

## 100 år siden Roald Amundsens fødsel – 2:



Roald Amundsen og Omdal om bord i Junkerflyet i Alaska i 1923. Uhell satte en stopper for den planlagte polarflygingen med denne maskinen.



«Maud» i isen. En rekke stygge uhell forfulgte Roald Amundsen og hans menn på «Maud»-ekspedisjonen.



# EN ØRN FLYR MOT NORD

Roald Amundsens utrettelige ånd tumlet stadig med nye planer – den ene dristigere enn den andre – for erobringen av polområdene. Men det var ikke bare elementene som måtte overvinnes – harde kamper måtte også kjempes mot kreditorene.

Av Idar Kristiansen

**M**otoren jik varm å stappet. Gle ned fra 6000 fot å jik på huc i en gammel tre-rot. Vi slapp alle vel fra de.

Neida, linjene ovenfor er slett ikke skrevet av et barn. Slik skrev mannen med Norges første sivile flysertifikat til en venn i 1922, etter at han hadde krasj-landet i Pennsylvania underveis fra New York til Stillehavskysten. Mannen med den uhyøytidelige skildring av begivenheten og den originale ortografien var et halvt hundre år og verdensberømt. Han het Roald Amundsen.

Som den første hadde han seilt gjennom Nordvestpassasjen i årene 1903-06, som den første hadde han vært på Sydpolen i 1911. Men polhavet mellom Alaska og Svalbard var ennå ikke utforsket. Det hadde han vært bestemt på å gjøre noe med helt siden Peary betrådte Nordpolen som den første i 1909, på en sportslig ærefull, men vitenskapelig lite verdifull ferde. Var alt bare is og hav, eller fantes det land der?

Det største problemet for den som ville utforske polhavet med skip – å la Nansen – hadde ofte

vært å finne råkene. – Hadde man bare hatt vinger! tenkte Amundsen. – Da ville saken vært atskillig enklere. Da skulle det vært råd å skaffe seg det nødvendige overblikk!

Amundsen var litt av en ørn. Men vinger hadde han ikke. Skulle det hindre ham i å skue pol-isen fra oven? Når han ikke hadde vinger, fikk han se til å skaffe seg dem!

Bare seks år etter brødrene Wrights første luftsvipp var ikke flyene såpass utviklet at de kunne brukes i arktisk sammenheng. Men det måtte da finnes andre muligheter?

### Flukt med dragen!

Amundsen så en annen mulighet. Hva med mannløftende drager? Som guttunge hadde han selv kjent rykket i dragesnoren, det var nesten skremmende kraftig, stundom! Men en drage som kunne løfte en mann? Her måtte det nok en spesialkonstruksjon til!

Konstruktøren ble funnet: Kaptein Sem-Jacobsen, en flygningens pionér i vårt land. Dragene ble lagd. En dag kunne man ved Horten skue en mann som hang fast i dragesnoren – 5-600 meter til værs. Et utvilsomt overraskende syn for de brave borgere!

Amundsen hadde tenkt seg til Nordpolen i første omgang. Han kom ikke dit, han havnet i stedet på Sydpolen. Det kunne vært verre. Noe det absolutt var for ham som «Fram»s kaptein skulle blitt – Ole Engelstad. Under forsøkene med «den mannløftende» ble det tordenvær. Engelstad kom bort i wiren som forbandt dragen med bakken. Han døde av det. Lynet slo gjennom ham, det gnistret av hender og føtter. Skoene fikk brannhull tvers igjennom, under dem ble gresset forkullet.

Amundsen måtte finne seg en annen kaptein.

