Spejdernes Magasin

48. årgang nr. 4
April 1964

VÆR BEREDT

I dette nummer:

Forsidebilledet:

er fotograferet af Bjørn Glyng og viser spejdere fra 1. Ulf Jarl i færd med at aflæse Kipandaens budstikkemelding.

Din patrulje er vel med i Kipandaen endnu? Husk afleveringsfristen den 5. april.

De trettens råd: Til hest 63
Kipanda 64
Wacamba 65
Vi trænger alle til at blive konfirmeret 66
I Guder 67
April i naturen 69
Luftens landevej 70
Skovmænd: Ildbor 74
Junglenyt 76
Kim – Alverdens lille ven.. 77
Spejdertidende 78
Æressiden 79

Bemærk:

Fra den 1. april skifter redaktøren adresse:

Spejdernes Magasin,
kontorchef Jørgen Tvergaard,
Ellegaardsvej 13,
Trørød, pr. Vedbæk,
telefon: (01) 89 16 19.

23. APRIL

Sct. Georgs dag

Tysk træskulptur
af Sct. Georg og dragen
(ukendt kunstner)

Spejdernes Magasin
48. årgang nr. 4
April 1964

TIL HEST

Man får uvilkårlig en vis respekt for folk, som kan udtrykke sig kort og klart uden store omsvøb. De 13's råd følte derfor uvilkårlig sympati for den tropsassistent fra Midtjylland, der i sidste måned sendte os vort hidtil korteste brev. Han skrev flg.:

»*Kære tretten.*

Jeg er blevet uenig med min kære tropsfører, om hvem der skal lede troppen, TF eller PFerne. Hvad mener I?«

I korpset findes mange fine og dyre førere. Der er nogle med røde og nogle med hvide, andre med grønne, gule og violette tværstriber. De fineste striber, en fører imidlertid kan bære, er de to hvide lodrette striber på venstre brystlomme. Bæreren er uden sammenligning korpsets vigtigste fører, nemlig patruljeføreren.

I en trop udgør patruljeførerne samlet i PFrådet troppens kerne. Men hvilken kerne —? I mange troppe er man vidne til et gennemført tropsførerdiktatur, hvor PF'erne er reduceret til uskadelige og meningsløse nikkedukker. Men sådan bør det ikke være. I patruljeførerrådet mødes PF med TF på lige fod. Her lægges planerne for den kommende tid, her gennemdrøftes troppens forskellige problemer, og her høstes erfaringer, når tidligere trops- og patruljearrangementer drøftes. Når det drejer sig om planlægning, kan det være ganske interessant (undertiden ligefrem nyttigt) at have en ældre og mere erfaren spejder med ved rådslagningerne i PFrådet, og det er derfor naturligt, at også TF har sæde her, og man kommer vel heller ikke uden om, at han også må have stemmeret, — men altså kun 1 stemme på lige fod med hver PF.

Herfra er alene undtaget de situationer, hvor man må anerkende en videre beføjelse for TF. *En slags veto-ret.* Hvornår kan det tænkes? Lad mig lige nævne et eksempel: PFerne bliver pludselig enige om, at der fremtidigt i troppen skal indføres gasapparater, røde baskerhuer, scooterstøvler, tegneseriehefter o.s.v. Her må tropsføreren kunne gribe ind. TF er jo, når alt kommer til alt, den, der i sidste instans er ansvarlig overfor forældrene, tropsrådet, divisionen m. v., og er situationen den, at PFerne har fundet på noget, der kan bringe troppens gode navn og rygte i fare, ja, så må tropsføreren ikke alene være berettiget, men også forpligtet til at gribe ind.

Men det er kun *rent undtagelsesvis,* at TF således blander sig altafgørende og bestemmende i troppens arbejde. I det daglige har han pænt at indtage sin plads i PFrådet som PFernes ligemand. Lidt beskedenhed fra TFs side vil i mange situationer være klædeligt. Afgørelsen af, om troppens sommerlejr skal foregå til lands, til vands eller i luften, til fods eller på cykel, bør således træffes af PFerne. Her må TF pænt tie, højst komme med forslag. — Kun hvis PFerne går ind for, at sommerlejren skal foregå som en turisttur til udlandet i folkevogn udstyret med alskens moderne hjælpemidler, må han protestere. Sidstnævnte arrangement har nemlig intet med spejderarbejde at gøre.

Nu vil mange tropsførere nok indvende, at dette kan aldrig komme til at fungere. *Deres* PFer udmærker sig ved at fremkomme med en stribe af »hæslige« og uigennemførlige ideer. — Det er muligt. Men kan TF ikke ved gode og saglige argumenter overbevise PFerne om det vanvittige i deres påhit, — ja, så er der ikke andet for ham at gøre, end at springe ud i det.

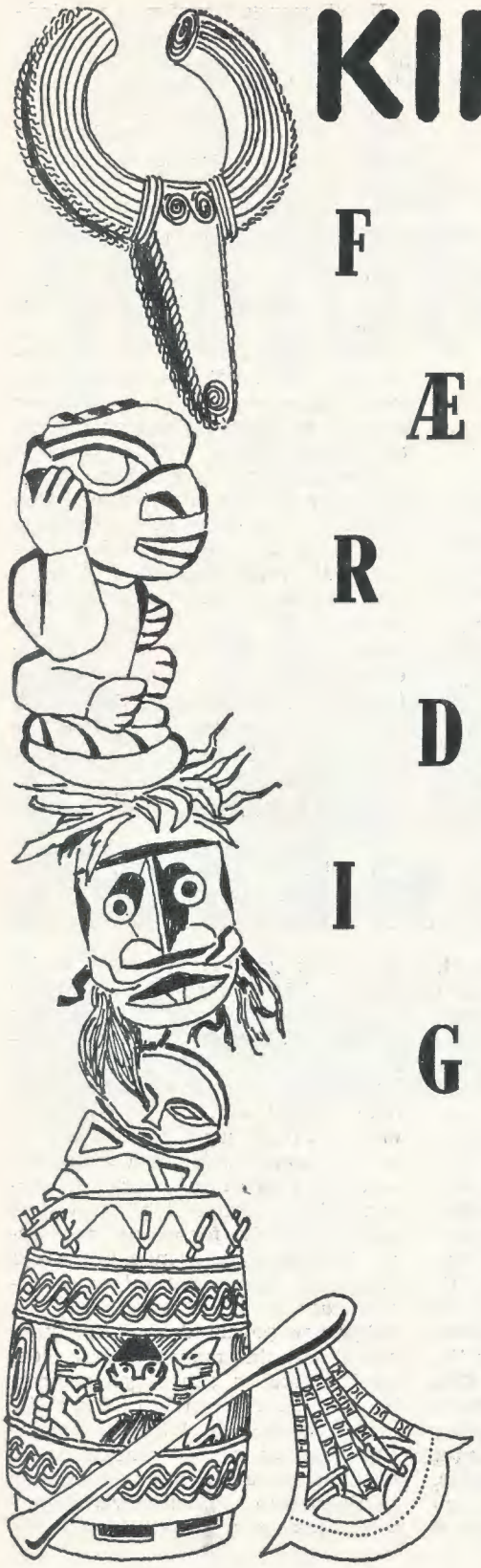
Vi tager et eksempel. PFerne har fået en strålende idé. Næste års sommerlejr skal foregå til hest ned gennem Jylland. TF er hovedrystende. Foreholdt de økonomiske vanskeligheder m.m.m. erklærer PFerne, at disse problemer sagtens må kunne klares. »What to do?«, som englænderne siger. Den rigtige TF stiger til hest sammen med sine tossede PFer. Disse må naturligvis nu hvor de har udklækket den »tovlige« idé, være positive og komme med forslag til, hvordan de fornødne penge skaffes o.s.v. TF kan så selvfølgelig rejse krav om, at der omgående sættes gang i den nødvendige tropsopsparing, og viser det sig så, at PFerne har deres patruljer bag sig, således at der virkelig ydes en indsats fra alle sider henimod realiseringen af de store planer, ja så må TF loyalt gribe tøjlerne og under råbet »til hest« føre sine »galninge« ud på, hvad der oprindeligt for ham så ud som et dødssygt arrangement.

Tropsførere vil, hvis deres PFer ikke holder dem tilstrækkeligt i ørerne, meget nemt udvikle sig til at blive små (undertiden store) paver. Dette må forhindres, og kæppen stikkes lettest i hjulet ved at alle PFer aktivt forsøger at gøre deres indflydelse gældende i PFrådet. *Men med indflydelse følger jo også ansvar.*

Apropos paver: den rigtige pave har blandt sine mange titler en, der iøvrigt ikke er den ringeste, nemlig »Servi servorum Dei«, Guds tjeneres (biskoppernes) tjener. Overføres dette på vore hjemlige paver, skulle disse altså gøre sig fortjent til titlen som »*Patruljeførernes tjener*«. Sikke et perspektiv!

13.

KIPANDA 1964



F

Æ

R

D

I

G

Når disse linjer læses, er I forhåbentlig stort set færdige med de løbende Kipandaopgaver. I dette nummer af Spejdernes Magasin bringer vi en huskeliste over de opgaver, I skulle løse indenfor den samlede turneringsperiode fra januar til april og aflevere dels inden 5. april, dels ved divisionsturneringen. Sørg for at få disse ting afleveret, for selv om enkelte opgaver måtte være smuttet for jer undervejs, kan I udmærket fuldføre. Og derved hjælper I i hvert fald jeres division, for divisionens antal deltagende patruljer i Wacamba'en udregnes på grundlag af det antal patruljer, der fuldfører Kipandaen.

