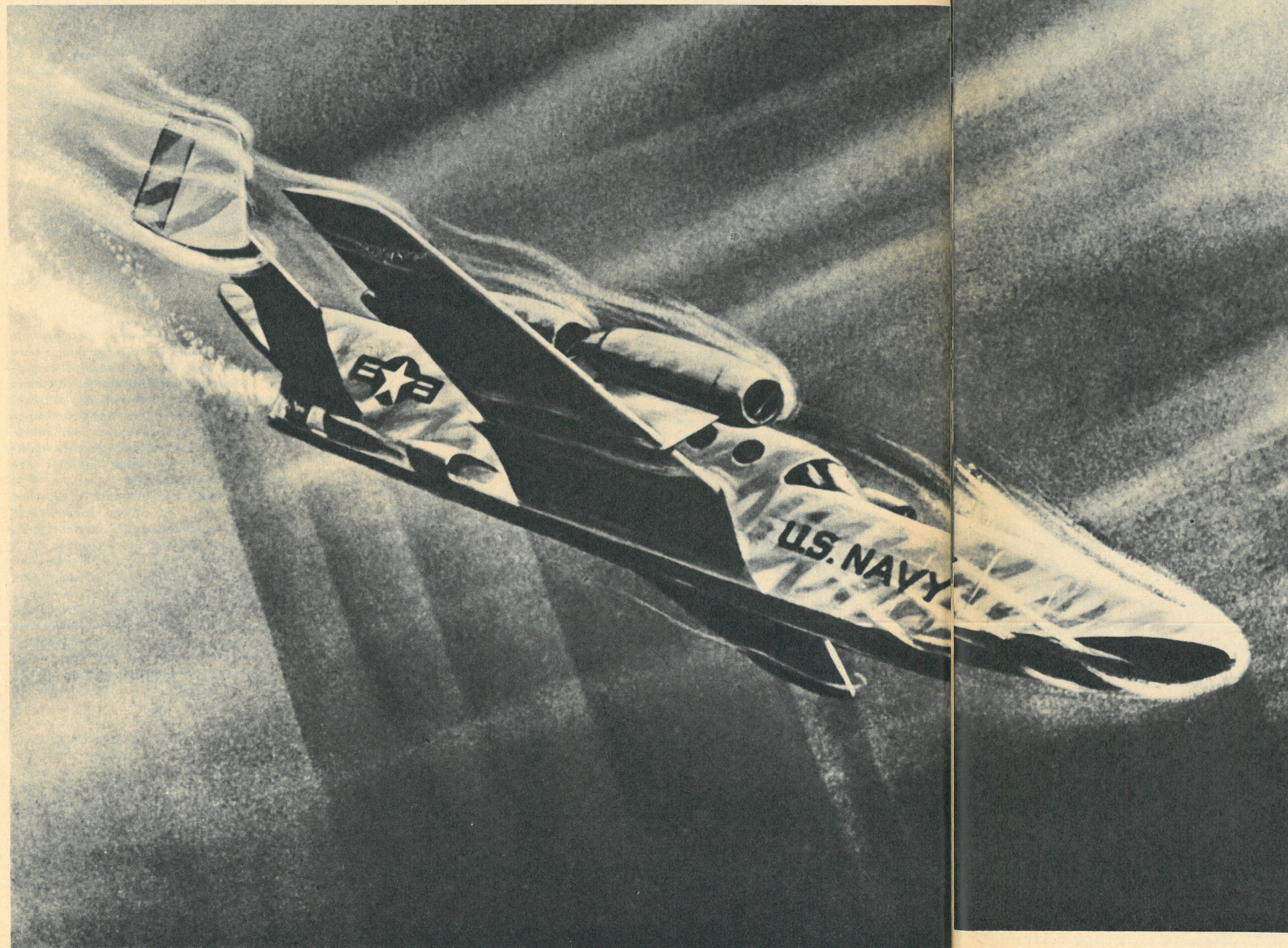
Her burde jeg naturligvis være blevet. Det har jeg sagt til mig selv bagefter, men at gøre en indsats for at afhjælpe den uoverskuelige elendighed ville have været det samme som at prøve at tømme Atlanterhavet ved at drikke det.

Jeg fortsatte til Rawalpindi, hvor der – ligeså uberegneligt – var ret så fredeligt. Da jeg ankom til byens eneste europæiske hotel med håret svedet af, med forkullet tøj og med hver en stump bagage forlist, ville vagten ikke lukke mig ind. Han og alle andre nægtede at tro på mine beret-

(FORTSÆTTES SIDE 46)

NU KOMMER U-BÅDEN DER KAN FLYVE

Af W. J. Willersted



Den flyvende u-båd er ikke længere science-fiction, men vil snart være den amerikanske flådes mærkeligste strategiske våben.

Sidste år blev der bevilget et kæmpebeløb til videreudvikling

af det bedste projekt i en konkurrence om konstruktionsforslag til et

»trifibium«, et fartøj, der både kan flyve og sejle under og på vandet.

Den amerikanske flåde udskrev sidste år en konkurrence blandt 44 konstruktører om udvikling af et projekt til en flyvende undervandsbåd. I første omgang er kravene ret beskedne. Man ønsker et forholdsvis ukompliceret fartøj og sigter ikke efter en kombination af atomdrevet u-båd og overlyds jetbomber.

Men opgaven er vanskelig nok endda. Fartøjet skal kunne starte fra vand med en dybde på mindre end en meter – selv i vindhastigheder ned til 10 knob. Det skal kunne bevæge sig gennem luften med en hastighed på 250-450 kilometer i timen. Tophøjden behøver ikke være mere end 800 meter og aktionsradius 300-500 sømil.

Hastigheden under vandet skal være 5-10 knob, neddykningsdybden 8-25 meter, og trifibiet skal kunne holde sig neddykket i 4-10 timer uden at behøve at søge op til overfladen. Ønsket om nyttelast er fra 250 kg til 750 kg. Man har ikke på forhånd angivet noget ønske fra US Navys side om, hvordan man vil have udført fartøjets fremdrivningsmidler, hverken over eller under vandet. Det har man helt overladt til de enkelte konstruktørers opfindsomhed.

De ret beskedne krav til præstationerne må ses på baggrund af den voldsomme udvikling inden for moderne våben. En gennemsnitsvægt på 500 kg, som ligger inden for kravet til nyttelasten, passer udmærket til vægten på en mindre raket,

der kan frigøres fra den flyvende undervandsbåd og bringe en kerneladning på et megaton til eksplosion inden for en radius af 100 kilometer i luften over det fjendtlige mål eller under vandet.

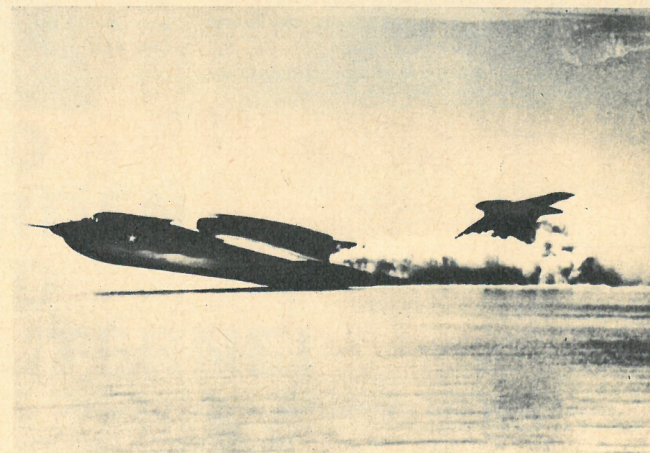
Som våbenplatform vil en flyvende undervandsbåd være meget vanskelig at spore i modsætning til de gængse raketbatterier.

Den kan gemme sig på ret ringe vanddybde for en fjendtlig radar-eftersøgning. I kraft af sin bevægelighed over vandet, der langt overskrider selv de allerhurtigste luftpude- og hydrofoil-bådes, kan den hurtigt fortrække til et andet skjulested. Ved anvendelse af lodret landing eller neddykning vil en flyvende undervandsbåd med kortest muligt varsel kunne forsvinde fra havoverfladen og snige sig væk fra en eventuel farezone. Trifibiets hovedopgave er u-bådsbekæmpelse. Den amerikanske flådes store interesse for dette nye våben skyldes en stigende forståelse af den russiske u-båds trussel. Sovjet har i de senere år opbygget en anseelig flåde af undervandsbåde, og selv om våbnene til bekæmpelse af u-både er udviklet betydeligt, mangler man endnu det helt sikre forsvar mod denne trussel.

Amerikanerne har ofret adskillige milliarder dollars på udvikling af Nike-Zeus og Nike-X, anti missil-missilerne, men har ikke helt opnået de ønskede resultater. Hvis man (FORTSÆTTES SIDE 44)

Tegning af General Dynamic's trifibium-projekt, der efter al sandsynlighed er vinderen i konkurrencen om den flyvende undervandsbåd til US Navy. Der arbejdes i hvert fald på bygningen af en prototype i San Diego.

Denne firemotorede jet-flyvebåd »P6M Martin Seamaster« blev udviklet af den amerikanske flåde til u-båds-bekæmpelse og er forløber for det nye projekt.



**»En astronaut fløj så elendigt,
at vi alvorligt overvejede
at hente ham ned med magt«.**

Ingen vil benægte, at James Lovell og Frank Borman udførte en historisk bedrift med deres 2 uger lange tur i en rumkapsel omkring Jorden og det første stævnemøde i rummet. Det var helt elendigt gjort, og efter nedkomsten blev de da også genstand for en fantastisk hyldest. Hvor de end viste sig, slog jubelen sammen om dem - over et dusin byer indbød dem til en ticker-tape parade, og dagblade og TV-selskaber overbød hinanden med paroler som: USA har taget føringen! Sovjet besejret! Næste gang lander vi på månen!

Men - bør de to astronauter høste hele æren for Amerikas fremstød i kapløbet mod stjernerne? Samler begejstringen sig om de rigtige?

Hundreder af teknikere går omkring og knytter næverne i lommerne.

- Det er jo til at få kvalme af! siger en af de højt betroede ingeniører i det vældige hvide kompleks til over en milliard kroner i Houston i Texas, hvor man leder menneskenes erobring af verdensrummet. - Lovell og Borman er flinke fyre som alle vore andre astronauter. Men uden vort job hernede var de ikke meget værd. Alligevel får de nu hele æren...

Jordpersonalet er navnlig vrede på præsident Johnson. Efter den første Gemini-flyvning udnævnte han McDivitt og Ed White til oberstløjtnanter - men gav ikke nogen som helst anerkendelse til personalet på jorden. Da de to mænd blev inviteret til præsidentens ranch i Texas, så NASA's øverste ledelse sig nødsaget til at bede dem afslå indbydelsen. - Misfornøjelsen blandt de »små grå« teknikere på jorden var for stor.

- Men jeg tror, det er vor egen fejl, siger ingeniøren eftertænksomt, - vi har selv gjort astronauterne til halvguder, opmuntrer dem til at søge enhver mulig publicity for at påvirke Kongressen, så den gav os større bevillinger. Nu får vi alle de penge, vi har brug for, men prisen er høj. Hvad astronauterne end siger, må vi lystre - og finde os i, at de alene høster æren af fremskridtene.

Med særlig skadefryd plejer jordperso-

nalet at fortælle historien om blyanten for at illustrere, hvad de mener.

- Hvad nu, hvis vi skal notere et eller andet derude? spurgte en astronaut på en teknikerkonference.

- Så tag en blyant med, sagde en af ingeniørerne tørt.

- Jamen, en almindelig blyant er altfor grov, når vi spidser den, flyver spånerne vægtløse omkring os i kabinen resten af turen.

- Vrøvl, indvendte ingeniøren, som selv brugte en almindelig blyant.

Men astronauterne vandt. Man lavede en speciel rumblyant til over 800 kroner og sendte den med i Gemini 3 og Gemini 4. Så vidt vides har ingen astronaut skrevet ét ord med den. Man bruger udelukkende båndoptagere...

Jordpersonalet kender mange andre eksempler på, at astronauterne bli'r mere og mere egenrådige ude i rummet og stadig oftere vægrer sig ved at adlyde ordrene fra kontrolstationerne på jorden. En af de første syv Mercury-piloter (man vil ikke sige navnet) fløj så elendigt, at ledelsen alvorligt overvejede at tage ham ned »med magt«. Men da han var kommet ned, gav han uden videre jordpersonalet skylden for alle de mislykkede eksperimenter. Og rumfartsledelsen troede mere på »helte« end på teknikerne...

- Den slags er uforkammet, han burde faktisk takke os for, at han i det hele taget slap levende ned igen, lyder en af de bitre kommentarer.

End ikke Chris Kraft, en af de almægtige NASA-ledere og kendt for sit meget hidsige temperament, tør skælde en astronaut ud. Jordpersonalet kan kun håbe på, at selve tiden arbejder for dets rehabilitering.

Astronaut-gruppen bliver stadig større, kapsel-opsendelserne mere og mere rutine - offentligheden får efterhånden svært ved at huske navnene på de mange »helte«, og glorien falmer.

- Og hvad er det vel andet end et slags finere pilotjob? spørger den kritiske ingeniør.

Det forhindrer dog ikke astronauterne i at få betydeligt mere ud af deres job end den mindst lige så vigtige teknik, som må blive nede på jorden. Samtlige US-astronauter i aktiv tjeneste er officerer, og deres egentlige løn ligger kun på mellem 75.000 og 100.000 kroner, som er mindre end hvad en dygtig ingeniør tjener.

(FORTSÆTTES SIDE 37)

**»Berømmelsen går
dem til hovedet,
de er blevet selvglade,
arrogante
og forkælede...«**



James Lovell og Frank Borman er landet efter fjorten dages rumflyvning. En stormende jubel venter dem, men hvem tænker på tekniker-staben, der muliggjorde bedriften.

Edward White på spadseretur i rummet som den første amerikanske astronaut. En historisk begivenhed, der giver berømmelse, men bliver æren for bedriften retfærdigt fordelt?



NED PÅ JORDEN MED ASTRONAUTERNE!

*Misfornøjelsen gærer på den amerikanske rumbase. Alverden fejrer astronauterne som helte,
men ingen nævner jordpersonalet - teknikerne,
der sørgede for, at de overhovedet slap levende ned igen.*

DEN HELT STORE DILLE

Dragracing og Hot Rod er på vej. Der er ingen tvivl længere. Disse mærkelige former for motorsport er blevet den helt store dille i USA, og nu begynder den at brede sig i Europa. Vort naboland Sverige er allerede godt angrebet, og vi er altså tæt ved smittefaren. Her fortæller en af vore kvindelige fans, hvordan symptomerne begynder.

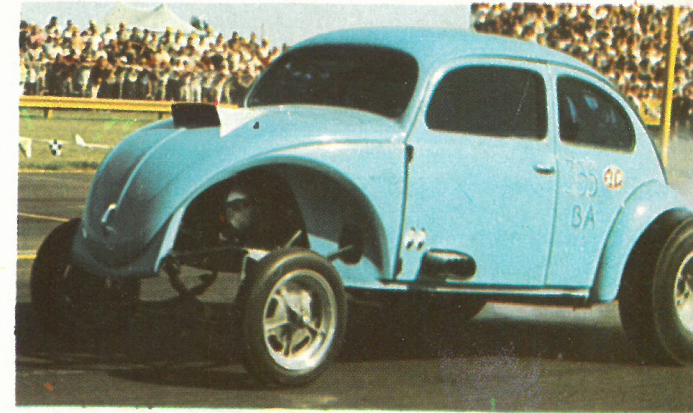
Af Jane Cowfoot - Fotos: Three Lions, Inc. New York

REPORTAGE

1. Cliff Browns modificerede klasse 16 VW har en Corvette-motor foran. Den går usandsynlig stærkt, men ligner mere en osteklokke end en bil.

2. - Jo galere jo bedre, sagde »gale Jones« selv om denne Ford A-medmere. Han skar taget ned og satte en De Soto motor i, før han gav den til Sandra.

1/2



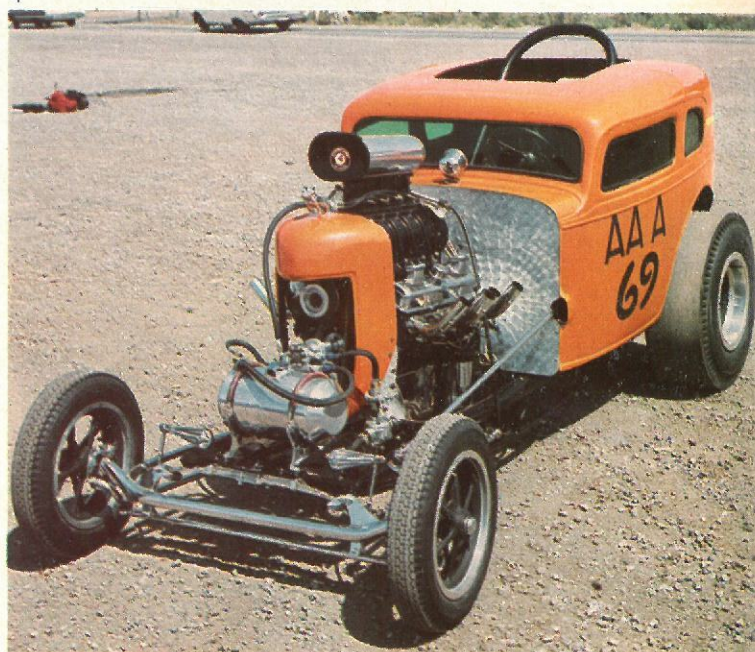
Den helt store dille (fortsat)

3. Bedemanden, hvor Jim end har fået det navn fra. Hvorom alting er, slår den alle de rekorder, den kommer i nærheden af. Men den er også »beefed-up« til 400 hk.
4. Pete Broughley fik hårdt og brutalt at vide, at kølerfronten skulle være med på hans Austin Bantam, hvis han ville gøre sig håb om at få den godkendt som standardvogn.
5. Den grimme cølling så ud som en Miss World ved siden af Dons Tin-Lizzie, klasse 19.
6. Der er ikke plads til lange Tokey indeni den gamle Fiat »Mariehøne«. Så han skar resolut taget ud og stak styrbøjlen ud den vej. Når han kører, kigger han ud både over og under tagkanten.
7. Dragracing er som en leg med dynamit. Motorerne yder op imod tusind hestekræfter og bringer de spinkle køretøjer op på hastigheder omkring 300 km/t på få sekunder. Kørerer indhylles i røg og damp og må beskytte sig med maske og brandsikker køredragt.