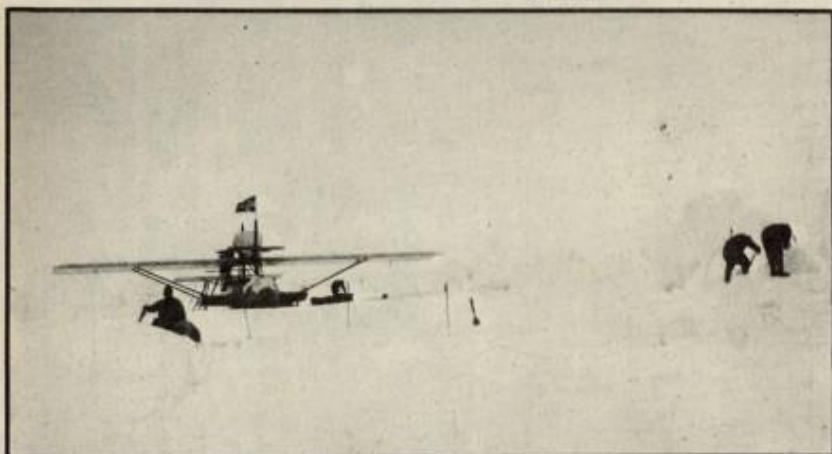
Da ferden kom til å gå mot Sydpolen istedenfor mot Nordpolen, kom ikke dragene til anvendelse. Amundsen hadde imidlertid likt seg nær skyene. Da han et år etter hjemkomsten fra Sydpolen i Tyskland



Til høyre: N 24, det andre av de to Dornier Wal-flyene, gjøres klar til start.

Til venstre: Dornier Wal flybåten N 25.

Rekognoseringsturen nordover med flybåtene N 24 og N 25 ble megt dramatiske. Dette bildet, som er tatt 7. juni 1925, er tatt mens menneskene febrilsk arbeidet med å lage en brukbar startbane i isen for N 25. Det tok dem 24 døgn. Ved starten fra isen unngikk de døden med et par-tre tommer.



for første gang så et fly lette fra bakken, ante han straks nye muligheter for den vingeløse ørn.

Året etter, like før verdenskrigen braket løs, tok han sitt flysertifikat. Det var nære på at han ikke tok det.

Med Sem-Jacobsen ved rattet gikk han opp fra Gardermoen for en siste runde før soloflygningen. Kort etter start røk styreledningen og viklet seg inn i propellen. Fra ti-tyve meters høyde gikk flyet i bakken med et brak. Bæreflatene, propellen og understellet treverk knakk som fyrstikker. Flygerne kåret seg fram av vrakrestene uskadde.

En annen elev enn Amundsen ville vel syntes at det fikk klare seg med flygning for den dagen. Men ikke han. «Det står jo et annet fly der borte!» sa han. Han var kommet til Gardermoen for å få sin flygereksamen, og skulle ha den. Så bar det opp igjen med de to. Det gikk fint, denne gangen kom de ned med flyet i behold. Neste runde var Amundsens — alene. Han lettet, skrev sine åttetall i luften, og landet i elegant glideflukt. Etter tyve timers skoleing hadde han sin eksamen.

Fra Tyskland hadde han kjøpt et fly. Krigen kom og satte en foreløpig stopper for alle Amundsens forskerplaner. Flyet ble skjenket Hærens Flyvevesen, de fikk muligens best bruk for det. Mens Ragnarokk pågikk var det ikke annet å gjøre enn å vente — og tjene penger for å kunne finansiere eventuelle senere tokter. Amundsens kastet seg ut i spekulasjoner og tjente en million. Det burde holde til en polferd, mente han, stoppet sine spekulasjoner og bestilte «Mauds», som tross krig og tyske ubåter forlot Oslo sommeren 1918.

#### «Maud»-ferden — forfulgt av uhell

Med «Maud»-ferden begynte den utvilsomt vanskeligste perioden i Roald Amundsens liv. Han ramlet fra «Mauds» reling ned på isen og slo seg svært stygt, han ble overfalt av en bjørn som laget blodige klomerker i den legemsdelen han skulle sitte på, han ble grundig kullforsgiftet med langvarig hjertebe-  
vær til følge, han mistet Tessem og Knutsen, de to

som over Dickson-øya ville prøve å nærme seg hjemlige trakter, han mislyktes i sine startforsøk med fly fra Alaska i retning Svalbard, og han kom opp i meget alvorlige økonomiske og juridiske vanskeligheter — vanskeligheter som gjorde ham til en bitter mann. Det kan være grunn til å se litt nærmere på noe av det som hendte.

