N Nr. 1

1. JANUARNUMMER 1942

Signal

Belgia 2 fr. / Böhmen-Mähren 2.50 kr. / Bulgaria 8 lewa / Danmark 50 øre / Finnland 4,50 mk. / Frankrike 4 fr. / Hellas 10 drs. / Italia 3 lire / Kroatia 5 Kuna / Nederland 20 cents
Norge 45 øre / Portugal 2.— esc. / Romania 16 lei / Serbia 5 dinar / Sverige 53 öre / Sveits 45 rappen / Slovakia 2.50 ks. / Spania 1.50 pts. / Tyrkia 10 kurus / Ungarn 40 filér
Luxemburg, Sydsteiermark 25 Pfg.

Reservetropper

Noen av de siste ukers tilfangetatte bolsjeviker

PK.-foto: Krigskorrespondent Raeder



ANGST FOR EUROPA?

Munnharmonika var blant de varer som Tyskland for noen år siden leverte til Balkan som ledd i en byttehandel. For koret av alle de misfornøide, for kritikerne av en handelsmessig gjensidighetshjelp med bytte av vare mot vare, syntes denne levering å være en ytterst verdifull berikelse av deres utskjelningskonsert. De spurte om Balkan da for Tysklands skyld skal lære å spille på munnharmonika og mente dermed at Tyskland misbrukte sin økonomiske maktstilling til å oversvømme den verden det kunde nå med ellers uavsettelige gjenstander. Disse toner kom fra en verden som skrøt av en ubrytelig økonomisk frihet og som priste frihandelen og gullets verdi. Den ante dengang ennå ikke at en munnharmonika som man kan blåse på til tross for alt er bedre enn en liten preget gullklump som man ikke engang kan bruke til det.

Dette kor lever ennå idag. Det består av monsieur Lepère for hvem man har rasjonert aperitif'en, av Mijnheer van Veen, som ikke får sin sumatrasigar mere og av mange andre sangerbrødre for hvem en hård nutid har skåret av på fortidens liebhaberier. For dem finnes der intet vær som lar høsten modnes eller ei, ingen blokade som blir utført av England, overhodet ingen krig som pålegger det menneskelige velvære visse innskrenkninger, for dem eksisterer bare den "nye ordning" som den eneste kilde til alt ondt i denne tid. Forstår vi deres sang riktig, skal Tyskland ta eksempel av den uteneuropeiske liberalitet og tillate tingene av sig selv å vende sig til det beste.

Hva vilde der ha skjedd dersom Tyskland hadde fulgt disse råd? Det vilde ha beholdt sine råstoffer og sine kull for sig selv, det vilde ikke ved ordreplassering ha gitt det industrielle liv i de besatte områder et grunnlag for nyopbygging, det vilde ikke ha sluttet de nøitrale land til det tyske økonomiske livs så levende kretsløp og hadde henvist alle til de engelsktalende makters hjelp — dermed også til en tonnasje som truer med ikke engang å ville strekke til for den engelske øis mest behov, til en industri som i England og USA ikke formår å tilfredsstille det egne sivile behov, og til handelsmetoder som ved siden av de feirede liberale forestillinger allikevel ser merkelige ut.

Den engelske hjelpeytelse lar, siden den er blitt til en aggressiv mellemeuropeisk politikks innhold, ikke lenger det ringeste tilbake å ønske som anskuelsesundervisning. Frem for alt har den avsløret den politiske kjerne i enhver økonomisk verdensordning. I det sortiment av friheter som Europas fiender atter i denne krig foregir å kjempe for, er også verdensøkonomiens frihet, og jo mer intensiv de fører denne krig, desto grundigere må de utrydde all frihet i økonomisk henseende. Idet de bekjemper Europas nye ordning, er de blitt dens lærenemme efterapere, og enhver leksjon som de gjennemgikk, var et offer av friheter. Hva er det da i denne såkalte frie verden som ennå er fritt? Kanskje bomullshandelen i Sydney eller sukkereksporten fra Manila, londonredernes trampforretning eller de amerikanske bilfabrikkers stålkjøp, valutatransaksjonene eller de kanadiske farmeres innkjøp av landbruksmaskiner? Luften blir tykkere jo høiere op man kommer. Den frie økonomi, som anså leve ingen av paraplyer til papuene for like så viktig som forsyningen av sitt eget folk med brød, trodde for alltid å være festet til et strålende firmament med frihandelens og gullvalutaens bånd. Den svevet i det lufttomme rum og merket ikke at disse og andre bånd forlengst hadde viklet sig om benene på den da den måtte begynne et alvorlig veddeløp med politikken. England prøvde med Ottawa-systemet og USA med New Deal atter å få fast grunn under føttene — dette var de første tilløp til en av politikken bestemt „nyordning" i den såkalte frie verden.

Idag blir denne politikk kalt hjelpeytelse og er dog intet annet enn en ny imperialisme, som stråler ut fra Washington. England, den beklagelsesverdige mottager av denne hjelp, betaler den sterkeres gunst med sine beste eiendeler, ikke med kreditter hvis anseelse har lidd sterkt under verdenskrigens virkninger, men med prisgivelsen av Ottawa, med prisgivelsen av sitt råstoffmonopol, strategiske bastioner i sitt verdensrike og underkastelsen under USAs politikk. Hva England gjennemgår med denne hjelpeytelse, rokker århundregamle tradisjoner. En fasttømret statsdannelse blir til et forvirringens rum, og med hvert rop om hjelp reduserer den sin prestisje. Ute av stand til ved egne evner å styrke sin makt eller å opretholde denne, er den på grunn av sin stilling tvunget til å gi op i viktige ting og improvisere i uviktige — den er blitt sin egen nekrologs forfatter.

*

Når England, den gamle, sterke manchesterlæres hjemstavn, måtte ofres på den amerikanske verdensordnings alter, skulde man dog i det minste tro at det hadde reddet den liberale tids største goder over havet. Heller ikke håpet om dette går i opfyllelse. Den politiske idé tåler ingen andre guder ved sin side og aller minst det økonomiske globetrotteris forgodtbefinnende. Kapitalismen i gammeldags forstand, og med den den frie økonomi, lever iallfall ennå i de små forretningsfolks hoder og pengekasser. 5 års New Deal og 2 års krigsøkonomi har vært nok til å skape en ny form for statskapitalisme, som nok lar sig utforme til en total planøkonomi, men aldri til en fri økonomi. Menigmanns frihet vil bestå i å adlyde den store eller å gå til grunne, og allerede idag virker selv den store liten ved siden av statens makt og dens byråkrati.

Det er Tysklands tese at ikke bare Europa, men hele verden befinner sig ved et historisk vendepunkt. Intet kan tydeligere bekrefte dette enn utviklingen i de land som har gått inn for bevarelsen av fortidens livsformer. Det kor av fortidens menn som hos europeiske naboer stadig bare har øie for motsetningene, ikke for fellestrekkene, som vil føre menigmanns forfengelighet inn i politikken og som ikke vil ta til efterretning de naturlige maktforhold i det europeiske rum, vil bli nødt til å innse at opgivelsen av forestillinger som man var kommet til å holde av, ikke er noen ærekrenkende handling — eller de vil bli til døde monumenter over en død fortid. For dette nye Europa blir ikke først laget, det vokser allerede, og dersom det er noe senere generasjoner ikke vil forstå i denne utvikling, så er det bare dette: hvorfor denne verdensdel selv har gjort veien til sin nye opgave så vanskelig for sig.

Vox



Den sidste mann fra den tunge sovjettank Pk.-foto: Krigskorrespondent Reimers

Hva vilde ha skjedd, hvis...?

Av dr. O. Ph. Häfner

„Ingen slags dokumenten er i stand til å gi et anskuelig bilde av den elendighet som hersker i disse områder — både i de som ligger på den annen side grensene fra 1939 og i de som ble avstått ved freden i Moskva. Såvel medlemmer av den herværende amerikanske legasjon som tallrike amerikanske pressemenn har hatt den mulighet på stedet selv å kunne overbevise sig om forholdene i de områder som under den nåværende krig er blitt besatt av finske tropper. Dette er også den eneste mulighet man har for å kunne danne sig en riktig forestilling om forholdene. Vanrøktede marker, forfalne og ødelagte hus, vanærede kirker og kirkegårder og en befolkning som lever i ubeskrivelig elendighet og som er desimert ved mord og masseforvisninger, alt dette beviser i hvilken trøstesløs stilling det finske folk vilde være kommet under det sovjetrussiske åk, for så vidt som det ikke hadde fått samme skjebne som Estland og de øvrige land som blev erobret av bolsjevikene, nemlig helt eller delvis fysisk utryddelse. Av alt dette fremgår hvilken skjebne Finland vilde ha gått i møte hvis det ikke hadde sørget for sin sikkerhet. Derfor gir Finlands menn gjerne sitt liv i denne forsvarskamp i stedenfor å avvente deres pårørendes henrettelse."

Av den finske svarnote til det amerikanske utenriksdepartement av 11. november 1941

Sett det tilfelle at krigen mot Sovjetunionen hadde tatt den motsatte vending. At de bolsjevikiske arméer sto foran eller i Berlin, at Hamburg og Helsinki var helt innesluttet, at Oberschlesien og det saksiske industriområde var besatt, at bolsjevikene hadde erobret store deler av Sydtyskland og at der ble kjempet ved Bodensjøen i stedet for ved Svartehavet. Denne forestilling synes i dag å være helt absurd og allikevel var slike muligheter ikke så helt ut av verden, som det synes ved første blikk. For først efter krigens utbrudd har det vist sig i hvilken grad den sovjetrussiske rustning overgikk selv de mest dystre beregninger. Den fiende som den tyske forsvarsmakt gikk i møte den 22. juni 1941 var materielt — frem for alt hva panservogner angår — og også tallmessig overlegen. Vilde Tyskland kunde ha klart sig overfor en ennå sterkere fiende, som selv hadde bestemt dag og time og som et pluss til sin overlegenhet også kunde ha føiet den fordel som ligger i angrepet? Varigheten av kampene i øst er det sikreste tegn på, at den tyske ledelse virkelig møtte faren i siste øieblikk.

Tysklands sak?

Sovjetarméen ved Bodensjøen eller ved den svenske grense vilde ha betydd det tyske nederlag. Riktignok er det da spørsmål om det bare var Tysklands sak som da var tapt. Idet våpenlarmen er vandret til områder hvis geografi selv den dannede europeer først nå setter sig inn i, forsvinner med den voksende avstand også forståelsen for betydningen av dette store opgjør. Den som ikke har hørt kanontordnen, lulles inn i en falsk sikkerhet og heller til den opfatning at han egentlig ikke har vært truet. Hvis brannen derimot hadde utbredt sig til ens umiddelbare nærhet og man hadde merket brannlukten i Basels og Stockholms gater, så vilde man sannsynligvis først og fremst ha tenkt på hvorledes man skulde kunde redde sin egen arne fra bolsjevismen. Hvis Tyskland hadde vist sig å være for svakt, hvem skulde så ha kunnet redde sveitserne, svenskene og hollenderne fra bolsjevismen? Sveitserne og svenskene selv? Eller kanskje englenderne? Eller amerikanerne? I dette tilfelle vilde det ennå tydeligere ha vist sig hva som nå egentlig foregår: det dreier sig ikke lenger om grenser og mer og mindre fordelaktige fredstraktater, ikke om nasjonal hjemstavnsrett eller om meningsforskjell av første eller annen rangs betydning, men om det enkelte menneskes personlige skjebne, om de moralske grunnlag for den vesterlandske kultur, om alt det som kommer inn under begrepet tradisjon og europeisk historie, og til slutt om den nøkne tilværelse, eller som den finske regjering uttrykte det, det gjelder spørsmålet om man skal sette livet inn på skansen eller heller avvente sin egen og sine pårørendes henrettelse.

Nesten i ethvert europeisk land har det de siste tyve år vært et kommunistisk parti. Man behøver derfor ikke å ha store politiske kunnskaper for å være informert om kommunismens mål. Bolsjevismen vil verdensrevolusjonen. Den enkelte stat er bare en etappe på veien mot dette mål, intet annet. Den kommunistiske ideologi retter sig ikke mot Tyskland fordi det bor tyskere i dette rike, men fordi Tyskland er den viktigste hindring på denne vei; for øvrig retter den sig mot enhver person og enhver nasjon. Dette er utallige gange blitt uttalt av Lenin og Stalin på enhver av det kommunistiske partis kongresser. Og likeså ofte er det blitt fremholdt i i brosjyrer og i taler at de indre forutsetninger for en alminnelig omveltning vilde tilveiebringes ved en lengst mulig krig mellem de såkalte imperialistiske stormakter. Betrakter man de siste års sovjetpolitikk under dette synspunkt, så ser man at den konsekvent forfølger dette mål. Under ekstrem oprustning først en manøvrerende taktikk for i det hele tatt å fremkalle konflikten og for å sikre sig viktige strategiske posisjoner; derpå overgang til den andre siden for å utbalansere den truede likevekt, og til slutt høieste militær beredskap for å kunne slå til i det avgjørende øieblikk.

Hva vilde ha skjedd, hvis...?

Det er sikkert ikke bare et tilfelle, at Sovjetunionen er i krig med alle sine europeiske naboer. Ungarene visste likeså godt som finnene og rumenene at deres tur vilde komme. Og de visste også hva der vilde skje hvis de allierte europeere ikke ble seierherrer. Disse nasjoner hadde brannlukten så å si like i nesen.

En utilstedelig sammenligning

I 1939 sluttet Tyskland en pakt med Sovjetunionen for å sprenge den livsfarlige innkretsning; fra i sommer er angelsakserne og bolskevikene forbundsfeller. Det som den ene har gjort, kan jo også en annen tillate sig å gjøre. Allikevel er der en fundamental forskjell, hvis vi kaster et blikk bakover: ved den tysk-russiske avtale ble Sovjetunionen for en tid nøitralisert og i ethvert fall holdt borte fra Europas sentrum; dens brutale overgrep til alle sider den gang kunde Det Tyske Rike ikke hindre hvis det da ikke vilde løpe like inn i fordervelsen. Men den engelsk-amerikanske hjelp skal tvert imot føre bolsjevistene like inn i Europa. Med deres hjelp skal Sovjetunionen settes i stand til å beseire Tyskland og dets europeiske forbundsfeller, d. v. s. å marsjere til Rhinen. Så uberettiget den angelsaksiske optimisme enn kan være, så er det ikke desto mindre sant, at planen går ut på en vakker dag å se Vorosjilov ved den svenske grense, Schukov i Trier, Timosjenko, Budjenny eller en hvilken som helst annen sovjetgeneral ved Po eller i Rom. Men selv om dette ikke var den engelsk-amerikanske hensikt: hvem vilde stoppe den frembølgende bolsjevikiske masse, når den europeiske front i øst en gang var oversvømmet! Og hvem skulde være sterk nok til det?

Der er intet valg

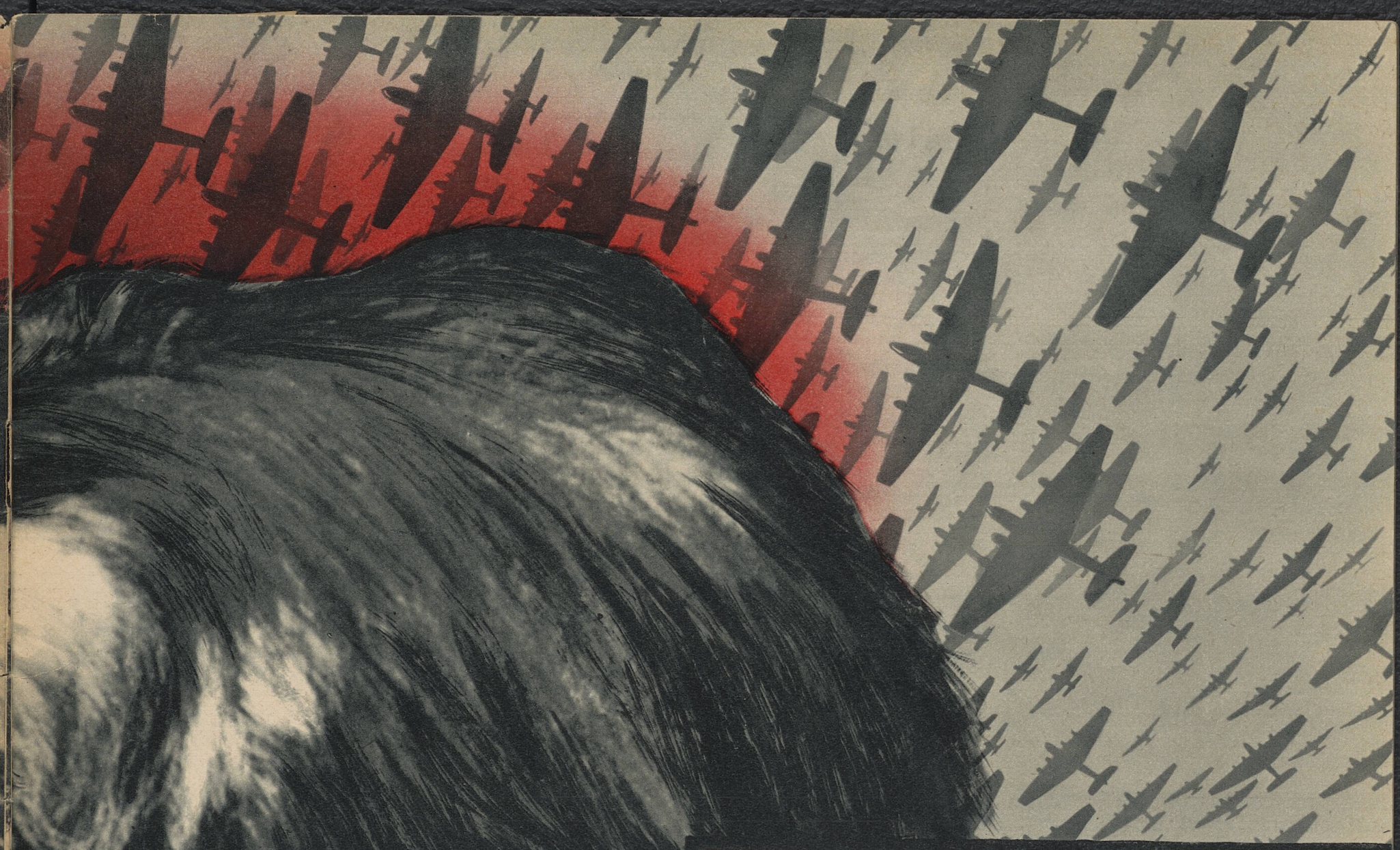
På de såkalte alliertes konferanse i London ble det besluttet at Europa skulde revolusjoneres. Den britiske utenriksminister Eden anså revolusjoner for å være det sikreste middel til å opnå seier. Sovjetambassadøren Maisky betegnet dem som seierens hensikt. Begge to vilde de sette i verk revolter, altså fremkalle sabotasje, streiker, attentater og oprør og det ikke bare i Berlin, men overalt i Europa, i Aten, i Madrid, i Rom, i Paris, i Helsinki, i Bukarest og ute på landet. Er det å anta, at dette kaos, som mr. Eden kanskje mener, vilde skape en fredelig, borgerlig epoke? Eller har ikke hr. Maisky mer rett, som regner med at i denne broderkrig — alle mot alle, — vil bolsjevismen bli den endelige seierherre?

Der gis ingen større villfarelse enn den opfatning at man hadde tre muligheter å velge mellem: det nasjonalsosialistiske Europa, det bolsjevikiske Europa og det engelske Europa. Det engelske Europa er intet ekte alternativ, for 1) med den bolsjevikiske forbundsfelles undergang, som efter nederlagene hittil er uunngåelig, forsvinner enhver britisk seiersjanse og 2) har enhver britisk seier et fullstendig europeisk anarki og alminnelig borgerkrig til forutsetning, for det angelsaksiske krigsmål går jo nettop ut på å omstyrte den bestående ordning. Anarkiet kan bare avføde bolsjevismen eller en variant av den. Derav kommer det at bolsjevismen forblir en latent fare for Europa, også efterat restene av den bolsjevikiske armé er ødelagt. Man har altså ikke å velge mellem et tysk eller et engelsk Europa, men mellem Sovjet-Europa og et autonomt Europa, som under tysk ledelse redder sine vesentligste verdier og sine helligste tradisjoner inn i en bedre fremtid.



Et hypotetisk spørsmål

I den finske svarnote til det amerikanske utenriksdepartement finnes følgende avsnitt om en samtale mellem understatssekretæren i utenriksdepartementet, Sumner Welles, og den finske sendemann i Washington, Prokopé: „Herr Welles uttalte, at Sovjetunionen efter krigens slutt vilde bli den førende stat i Østeuropa. Da minister Prokopé i denne forbindelse spurte om det i Roosevelts og Churchills erklæring inneholdte punkt om avrustning også omfattet Sovjetunionen, erklærte herr Welles at dette spørsmål var hypotetisk." I og med denne erklæring blir det bilde av Europa som foresvever





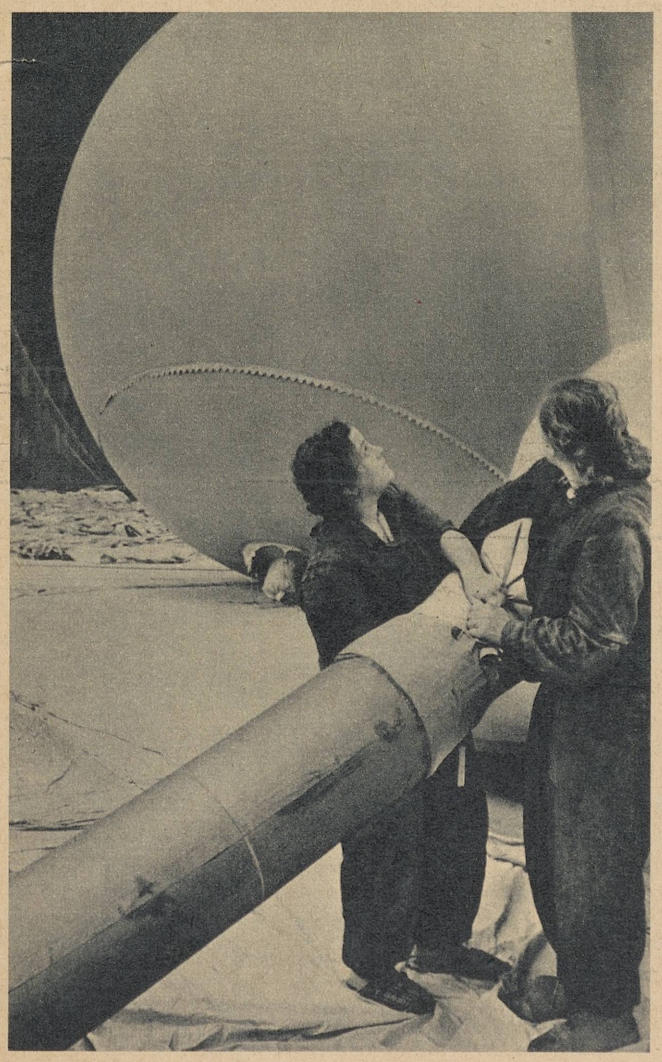
Roosevelt og Churchill avrundet på et meget viktig punkt. Tyskland skal, såfremt det ikke blir knust til atomer, sammen med sine forbundsfeller for alle tider avrustes. Sovjetunionen derimot forblir rustet og skal overta ledelsen over hele Østeuropa, altså i det minste over Finland, Romania, Bulgaria, Dardanellene, Slovakia, Kroatia og over hele det område som ligger mellem Elben og Dnjepr. Sovjetunion skal omgis av en krans med småstater, som oven i kjøpet er avrustet, fordi de fleste av dem har kjempet på Tysklands side. Hvilke av disse østeuropeiske stater vil kunne unngå vennskaps- og støttepunktavtaler, der på samme måte som i de baltiske land vilde føre til hurtig sovjetisering? Hvilken motstand vilde Sovjetunionen finne, hvis det falt den inn litt efter hvert å bolsjevisere hele Europa? Så snart Tyskland var utsjaltet som maktfaktor, vilde der ikke gis noen motstand mer.

I virkeligheten kjemper de tyske soldater ikke bare for Tysklands sak, snarere er det slik at de setter liv og lemmer inn for å beskytte ethvert europeisk fedreland som fortjener dette navn og enhver katedral som ennå ikke er omgjort til en stall. Ja, sågar enhver nåværende eller fremtidig meningsforskjell mellem europeere. For det er kun bak deres linjer at der eksisterer noen frihet, foran dem finnes ingen.

UTE IGJEN AV DRAGENS „MAVE". Denne arbeiderske i en tysk fabrikk for militærballonger hadde fått i opdrag å krype inn i sperreballongen, som var pumpet op med luft, og prøve dens tetthet. Overalt hvor det såes et aldri så lite lysskinn i mørket inne i ballongen, trykket hun mot hylstret, som ga efter — og hennes medarbeiderske derute i dagslyset markerte stedet, som så enda en gang blir klebet igjen meget omhyggelig

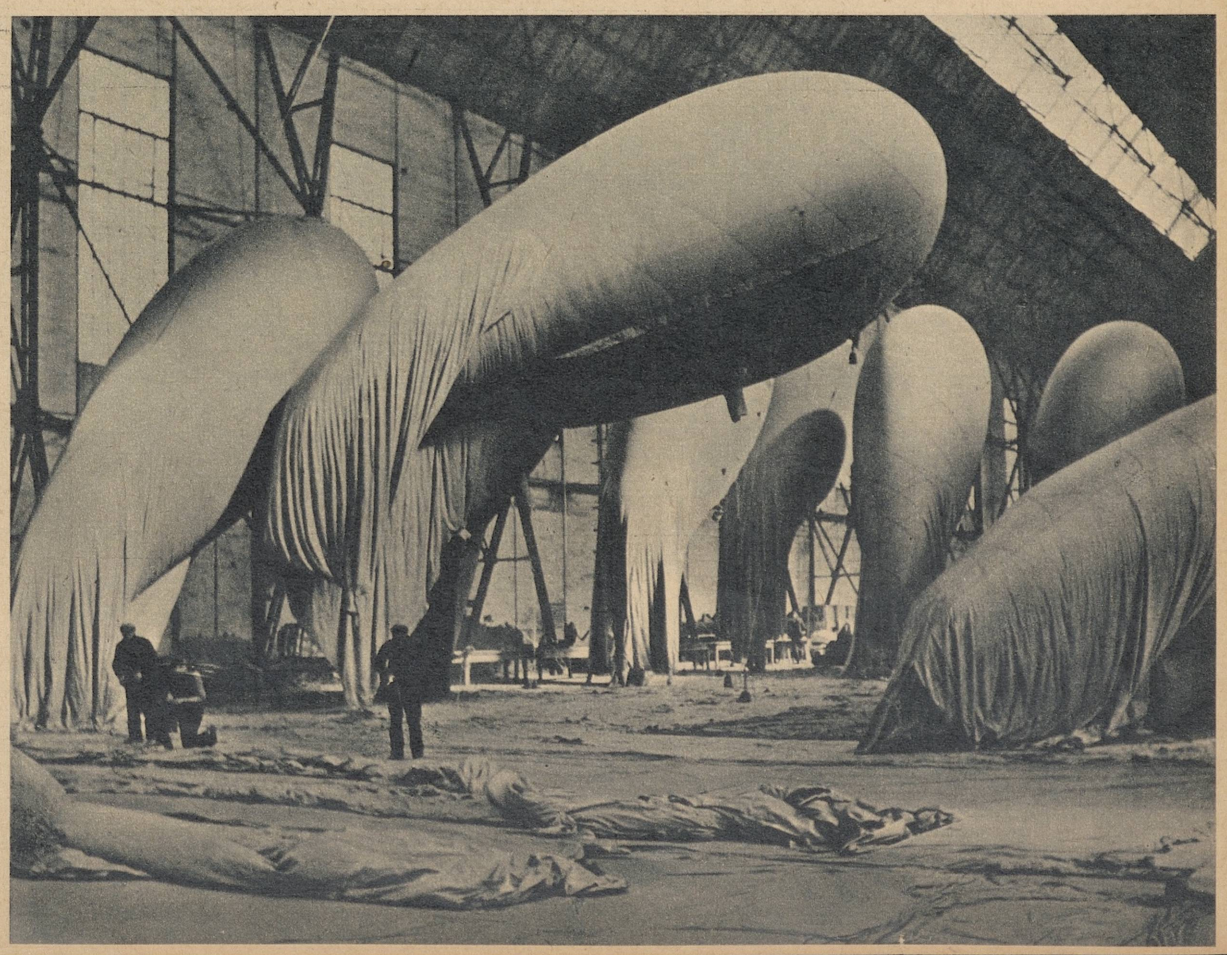
Kvinner og ballonger

Hvor „surstoffets svømmende dyr" blir til



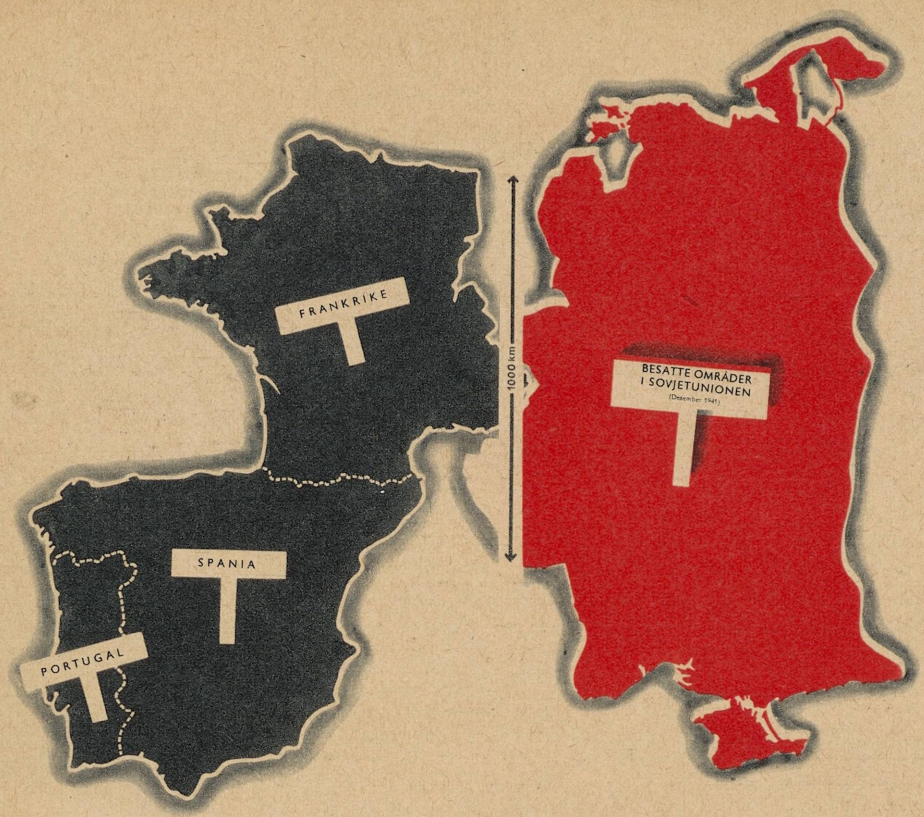
HVOR STORT INDRE TRYKK TÅLER EN FRIBALLONG? Denne slangen, som de to unger piker sakkyndig har forbundet med ballongen, leder luften fra en elektrisk blåsemaskin inn i hylstret, som stadig blir strammere

IKKE NOEN SPØKELSES-SAMMENKOMST, men ballonger som er fylt med vannstoff, ved vektskontrollen. De skal i løpet av en bestemt tid bare ha et lite gass-svinn, som fastslåes ved veiing — i motsatt fall: Tilbake igjen med den!