Vi har haft lejlighed til at se nogle af de opgaver, der er indsendt til et par divisioners Kipandaledere, og er meget imponerede af resultaterne. Mange af amuletterne er så flotte, at de uden videre kunne gå for at være ægte, og der er både vist håndelag og fantasi. Tal Haius vil vide at værdsætte dem. Og Budstikkerne har ikke alene fungeret efter hensigten, også disse er for manges vedkommende ligefrem udført med kunstnerisk sans. Forhåbentlig har der ikke været alt for mange ophidsede efterspil i hjem, hvor husfaderen har set husets gadekost skrumpe et betydeligt stykke ind. Vi har begrundet mistanke til nogle stykker. Resultaterne fra alarmeringsøvelsen kan naturligvis ikke sammenlignes fra by til by og er da også blevet bedømt tropsvis, men overalt synes det at være gået fint. Få minutter efter at speakeren havde givet signalet, så man cyklende spejdere ligge næsten vandret i svingene i rasende fart mod mødepladsen. Vi burde vistnok have indlagt en færdselsbedømmelse, men der er ikke rapporteret større uheld. Så vidt vi forstår, er der en del forældre, der har hørt tilstrækkelig musik til middagsmaden for de første måneder, og der er vistnok en ung dame på Amager, der er meget vred på os. Hendes danseskolepartner blev brutalt revet ud af armene på hende midt under en fejende wienervals få minutter efter at alarmeringen havde lydt.

med Kipanda'en!

Nu gælder det slutspurten: de sidste gennemgående opgaver og tilsidst divisionsturneringen, hvor der er masser af værdifulde Kipanda-points at hente. Pointfordelingen er således lagt tilrette, at det næppe vil være muligt at vinde Kipandaen uden også at klare sig nogenlunde godt i divisionsturneringen, medens det på den anden side langt fra er sikkert, at Kipandavinderen — altså Wacamba-deltageren — er den samme, som drager hjem med vildsvinetanden! Spændingen stiger, men den vil blive udløst ved divisionsturneringens afslutningsparade, hvor Kipanda-lederen vil overrække den fornemme standerprydelse, der er adgangstegn til Wacambaen. Måske til *din* patrulje! Gi' den så en tand til!

Ove — Ole — Peter Viggo.

WACAMBA

HUSKESEDDEL

Inden 5. april
husker vi indsendelse til divisionens Kipandaleder af:

marts-opgaverne, — naturligvis — og desuden de løbende opgaver, der var anført i magasinet for januar:

Fortegnelse over de **prøver og duelighedstegn,** der er taget i patruljen i turneringsperioden, bekræftet af TF.

Fortegnelse over de **nye medlemmer,** der er kommet til i patruljen siden indsendelsen af anmeldelsesblanketten, med angivelse af, om de har været medlem af ulveflokken indenfor det sidste år. Oplysningerne skal attesteres af TF.

Tal Haius' anvisninger gennem skattejagten følges og resultatet indsendes til Kipandalederen.

Ses vi til Wacamba?

Ved divisionsturneringen
medbringes **Patruljekisten med indhold,** som bedømmes her, samt marts-opgave L, **dansemasken.** Endvidere demonstreres opgave G, **alarmsystemet,** i det omfang pladsforholdene ved divisionsturneringen gør det muligt.

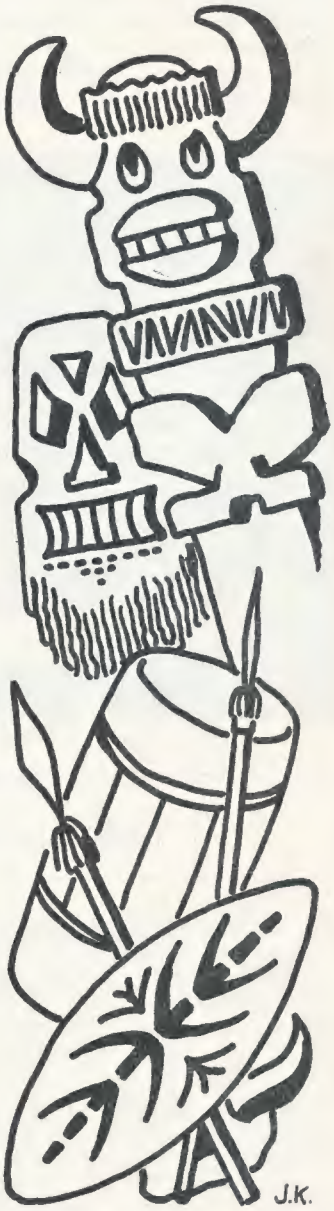
om

WACAMBA'en

hører I nærmere i Spejdernes Magasin for maj, men bemærk allerede nu:

Patruljen skal som bekendt være på mindst 6 mand, og heraf skal mindst 5 deltage i Wacambaen, hvis ikke retten til Wacamba-deltagelse skal overgå til reservepatruljen. Spejdere fra andre patruljer vil **ikke** kunne overføres for deltagelse i Wacamba-patruljen, hvis sammensætning skal være som anført pr. 5. april. Dog vil nyoprykkede ulve og udefra kommende nye spejdere kunne godkendes. Aldersbestemmelserne er de samme, som normalt gælder for deltagelse i egen divisionsturnering pr. **23. april.** Ønsker om dispensation herfra skal forelægges turneringsudvalget gennem Kipandalederen.

Wacambapatruljerne skal stille i Rold skov mandag den 3. august mellem kl. 10 og 12 og vil kunne forlade turneringspladsen fredag den 7. august om eftermiddagen. Nærmere instruktion udsendes direkte til patruljeførerne i sidste halvdel af maj.



Kirkens konfirmation er faktisk vokset ud af dette, at vi mennesker skal have hjælp til at tro og til at leve; vi skal bekræftes, vi skal styrkes både af Gud og mennesker. Det lå bagved det, der nok er spiren til konfirmationen: nemlig nogle fortællinger i Apostlenes Gerninger i Ny Testamente om, at apostlene lagde hænderne på det døbte. Denne høre, at i disse ord og denne handling ligger noget, der skal styrke et barn i troen og livet.

Reformationen sagde nej til konfirmationen som sakramente, men ja til, at børn og unge skal bekræftes og hjælpes ved undervisning og oplæring i kristendom. Og — for igen at gøre en lang historie kort — af det udviklede sig konfirmationen i den lutherske kirke. Vi plejer at sætte konfirmationens indførelse som fast kirkeskik i Danmark til 1736. Dengang lagde man vægt på, at det er de unge, der bekræfter deres dåbspagt, og derfor siger de fleste vel sagtens stadigvæk: konfirmationen er at bekræfte sin dåbspagt. I dag vil vi nok lægge vægten på, at det er de unge, der bekræftes, det er dem, vi bekræfter i at de er døbt, det er dem, Gud siger ja til. Det sker gennem det at gå til præst og gennem handlingen i kirken, hvor præsten under håndspålæggelse siger til hver enkelt konfirmand: »Den almægtige Gud, vor Herre Jesu Kristi Fader, som fordum har antaget dig til sit barn i den hellige dåb og gjort dig til arving til det evige liv, han opholde dig i din dåbs nåde, din sjæl til salighed.« Nogle steder bruger man endnu den gamle form, hvor konfirmanderne inden velsignelsen siger ja til spørgsmålene om troen. Og nogle steder har man også overhøring. Den var jo meget vigtig i gamle dage, hvor placeringen på kirkegulvet ofte var bestemt af

(fortsættes side 68)

VI TRÆNGER ALLE TIL AT BLIVE KONFIRMERET . . .

AF STEFF

håndspålægning blev efterhånden til en særlig handling, som blev forbeholdt biskoppen. I den katolske kirke udviklede den sig til det sakramente, som kaldes konfirmation. Den udføres sådan: »Biskoppen lægger sin hånd på konfirmanden og salver hans pande med Krisam, idet han siger: »Jeg præger dig med korsets tegn og styrker dig med frelsens Krisam i Faderens og Sønnens og Helligåndens navn.«« Du kan jo nok

I GUDER!

Det er vist kun naturligt, at en stor slagsbroder bliver tindrende arrig, når han finder ud af, at hans eneste våben er blevet stjålet fra ham, mens han sov. Det er heller ikke særlig overraskende, at han straks gør alt for at få foranstaltet en effektiv eftersøgning. Den kampglade person, vi skal beskæftige os med i det følgende, og som har været ude for et sådant tyveri, er imidlertid en overordentlig usædvanlig skikkelse, hvis lige du ikke vil finde, om du går nok så mange gange i biografen til alle mulige mere eller mindre dårlige slå-på-tæven-film.

Lad os da se, hvad der videre sker:

Vor helt har en kammerat, som begiver sig af sted for at opspore tyven. Det lykkes virkelig, og det lykkes endda at få denne til at indrømme sin brøde. Straks tilføjer han dog: Ingen skal hente våbnet tilbage, medmindre jeg får en af jeres piger til brud!

Forklædt som brud

Efter denne ytring er situationen kritisk, for naturligvis bliver man ved henvendelse til den ønskede pige kun mødt med forbitret afvisning. Pigen er ubøjelig. Hvem vil også bryde sig om at blive giftet bort på den måde?

Da besiddelsen af våbnet imidlertid er af allerstørste betydning, *må* der gøres et eller andet. Til sidst får man den idé at lade våbnets ejermand selv drage af sted, ikke iført sin sædvanlige mundering, men — forklædt som brud! Der er vel ikke noget at sige til, at han først er yderst bekymret ved tanken om alle de dårlige vitigheder, der herefter vil kunne siges om hans person. Men i betragtning af situationens alvor beslutter han dog at gøre forsøget.

Aldrig så jeg...

Ved bryllupsmiddagen er det imidlertid ved at gå galt. Den forklædte brud har svært ved at styre sin mandlige appetit, sætter således en hel okse og otte laks til livs foruden alle de lækkerier, der er beregnet til kvinderne. Endvidere tømmer »hun« tre tønder øl! Det er ikke underligt, at den intetanende brudgom stærkt forbløffet udbryder: Aldrig så jeg nogen mø drikke mere mjød!

Da brudgommen senere letter på brudesløret for at kysse sin brud, bliver der dramatik i luften. Ved synet af det barske blik, der møder ham, bliver han så forfærdet, at han ryger helt ned i den anden ende af lokalet. Men til sidst lader han sig dog trøste ved forsikringen om, at brudens iltre blik kun skyldes de mange nætter, hun har ligget søvnløs og drømt om sin gom.

Endelig bliver våbnet båret frem i forbindelse med vielsen og lagt i brudens skød. Ikke så snart ser vor forklædte helt imidlertid sit kæreste eje igen, før han griber det og i et mægtigt slag dræber brudgommen alias tyveknægten og dernæst tillige et bredt udsnit af bryllupsgæsterne. Sejren er vundet, målet nået. Våbnet er igen i den rette mands hænder!