Etter den tredje overvintring lå «Maud» vinteren 1921—22 i Seattle for å reparere, mens Amundsen arbeidet intenst for å skaffe supplerende forsyninger for den videre drift som man hadde funnet burde starte fra Beringstredet, da turen gjennom Nordostpassasjen hadde gjort det klart at ethvert annet utgangspunkt var urealistisk. Mens reparasjonene pågikk, var Amundsen en tur i Norge, og fikk da høre om en ny type Junkers som hadde holdt seg i luften hele 27 timer. En flytur fra Alaska til Svalbard skulle normalt ikke ta mer enn 15 timer. Her var det atter muligheter!

Amundsen kjøpte et av vidunderflyene og fraktet det høsten 1922 til Alaska. På grunn av isforholdene kom han ikke fram til Point Barrow, det beste utgangspunktet for den planlagte flyferd. Følgelig måtte ferden utsettes til sommerdøgn-solen igjen smilte mot isbjørn og rev og menneskekryp.

Mens Amundsen ventet på at så skulle skje, gjorde han i november 1922 sitt livs mest slitsoomme langtur: 1600 kilometer fra Point Barrow til Nome — med en gjennomsnittsfart på nettes 100 kilometer pr. dag over is og snø. Og det til tross for at en lege ni måneder tidligere hadde fortalt ham at om han ønsket å leve en stund til — på grunn av hjertets tilstand — fikk han se til å unngå fysiske anstrengelser.

Mens Amundsen oppholdt seg i Nome vinteren over, syslet løytnant Oskar Omdal med Junkeren nord i Wainwright. Da Amundsen kom tilbake i mai, var maskinen startklar. Omdal hadde montert spesialkonstruerte ski under den. Utmerket — men akk! Under landingen etter første prøvetur røk venstre ski som om den var gjort av papir. Reparasjonsmuligheter eksisterte ikke. Flottørene, beregnet på start og landing i sjø, var selvsagt heller ikke brukbare der det ingen sjø var. Problemerkene tårnet seg

opp. Særlig fordi Amundsen i Seattle hadde møtt en danskfødt skipsmegler som var svært hjelpsom.

#### En «hjelpsom» danske

Dansken het Hammer. Hammer'en rammet Amundsen med nesten drepende kraft. Han ble ikke slått i hjel. Men, bitter nok, ble han slått konkurs.

Kort fortalt: Siden første møte i 1921 hadde Hammer vist seg meget hjelpsom — så hjelpsom at Amundsen fylt av barnetro med tid og stunder overløt ham sin prokura. Hammer bestilte fly og påtok seg forpliktelser en gros, alt på Amundsens vegne. Samtidig forsikret han Amundsen om at mynt strømmet inn, mynt var det ingen mangel på. Amundsen lot seg rundsnakke, helt til klagen ble så mange at han mildt sagt rasende måtte avbryte eks-pedisjonen og gi fyren sparken pr. telegram. Hammer hadde bl. a. uttalt at han skulle selv fly en av de innkjøpte maskinene over Nordpolen. I stedet fløy han temmelig brennkvik til — Japan.

«Jeg var så ydmyket, at jeg mangler ord for å uttrykke meg,» skrev Amundsen senere, «fordi Hammer, ved å inngå forpliktelser som lå langt utenfor de midler jeg kunne gjøre meg håp om å skaffe hadde fremstillet meg i verdens øyne som en finansiell kjeltring.»

Amundsens bror Leon, som i hjemlandet hadde bestyrt forskerens private affærer i alle år, fikk panikk da det trakk opp til storm. Han påstod at Roald skyldte ham 100000 kroner — penger han var redd ville gå tapt i raset etter hjelsomme Hammer. Han sa fra at han akttet å selge Roalds hjem ved Bunnefjorden for å få dekket sitt krav. Roald ønsket nå å få full klarhet over sin gjeld, og forlangte regnskapsbøkene utlevert. Leon nektet. Av hensyn til alle sine kreditorer fant Roald det i denne situasjon nødvendig å slå seg konkurs. Dermed måtte bøkene fremlegges, som følge av rettens kjennelse.