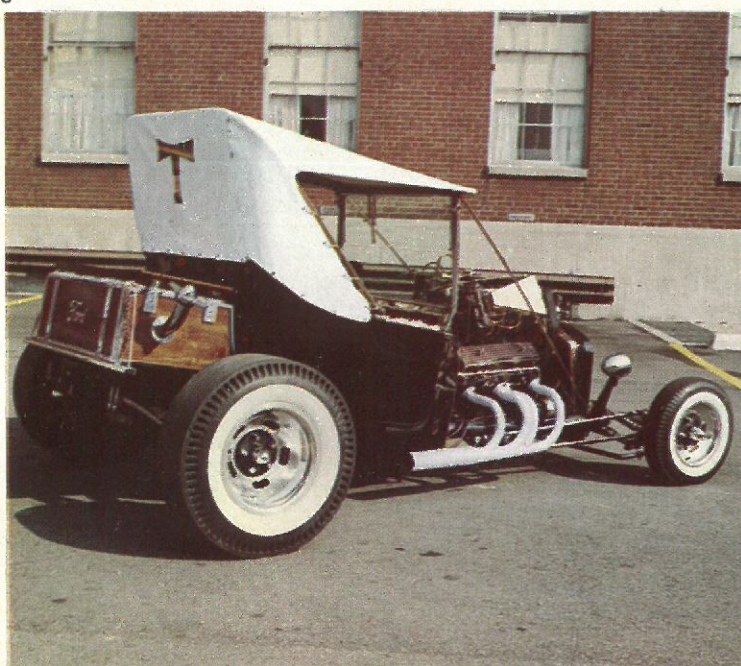
3



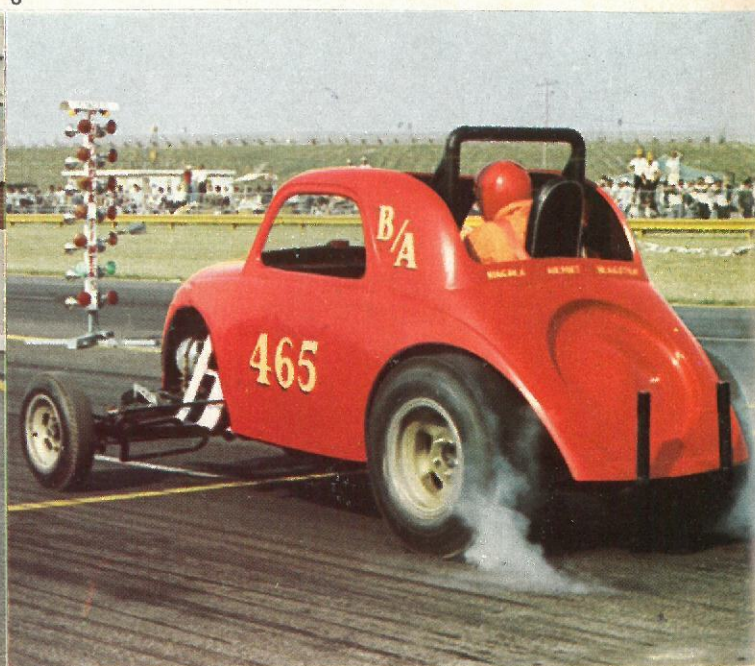
4



5



6



Selvfølgelig fik jeg ret. En dag stod den færdig i al sin vederstyggelige hælighed. Vandalisme. Slet og ret.

- Er den ikke skøn? hviskede Don betaget. Kom på søndag. Så skal du få en tur i den.

- Du kan tro nej, mumlede jeg sammenbidt. Jeg ville hellere dø.

Jeg gik hjem alene den aften. Rasende, krænket til min pigesjæls inderste afkrog. Alle mine bønner havde været forgæves. Hvert ord var prellet af på Dons dumme læderagtige mandfolkestolthed.

Nej, nej og atter nej blev jeg ved at sige til mig selv. Men søndag morgen sagde far, at jeg gerne måtte låne vognen, og hvordan det nu gik til, holdt jeg en halv times tid senere på parkeringspladsen uden for dragstrip'en.

De var allerede i gang. Luften dirrede under den durrende torden og skrigende hvin fra vognene, når de startede. Ovre fra ryttergården blandede snerrende brøl sig i koret stigende og faldende, mens motorerne blev varmet op.

Jeg betænkte mig kun kort. Nede ved porten kendte de mig og slap mig ind. Don er derovre. Den er vel nok døds smart, og mange andre ting fik jeg at vide, mens jeg albuede mig frem.

»Bedemanden« var ved at gøre sig klar. Det vil for evigt stå for mig som en gåde, hvorfor Jim Welsh havde døbt sin dragster ved dette rædsomme navn. Jeg kendte nok til slagsen til at vide, at Jim havde præsteret et mesterværk, da han byggede vognen. Alle detaljer var perfekte og den gode gamle Chevy 58 havde han selv »beefed-up« med det resultat, at han havde slået alle rekorder i hele omegnen. Jim grinede til mig, da han spændte sikkerhedsselen. Chevy'en brølede op. De slanke stålrør i stellet dirrede under omdrejningernes rasen. Et øjeblik blev de næsten disede. Så gik starten.

Et rungende brøl som af 100 tigre. »Bedemanden« stejlede i en blåsort sky af brændt gummi. Så var det, som blev den kastet frem ad banen. Så jeg den mere? Jeg ved det ikke. Sekunder senere dansede jeg en ekstatiske dans med de andre, da Jims tid kom frem på tavlen. Ny og absolut rekord. Vor egen mand. En udfordring til de skrappe køredrenge ude vest på.

Don så muggen ud, da jeg kom ind i ryttergården, siddende på styrtbøjlen bag Jims hoved. Måske også nok lidt, fordi min læbestift havde smittet af på Jims kind.

Men Don er nu Don. Et par minutter senere var han i fuldt sving med at fortælle mig, hvad de andre havde sagt, hvad han havde fundet ud af siden i forgårs, hvor han dog glædede sig.

Jeg så kun rædselen. Karrosseriet fra den kønne gamle Ford ligesom knækket sammen på midten over det kromblanke stålchassis. Dumt praleri så jeg, lige fra den gamle trækuffert med sølvbeslagene over den lyse kaleche til motoren, der stak ud til begge sider som grisetryner. Don blev ved at snakke. Jeg hørte ikke efter, men så efter Jim.

- OK, Jane, hvis du ikke gider høre efter, hvorfor skrubber du så ikke af?

Jeg hørte ikke mere, men banede mig vej tilbage til banen. Der var flere af de skrupskøre knægte på vej ud. Cliff i sin VW med Corvette-motor foran. Cliff er en sød fyr. Men med racerhjulene og alt det der, ligner vognen nu alt andet end en bil. Der var også Tokey med hans gamle Fiat og Peter Broughley, som sidste gang fik besked på at sætte kølerfronten på sin hot rod Austin for at få den godkendt som ændret standardvogn i klasse 19.

- Den næste? hørte jeg bag mig. Lad mig nu se. Jo, det er Don Linden, Ford T roadster. Jeg så den lige før. Du kan tro, det er sager. En drøm af en vogn. Hvis ikke han stryger med præmien for den smukkeste hot rod, er jeg senator Clumsey himself med bowler og bambusstok. Uvilkårligt drejede jeg hovedet. Der kom Don rullende frem til startstregen. Fulgt af et bifald, som var ved at overdøve motorbrølet bag mig.

Starteren hævdede flaget. Don gav den omdrejninger. Kold af skræk for at motoren skulle eksplodere, knugede jeg hænderne mod halsen. Motoren steg til et hvin. I samme brøkdal af et sekund faldt flaget.

Tin-Lizzien bævede usikkert som knuget ned af hestekræfterne. Skød så frem. Et sort lyn. 100 yards. Farten steg og steg. 200... 300. Hvinet fra Dons motor druknede i brølet fra tilskuerne udenfor barrieren. Så 400 yards.

Ah Don, hulkede jeg vistnok, mens jeg masede frem mod banen. Don var allerede stoppet og rullede langsomt tilbage.

- Hov, hov, lad mig nu se at styre, protesterede han spagt, da jeg sad ved siden af ham. Jeg tudede af lykke. Han tog mig om skulderen. Så, så min pige. Nu er det jo overstået.

- Hvad i alverden vil du dog med en Ford A, spurgte far, da jeg kom hjem og fik sat ham tilrette i den store stol. Hvorfor ikke en VW 1200. Vi kan få en god brugt nede hos Ken Brewster på hjørnet.

Mænd er nu dumme. Jeg måtte gentage det hele for far tre gange, før tløren faldt.

- Hot rod? sagde han. Næ, min pige. Den tid er forbi, det fik vi sat en stopper for i 1951. Det er jo derfor major Eugene Pond fik lavet disse drag-strips. Hvorfor går du ikke drengene til hånd med deres dragsters. Min datter skal ikke gøre gader og veje usikre i en bællevogn.

Altså mænd!

Forfra igen. Hør nu her, far. Hot rod er den helt store dille. Det foregår ikke - ikke, siger jeg jo - på gaderne, men på strippen derude. Don og Jim vil rigge A'eren til. Men jeg skal køre den. Nu skal du bare høre. Vi var nede hos gale Jones på vejen hjem. Han har bygget en om og sat en masse ting og sager fra andre gamle biler på den. Hans Sandra får lov at køre den...

- Ja, mor, jeg skal nok lukke døren, bare ikke lige nu. Jeg skal lige over og fortælle Don, at far sagde ja. ■

7



Den eneste grund til min tilstedeværelse på dragracerbanen den morgen var, at jeg ville se enden på tragedien, der allerede havde forvandlet en statelig Tin-Lizzie til et uhyrligt fantom af krom, stål, gummi og glas.

I månedsvis havde jeg daglig siddet på huggeblokken nede i Dons garage og hånet ham, mens han sled i det med svejseflamme og topnøgler.

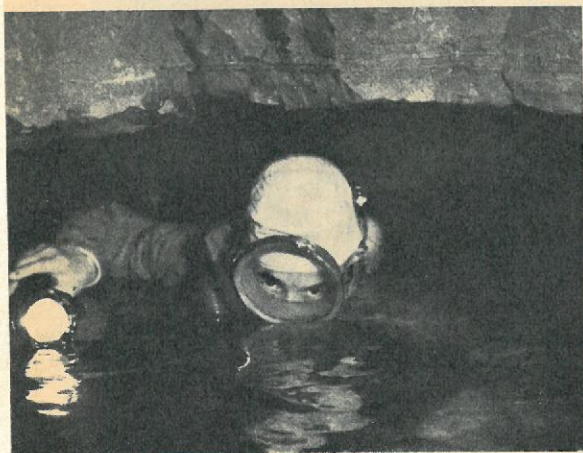
- Hør nu her Don. Hvad pokker skal det til at spolere denne dejlige kørne bil? Hvad får du i stedet? Et brølende, larmende maskineri. Kørt? Vorherre bevarer. Så byg dig da hellere en ordentlig racerbil.

Don tog det pænt. Han gryntede, men lod, som om han ikke hørte noget af, hvad jeg sagde.



I nogle huler spærrer underjordiske kanaler ofte vejen og kan kun forceres af frømand eller pr. gummibåd.

FORSKNING



Hist og her i de østrigske Tennengebirge findes åbninger, der fører til bjergets indre. Sagn og myter blev gennem mange århundreder spundet omkring disse porte til underverdenen, men kun meget få vovede at tage nogle skridt ind i dværgenes, dragernes og jætternes bælgmørke rige.

En forårsdag 1879 klatrer to mænd op til en af de største portaler, som gaber i bjergsiden – tyve meter højt og atten meter bredt. En iskold vind slår dem imøde fra hullet. Geologen Posselt Czorich tøver et øjeblik, så går han alene og med en tændt fakkel ind i hulen.

Et sted breder noget sælsomt glasagtigt, blågrønt, funkende sig som en vifte eller et stivnet vandfald over væggene. Snart

står han i en hule 30 meter bred og lige så høj. Så langt fakkelskæret rækker ser han et galleri af issøjler. Længere fremme står pludselig en kæmpeskikkelse... det viser sig at være en menneskelignende klippeblok.

Og igen gjalder den ensomme vandrers skridt gennem gangen, til en mur af is rækker fra gulv til loft og standser videre fremtrængen. Czorich vender om og famler sig tilbage til udgangen, hvor kammeraten længe ventede ængsteligt på ham. Over 30 år efter sidder en 23-årig student Alexander von Mörk og blader i en stabel gamle tidsskrifter. Her finder han tilfældigt Czorichs rapport om hulen – og en sommerdag 1912 er det ham, der i spidsen for en gruppe begejstrede hule-

PÅ JAGT EFTER HULERNES HEMMELIGHEDER

Huleforskning hører til de mest spændende forsøg på at aflokke naturen dens hemmeligheder, men også til de mest krævende og farlige. De vovemodige pionerer arbejder sig frem både som bjergbestigere og fremænd gennem ukendte bjergkløfter i mørke og isnende kulde med risiko for at blive afskåret tilbagevejen eller at fare vild i den evige nats labyrinter.

Af V. J. Brøndegaard

Verdens 10 dybeste huler:

Gouffre Berger, Frankrig	1135 m
Gouffre de la Pierre Saint-Martin, Frankrig	940 m
Spluga della Preta, Italien	879 m
Antro di Corchia, Italien	805 m
Gouffre Pierre, Frankrig	713 m
Grotta di Piaggia-Bella med Gouffre de Caracas, Alperne	689 m
Abisso di Bifurto, Italien	683 m
Grotta de Faour, Libanon	622 m
Sniezna, Polen	620 m
Frauenmauerhöhle, Østrig	610 m

Målene gælder den vertikale afstand mellem hulesystemets højeste og dybeste punkt.

Dachstein Ishulen i Østrig, en af de smukkeste og mest imponerende, er gjort tilgængelig for et større publikum.

forskere søger videre i Czorichs fodspor. Man kommer hurtigt frem til isvæggen og kan ikke finde nogen åbninger i den. Efter nogle timers forgæves eftersøgning vender man tilbage til dagslyset.

Den 2. august året efter er Mörk og to kammerater atter i hulen. De hugger trin for trin op ad isvæggen. Endelig står Mörk på det øverste trin og hæver lykten... bag væggen ser han ind i et 1001 nats ferige, et palads, som funkler og gløder i alle regnbuens farver. Hver gang han bevæger lykten, fyldes rummet af gnistren og lynen.

Gennem åbningen trænger mændene længere ind i bjerget. Langt borte høres en brusen, som for hvert skridt bliver kraftigere, og de kommer til en lille under-

jordisk sø med skumklædte bølger. Gennem en kanal bliver luften presset så kraftigt ind i hulen, at petroleumsløgterne trues med at slukkes.

Tre uger senere fortsætter man herfra. Mörk får et reb om livet, stiger ned i det iskolde vand og svømmer over til den modsatte bred. Da han langt om længe kommer tilbage, stammer han af ophidselse. Hele den forreste del af hulen er ingen ting imod det, som nu følger! Der bagved venter dem noget vidunderligt, fantastisk, eventyrligt...

Men der går seks år før andre ser det samme som han. Mörk falder på slagmarke allerede 22. oktober 1914. Først 1919 kan undersøgelserne genoptages.

Det lykkes med meget besvær at forcere

den underjordiske sø. En efter en presser mændene sig gennem vindkanalen... og står syv meter længere fremme i en 40 meter høj hvælving af ubeskrivelig skønhed, som på stedet døbes »Aleksander-von-Mörk domkirken«. Og stadig flere haller møder deres undrende blik. Er hulen uendelig? Først flere årtier efter bliver man klar over dens vældige udstrækning: næsten 30.000 kvadratmeter isdækket areal, ikke færre end fyrretyve kilometer gange, haller og rør. Det er den største ishule i Europa.

I den største af hvælvingerne står Mörks urne. Det var hans sidste ønske at blive bisat i hjertet af det bjerg, han elskede.

Ishulerne skifter bestandig til nye fantas-

(FORTSÆTTES SIDE 38)

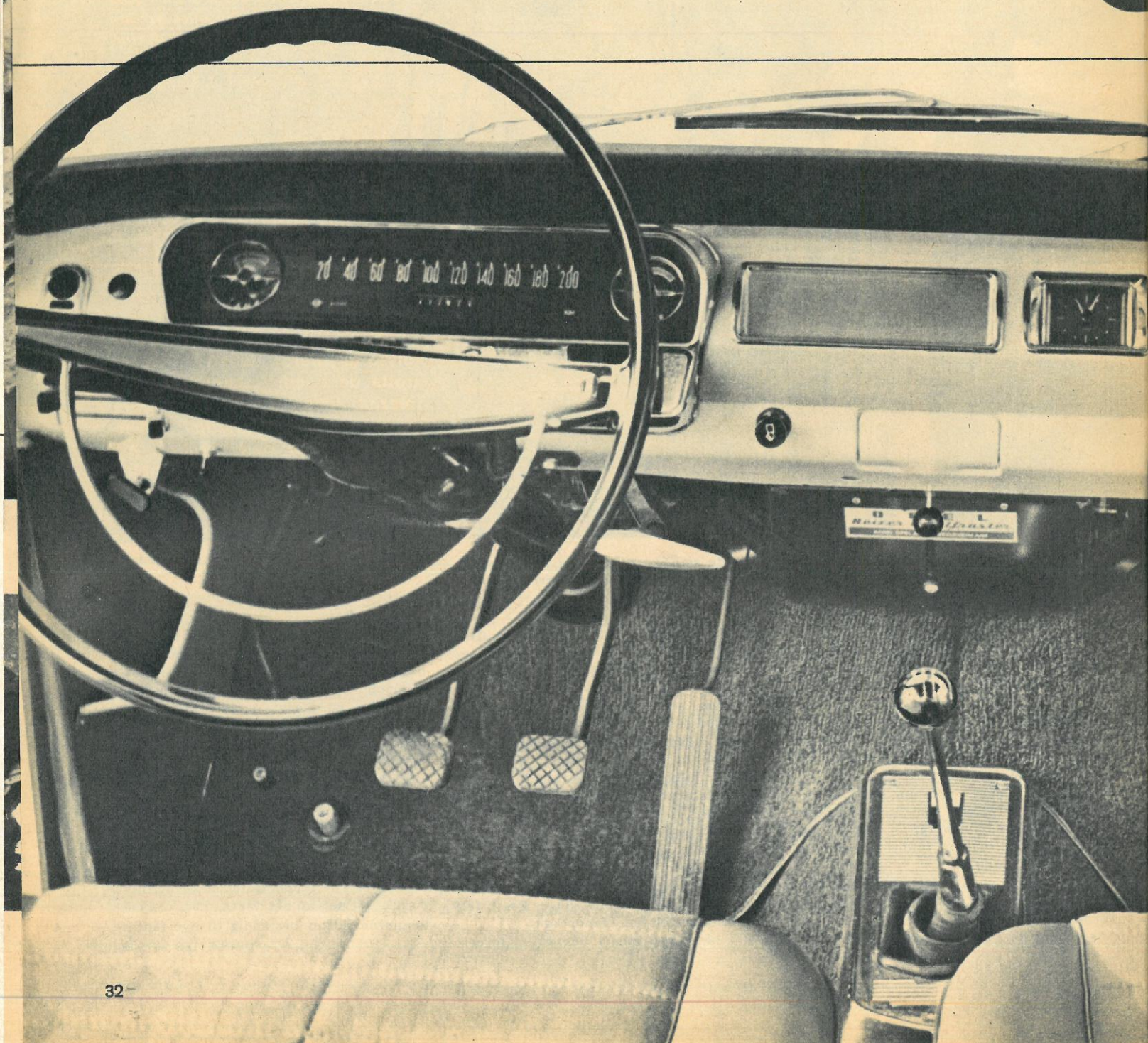
Pyntelister og andre kromdikkedarer har fristet manganen bilkøber... først når slutsedlen er underskrevet, og vognen ruller ud i hverdagen, opdager bilisten, at alt det, der på panelet glimtede så smukt om kap med gnisten i bilsælgerens øjne, nu glimter forbistret irriterende blot en enkelt solstråle kigger indenfor. Således også med Rekord'en.

