N Nr. 20

2. OKTOBERNUMMER 1941

Signal

Universitetsbiblioteket i Tromsø

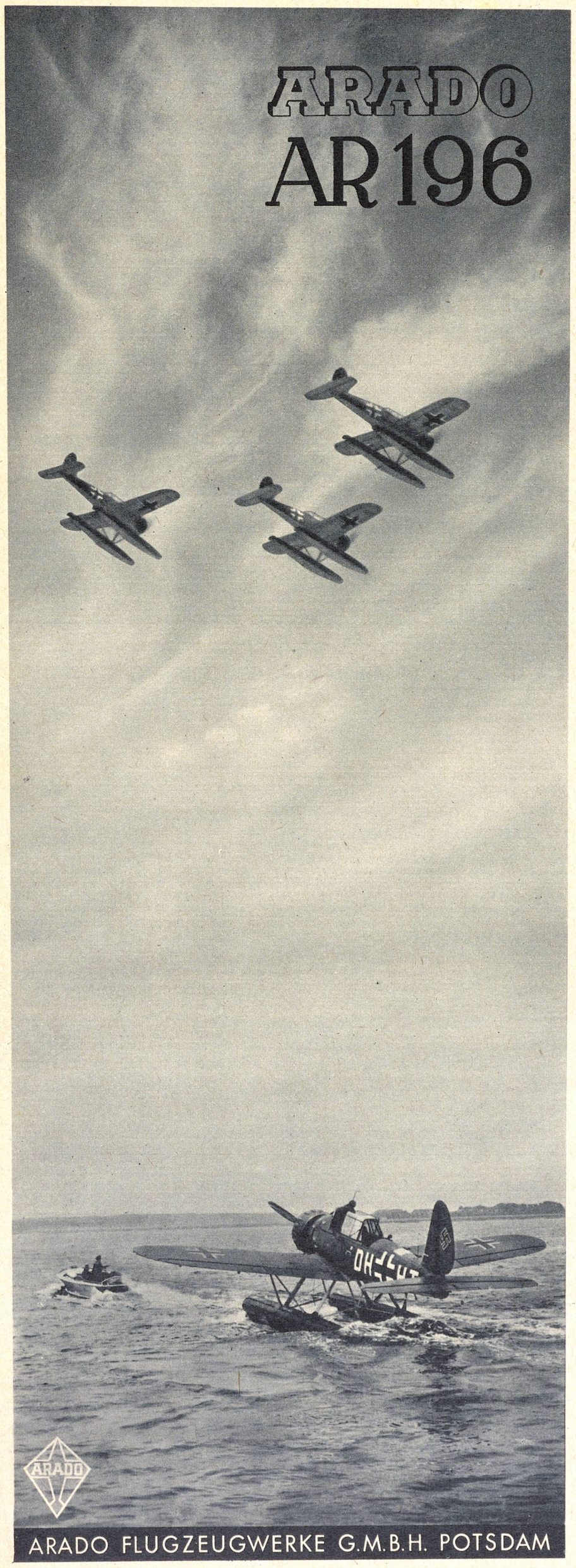


En av de millioner menn

som setter sitt liv inn for Europa i kampen mot bolsjevismen

Foto: PK Lessmann

Belgia 2 fr. Bulgaria 8 lewa Danmark 50 øre Finnland 4,50 mk. Frankrike 4 fr. Hellas 8 drs. Iran 3 rial Italia 2 lire Kroatia 5 Kuna Luxemburg 25 Pf. Nederland 20 cents Norge 45 øre Portugal 2.— esc. Romania 16 lei Serbia 5 Dinar Sverige 53 øre Sveits 45 cents Slovakia 2.50 kr. Spania 1.50 ps. Tyrkia 12 piaster Ungarn 36 fillér



Signal

Av innholdet i 2. oktobernummer

SIDE

Fra felttoget mot Sovjetunionen

Billeddokumenter beviser ...
„Ruinhoper" i Nikolajews krigshavn og bolsjevikenes „ordnede tilbaketog" over Dnjepr 4

„Til helvede med Ivan'ene!"
Finske PK-menn forteller om sine kameraters kamp i Kareliens sne, sump og buskas 7

Travelt arbeid — hvorfor?
En PK-beretning fra rummet om Witebsk 13

Fra kampen mot England

Nattjegere
PK Grossmann skildrer for „Signal" en av de ophissende netter, da britiske fly flyr inn over Kontinentet og blir opdaget og ødelagt av tyske jagerfly 15

„Admiral Scheer" alene på verdenshavene
En omfattende billedberetning fra det tyske krigsskibs kryssing i oversjøiske farvann 19

Fra krigen i Afrika

Vakt i ørkenen 10

EUROPA

Europas samferdsel uten grenser
Om de fremtidige samferdselsmuligheter og luksustog også for arbeiderne 41

Advarsel mot rette veier
Landskapsarkitekten — et nytt, viktig europeisk yrke 24

Fra Tyskland

De edle lipizzanere
„Signal" besøker universitetet for ridekunst i Wien 38

Et nylig opdaget Michel Angelo-bilde 26

Protektoratet

Prag 1941 28

ASIA

Siste dager i Iran
„Signal"s billedkorrespondent skildrer sine oplevelser i Iran umiddelbart før den britisk-sovjetiske innmarsj 12

USA

Kan Amerika beherske verden? 6

Mellemamerika

Don Peralta lærer indianerne å fange fisk 46

„Signal"s novelle

La Stella og den lille kadett
En fortelling av Hans Leip, med tegninger av professor Hans Meid 27

Til underholdning

Svensk humor: „Bedårende heslige mennesker"
„Signal" forteller om den svenske tegner og humorist Robert Högfeldt. 32

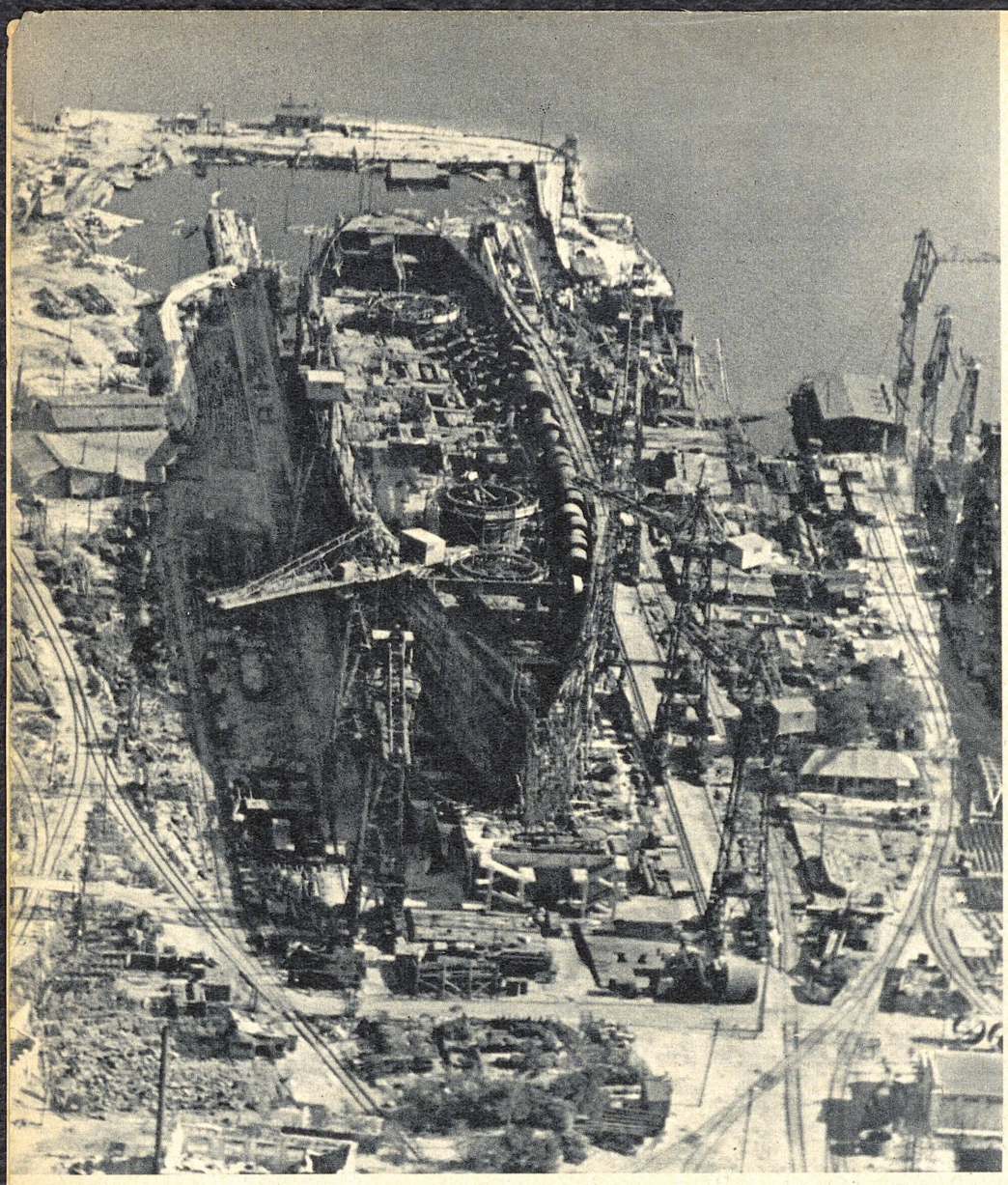
Japansk dansekunst, gammel — men alltid ny
Hos dansestjernene i Tokio 36

Dessuten mange andre interessante og vakre farvefotos og bilder

COPYRIGHT 1941 BY DEUTSCHER VERLAG, BERLIN

Stalins vilje opfylles

Efter Stalins vilje var det at sovjetiske tropper ødela alt på sitt tilbakelog, byene, landsbyene, gårdene, menneskenes eiendeler og alle forråd. Stalins vilje opfyltes. Nå må kvinnene blant hans folk fra osende kornsjakter, som ble stukket i brann på hans befaling, samle sammen halvt forkullet korn for å stille sulten. Et oprivende bilde Foto: SS PK Roth

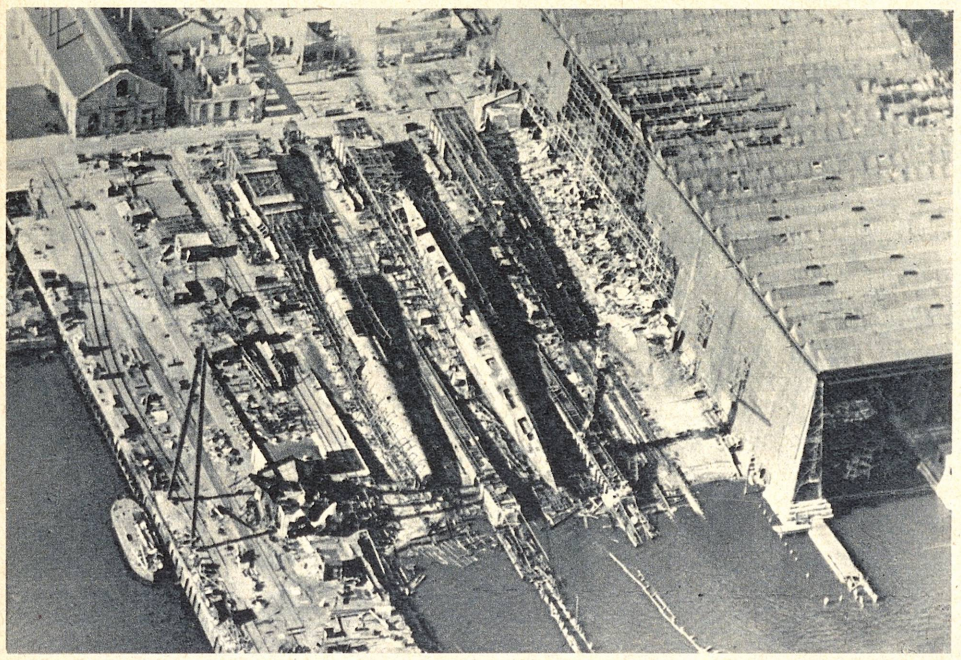


Sovjetrusserne nekter – men . . .

Billeddokumentene beviser

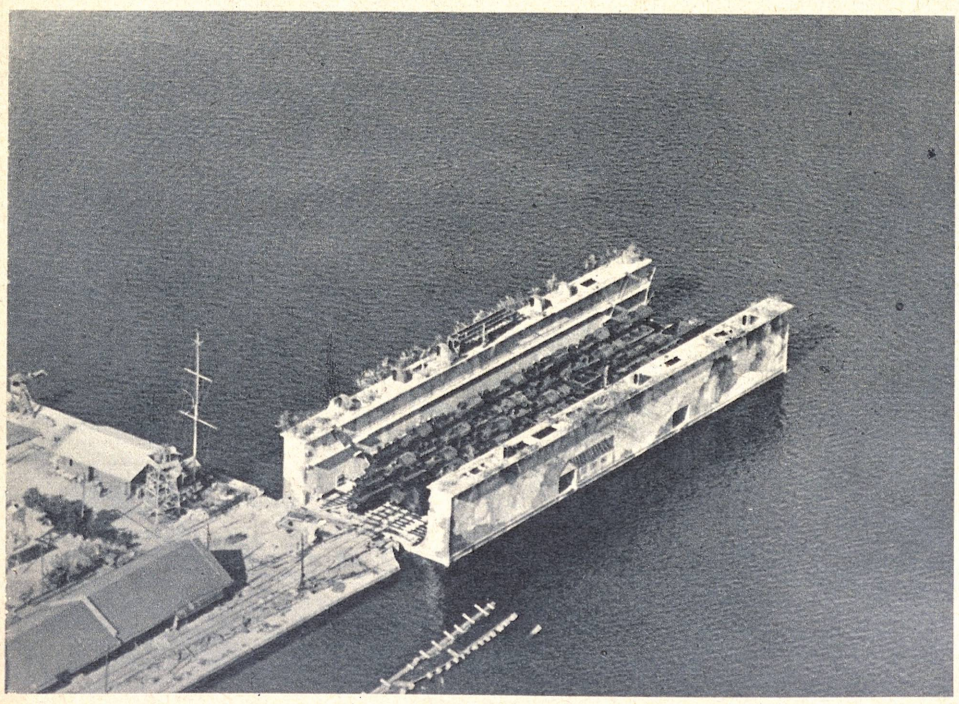
Bare en ruinhop skal sovjetrusserne efter sine meldinger ha efterlatt i krigshavnen Nikolajew ved Svartehavet, som er erobret av de tyske og ungarske tropper. Og det skal ikke være sant at tyskerne har kunnet ødelegge bolsjevikenes „ordnede tilbaketog" over Dnjepr. Disse og mange andre meldinger fra Moskvas nyhetssentral motsies av tyske kamera-øines uimotsigelige sannhet

En havenes gigant under bygning: *et slagskib på 35 000 tonn på beddingen i Nikolajew. Det lyktes ikke mer for sovjetrusserne å ødelegge dette halvferdige verk igjen. Forøvrig beviser bygningen av denne kjempe uimotsigelig at Sovjetunionens angrepsvilje hadde satt sig mål langt ut over Svartehavet mot Middelhavet*



Og dertil ubåter, destroyere, en krysser — *alt under febrilsk bygning. Det raske tyske angrep reddet også denne beholdning fra ødeleggelsen*

Fotos:
PK. Baas, Leher, Sveit Matthiesen





En idé som ikke mer kunde utføres: *bolsjevikene hadde stappet en flytedokk full med lokomotiver; den skulde senkes, før tyskerne inntok Nikolajewa. Men så langt kom det ikke, som fotoene til venstre og ovenfor beviser*





Panikk ved Dnjepr

Hundrevis av sovjetrussernes krigskjøretøier var kjørt op for i siste øieblikk og i en voldsom trengsel å nå over en nødbro, som i all hast var slått over Dnjeprs østlige bredd av sovjetpionérer. (Bildet ovenfor.) Men et tilbaketog fra dette virvaret kunde ikke lykkes. De tyske stupkampfly suste hylende ned over den tett sammenpakkede menneske- og materialmasse, og bombe efter bombe ødela de tette kolonner. En tysk opklaringsflyvers kamera viser bildet av ødeleggelsens trøstesløshet

A. E. JOHANN

Kan Amerika beherske verden

I de to forrige nummer har „Signal" skildret hvordan USA-president Roosevelt strekker dollarimperialismens fangarmer ut over hele jordkloden og hva han gjør for å drive det amerikanske folk inn i krigspsykosen. I den nedenstående tredje artikkel påviser „Signal" hvorfor det ikke vil være mulig for USA å beherske verden

Vi er allerede nå egentlig verdens „herrer." Den amerikanske Yale-student som med ungdommelig ubekymrethet fremkom med denne uttalelse overfor elevene ved University-College og et dusin utlendinger i Lower-Refectory, Gowerstreet i London, kastet et litt spottende blikk på sine dels overraskede, dels smilende tilhørere.

„England er et skjønt land, et land med rikdom og tradisjon. Vi amerikanere beundrer dets historie. De store navn, som vi hører her hver dag, gjør inntrykk også på oss. Allikevel — jeg ønsker å gjenta det — vi er allerede nå egentlig verdens herrer, for vi har alt det som englenderne har: „We've got the men, we've got the ships, we've got the money too — vi har menneskene, vi har skibene og vi har også pengene!"

Det er gått nesten ti år siden hin Yale-student holdt denne tale. Det som den gang ble møtt med englendernes iskolde taushet og med noen utlendingers livlige protester, behersker i dag den offisielle verdensmakts — ja, verdensherredømmepolitikk i USA. Akkurat som denne USA-student la beslag på gamle britiske jingoers arrogante parole for amerikanerne, således legger i dag USA's offisielle politikk beslag på de økonomiske og maktpolitiske posisjoner som Storbritannia er tvunget til å opgi, for planmessig å føie dem inn i et omfattende system gående ut på å sjalte ut imperiet og å utvide det nordamerikanske maktkrav. Imperialistene i Washington ønsker å overta arven efter det britiske imperium. Men kan De Forente Stater nå dette mål? Er de overhodet i stand til å kunne beherske verden, slik som Storbritannia en gang gjorde det?

For å kunne gi et svar på dette spørsmål må man gjenkalle i erindringen hvorledes det engelske imperium har utviklet sig fra dets opståen til dets tilbakegang.

Imperiet som eksempel

Det britiske verdensrikes indre ordning i sin så å si klassiske blomstringstid kan karakteriseres med følgende enkle formel: Englands uteneuropeiske besittelser produserte landbruks- og industri-råstoffer og leverte disse til England; England forbrukte med sin store befolkningstetthet disse enten selv eller solgte dem videre til det likeledes folkerike europeiske kontinent eller også forvandlet det dem med sin høitutviklede industri til ferdigvarer og forbruksartikler av forskjellig art.

Med de oversjøiske besittelser som produsent og leverandør av råstoffer, med England som disses avtager og som fabrikant og leverandør av de forskjelligste ferdigvarer, samtidig som disses speditør og forsikringsagent, frem for alt som overlegen kapitalherre: med dette indre system ble det britiske verdensrike bygget op.

Det engelske moderlands egne landbruk falt som offer for dette klassiske statut for verdensriket.

Efter imperiepolitikkens prinsipper hadde den ikke lenger noen eksistensberettigelse. For England måtte være mottagelig for oversjøiske landbruksmasseprodukter: kanadisk hvete, australsk ull, argentinsk og australsk kjøtt, nyselandsk smør, kanadiske og sydafrikanske epler, indisk og egyptisk bomull. På den annen side måtte England for i profitabelt bytte med disse råstoffer å kunne levere alle slags varer til disse land, utvide sin industri langt ut over dets eget behov. Hertil hadde det stoffer fra oversjøiske land: tinn og kautsjuk fra Malaia, jute fra India, gull fra Sydafrika og Australia, kobber fra Afrika og Sydamerika o. s. v., men også jern fra Sverige og Spania, hvorved det også delvis trakk disse land inn i sitt system.

De oversjøiske land måtte ikke ha noen industri

Med alle midler forhindret England ganske konsekvent oprettelsen av egen industri for produksjon av ferdigvarer i de land som var avhengig av det. På dette vis ble den gamle og kunstrike indiske tekstilindustri systematisk ødelagt av England for å tvinge inderne til å kjøpe de engelske varer fra Lancashire.

En garant for dette riktignok hensynsløse, men konsekvente maktsystem hadde England i sin krigsflåte, som var alle andre overlegen; i et vidt forgrenet og vel gjennemtenkt nett av støttepunkter, som fordelte sig på hele kloden, men også, hva man sjeldnere gir akt på, i den største og dyktigste handelsflåte og det sterkeste og pålideligste sjøforsikringsvesen. Gjennem „Lloyds register of shipping", som ble ført i England og anerkjent over hele verden, ble der sågar opnådd en løpende kontroll over samtlige verdens handelsskib. På samme måte som krigsflåten sikret de engelske krav i tilfelle av væpnet konflikt, så ga den engelske handelsflåte og forsikringsvesenet, som begge ble dirigert fra London, englenderne den mulighet på hånden også i fredstid å kunne dirigere de oversjøiske lands handel og økonomi efter engelske interesser.

Verdenskrigen undergravet Englands stilling og siden er den aldri mere blitt det den var. Sitt forsøk på å forhindre opstigningen av et stadig sterkere Tyskland, som det både før verdenskrigen og den nåværende krig vel kunde ha forlikt sig med på en fornuftig måte, måtte det betale med tilintetgjørelsen av de grunnlag, som dets makt med sikkerhet alene berodde på. Nesten alle de land som offisielt eller inoffisielt var avhengige av England, oprettet under verdenskrigen bak stadig høiere tollmurer egne industrier, som frem for alt skadet de engelske leverandører. I Kanada for eksempel tok denne utvikling en slik fart at den industrielle sektor allerede for flere år siden fikk nesten samme betydning som den agrariske. Det samme gjelder for Sydafrika, Australia og også for de større sydamerikanske stater.

Den hang til autarki som kom mer og mer til syne efter verdenskrigen — og som man bebreidet Tyskland som en forbrytelse og betegnet som en av foranledningene til den nåværende krig — opsto virkelig som et forsøk på industrielt autarki i de oversjøiske land, som oprinnelig var råstoffland. Da Tyskland møtte stadig større vanskeligheter ved avsetningen av sine industriprodukter kunde det heller ikke i samme omgang som før bytte inn næringsmidler for dem; nødvendigvis måtte det altså strebe efter et muligst vidtgående autarki såvel med hensyn til industrielle råstoffer som til ernæring og dessuten utvide sine handelsforbindelser med de land som var innforstått med å ta dets ferdigvarer i bytte for råstoffer.

Det dreier sig altså ikke om et ondsinnet angrep fra Tysklands side mot det gamle verdenshandelssystem som i det vesentlige ble ledet fra sentralen i London, men om noe som utviklet sig med tvingende nødvendighet, en utvikling hvis årsaker allerede lå begrunnet i verdenskrigen og som ikke var hitført av Tyskland — som aldeles ikke var i stand til det, da det jo var ganske avskåret fra oversjøisk handel — men av England som med all kraft vilde ødelegge Tyskland som den mulige konkurrent. Herunder tapte England til sist av syne at det undergravde grunnlaget for sin egen makt.

For det som England under verdenskrigen til sin egen ulykke minst av alt kunde forhindre, var De Forente Staters hurtige opsving. Ja, det så sig sågar nødt til med alle midler å understøtte dette opsving, som var en større trusel mot dets stilling som verdensmakt, enn Tyskland noensinne hadde villet eller kunnet være. For det var dog til slutt bare Amerika som kunde yte England avgjørende hjelp mot det sig tappert vergende Tyskland.

USA som ko onialland

Helt til verdenskrigen var De Forente Stater tross deres dyrt kjøpte uavhengighet et land som kulturelt og økonomisk var av kolonial karakter. Det leverte råstoffer og tok — overveiende fra England — imot ferdigvarer og investeringskapital. Det ble økonomisk sett helt til verdenskrigen i det store og hele et kolonialland, hvilket her som ellers ga sig uttrykk deri at det hadde satt sig i stor gjeld til utlandet, særlig til England.

I verdenskrigen forandret dette faktum sig til det motsatte. Fra å være et debitorland ble Amerika verdens største kreditornasjon. Hele dets industri var vokset til det kolossale. Det var kommet inn i første rekke av de store industrinasjoner. Samtidig hadde også dets landbruks- og industriråstoffproduksjon tatt et uanet opsving. Efter krigen var det verdens sterkeste kapitalmakt. England som hadde ført verdenskrigen for å utelukke Tyskland fra å delta i verdens beherskelse, måtte nu finne sig i at USA ble en meget farligere partner. Allerede under verdenskrigen kunde man i USA høre talsmenn for at USA skulde overta ledelsen i verden. Disse røster er senere ikke forstummet.

Roosevelts mål og hans vanskeligheter

En bølge av vag tillit og fortvilet håp slo Roosevelt i møte da han tiltrådte sitt embede den gang den økonomiske depresjon hadde nådd sitt laveste punkt og kaos sto for døren. Heller ikke Roosevelt er tross forskjellige tilløp kommet lenger enn til en provisorisk løsning av de innenrikspolitiske og økonomiske vanskeligheter. Det dårlige resultat av „New Deal" ble tilsløret ved fortsatte pengeuttellinger i stor stil.

Mens tidligere amerikanske regjeringer hadde betraktet de indre vanskeligheter som en foranledning og formaning til i overensstemmelse med Monroe-doktrinen å holde sig unna alle ytre forviklinger, så mente Roosevelt å burde anvende det motsatte prinsipp: jo mere håpløst hans innenrikspolitikk kjørte sig fast, desto heftigere optrådte han som den store intervensjonist i de politiske opgjør som foregikk utenfor Amerika. Da „New Deal" hadde slått feil i innenrikspolitikken, så kunde kanskje en „New Deal" i utenrikspolitikken bli en suksess og muligens også løse den indre vanskeligheter. Allerede fra år tilbake driver Roosevelt skritt for skritt en politikk som stadig mer åpent tilkjennegitt går ut på verdens beherskelse gjennem De Forente Stater. Om dette mål noensinne vil bli nådd, det vil nok ganske andre faktorer avgjøre enn bare den amerikanske presidents ønske og vilje, og nå reiser det prinsipielle spørsmål sig om Amerika i det hele tatt er i stand til å overta verdensherredømmet som Englands efterfølger.

Som verdensrike har England allerede tapt denne krig og kan kjempe videre bare fordi Amerika har bestemt det til å være den østlige krigsfront for den amerikanske imperialismus og fordi det moralsk og materielt blir understøttet av USA. Allerede nå har England måttet avgi den største del av sine oversjøiske kapitalinteresser til De Forente Stater. Ut over dette er det allerede i dag politisk blitt et påhengsel og et protektorat av USA. Men hvis

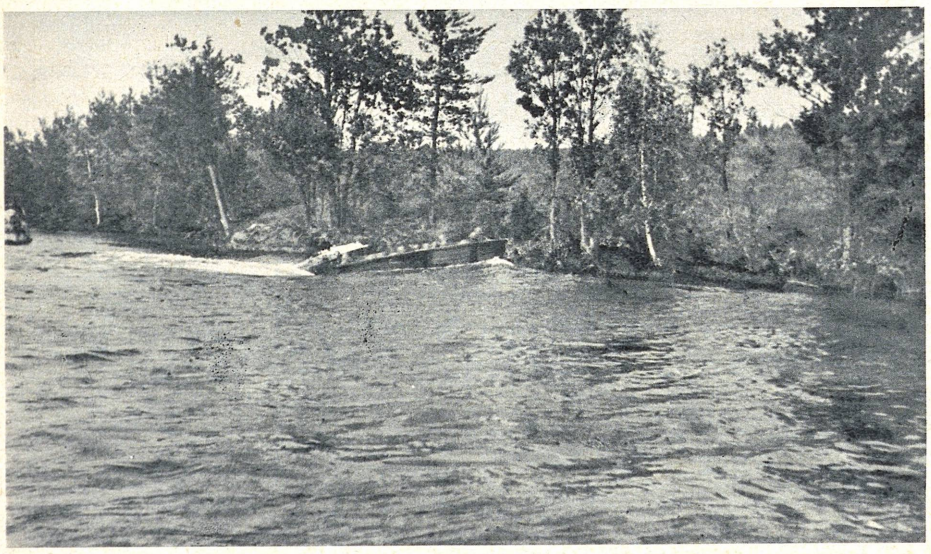
Fortsettes side 34

„Ivanid terkelleen!“

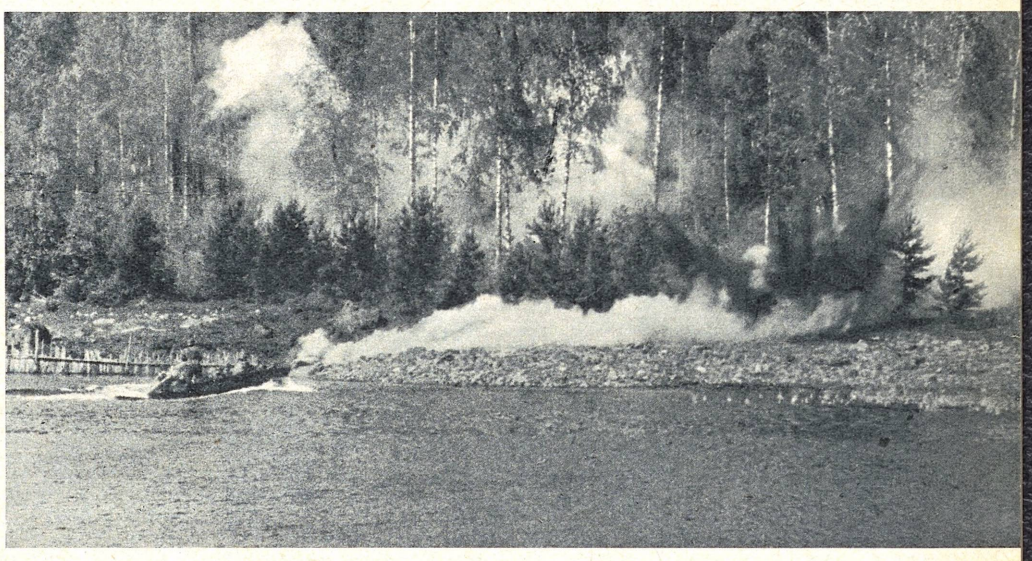
„Til helvede med Ivan'ene!“



PK.-Manninen: *Tidlig en morgen setter våre støttropper i stormbåter over en karelsk innsjø. Morgentåke over vannet dekker vårt foretagende. Mennene ligger presset ned mot bunnen av åten. Kommandør og båtfører stirrer spent forover. Nå betyr hurtighet alt — minutter er avgjørende. . .*

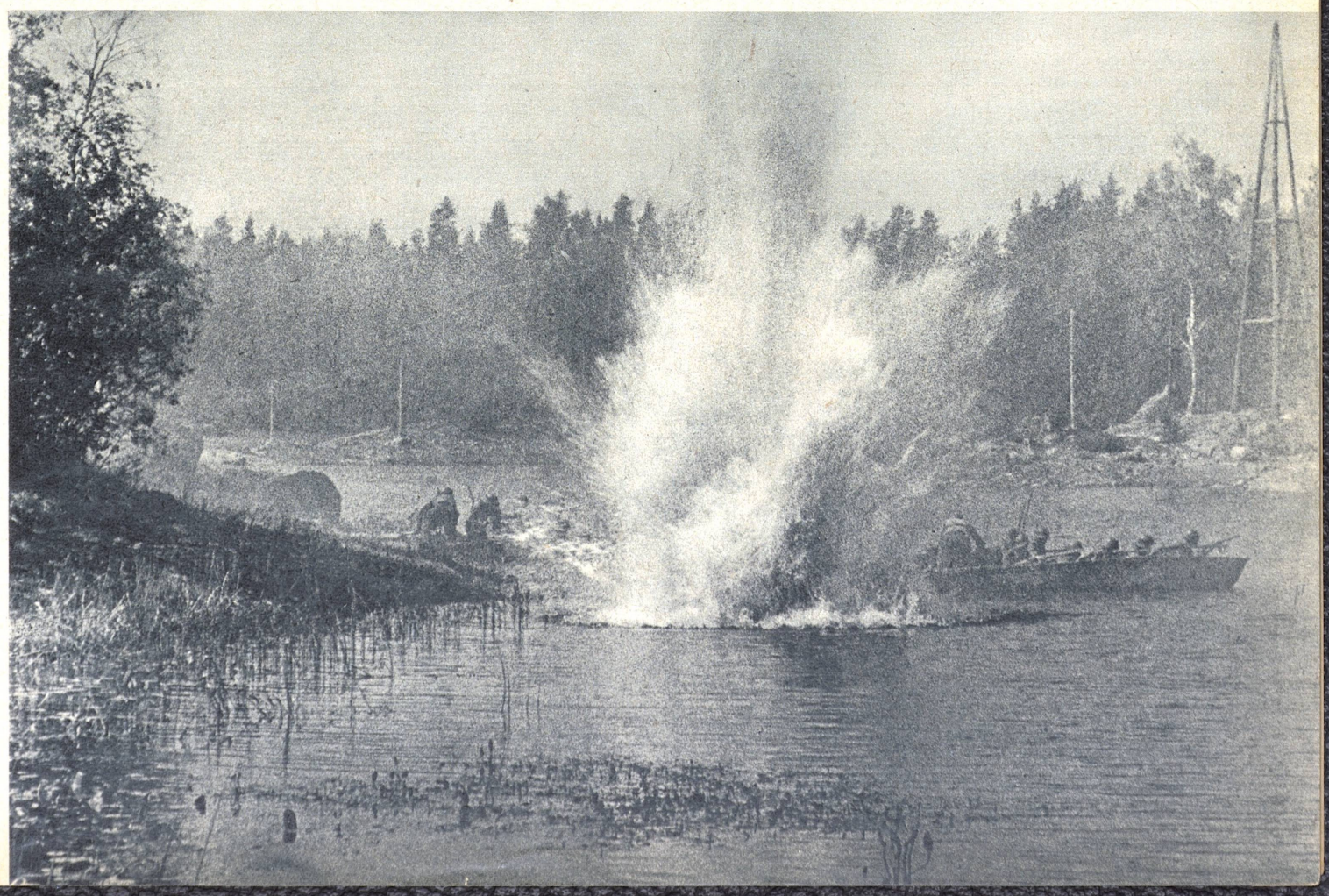


PK.-Viitasalo: *Det lykkes! En båt har allerede nådd den motsatte strand. Bjerk og krattskog yter den første dekning. Ennå tier fienden. . .*

