



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.





# HÖGMAN

ILLUSTRERAD TIDNING

GRUNDLAGD AV

FÖR KVINNAN OCH HEMMET

FRITHIOF HELLBERG

SONDAGEN DEN 19 OKTOBER 1919.

HUVUDREDAKTOR:  
ERNST HÖGMAN.

RED.-SEKRETERARE:  
EBBA THEORIN.

## “Bodensee” hälsar Stockholm.



Hovfotograf O. Halldin foto.

*Ett luftskepp, se... Så blev då sagan sanning.  
Hur stolt det simmar under höstens sky;  
bemästrat, tyglat av en käck bemanning,  
det hälsar oss med motorns dova gny.*

*Nu falla skrankorna för oss vid polen,  
vi bo ej längre i ett fjärran hörn.*

*På vida vägar och i fulla solen  
vi bäras snabbt av luftens nya örn.*

*Den tid som gryr, det är den nya vårens,  
en broderskapets över folk och land.  
I dag i Stockholm, nästa dag i Florens  
vi med latinarn hjärtligt skaka hand.*

*E. H—N.*

# När "Bodensee" kom — som budbärare för en ny tid.

En titt in i fartyget — och i framtidens rese möjligheter.

DEN "REGELBUNDNA" LUFTTRAFIKEN började med ett litet mankemang, som kan inge en små befäkligheter i fråga om det "reguljära": luftskeppet kom en dag för sent. Men det berodde, som man vet, på att vi ännu inte hålla oss med luftskeppshall här i Stockholm. Och när luftskeppet så äntligen hade startat, kom det som man hade beräknat:  $\frac{1}{2}$  1 precis.

En tiotusen människor minst hade samlats på Ladugårdsgårde utanför det område, som avspärrats med en svag ståltrådslina och ett så mycket strängare påbud om hundra kronors böter för den, som här vågade beträda — — — Och innanför gränslinjen väntade ett ej heller ringa sällskap. Där syntes kronprinsen med söner, prins Carl med döttrar, krigsministern, tyska, amerikanska och japanska ministrarna, åtskilliga högre militärer och så naturligtvis så godt som hela vår svenska flygvärld.

Vid ett särskilt avspärrat litet område stod på sned en liten prunklös skylt med det i detta sammanhang så betydelsefulla ordet: "passagerare". Några luftresande sågos där emellertid icke till, men väl en ofantlig amerikansk koffert, om vi icke misstaga oss tillhörig den pälsklädda dam, som på detta behagliga sätt skulle göra nerresan som Iduns korrespondent där ute i vida världen.

Man väntade — — — Och så dök luftskeppet plötsligt upp borta över Kaknäskogen. Som en stor grå fisk stod det där i den töckniga luften. Man kunde inte hjälpa det — det klack till i hjärtat på en: kom inte som poesien själv livslevande seglande där — på surrande motorer förvisso och med kurs inåt Ostermalm. Ty dit in bar det, rakt över åskådarnas huvuden, man såg bara den av vinden piskade tyska flaggans röda som en liten fladdrande eldslåga i aktern och märkte, hur passagerarna vinkade genom fönstren i den stora gondolen, vilken en minut tidigare syntes bara som en svag utbuktning på framkroppen. Luftskeppet försvann bakom hustaken — ja, mellan hustaken tyckte man ibland. Med sin tiomila-hastighet tog det sig en tur in över staden, beskådat av ett på hustak och balkonger samlad Stockholm, gjorde så en lov bortåt Lidingön till och landade precis klockan 1 på gårdet.

Landningen, ja — Med den jordbundnes ängslan hade man gått där och undrat, hur väl luftskeppet skulle kunna om man så får säga komma på rätt köl på det tämligen knappt tillmätta landningsområdet. Men när det väl stod över platsen, ja, då hann man inte ens undra längre: från ett par luckor i skeppets framända föllö ett par långa repknippen och strax därpå från en annan lucka ett långt, grovt rep; manskapet — från fälttelegrafkåren — högg tag i trossarna och inom få minuter låg Bodensee där ankrad i människohänder.

De första passagerarna stego ur, nickade åt vänner och bekanta: "God dag! Jo tack, resan var skön, — var ha vi bärare för bagaget?" Man hinner bli blaserad på sju himmars färd! En del inbjudna fingo så stiga uppför de få trapporna, titta in i förarhytten med styrhjulet längst fram, slå sig ner i salongens fåtöljer för några ögonblick, medan skeppet sakta vaggade hit och dit, kasta en blick in i penteriet, varifrån på resan en lätt frukost hade serverats passagerarna — dock icke av nektar och ambrosia, som det ju

rätteligen hade bort vara så där olympiskt ovan molnen, utan av pastejer och uppskuret, kaffe — ur medförda termosflaskor och till tre mark koppen eller samma pris som på kaféerna i Berlin — samt vin.

Själva salongen med sin tjocka röda matta på golvet är trevlig och rymlig och påminner om en elegant första klassens järnvägsvagn. De sammetsklädda vilstolarna stå utmed den långa fönsterraden, så att man bekvämt kan titta på utsikten — d. v. s. det är icke så mycket man ser under färden, utom en och annan trädtopp mellan molnmassorna, om man inte vill äventyra att öppna luckorna och luta sig ut. Så finns där små bordskivor att fälla upp vid stolarna, när man vill ha sin "gemischter Aufschnitt", och små infällningar i fönsterbrädorna för flaskor och glas. Men genom anslag på väggarna får man en vänlig påminnelse att inte i det övermod, som utmärkt alla luftfarare ända sedan Ikaros' dagar, kasta ned någon lömd sektibutelj i huvudet på den stackars pöbel, som krälar kring där nere på jordytan. För resten har samvaron här inne lämnat sina små gemytliga spår. Där står t. ex. en lömd arraksbutelj; där ligger några lösrivna blad till en enquête, som en påpasslig daglig tidning anordnat bland passagerarna: "vad tycker ni om färden? hur mår ni? hur smakade frukosten?" — eller något dylikt. En av passagerarna har tydligen inte vågat sig ut bland luftens och himmelens makter utan att åtminstone ta med en paraply — och nu hänger den där kvarglömd. Jojo, det är alldeles som vid vanliga resor — — —

Framme i förarhytten tar föraren kaptan Flemming, en präktig sjöofficerstyp, käck och munter trots den ansträngande färden, mot sina gäster. Vid besöket tar det förresten en god stund, innan man får komma ut igen. Ty vid utgången står en påpasslig väktare: "nej, bitte, stanna nu, tills här kommit passagerare på." Aha — ens ansevärliga kilomassa skall alltså tjäna till att ytterligare tynga ner luftskeppet, som hundrafemtio man

## Iduns kvinnliga akademi.

MED ANLEDNING AV ATT FRU GERDA Lundequist-Dahlström, som inom Iduns kvinnliga akademi representerar featern, är i tur att utgå ur densamma, rikta vi härmed en vädjan till vår läsekrets att insända förslag på någon kvinnlig representant för samma konstgren att intaga hennes plats. Vidare anhåller akademien, att våra läsare ville inkomma med förslag till pristagare för 1919, med angivande av någon svensk kvinna, som kan anses berättigad till hederspriset, 1000 kronor, för belönande eller främjande av någon förtjänstfull kvinnlig gärning.

Respektive förslagsställare torde så utförligt som möjligt motivera sina förslag samt underteckna dem med sina fullständiga namn och adresser. Förslagen skola insändas till akademiens sekreterare doktor Karolina Widerström, Gamla Kungsholmsbrogatan 19, Stockholm, ju förr dess hellre, men senast före utgången av oktober månad.

utanför stå och hålla fast; och då och då ropas det ut från fören: "här behövs fyra man till — fem man till" — och så slinka några par svenska militärbyxor raskt in genom hyttens fönster. Och när man tränger på, manar väktaren gemytligt-förtroligt: "Här stå millioner människor, som så gärna ville komma in och inte få det — kan ni då inte lugna er här inne de här minuterna?" Till och med prins Carl får, när han vill gå ut bakom kronsprinsbarnen, en vänlig marning: "ett ögonblick!"

Hur resan har varit? Nej, ingen har varit sjösjuk; "men", säger en av passagerarna, "när det var som värst 'gropigt' i luften, fick jag allt, som många andra, luta mig tillbaka och sluta ögonen en stund. Kallt var det också för dem, som ej hade päls — jag fick låna en filt." Över Stettin hade man f. ö. haft en "chock": skeppet hade gått lågt på grund av dimman, och rätt som det var, hade man snurrat lätt in till ett kyrktorn — men föraren påstod ju, han hade siktat det förut.

Om vi så också skulle kasta en hastig, mycket hastig blick in i den del, där maskinernas brummande och grova Calibanvidunder tjänar flyktens ljuse Ariel. Längst fram i gondolen finns förarhytten; där, i förarens trygga hand, ligger skeppets hela fart och säkerhet; där har man styrhjulen samt greppen till barlast- och ventilluckor. Akteröver hänga två sidogondoler med var sin tvåplånings propeller och i den bortersta maskingondolen finns ytterligare en propeller. Under hela färden sitter det en montör och sköter om maskinen i de små trånga sidogondolerna, i vilka man formligen måste känna sig hänga fritt i luften. När montören skall lämna sin vakt, får han på en liten stege klättra upp till ballongkroppen, i vilken en smal gång förbinder de olika "lokallerna" i fartyget. Då alla styr- och övriga apparater finnas i dubbel, ja mångdubbel upplaga i luftskeppet, är driftsäkerheten synnerligen stor.

Med "Bodensee" följde också över femtio kg. post, varibland en stor packe tidningar. Vid två-trehiden kunde man alltså här i Stockholm läsa morgonnyheterna från Berlin. Det är inte så långt mer mellan Drottninggatan och Unter den Linden; vi se i Lokalanzeiger, att Bauer börjat hålla ett tal; om vi skynda oss, hinna vi fram innan han slutat — — —

En knapp timme ligger "Bodensee" på Gärden. En sidomotor börjar plötsligt surra, de andra motorerna stämma in, några kommandorop ljuda — — — I sista minuten, sedan stegen redan dragits in, äntrar en passagerare — när skall det också i luftskeppen finnas anslag: "förbudet att stiga på eller av, medan fartyget är i gång"? — det är direktör Joseph Berghoff, som hade kommit med luftskeppet en timme tidigare för att i Stockholm ha ett kort affärssamtal med sina vänner. Fotograferna ha brätt med plåtarna och filmfotograferna dra på veven — men bara en kort minut, så stå de och veva ut mot tomma luften — undret på propellrar är borta. Det börjar regna, i den kalla blästen skingras folk som agnar för vinden. Men innan de ha hunnit hem, är luftskeppet redan bortåt Ostergötland till — — —

E. TH.

### Iduns byrå och expedition,

Mästersamuelsgatan 45, Stockholm.

Redaktionen: kl. 10-4. Expeditionen: kl. 9-5.  
Riks 1646. Allm. 9803. Riks. 1646. Allm. 6147.  
Red. Högman: kl. 11-1. Annonsskont.: kl. 9-5.  
Riks 8660. Allm. 402. Riks 1646. Allm. 6147.

### Iduns prenumerationspris:

Idun A, vanl. uppl. med julnummer:	Idun B, praktuppl. med julnummer:
Helt år ..... Kr. 14:—	Helt år ..... Kr. 18:—
Halvt år ..... > 7:25	Halvt år ..... > 9:25
Kvartal ..... > 3:75	Kvartal ..... > 4:75
4:de kvartalet ..... > 4:50	Månad ..... > 1:75

### Iduns annonspris:

Pr millimeter enkel spalt;

40 öre eft. text.	Utländska annonser:
45 öre & textside.	45 öre efter text., 50 öre
20 % förhöjning för & textside. 20 % förh.	
särskilt begärd plats.	för särsk. begärd plats.

## Stockholm—Berlin genom luften.

Resebrev från Eira Hellberg.

Iduns speciella korrespondent.

"Bodensee" 8 okt. 1919.

LOSS! — FORTÖJNINGARNA GÅ, DET tredje skottet dånar och manskapet, som stått och hållit gondolen vid marken, springer tillbaka — utan en gungning, lätt och gra-ciöst som ett löv, upplyft av en mild som-marfläkt, stiger luftskeppet upp från mar-ken. Lättare, med sakt ökad frihet, ljud-löst och omärkligt vilar det plötsligt på luf-tens osynliga vågor och de enstaka männi-skorna där nere på marken bli med ens så små, smälta samman med de många tusende andra, och Ladugårdsgärde kryper till en lit-ten buske med ett myller av svarta punkter.

Flyga vi?

Man märker ingenting av rörelse ännu. Tyst och mjukt glider skeppet som en dun-boll in över Stockholm. I en vid krets seglar det fram över staden och ett litet leksaks-byggnad utbreder sig för ens blickar. Där är Stadion med sina trädrullshöga torn och sin plan, stor nog att rymma en mans fotblad. Kyrkans sandspetsar sticka sig fast i mar-ken, huskvarteren äro byggda för Lilleputts folk och det lilla spårwagnsdjur, som lång-samt krälar utefter Strandvägens smala snöre bör ej kunna rymma ens en knappål. Man börjar ovillkorligen le ett fritt och med-lidsamt leende. Rymden ler ju — i obegrän-sad frihet, i farande vindar som i lekfullt tummel susa fram över pygmévärlden där nere. Att i de där små dimensionerna så mycket småsinne och tarvlighet, avund och sorg och förvecklingar kunna finnas! En handfull liv, som kastats ut över en hands-bredd yta — och stormar himlen och pej-lar djupen och förhäver sig i sin Sjal. Bor det egentligen icke ett leende innerst i ska-pelsen? Mona Lisas leende, urkinnans le-ende, då hon ser mannen i all hans litenhet, svaghet och storhet och nödvändighet. Mona Lisas leende från Leonardos duk, gåtfullt och tydligt och evigt gäckande, djupast in i mänsklighetens väsende. Jag lutar mig ut genom gondolens lilla fönster och ler till-baka ned över lilleputtvärlden, mot Männi-skans i sin av gränser spärrade värld. Det är en smula överdådigt — men så där högt uppe ifrån vågar man så lätt det farliga.