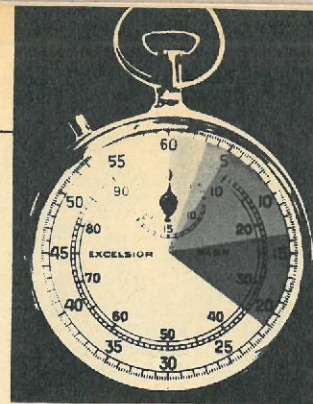
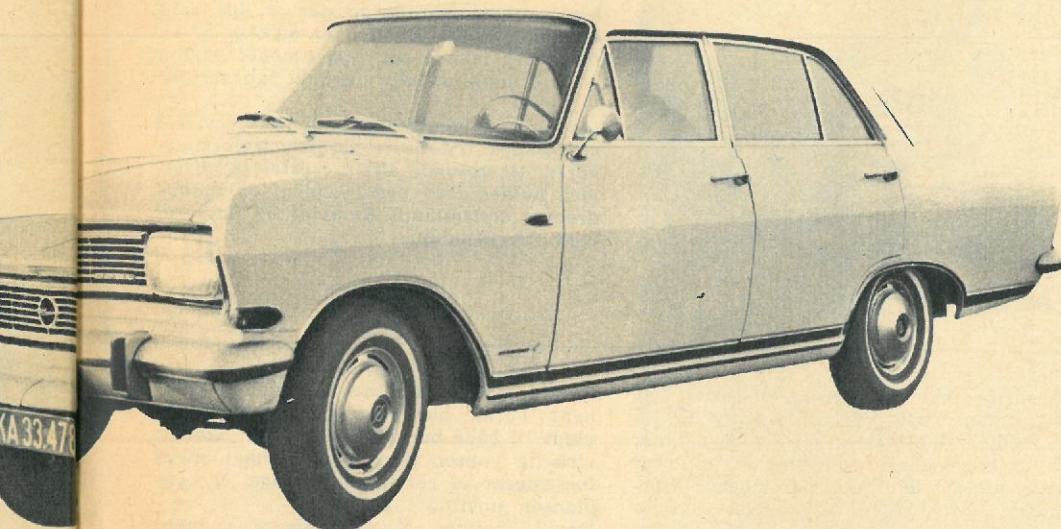
Æstetisk virker placeringen af trykknapperne godt, men i praksis er systemet uheldigt. Man kommer let til at trykke forkert. Handskerummet er stort, aflåseligt og har lys med automattænding. Der er også lys i cigartænderåbningen og askebægeret... fine detaljer... men der er hverken triptæller, omdrejningstæller eller amperemeter, hvilket vel var at vente i en luksus-udgave! Gearskiftet sidder dejligt, men ikke håndbremsen.

En Opel Rekord der ikke er til at kende igen...

Når Opel Rekord fra sin fødsel har været en bestseller, skyldes det ikke nogen teknisk avanceret konstruktion. Dens største dyd har altid været tilforlædelighed. Bilen, der ikke svigter, bilen, der er let at køre og kører med et minimum af reparationer. Og bilen der kan indbringe noget, den dag den skal udskiftes. Altså stort set de samme dyder som holder Volkswagen på toppen.

PRØVEKØRSEL





PRÆSTATIONER:

Tophastighed: 161 km/t

Acceleration:

0-40 km/t: 3,0 sek.

0-60 km/t: 5,1 sek.

0-80 km/t: 8,8 sek.

0-100 km/t: 14,5 sek.

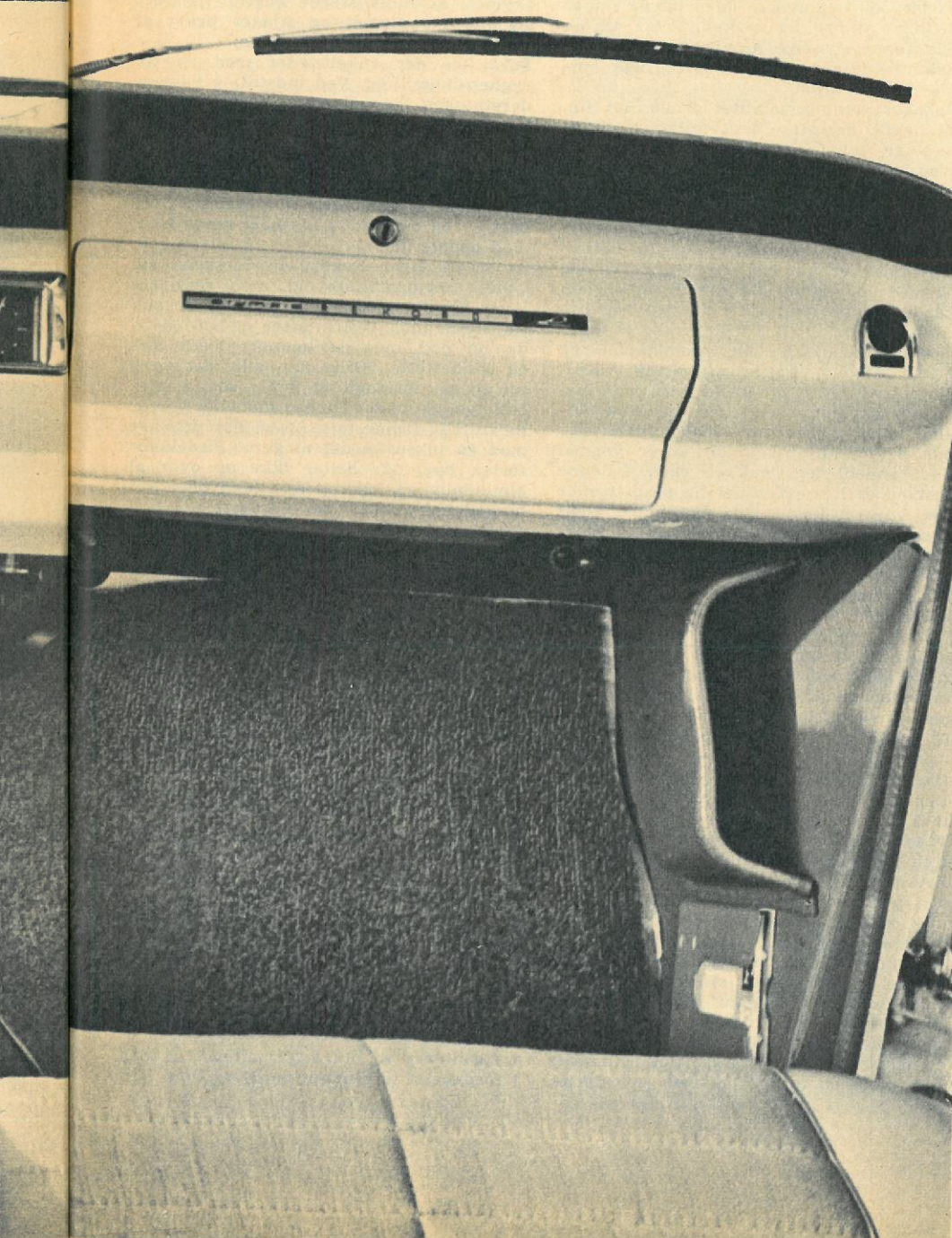
Benzinforbrug

ved blandet kørsel:

7,5-9,5 km/l.

Landevejskørsel ved 80 km/t:

11-12 km/l.



»Nå, er det bare en Rekord, du kører i«, sagde en af mine venner, da vi forleden landede på samme parkeringsplads. Vi sludrede lidt om sagerne, og jeg blev klar over, at han ikke havde kørt i Rekord siden 1955... altså den gang man forbandt navnet med begreber som væltepeter, gyngestol og konebåd.

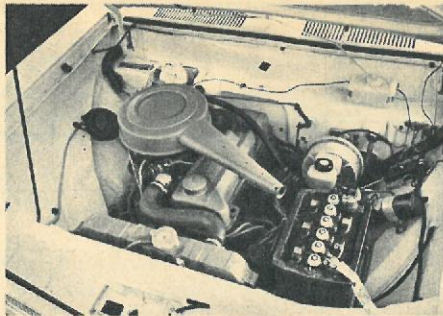
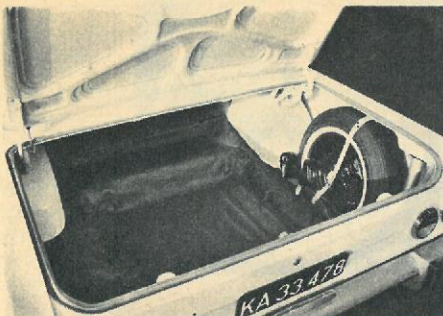
Vi kørte en tur sammen i min prøvevogn, den nye »1900« med overliggende knastaksel og 102 hestekræfter i maskinrummet. Jeg tør nu tage turen baglæns ned ad Grossglockner på, at han ikke drømmer om at se vore dages Rekord-navn i noget odiøst skær.

Sidste Rekord-modelskifte bød ikke på store karrosserimæssige nyheder. Det blev til et par firkantede forlygter, ændrede baglygter plus nogle andre småtteri. En virkelig forbedring er den øgede sporvidde bagtil, der dels synsmæssigt skaber en bedre harmoni mellem undervogn og karrosse og dels er et plus for kurvestabiliteten.

Men den største nyhed er dog afskeden med den gamle Rekord-motor, hvis stamtræ slog sine rødder så langt tilbage som i 1937. Den er kendt som en robust slider, men ydelses- og lydmæssigt var tiden ved at løbe fra den.

Dens afløser er skåret efter en mere moderne læst med sportsbetonede principper. Trods det giver den nye motor - vi taler her om 1,9 liter versionen - ikke noget helt overbevisende sprinterindtryk. Man venter sig en mere ildfuld optræden af en så højt komprimeret motor med en så højt liggende knastaksel. Bevar's, den er skam alt i alt ikke nogen sinke, hvilket tydeligt fremgår af vore målinger, men den føles for besindig i de lavere omdrejningstal.

Giver man den virkelig en »spand kul«, skal den først udbryde i en utvetydig tændingsbank, og de store kraftreserver, som 102 hk og et drejningsmoment på 15,9 kg/m er udtryk for, udløses først, når man i de enkelte gear har fået virkelig rotation i maskineriet, men så kommer der til gengæld også flugt over feltet. Overhalingsreserverne ved stor fart er der intet i vejen med - tværtimod, og det er et stort plus for køresikkerheden. Vi præsterede gentagne gange at overhale.....



Rekord'ens bagagerum er fortsat rekordindehaver i sin klasse, hvad størrelse angår. Hjelmen er velfabricseret, reservehjulet godt anbragt og der er lys med automatkontakt. Bunden er dækket af en filtmatte, men i en luksusmodel kunne man forvente et fuldt beklædt bagagerum!

Der er god plads omkring maskineriet i en Rekord. Til højre ses bremseforstærkeren til tokreds bremsesystemet. Hjelmen holdes åben ved hjælp af en »hånd-drevet« støttetang. Rummet er udstyret med arbejdslampe.

En Opel Rekord, der ikke er til at kende igen (FORTSAT)

hurtigt med udgangshastigheder på 120-130 km/t... og det er en dåd, som er langt de færreste biler beskåret. Som bekendt var den gamle Rekord-motor et sandt lydstudie i ventilarbejde, så jeg var spændt på at lægge øret til det nye maskineri - og blev ikke skuffet. Den arbejder særdeles støj- og vibrationsvagt ved praktisk talt alle hastigheder... bortset fra tomgang, hvor lyden kan blive en anelse diesellagtig. Kuriøst, men ikke generende.

Vore prøver viste et meget svingende benzinförbruk alt efter kørselsmåde. Ved blandet, frisk by- og landkørsel nåede vi så dårlige resultater som 6-7 km/l, mens jævn landevejskørsel med marchhastigheder på 90-110 km/t gav et forbrugsresultat på ca. 10 km/l.

1900 L-modellen har bundgearskifte, placeret i en flot, forkromet konsol. Skift-bevægelserne kan ikke betegnes som sports-korte, men til gengæld fungerer »pinden« præcist, og synkroniseringen er perfekt. I 4. gear kan vognen køres »rent« ned til 35 km/t, men normalt vil man føre sig bedst frem ved at skifte omkring 60 km/t, og har man brug for en acceleration a la raket, er der vitaminer at hente i 3. gearet hinsides de 100 km/t.

I dag som før er Rekord'en en ualmindelig omgængelig bil. Den starter lynhurtigt selv efter en nat med nedfrysning til under 10 graders frost. Startautomatikken garanterer, at man straks kan køre for fuldt skud (hvis man nænner det), og den samme automatik nedbringer på forbilledlig måde chokervirkningen i takt med motoropvarmningen. Det er den første virkelig tilforladelige startautomatik, jeg har prøvet.

Alt i Rekord'en virker kontant og let og giver summa summarum det indtryk af omgængelighed, som er et af vognens bedste salgsargumenter.

Øjensynlig har Opel-folkene endnu ikke erfaret, at den gamle doktrin: Gode køreegenskaber = hård affjedring ikke længere har gyldighed. Hos Opel blev man åbenbart træt af at høre den evindelige snak om, at Rekord'en var blød som en dyne og følgelig i kørselsmæssig henseende opførte sig som en vaskebalje på oprørt hav. Ergo hoppede man over i den modsatte grøft og gav vognen en affjedring, hvis stivhed ikke finder sin lige i nogen anden personvogn i denne prisklasse. Kun på helt fin vej kan Rekord'en præstere virkelig komfortabel kørsel.

Selv små vejujævnheder går tydeligt igennem til karrosseriet, og på dårlig vej er vognen urolig og ikke særlig behagelig at køre i. Derimod befordrer den stive

affjedring ikke gennemslag til rattet, lige så lidt som dårlig vej influerer synderligt på retningsstabiliteten, hvilket bl. a. tyder på, at bagaksleens forankring er solid på trods af, at den ikke har nogen tværgående støtte udover »ophænget« i bladfjedrene.

Opel gik altså »den hårde vej«, og lønnen i form af gode, reelle køreegenskaber udeblev da heller ikke. Med 102 hk under hjelmen stilles der virkelig krav til en bils kørselsmæssige formåen, og den nye Rekord indfrier på alle væsentlige områder disse krav.

Vognens retningsstabilitet er absolut fin. Vi havde desværre kun lejlighed til at foretage hurtigkørsel under forholdsvis svag sidevind (4-5 sek./m), men herunder viste vognen ingen tegn på instabilitet. Selv under kørsel med tophastighed var det muligt at holde vognen på sikker kurs med en hånd på rattet, ... og det er fint! Styretøjet er præcist og letløbende og dermed en væsentlig årsag til, at vognen kan køres ubesværet i landevejs- og bytrafik.

I kurver og sving er krængningen på grund af den hårde affjedring yderst ringe, hvilket betyder, at man må fornemme skridgrænsen efter »bagdelsmetoden«, altså op gennem sædet, hvilket især har betydning, hvis man kører vognen uden anden vægt end ens egen. I denne tilstand er Rekord'en nemlig på glat eller våd vej ret koket med bagenden. Dens udskridning kommer imidlertid så godmodigt, at den er let »at hale hjem«, ... motoren ligger jo, hvor den skal!

Da en væsentlig del, af de ca. 600 km vi kørte med vognen, blev afviklet på glat vej og med standarddæk, havde vi lejlighed til at konstatere, at den selv ved ringe stigninger havde tilbøjelighed til at blive hængende. Det medførte, at vi kørte med en konstant ballast i bagagerummet på ca. 75 kg, hvilket hjalp gevaldigt både i bakker og sving.

Der er masser af bremsekraft i 1900'eren. Den tager sejt ved for selv et svagt pedaltryk, og bremseevnen er let at dossere. Trods gentagne katastrofeopbremsninger fremkom der ikke tegn på bremsetræthed lige så lidt som der skete afbræk på den perfekte retningsstabilitet, men teknisk set har Rekord'en skam også alle bremse-lækkerierne med: Skiver foran, servoforstærker samt tokreds system. Målt i det ydre - og efter bagagerum - er Rekord'en en gigant i middelklassen. Indvendig er den også rummelig, men slet ikke grænsende til det overdådige, og man må stille spørgsmålet: ville det ikke være en fordel, om man »overførte«

10 cm af bagagerummets længde til kabinen? Foran har man ganske vist god plads til både ben og albuer, men skal en virkelig voksen person sidde bag, mens forsæderne er skudt helt tilbage, er benpladsen ubetinget kneben.

Dertil kommer, at på trods af vognens store bredde, vil tre personer ikke sidde komfortabelt bag, hvilket hovedsagelig skyldes, at hjulkasserne bagfra »pukler« sig ind i ryglænet og stjæler bravt af sædedybden yderst ved dørene.