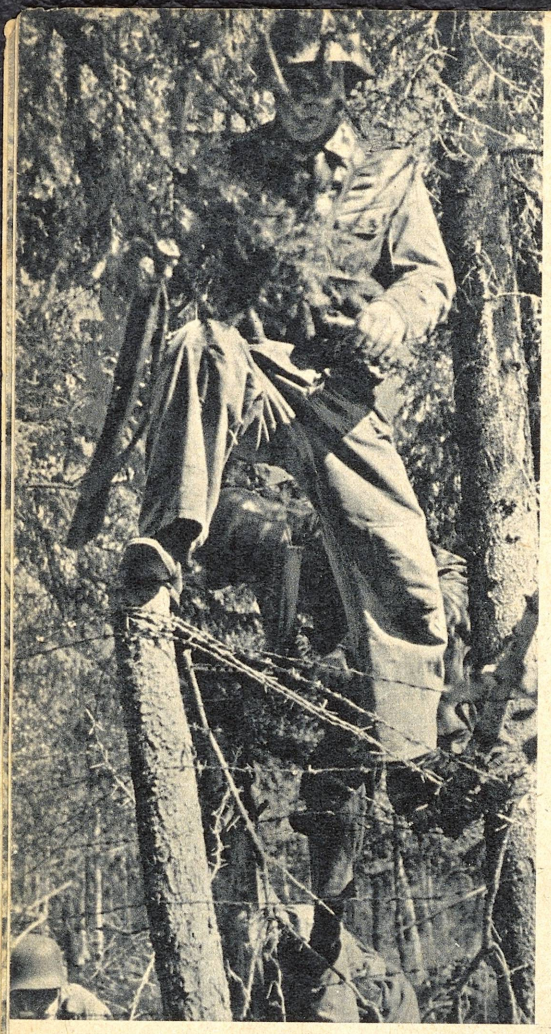


PK.-Leppä: *Atter støter en båt mot land, men fiendtlig geværild slår den allerede i møte. Tåkegranater fra våre båter innhyller beskyttende stranden og angriperne*

Finske propagandakompanimenn forteller om sine kameraters kamp på Karelens innsjøer, sumper og i krattskogen



PK.-Leppä: *Bolsjevikene setter nå alt inn for å få vårt angrep til å strande. Fiendtlig artilleri bestryker stranden vi starter fra. Syv meter fra den startende båt slår en granat i vannet — for sent!*



PK. Leppä: *Angrep i skogen! Tett krattskog og sovjetiske sperringer lar oss nesten ikke komme fremover. Kamerat Mirko Salinen springer dristig løs på piggtråden, snart har også hele troppen overvunnet sperringen*



PK. Cranström: *Det var en seig motstander! I ly av våre maskingeværer sniker vi oss innpå den godt kamuflerte sovjetstilling. Endelig er vi der, en glødende stråle skyter bortover. Den fiendtlige ild holder op — flammekasteren har talt*





PK. Zilianus: *Bolsjevikene forsøker stadig forgjeves med skogbranner å stanse vår fremrykning. Bitende røk, glødende aske og forkullede trestubber — et trøstesløst syn. Og midt i det hele våre slukningstropper som bekjemper ilden*

PK. Esko: *Her ble den sovjetiske panserspering til et vern for vår fremrykkende tropp. Bedekket med støv og aske huker vi oss et øieblikk ned bak steinblokkene. Ennå en kort pust, så bærer det i sprang over veien (Bildet til høire)*



PK.-Hede: *Glohete kamp-og marsjdagers ønskedrøm er gått i oppfyllelse — hvile og et finsk badstubad! Dampen stiger op, kroppen ånder atter fritt, og kaldt vann styrter over de glinsende kroppene . . .*

. . . få dager senere står mine kamerater atter i kamp. Der borte i skogen er fienden. En panservogn gir dekning. Hvert øieblikk venter infanteristene på angrepsordren for så atter med sitt ville rop: Ivanid terkelleen å styrte mot fienden. Det kan bli en varm dag



Fremmarsj og hvile

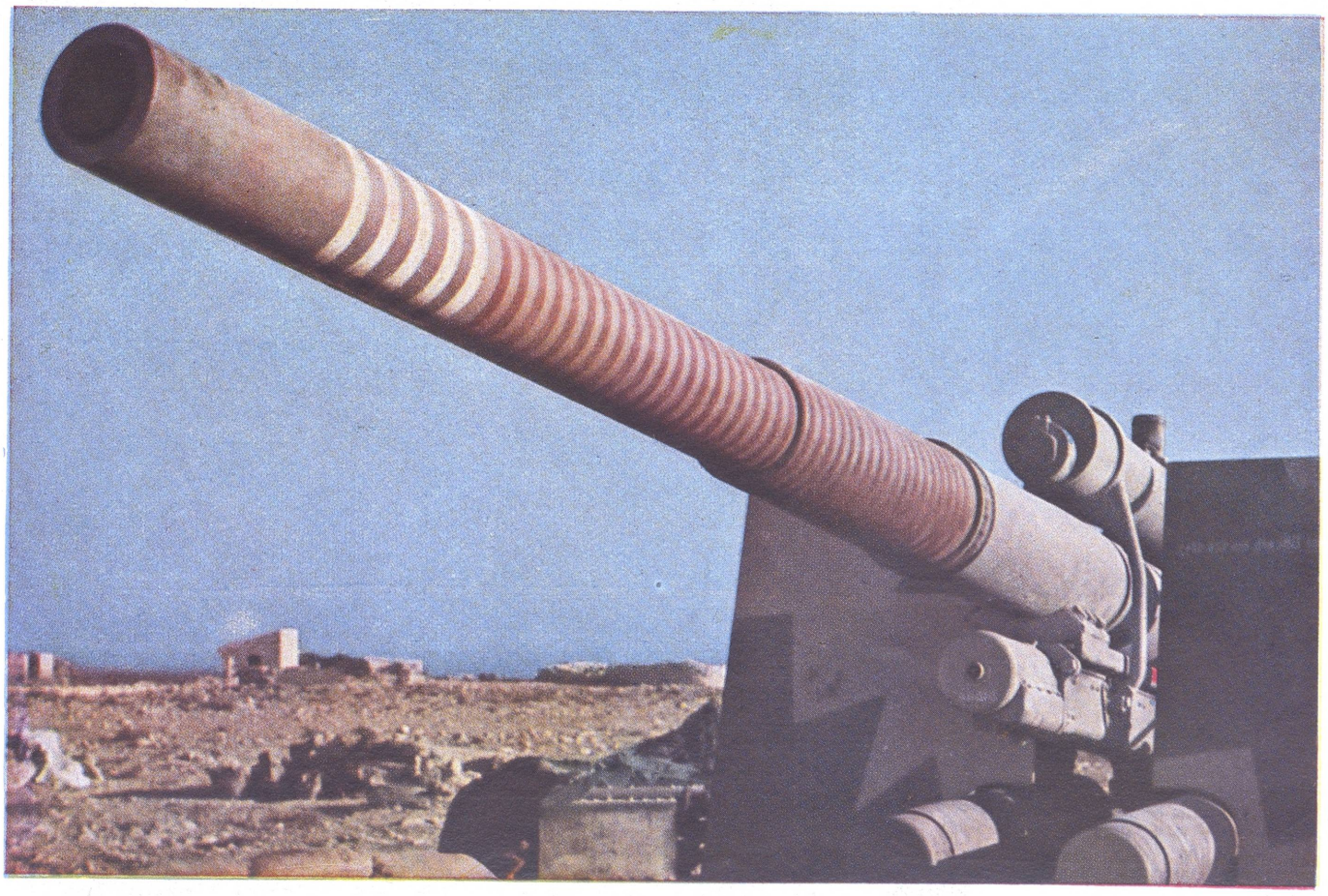




„Jeg har gjort hva ikke noe dyr kunde ha prestert" Disse stolte ord kunde de tyske kjempere ved østfronten skrive i sine feltpostbrev. Ikke bare i hårde kamper, men også i å overvinne det uveisomme terreng, har de ytet hva ikke fienden hadde holdt for mulig. På hver kommando var de beredt til de ytterste kraftanstrengelser, og efter hver hvilepause var de også i stand til øieblikkelig å bli våken av den dypeste utmattelses dødlignende søvn og fare op, rede til ny innsats.

Fotos: PK. Wanderer PK. Jäger





I sandstorm ved Sollum. Vaktposten i et panservogn-regiment har tatt plass på en høide foran leiren. Ved ellevetiden om formiddagen kommer det første vindstøt. Det griper den løse sanden og hvirvler den op. Vaktposten setter brillene på, binder et tørkle foran munn og nese og trekker skjerfet fast om halsen. Til om ettermiddagen henimot klokken 4 vil verden om ham bare være et rasende inferno av sand og gult lys, som ikke noe øie kan trenge igjennem. Fotos: PK. Kenneweg (2)

På vakt i ørkenen

Hevdet sig på alle fronter. Luftvernkanonen var allerede med i Polen, den har vært med på fremmarsjen gjennem Belgia og Frankrike og står nå i Afrika ved Halfaya-passet i et av de forreste støttepunkter. Den har tilbakelagt over 10 000 kilometer og har oplevd sne, regn og hete. Skudd efter skudd er blitt fyrt gjennem kanonrøret. Den siste undersøkelsen viste imidlertid at det ikke er inntrådt noen målbar slitasje på noe sted. Rør og lavett er ennå i beste „velgående" og den gamle kjempers treffsikkerhet er like så god som på dens første dag



En rekognoseringstropp kommer tilbake. Ved daggry er troppen brutt op fra den forreste stilling ved Halfaya-passet og er marsjert mot de engelske linjer. 12 kilometer frem og tolv kilometer tilbake har mennene tilbakelagt. De er trengt frem helt til ryggen av de engelske sikringene og har gjort viktige optegnelser om stillingene. Nå kommer de tilbake til Middelhavets strand efter sitt farlige foretagende



Syv menn rykker inn i kvarterene. De går over tilsynelatende menneskетomt, uberørt ørkenland



Fire av dem er nå opslukt av ørkensanden.
Fotoet er tatt få sekunder senere på samme sted



Forfriskning efter 24 kilometers marsj.
En kjølig drikk og et stykke godt brød



Et maskingeværrede i forreste linje. Bare munningen dukker op over jorden. Håndgranatene ligger ferdig på de beskyttende sandsekkene. Siden juni iår da englenderne her fikk sine nederlag i slaget ved Capuzzo, har de skydd denne usynlige stilling og aldri forsøkt et angrep igjen



Kamuflasje og synsbedrag

Til venstre: **Her forsvinner den siste.** Hele terrenget er kilometerbredt og hundre meter dypt gjennemfuret av graver. Stillingene er lagt så fremragende og godt kamuflert at man ikke kan få øie på dem selv på få skritts avstand

Til høire: **Hva rekognoseringstroppen opdaget.** Saltsjøen mellem de tyske og engelske stillinger — som en tidligere patrulje ga oplysninger om — er også nå sett og sågar fotografert. Allikevel finnes den ikke i virkeligheten. En rekognoseringtropp har marsjert over den. Den besto av sand som alt annet rundt omkring og var bare en luftspeiling, et fata morgana

Fotos: PK. Kenneweg (7)



WOLFGANG WEBER:

De siste dager i Iran

„Signal"s korrespondent som oplevde og skildret de første dagene av det britiske overfall på Syria (i „Signal" nr. 15: „Jeg var med i Syria") befant sig like før den britisk-sovjetiske innmarsj i Iran. Han skildrer her sine oplevelser på en reise gjennem landet

Jeg sov slik som lastebilsjåførene sover. Om kvelden, da øinene falt igjen på mig, hadde jeg stanset foran et lite tehus på steppen. Klappet ned setet, konstruert en slags seng, en pute under hodet og var sovnet inn som en sten . . . inntil nå brummingen av motorer som går sig varme vekker mig

Hvor er jeg? Bak den nakne bergkammen rødmer morgenen. Foran min lille Mercedes vokser op silhuettene av fire, fem tårnaktig belessede lastebiler. Oppe på toppen trekker en skjorten på sig. Han balanserer på det fjerde lag med bomull. En annen klapper sammen feltsengen som sto ved siden av motoren. Der var det varmest. To andre henter vann. Mig bekymrer ingen sig om. Hvorfor skal der ikke også en gang stå en personvogn mellem lastevognene? Selv ikke det utenlandske nummer gjør noen nysgjerrig, komiske folk er der nok av på „transitveien". Om kjøpmann, kurér eller spion, hva angår det oss, tenker sjåførene, når vi bare får vårt dobbelt lastede vognberg gjennem til Svartehavet med hele fjærer og ringer. Teheran — Trapezunt, det er et ganske pent stykke. Fjellpass på inntil 2400 meters høide og nesten 1600 kilometer lange. At denne „transitvei" som den heter her, ikke er annet enn den urgamle silkevei til Kina, India og Afganistan — det vet nok ikke sjåførene som nå med hyl og bråk slingrer op over den første serpentine. Nå ruller også min vogn avsted. Men østover. Dit bomullen kom fra. Tusener kilometer vei ligger foran kjøleren. Hva vil de bringe?

Å — her kan det bryte løs!

De første europeere som jeg møter er—amerikanere. De suser ikke forbi i mektige „Lincoln"s, de raster heller ikke under et skyggefullt tre foran innholdet av sin piknikkoffert. De stiger ut av en uutsigelig skranglende omnibus som de måtte leie for en horribel sum og forsøker å erobre sig en flekk ved den felles vaskeplass til „hotellet" i Karakøse. Og da klokken er syv morgen, må de vente fortvilt lenge.

„De har forretninger i Iran?" spør jeg dem. Medlidende blikk. „Bare vi allerede var igjennem. Nei unge mann. Vi er på vei til New York!"

„Hva? Over Teheran til New York?"

Damene svinger sine vaskeposer og setter op et syrlig smil. „Det er nå engang idag den sikreste vei for oss fra Tyrkia til Amerika, kanskje endog den hurtigste. I Teheran må vi få fatt på en taxi som kan kjøre oss gjennem ørkenen Lut til Zahedan, og derfra går hver lørdag et tog til Quetta. Der begynner så jernbanen til India. Og fra Bombay går det så videre til Singapore og Manila og Honolulu . . ."

Det er jo en henrivende rute for de havbeherskende nasjoner, og jeg gjør et lite overslag over omkostningene. Bilen her til Teheran koster 1000 mark, den annen gjennem ørkenen Lut 1500 mark. Det lille stykke Iran er like så dyrt som fem direkte passasjer til Amerika tilsammen.

„Men det verste er at man ikke vet om man overhodet kommer gjennem. Kanskje er der når vi kommer frem forlengst krig i Singapore."

„Akk, Singapore", blander en av de andre sig inn, „her, imorgen, mens vi er i Iran, kan krigen ha begynt . . . kan englenderne eller russerne eller begge marsjere inn, kan iranene skyte på oss . . ." Amerikanerne er virkelig fortvilte. De er glade over endelig å kunne gi luft for sin ergrelse. „Hele ulykken er jo tyskerne" fortsetter en annen. „Eden selv har jo sagt at der er 8000 i Iran. Da må jo England marsjere inn . . ."

Jeg må le i mitt indre. Vent bare til grensen, tenkte jeg. Nå sa jeg ikke en stavelse.

Det hadde heller ikke vært det rette øieblikket. Amerikanerne stikker hodene sammen. Den ene som hadde studert i Heidelberg hadde lagt merke til bilnumret mitt. IA, Berlin, Tyskland. Aha. Slik så han altså ut, nummer 8001, mannen fra den femte kolonne. Naturligvis. At man ikke straks var kommet på det.

Og allerede arrestert?

Så hurtig som jeg nå kjører, like så ubevegelig synes femtusenmeterkjempen Ararats snemark å stå i luften. Her er hjørnet hvor Russland, Irak og Iran møtes. Og der, nettop der, inntreffer uhellet . . .

En oksedriver viser veien. Der oppe skal Bayazit være? Det kan da ikke stemme. Men å snu er umulig — og med en gang er jeg midt inne i et tyrkisk bergfort blant ekserserende tropper.

Arrestasjon? Varetektsarrest? Forhør?

Ingen av delene. Kommandanten ber mig til sig. . . . Han forstår feiltagelsen. Der er to Bayazits, ett i fjellene og ett på lavlandet. Om jeg ikke vil spise frokost sammen med ham? Og med kartet sitt ved hånden vil han underholde sig med mig om russerkrigen.

Da vi tok avskjed, sendte han med mig en av sine adjutanter for å føre mig på rett vei. Der kom allerede omnibussen med amerikanerne forbi. Store øine da de så offiseren ved siden av mig. Altså allikevel! Og allerede arrestert! What a sensation!

Åtte av de åtte tusen

Ennå større blir øinene idet jeg snart efter dukker op ved grensen og til og med alene og uten bevoktning. Man holder nettop på med å lokke nøiaktige tall ut av den iranske grenseembedsmann, for han må da endelig vite det. Om det da ikke stemmer at 500 biler med tyskere er reist inn i Iran over Tyrkia?

„Vi har jo kontroll her. I ukene efterat russerkrigen begynte var det to kvinner og tre menn. Og denne herre her (han pekte på mig), en tysk korrespondent, er nummer 4. Foruten fire kurérer som ennå kom igjennem og stadig reiser frem og tilbake . . ."

„. . . Men der fins kanskje andre veier . . ."

„. . . Ikke en eneste siden russerkrigen begynte."

„. . . Da var de her allerede før . . . sluttelig kan da tall som 8000 ikke være grepet ut av luften . . ."

„. . . Iallfall ikke ut av virkeligheten, gentlemen. Vår regjering har nøiaktige lister over alle utlendinger i landet vårt. Se selv:

Tyskere	690
Italienere	310
Tsjekker	180
Sveitsere	70
Grekere	260
Serbere	140
Derimot	
Englendere	2590
Russere	390 —!

Og bare når mennene tatt er med."

— „Men kan da ikke mange reise omkring ukontrollert?" „Ja, se det kan dere selv bedømme når dere er kommet til Teheran!"

For å bedømme dette, behøver man ikke kjøre så langt. 15 kilometer videre ligger Maku, den første iranske landsby. Der må man melde sig på politikammeret. Man blir høflig, men nøie utspurt . . derpå kommer man til Hoi. Nå er der tre forhør: ved innkjørselen til stedet, på politikammeret og ved utkjørselen. På mindre enn en time klarer man det ikke. Og er man efter åtte timer endelig kommet til Täbris, har hvilt sig to dager efter reisen og vil reise videre, heter det: holdt! De har vært hei lenger enn 24 timer, De slipper ikke ut! Ingen kan forlate et iransk sted uten tillatelse. Man må ha en dsjawass, en reisetillatelse, som man får eller ikke får.

Middelalder, sjikane, papirkremmeri? Akkurat det motsatte. Den radikaleste, om enn noe ubekvemme måte, å få orden på et kjempeland som Iran. Og dertil en kontroll av utlendinger som ikke i noe land i verden blir håndhevet så strikt og funksjonerer så uklanderlig.

Nå står kilometernålen for første gang siden i Romania atter på 80! Veiene i Iran er eksemplarisk bygget I dusinvis av kilometers avstand ser man utover steppen til de klare blå fjell.

Snart er det et kvart år siden jeg kjørte langs veiene i Syria. Det var den åttende juni. Tidlig om morgenen var englenderne marsjert inn, hadde overfalt landet. „Vi kjemper ikke mot dere franskmenn, men mot boch'ene i landet deres", sa radio og flyveblad. Det skulde være titusen i landet. Ikke en eneste ble tatt til fange, fordi — der ingen var.

Og her i Iran? Man gidder ikke engang å tenke ut noe annet.

„Jeg hadde nær kjørt til Russland"

Holdt, det var atter en politistasjon. Jeg hadde nesten oversett den denne gang. Det røde på skiven var allerede noe utvisket, og skriften består selv på denne internasjonale vei bare av gamle arabiske bokstaver. Der er det moderne Iran konsekvent. Ingen europeiske bokstaver på veier, hos myndigheter, i den offisielle brevtrafikk — ikke noe sted. Fredag er fridag. Og vi skriver år 1320.

Den som i likhet med mig kjører alene gjennem landet og ikke kan lese skriften, bør ta med sig et alfabet. Ellers går det ham som mig første natten. Et veikryss som ikke sto på noe kart og en veiviser med de arabiske hieroglyffer. Jeg tellet på knappene — og kjørte til høire. Til venstre vilde jeg ha vært et par dusin kilometer inne i Russland. . . .

Selv tankbilen, som kjører foran mig og ikke hører tutingen min, har sitt „B P" snirklet på arabisk. „Benzine Perse" utlegger iranerne det. Men englenderne holder sig til „British Petrol" . . .

Under min siste reise i Iran i 1939 hadde jeg adgang til raffineriet i Abadan. At englenderne i sin egen bedrift måtte skrive selv „Røkning forbudt", ja hele sin forretningsvirksomhet på iransk, var ennå den minste ydmykelse. Stykke for stykke har sjahinsjah vunnet tilbake Irans selvstendighet. Først ble de engelsk-russiske innflytelsessoner fjernet. Derpå ophørte den engelske „oljekonsesjon". England måtte betale en million pund og tilsikre delaktighet. Selskapet blir til Anglo-Iranian Oil Companie. Iranske teknikere må optas og utdannes.

Det hele er ubekvemt. Det er enklere å konsentrere de britiske tropper ved grensen, å true med bensinsperring og uke efter uke å gjenta skrønen om tyskerne i nye noter. Enklest er det å marsjere inn. Hva tyskerne virkelig gjør, viser de nettop idag særlig tydelig for enhver som kjører den store hovedvei fra Kasvin til Teheran. Der vokser til venstre kjempebygget til det nye sykehus op av ørkenen, på forsiden det verdenskjente „H" til det tyske firma Holzmann. Og som sykehuset, skyter fabrikker og smelteverker op av jorden, Tyskland hjelper til med den iranske opbygning. Man må undre sig over at de 690 mann er tilstrekkelig til å gjennemføre hele avviklingen av importen og den like så store eksport.

Fortsettes side 34



En trestamme . . . *gjennemskjæres av en motorsag. To menn holder den, to menn fører bjelken. Overalt i nærheten ligger det planker og trestammer, og sagene hviner. Hva foregår det her . . .?*

Travelt arbeid Hvorfor?



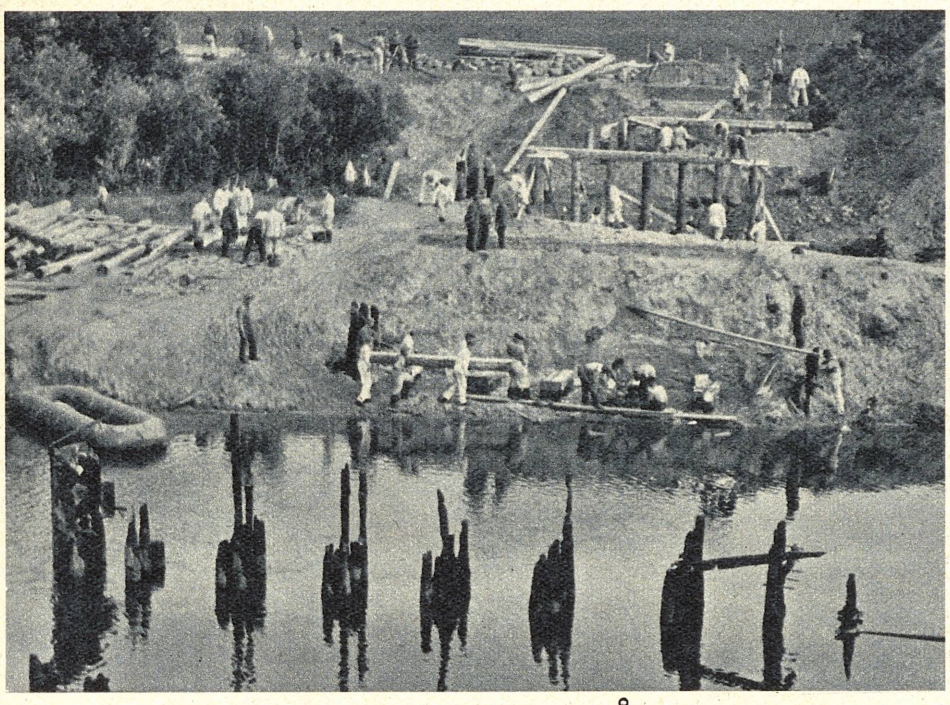
Underlige stenger står ved siden av hverandre med jevne mellemrum. *De er malt sort-hvitt, og en lekter forbinder dem. Bakenfor står det geværer stilt op i pyramider og . . .*



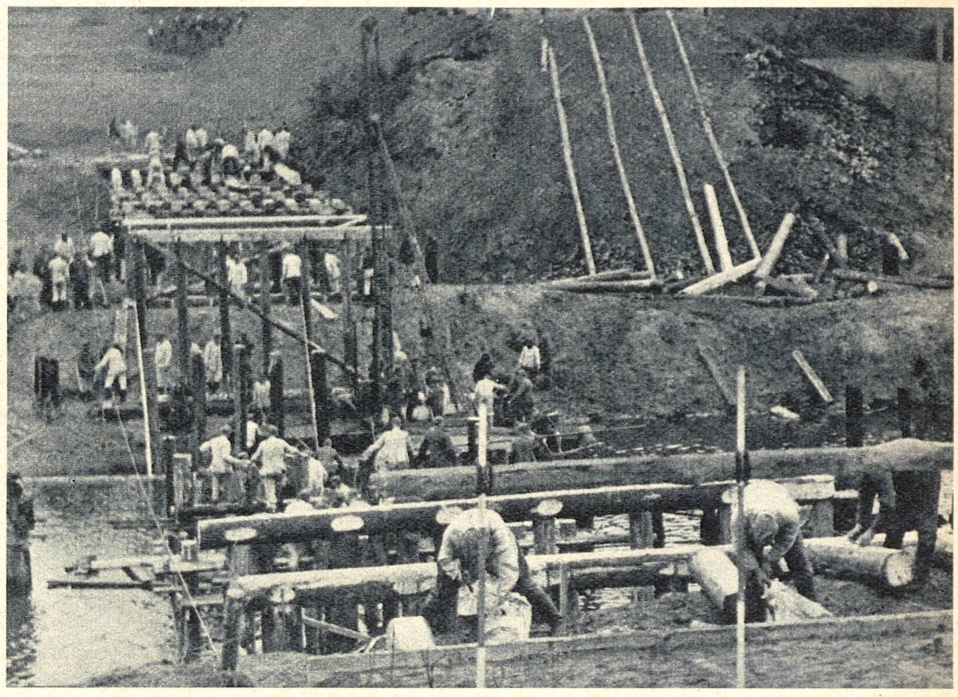
. . . på en stubbe står en ambolt! *Et jernstykke blir bearbeidet med hammerslag. Slik opstår klinknagler, jernbånd og jernklammer. Alle disse ivrige menn som er i arbeid her, har den tilsynelatende uløselige opgave:*

Å bygge en bro . . . på seks dager

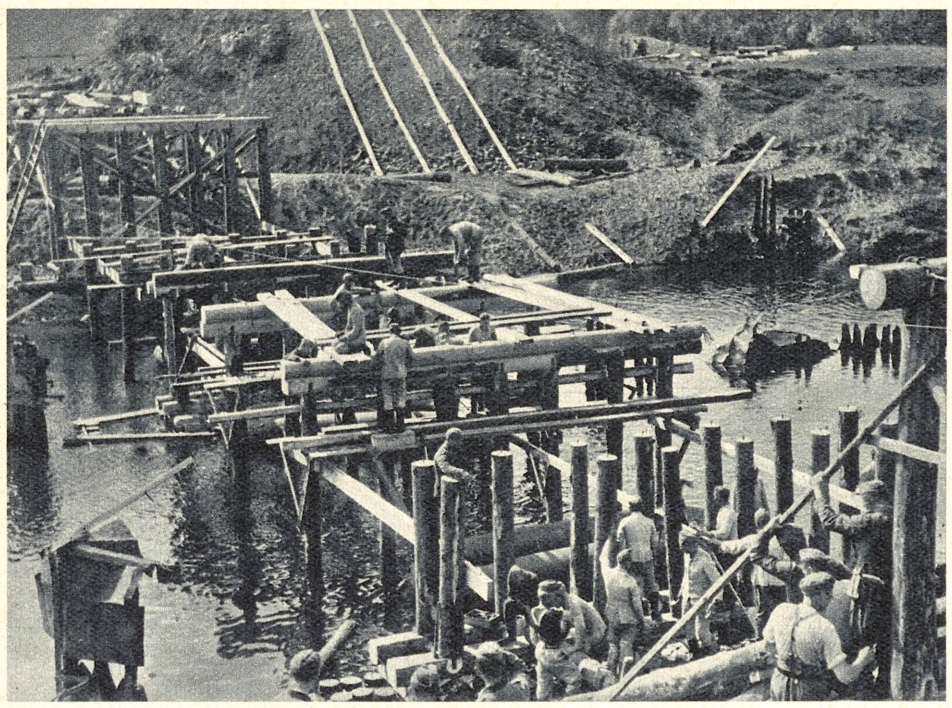
På flukten i området ved Witebsk har sovjetrusserne overhelt trebroen over Oboli-elven med tjære og brent den. Tyske pionérer fikk i opdrag å slå en bred, provisorisk bro over elven på kortest mulig tid



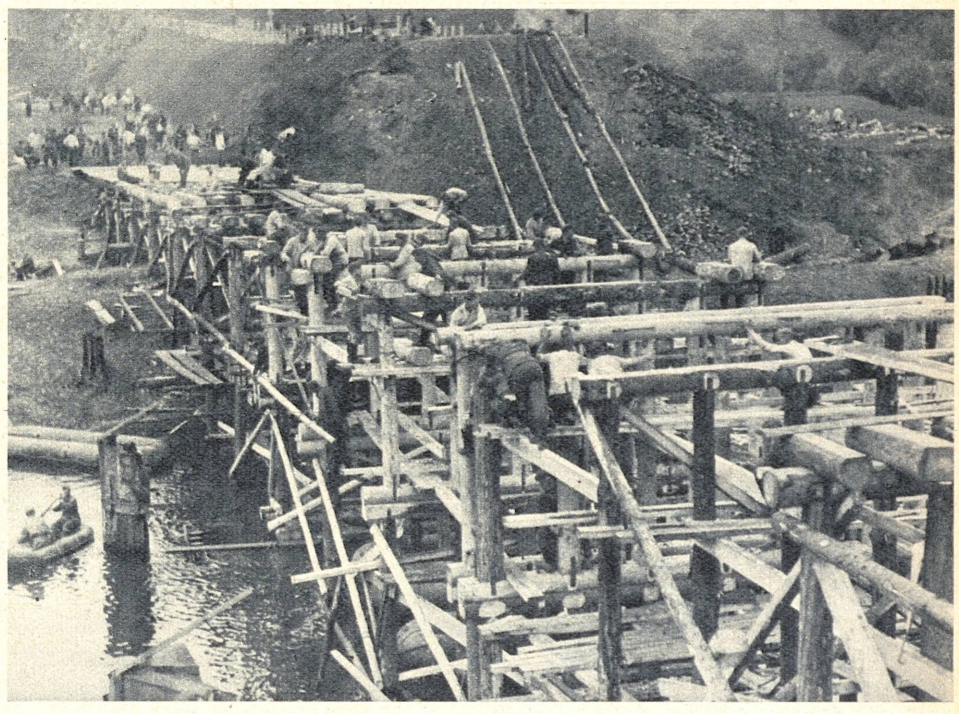
1. dag *Landbjelkene utmåles. Om eftermiddagen står allerede de første bropilarer, som skal bære broen på den andre bredden*



2. dag *Broen begynner å vokse over elven fra begge sider. På den annen side legger man allerede de forbindende bærebjelker over bropilarene*



3. dag *I løpet av natten har diesel-rambukker støtt pelene ned i elven. Ved middagstid er man alt i ferd med å sette på salbjelker, som skal bære broens underbygning*

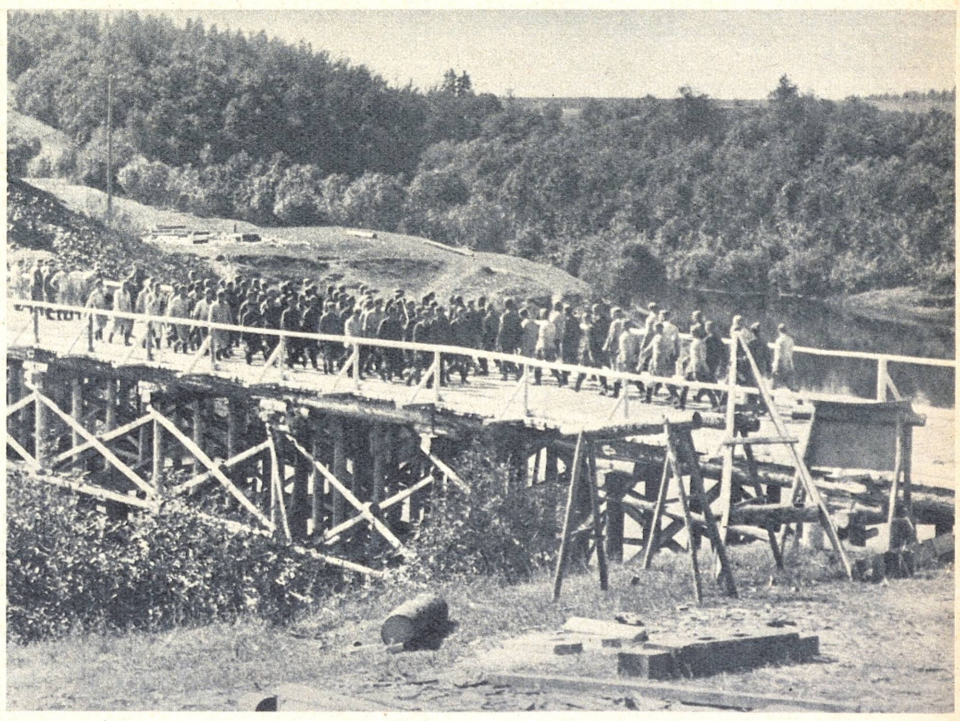


4. dag *Nå står allerede alle bropilarene. Strandbreddene er forbundet og broen er ferdig, så trebrolegningen — hvorover kjørslen skal foregå — kan legges på*



5. dag *Nå er arbeidet snart ferdig. Planke efter planke kommer på bærebjelkene. Ennå et plankelag, og så er arbeidet for størstedelen ferdig, veien over elven er i orden*

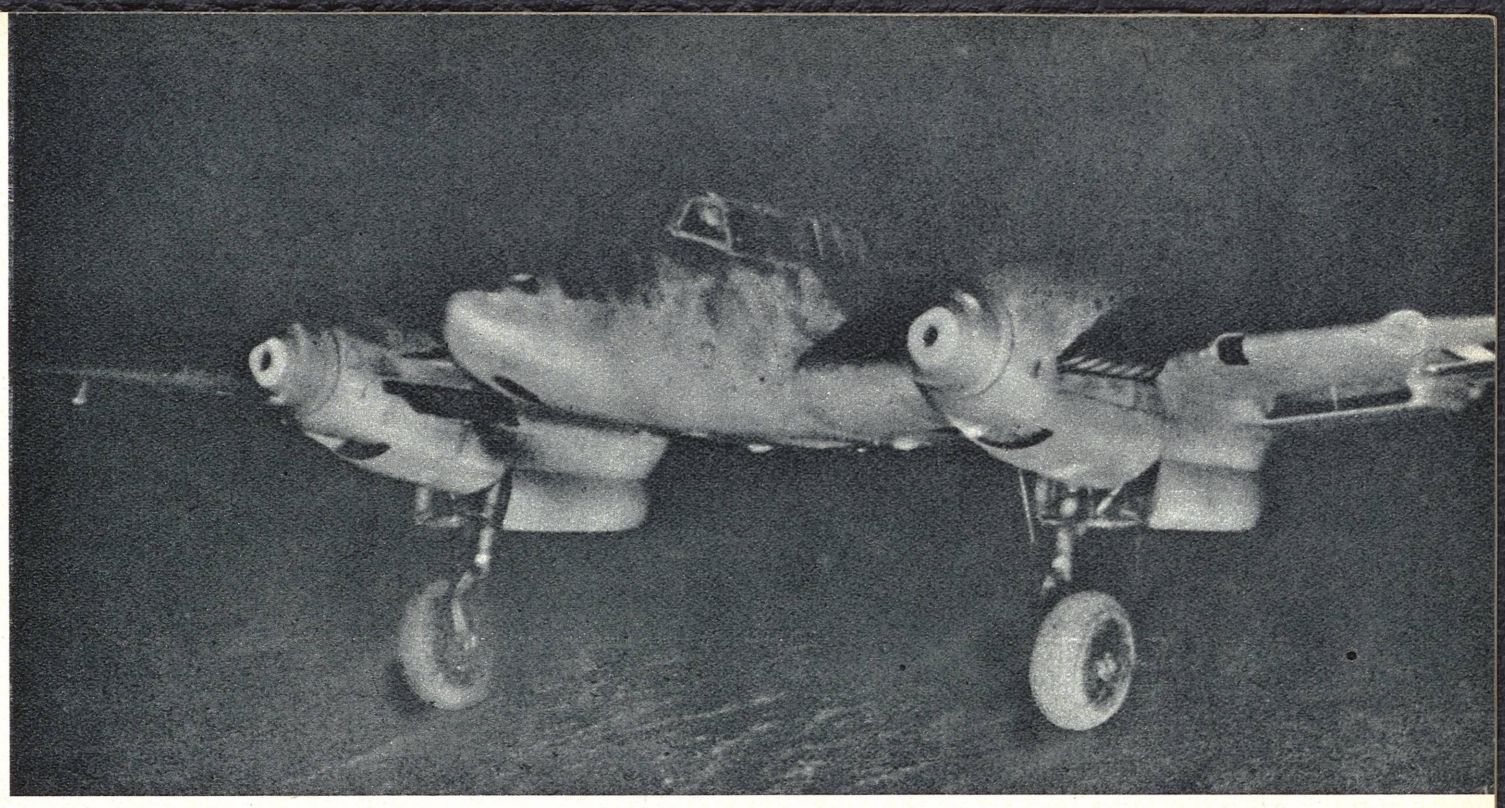
Fotos: PK. Gronefeld



6. dag *Hammer og sag hviler. Pionérene prøver sitt byggverks holdbarhet, idet de foretar en belastningsprøve på broen i skritt og lengdeløp. Den holder. Noen minutter senere ruller vogner og materiell i begge retninger over broen. Igjen har tyske pionérer løst en gigantisk opgave*

Natt-jakt

Pk-Grossmann har fløiet med en nattjager og skildrer for „Signal" en av de spenningsfylte netter da britiske fly flyr inn på Kontinentet og blir møtt og tilintetgjort av tyske



Start om natten. *Motorene går for full speed, startlyskasteren lyser plutselig op — nattjagerne starter*



Besetningene er klar til aksjon. *Det er gitt ordre til „beredskap", og få sekunder efter startordren vil jagerne rulle avgårde*

Kaptein St. starter straks!" Den „skrallende høittalertone i ordren fra kommandostanden er neppe dødd hen da der blant mennene av plasspersonalet, som står ved sine fly ett eller annet sted i den beksvarte natt, hever sig et vilt skrik. Det drukner i den knallende start av egne motorer. Men vi vet allerede hva ropene betyr. Til venstre for oss har lyskasterne fått tak i et engelsk fly og forfølger det med dødsens stahet. Vi venter på angrepet fra våre kamerater som har startet en halv time før oss. Det er ikke det første engelske fly som jeg denne natten så i lyskasteren og falle ned.