Och jag börjar plötsligt längta efter ett ar-китеkternas luftkontor. Här uppe har man en blick ut över stadsplanen. Och förlåt jag frågar — äro vi så rätlinjigt tråkiga i våra svenska sinnen att det Stockholm, som vi se i dess linje- och färgsköna infatt-ning av vatten och skog verkligen är vårt Stockholm, svenskens stad? Däruppe från luften ser man så många skönhetsvärden, så många estetiska brott mot linjer, så mycket, som med en ringa ändring skulle nå skön-hetsvärde. Vartför ha gatorna så fula och tomma ansikten hos oss? Vartför äro hu-sen så dumt skrytsamma eller så opassande påklädda? Stockholm är fött till en skön härskarinna vid Mällarens vatten. Men hon är på väg att bli en bra dålig imitation av gulaschpatronessan. Dessa förfärande raka gator — tager svensken aldrig ett steg åt sidan för att i en gömd idyll låta sitt sinne bli barnsligt och vekt? Dessa ohyggliga gårdar utan en blommans färgljus, ett träs friska grönska, ja icke ens en växande ran-kas linje. Och mot de gårdarna vetta tu-sentals fönster, varigenom människor är och liv igenom blicka på motsatta muren.

Skeppet sticker i en rundad vändning ut över inloppet — skogar, marker och villa-samhället svinna under oss. Boskapen ute

på fälten jagar skrämnd undan för ljudet av propellern, som sätter i med starkare fart. Vi gå på omkring trehundra meters höjd. Solen döljer sig. I ett och annat moln glida vi in och dess fuktiga dimma sveper emot en genom fönstret. Men skeppet sticker ut nosen ur det och drager sin smäckra kropp med återbakom oss. Inne i gondolen gör man det bekvämt för sig. Stolarna ha fällt-bara ryggsöd och tämligen mjuka dynor och behagligt tillbaka lutad har man genom sitt fönster en obehindrad utsikt. I den smala gondolgången mellan platserna går det lyska befålet av och an, ser till att alla ha det bra och innan vi ännu lämnat lilla Trosa kvar i sitt idylliska lugn smälla champagnekor-karna i penteriet och det gula vinet skum-mar i glasen. En skål för en lycklig färd.

Döderhultaren är med ombord. Hans li-delse i livet är att flyga. Så ofta han har kunnat har han följt med svenska flygare på deras uppstigningar från flygfälten och han sitter i spänd väntan på det sensatio-nella i en zeppelinfärd. Men han börjar se besviknen ut. Han saknar spänningen och den där kittlingen i maggropen och han ser ju inte rymden omkring sig, känner icke vin-darne och njuter icke fara. Borgerligt! sä-ger han med oändligt förakt. Och han mu-tar uppässaren att mot hundra mark äntra ut i bagagehytten och hämta hans väskor, vari han förvarar sina träskulpturer. Han vill ha femhundra kronor stycket. Men ehuru alla beundra och skratta åt de lyckade trä-bilderna, finner han ingen köpare. Det är opraktiskt att betunga sig med dylikt på en utresa. Då griper gubben resolut poststäm-peln för Bodensee, som för passagerarnes räkning finnes till hands, och med den stämplar han var och en av sina grupper. Nu kosta de tusen kronor pr styck, säger han och packar in dem igen, dovt och av-gjort missbelåten med zeppelinaren och hen-nes passagerare.

Vi ha icke vackert flygväder. Vinden lig-ger rätt emot oss och maskinerna ha ett hårt arbete att driva skeppet rakt emot den. Det börjar gunga, fönstren ligga plötsligt som golv mot marken. Man kan icke stå i gondolen, men stolarna hakas fast och man märker vida mindre av gungningen än om man varit på ett fartyg bland vågor. Dock gungar det tillräckligt för att man helst skall hålla sig stilla.

Vi ha glidit ut över vattnet. Som grått, valtrat siden ligger havet under oss, kusten försvinner och mellan himmel och hav sticka vi in och ut genom molnen — skymta en vid horisont, ångare och seglare, kobbar och sjömärken, för att plötsligt svepas in i det vita molntöcknet, som sakt låter sig fösas åt sidan av denna flygande valfisk, som sä-ker och smidig sätter kurs genom vindbergen. Ty det finnes dalar och höjder i luften — liksom på havet. Vågorna ser man icke — man får aktge på molnens gång och drifkast.

På dörren in till förarehytten står tyskar-nes älsklingsidé tryckt: Strengstens Verbo-ten. Men befålet öppnar leende dörren.

Det är en rymlig kajuta, belägen allra främst i gondolen. En inbyggd hytt för den trådlösa telegrafan och telefonen och för övrigt rymlig plats för fem sex personer att sitta och stå därinne. Hela väggarna bestå av glasfönster, så att man tycker sig i första ögonblicket stå fritt ute i luften. Mellan kar-tor och signalapparater går man helst rätt fram till föraren. Han står allra ytterst i

gondolens spets med ett litet styrhjul och ett jättefönster inom smala aluminiumbågar mellan sig och rymden. Ett steg — och man vore därute. En stor ruta vid sidan av ho-nom är utlyft, gondoltaket skyddar för de alltför skarpa vindkasterna och här får man ljusningen av färdan! Här är det icke bor-gerligt, som Döderhultaren säger. Här är triumf, en uppenbarelse av intelligensen, som skapat skeppet. Här märker man hur man susar fram och hur fåglalätt det går. De väldiga fönsterytorna visa panoramat där nere — det är Olands norra udde och på högra sidan tecknar sig fastlandets kustlinje dunkelt i det disiga grå. Marconimannen an-mäler att Vaxholm svarar trådlöst och jag får luren över örat och lyss till de signaler, som genom de många milen av stormigt luft-hav utan trådleddning söka sig fram till oss, där vi sväva i rymden på allt längre och längre avstånd från den telegraferande. Te-telefonluren ligger obegagnad, dess ledning kopplas blott in i telegrafens jordledning för att man skall kunna samtala. Men för sven-ska stationen äro de meteorologiska förhål-landena i dag ogynnsamma.

En färd med luftskepp, som går över vatt-net, är i en väderlek som denna enformig, ja jag tror egentligen att luftfärder, då de mist det första nyhetens behag erbjuda de bästa arbetsmöjligheter för passagerarne. Städer och folk äro så djupt under en att man inga detaljer uppfattar. Ingenting hindrar en. När mörkret bryter in fändas. de elektriska lamporna. Man har ett bord framför sig och skriver ostört brev, sitter med handarbeten eller en bok. Det finnes säkra klammare för fyllda glas, och utan något som distraherar uppmärksamheten varken i form av stationer, sevärdheter, konduktörer, rök, tunnlar, dålig luft, nya passagerare eller vad allt som stör på låg och båt, kan man utmärkt isolera sig. För affärsmän bör en luftfärd vara oskattbar. Luftskeppet går också mycket säkrare än en vanlig båt.

Lilla Kalmar beskådar oss plötsligt och ju längre vi komma mot öppna havet desto starkare blir vinden. Från Berlin till Stock-holm gick Bodensee med omkring hundra-trettio kilometers fart i timmen. Vi gå mot vinden med fyrtioåtta. Det är klart att resan blir förlängd. Man talar i styrhytten om Ber-lin vid elvålden. Timmarne ha runnit undan och skymningen möter oss, lätt och blå, när vi glida ut över havets vidd.

Bodensee har kallt bord att servera. Man får tre skivor kalvstek, smör och bröd för mark 14:50. Det serveras på små alumini-umbrickor, som häktas fast framför passa-geraren. Herrarne längta efter sina rökdon men det är för bensingasens skull förbjudet att draga eld inom skeppets område.

Land! ropas det.

Man längtar efter det — stormen viner, maskinerna mumla — i ett — i ett — minut efter minut, timma efter timma.

Men nu blir en och annan av passagerarne sjösjuk. Och jag börjar så smått jämföra Bodensee med ångare och fåg. På båt kan man få sträcka ut sig, gå i trappor, på däck, i matsal och salong. Tåget må rusa aldrig så fort, men det stannar emellanåt, om ock-så blott för en minut. Det skänker ett av-brott, som ens nerver och muskler behöva. Här vet man, att skeppet ej stannar förrän vid målet. Man kan varken få röra sig fritt eller hoppa av, om man skulle vilja det. Man är där man är, säkert förankrad i en lätt

Varje omtänk-sam husmoder bör försöka

**CHROMOL TVÄTTPULVER**

Resultatet blir glädjande

**TAPETKOMPANIET**

Katarinavägen 7, STOCKHOLM  
R. T. 9905. Telegr.-adr.: Tapetkompaniet.

Säljer bästa TAPETER över hela riket. Största sortering av modernaste in- och utländska kvalitéer till lägsta priser. Begär omgående prover från oss. Till landsorten mot postförskott eller efterkrav. Bästa inköpskälla för målare och större förbrukare.

länstol, klädd med tunna sammetsdynor, och med ett litet aluminiumbord fasthakat framför sig. De där långa färderna kring jorden måste ha hytter, soffor, stora utrymmen, om man skall ha lust med dem.

Ja, ja! säger befälet. Bodensee är ju också blott för korta färder. Och för några timmar är gondolen ju bekväm nog.

Mörkret fälnar, men månen genomdränker det med matt silver och väver en blänkande stråt över skummiga vågor, som långt under oss häva och vagga. På ena sidan om skeppet rida fantastiska molnformationer med. Det är mörka riddarborgar, berg och skogar, det är härar, som rida upp över kullar, raserade städer, som hemiska och öde spöka. Man måste se efter två gånger innan man är säker på att det är molnen, som ställa kulisser.

På andra sidan lyser en klar natthimmel med mildt månljus och svagt glittrande stjärnor. Långt under oss glimma fyrarne till i sitt tysta teckenspråk.

Timmarne förrinna. Vi ila så säkert framåt, enformigt vagnar havet under oss, man fördjupar sig i en bok eller ett samtal.

Det är Bornholm — en hemtrevlig liten trädgård i svag månskymning, med kliffer och långa vadstränder omspolade av mjuka, långa dyningar, med ljuspunkter i små gömda hus.

Nu ökas farten, den stora maskinen går i arbete. Man har måst spara på bensinförrådet emedan man icke säkert visste vilka överraskningar vädret kunde bjuda på över havet.

Den ökade farten märkes icke inne i gondolen. Man ser blott att föremålen därnere snabbare försvinna.

Vinden avtager, gungningen blir ringare och när äntligen på kvällen den första skymten av tyskt fastland upptäckes, blir jublet stort. Det är Svinemündes finsvängda jordhorn, som sticker sin spets ut i vattnet och på sina dyngördlar i halvmånar av glittrande ljus hälsar oss välkomna. Människornas lampor därnere glindra vänligt och smått, men den tyska jorden breder sig som en ädelstenssömmad vadmalsmantel under oss i månatten.

Och det är som om luftskeppet vetat att det kommit hem. Det har havet bakom sig, sin egen födelsemark under sig och i ett nu, kastar det försiktigheten åt sidan och stiger.

Kurvan inne i gondolen ritas allt högre av stiftet. Den visar på nära tolvhundra meter.

Det verkar som om skeppet stannat och orörligt hängde i luften. Marken bleknar in i mörkret ett ögonblick för att sedan så mycket klarare synas. Vi höja oss ljudlöst in i en värld av gletscher — Iskall strömmar luften emot oss. Snövita molnjättar resa väldiga fjälltoppar omkring oss. Det blir så lätt att andas. Ren köld, obefläckad vilhet, och allt högre stiger skeppet, rätt upp, skikt efter skikt. Över molnfjällen stiga nya månblå vidder dränkta i ett renare, friare ljus. Mellan frasiga moln skymta städer och marker som ett långt, långt avlagset panorama, som här uppe ifrån upplyses klarare och skarpare än på lägre höjd.

Det är bara knappa ett tusen tvåhundra meter.

Det var på tre och fyratusen meters höjd luftens stridsflotta drabbade samman —

En stund glida vi fram däruppe. Så gå vi i sned, långsam sänkning ned till sexhundra meter och ila fram genom natten över sovande städer, byar och vatten tills vi vid elvatiden se signalerna från Berlins hallar. Själva den tyska huvudstaden ligger så mörk och stilla. Ingen ljuspark förräder att det är en storstad. Matta och ensliga lysa ljusen.

Skeppet måste kryssa i luften innan det slutligen kunde sänka sig ned på flygfältet och med sina linor fattade av manskapet drogs intill marken. Stilla vilade det omedelbart över gräset. Men passagerarne fingo ej stiga ur. För belastningens skull måste vi kvarbliva i gondolen medan folket därute drog skeppet över det väldiga fältet och ett jättestort källand fram till en skena, vid vilken den kedjades och med maskinkraft fördes in i hallen.

Jag tror det tog nära en timma att landa och komma in i hallen. Men efter vindens vin och propellerns ljud var det en verklig njutning att i natten, svagt upplyst av en strålkastare, så ljudlöst stilla glida längs marken över det daggvåta gräset. Manskapet förde skeppet vid linorna från för och akter och vid sidan av gondolen gingo några män som höllo den i riktning. Blott sällsynta kommandoord ljödo och tystnaden, det fjäderlätta, ohörbara färdandet var skönhet.

Hallarne äro enormt stora och se ut närmast som en järnvägsstation. Inspektörens

rum, tullens, telegrafens, passviseringens, bagagets — här fattas intet.