SMÅ HENDER PA STORE SAKER. Mens fire arbeidersker i forgrunnen er i ferd med å lime holdeinnretningene for spleisningene fast på det ytre av et ballonghylster, ruller bakenfor to av deres kamerater en veldig friballong med glidelås gjennem hallen. Det virker som en lek, og så er det allikevel et alvorlig og ansvarsfullt arbeid; for hver eneste kvadratcentimeter av den uhyre ballongflaten kan inneslutte svevekulens „Akilleshel" og må behandles omhyggelig Fotos: Hanns Tschira

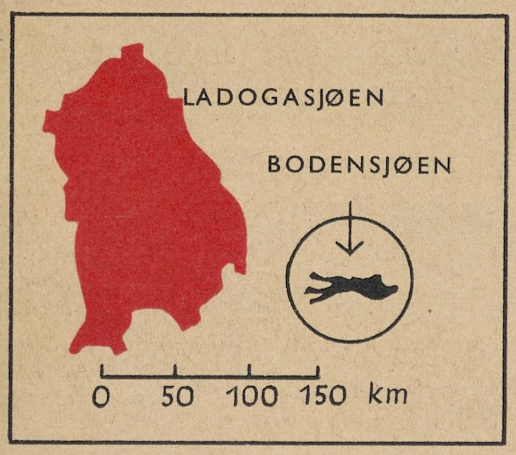


MELLEM TUNDRA OG STEPPE. Det kjempemessige område i Sovjetunionen som var besatt i begynnelsen av 1941, er større enn flateinnholdet av Frankrike, Spania og Portugal til sammen. Det ligger under tre forskjellige klimaer, den nordlige, tempererte og mediterrane sone, og har også alle 5 europeiske planteregioner, fra mosesteppen over nåle- og blandingsskogen over gressteppen til middelhavsfloraen. På tundraen tjener rensdyret mennesket, og i Ukraina og på Krim kamelen. På polartundraens evigfrosne bunn vokser det omtrent intet spiselig. I syd derimot strekker det sig bomullsplantasjer, som i Nordafrika, og på Krims høider blir det dyrket 400 forskjellige sorter hvite og svarte druer

Veldige vidder

Østeuropa geografisk

Halvøien Europa, som ved sin geografiske særkarakter og sin historiske betydning har fått rang av en fremtredende verdensdel, hviler med sin østlige halvdel på en kjempemessig sokkel, som politisk først ble kimcellen og så hjertet i det russiske rike.



En SAMMENLIGNING som gir et innblikk i størrelsesforholdene på krigsskueplassen i øst: Ladogasjøen og Bodensjøen i samme målestokk

For å måle det østeuropeiske rums dybdeutstrekning benytter vi oss av tidsforskjellen. Aksemaktene strekker sig over rummet med mellemeuropeisk tid; med de besatte områder av Frankrike fikk de også et område med vesteuropeisk tid. I østen er nå nesten hele området med såkalt østeuropeisk tid i deres besittelse. Denne østeuropeiske tid har sin østgrense på linjen Arkangelsk—Moskva—Rostov. Videre østlig følger en sone, hvor vi igjen må stille klokken frem en time; og kommer vi inn i Uralområdet, da må vi igjen stå op en time tidligere. Tysk-land strekker sig over 17 meridianer og 9 breddegrader, Østeuropa over 43 meridianer og 30 breddegrader.

Man snakker ofte om russernes „gigantomani", en egenskap som sikkert delvis kan føres tilbake på de uhyre utstrakte, endeløse russiske områder. Der er det Kaspiske hav, med sine 439 000 km² jordens største innsjø, omtrent så stor i utstrekning som Svartehavet eller som Sverige og større enn Østersjøen.

Schwaber, bairer og sveitsere er på samme måte stolte av sin Bodensjø, det „schwäbiske hav". Men hva er det med sine 539 km² for en dverg imot Onegasjøen, som med sine 9549 km² er 18 ganger så stor, og mot Ladogasjøen, som med sine 18 180 km² er 35 ganger så stor. En damperfart fra Neva gjennem Ladogasjøen, Svir og til nordenden av Onegasjøen går over 850 kilometer, det er omtrent som jernbanestrekningen Berlin-Basel.

Ennå mektigere forekommer elvenes lengde oss. Volga er mer enn 3500 kilometer lang. Fra Astrakan ved dens munning til Tver bruker hurtigruten 9—10 dager ved normale vannforhold. Det er slett ikke lenge siden kornskibene fra nedre-Volga ble drevet mot strømmen av „burlaki", de så ofte besungne Volgaskippere, gjennem kanaler helt frem til Petersburg. Hvis alt gikk godt, varte en slik transport minst 1½ år, for om vinteren lå skibene fast i isen. Vannveien Leningrad—Volga—Kaspihavet tilsvarer i lengde Rhin—Main—Donauveien mellem Nordsjøen og Svartehavet. Allerede i det øvre løp ved Jaroslav er Volga 700 meter bred, i det nedre løpet ved Zarazyn 8 kilometer bred ved normal vannstand — for å tilbakelegge 8 kilometer, trenger en kraftig fotgjenger vel 1½ time — og når høivannet om våren — i begynnelsen av juni — når høidepunktet, da vokser elvens bredde ved oversvømmelsen av dens venstre flate gressbredd til 30—50 kilometer!

Kjempemål, kjempemessige avstander, som må overvinnes hvor vi ser hen. Man må kalkulere dem så meget mer inn, da trafikkmidlene ennå ikke har formådd å tilpasse sig dem. Men i østen har man jo tid! Der hvor vi sier „straks! På øieblikket!", heter det på russisk „ssejtschass!", ordrett oversatt: „i denne time!" Storbymennesket i vesten blir nervøs, hvis toget hans har noen få minutters forsinkelse; i den russiske jernbane- og dampskibstrafikk måtte man tidligere regne med forsinkelser på flere, ofte mange timer, og de ble tålt tålmodig. Kjempemessige avstander — men trafikkforholdene tilsvarer ikke engang de mellemeuropeiske forhold for et halvt århundre siden. På grunn av den mangelfulle underbygning og det lette skinnemateriale opnår selv hurtigtogene bare i enkelte tilfelle en hurtighet på 50 kilometer; selv betydelige distriktshovedsteder er — hvis de da overhodet ligger ved en jernbanestrekning — ofte fjernet 15 — 25 kilometer fara sin jernbanestasjon. Og man må på alle reiser alltid innrette sig på store strekninger. En reise fra Leningrad over Kandalaksja til Murmansk — det er idag omtrent utstrekningen av den finske front! — går over 1431 kilometer; fra Leningrad over Charkow på sommerferie til Ssotsji ved Svartehavet, er man på 2437 kilometer over tre dager underveis med hurtigtog; det er strekningen Königsberg—Berlin—Zürich—Rom—Neapel. Mens den avstand i Tyskland som en transport tilbakelegger i gjennemsnitt, er 150 kilometer, må fraktgodset i Sovjetunionen gjennemsnittlig kjøre 600 kilometer med jernbanen.

Hvor dårlig det er med det sovjetske veivesen, det har bildene i presse og film brakt eksempler på i de siste månedene. Den sovjetske statistikk angir for hele riket ca. 1.5 millioner kilometer „veier"; de regner imidlertid her med alle veiene, som egentlig bare består av hjulspor; for av veier forsynt med sten- eller asfaltdekke finnes det i hele sovjetstaten ikke engang 70 000 kilometer.

Og hvor uhyre vanskelig er det ikke å bringe de enkelte landsdeler i forbindelse med hverandre ad sjøveien. Både fra Østersjøen og fra Nordishavet til Svartehavet må man dra rundt hele Europa. Og da i sin tid admiral Rostjestwensky under den russisk-japanske krig fikk i opdrag å føre den russiske østersjøflåte mot japanerne, måtte reisen gå fra Petersburg gjennem Østersjøen til Atlanterhavet, rundt Sydafrika over Madagaskar og gjennem stredet ved Singapore, før flåten kunde settes inn i de japanske farvann.



KRIM OG ASOFFHAVET har tilsammen — hvem skulde tro det — den fulle bredde av den engelske sydkyst!

Tegning: Seeland

Engelbert Graf



FINNENES FRONT, som de sammen med sine tyske kamerater driver frem mot Sovjetunionen, er like lang som Italia. De troppene som går frem mot Murmansk, kjemper omtrent på høide med Meran, og beleirerne av Leningrad ved Syrakus på Sisilia



I stadig beredskap avsøker mennene på de tyske forpostbåter : de tyske kystfarvann himmel, horisont og hav efter fienden

Fienden tapte ...

Interessante farvefotos av PK-krigskorrespondent Eichen fra en tysk forpostbåts nedskytning av et britisk Bristol-Blenheim-bombefly



Alarm! Et engelsk Bristol - Blenheim - bombefly er opdaget og kommer straks under ild fra forpostbåtens luftvern

Det siste sekund. Tett over bombeflyet eksploderer et projektil fra luftvernet og i en brøkdel av et sekund river det op den venstre bæreflaten med sine splinter





Truffet! Denflyudyktige Bristol-Blenheim kunde ikke lenger holde sig i luften, og må skifte element. Med et voldsomt brak slår den ned på den smale kyststripen, hvirvler to, tre ganger om sig selv, så ...



Ødelagt! ... eksploderer besintankene. Få øieblikk efter er hele kyststripen innhyllet i de mørke røkskyene fra det brennede fly. Først da ilden gir sitt offer fri, er det mulig å få øie på restene av det engelske bombefly



SPANIERE

østenfor Petersburg

Bak den „Blå divisjon"s linjer





Dagen før rykket stormtropper fra den „blå divisjon" over en elv øst for Petersburg og dannet et brohode. De forlangte forsterkninger, som nå setter over det islagte vann med gummibåter

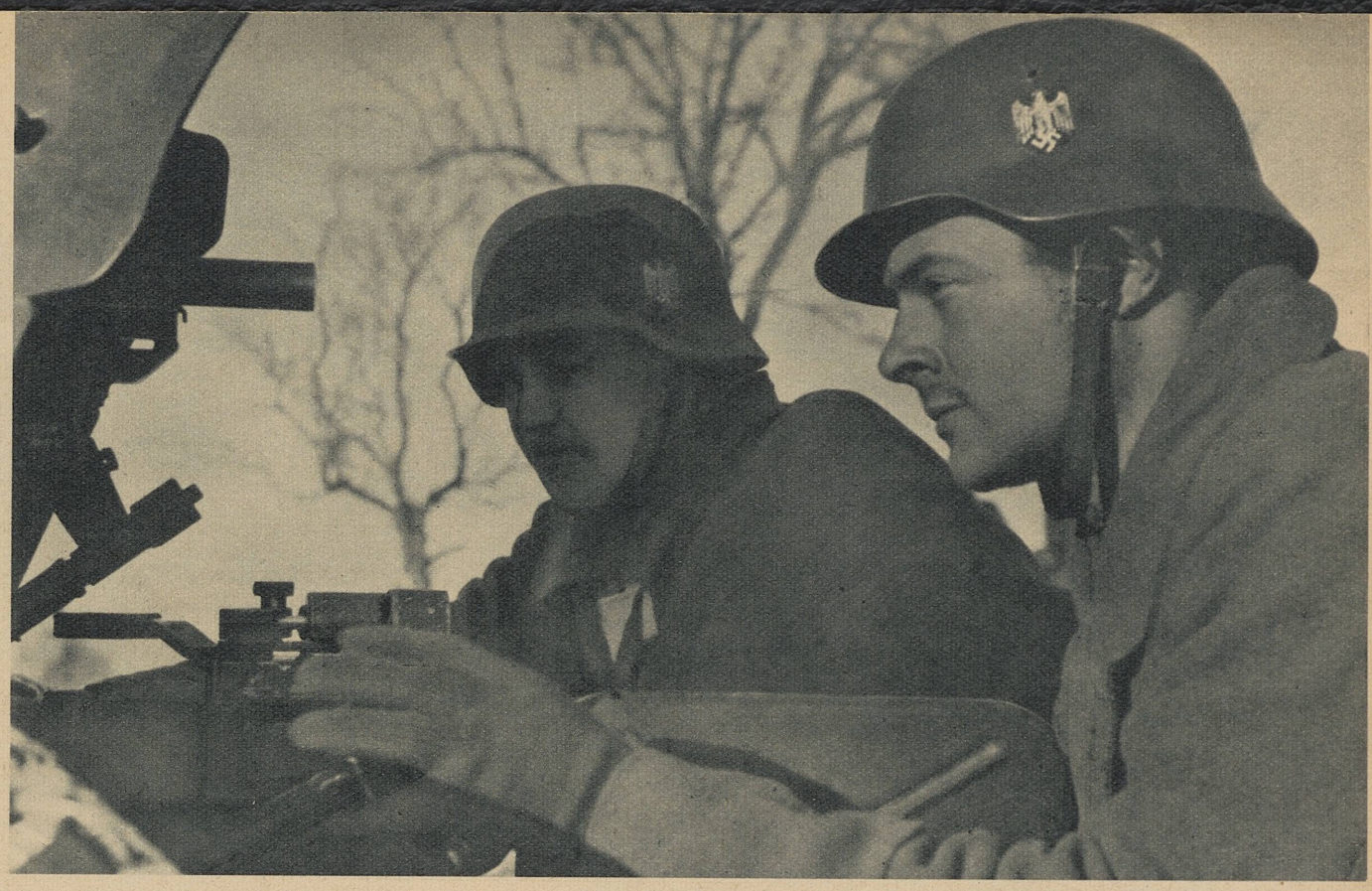
De spanske enheters „visittkort" — kjennetegnet med blå striper — blir utstukket på det nyerobrede område

Spanske motorsykkelskytter og kjørende enheter, som følger infanteriet, blir satt over på ferjer — de er ved godt mot, for kampen på den andre siden av høidene går godt





Major Fernando Osés fra Melilla. bataljonskommandør. førti år gammel og soldat av profesjon



Carlos Martinez Llanos. skytte 1 ved antitankkanonen, 21 år gammel. kontorist i San Sebastian. men nå soldat med liv og sjel



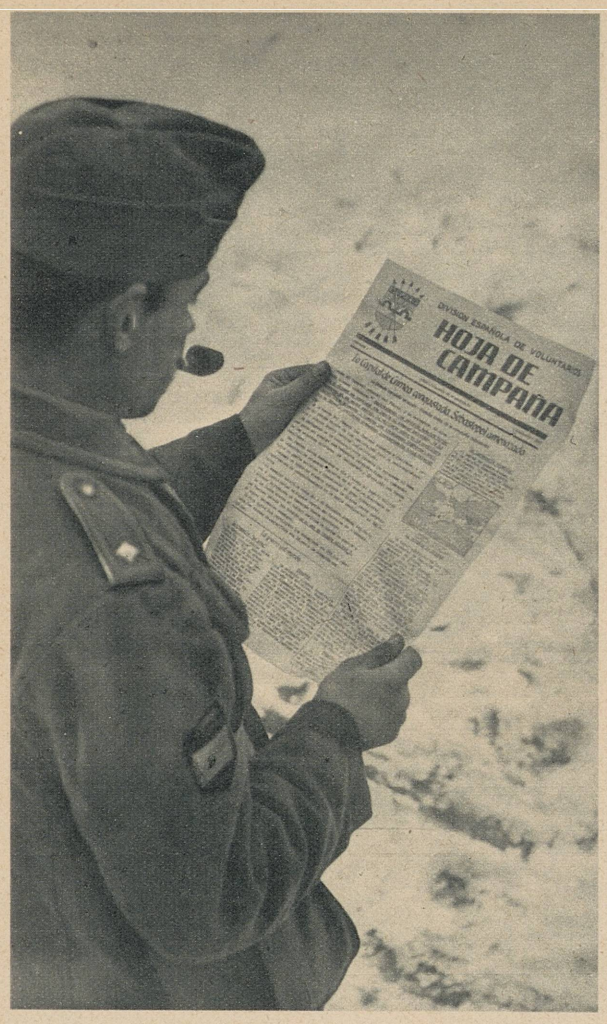


Bak et erobret sovjetmaskingevær står den 23årige Segundo Medrano Prieto fra Valladolid på sin forpoststilling

„La dem bare komme!" Ved veikanten sikrer en antitank-kanon den „blå divisjon"s linjer mot overraskende angrep fra sovjetske panservogner



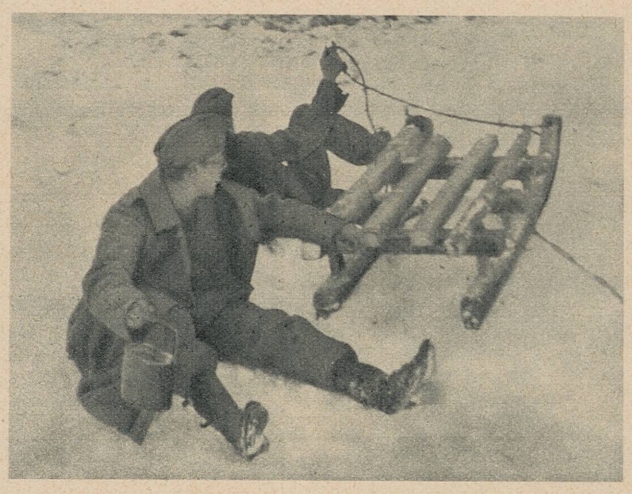
En fredelig støttropp ved potetskrellingen. Mål: feltkjøkkenet



Ingen forstyrrelse, takk! Det siste nummer av den „blå divisjon"s feltavis er inntruffet



Å ake er lett. Man behøver bare sette sig på, kjøre avsted og . . .



. . . hvis man velter, reise sig op igjen. Det kan sågar hende nordmenn hvorfor ikke også spaniere?



La Banda de Musica de la Division de Voluntarios — „subsección" de Bombardones



Fotos:
PK.-krigskorrespondent
v.d. Becke

Overraskende gjensyn — i 10 graders kulde

Det gjelder øien!

Man starter et dristig foretagende i Svartehavet. „Signal"s krigskorrespondent PK.-Gronefeld er med og forteller i ord og bilder.



Klokken 5 om morgenen. 30 til 40 motorer durer løs samtidig. Man må velha hørt det helt over til øien. Foran oss jager den første „bølge" av stormbåter avsted og forsvinner hurtig i tåkedisen som ligger over havet. Jeg kommer med i den andre bølgen og huker mig ned i førerbåten. På gummibåtferjene er det stuvet sammen hester, ammunisjonskjerrer, kavalerikanoner og antitankkanoner. Motorene arbeider tungt. Vi kretser med førerbåten om vår „bølge" som en fårehund om hjorden sin. Snart er vi foran, og så går vi med stor fart atter tilbake

Deler av en hurtig tysk rekognoseringsavdeling har fått ordre til å besette en øi i Svartehavet og danne en ny basis for kampen om Krim. Stormbåter og ferjer er satt inn for å nå frem til øien. Pionérer, som allerede har forsert Dnjestr, Dnjepr og Bug, er med. Overfarten til øien stiller særlig store krav til mann og motor



Stormbåtene har nådd øien. Intet beveger sig på stranden. Soldatene springer i land. Fienden merker man ennå intet til. Kamerater sleper våpen og anmunisjon gjennem det grunne vann. På stranden er der satt op et signal til de efterfølgende „bølger": Her er vi landet! Båtene og ferjene blir hurtig kamuflert med sjøgress. Radiotelegrafistene rigger op sine apparater og setter sig i forbindelse med divisjonen. Klokken 7.50 sendes den første radiomelding: „Landet på øien efter 160 minutters fart. Intet nytt. Rapportér videre til divisjonen"



Det varer ikke lenge før alt er kommet op på øien. Mens en tropp danner et brohode, blir de siste hestene losset ut. Kameratene bringer dem i land. Den egentlige besettelse av øien kan begynne



Troppen vår beveger sig på stranden i retning av fyrtårnet. I nærheten av det kan man observere fiendtlige bevegelser. Kanonene blir straks brakt i stilling og på 3 kilometers avstand skyter vi på tårnet Fienden svarer ikke. På 1½ kilometers avstand skyter vi ennå en gang på fyrtårnet. Klokken 12.45 sender vi radiomelding: Videre til divisjonen. „Fyret ennå i radioforbindelse med Sebastopol"

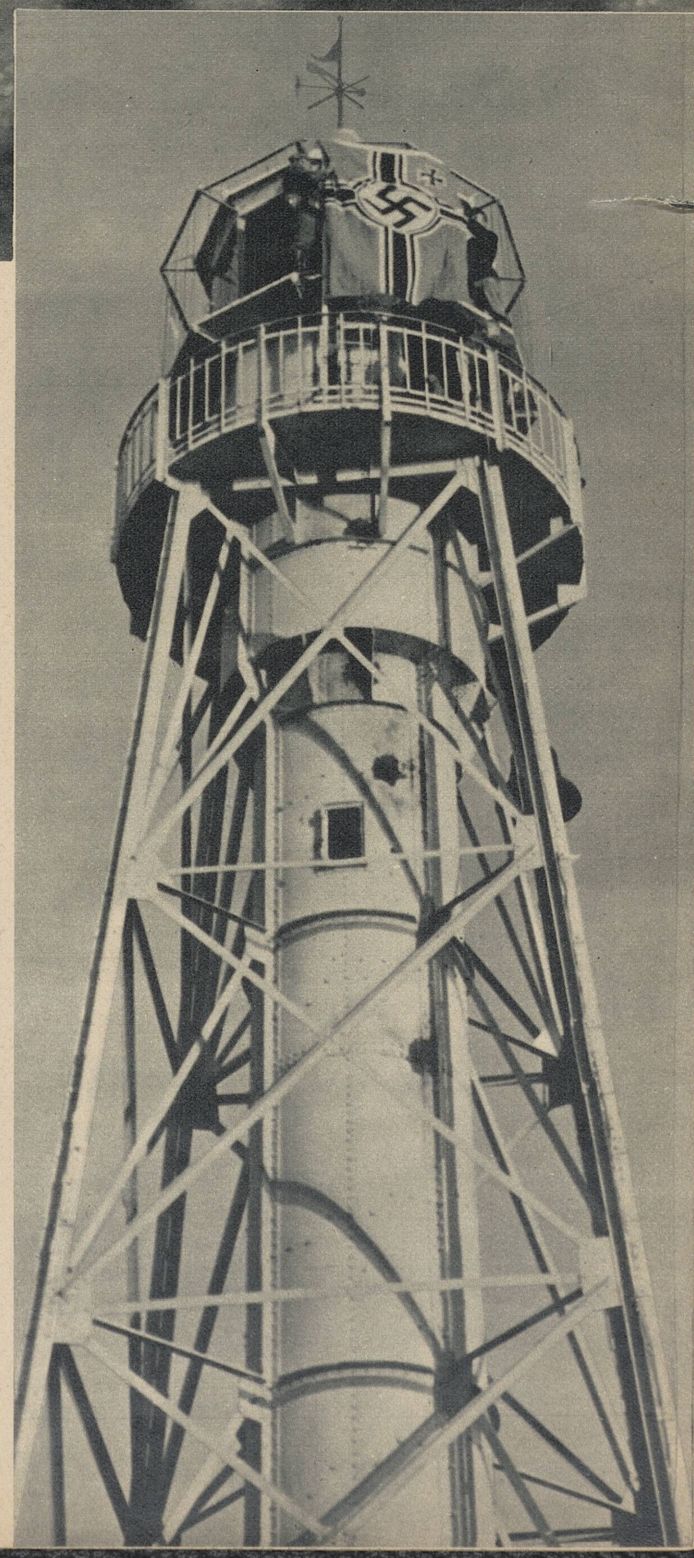
Nå har vi fyret og husene rett foran oss. Fienden er fremdeles taus. Han lar oss komme på 20 meters avstand — da først tvinger sterk ild fra fyrtårnet oss i dekning. Klokken er 15.40. En radiomelding sendes avsted: „Fienden forsvarer fyret og nærmeste omgivelser med geværgranater, gevær- og maskingeværild." Fienden blir nedkjempet. Noen veltrufne skudd fra våre kanoner får skytingen fra fyret til å holde op



Få meter foran mig springer en sovjetsoldat med hendene i været ut av jordhullet sitt. Ut av husene kommer ennå flere, de tilhører alle den bolsjevikiske svartehavsflåte. Vi gjennemsøker husene og tar også en høiere sovjetoffiser til fange

Foretagendet er vellykket avsluttet og øien gjennemkjemmet. 12 timers kamp og angrep ligger bak oss. Våre kamerater heiser rikskrigsflagget på fyret. En siste radiomelding sendes fra øien: „Klokken 16.45. fyret tatt. Motstanderen har forsvart sig hårdnakket. En høiere offiser og 36 marinesoldater tatt til fange"

→



I DET FJERNE ØSTEN. Japanske matroser setter torpedoer inn med fett ombord på et patruljeskib

Fotos:
Weltbild Atlantic

BESYNDERLIGE VÅPENBRØDRE I IRAN. Sovjetunionen og Imperiet fordrev sjahen med våpenmakt og nå ser kameraet et besynderlig par: bolsjevikisk maskingeværskytter og britisk offiser



Gjennem kvalitet - et verdensmerke!

A·D·1874 het det:

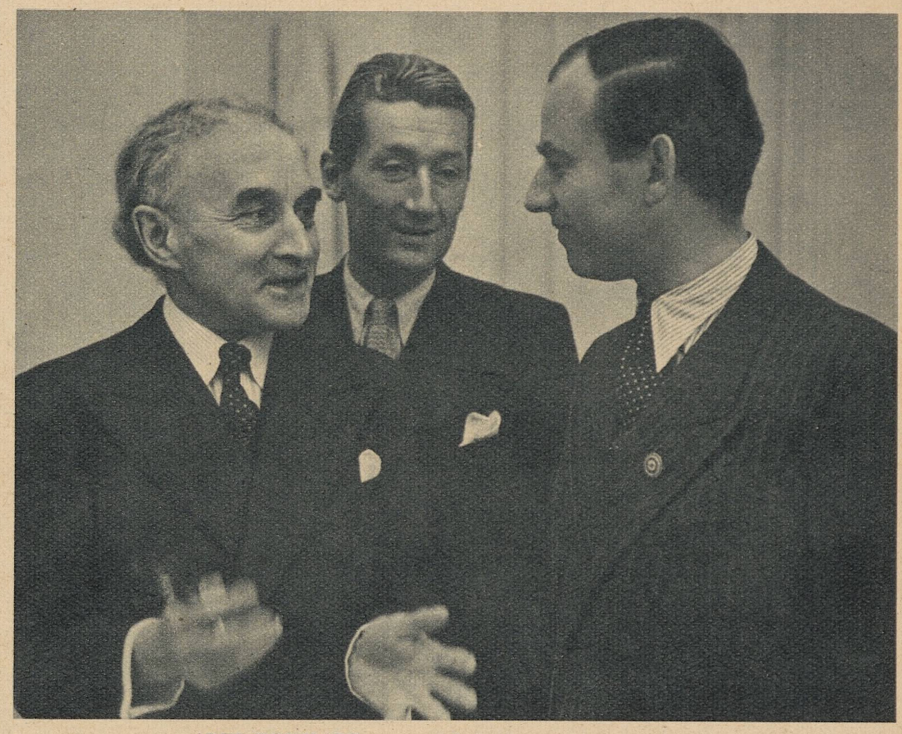
"Helt fortrinelig er № 4711. Eau de Cologne, iöinefaldende ved sin originale Etiquet i blaat og guld, og - om end Prisene ere noget höiere end de concourrerende Fabrikers bliver dog denne stedse foretrukket i de conditionerede Kredse paa Grund af sin overordentlige Styrke og Vellugt. Den haver derfor sin rette Plads i enhver finere Forretning."