„Ferdig?" spør kommandøren. Jeg er ferdig. Klaffene er lukket til over oss. Som en utydelig skygge springer førstemekanikeren ned fra flyet og forsvinner i den ugjennemtrengelige natten. Jeg har lukket trykk-knappene til strupehodemikrofonen. Vi ruller fremover.

Et lys blaffer op — bombeflyet brenner

Jeg ser efter lyskasterkjeglene og ser i samme sekund i det klare skjæringspunktet hvor englenderen flyr, fem, åtte lysspor fare forbi. „Det har det!" roper jeg. Kapteinen som sitter to meter foran mig i svake omriss, sier: „Sersjant H. står bak." Kommandørens stemme lyder, til tross for forvrengningen i flytelefonen, ubekymret og sikker i disse ophissende øieblikk under den nattlige jakt.

Lyset fra en lommeløkt som nå og da blaffer op foran oss har ført oss hen til lyskjeden langs startbanen. Vi svinger inn og starter ennå mens flyet ruller fremover. Og mens haleroret hever sig og vi får stadig større fart, har sersjanten vunnet sin niende nattseier! Lyskasterkjeglen sank stadig dypere, like så dypt som englenderen gikk for å komme ut av den. For annen gang for små lyspunkter, som så ut som et uskyldig barnefyrverkeri, i rett linje mot himlen. Men denne gang ble et lys stående i det fjerne. Det flammet op, strålte og begynte å dale.

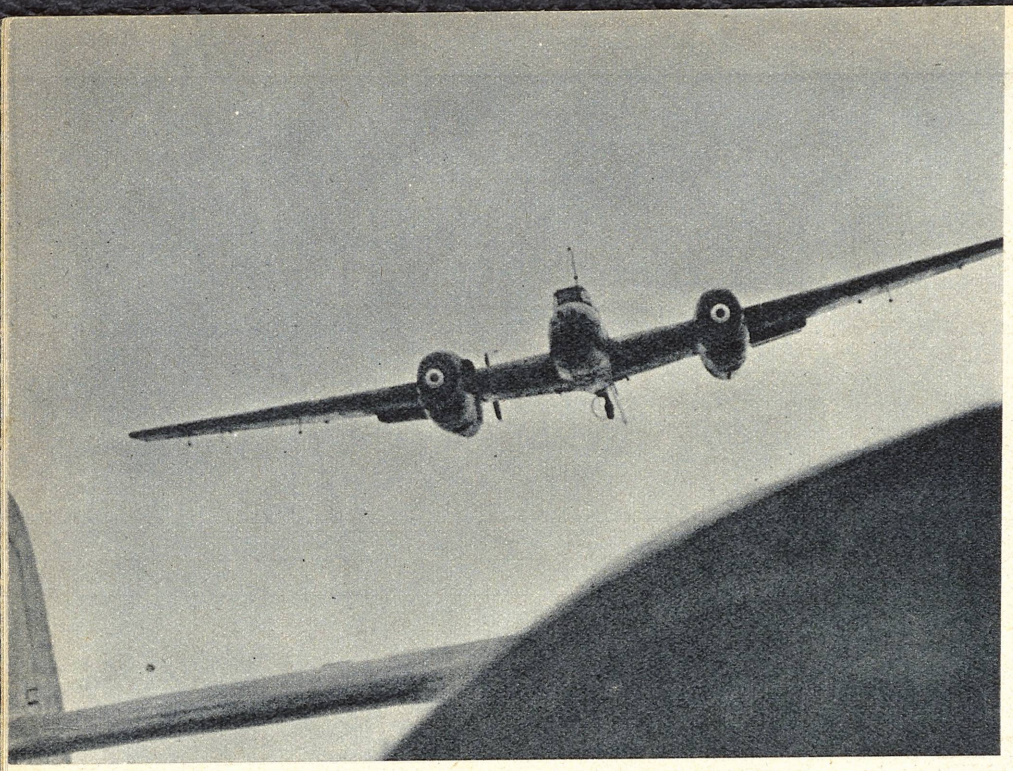
Det engelske bombefly brente efter å ha falt til jorden med fortærende lyskraft. På den andre siden av horisonten, som vi begynte å heve oss over, oplyste flyet i nedslaget himmelkuppelen i vid omkrets.

I flere tusen meters høide flyr vi i rask stigning gjennem et tynt melkeaktig skylag som svekker litt stjerneskinnet over oss og ilden under oss. Flyverhjelmen med høremuslingene slutter så tett til at motorlarmen lyder som surret av et lite sportsfly. Men jeg kan se av måleinstrumentene at de mangehundrehesters motorer arbeider for fullt fres. Vi stiger og har det travelt med å komme op til motstanderen. Selv om vi ikke hadde fått vite i kommandostanden hvor, hvorledes, når og med hva englenderen vil fly inn i de neste to timer, så er det, nå da vi er oppe i luften, ingen hemmelighet. Denne stjerneklare natts tause himmel er våknet til krigersk liv.

Ti, tyve, førti, seksti lyskasterarmer farer om hverandre, de kan ikke telles lenger. De taper sig i det fjerne, men vi vet at de også er der. Til venstre og til høire har de fått tak i et fiendt-



Landing om dagen. *I den første demring kommer jagerne i bratte svinger nedover tilbake til flyplassen. Dagen begynner — nattjagerne har utført sin opgave*



Slik ser den engelske hekkskytter det. *Jagerflyet styrter nedover til få meter fra bombeflyet. Der begynner en duell på liv og død hvor jageren har ledelsen*



Ved den nedskutte motstanders hekk-kabin. *Firlingmaskingeværet som kan svinges til alle sider, er et farlig forsvarsvåpen som nattjageren må regne med*

lig fly. Foran søker de ennå motstanderen, som vi vil nå i rette tid. På jorden under oss brenner det på tre steder. Der ligger restene av to nedskutte bombefly, på et annet sted brenner magnesiumslyset fra lysbomber som en englender i nødkast og uten må! slapp ned i egnen.

Parat til kamp

Det blir lite luft. Det er på tide å få på sig pustemasken. Vi er parate. Kommandøren, hvis flyverhjelm sees mørk mot lyskasterlyset foran oss, sitter litt bøid. Jeg vilde gjerne sett ansiktet hans nå. I den følgende time skal kapteinen vinne sin tyvende luftseier. Det ønsker eskadrens kommodore oss, det håper kameratene i gruppen, det venter mennene nede på jorden på, og det vil vi!

Jeg sover plutselig med hodet mot ett eller annet. Flyet har gjort en plutselig steil sving. — „Der er det!" roper vi samtidig. Og der er det virkelig. På samme tid har lyskasterne under oss fått tak i et engelsk fly. Det gjelder oss! Motorene arbeider på det hårdeste. Med uhyre fart bærer det nedover.

Hva er det for slags fly — et tomotors, et firemotors, en nattjagers skjønneste vilt? Ennå kan man ikke avgjøre det sikkert. Men de luftige strålehugg lar det ikke mer komme løs. Englenderen forsøker med den sterkeste fart å komme unna lysnålene.

Der flyr han og anstrenger sig forgjeves. Til tross for sin store fart, ser han langsom ut for oss. Det må være en „Withley"! Man kan tydelig opdage de to motorene til det trangbrystede, noe kantet-virkende engelske bombefly. Det store kokardøie på skrogsiden lyser dumpt.

En fremmed fugl fra en annen verden . . .

I disse sekunder blir det som skjer og det vi oplever, uten rum og uten begrensning. Stjernene er sluknet, ilden bleknet, ja selv lyskasterbuntene på jorden er visket bort. Eksisterer der overhodet ennå noen jord? Der er ennå bare dette fiendtlige fly i midtpunktet av en kjempemessig svart kule i verdensaltet, skjelvende fanget inn av jordfjerne, bløte melkeveier av et dødelig sirenelys — en stor, fremmed fugl fra en annen verden, som vilde ødelegge og nå selv blir ødelagt.

Vi flyr like så rolig som flyføreren er. Jeg bøier mig fremover så langt det går an. Vi ligger i angrep bak fienden. Med rolig stahet skyver jageren sig nærmere og nærmere. Bildet av motstanderen er blitt til et tverrsnitt, mørkt mot det urolige som i foller vaiende forheng av det støvete lys fra lyskasterne, med en svak glød på undersiden. Vi er kommet på hundre meters avstand. Når skyter vi? Det er det første angrep jeg oplever i en nattjager.

Et sekund av skrekk har jaget gjennem kroppen. Vi skyter, vi skyter! Først maskingeværene, så kanonene. Lyssporkulene jager foran oss. Vi er blitt til et ildsvelg. Jeg kan ikke i virvaret av skuddbaner skjelne om englenderen skyter tilbake. Han må ha regnet med vårt angrep, Kabinen fylles med bitende kruttlukt som efter en opflammende fyrstikk, tenker jeg ganske hurtig — og så er allerede alt forbi. Kapteinen legger flyet opover mot høire. Det sterke motordrønn høres som det enstonige sus av regnet efter tordenen. Har vi truffet, brenner det?!

Vi har truffet

Jeg snur mig helt rundt og ser „Withley"en med sine motorer som ligger tett inn til skroget stadig fly rett frem. Hva er det for noe? Striper av kondensert luft er der ikke i denne lave høide hvor vi er rykket innpå englenderen. En lang røkstripe, oplyst av lyset fra armene som ikke mere slipper det grønnbrune fly, løper ut i bred stråle fra høire vinge. Vi har truffet. Høire motor utvikler sterk røk. Men flyet brenner ikke, og ofte kan man også med en motor komme sig hjem. Vi setter efter motstanderen til angrep for annen gang.

Vi tar ham direkte bak fra. Vi når innpå ham langs røkstripen fra ham. Vi er åtti meter fra ham, da skjelver vårt eget fly under ildgivningen fra våre egne våpen. Atter river krutt-



Lærer og elev. *Kapitein St., den fremgangsrikeste tyske nattjeger, med en av sine beste menn, løitnant K. som en natt, til tross for brann i eget fly hvorunder en motor ble satt ut av spillet, skjøt ned englender nummer to i et angrep! Over ti nattseire er hans stolte tall*

svovlet i nesen, atter sitter jeg bøid bak kapteinen, atter kniper vi øienlokkene sammen. Den bjeffende, hete knittring tar ingen slutt. Vi trekker oss nærmere og nærmere efter våre egne lysspor. Kjempestort står flyet foran oss i lamme forsvarsbevegelser. Vil vi ramme det, eller hva blir det til?! Da, i siste sekund farer vi op over det. For mig ser det ut som om vi herunder har måttet streifet dets haleror med vårt eget. Men flyføreren kan måle nøiaktigere enn jeg bak ham.

Unnsloppet . . . ?

Vi ligger i eksersismessig bråsving klar til neste angrep. Jeg ser bakut. Hvor er „Withley"en? Lyskasterne har den ikke lenger i sentrum. Englenderen er opslukt av natten. Vi søker og søker. Men det fiendtlige fly er forsvunnet. Kan det ha unnsloppet oss og lysarmene? Men det er da umulig å slippe unna under en så nøie innsiktet varig ild uten alvorlige skader. Vi holder oss søkende i en flat kurve. Plutselig ser vi nede på jorden en flamme som utvider sig til et eksplosjonsaktig ildskinn. Nå vet vi hvor „Withley"en er blitt av. I dette sekund er den smadret mot jorden. Englenderen hadde ikke brent i luften. Kanskje var flyføreren rammet, kanskje var roret blitt skutt i stykker, vi vet det ennå ikke i dette øieblikk. Men flyet må ha falt som en sten til jorden.

Det var gruppekommandørens tyvende nedskytning. Jorden er atter blitt jord, stjernehimlen atter stjernehimmel. Under kampen er vi kommet ned på tusen meter, nå stiger vi igjen.

Jeg kaster de tomme ammunisjonshylser bakover. På fire steder på det lille areal som kan overskues ligger brennende fly. Ett eller annet sted i det fjerne skyter luftvernet en farlig sperring av sprengpunkter op i natthimlen.

I nærheten flyr to englendere i lysnettets trådkryss. I femtusen meters høide, som vi i mellemtiden er nådd op i, er de på jorden så imponerende lyskastere blitt til ørsmå, blåflimrende knappenålshoder, og det er utrolig at skinnet fra hvert av disse uskyldige nålpunkter i snorrett bane når op i vår høide og ennå lenger.

Foran oss blikker de op, den ene efter den andre, fra alle sider. Vi flyr i retning av lysfingrenes viftende kornband. Der har de også allerede fått tak i det! Englenderen ligger nøiaktig i motkurs, vi nærmer oss hurtig. Nå har de mistet ham — for pokker, nei, der er han igjen. Vi svinger litt ut av hans kurs for å komme bak ham. Han drar forbi oss i tre hundre meters avstand. Vi ligger allerede i svingen for å ta ham igjen. Viserne og tallene på instrumentene lyser i matt fosforgult. Derborte hos englenderen så jeg de rødglødende exhaustflammer ved motorene. Denne gang er det en „Wellington". Den begynner å sno sig, men det spillende lys fra dypet lar sig ikke ryste av. I sekunder er vi selv inne i det. Nå kan motstanderen sikte godt med sitt firlingsmaskingevær i hekkkabinen. Han vet formodentlig allerede at en nattjager er efter ham. Kanskje vil han vente ennå. I alle fall må han ha sett oss, fordi man vel ikke kan anta at hekkskytteren sover.

Fortsettes side 18



Morgenfrisk

med

ODOL

Fortsatt fra side 16

Nattjakt

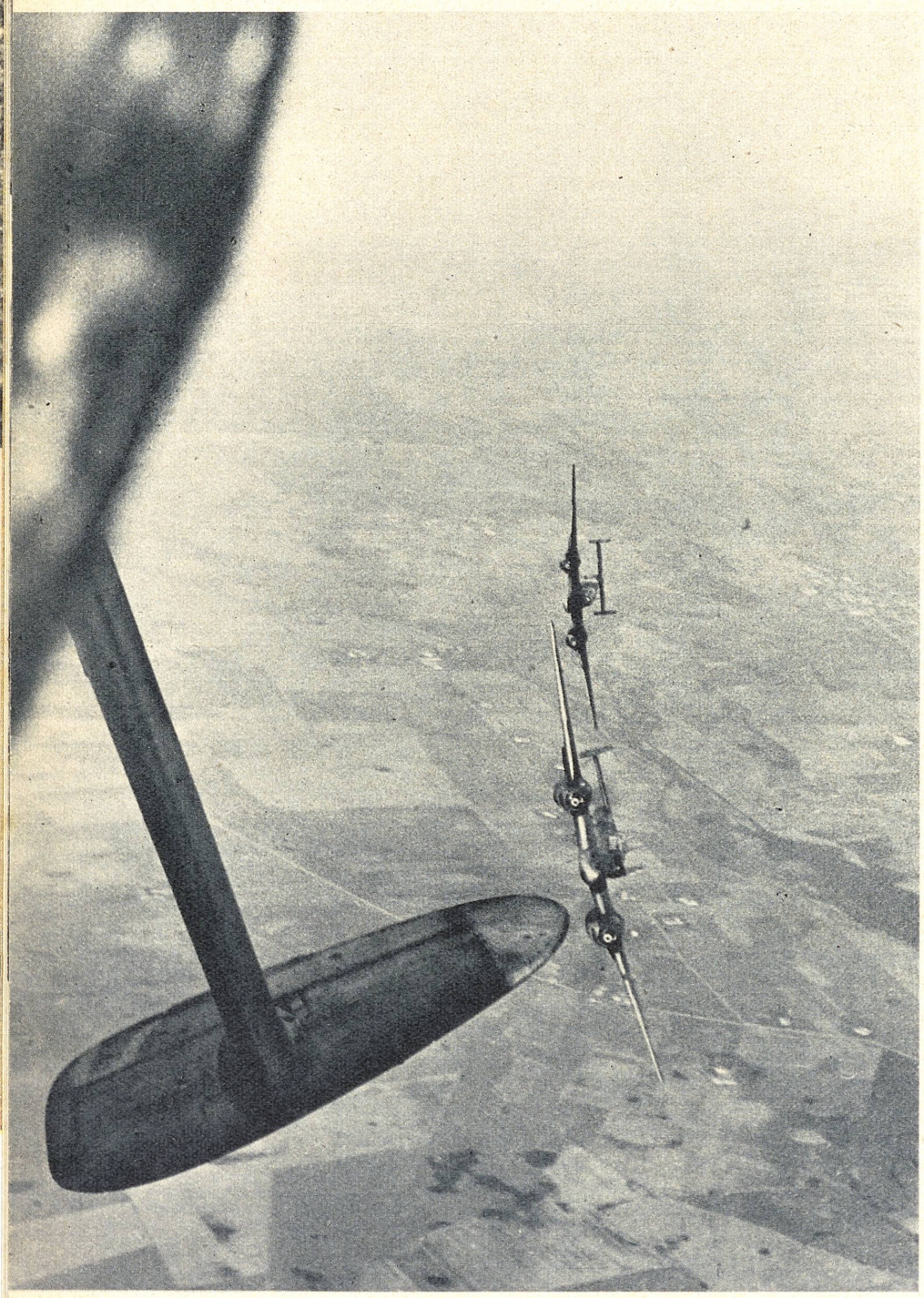
En glødende hale flyr mot oss

Vi dukker bak ham, korrigerer retningen litt. Nøiaktig på meteren er vi på høide med ham, langsomt og sikkert haler vi inn på ham. Jeg vet hvor kommandøren vil holde hen. Denne gang vil jeg nøiaktig se om vi straks kommer i mål. Jeg bøier mig frem og retter mig op for å kunne se forbi kapteinen. Et innbygget filmkamera burde man nå kunne sveive. Det vilde bli bilder! „Wellington"en begynner i glitringen fra lysstrålene, som den selv antente, å trykke sig bort. Straks vil vi skyte ... Da flyr der med kometfart en ildhale mot oss, nøiaktig mot kabinen. Jeg trekker hodet unna med et rykk. Englenderen skyter alt hva hans maskingeværer kan. Han har latt oss komme innpå, har ventet. I flyet høres der et par korte, fremmedartede slag. Treffere! Han skyter ikke dårlig.

Kapteinen flyr stirrende rett fremover. Mens jeg med nedtrukket hode huker mig ned bak ham — har De noen gang sett lyssportråder fare mot Dem? — tenker jeg på hans spøkefulle, men alvorlig mente meddelelse om at de engelske skyttere bak sine pansrede firlingmaskingeværer gjerne og ofte „tillater sig det" (man gjør dertil en bevegelse som om man snor snurrbarten!) Denne hekkskytten der foran oss har virkelig „tillatt" sig det!

Endelig begynner den hylende bjeffing fra oss. Kapteinen har trykket på knappene og „tillater sig" på sin side. Lyssporene krysser hverandre, men nå er det våre våpens tur. Vi var så nær at flammestøtet fra kanonene og maskingeværene bare viste sig kort. Vi vil ikke ramme „Wellington"en. Denne gang har jeg sett hvor innslagene lå! Jeg har ikke sett noe lysspor fare forbi. Vi har passet nøie på. Mens vi plutselig støter i høiden fra fienden for angrep nummer to, vender jeg hodet og ser bakut over skulderen. Fuglen brenner jo! roper jeg. Om det er motoren eller vingene, kan man ennå ikke se.

Vi har snudd hurtig og er atter borte ved den. Vingene brenner, motoren likeså! Hopp dog ut, det er på høieste tid for dere der borte! Men ingen hopper ut. Er de døde, kommer de sig ikke mere ut? Det røde og blå i det store kokardøie på skrogsiden lyser op i skjæret fra de nære flammer.



Motstanderen blir til horisont. *Dette bilde, optatt under øvelsesmessig kurvekamp, viser den fullstendige harmoni i bevegelsen under luftkamp. Dersom det ikke lykkes motstanderen å ryste forfølgeren av sig, er han som oftest fortapt før han selv kan gå over til angrep. Det er klart at man i slike kamper kan miste enhver orientering og kontroll med hensyn til flyets stilling, særlig om natten, da gir bare instrumentene et holdepunkt*

Den andre nedskytningen denne natten

Vi flyr ikke noe angrep nummer to. Sekunder ennå holder „Wellington"en sig, så legger den sig langsomt, derpå hurtigere, over de brennende vinger og begynner i spinn sin siste luende ferd. En ilddråpe løser sig ut og suser foran det brennende fly, en motor kanskje. Vi blir oppe og venter på minuttet for nedslaget som må noteres for nedskytningsbekreftelsens skyld. Vi er ennå i fire tusen meters høide. Skinnet fra ildfuglen, som jager ned i dypet, blir mindre og klarere til det blusser op i nedslagets flammepøl på jorden. Dette var kommandørens annen nedskytning denne natten og hans enogtyvende nattlige luftseier.

Vi er parate for den tredje! Foran oss flyr han! Noen hundre meter høiere, der flagrer han allerede i dødens flimrende strålekors, som for siste gang farer med ham over natthimlen! Motorene trekker oss opover. Atter kaster jeg tomme hylser bakover. Pusteslangen plaget mig, jeg rev av mig masken. Da jeg atter tar den på og surstoffet strømmer inn i lungene, har jeg for noen øieblikk en svimlende, drukken følelse. Vi har ham allerede, vi har ham! Englenderen har dreid 90 grader, som om han vil sette sig nøiaktig foran oss. Tre hundre meter foran oss forsøker han å slippe unna. Han slipper ikke unna oss mer! Da ser vi forut i brøkdelen av et sekund et svakt glimt som ikke hører med i spillet. En av våre egne jagere ligger i angrep foran oss! Et øieblikk hadde det hvite i bjelkekorset lyst op. Kameraten var noen hjerteslag før ved fienden! Han skal også tilhøre ham. Det er atter en „Wellington", formodentlig på tilbaketur. Vi svinger ut. Ihvertfall vil vi bli i nærheten. Vi har „Wellington"en to hundre meter ved siden av oss og flyr med i samme høide og fart.

Det første skudd må nå falle. Og der farer det allerede i langt lysspor avsted. Banen ligger godt, men kommer fra temmelig stor avstand. På „Wellington"en er der ennå ingen virkning å se. Det er ennå tid nok til å skjalte sig inn. Det andre ildstøt setter avsted. Nå først er kanonene i virksomhet. Og nå ligger lysbåndet ennå bedre! Og tenner straks! På den side av det engelske fly, som vender mot oss, løper ildskjæret ut som noe flytende. Flyet er skutt i brann. En eller annen del flyr bort derfra i hvirvlende gnistregn. Ammunisjon er truffet og eksploderer. „Wellington"en brister i luften i tre styrtende fakler. Røk velter efter i de synkende lyskasterbaners flaue lys.

Ni i ens eget avsnitt

Vi lander et kvarter senere. Motorene forstummer, jeg stryker flyverhjelmen av og hopper ned av flyet. Jeg kan som den første gratulere kommandøren med hans tyvende og enogtyvende nattlige nedskytning. Vi går i retning av bilene våre. Det suser sakte i ørene våre og sigarettene smaker vidunderlig.

Av sig selv faller ikke de engelske bombefly ned fra himlen, de er pansret godt og deres forsvar er ikke dårlig. Men i løpet av få netter vil denne gruppe, som kapteinen kommanderer, nå sin hundrede nattseier. Ikke medregnet er alle de tap hvor sterkt skadede fiendlige fly faller ned utenfor vårt rum eller havarerer under landingen.

Pelsstøvlene og flyverdrakten er behagelige i den fuktige kjølighet av den grå dag som gryr i en lys stripe, over hvilken ennå stjernene og den sene månesigd står.

Vi har i natt i vårt eget avsnitt brakt til nedstyrtning ni engelske fly, deriblant en engelsk nattjager og et firemotors „Halifax", hvis eneste gjenlevende, flyføreren, som hoppet ut i fallskjerm, ble avlevert i kommandostanden.

Vi kjører nå avsted for å prate litt med ham om nattens hendelser ...



De ukjentes kirkegård. *Bare på denne ene av de forskjellige kirkegårder i nattjagernes avsnitt ligger over hundre engelske flyvere. Den morgenen da jeg tok dette bilde, lå 18 graver ferdige til under militære æresbevisninger å motta de jordiske levninger av dem som falt i løpet av en natt* Foto: PK Grossmann



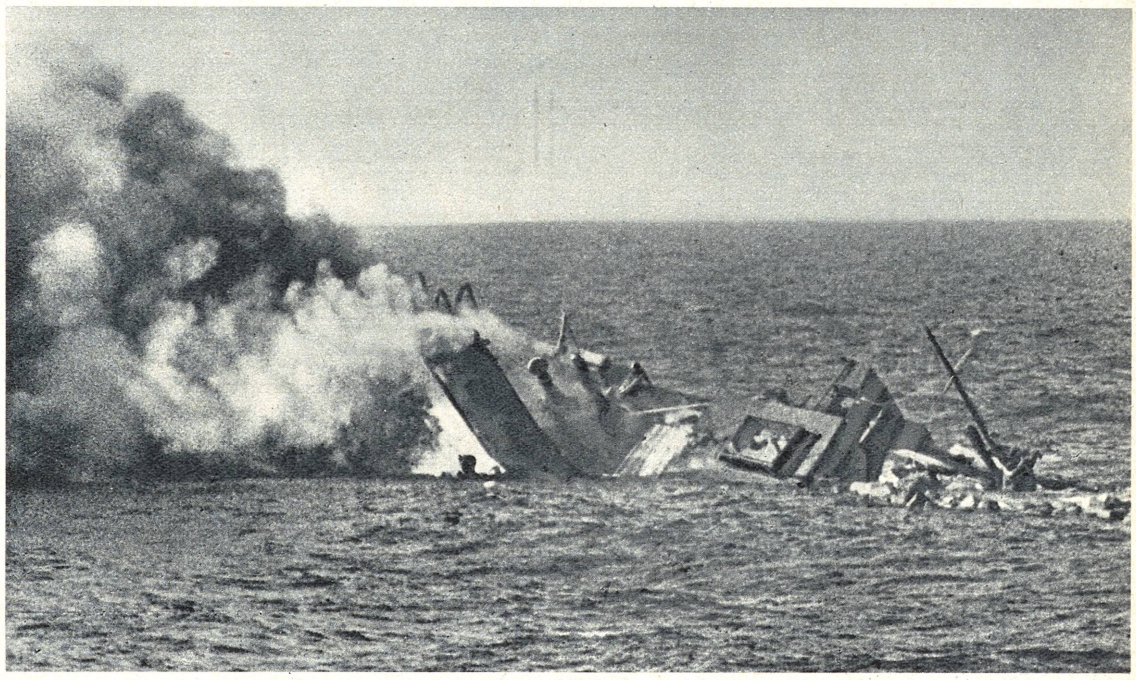
„Admiral Scheer" med stor fart. *Englands flåte jaget i månedsvis dette ene skibet. De ødslet bort kostbar olje, la beslag på sine skib og besetninger — men den tyske tunge krysser, som jo ikke nettop er noen ubåt der kan gjøre sig „usynlig", senket allikevel det ene fiendtlige skib efter det andre og opfylte mønstergyldig den opgave som den hadde fått*

„ADMIRAL SCHEER"

på verdenshavene

Tross den samlede engelske flåtes sterkeste fiendtlige motstand opererte den tunge krysser mange måneder med stort hell i oversjøiske farvann. Den ødela tilsammen 152 000 brt. fiendtlig handelsskibsrum. Men mer enn ødeleggelsen av skibsrummet utvirket dog tonnasjetapet, som opsto ved at krigsviktige konvoier og andre skibsenheter i mange uker ble forhindret i å løpe ut i de farvann som ble gjennemstreifet av den tyske krysser

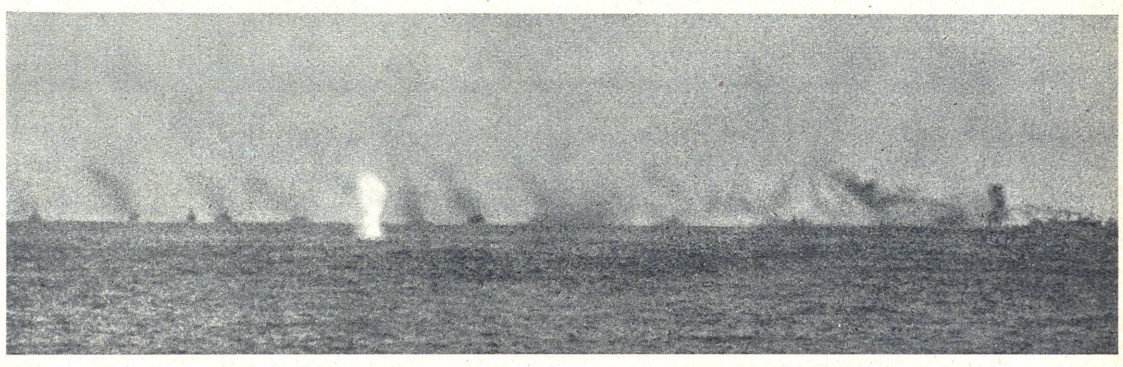
Beretning for „Signal" av PK. Brennecke og Winkelmann



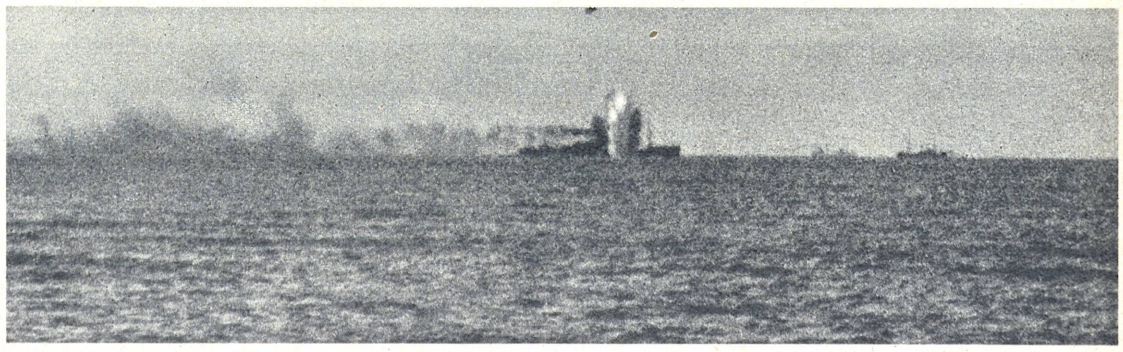
Igjen er et opdrag opfylt! *Et britisk kjøleskib synker i bølgene. „Admiral Scheer" dreier av, for motstanderen har radiotelegrafert og dermed kanskje forrådt krysserens posisjon*



På utkik. *Hård tjeneste på det endeløse hav. Vann, vann, vann... Utkiksmennenes øinesmerter... Men deres iver blir belønnet...*



Krysseren har nådd et nytt operasjonsområde. *Ved hjelp av flyopklaring får man efter dagevis søking „øie" på konvoien, og om aftenen går man til angrep. Motstanderen forsvarer sig, men fyrer for kort. (På venstre halvdel av bildet sees fiendtlige granatinnslag)*