En med ljusa korgmöbler inredd väntsal, försedd med blommor och tidningar, tog först emot oss. En söt och redig ung flicka utlämnade bagaget, som firades ned genom luckorna från skeppet. En älskvärd tullnär kastade en knapp blick i väskor och koffertar och det var med en häpen undran man frågade sig om detta var Tyskland då man utan passvisering och med så gott som ingen tullkontroll fann sig stå utanför hallen inför den väntande omnibussen. Det forna militära tonfallet var borta. Man kände sig nästan som om man tappat känningen med tyska folket i och med att "Strengstens Verboten" blivit lamt. Och när vi bestego den väntande omnibussen, som från hallarne i Staaken, Spandau, förde oss den en timma långa vägen in till Berlin — sist genom Tiergarten, där Siegesallés vita statyer ännu orubbade kvarstå — voro vi stolta, glada, trötta och belåtna. Den första flygfärden med framtidens luftskepp har gjorts från Stockholm till Berlin. Vi ha lyckligt landat efter en färd, som trots storm och gungning var härlig och oförglömmelig. För Döderhultaren är den för borgerligt säker. Man färdas med en god ångslup, som omspolas av ren, frisk luft och ljus, icke löper fara att stöta på grund eller seglas i kvav och snabbt, lugnt och renligt för en från plats till plats vida fortare, behagligare och friare än de jordbundna forskaffningsmedlen.

Den som i likhet med den gamle bondskulptören drömmet om att med en fallskärm få störta sig ned från tusen meters höjd, den bör ju förvisso välja andra flygmaskiner. Vi andra borgare — ha vi något emot att med en bok i handen bekvämt tillbakalutade glida genom luften i en lätt och svingande fart, behagligt oberörda av damm och främlingar och medan vi ovan molnen se illustrationerna till vår barndoms sagor fåvla med fågeln, som på utspända vingar nyfiknen söker glida in och göra bekantskap med det nya fågelvidunder, som i sitt inre bär människor?

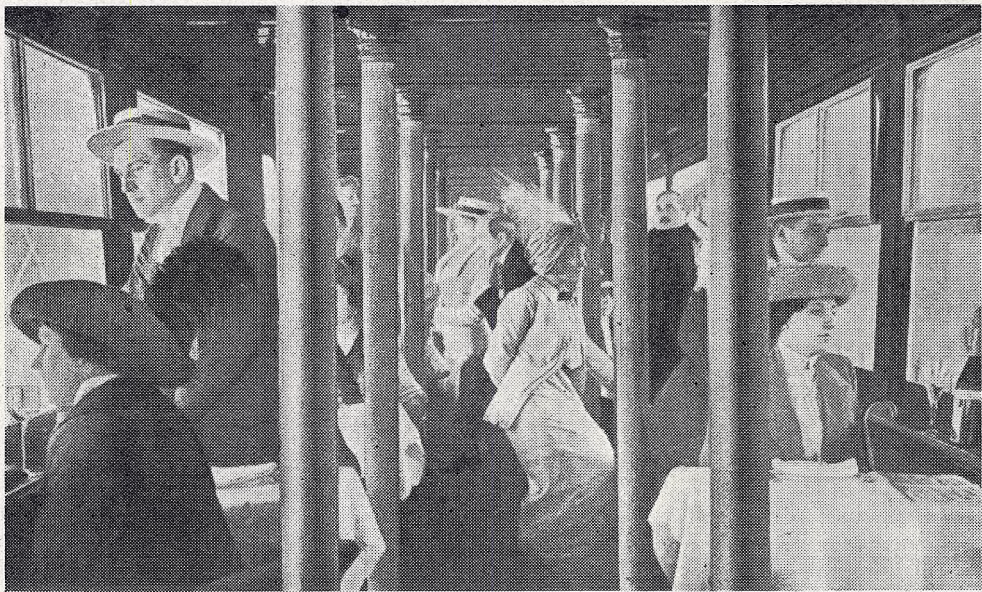
#### Ett extra brevkort.

Unter den Linden, klockan 2 på natten.

Bodensees gondol ekade av hurraropen för befäl och manskap, när vi ute i luftskeppshallen togo avsked.

Men på Unter den Linden smattra genuint svenska svordomar mot det jättefonster som svart och tomt gapar emot oss från Hamburg — Amerika-linjens kontor.

Av de tjuguen passagerarne med Bodensee hade omkring tio säkerhet om hotellrum. Resebyrån i Stockholm och befälet för Bodensee försäkrade, att då Hamburg—Amerika-linjen, som är bolagets tyska agenter, erhållit telegram om antalet passagerare, skulle resebyrå med absolut säkerhet komma att hålla ett antal rum reserverade. Tiderna i Berlin äro sådana, att en främling utan förutbeställt rum är fullkomligt hänvisad till gatan eller i bästa fall en järnvägsväntsal. Det kan ju synas självklart att en ansvarig och ordentlig stor resebyrå skall i tider sådana som de nuvarande erinra sig det och vid en sådan undantagsfärd som Bodensees organisera sina åligganden bättre. Nu mötte en omnibus vid Staaken och den förde oss alla till byråns kontor på Unter den Linden och där lossades passagerare och bagage av mitt på gatan klockan två på natten. Man fick skaffa sig droska hur man ville och fara vart man ville. Ingen droska att se, intet stadsbud att finna. Väs-



"Döderhultarn är med. Sjögång i luften. Eljes trevligt. Bläser mer över land än vatten. Om-bord å "Bodensee" onsdagkväll den 8 oktober. EIRA HELLBERG."



**Tuppens Zephyr**

och ni köper ingen annan.

**Iduns Kokbok**

av  
**ELISABETH ÖSTMAN.**

är den bästa kokbok för det svenska hemmet. . . .

9:de upplagan nu utkommen.

Pris kr. 7: — inbunden. . . .



## Mathilda Silow död.

SÄLLAN KAN MAN I FRÅGA OM EN BORTGÅNGEN med så stort berättigande som vid Mathilda Silows bår tala om en "livsgärning". Ett helt, stort med hela hennes liv innerligt sammanbundet verk, som efter hennes död skall bära frukt i andras liv och gärning. Mathilda Silow var otaliga unga kvinnors vän; till henne kommo de många från skilda delar av vårt land, som ville pröva sina krafter i arbetet, som ville "göra nytta" för sig eller som helt enkelt voro tvungna att lära sig stå på egna ben, och hon hade intresse och förståelse för alla. Ja, mer än det, hon hade möjlighet att hjälpa dem. I tjugoofta år, eller ända till för tre år sedan, var hon Fredrika Bremerförbundets stipendiefondens sekreterare. Som fru Sophie Adlersparres, Esseldes, nära vän och så småningom också högra hand, fick hon till stånd det företag, som blivit en av det av fru Adlersparre stiftade Fredrika Bremerförbundets hörnstenar i dess arbete för kvinnan: den studie- och yrkesstipendiefond, vars avkastning skulle användas till att ge den kvinnliga ungdomen utvägar till självförsörjning,

gärna just på sådana för kvinnan ännu nya arbetsområden, där hennes insatser kunde bli av verklig betydelse.

Som förvalterska av stipendieinstitutionen började fröken Silow med två tomma händer. Men det var en bärande tanke, som låg bakom institutionen, en sådan, som måste slå igenom, när den eller de rätta personerna ta hand om den. Och fröken Silow var i sällsynt grad "den rätta". Hon hade den viljans eld, som skulle till, och en fast övertygelse om att kvinnan duger till allt, bara hon får tillfälle utbildade sina förståndsgåvor och själsförmögenheter. Också utvecklades företaget snabbt, och när fröken Silow med 1915 års utgång lämnade sekreterarebefattningen, vid vilket tillfälle hon utmärktes med Illis quorum, hade fonderna vuxit till nära en halv million. Och fast grundad som institutionen nu är, har den en stark vidare växtkraft: f. n. utgöra fonderna 800,000 kr.

Som personlighet var Mathilda Silow sådan, att hennes minne måste komma att djupt inristas i deras hjärtan, som stodo henne nära: självständig och entusiastisk, varmhjärtad och humanistisk och med ett varmt deltagande och ett vaket intresse för allt mänskligt.

kor och koffertlar fornade upp sig på trottoaren i mörka natten och byråns representant som mött vid Staaken, vände döv ryggen till för hotelser, böner och frågor. Det angick honom icke alls hur herrarne redde sig. Adjö.

Jag hade ett rum beställt och lycklig nog att erhålla en bil tog jag Dödenhultaren och tre icke tysktalande herrar med till mitt hotell. Vi stannade på vägen vid olika hotell och med rörande naivitet försökte en av herrarne på engelska att beveka en tysk portier att ge honom husrum. Även med tyska ord hade det emellertid varit lönlöst och slutligen hamnade alla herrarne för natten i damrummet på mitt hotell. Och det hade de uteslutande tur och lycka att tacka för. Portieren intresserade sig nämligen för zepelinare och det bör kanske sägas i tryck som en vänlig maning till Tysklandsresenärer, att den för dem mäktigaste potentaten inom tyska gränser numera icke är polisen utan hotellportieren.

Men Hamburg—Amerikalinjen har med en oförlätlig nonchalans handhaft sina åligganden. Byrån skulle väl åtminstone söjt för biler eller droskor eller stadsbud för bagaget. E. HBG.

## Löftets land.

Berättelse av HILDUR DIXELIUS-BRETTNER.

(Forts. från n:r 39.)

MEN HAN HADE EJ GÅTT MÅNGA STEG förrän han erinrade sig, att han glömt stänga spjället i badstugan. Han lämnade henne och hon såg honom brådskande skjuta i väg efter lappen.

Men då Sara Alelia kom hem, var där stor uppståndelse och oro och hon hade en hel timma sökts av tjänstefolket. Pastorn hade fått ett nytt slaganfall och efter vad man kunde förstå, var han redan död.

Sara Alelia hade bleknat. Så hade hon sprungit tillbaka ut i mörkret. Hon sprang över gården och jagade framåt, en piga följde efter henne och hann upp henne och förde henne tillbaka. Men hon raglade och vändades högt. In till den döde kunde ingen förmå henne att träda. Hela natten gick hon av och an i sin kammare. Pigorina vaktade utanför dörren, att hon icke skulle taga sig något till i sin förtyvlan, den där fyllde dem lika mycket med undran som med skräck.

V.

Då pastor Samuel Unæus begrovs trädde Norenus, sedan akten var slut, fram till gra-

ven och gav den döde följande eftermäle: "Du var en fridens man, Samuel Unæus, du var som en kvarn som står i en bäck och förlustar sig". Sedan gick han utan att se sig om genom hopen av lappar och allmog över kyrkogården och begav sig till prästgården. Där gick han direkt uppför trappan till Sara Alelias kammare, den hon ej lämnat sedan aftonen för dödsfallet. Han fann henne sittande framme vid fönstret, hon satt med händerna tunga, knäppta i knäet och såg framför sig. Norenus drog fram en liten lykta ur en innerficka på sin rock. Det var en liten egendomlig tingest, rund, vid pass ett halvstopsmått i höjd. Den var av någon plåt som tydligen en gång haft guldfärg, men som nu var rätt svartnad. Den var genombruten och fint arbetad, en ma-



EDVARD BERGGREN, DEN SÄRSKILT inom porträttmålningens gebit framstående konstnären, har innevarande höst blivit utnämnd till överlärare i figurteckning vid Tekniska skolan, varjämte han övertagit ledningen av den sedan många år välkända Althinska målarskolan härstädes. Otvivelaktigt kommer detta konstinstitut att under hans talangfulla styre gå en ny och rik utveckling till mötes.

donna och annat i mönstret förde tanken på något katolskt. Norenus satt med lyktan på sitt knä. Så såg han upp på Sara Alelia, så åter ned på lyktan.

"Då Samuel Unæus och jag en gång i våra studentdagar, det var år 1760, i september månad gemensamt färdades ned till Uppsala, övernattade vi på en gästgivaregård invid Söderhamn. Där var många resenärer och jämte oss bäddades åt en liten svart, fransktalande man i salen. Han var en munter man som sjöng graciösa fransyska kärleksvisor till ett litet fyndigt stränginstrument. Vi hade en nöjsam natt. Han reste tidigt på morgonen, men då hans karriol redan rullade ut för gården sågo vi, att han glömt den lilla lykta som hela natten brunnit bredvid honom. Vi hastade för att hinna honom, men han tog ej lyktan utan ropade blott: "c'est un souvenir pour vous, Messieurs". Vi hade både fått mycken sympati för mannen och båda funno vi tingesten äga originalets behag. Men Samuel Unæus ville avstå den åt mig — Samuel Unæus stod aldrig på sitt, men han stod och höll den länge och betraktade den och studerade mönstret; han sade att den sannolikt en gång brunnit framför någon helgonbild i ett katolskt tempel. Men han räckte mig den, att jag skulle behålla den, 'men om du överlever mig', sade han, 'skall du på mitt begravningsdag bränna ljus i den lyktan och läsa Davids 46 psalm'. Han sade det leende, med det behag som var honom eget i hans unga dagar. Inte därför har jag bevarat lyktan, Samuel Unæus var för mig en svärmare, men den natten med den fransktalande främlingen, som sjöng söderns kärleksvisor, har varit mig ett behagligt minne i det Egyptiska tvånget."

Han höll upp lyktan.

"Nu skola vi göra Samuel Unæus till viljes och fända ljus i lyktan, fru Sara Alelia, och läsa Davids 46 psalm." Han öppnade lyktan, därinne stod en liten vaxstapel som han tände. Så satte han lyktan framför sig på bordet.

Sara Alelia hade hela fiden suttit som då han kom in med huvudet böjt och händerna tunga knäppta i knäet.

Men Norenus hade fått upp en bibel ur fickan, han var suggererad av sin tanke och gick helt upp i den. Han satt vid bordet med boken och den lilla lykta framför sig. Det var stilla, tyst i kammaren, höstdagens skymning föll tät, skenet från vaxstapeln silade genom den lilla madonnans gloria. Norenus läste:

(Forts. sid. 606.)