Foran er der enkeltstående med en fin ryglænsindstilling. Ved indstilling i længderetningen hæver sædet sig, når det køres frem, og sænkes, når det køres tilbage. Ideen er naturligvis, at en langbenet fører forudsættes at have lang krop og således bringes til at sidde lavere samtidig med at afstanden til pedalene forøges... og omvendt når sædet køres frem mod pedalene.

At se på tager Rekord'ens forsæder sig vældig »ortopædiske« ud, men desværre lyver synsindtrykket en del. Der er nok fin støtte mod tværkræfter og sædedybden er god, men der mangler både lår- og lændestøtte. Ærlig talt, ville det være for meget forlangt, at der - som f. eks. i Volvo og visse Taunus-modeller - var indstillelig lændestøtte... vi har dog her med en luksus-model at gøre! Sædekomforten bagi når heller ikke op over al almindelighed, således er sædedybden ret beskedet.

Udsynet er glimrende hele vejen rundt, men en stærkere tilbagetrækning af forrudsens overkant ville gavne udsynet til trafikfyrene. Dette minus kunne i øvrigt elimineres, hvis der var selvstændige reguleringsmuligheder for forsædehøjden. Ratstillingen er forskudt til venstre for førersædet, hvilket dog i praksis ikke virker generende. Ratstillingen er passende stejl for et godt greb.

Heller ikke den nyeste Rekord byder på noget virkelig godt, hvad varme og friskluft angår. Her møder man det sædvanlige varmeapparat, der spyr sin varme ud over de forreste passagerers ben, og da kapaciteten er middel bliver bagsædepassagererne holdt i kulden, med mindre der er tale om en meget lang køretur. Denne ulempe kunne afhjælpes ved dels at føre varmeudledninger til bagvognen og dels at udstyre vognen med friskluftudtag bagi, hvilket øger luftcirkulationen betydeligt. Blæsemotoren har to trin, og selv for fulde omdrejninger orker den ikke alverden, udover at præstere en infernalsk larm!

I tilslutning til defrosterspalterne er der i forpanelet to diminutive dyser, som kan

bringes til at lede varm luft hen til af-dugning af de forreste sideruder - eller om sommeren puste kold luft i hovedet på dem foran, men uanset hvordan denne »finesse« anvendes, så har den alt for ringe kapacitet, og frem for alt er der ingen muligheder for at få varm luft om benene og kold luft i hovedet samtidig, som tilfældet er i en række franske biler. Derimod kan man føre separat friskluft ned over benene, samtidig med at varmeapparatet kører, hvilket synes helt paradoksalt... varmeapparatet kan jo også indstilles til at give kulde forneden, ... hvad skal man så med det andet? Hele varme- og friskluftssystemet trænger i denne - som desværre i så mange andre fabrikater - til en grundig modernisering. Interiøret er veludstyret. Lys i handskerum, askebæger og ved cigartænder, dørkontakt ved alle fire døre, håndgreb over alle passagerpladser, pæne, tykke tæpper på gulvene, midtarmlæn bagi, luksuriøs polstring og indtræk med rigelig anvendelse af kromlister på dørene... alt sammen noget, der understreger, at man befinder sig i en luksusmodel.

Den nye Rekord 1900 står på tærsklen til »stor bil«. Den er nem at håndtere og redelig i sin forarbejdning. Dens affjedring er ubetinget for hård, men til gengæld byder den på køreegenskaber, der aldrig giver ubehagelige overraskelser, ligesom den selv på lange ture ikke er trættende at køre, hvilket ikke mindst skal tilskrives såvel motorens som karrosseriets evne til at gebærde sig lydløst. Den har kræfterne, når der er brug for det, og den kan lunte stille af sted, hvis man vil det. Dens fortrin overgår ubetinget manglerne og ulemperne, og det i en sådan grad, at General Motors ikke har grund til at nære mindste bekymring for dens fremtid som best-seller.



Gode, reelle køreegenskaber
Rigelig motorkraft
Fine bremses
Lydsvag motor
Redelig forarbejdning, let betjening



For hård affjedring
Tændingsbanken og »tøvende«
kraftudfoldelse ved lave
omdrejningstal
Varme- og friskluftsanlæg med
traditionelle mangler
»Tynd« instrumentering for en
luxusudgave
Lyskontakternes placering uheldig

TEKNIK

Opbygning: Selvbærende karrosseri.
4 døre.

Motor fortil.

Bagagerum bagtil.

Træk på baghjulene.

Motor: 4-cylindret 4-takts rækkemotor med top-ventiler. Overliggende knastaksel.

Vandkøling.

Boring: 93 mm.

Slaglængde: 70 mm.

Slagvolumen: 1897 cc.

Kompressionsforhold: 9,0:1.

HK (maks. effekt): 90 DIN v. 5400 o/m; 102 SAE v. 5400 o/m.

Litereffekt: 47,4 hk/l DIN; 53,8 hk/l SAE.

Maks. drejningsmoment: 14,9 kgm DIN v. 2500 o/m;

Karburator: 1 dobbelt Opel-Solex (faldstrøm).

Transmission: Tør enkelt-pladekobling. Gulv-gearstang.
4 fremadgående gear.
Synkronisering: Alle.

Udvekslingsforhold: I: 3,428.
II: 2,156. III: 1,366.
IV: 1,000. Bak: 3,317.

Bremses: Hydr. fodbremse. Skivebremses for. Tromlebremses bag.

Mek. håndbremse.

Forhjulspøhæng: Korte og lange tværsvingarme med skruefjedre. Krængnings-stabilisator.

Baghjulspøhæng: Stiv bag-aksel med halvelliptiske bladfjedre.

Støddæmpere: Teleskop.

Styretøj: Kuglekredsløb.

Ratmdrejninger mellem fulde styreudslag: 3,5.

Elsystem: 12 volt.

Dynamo: 350 watt.

Batteri: 44 Ah.

MÅL OG VÆGT

Kørekklar vægt: 990 kg.
Ca. 46 % af vægten på forhjulene.

Vægteffekt: 9,7 hk/hk (SAE)

Tilladelig maksimalvægt: 1425 kg.

Totalvægt: 1420 kg.

Længde: 453 cm.

Bredde: 169 cm.

Højde: 144 cm.

Frihøjde: 18 cm.

Dækstørrelse: 5,90-13.

Akselafstand: 264 cm.

Sporvidde for/bag: 133/135 cm.

Mindste vendediameter: 11,8 m.

Kabineindretning:
For: 2 separate sæder.
Bag: Helt sæde.

Tankindhold: 45 l.

Olie: 3,0 l.

Kølerindhold: 6,1 l.

CAMPING

Tilrådelig campingvogns-vægt højst: ca. 720 kg.

Stigningsevne ved 2000 kg totalvægts vogntog: ca. 17-18 % (1. gear).

IMPORTØR:

General Motors International A/S, København N.

ØKONOMI

Pris: 28.357 kr. excl. lev. Leveringsomkostninger: 300 kr.

Årlig vægtafgift: 300 kr. Ansvarsforsikring med fuld kasko: Uden bonusret (MLU): 829 kr.

Med bonusret (Dansk Automobilforsikrings Forbund): 776 kr. Efter skadefrit år: 621 kr. Efter skadeår: 1035 kr. Eksemplerne er alm. hel-årspræmie - uden selvrisiko - og gældende for Storkøbenhavn (landets dyreste tarifområde).

Benzinudgifter: ca. 8-12 kr. pr. 100 km. (Blandet kørsel).

Vedligeholdelse (vejl. priser): Serviceeftersyn hver 5000 km.

Motorolieskift normalt hver 5000 km. Oliefilter hver 5000 km: 17,10 kr.

Kølertermostat: 15,50 kr. Udstødningsrør komplet med lyddæmpere: ca. 163 kr.

Komplet sæt stød-dæmpere:

171 kr. (4 stk.). Bremsebakker m. belægning (tromlebremses): ca. 62 kr. (2 hjul).

Komplet sæt bremse-slanger: 65 kr. Shortmotor: 1470 kr.



	Acc. 0-80 km/t				Topfart km/t			
	14	12	10	8	130	140	150	160
OPEL REKORD 1900 L								
OPEL REKORD 1700 S								
FIAT 1500 C								
PEUGEOT 404								
VOLVO AMAZON QUICK								



Nye feriegæder - med en Johnson!

Er De på jagt efter Deres egen lille ø - en dejlig strand - eller en smuk solnedgang? Så er alt dette inden for rækkevidde, når De ejer en Johnson påhængsmotor!

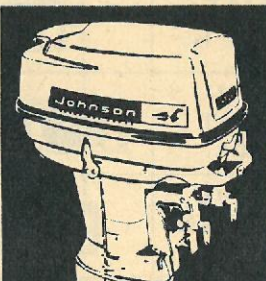
Lad Johnson føre Dem ud i ferielandet. På camping - på krydstogter - på fisketure - badeudflugter - eller vandski!

En Johnson påhængsmotor åbner nye, uanede muligheder, både i Deres weekends og når De er på ferie. I øjeblikket er De væk fra hverdagens larm og ude i en ny, spændende verden.

En Johnson er bygget bedre for at arbejde bedre. Folk køber den, fordi de ved, at de kan stole ubetinget på en

Johnson. Der er solgt flere Johnson motorer end noget andet mærke!

Besøg en autoriseret Johnson forhandler. Han vil med glæde fortælle Dem alt om 1966-modellerne. Der er 21 forskellige modeller: Udenbords motorer fra 3 til 100 HK. Indenbords/udenbords fra 90 til 200 HK. Alle med Johnson's 2 års garanti på originale dele og arbejdsløn.



**F. V. Hein A/S, København.
Forhandlere over hele landet.**

Johnson
først i driftsikkerhed.

Ned på jorden med

astronauterne!

(FRA SIDE 24)

Men astronauterne forstår at kompensere forskellen overordentlig godt.

For eksempel må de ene af alle statsansatte tjenestemænd skrive artikler for honorarer. Astronauterne i de to første kapsler besluttede at lade alle bog-, avis- og TV-honorarer gå i fælles pulje og dele den lige over. Det bli'r ikke småpenge... man skønner, at hver familie får langt over 100.000 kroner ekstra om året - de næste ti år!

Dertil kommer, at astronauterne lever praktisk taget gratis, så alle pengene kan sættes i banken. Med renter og rentes rente undgår de ikke at blive millionærer omtrent samtidig med, at de første mennesker - måske en af dem selv - lander på månen.

Der kan heller ikke være tvivl om, at astronauterne har betydeligt større chancer end jordpersonalet for at skaffe sig en bekvem - og vellønnet - stilling, når deres tid som aktive slutter engang i fyrre års alderen. Bedste eksempel hidtil: John Glenn. Han er nu PR-chef for et bryggeri i Minnesota, gage ca. 650.000 kroner om året! Som professionel soldat har han meget få eller ingen faglige kvalifikationer til at bestride denne post. Men hans opreklamerede navn er nok til at sælge hvad som helst.

Også Alan Shepherd har skaffet sig et civil job. En plagsom mellemørebetændelse udelukker ham fra at tage flere ture omkring jorden. Heller ikke han fik svært ved at finde en topstilling. Han kunne vælge og vrage mellem masser af fine tilbud og besluttede omsider at blive administrerende direktør i Fidelity Bank & Trust Co. Sammen med to officerskolleger råder han nu over 52 procent af aktiekapitalen - det er ca. 15 mill. kr. Men det betyder ikke, at Alan Shepherd sagde farvel til Kap Kennedy. Han fortsætter som astronaut og håber - trods lægernes udsagn - at komme ud i rummet endnu en gang.

- Man må beskikke sit hus og tænke på fremtiden, siger han. Derfor gjorde jeg denne her forretning og accepterede tilbudet om at blive bankdirektør.

Rumfartsledelsen indrømmer - uofficielt - at den ikke er begejstret for pop-kulten omkring astronauterne. Men den giver også de misfornøjede teknikere ret: jubelorgierne var nyttige i begyndelsen, da det gjaldt at charmere Kongressen til at bevilge flere penge. John Glenn og siden Gordon Cooper rejste i pendulfart mellem Kongres-forhør i Washington og rumjobbet i Houston. Senatorer og medlemmer af Repræsentanternes Hus lyttede betaget til dem og lod sig gerne fotografere sammen med de helte, der blev nævnt i taler af Kennedy og senere af Johnson.

Efterhånden blev de, hvad man med et træffende amerikansk udtryk kalder »bigger than life« - større end i virkeligheden, hellige og urørlige, egensindige og arrogante.

Nu gælder det i dobbelt forstand at få dem bragt ned på jorden igen. Og det er som bekendt det største problem inden for rumfarten...

V.A.T. 69

Den skotske Whisky man aldrig glemmer

By Appointment To Her Majesty Queen Elizabeth II Scotch Whisky Distillers Wm. Sanderson & Son Ltd.

REGISTERED

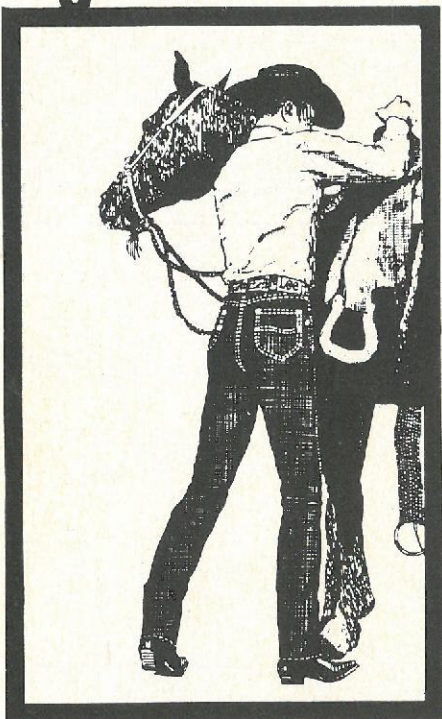
REGISTERED

Better brands

PRODUCE OF AND BOTTLED IN SCOTLAND

DISTILLERS, LEITH, SCOTLAND

otte af ti amerikanere går med Lee



Lee

COWBOY BUKSER

Vejledende udsalgspris
Voksne ... kr. 49.50
Junior ... kr. 42.50

Prøv også de nye slanke
Lee Leens
de er smarte... de er skønne!

tiske interiører. Medens Alperne afsmeltet (om hundrede år er de isfri!), bliver islaget i hulerne tykkere og tykkere. Det stiger og lukker til sidst gange og grotter. Hvert forår må man sprænge 4-5 tons is fra indgangen for at komme ind. Det er næsten, som om bjerget selv vil hindre de nysgerrige mennesker i at afsløre dets millionårige hemmeligheder.

Med stor idealisme, men også vovemod og fremragende organisation finder og udforsker man hule efter hule. Kun de mest veltrænede mænd kan trænge kilometerdybt ind i jorden. Alligevel er det ikke så meget den sportslige præstation, eventyrlyst eller rekordjagt, der får dem til det, men som i Jules Verne's roman »Rejsen til Jordens Indre« en ubændig forskertrang. Det ukendte, det ubesejrede har altid draget menneskene - mod Ækvators urskove og polernes sneørken, til de højeste bjergtinder og dybeste havdybder. Den, som én gang har oplevet naturens forunderlige arkitektur ind i bjergene, vil siden længes tilbage... også selv om han godt véd, at det kan koste ham livet.

Huleforsker eller *speløeg* bli'r ingen fra den ene dag til den næste. Der går mange år, før man er en erfaren »hulebjørn«. Som »indre« kvalifikationer kræves hurtig reaktion og beslutning i en kritisk situation, god iagttagelsesevne samt først og sidst godt kammeratskab.

Den ydre udrustning består af: En vandtæt, dykkerdragtlignende overall til beskyttelse mod fugt og fedtet ler; støvler med stålspigge, så de ikke glider; endvidere hjelm, hakke, karabinhager, klatrehammer, liner, skovl og en rebstige af kromnikkeltråde eller nylon med trin af duraluminium. Huleforskeren må kunne klatre som den bedste alpinist, ja faktisk være endnu dygtigere, da han som regel klatrer i mørke.

Ekkoet runger frem og tilbage gennem gangene og gør den gensidige forståelse vanskelig. Enhver misforståelse kan blive skæbnensvanger, og derfor bruger man tre aftalte lydtegn.

Arbejder holdet sig ned i en skakt og føreren råber E (stands!), spænder alle mand sikringslinen og går ikke en centimeter videre før de hører råbet U (nedad!). Er alle nået til skaktens bund, lyder råbet A (opad!).

Stålhjelmens beskytter huleforskerens hoved mod en fjende, der luror overalt: nedstyrtende sten. Foran på hjelmen er anbragt en lille skarp projektor, og i sikringslinen er indsnøet en telefonledning, så man hele tiden har kontakt med et hjælpemandskab uden for eller et sted i hulen.

Gælder ekspeditionen en vandførende hule, bliver vejrmelding og barometer studeret omhyggeligt. Lufttrykket må ikke være faldende, thi efter et kraftigt regnskyl stiger vandet i gangene og spærrer måske en snæver udgang. Mens luften presses sammen i kanalerne og med øredøvende larm bryder frem gennem huller ved overfladen, er flugt den eneste redning for mændene - flugt fra vandet og døden...

I mange huler kan man ikke komme videre uden små både af aluminium eller gummi, der bæres sammenfoldet på ryggen. En skumgummi-vest holder svømmeren oven vande, men han ville blive væl-

tet over ende af den stærke strøm, hvis han ikke havde blysåler på støvlerne; de holder ham opret som et pendul. Tændstikker og stearinlys ligger i hjelmen.

Isglatte bjergsider bestiges med skarpkantede fodjern, som slås ind i væggen. Knirkende borer støvlespidserne sig fast i de smalle trin. På stejle vægge kan hvert fodskifte vare flere minutter. Og når man ikke kan komme videre, griber højrehånden til isaksen. Med sikre hug slås smalle trin ind i is og klippe - tit over hundrede, før væggen er besejret. Den modsatte vej bruger man gerne liner, fastgjort i 30-50 cm lange iskroge.

Huleforskernes alfa og omega hedder: Bevar ro og omtanke! Pludselig brager et kanonskud gennem gangene. Bryder bjerget sammen? Nej, det var bare en harmless frostsprængning. Om sommeren kan det ske, at en kæmpemæssig isblok falder ned og splinterne ryger om ørerne som projektiler.

