

Signal

FASCICOLO DI DICEMBRE

73/24
LUXEMBURG, Südtirolmark, Ostland 20 Pf.
Schweiz 99 Rappen / Berlino 10 Dinari / Stoccolma 2,50 Kr. / Spagna 2 Ptas. / Turkei 20 Kurus / Ungarn 50 Hfler /

Novembre 25 lire /



«Cara mamma»...

Nella notte russa, la tempesta di neve turbinata intorno al ricovero solitario—ma la luce raccolta delle candele fa sentire al soldato la vicinanza spirituale della Patria

„Liebe Mutter“...

Schneesturm umhüllt die einsame Kute in der Nacht des Ostens—doch der Kerzenscheinmer stimmt das Herz des Soldaten heimatnah Foto: Pk. Hans Habmann

Fascicolo
doppio

L. 4



ARADO
Ar 96B

ARADO FLUGZEUGWERKE · GMBH · POTSDAM

Signal

Dal contenuto del fascicolo straordinario di dicembre

La guerra contro l'Unione Sovietica

La decisione sullo scacchiere orientale

Il «Signal» dà un resoconto del corso di tutta la campagna sul fronte all'Est

La storia non si ripete

Uno studio storico-strategico sul paragone «Hitler—Napoleone»

... e la resistenza venne spezzata

Due pagine illustranti l'azione terrificante degli Stukas

Dopo due anni di dominazione sovietica

Nach 2 Jahren Sowjetherrschaft

Liberati dalla dominazione straniera, gli abitanti di una città baltica assistono al primo ufficio divino

Un giovane sottotenente fotografa la sua prova di fuoco

Ein junger Leutnant fotografiert seine Feuertaufe

Tre emozionanti pagine a colori

La via verso il fronte

Der Weg an die Front

Il diario illustrato di un viaggio al fronte dell'inviato speciale Artur Grimm della PK.

Kronstadt, cimitero di navi

Fotovisioni del grande attacco dell'Aviazione germanica sul più importante porto militare dell'Unione Sovietica

Davanti ad antichi castelli nell'Unione Sovietica

Un'altraente fotocronaca a colori

EUROPA

L'Europa, «cuore» delle comunicazioni aeree mondiali

Ludwig Kapeller narra l'ascesa dell'aviazione civile tedesca, dai suoi primi inizi fino ad oggi

Dalla Germania

Gli ordini militari germanici

Una pagina a colori illustrante le decorazioni militari ed i meriti che esse sono destinate ad insignire

Un pittore dell'anima tedesca

Ein Maler der deutschen Seele

Un'illustrazione a colori riproducente un'opera del celebre pittore Mathias Grünewald, dell'Altare di Isenheim

La dura vita del sereno Wolfgang A. Mozart

Una breve biografia del grande compositore tedesco, in ricorrenza del suo 150° anniversario

Il racconto del «Signal»

Alle spalle del nemico

Un ufficiale racconta con avvincente forza descrittiva lo svolgimento di una missione al di là delle linee nemiche

Pagine ricreative ed istruttive

Grigia, eppure variopinta

La storia dell'uniforme con una tavola a colori

Schegge di granata? Paracadute? Fondi di bossoli?

Tre vitamine... si presentano, per la prima volta, a colori

In un solo minuto secondo

Un esperimento fotografico con risultati sbalorditivi

«Moser, fallo ancora una volta!»

„Moser, mach das noch einmal!“

Come nasce una scena cinematografica

Ed inoltre molte altre belle ed interessanti fotografie a colori ed in bianco-nero



Una giornata di lotta e guerra e le fucilate dei cannonei tedeschi. Gli artigiani della
Dolomiti costruiscono pontoni senza dormire soltanto al fronte ed alligati, accolti e rimossi
dalla polizia tedesca si allarmano perché il fronte del Nord è a poco a poco si sposta

Die Kämpfe im Norden — die Folgen der Geschütze schweben. Die Mäntel der
schwarzen Flakgeschütze blicken auf die Lagerstätten — politische Stunden werden mit
Glasung. Die die Feuer langsam vergrößern. Aufnahme: P. K. Kriegsbilder des Mittel

La decisione sullo scacchiere orientale

La campagna contro i Soviet riassunta in una serie di cartine



Il 22 giugno 1941 le forze armate germaniche, insieme con quelle alleate, sferrano l'offensiva contro l'Unione Sovietica: era l'ultima possibilità di salvare l'Europa dal pericolo imminente di un'invasione delle masse armate bolsceviche. Lo schieramento dei rossi non lasciava sussistere alcun dubbio circa le intenzioni di aggressione imminente che si covavano al Cremlino. Le mosse politiche e gli intrighi dei governanti di Mosca completavano il quadro della situazione.