# När få vi lufttrafik i Sverige?

Ännu stå vi "utanför porten" men kanske till nästa vår —

"BODENSEE" VAR den första förebåda- ren till att också Sverige skall komma med i världslufttrafi- kens nät. Men ett betydelsefullt tecken var, att när "Boden- see" kom, hade vi ingen luftskeppshall att taga mot honom i, — det blev därför bara en kort visit, och ingen vet, när den kommer att upp- repas.

Att här emellertid arbetas energiskt på det att Sverige ej skall komma utanför luftens banor, det är främst Svenska Lufttrafikak- tiebolagets för- tjänst. Vi ha vänt oss till bolagets verkstäl- lande direktör, kap- ten J a c o b s o n, med



måste komma ihåg, att vi på flygområdet äro i ett betydligt ogynnsammare läge än de krigförande länderna. I dessa har man för det första mycket rikare erfarenheter än vi, för det andra finns där en högt utvecklad flyg- maskinsindustri och för det tredje ett ofantligt antal aero- dromer och flygsta- tioner.

Dessa äro de tre kardinalpunkterna, och vilken av dem vi än ta upp, skola vi se, att utlandet stå- tar med ett ofantligt plus framför oss. För det första: erfarenhe- ten, de många trä- nade hjärnorna och händerna — — — Vilken teknikens tri-



en förfrågan om hur det ställer sig med den svenska flygtra- fikens framtid — ty fastän det är luften, det gäller, står den väl ändå inte så helt "i det blå".

— "Det är ett prob- lem, som man inte lö- ser mellan kl. 11 och middag", blev svaret, "och vill man börja en verklig flygtrafik, är det inte nog med att man har litet fan- tasi och kan köpa sig några maskiner. Man



umf flygningen än må vara, så är det dock just det personliga, som däri spelar den största rollen. På in- tet annat område hän- ger så det hela på föraren. Och hur är det i Sverige? En el- ler två svenskar ha ut- rättat något ifråga om flygning som även ef- ter utlandets mått kan anses särskilt fram- stående; alla de and- ra, som vi sett över våra huvuden hantera sina maskiner med

1. "Bodensee" simmar in över Ladugårds- gårdet rakt på land- ningsplatsen — en flott manöver. 2. D:r Eckener och Svenska lufttrafikbolagets di- rektör Jacobson. 3. Scen från resebyrån i Operahuset. Mannen i mitten med glas- ögonen, resebyråns

allkunnige chef herr Sellberg, som under en följd av år skött långreseprogrammen för det resande Sve- rige men ock för tu- rister i allmänhet och därigenom blivit en populär personlighet. 4. Kronprinsen och prins Carl åse land- ningen.

det suveränaste förakt för tyngdlagarna, äro utländingar.

Och så några ord om flygmaskinsindustrien — jag förutskickar därvid, att lufttrafiken även i all framtid kommer att arbeta på två vägar: med flygmaskiner och med luftskepp. I de krigförande länderna har man naturligtvis nu en hel mängd krigstyper, som emellertid äro oanvändbara för fredliga ändamål. Att bruka dem i kommersiell trafik skulle vara lika oekonomiskt som att gå med post i pansarbåtar, och därtill riskabelt. Livslängden för en flygmaskin har under kriget varit en femtio, sextio timmar; men det är skillnad, om en fabrikant gör en maskin med tanke på en så kort, men glänsande bana, och om han gör den för det tvåtusentimmarsliv, som är önskvärdt för en "fredsmaskin". Overallt i utlandet arbetas det nu emellertid intensivt inom flygmaskinsindustrien, och jag tror, att det helt enkelt vore oklokt av oss att i det avseendet söka tävla med stora världen. I fråga om flygmaskintyperna stå vi efter och måste — vänta helt enkelt.

Alldeles detsamma gäller naturligtvis om luftskeppstillverkningen. Men den ha vi ju aldrig heller försökt oss på och för övrigt är det en så speciell tillverkning, att endast ett fåtal i hela världen behärska den. Tyskland står på det fäl-



av flygvägar. Man måste komma ihåg: flygningen sker ej raklinjigt, och särskilt vid kommersiell trafik måste man lägga routerna längs på förhand utstakade sträckor, där det så gott som varje ögonblick finns möjlighet till bärgning, om något skulle ske. De som makt och pengar hava, ha emellertid i Sverige ej gett oss några flygstationer (med undantag av arméns och flottans, som ju dock användas blott för militära ändamål), och naturen har ej gett oss de stora plana ytorna med de många räddningsmöjligheterna. Men i stället ha vi sjöarna, där om sommaren hydroplan och om vintrarna skidskoda plan kunna landa.

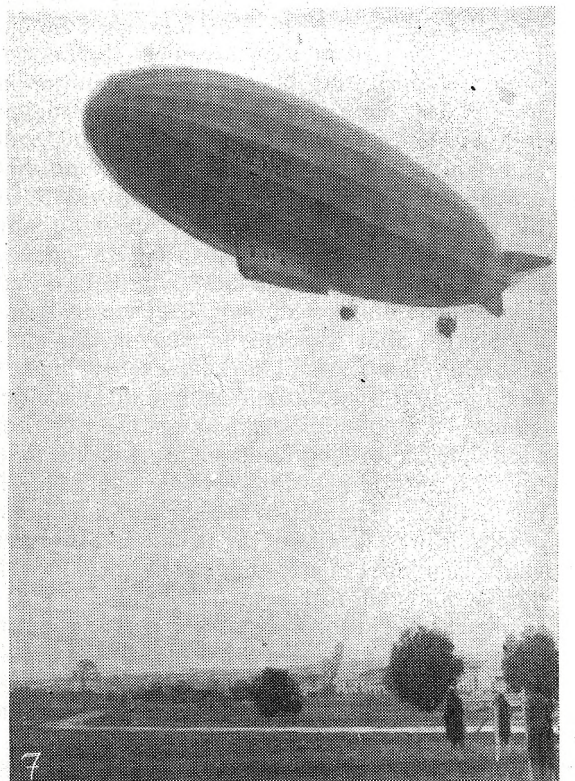
Först när vi i Sverige ha flygvägar och stationer klara, kan det över huvud taget bli tal om någon lufttrafik på allvar — ty lufttrafik på allvar, det är sådant med bestämda avgångstider och taxor och ordning och reda, you know; privat eller sportflygning för förmögna personer skulle ju däremot kunna börja när som helst. Den mycket viktiga frågan, som snarast behöver lösas, är då den, om staten skall åtaga sig flygväsendet, om vi alltså skola få "statens flygvägar" liksom vi nu ha "statens järnvägar" med generaldirektörer, flyglotsstyrelse o. s. v., eller om det skall lämnas åt det privata initiativet. I utlandet har frågan i allmänhet lösts så, att staten åtagit sig

anläggningarna åtminstone av flygvägar, medan själva driften omhänderhas av privata, som fått koncession".

Hella denna exposé bör ju stämma en till försiktighet och kanske skepsis, men vi våga i alla fall en fråga, den för en fåvitsk och lekman kanske viktigaste frågan: "När? — — — när kan lufttrafiken börja?"

Kapten Jacobson aktar sig att svara direkt: "Provisoriska flygvägar hoppas vi ha färdiga till våren", säger han, med huvudstationer i Stockholm, Linköping, Göteborg och Trelleborg."

— "Och flygningen då?"  
— "Mellan Paris och London flyges där nu regelbundet två gånger om dagen", säger kapten Jacobson. "Men Stockholm och Göteborg är tyvärr ej detsamma som London och Paris. För att en flygtrafik i Sverige skall kunna bära sig, måste den stå i den närmaste anslutning till den internationella. Det är också fördenskull som Svenska Lufttrafikaktiebolaget varit med om att bilda den internationella association för lufttrafik, till vilken äro eller bli anslutna bolag från hela Europa. Och de huvudutfartsvägar, vi planera, äro två. Stockholm—Göteborg med fortsättning i en route Göteborg—Köpenhamn eller Göteborg—Esbjerg—Amsterdam—London samt Stockholm—söderut med utfartsväg sannolikt i Trelleborg



tet främst och därefter kommer Italien. Även England har på sista tiden gått framåt, såsom det bevisat med sin "R 34", som dock ännu är långt ifrån lämpad för kommersiell trafik — nej, då är det annat med "Bodensee".

Men utlandet har inte bara förare och flygmaskiner, det har också aerodromer och flygstationer i mängd. Man behöver bara där med några enkla anordningar förbinda flygstationerna med varandra för att strax få ett ordentligt nät

5. Kaptenlöjtnant Heinen, "Bodensees" förare på återresan. 6. Luftbolagets direktör, kapten Jacobson i samtal med prins Carl. 7. "Bodensee"



och därifrån över Warnemünde till Hamburg—Amsterdam—London eller Trelleborg—Berlin o. s. v. Vi ha även fört underhandlingar med motsvarande bolag i Finland om flygning vidare till Petrograd, men i bolsjevismens Ryssland är problemet ju ej aktuellt.

Alltså, så ha vi planerat, men vad själva flygningen behöfver — nej, vi stå utanför porten vi."

— "Men om det bara på allvar knacker på den porten utifrån, kan (Forts. sid. 607.)

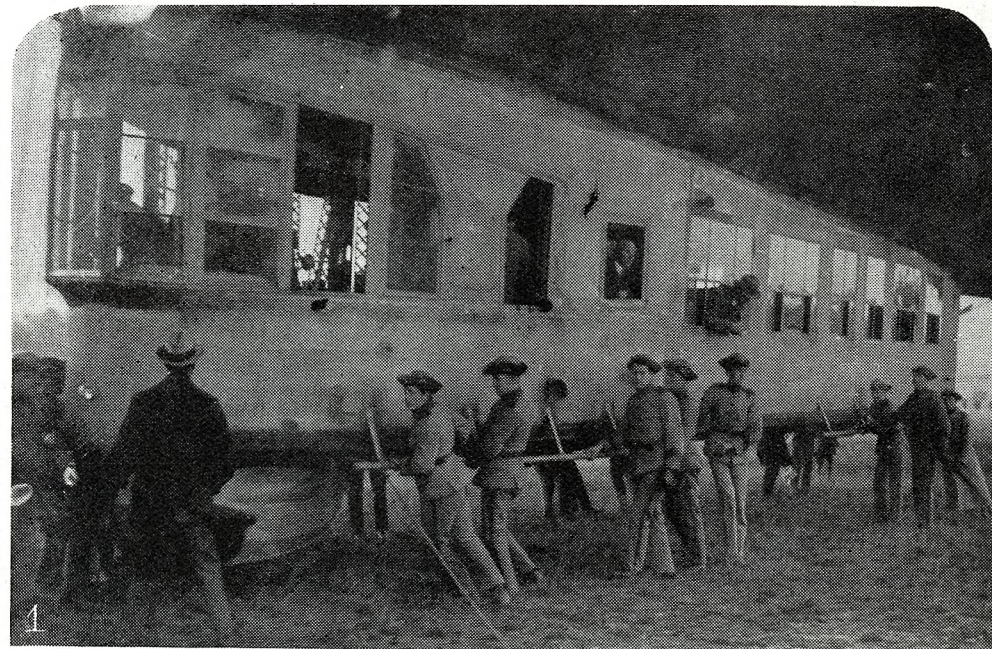
gör hälsningsrond. 8. Landningsögonblicket. 1. 4, 5, 6, 7, 8 Pressfotobyrå, 2. o. 3. O. Ellqvist.



# Ur Zeppelinarnas äventyrs-

# krönika.

Hur luftskeppet fullkomnats i kampen mot farorna. *Av Eira Hellberg.*



och kunde stiga 3,000 meter högt. Beräkningen gäller för 760 mm. lufttryck, 0 grader temperatur. Dessa båda fartyg började spaningsljänsten och under krigets tidigaste skede, närmare bestämt ett och ett halvt år, opererade dessa båda Zeppelinare tämligen ostörda över Nordsjön och engelska kusten, ty det fanns ännu icke artilleri inriktat att nå flygare och inga flygmaskiner som kunde stiga och anfalla på så stor höjd. Men vid den tiden begynte fiendernas artilleri, som från början sökt ballongerna, att bli så förbättrat, att risk för Zeppelinare uppstod. Man kunde skjuta skott rakt uppåt och man uppfann brandgranater, som sköto flygarnas farkoster i brand. Att färdas på treusen meters höjd blev allt för farligt. Sommaren 1916 blevo över London och engelska