Krysserens tunge artilleri *har fått tak i den 14200 brt. store tungt bestykkete hjelpekrysser „Jervis Bay". Men motstanderen skyter ennå, som man kan se på opblinkingen på akterskibet*

Lik hammerslag *ødelegger granatene som sikkert treffer sitt mål, den britiske hjelpekrysser. En fulltreffer fra tårnsalvene fullfører ødeleggelsesverket. „Jervis Bay" synker! Veien til konvoien er fri. Denne natten mister England skib efter skib...*



Vi tar 15 millioner egg som Krigsbytte

Efter tilintetgjørelsen av konvoien, støter „Admiral Scheer" frem i tropiske farvann. Havene er ikke store nok til at ikke den årvåkne besetning opstøver det som synes attråverdig for kommandanten. Hans beslutninger er selvstendige. Han alene har ansvaret for skib og besetning



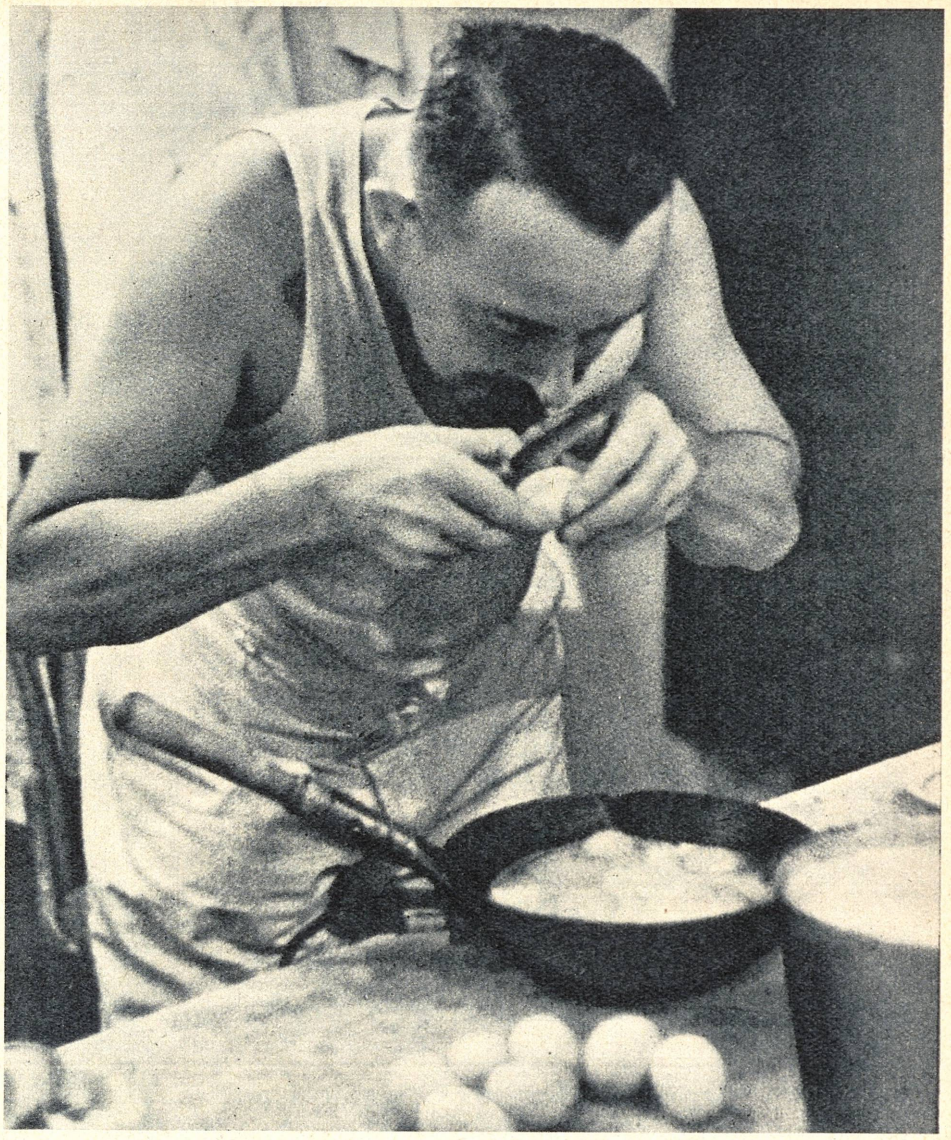
. . . atter har man brakt et skib til å stanse. *Ennå aner ikke prisekommandoen hva som gjemmer sig i det indre av denne tungtlastede, kanonbeskyttede fraktbåt. Det store skib ligger stille i den svake dønning*



„Admiral Scheer"s prisekommando er gått ombord i fraktskibet. *Før lasten blir undersøkt, beskjeftiger kommandoen sig med den broket sammensatte besetning. Man tar grundig for sig hver enkelt*



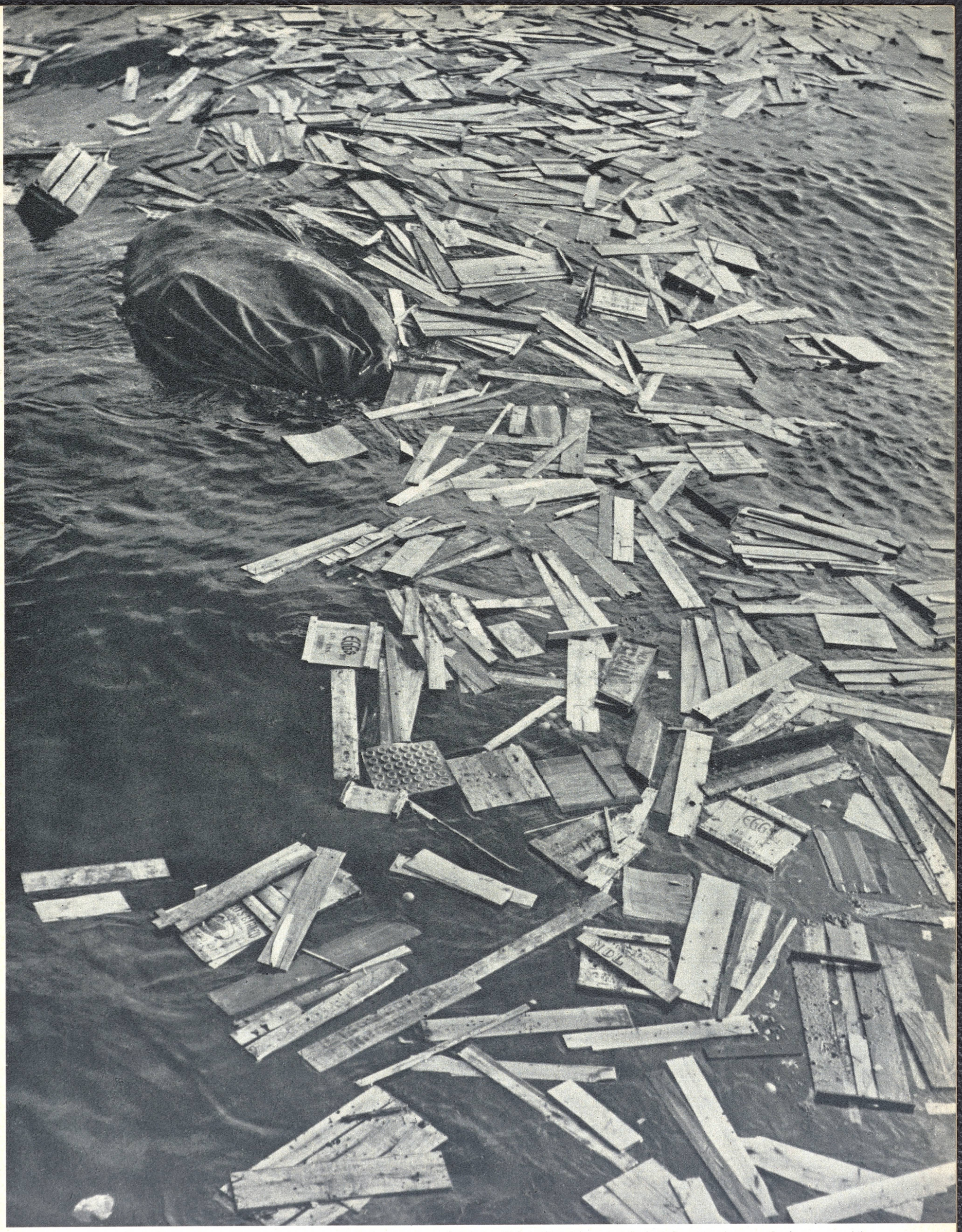
Priserapporten konstaterer: *. . . blant annet har kjøleskibet „Duquesa" inne over 15 millioner egg for den engelske Freetown-flåte." Op med lukene: egg, så langt øiet rekker! Skibsforvaltningsoffiseren stråler. Vi er befridd for alle forsyningssorger, for foruten egg har kjøleskibet ennå tusener av tonn frosset og konservert kjøtt i rummene*



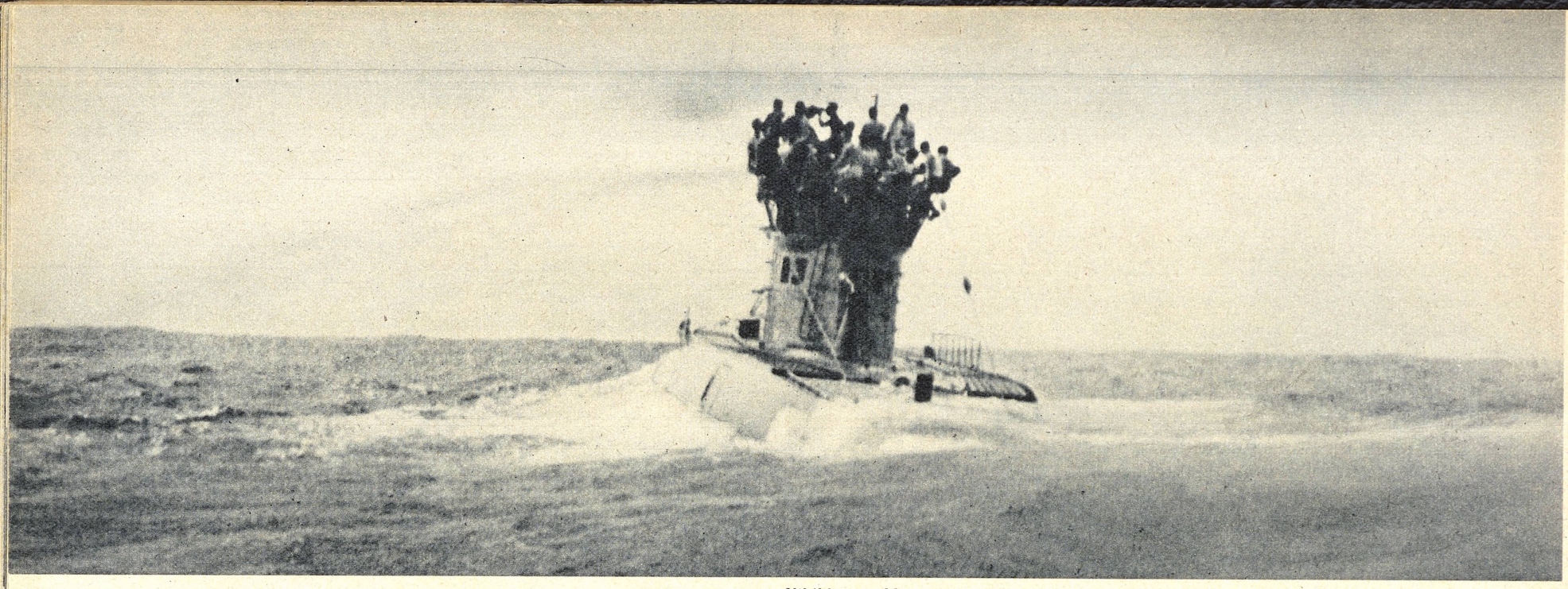
Hver sjømann sin kasse egg! *I alle kott og rum braser nå engelske „flåteegg". Det er tilrådelig å lukte på dem på forhånd. Men nei, det er virkelig gode egg. Bildet viser en matros ved eggfrokosten, han mener at han foreløbig kan nøie sig med denne lille forretten*



Det engelske flagg fires, *det tyske krigsflagg går til tops. Det opbragte skib vil kommandanten beholde i sin nærhet som „flytende kjøleskap". Han gir ordren: „Før prise Duquesa til sjøkvadrat X". Der skal skibet som vårt nye „forpleiningssted Wilhelmshaven Syd" vente på oss*



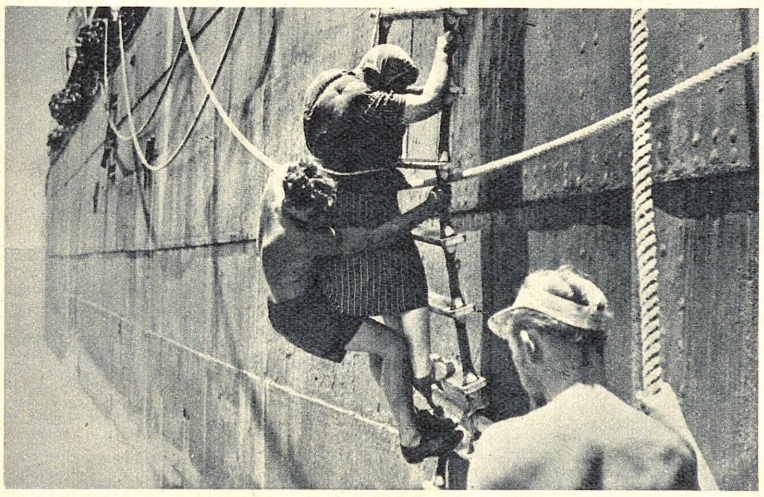
Vrakrester, forlatte redningsbåter, kasser og planker — *men ingen ,,Admiral Scheer'' fant de sterke engelske stridsstyrker som vilde gjøre jakt på den tyske krysser i dens nye operasjonsområde. Dag for dag går det videre: Alarm! Skib i sikte! Stoppordre! Senkes! Og atter alarm . . . Også et annet skib som følte sig så sikker under stjernebanneret, men i virkeligheten var en vaskeekte Tommy, innhentes av skjebnen. Og det ble ikke den siste englender . . .*



Utkikken meldte „et punkt" — *til høire forut! Liv og røre på skibet. Bare kommandanten ler i skjegget. Efterpå ler også vi. Det er en tysk ubåt hvis venteposisjon kommandanten visste om. Båten virket på lang avstand, som en fylt blomstervase på et dypblått silketeppe ved at besetningen stillet sig op på tårnet. „Admiral Scheer" spiller ennå en gang julenisse og forærer ubåtbesetningen egg, kaker og kjeks*

Tallet på fanger stiger stadig

Fangene blir brakt over på priser. Den tyske krysssers kommandant sørger for at det ikke mangler fangene noe og at de blir underbrakt skikkelig



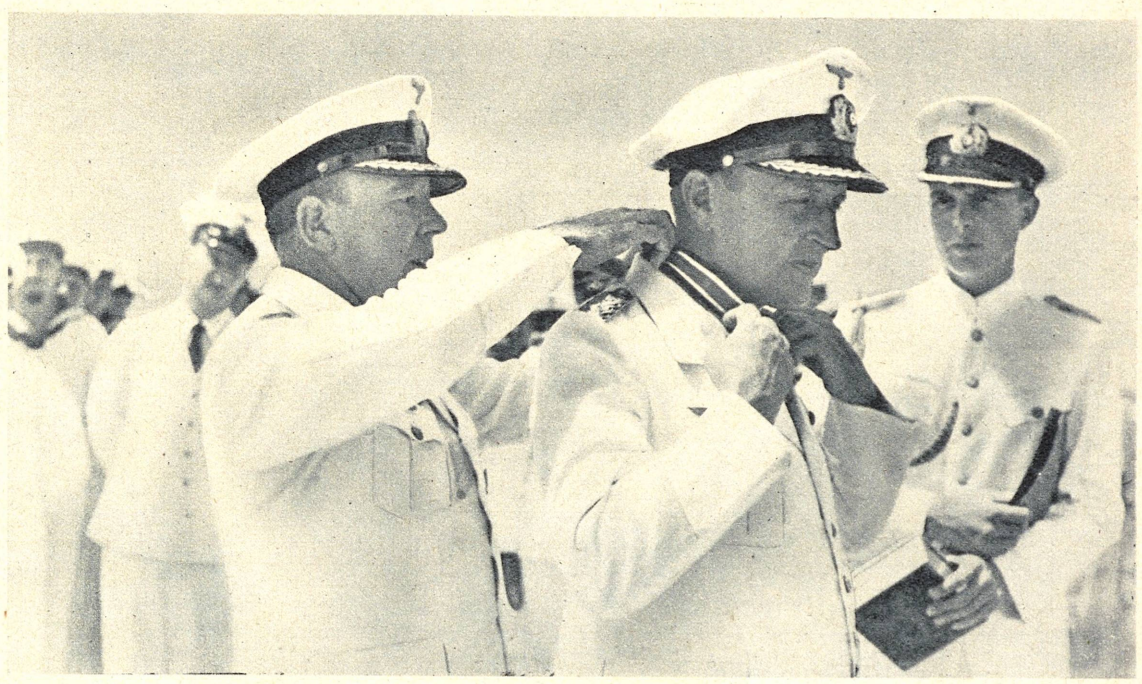
Også kvinner var ombord. *Selvfølgelig blir de behandlet og underbrakt med all mulig takt, så godt det går an. Her blir en av ladiene brakt ned i båten av kraftige sjømannsnever*



Den malaiiske besetning er forvirret og skremt. *På disse breddegrader har selv den tropiske fantasi ikke ventet noe tysk krigsskib*



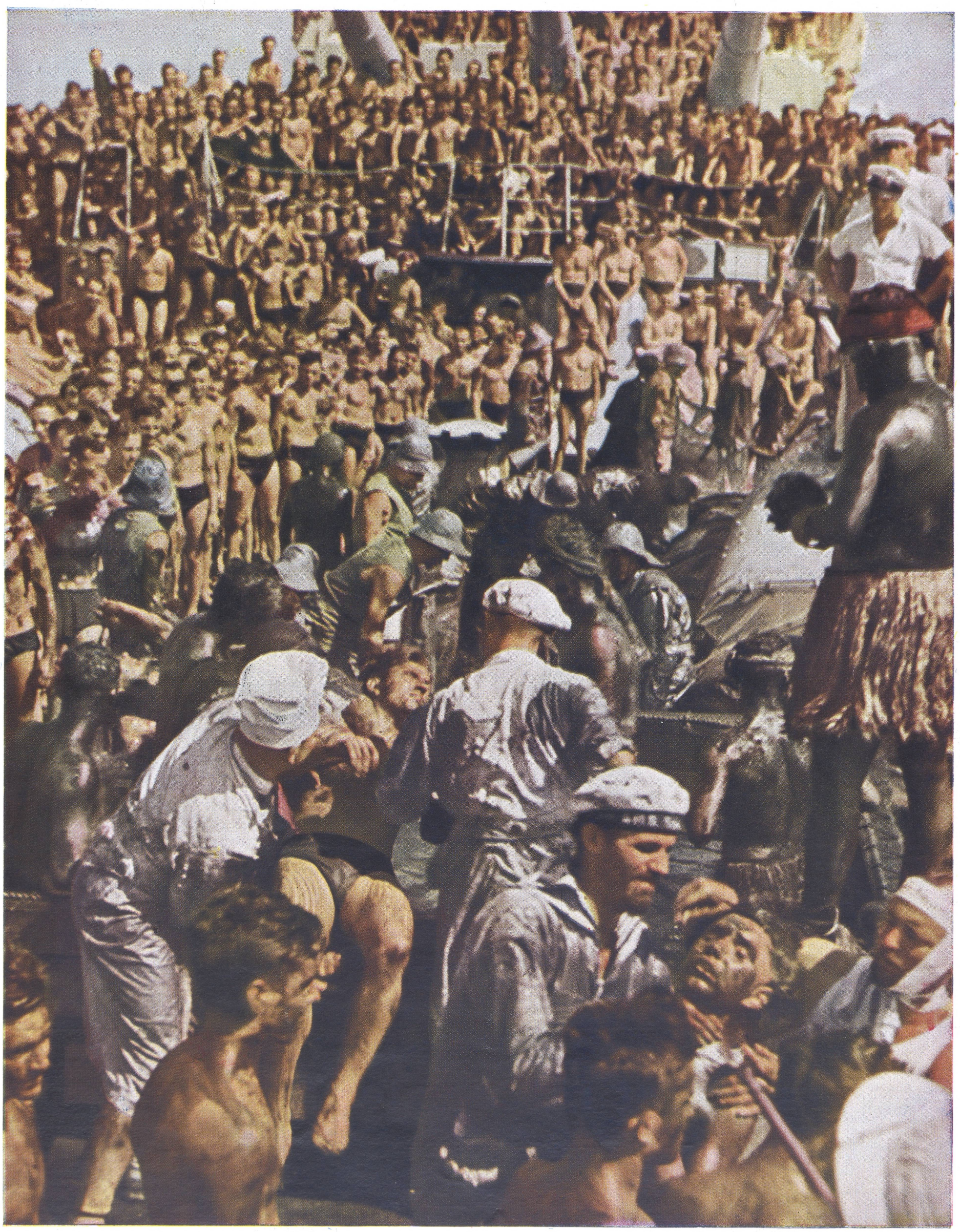
Fangene blir grundig undersøkt og tatt hånd om av lægen. *Inderne kan ikke begripe at man bekymrer sig så inngående for deres velgående*



Ridderkorset til kommandanten. *Der Führer tildelte gjennem radio, ennå mens operasjonene sto på, kommandør Krancke Ridderkorset av Jernkorset. Det ble laget ombord i rum sjø av forhåndenværende ting*



Endelig hjemme! *Også det siste engelske sperreområde ble flott brutt igjennem. Krigsmarinens øverstbefalende, storadmiral Raeder, er kommet til det tyske støttepunkt for å motta „Admiral Scheer". Han utdelte efter en tale, hvori han lovpriste de tyske sjøsoldaters dristighet og tapperhet, ærestegn til hele besetningen*



Neptun er trumf!

Til tross for den anstrengende krigsvakttjeneste, gir ikke kommandanten avkall på den eldgamle tradisjon, linjedåpen, som efter grundige forberedelser avvikles som en løssloppen mannlig fest, når Ekvator passeres. For Neptun og hans drabanter eksisterer der ingen forskjell, og førsteoffiseren blir døpt like så grundig som yngstemann ombord Foto: Brennecke

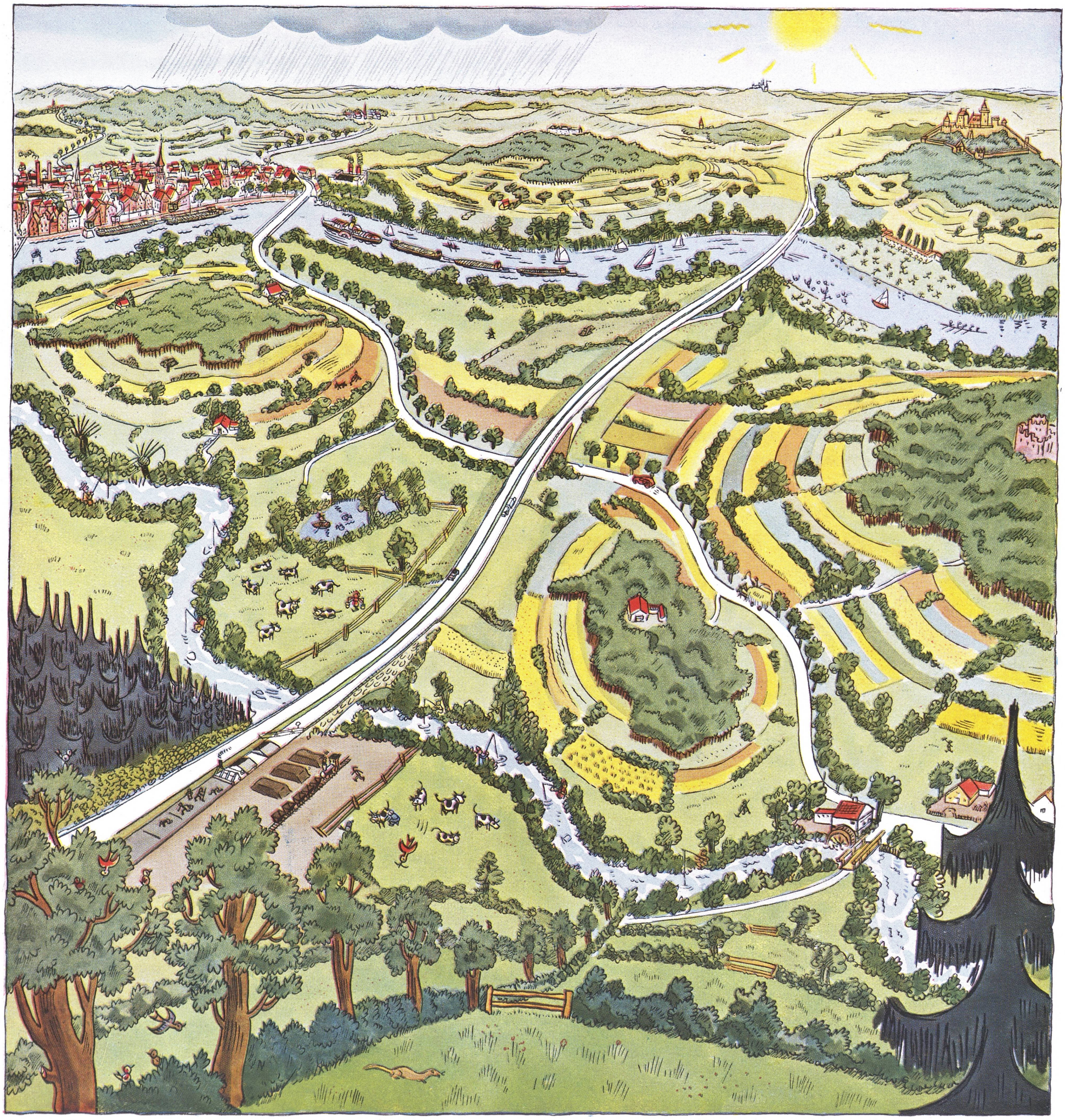
Advarsel mot rette veier

Landskapsarkitekten — et nytt viktig europeisk erverv

Stadig har i de siste år slagordet lydt om at Europa blir gjort øde gjennem teknikken. Bak dette slagord skjuler sig problemet om de rette og krumme veier i naturen. Naturen selv kjenner ingen rett vei, den forekommer bare i matematikernes forestillinger. Men mennesket er, når det selv i stor stil tar fatt på å forme landskapet, alt for lett tilbøielig til å betrakte den rette veien som den beste. Men følger man denne tradisjonelle tilbøielighet for rette flater og linjer, da opstår plutselig så eiendommelige naturkatastrofer som hvirvelstormene i Amerika — For å innføre sine lesere i problemet om de rette og krumme veier, har „Signal" latt tegne disse anskuelsesbilder. Den som bare kaster et flyktig blikk på disse bilder, han ser to grunnforskjellige landskap, det venstre er gammelt, øde og grått, det til høire er ungt, friskt og grønt. Men snart vil man opdage at det i begge tilfelle er det samme terreng. Til venstre har bare en tegnebrettfanatiker virket — der er opstått et teknisert terreng, en kultursteppe. Men til høire blomstrer og grønnes det samme fruktbare, dyrkede landskap — der hersker sansen for naturlig orden.

Skjuler der sig ikke bak dette ord „naturlig eller biologisk orden" bare et ganske problematisk begrep? Svaret kan bare erfaringen gi.

La oss altså ennå en gang — og denne gang mer opmerksomt — se på bildet til høire som med sine mange svingede linjer skal være i overensstemmelse med den „biologiske orden". Vi opdager: to elveløp og en vei gjennemskjærer landskapet fra høire til venstre, en stor bilvei svinger sig ovenfra og nedover gjennem landskapet. Elveleiene følges av hekker, busker og trær, og bakke op og bakke ned er markene likeledes omkranset og gjennemskåret av hekker. Den idylliske ro i dette landskap skriver sig fra vindstilla. Loddrett stiger røken fra skorstenene tilværs og bøier sig til høire og venstre først når den kommer op i de høiere



regioner. Karakteren av fruktbarhet er tydelig. Kveget tumler sig fornøid, fuklene bygger reder i buskene og veselen smyger sig avsted efter markmus.

På bildet til venstre er elveleiene og veiene jevnet ut, hekkene revet bort og frukttrærne slått ned. Granen i forgrunnen til høire har stormen knekket. I stedet for hekker og trær strekker piggtråd og elektriske høispenningsledninger sig langs veiene. Mannen som har anrettet alt dette var en tegnebrettfanatiker som energisk vil tilbakevise tankene om at han har ødelagt noe i naturen. Efter hans mening har han bare brakt den i orden. Han gjorde det for å få den mer fruktbar og større. Da han fant landskapet gjennemskåret av svungne og krumme veier og elver og av tjern, vasspytter og myrer og unyttig krattskog, kom han på den tanke å fjerne alt „overflødig". Det første „overflødige" var tjernene og vasspyttene. Han fikk dem til å renne ut idet han utdypet elveleiet. For å kunne gjøre skråningene dypere, sementerte han dem og fjernet således hekkene. Derpå fyllte han ut dalbunnen og hadde således tilfredsstillet sitt ønske om mer akerjord. Men efter noen år døde frukttrærne, fordi grunnvannspeilet var blitt lagt dypere. Man måtte hugge dem ned. Merkelig nok er heller ikke dalbunnens fruktbarhet så stor som man hadde ventet. Nedbøren er blitt mindre. Vindene fra dalen hvirvler op akerjorden og fører den bort. Vinden blåser også bort kulsyren i jorden som er uunnværlig for planteveksten. Den fruktbare dugg og skodden ligger bare en kort tid over markene fordi hekkene er borte. Regnet skyller bort den dyrebare moderjord fordi de nye grenser ikke mer på gammel bondevis løper parallelt med høidedragene, men er trukket snorrette.

Intet er overdrevet i dette eksempel. I 1935 og 1936 opsto der i det nordøstlige Europa støvstormer i skyskraperhøide. Grunnen var nivelleringen av landskapet efter vårt eksempel. I Ober-Schwaben har man senket en innsjø og dermed fremkalt et nordisk klima hvor der hver måned optrer frost gjennem fordunstningskulde. Denne egn er tapt for fruktdyrkingen. Efter nedhuggingen av en storskog på et middels stort vingods opsto der en årlig frostskade på 8000 mark. Den sudetertyske senator Stellwag holdt den 16. desember 1936 i det daværende tsjekkoslovakiske senat en stor tale hvori han sa at det bøhmiske jordbruks gjeld på 60 milliarder tsjekkiske kroner nesten utelukkende var en følge av tørkeskader.

Tyskland har forstått disse advarende tegn. I Tyskland har man allerede i en årrekke hatt en rikslandskapsarkitekt. Det er professor Seifert som har tilsyn med arbeidene på riksautostradaene efter den „biologiske ordens" prinsipper. I den fremtidige nyordning av Europa vil man måtte vurdere de tyske erfaringer med de tyske landskapsarkitekter som et viktig bidrag mot at Europa legges øde.

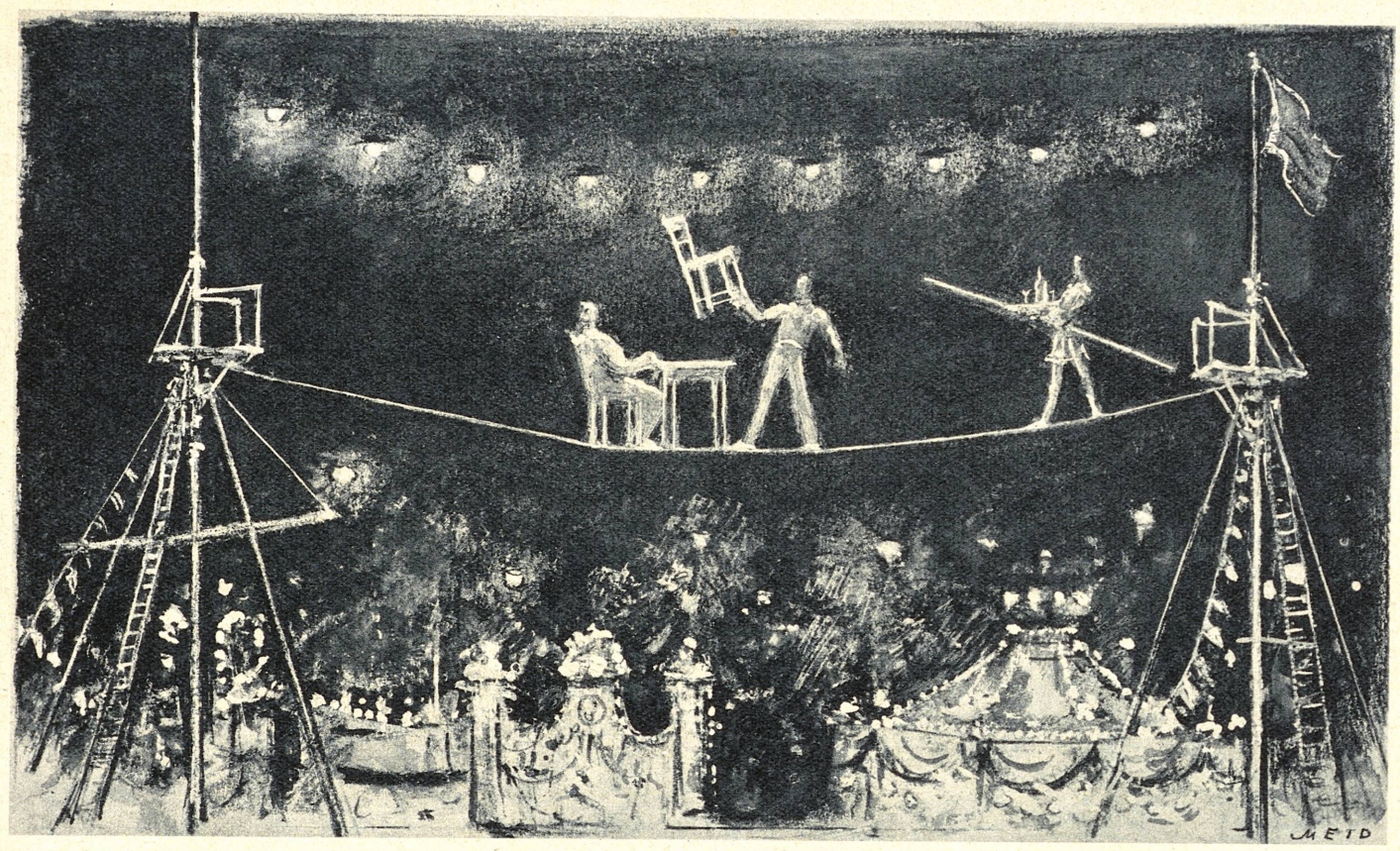
Tegninger: Manfred Schmidt



Et nylig opdaget portrett av Michelangelo

Det lille bilde, fra omkring år 1550, ble for noen uker siden opdaget på lagrene i det kunsthistoriske museum i Wien. Portrettet er av stor betydning da det viser oss en helt annen Michelangelo. Riktignok er det virkelig hans ansikt, men den ukjente kunstner som malte ham, så ham på sin personlige måte. Påskriften: „Il divin Michelangelo Bonarroti Florentino" lyder derved som en trøst, for det er som om han istedenfor den „guddommelige" heller vilde vise en av Gud hjemsøkt. Fylt av ærbødighet har han merket en aldrende titans tragedie — for selv om han har malt ham nøiaktig, har han også gjort ham penere. Det sammenfiltrede hår som vi kjenner fra alle bilder av ham, er krøllete, den flattrykte nese korrigert. Men fra blikket i øinene strømmer den grandiose melankoli, som sammen med et vulkansk temperament utgjorde Michelangelos hemmelighet. Rynkene og furene viser tydelig hans alder, bare pannen lyser som før og vitner ennu om ophøiet ild. Vel ser vi den ensomme, innesluttede som holder sig for sig selv, men utover det ser vi også den meget trette. Det er den besattes avmektige tungsinn som når han blir gammel merker at hans demoniske kraft dog er bundet i ham selv, i de jordiske organer. Og denne opfatning i „manér"-stilen som maleren har anvendt er også årsaken til den merkelige forvirring man føler overfor dette nye og berikende Michelangelo-porrett

Foto: Heddenhausen



. . . med balansestangen løs over underarmene, et serveringsbrett med en flaske på i hendene, slik skrider la Stellas kusine i lett skjørt bort til de to „svevende drikkebrødre" . . .