Il mondo sa che si è iniziata una lotta imponente, di cui non si può ancora conoscere la durata. Certo è che a questa lotta seguiranno mutamenti profondi in Europa e fuori. Impallidiscono al confronto, per importanza, le precedenti campagne già decise nella guerra presente.

La grande speranza dell'Inghilterra

Tutti i vantaggi materiali sembrano trovarsi dal lato dell'Unione Sovietica. Da quasi un quarto di secolo codesta federazione di Stati, infinitamente ricca di risorse minerarie e di materie prime, è venuta organizzando la massima potenza militare del mondo. Dall'altro lato si trova la Germania, che da sei anni appena ha riacquisito la sua libertà militare ed alla quale sono precluse le fonti mondiali perfino delle materie prime maggiormente necessarie.

I freddi calcolatori contano i carri armati, i velivoli e le navi da guerra delle due parti belligeranti, le confrontano e vengono alla conclusione che una vittoria tedesca sui Soviet è un'impensabilità. Per loro, le masse d'uomini e di materiali sono più importanti e decisive che la volontà, il valore e l'intelletto.

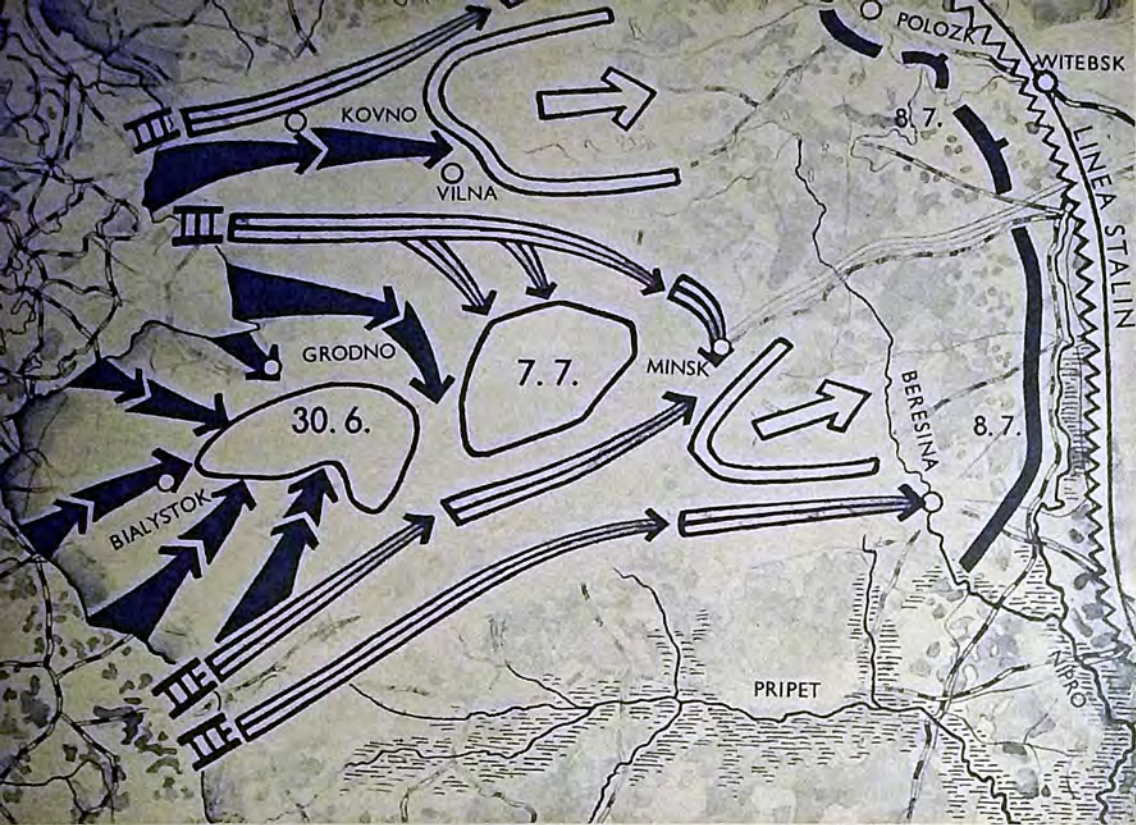
E poi la sconfinata vastità del territorio: distanze, a cui non sono paragonabili quelle delle campagne precedenti. Qui non sarà possibile una guerra lampo. Il Comando germanico non sarà in grado di padroneg-