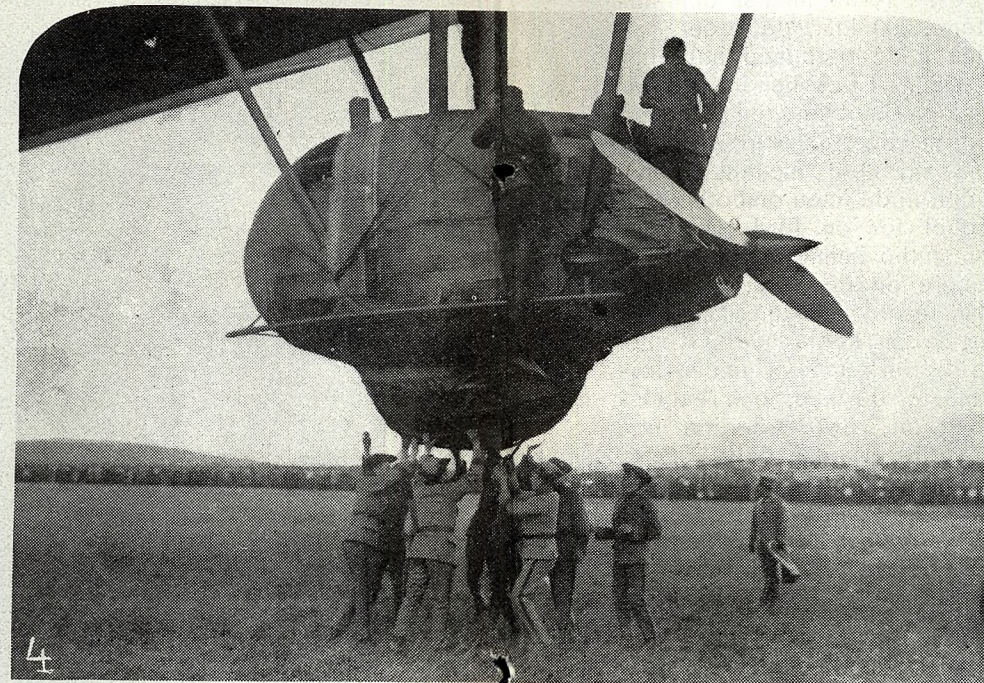
På morgonen efter sammandrabbningen drog sig en stor del av engelska flottan ur fäktningen och ångade nord på. Tyske amiralen hade också vänt släven mot hemkusten. Men då han fann fienden borta, överlade han om han icke skulle vända och gå tillbaka för att hämta besättningen på de skadade tyska fartyg, han måste lämna i sticket för att icke äventyra resten av sin flotta. Då erhöill han ett trådlöst telegram från en zeppelinare, att en stor sluten trupp engelska krigsfartyg på så och så många slagskepp, kryssare och torpedbåtar seglade nordvästligt. Hade tyske amiralen fullföljt sin räddningsplan, hade de engelska fartygen kommit hans flotta i flanken och så decimerad och försvagad som den var, hade den troligen icke segerrikt kommit ut ur en ny sam-



KRIGET, SOM BJUDIT PÅ SÅ MÅNGA tekniskt betydande uppfinningar, har också givit impulsen till luftskeppets fullkomnande. Den "Zepp", som 8 okt. 1919 landade i Stockholm, är knappt mer än kusin till de Zeppelinare, som före kriget prövade färden genom luftens hav. Den stora kraftmätningen mellan folkrasernas intelligens och individernas ondska resulterade ju i allt mer genialiska uppfinningar och ett allt klokare tillgodogörande av de redan befintliga. År 1913 steg jag upp från Berlin i ett luftskepp, som då ansågs nära det fullkomliga och med avundsjuka omtalades hos andra nationer. Det var av samma storlek som "Bodensee" men medan detta sista skepp går 135 kilometer i timmen och bär 10,000 kilogramms belastning, gick det gamla 70 kilometer på samma tid och bar blott 5,000 kilo. Jag kommer mycket väl ihåg att vi passagerare fingo våga oss och att två ovanligt feta herrar måste äntra tillbaka nerför fallrepstrappan på grund av för stor vikt! "Bodensee" bär dubbelt så mycket och går dubbelt så fort som det gamla.

När kriget utbröt, ägde tyska nationen blott två luftskepp. De voro av "Bodensees" storlek, men buro 9000 kilo, hade 32,000 kubikmeters utrymme och foro 80 km. i timmen kusten tre skepp nedskjutna. Luffflottan hade under tiden ökat med 12 å 15 fartyg. Konstruktörerna måste nu gripa sig an med förbättringar, som skulle hålla jämna steg med angreppsmetoderna och inom kort komma från luftskeppsdockorna dubbelt så stora skepp — fartyg på 55 kbm., som kunde stiga till 4,500 meters höjd. Fartygen utrustades med maskingevär för att kunna upptaga striden i luften. Tyska flygare hade blivit djärvare och artilleriet kom zeppelinarna allt närmare in på livet. Dessa medförde handprojektiler — korta, smala med en flamma svepande efter sig, när de träffade. Under oktober och november gingo tre nya skepp förlorade, och konstruktörerna fingo åter order att skapa starkare och oåtkomligare borgar i luften. 1917 ägde man också färdiga zeppelinare, som stego på 7,000 meters höjd. Under natten kunde de ej ses eller nås av vare sig flygarnas strålkastare eller artilleriet. Men det var ett kosligt stridsmedel, ty var hundra meter luftskeppet stiger, kostar i gasförlust 250 kronor.

Så förbättrades typen alljämt, erfarenheterna och missödena gävo lärdomarne, och som vapen i kriget blevo zeppelinarna allt mer nödvändiga. Besättningen utgjordes av 18 eller 20 man, man medförde fyra maskingevär och 2,000 kg. bomber. Men sin huvudsakliga betydelse vann luftskeppet ej som flygande arsenal utan i spaningsjänst. Det torde icke längre vara förbjudet att omtala, vilken roll det spelade i Skageraks sjöslag.



1. Manskap ur Fälttelegrafkåren fasthåller gondolen efter landningen. 2. Författarinnan Eira Hellberg, Iduns specielle korrespondent under färden Stockholm—Berlin på sin plats i gondolen strax före avfärden. 3. Omedelbart efter "Bodensees" ankomst. Den förste passageraren landstiger på svensk mark. 4. En av motorerna skall sättas i gång. 5. Dalarö

mandrabbning. Tyska flottan satte snabbt kursen söderut mot operationsbasen och blev räddad.

Gentemot flygarna voro zeppelinare oftast segerrika. Vattenflygmaskiner från England kunde icke stiga så högt eller så snabbt som zeppelinaren.

Dr. Hugo Eckener, som är direktör för det flygbolag, som sände hit "Bodensee" — ett företag med stort amerikanskt kapital bakom sig — var den, som organiserade och utbildade den tyska marinflygarkåren. Han har själv deltagit i otaliga spaningsresor.

Stiga högt — säger han. Ja, det har ju sin tjusning, och för oss hade det främst sin nödvändighet, ty när vi i dagsljuset befunno oss ute över Nordsjön eller kanalen och varseblevo en flygare, var det sekunder och minuter av stark spänning, innan vi visste om det var vän eller fiende. Kunde man i tid se, att det icke var våra egna, stego vi snabbt i höjden, men kom flygaren oss nära, var ingen räddning möjlig, ty han går fortare än skeppet och skjuter lätt ned detsamma. På så sätt förlorade vi fyra skepp vid danska och holländska kusterna. Hinna vi stiga fem å sextusen meter, bli vi därigenom säkert räddade — från flygaren. Det hände oss hundra och åter hundratals gånger, ty 1917—18 blevo vi undantagslöst alltid angräpnade vid holländska kusten. Var dag telegraferade våra zeppelinare: Engelska flygaren så och så försöker angripa, två, tre, fyra, sex följande —

Men det finns andra faror i luften. Stormarna och

vindarna högt över molnen äro starkare än lägre ned. Vi ha förlorat flere fartyg genom luffhaveri. Så blev t. ex. ett slungat uppåt norska kusten hösten 1916. För moln och vindar kunde han inte finna sig fillrädda, hans bensinförråd var slut, och ha måste gå ned och landa på vallnet inom norskt område — ty zeppelinare i kriget hade under passagerargondolen vattenlandningsapparat. I oktober 1917 slungade stormen fyra skepp till Frankrike. De flesta förstördes av manskapet, men ett logs oskadat — fransk militär var till hands och förhindrade förstöringen.

Det var också kritiska stunder, då flygaren över Nordsjön kommit in i stark ostvind, vilken drev mot England. Man visste ju icke om man skulle kunna återvända till Tyskland. Det var en gång en zeppelinare, som i en sådan storm slungades in över engelska landet och fick två av sina fyra maskiner i olag. Med de två återstående kunde den icke gå upp mot vinden, utan blev stående stilla på 3,000 meters höjd. Därnere märkte man det snabbt — mot slutet av kriget hade det engelska luffförsvaret blivit så utmärkt organiserat, att lufffartygen var gång befunno sig i en eldkväst av bomber och raketer, och



sedd från "Bodensee". 6 o. 7. Passagerare i gondolen fotograferade under resan till Stockholm. 8. Utsikt över Tjusts fagra skärgård, uppfångad av kameran från gondolen, 1, 3, 4 O. Ellqvist foto. 2, Pressfoto. 5—8. Luftskeppets fotograf.

man visste, innan man lydde ordern att styra det, att det var blott ett under, som skulle kunna hjälpa en att återvända. Fienden märkte fartyget, som hängde stilla i luften och artilleriet begynte spela, flygmaskinerna att stiga. Det prövar nerverna att vara utsatt för ett anfall i luften. Man står och ser brandbomberna långsamt nalkas, komma allt närmare och närmare — i rak linje — de måste träffa! Det är glödande eldpilar till höger, vänster, framför, bakom, under — nu när som helst träffar det — Och flygmaskinerna stiga och kretsas som rovgiriga fåglar med ett hotande, segrande surrsurr —

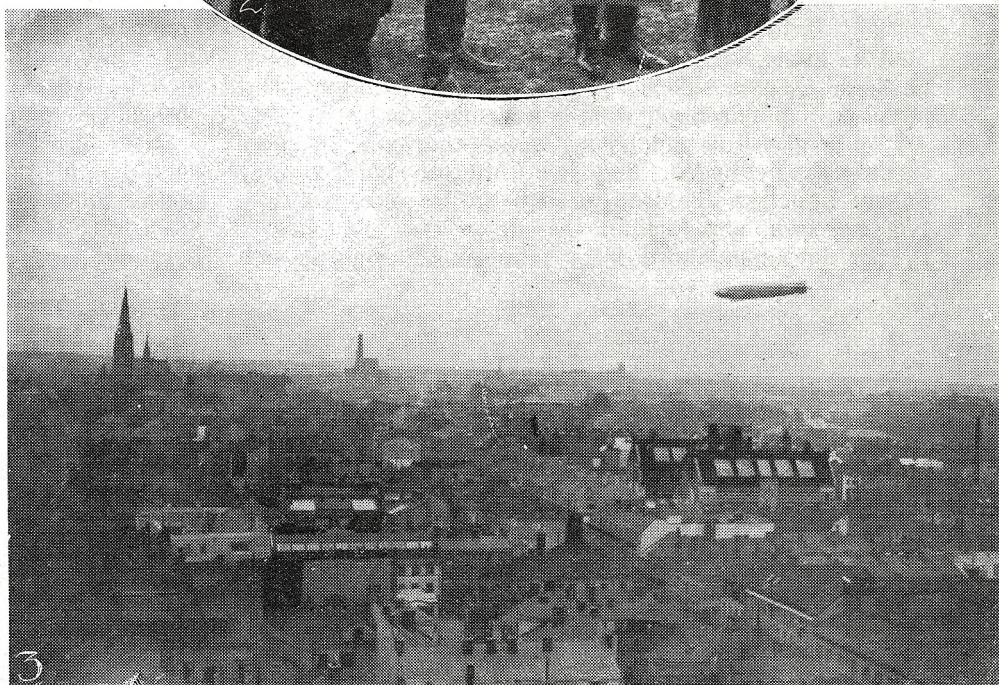
Där hängde fartyget stilla i luften.

Kommendör Strasser, chefen för avdelningen, var med ombord. Han vände sig lugnt till kaptenen och manskapet:

— Ja, jag går in i telegrafhytten och lägger mig att sova en stund. Ni få väcka mig endast om vi måste ta land hos engelsmännen eller om ni lyckas komma i gång.

Och med det gick han in och vilade. Hans lugn och sinnesnärvaro betyder för manskap och befäl i sådana ögonblick allt. Tre kvarts timme senare väcktes kommendanten med underrättelsen att en maskin var reparerad och att de långsamt kunde sätta i gång. Bra, sade han, och i jämn takt fortskred arbetet och hemfart.

När ett luftskepp träffats, finnes ingen räddning. Det brinner upp inom en halv minut. Men själva redet brinner icke. Gasen strömmar ut och förbrinner i luften ovanför fartyget. Besättningen ser icke branden, de ha gondolfaket över sig. En enda gång har en man räddats från ett brinnande luftskepp. Det sköts i brand över engelska kusten. Och den räddade berättar, att fartyget plötsligt började falla — allt snabbare och snabbare. Kommendanten sade lugnt: Kamrater, nu är allt strax slut. Alla förblevo stående på sina platser i gondolen med blicken riktad på engelska landet mot vilket de störtade ner, och den räddade visste sedan intet mer förrän han sex timmar senare vaknade i ett engelskt hospital. Han hade fått två benbrott och en skada i huvudet men kunde efter tre månader utskrivas som frisk. Fartyget hade fallit över två hus eller kullar, så att den del av gondolen, där han befann sig, kommit



1. Bagaget hissas ombord. 2. I avvaktan på "Bodensees" ankomst. Överste Amundson, den andre från höger. 3. "Bodensee" över Stockholm, vy från Telefontornet. 4. Passen viseras. 5.

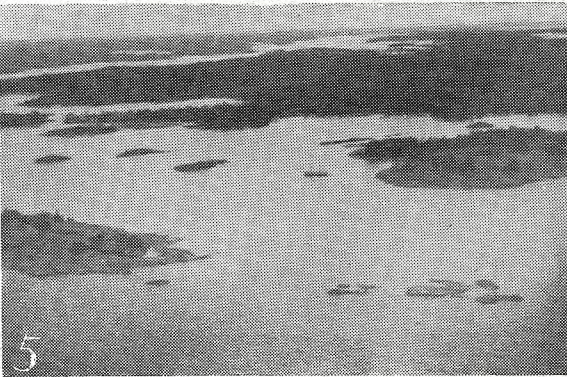
mitt emellan, och han från denna ringa höjd störtat till marken. De andra hade krossats vid träffningen med marken. Döden vid brandskjutning är alltså icke den svåraste — den snabba farten vid sjunkandet omtöcknar medvetandet. Hemskare är då, när fartyget timmar och dygn driver bland vågorna i havet, läckskjutet. De veta hela tiden att döden ruvar på dem, om icke tyska torpedbåtar komma. Möjligheten till bärgning i Nordsjön var så gott som ingen, ty engelska flottan var starkare och de tyska båtarna gingo sällan långt ut. Uppklättrade på gondolfaket, mötte de sjömansdöden. Två fartyg med besättning gingo under på så sätt.