La Stella
OG DEN LILLE KADETT

En fortelling av Hans Leip med tegninger av professor Hans Meid

Den lille kadett hadde en dag orlov. Han kunde ikke reise hjem straks, hans mor var dertil reist til bad, og hans far pleide nytte tiden til å gå ut på gamle eventyr. Men en god venninne av mama, enkegrevinne Z. bodde i havnebyen og tok sig av ham. Hun var dobbelt så gammel som den unge mann, men hva vil det si idag. Han syntes iallfall hun var like så elegant og vakker som hans mor.

Om aftenen dro de ut i fornøielsesparken. De drakk sjokolade og betraktet løvene og tigrene. Grevinnen talte om jakt i tropene. Hun smilte til den lille kadett: „Når Deres krysser foretar sin verdensomseiling, vil De også komme til tropene." Det luktet ramt fra burene. Duften av lommetørkleet som grevinnen tok ut av håndvesken likte den lille kadett.

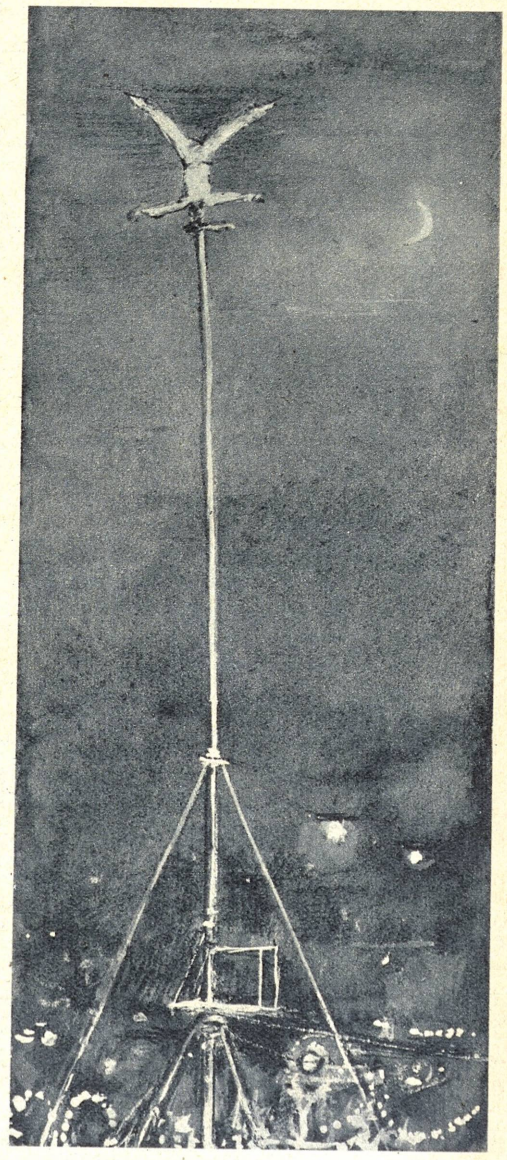
De slentret bortimot en eng hvorfra der lød applaus. Der optrådte en linedansertrupp. Numret med syklene var nettop forbi. En nett pike klatret nedover taugstigen fra plattformen, neide ennå en gang på artistvis med løftede hender og gikk rolig bort. Nå balanserte truppens direktør hitover klædd som en tennisspiller. I den ene hånd bar han en stol, i den annen et bord og stillet midt på linen bak sig stolen hvis ben var forbundet med hverandre med en tverrlist forsynt med hakk, likesom bordet. Direktøren satte sig, og satte bordet foran sig. Fra den andre siden kom hans partner, også med en stol, og satte sig overfor ham. De satt nesten ubevegelige, bare direktøren dreide livlig på hodet som om det ikke var noen sak og ropte vitser ned til publikum til alminnelig munterhet og ropte på en tredjemann til skat (tysk kortspill) og på kelneren. Kelnerne dernede i haven så op og smilte forlegent, enskjønt de hørte vitsen to ganger daglig. I stedet for dem skred La Stellas kusine i en lett kjole, med balansestangen løst over underarmene, et brett med en flaske på i hendene, smådansende fra den høie tau-estrade bort til de to svevende svirebrødre og anrettet fra brettet. Direktøren trakk frem glass og skjenket i, de støtte glassene mot hverandre, de drakk, ikke en dråpe gikk til spille, applausen var stor og vedvarte da de uten uhell reiste sig med de mange gjenstander og nådde tilbake til platformen.

De to trange platformene, som linen var utspent mellem, var forankret ti meter over jorden til et tynt stangverk. Fra det ene hevet der sig en glatt mast tre ganger så høit op i natthimlen. Den nette piken som like før var forsvunnet, kom rolig bortover marken. Hun hadde kledd sig om og var nå en matros i hvitt og i vide bukser. Hun fortrakk ikke en mine, byttet sine høihelte sko med lave seildukssko, gned litt magnesium mellem håndflatene og klatret opover taustigen. Uten et øieblikks nølen grep hun om masten og klatret i rolige drag op til toppen. Der var det festet en jernring slik at skuldrene og hoften hennes akkurat gled gjennem. Hun satte sig på den ytterste rand av ringen. Masten, som engang måtte ha vært en stolt furu, svaiet som et siv. Det sjenerte henne ikke det ringeste. Hun la sig bakover, hang i knærne, såvidt holdt oppe av fotspissene som var skjøvet inn under den motsatte side av ringen, og svingte så som en pendel høit oppe i luften. Hjertet banket på den lille kadett i den betatt tause mengde, enskjønt han hadde lært hva skoleskibseksersis er. Men der var intet vant, intet tau som man kunde holde sig i, og der oppe var en pike og ingen barsk sjømann. En eller annen sa forklarende til sin dame: „Det er La Stella!"

Linedanserinnen i sin svimlende høide fortsatte imidlertid sine kaprioler, hang bare med en fot eller en hånd i en kort løkke, stemte sig langt ut fra masten som bøide sig litt under den lette last, svingte hit og dit i grasiøse bevegelser, klatret atter op på ringen og stilte sig op på den med skrevende ben, stakk hendene i lommen, la hodet frekt bak i nakken og begynte å vippe i knærne så masten svingte sterkere som vilde den brekke, og hver enkelt dernede følte det som måtte hun bli slynget ned av den svingende kraft der oppe i høiden. Men ikke nok med dette. Da den skrøpelige ring under føttene hennes riktig var kommet i sving, bøide hun sig, grep om den med hendene, strakte sig langsomt op og fullførte en hodestilling på den svaiende mastetopp i mange sekunder slik at enhver holdt pusten og mente at nå skjedde der en ulykke. Men uanfektet lot den unge akrobat benene sine synke tilbake i sin naturlige stilling, bøide sig grasiøst i alle fire vindretninger og gled derpå med største sinnsro langs masten ned i dypet, neide ennå en gang på plattformen i den brusende applaus mens neste nummer satte inn med fyrverkeri og stort bråk.

Den vakre grevinne klappet den lille kadett på skulderen. Hun følte at dette hadde fengslet ham sterkt. „Hva var nå det!" sa hun lett og spottende: „Slikt kan jo du også. En sjømann gjør slikt hver dag."

„Naturligvis!" svarte han, men i sitt indre trodde han ikke på det. Med stive øine fulgte han den nette, en smule for bredhoftede matrosskikkelse, som rolig gikk bortover engen og forsvant mellem havebordene. „Kom, la oss spise aftens", sa hans ledsagerske og tok ham i armen. Hun snudde sig, han fulgte automatisk efter, de måtte gjennem strømmen av mennesker hvis ansikter fortrakk sig i rakettlyset. Da grevinnen nådde mer åpent rum og så sig om, var den lille kadett ikke lenger bak henne. Hun ventet en stund, hevde sig på tærne, hun opdaget ham ikke. Hun gikk inn i restauranten. Han vil nok komme snart når han blir sulten, småen, tenkte hun.



. . . oppe på den pendlende mastetopp fullførte la Stella i flere sekunder en „ståen på hodet", slik at alle tilskuerne holdt pusten . . .

Den lille kadett var kommet avsides i den retning linedanserinnen var forsvunnet. Han så henne der sitte ved

Fortsettes side 36

PRAG 1941

„Signal" besøker hovedstaden i Protektoratet

Hele det indre liv i det ved Tsjekkoslovakias sammenbrudd opståtte Riksprotektorat Bøhmen og Mähren står under beskyttelse av Det Stortyske Rike. Med unntagelse av landets forsvar og dets utenrikske representasjon ligger alle forvaltnings- og kulturlivs organer i tsjekkiske hender. Befolkningen nyter godt av alle et nøitralt lands fordeler og kan frigjøre alle krefter for den indre utvikling. Prag er som hovedstad sete for en autonom tsjekkisk regjering



Nedenfor ligger det gylne Prag. Fra utsiktstårnet på Laurenziberget, høit over Hradschin, Moldau og den herlige by, viser en politimann den fremmede sitt lands stolthet. Politiet i Prag er tsjekkisk og snakker foruten sitt eget morsmål i dag igjen — med få unntagelser — flytende tysk



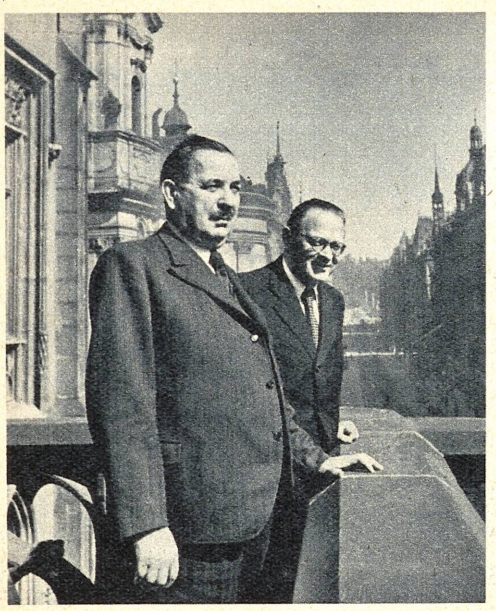
Bybud? — Bybud! *Det første man stusser over i Prag er de mange bybud. Det er annerledes enn på nesten alle andre jernbanestasjoner i Europa, for mennene i Protektoratet er ikke innkalt til militærtjeneste*

Fotos:
Anneliese Schulze

Kvinner arbeider for kvinner. *Kvinnene i Prag kan vie sig helt og holdent for de ting som i første rekke interesserer damene, for luksusindustrien blomstrer nå som før ved Moldaus bredder*

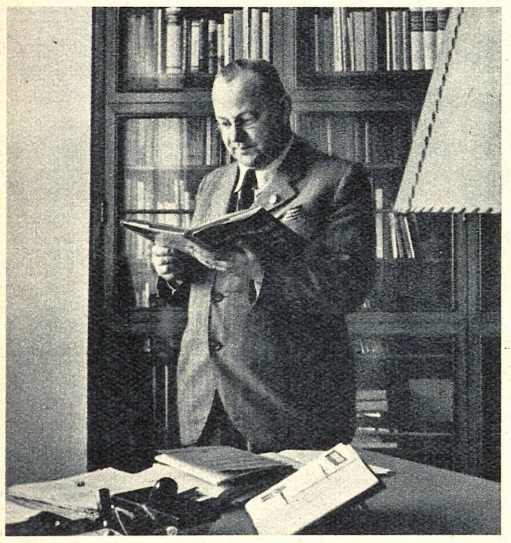




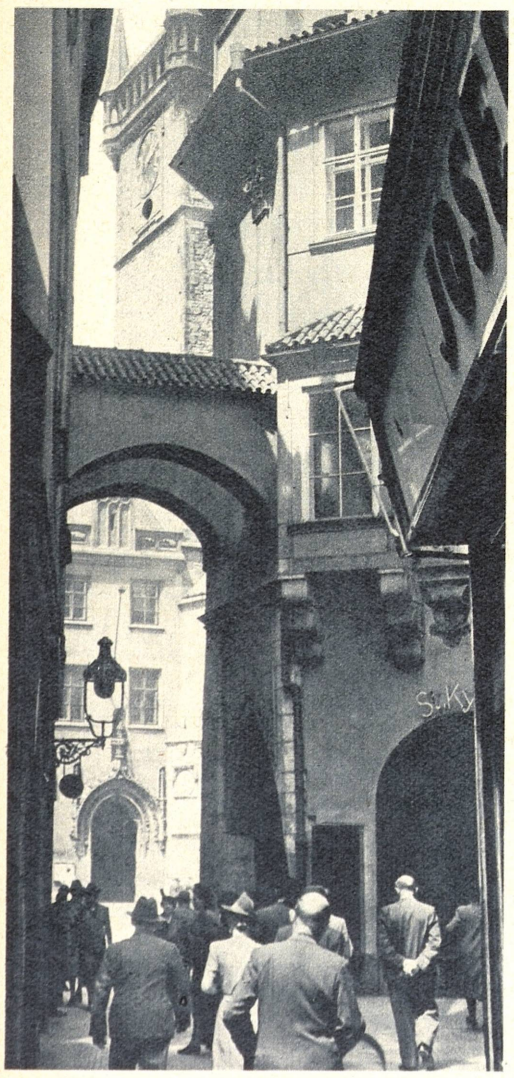


Forvaltningens menn

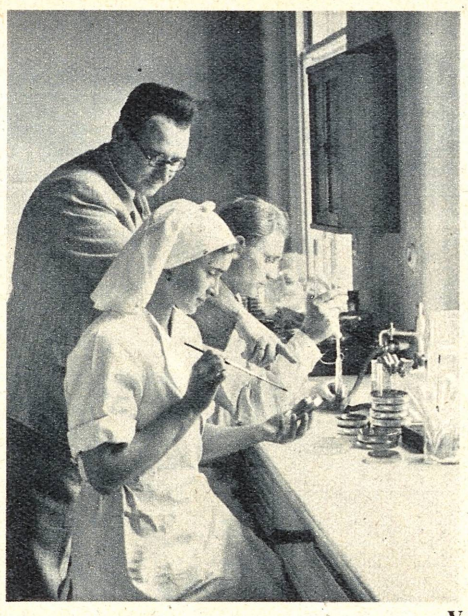
Primator Dr. Riha,
Prags borgermester, er tsjekker



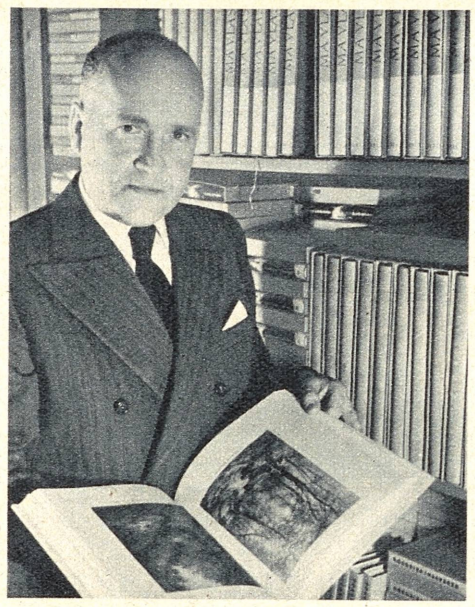
Primatorens stedfortreder
Prof. Dr. Pfitzner er tysker



Storby og småby Prag. *Chikago? Nei, en skyskraper i Prag. Byen har mange slike praktiske kontorhus, som ofte dukker op midt i de gamle, maleriske smau (ovenfor)*

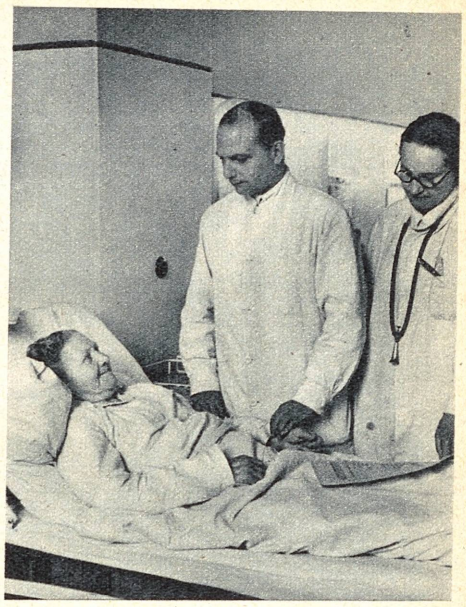


Dr. Schubert, *leder av sunnhetsanstalten i Prag overvåker her tilberedningen av vaksinasjonsstoff. De nylig foreskrevne tyske sanitetsbestemmelser gjelder for hele Protektoratet*



Vitenskapens og kulturens menn

Friedrich Rudl, *generaldirektør for det største tsjekkiske forlag har hatt en særlig stor suksess med bøker om kunst. Malerboken „Mitt hjemland" og Manés „Nasjonens testament" opnådde begge de overraskende store oplag av 15000, skjønt bøker om kunst som regel ikke er billige*



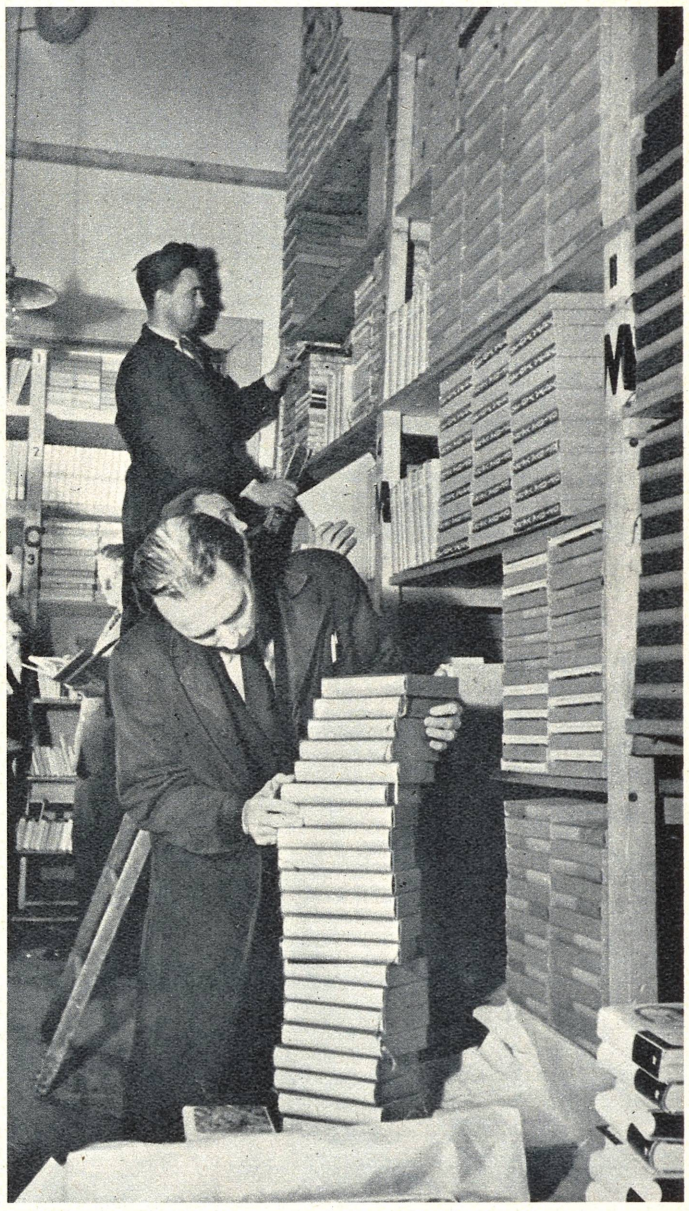
Prof. Dr. Dietrich Jahn, *fikk anvende nesten en halv million mark til utvidelse av Prags kommunale sykehus, hvis leder han er. Det er nå blitt en mønstergyldig, moderne klinikk*



Og så kunsten i Prag! *Pragerne er lidenskapelige operagjengere og svært glad i dans. Her ser vi operaballetten holde øvelse på taket av Nasjonalteatret*



Om søndagene opover langs Moldau. *Tsjekkeren er sparsommelig og fordringsløs. Om søndagen sitter der mange tusen pragere langs høidene på begge sider av Moldau. De nyter den friske luft, sparer restaurant-utgifter, og er i godt humør. Men de sparer ikke av smålig gjerrighet. De bringer ofte store ofre for å kunne sende barna på en høiere skole eller for å kunne skaffe sig et eget jordstykke*



Den politiske brosjyre *finner stor interesse i Prag. Den mest leste politiske bok er ,,I morianens rolle'', av Emanuel Moravec, oberst i den tidligere tsjekkiske generalstab*



Det verdensberømte gullmakersmau *har som alle Prags gater atter fått et tysk-tsjekkisk gateskilt*



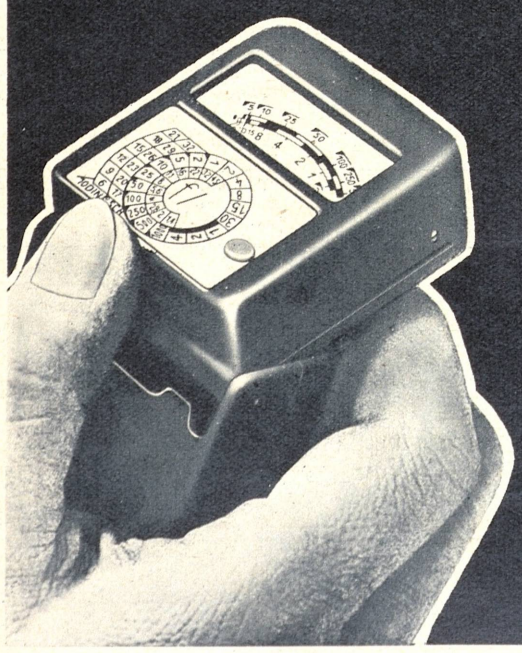


Den tsjekkiske musikk lever. *Smetana, det 19. århundres store komponist, og professor Talich, nutidens berømte Prager-dirigent, er for ethvert tsjekkisk barn innbegrepet av nasjonal kultur*



Kontraster. *Prag er saklig moderne (ovenfor) og stille religiøs (til høire), kontraster som man ofte finner tett ved siden av hinannen i Prags atmosfære*





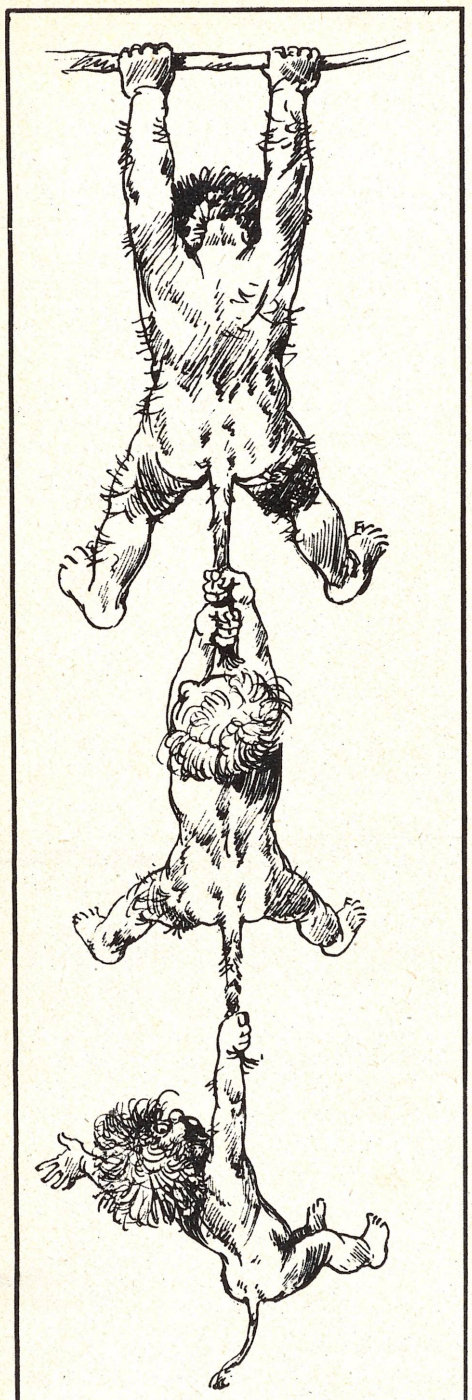
Dine bilder blir bedre

med eksponeringsmåleren ***Lixtus***

FREMSTILLES AV: **GOSSEN** / ERLANGEN

Fabrikk for elektriske presisjonsmålerapparater

mavometer, asymmeter og andre original-konstruksjoner.



„Gymnastikkøvelse"
Randtegning i en skissebok

Billedreproduksjoner (7)
fra Paul Neffs forlag, Berlin

„Bedårende" heslige mennesker

„Signal" forteller om den svenske humorist Robert Høgfeldt, som aldri har tegnet et menneske „vakkert"!

Selv om skjønnhet blender, så er også det absolutt heslige ikke mindre egnet til å vekke opmerksomhet. Det gis sågar en viss „heslighetens magi" som kan utøve stor virkning på ømfintlige gemytter. Og i de herligste eventyr, likegyldig hvor i verden de fortelles, forekommer der alltid en skrekkinngydende person, som ved siden av et dystert vesen naturligvis også er utstyrt med et frastøtende ytre. Heslige fremtoninger formår altså å gjøre inntrykk på den menneskelige sjel — er dette inntrykk alltid avvisende? Vil det bestandig bare vekke avsky? — Nei! En full mann som i sin omtåkete tilstand ikke klarer å spise suppen sin, er ganske visst et mindre hyggelig syn — men en liten unge, som smører til ansiktet sitt med syltetøi vil alltid virke bedårende.

Det kunde nevnes mange lignende eksempler og det vilde alltid vise sig, at det kommer an på, hvem som er heslig og hvem som opfører sig avskyelig! Psykologisk betraktet, kan man tilføie: det kommer også meget an på hvem det er som er vitne til heslighetene. I ethvert fall kan heslighet vekke en rørende hengivenhet og appellere til menneskets edleste karaktertrekk, hjelpsomhet og kjærlighet.

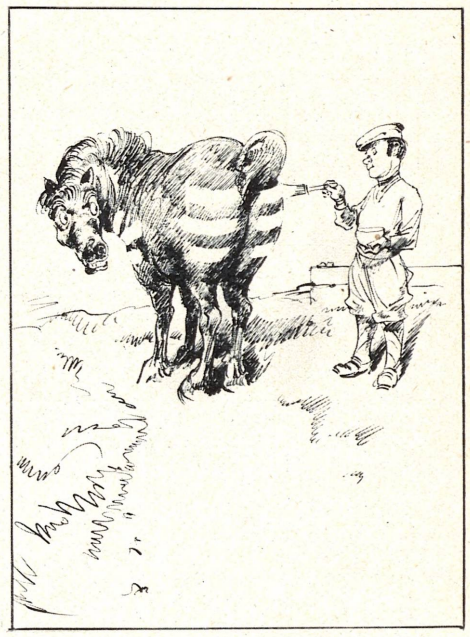
Men disse ting virker bevisst eller ubevisst med når man betrakter humoristen Høgfeldts tegninger. Denne mann forstår sig på sjelelivets hemmeligheter. Enhver kunstner ønsker naturligvis å henvende sig til en størst mulig menneskekrets — og for å opnå det streber han efter å uttrykke sig så tiltalende og vakkert som mulig. Robert Høgfeldt gjør det på en annen måte. Han viser oss bare heslige ting — kandisert med komikkens honning. Og med ett slag har han vakt alles interesse. For det er jo rørende, og det går en like til hjertet når han viser oss et i sin heslighet uendelig hjelpeløst folkeferd med sine jordiske plager og sparsomme ofte bare innbilte gleder. Han kan tillate sig å tegne tildragelser som i og for sig er bedrøvelige. De optredende personers heslighet hensetter dem i en annen sfære — men tildragelsene selv beror på studier av hverdagslivet. De virker helt avvepnende for man kan simpelthen ikke være ondskapsfull overfor så heslige skapninger. Den kloke tegner flykter inn i et eventyrrike for i ly av dette å holde et speil frem for verden. Han fniser om kapp med sine dverger og nisser og den latter som de forårsaker, virker så uimotståelig at alle må gi sig over. Hva er nå dette for en kar, hvorledes arbeider han? På en høist personlig måte! Han har bereist mange land for å studere, men resultatet er slik at man kan si:

En maler som reiser — og ikke har øie for landskapene!

Derimot har han samlet utallige studier av menneskelige vesener, som han har iakttatt underveis. Høgfeldt ble født i Nederland av svenske foreldre, senere flyttet familien til Tyskland. I Düsseldorf lærte Høgfeldt å tegne og male, forståelsesfulle lærere understøttet hans anlegg, som allerede den gang



„Lystige vinterdager"
En Stockholms-spesialitet — tegneren viser hvor ivrig blikktakene blir feiet efter hvert snefall



Hvorledes sebraene blir til?
Nei! Men ved blendingsøvelser i Sverige blir sorte biler forsynt med hvite striper og da gjør Høgfeldt et tilvarende forslag for sorte hester





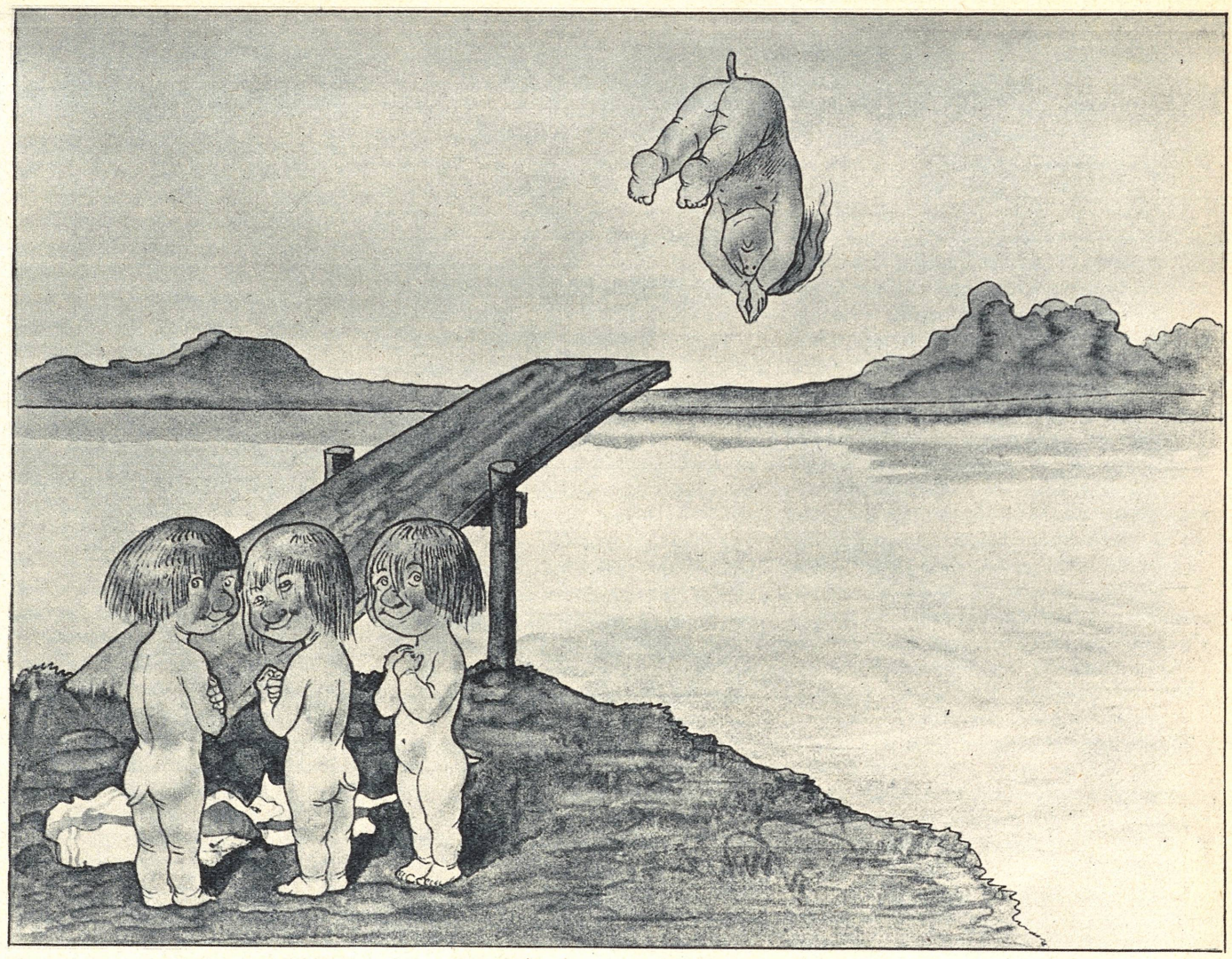
Mannen som man bare kan tenke sig midt iblant hans tegninger: Høgfeldt i arbeid. Til venstre **„Optimistene"**

viste en tendens til fremstilling av menneskelige svakheter og karaktertrekk. I 1913 flyttet han til Stockholm.