Leon gav seg ikke. Han saksøkte Roald. Da heller ikke det førte fram, var han liten nok til å starte svartmaling av broren. Hans egen advokat klarte heldigvis å stoppe ham. Men Roald var nesten drept, som menneske, som en forsker å satse på.

Forts. side 54

# En ørn flyr mot nord

Fort. fra side 39

## Ellsworth — en reddende engel

Da alt så som svartest ut høsten 1924, satt Roald Amundsen en dag grublende på sitt hotellværelse i New York. «Jeg var nærmere ved å gi opp i sort fortvilelse enn noensinne før i mitt 53-årige liv,» skrev Amundsen senere. Da ringte telefonen. Hvem kunne det være? En som ville presentere en ny stevning, en ny kreditor?

Han tok telefonen. «Mitt navn er Lincoln Ellsworth,» sa en mannstemme. «Jeg er amatør hva polarforskning angår, men meget interessert. Hor, hr. Amundsen — jeg har en del penger, og kunne kanskje skaffe midler til en ny ekspedisjon.»

Lysningen føltes som et sjokk. Vi må ha lov til å tro at Amundsen var litt tykk i stemmen da han etter en kort pause sa: «Kom! Kom opp hit fortrest mulig!»

Fem minutter senere satt de to fordyppet i alvorlig samtale. Resultatet ble at Ellsworth og hans familie skulle skaffe til veie 85 000 dollar i kontanter. Det lyser dårlig skjult glede av brevet som Amundsen sendte hjem til Norge etter Ellsworths besøk:

«Hærmne noen or åm Lincoln Ellsworth, sãm har jitt ca. 100 000 dollar til den nye flukt. Han vil sell medfølle men overlater mei ledelsen. Håper våre prektie flyere vil bistå. Pr. loytn. Hj.

Riiser-Larsen blir exp. nestkommanderene.

Flagge blir norskt.

Vennli hilsen  
Roald Amundsen.»

Flybåtene N 24 og N 25 ble innkjøpt. I mai 1925 var alt klart for start fra Kingsbay på Svalbard. Foruten Amundsen skulle Ellsworth bli med, likeså Riiser-Larsen og Dietrichson som flygere, samt Omdal og Feucht som mekanikere.

En tid før start kunne Riiser-Larsen fortelle at den italienske stat var villig til å selge luftskipet N 1 for mindre enn 400 000 kroner — et forbløffende lavt beløp.

Et luftskip måtte være langt bedre egnet til flukt over polbassenget enn en flybåt. Også Ellsworth forstod det. På flekken lovt han 100 000 dollar om riktigheten av opplysningen kunne bekräftes.

Det kunne den. Dermed ble skipet besluttet innkjøpt. Neste sommer skulle det brukes til å krysse polhavet. Flyturen med N 24 og N 25 var kun å betrakte som rekognoseringsstur, et forsøk på å kartlegge forholdene så langt nordover som det var mulig. Klok av skade deponerte Amundsen hos den norske konsul i New York en erklæring om at så var tilfelle. Dermed kunne han etterpå henvise alle som hånet ham fordi han ikke hadde nådd polen, til den ærede konsuls pengeskap.

At selv en rekognoseringsstur hadde spesiell interesse, forstår man av følgende telegram som Amundsen mottok noen dager før starten:

«Under henvisning til mitt telegram 25de og Deres svartelegram 27de april bemyndiger den norske regjering Dem og de av Deres feller som De måtte bestemme — til å ta nytt land som måtte bli opdaget under forestående flyveferd i besiddelse i Hans Majestet Norges Konges navn. De former i hvilke besiddelsestegelsen eventuelt kan finne sted vil selvfølgelig avhenge av omstendighetene, men jeg ber Dem i denne henseende foreta hvad overhodet mulig til støtte for mulige senere norske krav. Det hele folks varme ønsker følger Dem og Deres feller på ferd.

Statsminister Mowinckel.»