Mot slutet av kriget sändes en zeppelinare till Ostafrika för att överbringa medikament och ammunition till kolonialtrupperna. Färden blev ej fullbordad, emedan fartyget på vägen erhöll order att vända, då trupperna slagits och flytt in på portugisiskt område. Man steg upp i Yamboul i Bulgarien med en last av 4,000 kilo medikamenter och 8,000 kilo ammunition för maskingevär. Det var i slutet av november 1917. Färden gick över Mindre Asien, Medelhavet och öknen. Zeppelinaren hade rest i fyrtio timmar och tillryggalagt ungefär 3,000 km., då ordern att vända kom. Den hade gått med halv fart av ekonomiska skäl. Efter hundra timmar från startögonblicket räknat landade den åter i Bulgarien med en vägsträcka av 7,000 km.

bakom sig utan mellanlandning. Och den ägde ännu ombord driftmöjlighet för en färd på ytterligare sjuttio timmar. Denna färd är längre än den som Engelslands "R 34" företog till Amerika. Detta fartyg är en kopia av L 34, det tyska luftfartyg, som under kriget måste gå ned, och engelsmännen ha varit hederliga nog att erkänna detta.

Den ostafrikanska färden öppnade perspektiv för fredstidens flygväsen. "Bodensee" är byggd efter kriget på grundval av dess samlade erfarenheter. Men det är ett litet skepp. De närmaste årens bli vida större. Och med de större fartygen bli också möjligheterna större. Bakom planerna står Amerika med pengar och beredvillighet. De längsta sträckor bli farbara. Tiotusen km. bli ett intet. Stockholm—Buenos Aires pr luft är en tidsfråga. Och

Smålands skärgård, tagen från luftskeppet. 6. Bagaget mottages och väges. 1, O. Ellqvist foto. 2, 4 o. 6, Pressfotobyran. 3, O. Norberg foto. 5, Luftskeppets fotograf.



när man kommer i de sydligare trakterna har man betydande hjälp av de meteorologiska förhållandena. Med klok beräkning kan man av passadvindarna få hjälp till oanad hastighet. 150 km. pr timme är ingen omöjlighet redan nu. De stora Amerikaångarna göra 21—22 sjömil, medan luftskeppet gör 80 på samma tid. Den sträcka vartill fartyg och båt behöva 20 dagar, skulle utan mellanlandning av luftskeppet göras på fem dagar. Naturligtvis bli luftfartygen för dessa långfärder annorlunda inredda. Hytter med liggplatser och varje komfort som en Atlantångare bjuder på. I jämförelse med tågen bli biljettpreisen ej dyrare och ju större vägsträckan är, desto billigare blir det. Ty största kostnaden betingas av stationernas apparater och anläggningar, och dessa kostnader äro ju desamma om mellanvägen är kort eller lång. Bensin- och gasförbrukningen är det enda, som faller prisutslaget vid färden och den är jämförelsevis obetydlig.

Ännu så länge krävs det handkraft vid landningen. Med övat manskap 25 man, med övat 80 à 100.

Men så småningom skall väl också denna tekniska detalj lyckligt lösas.

Jag tänker på Leonardo da Vinci, som lågligt och drömmande byggde på sina vingar. Han, som bland allt det sköna han såg i själva fullheten, aldrig kunde glömma sin själs impuls att stiga — stiga över huvuden och hustak upp under himlens fria kupol och eröbra segern över jorden. Om zeppelinarna bjuda Leonardo-själarna tillfredsställelse, vet jag ej. Men en ny tidsepok inleda de. Säkrare än krig och fredsslut spänna de Gemensamheten kring jordklotet, snabbare och säkrare än tåg och båt föra de folk och länder samman.

Och vi ha lärt oss ännu en bokstav i möjligheternas alfabet.

EIRA HELLBERG.

## Den trådlösa telefonens triumf.

Ett under, vilket, liksom luftskeppet, snart blir en alldaglighet.

Den trådlösa telefonen i Sverige är icke av i går (men när på av i förrgår, skulle man vilja tillägga). Lyckade försök ha här gjorts redan sedan en tid tillbaka; men när vid "Bodensees" färd den mänskliga stämman där uppe i himlaskeppet kunde stå i förbindelse med mannen långt därifrån nere i Vaxholm, då var det något, som alldeles särskilt satte folks fantasi i rörelse. Och likväl, det skall väl ej dröja så synnerligen länge, förrän fiskaren ute i våra farvatten skall betrakta den trådlösa telefonen som en högst praktisk, men inte så värst underbar apparat.

Den trådlösa telefonen är att betrakta som en kusin till den trådlösa telegrafen. Den har möjliggjorts genom att anordningar uppfunnits och fullkomnats för alstrandet av elektriska växelströmmar av mycket höga periodtal, "odämpade svängningar" i stället för de hittillsvarande "dämpade".

Ett samtal, vi haft med chefen för Kungl. Telegrafstyrelsens radiobyrå Seth Ljungqvist, gav oss ett starkt intryck av att man i Sverige hela tiden varit med i utvecklingen av den trådlösa telefonen — en utveckling,

som framför allt krigsförhållandena påskyndat.

För det första kan det ju vara av intresse att höra, att telegrafstyrelsen nu — efter vad byråchefen berättar — har en hel liten uppsättning trådlösa telefonstationer i och för prov: i slutet på förra veckan fick man hem två, som byråchefen redan för två och ett halvt år sedan personligen inköpte i Amerika, och dessförinnan hade man två tyska, som man lyckades få hem i somras, och ett par, som tillverkats inom landet, och som man redan i våras började taga i bruk.

För det andra är det ju verkligen ett egendomligt tidens tecken, att telegrafstyrelsen numera hyr ut radiostationer (trådlös telegraf- och som man hoppas snart också telefon-) till fartyg. De, som vilja, kunna alltså snart abonnera på trådlös telefon alldeles som på en vanlig telefonapparat, och man hoppas att det skall gå med radiöväsandets utveckling liksom det gjort med den vanliga telefonens.

Nu är det ju klart, att på sakens nuvarande stadium kan den trådlösa telefonen ej få någon direkt användning såsom ersättare för trådtelefonen. Men som komplement till denna har den sin utomordentliga betydelse. Där trådförbindelse ej kan anordnas, t. ex. mellan fartyg och land, eller där kablar äro tekniskt eller ekonomiskt otänkbara eller såsom reserv för trådtelefonen vid linjeavbrott, där har den trådlösa telefonen sitt fält.

Vad angår trådlös telefonering med fartyg, så kan det åtminstone ännu så länge blott bli fråga om smärre sådana i kust- och insjöfart. Man arbetar emellertid hos oss intensivt och med framgång på detta slags

## En solskensfilm,

en film med gott humör, är  
HJALMAR BERGMANS

# Hans nåds testamente.

Filmen har utgått från Svenska Biograf-teatern. Regissör har varit Victor Sjöström. De större rollerna utföras av doktor Carl Mantzius, Augusta Lindberg, Carl Browallius, Greta Almroth m. fl.

Handlingen i Hans nåds testamente tilldrager sig i våra dagar. Filmen är inspelad på Tyresö ståtliga herresäte.

*Hans nåds testamente är en rolig film, en film som lyser upp i mörka höstdagar.*

Premiär måndagen den 3 nov. i

**Stockholm, Göteborg, Malmö,  
Hälsingborg och Eskilstuna.**

## Ett evenemang

för såväl

filmhabituén som den  
:- stora filmpubliken :-  
blir

premiären måndagen  
:- den 20 oktober å :-

**Palladium i Stockholm**

samt i

**Göteborg, Malmö, Norrköping,  
Örebro, Sundsvall och Karlskrona**

av

# Jefthas Dotter

Skandinavisk Filmcentrals inspelning av Laurids Skands djuptänkta filmverk. Regissör är Robert Dinesen. Huvudrollerna kreeras av Signe Kolthoff och Bror Olsson Dramat. Teatern, Stockholm.



Å VÅR AVD. FÖR  
**DAM-KONFEKTION**

nu inkommit  
stort urval av

**DRÄKTER,  
KAPPOR,  
ULSTRAR  
&  
PÄLSAR  
SAMT  
PÄLSGARNITYR**

**PAUL U. BERGSTRÖMS A/B**  
74 DROTNINGGATAN 74

**MUSTAD'S**  
VÄXT-MARGARIN

BEGÄR HÖGSTA MÄRKET:  
**MUSTADS**  
"BÄSTA-VÄXT"

*En förståndig husmor  
använder alltid  
Kockens bruddor!*  
*Oliverens märket!*



Annonsera i **Idun**

**Ärade husmödrar!**

Det är Er måhända obe-  
kant vad Sveriges bästa  
och pålitligaste hjälpme-  
del vid småbak heter?  
Det heter **Gooda-  
Jästmjöl**. Burkar à 15,  
25 och 50 öre köpas och  
»Några beprövade recept»  
fås gratis överallt.

Handelsaktiebolaget **Sten Sjögren & Co.**

**SOLIDAR**



**BORT MED SKURLUKTEN!**

Den oangenäma skurlukten, som förtar hembrevnaden efter skur-  
ningsproceduren, låter ej förnimma sig, om man använder sig av  
tvättextraktet »Solidar».

När ett omålat golv skurats, brukar en oangenäm skurlukt oftast  
göra rummet hart när obeboeligt åtminstone för några timmar. Den-  
na besvärliga och föga hälsosamma lukt undvikas helt och hållet,  
om man vid skurningen i stället för såpa eller skurtvål använder  
sig av »Solidar», varav en lösning av 1/2 litet paket i 1/2 hink kok-  
hett vatten är tillräckligt för att, om den medföljande bruksanvisnin-  
gen följes, all skurlukt skall försvinna. Rummet blir därför beboeligt  
omedelbart efter skurningen.

"fartygstelefonerings" utveckling. I dagarna har just en trådlös telefonstation inmonterats jämväl å telegrafverkets kuststation i Göteborg, och i vinter ämnar man göra försök med telefonmottagare på fiskbåtarna. Radiotelefonen kan ju till dem förmedla stormvarningar, sillrekognosceringar, fisknoteringar, meddelanden om fisktillförsel till de olika uppköpsplatserna o. s. v.

Det har emellertid sina vanskligheter med den trådlösa telefoneringen, det får man ej förbise. Med de hittills internationellt begränsade våglängdsområdena kommer det nämligen alltför ofta att inträffa, att flera stationer komma att "prata i munnen" på varandra, och då hjälper det alltså inte att skrika: "fröken, här är kontakt!" Men med större våglängdsområden blir det också "bättre plats" i luften.

Att de resultat, som vunnits vid försöken i vårt land med fartygsstationer, ej överträffas av utlandets, det är visst, yttrar byråchefen Ljungqvist, som också framhåller radiobyråns speciella uppgift att se till att vi alltid och i alla avseenden komma att på det området befinna oss i tåten.

För vår egen del kunna vi icke underlåta att giva statsmakterna en eloge för det förutseende de visat, då de i tid genom inrättandet av en radiobyrå inom telegrafstyrelsen skaffade sig ett speciellt organ för tillvaratagandet av det trådlösa intressen, varigenom utvecklingens frukter snabbt kunna göras tillgängliga för Sveriges land och folk. Och av allt att döma synes uppdraget ha kommit i rätta händer.

**Löftets land.**

(Forts. fr. sid. 599.)

— — — — "En ström går fram" här lyfte han handen som hans sed var, då han stod på predikstolen "en ström går fram, vars flöden giva glädje åt Guds stad, åt den Högstes heliga boning.

"Gud bor därinne, den vacklar icke; Gud hjälper dem när morgonen gryr.

"Hedningarna larma, riken vackla; han låter höra sin röst, då försmälter jorden.

— — "Herren Zebaoth är med oss, Jakobs Gud är vår borg. Sela."

Här kom någon i dörren. Norenus vände på huvudet och såg att det var Anti och gav honom tecken att bli stående. Så läste han psalmen till slut.

Anti kom för att fråga Sara Alelia om graven skulle lämnas öppen eller skottas igen.

Sara Alelia svarade inte men i skenet från den lilla lyktan såg Norenus hennes ansikte bli än vitare.

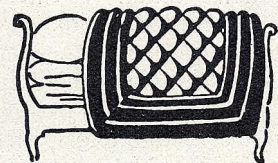
"Fyll den" sade Norenus, "fyll den — och" han lyfte handen "må jordens hölje bli va honom lätt."

**VI.**

En morgon en vecka senare var ljus tänt redan klockan fyra i Sara Alelias kammare.

Sara Alelia var besluten att åtfölja Norenus på hans Sörlandsfärd, för att så komma till Uppsala. Att komma till Uppsala och råka den älskade var den enda ljusning hon kunde skönja i sitt mörker. Att åtfölja Norenus syntes henne äga både fördelar och nackdelar, de förra dock övervägande. Hon ägde endast 60 Rdr i reda penningar och hon insåg till fullo att hon, för att kunna göra resan på så små medel, skulle nödgas tillryggalägga en stor del av vägen till fots och detta var Norenus' vanliga sätt att färdas. Med egen häst kunde de icke åka mer än de sjuotton milen till Umeå och att sedan legå hela vägen kunde ej vara tanke på, så hög som skjutslegan nu var. Norenus hade gjort färden flera gånger och hade således en erfarenhet, som hon saknade. Den

**DUN**  
TÄCKEN



**Varma, hållbara,  
eleganta.**

**J. SVENSSON & BOURGHARDT**  
Täckfabrik och Fjäderrenseri  
VINSLÖV.

Katalog  
på  
begäran.