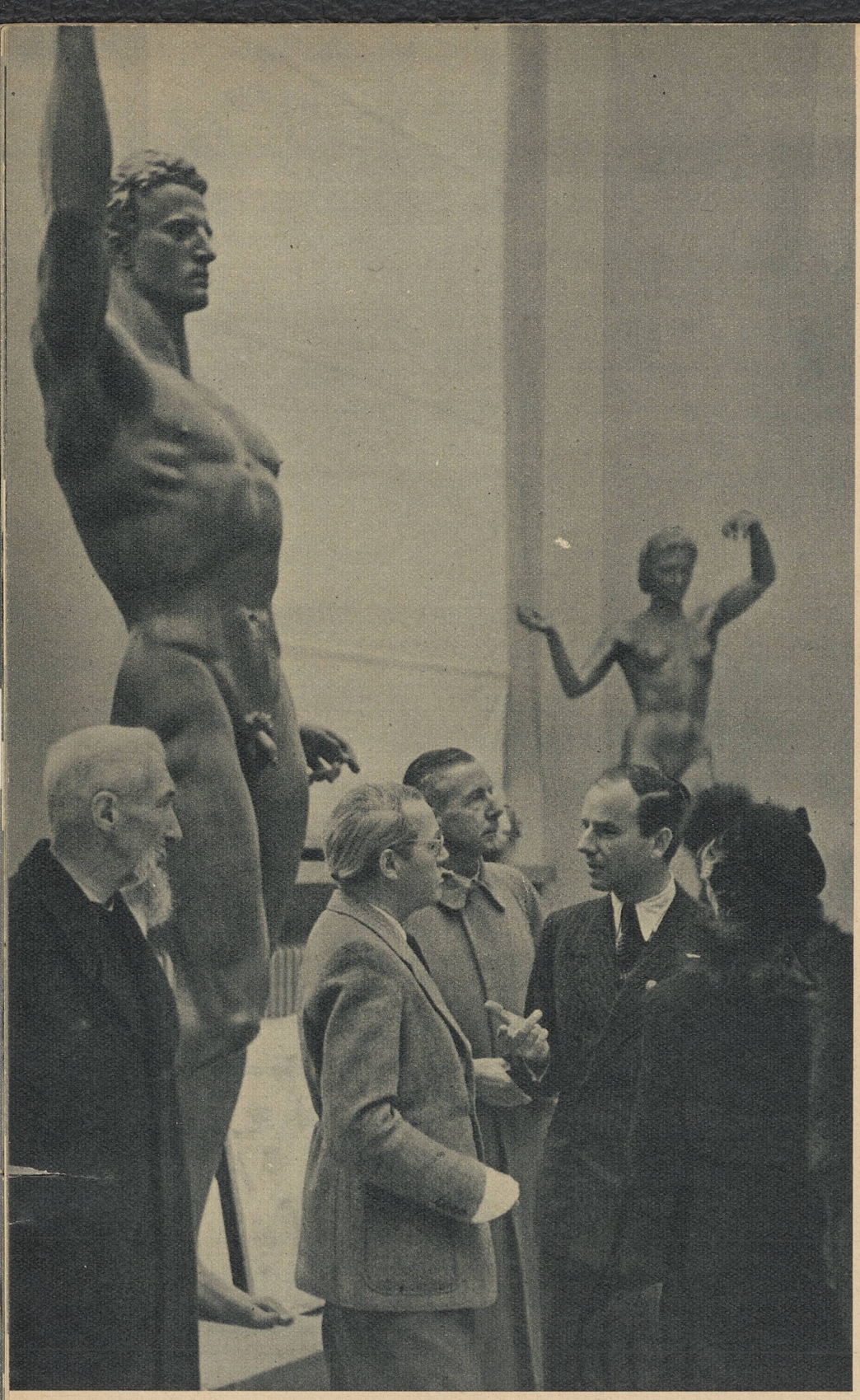
4043

Som gjester i Tyskland

Franske forfattere og diktere, som opholdt sig i Tyskland efter innbydelse av riksminister dr. Goebbels, avla et besøk hos den kjente tyske billedhugger professor Arno Breker i hans atelier



ABEL BONNARD, en av de ledende personligheter innen fransk litteratur, og utgiver av skjønnlitterære og moralfilosofiske verker av fremragende språklig skjønnhet, i livlig samtale med professor Breker og forfatteren André Fraigneau (i midten).



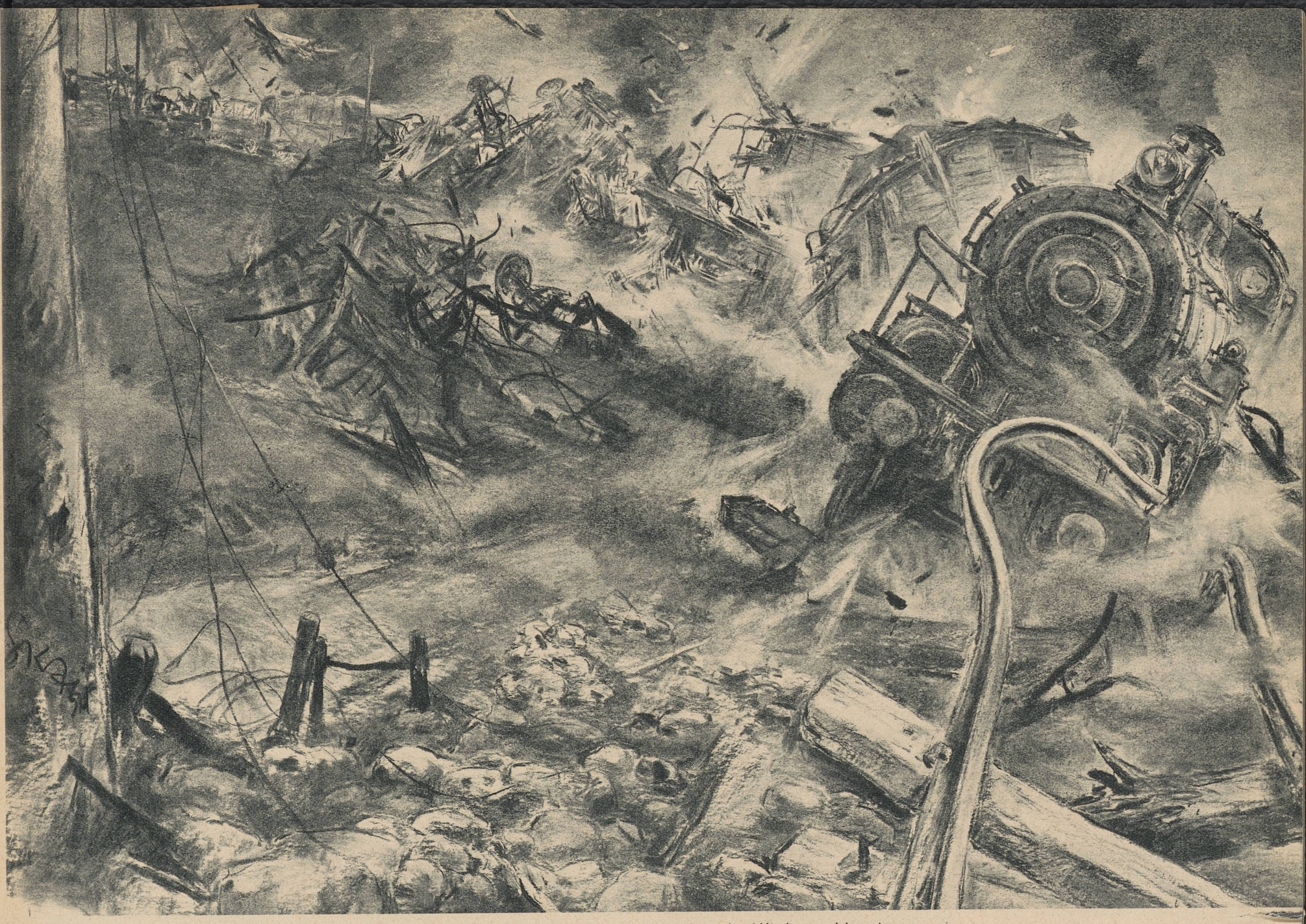
UNDER PROFESSOR BREKERS LEDELSE hadde de franske gjester anledning til å få et innblikk i kunstnerens skaperverk og til å utveksle tanker vedrørende den tyske og franske kunst. Professor Breker (til høire) blant sine gjester, foran et av sine siste verker



PROFESSOR BREKER og hans frue i samtale med Pierre Drieu La Rochelle, en forfatter fra kretsen om tidsskriftet „Nouvelle Revue Française", som befatter sig med nasjonalsosialismens og fascismens problemer



I SKYGGEN AV MONUMENTALE PLASTIKKER underholder to franske gjester sig om Tysklandreisen, som ga dem så mange nye inntrykk Fotos: Rohrlack



. . . Plutselig en ildlue, en rullende torden! Som grepet av en kjempehånd blir det tunge lokomotivet revet op i luften, styrter brått til siden . . . En skingrende skaking går gjennem toget. De forreste vognene tårner sig op, og velter over hverandre. Noen sekunder senere lyder der nye kraftige detonasjoner fra midten av toget . . .

I ryggen på fienden

„Signal" bringer her annen del av en frontsoldats fortelling om et meget vågsomt støttroppforetagende langt bak sovjet-russernes front. Den vellykkede ødeleggelse av en fiendtlig tilførselsvei følges av et vågsomt fremstøt mot en jernbanelinje

Hva er på ferde med sprengtroppene? Kommandanten har tenkt på det i over en halv time. Alt på veien til det første kompani ble han ofte stående for å lytte opmerksomt ut i natten. I det kvarter han var hos de „første" var denne bekymring trengt tilbake. Nå på tilbakeveien plager disse tanker ham ennå mer. Han regner frem og tilbake. Kl. 0.15 gikk sprengtroppene over „rullebanen". Wahrenfels og Engerling var kjørt avgårde med sovjet-lastebilen. Først imorgen natt kan han vel vente melding fra dem. De skal kjøre 14 km. i ukjent terreng og beksvart natt. Bare soldaterhellet og den omstendighet at fienden ikke aner noe kan hjelpe dem. Hvis troppene ikke er lettsindige, må denne sprengning lykkes nettop fordi man anser den for å være umulig. Retretten vil bli meget farlig. Om de klarer å lure fienden?

Men sprengtroppene Münzer og Runge! Ca. en kilometer kunde de kjøre frem fra „rullebanen" med Herberts panservogner. Derefter måtte de tilbakelegge godt og vel fire kilometer til fots. I natt og tåke og ukjent terreng kan dette ikke gjøres under 1½ time. Altså er de tidligst kl. 2 ved jernbanen. Tre kvarters arbeid. Henimot kl. 3 skulde det være klart. Nå er klokken 2.45. Igjen blir kaptein Felix stående, han vinker til sine ledsagere at de skal forholde sig rolige og lytter ut i natten. Intet å høre.

Litt over midnatt var løitnant Münzer og sersjant Runge på sersjant Herberts panservogn støtt frem over „rullebanen" mot øst. Deres menn fulgte på det 3. kompanis panservogner. Henimot kl. ½1 om natten var de kommet til noen gårder. Her hadde Herbert slått sig ned til sikring. Husene var ubebodde. Vidt og bredt hverken så eller hørte man fienden. Terrenget helte mot øst. En sti førte i nord-østlig retning. I sydøst gikk veien hvor sprengtroppene 3 og 4 var kjørt frem. En ubestemmelig larm hørtes fra tid til annen der borte. De to sprengtroppførere syntes å gjenkjenne støien fra en jernbanestasjon: hvordan jernbanevognene rykket under rangeringen og av og til lød en signalfløite. Støien ble borte i regnet og tåken.

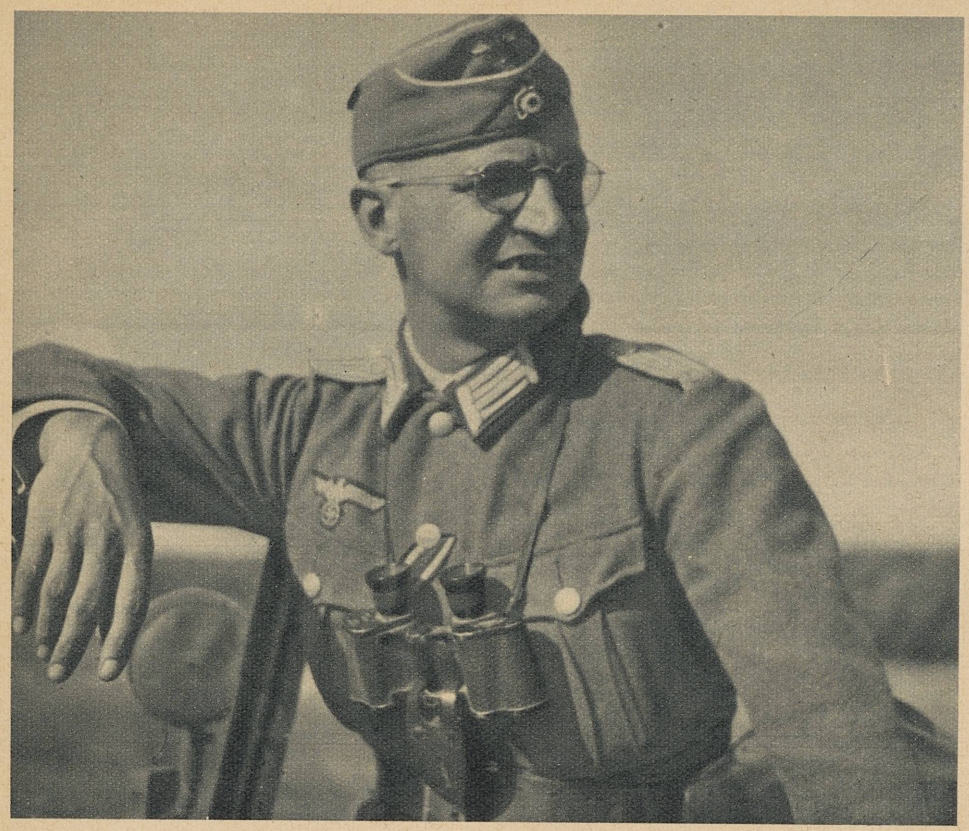
„Vi unngår veien," foreslo Münzer. „Den ser ut til å føre til en jernbanestasjon. Det vilde stemme overens med kartet, selv om man aldri kan stole på disse bolsjevikkartene. Jernbanestasjonen er ugunstig for vår opgave. Altfor mange spor og sikkert for mange mennesker. Hvis vi holder oss litt mer nordpå, kommer vi på fri strekning. Der vil vi sikkert finne et velegnet sprengsted. Hva mener De?"

Sersjant Runge tenker sig fort om. Han føler sig svært tiltrukket av stasjonen, men så herlig som det vilde være å kunne gjøre et grundig arbeid der, så er tiden for knapp. Løitnanten har rett: på stasjonen er det altfor meget ferdsel.

„Javel, herr løitnant," svarer han derfor, „vi må frem til fri strekning."

„Da går vi frem her på denne bygdeveien og holder oss sammen til vi når jernbanefyllingen. Jeg går i spissen, De marsjerer til slutt. Gi Deres tropp anvisninger: jeg gjør det samme, og så går det løs!"

5 minutter senere er sprengtroppene Münzer og Runge underveis. På bygdeveien kommer de fort fremover. Vel er den opbløtt og sølete, men det spiller ingen rolle. Korn- og potetakrene forhindrer dem fra å komme bort fra veien. Men så endte veien i en lav krattskog. Løitnant Münzer overveier et øieblikk „vende om og allikevel følge hovedveien? Nei," mener han, „det vilde gjøre folkene usikre. Altså



Løitnant Wahrenfels efter tilbakekomsten fra jernbanesprengningen

videre, tvers over markene ved hjelp av kompasset."

Det var en utmerket beslutning. Vilde han også ha fattet den, hvis han hadde visst hva som foresto dem?

Løitnant Münzer går foran. „Hold tett sammen!" roper han bakover. Og nå følger en marsj så vanskelig og besværlig som vel disse mennene aldri i livet har foretatt før. De våte grenene i krattskogen slår dem i ansiktet. Jordbunden er myrlendt. Videre nede i dalsøkket går de igjennem til kneet ved hvert eneste skritt. Ofte må troppen gjøre holdt for å hjelpe en kamerat, som ikke selv kan komme op av myren. De våte grenene gjør uniformene helt gjennemvåte. Mennene stønner under lasten av de tunge ammunisjonskassene og er badet i sved. Men de går utrettelig videre. Den ene roper hviskende veibetegnelser og retning til den andre. Tiden går. Og allikevel må løitnant Münzer holde en liten pause, forat pionérene skal kunne hvile litt. Han undersøker imens retningen med sitt kompass. „Vi er på riktig vei!" Det fenger. Igjen maser troppen sig gjennem usigelig myrvått terreng, mot trærnes piskende grener, gjennem tåke og regn. Ingen vei, ingen sti viser dem retningen, — det som leder dem, det er viljen til å gjennemføre det opdrag som de har påtatt sig frivillig, tanken på kameratene, som kanskje må dø, hvis de svikter her. Tungt pustende og med dampende ånde baner de sig fremover under oppakningene sine, stadig bak sin fører.

Denne stanser igjen. Troppene slutter op om ham. „Kort pause," befaler Münzer. Oppakningen glir ned av skuldrene. Mennene løser for et øieblikk på stålhjelmen og tørrer av de våte ansiktene.

„Hør nå her! Det verste er unnagjort. Den elendige myren synes å ta ende. Foran oss ligger det skog. Terrenget stiger her igjen. Vi har i høiden ennå en kilometer til jernbanelegemet. Vi hviler nå i ti minutter." Mennene rykker sabelgehengene tilbake, skifter geværene over på den andre skulderen. Utålmodige hender langer alt ut efter ammunisjonskassene. Løitnant Münzer ser det og befaler sakte: „Gjør dere klar!"

Nå går det igjen raskt fremover. Skogen er ikke altfor tett og er fremfor alt fri for kvister. Jordbunden er tørr, men blir allikevel sandete, eftersom man stiger høiere, noe som igjen vanskeliggjør fremrykningen. Efter en halv times forløp gjør fortroppen igjen holdt. Alle mann skynder sig frem. Løitnant Münzer står mellem trærne i skogkanten og peker uten ord fremover. „Jernbanen! Jernbanelegemet!" går det med undertrykt ophisselse gjennem pionérenes rekker.



Sprengtroppene Münzer og Runge er marsjferdige

Opmerksomt iakttar løitnant Münzer og korporal Runge jernbanelegemet. Ikke fullt 100 meter foran dem ligger det en flat, mørk mur. Regnvåte, blanke jernbaneskinner glimter matt gjennem mørket. Hviskende og fort legger Münzer og Runge sin plan. Den elendige veien har kostet dem dyrebar tid. Det er blitt for sent til å begynne lange undersøkelser efter det beste sprengsted. Troppene skal nå helst holde sammen. En mann sikrer mot nord og en mot syd forberedelsesarbeidene for sprengningene. Alle andre blir satt til å grave sprenghullene og gjøre ladningene ferdig. Ladningene skal anbringes der hvor skinnene støter sammen. Foreløbig blir det søkt ut to slike steder.

Like efter skynder seks menn sig med kort mellemrum over engen. I skyggen av jernbanefyllingen dukker de sig ned et øieblikk. Så ser man hurtige bevegelser på fyllingen.

„Marsj!" befaler Runge. Også den annen tropp skynder sig over. På en strekning på knapt hundre meter går de så i gang med arbeidet. Jernbanen er dobbeltsporet. Løitnant Münzer har speidet nedover jernbanefyllingen, om han ikke — så nær stasjonen — har et rangérspor foran sig, men nei, så vidt han kan se, lyser det i regnet et blinkende dobbeltspor. Hurtig har han instruert mennene. Først engang en ladning under hver av skinneskjøtene. Pukkstein og jord flyr til side. I iveren griper og klorer og roter pionérene mer med de bare hender enn med sine verktøi. Ladningene står ferdig. Presset inn mot skråningen overvåker Münzer og Runge arbeidene. Omtrent hundre meter nordlig og sydlig for sprengtroppene ligger en mann mellem skinnene, med maskinpistolen ferdig og en haug med håndgranater ved siden av sig. Arbeidet går fort fremover. Løitnant Münzer behøver ikke å skynde på mennene i det hele tatt. Klokken er 2.50. I øst melder morgengryet sig.

Da kommer fra syd vaktposten farende i hurtig løp. Münzer ser ham og roper „Gi akt!" I ett nu ligger pionérene ferdig med geværet.

Ved siden av løitnanten kaster vaktposten sig ned. „Herr løitnant," stammer han, hans ord kan nesten ikke forståes. „Der — det kommer et tog. Har hørt det på skinnene."

I ett sprang er løitnanten på skinnene, presser øret sitt ned mot det kolde jernet. Han rykker til. Sakte rullen kan høres, vokser fra sekund til sekund. Han springer op. „Det kommer et tog. Hurtig! Alle over til den østlige skinnestreng!"

Det går som et elektrisk støt gjennem mennene. All forsiktighet faller bort. Nå gjelder det! Lykkes her en sprengning under lokomotivet, så er hele banelegemet ødelagt. Det må lykkes! Den dumpe rullingen fra toget som nærmer sig, kan nå tydelig høres, i høiden bare tre — fire kilometer borte. Løitnant Münzer er nesten fra sig av utålmodighet, men han er for klok til å si noe. Den erfarne Runge har styrtet sig over arbeidet. Han setter nettop en sprengkasse ned i hullet under skinneskjøten. Lynrapt og allikevel helt rolig arbeider hendene hans. Kassen går ikke helt ned. Ennå en gang ut av hullet. Flere ganger farer en spade ned i hullet. Løitnantens panne er våt av sved. Han ser stadig på klokken.

„Runge, toget!" støter han frem. „Vi må være vekk herfra om et minutt . . ."

Nå er kassen på plass. „En mine hit!" Runge roper det nesten. Minen rekkes over til ham. Runge skyver den langsomt under skinnene bort til kassen med sprengammunisjonen. Centimeter på centimeter glir minen videre. „Herr løitnant, nå trenger jeg bare to mann. De andre kan forsvinne inn i skogen."

Løitnant Münzer står stiv som en søile og stirrer mot syd. Hans ansikt uttrykker tvil og forbauselse.

„Toget holder," hvisker han. „Det er bare kjørt til stasjonen."

„Eller har det ikke noen gjennemfart og må holde? Videre her!" befaler Runge. For ham gis det ingen annen løsning på denne gåten. Han har vunnet to eller tre minutter. Det er nok.

„Toget er dødsens," mumler han. Stemmen hans lyder triumferende. Igjen flyr hans hender. Minen sitter godt. Nå gjør han den skarp. Og nå trykkbøilen over den, den ene enden på skinnen! Så griper hans hender pukkstein sammen fra alle sidene. Omhyggelig legger han stein for stein over sitt verk som kamuflasje. Da — et gjallende, langtrukkent støt. Det hostende signal fra et lokomotiv som settes igang og så rulling av hjul, hurtigere, stadig hurtigere. „Ferdig! Vekk her!" roper Runge andpusten og springer i samme øieblikk bort mot skogen med lange skritt. Bak ham tre mann. Den siste er løitnant Münzer. Det er nesten

lyst. Hvis bare lokomotivføreren ikke ser oss og fatter mistanke, tenker Münzer og løper de siste femti meter på rekordtid. Endelig er de i skogen. Der står kameratene i krattskogen og peker ophisset mot syd.

Virkelig, der kommer toget! Bak det pesende lokomotivet henger det en kjempeslange av godsvogner. „Tilbake! Bak høiden, i dekning!" roper Münzer og løper videre. Pionérene følger efter.

Toget ruller fortere. „Jeg må se det!" Runge kaster sig i dekning bak et stort tre foran høiden. Den ene efter den andre gjør det samme. Hva betyr i dette øieblikk sikkerhet for disse mennene?

Toget er hundre meter foran den faretruende ladning. Uophørlig raser det videre mot sin undergang. Tolv par øine stirrer som hypnotisert på den rullende slangen dernede. Runge har støttet sig på venstre albue, hans overkropp er opreist, hans høire arm peker rett ut i luften. Et stønn går gjennem mennenes rekke.

Plutselig en ildlue, en rullende torden! Som grepet av en kjempehånd blir det tunge lokomotivet revet høit op, styrter så brått til siden og i løpet av et sekund forsvinner det i røken fra sprengningen og i den hvisiende sky av dets egen damp. En skingrende skaking går gjennem toget. De forreste vognene tårner sig op, tumler over hverandre. Noen sekunder senere lyder det nye detonasjoner i midten av toget luften. Med uten ildskær . . . Eksplosjonen har fullstendig revet op flere vogner og banelegemet. Jern, trestumper og tusen andre ting hvirler gjennem luften. Et bråk som om helvede var brutt løs. Pionérene stirret som fortryllet på det morderiske skuespill . . .

Først efter flere minutter kommer det bevegelse blant mennene. De puster ut. Løitnant Münzer retter sig. Det går op for ham at han med et dusin utmattede pionérer ennå stadig står fire kilometer borte fra de egne stillinger. Altså tilbake så hurtig som mulig! På ulykkesstedet vil det snart bli liv. Ennå et blikk langsmed toget. Som det ser ut! Det er et øde, som av kjempehender optårnet virvar av jern, tre, kull og ild. Så følger en togdel som synes å være uskadd. Omtrent 20 vogner står opreist, revet av fra ruinstedet ved lokomotivet på skinnene, så igjen en ruinhop på fem til seks vogner der hvor den annen detonasjon var. Hva kan det vel ha vært der? Denne sprengningen var ennå mer virkningsfull enn den første. Vognrestene er feiet langt utover terrenget. Skinnene strekker sig bøiet op i været til alle sider. Togets siste del, ennå ca. et dusin vogner, står uskadd igjen på skinnene. Voldsomt river Münzer sig løs fra det oprivende syn. „Gjør dere ferdig til tilbakemarsj!" befaler han, og så til Runge med en stemme som er full av jubel: „Runge! Det har De greid helt storartet. Her kan ikke noe tog kjøre på de første fjorten dagene . . ."

Klokken seks er løitnant Münzer velbeholden tilbake med sprengtroppene i bataljonskommandoplassen i Saretsche. De utmattede menn har gitt sig tid til tilbakemarsjen. Efter meldingen har kommandanten trykket hver mann hånden, lykkønsket dem med deres ytelse — og derpå sendt dem avgårde for å sove. Han har bare kunnet beskjeftige sig en liten stund med dem, for han hadde fullt op å gjøre. En overraskende forandring av stillingen er inntrådt. Efter sin tilbakekomst fra 1. kompani traff kaptein Felix i Saretsche en nettop ankommen divisjonsordonnansoffiser. Han hadde meddelt at divisjonen hadde fått befaling til i morgengryet å angripe rullebanen og de to jernbanelinjer mot øst. „IA lar herr kapteinen meddele at av gryten blir det nå en kjele," hadde ordonnansoffiseren sluttet og var blitt helt forbauset over at kapteinen åpenbart straks hadde forstått og nikket leende.



. . . . De kommer! Uten å akte på dekning, løper sersjant Herbert hurtig frem mot antitankkanonene. „Ikke skyt! Ikke skyt!" roper han fort vekk Nå er den fiendtlige infanteriild også rettet mot ham . . . "

Divisjonsbefalingen overga brigaden ledelsen av angrepet. 3. kompani var stilt under den av pionérbataljonen. Bataljonens masse skulde forbli i de nådde stillinger og overta beskyttelsen av divisjonens nord- og sydflanke sammen med 1. og 2. kompani. Bataljonen hadde til dette arbeid fått panserjegere stilt under sig; en avdeling artilleri var anvist samarbeid med den.

Angrepet skulde begynne klokken 8. Kaptein Felix hadde allerede optatt forbindelsen med brigaden, de avdelinger som var tildelt bataljonen skulde inntreffe henimot klokken 7. Forkommandoene var allerede innsatt. Også artilleri-forbindelsesoffiseren hadde alt meldt sig med de fremskutte observatører. Med dem vilde kaptein Felix nettop inspisere 1. og 2. kompanis stilling. Hos 2. kompani var i morgengryet et bemerkelsesverdig slag lykkes. En lang kolonne, forspent med hester, var kommet fra syd henimot klokken fire og var støtt på forhindringen ved trebroen. Sjefen for kompaniet hadde ventet til kolonneføreren sto rundt broen med nesten alle kjørerne og ga tilsynelatende — med høie rop og ivrig gestikulerende — anvisninger til å sette broen i stand igjen. Overraskelsen hos mengden var overveldende, da det plutselig stormet frem pionérer med hevet gevær fra alle sider av skogen. Hurtig ble hele „selskapet innkassert". Så uten hindringer og uten videre ophevelser var det hele skjedd at sjefen ikke kunde avholde sig fra i sin skriftlige melding til bataljonen å tale om „arrestasjonen" av en bolsjevikisk forsterkningskolonne.

Begivenhetene forløp altså programmessig. Sovjetrusserne hadde øiensynlig stadig ingen klar forestilling om hendelsene på rullebanen. Heller ikke 1. kompani var hittil kommet i berøring med fienden igjen.

Kaptein Felix var imidlertid optatt med å klargjøre sitt 3. kompanis innsats. Dette hadde jo efter divisjonsbefalingen i opdrag å delta i brigadens angrep østover. Ved rådslagningen om angrepet meddelte kaptein Felix at ennå to av bataljonens sprengtropper var underveis mot øst til den annen jernbanelinje. Troppene hadde ordre om efter å ha utført sitt opdrag å skjule sig i skogene mens det var lyst og først tiltre tilbakemarsjen ved mørkets frembrudd. Da troppene ikke hadde noe kjennskap til den angrepsbefalingen som var kommet i mellemtiden og ikke vilde regne med å treffe på tyske soldater allerede langt østfor gårsdagens utgangspunkt, var det ønskelig at 3. kompanis pansertog dro med i spissen for angrepet for å holde utkikk efter sprengtroppene. Derved vilde faren for at sprengtroppene begynte å skyte på sine egne kamerater, vesentlig bli forringet. Brigadekommandanten hadde antatt forslaget og gitt de nødvendige befalingersjefen for 3. kompani var allerede gått i forveien for selv å lede disse pelotongers angrep.

Klokken 8 gikk fortroppen i den stillingen som aftenen i forveien var nådd av sersjant Herbert. Det var holdt op å regne. Av og til brøt solen igjennem de tette skyene. Det hersket alt om morgenen en trykkende varme; det vilde vel bli uvær utpå dagen.