## En desperat situasjon

Startsignalet gikk den 21. mai — Kristi Himmelfartsdag. Bra så! Klokken 17.15 satte N 25 for full speed utetter fjordisen. 1400 meter ute lettet den og strøk nordover. Også N 24 kom på vingene — til tross for at fire nagler sprang som følge av ujevn is, og til tross for vann i maskinen. Dietrichson var ikke av dem som tok unødige hensyn til bagateller. Skjønt det nok denne gangen hadde vært en fordel om han hadde gjort det.

Hver av flybåtene medførte drivstoff for 2600 kilometer flygning, og kunne følgelig maksimalt fly 1300 kilometer nordover. På ca. 88 grader nordlig bredde, eller ca. 1000 kilometer fra Svalbard, skimtet ekspedisjonen for første gang åpent vann. Da de nærmet seg råken, begynte den aktre motor på N 24 å fuske. Dommen var avsagt — de måtte gå ned.

1000 kilometer hadde de fløyet uten å se anydning av en råk det var mulig å lande i. Så fant de en råk. Der, nettopp der, fusket motoren. Job skulle plages, men dø skulle han ikke. Ikke ennå! Jovisst skulle Job plages! Mens karene strevde itherdig for å redde hva reddes kunne — først og fremst N 25 — oppdaget de at råken holdt på å fryse til. Seks timer etter landingen var den helt tilfrosset.

Situasjonen var desperat. De befant seg 1000 kilometer fra nærmeste sivilisasjon, med proviant for tre uker. På grunn av vekten hadde de ikke tatt med radioustyr. Mest mulig bensin! var parolen. De hadde en brukbar flybåt som normalt tok tre mann, — de var seks. Og verst av alt — de hadde hverken startstripe å lette fra eller utstyr til å lage en. Alt de hadde var kniver, sager, økser og spader — spader som bedre egnet seg i bløtkakefatet enn på et flyplassanlegg 22 mil fra Nordpolen.

Men de måtte ha flystripen. Så laget de den, tvers gjennom skruisen. Den burde vært minst 1500 meter lang om de skulle ha rimelig sjans til å komme opp med den tungt lastete flybåten. Det var ikke mulig å lage den lenger enn 500 meter. Så laget de den 500 meter lang — det måtte klare seg! I 24 dager

## Den ideelle kombinerte radio-kassettspiller og kassettbåndopptaker



### TPR-210 komplett kr. 87,- pr. mnd.

Et uhyre avansert apparat - fra en av Japans ledende radiofabrikker. (Vi sender Dem gjerne kopi av det svenske bladet "Teknikens Värld's" testrapport av TPR-210). Kontant kr. 1375,-. På avbetaling: Kr. 485,- ved mottakelsen og deretter kr. 87,- pr. mnd. i 12 mndr.

Et apparat helt utenom det vanlige. Utstyrt med:

1. «Auto-stop/Auto-popup»-system. Kassettiløkket åpnes, og kassetten sprutter ut helt automatisk når kassettbåndet er utspilt.
2. Mix-opptak. Deres egen stemme kan spilles inn gjennom mikrofonen samtidig som musikk blir innspilt direkte fra den innebygde radioen. Dermed kan De få bakgrunnsmusikk til Deres stemme ved avspilling.
3. Meget høy utgangseffekt, hele 3 Watt.
4. Ultra-letsomme 4 bølgebånd (LW/MW/SW/FM) i den innebygde radioen.
5. Innebygget CFT strømkrets. På bakgrunn av det stadig økende antall FM-stasjoner, er dette apparat utstyrt med CFT strømkrets for å oppnå høyest mulig effekt fra FM-stasjoner — og å plukke opp selv de svakaste FM-signalene til klart nivå.
6. Tre kraftkilder, 220 V lysnett, lommelyktbatterier eller bilbatteri.
7. Direkte kontroll ved innspilling. Ved innspilling kan lyden omkobles gjennom høyttaleren. Dette «Monitor»-volumet er stillbart i tre ulike volumnivå.
8. Forstyrrelsesfri ALC - (automatisk kontroll av tonehøyden).

9. Flere innebygde fnsesser: Båndtellerverk, stort nivåmeter, ulåsbar knapp for skallebelysning, AUX-ingangstapeel, beskyttet mot feilkoblinger osv. Leveres komplett med følgende utstyr: Dynamisk mikrofon, lysnettkabel, kassett, 5 stk. batterier samt bæreveske.