Hvad ligger der bag?

Dette er fortællingens barske »happy ending«, og det ligner jo ikke just nogen opbyggelig historie. Der ligger dog mere i den, end hvad der fremgår af ovenstående. Hvis vi nævner, at de deltagende personer hedder Tor, Loke, Freja og Trym, ved du måske noget om, hvor vi skal hen. Vi skal til de gamle nordiske guders verden, til asernes og jætternes riger.

Vi har ovenfor hørt om, hvordan jætten Trym stjæler Tors hammer og i bytte kræver Freja som sin brud, hvorpå Tor så selv møder op i brudetøj for at skaffe sig sin hammer tilbage. De dramatiske begivenheder i denne beretning kan fortælle os ikke så lidt om datidens forestillingsverden. Dels ser vi Tor som jætteverdenens, dødsrigets, naturlige og utrættelige fjende, dels lærer vi, at når Tors hammer er forsvundet, står hele den ordnede

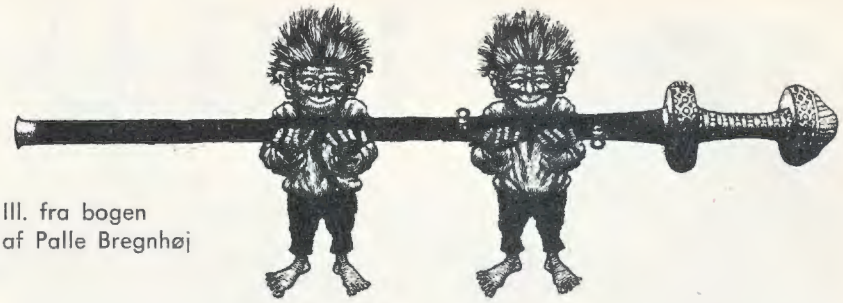
verden for fald. Der er ingen diskussion. Hammeren *skal* på en eller anden måde bringes tilbage, ellers går alt til grunde. Ind i dette motiv er så flettet forestillingen om dødsrigets bestræbelser på at få frugtbarhedsgudinden — Freja — i sin magt.

Og desuden antydes det, at Tors hammer ikke alene er et drabeligt våben, men også et helligt, magisk redskab: i dens tegn indgås

ægteskabet; den lægges i brudens skød for på den måde at sikre hendes frugtbarhed.

Fortid og nutid

Dette er kun et enkelt eksempel på den mangfoldighed af fortællinger, der er overleveret os om den gamle nordiske gudeverden — om Tor, Odin, Freja, Loke, Tyr, Balder, Heimdal og alle de andre spændende skikkelser. Historierne er fængslende i sig selv, men samtidig giver de os et mægtigt interessant indblik i, hvordan vore forfædre i Norden tænkte og følte. Endvidere må man ikke glemme, at de gamle gudesagn på mange mere eller mindre tydelige måder har forbindelse helt op til nutidens verden. Også i dagligdagen finder man ganske tydelige spor af de fjerne tider. Tænk blot på ugedagenes navne: Tyrs-dag, O(di)ns-dag, Tors-dag, Fre(ja)dag. Eller prøv at se Gefion-springvandet på Langelinie for dig. Hvad hentyder mon det storslåede sceneri til? Med kendskab til den gamle nordiske gudeverden vil du kunne besvare spørgsmålet.



Ill. fra bogen af Palle Bregnhøj

Sådan kunne man blive ved i det uendelige. Men meget nemmere og mere spændende var det vel, om du selv kastede dig over emnet. Fornylig er der udkommet en bog med titlen »Guder og Helte i Norden«, som rummer en række glimrende genfortællinger af det spændende stof. Den er værd at anskaffe sig! Du vil have underholdning til mange lange timer — du vil lære en masse om dine fjerne forfædres forestillingsverden — og ud fra et spejdermæssigt synspunkt: du vil have alle tiders idébog, når du næste gang skal udtænke rammen om et løb!

A. Bæksted:
Guder og helte i Norden.
Politikens Forlag, 1963.

KONFIRMATION

(fortsat fra side 66)

dygtighed til at svare. Godt at det er afskaffet! I de fleste tilfælde giver præsten konfirmanden et skriftord som en hilsen. Det er egentlig godt at have sådan et bibelord, som sit eget ord.

Alt dette skal jo netop være en hjælp til at tro og leve; det er alt sammen tegn på Guds ja. Derfor har det nok også altid været sådan, at altergang og konfirmation har været bundet sammen, både på den måde, at efter konfirmationen fulgte den første altergang, og sådan som det sker mange steder, at konfirmanderne begynder at gå til alters, mens de går til præst.

En konfirmand er én, man i kirken på Guds vegne siger ja til, én, man hjemme siger ja til, og det sidste, det er jo det, der er meningen med festen. Derfor hører festen og gaverne også med til konfirmationen, for festen og gaverne er families og venners og først og fremmest fars og mors ja-ord til deres dreng eller pige.

Der er i tidernes løb løbet mange stormløb mod konfirmationen. »Det er bare en skik«, »det er bare for gavernes og festens skyld«, »vi forstår ikke noget af det hele,« o.s.v. Ja, ja, så gælder det igen: at de unge er de klogeste, men de gamle de ældste. Og man opdager, at det nu alligevel var godt, at både Gud og far og mor s gde ja til én i de unge år. Det ved kirken, og derfor bliver den ved med at holde konfirmation — alle steder.

For det er altid godt at blive bekræftet, at blive sagt ja til.

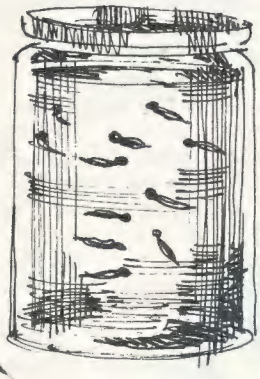
Og derfor skal der også lyde et tillykke og et lykke til til alle de spejdere, som i dette forår konfirmeres. *Steff.*

april i naturen

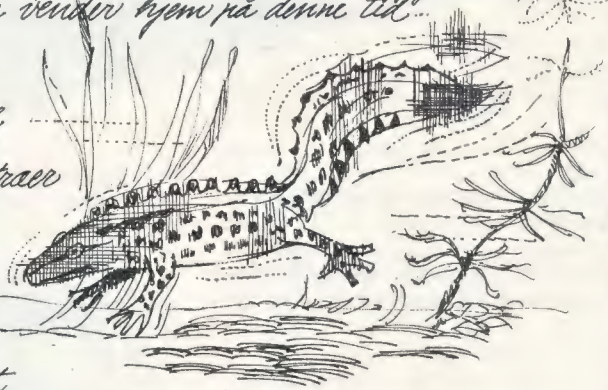
april er vel en af de mest aktive måneder i naturen. Også i denne tid vender mange trækfugle hjem, og i søer og vandhuller er der mange interessante ting at se:

Der er ikke mange storke tilbage i Danmark. Mest er der i Sønderjylland, og de vender hjem på denne tid.

Fuglekongen, Danmarks mindste fugl vender også nu tilbage og bygger sin lille mosrede i toppen af nåletræer



De brune frøer er kommet frem. Deres æg lægger de i store gelé-klumper på lavt vand. Prøv at tage nogle æg med hjem i et glas og følg udviklingen.



-i søen finder vi salamanderen. Hannen bærer nu sin flotte yngledragt

Hugormen dukker frem fra dvalen og begynder sin musejagt

BAY-

Luftens landevej

Af Alvin B. C. Dahlgren
Med tilladelse fra
»Arbejdsgiveren«

Airway Read One er en af luftens hovedruter. *Alvin B. C. Dahlgren* fortæller her om en rejse med Caravellen til London og om de krav som arbejdspladsen i luften stiller.

SAS-Caravellen var startet fra Kastrup kl. 16.15 — d.v.s. da var kabinedørene blevet lukket, men inden vi var i luften, var der vel forløbet ca. 10 minutter. Præcis kl. 18 satte jetflyet hjulene på landingsbanen i London Airport. Den relle flyvetid havde altså været 1 time og 35 minutter. Orientalerne siger meget træffende, at det går så hurtigt at flyve jet, at man bagefter må vente på sin sjæl.

Og det bliver der såmænd rigelig tid til. For man bliver slået af, hvor påfaldende meget trafikken på landjorden halter bagefter. Inden vi var nået gennem told og paskontrol, var der gået en god halv time og bussen, som skulle bringe passagererne de godt 20 km ind til airterminalen i det vestlige London, var tre kvarter om det. For mit vedkommende gik tiden derefter med at finde en taxi for at komme til King's Cross jernbanestationen og derfra videre til mit bestemmelsessted i en af de nordlige forstæder. Jeg ankom kl. 22 — 1 time og 35 minutter for at komme til England, og fire timer for at komme igennem et stykke af London.

Den sidste etape af rejsen foregik også med alle de traditionelle ube-

kvemmeligheder. De kom således til at fremhæve flyveturens komfort og luksus så meget mere. Det tjente sådan set formålet med rejsen. Det var ikke at få stof til at fortælle den historie om flyvning og teknik, som så mange andre har skrevet, men slet og ret at være passager med lejlighed til at se alt det, passagererne ellers ikke får noget at vide om. Resultatet blev et stærkt indtryk af den vældige indsats, der ligger bag ved, at man kan sætte sig mageligt til rette i et bekvemt sæde og lade sig opvarte og forkæle, mens man kommer sikkert frem med en hastighed relativt tæt op mod lydens. Ingen anden transportform gør så meget på så mange forskellige måder for kunderne.

Øjeblikkeligt svar

Når man bestiller sin billet, er SAS i stand til øjeblikkeligt at svare på, om man kan komme med den ønskede maskine. Et tryk på en knap, og det elektriske anlæg svarer med grønt lyssignal, hvis der er plads, og rødt, hvis der ikke er det. Så går det slag i slag. Bestillingen fjernskrives fra rejsebureauet til reservationskontoret i Kastrup, og en kopi går til bookingkontoret, der fører lister over alle bestillinger jorden over, så ikke noget kan kikse. Bl. a. får stationen i Kastrup få timer før afgang besked om belægningen, så alt kan planlægges, og så man ved, om der er plads til de sidste-øjeblikspassagerer, som ofte melder sig.