Selv ældre erfarne hulevandrere gyser, når man et sted i bjergets indre finder liget af en mand. I bjergbygden var han savnet måneder eller år... hér ligger han nu, nedstyrtet og dræbt eller sultet ihjel. Uden erfaring og mål, med utilstrækkeligt lys og alene vovede han sig ind i bjerget, som tog ham.

Fagmanden laver undervejs tegn ved alle forgreninger, lægger markeringsedler eller tegner retningspile i ler og is. Men disse tegn må kun anbringes, hvor forgreningen slutter. På tilbagevejen vil man da ved hver krydsning med sikkerhed kunne finde den eneste rigtige retning.

Et hold rigtige huleforskere medfører notesbøger, målebånd, vinkelmåler, kompas, sort maling og en pensel. Hver mand har sin opgave at løse. »Maleren« laver i midten af første gang et stort 1-tal, ved næste kurve et 2-tal, o.s.v. »Kompassmanden« ser samtidig på kompasset og noterer gradtallet mellem 1 og 2. Så bruger »bogløreren« målebånd og vinkelmåler. I bogen kommer f. eks. til at stå:

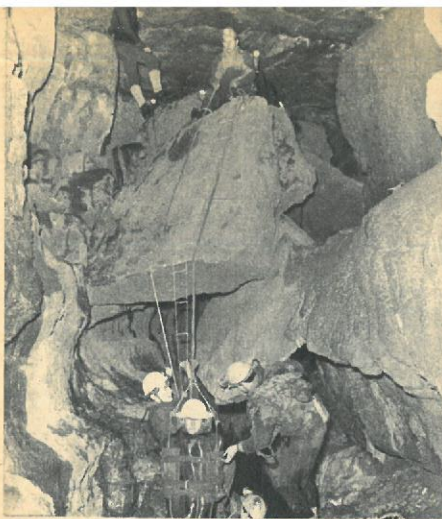
Punkt 1-2. Retning 40°. Længde 10.40 m. Skråning -10°. Bredde 4 m. Højde 3 m. Gangbelægning grus.

På den måde bliver hulen efterhånden målt op. Nu har man ikke blot en masse data, hvormed man siden kan tegne hulens grundplan - notaterne er også nyttige for orienteringen på tilbagevejen. Labyrinthuler lader sig overhovedet ikke undersøge uden disse optegnelser - en sådan labyrint kan have 3500 meter gange og 260 forgreninger!

Østrig er frem for noget hulernes og grotternes land. Der kendes her over 2500, og i Salzburg står et kartotek med mere end 8000 huler i hele verden.

Næsten hvert år gøres nye fund. I Schwabens og Frankens jurabjerge er undergrunden gennemdrægt på kryds og tværs af huler - man kender foreløbig op imod et par tusinde, og det samme er tilfældet med Ardenner- og Cevennerbjergene i Belgien, det sydfranske bjergmassiv, Steiermark og andre steder.

Næsten alle de store og berømte huler har en mærkelig opdagelseshistorie. Tre drenge sejlede på en hjemmelavet tømmerflåde ind i en hule ved Tue d'Audobert, og i skæret fra medførte fakker opdagede de billeder af elefanter og andre dyr på væggene.



Huleforskningen er farlig, og dens udøvere må træne sig i redningsarbejde. Den unge franskmænd Michel Siffre hejser her op efter 63 døgns ophold i gletscherhulen Scarasson i Pyrenæerne.

Franskmænd Castanet svømmede ind i en hule, dykkede gennem snævre kanaler og fandt et ældgammelt kultursted; tegninger, statuetter, fodspor og knogler vidnede om en beboelse for titusinder af år siden.

I Spanien fulgte en jæger efter en anskudt ræv, der forsvandt ind i et klippehul ved Altamira i Pyrenæerne. Han prøvede at grave ræven ud, kom ind i en hule og trængte frem til en åbning, som han ikke kunne presse sig igennem. Så hentede han sin lille pige, - hun krøb gennem hullet og blev den første, som så de siden berømte hulemalerier.

Ungarn har den prægtige 18 kilometer lange Aggteleker hule, på Ny Zealand er Waitomo-grotten berømt for et magisk skær fra millioner af St. Hans orme. Sådan kunne man fortsætte med at nævne eksempler. Størsteparten blev dannet af vand, som gennem ufatteligt lange tidsrum har afslidt den bløde kalksten og - med langsom nedsvivning fra loftet - dannet drypstenssøjler (stalakit). Vandet medførte jern og magnium farver kalkstenen og giver den et så vidunderligt skær af rødt, orange, violet, lysegult, jadedegrønt og azurblåt. »Hvor der er kalk, er der også huler«, siger spelæologerne. Ikke sjældent er hulerne hele skatkamre med bjergkrystal, agat og smaragder, men i så fald holder finderne tand for tungen og kostbarhederne er plyndret, før huleforskerne får nys om sagen. Kroværten i Kolm Seigure (Østrig) fandt en sådan krystalhule og tog hemmeligheden med sig i graven.

Tigern kan tæmmes

(FRA SIDE 14)

fortryllende egenskaber, som altid får den til trods for navnefællesskabet med den frygtede manddræber at fremstå som et attråværdigt kæledyr for mange forskellige slags mennesker eller for en ejer med mange forskellige sindelag. Måske burde den snarere hedde kamæleon end tiger.

I fjerde gear er Tigern så stærk, at de øvrige gear egentlig kun har den berettigelse at lade en sportsligt indstillet fører rigtig få lov at spille med de lånte muskler. Fra stående start klarer vognen en kilometer på 36 sekunder i topgearet alene. Det er kun seks sekunder mere,

Den kun 23-årige franskmænd Michel Siffre opholdt sig 63 døgn i en gletscherhule ved Scarasson (Pyrenæerne) for at finde grænsen for menneskets udholdenhed og undersøge virkningerne af et langvarigt ophold 130 meter under havspejlet. Siffre var ingen novice, men havde allerede halvdan hundrede nedstigninger bag sig, bl. a. i grotter på Ceylon. Den 16. juli 1962 begav han sig alene ned i hulens bælghemmel, gravstilhede og isnende kulde. Fugtigheden gennemvædede alt - tøj, sovepose, fodtøj og næring.

Uden ur mistede han snart enhver fornemmelse af tid, og det lammede appetitten. Han prøvede at holde regnskab med søvn og opvågning, men opgav. I løbet af to uger var han blevet farveblind. Det værste for ham var det absolutte mørke, og derfor brugte han sine lysbatterier for hurtigt. Den sidste uge sad han helt apatisk, klagede over svimmelhed og var af og til bevidstløs.

Om morgenen den 17. september måtte Siffre hejse op og bæres på ryggen af kammeraterne - med mørke brilleglas, så kontakten med dagslyset ikke gjorde ham blind. Efter fire timers opstigning blev han lagt på en feltseng og grundigt lægeundersøgt. Blodtrykket var kun 50/80. Rekorden blev slået i 1965 af hans ti år ældre landsmand Antoine Sennis, der tilbragte næsten fire måneder alene i en 90 meter dyb hule ved Nice. Også han havde mistet tidsfornemmelsen - da han kom op den 5. april, troede han man skrev den 6. februar! Rekorden slog han allerede 14. marts... uden at ane det. Desværre er adskillige huleforskere forulykket, som regel under dramatiske omstændigheder.

Sommeren 1951 firede et hold franske huleekspeditioner sig ned gennem en nylig opdaget skakt ved Pierre St-Martin i Pyrenæerne. Nedturen varede godt to timer og temperaturen var kun et par grader over nul. Et sted måtte man endda gennem et iskoldt vandfald. Da 356 meter wire var rullet ud, fik første mand fast bund under fødderne. Der blev fundet en række mægtige grotter, gennem den dybestliggende bruste en underjordisk flod. Ulykken skete på tilbageturen. Under opgangen af Marcel Luobens gled wiren ud af spillet, han faldt atten meter, brækkede ryggen og døde få timer efter. Man begravde ham i den evige nats regioner. Marts 1959 sad den 20-årige engelske student Neil Moss fastklemt i en smal klippepalte 310 meter nede i Derbyshire. Hundreder af mennesker prøvede i to døgn med alle midler at komme ham til hjælp, men det var forgæves. Langsomt kvaltes Neil Moss af kullite.

end vognen behøver med to personer om bord til at klare samme strækning (på 30,2 sekunder) gennem samtlige gear. Med sådan en vogn hænger benzinforsbruket i høj grad sammen med køremåden. Hvis man fristes til at holde en gennemsnitsfart på over 150 km, stiger forbruget voldsomt. På hovedvej slubrede Tigern 14,8 liter i sig for at sprinte 100 km. Men når man sætter farten lidt ned kan man komme ned på omkring 11 liters forbrug pr. 100 km - og det tilskyndes man uvægerlig til efter nogen tid, fordi støjen fra vindpresset, selv når hard-toppen eller

(FORTSÆTTES SIDE 44)

MAND OG MAND IMELLEM

De kan - så vidt pladsen tillader det - få en gratis annonce i MANDENS VERDEN om køb, salg eller bytte indenfor teknik og hobby. Der optages dog kun annoncer fra private læsere og højst på 150 bogstaver.

Skriv venligst annonceteksten på maskine eller med tydelige blokbogstaver. Husk Deres eget navn, adresse og eventuelt telefonnummer (ikke billet nr.). Indsend teksten mærket KØB-SALG-BYTTETIL MANDENS VERDEN, Næsborgvej 90, Hvidovre.

BIL OG MOTOR

Buick 1926, alt originalt. Sort og meget velholdt, km-stand ca. 60.000. Er indreg. Pris diskuteres. Tørje Hegg, Svinevold på, pr. Tønsberg, Norge.

Estlander motor eller cylinder med topstykke, må ikke være boret eller nedslået, købes. Erik Hedegård, Søndermarken, Løsnag.

Tobu-kart, MK. V. Motor Komat K 33 sælges. Steen Møller, Lillevangsparken 10, Slagelse. Tlf. (03) 52 37 17.

BÅDE

11 fods Korsør-pram, vandfast finer, meget sødygtig, 900 kr. Hans Brehm, Søvej 1, Faxe Ladeplads. Tlf. 90.

Brugt OK-jolle eller lignende (gerne med udstyr) købes. Niels Bøgedal, Tybørnalle 86, Vanløse. Tlf. (01) 71 69 50.

RADIO M. M.

Superphone Trans Weekend 10 1964-model sælges i fin stand for 350 kr. (som ny 595 kr.). Hans-Carl Nielsen, Dryadevej 47 C, Hvidovre. Tlf. 78 55 09.

Kassette til en Philips Portalet sælges for 100 kr., har aldrig været monteret. Evt. byttes med en Scalextric Miniracer, Willy Ravnemose-Andersen, Frodesgade 115 A, Esbjerg.

FILM OG FOTO

Smalfilmsapparat Eumig S3 med udstyr sælges særdeles billigt. E. Petersen, tlf. 03 547 203.

En Noris smalfilmsgen giver til salg. Fra ny 1072 kr., sælges for 600 kr. Evt. byttes med forstørrelsesapparat str. 6x6 cm. Erling Nielsen, Hvidovre Enghavevej 62, st. tv., Hvidovre.

Brugt Kodak Brownie fotografiapparat m. taske og blitz (værdi ca. 55 kr.). En kikert »Rothlar« med taske (værdi ca. 40 kr.). Sælges til højest bud. Sv. E. Tychsen, »Højvang«, Broager.

Leica M 2 med Summicron 1:2 Leicameter M. R. B. taske og udstyr, 1 år gammelt. Sælges evt. byttes med nyere Vespa. F. Larsen, Pilevej 9, Vanløse (01) 94 91 11.

MODELHOBBI

Fint Märklin-tog sælges: Transform., lokomotiv, vogne, skiftespor, el. krydspor, huse, skinner m. m. Værdi ca. 1250 kr. sælges for 550 kr. Thorkild S. Sørensen, Capellavej 18, Århus C. Tlf. 43718.

Ny eller velholdt brugt Long M O vogn nr. 260 A uden motor købes. Gjesing Christensen, Godfred Hansensvej, 20, Alborg. Tlf. (08) 137574.

Scalextric. 3 vogne, transformator, skinner og håndspeedere i fin stand til salg 175 kr. A. Nielsen, Sofievej 13, Holte. Tlf. 42 24 47.

Radiostyret båd sælges. 3 kanaler Metz. Tip top i orden. Som ny over 1000 kr., kun 600 kr. Karsten Wernert, Gamle ege, Højbjergvej, Holte. Tlf. 42 08 35.

BLANDEDE

To-mands telt med oversejl og bund 100 kr. Viking 2,5 cm³ lige hovedrepareret 50 kr., Tai-fun 1 cm³ ubrugt 55 kr., Jetex jetmotor med tilbehør, brugt få gange, 25 kr. N. Wium, Nærum Vænge 35, Nærum. Tlf. (01) 80 05 93.

Stor møntsamling værdi 4000-5000 kr. sælges eller byttes med bil, motorbåd eller andet. Per Møller, Nr. Onsild pr. Sdr. Onsild. Tlf. Hobro 21386 mellem 18-19.30.

»Caravan 66«

Caravan-branchens fabrikant- og importørforening har holdt sin første lands-udstilling: »Caravan 66«. Udstillingen bød på en repræsentation, der dækker 95 procent af de mærker, der sælges herhjemme. Der var vogne for enhver smag og pengepung, fra 6.000 kroners klassen og op til 33.000 kroner. I alt vist der 80 modeller, deraf 70 fra de sydjyske firmaer LM, Dansk Caravan-Import og MKP, der tilsammen sidder på 90 procent af det danske caravan-salg. Vurderet som helhed er vognene blevet mere raffinerede i år, mere luksusudstyrede, mere i overensstemmelse med dansk møbel- og stof-smag, men samtidig bør det fremhæves, at de faktisk ikke er dyrere end i fjor. Her er tre af 1966-nyhederne:



Sprite 400 har gennem de sidste fem år været Danmarks mest solgte campingvogn og skal nok holde stillingen. Den har i år fået ændret karrosseriet og fremtræder som en meget ideel familiecaravan. Den har en totallængde på 3,93 meter og en totalvægt på 600 kg. Prisen er rimelig, nemlig omkring 7.000 kr. Sprite 400 har stålchassis med individuel affjedring og indbyggede støddæmpere, aluminiumsbeklædt karrosseri opbygget på trækonstruktion, fire oplukkelige vinduer, halvør og lofts-spjæld. Den er isoleret med glasuld i tag og sider. Vognen har fire sengepladser, klædeskab, bagagerum under alle sæder, centralt køkken med to gasblus, grill, gaslys og el-lampe. Sprite importeres af LM Caravans, Lunderskov.

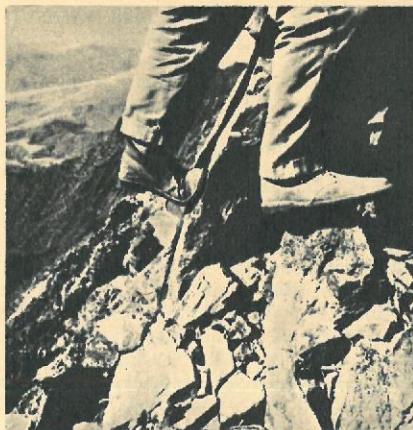


Medi fra MKP i Kolding er bygget i glasfiber og har en totalvægt på 650 kg. Inddelingen i køkken og stueafdeling

giver lidt »villa-fornemmelse«. Der er soveplads til fem personer og et væld af skabe og skuffer. Prisen er 9.985 kroner.



Ace 360 fra Dansk Caravan Import, Kolding, koster 9.450 kroner og har fire sengepladser, to borde, vask med vandpumpe, dobbelt gasapparat med grill, toiletrum og mange skabe og hylder. Den har fuldisoleret letmetalkarrosseri og er beregnet til biler fra 750 kg. Totallængden er på 4,6 meter. Der er seks oplukkelige vinduer samt buet frontvindue med »safety-glass«.



Ørkenstøvler på mode

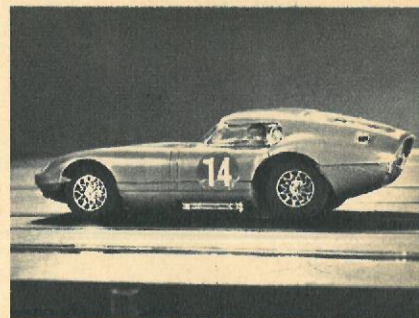
Desert Boots - ørkenstøvler - dukkede op under krigen, hvor Montgomery's ørkenrotter i stor udstrækning valgte dem fremfor de normale soldaterstøvler. Det var lette, bøjelige ruskindstøvler ideelle ikke blot i ørkensandet, men også i klipperne. Efter krigen brugte de hjemsendte soldater med forkærlighed deres Desert Boots i det civile, og det resulterede i, at den store engelske Clark skofabrik startede en serieproduktion til brug i fredstid. Ideen slog an, og Clarks Desert Boots er i dagens England og Amerika populære langt udover ungdommens rækker. Det praktiske fodtøj forhandles nu også i skotøjsforretninger herhjemme, hvor de ligger i priser fra ca. 60 kr.



Fiks forårsjakke

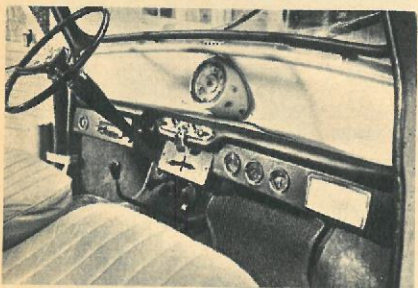
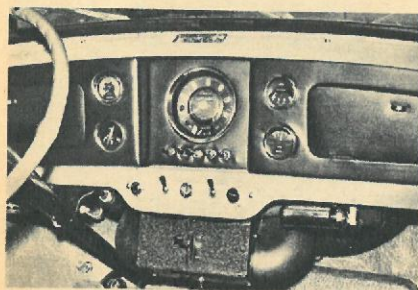
En af forårets nyheder i sporty friluftstøj er denne brun/beigeterne tweed-jakke af det danske fabrikat Wingford. Snittet giver den et præg af ridejakke med den høje knapstilling med 3 knapper, smalle ærmegab, slank brystlinje og en 30 cm høj rygslids. Der er skrå lommer og som altid på Wingford-modellerne ganske kort krave, ret bredt revers og stor rundning forneden. Prisen er 495 kr.

Den lette sweater med rullekrave er af lækker Shetlands-uld og koster 98 kr. Benklæderne er grå flannel og koster 165 kr. Altsammen set hos Holbech, Kbh.