#### Tekniske data:

Type: Kassettspiller-opptaker med LW/MW/SW/FM-radio, 2-spors opptakssystem med kapasitandrev.  
 Utstyr: 19 transistorer, 19 dioder, 1 termistor.  
 Kraftkilder: 5 stk. UM-1 lommelyktbatterier, Bilbatteri m/ 7,5 V adapter, 220 V vekselstrøm.  
 Frekvensområde: LW 150—300 kHz. MW 525—1600 kHz. SW 6—16 MHz. FM 88—104 MHz.  
 Kassetter: C-30, C-60, C-90 og C-120.  
 Høyttalere: PMD type, 3 - 15/16" x 5 - 29/32" (100 x 150 mm) oval, 8 ohm.  
 Antenne: Ferrite-bar-antenne for LW og MW. 11 delers teleskopantenne for SW/FM. S/N radio: 50 db (ved opptak/gjengivelse).  
 Størrelse: 299 x 251 x 90,5 mm.  
 Vekt: 3,3 kg.

## HURTIGSVAR PREMIE!

Er Deres bestilling postlagt innen 7 dager, sender vi Dem 2 stk. ekstra kassetter, 1 stk. ferdig innspilt, og 1 stk. innspilt for egne opptak. Disse kan De beholde selv om De returnerer radio-kassettspilleren.

## SANDNES HOBBYIMPORT A/S, 4300 Sandnes

Send meg straks ..... stk. TPR 210 med alt utstyr. Kontant pr. postoppkrav / på avbetaling (strykt det som ikke passer). Minimumsalder for avbetaling er 20 år.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Ved avbetaling: ALDER \_\_\_\_\_ Egenhendig underskrift: \_\_\_\_\_

Porto tilkommer, 8 dagers full returret. VM 30-72

**NORSK BREVKLUBB**

v/Karl Løkkvold, Boks 211 - 1501 Moss

**SAVNER DU EN VENN**

Nordens største brevklubb tilbyr deg kontakter over hele verden. Be om brosjyre i lukket, privat konvolutt. 100% disk. Oppgi alder.

Navn: \_\_\_\_\_

Adr.: \_\_\_\_\_

Poststed: \_\_\_\_\_ VM 30-72



— både til longdrink og til kaffen... kr. 53.-

# BRUK SJØVETT OG VINN

## KLIPP UT

I ukeblad og aviser vil De finne forskjellige sjøvettegninger. Nedenfor ser De to av dem, - ialt finnes 12 forskjellige. Klipp tegningene ut og gjem dem til De har alle 12.



Hver tegning har et nummer som skal plasseres et bestemt sted på en konkurranse-blankett.

## FYLL UT

konkurranse-blanketten som De får i alle bladutvalg

## SEND INN

Konkurranse-blanketten har kupong for navn og adresse, og adresse for innsendelse. Straks De har løsningen klar kan De sende den inn.

Seneste frist for innsendelse er 31/8

# PREMIER

- 1 båt WITH 200 S med 91/2 hk
- JOHNSON utenbordsmotor
- 1 båt Fjordplast KATAMARAN 9'
- 1 MERCURY 4 hk utenbordsmotor
- 1 BOATMASTER 4 hk utenbordsmotor
- 1 CHRYSLER 3,6 hk utenbordsmotor
- 10 stk. SKUTENG P-2 brannsløkkings-apparater
- 10 par ELVSTRØM seilerstøvler
- 100 redningsvester med Varefakta av merkene DELFIN, NAVIGARE, REGATTA, TEDDY og TRIUMF

TREKNING AV EKSTRAGEVINTER I REISERADIOEN HVER UKE



slet de på usle rasjoner i den evig-hvite ødemarken. På 24 dager ryddet de bort 5 000 000 kilo is med kakespadene sine!

Ved enden av startstripen raget en 15 fot høy skrugard i været som den reneste dødsfellen. Røiser-Larsen ble anbrakt ved roret på N 25 da alt var så klart som det kunne bli. Han gav straks full gass. Farten øket, øket - men øket den nok? Kunne de klare skrugarden, kunne de unngå døden?