Rikstel.  
20 &  
121.



**STEINWAY**

Ensamagentur: Steinway & Sons  
Lundholms Pianomagasinet  
Sohlsbergsgatan 38, Köckholm.

**GAHNS**

**'AKTA**  
**ASEPTINTVÅL**

renaste och bästa hushållstvål.

Guldmedalj i Stockholm 1897.

**VITRUMS**  
**FERROL**

är det kraftigast aptitgi-  
vande och mest stärkande  
av alla moderna organiska  
järnpreparat. Synnerligen  
lättsmält föredrages det av  
den ömtåligaste mage. Vid  
blodbrist och svaghet av  
största verkan. Dess ange-  
näma smak gör att det med  
lätthet tages av såväl barn  
som vuxna.

Tillverkas å  
**APOTEKET VASENS DRUG-  
HANDELS LABORATORIUM**  
STOCKHOLM

Originalflaskor om 500 gram.  
Finnes å alla apotek.





## Siden- och Sammetsband

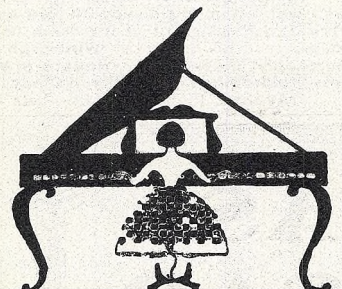
i alla färger, bredder och prislägen, nu inkomna.

A.-B. NORDISKA KOMPANIET  
BANDAVIDELN. - BOTTENVÅN.

ETT TE MED HÄRLIG AROM



AITKEN MELROSE TE



A.-B. FÖRENADE  
PIANO & ORGELFABRIKER  
GÖTEBORG

Flyglar, Pianon, Orglar från landets förnämsta fabriker. Försäljningsmagasin: Stockholm: Drottningg. 28, Göteborg: Arkaden, Malmö: Österg. 28, Norrköping: Drottningg. 16, Gävle: N:s Kungsg. 25.

verklig hjälp är



den moderna  
HUSQVARNA  
symaskinen.

säkerhet vid hans sällskap, som tanken därpå gav henne, uppvägde den osäkerhet hon erfor vid tanken på de trakasserier ombyttheten och obändigheten i hans lynne och löjerligheterna i hans uppträdande förvisso skulle förskaffa henne. Men det innerst avgörande för henne var, att ensam, utan en människa som visste om hennes nöd och icke fördömde henne, skulle resans tunga bliva henne övermäktig.

De skulle anträda färden i dagningen. Där Sara Alelia nu gick i sin kammare hade ingen i huset vetskap om hennes beslut. Endast drängen var tillsagd, att han skulle skjutsa till Umeå. Ingen anade orsaken till hennes nöd, till den förtvivlan, i vilken de sett henne, då hon nu lämnade dem skulle gåtan endast bli större för dem.

Sara Alelia klädde sig i sin grå hemvävd halvyllklädnad. Av köpestyg hade hon blott sin svarta sergeklädnad och den syntes henne olämplig för färden. Men hon knöt inte den lilla röda sidenduken om halsen. Det var mindre att färgen icke anstod henne i hennes änkestånd, som att hon i sin samvetsnöd den sista liden känt sig ovärdig att bära den.

Hon plockade ned vad hon ansåg nödvändigt att föra med sig i en liten träbottnad sälskinnsväska, den var utan lås, men var att bära i tvänne handtag av läder. Hon hade gjort upp eld i spisen och skenet lyste upp i kammaren. Hon gick tyst över golvtilljorna, som gärna knakade. Hon knöt en ylleduk över huvudet och drog på vadmalsskoftan. Då hon lämnade kammaren slog hon vatten på elden, barrveden var svår att spraka och hon hade ärvt av modern, att alltid tänka på eldfara.

Hon ville icke bege sig av som rymling, det hade alltid varit hennes tanke, att säga tjänstefolket farväl. Då hon nu kom utför trappan, gick hon också in i köket. Drängen, som skulle skjutsa henne, satt vid bordet och åt. Pigorna sutto halvklädda i korta stubbar framför elden och kammade sig.

(Forts.)

### När få vi lufttrafik i Sverige?

(Forts. fr. sid. 601.)

inte då det hela komma att gå mycket fort?"

— "Man skulle ju tro, att ett sådant här arbete kan göras mycket fort. Men där finns ett aber: för "luftens erövring" behövs det — fastighetsaffärer. Och de gå som bekant allt annat än fort. Gäller det landsbygden, begär ägaren oftast tio gånger mer för sin jordbit än den är värd. Och i städernas grannskap härskar överallt kvadrattoten med ett oerhört pris, och så måste vi gå genom de kommunala myndigheterna, och som de äro mångahanda, tar det en kolossal tid.

Med det aktiekapital bolaget f. n. har, en mill. kr., tillägger kapten Jacobson, är det f. ö. ej avsett som affärsdrivande. Men vi ha en ekonomisk ryggrad, som är enastående. Bolaget är ju nämligen bildat av Skandinaviska Kreditaktiebolaget, Stockholms Handelsbank och Stockholms Enskilda Bank i förening med fjorton andra dem närliggande bolag och enskilda, bland vilka jag bara behöver nämna sådana som Svenska Kullager, Allmänna Telefon, Dan Broström, Svenska Lloyd, Axel Axelson Johnson, Ivar Krueger, — vilka alla, när förberedelserna ha kommit till den punkt, då lufttrafik ur ekonomisk synpunkt kan drivas, förklarar sig villiga att träda in."

— "Men då syns ju framtiden säker?"

— "Jag ger intet Bragelöfte", säger kapten Jacobson, "men —" Och i detta "men" ligger det något av både hopp och fast beslutsamhet — och beggedera skola som bekant till för att något nytt skall kunna drivas fram här i världen.



## Pröva SALAM- TABLETTEN

vid hals- och bröst-  
åkommor.

Förordad av Prof. C. B. Mesterton.

Pris 50 öre.



Vikingkrämens enastående, fullt vetenskapliga sammansättning är grundad på de mästa ingående undersökningar över såväl lädrets byggnad och egenskaper, som av de olika ämnenas inverkan därpå. Den tillverkas av de skickligaste fackmän i modernt inrättad specialfabrik.

Tillverkare:

Industriaktiebolaget VIKING, Örebro

Kunglig Hovleverantör

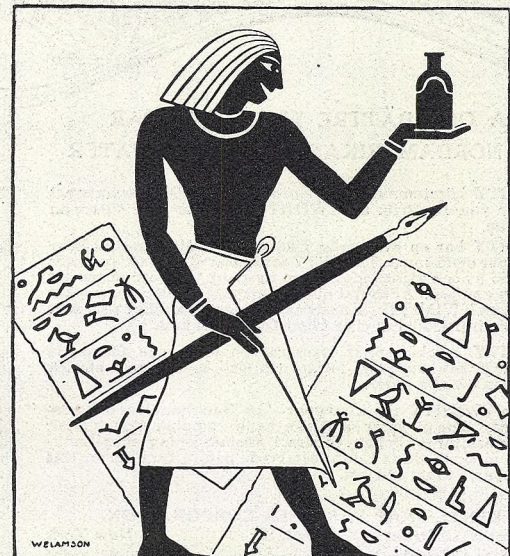
## STORBRITANNIENS UNIVERSITET

Upplysningar angående lärokurser, tillfällen till vetenskaplig forskning, examina, avgifter, inackordering etc. kunna inhämtas i "The Universities of the United Kingdom of Great Britain and Ireland" (Serien "Educational Pamphlets" No. 33) utgiven av the Board of Education. Pris 9 pence.

Boken i fråga kan erhållas genom vilken bokhandel som helst eller direkt

från H. M. STATIONERY OFFICE

IMPERIAL HOUSE, KINGSWAY,  
London.



BARNÄNGENS  
BLÄCK  
STÅR SIG I ALLA TIDER



**A·B·KONTORSTEKNIK**  
REGERINGSGATAN: 41

**PHOSPHO-ENERGON**  
**RILLER**  
FORORDAS AV LÄKARE  
Vid allmän svaghet, nervositet, överansträngning och sömnlöshet.  
SALJES ENDAST I APOTEK  
A. B. PHARMACIA, STOCKHOLM  
Konsultant PROFESSOR A. VESTERBERG

## KAFFE, THÉ & CACAO!

Ängrost. Javablandning å 4.50 kg. Ängrost. Specialblandning å 5.— kg. Dessa kaffebland. rekommenderas för sin fina arom och fylliga smak. **Prima Congo-Thé 6.50. Prima Ceylon-Thé 7.00 å 8.50. Godt Smul-Thé å 5.00 kg. Prima Holl. Cacao fin-fin å 6.00 kg.** Expedieras mot efterkräft eller postförskott.

**JOHN JOHNSONS Kaffehandel,**  
Drottninggatan, 100, Stockholm.

**Annonsera i Idun!**

## Husmödrar!

Det bästa blir i längden det billigaste. Begär därför alltid

# Pellerins Växtmargarin,

“EXTRA VÄXT”

som är marknadens förnämsta fabrikat.



## NYA OCH BÄTTRE TRYCKKNAPPAR FRÅN NORDAMERIKAS FÖRENADE STATER

TWINTY härstammar från Nordamerika. Den kommer att vinna Eder ynnest därför att TWINTY betjänar Eder bättre än någon annan.

TWINTY har en evinnerlig fjäder som håller fast till Eder finger öppnar densamma. TWINTY förändrar aldrig sin originala glans; alltid ny och glänsande som en ny slant. Ar garanterad att inte förlora glansen. Ar så flat att inte strykjärn eller vridmaskin kan krossa en TWINTY. Kanterna äro mästarekapligt prässade vilket förhindrar träderna eller tyget från att sköras.

TWINTY tryckknappar levereras på anslående färglagda kartor. Där är sex storlekar—i svart och vitt—en passande storlek att användas för alla tyger.

Försök TWINTY tryckknappar—Om Eder handlare händelservis inte har dem på lager så skicka hans namn på samma gång som Ni inneslutar en dollar, endera i Postanvisning eller Bankväxel, och vi skola sända Eder, postarvode betalt, fyra kartor (144 tryckknappar) i svart och vitt.

**FEDERAL SNAP FASTENER CORPORATION**  
25-29 West 31st Street Dept. SI New York  
Kabel adress: Effesefco Newyork All codes

## IDUNS SKÖNHETS- INSTITUT.

(Forts. fr. B-numret).

vatten eller rosenvatten 1/4 dol. till 15 mandlar. Lägg i en sockerbit för att hindra oljan att skilja sig från vattnet och vispa grundligt med en liten stålvisp. Silas genom yllelapp och hälls på flaska.

N:r 130. 1) Jag har en mycket fet och fnasslig hy med pormaskar på näsa och haka. Har ofta sett att gurkmjolk rekommenderats för dylikt och har nu lyckats skaffa mig sådan. Men den är så fet att jag har svårt tro den är riktig. Jag har följt beskrivningen, men i st. f. silkestvål, som ej fanns att få, tog jag aseptintvål samt eau de cologne i st. f. ren alkohol. Jag har använt därav ett par kvällar men vågar ej mer, enär gurkmjölken är för fet till min förut så feta hud. Vad skall jag göra? — 2) Vad skall jag göra för mitt för feta hår?

Bekymrad.

Finns ni gurkmjölken för fet, så tillsätt mer gurksaft. Var ej rädd att använda den, men tag endast litet därav och massera i den efter föregående tvättning av ansiktet i varmt vatten och tvål. Gurkmjolk gör huden vit och mjuk. Ar ni säker på att ni noga följt beskrivningen på tillredningen, som står i sv. på fr. 23) i n:r 11? — 2) Tinktur för oljigt hår: Se sv. på fr. 49 l) i n:r 24. Ni bör minst en gång i månaden tvätta håret så som beskrives i sv. på fr. 79 i n:r 30.

N:r 131. Finns något medel att få bort envisa fräcknar, som besvärar mig både sommar och vinter, synes mera vid snöväder. Har försökt många medel men ingenting hjälper. Tacksam för ett enkelt medel.

Enkel flicka 32.

Enkelt medel mot fräcknar: 2 matskedar citronsaft, 1 msk. borax, 1 tesked glycerin, 2 msk. vatten blandas väl. Härmed tvättas ansiktet 3 å 4 ggr om dagen med början tidigt på våren. — Ett annat medel för mycket envisa fräcknar står i sv. på fr. 553) i n:r 28.

N:r 132. 1) Jag är bara 20 år, men har fått två djupa vertikala rynkor mellan ögonbrynen. Finns något oskadligt medel att få bort dem? — 2) Finns något medel mot liktornar? Vore tacksam för utförligt svar och ej hänvisning till något föregående nummer, enär vi tyvärr slarvat bort bilagorna under sommaren.

X. Y. Z.

1) Först och främst bör ni ge akt på att ej rynka panan, vilket jag fruktar blivit en vana hos er, annars hade ej djupa veck kunnat uppstå vid er ålder. För att nu få bort dem skall ni om aftonen tvätta ansiktet med varmt vatten och tvål

och därefter massera över rynkorna, med en roterande rörelse med fingertopparna, varvid ni kan använda den hudcrème med citronsaft, som står beskriven i sv. på fr. 128. — 2) Tvätta fötterna ofta i varmt vatten och lägg amerikanskt häftplåster över liktornen. Efter tre dagar avtages det, liktornen skrapas (skäres ej) och efter tvättningen pålägges nytt plåster. Denna behandling upprepas en tid och liktornen upphör att vara öm, såvida ni ej har för tränga skodon.

N:r 133. Snälla Fru Skönhetsdoktorn, hur skall jag göra med mitt hår, som grånar så? Jag har använt ett hårvatten, som varit mycket bra, men det innehåller svavel, och det har lagt sig på ögonen, varför jag ej längre vågar använda hårvattnet. Valnötsblad kan jag ej anskaffa, och var får man köpa grönt te och salvia?