Fortroppen, bestående av pionérenes panserpelotonger, et panserkompani, to skytterkompanier og en pelotong panserjegere, kom hurtig frem mot øst. Henimot klokken 9.30 nærmet den sig en jernbanestasjon, som lå i utkanten av en større landsby. Det var den samme stasjon, som hadde spilt en så betydningsfull rolle foregående natt ved sprengtroppene Münzer og Runges foretagende. Nå først syntes sovjetrusserne å merke hva tyskerne hadde fore. Ut fra stasjonsanleggene slo det kraftig forsvarsild imot panservognene. Motstanderen skjøt med antitankskyts og artilleri. Det var ikke å tenke på å kunne ta stasjonen og landsbyen i en fart. Angrepet måtte forberedes omhyggelig.

Artilleriet måtte trekkes efter og andre tunge våpen bringes i stilling. Det varte noen timer. Panservognene som lå forrest, overtok beskyttelsen av forberedelsene. De opretholdt en sparsom ildgivning på de bolsjevikiske stillinger. Klokken 12.30 begynte angrepet med en kraftig ildgivning fra batteriene og det tunge infanterivåpen på jernbanestasjon og landsby. Umiddelbart efter brøt skyttenes og pionérenes støttropper inn i de første fiendtlige stillinger. Fienden forsvarte sig hårdnakket. Hvert hus var besatt og befestiget. Flammekastere, håndgranater og sammenrullede ladninger skaffet langsomt vei. For panservognene var det lykkes å støte igjennem på begge sider av landsbyen. De kjørte rundt den og angrep fienden i ryggen og lot skuddene hagle nedover dem. Da brøt motstanden sammen. Like efter klokken fire var stasjon og landsby tatt og den fiendtlige besetning var tilintetgjort. Infanterister og pionérer gikk frem til østkanten av landsbyen og fikk her føling med panservognene, som allerede igjen hadde overtatt sikrigen mot øst. Brigaden holdt her inne med angrepet og befalte at man skulde innrette sig på forsvar. De ble først og fremst tvunget hertil av den skybruddlignende regn, som var brutt løs i den siste halvtimen av angrepet og som sendte stadig nye ladninger ned. Himlen var helt svart.

Fortsettes side 30

Sovjetplastikk

tarvelig og smakløs

Gips, murkalk, sement og tykk oljefarve er det materiale som Moskvaregjeringens offisielle kunstinstitusjoner anvender til fremstilling av den plastikk som Sovjetunionens byer forsynes så rikelig med. „Signal"s fotograf fremviser her en rekke slike „kunstverk" fra gater og plasser i den av de tyske tropper erobrede by Nikolajew



HÅNDBALLSPILLERSKEN. Kunstneren har ikke hatt anelse om sport — og ennå mindre om de lover som gjelder for det menneskelige legemes bevegelser

FORTUNA MED OVERFLØDIGHETSHORNET — eller skal det være et stolben? I et hvert fall virker damen meget rundhåndet — altså ikke særlig bolsjevistisk



„KOMSOMOLZINNEN", kommunistisk ungdom i gips. med lakkfarver. Velnæret — altså på sett og vis idealisert

Fotos: PK-krigskorrespondent Artur Grimm



SANNSYNLIGVIS EN KVINNELIG FALLSKJERMPILOT — utført av den kunstner type som laget gipsdvergene i det 19. århundres småborgerlige haver



SOLEN OG MEDISINBALLEN er denne sementfigurs idoler. Den hilser først den ene, før den gir sig i kast med den annen

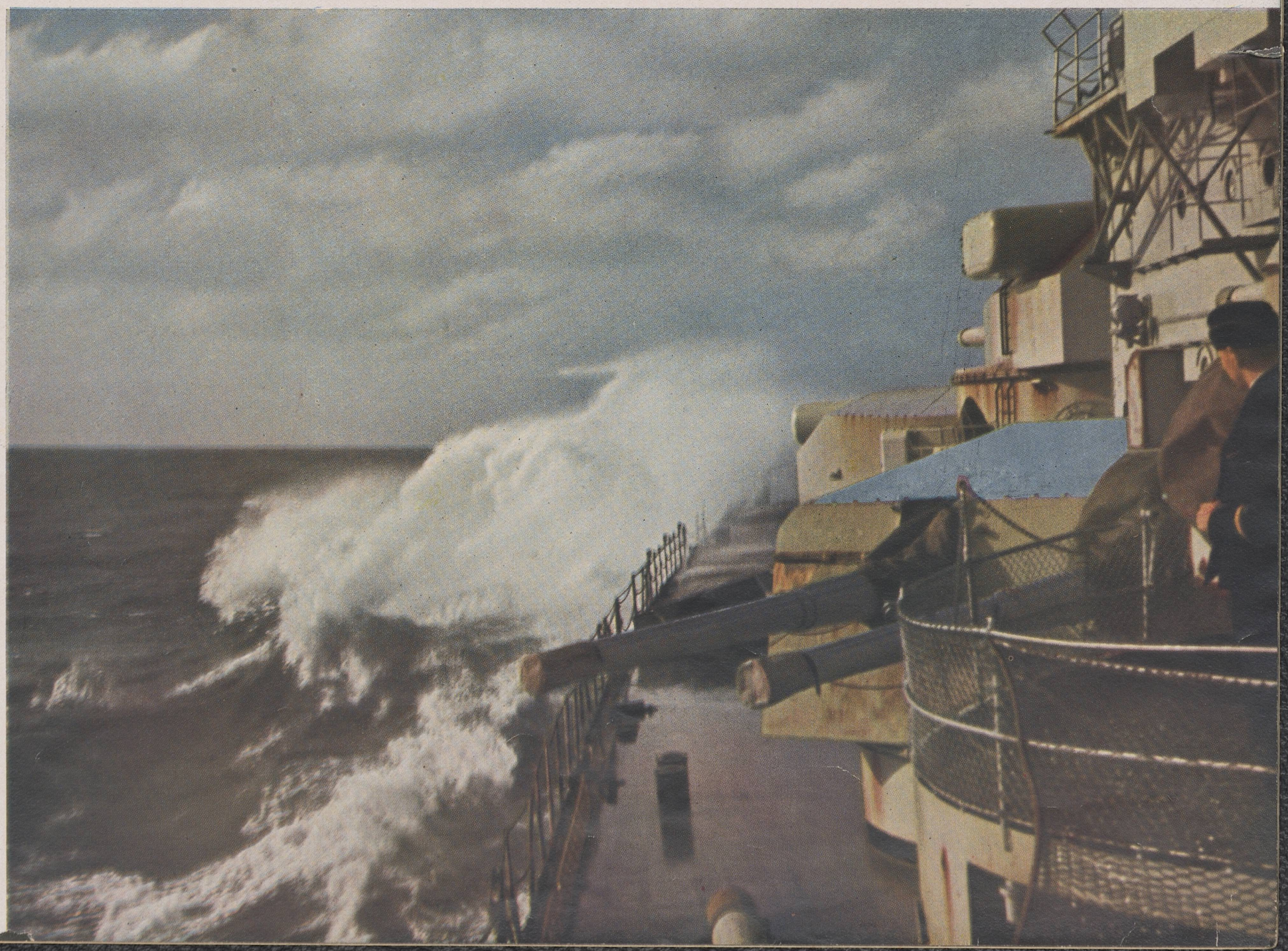


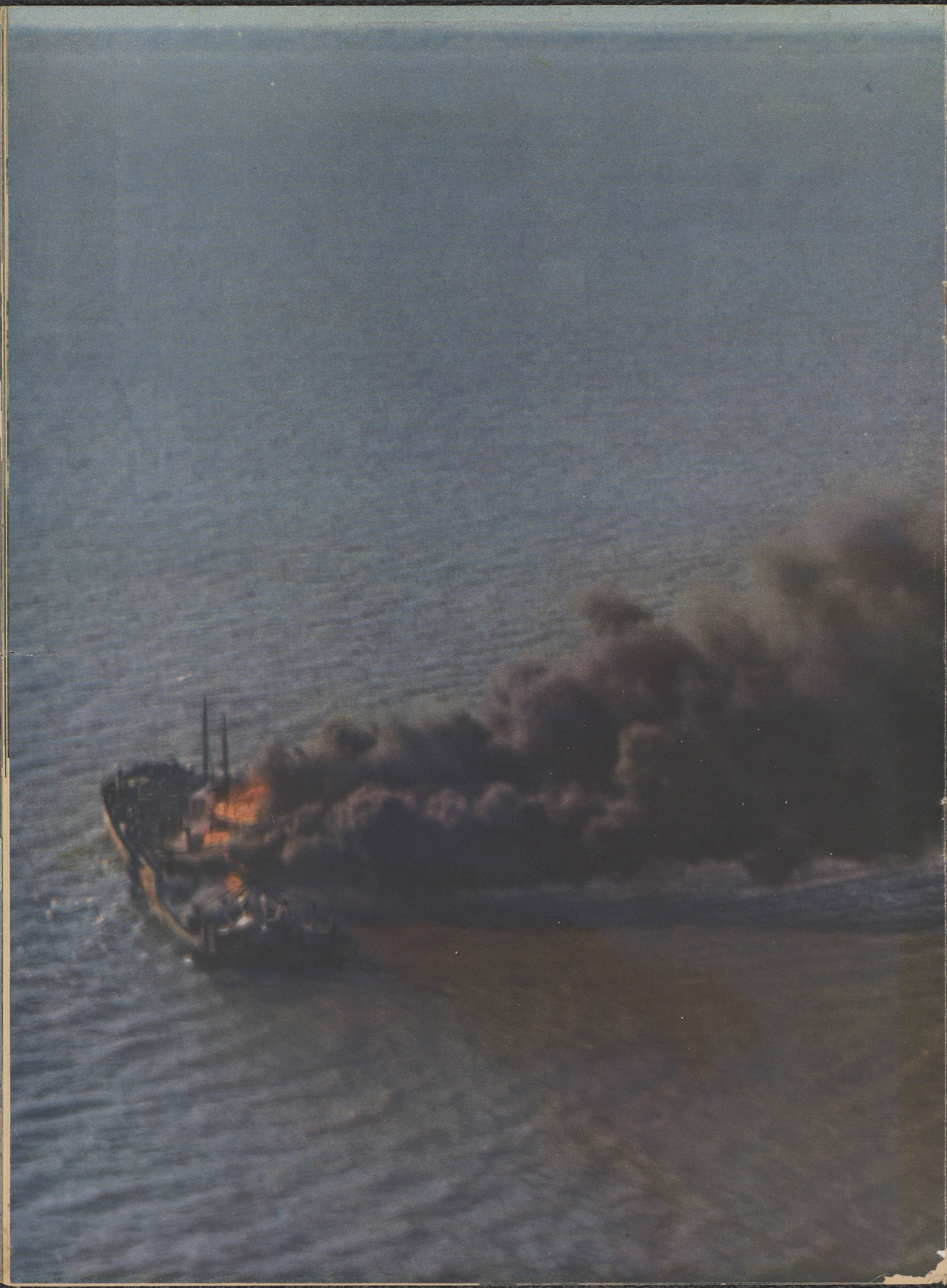
Parat i storm og stille

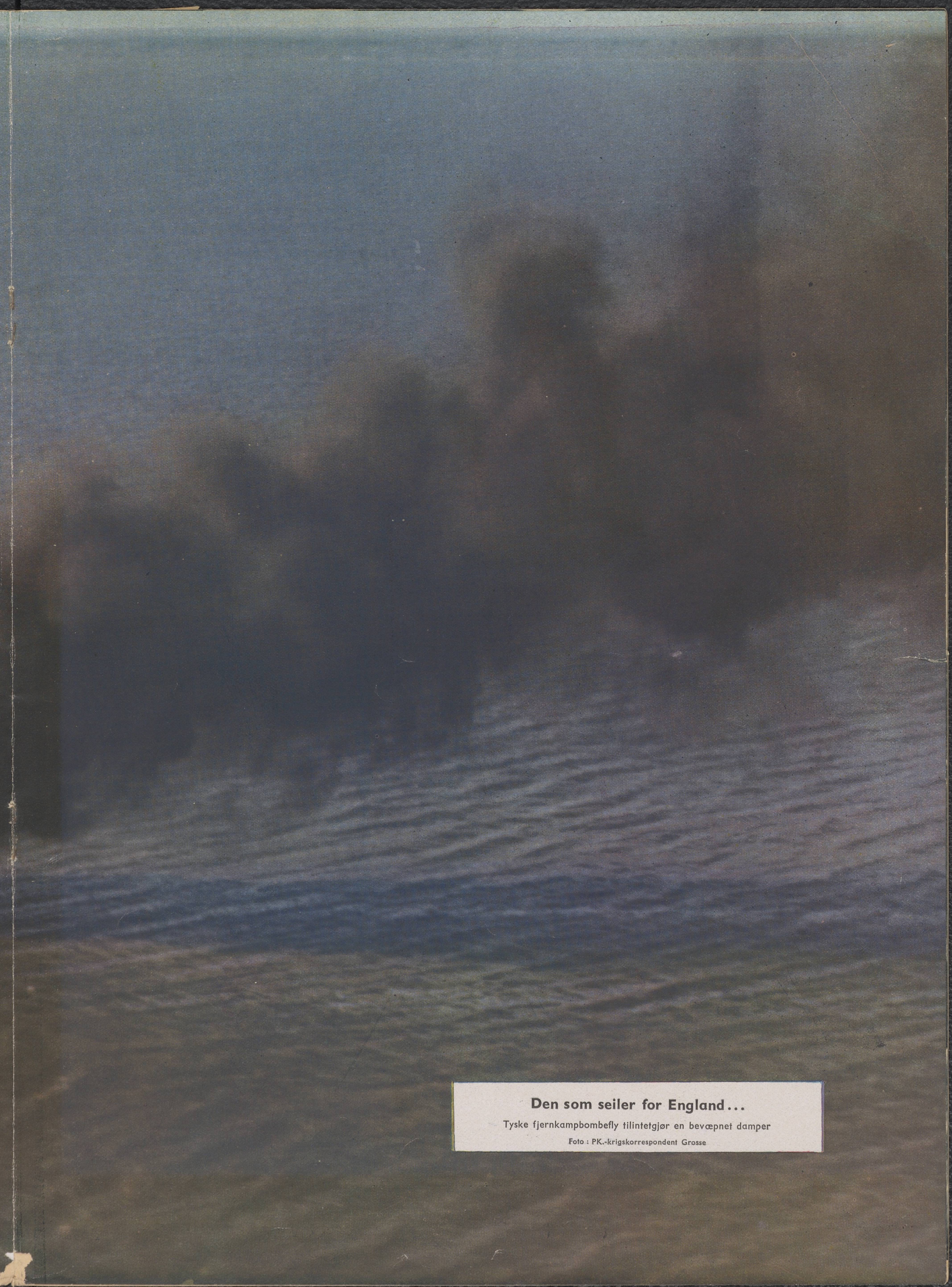
Uavbrutt gjør den tyske krigsmarines enheter sin tjeneste i det fiendtlige operasjonsområde. Atlanterhavets uendelige flater ligger stille. På disse breddegrader veksler lyset hver time, og havets og himlens farver er ofte av en nesten uvirkelig skjønnhet. I slike timer er det ikke vanskelig å tro at det ikke kan gis noe herligere enn sjømannslivet. Men når stormen pisker over Atlanterhavet, når veldige bølger ruller mot skibssidene og sjøsprøiten står inn over dekket, kan det heller ikke skremme den ekte sjømann — skibet er klar til kamp, kanonene ladet ...

Fotos: Pk-krigskorrespondent Augst









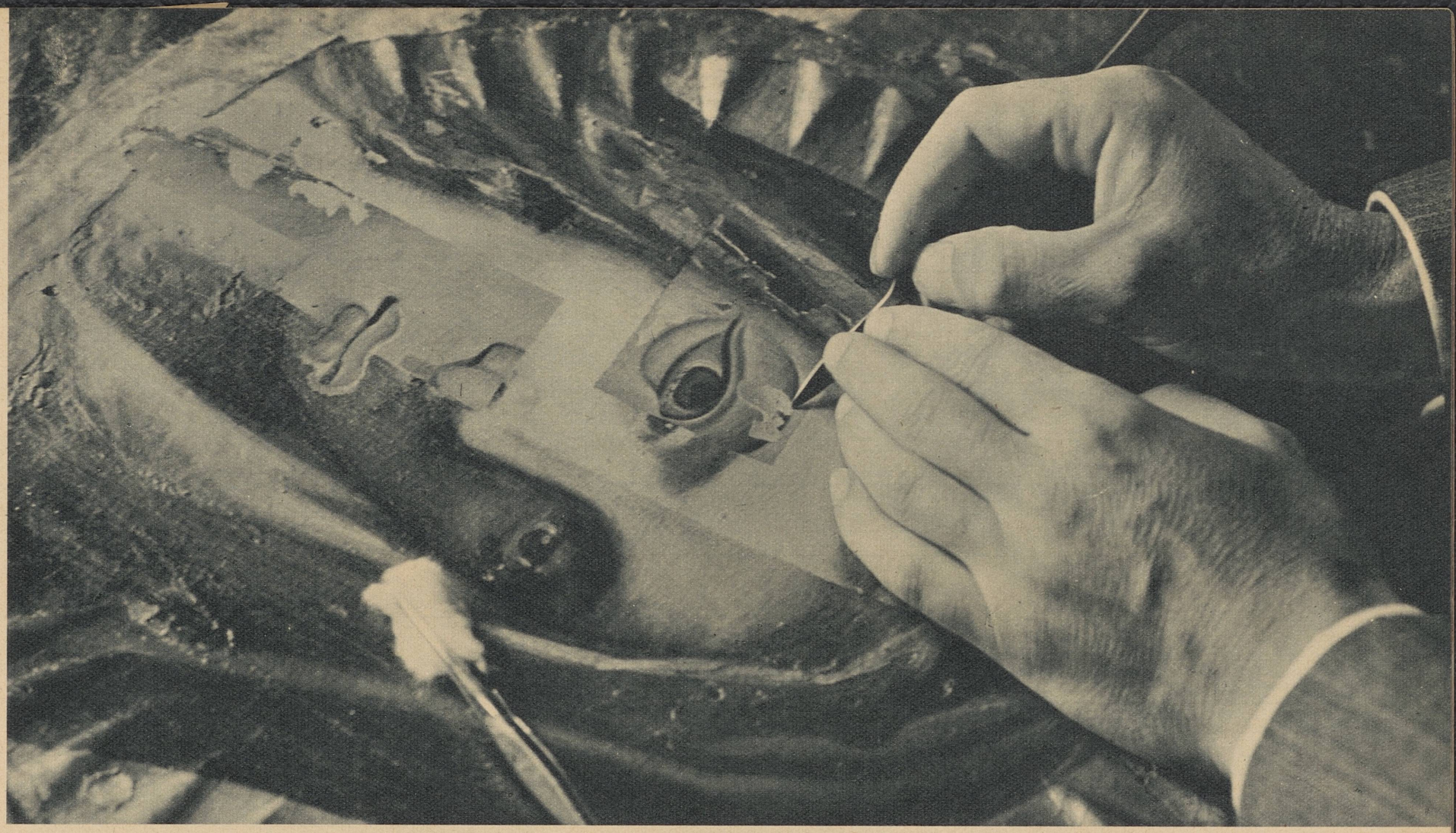
Den som seiler for England...

Tyske fjernkampbombefly tilintetgjør en bevæpnet damper

Foto : PK.-krigskorrespondent Grosse

Den skjulte skatt

Et madonnabilde fra det 16. århundre forekom malerirestauratøren litt mistenkelig. Han undersøkte det nøie og fastslo at der under dette skjulte sig et langt mer verdifullt madonnabilde fra det 14. århundre. Fjernelsen av farvelaget brakte overraskelser: til venstre og til høire dukket det op to engler, Jesusbarnet rykket inn i midten av bildet, og Marias ansikt antok andre trekk. Vårt farvefoto — tatt under restaureringen — viser den merkverdige sammenstilling av gamle og nye billeddeler



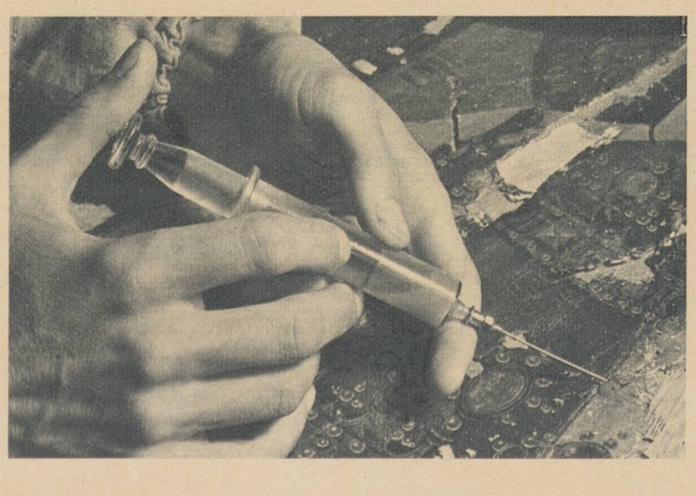
ET ARBEID, SOM KREVER TÅLMODIGHET. Overmalingen sitter så fast på det oprinnelige farvelag at den motstår flytende oplø-sningsmidler. Derfor må den fjernes stykke for stykke med palettkniven

Bildet under bildet



MIKROSKOPET HJELPER ØIET. I møisommelig finarbeid befrir malerirestauratøren det ekte gamle bilde for den forstyrrende overmaling. Han må være meget forsiktig, så at kunstverket ikke blir beskadiget

Fotos: E. Heddenhausen



Det er krig, mange museer er stengt, man har brakt de verdifulleste saker i sikkerhet. Men de menn hvis opgave det er å sørge for vedlikehold av kunstverkene hviler ikke. Kunstpleie i krig? Ja, også i krigstid, for det dreier sig her ikke om materielle, men fremfor alt om kulturelle og nasjonale verdier, for hvilke museene er ansvarlige overfor folket. Vår billedreportasje, optatt i uffizienes restaureringsverksteder i Florens, er bare en liten henvisning til det store arbeid, som ytes i museene i det stille og med de midler som krigen tillater. Det er samtidig et eksempel på hvor meget man idag bestreber sig for å trenge inn til „tingenes kjerne", i dette tilfelle: å la et dokument av gammelitaliensk kunst opstå igjen i sin oprinnelige skønnhet. Tidligere århundrer hadde ingen betenkeligheter med å la gamle bilder ganske enkelt male over, forat de kunde se mer „moderne" ut. Vi har lite til overs for slike „forskjønnelser", som ikke forskjønner.

Nutidens restaureringsteknikk er høit utviklet, den arbeider med vitenskapelig omhyggelighet og stor kunstnerisk finhet. Malerirestauratøren er kunstner, kunsthistoriker og kjemiker i en og samme person. Han vet med hvilke farver og hvilke bindemidler man malte med i tidligere år. Derfor finner han det han vil ha frem derfor greier han, som her, å befri et originalt kunstverk fra dets forvrengte maske.

BLÆRER I FARVELAGET BLIR FJERNET, idet man stikker hull på dem, sprøiter voks inn og glatter dem ut. Voksen som er blandet med harpiks, binder igjen farven fast til lerretet

VEKK MED SMUSSET! Støv og avbleket ferniss har i tidens løp lagt et tett slør over det gamle bilde. Penselen — dyppet i en blanding av alkohol og terpentin — fjerner smusslaget

Vann for Ankara

VED HOVEDSTADENS LIVSKILDE. Midt blant ensomme anatolske fjell står det mektige byggverk demningen ved Çubuk — et av den store tyrkiske statsmann Atatyrks skaperverk. Fra demningen, som en tysk ingeniør bygde, kommer vannet inn i filtrerverk, som forsyner den tyrkiske hovedstad med upåklagelig, kjemisk renset vann

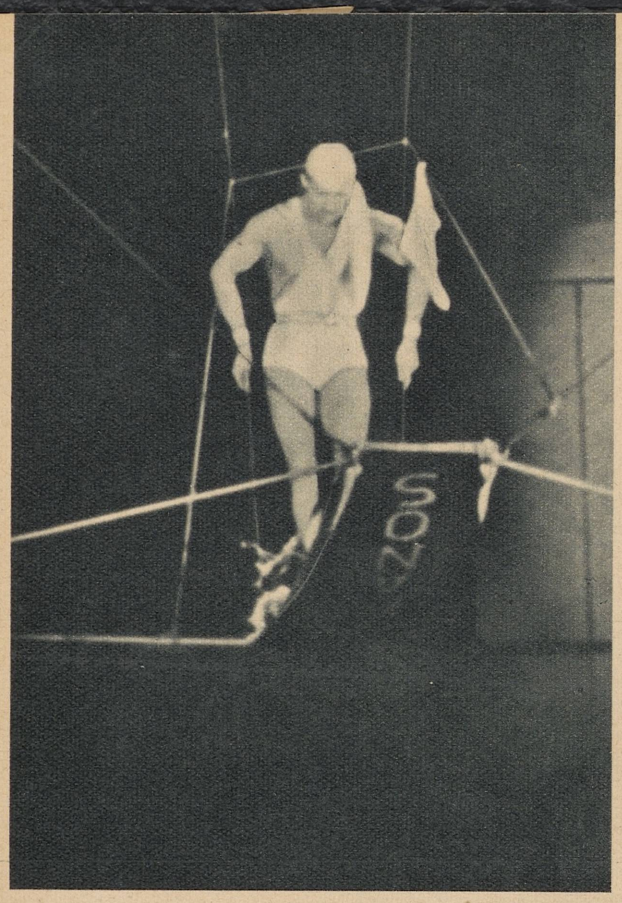


GLEDE OVER VANNET. Siden Ankara har fått en moderne vannforsyning, kan man ikke tenke sig gatebildet uten de moderne sprøitevogner. Heller ikke i de varme sommermåneder behøver Ankara å unnvære en storbys goder



INNPAKKET I HALM står tykkmavede drikkevannflasker til salgs foran en liten restaurant i hovedstaden. Til tross for vannledningene er den gamle forkjærlighet for kildevann ikke utdødd

Fotos: Dorothea Willbrandt

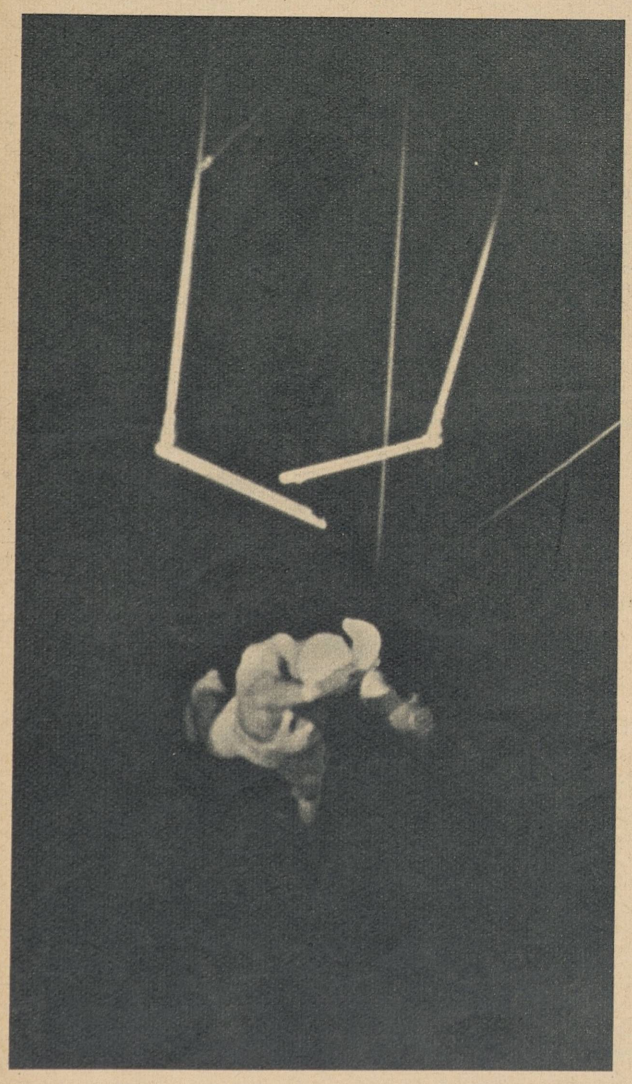


Høit oppe under sirkustaket står en artist på et smalt brett. Hans muskler er spent til nedspranget. Prøvende ser han ennå en gang ned på det svaiende gulv under sig



20 meter under ham sitter det forventningsfulle publikum rundt manesjen. Musikken stanser, en trommehvirvel setter tilskuerne i den riktige spenning. Så — mannen høit deroppe springer nettop ned

En trapés går i stykker

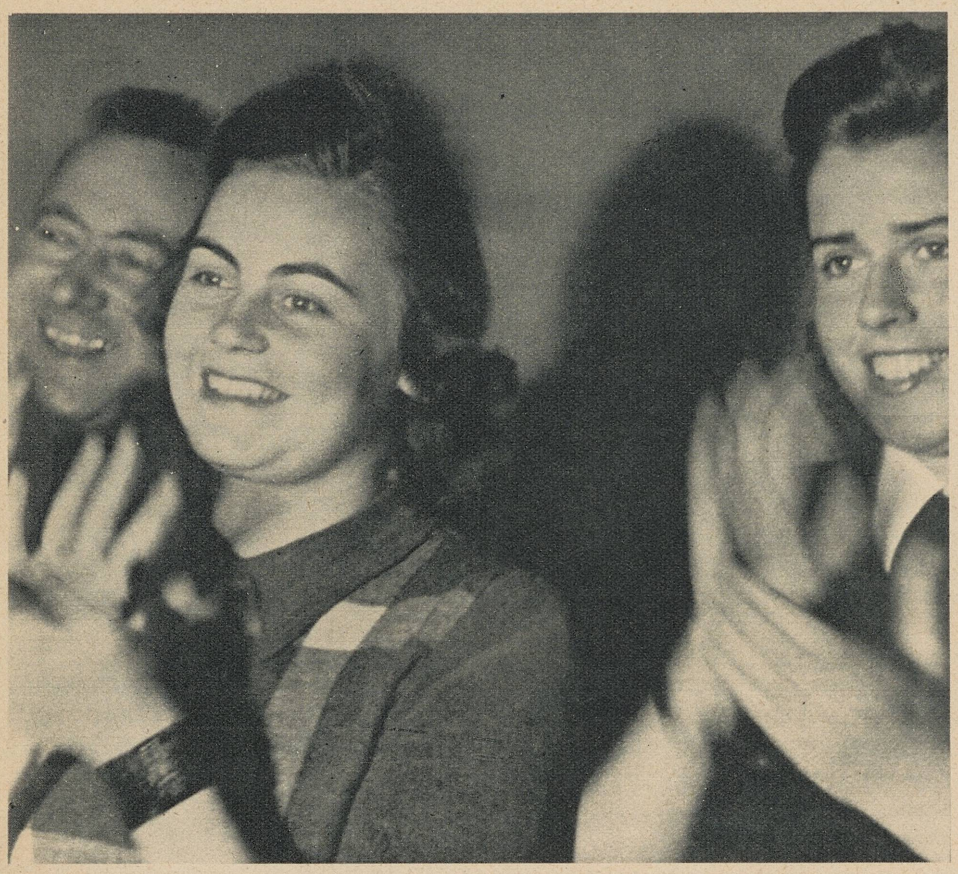


. . . skingrer et skrik fra tusener av mennesker. Trapesen er gått i stykker, artisten faller ned. Han styrter ned i dypet, mot tilskuerne, som — grepet av redsel — ikke våger å røre sig. Hjertene hamrer. Hendene knyttes. Men plutselig utløses spenningen, for . . .