Vigtigst af alt er sikkerheden i luften, og den planmæssige afvikling af flyvningerne. I trafikcentralen i Kastrup følger man samtlige SAS-fly fra tur til tur på samtlige ruter verden over, og her modtager man bl. a. hver halve time de aktuelle vejrmeldinger, fjernskrevet ind fra alle lufthavne. I dag var der stille, men centralen kan være en heksekedel af travlhed, fortalte man. Det forekommer f. eks. hvis der er tåge over København. Der kan kredse 7—8 SAS-fly på én gang i luften oven over, og så gælder det for passagerernes skyld at få dem ned på samme alternative lufthavn. Der er jo mange imellem, der skal stige om fra den ene maskine til den anden. Det samme er tilfældet, hvis London-tågen driller. Trafikken skal disponeres. Og hvis der så sker noget uforudset på en eller anden rute — hvis en maskine f. eks. må udskiftes — tager trafikcentralen stilling til, hvad man skal gøre med passagerer, bagage, fragt o.s.v. Selv om man er ude af øje, er man aldrig ude af sind.

»Vejbanen« reserveres

Tre kvarter før afgang, meldte besætningen sig. En kan måske udeblive på grund af sygdom, og så skal der være tid til at tilkalde en anden.

— Desuden skal vi, fortæller den danske kaptajn *Viggo Thorsen*, som førte Caravellen, have en vejr-briefing på grundlag af de indberetninger, som sjældent vil være mere end et kvarter gamle, når vi får dem. På basis af vejrforholdene i de luftlag, vi bruger, skal vi vælge vor rute og give melding herom til Statens Luftfartsvæsen, så ruten bliver reserveret for os.

Et kig i kaptajnens papirer godtgør, at der i dag — det er fint vejr — er minus 31 grader deroppe og vindhastigheder, der ved jordoverfladen ville rive alt opretstående omkuld.

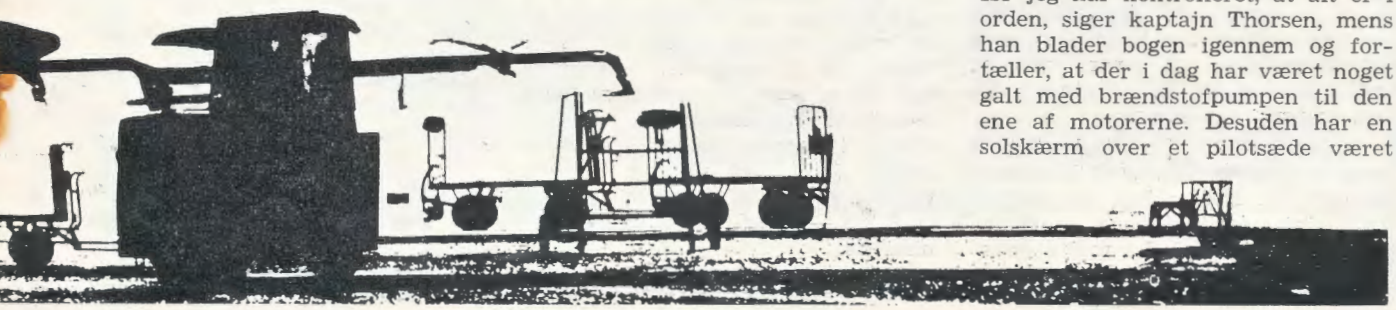
Kaptajnen vælger *airway Read One*, som går over Svendborg, Als, Hannover og Amsterdam til London. Det er en af luftens hovedveje, og den har sine vejbaner. De er her blot ikke delt op i højre og venstre, men i øvre og nedre baner, mellem hvilke der er en afstand på 1000 fod. Kaptajn Thorsen skal også vælge sig en alternativ lufthavn for det tilfælde, at vi ikke kan gå ned i London. Han beslutter sig for Amsterdam.

Samtidig foregår der en masse andet. Der står hundreder af luftens »tjenende ånder« bag en passager. Man har indfundet sig med sin bagage. Alt, hvad der angår vægten, samles i den afdeling, der hedder Weight and Balance. Der beregner man Caravellens belastning. Den maksimale startvægt må ikke overstige 46.000 kg, og den mængde brændstof, som skal lastes, står selvfølgelig i forhold til vægten. Der er plads til 80 passagerer, og den betalende last må veje op til 7,5 ton. Den største tankkapacitet er 19.000 l, og brændstofforbruget pr. time er 4.000 l. Det vejer også!

Mekanikere stationeret overalt

Bagagen bliver lastet og omhyggeligt stuvet, så der er ligevægt i maskinen. Der tankes, og SAS-køkkenet har vogne ude på pladsen med forplejningsbeholdere, som er beregnet på de tal, der er opgivet for denne specielle tur. Et hold mekanikere er travlt beskæftiget inde under Caravellen. Til hver maskine hører en bog, hvori den forrige besætning har gjort bemærkninger om evt. fejl eller mangler ved flyet.

— Og der bliver ingen ny start, før jeg har kontrolleret, at alt er i orden, siger kaptajn Thorsen, mens han blader bogen igennem og fortæller, at der i dag har været noget galt med brændstofpumpen til den ene af motorerne. Desuden har en solskærm over et pilotsæde været



løs. Selv en sådan bagatel bliver omgående rettet. Og ligegyldigt, hvor i verden der skal laves noget ved en SAS-maskine, er det selskabets egne mekanikere, der gør det. De er stationeret overalt.

— Der er nok nogen, som siger, at det bl. a. derfor er lidt dyrere at flyve med os, siger kaptajnen, men den slags foranstaltninger giver sikkerhed. Jeg ville ikke for nogen pris undvære vore egne mekanikere til eftersynet.

Foruden denne daglige kontrol af maskinerne er der regelmæssige større eftersyn af dem. Et fly har en bestemt gangtid, og den bliver aldrig overskredet. Det kan i øvrigt ved en mellemlanding hænde, at der på grund af en opstået fejl bliver beordret maskinbytte, måske irriterende for nogle passagerer, men det sker for deres skyld. Det betyder, at maskinen skal ind og bogstavelig talt skilles ad.

Nu sidder vi i cockpittet, kaptajnen, hans to assistenter og jeg, der har fået tilladelse til at gøre turen med på denne usædvanlige måde. Der er kontakt med tårnet, og de sidste check på maskinen foretages. Jetmotorerne startes. For at kontrollere deres ydedygtighed tages der med hensyntagen til de specielle for denne dag gældende faktorer tid på, hvor mange sekunder det varer, før vi når 90 knob. Der lyder et »time«. Alt er, som det skal være, og så går vi op. Der er så få vibrationer i maskinen, at man næsten ikke mærker, at jorden har sluppet under os. SAS-personalet demonstrerer stabiliteten ved at stille drikkeglas forskubbet over på hinanden i en »akrobatisk« balanceakt. De bliver stående. Og der er så stille, at man ved start og landing af psykologiske grund må sætte baggrundsmusik på. For øvrigt har kaptajn Thorsen lige før starten læst den ugentlige »avis« med nyheder fra alle lufthavne. Avisen følges op med et supplement dagligt, og det er ikke sladder, den indeholder, men kendsgerninger om reparationer af startbaner m. m., så intet kan komme bag på besætningen.

Vi har nu nået den stigehastighed, som er nødvendig for at bringe os sikkert op. Derfor kan motorernes omdrejningstal reduceres noget for at gøre støjen mindst mulig generende for menneskene nede på jorden. Vi har stabiliseret os i luften, og kaptajn Thorsen kobler den »automatiske pilot« ind. Den er et hjælpemiddel af største betydning. Den gør ikke piloterne overflødige eller giver dem en drivertilværelse. Den aflaster dem og sætter dem i stand til at koncentrere sig så meget mere om de beregninger og aflæsninger, der betyder mere end dette at holde hænderne på et rat. Automaten virker ved hjælp af et ophængt gyrohjul, der i forhold til verdensrummet hele tiden holder sin stilling. Derved og i kraft af en masse sindrigheder sættes den i stand til at holde flyets næse i en bestemt vinkel til horisonten samt til at holde vingerne vandret og holde den fastsatte kurs.

Arktisk kulde udenfor

Der er ingen dramatik over en moderne flyvning, ikke noget som minder om spændende flyvefilm. Her gøres et stykke arbejde støt og akkurat af mænd, som passer deres maskine og kender deres ansvar. Jeg stirrer mig blind på de hundreder af instrumenter, aflæsningstavler o.s.v. Det virker helt uoverskueligt og forvirrende for en uindviet, men jeg får at vide, at instrumentbrædtet er meget simplificeret i forhold til, hvad der var nødvendigt i propelfly. Og dog synes der at være nok at gøre. Mens kaptajnen har taget sig af selve opflyvningen, har en anden mand holdt radioforbindelserne og den tredie foretaget beregninger.

Nu går vi oppe i 24.000 fods højde. Udenfor er der arktisk kulde, og det atmosfæriske tryk er så ringe, at det ikke ville bekomme mennesker godt. Men inde i maskinen holder man så stort et overtryk, at det svarer til trykket i 2.000 fods højde, hvilket ikke virker generende. For øvrigt kunne man lige så godt sidde hjemme i sin egen dagligstue. Så lidt mærker man til farten. Ingen ville drømme om, at hastigheden er 30 knob svarende til ca. 800 km i timen. På flyvepanelerne foran os kan vi aflæse, at venstre motor i øjeblikket går med 7.500 omdrejninger i minuttet, mens den højre holder 7.300. Det skyldes, at den venstre er startet først. Et tryk på en knap — så er motorerne synkroniserede.

Der er ingen telefonpæle i luften. Der er intet udenfor, som giver indtryk af farten. På panelerne sidder en såkaldt Mach-indikator, det helt nye instrument, som holdt sit indtog med jetalderen. Herpå kan piloten aflæse sin maskines fart i forhold til lydens hastighed. Den tilladte maksimumhastighed er udtrykt i km 850. Hvad sker der, hvis man kommer op over den? Kaptajn Thorsen demonstrerer det. Et voldsomt »båt«, som fra et automobilhorn, fylder cockpittet med sin larm. Det er en alarm, som automatisk melder, hvis vi flyver for stærkt. På lignende demonstrativ vis registreres alle fejl. Hvis en af de hundreder af sikringer, som sidder på cockpittets sider, går sig en tur, vil den f. eks. springe ud og blive lysende hvid.