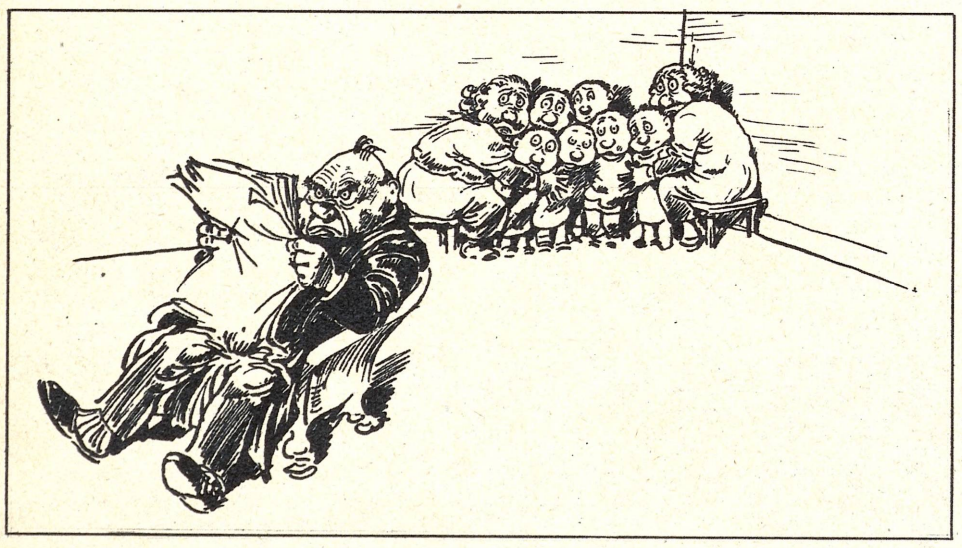
Høgfeldts måte å male på, og som også karakteriserer hans pennetegninger, er meget bemerkelsesverdig. Den gir hans skikkelser en poetisk forklarelse. Et koldt, saklig pennestrøk vilde ta bort meget av deres fortryllende virkning. Da man kan nyte et kunstverk bedre, når man kjenner til hemmeligheten ved midlene og uttrykksmåten, så må vi gjøre opmerksom på, at det hele tross all karikering er riktig tegnet. Man behøver i så hensende bare å betrakte hendene, hvor fint de er utført. Her er det virkelig en mester som går til verks og som vet å bruke sine midler overlegent.

Især tegningen „Optimistene" (nedenfor til venstre) viser hvilken dypsindig humor han er i besittelse av. Disse karene som lystig klunkende driver avsted i den lette båt mens blodtørstige sjakaler følger dem langs stranden ferdig til sprang — det er en merkelig kraft i dette bilde. Det er en eventyrlig fantasispøk og en krass lignelse fra menneskenes hverdagsliv. Det kommer an på hvorledes man selv er i stand til å la tegningen virke på sig. Men slik er det med alle hans tegninger. De er romaner uten ord. Stygge nisser banker med listig krummede pekefingre på dører, som ellers holdes lukket — dørene springer op og man ser alt det som er innenfor. Den som har øine å se med, han se!

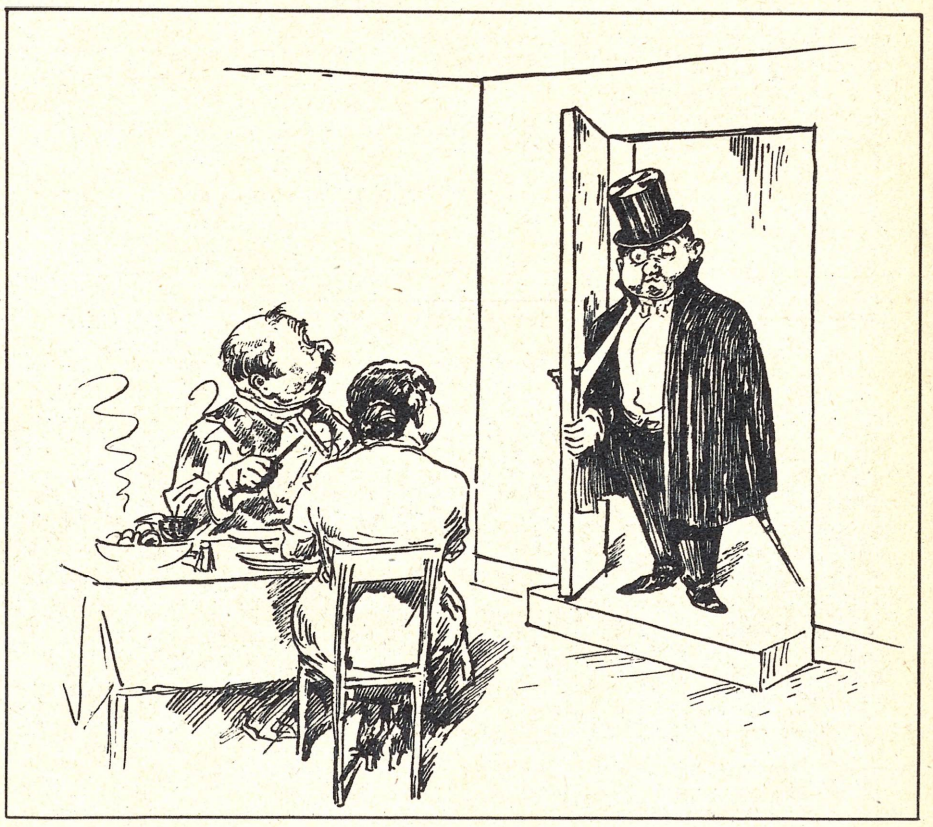
Anton Sailer



„Svømmebadet"
Et typisk bilde fra de heslige dvergers liv, som tegneren har opfunnet



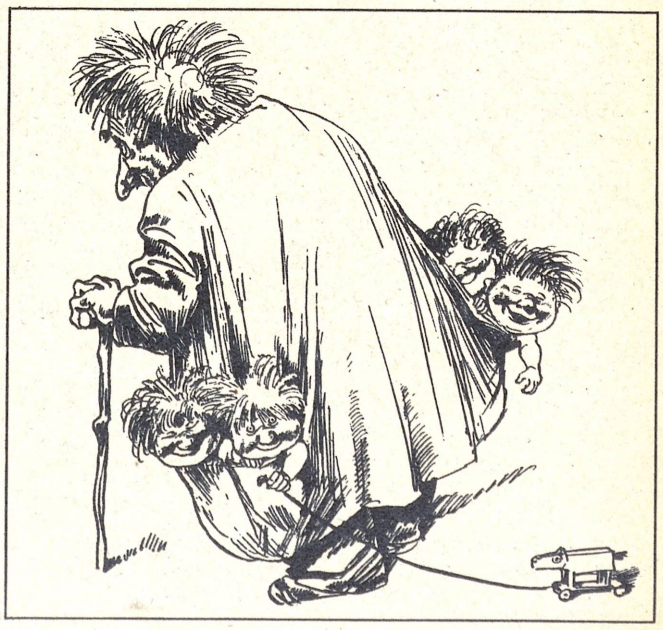
Det harmoniske familieliv!
„Når familiens overhode leser avisen . . ."



„Den fortapte sønn"
Et tema som er blitt skildret hundrevis av ganger — men alltid ble den hjemvendende sønn fremstillet i fillete klær. Høgfeldts eiendommelige måte å løse opgaven på, kommer det daglige liv meget nærmere: Han viser den talmiglans hvormed sønnen kommer tilbake til det solide borgerlige foreldrehus



Til venstre:
Det store opgjør på familiedagen! *Og til slutt (til høire) et bedårende bilde av fornøielig lykke:*
„Bestefar!"



Fortsatt fra side 12

De siste dager i Iran

. . . og dessuten den tyske flåte i den Persiske Golf

I dette tall er endog tatt med den tyske flåte i Iran? Ja, virkelig. En fryktinngydende tysk flåte i den Persiske Golf. En kveld gikk et rykte gjennem Teheran. Hundrer av tyske marinesoldater er kommet! I busser! Kjempeopløp foran Deutsches Haus' Og på taket av bilene er der stuvet op mistenkelige kasser. . . .

Og ryktesmedene hadde sågar rett!! Det var et opløp foran Deutsches Haus. Og det var kommet en buss med mistenkelige kasser som inneholdt . . . tomme ølflasker. Og det var steget ut to dusin tyske sjøfolk som blev hentet fra koloniene. I den Persiske Golf ligger nemlig fem skib av Hansa-linjen fast, og den stakkars besetning må nå engang i året rekreere sig i fjellene efter opholdet i det glødende helvede . .

Besetningene på disse skib er så tallrik at de truer det engelske verdensrike på det verste. På hvert av de fem skib er der . . . elve mann som naturligvis også der blir nøiaktig passet på av myndelighetene, de får ikke lov å bade, ikke fiske, og neppe får de gå i land.

I alle disse ting viser Iran en konsekvens som ofte går over hattesnoren på vedkommende, men som i virkeligheten ikke er annet enn uttrykk for dets ytterste nøitralitet. I kinoene får intet land lov å gjøre propaganda. I avisene står 31 tyske offisielle meldinger ved siden av 31 Reuter-meldinger. Og til tross for opriktig høiaktelse for Tyskland, gir man det på ingen måte med hensikt noe fortrin. Bare en ting har skapt en bølge av misstemning mot England — og det er England selv med dets alltid høiere opskrudde fordringer.

Et sikkert tegn: Gullprisen faller

Til tross herfor blir arbeid og opbygning ikke et øieblikk avbrutt. De pene kvinnelige ungdomsførere i sine grønne uniformer har bestått sin eksamen, forlatt sin fjell-leir i Schimra og er nå vandret ut i provinsen for å utdanne et nytt ungt Iran. Asfalten på den store utfallsvei fra Teheran, som jeg nå kjører hjemover på, er i mellemtiden lagt flere kilometer videre, og jernbaneskinnene på strekningen til Täbris er allerede lagt forbi Sendschan. Bare menneskene er blitt litt mer nervøse . . .

Neste dag er jeg i Täbris. Der hører jeg en nyhet, en liten uanselig nyhet Gullprisen er i Täbris-båsaren i løpet av natten falt fra 80 til 50 tomaner. Og det betyr intet annet enn at englenderne har fordelt kjempemengder av gull blant grensestammene for å opvigle dem. Der eksisterer ikke noe klarere bevis enn den frie handels ustadige barometer.

En dag senere, og Ararat står atter foran mig og den mektige plass med bomullstabler som her blir lastet om fra iranske til tyrkiske lastebiler. Og oppe på fjellavsatsen lyser det nye felles tollhus hvis gårdsplass grensen går midt igjennem. Iranreisen er forbi. Kveldsmåltidet inntar jeg allerede sammen med en gammel tyrkisk bekjent.

Like efterpå kom overfallet.

Fortsatt fra side 6

Kan Amerika beherske verden?

De Forente Stater vil ta Englands maktposisjoner og rettigheter over hele verden i arv, så må de også overta Englands forpliktelser. Det vil USA imidlertid ikke være i stand til og deres krav på verdensherredømmet vil strande på dette.

Europa for sig — og de „koloniale" stater for sig

Det storeuropeiske handels- og industrirum, hvis konturer nu begynner å tre tydelig frem, kan ikke en gang av den tetteste angloamerikanske fjernblokade bli tvunget i kne. Dette rum vil efter vanskeligheter i begynnelsen bli i stand til å føre et selvstendig, i sig selv utbalansert, økonomisk liv. Selv om England opretholder sin nåværende stilling, så vil det hverken som konsument eller som produsent spille noen betydelig rolle. Alle de land i verden som inntil begynnelsen av denne krig var økonomisk avhengige av England (og det var flere enn de land, som er med i selve imperiet) vil da være henvist til De Forente Stater som den eneste mulige kontrahent. Med andre ord: de „koloniale" stater (bortsett fra det fjerne østen med sine ennå, uklare perspektiver) vil da ene og alene være henvist til hverandre. Men i en slik situasjon kan de ikke eksistere. De Forente Stater går med fulle seil en situasjon i møte, som de ikke kan mestre, selv om de klarer å nå frem til den.

Land som Brasil, Kanada og Australia lever for en vesentlig del av å selge sine råstoffer. Man må ikke la sig lure av den nåværende febrilske oprustning i USA, den betyr i grunnen en forbigående tilstand og økonomisk betraktet en uhyre opsamling U.S.-amerikanske forråd.

Allerede på nåværende tidspunkt er Amerika ikke lenger i stand til i fullt omfang å overta den kanadiske og australske hvete eller den brasilianske, indiske og egyptiske bomull, fordi det selv produserer kjempemessige overskudd av disse og flere andre produkter. Økonomisk sett kan Amerika ikke overta den rolle som det engelske moderland tidligere spilte, fordi det ikke er et „suppleringsland" men en konkurrent av de „koloniale" stater på råstoffmarkedet.

Farerne ved overflod

Den amerikanske industri var — for fredsforhold — allerede før denne krig håpløst overdimensjonert. Den nåværende rustningsboom driver denne overdimensjonering ennå et godt stykke videre. Når det atter en gang blir fred på jorden, så vil tvangen til å eksportere bli sterkere for amerikanerne enn noensinne før. Herunder vil de imidlertid måtte kollidere med de andre „koloniale" lands unge industrier som disse land så meget mindre kan gi avkall på som de jo bare i ringe utstrekning kan få avsatt sitt landbruksoverskudd til USA.

For øieblikket hjelper amerikanerne



sig med, at de kjøper op avlingene overalt i verden, uten noensinne å få bruk for dem, enn si komme i besittelse av dem, for dertil mangler de ikke bare skib, men i lang tid også lagerhus. Det viser sig allerede i dag at den av Anglo-Amerika avhengige uteneuropeiske verden aldeles ikke kan leve uten det engelske moderlands- og Kontinental-Europas forbrukermasser. Like så lite som Amerika i det vendelige kan drive på med å kjøpe op den oversjøiske høst, kan det i lengden holde sitt eget landbruk gående med betaling av premier for ellers uselgelig eller ikke en gang avlet hvete.

Hva burde Amerika gjøre

I den første del av denne artikkel var Englands utvikling skildret så utførlig nettop for å gjøre klart at Amerika ikke kan overta arven efter det. Amerika måtte da beslutte sig til å føre en likeså konsekvent handelspolitikk som England i sin tid gjorde det: det måtte radikalt ødelegge sitt eget landbruk for å kunne ta imot de andre oversjøiske lands agrariske masseprodukter, det måtte lamme de unge industrier i Kanada, Brasil, Australia, Syd-Afrika, Argentina forat disse land skulde bli tvungne til å ta imot Amerikas ferdige varer.

Av forskjellige grunner som vi nedenfor skal gi noen eksempler på, er så vel det ene som det annet umulig. For øieblikket mener Amerika med lån å kunne overvinne de vanskeligheter som tårner sig op overalt, men i virkeligheten blir vanskelighetene derved bare større, for debitorlandene må jo for å kunne betale renter og amortisasjon se til å selge ennå mere av sine allikevel uavhendelige overskudd. Den amerikanske rustningsboom kan nok skjule disse sammenheng for nærværende, men i overskuelig fremtid vil nettop derfor selvmotsigelsen i det amerikanske krav på herredømmet komme til å tre så meget tydeligere frem.

Teoretisk er den mulighet for hånden at Amerika tvinger de andre produsenter av agrarråstoffer til å innskrenke eller å slutte med denne produksjon. De verdensopdyrkningsplaner som Amerika for tiden propagerer for hvete og bomull etc. har åpenbart dette for øie. Men heller ikke dette er noen virkelig utvei, ja landene skader derved sig selv, for jo mindre ull Australia produserer og selger, desto færre amerikanske biler og radioapparater kan det kjøpe. Skulde Amerika allikevel sette igjennem å regjere den uteneuropeiske verden med bajonetter, så vilde denne verden måtte bøte for det med en grenseløs ødeleggelse av både sin industri og sitt landbruk. Amerika kan ikke regjere over verden fordi den aldri vil kunne bli en naturlig partner og suppleringsfaktor for de „koloniale" land; denne opgave kan bare bli opfylt av Europa — og av Østasia. Den kamp som angloamerikanerne fører mot Europa virker bare tilbake på dem selv og de land i verden som er økonomisk avhengige av dem.

Eksempler som beviser utviklingen

At vi har gitt en riktig skildring av denne utvikling vil fremgå av noen eksempler som vi har plukket ut på måfå.

Som kreditornasjon burde USA ha sørget for at dens handelsbalanse forble passiv, d. v. s. at utlandets kapitalforpliktelser ble opfylt i form av varer og arbeidsytelser. Istedet har USA med alle midler forsert sin eksport. USA's eksportoverskudd steg fra 1934 til 1939 fra 480 til 850 millioner dollar, altså til nesten det dobbelte! En vanvittig handelspolitikk for et kreditorland, betraktet selv fra et strengt kapitalistisk synspunkt.

I løpet av halvannet år er den amerikanske bomullseksport skrumpet inn fra mer enn en million baller i måneden til 72 000 baller. For å lette sin stilling og for å stenge den sydamerikanske bomull ute fra forretningen, ble der betalt høie subvensjonsummer for bomulleksporten til Kanada.

Skjønt Amerika fornuftigvis måtte gjøre alt mulig for å holde sitt marked åpent for egne og fremmede spinnstoffer (ull, bomull og silke o. s. v.), utviklet det med høitrykk sin egen kunstsilkeindustri (i løpet av et år — fra 1939 til 1940 — steg den amerikanske kunstsilkeproduksjon fra 330 til 390 millioner pund). —

Siden krigens begynnelse er Nyseelands kjøtteksport sunket fra årlig 350 000 tonn til 180 000 tonn. USA kunde ikke springe inn som avtager.

Før krigen solgte de mellem- og sydamerikanske stater 65 prosent av sine overskuddsråstoffer til Europa; USA kan ikke en gang tilnærmelsesvis overta disse mengder, ikke en gang nå under oprustningens høikonjunktur.

Argentina har måttet kjøpe op av farmerne hele maishøsten for det forrige og det inneværende år, da der ikke besto avsetningsmuligheter noen steds, aller minst i USA.

I Paraguay måtte likeledes staten overta hele tobakkshøsten for to år.

Av de rundt 250 millioner ulltår i de fem vesentligste av jordens ullproduksjonsland er mer enn halvparten blitt overflødige efter at Europa falt bort som avtager, da det ikke lenger består de ringeste avsetningsmuligheter for deres ull.

De fire viktigste hvetelands hveteoverskudd blir anslått til minst en milliard bushel; høist halvparten av dette er det mulig å avsette i fredstider. Hvorledes vil USA råde bot på det?

Fra offisielt hold i Nyseeland og Australia ble det allerede erklært at man ikke kan vente noen virksom hjelp fra USA med hensyn til de oversjøiske lands avsetningsvanskeligheter.

Selv i fredstid hadde hele verdens importbehov for to år kunnet bli dekket av de hveteoverskudd som i dag er forhånden i oversjøiske land. Hvorledes vil De Forente Stater — bortsett fra nødsforanstaltninger — kunde gripe støttende til her?

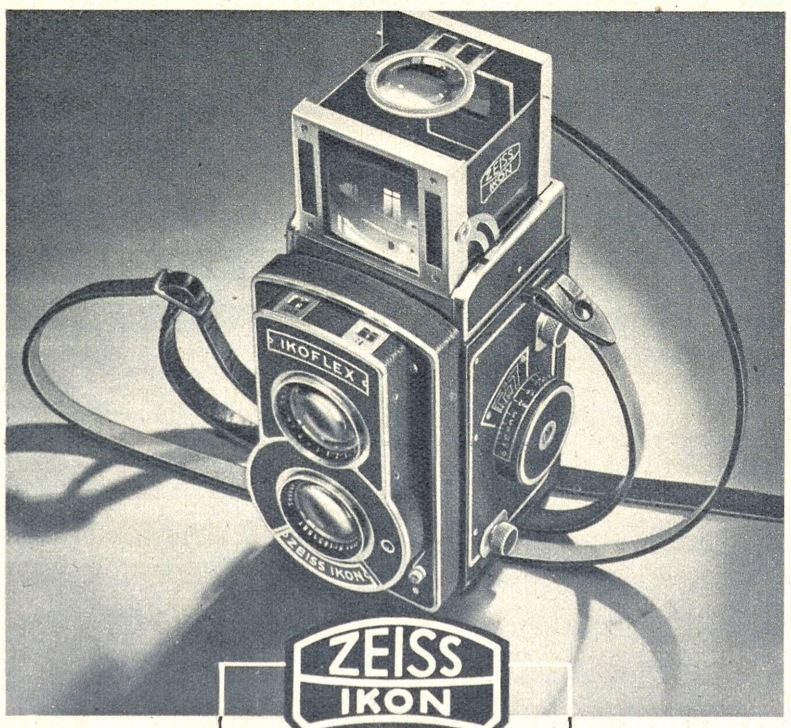
Man kan uten vanskelighet komme med flere eksempler. De går alle ut på det samme: Man kan snu på problemet som man vil, den indre selvmotsigelse i USA's krav på å beherske verden økonomisk og derigjennem også politisk, fører til uløslige vanskeligheter. Forsøket må mislykkes, da alle naturlige forutsetninger mangler. Den av Amerika kontrollerte del av verden vil bare kunne leve, hvis USA opgir den fremdeles utsiktsløse ødeleggelseskrig mot det nye Europa og tillater verden å finne en ny og naturlig ordning.

Lysstyrke — bare på papiret?

Mange eiere av lyssterke kameras har ennu „fra gamle dager" en uforklarlig redsel for å nytte lysstyrken i objektivet helt ut når de fotograferer. De blender heller av og må derfor ta til takke med lengre belysningstider. Det er et foreldet standpunkt. Med IKOFLEX III 6×6 cm. til eks. kan en uten betenkelighet arbeide med full åpning. IKOFLEX III er det eneste tooiete 6 × 6 cm-speilrefleksкamera med det verdenskjente Zeiss Tessar 1:2.8 f = 8 cm.

Skarpinnstillingen kommer meget bekvemt på en såkalt „lyssamler-mattskive". En special-sportsøker med automatisk paralaksutligning er likeledes innebygget. Videre er det mot dobbeltbelysning en godt gjennemtenkt film- og lukkersperre med automatisk filmspoling for det første bilde. Nærmere oplysninger om IKOFLEX III — ja også om begge de enklere modellene IKOFLEX I og IKOFLEX II — vil De få hos Deres Zeiss Ikon forhandler.

Generalagentur for Norge: Skarpmoen & Co., Dronningensgt. 26, Oslo.



Perfekt fotograferung med disse tre: Zeiss Ikon kamera, Zeiss objektiv, Zeiss Ikon film!

Fortsatt fra side 27

LA STELLA OG DEN LILLE KADETT

siden av en eldre kvinne ved et bord. Han ble stående like i nærheten. Hun hadde en stabel prospektkort foran sig og reiste sig for å selge dem. Da hun så den lille kadett, sa hun stille: „En riktig marinegast! Vil De kjøpe et?" Kadetten ble rød, han hadde ikke en øre på sig. „Nei", sa hun til alt hell: „Jeg forærer Dem ett til minne. Jeg har allerede lenge gjerne villet vite hva en riktig sjømann tenker når han ser mig deroppe." „Å", svarte han: „Storartet, helt fint!" „Sett Dem her", innbød hun ham glad. „Selge kan jeg nok alltid senere. Om jeg altså kunde mønstre på et seilskib, hva mener De?" smilte hun til ham. Den eldre kvinne satte op en avvergende mine: „Hun er alltid så gammelklok, hun kjenner ikke til noe annet enn sitt erverv." „Jeg er allerede sytten! Jeg vet hva jeg vil!" sa hun alvorlig. Den lille kadett tenkte: like så gammel som mig selv, jeg trodde hun var yngre. Der ble en pause: „Det må være fryktelig vanskelig på linen", sa han derpå. Han ble het fordi han kom til å huske på aftensmaten og grevinnen.

„Det er ingen sak, jeg begynte først da jeg var femten", svarte hun. Hun hadde et bredt, mørkt ansikt, hennes mørke øine strålte mot ham, stemmen hennes var dyp og noe sløret som det hører til medlemmer av omvandrende trupper, Den eldre kvinne strøk med en rynket hånd over en brun tynn kåpekrage: „Min datter — nei, dette er bare min niese — men min datter lærte først da hun var tyve år, hun er direktørens kone, ja, hun bærer brettet med flasken, og da de var på Sicilia og hun ventet et barn, optrådte hun enda, da . . ." hun tidde. Hun merket at den unge manns ører ennå ikke var vant til denne verdens åpenhet: „Ser De", fortsatte hun i en moderlig tone: „Det hele kommer an på øvelse."

„Og alltid å gjøre den nødvendige kontrabevegelse ved hodestilling, det gjør ingen kvinne mig efter. Og vel heller ingen mann — i otteogtredve meters høide."

Den lille kadett sa: „Ja." Han vilde gjerne ha reist sig. Han fikk et godt innfall til å komme sig av gårde. „Kan jeg få Deres signatur?" spurte han og holdt frem sitt prospektkort. Han lette frem en blyant.

„Skal jeg skrive mitt navn? Et autogram, ikke sant, slik som med filmstjernene? Men jeg skriver så dårlig. Skriv det selv, er De snill. Berta Ahrens."

Den lille kadett tore ikke gjøre noen innvending. Han sa ikke engang: „Jeg trodde De het noe ganske annet, men spurte bare om det var med eller uten h. Nettop som han hadde skrevet det, kom direktøren hen til bordet og sa: „Har den ære."

Kadetten strammet sig op. Men direktøren leste kortet. „Tøv", sa han, grep blyanten og strøk over navnet. „La Stella heter hun. Ahrens! Er det noe kunstnernavn? G'aften, hr. løitnant, unnskyld mig, et nytt engasjement ved siden av. Forretninger går foran fornøielser. Jeg har den ære."

„Er De løitnant?" spurte Berta la Stella nysgjerrig. „Å, nei", svarte han, „bare kadett."

„Men den nydelige lille dolken med elfenbenhåndtaket må De forære mig som minne", smilte hun innsmigrende. Hun vilde bruke dolken som brevåpner. Hun fikk mange brev.

Han sa undselig at det kunde han ikke. En vordende offiser uten portepé, vilde omtrent være det samme som en hund uten line. Hun gjorde leppene tykke som to små frankfurterpølser, støttet den kraftige hake i sine små hender og så op på ham, halvt nysgjerrig og halvt foraktelig. Det var tøv. En dag vilde hun bare bile eller ri, klatre i stang kan jo enhver orlogsmann.

Han skyndte sig å forsikre at så lett gjorde ingen det henne efter. „Nå, heller ikke De, mener jeg", kvitterte hun utfordrende. Det ergret ham: „Det behøver jeg heller ikke", trakk han sig stram tilbake.

Han sto fremdeles. „Sett Dem da", mente tanten. Han rystet på hodet. Folk så bort på ham som han sto der ved linedanserbordet. „Musklene mine", sa hun og bøide armen. „Kjenn bare, som jern. Jeg kler mig nå om, så drikker vi ett eller annet", smilte La Stella. Hun så ikke på ham da hun sa det, men han tok det til sig. Han hadde gjerne gjort det, men han sjenerte sig, nikket bare at han var enig. Han stammet at han måtte gå, var allerede invitert. Hun kniste, og det lød sartere enn man skulde ventet med hennes stemme. Således var det ikke ment. Om han kom igjen imorgen. Eller senere. Nei, dessverre hadde han orlov bare denne dagen. Om han da kanskje kom til Bremen, der var hennes neste gjestespill. Nei, ikke til Bremen. Skibet hans skulde på utenlandstur, til tropene.

Han bøide sig formelt, la hånden til luen. Hun viftet litt med hånden. Adjø, hr. matros, synd for brevåpneren. Men vær ikke så kry for tropene. Malaria har jeg også hatt allerede. Øinene hennes fulgte ham ikke lenge, ansiktet hennes var plutselig blitt sint. Hun løp fra tanten og kom straks tilbake i sin peneste aftenkjole.

Den lille kadett gikk inn i restauranten og fant grevinnen der. Han mumlet noe om å ha kommet bort og ha lett. Hun truet med en ringbesatt finger: „Lille kaptein, lille jaguar, hvem vet hvilke feller og stjerner venter rundt omkring." Hun lot ham bestemme rettene. Han besluttet sig efter lang betenkning for italiensk salat. Den fornemme dame ved siden av iakttok ham bekymret. Det var ikke egnet til å gjøre ham snakkesalig. Han stirret hen for sig. Med en gang kom han på at han hadde latt prospektkortet bli liggende.

„Efterpå vil vi gå og danse i en lystig restaurant", avgjorde grevinnen. Men hvis han vilde, kunde han også straks gå og legge sig så han ikke kom til å gjespe imorgen ved appellen. Og han var jo blitt skrekkelig stumm i haven.

Den lille kadett ble ildrød. Og ikke bare fordi han følte sig såret. Han så i dette øieblikk La Stella bruse inn i

Fortsettes side 38



Sai Shoki viser „ermedansen". *Bare hendene og ansiktet taler i denne berømte koreanske dans. Den skildrer det gamle eventyr om de 3 000 unge piker som kappes om kongens gunst*

Japansk dansekunst,

gammel men allikevel alltid ny

Hos dansestjernene i Tokio

I Kabuki-teatret i Tokio, hvor bare de beste japanske kunstnere optrer, glimrer stadig Sai Shoki, koreanerinnen, som en spesiell stjerne. Hun var engang en liten ukjent pike og ble så opdaget av Baku Ishii, den berømte japanske danser. Han reiste dengangen rundt på Korea, frydet sig over dette landets rikdom på danser og så til slutt den lille piken, som han syntes nettop var egnet til å bringe verden denne rikdom. Han tok henne med sig til Japan og utdannet henne i årelangt strev til en stor danserinne. Idag er Sai Shoki verdensberømt og leder en ballettskole, hvor hun gir den vidunderlige koreanske dans videre til den neste generasjon. Treenigheten musikk, poesi og



Fingrene er det viktigste ved den koreanske dans. *Sai Shoki viser sine elever dansekunstens finesser, håndens pantomimiske uttrykk*



Ikke efter en melodi, bare i rytmen til en sitar, *en svak fløite og dempet tromme danse Sai Shoki en fantasidans. Hofter, armer og ansikt gir hennes dans dens uttrykk*



„Godhet og forbarmelse ligger i fingerens holdning". *Således skildrer en japansk tilskuer meningen med denne dansen, hvor Sai Shoki — ubevegelig som en gudestøtte — fremstiller „Guds takk"*



Den berømte koreanerinnes forvandlingsdyktighet *— i hver eneste dans er hun en annen — kommer særlig i denne koreanske folkedans til uttrykk. Dens tema er humoren og livsgleden*



I Nippon-teatrets garderobe i Tokio *ruster den lille ballettdanserinne sig til sin optreden. Idag blir „Prins Igor" spilt, et stykke av Alexander Borodin fra forrige århundre*

Fotos:
Japan Photo Library

dans er allerede i japanernes nasjonallegende innesluttet i den opgående sol. Denne treenighet behersker ennå idag de japanske teatertruppers kunst. Dukketeater, opera og utstyrsrevy, alt kan disse dansegrupper fremstille. Deres medlemmer er mange ganger dansere, sangere og musikere i én og samme person. Det er betegnende for japanernes tradisjonsglede at deres dansegrupper ikke må lide under konkurranse fra kinoene. Uforminsket trekker de folket såvel som aristokratiet inn i sin tryllekrets



Takashi-Masuda viser et av sine berømte sprang. *Han er en av Japans mest populære dansere og har hovedrollen i „Prins Igor", som opnådde fullt hus i Nippon-teatret hver eneste aften*

Fortsatt fra side 36

LA STELLA OG DEN LILLE KADETT

salen i et stort aftentoilette. Hun slo sig ned ikke langt borte, men så ham tilsynelatende ikke. Strupen snørte sig sammen. Han glemte all opdragelse, styrtet ut uten et ord.

Det var allerede mørkt og kjølig i haven. Matte lamper gynget i trærne. Orkesteret hadde pakket sammen. Han drev en stund mellem buskene. Derpå gikk han tilbake til bordet hvor de hadde sittet. Der satt ingen mere. Prospektkortet med bildet av linen og direktøren lå ennå på bordet. Blyanten hans også. „Den har ikke vært nok for henne til erindring", tenkte han sint. Tvert over kortet var skrevet



. . . direktøren kom bort til bordet og sa: „Jeg har den ære . . ."

med klosset hånd „Apekatt". Han var ikke i tvil om hvem som hadde gjort det. Hans guttehjerte antok en dekksoffisers holdning og han fnyste: „Fordømte kvinnfolkbande!".

De to linestangverk raket mørke op over engen. Han fikke en tanke. „Det skal jeg nok vise henne", sa han og skar tenner. Han klatret behendig opover taustigen. Usannsynlig høit tapte klatrestangen sig i den grå natthimmel. „Puh!" knurret han. „Det gjør jeg i full rustning." Han klatret opover. Masten var fuktig og glatt av dugg. Han hev efter pusten, til slutt var han oppe. Nå op på ringen, tenkte han dumdristig. Men det var umulig. Skuldrene hans var for brede. Med en gang lo han hånsk. Han så at mastekulen var flatt uthult. Der la altså hun hodet. Men han følte at det til tross herfor måtte være en uhyre prestasjon og at han sikkert aldri vilde kunne gjøre det efter så flott. En skibstopp var allikevel fornuftigere enn dette uberegnelige svaiende siv. „Men hun skal dog få merke at jeg har vært her", besluttet han sig til med en siste anstrengelse. En av hans jakkeknapper var allikevel løsnet. Han rev den helt av. Gylden, med et anker på, var det en gjenstand man ikke kunde ta feil av. Han la den i mastekulens fordypning og rutsjet sukkende nedover. Det var ikke godt for fingrene hans. Allikevel var han meget oplivet, trakk han: „La oss gå og danse, grevinne."

Grevinnen ventet ham ved inngangen. „La Stella?" spurte hun, og det skulde lyde skjelmsk. „En person av hennes snitt fulgte efter Dem da De forsvant, min kaptein."

Det var dels ubehagelig, dels ergelig. Man skulde kanskje heller underholdt sig i mørket enn kaste bort permisjonen sin med anstrengende turnøvelser. Det syntes nå virkelig å være på tide å skifte skueplass. Den lille sjøkadett tok sig sammen. Uvilkårlig brummet hanskene på og satte atter kurs for restauranten.

Hun tok armen hans med en liten latter. Da de var ved bilen, vimset noen bak dem. Det var La Stella som plutselig sto der i sin noe krøllete aftenkjole. „Min herre", sa hun fort. „De har glemt en knapp, jeg fant den tilfeldigvis et sted."

Den lille kadett var helt forlegen. Han tok knappen ut av hennes utstrakte hånd. Han vilde si: „Bare behold den De, så latterlig det er, skal den ikke være noe annet enn en liten erindring." Men han fikk det ikke over tungen.

Den lille linedanserinne merket vel hvor sjenert han var. Jeg elsker ham, og han elsker mig, tenkte hun: „Men det dype vann og den store dame står mellem oss." Nei, det var ikke hennes hverv og ærgjerrighet å bringe andre i forlegenhet, og derfor sa hun vennlig: „Heller ikke vilde jeg skaffe mig noen hodepine av den."

Efter denne ikke helt utvetydige bemerkning så de to unge mennesker bedrøvet på hverandre. Grevinnen tok nølende avskjed av hensyn til en invitasjon, men La Stella hørte det ikke, hun snudde og ilte tilbake inn i havens mørke.

Den lille kadett la senere knappen til trøien sin i en passende pudderdåse som grevinnen på hans bønn overlot ham for det er så trøstefullt innrettet at mennesket formår å innhylde erindringer om noe som ikke fikk en helt fordelaktig løsning, i noe rundere og enklere, hvorved de blir mer utholdelige for hjertet.