De unngikk døden - med et par-tre tommer.

Løvt over isen gikk ferden mot sør, mot en engstelig verden, en verden som håpet de levde, men trodde de var døde.

### - Men det er jo Amundsen!

Den 18. juni bakket en uanselig fangstskute, «Sjøliv», inn på havnen i Kingsbay. På land tok man ikke særlig notis av den, det var vanlig at fangstskutene kom innom for bunkring. På land var såvel verdenspressen som andre mer opptatt av den unnsetningsspedisjonen som under ledelse av Finn Lützow-Holm endelig var klar til å starte. En og annen viftet nok tilbake til de seks karene fremme på baugen av «Sjøliv» - men tankene var andre steder.

Plutselig kom det forundret fra en mann på kaien:

- Men det er jo Amundsen!

Kunne det være mulig? Kunne det være riktig? Vantro stirret folk utover mot de seks. Var det virkelig dem?

Det var dem.

I neste sekund runget hurraropene som vel aldri før eller siden på Svalbard, hurraropene før den døgnlange, utforglemmelige festrusen som forplantet seg over hav og fjell og fjorder, til Norge, USA, Tyskland, til mang en fjern metropol og avkrok i verden den vide. Sammen med sine menn var Amundsen kommet tilbake, enda en gang. Trett var han, sterkt eldet av ansvar og slit var han. «Synet av ham skar meg i hjertet,» fortalte hans venn Fritz G. Zappfe, apotekeren som før «Gjøsa»-ferden komponerte spesialvarianter av bakepulver, skosmurning og fiskesuppe for Amundsens behov. «Hans hvite hår og avkrok, hans trette og alvorlige ansikt fortalte alt... «Sjøliv» - den lille skøyte - var snart fylt av alle dem som ville ønske velkommen, og det var ganske interessant å iakttå disse voksne menns ansikter - de lo og gråt om hverandre og sa de rareste ting. Fotografene arbeidet, alle kameraer var i virksomhet.»

Jo, den gamle ørn var utrolig nok enda en gang kommet tilbake fra dødens frysende favntak.

Tidsnok kom den dagen da han ikke vendte tilbake.

(Forts. neste uke.)

## Mens de...

(Forts. fra side 53)

i sentrum av en solid knaus ved siden av museet. Kjelleren er 180 meter lang, er godt opplyst dag og natt, har air-condition og har en konstant fuktighet og en temperatur på 21-22 grader Celsius.

Blant de 240 000 enestående kunstverker i bronse, av jade og i porselen, lakkarbeid og edelstener finner vi et 30 meter langt silkemaleri, som viser en overdådig keiserlig prosesjon fra Ming-perioden.

Under et bilde av fru Chiang Kai-

shek bekrefter denne museumsguiden hva de unge på Formosa mener å holde fast ved:

De står klare il å forsvare Formosa. Men i mangel av krig har disse kommandosoldatene anledning til å vise seg fram på nasjonaldagen, og det gjør de i full mundr!

Hva de mener om at Formosa ble kastet ut av FN? Sveits lider da ikke ved ikke å være medlem av De forente nasjoner.

Men det problem man nå står overfor er Formosas fremtid.

Landet er trukket inn i en nådeløs borgerkrig som aldri vil ta slutt, en borgerkrig helt i pakt med kinesisk tradisjon. Chiang Kai-shek er i dag 84 år gammel, Mao er 78.

Chiang Kai-shek og hans eldste sønn og mulige etterfølger, kledd på kinesisk vis, lever i presidentens bolig, hvis beliggenhet er holdt hemmelig fordi den er et sannsynlig militært mål.

Med mindre man må finne en løsning ved bruk av vold, så er det mellom etterfølgerne til de to gamle «fiende-brødre» det en dag må åpnes en dialog for å ordne opp i Formosa-spørsmålet.

## Pionérene...

(Forts. fra side 47)

forskertrang. Blant annet må nevnes at en av de største «fantaster» konstruerte verdens første jet-fly - i 1910! Riktignok fløy det ikke, i hvert fall ikke så forferdelig langt, men prinsippet bak konstruksjonen ble med hell brukt av Caproni over 30 år senere, og ble da utbasunert som en landevinning.