Der kan altid forekomme fejl. Vi kan komme til at bevæge os udenfor airway'en. Men i det tilfælde

ede på jor-
os i luften,
er den »au-
Den er et
betydning.
overflødige
ertilværelse.
etter dem i
sig så me-
nger og af-
mere end
på et rat.
hjælp af et
forhold til
n holder sin
kraft af en
ttes den i
næse i en
onten samt
dret og hol-

tik over en
noget som
flyvefilm.
ejde støt og
passer deres
res ansvar.
de hundre-
læsningstav-
uoverskue-
en uindviet,
instrument-
ficeret i for-
nødvendigt i
der at være
ptajnen har
vningen, har
radioforbin-
foretaget be-

0 fods højde.
kulde, og det
så ringe, at
mennesker
rinen holder
, at det sva-
fods højde,
nerende. For
så godt sidde
igligstue. Så
arten. Ingen
stigheden er
a. 800 km i
ne foran os
stre motor i
500 omdrej-
ns den højre
des, at den
. Et tryk på
erne synkro-

Caravellens instrumentbrædt er uoverskueligt for menigmand, men piloten kan med e se, om noget er galt

Der er ingen telefonpæle i luften. Der er intet udenfor, som giver indtryk af farten. På panelerne sidder en såkaldt Mach-indikator, det helt nye instrument, som holdt sit indtog med jetalderen. Herpå kan piloten aflæse sin maskines fart i forhold til lydens hastighed. Den tilladte maksimumhastighed er udtrykt i km 850. Hvad sker der, hvis man kommer op over den? Kaptajn Thorsen demonstrerer det. Et voldsomt »båt«, som fra et automobilhorn, fylder cockpittet med sin larm. Det er en alarm, som automatisk melder, hvis vi flyver for stærkt. På lignende demonstrativ vis registreres alle fejl. Hvis en af de hundreder af sikringer, som sidder på cockpittets sider, går sig en tur, vil den f. eks. springe ud og blive lysende hvid.

Der kan altid forekomme fejl. Vi kan komme til at bevæge os udenfor airway'en. Men i det tilfælde vil det blive observeret på radarskærmen nede på jorden, og vi vil øjeblikkeligt gennem radioen blive gennet ind på plads igen. Der er også radar i cockpittet, og her på skærmen udpeger kaptajnen Fyn og Als for mig, da vi passerer over. Radarens vigtigste funktion om bord er i øvrigt, at også optrækkende uvejr registreres på den. Man risikerer ikke — som i gamle dage — at flyve midt ind i en tordensky.

Usynlige hænder bereder vejen

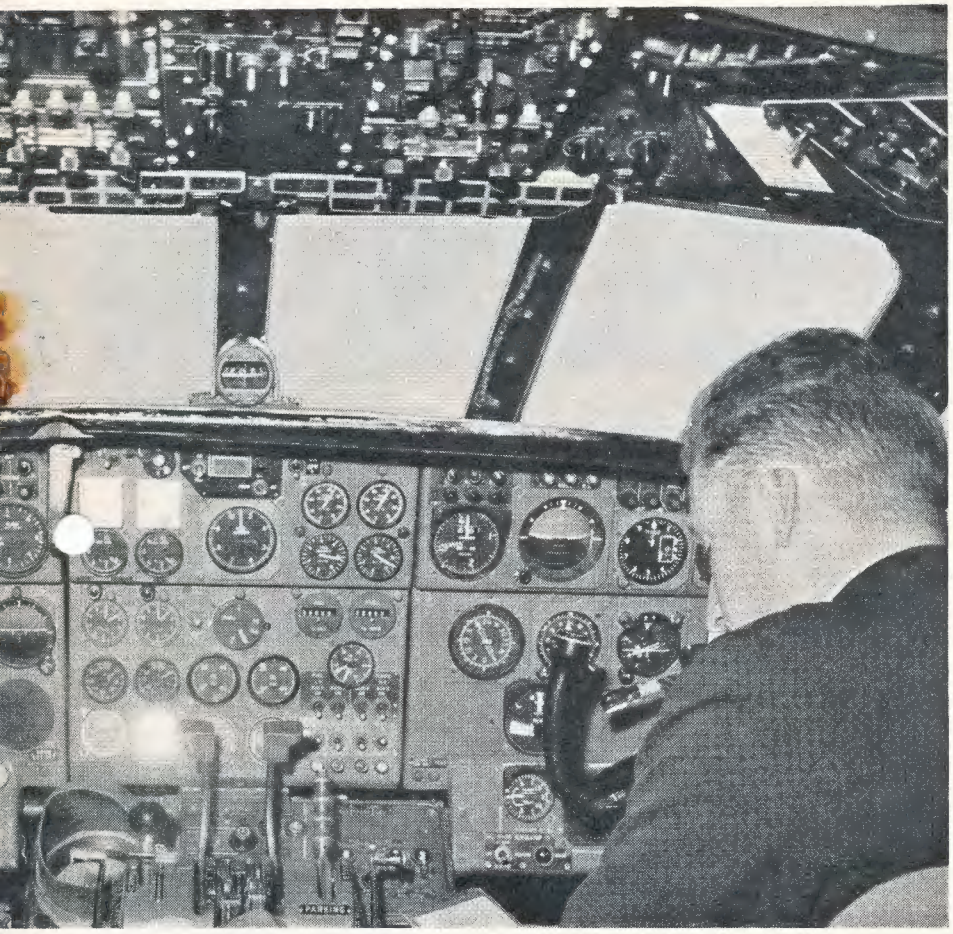
Når man ellers er passager i et fly, sidder man med den fornemmelse, at man er muttersalene heroppe i luften sammen med den klat mennesker, man er i »båd« med. Når man gør turen med i cockpittet, finder man ud af, at det ikke passer. Som allerede nævnt, følger man os nedefra igennem radaren, og radiokontakten opretholdes hele tiden. Desuden har luften som kysterne og havet har landevejene har trafikfyr. Thorsen har lige vist m nærmede os et radiofyr, sc impulser til maskinen.

— Og nu, siger han, s kontakten med Kastrup c frekvensen over til Hann allerede over fjernskrivere et besked om, at vi er på v kender vor kurs og vore

Usynlige hænder har ber for os. Hannover overtage ger for os, rydder luftbane giver beskeden videre til dam, der om lidt vil tage for til sidst at overlevere o don.

Instrumenterne ser alt

Atter i cockpittet. Vi er at gå ned mod skyerne o første gang et virkeligt må



Caravellens instrumentbrædt er uoverskueligt for menigmand, men piloten kan med et enkelt blik se, om noget er galt

vil det blive observeret på radarskærmen nede på jorden, og vi vil øjeblikkeligt gennem radioen blive gennet ind på plads igen. Der er også radar i cockpittet, og her på skærmen udpeger kaptajnen Fyn og Als for mig, da vi passerer over. Radarens vigtigste funktion om bord er i øvrigt, at også optrækkende uvejr registreres på den. Man risikerer ikke — som i gamle dage — at flyve midt ind i en tordensky.

Usynlige hænder bereder vejen

Når man ellers er passager i et fly, sidder man med den fornemmelse, at man er muttersalene heroppe i luften sammen med den klat mennesker, man er i »båd« med. Når man gør turen med i cockpittet, finder man ud af, at det ikke passer. Som allerede nævnt, følger man os nedefra igennem radaren, og radiokontakten opretholdes hele tiden. Desuden har luften sine fyr, som kysterne og havet har deres, og landevejene har trafikfyr. Kaptajn Thorsen har lige vist mig, at vi nærmede os et radiofyr, som sender impulser til maskinen.

— Og nu, siger han, slipper vi kontakten med Kastrup og skifter frekvensen over til Hannover, som allerede over fjernskriveren har fået besked om, at vi er på vej — som kender vor kurs og vore tider.

Usynlige hænder har beredt vejen for os. Hannover overtager os, sørger for os, rydder luftbanen for os, giver beskeden videre til Amsterdam, der om lidt vil tage sig af os for til sidst at overlevere os til London.

Instrumenterne ser alt

Atter i cockpittet. Vi er begyndt at gå ned mod skyerne og får for første gang et virkeligt mål for hastigheden. Nogle sekunder forsvinder i skybanker, og så breder verdensbyen sig ud for vore blikke. En mappe med et kort over Londonsektionen og de særlige »færdselsregler« for London Airport er blevet taget frem. Det repeteres forud for hver landing. Vi må være forberedt på at få tildelt en bestemt højde at kredse i indenfor det særligt afmærkede venteområde i luften. Men i dag er trafikken ikke større end, at vi straks kan komme ind til indflyvning og landing.

Beregningerne foretages for anflyvningen. Man er interesseret i mindst mulig hastighed for at få den korteste bremsedistance. Og Caravellen er bygget til at klare sig med landingsbaner på kun 1.800 m, ligesom luftbremserne i vingerne gør det muligt at mindske højde med en fart på godt 1.800 m i minuttet. Til den beregnede minimumshastighed for de i dag gældende forhold lægges for alle tilfældes skyld en sikkerhedsmargin på 30 pct. Ingen er trods alt interesseret i at komme for hurtigt ned.

Londons radio og radar har grebet om os. Vi kan sagtens komme ned på egne instrumenter alene, men hjælpen til at komme rigtigt ind på den såkaldte glidebane gør det lettere og sikrere. En ting, som slår mig i landingsøjeblikket, er hvor ufuldkommen det menneskelige syn er i forhold til de tekniske hjælpemidler. Vi har klart vejr og kan se det hele. Men hvor øjet i virkeligheden bare skimter, registrerer instrumentbrædtet til fuldkommenhed enhver detalje. Tilmed suppleres det af radiofyrets konstante impulser med angivelse af vor højde og afstand fra alle landingsmærker.