De edle lipizzaner og deres rytteres kunst

„Signal" besøker universitetet for ridekunst i Wien

Den spanske rideskole gir oss ideal-ler, som enhver alvorlig rytter skal strebe for å opnå. Likesom ethvert menneske søker efter et ideal og innstiller sin tankegang og handlemåte derefter, så skulde hver rytter, som går inn for ridekunstens vel og bestående, rette sine øine mot Wien — mot den spanske rideskole."

Dette skrev Oscar Frank i året 1929. Dengang var han løitnant og ridelærer ved den sveitsiske hesteanstalt i Thun. Han var en av de få unge offiserer som hadde hatt hellet med sig og for kort tid var blitt kommandert til universitetet for ridekunst i Wien. I forordet til sin beretning sier han: „De første ridetimer var for mig helt nedslående; jeg trodde jo at efter atten års stadig virksomhet i salen, var min holdning og innflytelse på hesten nesten korrekt; men så måtte jeg nå erfare og føle at det ennå var lang vei til korrekthet." „I troen på at jeg på denne rideskole vilde komme til å opnå mesterskap, dro jeg dit, og jeg vendte tilbake med vissheten om at all min viten først da var tilstrekkelig til å begynne min læretid."

Hva er dette for besynderlige og overspente ord om en sak, som mange mennesker holder for uvesentlig og likegyldig. Men sannheten er at man ikke kan tenke sig europeeren uten hans alvorlige tilbøielighet til å opfatte hesten som en skapning som han må bli ett med, fordi gudene har villet det slik. Den første veiledning i ridekunsten stammer fra den greske forfatter Xenophon, som i året 350 før Kristi fødsel skrev: „På slike innredne hester blir guder og heroer avbildet, og den som forstår å ri inn sin hest slik, får derved et herlig utseende; for hesten, som bøier sig i lydighet, har noe så vakkert, fryktinngydende og vidunderlig over sig at det fengsler alle tilskuerne.

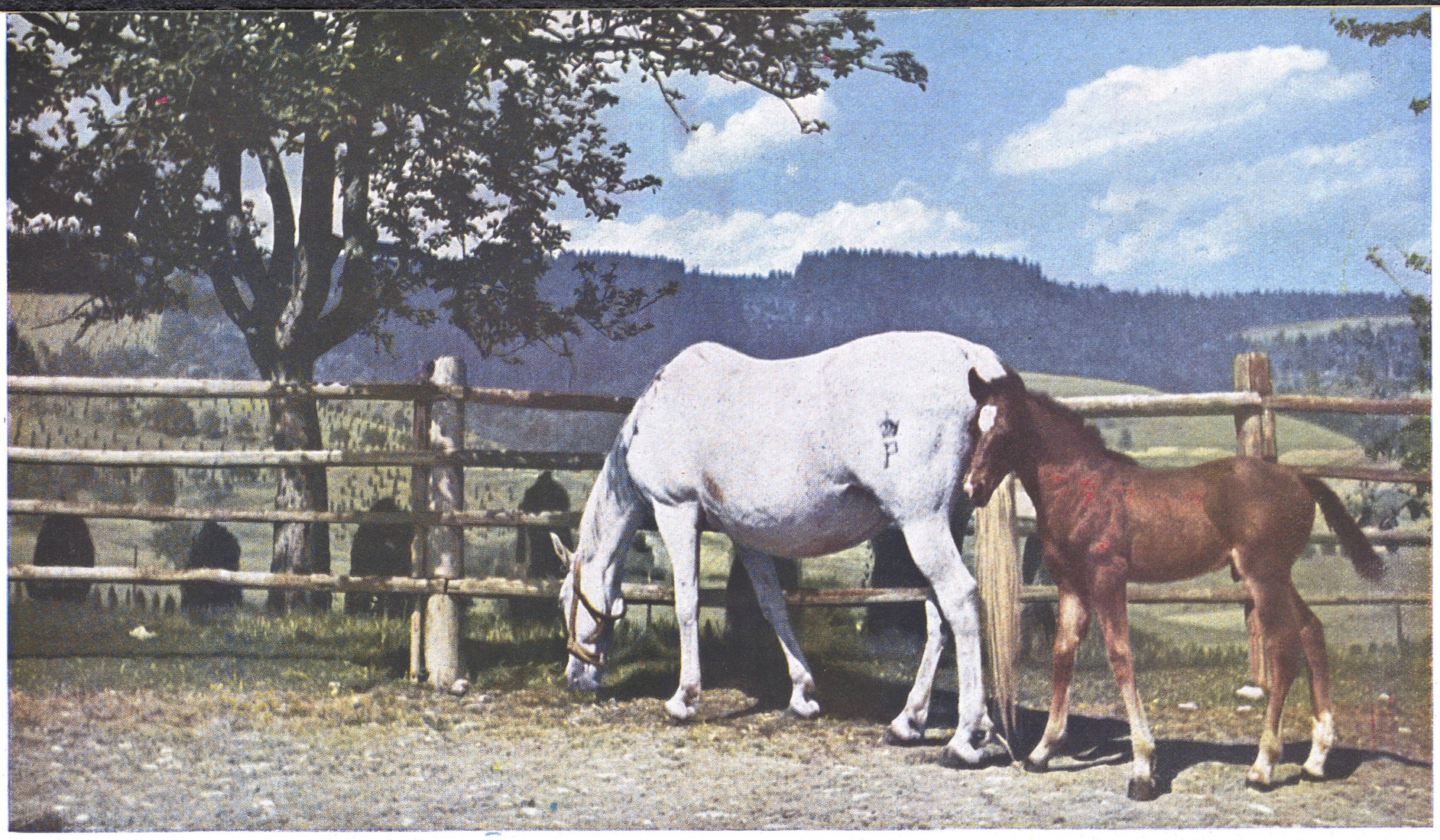
I alminnelighet er vi tilbøielig til å anse araberhesten som moderstammen til alle hesteraser. Denne opfatning er gal. Araberhestene er opdrettet av tilbakelatte hester fra greske og romerske rytter. Araberen hadde for lite beitemark til å kunne utvikle en hesteopdrett i det store, hans fortjeneste er den rene avl av det edle blod i de europeiske hester. I hingstene fra Lipizza flyter forøvrig likeledes blodet fra Muhameds sagnaktige seks hopper. På profetens tid fantes i hans hær, som han kjempet med ved Mekka, bare to hester. Dette var i år 630 efte Kristi fødsel. Profeten hadde inntil da hengt ved kamelhoppene, og først efter slaget ved Mekka skrev han ned sine forskrifter om hestens avl og pleie. Europeerne derimot avlet allerede i den mystiske oldtid de edle lipizzanere i karstområdet ved Triest. For disse hestene oprettet de ved Tinavo-elven „De lynrappe hesters tempel." I århundrer har disse hester hevdet sine egenskaper: kraft, hurtighet, utholdenhet, mot og fromhet, helt til i våre dager. I det sekstende århundre grunnla erkehertug Karl i det øde kalkstensområde i Lipizza, fire hundre og femti meter over havet, et stutteri, hvor de gamle innfødte for fremtiden skulde krysses med de andalusiske hester. Den lette berberhest hadde vunnet stort ry i Spania. Dens stolte holdning og gravitetiske skritt gjorde den til fyrstenes og kongenes yndlingshest. Således ble spanske hester innført til Lipizza, danske, italienske og franske hingster kom til, og således opsto materialet for den „høie skole."

Femti år efterat stutteriet i Lipizza var grunnlagt, oprettet keiser Karl den fjerde den „Spanske rideskole" i Wien, „til oplæring i de skjønne ridderlige kunster, såvel for skolen som for krigen." Siden denne tid er den hvite salen med ryttermaleriet av keiser Karl den fjerde, foran dette bøier selv idag elevene sig, når de begynner sitt daglige arbeid — ridekunstens universitet. Her blir lipizzanerne ridd inn og her lærer elevene fra hele verden den høiere ridnings hemmeligheter og kunst. Idag er den „Spanske rideskole" stilt inn under den tyske forsvarsmakt, men dens mål er de samme som tidligere.

Det edleste hestemateriell i verden og de beste ryttere lærer her grunnsetningene for den „Høie skole." Med dette navn blir det drevet stort misbruk. I virkeligheten er nemlig den „Høie skole" ikke noe annet enn den naturlige utvikling av hestens medfødte anlegg til den høieste fullendelse. Dens grunnsetning for rytteren heter: „Ri forover og hold hesten din rett frem!" I denne enkle setning er hele ridekunstens vanskelighet innesluttet, og fullkomment kan man bare se den og lære den i Wien. For å kunne ride forover og å holde sin hest rett frem, må rytteren lære riktig holdning. Men riktig holdning lærer han bare på en edel hest, som er gått gjennem den „Høie skole".

Den „Høie skole" omfatter ca. et dusin av hestens bevegelser på og over jorden, gangarter og sprang, som ikke må ha noe kunstig over sig, men er en riktig fremstilling av alle hestens naturlige bevegelser. Når den er ophisset, f. eks., tråv hesten på stedet uten å bevege sig fremover eller bakover. I den „Høie skole" heter denne bevegelse „Piaffe." Da tråv hesten på stedet og viser alle sine egenheter, sin stolthet, den løftede hals og det høie tritt, helt fullendt.

Den „Høie skole" er altså ikke noen lek, den utvikler alle hestens evner inntil høieste hensiktsmessighet og til kunstnerisk fullkommenhet. Det er ingen dressur, men en utvikling, en fullkommengjørelse som både hest og rytter nyter godt av, fordi det lå i gudenes beslutning å smelte begge to sammen til et eneste vesen, til en drømmeskikkelse, som har overvunnet jordisk tyngde.

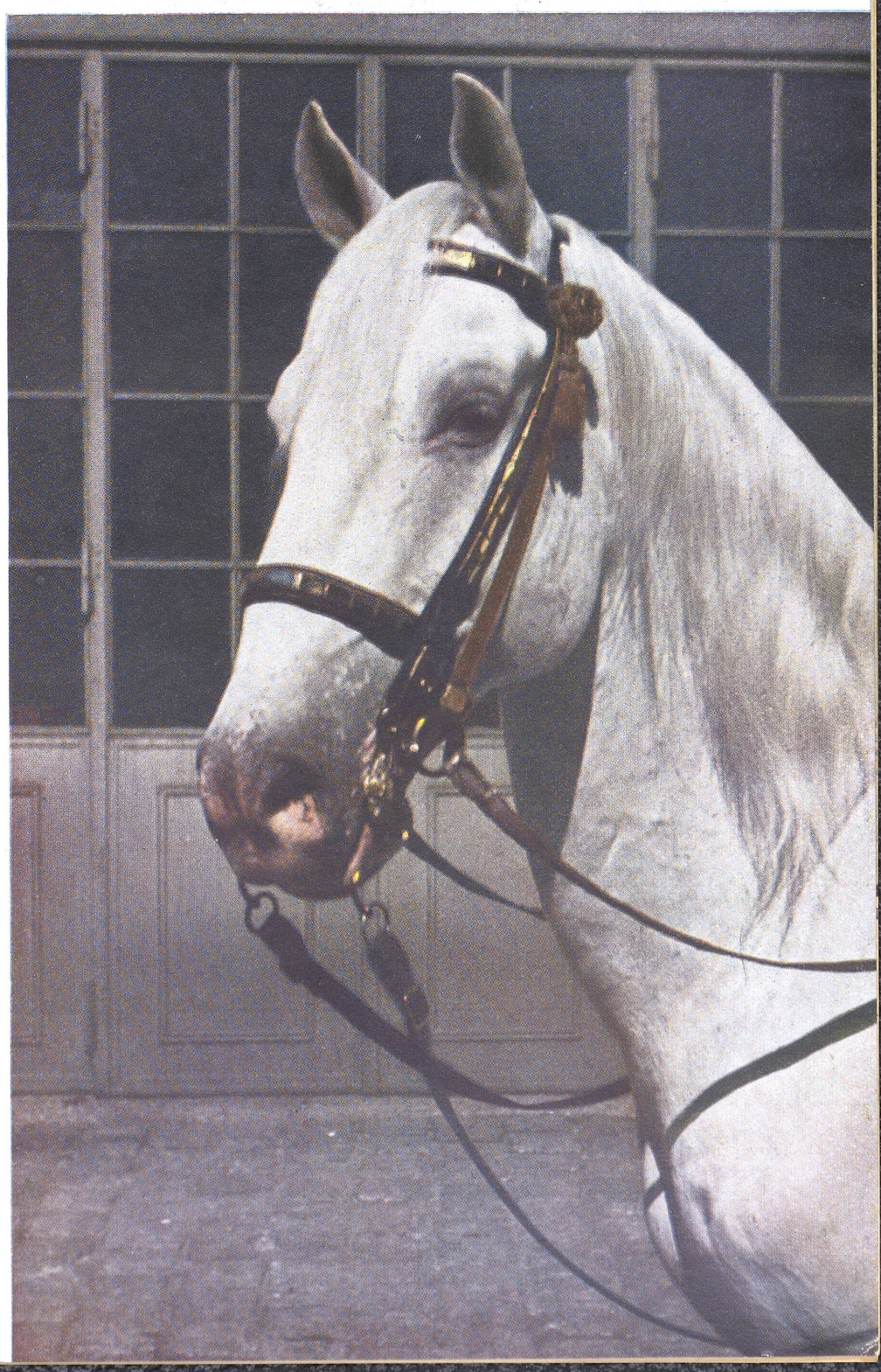


Et hestenes paradis er stutteriet Piber i Steiermark, hvor de berømte hingster fra Lipizza blir opdrettet. Idag er Lipizza italiensk, og derfor blir „lipizzanerne" for den spanske rideskole i Wien ikke mer opdrettet i Lipizza, men i Piber. De har derfor bokstaven P innbrent på venstre bakpart. Lipizzanerne kommer sjelden hvite til verden, for det meste er de da mørke. Langsomt forvandles den mørke fellen til det berømte skinnende hvite. Lipizzaner-folene er først utvokset ved fire til seksårsalderen og blir derfor minst fire år ute på havnegangen

Den spanske rideskole



I over to hundre år stedet for den klassiske ridekunst. I 1729 bygget Fischer von Erlach denne vakre salen i den spanske rideskole i Wien, hvor ennå idag den „høie skole" vises. Spansk er bare hestenes oprinnelige avstamning, den „høie skole" er motsetningen til sirkusskolen



De klokeste hesteansikter i verden har lipizzaner-hingstene. Eiendommelig tiltrekkes iakttageren av lipizzaner-hingstens ansikt med de store øine, den fint formede nese og myke, rosenrøde mule



Ridning uten stigbøile er typisk for den spanske rideskole. Den „høie skole" kjenner ingen kunstige bevegelser, derfor kan de også fremføres med de minste hjelpemidler. Fotos: Frau von Eichborn



Levaden med lang tøile. Det er den samme pose, som lipizzaneren på venstre bilde viser, forøvrig den berømte stilling, som barokkens rytterstatuer er utført i. Oprinnelig brukte man denne pose for turneringen. Først lærer hesten denne stillingen uten tøile og uten rytter ved et hjelpeapparat mellem to master. Hesten må bli nær jorden, trekke forbenene sammen og sette bakbenene hårdt ned. Senere kan den utføre „levaden" med rytteren flere sekunder i fullkommen ro

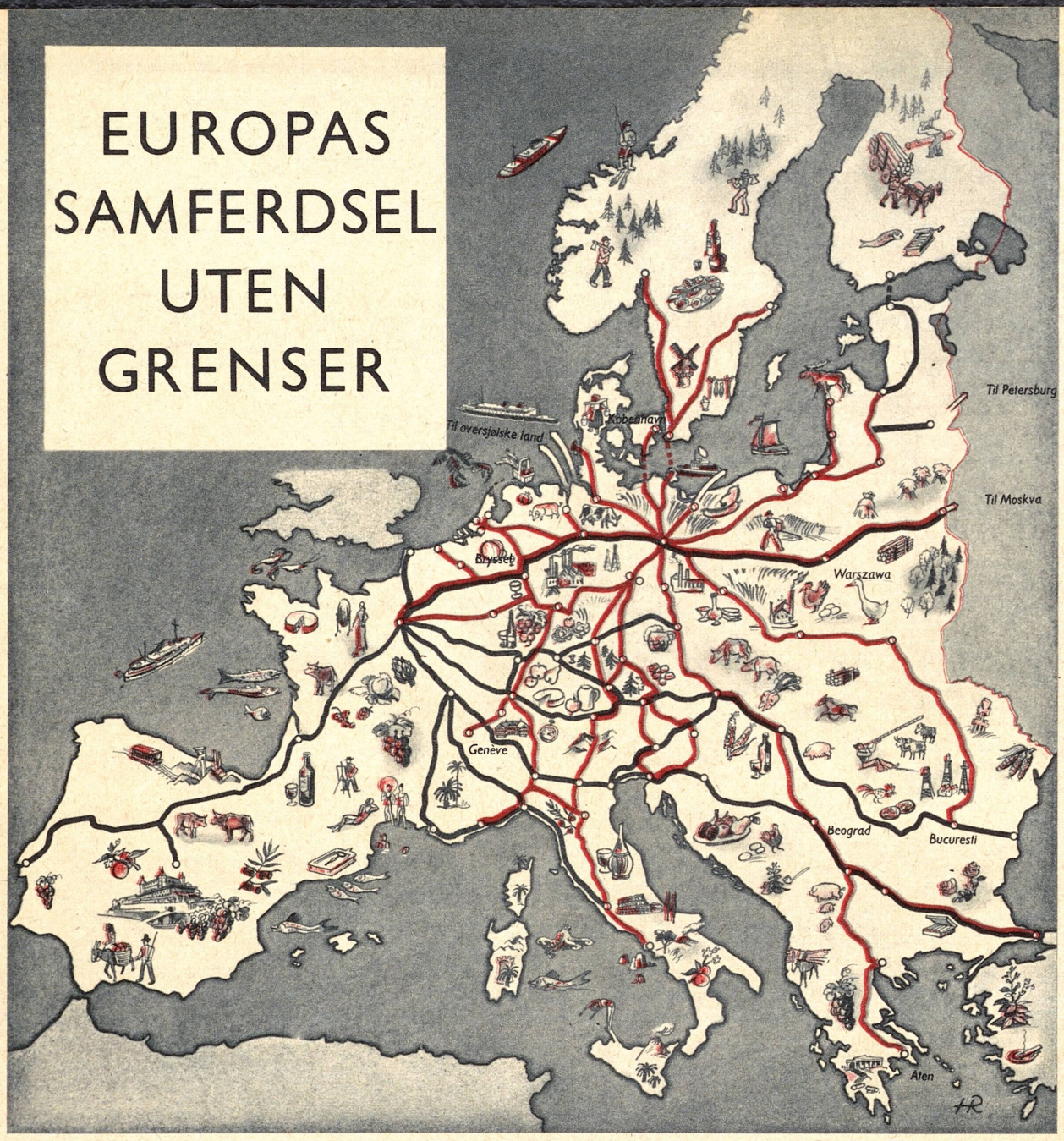


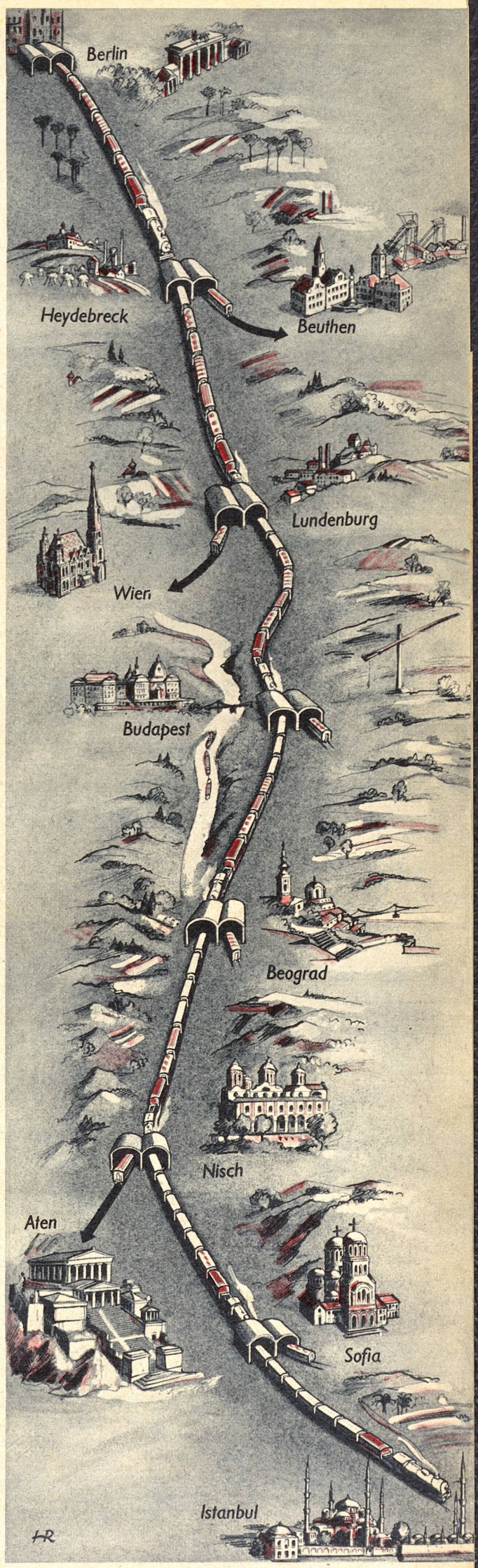
Trav på „stedet marsj" er vel den vanskeligste av de ca. et dusin gangarter, som hesten kan vise. Likesom soldaten, når han står på „stedet marsj", så beveger hesten sig i forskriftsmessig trav uten å gå frem eller tilbake

Bare lipizzaneren kunde hittil vise „hjortespranget", et sprang på stedet, som fører tilbake til utgangsstillingen. I den senere tid kan også andre tyske hester utføre dette spranget



EUROPAS SAMFERDSEL UTEN GRENSER





Således var det allerede i årene forut for denne krig. *Det fantes gjennemgående vogner til alle kanter av Europa. På vårt kart er med rødt inntegnet rutene for de „gjennemgående vogner" som brakte de reisende fra Berlin til de lengst bortliggende europeiske byer uten omstigning. De svarte linjer viser det internasjonale sovevognsselskaps europeiske ekspresstog, som til dels gikk over Rikets område og tjente fornøielsesreise-trafikken*

Lang tid før politikerne tenkte på Europa som et samlet hele, lenge før de fikk forståelse for betydningen av et europeisk fellesskap, var en „pacemaker" gått i forveien for våre dagers hendelser med kjempeskritt: samferdslen. Enten det nå var kapitalistisk egoisme, trangsynt småstatsvesen eller sågar krig som sønderrev båndene mellem nasjonene: kommunikasjonene knyttet dem atter og atter sammen i utrettelig arbeid og i fast tro på en europeisk fremtid.

Når man i tiden før denne krigs utbrudd gikk omkring på Berlins store jernbanestasjoner, da måtte begrepet Europa bli klart selv for den mest kortsynte. Der sto fjerntogene klar til avgang, der hørte man gjenlyden av alle Europas språk i et flerstemmig kor. Hvis man tok sig fore å lese de skiltene som hang på langsiden av de enkelte vogner, da fortettet inntrykket sig til tydelige geografiske forestillinger: alle hovedsteder og mange andre viktige byer i Europa hadde hengt sine visittkort på vognene, fra Oslo til Rom, fra Paris til Beograd, fra Aten til Stockholm. Man kunde innta sin soveplass i Berlin og neste morgen våkne op i Amsterdam eller Haag, i Bryssel eller Paris, i København eller Warschau. Man kunde i løpet av en dag uten å behøve å røre sig fra sin plass reise til Oslo eller Stockholm, til Bern eller Rom, til Budapest eller Beograd, den som tilbrakte tredve timer i sin vogn, kom velbeholden til Sofia, Bucuresti eller Neapel; langrennsløperne blant disse Europareisende var imidlertid de gjennemgående vogner til Aten eller Istanbul, som i løpet av seksti timer tilbakela en strekning på 2500 kilometer.

Ikke en gang havet betydde noen hindring for dette naturlige behov for samferdsel: Togene til Skandinavia gikk tvers over Østersjøen, dampferjer fra Warnemünde til Gedser og fra Sassnitz til Trelleborg brakte vognene med de reisende sikkert og bekvemt over til de danske øier og til den svenske kyst.

Bare noen få europeiske hoedsteder vilde man forgjeves ha søkt efter på vognskiltene: London og Moskva, Madrid og Lissabon. I Spania og Portugal har jernbanen en annen sporbredde og således var det ikke uten videre mulig å overføre gjennemgående vogner til den iberiske halvøi.

Et „ømt punkt" i den europeiske trafikk

Våre dagers europeer finner det helt selvfølgelig at de direkte vogner går over både land- og sjøgrenser, at de ruller gjennem fremmede land og på skinneganger som oprinnelig ikke var bygget for dem; han stusser ikke et øieblikk over å se en tysk gjennemgående vogn ved Bosporus eller å møte en tysk sovevognskonduktør i Stockholm; han undres ikke engang når han bestiger toget i München og befinner sig i en italiensk vogn. Men denne trafikkforvente europeer er meget forundret over at der ennå ikke finnes noen „flyvende pariser" eller „flyvende tokaier", nemlig de spesialhurtigtog som med en hastighet av 125 kilometer i timen raser gjennem Tyskland og forbinder Berlin med fjorten tyske byer; eller hvorfor der ennå ikke går strømlinjetog, hvis mest moderne 3000 HK's damplokomotiver utvikler en hastighet på 200 kilometer i timen, mellem Berlin og Rom eller mellem Wien og Istanbul. . . .

Med dette forundrede spørsmål treffer den eftertenksomme europeer et „ømt punkt" i den internasjonale trafikk; men hans forundring vilde forvandles til opriktig beundring for det som hittil er utrettet for den europeiske samferdsel — hvis han ante

Eksempel på et Europa-fjerntog med gjennemgående vogner. *Med en rekke gjennemgående vogner forlater dette fjerntog Berlin. I Beuthen har den første av disse vogner nådd sitt mål og blir frakoblet, i Wien den neste o.s.v. Nå må man ikke tro at dette tog til slutt ankommer til Aten eller Istanbul bare med en eneste vogn, nei, underveis blir det stadig vekk „regenerert", d.v.s. det blir supplert med nye gjennemgående vogner, f.eks. i Wien med vogner til Budapest, Beograd, Bucuresti, Aten osv. alt efter det trafikkbehov som omhyggelige undersøkelser og statistikker har slått fast. Således vil toget inntreffe i Istanbul med gjennemgående vogner i omvendt rekkefølge, med vogner fra Berlin, Wien, Budapest, Beograd og Sofia og behøver bare å snu for å kunne tiltre sin tilbakereise nordover*

noe om alle de vanskeligheter som jernbanevesenets historie kan fortelle om.

Da de første jernbaner ble bygget — omkring året 1835 — gas det intet „Europa", da gas det ikke en gang et „Tyskland" men bare et dusin småstater som avstengte sig fra nabostatene med tollskranker og hundre andre tverrbommer. Således opsto de første jernbaner på grunnlag av småstatsmessige og stedlige behov, og da den fremsynte Friedrich List offentliggjorde sin „Plan for et tysk jernbanenett" ble han kalt en narr og en farlig revolosjonær og til slutt drev man den skuffede mann i døden. Men det skudd hvormed han tok livet av sig i Kufstein i 1846 lød som et startskudd over hele Tyskland! . . . I de dager ble „De prøissiske jernbaners forbund" grunnlagt i Berlin og dette skaffet i årtier — langt arbeid forutsetningene for en ytedyktig Europa-trafikk.

Allerede i 1850 utkom en „Jernbane-, post og dampskibrutebok" som allerede inneholdt riktige ruter med avgangs- og ankomsttider, med små henvisende kors og stjerner, med „persontariff" og „tariff for ekvipasjer"! Velhavende reisende pleide nemlig den gang selv å ta med sin „togforbindelse": sin reisevogn med forspann. For „togforbindelse" fra den ene privatbane til den andre gas det den gang omtrent ikke. Riktignok inneholdt denne første rutebok „Reiseruter mellem Berlin og flere av Europas hovedsteder"; da kunde man for eksempel reise fra Berlin til Amsterdam på 36 timer, herunder måtte man riktignok på strekningen Oberhausen—Arnheim benytte en diligence; fra Berlin til München satt man imidlertid to dager på toget og måtte overnatte i Hof.

Den gang fantes der intet jernbane-„nett", men bare utallige enkeltlinjer, som ble bygget mer av småstatsmessige enn av trafikkpolitiske hensyn. Således vilde for eksempel Hamburgs senat bygge en jernbane. Englenderen Elliot hadde overbevist hamburgerne om at i Tyskland kunde det bare bli tale om en eneste jernbane: nemlig fra Hamburg til Hannover, det engelske kongerikes hovedstad på europeisk grunn! Og da Friedrich List fremla sine Tyskland-omspennende jernbaneplaner for senatorene, henviste de med et skuldertrekk til denne englenders uttalelse, som allerede den gang kanskje ante hva et systematisk utbygget jernbanenett kunde bety for Tysklands samling.

Englands faddergave til Europas samferdsel

Imidlertid — „den ånd som stadig vil det onde, men allikevel skaper det gode", den skaffet Europa den eneste mulighet til å få i gang en europeisk trafikk. Europa har en engelsk byråkrat å takke for sitt normalspor. De engelske myndigheter foreskrev Stephenson en sporvidde av fem fot for hans første jernbane fra Stockton til Darlington, nemlig den samme sporvidde som de engelske postvogner hadde! Derfor måtte han også bygge sine lokomotiver for samme sporbredde, som imidlertid ikke tillot anbringelse av to sylindre. Efter lange forhandlinger fikk han utvirket tillatelse til utvide sporbredden med 8½ tomme og således opsto normalsporet på 1435 mm. Da man overalt i Europa innførte de første lokomotiver fra England, overtok man derved også deres sporvidde og da man senere bygget lokomotiver i sitt eget land, måtte man ta hensyn til den forhåndenværende sporvidde — d. v. s man beholdt den engelske sporvidde.

Denne avstand mellem skinnene er det uforanderlige „grunnriss" for all jernbanebygning og bestemmer også „profilets" omriss. Tunneler og overbygninger, broer og stasjoner, lasteramper og lokomotivstaller, vanntårn og dreieskiver, til og med signalanleggene, alt dette er innrettet efter et bestemt „profil". Hvis et lokomotiv er bare noen centimeter for høit eller for bredt, eller hvis en del av en vognlast rager ut over profilet, så vil materiell eller baneanlegg bli ødelagt eller sterkt beskadiget.

„Profilet", det luftrum som jernbaneanlegget unner det frembrusende tog: det har i hundre år dannet rammen for jernbanematerialets utvikling. Men nettop denne faste norm har i høi grad lettet trafikken fra bane til bane, fra land til land gjennem hele Europa! For alt jernbanemateriell og alle jernbaneanlegg måtte fra begynnelsen av bygges efter en bestemt norm og dermed var overgangen fra den ene bane til den annen — ubevisst — forberedt.

Jernbanefolkenes arbeid — for Europa!

Allikevel måtte der et møisommelig og hårdnakket arbeid til på det tekniske, organisatoriske og økonomiske område for å få i stand en knirkefri trafikk over lengere strekninger på forskjellige baner, for selv om sporvidden betinget en viss norm, så opviste de enkelte baners materiell i teknisk henseende store avvikelser fra hinannen.

Der benyttet f. eks. en jernbaneforvaltning kortere vogner med liten avstand mellem hjulakslene, jernbanens kurver passet for disse vogner, men derimot ikke for den tilgrensende jernbane, hvis vogner var lengere og med større akselavstand; de vilde ikke kunne passere de altfor knappe kurver. Dessuten er de lengere vogner tyngre, det trykk som hver aksel utøver på skinnene er tilsvarende større; man måtte altså hver gang undersøke om banelegemet — skinner og sviller og deres underlag, broer og dreieskiver — kunde utholde dette høiere akseltrykk.

Man må ta i betraktning, at „Adler", det lokomotiv som trakk det første tyske jernbanetog fra Nürnberg til Fürth, veide 7500 kg; i dag veier et hurtigtogslokomotiv med tender rundt 200 000 kilogram. Den gang var vognene 7 meter lange og veide ca. 4000 kilogram; den moderne fjerntogsvogn er over 25 meter lang og veier over 50 000 kilogram.

Til økningen av vekten, altså av akseltrykket, kommer også hastigheten: lokomotivet „Adler" dampet avsted med førti kilometer i timen, det hurtigste tog kjører i dag sine 200 kilometer i timen; men med den stigende hastighet øker også påkjenningen på banelegemet.

På grunnlag av dette blir det forståelig hvorfor de „flyvende" eller strømlinjetoget ikke sånn uten videre kan bli kjørt over hvilken som helst strekning. De må ha sin spesielle „kjørevei" og den er ennå ikke forhånden overalt i Europa.



Vekten og hastigheten bestemmer også „bremselengden", den strekning som et tog, efter at bremsene er satt på, tilbakelegger før det er brakt helt til stans. På Ludwigsbanen fra Nürnberg sto det en bremser på hver vogn, som dreiet på sitt håndtak når „Adler" foran ga signal herom; toget rullet ennå et par meter mens bremseklossene hvinte og så stoppet det. Men å bringe en togvekt på 600 tonn med en hastighet på 160 kilometer til stans, det kan bare skje ved hjelp av en lufttrykkbremse som går gjennem alle vogner og over ethvert hjul og som blir betjent fra lokomotivets førerhus; bremselengden andrar da 700—800 meter.

Denne bremselengde bestemmer også avstanden mellem signalene og disses avstand fra stasjonene. Hvis f. eks. et såkalt „stoppsignal" sto bare tre- eller femhundre meter foran en stasjon, så vilde et tungt hurtigtog til tross for bremsing i rett tid først bringes til stans bortenfor stasjonen og et sammenstøt vilde i givet tilfelle være uunngåelig.

På den annen side krever de store hastigheter særlig solide og sikre koblinger og motstandsdyktige pufferter mellem de enkelte vogner.

„De mellemeuropeiske jernbaneforvaltningers forening" — et tysk initiativ

Sporvidde og profil, akseltrykk og hastighet, banelegeme og bremselengde, signalanlegg og kobling, alt dette må være ens overalt, hvis en gjennemgående Europa-traffik skal kunne virkeliggjøres. Bare den første av disse forutsetninger, „normalsporet", var gitt, alle de andre viktige forutsetninger måtte først med stort besvær bringes til veie, og hovedsakelig av den „forening av den prøissiske jernbaner" som allerede et år efter sin grunnleggelse omfattet alle tyske jernbaner.

Ved verdenskrigens utbrudd omfattet den 92 forvaltninger med en samlet jernbanelengde av 113 000 kilometer, deriblant 19 østerrikske og ungarske baner, 5 nederlandske og luksemburgske, to belgiske og en russisk, likeledes de rumenske statsbaner. I 1929 meldte også de danske, norske og svenske statbaner og de sveitsiske forbundsbaner sig inn, således at foreningen i 1932 med berettiget stolthet kunde kalle sig „De mellemeuropeiske jernbaneforvaltningers forening".