Il risultato di 4 mesi e mezzo: una campagna di dimensioni continentali. La guerra contro l'Unione Sovietica, iniziata il 22 giugno, supera per estensione tutte le altre campagne di questa guerra, messe insieme in appena 4 mesi e mezzo sono stati occupati territori che abbracciano oltre un milione e mezzo di chilometri quadrati. Sulla nostra cartina sono disegnati separatamente tutti i territori occupati durante le campagne che precedettero quella di Russia. Polonia 190.000 km², Norvegia 324.000 km², Olanda 34.000 km², Belgio 30.000 km², il territorio occupato della Francia 311.000 km², ed il territorio occupato durante la campagna dei Balcani, compresa la Grecia con Creta, 337.000 km². Un quadrato della cartina corrisponde a 10.000 km².



Qui venne scompagnata l'Armata sovietica. Nelle sette grandi battaglie d'annientamento di Bialystok-Minsk, Smolensk, Uman, Gomel, Kiev, alle sponde del Mar d'Azov e in quella di Briansk-Wiasma, l'Unione Sovietica perdette le sue migliori armate e la maggior parte dei suoi carri armati e cannoni. Durante queste battaglie vennero fatti tanti prigionieri che la loro cifra corrisponde a 150 divisioni complete. Le perdite dei morti sono pari a quelle dei prigionieri, e in singoli punti il numero dei morti fu di gran lunga superiore. Il numero dei cannoni distrutti o catturati corrisponde all'equipaggiamento di oltre 335 reggimenti d'artiglieria. I carri armati catturati dalle truppe alleate corrispondono alla dotazione di 40 reggimenti corazzati. A parte le suddennote battaglie, nomineremo in seguito anche i settori, in cui il

nemico, in singoli combattimenti e battaglie minori, perdette ingenti unità complete. — La massa immane di carri armati sovietici catturati e distrutti durante le battaglie di Bialystok-Minsk e di Smolensk sono a dimostrare al mondo intero che il nemico intendeva assalire l'Europa, sterrendo il suo attacco principale dal settore di Bialystok. In questo settore esso aveva concentrata la massa delle sue armi aggressive e, movendo da qui, migliaia di carri armati dovevano avanzare oltre la Vistola nella Germania centrale e verso Ovest, per vibrare il colpo mortale al Reich unitamente alle ingenti forze sovietiche che avrebbero mosso dalla regione di Leopoli. Se ciò fosse avvenuto, l'Europa sarebbe stata trascinata in un caos inimmaginabile dal quale non ci sarebbe stata più alcuna salvezza



giare le operazioni, perchè le Divisioni corazzate e le truppe motorizzate, su quelle pessime strade, non potranno venire impiegate con efficacia. E come provvedere, in quel territorio, ai rifornimenti regolari? Nemmeno delle ferrovie ci si potrà servire, giacchè hanno uno scartamento diverso da quello delle strade ferrate del Reich. Inoltre i Russi sono sempre stati maestri nel lavoro di distruzione e in mani tedesche non cadrà quindi nulla di utilizzabile per approvvigionare le truppe.

L'Inghilterra ha un altro barlume di speranza: la Germania ed i suoi alleati si dissangueranno in una lunga campagna che non tarderà ad irrigidirsi in una guerra di posizione. Intanto l'arma aerea britannica, con un'offensiva senza intermissioni, ridurrà in cenere i centri industriali della Germania occidentale, mentre migliaia di bombardieri sovietici attaccheranno la Germania orientale e centrale. La popolazione civile della Germania verrà seossa da attacchi aerei di una violenza senza precedenti, fino a che non si ripeta il gioco del 1918. Nei territori occupati dalla Germania scoppieranno insurrezioni. Infine, un'invasione britannica in Norvegia, Olanda, Belgio e Francia non è se non questione di tempo, forse brevissimo.

Queste è quanto ripetono giorno e notte, fin dall'inizio della campagna orientale, la radio e la stampa d'Inghilterra e dei paesi