Race på hjemmebane

Kører man minirace i skala 1:32, bliver det svært at modstå denne Cobra fra Strombecker. Den fås færdigbygget og køreklar for 45 kr., som byggesæt komplet med motor for 36 kr. En virkelig flot vogn med mange forkromede dele. Set hos Bodholdts Hobby, Kbh.



Instrumentborde som ekstraudstyr

Til Morris Mascot og Austin Partner, der er meget spartansk udstyret med hensyn til instrumenter, er der kommet et par smarte instrumentborde, der kan anskaffes som ekstraudstyr og lynhurtigt monteres. Det øverste billede viser et instrumentbord til at montere under den gennemgående hylde. Instrumenterne kommer derved til at sidde langt væk fra øjet, men til gengæld beholder man den store hylde, og det vigtigste instrument, speedometeret, sidder trods alt stadig lige for øjet. Instrumentbordet består af aluminium overtrukket med sort kunstlæder, og det leveres som to halvdeler, der kan skrues på i løbet af nul-komma-fem. Kun metalpladen er forsynet med huller til instrumenter, så man kan efterhånden, som man vil have flere instrumenter - f. eks. kølevandstermometer, vakuummeter og amperemeter - blot skærer kunstlæderet ud. Prisen er 108 kr. for et helt sæt uden instrumenter. Set hos Racing Center, København.

Det andet instrumentbord kommer fra Austin-importøren De Forenede Automobilfabrikker i Odense. Det er ligeledes betrukket med kunstlæder og er uden videre til at skubbe på plads mellem hylde og overkant. Det indeholder to aflukkede handskerum, og ønsker man ved samme lejlighed - eller senere - at supplere vognens udstyr af instrumenter, kan op til fire instrumenter af fabrikat Smiths monteres. Af de fem kontakter, der kan placeres under vognens speedometer, er den midterste forlænget, idet den er beregnet til det nu tilladte overhalingsblink. Bemærk den fikse ildslukker i bøjlen under højre handskerumsklap. Den koster 42 kr. Selve instrumentbordet koster uden instrumentudstyr 135 kr.



Tre nye motor-bøger

»Bag et rat« af Hans Eric Boesgaard. Grafisk Forlag - 176 sider - 32,50 kr.

»Det er ikke nok at anskaffe sig en »Super de luxe Sport« i en pæn farve og holde den renvasket og fri for rust. Man må vide, at man har med et instrument at gøre, som kræver, at man til stadighed øger sin viden om teori og praksis bag rattet«. Sådan siger Hans Eric Boesgaard i sin nye bog, »Bag et rat«, hvor han med sin kendte vel-smurte og humørkomprimerede pen fører læseren på sporet af »den voksne bilisme«. Med udgangspunkt i sin egen kærlighed til biler og omgang med samme behandler Boesgaard en række af de biltekniske, køretekniske, trafikale og ikke mindst psykologiske aspekter, som den, der virkelig vil køre bil, må være på rat med.

Boesgaards bog er ikke et kontant opslagsværk for den, der søger eksakt, teoretisk viden om videregående bilisme, snarere en samling »noveller«, der giver sin læser appetit på en indtræden i de bilisters rækker, for hvem det at bile ikke så meget er et spørgsmål om at komme fra punkt A til punkt B på den for muskulaturen bekvemmeste måde, som et spørgsmål om først og fremmest at dyrke en pragtfuld hobby, en ædel leg for voksne.

Jo, man føler sig skam tilpas »Bag et rat«, hvis man vel at mærke føler noget ved at stå til rors på fire gummi-

hjul... og så er bogen forresten en typografisk lækkerbissen med et væld af gamle og nye biler i tegneren Bo Bonfils elegante streg.

»Eksptertkørsel - Hverdagskørsel« af Tage Schmidt. J. Fr. Clausens Forlag - 114 sider - 19,75 kr.

I »Eksptertkørsel - Hverdagskørsel« siger forfatteren, den kendte motorskribent Tage Schmidt, at man ikke må forvente at vide alt om bilkørsel, når man har læst bogen - og at den i øvrigt ikke er nogen håndbog i racerkørsel. Ikke desto mindre kan man fastslå, at den, der har tålmodighed til at læse og især lære af denne bog vil komme adskillige bremselængder længere bort fra de kørselsmæssige eskapader, som ud fra manglende kendskab til hvad en bil er og kan, let resulterer i unødvendig livsforkortelse.

Tage Schmidt har ikke som Boesgaard anrettet sit stof på et causerifad - han går solidt og håndfast til sagen. Her er facts for alle pengene, og han har hent sin viden fra egen erfarings skuffer og fra samtaler med en række af bilverdenens eksperter.

Der er masser af billeder, skemaer, tabeller og skitser. Der er oceaner af anvisninger på, hvordan man holder på et rat, hvordan man bremses, gearer, drejer og der er ret tilbundsående forklaringer på adskillige tekniske og konstruktionsmæssige fænomener. Vel er der betragtninger, som en og anden nok ikke vil kunne dele med forfatteren, men alt i alt er de 144 sider velgennearbejdet motorstof, som er bogens pris værd.

»Eksptert på vej« af Mogens H. Damkier. Skandinavisk Motorjournals Bogforlag - 128 sider - 12,85 kr.

Når man følger med i den moderne motorlitteratur og læser dagblade og tidsskrifters motorstof, vil man konstatere, at vore motoriserede tohjulsstrafikanter bliver meget få ord til del. Ja, faktisk har man indtrykket af, at blandt vore hjemlige motorpenne er det kun Mogens H. Damkiers pen, der endnu for alvor - dyppet i hjerteblåt blæk - beskæftiger sig med motorcyklstens og scooteristens problemer. Heller ikke i Damkiers nyeste bog, »Eksptert på vej« fornægter denne delen-sol-og-vind-lige mellem de to- og de firehjulede sig - på bogens omslag troner en motorcyklist oven over en bilist!

I mangt og meget behandler denne bog de samme problemer som Tage Schmidts, vel med knap så megen fordybelse i detaljerne, men altså til gengæld med stærk skelen til, at begrebet motorkørsel dækker mere end en lukket kasse på fire hjul.

De to bøger overlapper således i udstrakt grad hinanden, men der er dog så megen forskel på detaljerne, at man kan have udbytte af at læse dem begge. »Eksptert på vej« er prismæssigt den billigste af disse nye motorbogs-trekløver, men til gengæld rummer den også tyve helsides annoncer... om man så kan li' det eller ej!



Se professionelt på friktionsfaren
- gør som den erfarne bilist - brug
MOLYKOTE

- effektiv beskyttelse af motorens belastede glideflader både før, under og efter start. MOLYKOTE danner en ubrydelig og korrosionsbeskyttende smørefilm, som er fuldt virksom under alle driftsforhold. Godkendt af KDA's og FDM's tekn. afdl.

Forlang utrykkeligt »MOLYKOTE«!
Information og Service:

ERIK JUNGFAK A/S
Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner

MODELBYGNING

FLERKANAL-FJERNSTYRING

GRUNDIG

MED MODERNE UDBYGNINGSSYSTEM

Fjernstyring: 2-kanal lommeseender; 4, 8 og 10-kanal superhet-sender med udskift. kvarts på 12 frekvenser. Modtagere i min. mål og vægt kan udbygges fra 2 til 10 kanaler.

Modelbyggesæt i fly og skibe i uovertruffen kvalitet.

Normaskiner og servos i mange udførelser til fly og skibe.

GRAUPNER — et verdensmærke
forhandles i de førende hobbyforretninger.

»Prospekter sendes gratis. Nyt 1966-luksuskatalog m. illustrationer i mange farver og komplet prislister mod kr. 7,00 incl. porto«.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP

Hvor
skarpsindig
er
De
?

Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

På vildspor?

- Jeg er ked af at skulle sige, at det antagelig er den forkerte mand, vi har fået fat på, indrømmede kriminalkommissær Bates, da han aflagde rapport for sin chef om enkelthederne i den efterhånden noget mystiske mordsag. Den enlige gamle, stenrige fabrikant Soames bliver fundet kvalt i sin lejlighed. En mistænkt anholdes mindre end 5 timer senere. Men jo mere der arbejdes med sagen, des mere gådefuld synes den at være...

- Jamen, der er da et motiv, kom Harrison ham trøstende til hjælp.

- Ja, ganske vist. Larry har engang haft beskæftigelse hos fabrikanten. Han kendte forholdene og vidste, hvor den gamle opbevarede sine værdier. Den stump reb, fabrikanten er blevet kvalt med, er enden af en længere tøjsnor, som vi har fundet hos Larry, og desuden er der jo nøglen. Der er for resten heller ingen af dem, vi endnu har afhørt, som har lagt skjul på, at de ikke skiltes som de bedste venner i sin tid. Blandt andet var der en mægtig diskussion om et større beløb, som Larry påstod, at han havde tilgode, og som Soames på det bestemteste nægtede at udbetale.

- Hvor meget er der blevet stjålet?

- Ja, såvidt vi kan afgøre, er der forsvundet nogle tusinde i kontanter samt en del værdipapirer, men ikke så meget som en skillemonter har vi kunnet finde nogen steder. Der er ingen fingeraftryk eller andre spor i stuen. Det eneste, vi er klar over i dette øjeblik er, at en eller anden - men antagelig ikke Larry - har kvalt fabrikanten med denne stump reb. Bates halede en svær snor af en meters længde op af lommen. Desuden kan vi med nogenlunde sikkerhed afgøre, at mordet må være sket indenfor AWC-stationens sendetid, d. v. s. mellem klokken 20 og 23.30, for da man næste morgen fandt fabrikanten, lå han foran det åbne fjernsyn, som var indstillet på denne station. Fabrikanten er med andre ord blevet kvalt mellem kl. 20 og

kl. 23.30, mens han sad og så fjernsyn. Desværre har Larry et aldeles skudsikkert alibi fra kl. 19.40 til en times tid efter midnat.

- Jamen, var der ikke en større strøm-afbrydelse i det pågældende kvarter den aften? bemærkede Harrison.

- Jo, det var der, men den fandt sted inden udsendelserne fra AWC-stationen begyndte, eller helt præcis fra klokken 18.52 til klokken 19.34. Vi har også i fabrikantens lejlighed fundet flere stearinlys, som tydeligt nok har været i brug netop i den anledning. Han har altså været hjemme i dette tidsrum, har senere tændt for sit fjernsyn og er - mens han sad foran det - blevet overrasket af den ukendte morder, som antagelig skaffede sig adgang til lejligheden ved hjælp af en nøgle eller en dirk.

- Larry havde jo fra gammel tid en nøgle til lejligheden.

- Ja, og vi har også fundet sådan en hos ham, men han nægter alt, både om rebet og om denne nøgle. Når det kommer til stykket, er det vel også et par temmelig spinkle holdepunkter.

- Har De omhyggeligt undersøgt de stearinlys, De talte om?

- Ja, der var fem ialt. To af dem har åbenbart været helt nye, og er ikke brændt længere ned, end at de højst kan have været tændt i et kvarters tid. De tre andre lys er ældre, som er blevet tændt på ny, da strømafbrydelsen indtraf. Disse tre var næsten alle brændt helt ned i stagerne.

- Og der var rullet ned overalt i lejligheden?

- Ja, alle steder undtagen i køkkenet. James Harrison anlagde et spekulativt udtryk og trommede med fingrene på skrivebordspladen. Pludselig sagde han: - Jeg tror alligevel, det er den rigtige mand. De har fat på. Såvidt jeg kan se, er mordet sket 7-8 minutter over 19, og jeg skal forklare Dem, hvordan jeg mener...

Hvordan tror De Harrison's forklaring lød? Se svaret på side 50.



- den vogn enhver bilentusiast (og hans kone (og alle andres koner)) drømmer om



Ny sporty 2-dørs Marina til kun kr. 19.742,-

Når vi skal ha' ny vogn, skal det ikke være en af de almindelige. Vi vil ha' en moderne bil, bygget til i dag. Den skal ligge godt på vejen - være sikker. Den skal kunne tåle at blive kørt, og der skal være plads i den, så man kan sidde ordentligt. - Vi vil ha' en MORRIS MARINA!

- modern design i biler

MORRIS MARINA - en helt ny bilkonstruktion, der på afgørende punkter bryder med traditionerne. Det er Marina'en, der har introduceret det fantastiske affjedringssystem Hydrolastic, som holder vognen i konstant, vandret balance - så køretræthed og køresyge helt undgås. MORRIS MARINA med forhjulstræk og store skivebremser - lav og bred, med hjulene placeret yderst i vognens fire hjørner - man kan ligefrem se, at den ligger godt på vejen - en moderne bil, hurtig og smidig i trafikken, nem at parkere - god plads til 5 personer + masser af bagage. Gennemført kvalitet i alle detaljer, svær plade, Rotodip rustbeskyttet karosseri, - og DOMI gør en god bil endnu bedre gennem en omfattende og omhyggelig klargøring, - der er mere bil i en Morris! Nu kun kr. 19.742,- excl. lev. - Se også 4-dørs modellen til kun kr. 20.946,- excl. levering.



Morris Marina

kalechen er på, begynder at gå på ner-
verne.

Når man tager affjedringens medfødte
begrænsninger i betragtning, er vejbeli-
gheden fantastisk. På gode veje kan
man virkelig presse sømmet i bund, enten
overfladen er våd eller tør, og man kan
give gas omkring hjørner for med fuldt
overlæg at få Tigren til at logre med
halen. Det er en fornøjelig fornemmelse.
På dårlig vej bliver kørslen noget hop-
pende, rystelser forplanter sig gennem
styretøjet, og bilens krop skælver. Men
Tigren holder stadig bugen sænket og
slipper ikke jordforbindelsen med sine
poter. Og den lystrer prompte, når man
dirigerer fartens retning.

Den støj fra vindpresset, som er uund-
gåelig, når hardtoppen er monteret, for-
stummer, når man får luft for den sande
køreglæde i åbent cockpit.

Vognens indre er simpelthen lækkert.
Dybe stole lokker med anatomisk attrå-
værdig formgivning. Der er god benplads,
og betræk og paneler er en fryd for øjet.
Så hvis man holder sig til de gængse
kørsels- og opdelinger af bilglæden, er der
også noget for kvinden i denne maskuline
vogn. Faktisk må man nok i mandens
verden se i øjnene, at flertallet af kvin-
der vil være svære at holde væk fra
rattet, for Tigren er indbydende let at
dressere.

Så hvis man virkelig vil have glæde af
at komme tigre i en tank, er det godt at
have tanken henledt på Tigren. ■

bliver udsat for et raketangreb fra en ned-
dykket, godt gemt atom-ubåd, vil USA kun
have meget lille chance for at destruere
den russiske kerneladede raket i dens bane
mod målet. Den amerikanske forsvarsmini-
ster McNamara har kort og godt slået fast,
»At USA's eneste beskyttelse mod et så-
dant angreb ligger i, at vi ødelægger u-
båden, før den har afsendt sine missiler«.
Det amerikanske forsvarsministerium har
for flere år siden opfordret flåden til at
intensivere udforskningen af problemerne
i forbindelse med sporing af ultra-lyd,
der transporteres under vandet. Man har
således allerede i lang tid efterforsket de
meget lave frekvenser fra 3 til 7 kilohertz,
altså endnu lavere frekvenser end de 10
til 19 kilohertz, der for øjeblikket bruges
ved radiokommunikation med u-bådene.
Men man søger endnu større lydfølsom-
hed, for det kan lade sig gøre at spore
u-båds-»støj« under vandet på større af-
stande end de godt 25 kilometer, det nu
er muligt.

Men man går flere veje i efterforskning-
en, bl. a. ud fra det princip, at man
skal kunne spore en u-båd ved den infra-
røde stråling, der stammer fra varmen
ved fremdrivningen af et sådant fartøj.
Selv en undervandsbåd, der ligger stille
i en bestemt havdybde, vil udsende var-
mebølger.

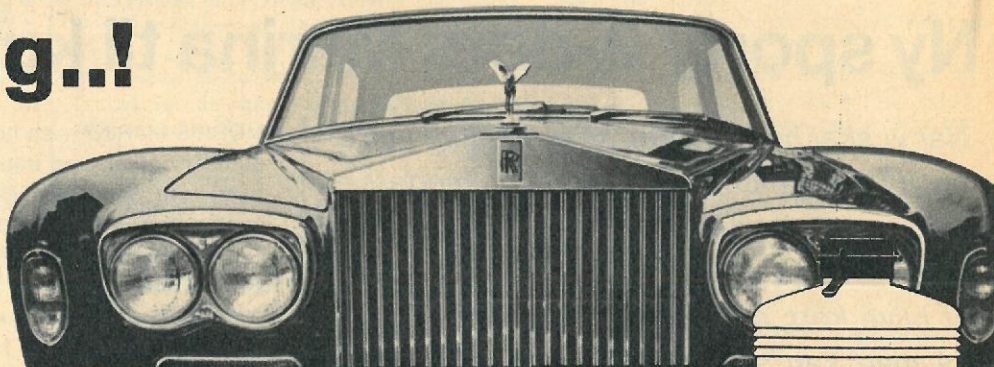
Både fra amerikansk og russisk side ar-
bejdes med disse problemer. Lyden og
varmen fra en u-båd er altså et sådant
fartøjs achilleshæl. Det gælder både den

angribende og den, der bliver angrebet.
For lige så vel som der vil blive lyttet
og sporet efter en neddykket fjendtlig
u-båd, vil denne samtidig lytte efter
tegn (både i lyd og varme) på en u-båd,
der ligger i baghold. Og det er her trifibi-
et, den flyvende mini-undervandsbåd
kommer ind i billedet. Hvis man kalkule-
rer med en samlet vægt for trifibiet på
20-30 tons viser det sig nemlig, at en
sådan lille genstand - i forhold til en
rigtig u-båds flere tusinde tons - er
meget svær at spore, selv inden for kort
afstand. Hvis man yderligere ved kon-
struktionen anvender et let titanium-
skrog forstærket med fiberglas og plastic-
materialer gør man risikoen for opdagel-
se endnu mindre. Og den flyvende u-båd
vil desuden meget hurtigt kunne ompla-
cere sig under en jagt.

Trods mini-u-bådens lidenhed mener
kompetente amerikanske strateger, at
man her har et middel til at komme tæt
ind på livet af en angriber uden at denne
fornemmer nogen fare. Og det vil være
en helt uvurderlig hjælp ved uskadeli-
gørelsen af den fjendtlige undervands-
båd, at trifibiet, havets snigskytte, kan
sende sin atomladning mod målet inden
fjenden udløser sine egne missiler.