Med det flymiljø man hadde i Frankrike, var det ikke så merkelig at det ble holdt både stevner og konkurranser. Det første store stevnet ble holdt i Reims i 1910, like etter at man hadde startet de dengang så populære Gordon-Bennet racene, rene hastighetsrace for fly over en lukket rundbane. Navn som Voisin, Farman, Bleriot, Deperdussin, Anzani, Calderara og andre ble velkjente navn.

Disse sammenkomstene virket selv sagt ganske stimulerende for både flygere og konstruktører, og de fristende premiene bidrog i betydelig grad til å få enda litt mer fart i sakene. Det er kanskje tvisomt om Louis Bleriot hadde vært fullt så rask med å komme seg over Kanalen om ikke den engelske avisen Daily Mail hadde satt opp en pen premie.

En langt dristigere flytur enn Bleriot's flukt over Kanalen var Trygve Grans flytur over Nordsjøen. Denne bedriften har fått en forsvinnende liten plass i flyhistoriens bøker og er så å si ukjent, av den enkle grunn at Gran startet fra England dagen før den første verdenskrig brøt ut, og nyheten om at han i det hele tatt hadde kommet fram til Jæren fikk ikke plass i pressen!

Slutten på disse pionérene, like før den første verdenskrig brøt ut, var opptatt til verdens mest betydningsfulle flyrace - nemlig Schneider Cup. At våpenmagnaten og flyentusiast Jacques Schneider ved å sette i gang denne serien, som skulle strekke seg over nesten 20 år, bidrog til at England gikk seier-rik ut av The Battle of Britain, var neppe hans tanke.

Men like etter at starten på denne serien flyrace gikk, brøt krigen ut, og himmelrommet ble overtatt av ganske andre og truende flyskapninger.

(Forts. neste uke)



## En god hjelp!

Reduser utgiftene med

## BIL-mekanikeren

1400 sider - 1800 ill. - kr. 240

### Utdrag av innholdet:

Feilfinning. Småreparasjoner. Justering. Vedlikehold. Motoroverhaling. Forgasser. Clutch. Gearkasse. Kardan. Hjuloppheng. Kingbolter. Bremseser. Kjøreegenskaper. Hjul og dekk. Oppretting. Lakkering. Bilelektra. Transistorisering. Ordliste. Tabeller. Sakregister.

### En kjøpesuksess!

Bestill boken i dag fra Deres bokhandler eller fra forlaget.

### Fra TEKNOLOGISK FORLAG,

Enebakkveien 117, Oslo 6, bestilles:

BIL-mekanikeren 1-2. Betaling:

Kr. 240,- pr. postoppkrav. Fraktfritt.

Kr. 120,- pr. postoppkrav. Kr. 120,- pr. 30 dager. Fraktfritt.

Kr. 30,- + porto ved levering.

Senere 7 mndt. rater à kr. 30,-. Forbehold med hensyn til eiersendretten til bokene er betalt.

Navn: .....

Adresse: .....

Sett kryss ved det som passer.

Sendes i åpen konvolutt for 50 ore.

Vennligst skriv tydelig. VM 30-72



## FJOGSTAD-HUS KAN SKREDDERSYS

etter Deres lokale forhold. Fordi utenfor vårt distrikt bygges Fjogstad-hus av lokale byggefirmaer. Derved drar De nytte både av vårt utviklingsarbeid og den lokale fagkunnskap.

Hvor vi ikke har representanter leverer vi Fjogstad-hus som byggesett

for selvbyggere, eller vi leverer tegningssett

med arbeidsbeskrivelse og finansieringsplan. Så kan De innhente anbud hos hvem De vil.

Skriv i dag etter vår nye fargebrosjyre!

TIL BRØDRENE FJOGSTAD A/S, 4300 SANDNES

Vennligst send meg gratis og uten forpliktelse brosjyre over FJOGSTAD-HUS.

Navn: .....

Adresse: .....

VM 30-72