Olycklig.

Svavel i förening med fettämnen brukar vara bra för håret om det gnides in i hårbotten. Att det slagit sig på ögonen låter underligt. Kanske de blivit sjuka ändå. Valnötsblad kan ni få köpa om ni ringer upp det nummer, som står angivet här nedan. Grönt te bör finnas hos väl-försedda tehandlare och salvia på apotek. — Daglig massage på hårbotten motarbetar grått hår, och följande medel användes en å två gånger i veckan: Cakaosmör smältes tillsammans med litet olivolja så att det blir smidigt. Därefter tillsättes några droppar kinin.

Till tjänst för dem som vilja göra dekokt på valnötsblad för hårfärgning ber undertecknad få nämna att dessa blad kunna fås genom att ringa upp riks Östern, 1812. Dekokten lagas på följande sätt: Om bladen äro torrade läggs de i kallt vatten över natten samt kokas i samma vatten. Dekoktens färg blir naturligtvis starkare allt efter mängden av vatten och längden av kokningen. När dekokten är färdig, tillsättes ungefär 1/6 alkohol eller eau de cologne samt litet bordsalt. Det hela får stå en vecka med omrörning då och då. Silas upp och filtreras om det behövs. Tappas på flaskor och förvaras kallt. — Innan ett färgmedel användes bör håret vara rentvättat och väl torrt. Håret fuktas helt och hållet med valnötsdekokten och gnuggas med fingrarna så att varje del därav blir färgat. För att skydda händerna mot att bli bruna insmörjas de med vaselin. Sedan valnötsdekokten fullständigt torkat in i håret, gnides hårbotten med något litet svavelpomada. Fru Skönhetsdoktorn.

**Birgitta-broschen,**  
(Vadstena minnessmycken)  
säljes inom Stockholm hos **Beftwes Juv-affär, Kungsgatan 51.** Till landsorten hos Juv. **Ernst Hultquist, Tegnerlundens 4,** Stockholm, varifrån illustr. priskort och **Birgittabroschyr** tillsändas kostnadsfritt.

# Julstämning Agenter!

Provbladen å årets  
**jultidningar**  
äro nu färdiga.

**Nya agenter antagas även i år.**

Prov å förlagets 14 olika  
jultidningar erhållas *gratis*  
jämte agentvillkor.  
Skriv ett brevkort och  
begär gratisprov från

**Åhlén & Åkerlunds  
Förlags A.-B.**  
Jultidningsavd.  
STOCKHOLM C.

Gratisrekvisition N:r 15.

Till Åhlén & Åkerlunds Förlags A.-B.,  
Stockholm C.

Undertecknad rekvirerar att  
sändas mig gratis och portofritt prov  
och agentvillkor för Julstämning.

Namn: .....

Bostad: .....

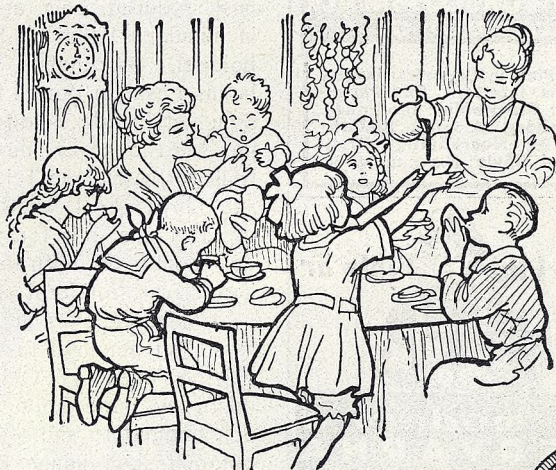
Postadress: .....

# HUSMÖDRAR!

Använd i hushållet endast **Winborgs** sedan gammalt välkända ättiksprit i **originalflaskor.** Winborgs ättiksprit har ett mervärde av 30 öre än varje annan ättiksprit pr literflaska på grund av sin högre styrka. **Winborgs ättiksprit** är dessutom av **finaste arom** och **fullkomligt ren,** tillverkad av **bästa råvaror.** Finnes överallt i hela landet.

# CLOETTAS GULD-CACAO

nu äter i  
marknaden



Till salu överallt

Hekto 75 öre

**Lediga platser  
Platssökande  
Inackorderingar  
återfinnas i B-numret.**

**D:r A. KARSTEN**  
Medicinsk Elektricitets-,  
Ljus- och Röntgeninstitut  
Kungsg. 60, STOCKHOLM  
Behandling av  
**reumatiska åkommor.**

Gymnastikdirektörsexamen  
avlägges efter 2-årig kurs av kvinnliga elever vid  
**Sydsvenska Gymnastik-Institutet.**  
Ny kurs börjar 1 sept.  
Prosp **Major J. G. Thulin, LUND.**

**Kvinnosjukdomar.**  
Underlivslidande och liknande undviks  
bäst genom Haralds livmodersspruta. Pris  
12, 16, 20 kr., med båda rören 16, 20, 24 kr.  
Haralds Sköljningspulver 2 kr. pr ask.  
Livmoderspeglar 3, 5 och 10 kr. Bok-  
pristalan 22 och ill. kat. 23. mot 12 öre  
porto i försegl. brev utan firmatryck.  
Till landsorten mot postförskott eller  
förut insänd likvid.  
— **Constantin Harald**  
Linnégatan 18. GÖTEBORG.

**Velvet Complexion.**  
Överträffligt hudmedel.  
»Velvet Complexion» är en mjölkliknande  
vätska som utan tvivel är fram-  
ställd av mandel. Vilka ytterligare  
ingredienser, som släta ut rynkor, göra  
musklerna fasta och giva hyn klarhet  
och vithet, vet jag ej. Något trolleri  
är det. Ur Anna Söderberg: Skön-  
hetsvård. Pris kr. 8:— plus porto.  
FRANSKA PARFYMMAGASINET,  
Hovleverantör.  
Drottninggatan 21, Stockholm.

**FREJAMI  
PASTILLERNA**

fylla såväl hygienens som  
den goda smakens krav.  
Välgörande vid fall av hosta,  
heshet och liknande åkom-  
mor.

REN SOCKERPRODUKT



SALVAS  
ÖVER-  
ALLT!

**För den nyfödde**

Komplett utstyrelse särd. praktiska  
plagg i stor modell. Välsydd av en-  
dast bästa tyger. Pris pr provkar-  
tong »Extra elegant» 15 kr. och 20  
kr. Mössor, tunna, fina 3 kr.. Fru  
Caspersson, Örebro.

*Alla husmodrar  
med god smak använda*

*Norrans Jästpulver № 1910*

*Delikata bakverk  
framställas lätt  
med detta märke!*

*Chokladfabrik Tebri Fabrik Norrans Inzerje*



LILLE SVEN ERIKS MAMMA dog  
i spanska sjukan i april 1919. Han  
är frisk och pigg, önskar foster-  
föräldrar. Vidare underrättelser fås  
från epidemisjukhuset (tel. 153) samt  
från stadsläkaren S. Wolde, Uddevalla.

Idun utgives denna  
vecka i A och B.



**Plättar och pannkakor  
bli utmärkta med  
AHLGRENS  
ÄGG-ERSÄTTNING**

Tillverkare:  
F. AHLGRENS TEKN. FABRIK, GÄVLE  
GRUNDAD 1885  
KUNGL. HOVLEVERANTÖR.

**Tvenne makar**

önska sig ett litet rart flickebarn för  
arv och eget. Refl. endast å ett barn  
av verkligt bildade föräldrar. Svar  
till »Kyrkligt familjeliv». Kiosken,  
Drottningtorget, Göteborg.

**Vasa Fotomagasin A.-B.**  
Göteborg  
köper, säljer och byter begagnade  
kameror m. Tillskriv oss. Tel. 18673

**Underlivslidande**

och dylikt undgås bäst med  
livmoderssprutan Nolibor, av  
förmicklad och förtent metall,  
ingen rostande, mindrevändig  
bleckspruta. Pris 15, 19, 23  
kr., med båda rören 20, 25, 30  
kr. Lämpligaste lösning är  
Noliborpulver 5 kr. pr ask.  
Livmoderspeglar 10 kr. Även  
andra sjukvårdsartiklar. Pris-  
lista mot 15 öre porto.

**CARL G. SCHRÖDER,**  
Möllevångsgatan 53 b, Malmö.

**KONJAK**  
är bra vid  
förkylning, men



**Fackskolan för huslig ekonomi  
i Uppsala.**

Lärarinnekurs i huslig ekonomi börjar i jan. Ansökan före 1 nov.  
Lärarinnekurs i barnavård börjar i jan. och sept. Ansökan helst före 15 dec.  
och 1 aug.  
Kurs för matlagning i storkök (regementen, hospital, sjukhus, försörjnings-  
inrättningar och dyl.) börjar i jan. Ansökan helst före 15 dec.  
Lanthushållsskolan Kumlän börjar vinterkurs den 3 nov. Friplatser och  
statsunderstöd.  
Tryckt program n:r 30 på begäran gratis och franko.  
Inspektor **Prof. O. Hammarsten, Föreståndarinnan Fröken Ida Norrby.**

**Torkade valnötssblad**

finnas nu till 5 kr. pr hg. Av detta  
blir ungefär 3 å 4 lit. dekokt. Fru  
J. Petersohn, Rådmanngatan 16. Sthlm.

Dina blomstrens trevnad

Är ditt hems trevnad.

Detta uppnås genom  
användande av

**Stidsvigs**

**Blomstergödning**



**A.-B. FETTINDUSTRI,**  
Malmö.

Finnes hos de flesta frö- & blomsterhandl.

**Spädbarnshemmet**

Adress Furuhill, Sigtuna emottager  
elever, som önska utbildning i barn-  
vård. Ansökningar insändas till  
Föreståndarinnan.

SLÄKTPORTRÄTT reproduceras foto-  
grafiskt. Vackra serier, även från  
original av skilda utseenden och stor-  
lekar. Låna ur släktingars gömmor  
innan de av tillfälligheter försvinna.  
Fotokompaniet, Roslagsgatan 2,  
Stockholm. Riks 29514. A. T. Vasa  
11919.

**En plats-annons uti  
Vermlands-Tidningen  
läses i över 10,000  
Vermlandshem.**

Länets enda dagliga tidning.  
Huvudkontor: Karlstad.



**Honung  
billigt.**

Ett parti 1:ma amerik. honung säl-  
jes i fjärdingar om 10 kg. till kr. 3.10  
pr kg. pr efterkrav eller förut insänd  
likvid.  
**GÖTEBORGS KONSERVFABRIK,**  
GÖTEBORG.

**Tvättäkta  
Heliosfärger**  
att måla på sidan och alla  
ljusa tyger erhållas från  
**Svenska Heliosdepöten,**  
Maria Stenmark, Vimmerby.

**Från  
KRIG till FRED**

Surrogattiden är över. Staten,  
Industrien, Familjen längtar  
efter äkta varor. Till dem höra  
**Kraftox-Produkterna.**  
Den som använder **Kraftox**  
kokar både billigt och gott.  
Begär fredsvara. Kockböcker  
gratis genom

**Svenska Aktiebolaget  
Paraguay Köttextrakt  
Sundbyberg**

**Annonsera i Idun!**

**Utmärkta organ**

för

annonsering i landsorten:

- Arvika:** Arvika Tidning.
- Avesta:** Avesta Posten.
- Borlänge:** Borlänge Tidning.
- Borås:** Borås Tidning.
- Eksjö:** Eksjö-Tidningen.
- Engelholm:** Engelholms Tidning.
- Eskilstuna:** Eskilstuna-Kuriren.
- Falun:** Falu-Kuriren.
- Gefle:** Gefle-Posten.
- Halmstad:** Hallandsposten.
- Hedemora:** Södra Dalarnes Tidning.
- Hälsingborg:** Hälsingborgs Dagblad.
- Härnös d:** Härnösands-Posten.
- Höganäs:** Höganäs Tidning.
- Jönköping:** Smålands Allohanda.
- Kalmar:** Barometern.
- Karlskrona:** Karlskrona-Tidningen.
- Karlstad:** Karlstads-Tidningen.
- Katrineholm:** Katrineholms-Kuriren.
- Kristinehamn:** Ansgarii-Posten.
- Landskrona:** Landskrona-Posten.
- Linköping:** Östgöten.
- Ludvika:** Ludvika Tidning.
- Luleå:** Norrbottens-Kuriren.
- Malmö:** Skåneka Aftenbladet.
- Mariestad:** Tidning för Skaraborgs län.
- Mora:** Mora Tidning.
- Norrköping:** Norrköpings Tidningar.
- Nyköping:** Södermanlands Nyheter.
- Nässjö:** Nässjö-Tidningen.
- Oskarshamn:** Oskarshamns-Posten.
- Sköfde:** Skaraborgs Läns Annonsblad.
- Sundsvall:** Sundsvalls-Posten.
- Säter:** Sätters Tidning.
- Trelleborg:** Trelleborgs Allohanda.
- Uddevalla:** Bohuslänningen.
- Uppsala:** Tidningen Upsala.
- Umeå:** Västerbottens-Kuriren.
- Visby:** Gotlänningen.
- Västerås:** Vestmanlands Läns Tidning.
- Växiö:** Smålands-Posten.
- Ystad:** Södra Skåne.
- Örebro:** Örebro Dagblad.
- Örnsköldsvik:** Örnsköldsviks-Posten.
- Östersund:** Jämtlands-Posten.
- Östhammar:** Östhammars Tidning.

# Läkerol.

BRÖST

# TÄLLERBERG

Uppfriskande

och Svalg

F. AHLGREN S T

RIK, GEFLE

Jacques 1/10