På trods af den uhyre hemmelighedsfuld-
hed, der omgiver dette amerikanske pro-
jekt, oplyses det, at man inden længe
påbegynder prøveflyvningerne eller må-
ske prøvesejladserne med den første ud-
gave af undervandsbåden, der kan flyve.

BP LONGLIFE (15.000 km eller 1 år mellem hvert olieskift) har fået en fornem anbefaling..!



Når verdens fornemste og mest velrenom-
merede bilproducent siger god for BP
LONGLIFE, så er det en triumf for BP -
og en helt urokkelig garanti for, at også DE
trygt kan køre på denne epokegørende mo-
torolie! Vi ved ikke, hvilken bil De kører,
men vi ved, at *alle* biler kan køre indtil
15.000 km eller maksimum 1 år mellem
hvert olieskift, når blot man sørger for, at
olien altid står over minimumstregen på
oliepinden...

Olien er det vigtigste ved bilens vedlige-
holdelse. BP LONGLIFE er verdens mest
afprøvede motorolie (mere end 8 millioner
kilometers prøvekørsel under streng viden-
skabelig kontrol). Den forhindrer slam-
dannelser, giver let start og fuld motor-
beskyttelse.

BP LONGLIFE
Danmarks mest avancerede motorolie





Stadige afprøvninger gør Mercury 66 til de mest pålidelige påhængsmotorer, der nogensinde er bygget...

»Lake X«. En sø midt i Florida. Areal 44 km². Stubbe, stammer, sandbanker, vandplanter og søgræs. Gennemsnitstemperatur i juli: 33° C. Fugtighedsgrad: 89. Spejlblankt vand – eller meterhøje bølger. »Lake X« – verdens hårdeste marine-prøveområde. Hårdt – og ærligt. Ingen gåen på akkord – ingen pardon. Motorer gennemprøves – dag og nat uger igennem for fuld speed på tids- og afstandsmålte distancer. Sandbanker rammes med 40 km/t – rystelser måles – sivbælter gennemprøves for test af kølesystemet – dri-

vende træstammer påsejles. Der sejles i regn – der sejles for fuld gas og med hurtigt skiftende hastighed. Motorer belastes – skilles ad. Der laves tabeller – der sammenlignes. Efter sådanne afprøvninger er der ikke meget, man ikke ved om påhængsmotorer.

På Mercury's kystprøveområde, Siesta Key, Florida, sker det samme. Prøverne her er lige så skrappe – forskellen er blot, at de foregår i saltvand, over sandrevler og muslingebanker og mellem klipper. Sådan tester man marinemotorer hos Mercury – og ikke blot Mercury-motorer, men også andre mærker. På denne måde opnås resultater, der fører til de ekstra fordele, De finder hos Mercury: Driftssikkerhed plus topydelse. Se '66-serien hos Deres Mercury-forhandler: 3.9 - 6 - 9.8 - 20 - 35 - 50 - 65 og 110 HK.

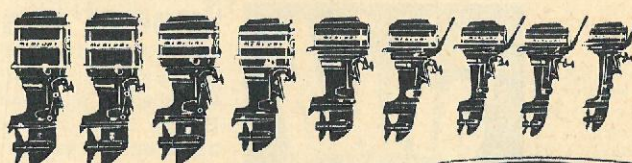
Indhent alle oplysninger hos hovedforhandleren:

MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S



FORHANDLERE OVERALT I LANDET

Sølystgaarden
Egaa pr. Hjortshøj
tlf. (061-92111) 555



MERCURY



Subsidiary of Kiekhaeffer Corporation, Fond du Lac, Wisconsin, U.S.A.



Aluminiumsbåde i topkvalitet

■ KELLO ro- og motorjoller fra Europas største fabrikant af letvægtsbåde, som nu i et antal af mere end 12.000 stk. sejler over hele verden. 4 modeller til priser fra kr. 1.600,- til 5.200,-.

KELLO-bådene kræver ingen vedligeholdelse, er enestående sødygtige og lette at transportere.

Til importøren
FIRMA HENRIK ASMUSSEN

Løngangstræde 24, Kbh. K.
Send mig venligst illustreret brochure
med priser over alle Kello-bådene.

Navn _____
Adresse _____
By _____ **MV4**

Jeg blev muhamedaner for at redde livet

(FRA SIDE 21)

ninger om uroligheder. Der var ingen forbindelser til omverdenen fra Rawalpindi, hvor alt åndede ro.

Tilmed havde jeg ikke flere penge i behold. Jeg havde ganske vist en konto i Bombay, men den var ikke særlig værdifuld nu, da alle banker stod i begreb med at lukke. Der var ikke andet for – jeg måtte fortsætte mod Srinagr, hvor der boede en landsmand, som jeg ganske vist ikke kendte på forhånd, men jeg havde fået ham omtalt som en bror til professor Friis Johansen. Han var oprindeligt kommet derud som medlem af Sven Hedins ekspedition. Efter at være flygtet til Kashmir blev han ved med at afvente instruktioner fra Sven Hedin. De kom aldrig, men i ventetiden satte han system i produktionen af lakarbejder, som er det lokale husflids-speciale, og han havde fået oparbejdet en fortræffelig forretning. Ved hans hjælp kunne jeg få honoreret min check på Chartered Bank i Bombay, og det viste sig at være en fortræffelig disposition, for en halv time efter lukkede alle banker. I Kashmir, der for så vidt var selvstændigt, fortsatte de fredelige tilstande, så jeg besluttede, at jeg ligeså godt kunne vente og se tiden an.

Efterhånden opstod der mangel på kontante pengemidler,

da bankerne stadig holdt lukket og mine penge blev mere og mere værd. Som en holden mand fik jeg lavet nogle fortrinlige indsamlinger af etnografiske seværdigheder, som i dag findes på Nationalmuseet.

Jeg benyttede tiden i Srinagr til at snuse stadig mere op, for museet var totalt udækket med hensyn til samlinger fra Kashmir. Det er et arbejde, der tager sin tid, for man handler langsomt i de egne. Der kan gå dage imellem, at der fremsættes og afvises kontante tilbud.

En sådan langsommelig proces var jeg kommet ind i med en slags antikvitetshandler, der havde nogle gamle dragter, som jeg var særdeles interesseret i. Han havde lagt ud med en særdeles høj pris og jeg med en overordentlig lav, og der var ikke noget, der hastede. Jeg vidste, at mine penges værdi stadig steg, og med flere dages mellemrum slentrede jeg tilfældigt forbi hans butik. Vi nærmede os gradvis hinanden, og til sidst var vi nået til et punkt, hvor jeg slog til.

Da handelen var i orden, bad han mig efter gængs skik om at skrive en anbefaling i forretnings-protokollen. Jeg sagde, at han selv kunne formulere beskrivelsen af, hvor godt jeg var blevet behandlet, så skulle jeg nok skrive under. Hvad hedder du, spurgte han, og da det var i Kashmir, svarede jeg med den arabiske

BILEN UDEN FORTID*



*med en strålende fremtid!

SAAB begyndte med produktion af fly. Kan man tænke sig en bedre baggrund for bilproduktion end avanceret flyteknik, hvor kvalitet og sikkerhed er altafgørende faktorer?

Den ny SAAB 1966 har nu: 3 karburatorer • 46 HK • bedre acceleration • højere topfart • nyt indsugningssystem • nyt luftfilter • lavere benzinforgbrug • kølergrill, navkapsler og pyntelister i rustfrit stål • nye farver.
2 års garanti eller 40.000 km. (incl. arbejds løn)

IMPORTØR:



ISIS MOTOR A/S, Glostrup. Tlf. 961900

formulering af mit danske navn: Jakub. Så er du da muhamedaner, hørte han sig interesseret, og uden bagtanke, nærmest for sjov, svarede jeg: »Ja, selvfølgelig«.

- Ja, men så har du da betalt alt for meget, jamrede han. Den pris, vi har aftalt, er skam ikke for moslimer.

Jeg fik et klækkeligt afslag i prisen og gik velfornøjet tilbage til en husbåd, som jeg havde indrettet mig i. Srinagr minder i mangt og meget om Venezia, idet byen er gennemskåret af søer og kanaler, og mange af indbyggerne bor i både, så jeg havde også lejet mig et flydende hus.

En uges tid efter, da jeg komplet havde glemt historien om min pludselige omvendelse, kom en flok ærværdige ældre muhamedanere en fredag formiddag spadserende ned til min båd. Det hæftede jeg mig ikke så meget ved, for jeg talte med så mange mennesker i byen, og jeg fik i en fart budt på te og fik stoppet den store vandpibe, som flere kan ryge på ad gangen.

Gæsterne blev siddende, og jeg tænkte, at nu måtte de da snart rykke ud med det egentlige formål med visitten. Jeg tænkte mig, at de som så mange andre ville søge at drage fordel af den indflydelse, som det var almindeligt at tillægge europæere. Men tiden sneglede sig af sted, uden at nogen lagde kortene på bordet - før endelig én bemærkede, at nu var det da vist på tide at begive sig af sted til moskeen.

Da først slog det ned i mig, at det jo var sabbatten og den store muhamedanske bededag. Og så oppisket i fanatisme, som sindene var på det tidspunkt, var det forsent at bakke ud af mit uskyldige bedrag. Det kunne ikke nytte noget at sige, at der var tale om en misforståelse. Jeg måtte gennemføre skuespillet.

Heldigvis vidste jeg så meget om muhamedanske ceremonier, at jeg havde en vis chance for at klare mig igennem uden at blive afsløret. Men jeg har aldrig været så skrækslagen i mit liv, som da vi vandrede i procession gennem byen til Srinagrs store moske. Jeg havde slør i knæene, for mine ledsagere råbte til alle tilskuere, at her kom de med noget så usædvanligt som en hvid mand, der var muhamedaner.

Flere og flere sluttede sig til optøget, og da vi nåede frem til moskeen, trak alle sig tilbage fra mig for i diskret ærbødighed at iagttage fænomenet.

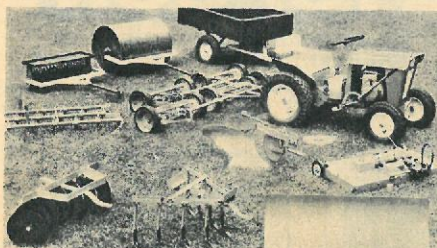
Jeg vaskede ceremonielt mine fødder, og helt alene måtte jeg så vandre over det kæmpemæssige gulv i moskeen frem mod stenen, der markerer retningen til Mekka. Alle andre bedende havde en god del af deres opmærksomhed rettet mod mig, mens jeg foretog mine øvelser.

I de kommende dage måtte jeg leve videre på min livsløgn, og det var særdeles ubehageligt. Men nogle gange må det forekomme vigtigere at redde livet end idealerne.

Resultatet var, at der snart ikke var et barn i Srinagr, som ikke talte om den hvide muhamedaner, og jeg blev mere og mere utryg, for jeg kunne nok regne



JACOBSEN CHIEF - den eksklusive have-traktor til store græs-arealer



I villa-haver med store græsarealer er JACOBSEN CHIEF have-traktor løsningen! Hurtig, effektiv og perfekt græsslåning, uden at De behøver at bruge kræfter til andet end styringen! JACOBSEN CHIEF have-traktor kan påmonteres rotor-klipper eller cylinder-klipper på 30 tommeres bredde. Desuden findes anhænger, sneskraber og fejmaskine som ekstra udstyr. Fra kr. 7.700,- med klipper. Ring eller skriv efter brochure-materiale eller forlang demonstration.

A. HANSENS AMAGERFRØ

Maskinafdelingen: Amager Landevej 101, Kastrup
tlf. 50 09 86, Jyll.: (061) 2 12 55, Sjælland/Fyn.: (09) 12 58 18

NU sensationel NY gengiver



SILMA TELEMATIC

med fjernbetjening
fra lænestolen....



Markedets mest fuldkomne helauto-
matiske 8 mm Zoom gengiver - med
mange revolutionerende finesser....

SILMA TELEMATIC er udstyret med:
fuld fjernbetjening, relæstyret tryk-
knapsystem, 2 motorer, variabel
hastighed 15-24 bps., (separat mo-
tor for vacuumkøling), frem-, til-
bage- og stillandsprojektion, hur-
tig tilbagespoling, tilslut. til rum-
belysning, lampe 21,5 volt, 150 watt
- Zoom optik.

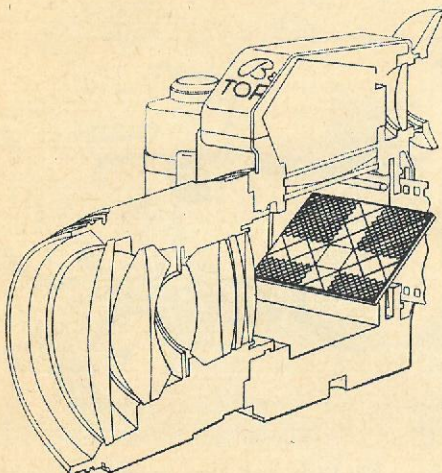
AUTOMATIK OVERALT:

automatisk filmilægning - aut. for-
tænding af lampen - aut. fuldtæn-
ding af lampen, når filmen passe-
rer gennem filmkanalen - aut.
fæstning af filmen på 120 m spole
- aut. tænding af afbrydelse af
rumbelysning - alt dette til den
favorable pris af 750 kr.

— og fotohandleren har den allerede!

1. PRISEN

til TOPCON



TOPCON er uovertruffen i kvalitet og effektivitet. Kun TOPCON måler det direkte lys på spejlet, af hele billedfeltet ved fuld blændeåbning. Hvorfor gør andre det ikke på den måde? Internationale patenter stopper dem. Derfor er TOPCON det eneste systemkamera, der byder Dem denne hurtige og korrekte betjening og lysmåling. TOPCON RE-2 med fast prismehoved og TOPCON RE-Super med udskifteligt søger-system er automatiseret mest muligt og har et tilbehørsprogram, der gør dem til de mest fuldkomne systemkameraer til professionelt brug og samtidigt gør dem attraktive for den avancerede amatør, der vil have det bedste.

**KVALITET
TOPCON**
KAMERAETS ROLLS-ROYCE

TOPCON UNI



kr. 795.-

TOPCON RE-2



kr. 1260.-

TOPCON RE-Super



kr. 1590.-

her er
tobakken
De har
ventet på

MIXTURE
I PUNG
CURLY CUT
I DÅSE



Mixture
SELECTED QUALITY

MIXTURE
Lys, let tobak med
dejlig duft og tilpas
fugtighed.
CURLY CUT
Exklusiv type af fine-
ste råtabak i curly
cut-skæring. Dåse i
praktisk lommestør-
relse.



MIXTURE
I PUNG
CURLY CUT
I DÅSE
430

Jeg blev muhamedaner...

ud, at der var talrige måder, jeg kunne blive afsløret på. Men jeg var afskåret fra at forlade byen på normal vis.

Fire dage efter besøget i moskeen blev der stort natligt postyr på min husbåd, mens jeg lå i min søvn. Nu er du blevet gennemskuet, tænkte jeg straks, og jeg havde til overflod set, hvad man i de dage foretog sig med folk, som var faldet i unåde.

Men det var mine muhamedanske venner, som var kommet for at advare mig, fordi afghanske stammer var på vej for at erobre Srinagr.

— Ganske vist er du rettroende, sagde de til mig. Men det kan afghanerne ikke se, og det er muligt, at de ikke når at spørge, før det er for sent. Så for din egen skyld må du hellere tage af sted.

Jeg tvivlede ikke på, at de nok skulle være rigtigt underrettet, og selv samme nat skaffede vennerne mig en lille vogn med et muldyr forspændt. Jeg læssede vognen og rullede mod Rawalpindi.

Selv under normale forhold ville en sådan køretur indebære en stor risiko, men jeg havde ikke noget valg. Næste dag stødte jeg på tropper fra maharajaens styrker, og han er hindu, skønt landet er muhamedansk — hvad der er en væsentlig baggrund for Kashmirs aktuelle ulykke. Maharajaens hærstyrke var ved at forskanse sig, og selv om jeg på et øjeblik kunne se, at deres stilling var alt andet end holdbar set fra et strategisk synspunkt, nægtede de at lade min lille kærre forcere skansen.

Jeg kunne regne ud, at jeg ville blive slagtet, hvis jeg blev hos dem, men de advarede mig mod, at der var afghanere fremme ad vejen. Selv om jeg tilbød at tage det fulde ansvar for min egen skæbne, nægtede de at lade mig passere. Men de stillede mig i udsigt, at der snart ville komme en stafetvogn fra de britiske styrker, der stadig isolerede sig i deres egne forlægninger.

Efter en ventetid, der forekom uendelig, dukkede den britiske militærvogn virkelig op, og jeg kom med til Rawalpindi. Senere fik jeg bekræftet, at det var fuldstændig rigtigt, at afghanerne trængte frem mod Srinagr, så muhamedanerne havde virkelig gjort mig en vennetjeneste. Mange af de andre oplevelser spekulerede jeg kraftigt over i de følgende år, og jeg spurgte til sidst mig selv, om de mon virkelig havde været så bloddryppende og nervepirrende, som det forekom mig. Måske havde jeg i erindringen dramatiseret et og andet.

Ude i den øvrige verden hæftede man sig jo ikke særligt ved de umådelige tab af menneskeliv under massakrerne og under den kolera-epidemi, som uundgåelig fulgte efter. Da jeg mange år efter, i 1956, kom til Nepal — igen syg, denne gang af gulsot — satte jeg mig for at klarlægge, om jeg havde snydt mig selv ved at lægge noget til.

På et hotel i Katmandu, der ejedes af en anglo-inder, var værtinden en kanadisk dame, der havde været sygeplejerske

i Frelsens Hær. Selv om jeg ikke genkendte hende, spurgte jeg, om hun havde været på et tog fra Delhi til Lahore i de bevægede borgerkrigsdage.

- Ikke jeg, svarede hun, men en nær veninde, som har fortalt mig meget om en dansker, som hun takkede for, at hun overhovedet var kommet frelst igennem. Så gengiv hendes beretning, før jeg selv fortæller noget, bad jeg. Og det viste sig, at den ord til andet stemte overens med de indtryk, der svirrede i mit eget hoved. Jeg vil gerne tilføje, at den måde, jeg har levet på i så mange år - tvunget af omstændighederne, ellers ville jeg næppe have gjort det - har givet mig indtryk af, at det er fuldstændig rigtigt, at i det fundamentale ligner alle mennesker hinanden til forveksling.