Den hadde vist sig å være den drivende kraft for å få i stand en virkelig Europa-trafikk og hadde utført de avgjørende forberedende arbeider for de fleste internasjonale overenskomster. Dens beslutninger og forslag fulgte senere ofte offisielle bestemmelser eller ble bekreftet ved internasjonale statsavtaler og ble således gjort gjeldende for hele det europeiske område.

Europa-trafikkens „pacemaker"

Foreningens første arbeide var å utarbeide „normalbestemmelser" som skulde bringe de enkelte forvaltningers forskjellige reglementer i overensstemmelse med hinannen og lette trafikken av reisende, reisegods og fraktgods mellem de forskjellige baner. Disse bestemmelser ble stadig forbedret og fullkommengjort og i 1884 kunde der sågar lages en „foreningsreisetrafikk", som utstedte billetthefter såvel for rundreise på nesten alle jernbaner i Europa, som for post- og dampskibsstrekninger.

Men en virkelig europeisk reisetrafikk ble først mulig da de „gjennemgående vogner" blev innført. Også i dag betraktes omstigning som en av reisens største besværligheter og mer enn i persontrafikken gjelder dette for godstrafikken. På et tidlig tidspunkt opsto således ønsket om å kunne overføre hele vognladninger fra den ene bane til den annen og det lyktes faktisk å få i stand overenskomster om den gjensidige benyttelse av gods-, passasjer- og reisegodsvogner. Det er betegnende for den ånd, som alle disse trafikkfremmende avtaler ble truffet i, at spørsmålet om vognleie, kjørings- og befordringsgebyrer forårsaket de minste vanskeligheter. Og den ordning som til slutt ble truffet, var i sin art enestående: det var ikke vognenes eiere som sendte regning til dem som hadde benyttet dem, men den jernbaneforvaltning som benyttet fremmede vogner ga melding om tiden og den kjørte kilometerlengde til et sentralkontor — foreningens avregningsbyrå — og dette besørget avregningen mellem samtlige deltagende forvaltninger!... Den europeiske jernbanetrafikk er altså fra begynnelsen av bygget op på gjensidig tillit, på en tillit og forståelse som man hittil har savnet på det politiske område.

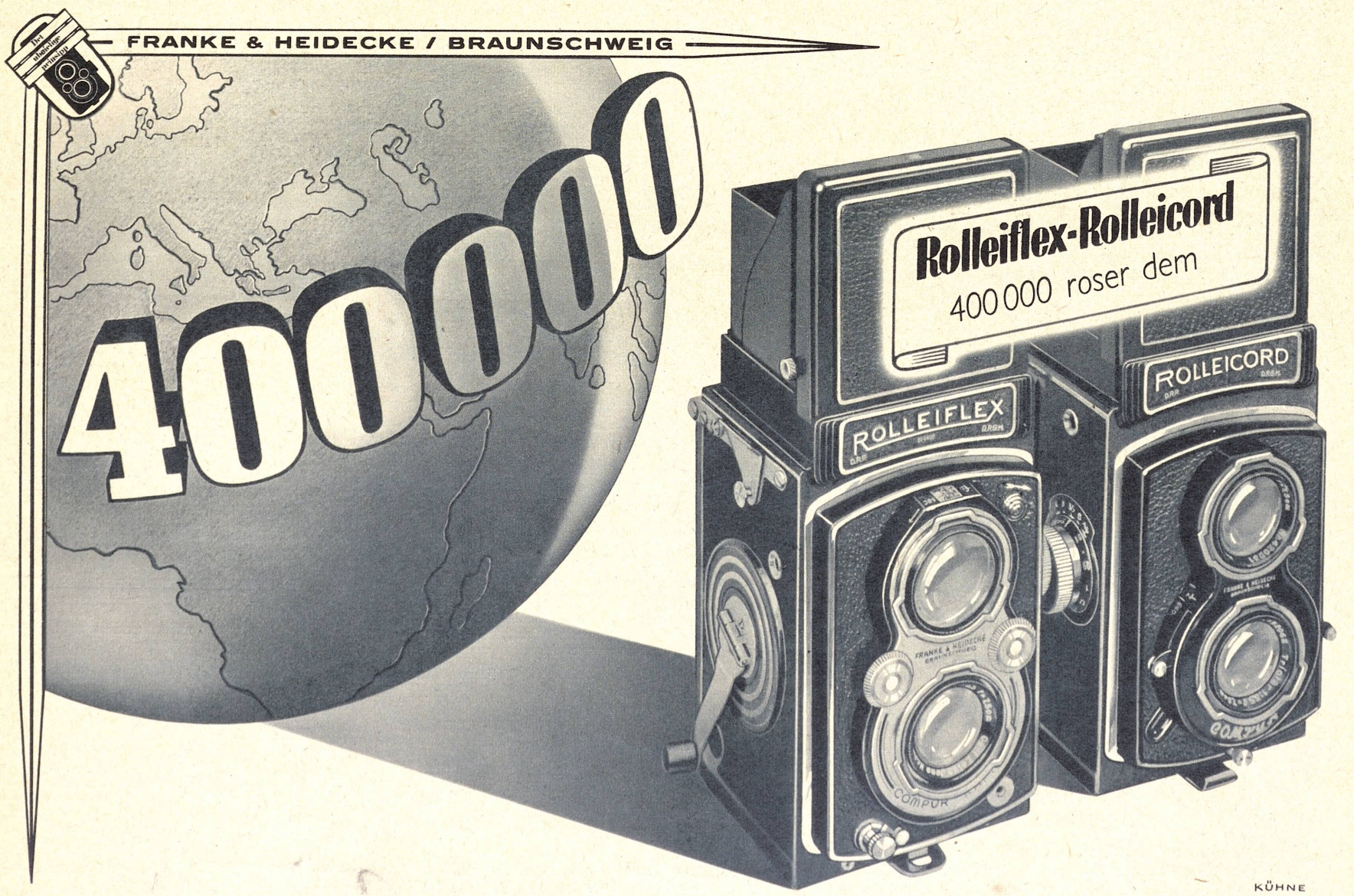
Europeiske rutekonferanser

Det tyske småstatsvesen, som i trafikkpolitisk henseende var en ulykke, har bidratt til at de tyske jernbaner alltid hadde ledelsen av den europeiske trafikks organisasjon og beholdt den til i dag tross verdenskrigen og Versaillertraktaten. „Foreningen", som hadde fått god øvelse ved sitt seige arbeid med de tyske jernbaners forskjelligartethet, var også best skikket til å formidle mellem de europeiske jernbaneforvaltninger og til å få i stand en Europa-trafikk.

Allerede på den første ved „Foreningen"s initiativ sammentrådte forsamling av jernbaneteknikere i februar 1850 var der blitt utarbeidet „Ensartede forskrifter for gjennemgangstrafikken" som senere ble fortløpende supplert og utvidet; dermed var det første avgjørende skritt tatt til en ensartet ordning av jernbanevesenet i Europa. Men først over tredve år senere opnådde man den „tekniske ensartethet" som ennå i dag danner grunnlaget for den gjennemgående trafikk i Europa.

Den første konferanse om den „tekniske ensartethet" fant sted i 1882 i Bern. Som hovedgjennemgangsland for trafikken nordenfra til Italia og fra Frankrike til Balkan, var Sveits spesielt interessert i at de gjennemgående vogner hadde en viss teknisk ensartethet, for dette lands høifjells- og tunnelstrekninger var særlig ømfintlige overfor avvikelser fra profilet, mangelfulle bremser, koblinger eller pufferter. I fire punkter fastslo konferansen regler for vognenes sporvidde, byggeart, tverrsnittsmål og vedlikeholdelsestilstand. Nesten alle europeiske stater har gått med på disse avtaler.

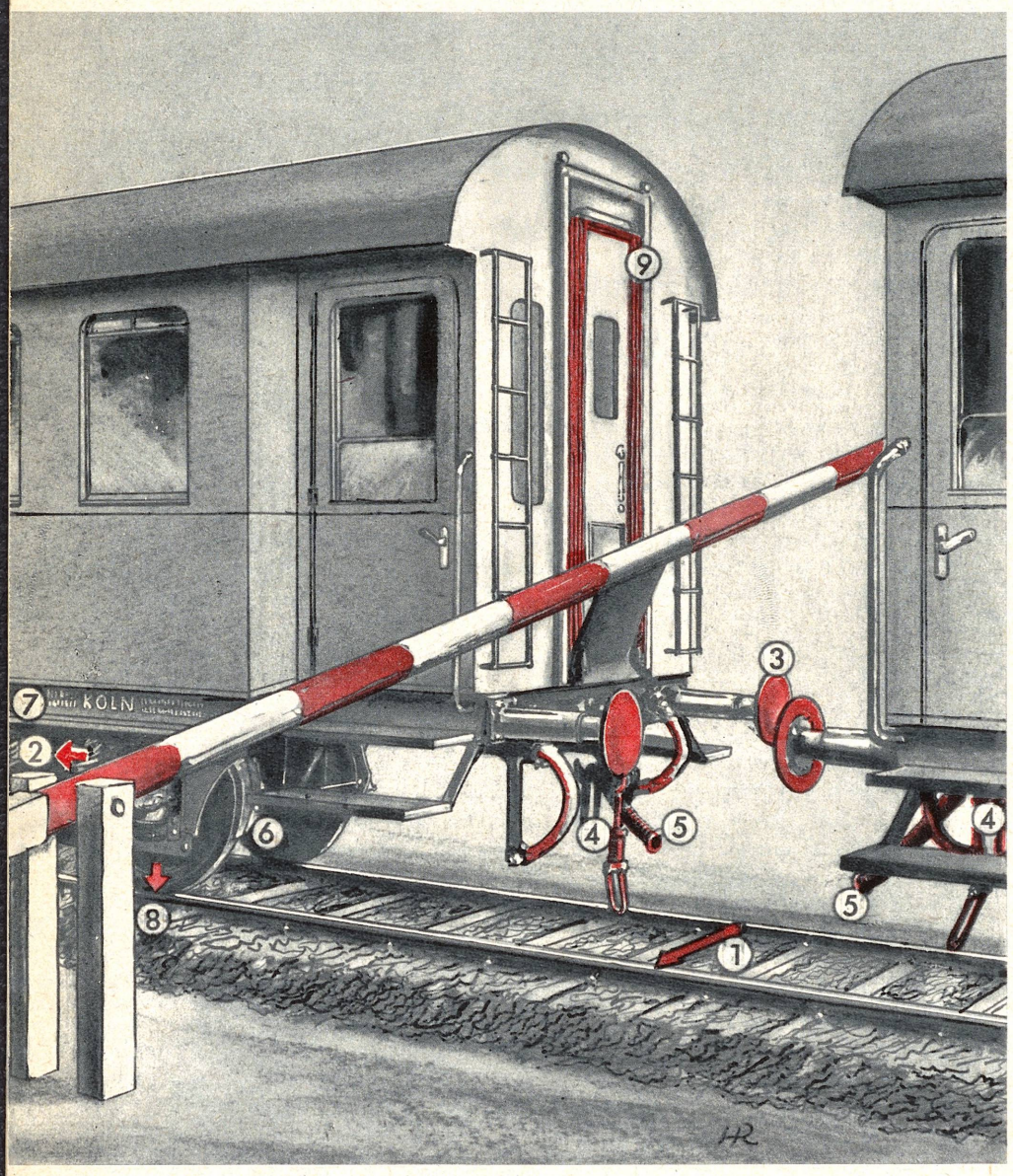
Senere ble også avtalene angående gods- og passasjertrafikken erklært forbintlig for de fleste europeiske baner. Omkring året 1900 ble den „Internasjonale jernbanetransportkomité" dannet som fortløpende utbygget befordringsretten. Efter verdenskrigen ble



så det „Internasjonale godsforbund" og det „Internasjonale passasjer- og reisegodsvognforbund" grunnet, som er tiltrådt av nesten samtlige Europas baner.

Også England kunde blitt med i det europeiske trafikknett, hvis det ikke hadde sabotert alle franske planer om en tunnel under Kanalen.

Det er oplagt, at den europeiske trafikk stadig også interesserte sig for økende hurtighet og annen forbedring av godstrafikken, men først i året 1927 trådte — i Budapest — den første europeiske godstogsrutekonferanse sammen, som nå hver år fastla rutene for de gjennemgående godstog. Siden 1928



De gjennemgående vogners overføringsprobl em i Europa-trafikken. *Når en vogn skal gå over på en annen jernbane eller kobles inn i et annet tog, må den oppfylle en lang rekke av orutsetninger: (1)* **Sporvidden** *må være den samme. (2) Det fastsatte* **vognprofil** *må nøiaktig overholdes. (3)* **Puffertene** *må befinne sig i forskriftsmessig høide, ellers „klatrer", vognene op på hverandre ved skarp bremsning eller ved sammenstøt. (4)* **Koblingen** *må være i overensstemmelse med de internasjonale forskrifter. (5)* **Opvarmningen** *må være tilpasset den europeiske norm. (6)* **Bremsene** *må være av samme byggeart og virkningsgrad, bremseledningene og slangene må kunne sluttes lufttett til bremseledningen på fremmede tog. (7) Vognenes* **kjennemerker** *må være i overensstemmelse med de europeiske avtaler, (8) det samme gjelder* **akselstillingen** *og* **akseltrykket,** *d.v.s. avstanden mellem hjulakslene, således at vognene uten friksjon kan passere enhver kurve, og trykket på hver hjulaksel (vognvekten) må ikke overskrides. (9) Endelig må* **overgangsbroene** *og* **„trekkspill"-belgene** *mellem vognene være lik innrettet at en trygg overgang fra den ene vogn til den annen er sikret også i fremmede tog*

Fra åtti år tilbake gis der „Internasjonale togforbindelser", og det første tog som kjørt gjennem forskjellige land, gikk fra Østerrike gjennem Baiern, Württemberg og Baden til Frankrike. De enkelte stats- og privatbaneforvaltninger måtte komme til enighet om ruten for dette tog og således kom den første „Internasjonale rutekonferanse" i stand. I 1871 trådte den første større rutekonferanse sammen i München, og fra nå av møttes representanter for nesten alle europeiske jernbaner to ganger i året til den „Europeiske rutekonferanse", hvor senere også dampskibsselskaper, flyveruteselskaper, samt sove- og spisevognselskaper var representert. „Europeiske vognopstillingskonferanser" bestemte vognenes innsetning i den internasjonale persontrafikk og satte op en plan for innsetning av vogner i de store europeiske gjennemgangstog.

utkommer den „Internasjonale godsrutebok" regelmessig, utarbeidet av de tyske riksbaner.

De engelske jernbaner som i motsetning til jernbanene i nesten alle de andre europeiske land, er i privat eie, har så godt som ikke medvirket ved alle disse overenskomster. Bare en eneste gang forsøkte en engelsk jernbane å vinne innflytelse på den europeiske trafikk. På den europeiske rutekonferanse i Braunschweig i 1880 foreslo den å avholde den neste forsamling i London, men dette forslag ble enstemmig nedvotert og heller ikke senere har en eneste av de europeiske jernbanekonferanser funnet sted i England . . .

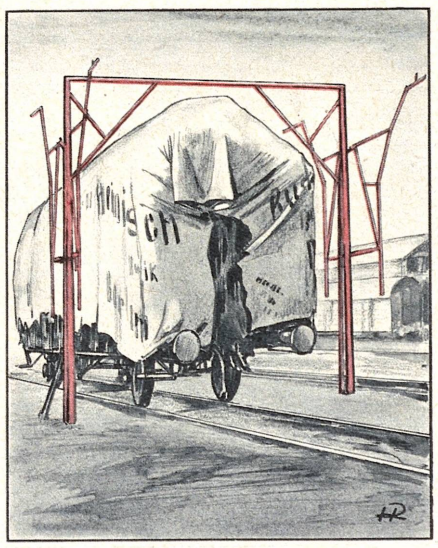
Fremtidens Europatrafikk

Det Tyske Rike er Europas sentrum og den store trafikkdreieskive mellem vest og øst, nord og syd i Europa. Allerede i jernbanens tidsalders første år kunde Tyskland opvise den største jernbanelengde i drift i Europa. De fleste tekniske og organisatoriske fremskritt er brakt i forslag av de tyske baner og er for størstedelen også blitt gjennemført. Om enn Versaillertraktaten, som skulde tvinge Tyskland trafikkpolitisk i bakgrunnen, om enn Folkeforbundet med sine påtenkte „konferanser for trafikkens frihet" og det „Internasjonale jernbaneforbund" forsøkte å utsjalte og lamslå det tyske trafikksentrum, så beholdt Det Tyske Rike allikevel alltid førerstillingen i den europeiske samferdsel.

Efter krigen vil den europeiske trafikk komme til å stå overfor nye, store opgaver. Verden er blitt annerledes; Europa er kommet til klarhet over sig selv. Det vil tenke over sine egne råstoffkilder og forsyningsmuligheter for i alle tider å være blokadesikker. Dette betyr ikke et beskjedent avkall på oversjøisk import. Fremtidens europeer vil hverken være en krypende person eller en sultekunstner; nettop derfor vil han være uavhengig og for alltid jage bort hungerblokadens spøkelse; derfor vil han først og fremst sikre Europa et ubetinget minimum av eksistensmulighet.

Dette eksistensminimum av råstoffer og næringsmidler leverer hans Europa ham, hvilket fremgår av et blikk på kartet. Disse varers fordeling og også fordelingen av de hermed forbundne arbeidskrefter, det vil bli den europeiske trafikks fremtidige opgave.

Det nye selvbevisste Europa vil først og fremst sørge for sin tilslutning til Østeuropa, som på ny blir åpen for



Europa-trafikkens „nåleøie" — profilet. *For passasjer-, reisegods- og lukkede godsvogner er det allerede under deres bygning tatt fornødent hensyn til profilet. Men ved åpne godsvogner kunde en del av lasten rage ut over profilet. For å forhindre, at en slik uaktsomhet kan forekomme og bli en fare for driftssikkerheten og for selve lasten er en efterligning av profilet satt op på alle viktige godsstasjoner; først når den har kunnet passere dette nåleøie, får den lov å tiltre sin reise*

europeisk kultur og sivilisasjon. Til Østeuropa føier Sydøsteuropa sig og Balkan med dets rike agrarprodukter, oljekilder og malmforekomster. Fra Balkan er det bare et skritt til det nære østen, som vil være det nye Europa nærmere enn det gamle. For til dette nye Europa hører også det — av en europeisk og ikke av en engelsk makt — beherskede Middelhavsområde, som danner en bro over til Afrika.

Der vil også bli oprettet nye forbindelser med de skandinaviske land.

Ennå nærmere enn hittil vil også Spania og Portugal vokse sammen med Europa. På samme tid som Europa blir mindre, blir det også større og holdt sammen ved et tettmasket jernbanenett, og gjennem dets blodårer ruller de livgivende blodlegemer som vi kaller godsvogner og lastebiler, og fremtidens „Europeiske rutekonferanser" vil få en arbeidsmengde av enorme dimensjoner.

Under arbeidet for trafikkens restaurering vil der bli sørget for at den ikke kommer på villspor og at omveier unngåes. Den vil hverken ha tid eller grunn til det. I det gamle Europa var det mulig at f. eks. kull med unødig tid- og kraftspille ble transportert fra bergverket ad omveier til det sted hvor de ble forarbeidet, fordi en grense tilfeldigvis sperret den kortere og billigere vei; videre at man måtte transportere kull fra Ruhr til Baden og Øvre-Rhinen, skjønt Saarkullene lå like i nærheten. Eller at det ble bygget en ny jernbane fra Øvre-Schlesiens kullgruber til Danzig-Gotenhafen, bare for ikke å måtte sende kullene med tyske jernbaner. Eller at det fra Nederlands Nordsjøhavner nedover langs Rhinen gikk to jernbanelinjer som førte en stadig tariffkrig med hverandre for å rive gjennemgangstrafikken til sig.

En trafikk som var sig selv nok, det var følgen av en forkjært trafikkpolitikk, eller rettere sagt følgen av en feilaktig anlagt økonomi.

Europeiske vannveier og autostradaer

Men det var ikke bare jernbanene som bekjempet hverandre og som forsøkte å frarøve hverandre passasjer- og godstrafikk; ennå hårdere og mer forbitret var kampen mellem lastebil og godstog. Snart efter denne kamps utbrudd grep Det Tyske Rike inn og forlikte partene: fjerntrafikken med lastebiler ble underlagt en spesiell konsesjonsplikt, men samtidig påbegyntes bygningen av et nett av autostradaer. Også de andre europeiske land vil komme til å utbygge sine bilveier, til Europa er gjennemtrukket av et lignende nett av autostradaer som Riket har det i dag.

Gjennem en klok og forsiktig ledelse ble godstrafikken allerede i de siste år redelig fordelt på begge befordringsmidler, mens jernbanene ikke vek tilbake for ved hjelp av reformer og forbedringer å bevise at de hadde lært av konkurrenten: de innførte den såkalte „beholdertrafikk", som transporterte lukkede ladninger fra „hus til hus" og derved utlignet en av biltrafikkens fordeler: de innførte en „gatetransport" som brakte hele godsvogner over skinneløse gater like inn i fabrikkene og verkene på de steder hvor det ikke var mulig eller lønsomt å anlegge sidespor.

Ennå en annen konkurranse ble ledet inn på et sunt spor, nemlig vannveienes konkurranse. Også her hadde Riket ytet et lovende forhåndsarbeide, det hadde lagt jernbanenes og vannveienes forvaltning i en hånd og underlagt dem en felles ledelse i „Rikstrafikkministeriet". På denne måte var det mulig å henvise de godsarter til befordring med innlandskibsfarten som egnet sig for denne transport, nemlig uforder-velige, „robuste" varer som kull og jord, malm og metaller, jord- og mineralolje samt gjødningstoffer, alle slags byggematerialer og endelig korn og

sukker, mens andre levnedsmidler som poteter, neper og turnips, frukt og grønnsaker, fisk og mel også fremtidig ble forbeholdt den hurtige transport på hjulaksler.

La oss en gang betrakte Europa under følgende synsvinkel: Dets elver løper nesten alle i retning fra syd til nord og dets kanaler — med unntagelse av Kaiser-Wilhelm- og Mittellands-kanalen — understøtter disse nord-syd-forbindelser ytterligere. Rhinen-Donau-kanalen og Oder-Donau-kanalen vil skaffe vannveier fra Nord- og Østersjøen til Sortehavet, fra Nederland og dets oversjøhavner til det Nære Østen, fra Skandinavia til Tyrkia. Nord og syd, de har alltid vært de motsatte poler for et fruktbart varebytte og en naturlig utligning mellem klimabetingede naturrikdommer og en nøktern industriflids produkter. Oljetankere og kornskib vil komme til å gå fra Sortehavet opover Donau for å ernære nordeuropeeren og bringe drivkraft til hans maskiner; automobiler, traktorer og motorploger vil finne veien nedover Donau for å berike landbruket i Sydøsten med maskinkraft. Wien vil bli den store omlastningshavn mellem sydøst og nordvest, „vanndreieskiven" mellem Balkan og riket, mellem Sortehavet, Nordsjøen og Atlantern.

Men for de finere varer, de som må ha en hurtig befordring, vil man innrette den såkalte „Fly-bane-ekspressgodstrafikk", der ble innført av de tyske riksbaner i 1927 og som muliggjør den gjennemgående varebefordring på jernbane- og tilsluttende flyvestrekninger eller omvendt.

„Luksustogene" — i det nye Europa!

Og luksustogene? . . . Det fantes knapt et dusin av dem. Der var for det første „Nordekspressen", som forbandt Paris og Ostende med Warschau og Moskva. Så har vi „Orientekspressen", et luksuriøst hurtigtog fra Kanalen til Bøhmens verdensberømte badesteder eller fra hovedstedene på Balkan til Paris. Også det tredje av disse ekspresstog betjente utelukkende den ekskvisitte turisttrafikk og brakte Londons plutokrater gjennem Frankrike til Sveits, Innsbruck, Salzburg og Wien. „Simplon-Orient-ekspressen" spant de „sarte" tråder fra England til Balkan helt nedover til Aten og Bosporus; en „Romekspress" brakte de engelske ladies til Italias vidunderland og et par andre luksustog rullet fra Kanalhavnene Østen, som vil stå det nye Europa til Rivieraen, til Engadin og Berner Oberland.



Kontinentets fremtidstog — strømlinjedamptoget. *Siden våren 1935 er flere av disse riksbane-strømlinjedamptog, de hurtigste tog i Europa, i drift i Det Tyske Rike. Dette tre-sylinder-heldamp-lokomotiv utvikler under et 20 atmosfærers kjeletrykk en maksimalhastighet av 175 km; det trekker fire lettbygde fjerntogsvogner av særlig konstruksjon med i alt 192 sitteplasser første og tredje klasse, med post- og reisegodsrum, kjøkken og spiserum. Lokomotiv og vogner er fullstendig „strømlinjekledd". Toget er til å begynne med satt inn på strekningen mellem Berlin og Dresden; for Europa-trafikken vil disse strømlinjetog først komme i bruk, når de europeiske baners skinneganger vil være i stand til å tåle slike hastigheter*

Alle disse „Grand-hoteller på hjul" som var utstyrt av det internasjonale sovevogns- og store europeiske ekspresstogsselskap, lønnet sig bare på strekninger hvor fornøielsestrafikken forerte, de førte selvfølgelig bare første og annen klasse og man måtte betale et betraktelig tillegg for å benytte dem.

Da „Mitropa", det mellemeuropeiske sovevogns- og spisevognsselskap, ble grunnet under verdenskrigen i året 1916, for å sette inn sovevogner og spisevogner på de tyske, østerrikske og ungarske statsbaner, som inntil det tidspunkt med få unntagelser likeledes var blitt betjent av det internasjonale sovevognsselskap — da ga man med bevisst overlegg avkall på „luksustog" efter engelsk plutokratsmak. Derimot fremmet de en annen „luksus", nemlig å sørge for de reisendes bekvemmelighet som ikke hørte til plutokratene. Mitropa innførte de såkalte „Liegewagen", sovevogner tredje klasse, og ved sammensetningen av de gjennemgående tog ble der tatt hensyn til alle klasser, til det virkelige reisebehov, uavhengig av de reisendes betalingsevne.

Det er den „luksus" som det nasjonalsosialistiske Tyskland setter høiest: å kunne skaffe det arbeidende folk alt det som hittil har vært forbeholdt en utvalgt flokk av velhavende. Dette gjelder både for tredjeklasses sovevogner, billige ferietog; „Kraft-durch-Freude"-skib, som bringer de tyske arbeidere til Madeira eller til de norske fjorde og også for automobilreiser gjennem Tyskland, som har brakt dem hjemlandets naturherligheter nærmere.

Parolen om „Kraft durch Freude" vil finne et glad og taknemlig ekko i det nye Europa, for Europas nasjoner vil få bruk for gode krefter til å bygge op og sikre det som kommer, og de vil måtte ta fatt alle sammen hvis dette store og lovende verk skal lykkes, dette nye, skjønnere og større, dette selvbevisste og på sig selv beroende Europa . . . Da vil også gleden bety en dobbelt og fordypet nytelse, ikke minst gleden over å kunne reise, å kunne fryde sig over Europas tusinfoldige naturskjønnheter fra de norske fjorde til Alpene, fra Finnlands sjøer til Roms og Atens antike bygverker, fra Rivieraens strand til Østersjøens elgskoger, fra Nederlands kanaler og Belgias prektige rådhus til Bulgarias roser og til Adrias badesteder, fra Spanias og Portugals vinbjerger til Beskidenes og Karpatenes vintersportparadis. —

Stort, skjønt og rikt vil det bli, dette nye Europa, gjennem hvilket „luksustog" av en ny ånd og en ny til vil rulle for å skape glede for europeerne, en stolt glede over deres nye, større og skjønnere hjemland: Europa!

Ludwig Kapeller



Trestammen blir modernisert. *Den utlærte båtbygger bearbeider det gamle fartøiet, og så kan også denne trestammen delta i en regatta med utsikt til godt resultat. Men ennå trenges det meget håndverksdyktighet og flid, før baugen dens kan kløve vannet*

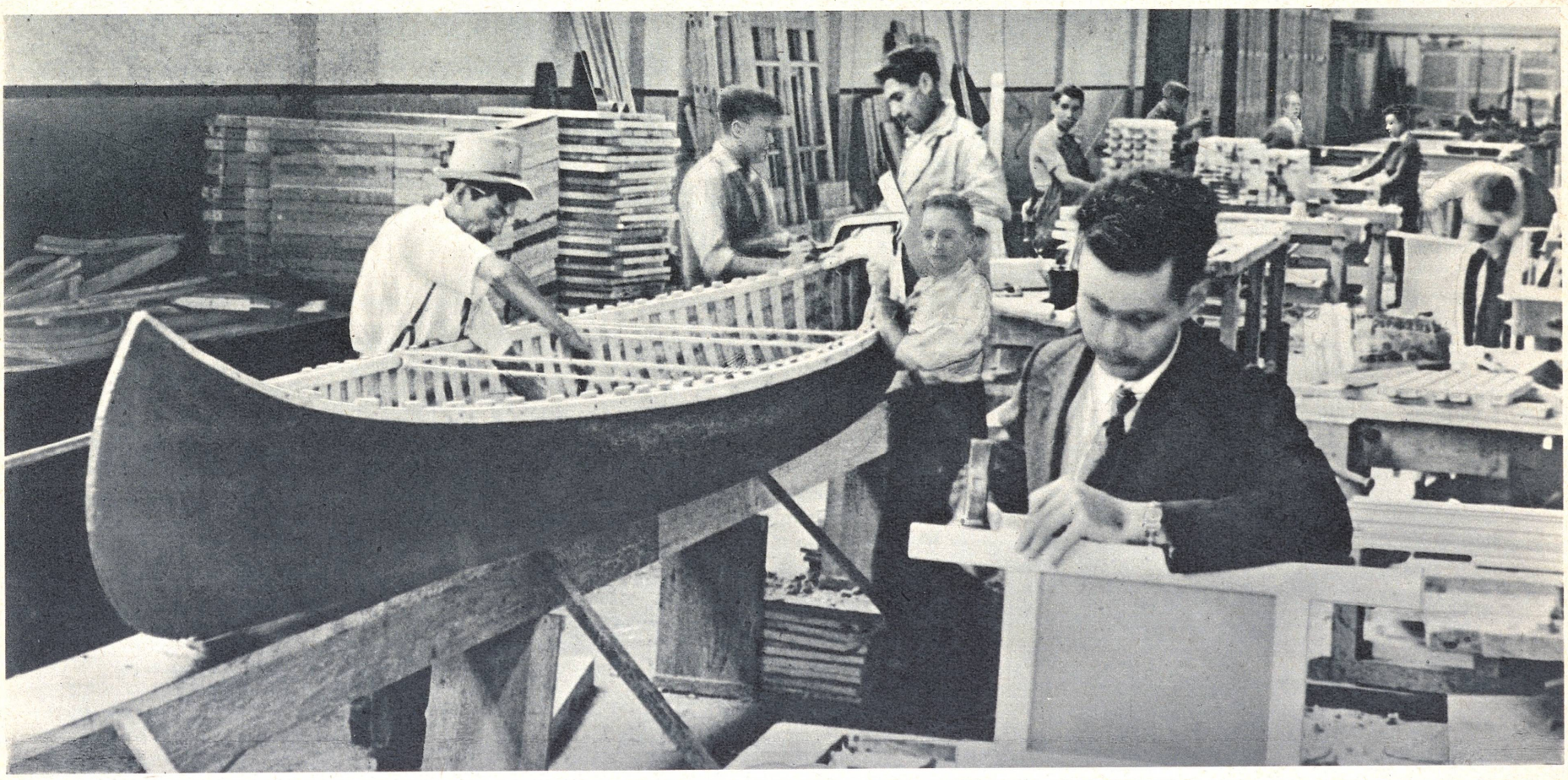


Regatta i to tusen meters høide. *Slikt noe har Patzcuaro-sjøen hittil ikke sett! Tyve forskjellige indianerstammer var representert ved denne konkurranse, og 98 båter forsøkte å overgå hverandre i ytelser*

Don Peralta lærer indianerne å fange fisk

Hvorfor måtte José Peralta fra Mexico City lære indianerne fra Xocemilco og mange andre områder i Mexico å fange fisk riktig i Pazcuarosjøen? Kan disse innfødte fiskere, som i uminnelig tid lever her av fiskefangst som sine fedre, ikke ro og fiske som gudene? — De kan det vel, men allikevel ikke helt riktig, for ellers vilde den mexikanske regjering ikke allerede lenge ha måttet undre sig over at indianerstammer, som bor ved fiskerike innsjøer, lever i den største fattigdom. Man fastslo at indianernes tunge båter, deres uvitenhet om fiskenes livsførsel og dårlige fiskesaker var skyld i denne fattigdom. Men da indianerne er mistroiske overfor alt nytt, og bare lar sig langsomt overbevise ved hjelp av bevis og sammenligninger, måtte det finnes nye veier, som virker bedre enn formaninger og lover.

Inspektør José Peralta ble sendt til fiskerne med noen nye båter og fiskesaker. Don Peralta lærte indianerne å bygge båter, som er mer praktiske og



Så dyktige kommer de til å være alle sammen en gang — *båtene og båtbyggerne. Foreløbig er det bare enkelte indianere som lærer byggingen av de nye båtene ved håndverksseminaret i „Instituto Polytecnico" i Mexico. Deres håndverkskunst vil snart komme til å utbre sig over hele landet*

signal nr. 20, 2. årgang. 2. oktobernummer 1941. / Utkommer hver 14 dag / Fungerende sjefredaktør: Heinz Medefind / Forlag og trykning: Deutscher Verlag, Berlin SW 68, Kochstraße 22-26 All rett forbeholdes
All rights reserved / Entered as second-class matter at the Postoffice of New York, N. Y.



Årenes bygning er også en kunst. *Det er viktig at årene er lette og håndterlige og har et lett slag* Fotos: Edith Boeck

lettere å håndtere enn de gamle trestammer. Men det var dog ikke alt hva Don José hadde forsøkt. Han viste indianerne en ny måte å fiske og ro på og underviste dem i moderne vannsport. Regattaer mellem de forskjellige båtstyper beviste verdien av de nye måtene, og ansporte indianernes ærgjerrighet. Alt dette tjener til å opdra indianerne og derved å forbedre deres livsførsel.



Kunstig lys

blir ofte irriterende for det menneskelige øie og forårsaker for tidlig tretthet. I disse tilfelle føles URO-PUNKTAL glassene, som mildner overmålet av ultrarød varmeutstråling i kunstig lys og gjør det lik dagslysets farve, ofte som en velgjerning. Dette beskyttelsesglass mot det ultrarøde lys er med den svake blålig-grønne farve så lite påfallende at det også kan bæres om dagen, altså brukes til stadighet.

ZEISS Uro-Punktal

Velgjörende i kunstig lys

CARL ZEISS JENA



Estnisk pike i sin vakre gamle drakt

Foto: Bernd Lohse