Kun på ét punkt fungerer mennesket nok lidt bedre. Den automatiske pilot kobles ud, og kaptajnen tager selv rattet mellem hænderne. Følelsen i fingerspidserne sætter trods alt maskinen en anelse blidere på jorden.

Og nu går det ned på landingsbanen, der markeres tydeligt af landingslysene. — Vi er i London!

Alvin C. B. Dahlgren.

SKOVMÆND

Da fjernsynet blev demonstreret første gang herhjemme, (det var under den britiske udstilling i 1947), skulle man have et program, der kunne gentages hver halve time. Valget faldt på ildboring, og det blev nogle spejdere fra vort korps, som demonstrerede deres færdigheder på dette område.

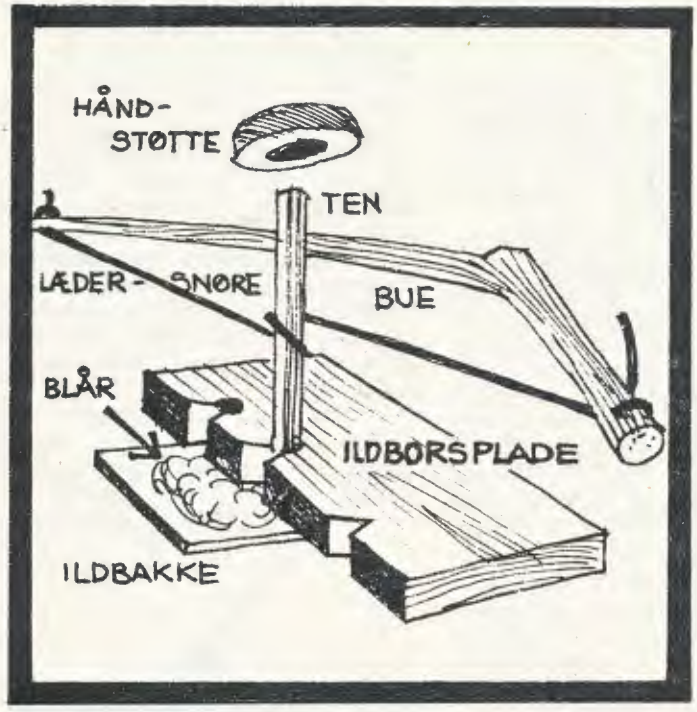
En gang for nogle år siden var jeg med nogle skovmænd på en »arkæologisk« hejk i omegnen af Lejre. Vi overnattede i de berømte »Lerhuse«, kopier af stenalderens huse, og du kan sikkert indse, at det var naturligt, at husenes ildsteder blev tændt på primitiv vis, og ikke bare med en tændstik.

Jeg håber nu at have vakt din interesse så meget, at også *du* vil have dit eget ildbor, og jeg skal nu beskrive det for dig.

Et ildbor består af fem dele:

Ildborsplade
Ten
Bue med læderstreng
Håndstøtte
Ildbakke

Ildborspladen og tenen er de dele af ildboret, hvor det er nødvendigt at få fat på de helt rigtige materialer. Mange rutinerede ildborere har deres bestemte ideer om, hvilken træsort ildboret skal være lavet af, og de viger ikke fra deres anskuelser. Man kan imidlertid bruge næsten alle træsorter, når de har en bestemt beskaffenhed: nemlig at de er *knastørre* og *harpiksfri*. Jo blødere træsort man vælger, jo hurtigere kan man få ild, men jo hurtigere slides ildboret også. Ildborspladen bør dog altid være af samme eller af hårdere træsort end tenen. Det er jo nemmere at få en ten end en egnet ildborsplade, og derfor skal det være tenen, der slides mest under ildboringen.

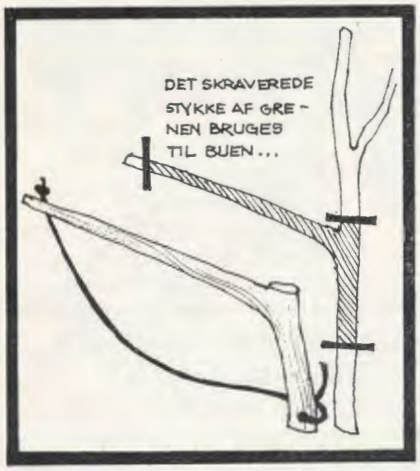


af
Bjørn
Glyng

ill.
Fritz
Bay

Kommer du i nærheden af et hus under nedrivning, kan du være heldig at finde en egnet ildborsplade i en af skillevæggene. De brædder, der sidder her, har i reglen siddet tørt og dejligt i en masse år. Tenen kan du f. eks. hente i en gammel rullegardinstok. Den er i reglen lavet af en meget let træsort, og når et sådant gardin er udtjent, er træet nået at blive tørt. Din bedstemor har måske et gammelt kosteskaft af fyrretræ, men husk at give hende et nyt skaft, inden du tager det gamle.

Buen er også en vigtig del af ildboret, for den er meget ofte skyld i, at det tager lang tid at få ild. Den skal falde godt til i hånden, og den skal frem for alt være stor nok til at kunne give en ordentlig gnidning. Man ser af og til, at der er brugt en gammel bøjle til formålet, men det er vel nok næsten det mest uegnede, man kan finde. For det første giver det en alt for lille bue,



og så kan man ikke med nogen rimelighed sige, at den falder godt til i hånden. Gå dig en tur i skoven og find en god gaffelgren, for af denne kan du lave den bedst egnede bue. Den buede gren (flitsbuen) er i mange tilfælde kun en forbedring af bøjlen. Af gaffelgrenen kan du lave en bue med et virkeligt godt håndtag, og du har mulighed for at lave buen netop så stor, som det er mest praktisk for dig at have den. Til snøre skal du bruge en rund lædersnøre. En symaskinesnøre 5—6 mm tyk vil være bedst egnet. Har du mulighed for at komme i nærheden af en gammeldags trædesymaskine og få den gamle snøre mod at aflevere en ny, så har du en lædersnøre, som er trukket så meget, den kan. Den er i tidens løb blevet fedtet og glat, så den kan tage slidet ved ildboringen.

Håndstøtten er en klods af hårdt træ eller en udhulet sten. Man laver en udhuling i træklodsen svarende i størrelsen til diameteren af tenen, og så rundes kanter og hjørner, således at den falder godt til i hånden. Det hul, tenen skal køre i, smøres godt med brun sæbe, konsistensfedt eller lignende, således at tenen glider let i hullet og ikke borer ild her.

Ildbakken kan være lavet af alle tilgængelige materialer, som ikke fænger alt for let, for den skal bruges til at transportere ilden på hen til bålpladsen.

Og så skal vi bore ild. Som antændelsesmateriale kan du anvende *blår*, men pas på når du køber dette, for der findes i handelen blår, som er imprægneret mod ild, og det er jo ikke særligt velegnet. Kan

du gøre dig gode venner med en blikkenslager og købe en håndfuld blår af ham, så får du det bedst egnede. Det geværblår, man kan købe hos isenkræmmere og i sportsforretninger, er i regelen heller ikke imprægneret, men spørg for en sikkerheds skyld først.

Saml ildboret som vist på tegningen på side 74. En lille fuglerede af blår lægges på ildbakken, og det borehul, man vil benytte, lægges over blåret, således at gløden falder ned i fuglereden. Det træsmuld du gnider ned i fuglereden, må du endelig lade blive der; mange puster det væk, men det er det bedste til at forstærke den spæde glød, du har til at starte med. Hav kroppen godt ind over ildboret og tag lange sejge tag. Når tenen bider godt, sættes farten noget op, og du standser ikke, før der er godt med røg.

Til slut lidt om opbevaringen af ildboret. Træ tager meget hurtigt fugtighed fra luften, og det er derfor nødvendigt, at ildboret bliver opbevaret på det tørreste sted, du kan finde i dit hjem. En fyrkælder

vil i regelen være meget velegnet. Også når du er på tur, må emballeringen være sådan, at ildboret holder sig tørt uanset vejret. Under sidste landsskovmandsturnering havde en del skovmænd deres ildbor i plasticposer, men det duede heller ikke, for på grund af de store temperaturforandringer dannede der sig kondensvand indeni posen, og ildborene var derfor ubrugelige. Mon ikke et stykke sejldug, teltlærred eller lignende må anses for at være det bedst egnede til at pakke det ind i?

Og så god fornøjelse.
Bjørn Glyng.

MÅNEDENS MADTIPS

Pionerens trommestikker
(laves på spid).

Hakket oksekød, 1—2 æg, lidt cornflakes, salt og peber.

Disse ting ældes til en ret stiv fars som tilsmages med salt og peber. Denne fars lægges om spiddet på samme måde som snobrød. Pas på at det ikke bliver i for tykt lag, brug hellere to spid. Retten kan varieres efter smag. Man kan når kødet er genemstegt, lægge et tyndt lag brøddejg udenom og bage denne. Efter færdigbagningen kan retten udskæres i skiver.

Handsken blev grebet

Vi her i Lyngby i FORTUNEN FLOK er for tiden lidt fummelfingrede til at gribe, men det lykkedes trods alt. Hermed får I vores indsats i legen: en dag fra vores pinsetur sidste år til Svallerup Strand.

Vi stod op kl. 7 som sædvanlig og gjorde morgentoilette. Efter at morgenmaden var gledet ned, begyndte vi på at lave mosaikker af små sten og skaller af havdyr, som vi havde samlet på stranden dagen i forvejen. Så gik vi i vandet allesammen — det var *meget* koldt. Bagefter var der fem, der tog ATLET. Efter at have spist kl. 12 sang vi tak-for-madsangen. Derefter havde vi hvil.

Om eftermiddagen havde vi »Olympiade«, hvor vi besøgte Esbern Snare og Hjørdis Guldsandal, som blev spillet af to af førerne. Det var mægtig sjovt. Vi nåede lige en hurtig tur i vandet inden aftensmaden, og herefter gjorde vi vores pligter og forberedte os til lejrbålet. Kl. 18,30 skulle vi have haft fuldmånemøde, men det blev udsat til efter bålet. Ved bålet optrådte mange af os med sketches, som vi havde fundet på i dagens løb. Vi sang selvfølgelig også, bl. a. »Onni gonni sa«, og de af jer, som kender sangen, vil sikkert give os ret i, at den er god, når man skal holde varmen.