Men på grund af forskelligt miljø opstår forskellige måder at udtrykke sig på. Risikoen for at misforstå hinanden bliver meget, meget stor.

Jeg er overbevist om, at det er forkert at tale om raceskel som den synsvinkel, problemerne skal anskues under. Det er ikke et spørgsmål om racer, men mere om sociale skillelinjer. Man forstår bedre vanskelighederne, hvis man forklarer dem med sociale-økonomiske modsætningsforhold - parallelle til dem, der findes inden for snævrere områder.

Det stødende er ikke, at folk er rige eller fattige, men at de opfører sig på en anden måde, fordi de er rige eller fattige. Det kræver en oversættelses-formular at skabe forståelse mellem et samfunds overklasse og underklasse. Og på samme måde må man i videre forstand have en kulturel oversætter mellem folkeslagene. Hvis vi først forstår hinanden, er problemerne ikke så store.

En anden værdifuld iagttagelse, jeg mener at have gjort under mine udenlandsrejser, vedrører U-landsproblemet. Vi har så længe talt ud fra den forudsætning, at vi bare skal give, og de bare skal modtage. Men der ligger et værdifuldt erfaringsmateriale, som vi ville stå os ved at hente fra U-landene.

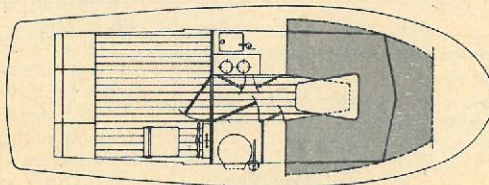
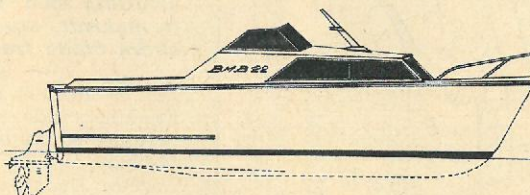
Det er let at se, at deres levestandard er lavere. Men deres menneskelige standard står mange gange meget højere. Det må være muligt, også uden at give afkald på velfærdssamfundets goder at absorbere noget af den humane velstand, der eksisterer i disse samfund i modsætning til vort.

Vi står usikre over for ungdommen. Vi behandler ikke de ældre så godt. Trods økonomisk velstand er vi ikke lykkelige. Vi lever isolerede som isbjerge, og vor arkitektur vil ikke være mennesket underdanig. Fordi det engang i et koldt land har været rimeligt at søge bort fra gulvet, indretter vi den dag i dag hjem, der er direkte gæstfjendske, fordi det kræver alt for stort postyr at omstille møblementet til at tage mod fremmede.

Der er mange folkeslag, der har løst de menneskelige problemer bedre end vi, og vi har i høj grad noget at modtage i bytte for vor U-landsstøtte. ■

Her er familiebåden, lystfiskerens drøm og den hurtige, planende kabine-krydser i ét.

BMB 22' CABINE CRUISER



Dette smukke fartøj forener moderne formgivning og teknisk snilde med absolut førsteklases bådbyggeri.

Den rummelige kahyt har 3 sovepladser, klædeskab, pantry med 2 blus, stålvaske, køkkenskab med skuffer, vandtank med pumpe og separat toilet. 30 liter køleskab Elektrolux.

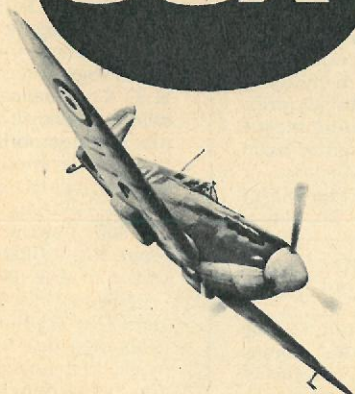
BMB 22' Cabine Cruiser leveres med skrog af glasfiberarmeret polyester eller som luksusudgave i fineste afrikanske mahogni. En 110 hk GM Mercruiser in/outboard motor giver en marchhastighed på ca. 26 knob. Kan også leveres med 60 hk dieselmotor til en fart på 18 knob.

Skrogets hensigtsmæssige konstruktion giver båden en blød og behagelig gang, og den planer ved en fart på ca. 13 knob.

B. MIDTGAARDS BÅDEBYGGERI

KLØVERMARKSVEJ 32 - KØBENHAVN S
TLF. SU. 6243

EXPORT - P. RØNMOS NIELSEN

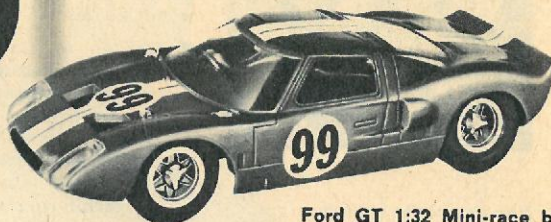


Spitfire

Nyeste liniestyrsfly med overlegne kunstflyveegenskaber 127,00. Endvidere Stuka, Mustang m. fl. Flight Trainer med støjdæmpet motor 119,00. Nyhed T-28 Trainer 114,00. Flædglingsportstrainer 79,85. Robust begyndermodel

Amerikas dygtigste konstruktør - verdens fineste og hurtigste

Mini-race biler, liniestyrs fly, gløderørsmotorer 0,5 til 2,5 ccm



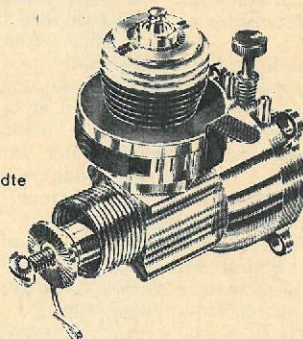
Ford GT 1:32 Mini-race bil

Slår alle andre på deres baner. Spørg alle dem, der har en Nyhed Cheetah 1:32

79,00
79,00

Støjdæmpet 1,00 ccm

Aldrig slået gløderørsmotor. Stor ydeevne ved hviskelyd kr. 65,00. Desuden de kendte Cox motorer Babe Bee, Pee Wee, Sportsman samt Medaillon serien bl. a. for radiostyring fra kr. 41,75.



Mini-race katalog kr. 1,-, fly- og gløderørsmotor 1,-

Farvekatalog hos forhandlere eller mod frimærker til

H. Wittrock, Sydvestvej 125, Glostrup



Den omvendte verden

Når en pige træder op for at lade sig bedømme rent skønhedsmæssigt, må hun have det meste af sin person ude i fri luft - her er der ingen nåde og barmhjertighed - men hopper mænd på den samme galej, kan de nøjes med at få understellet bedømt - mens løse gevandter omhyller alt andet. Der kunne for den sags skyld fjæle sig både hoftebæltet og hængemaver. Begivenheden har fundet sted i Baden ved Wien og dommerkomiteen bestod naturligvis udelukkende af piger. Dette blads kvindelige medarbejder kan, efter grundigt at have studeret de fremviste herligheder, herved meddele, at hun nu bedre forstår, at mænd som regel foretrækker at føre sig frem i lange benklæder.

Løsningen på kriminalgaden side 42

Læs først gaden inden De vender bladet og ser svaret her.

Harrison mener, at Soames er blevet kvalt i strømafbryder-sesperioden, og at morderen før eller efter at han har stukket stearinlysene af trykkel på den elektriske afbryder til fjernsynet. Som de to nye lys viser er fortrydel-bryder til fjernsynet. Sen antagelig sket et kvarters-tid efter strømafbrydelsens start og altså på et tidspunkt, da Larry ikke er i stand til at gøre rede for sin optreden, hvilket han ellers omhyggeligt har sørget for, så snart forholdene tillod det.

Næste nummer af MANDENS VERDEN udkommer 30. april. De kan glæde Dem til blandt andet at læse:

- Om en af verdenskrigens ejendommeligste krigsoperationer, som fandt sted i Danmark. En hemmelighed, der først nu afsløres.
- Om motorsportens mystiske formler - hvad er hvad i racerbilernes verden.
- Om gummibåde, der bliver mere og mere populære. Masser af tips og billeder af hvad man kan købe herhjemme - og hvad bådene koster.
- Om den nye Renault 16 og drømmebilen Alfa Romeo Giulia SS, der prøvekøres.
- Om faldskærmsudspring - en sport for mandfolk. Hvordan føles det første gang at hoppe ud, og hvad kræves der?
- Om hvordan De selv kan gøre bilen klar til at møde sommeren.
- Og om meget andet af alt det, som interesserer mandfolk: Reportage, Teknik - Humoreske - Farveplanche - En eventyrers beretning - Kriminalgade og meget mere.
- Prisen er kun 2,85 kr.

Christiansen-vognen fra Store Kongensgade

Månedens farveplanche gengiver et dansk indslag i bilismens bevægede historie: Christiansen-vognen, en lille nem »sportsvogn«, der engang kunne købes for godt og vel et par tusind kroner... Vi har valgt at præsentere den samtidig med nogle af datidens skildringer af bilismens fremskridt, som der stod at læse i Illustreret Tidende og andre blade fra omkring århundredskiftet.

Den er blevet en manden Verdens store Galskab. Muligvis har den Fremtiden inde; maaske vil vi allesammen om en snes Aar lade os befordre pr. Automobil - lige fra Barnevognen til Ligvognen. Men foreløbig er den mest de europæiske Millionærers ekscentriske Legetøj. Dertil har den alle Betingelserne. Kun en Rigmand kan følge med Luksus-Fremskridtene og den vanvittige Kilometer-Udvikling for dette moderne Lyn-Køretøj. Dets susende Fart - tre Mil i Timen - er Legemliggørelsen af vort Aartis rastløse Uro.

Det er sikkert kun et Tidsspørgsmaal, før denne art Køretøjer trænger igennem og gør Hestene overflødige.

Det er navnlig Franskmandene, som uddanner Vognmotortyper med en høj Grad af Fuldkommenhed. En Blanding af Luft og Petroleumsdamp driver ved sin Eksplosion et Stempel i Motorcyklinderen frem. Denne Blanding tilvejebringes med et særligt Apparat, kaldet »Karburatoren«. Petroleummen suges op gennem et lille Rør med fin Aabning og fordeles i Luften som ganske fine Draaber. En anden lille Mekanisme sørger for, at Karburatoren hele Tiden faar tilført Petroleum fra en Beholder. Henne i Cylinderen tændes den eksplosive Blanding som oftest med en elektrisk Gnist, og Motoren maa derfor være forsynet med et lille elektrisk Batteri, en Induktionsrulle og en Strømafbrødermekanisme. For at Cylinderen ikke skal blive for hed, er den omgivet af en »Kappe« med Vand, som holdes i Kredsløb af en lille Pumpe.

De mest aabenbare Ulemper ved Motorvognen er vel den ubehagelige Lugt, som udbreder sig, naar Forbrændingen i Cylinderen ikke er fuldkommen, samt den Støj, som frembringes navnlig ved Luftens Udstødning fra Cylinderen. Hvis man lod Luften træde ud i særlige Dæmpningsrum i stedet for i det fri, skulle man kunne dæmpe Støjen meget.

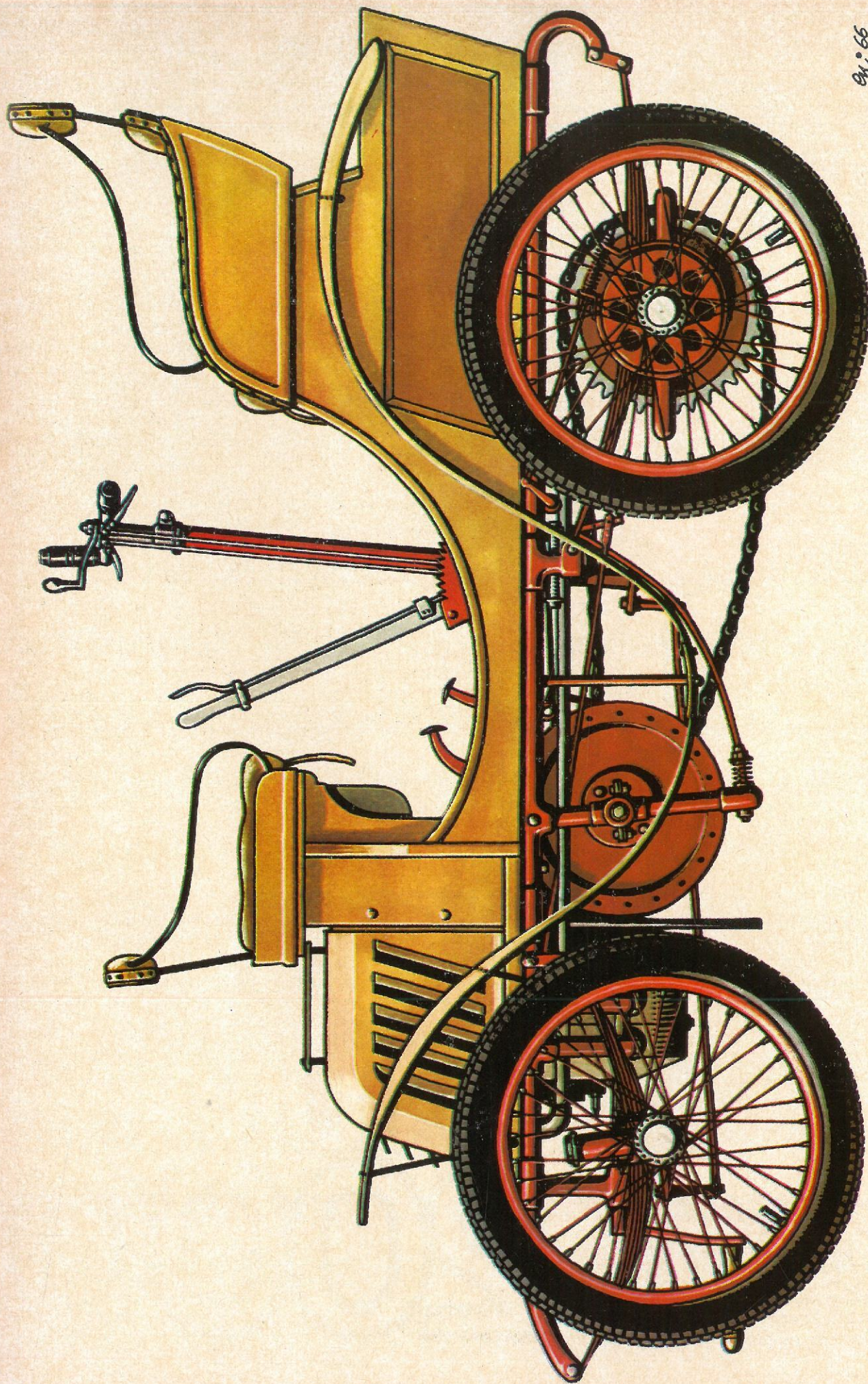
Der er et Moment af virkelig Spænding før Turen. Saa snart Chaufføren - Vognstyren - har tændt op, maa Bremsen endelig ikke gives fri endnu. Benzinen eksploderer med en ejendommelig pirrende og rystende Larm, og man sidder nærmest og venter, at et eller anden Dæksel skal sprænges med vældigt Rabalder.

Men intet af dette sker. Chaufføren giver los, smidigt og olieglat smutter Tøf-Tøf'en afsted, selv Motorens Snurren er i Grunden et behageligt Akkompagnement til ens muntre Betragtning.

Herhjemme blev der hos A. F. Hammel bygget en selvkørende Motorvogn allerede for over ti Aar siden (1886-87), og Fabrikant H. C. Christiansen i Store Kongensgade er nu kommet godt i Gang med sin »Dansk Automobil- og Cyclefabrik«, der især bygger Omnibus-Automobiler og Droskevogne. Herr Christiansens Produkt fra 1899 er med 1-cylindret vandafkølet Motor, automatisk Indsugningsventil og Friktionstransmission med Kædetræk fra Bagakslen. Fornylig leverede han Hovedstadens første Droskeautomobil, som Politiet mærkede med Nummeret K 800. Vor Nabokommune Frederiksberg har som bekendt haft saadanne Drosker allerede i to Aar (siden 1902).

Fabrikantens Kompagnon Herr Fønnesbech-Wulff tumler med store Planer. Han har stiftet Aktieselskabet Dansk Automobil-Selskab med det formaal at lægge et Net af Ruter over hele Danmark men formentlig i de jernbaneløse Egne, hvor de skal afløse den langsomme Dagvogn eller den gaende Post. Skønt Selskabets Kapital er beskeden, lover Projektet godt. Den 22. September 1904 blev den første Rute København-Slangerup højtideligt aabnet og indviet. I de elegante Omnibus-Automobiler kørte et udvalgt lille Selskab gennem Sjællands smukkeste Egne ud til den lille By, som modtog dem med al mulig Honnør. Turen forløb uden nogen som helst Uheld. Ogsaa Lolland har faaet en Rute.

Før Cyclismen fik almindelig Udbredelse, samledes dens Dyrkere i Klubber. Nu staar Automobilismen paa samme tidlige Stadium, men desværre er »Tøf-Tøf'erne« - som disse Køretøjer kaldes - endnu for kostbare til at blive Allemands Eje. Danske Fabrikker leverer en nem lille Vogn for to Passagerer til fjorten Hundrede Kroner, men selve Rejsen med den er jo ingenlunde uden Omkostninger. Og vil man have sig en Phaeton med Plads til Kone, Børn og et Par gode Venner, maa man op paa fire-fem Tusinde Kroner...



»CHRISTIANSEN-VOGNE»

»Christiansen-vognene» også kaldet »St. Kongensgade-bilen.« Bygget 1899 hos Dansk Automobil og Cyclefabrik v/fabrikant H. C. Christiansen, St. Kongensgade, København.
Reproduktion efter tegning af Erling Nøderland.
FARVEPLANCHE / MANDENS VERDEN 4/66



når kun det bedste er godt nok...



TRIUMPH

2000

Den store eksklusive 6 cyl. fra TRIUMPH
 4 dørs, 5 pers. Saloon • 6 cyl., topventilet, 2 l motor på 90 hk • maks. hastighed over 150 km/t. • uafhængig affjedring af alle 4 hjul • 4 trins fuld-synkroniseret gearkasse • bundgear • vendediam. 9,75 m • skivebremses på forhjul • righoldigt og luksuriøst udstyr • instrumentpanel og dørkanter i valnød • smagfulde farver • stort bagagerum • kvalitet fra inderst til yderst • 12 måneders garanti

DANSK AUTO-IMPORT A/S, GLOSTRUP • TLF. (01) 96 11 90