Publikums øine henger ved mannen, som i lyset fra lyskasterne farer gjennem luften og med et sikkert grep griper fatt i en pendlende trapes. I brøkdelen av et sekund puster publikum lettet ut. Så —

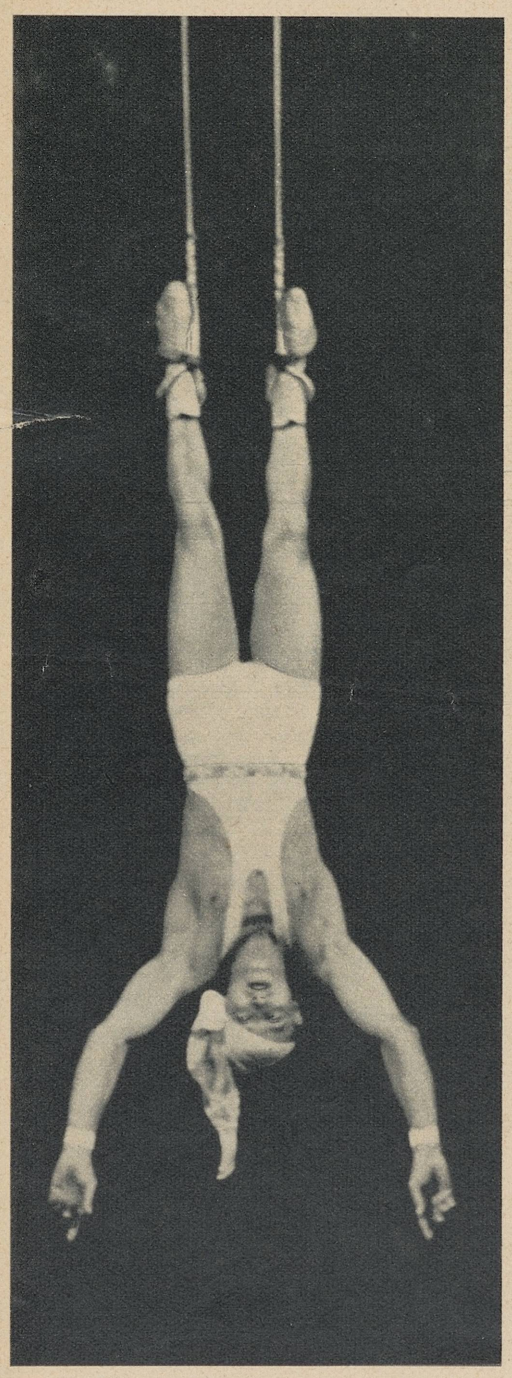




. . . en befriende latter utløser spenningen i de angstfylte ansikter. Øredøvende bifall bryter løs og vil ikke ta noen ende. Hva var skjedd?

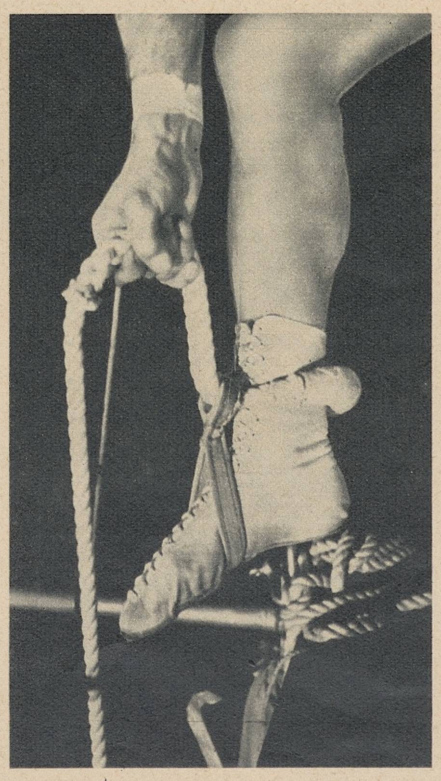
Varieté og sirkus lever av sensasjonen, for publikum forlanger noe nervepirrende. Fra sin sikre plass i parkett liker det å se leken med liv og død. Det skjelver av angst for kvinnen i løveburet, for danseren på den gyngende line høit oppe, for mannen som slår en dobbelt eller tredobbelt saltomortale. Dyktige artister får gleden over faren på høidepunktet og lager et „nummer" av katastrofen. Hollenderen Cubanos gjør dette mesterlig. Ved hans „stup fra den ødelagte trapes" tror ingen blant tilskuerne at det skal gå godt — og så er det bare et trick

Fotos:
Johann Sommer, Chiemsee



Den nedstyrtende artist hadde igjen fått tak noen få meter over hodet på publikum. Føttene er festet til rep, som i rett tid bremset fallet

„Dødsstupet" er luftakrobaten „Cubanos" store trick. Mens lyset dempes i salen, gjør han sine forberedelser på springbrettet, ubemerket av nysgjerrige blikk



Fortsatt fra side 21

I ryggen på fienden

Uværet så ikke ut til å holde op så snart.

Sjefen for pionérbataljonens 3. kompani sto med sine panserpelotonger omtrent 500 m. foran østutgangen fra landsbyen. Sersjant Herbert sikret mot øst. Foran hans panservogner var to antitankkanoner gått i stilling ved den snorrette veien som førte mot øst. Herbert var blitt merkelig urolig.

„Jeg har som en forutfølelse av at sprengtroppene ennå i dagslys vil komme tilbake med sin sovjet-LKW," hadde han allerede om formiddagen sagt til sin kompanisjef og hadde bedt om å få lov å bli ved forreste sikring. „Jeg kjenner jo vognen nøie — jeg har fikk jo tak i den."

Nå sto Herbert i det sparsomme ly av en åpen låve og speidet ivrig mot øst. Det strømmende regn hang som et forheng foran kikkerten hans og sperret nesten hele utsikten.

„De vil nok passe sig for å kjøre ut i dette været," mente Herberts panservognsjåfør.

„Nettop i slikt vær kan de komme. Finnes ikke noen bedre kamuflasje. Hva er det?"

Helt ophisset springer Herbert bort mot veien. Foran er det opstått en livlig skyting. „De kommer!" Med hastig sprang, uten å akte på dekning, løper Herbert videre frem mot antitankkanonene. „Skyt ikke, skyt ikke!" roper han alt i ett. Nå har han sett en lastebil, som kommer nedover veien i rasende fart. Bolsjevikenes ildgivning ruller nå uavbrutt. De ser ut til å tro at en vogn med overløpere vil bort til tyskerne. Efter å ha gitt antitankkanonenes besetning beskjed, løper Herbert videre på veien og vinker med luen. Nå rettes den fiendtlige ild også mot ham.

„Det kan ikke gå godt," mumler Herberts pansersjåfør, kritthvit i ansiktet, og gjør i flyvende hast sitt kjøretøi ferdig for å kjøre efter sin pelotongfører. Også kompanisjefen ruller allerede fremover med flere panservogner.

Lastebilen kjører langsommere, den slingrer. Den er øiensynlig truffet. Kanskje er dens ringer skutt i stykker. Sideveggene splintres under innslagene av den fiendtlige maskingevær- og geværild. Nå kommer det også tunge innslag — granater. Til høire og venstre på veien setter de inn. Vognen karrer sig videre. På 200 m. er den kommet bort til de egne antitankkanoner. Herbert har nesten nådd den, de egne panservogner nærmer sig med hurtig fart. Da — faller Herbert, midt på veien. Er han truffet, er han falt ned i et vannhull? Han reiser sig ikke mer. Ut fra LKW'en, som nå begynner å brenne, styrter et dusin tyske soldater. De går i dekning og åpner ild. Det sammen gjør i dette øieblikk også panservognene. Ut fra vognens styrehus springer løitnant Wahrenfels, med armen i bind, og sersjant Engerling. De styrter bort til Herbert. Han ligger med ansiktet ned, helt utstrakt på veien, hendene er kastet forover som for å avverge noe. Ut fra hans venstre tinning rinner det blod. Han er død.

Panservognen kjører rundt den brennende LKW og legger sig som beskyttelse foran sin døde pelotongfører og mennene i sprengtroppen. Sjefen tar den døde op i sin panservogn. Så løser han panservogner og sprengtroppen fra fienden og kjører langsomt tilbake.

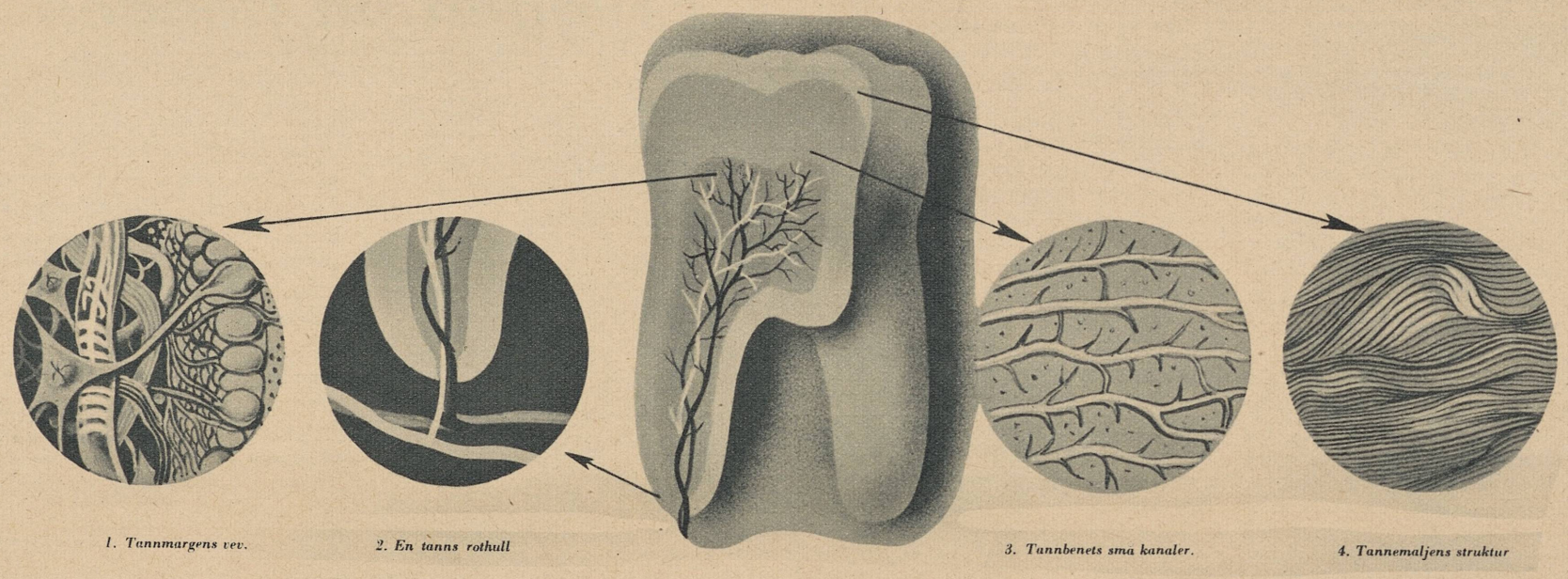
Bataljonen har begravd sersjant Herbert ved rullebanen, som han på dette sted var den første som betrådte og overskred. Hans pelotongs menn og Wahrenfels og Engerlings sprengtropp, som Herbert i ekte soldattroskap og kameratskap vilde gjøre opmerksom på at de var foran sine egne linjer, har kappes om å smykke graven. 3. kompani har stilt op to panserskytter som æresvakt; de skal stå der så lenge kompaniet blir i nærheten. Generalen var ved graven om aftenen og har gitt den tapre soldat sin siste hilsen. Så har han latt de fire sprengtroppene forestille for sig og har tildelt troppens førere jernkorset av 1. klasse. Gleden over denne utmerkelse blir dempet; hele bataljonen sørger over en av sine beste menn.

Den neste dag blir bataljonen omtalt rosende i divisjons-dagsbefalingen. Generalen hadde latt sig berette om forløpet av hele foretagendet mot rullebanen og de to jernbanelinjer; denne beretning kunde meddele flere overraskelser. Løitnant Münzer og sersjant Runge unnlot ikke å undersøke inngående det godstoget, som var stanset på grunn av deres sprengning. Det inneholdt verdifullt bytte. Vognene var fullastet med flymotorer, erstatningsdeler og apparater av alle slag.

Begge to hadde også løst gåten om den annen detonasjon i midten av toget. En godsvogn hadde vært fylt helt til topps med — fylte surstofflasker. Sammenstøtet av vognene i sprengningsøieblikket hadde brakt flaskene til å eksplodere. Mange hundre atmosfærers trykk, sloppet løs i løpet av et sekund, hadde virket mer ødeleggende enn en kasse dynamitt . . .

Også løitnant Wahrenfels og sersjant Engerling kunde melde heldig utførelse av sitt vågsomme foretagende. Det var lykkes truppen å sprenge jernbanen på tre steder. Foretagendet var ikke forløpet uten oplevelser. Innfallet med å benytte den annekterte LKW, hadde vist sig å være meget heldig. Like bak den første jernbanen, som var passert uten vanskelighet, var LKW'en kommet over en lengere sovjetkolonne, som sto i begrep med å tiltre eller fortsette sin marsj mot øst. Wahrenfels og Engerling hadde bestemt sig til å „henge" sig på kolonnen. Sovjetbilen med tysk besetning kjørte som siste bil i kolonnen. Ingen fattet mistanke. Engerling holdt kjøretøiet sitt stadig i en slik avstand at han akkurat kunde se baklyset på vognen foran; kolonnen kjørte med lys — et

Fortsettes side 32



1. Tannmargens vev. 2. En tanns rothull 3. Tannbenets sma kanaler. 4. Tannemaljens struktur

Enhver tann — et lite vidunder

Vel neppe noen del av vårt legeme blir så hyppig miskjent i sin betydning for sunnheten og derfor også så stemoderlig behandlet som nettop tennene. For de fleste mennesker betyr tennene ikke noe annet enn livløse, høist enkelt beskafne redskaper, som det slett ikke lønner sig å ofre noen tanker på. Men man behøver bare engang å betrakte opbyggingen av en tann, for å forstå at tannen ikke er noen død masse av sten eller porselen, men at den lever og star i samme intime forbindelse med hele legemet som hjerte, mave og nyrer. For et vidunderlig bilde av sinnrikt skaperverk gir bare ett blikk inn i tannens indre! Der ser vi tannmargens myke vev (1) med dets forvirrende mangfoldighet av celler, årer og nervebunter, som star i forbindelse med legemet gjennem tannens rothull (2). Tannmargen, ofte feilaktig kalt tann-nerven, er livs- og opbyggingskilde på én og samme gang. Den største del av tannen består av tannbenet (3). Det er gjennemfuret av et vidt forgrenet kanalsystem, hvorigjennem tannen tilføres opbyggingsstoff gjennem blodsirkolasjonen. Først nå følger som en beskyttende mur tannemaljen (4) legemets hårdeste byggestoff.

Med tannroten er tannen festet elastisk i kjeven. Gjennem denne sinnrike innretning utholder den et tyggetrykk på inntil 122 kilo — i gjennemsniet 77 kilo — uten å brekke. Vi har altså ikke fått tennene bare for det gode utseendes skyld, men forat de skal gjøre sin plikt som viktige og levende redskaper. Vi må derfor også pleie tennene riktig. Til riktig tannpleie hører ikke bare den daglige, samvittighetsfulle rensning av tennene med en tannbørste og en god tannkrem, som Chlorodont, men også fornuftig ernæring, grundig tygging og to ganger om året en undersøkelse av tennene. Denne vel gjennemtenkte, riktige tannpleie er ubetinget nødvendig for å beskytte tennene mot forfall, å holde dem tyggedyktige og å sikre deres sunnhet — og dermed hele legemets sunnhet.

Kvalitetstannkremen

Chlorodont

viser veien til riktig tannpleie.

Anekdoter

Et kompromissforslag

Hertug d'Aumont var en beryktet dovenpeis. Kardinal Richelieu sa derfor engang til ham:

„Gud adlet dig, kongen gjorde dig til hertug og pair av Frankrike, hertugen av Bourbon gjorde dig til hanrei, og jeg har gjort dig til ordensridder av St. Ludvig — nå må du da endelig engang gjøre noe selv. Barbér dig da i det minste!"

Utholdenhet

Baumeister, den berømte Burgteaterskuespiller, opførte sig en aften på en testforestilling høist besynderlig og truet ved sin eiendommelige optreden med å ødelegge hele stykket. Hva var det i veien med ham? Den daværende direktør, Heinrich Laube, styrtet ned fra sin losje og gikk rasende bak kulissene. Han fôr løs på fredsforstyrreren: „Baumeister, hva iallverden feiler det Dem? Jeg tror nesten De er drukken!" Baumeister: „Jeg kan ikke benekte det, herr direktør! Jeg kommer fra en herremiddag og . . ." Laube, som tåler meget og er høist rystet: „Men menneskebarn, kan De tåle så lite?" Baumeister: „Ånei, herr direktør, jeg tåler meget, — men jeg har drukket ennå mer!"

Svar på tiltale

Christian X., den nuværende danske konge, reiste gjennem Nord-Slesvig. Overalt strømmet folket sammen for å se ham. Da han kom til en liten provinsby og hilsende skred gjennem mengden, hvisket en bonde til sin nabo:

„Han er sannelig lang — og vakker er han ikke nettop!"

På temmelig lang avstand vendte Christian X sig om mot den talende og sa smilende:

„Det stemmer nok — men han hører utmerket!"

Berømmelse er forfengelig

Den franske dikter Piron sto en dag fordypet i tanker i en nisje, da han så en gammel kone komme bort til sig og synke på kne for ham. Rørt over så megen ærefrykt for hans geni ba han den gamle konen å reise sig igjen; men hun hørte slett ikke på ham og fortsatte å mumle uforståelige ord frem for sig. Nå først opdaget Piron at det hang et madonnabilde over hans hode.

— Slik er vi diktere, — sa han skuffet til sig selv, — vi tror at hele verden må beundre oss, ære oss og falle på kne for oss, og så kjenner bare de fjerneste til vår eksistens.

Hans svar

Den italienske maler Ubaldo Oppi ble i sin ungdom elsket av en romantisk anlagt florentinsk skjønnhet. Engang satt de to på terrassen i hotell „Aurora" i Fiésole.

„Ubaldo, vilde du kaste dig i vannet for å redde mig?"

„Ja, det vilde jeg, Marietta."

„Å, Ubaldo, vilde du også gå gjennem ilden for mig?"

„Kjære barn," sa Ubaldo eftertenksomt, „jeg tror at en kunstmaler ikke er nok for dig; du trenger en brannkonstabel."

Engelsk fysikk

Dronning Elisabeth av England underholdt sig engang med sin yndling Raleigh, som satt og nøt sin pipe. Så sa dronningen: „Til tross for Deres intelligens og begavelse, betviler jeg dog at De kan fastslå hvormeget den røken veier, som kommer fra Deres pipe."

Raleigh påsto at det kunde han godt, og inngikk et veddemål med dronningen. Først veide han den tobakken som han nå stoppet i sin pipe, og efter å ha røkt ut, veide han så asken som var tilbake. Og forskjellen i vekten mellem disse to, forklarte han, var røkens vekt. Dronningen betalte uten videre det tapte veddemål og bemerket: „Hittil har jeg bare kjent folk hvis penger var gått op i røk, men nå har jeg for første gang oplevd at røk kan gjøres om i penger."

Ærlig fortjent

En av Ludvig XIV hoffkavalerer foreslo kongen å innføre en ny skatt, og det skulde være en beskatning av intelligensen, og kavaleren begrunnet sitt forslag med at alle sikkert gjerne vilde underkaste sig denne beskatning, da sikkert ingen vilde gå for å være uintelligent.

„En god idé," svarte kongen sarkastisk, „og til belønning skal De fra først av være befriet for denne skatten."

To produkter

Hebbel led på sine reiser meget under påtrengende besøkende. Da han en dag opholdt sig i Pest med sin frue, skuespillerinnen Christine Enghaus, kom en ung mann til ham for å overrekke den høit ærede mester sine musikalske produkter, som var blitt til i mange skrivelystne netter. Hebbel hadde allerede i de siste dagene mottatt flere slike litteratur-nidkjære ynglinger og var høist uvillig overfor den påtrengende mann. „Hva har De for noe godt der?" spurte Hebbel, „bringer De mig poteter?" Å nei," svarte den generte dikter, „jeg bringer dikt!" Til det svarte Hebbel temmelig spist: „Dikt? Det trenger jeg virkelig ikke. Det jeg trenger av dikt, leverer jeg selv!"

Den belærte konge

Prins Doria var en trofast tilhenger av monarkiet. I de første årene efter Roms befrielse, hadde han nærmet sig Vatikanet, men uten å opgi sine forbindelser med monarkiet. En aften hadde kong Viktor Emanuel II invitert flere politikere til sig. Noen av disse herrer benyttet anledningen til å beklage sig over prins Dorias opførsel. Men kongen smilte og svarte:

„Og allikevel er jeg prinsen takknemmelig, fordi han har gjort mig opmerksom på en verdifull sannhet."

— „Hvilken, majestet?"

— „At Tiberen ikke er så bred, hvis det lykkes å holde en fot på den ene siden og den annen fot på den andre siden!"

Bitende

Forholdet mellem komponisten Rossini og den berømte sangerinne Adelina Patti var ikke særlig godt. På en fest hos en rik mesén hadde Adeline Patti sunget en arie av operaen „Barbereren av Sevilla". De begeistrede tilhørere ba sangerinnen om dakapo. En storm av bifall var takken.

Efterpå gikk verten hen til sangerinnen og overrakte henne en tusenfrancseddel.

„Å" — mente kunstnerinnen — „likte De ikke gjentagelsen?"

Derpå trakk verten ennu en seddel frem og overrakte den leende til kunstnerinnen, som straks bega sig til Rossini.

„Ser De maestro, hva folk tenker om mig!?"

„Det er bra det er så" — svarte Rossini — „for de pengene kan De endelig lære å synge . . .!!"

Fortsatt fra side 30

I ryggen på fienden

tegn på at de i regnværsnatten også følte sig sikre for flyvere.

Da de nærmet sig målet, sakket Engerling mer og mer av fra kolonnen. Løitnant Wahrenfels og sersjant Engerling var blitt enig om å la bilen bli stående ca. en kilometer fra jernbanelinjen og tilbakelegge resten av veien til fots. De hadde for lenge siden besluttet å benytte bilen også for tilbakekjøringen. Efter gjennemførelsen av sin opgave vilde de skjule sig i den tette skogen i nærheten av bilen og begynne på tilbakeveien i den kommende natts mørke. De fant en forfallen bygning, som de syntes egnet sig som skjul for bilen. Her vilde de møtes igjen og holde sig skjult om dagen. Bolsjevikene vilde neppe komme inn i denne forfalne hytten. Hjulsporende kunde kanskje røpe dem, men det måtte de risikere. Uten å se noe til fienden, kom troppene snikende gjennem den høie skogen bort til jernbanelinjen. Der var det nesten kommet til et skjebnessvangert sammentreff. Løitnant Wahrenfels vilde nettop gå ut av skogen med en liten sikring, for å klatre over jernbanefyllingen — da rev sersjant Engerling ham brått tilbake og bød ham forholde sig rolig. Tapp, tapp, tapp! klang det gjennem natten. På et øieblikk hadde alle søkt dekning og speidet med våpnene parat i den retningen støien kom fra. Snart efter kom det syv skikkelser til syne på jernbanefyllingen. Bolsjeviker dro langsmed skinnene, med teltduker over skuldrene — man kunde se geværene stikke frem under dem. En jernbanevaktpost? Sprengtroppene lå musestille, til lyden av skrittene tapte sig i det fjerne.

Løitnant Wahrenfels hadde derpå befalt en liten endring i den oprinnelige plan. Han satte hele Engerlings tropp inn til sikring, overtok deres sprengammunisjon og lot sin tropp forberede sprengningen alene. Også her begynte et arbeid i rasende tempo. Morgenen som langsomt nærmet sig drev dem til å skynde på. I løpet av en halv time var tre sprengsteder ferdig. Å legge ennå flere sprengninger syntes å være altfor farlig; det ble stadig lysere. Den tiloversblevne ammunisjon ble fordelt på sprengstedene. Virkningen vilde bli desto kraftigere, og ikke bare skinnene vilde bli revet op men også jernbanefyllingen vilde bli sterkt beskadiget. Klokken 3.10 brente løitnant Wahrenfels med to pionérer tennluntene av. Pionérene løp hurtig til sitt skjulested. De var ennå neppe løpt tre hundre meter — da brøt det løs tre voldsomme tordenskrall fra jernbanefyllingen. Opdraget var utført her også.

Uten å bli sett, nådde alle den forfalne hytten. Lenger enn en time lå de der i sitt skjul, med våpnene skyteferdig til alle retninger. Da hadde løitnant Wahrenfels inndelt vaktene og befalt de andre å finne sig en plass hvor de kunde sove. Alt var gåttiorden. Timene forløp langsomt, det handte ingenting. Uværet som trakk op om eftermiddagen var blitt hilst med glede av den lille besetning av denne trøsteløse hytten tross utsikten til å bli helt gjennemvåt ennå en gang. Mens det regnet, vilde de ganske sikkert være i sikkerhet. Natten vilde komme tidligere, og man vilde endelig kunne kjøre tilbake. Men det ble en skuffelse. Da det høljet ned, hadde løitnant Wahrenfels trukket de ytre forposter til bake inn i hytten. Like efter løp tre menn bort mot hytten, vel for å søke ly for regnet. Sersjant Engerling ropte: „Gi akt, bolsjeviker! La dem komme inn og ta dem til fange!" I den ophisselsen som nå opsto, trengte pionérene for langt frem. Den første bolsjevik kunde de rive overende, de to andre sprang imidlertid tilbake. En av dem kastet en håndgranat. Han hadde kastet dårlig, noe som ble skjebnessvangert for hans kamerat. Han ble liggende død. Også løitnant Wahrenfels ble lett såret i armen av en splint. Den tredje unnkom. Det var en kjedelig situasjon. Nå kunde bare et hurtig tilbaketog redde dem. Med lynets hurtighet besteg de lastebilen. Engerling satte motoren igang, og så bar det løs i et helvedes tempo. Fangen lå i bilen mellem pionérene. Regnet begunstiget kjøringen, veien var og ble tom. Løitnant Wahrenfels hadde forbundet armen sin nødtørftig og bar den i fatle. Engerling skånte ikke bilen. Han kjørte i tempoet „karbid".

„Mig får ingen levende tak i", hadde Engerling knurret, „heller kjører jeg kjerren med 60 km.s fart mot et tre."

Omtrent to kilometer fra landsbyen hadde de sett bolsjeviker på veien. De hadde vinket ophisset. „Langsomt frem — og så gass!" hadde løitnant Wahrenfels befalt. I bilen hadde han ropt „Gi akt — bolsjeviker! Legg dere ned!" Han var ikke sikker på at de vilde komme sig igjennem. Engerling var kjørt mot fienden med 30 km.s fart. Fienden hadde vinket stadig heftigere og pekt ophisset forover.

„Hva feiler det dem egentlig?" hadde Engerling ergerlig brummet — og i samme øieblikk trykket gasspedalen helt inn. Motoren hylte op, bilen fôr forover. Bolsjevikene var sprunget til side. Om de hadde gjenkjent tyskerne eller hadde trodd at noen av deres egne vilde gå over — like efter fikk bilen først litt så voldsom ild efter sig.

„Der kommer jo våre panservogner!" hadde Wahrenfels plutselig ropt. „En mann løper foran, det er Herbert — han vinker, han faller . . ."

Åndeløs hadde Wahrenfels vært vitne til det. I samme øieblikk hadde Engerling ropt: „Alle ut, kjerren brenner."

I divisjonens befalsvogn sitter IA og kaptein Felix overfor hverandre. Kapteinen har ennå en gang kort skildret de viktigste hendelser under foretagendet mot rullebanen og jernbanelinjene. Noen øieblikk tier begge offiserene.

Så sier IA sakte: „Vår Herbert . . ." og ser kaptein Felix inn i øinene. Denne senker hodet.



Marika Rökk

spiller i følgende Ufa-filmer :

FRAUEN SIND DOCH BESSERE DIPLOMATEN

Den store farvefilm.

*

TANZ MIT DEM KAISER

Efter lystspillet „Die Nacht in Siebenbürgen" av Asztalos.

*

TANZENDES HERZ

En moderne operette av Eduard Künnecke.