Kl. 21 gik vi til køjs, og CLIS læste et par historier, som mange af os ikke nåede at høre slutningen på, fordi vi trætte faldt i søvn.

Med ulvehilsen
gul bande
FORTUNEN FLOK.

Vi kaster handsken videre til: PAMPASFLOKKEN, Brønshøj.

Pukeena, 3. Skjoldunge flok
Sika, Sneulve, 2. Herlev
Tjeik, 2. Hobro
Anker Sørensen, Johan Rantzaus flok
Paw, 9. Odense flok
Mungo, 7. Østerbro flok

MÅNEDENS 30 KM VANDRINGER

9 ulve fra 4. Sundby flok.
4 ulve fra Johan Rantzaus flok.

Vær god mod dyrene

Nu må I skynde jer at hjælpe, ellers sker der en ulykke.

Som I ser, er der her 4 løver, 4 løvejægere, 3 gazeller og 5 græstotter. De 16 figurer anbringes i hver sit felt således, at der aldrig kommer 2 ved siden af hinanden, som kan gøre hver andre skade.

Altså: ingen løvejæger ved siden af en løve, for så bliver løven jo skudt; ingen løve ved siden af en gazelle, for så bliver gazellen ædt; ingen græstot ved siden af en gazelle, for så bliver græsset ædt. Jægerne skyder kun løver.

Løsningen finder I på næste side.

KIM

Alverdens lille ven

Eftertryk forbudt

7. afsnit

Efter Rudyard Kipling
Illustreret af Eske

Om eftermiddagen sagde skolelæreren til Kim, at han kunne gå ·denfor og lege. Kim løb hen til basaren for at få skrevet et brev til Lamaen i Benares. Der stod: »Om tre dage rejser jeg til Lucknow og til skolen i Lucknow. Kom til mig.«

På den anden side af gaden stod obersten, som gjorde tegn, at Kim skulle komme. »Hvad foretager du dig her?« spurgte obersten.

»Jeg ... løber ikke min vej. Jeg sender et brev til den hellige mand i Benares.«

Den tredie dag gik Kim med præsten i byen. Han fik nyt tøj, og præsten bragte ham til banegården. Obersten rejste med.

Under den fireogtyve timer lange jernbanerejse sendte obersten mange gange bud efter Kim og fortalte ham, at han skulle være flittig og se at blive landmåler. »Ja, og så må du lære at tegne billeder af veje og bjerge og floder — og opbevare disse billeder i din hukommelse.«

Nu blev Kim klar over, at han skulle lære at være spion. Han havde bragt den hvide hingsts stamtavle til obersten. Mahbub Ali var spion for obersten, og nu skulle han også være spion.

Da toget nåede den overfyldte banegård i Lucknow, var der intet spor af Lamaen. Kim var skuffet. Obersten satte ham i en hestedroske, der skulle køre ham til skolen.

»En rig by,« sagde Kim. »Her må være spændende i basarerne. Kusk, kør mig først en tur gennem basarerne.«

Et par timer kørte de. Med eet, det var i skumringen, fik Kim øje på en skikkelse, der sad ved en af portsøjlerne i den lange mur.

»Stands!« råbte han. Kim lå knælende i støvet og klappede de støvede fødder under den snavsede, gule kjortel.

»En dag og en halv dag har jeg ventet her,« sagde Lamaen roligt. »Jeg tog fra Benares med toget, da man gav mig dit brev.«

»Mit hjerte har været tungt, siden vi skiltes,« svarede Kim. »Og hvad agter I nu at gøre?«

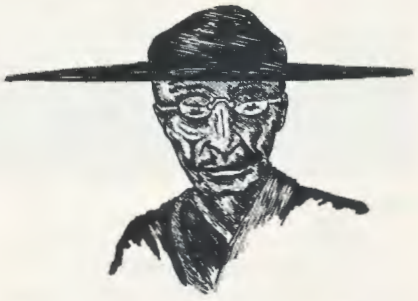
»Jeg indlægger mig fortjeneste ved at bane vejen til lærdom for dig,« sagde Lamaen, »jeg må vende tilbage til Benares. Nu og da vil jeg sende dig et brev, og nu og da vil jeg komme for at se til dig.«

»Men hvortil skal jeg sende mine breve?« klagede Kim og klyngede sig til Lamaens kjortel.

»Til Tirthankernes tempel i Benares. Men lad mig se dig gå ind ad lærdommens port. Jeg kommer igen sikkert og vist.«

Lamaen så til, mens vognen rumlede ind i gården. Så gik han.

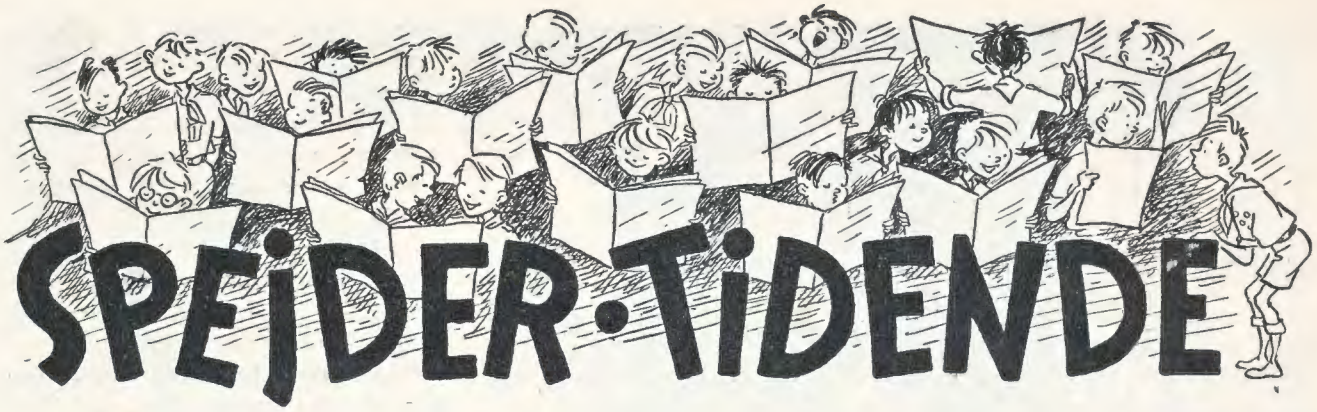
(fortsættes i næste nr.)



LØSNING:

Begynd øverst ved pilehovedet således: løve — græstot — løve — græstot — løve — græstot — løve — græstot — jæger — gazelle — jæger — gazelle — jæger — gazelle — jæger — græstot.

Fra »Jungelen«, ulvesiden i det norske spejderblad: »Speideren«.



SPEJDERNYT FRA NÆR OG FJERN

Flotte patruljehytter.

Patruljerne i Sct. Laurentii trop i Roskilde kan prale med nogle endogså usædvanlig fine hytter. Det er vel ikke særlig mange almindelige spejderpatruljer, der opnår at »få foden under eget bord«, og ved at se de flotte hytter på billederne her, er der sikkert mange patruljer, der vil misunde Roskilde-spejderne.

Der er tre hytter, som er opført ved egen arbejdskraft i tidsrummet fra oktober 1961 til Sct. Georgsdag 1962, hvor den officielle indvielse fandt sted. Materialerne er hovedsagelig brugte ting, som troppen har erhvervet fra nedrivninger. Indvendigt rummer hver af hytterne en åben pejs, som i løbet af minutter kan varme rummet op. Væggene er på det nederste lodrette stykke beklædt med afbarkede granrafter, som har fået en gang lak. De øvrige flader er malet med plastic-maling. Også møblementet er hovedsagelig hjemmelavet.

(Foto: M. Holstein-Ledreborg).

Sådan kan det gå...

Vi er kommet i besiddelse af en rapport fra Ryle-patruljens (Kongsvang trop) 45 km tur i januar. Den er meget humørfyldt, og vi synes lige, at I skal have en lille prøve:

»Pludselig opdagede vi, at tiden var knap, og der var stadig 11 km igen. Derfra, hvor vi stod, og ud til hovedvejen var der et godt stykke, og i én retning gik en smal vej, og til den anden gik en noget bedre vej. Jens Ejnar syntes, vi skulle tage den største, men som PF ville jeg bestemme og valgte den lille.

Da vi havde gået 1 km endte vejen blindt...

Vi vendte om og traskede ind over en pløjemark for at spare tid. Det var i mellemtiden begyndt at sne kraftigt, og store sneflager piskede os i ansigtet. Pludselig hørte jeg et bump bag mig, og da jeg vendte mig, så jeg Jimmy komme kurende på maven. (Han var, som det måske er gået op for nogen, faldet.«

— Ja, Ryler. Når man bare *engang* imellem vælger den rigtige vej, og så ellers kurer et stykke på maven, kan man jo nok komme igennem de 45 kilometer.

Refleksstrimler

I Nordsjælland har der været afholdt en stor natøvelse for ialt 171 spejdere, som tilbragte megen tid på de mørke landeveje på vej til og fra posterne.

Ifølge »Berlingske Tidende« havde den ene af PFerne læst i avisen om refleksmaterialer og i forvejen sat sig i forbindelse med det store refleks-firma »3M«, af hvem han havde fået foræret et antal refleksskilte til sin patrulje. Det var de fikse skilte, som man sætter fast inde i lommen med en sikkerhedsnål, så de hænger ned uden på lommen og lyser, hvis billygterne når dem. Hver spejder i patruljen fik sit refleksskilt på, og *den* patrulje

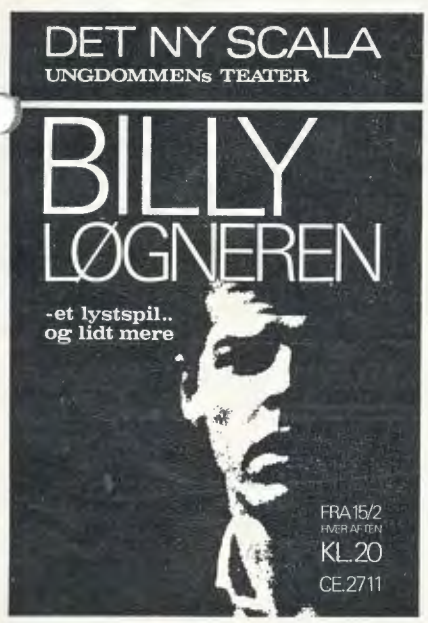
kunne i alt fald ses på lang afstand af bilisterne.