I. La duplice battaglia di Bialystok e Minsk. Il primo violento colpo venne sferrato contro il gruppo d'armata del maresciallo Timoscenko: esso colpì duramente le armate che dovevano formare il baricentro dell'aggressione contro l'Europa. Divisioni germaniche corazzate e motorizzate mossero dal settore medio del Governatorato Generale e avanzarono verso Nord-est fino alla regione di Minsk, e più a sud della medesima. La regione paludosa del Pripet, che non si presta allo svolgimento di operazioni militari, costituiva una sicurezza naturale del fianco destro del gruppo d'armata del Maresciallo von Bock. Unità celeri sferrarono un altro colpo al nemico avanzando dalla Prussia orientale verso Oriente e poi convergendo su Minsk. Il fianco sinistro venne coperto dalle divisioni di fanteria che attaccarono in direzione di Vilna, e dalla punta dei carri armati diretti a Dünaburg via Kaunas. Fia i settori in cui le unità motorizzate portavano l'attacco nella regione di Minsk, avanzarono contemporaneamente oltre la frontiera anche delle divisioni di fanteria, che dovendo spesso sostenere combattimenti asprissimi, travolsero ovunque il nemico, prendendolo nella loro morsa e costringendolo a serrarsi sempre più. Il 25, il successo delle operazioni in corso si delineava già nettamente. Le unità celeri, con una puntata veramente audace, avanzarono in certi punti fino a 250 km. oltre le posizioni di partenza. L'attacco concorrente delle divisioni di fanteria si è svolto regolarmente. Quando, il 28 di giugno, l'anello sta per chiudersi a Sud di Minsk, l'annientamento delle divisioni sovietiche è sicuro. Tutti i disperati tentativi di sortita del nemico falliscono. Attacchi effettuati con forze avanzanti, scaglionate in otto e perfino in dodici file, s'infransero sanguinosamente contro il fuoco delle mitragliatrici e delle artiglierie tedesche. L'aviazione matrella giorno e notte con bombe di tutti i calibri il ristaglio delle formazioni nemiche che vengono sempre più compresse e scompagnate. Il 30 giugno la sacca ad oriente di Bialystok, ed il 7 giugno quella di Minsk sono « macinate ». I soldati nemici che non caddero in prigionia, sono tutti periti, ed i cadaveri, le armi, le munizioni, i cannoni ed i carri armati coprono per chilometri e chilometri i campi di battaglia — La più grande battaglia di materiale e d'annientamento che la storia ricordi, è terminata. Ecco il risultato in cifre: 324.000 prigionieri, 3332 carri armati e 1809 cannoni catturati o distrutti.

Disegni: Heinisch

II. La battaglia di Smolensk. Le divisioni tedesche penetrarono oltre la Linea Stalin presso Orscha e nella regione di Witebsk, ai due lati di Mohilew, incontrano dappertutto la tenace resistenza delle Armate di Timoscenko ancora fresche. Il nemico tenta ancora di salvare la situazione, sferrando reiterati contrattacchi con carri armati pesanti, codardi da un violentissimo fuoco d'artiglieria. Nonostante le nostre truppe riescono ad allargare la breccia aperta nelle linee nemiche. Il cuneo, che formazioni celeri, avanzanti ai due lati della strada Orscha-Smolensk, cacciano nelle divisioni nemiche fino a Smolensk, è decisivo per l'ulteriore sviluppo delle operazioni. Una divisione motorizzata di fanteria occupa la città il 16 giugno, dopo una lotta all'arma bianca e la tiene, respingendo tutti i rabbiosi contrattacchi. Come avviene presso le punte corazzate che sfondarono le linee nemiche più a Sud ed a Nord, i Sovietici sferrano senza sosta attacchi anche sui fianchi di questo cuneo. Le divisioni di fanteria, che seguono in marce forzate, effettuate in continui combattimenti, coprono i fianchi ed accerchiano le armate rosse che erano state travolte e frantumate dalle divisioni celeri. — La battaglia ininterrotta per quattro settimane su un fronte di 250 km e per una profondità di 150 km. Il 28 luglio l'anello viene chiuso a oriente di Smolensk. Per quanto disperati e tenaci essi siano, i tentativi di sortita del nemico s'infrangono uno dopo l'altro o perdono di giorno in giorno il loro diseggo. Le sacche vengono eliminate una dopo l'altra. Gli attacchi continui dell'Aviazione germanica vengono diretti contro le divisioni accerchiate e sconquassano le forti riserve che il nemico ha fatto affluire per rilevare le prime. In questa battaglia l'Aviazione germanica distrugge 125 treni ferroviari, 6 treni corazzati, migliaia di automezzi, centinaia di carri armati ed inoltre 15 ponti. L'Aviazione sovietica deve registrare una perdita di 1098 aeroplani. — Il 4 agosto anche l'ultima sacca a Sud-est di Smolensk è « macinata », e malgrado le enormi e sanguinosissime perdite del nemico vengono fatti 310.000 prigionieri, 3205 carri armati e 3120 cannoni cadono in mano dei Tedeschi. — La seconda battaglia d'annientamento di questa campagna a parte l'indebolimento di materiale e di uomini del nemico, innasce anche la premessa per l'offensiva di ottobre, che vibrà all'Armata rossa il colpo mortale.