*

ZIRKUSBLUT

Dødsfiendskap mot bakterier

Prontosilet erobrer verden og overvinner døden

AV EDUARD RHEIN

Nei, en vakker — eller i det hele tatt en opløftende opgave var det slett ikke: år for år og dag for dag å gripe et par dusin spillevende mus fra den store bestanden og med en tynn nål innpode dem med noen hundre tusen høist farlige og angrepsiystne streptokokker eller stafylokokker — for så å se hvordan de allerede neste morgen enten lå døde i sine små glassbur eller døde like efterpå. Til stor sorg for dem som hadde beredt dem denne tidlige død, for den dagen ble det da satt en liten vannrett strek efter middel nummer 83 eller 216 eller 690. Et minus — symbolet på en ny skuffelse, et nytt nederlag i den store kampen, som tre tyske vitenskapsmenn, kjemikerne Mietzsch og Klarer sammen med baktereriologen Gerhard hadde ført allerede i mange år.

Håpløs

Det var en kamp med usedvanelige midler. En fullstendig utsiktsløs kamp og hensynløs og grusom også, — slik kunde det iallfall se ut. håpløs, fordi den gikk ut på å finne et kjemisk middel mot bakterier, et middel som efter høist aktverdig opfatning overhodet ikke kunde finnes, for hverken Robert Koch eller Behring hadde kunnet løse denne opgaven Robert Koch hadde forgjeves gjort utallige hårdnakkede forsøk med å la bakteriedrepende midler, som sublimatet, virke også i det levende legemet, og Behring var efter lange møisommelige undersøkelser i året 1890 likeledes kommet til det skuffende resultat at dette desinfeksjonsmiddel er mange flere ganger så giftig for legemet enn for de mikroskopisk små mordere, som har begynt sitt uhellsvangre verk i blodet.

Denne bitre erkjennelse hadde så ført Behring på veien til hans storartede opdagelse av difteri- og stivkrampeserumet. Men hvis man hadde håpet å kunne finne et serum mot streptokokkinfeksjonene med samme overveldende resultat, så ble man snart igjen skuffet . . .

Hvorfor altså nå en ny søken efter nye kjemiske legemer til nye forsøk på levende objekter?! Hvis man alt trodde at kampen må optas ennå en gang — tross en Koch og Behring — var det da ikke meget enklere å dyrke de fryktelige bakteriene fint og renslig i reagensglass og slippe løs virkningen av nyopdagede kjemiske midler på dem der?

En ny vei

Nei, Domagk så en annen vei: det kjemiske middel skulde ikke umiddelbart drepe basillene, men den syke organisme skulde drepe den, understøttet av sitt forsvarsberedskap. Det var altså målet: å finne et middel, som hjelper til å ødelegge bakterier uten å skade legemet. I Bayers forskningslaboratorier i Wuppertal-Elberfeld var stedet for dette store slaget. Her forente den farmasøitiske kjemis menn sig med den forskende medisiner til den avgjørende kamp.

Og allikevel: efter flere års arbeid har vel tusener av små mus latt sitt liv i kampen mot menneskehetens fryktelige fiender, men det nye store midlet — nei, det er ennå ikke opdaget. Vil man komme til å finne det noen gang?

Overraskelsen

En morgen er de dødelig infiserte og efterpå med et elier annet nytt middel behandlede mus hverken døde eller merkbar syke. De spiser som ellers, løper rundt som om det aldri hadde fantes streptokokker, og ser sine plageånder lystig inn i de forbausede øine.

Pokker også — det må være passert en eller annen utilgivelig bommert! Gudene må vite hva det er for en harmløs væske man har infisert disse musene med!

„Et flott resultat!" sier laborantinnen, som nå i årevis har infisert musene med hin dødelige basilleyngel.

„Et flott resultat? . . . det mener De vel ikke alvorlig," farer Domagk op. „Se bare på den streptokokkulturen som De podet inn igår!"

Laborantinnen bringer ham det lille glasset og tar en liten prøve. Et raskt kontrollforsøk gir den ufattelige visshet: det er levende streptokokker! Det er den så farlige streptokokkstamme W. . . Altså må midlet ha virket. Hva fikk musene igår?

„Preparat E 7130."

Et rødt farvestoff

Blant nye kjemiske forbindelser — særlig blant de sulfonamidholdige azoforbindelser er det allerede funnet noen som viser antydning av virkning på streptokokkene i legemet. Men også bare antydninger: — og nå et slikt sensasjonelt resultat? Det var altfor usannsynlig!

„Gjenta forsøket med et større antall mus og under vanskeligere betingelser. Behandel halvparten av dyrene efterpå med det nye stoffet!"

For den andre halvdelen er dermed dødsdommen uttalt. Kolde og stive ligger de neste morgen i sine små glass. Men ved siden av dem danser et par dusin andre, som om intet var skjedd. Er det nye middel nå funnet? Har det motløse arbeid gjennem lange år endelig lønnet sig? Det som virker på musene, behøver ikke ubetinget også å virke på menneskene. Nå gjelder det altså å prøve det nye midlet forsiktig på mennesket — i samarbeid med klinikken. Anledningen til det vil snart komme . . .

En kamp på liv og død

I disse dagene hender det noe forferdelig: Domagks lille datter får en alvorlig blodforgiftning. Faren fastslår forferdet streptokokker. Er det en hevn fra hans farligste fiender, at de nå i hans eget blod . . .? Avgjørelsens time er kommet.

Skal han våge kampen, her, hos sitt eget barn? . . . Han våger den. Han kjenner sin dødsfiende bare altfor godt. Dag for dag så han ofrene i de små glasshusene. Og han vet at ikke bare mus, men også årlig utallige mennesker dør i Tyskland av denne blodforgiftning. Vil han komme til å opleve underet hos sitt eget barn, at det . . . ikke dør?

Med høi feber blir den lille ført til klinikken. Lydig svelger hun de orangerøde tablettene, som faren gir henne. Men dermed begynner for ham selv de hårdeste timer i hans liv. Skal dette nye midlet virkelig være falt ned fra himlen i siste øieblikk? Kan det ikke ved dette avgjørende første forsøk optre nye, uante komplikasjoner?

Reddet

Neste morgen er feberen allerede falt til 37 grader. En uke senere er barnet utenfor fare igjen. I laboratoriene i Elberfeld hersker det stor glede og berettiget stolthet.

Nå er opfinnerne sikker i sin sak. Nå kan de gi menneskeheten dette nye våpen i kampen mot smittekilden for barselsfeber, skarlagen, sår- og ansiktsrosen, blodforgiftningene og bylder — med god samvittighet. Eller stemmer det ikke?

Tusener på tusener av læger vilde gripe det nye midlet med glede. Men: kjenner opfinnerne av dette skarpe våpnet det allerede i alle enkeltheter? Hva vet de, om denne helbredelse, som var som et under, ikke bare var et tilfelle? Hvem garanterer for at denne eventyrlige hjelp ikke kjøpes for dyrt ved en senere optredende, til da ukjent beskadigelse av legemet? Ikke noe taler



BAKTERIER DYRKES. Assistenten innpoder næringsgrunnen med streptokokker. Bakteriene formerer sig og danner en „kultur" på bunden. Der kan man nå under mikroskopet lett iaktta medikamentenes innvirkning. I legemet vilde det derimot ikke være mulig



BAKTERIER HOS LEVENDE VESENER. Også på forsøksdyr blir det innpodet bakterier. På sykdomstegnene kan man iaktta infeksjonens utbredelse, som skrir fremover med bakterienes formering. Her iakttar en laborant forsøks-mus, som under innvirkning av Prontosil kom sig igjen efter sin dødelige sykdom

for det — men allikevel: her må man forske videre med tysk grundighet og tålmodighet. I stor utstrekning vil man nå prøve prontosilet praktisk. Men bare ved erfarne læger med høieste ansvarsbevissthet!

Mange tar i begynnelsen mistroisk imot de første røde prontosiltablettene for å prøve dem ved en passende anledning. Først når de er helt sikre på at heller ikke den sterkeste gift vilde kunde skade patienten noe. Syke, som de for lengst har opgitt, får det røde prontosilet.

Og selv i disse håpløse tilfelle inntreffer det under på under. Feberkurvene synker med nesten utrolig hurtighet. Pasienter forlater sykeleiet, som så lett hadde kunnet bli deres dødsseng.

Resultatene er slående: siden Salvarsan ble opfunnet, er det ikke skjedd slike sensasjonelle helbredelser!

I Bayer-forskningslaboratoriene går imidlertid arbeidet videre med mangedobbelt iver. Der har man nå et nytt middel med nesten ufeilbar virkning, men hvorpå denne virkningen beror, hvordan den kommer i stand — om det finnes det bare formodninger, hypoteser, ikke noen sikker viten . . .

Et blikk i mikroskopet

Når man setter prontosilet midt ned blant de streptokokkene som er dyrket på en nærende bund, da skjer det ingen ting. Tar man mer prontosil, blir utviklingen litt tilbake; men av den voldsomme virkning som det nye midlet frembringer i den levende organisme, er det intet å se. Ethvert alminnelig desinfeksjonsmiddel er det fullstendig overlegent utenfor legemet . . .

. . . mens det i legemet, i blodet . . .

Nå ja, blod er en egen væske. En levende elv, som trenger inn i den ytterste vinkel av vårt legeme, bærer med sig nærings- og forsvarsstoff og skaffer vekk avfallsstoff med samme pålitelighet.

Bringer vi blod av en mus som er forgiftet med streptokokker, under et mikroskop som er opvarmet til legemstemperatur, så vrimler det mellem de hvite og de røde blodlegemer av utallige små punkter, som for det meste er festet til hverandre som perler på en snor; det er streptokokkene. Som ensomme store dotter med en mørk kjerne og et geléaktig hylster, som beveger sig uavlatelig — som et mykt, folderikt slør i vinden — slik ligger det mellem dem de hvite blodlegemene, som har utviklet sig til „eteceller". Langsomt og tungt svever de rundt mellem de vrimlende trådene. Men der — nå griper „slørene" fra en slik celle efter den morderiske perlekjede, som kommer i dens umiddelbare nærhet Men de våger ikke å omringe den. Atter og atter trekker de sig tilbake. Det er som om en hemmelighetsfull, usynlig kraft holder dem tilbake. — Det er virkningen av toksinen. Streptokokkene er nemlig som mange andre bakterier — beskyttet mot angrep fra „etecellene" ved hjelp av forsvarsgiftstoffer. Dette panservåpen formår „etecellenes" slør ikke eller bare i ganske få unntagelsestilfelle å bryte igjennem. Men imellemtiden formerer fienden sig i blodet . . .

Kampen i blodet

Nå tar vi blod fra en infisert, men efterpå med prontosil behandlet mus. Å — der er de utallige kjedebasillene igjen. Men hva er det: noen av dem viser selsomme misdannelser og fortykninger. „Etecellene" derimot — ser det bare slik ut eller er det virkelighet? De nærmer sig streptokokkene samtidig fra flere sider. På et øieblikk griper deres slør den farlige kjede, cellen spiser op sin fiende. Der en og der en og atter en. Ofte begynner den ene celle sitt måltid ved den ene, sitt annet måltid ved den annen ende av den samme kokk-kjede. Noen av dem sveller ved sin ødeleggelsesspising ut til sanne kjempeceller.

Og selv om de selv skulde gå til grunne ved det: her står det en høiere interesse på spill: cellestaten, legemet.

Hvordan — spør man sig nå — kommer denne merkelige forandring i kampstillingen i stand? Nå, ett kan vi vel slå fast: ved hjelp av prontosilet, eller ved hjelp av et annet produkt som dannes i legemet av prontosilet, blir først bakterienes giftutskilling åpenbart forhindret og samtidig deres utvikling hemmet, så at de blir et lett bytte for de alltid våkne „eteceller". Altså uten tvil en riktig forgrenet og dessverre hittil ikke helt opklart prosess.

De første beretninger

I august 1935 beslutter man sig til efter årelang omhyggelig prøvning, å bekjentgjøre de storartede resultater av det tyske forskningsarbeid for publikum. Stille, saklig og uten lidenskap blir fagverdenen oplyst om alle enkeltheter, forsøk og resultater.

Overalt i verden vekker dette håp og tvil.

Hva tyskerne påstår der — er det ikke det rene nonsens? Altså i glasset skal dette vidundermiddel ikke kunne gjøre noe mot bakteriene, men bare i legemet? Å, og så de fantastiske helbredelser, som like efterpå blir meldt fra hele verden: mot sårrosen, verkende hudutslett, betennelser i galleveiene, infeksjon i urinveiene, som blære- og nyrebekkenbetennelse, mot barselsfeber, luftveis- og lungesykdommer, betennelser i hjernehinnen, leddrevmatisme, furunkelose, lymfe-kjertelbetennelse, mot tyfus og maltafeber, miltbrann, ja sågar mot kopper, mot den fjerde kjønnssykdom, Ulcus molle, og himlen må vite hvor dette tyske tryllemiddel ikke er blitt anvendt med største resultat! Det er mer enn mangen bra lægehjerne kan forstå.

Ganske visst: tyskerne har opfunnet kruttet. Og mangt et „krutt" for kampen mot alle mulige plageånder for menneskeheten også, — det lar sig ikke nekte. At den tyske kjemi ikke har sin like i verden — skal hermed medgis! Men slikt et „Allverdens-tryllemiddel?"

Å ja, at den ene eller annen læge i sin første glede har vært altfor begeistret i sin meddelelse til fagpressen om sine heldige resultater, at han her og der kanskje hadde forlatt den kolde, klare beretnings nøkterne linje — at man ganske enkelt forsøkte det nye tryllemiddel for og mot alt — nå, det som prontosilet helt uten tvil og uanklagelig ytet i kampen mot streptokokker og stafylokokker, det grenset i virkeligheten så op til det eventyrlige at det var forståelig når så mangen forhåpning klamret sig til det, som det ikke — eller i det minste ennå ikke — var i stand til å opfylle.

Hell på hell

I Bayer-laboratoriene lar man sig imidlertid like så litt bringe ut av sin ro av det store antall av daglig innløpende meldinger om godt resultat, som av de enkeltinnløpende meddelelser om dårlig resultat. For at en alvorlig syk blir frisk efter behandling med prontosil, — nei, det beviser ennå ikke altfor meget. Ganske andre, ukjente faktorer kunde ha forårsaket denne vending i sykdomsbildet. Men når det for eksempel i et sykehus i 1935 ikke døde mindre enn 25 prosent av alle kvinner som var alvorlig angrepet av barselsfeber, og efter anvendelse av prontosil mindre enn 4 prosent og når denne gledelige vending til det gode meldes fra alle steder i verden, nå, da er det sikkert et bevis, som man kan stole på.

Tusener av barn ligger idag ved en mors livsvarme bryst, — uten prontosilet vilde hun forlengst ha dødd den fryktelige, brennende barselsfebers død.

Disse strålende resultater var ikke til å tvile på og ikke til å benekte. De var så tydelige at heller ikke den offentlige sunnhetspleie kunde gå forbi dem. I et oprop fra det tyske rikssunnhetsdepartement, som skal gi lægene råd for bekjempelse av barselsfeberen, blir det anbefalt å gi prontosil ved alle fødsler, hvor det ligger nær å anta at det er fare for en forgiftning, allerede på forhånd og også i tilslutning til fødslene. Men er det først kommet så langt som til sykdom, da „skal man straks begynne med høie doser prontosil." —

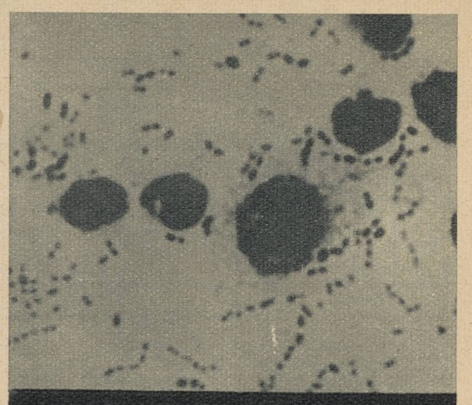
Også sår — og ansiktsrosen begynner ved smitte med streptokokker. Den er overveiende en barnesykdom — men også voksne kan angripes av den. F. eks. Richard Wagner, som ofte led under denne sykdommen. Det begynner for det meste i ansiktet, med en hevelse og rødhet i huden, kuldegysninger og høi feber. Den sterkt røde hud hever sig tydelig op. Ikke sjelden går streptokokkene fra smittekilden over i blodomløpet og fører så til en alvorlig, ytterst farlig blodforgiftning.

Hos spebarn endte rosen før prontosilet ble opdaget for det meste med døden. Men nå er også denne sykdom grepet ved roten: hvor prontosil blir gitt, synker feberen, forsvinner rødheten og er dødelige utfall nesten en sjeldenhet. Et 1½ års barn, som nesten ligger på dødsleiet, gir den tyske læge Schreus i 1935 det røde prontosil. Den tredje dagen synker feberen fra 39 gr. til 37 gr. Noen dager senere kan barnet gis helbredet tilbake til de overlykkelige foreldre.

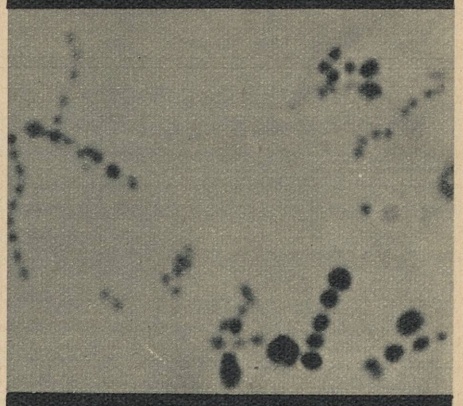
I 1935 foretar Schreus også forsøket med å bekjempe gonokokkene, ophavet til gonoré, med det røde prontosil. Men uten resultat. Imidlertid våget han et fremstøt, som man senere skal minnes om mange ganger . . .

Prontosilet blir „spesialisert"

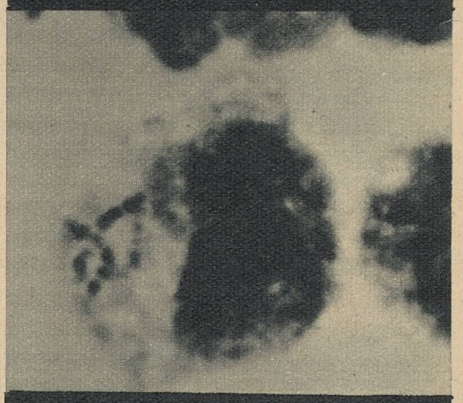
De mange erfaringer, som man imidlertid har samlet med prontosilet, bringer Klarer og Mietzsch allerede i 1935 på den tanken å utvide prontosilets virkningsområde ved å endre dets struktur. De finner ved disse arbeider uliron, som er nær beslektet med prontosilet, og det kan i laboratoriet fastslåes en betraktelig virkning likeoverfor streptokokker og stafylokokker, likesom også en særlig utpreget virkning overfor gonokokker konsteres.



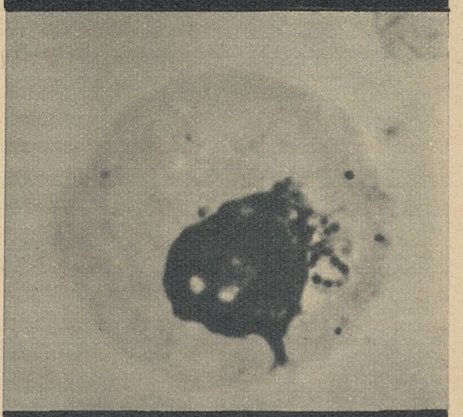
DØDSFIENDEN I BLODET. De perlekjedeformede dannelser er betennelsesophav streptokokker, de runde, mørke legemene hvite blodlegemer, som har til opgave å ta op i sig tilskynderne og ødelegge dem. Denne kampen mellem legemets „politi" og innbrudestyven faller ikke alltid ut til fordel for politiet. men . . .



. . . HER GRIPER PRONTOSIL INN! Bildet viser nedenfor til høire en egenartet forandring av betennelsestilskynderen: de er svulmet op under virkningen av Prontosil. giftutskillelsen er underbundet, deres bevegelighet lammet Nå lykkes det lett for „etecellene" . . .



. . . Å ARRESTERE SKADEDYRENE. Lagret op i „etecellen" opdager man her de opspiste „perlesnorer", som er sammensatt av en rekke enkelte bakterier. Deres makt er brutt



SLUTTEN PÅ EN INFEKSJON. Fremgangen av fagazytosen er nå endt. De hulrummene som er synlig i „etecellen" . . viser at cellen har fagozytert (spist op) og fordøiet tallrike sykdomstilskyndere.

Fotos: Bayer-Werke

Men her svikter ganske visst dyreeksperimentet, da det ikke er mulig å frembringe en gonoré som ligner den som menneskene smittes av. Dermed står man overfor en betraktelig vanskelighet. Den kan bare overvinnes i intim forbindelse med klinikken.

Ved disse forsøkene viser det sig så en så sterk helbredende virkning at hele gonoré-helbredelseslæren blir fullstendig forvandlet. Man arbeider efter et spesielt behandlingsskjema og opnår da med dette nye middel fremragende resultater. Men mennene i Bayer-forskningslaboratoriene er ikke tilfreds bare med dette. De vil nå spesialisere uliron i dets virksomhet mot gonokokkene, altså videre forbedre det. Således opstår senere neo-uliron. Den hurtighet, hvormed særlig dette midlet bringer utflytningene til stillstand uten innsprøitninger og utskyllinger, er helt forbløffende. Det som tidligere trengte flere uker, er idag unnagjort på få dager.

Det ideelle medikament

Det finnes ingen godt virkende medikamenter, som ikke ved kritikkløs anvendelse også kunde forårsake forstyrrende eller sågar skadelige bivirkninger. Men det finnes bare få medikamenter, som ved riktig anvendelse forbinder en så uhørt virkning med et slikt minstemål av lite ønskede bivirkninger, som prontosilet og dets „søsken".

Nå ligger det dog begrunnet i prontosilets virkningsmekanisme at det bør gis så tidlig som mulig og da straks i en riktig sterk dosis, for å lette de hvite „eteceller"s virksomhet i størst utstrekning, så lenge de selv er sterk forsvarsdyktige.

Ofte står lægen imidlertid overfor sykdomstilfelle, som allerede er så langt fremskreden at han bare kan love sig et godt resultat ved hurtigste anvendelse av en særlig sterk dosis. I utallige tilfelle av denne art har prontosilet bevirket overraskende resultater. Bare — har dets innsatsmulighet en grense. Gir man det for sent, d. v. s. er legemet allerede altfor meget svekket i sine forsvarsfunksjoner, så kan det ikke ventes noe heldig resultat mer. Det så derfor ut til å være hensiktsmessig å lete efter en modifikasjon av prontosilet, som i de vanskeligste tilfelle kunde bringe redningen ved umiddelbar innsprøitning i blodet. Efter utallige forsøk lyktes også det. I tibatin har nå lægen også dette middel for spesielle tilfelle i kampen mot streptokokker og stafylokokker. Det har alt bestått ildprøven.

Et fortvilet tilfelle

For noen måneder siden ble det brakt en gammel dame inn i den store klinikken med en allerede 10 år gammel smalbenssvulst, som har bredt sig utover i tidens løp. Den øieblikkelige undersøkelse viser: stor fare! Stafylokokker, som nå er gått over i blodomløpet fra svulsten, har bokstavelig talt oversvømmet hele legemet.

Bare en hurtig amputasjon lover her noe godt — ganske visst med liten utsikt til redning.

Pasienten vet hva hun kan vente sig neste morgen. Da kommer en ung assistentlæge bort til sengen hennes. Han føler uklart at også i dette fortvilede tilfelle kunde det skje et under, hvis . . . Der er jo ennå dette nye prontosil-preparatet, tibatin. Ennå har man ikke forsøkt det, men her, det vilde da være en mulighet.

Ganske visst: tibatinet vilde dermed få en høist dårlig sjanse, men noe som er viktigere er om en medisin svikter i et truende tilfelle — å Gud, hvis det er godt, vil det allikevel sette sig igjennem — eller om dette mennesket kanskje kan reddes? Reddes fra amputeringen eller sågar fra døden ved stafylokokker, en død som det efter all sannsynlighet ikke mer kan unngå.

Han taler med pasienten. Forteller om prontosilet strålende seierstog over hele verden. Nevner det nye tibatin . . .

. . . og et dødsdømt menneske forstår en nådig skjebnes vink. Pasienten ønsker å bli behandlet med tibatin øieblikkelig. En rask forespørsel hos overlægen, forsøket våges . . .

Neste morgen er feberen sunket. Operasjonen blir avlyst. Ikke lenge efter forlater et lykkelig menneske klinikken som helbredet . . .

Det tyske røde medikament går et uanet seierstog over hele verden. Hvor er det blitt av skeptikkerne?

Hvor er det blitt av motstanderne?

Seierstog uten sidestykke

I alle verdens best ledede klinikker forsøker man det nye midlet i kampen mot mikrobene. Og overalt gis det bare én mening: døden er dermed igjen frarøvet et fryktelig våpen. Det dukker allerede op efterligninger. Man forsøker allerede å finne noe sidestillende med tysk arbeids mesterpreparat. Men man overser i gleden små, men viktige forskjeller . . . I USA. opstår en sann hvirvel med prontosilpreparatene, hvis enkleste representant, sulfanilamid, forsøkes ved alle mulige infektsjonssykdommer. Et medikament blir nesten til en moteartikkel!

Ganske sikkert har mange læger i Amerika også anerkjent prontosils virkelige verdi og prøvet det stort anlagte forsøk. Uinnskrenket anerkjenner de det. Efter amerikanske statistikker sank dødeligheten selv ved en så alvorlig streptokokksykdom som hjernehinnebetennelse ved prontosilbehandling fra 80 eller 90 prosent til ca. 20 prosent!

Ved lungebetennelse, som krever ca. 50 000 menneskeliv årlig i Tyskland, lykkes det ved rettidig anvendelse av sulfapyridin, en „bror" av prontosil, å senke dødeligheten med minst (!) 50 prosent.

Selv i denne krigen har de nye kjemiske medisiner bevist sin høie verd allerede i mange tilfelle.

Og ennå er alt bare i sin begynnelse! Ennå står de tyske forskere Domagk. Klarer og Mietzsch, som vi kan takke for prontosilet, midt oppe i sin store kamp mot menneskehetens bittesmå fiender. Den ene sykdommen efter den andre mister sin uhyggelige makt over oss, den ene efter den andre blir mindre farlig. Nye, store resultater baner sig allerede vei . . .

Men i de stille Bayerforskningslaboratoriene gir idag og dag efter dag små hvite mus sitt liv i denne kampen mot menneskehetens fiender. Tusener av dem ble og blir ofret, forat millioner av mennesker skal bevares for døden og for den forferdelige smerte.

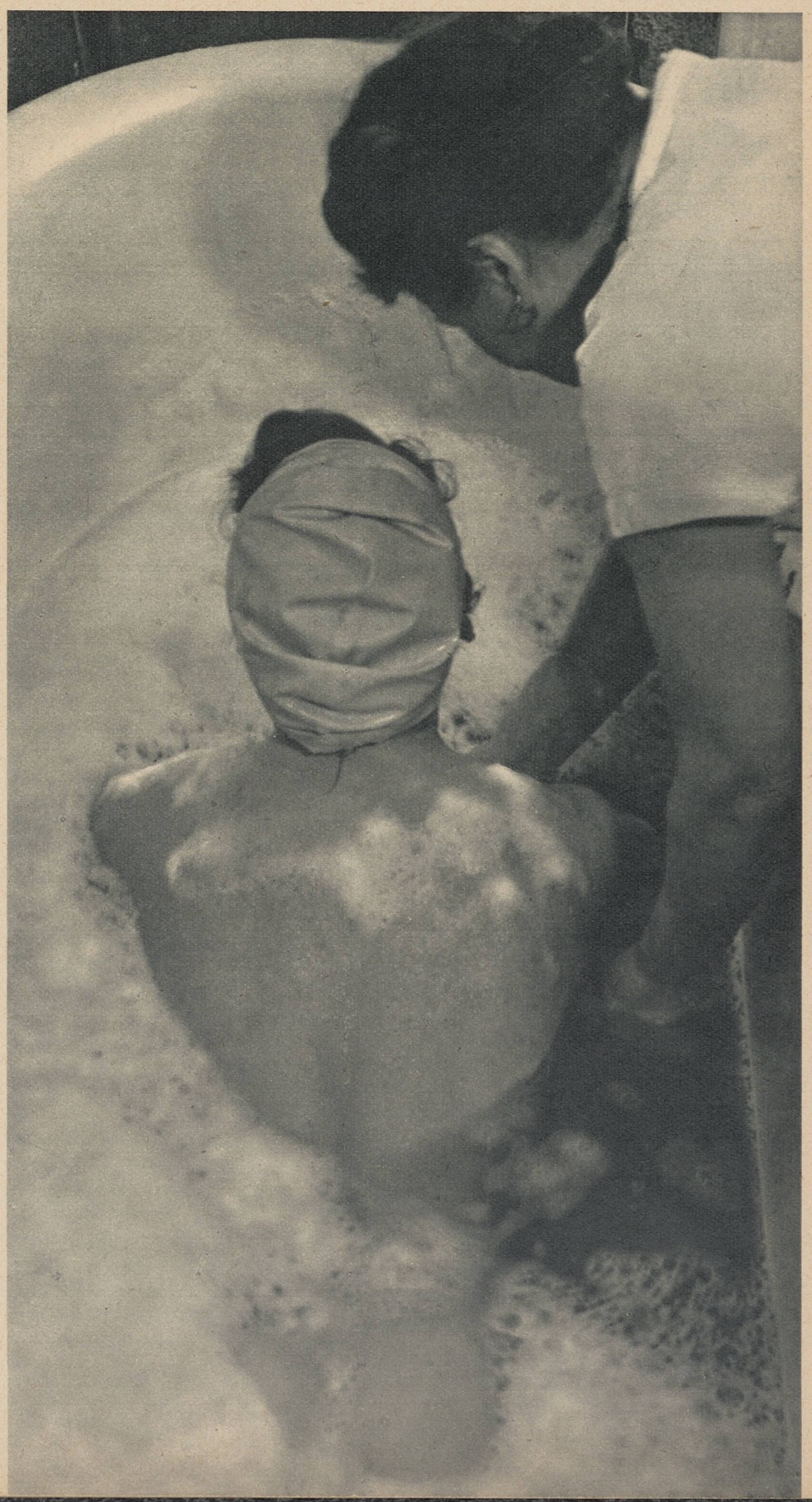
Man skulde reise et minnesmerke for disse musene!