Berlingske Tidende fortsætter: »Eksemplet maner til efterfølgelse. Ja, måske burde man ligefrem opfordre spejdertroppe og andre, der færdes på de mørke landeveje til at anskaffe refleksmaterialer. — Iøvrigt bør den arrangerende spejderafdeling roses, fordi den instruerede hver af de deltagende patruljeførere om, at han og hans spejdere skulle gå i venstre side af vejen med ansigtet mod trafikken. — *Sådan skal det være.*«

Det er jo rart at høre spejderne blive rost. Men færdselsreglerne og trafiksikkerheden er vel også altid i højsædet i *jeres* patrulje? Og var det ikke en idé at tænke nærmere over det med refleks-strimlerne?

BILLIGT I TEATERET

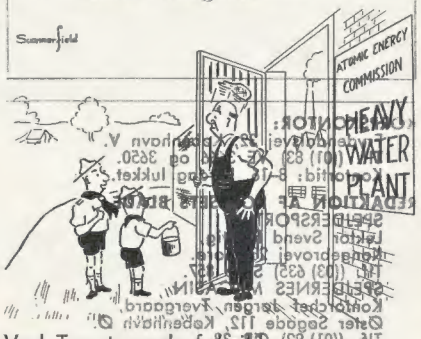
På Ungdommens Teater kan du endnu nå at se det spændende lystspil »Billy Løgneren«, som MAGASINET omtalte i februar. Stykket tages af plakaten i denne måned, men i efteråret vender Ungdommens Teater tilbage med tre nye forestillinger, der utvivlsomt vil blive ligeså fængslende som de foregående, og hvortil du kan sikre dig adgang gennem en *meget fordelagtig abonnementsordning.* Ved henvendelse til teatret (tlf. 35 27 60) kan du for 15 eller 24 kr. (alt efter, hvor gode pladser du ønsker) skaffe dig adgang til alle tre forestillinger, hvilket altså vil sige, at hvert teaterbesøg *kun kommer til at stå dig i 5 eller 8 kr.*



Var det mon under disse omstændigheder ikke en idé at stryge et par biografbesøg til efteråret til fordel for en tur i Ungdommens Teater? En sådan disposition vil du næppe komme til at fortryde.

Divisionslejr i alperne.

Nordvestfyns division vil i sommer ombytte den fede fynske muld med alpernes klipper og sne. Sidst i juli starter man på en to ugers tur til Schweiz, hvor man skal ligge i lejr i Innenkirchen midt i alpeområdet i Berner Oberland og sidenhen et par dage være indkvarteret hos schweiziske spejderkammerater i Biel. Selv om det er et divisionsarrangement, vil de enkelte troppe dog i så vid udstrækning som muligt komme til at leve deres eget liv og der er ingen tvivl om, at der venter deltagerne en oplevelsesrig tur.



Ved Tungt-vands fabrikken?
– Det er i orden. Vi foretrækker stærk the!

NYE·NAVNE·TIL ÆRES·SIDEN

1. KL. SPEJDERE

1. Ebeltoft
PF Flemming Holck
SM Jørgen S. Jørgensen
2. Odense
PF Cody Bünger
A-trop, Sydfyn
PF Hans Hulgård
PF Peter Hansen
PF Hans Caspersen
Vitus Bering, Horsens
SM Svend Kirstein
1. Ulf Jarl, Brøndbyvester
PF Ole Jørgensen
PF Bjarne Skov
2. Guldborg
PF Erik Pawlik
PF Ole Sønderup
PF Carsten Christensen
PA Niels Anton Aage
PA Bjarne Guvad
Bo Breumsø
1. Barrit
Verner Hansen
Børge V. Nielsen
1. Risskov, Århus
Peter Davidsen
Ole Karstensen
Jens Peter Møller
2. Hede, Herning
PF Eivin Joensen
PA Karl Gunnar
Dyssegården, København
PF Nils Børge Rasmussen
PF Søren Wolmar
2. Thisted
PF Thorkild Søndergård
PA Jens Nielsen
PF Bertel Andersen
Sct. Jørgen, Svendborg
PF Finn Nielsen
PA Carl-Aage Hansen
PA Torkil Jørgensen
PA Ib Poulsen
Valdemar Atterdag, Aalborg
PF Jens Møller
PA Jens Mogensen
Birketroppen, Birkerød
SM Kaj Gustav Nyholm
SM Niels Holm
1. Assens
PF Finn W. Jensen
PA Torben Sørensen
SM Preben Jensen

RIDDERE

Dyssegården, København
PF Nils Børge Rasmussen
PF Søren Wolmar
2. Guldborg
PF Erik Pawlik
PF Ole Sønderup
PF Carsten Christensen
PA Niels Anton Aage
1. Assens
PF Finn W. Jørgensen
PA Torben Sørensen
Birketroppen, Birkerød
SM Kaj Gustav Nyholm
Valdemar Atterdag, Aalborg
PF Jens Møller
PA Jens Mogensen

VÆBDERE

2. Guldborg
PA Anders Fogh
Bo Breumsø
Henrik Christensen
Jens Henrik Nielsen
2. Hede, Herning
PF Ole Sandager
PA Karl Gunnar Gregersen
PA Ole Grell
SM Finn Joensen
1. Risskov, Århus
Otto Bertelsen
1. Ebeltoft
PF Orla Hielmar
PF Erik D. Petersen
10. Århus
PA Leo Jacobsen
1. Hellig Anders, Slagelse
PA Erik Lasse Hansen
1. Kerteminde
SM Jesper Bak-Jensen
Møns trop
PF Poul Henning Jensen
Varde trop
PA Jesper Allerslev Jensen
Sct. Jørgen, Svendborg
Kurt Hansen
Knud Petersen
Grænsetroppen, Kollund
Regnar Jensen
Birketroppen, Birkerød
PA Jens Peder Nielsen
PF Ejnar Hobolth
1. Assens
PA Freddy Jacobsen
Søren Kanne, Grenaa
PF Ole Rydahl
4. Frederiksberg
PF Ivan Lund-Jørgensen
Johan Rantzau, Aalborg
PF Carsten Jensen

VANDRINGER

100 KM
Dyssegården, København
PF Søren Wolmar
PA Flemming Stidsen
Storstrømstroppen, Falster
PF Gert Christoffersen
Jens Peter Kalsøe Jensen
1. Skørping
PF Tom Skjoldborg
PA Palle Nielsen
Johan Rantzau, Aalborg
PF Carsten Jensen
1. Faaborg
PF Jan Møller Petersen
PF Kaj Lauridsen
60 KM
Varde trop
PF Henrik Asbo Nielsen
PA Klavs Bech
Jens Kurt
Carsten Nørgaard
Steffen Perch
Niels Urup
Carlo Hansen
1. Skørping
PF Peter Nielsen
PA Arenth Grønhøj
Svend E. Laursen
4. Sundby, København
Finn Børresen Poulsen
PF Torben Bryllé Nielsen
Peter Hedegaard
PA Preben Larsen
Valdemar Atterdag, Aalborg
Kjeld Poulsen
Mogens Juel

Redaktionen
slutter
24. februar.

Forårs *kataloget*

som følger med dette nummer af »Magasinet« giver mange gode tilbud — gem det, du vil sikkert få brug for det flere gange i forårets løb.

Spejder udstyr

— både til personligt brug og til patrulje og trop — er der udførlige priser på, men vi gør også opmærksom på, at spejderforældre med fordel kan købe

Camping udstyr

i depotet. Bagest i kataloget er der sider med camping udstyr for civil lejrsport, og vi sender gerne vort store camping katalog gratis.

Vi har f. eks. 2-blus gaskoger med 2 kg gas til 126,00 — behagelige armstole til 32,50 og 39,50 og mange andre fordelagtige tilbud.

Prøv først i Depotet

- det giver bonus

Hvad er

VIBRAM?

Det er de såler, du går på, når du har købt et par spejdersko. Det er de stærkeste såler, som findes, og vi giver 90 dages garanti for gennemslidning.

Når dertil kommer, at *spejderskoen er randsyet* — det er der ikke mange sko, der er mere — så vil du forstå, at *det er den mest fordelagtige sko, man kan købe.*

Spejderskoen af svært juchtenlæder

Størrelse:	33	34	35	36	37	38
	58,00	*60,00*	*62,00*	*64,00*	*66,00*	*68,00*
		39	40	41	42	43—47
		70,00	74,00	78,00	82,00	86.00

SPEJDER

anorakken

Ekstra svært, khaki, imprægneret ekspeditionspoplin.

Den har lynlås i halsen og vindfang i ærmerne. Godkendt af korpset som det bedste spejderovertøj — uundværlig til ture og lejre.

Drenge

str. 8	44,50
str. 10-12-14-16	49,50
Junior str. 4-3-2	54,50

Voksen

str. 1-0-00	59,50
str. 000-0000	64,50

KORPSKONTOR:
Frydendalsvej 32, København V.
Tlf. ((01) 83) VE 3666 og 3650.
Kontortid: 8–16. Lørdag lukket.

REDAKTION AF KORPSETS BLADE:
SPEJDERSPORT
Lektor Svend Ranvig,
Kongebrovej 28, Sorø.
Tlf. ((03) 635) Sorø 857.
SPEJDERNES MAGASIN
Kontorchef Jørgen Tvergaard,
Øster Søgade 112, København Ø.
Tlf. ((01) 92) ØB 38.

DET DANSKE SPEJDERKORPS DEPOT.

NØRRE FARIMAGSGADE 39 . København K. . Telf. PA 4526

Odense:	Århus:	Aalborg:
Klostervej 19	Frederiksgade 69	Danmarksgade 3
Telf. (09) 11 24 18	Telf. (061) 3 36 13	Telf. (081) 3 87 33

Depotet er korpsets egen forretning og giver bonus til korpsets afdelinger

FR. PALM GREISEN
BOGTRYKKERI KBHVN.