KASTANJE-SKUMBAD

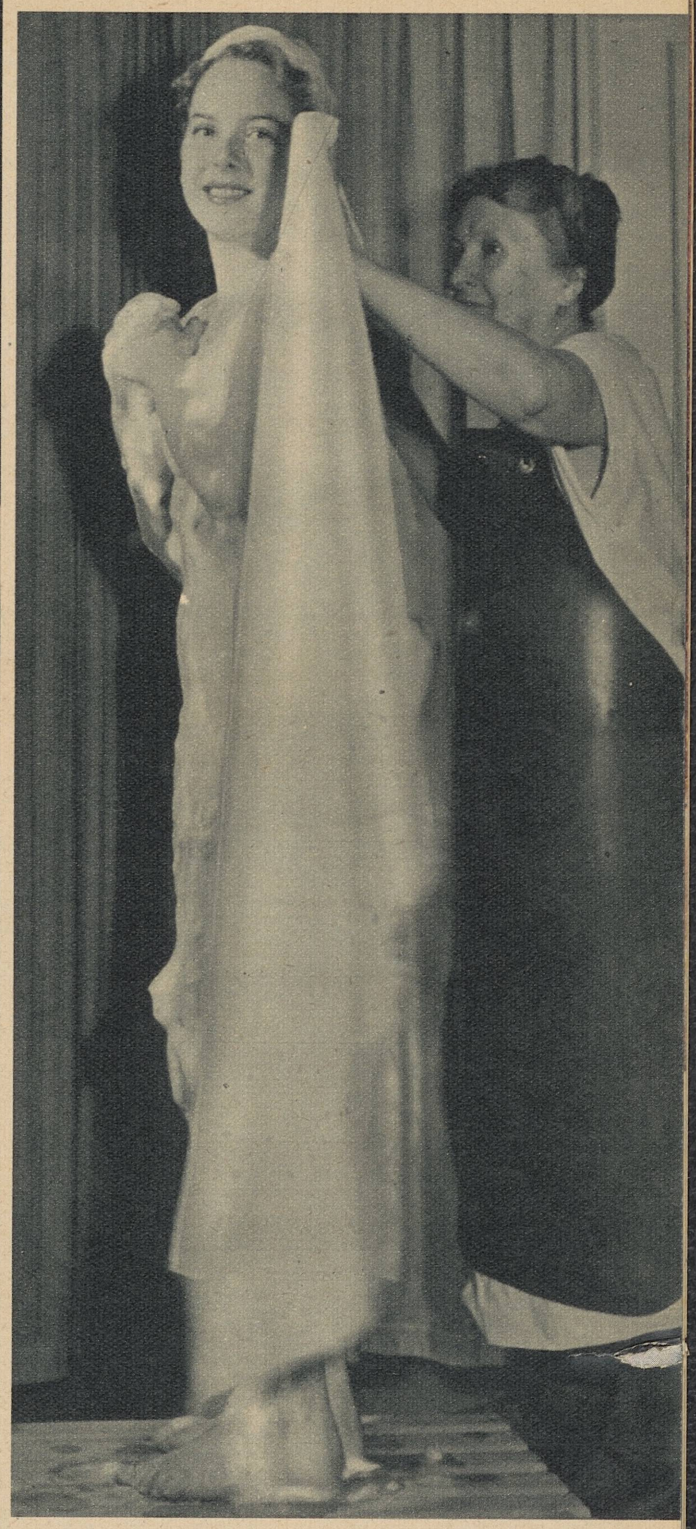


BAD MED KASTANJER! Av hestekastanjer kan man lett utvinne en essens, som foruten eteriske oljer saponine også inneholder sterkt skummende plantestoffer. Nylig har man anvendt denne essens med godt resultat som tilsetning ved medisinske bad

SKUMBAD SOM LÆGEMIDDEL. Ved rytmiske bevegelser av armene fremkaller badekonen bølgebevegelser i vannet, som masserer den badendes legeme og utvikler skum. Samtidig økes temperaturen av badevannet fra legemstemperatur til 42°







„FØDT AV SKUM". Efter badet blir hele kroppen dekket med et tett lag av skum forat essensstoffene kan trenge gjennem porene og gjøre sin virkning i legemet
Fotos: Ursula Oppermann



HERLIG „IRRITERENDE" SKUM. „Kastanjeskummet" utøver en kraftig, helbredende irritasjon på huden, hvilket forårsaker et godt blodomløp

BEHAGELIG AVSLAPPET nyder patienten hvilen. Læger, som helbreder ved naturens hjelp, beretter om meget gode resultater med dise skumbad ved en rekke forskjellige sykdommer

Den nyeste opfinnelse på badebehandlingens område benytter sig av tre forskjellige faktorer for å opnå helbredende virkning. Badevannet tilsettes essenser som irriterer huden og på samme tid utvikler skum. Ved bølgebevegelser blir den badendes legeme svakt massert og ved at man under badet stadig øker vannets temperatur fremkalles en høiere legemstemperatur. Denne form for et kombinasjonsbad har vist sig å være heldig som efterbehandling mot fedme og nervøsitet, revmatisme og gikt, forkjølelse og kvinnesykdommer. De enkelte komponenter — varme, hudirritasjon, vannmassasje — blir jo anvendt i alminnelighet så at man nok kan vente sig noe av deres sammensetning

Den udødelige atelierspøk

Det er kunstnerens opgave å skildre livets overflate og heri fremstille meningen med livet. Under sine studier opdager han ofte likheter mellem formene. Et eller annet pyntestykke, fra en skredder eller en gullsmed, ligner en annen bruksgjenstand, ja fruktene på marken eller bladene på trærne. Den lærde betrakter begynner dypsindige undersøkelser om bladet og frukten har ansporet kunsten til formene i maleriene og billedhuggerarbeidene eller ikke. Men kunstneren bare smiler når han ser disse likheter og benytter dem til spøkefulle innfall. Hans muntre natur bevarer ham for filosofi.



EN ATELIERSPØK FOR 400 ÅR SIDEN. Den italienske maler Giuseppe Arcimboldi fikk engang det innfall å fremstille årstidene i menneskeskikkelse ved frukter. Han malte vinteren, våren og høsten og også sommeren, som vårt bilde viser. Han malte sommeren av korn og frukt og ikke engang det smilende øie er en del fra det menneskelige legeme



JAPAN I BERLINS VESTKANT. På damen som uten forberedelse kom til en „japansk" atelierfest, laget maleren en japansk frisyre av akvarellpensler og trebunter

JOMFRUEN FRA ORLEANS er det ikke vanskelig å lage en atelierspøk av. Det behøves bare en aluminiumskasserolle og markens frukter og grønnsakene for imorgen



ITALIERINNENS SMIL virker nesten ekte i denne dekorasjon, som imidlertid bare består av et kakefat av papp og noen pepperbønner



SPANIERINNENS STRENGHET har en lunefull kunstner fremstillet ved et par små grep. Håret ble strøket tilbake, en børste og et par røde paprikabønner fullstendiggjorde illusjonen



Fotos: André Zucca

På den ungarske puszta ble filmen

„Tryllekåpen“

innspilt



Denne dansende sigøinerinne spilles av Edit Laub i en henrivende hvirvel av farver og bevegelse

Det er en film med verdensformat, som nå ble fullført av ungarske filmfolk, som har fått sin utdannelse i tyske ateliéer. Den heter „Tryllekåpen“; filmmanuskriptet bygger på en suksessfull roman av den ungarske forfatter Koloman v. Mikszath. Den overveiende del av filmen er innspilt i farver, efter den tyske Agfacolor-metode, og er den annen film av denne art

I hovedrollen: Maria von Tasnady. Hun bærer en prektig ungarsk brudedrakt og vil med denne film komme til å forsterke og befeste det ry som hun vant sig i en rekke tyske filmer





Kurutzrytterne kommer! De beredne ungarske frivillige fra den tid, da tyrkene holdt Ungarns fruktbare sletter besatt, gir filmen et spesielt preg med sine vakre hester og maleriske uniformer



I siste øieblikk! Heltinnen, som er dømt til døden, blir revet bort fra skafottet av sin elskede — en av de dramatiske scener i det store ungarske filmverk

Fotos: Stefan Sandor



Dansende ynde

Svevende, bare ved å berøre gulvet med tåspissene, danser Ly Mara sine bevingede figurer. Det ser så lett ut—og allikevel har det krevet mange års iherdig og flittig arbeid

Foto: Conrad Weidenbaum



MED ENHVER TENKELIG KOMFORT. Ju 90, det store trafikkfly for 40 flypassasjerer med all tenkelig reisekomfort: røke- og ikke-røkeavdeling, bagasje- og toalettrum, opvarmning og ventilering, og likeledes Mitropakjøkken. To førerseter med doppeltstyring, innretninger for blindflyvning og blindlandning, Siemens kursstyringsapparat og trådløs-apparatene i radiorummet yter den største driftssikerhet

EUROPA – midtpunktet i verdens lufttrafikk /

Luftreiser i fremtidens Europa — England holder fast ved „splendid isolation"

I foregående nummer har vi optegnet veien fra den første luftpostlinje i Mellemeuropa, som førte fra Wien til Kijev, til en europeisk flytrafikk, som nettop var i ferd med å spinne sine tråder over hele jordkloden og å gjøre Europa til verdenslufttrafikkens „hjerte". Hvordan vil verdenslufttrafikken av i morgen se ut? . . . Hvordan så den ut i går, hvordan var det europeiske samarbeid beskaffent, som først skulde muliggjøre sammenslutningen over hele verden?

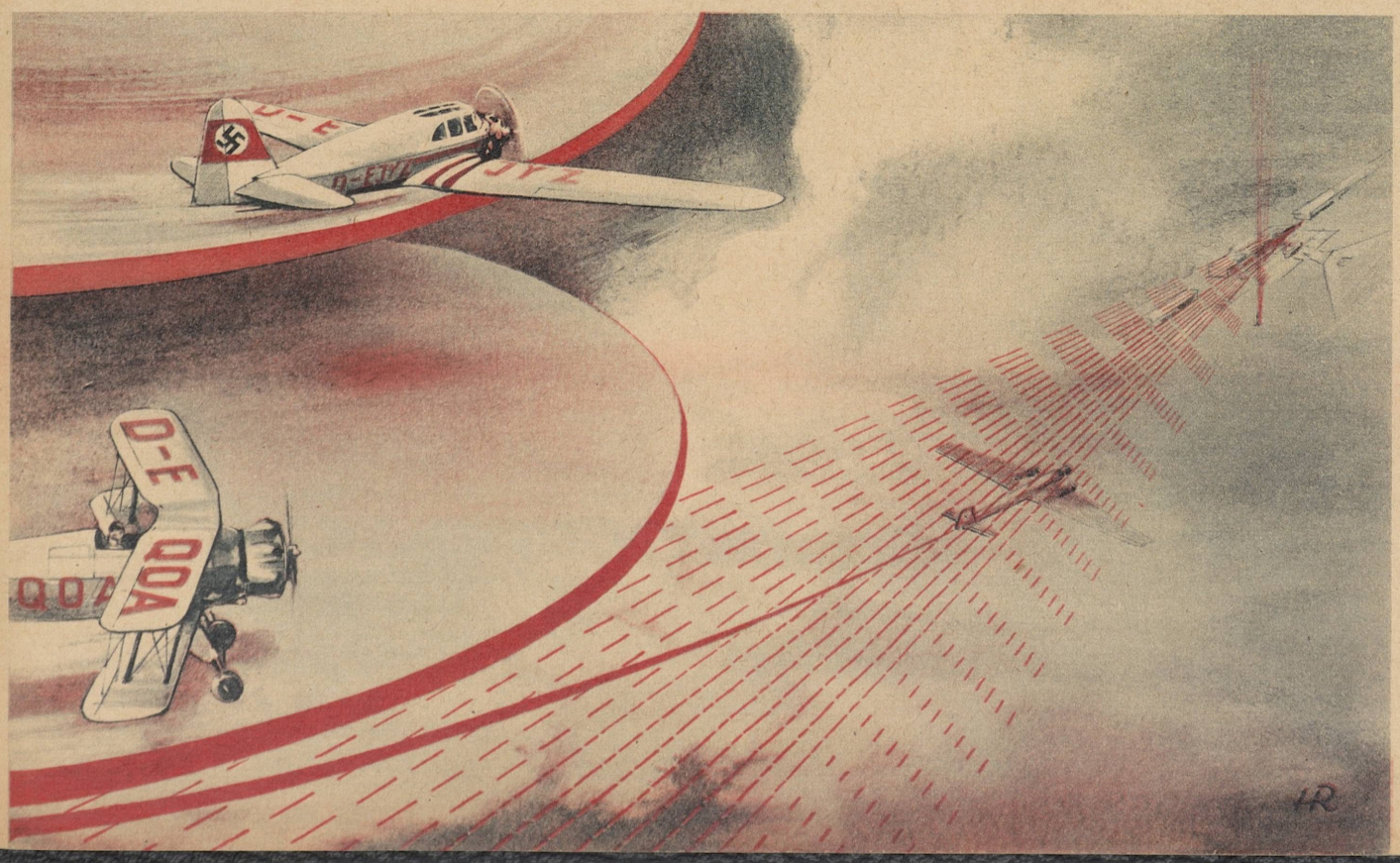
Europa er i ferd med å omspenne hele kloden med sine flyveruter. Samtidig har det i den indre europeiske lufttrafikk utviklet sig et godt og tillitsfullt samarbeid mellem de enkelte flyveselskaper. Ved en konferanse i Stockholm fattet „Iata" (International Air Traffic Association) beslutning om ensartede lufttrafikkbestemmelser for Europa; i Antwerpen ble der utarbeidet en internasjonal kode for lufttrafikken; i Berlin ble den første internasjonale fyr-konferanse avholdt for å fastsette ensartede regler for flyvehavnenes og luftrutenes belysning med henblikk på nattflyvningen; siden 1935 avholdes hvert år i Berlin den „Internasjonale flyveplankonferanse" hvor sommer- og vinterrutene for Europas flyvetrafikk blir drøftet og fastlagt. Nesten alle internasjonale strekninger blir avvekslende eller i fellesskap fløiet i „pool" av de interesserte flyveselskaper.

Bare Englands Royal Airways flyr alene . . .

England holder fast ved sin tradisjonelle „splendid isolation". Likesom det ikke har vært med på nærsagt noen av de europeiske jernbaneoverenskomster, så avholder det sig også fra å delta i „pool"-flyvning. Ruten Berlin—Køln—London blir fløiet utelukkende av Deutsche Lufthansa; englenderne flyr til Køln syv ganger i måneden i stedenfor åtteogtyve eller tredve ganger, for deren gamle Douglas-flyene duger ikke i storm eller usiktbart vær, og deres piloter er ikke ærgjerrige nok til å opretholde flyverutene under vanskelige forhold.

I selve England gis der i det hele tatt ingen planmessig flyvetrafikk efter europeiske begreper — linjene blir fløiet så uregelmessig og med så små umoderne fly, at man ikke våger å opta denne „taxi-trafikk" i Europas flyplaner og -kart.

Englenderne har ikke vært noen pionérer for den europeiske flyvetrafikk, og de har heller ikke alltid vært gode lufttrafikkamerater engang. Når man på flyveplassen i Paris ved usiktbart vær ventet flyet fra London, så begynte man hastig og engstelig å rydde plassen, for man visste at englenderen brydde sig pokker om andre fly som skulde lande eller som



TRAFIKKFLY — I „LANDINGS-VENTERUMMET". Ved usiktbart vær eller tåke over jorden ber flyet om „landingshjelp." Flyplassen sender den til „venterummet", anviser det en bestemt høide, hvor det nå kretser, til det „står for tur" og blir ropt op. Fra flyplassen skyter to kortbølgesendere to strålebunter op mot det; hvor de møtes, opstår det en vedvarande tone i mottagerapparatet. Piloten flyr nå nøiaktig i denne „vedholdende toneallé" mot flyplassen; kort før landingen opfanger det „radiotegnet" som angir det høide og avstand fra landingsplassen, inntil endelig det siste tegnet kommer: „Gå ned!" Således er „blindlanding" mulig også i den tykkeste tåke



GOLD PFEIL

Lærvarer

I eleganse, apart form og håndverksmessig arbeid anerkjent som internasjonalt forbillede.

Fremragende produkter fra

Ludwig Krumm A-G, Offenbach/M.

allerede var landet; han satte flyet på bakken hvor det best passet ham og hvis det gikk noe i stykker under dette så ga han de andre skylden.

Til Berlin kom han bare sjelden og ugjerne i de senere år. Kom det kanskje derav at han skydde sammenligningen mellem sin langsomt krypende Douglas — den kom bare op i en maksimalhastighet av 160 kilometer i timen! — og de moderne tyske og andre europeiske?! Når den av og til kom, så hadde den nesten aldri passasjerer med, men derimot alltid kurérpost til Warschau! . . .

Men én gang, det var en tåket aften sent på høsten, meldte et engelsk fly sig til radiostasjonen på flyveplassen i Tempelhof: det vilde lande! Nå gis det riktignok den internasjonale luftrafikk-kode, som alle Europaflyvere behersker og retter sig efter; det gis nøie forskrifter for blindlanding som alle Europas trafikkflyvere nøie har studert i Berlin for å bli riktige Europaflyvere. Men dette brydde ikke englenderen sig en døit om: han forlangte landingsassistanse på sitt morsmål idet han i sitt hovmod gikk ut fra at radiotelegrafistene i Berlin behersket dette språk. Det gjorde de riktignok også, men de kunde ikke og hadde ikke lov til å gi andre enn de i et slikt tilfelle foreskrevne og for Europa avtalte signaler. Men englenderen brydde sig hverken om signalene eller om radiotegnene; enten kjente han ikke noe til blindlanding, eller vilde han ikke rette sig efter de europeiske flyveregler. Han svarte simpelthen ikke mer. Men et kvarter senere duret han over flyveplassen i 80 meters høide. Luftrafikkpolitiet skjøt en rød lyskule for nesen på ham: landingsforbud! . . . Lyskulen var ennå ikke sluknet da englenderen satte flyet midt ned på flyveplassen! . . .

I London kunde folk fra kontinentet gjerne beundre de gamle, underlige „taxicabs" som et stykke hellig, britisk tradisjon, men på Europas flyveplasser var deres flyvende drosjer ingen særlig virkningsfull representasjon. Royal Airways kjøpte da også tre tyske Junkersfly Ju 52, riktignok ikke direkte fra Tyskland, men — litt forlegent — over Sverige.

Et av disse Ju 52 som var landet i Berlin om kvelden fjorten dager før den engelske krigserklæring, for å starte igjen neste middag, var den følgende morgen plutselig forsvunnet! . . . . Man søkte efter den og telegraferte Europa rundt, og så viste det sig at englenderen var blitt alarmert av et eller annet krigsrykte og hadde stukket av i grålysningen til København med sit Ju 52! . . . De engelske trafikkflyvere hadde ingen anelse om disiplin, holdt det ethvertfall ikke for nødvendig å overholde den hverken i den kontinental-europeiske trafikk eller på sine koloniale flyveruter.

Englenderne lå tilbake med sine fly ikke bare i Europa-trafikken, men også på sine ruter ut over imperiet var de de langsomste. Deutsche Lufthansa kommer på sin over 15 000 kilometer lange postflyverute over Atlanteren til Sydamerika op i en gjennemsnittshastighet på 153 kilometer i timen; Air France opnår på sin 14 500 kilometer lange rute Marseille—Santiago 147, hollenderne på sin kolonialrute Amsterdam—Batavia 102 kilometer i timen. Men fra London til Brisbane i Australia er man fulle tolv dager underveis, man har ikke større hastighet i timen enn et alminnelig hurtigtog, nemlig 71 kilometer; på strekningen London—Sydafrika sågar bare 51 kilometer.

Og det er nå heller ikke englendere som interesserer sig for flyvning til Amerika· de overlater til Deutsche Lufthansa og Air France å påta sig risikoen for Atlanterhavsflyvningen, smiler overlegent til katapultflyene på „Bremen" og „Europa" og endelig lar de — amerikanerne komme til Europa, til Lissabon, med sine clippers . . . Noe som ikke hindrer dem fra på Bermudaøiene å gjennemsøke disse amerikanske clippers efter mistenkelig post og mislikte passasjerer! . . .

Hvorledes vil verdens fremtidige luftrafikk arte sig? . . . La oss se et øieblikk på hvorledes den er i dag og hvorledes man reiste gjennem luften i går . . . Flyvepassasjeren fra den tid da det første postfly i Europa steg op i luften, da han innhyllet i sin pels steg inn i den åpne „kasse" for å våge en tusen-kilometers flyvning fra Wien til Kijev — vilde ikke vært i stand til å forestille sig våre dagers flyvetrafikk . . .

Således fløi man „i går" — „med all mulig komfort" . . .

Det er ikke mer enn femogtyve år siden den gang; og intet særlig jubileum rev dette første postfly høitidelig ut av forglemmelsen. Den ensomme, dumdristige flyvepassasjer fra 1918 som ubehjelpsom og forsiktig klatret inn i „kassen" er i mellemtiden bare ved Deutsche Lufthansa blitt efterfulgt av to millioner flyvepassasjerer. For den europeiske flyvepassasjer, er en flyvetur nå likeså selvfølgelig som en tur med trikk eller bil; han er i følge med niogtredve medreisende på sin „utflukt", en stewardess sørger for hans flukt", en stewardess sørger for hans velvære og komfort . . . For den puslete, skjøre fuglen fra den tid, er i de forløpne toogtyve år vokset sig ut til en kjempemessig kondor av aluminium og stål. Den sensasjon som var forbundet med å være passasjer i det første postfly, har veket plassen for den nesten hundreprosentige sikkerhet og regelmessighet i den europeiske lufttrafikk.

Man oplever ikke lenger det litt beklemmende øieblikk, som minnet flyvepassasjeren om hans livs forgjengelighet og kostbarhet, nemlig da man samtidig med flyvebilletten trykket en livsforsikringspolise i hans hånd. Han vil også neppe bli utsatt for den skuffelse at flyet ikke kan starte på „grunn av dårlig vær", for den verste fiende flyvningen har, nemlig tåken, er forlengst overlistet og beseiret. Man flyr i november og desember like så regelmessig som i mai eller i juli. Små forandringer skyldes bare reisesesongen: om vinteren flyr man ikke til Westerland eller Ostende, men til Kitzbühel eller Zakopane, om sommeren ikke til Zürss i Arlberg, men til Borkum eller Scheveningen . . .

Over et par bekvemme trappetrin stiger flyvegjesten av i dag inn i en metallkabine, et flyvende hus, og den som flyr for første gang er overrasket over å befinne sig i et hyggelig forværelse, hvor man hjelper ham av med bagasje, frakk og hatt; han går videre inn i neste rum og mener å

ha forvillet sig inn i et luksustog: innbydende bekvemme, polstrede og stillbare stoler, et askebeger står på bordet, og en leselampe — alt for den reisende. Man behøver bare å trykke på en knapp, så kommer en nydelig stewardess for å høre hva den reisende ønsker, om det skal være et glass øl eller en flaske champagne, en kopp varm te eller en varm suppe. Hun forsvinner i „kjøkkenet", hvor kjøleskap og elektrisk ovn venter på hennes gastronomiske virksomhet.

Så tar man „avskjed" med jorden. Gjennem vinduene ser man hvorledes trær og hus plutselig viker hastig unna og raser tilbake. Flyets understell mister kontakten med bakken og så har man en bestemt følelse av at „nå flyr vi"! . . . Utenfor drønner de fire 800 HK-motorer; herinne høres det bare ut som en dump summende tone, så lydtett er kabinen bygget. Om temperaturen utenfor nå synker med den tiltagende flyvehøide: herinne er det dog en jevn varme, for et varmluftanlegg sørger for at termometrets kvikksølvsøile ikke synker under 20° *celsius*. Det er tillatt å røke i denne „kupe", seksten flyvegjester forbruker surstoff og fyller luften med den utåndede kullsyre som altså måtte bli kvelende og forårsake hodepine . . . Men et luftningsanlegg sørger for stadig tilførsel av frisk luft, og den som er særlig hungrig efter luft, kan gjøre bruk av luftslangen og la sig tilvifte frisk luft.

Dypt nedenfor jager jorden forbi med en hastighet av 400 kilometer i timen; herinne merker man det ikke. Utenfor trekker noen skygger forbi, først hvite småskyer, som senere blir til grå skygger, til slutt er det som å se inn i et bryggerhus; man ser ingen konturer lenger, bare dempet, nesten trykkende lys; flyet er kommet inn i tåke. Hvis man nå kunde komme inn i førerkabinen og iaktta radiotelegrafisten under hans arbeid, så vilde man få se og høre hvorledes han skaffer sig meldinger om været, hvorledes han setter sig i forbindelse med en av de utallige radiopeilingsstasjoner, hvorledes han peiler flyets kurs og finner ut hvor det i øieblikket befinner sig. Hvis man med et blikk mot den grå tåken utenfor spurte ham om hvor vi nå befinner oss, så vilde han uten nølen nevne navnet på den by som i dette øieblikk ligger en eller to tusen meter under oss.

Men nå ser man på klokken og konstaterer at nå må flyet egentlig innrette sig på den første mellemlanding. Eller kanskje den lar det være fordi det er så vanskelig å finne flyveplassen, og fordi man ikke kan være sikker på en glatt landing?! . . . Men passasjeren ved siden av ryster smilende på hodet og sier: „De foretar naturligvis en blindlanding!" — „Lande, når man ikke kan se hånd for øinene, for ikke å snakke om å se flyveplassen?!" — Vår radiotelegrafist gir melding til flyvehavnen om at vi akter å lande; denne svarer med å angi den nøiaktige høide, som vi må fly i. Nå blir vi innfanget av de forskjellige radiolandingssignaler; flyet blir nå „fjernstyrt" av disse signaler likesom gjennem en allé mot havnen, piloten iakttar nøie høidemåleren. Nå kommer signalet „gå dypere", andre signaler følger; så heter det: „sving ut understellet", derpå „ennå ti . . ., ennå fem . . ., ennå tre meter over bakken . . .", så kommer det siste „zz", flyet tar bakken, ruller fem, det har foretatt en „blindlanding"!

En kvart time senere merker man det, hører man det, ser man det selv, flyet er landet helt glatt.

Noen av passasjerene forlater flyet, nye kommer til.

Atter stiger flyet og støter inn i den ensformige, ugjennemtrengelige, melkehvite tåken igjen. Man merker riktig hvorledes flyet kjemper sig igjennem til lyset og solen . . . Allerede efter ti minutters flyvning, vi befinner oss i en høide av 4000 meter, oversvømmes vår kabine av et lyshav, solen stråler fra en dypblå himmel og vi glir lett henover et hav av hvite skybølger, langt borte fra alle synlige verdener . . .

Dette syn, denne stemning, må egentlig fastholdes og nedskrives . . . Man tar frem fyllepennen og setter den på papiret, men en blekkdråpe pipler frem og lager en blekklatt på papiret. Man forsøker en gang til, for man vet jo at man fylte denne uunnværlige reiseledsager like til randen før reisen. Men den lager bare en blekklatt til. Min nabo smiler og gir mig flyveruten og peker på en av de „viktige oplysninger for våre flyvepassasjerer" og der står å lese følgende: „Ved luftreiser bør fyllepenner ikke være helt fylt. De har ellers lett for å flyte over på grunn av det forminskede lufttrykk i større høider!"

Altså en ny opdagelse: fyllepennen som høidemåler! . . . Men ennå før man har tenkt tanken ut, står den kjekke stewardessen foran bordet med en reiseskrivemaskine i hendene og sier: „Vær så god, min herre, skrivemaskiner står til gratis forføining for våre gjester. Og hvis De ønsker å sende et telegram, så vil vår radiotelegrafist besørge det sikkert og pålitelig! . . ."

Skjult av et skydekke, flere tusen meter under oss, farer jorden forbi; men vi seiler med en last på tre tusen kilo nesten lydløst gjennem det strålende sollys i retning av reisens mål, et eller annet sted i Europa . . .

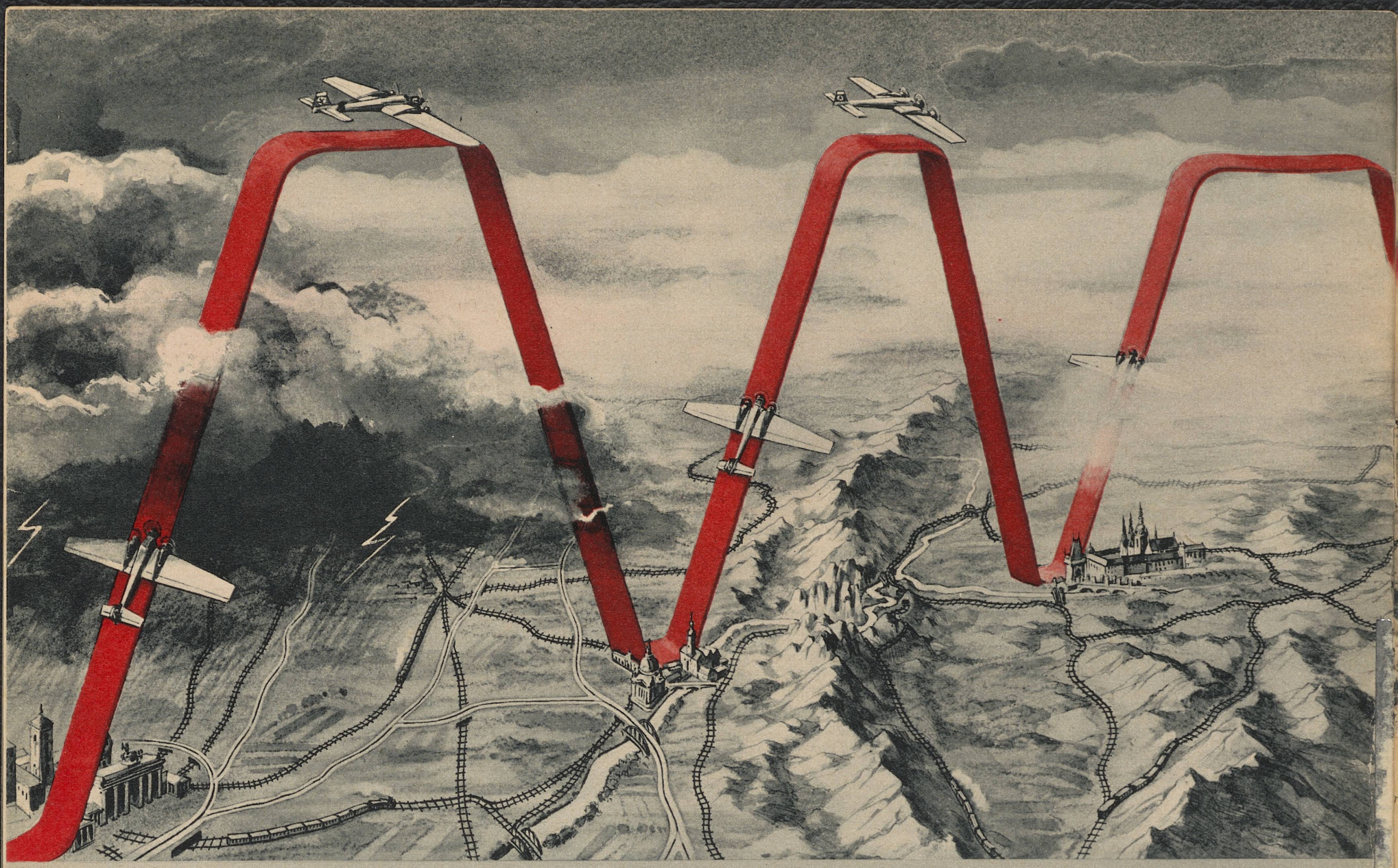
Og fremtidens europeiske lufttrafikk?

Virkeligheten fra „i går" ser annerledes ut enn fantasien fra „i forgårs" hadde utmalet sig fremtiden. Og hva angår virkeligheten av „i dag", flyvningens siste fremskritt og resultater, så hører vi og leser brudstykker om dem i forsvarsmaktens meldinger og i krigskorrespondentenes beretninger. Sannsynligvis vil også denne krig bli ophavet til mange nye og overraskende ting, som vil få en avgjørende innflytelse på utviklingen i fremtiden.

Fysikere og meteorologer, statikere og utstrømningsforskere, motorbyggere og verkstofforskere, brennstoffkjemikere og radioteknikere arbeider stadig med å skaffe de tyske flyvere verdens beste luftvåpen. Disse forskninger og deres resultater vil en dag også komme den sivile lufttrafikk tilgode. Hvilke omveltninger de vil ha til følge, det kan vi ikke en gang ha en anelse om i dag.

Men en ting er sikker: Reisehastigheten gjennem luften vil økes ytterligere. Det første postfly i Mellemeuropa måtte nøie sig med 120 kilometer i timen; i 1926 var flyvehastigheten allerede kommet op i 160 kilometer i timen; ti år senere var den 240 kilometer og de mest moderne





KORTE STREKNINGER ER UØKONOMISKE I LUFTTRAFIKKEN. Et moderne storfly behøver to til tre minutter for å stige 1000 m. Piloten vil alltid opsøke den høide som er den gunstigste for hans flyferd. For det meste finner han høiden mellem 2000 og 5000 m., hvor værforstyrrelser som byger, tåkebanker og luftbevegelser fra jorden ikke når op. På korte flystrekninger fra 200 til 300 kilometer vilde det imidlertid ikke lønne sig å velge den tids- og brennstoffrøvende „omvei" over den gunstigste høide. Bildet viser — i overdreven målestokk den groteske uhensiktsmessighet ved å anvende korte strekninger i lufttrafikken

firemotors trafikkfly av „i går" som f. eks. Heinkel He 70, Ju 90 og Focke-Wulfs „Condor" opnådde reisehastigheter på 350—400 kilometer i timen. Man kan sikkert gå ut fra, at disse hastigheter allerede i dag er overtrufne og at de i fremtiden vil komme op i 700, 900 eller sågar i 1000 kilometer i timen.

Man vilde altså kunde fly fra Berlin til Dresden på bare 10 minutter, men for å komme til og fra flyveplassen vilde man bruke omtrent en time... Av dette eksempel fremgår tydelig hvilken rolle transporten til og fra flyhavnen vil komme til å spille i den europeiske lufttrafikk.

Flyenes tiltagende maksimalhastigheter medfører også forholdsvis store landingshastigheter; dette betinger atter igjen — tross landingsklapper og andre luftbremseinnretninger — lange start- og landingsbaner, altså en utvidelse av flyhavnene. Da slike utvidelsesmuligheter i umiddelbar nærhet av storbyene er meget begrenset, vil man måtte legge dem lengre ut på landet. Transporten til og fra flyhavnen vil derved bli ennå lengere og mer tidsspillende og der opstår fare for at denne transports varighet gjør den ved økende flyvehastigheter innsparte flyvetid illusorisk.

Ja, det var virkelig et tidsrum, da man reiste likså hurtig fra Berlin til Hamburg med de tyske riksbaners spesialhurtigtog der kjørte 130 kilometer i timen, som med det fly der med en hastighet av 240 kilometer i timen fløi den snorrette luftvei til Hamburg!

Allerede i dag overveier man å legge Berlins nye verdenslufthavn lenger ut i rikshovedstadens omegn, f. eks. i nærheten av riksautostradaenes Berliner-ring. Man vil muligens komme til å bygge baner for hurtiggående tog inn til byens sentrum og ellers gjøre alt mulig for å skaffe en hurtig adkomst. I Europas andre hovedsteder er forholdene likedan eller ennå vanskeligere. På en eller annen måte synes der å bli satt en grense for økningen av hastigheten i den europeiske lufttraffik, i det minste for de mest benyttede flyveruter i Europa, hvorav nesten ingen er over 1000 kilometer lang, for med flyvestrekningens tiltagende lengde taper adkomsttiden sin betydning. Man tar gjerne en timelang kjøring til flyhavnen med på kjøpet når man kan reise over Atlanterhavet til Sydamerika på to dager istedenfor på tre uker, eller til Nordamerika på 36 timer istedenfor på seks dager.

Allerede denne refleksjon taler imot korte strekninger i luftens hurtigtrafikk, og dertil kommer et annet moment: Enhver pilot vil velge den høide for sin flyvning som er gunstigst med henblikk på værforholdene; nå i radiopeilingens tidsalder behøver han ikke lenger å holde kontakt med jorden eller å følge en jernbanestrekning for ikke å forfeile sitt mål, slik som hans forgjengere i den radioløse tid. Han vil sette gjennem skydekker for å unngå byger og tordenvær, han vil opsøke den gunstigste vind og stige op i høiere og tørrere luftlag for å unngå nedisningsfaren. Frem for alt vil han tenke på sine passasjerers bekvemmelighet og unngå å fly et par hundre meter over bakken, hvor hver skog, hver vannflate og hver husklynge skaper luftbevegelser, hvorved selv de største og mest stabile fly begynner å huske, denne bevegelse som hos ømfintlige passasjerer utløser en følelse av sjøsyke, noe som man kjenner fra landjorden når man benytter elevator.

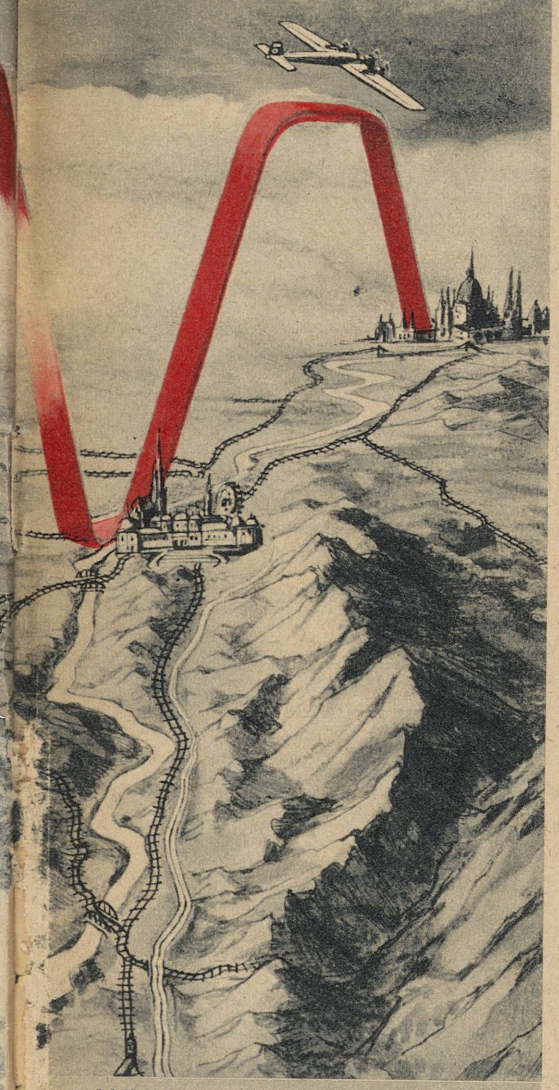
Men det å stige op i høiden koster tid og — brennstoff. Således bruker f. eks. et „Condor"-fly to-tre minutter for å stige 1000 meter; ofte er det slik at man finner de beste flyvemuligheter nettop i tre- til fem tusen meters høide; maskinen vilde altså bruke 10 til 15 minutter for å komme op i denne høide og når dette er skjedd — så må den atter gå ned for å lande, for i regelen så varer denne flyvning i dag med en reisehastighet på 400 kilometer i timen, bare 30 minutter.

Man har på et tidlig tidspunkt innsett slike korte flyvestrekningers urentabilitet. Deutsche Lufthansa har alt fra begynnelsen av strevet efter å forringe dem til det ferrest trafikknødvendige antall. Således gas det i Tyskland inntil året 1928 ennå 55,3 prosent flyvestrekninger med en lengde av inntil 300 kilometer; et år senere var de forminsket til 44,7 prosent. Strekningene på over 700 kilometer blev derimot øket fra 14,2 til 16,9 prosent i samme tidsrum og denne utvikling blir målbevisst fortsatt. Den er blitt bestemmende for hele den europeiske lufttrafikk.

Men man vil heller ikke gi avkall på flyvemaskinen på de korte strekninger; og da kommer man uten videre for luftreiser i det nye Europa til den utvei å innrette en „nærtrafikk" som nøier sig med en forholdsvis ringe reisehastighet under benyttelse av de „foreldede" flyveplasser i storbyenes nærmeste omgivelser. Akkurat som i jernbanetrafikken vilde det altså gis „persontog" for lokaltrafikken og spesielle hurgtigtog for den europeiske fjerntrafikk.

Det europeiske flyverutenett kan i sin nåværende linjeføring, bortsett fra enkelte forandringer, betraktes som avsluttet og også for den nærmeste fremtid som brukbart for alle trafikkbehov. Trafikknettets tyngdepunkt kan naturligvis bli flyttet, London komme til å miste sin betydning som lufthavn i verdenstrafikken, og denne og hin rute kan bli opgitt til fordel for en annen og viktigere forbindelse. Europas flyvetrafikk vil komme til å forlegge sitt tyngdepunkt fra nordvesten til sydøsten, for det er nettop disse veldige områder i øst, hvor jernbane- og biltrafikken ennå ikke er særlig utviklet, som venter på flyveforbindelsene for å opnå den kulturelle og økonomiske kontakt med Europa. Sydøsteuropa med sine folkekrefter og naturrikdommer, Balkan med sine trafikkhindrende fjell vil først ved en livligere lufttrafikk kunne opfylle sin ofte miskjente eller med hensikt foraktede misjon i Europa.

Og det vil være en selvfølge for



Wien **Budapest**

fremtidens europeer, at hans brever sendes til adressaten med det hurtigste befordringsmiddel uten „tillegg for luftpost", likeså lite som våre brev nå for tiden koster noe ekstra „hurtigtogstillegg" for å bli befordret med hurtigtog. Det tyske postvesen hadde allerede på et tidlig tidspunkt innrettet egne „postflyveruter", som ble drevet av Deutsche Lufthansa og fløiet overveiende om natten.

Europas opgave i verdenslufttrafikken

Tilsist vil imidlertid lufttrafikken få sin store betydning som formidler mellem Europa og verden, som oseanenes og kontinentenes betvinger. Den av Deutsche Lufthansa planlagte og allerede forberedte Østasiatrafikk over Russlands og Sibirs urskoger, stepper og sumper og over Kinas fjell vilde ha forkortet reiseveien mellem Europa og Japan med flere uker; den luftrute på Sydamerika som Lufthansa og Air France opretholdt, betydde, tross tidsspillende omveier og mellemlandinger en tidsbesparelse på tre uker sammenlignet med sjøreisen over Atlanterhavet.

Vi er allerede i dag klar over at vi ennå på langt nær har nådd grensen av det våre storfly og flyvebåter kan prestere med hensyn til hastighet, aksjonsradius og nyttelast. De resultater tyske fjernkampfly har opnådd midt ute på Atlanterhavet synes å tyde på det. Condor-flyet med sine 18 tonns flyvekt eller Dornier Do 26 med sine 20 tonns er bare en begynnelse på dette område. Man kan regne med at vi med understøttelse av spesielle start- og landingsinnretninger også kan sende 50- eller sågar 100-tonns fly op i luften og bringe dem ubeskadiget ned på jorden eller på vannet igjen. Disse kjempefly vil sikkert ved siden av det fem eller ti tonns brennstoff, som deres i drift sparsomme råoljemotorer bruker for en 10 000 kilometers reise, også kunde ta med en nyttelast på femten eller tredve tonns. De vil kunne fly tvers over oseaner og kontinenter uten å ty til øier og svømmende støttepunkter, slepeseil eller kataanlegg. De vil alltid kunne velge den rette, den virkelig korteste vei til dette eller hint mål på vår jordklode uten hensyn til om denne luftvei går over tlanterhavet eller over „verdens tak", over Nordpolens ismarker eller over den sorte verdensdels sandørkener.

Og en vakker dag vil denne „korteste" vei kanskje være den at man gjør en innbringende „omvei" gjennem stratosfæren. Der oppe hvor jordens luftkappe begynner å fordunste ut i verdensrummet, er den luftmotstand som et fly har å overvinne betydelig mindre; der oppe vil det ikke være umulig å komme op i timehastigheter på to, tre eller fire tusen kilometer, og hvem vet om ikke jordens sentrifugalkraft gjør sitt til å øke denne hastighet ennå ytterligere. Da vilde en luftreise fra Mellemeuropa til den amerikanske kyst eller fra Paris til Tokio bare være en formiddagstripp og om kvelden vilde man være tilbake igjen ... Men likeså lite som et menneske kan puste i slike høider og tilføre sine lunger det for den indre forbrenning nødvendige surstoff, likeså lite kan forbrenningsmotoren „finansere" sine kraftgivende eksplosjoner i denne fortynnede, surstoffattige luft. Kanskje blir der en gang bygget motorer, som ikke har bruk for luft lenger, eller der blir opfunnet en „kunstig luft" som man tilfører motoren i stratosfæren ... Akkurat som vi også opfant og benyttet surstoffapparatet for at våre flyvere ikke skulde kveles i de store høider. Ja, men så vil lægen innvende at hastigheter på tusener av kilometer i timen vil mennesket vel kunne tåle under flyvning rett frem, men i den første kurve vil den uhyre sentrifugalkraft styrte hans indre organer i et dødelig kaos, han vilde miste evnen til å tenke og hans hjerne bli lammet ... Fremtidens trafikkflyvere vil også lære å overvinne vanskelighetene og farene ved stratosfæriske hastigheter og sentrifugalkreftenes trusler når fremtidens fly først en gang er bygget. Som også de tyske stukaflyvere har lært å opfange og utholde det dødlige støt i nakken når de efter en rasende styrtflyvning atter plutselig river maskinen op i luften igjen.

Det vil da være helt selvfølgelig at flyvepassasjerene fra sine kabiner kan telefonere med sine kjære og kjente nede på jorden akkurat som vi jo også fra tyske skip ute på havet har kunnet snakke med hjemlandet, eller fra hurtigtoget til Hamburg har kunnet ringe op en eller annen forbindelse ved hjelp av den trådløse togtelefon som de tyske riksbaner var de første i Europa til å utstyre sine hurtigtog med.

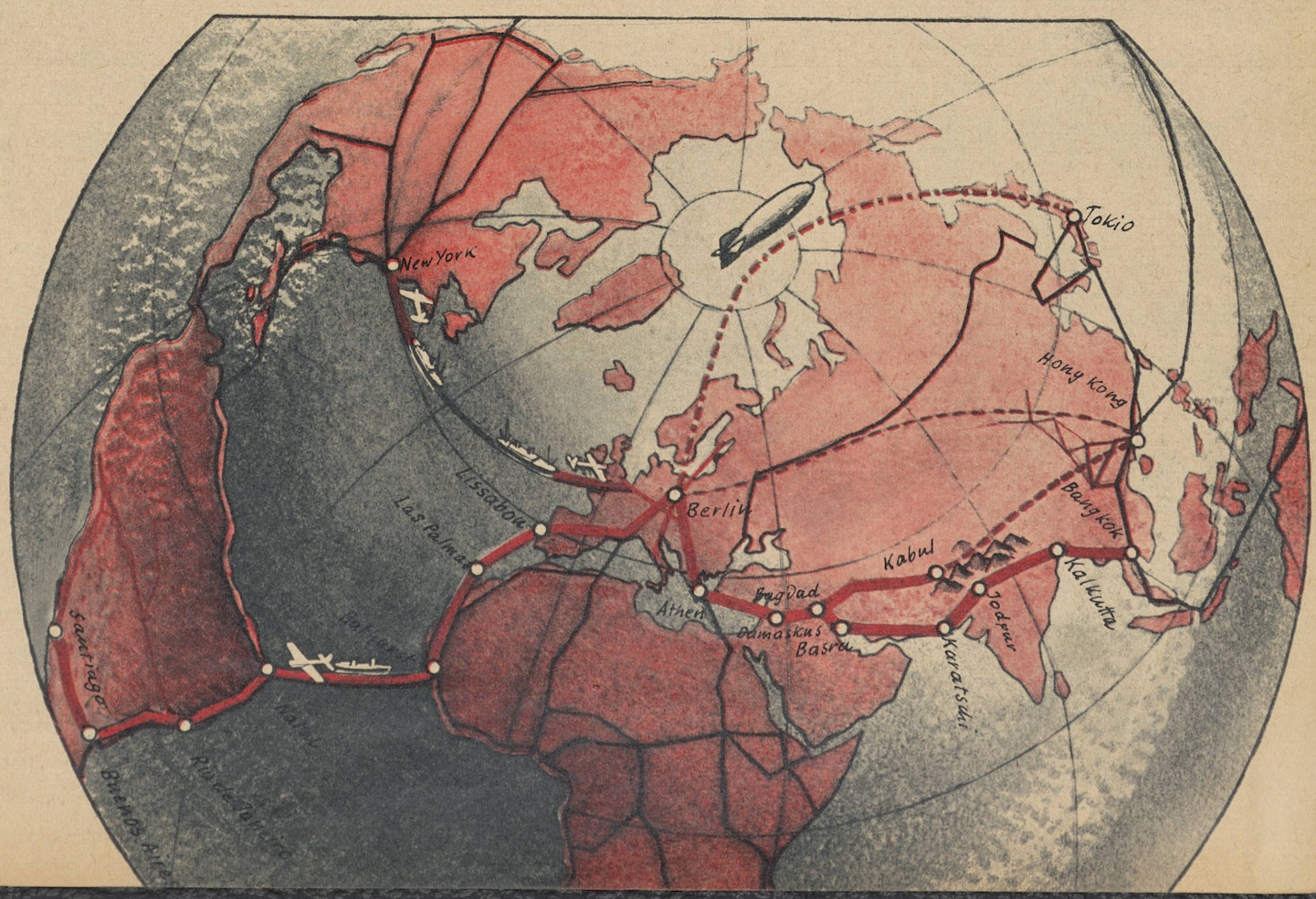
Men allerede i den nærmeste fremtid vil kanskje radiopeiling og blindflyvning være et tilbakelagt stadium, og de trådløse metoder bli betraktet som for omstendelige og tidsspillende for de veldige flyvehastigheter og bli erstattet med en „infrarød-tåkegjennemskuer" og en „sfærekikkert" således at pilotens øine atter kan se direkte uten å ha behov for øret og morsetegnene. Kanskje vil „kursstyringsapparatet" av „i dag", som holder flyet til den en gang bestemte kurs og som betydde en stor lettelse for de tyske Amerikaflyveres tokt over Atlanterhavet, kanskje vil denne tyske ingeniørers opfinnelse allerede „i morgen" være utbygget til en fullkommen „flyveroboter", som trygt og sikkert styrer frakt- og postfly over oseaner og kontinenter, bare fjernkontrollert av et par stasjoner nede på jorden ...

Og „i overmorgen"? ... Det er ikke umulig at senere slekter i sine museer og raritetsamlinger vil se med forbauselse på våre dagers fly og betrakte dem som høist antikverte og omstendelige apparater til overvinnelse av tid og rum. „I overmorgen" vil kanskje hin mystiske tryllekabine bli bli noe helt dagligdags, i hvilken den reiselystne opløst i atomer blir sendt gjennem eteren på den elektriske bølge med en hastighet av 300 000 kilometer i sekundet, for derefter på bestemmelsesstedet i løpet av en utenkelig brøkkdel av et sekund å bli satt sammen igjen til et menneskelig vesen. Da vil kanskje vår jordklode være blitt for liten for våre efterkommeres grandiose planer, akkurat som vårt Europa i dag er blitt for lite således at vi i dag står i begrep med å planlegge og å skape verdenslufttrafikken i hvilken vårt nye Europa „bare" vil være „kjernestykket" ...

Men en ting synes å være sikker: De skyggekonturer som våre dagers oplevelser og erfaringer kaster inn over morgendagen, antyder i et hvert fall et annet bilde enn det „lufttog", som vår fantasi har tegnet på fremtidens himmel. Men også de kloke, gamle grekere tok feil, da de drømte om fremtidens sjøkriger ... og det å ta feil er den mest menneskelige av alle menneskets svakheter.

Bare en ting vil holde sig uforandret, nemlig: flyoplevelsen! Allerede starten, denne alltid så beklemmende avskjed fra jorden. Når flyet slipper bakken, når den svever, når de første vindstøt få tak i den, når den legger sig i den første stigende kurve så at blikket uvilkårlig søker tilbake til jorden. Men denne følelse blir snart fortrengt av en annen, som nå besjeler oss hele flyveturen: det å være løst fra tyngdekraften, å sveve over tingene og menneskene. Til sist beherskes man av en glad seiersfølelse over å ha våget starten! Slik som vi europeere alle en gang vil være stolte over at vi har våget starten — inn i et nytt Europa ...

Ludwig Kapeller



EUROPA — VERDENSLUFTTRAFIKKENS „HJERTE." De røde linjer viser de av Deutsche Lufthansa eller tyske fly trafikerte strekninger; de svarte linjer viser de utenlandske luftfartselskapers flylinjer. De strekede røde linjer betegner de av Deutsche Lufthansa planlagte og allerede forberedte strekninger, den røde strekede-punkterte linje viser den av en tysk luftskibskommandant allerede for 20 år siden planlagte Zeppelin — flystrekning til Østasia ad korteste vei over Nordpolen. Man ser at alt i slutten av 1939 dannet Europa virkelig verdenslufttrafikkens „hjerte", mens kjemperummene i øst, som Sovjetunion og også til og med Nordamerika i forhold til det europeiske rum bare er blitt meget sparsomt trafikert ad luftveien. Alene Deutsche Lufthansas fly har til slutten av 1939 alt i alt tilbakelagt 200 millioner flykilometer, altså kretset nesten 5000 ganger om jordkloden ved Ekvator!







En liten „varina"s dag

Hun selger fisk i Lissabon

1. *Esmeralda, den lille portugisiske fiskeselgerske står op med solen og tilbereder sin enkle frokost*
2. *I fiskehallenes vaskerum renser og sorterer hun sin daglige andel i fangsten*
3. *Toll må det til — den utgjør en escudo, ca. 10 øre*
4. *På veien til øvrebyen går hun sammen med sin venninne, fruktselgersken*
5. *„Fisk, fisk! Fin fisk!" roper Esmeralda og løfter kurven høit op*
6. *Stamkundene mottar den elskverdige piken med hjertelige smil*
7. *Den lille hemmelighet: Hennes venninne Rosas kjæreste har skrevet*
8. *En lav plystring — en ung mann står foran Esmeraldas vindu*

Fotos: L. Fiedler



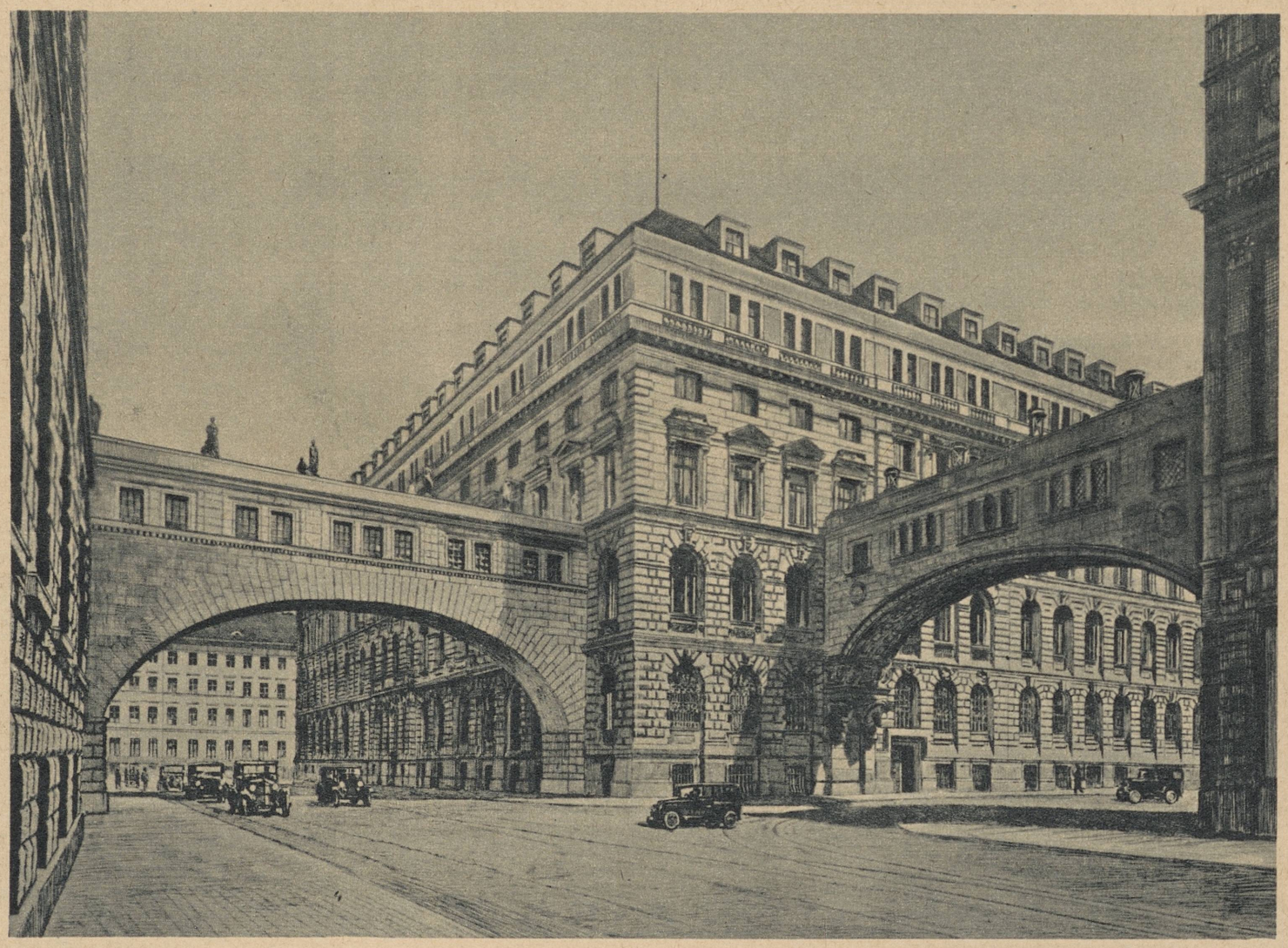








Signal nr. 1. 3. årgang, 1. Januarnummer 1942. Utkommer hver 14 dag Sjefredaktør: Wilhelm Reetz, Stedfortreder: Hugo Messlang Forlag og trykning: Deutscher Verlag, Berlin SW 68, Kochstraße 22-26 Allrett forbeholdes All rights reserved Entered as second-class mattter at the Postoffice of New York, N. Y.



DEUTSCHE BANK

Behrenstrasse 9-13 **Hovedkontor i Berlin** **Mauerstrasse 25-32**
489 filialer

Pålitelig utførelse
av alle bankforretninger
vedrörende reiser, Kapital — og vareomsettning

Finansering av ut- og innførselsforretninger

Signal



En liten „varina"s dag

Lett på foten går fiskeselgersken Esmeralda over Lissabons „Baixa" pa vei til kundene

(Se side 46)

Foto:
Leopold Fiedler