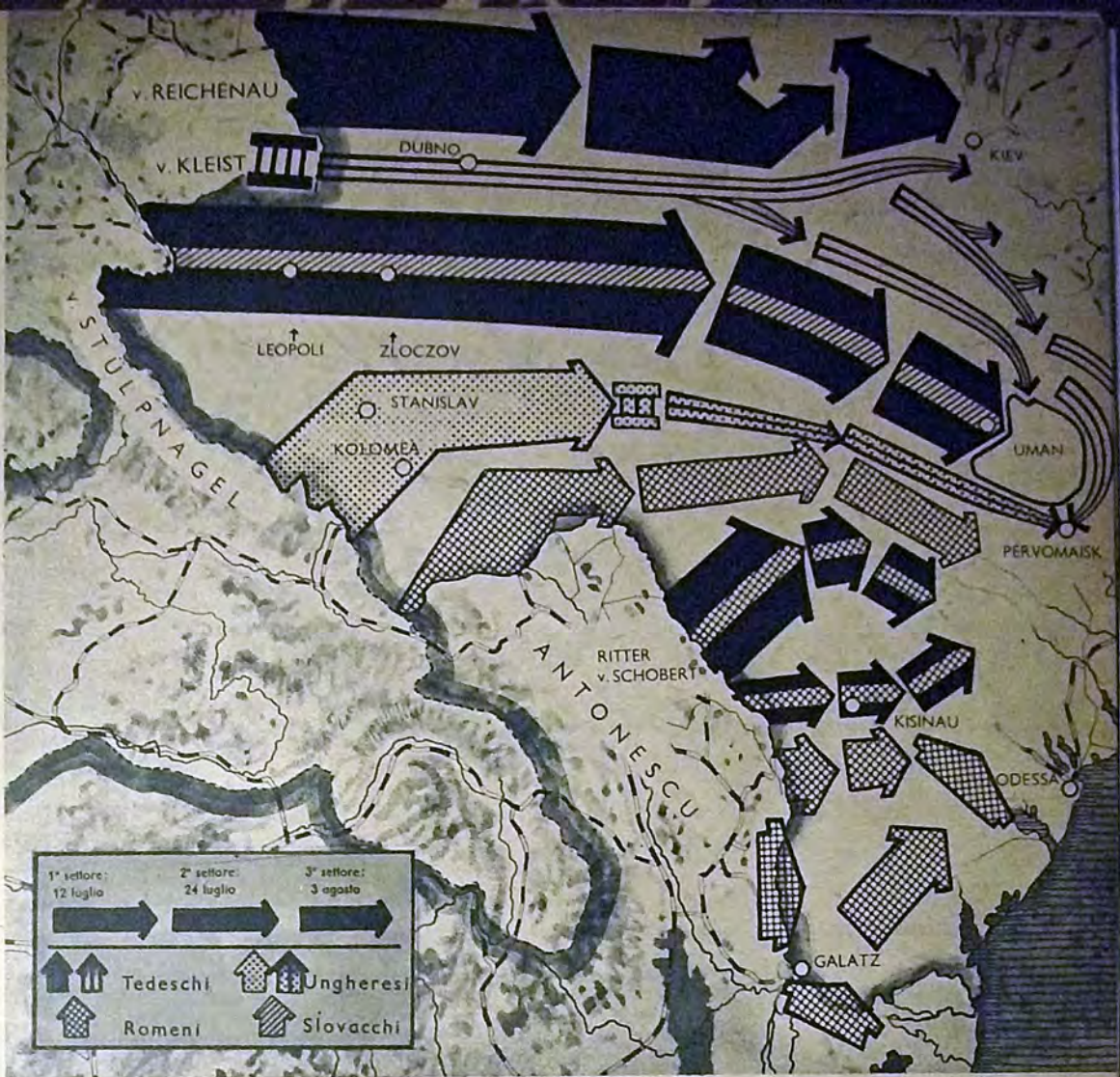
ed essi maledati. Si cita continuamente il precedente della campagna napoleonica del 1812: la stessa sorte attenderebbe ora gli eserciti tedeschi. Il silenzio del Comando Supremo germanico, nella prima settimana della campagna è più oltre, permette ogni ipotesi. Basta alla propaganda nemica di non aver notizie dal fronte, per inebriarsi all'idea di successi e vittorie.

Tramonto delle illusioni

Poi si fa strada la verità, e la respiscenza arriva sino all'amaro riconoscimento che nulla può ormai salvare l'Unione Sovietica.

Soltanto il 29 giugno il Comando Supremo germanico annuncia le prime grandi vittorie, che stupiscono il mondo. Poi tace fino al prossimo grande successo. Di nuovo, per più giorni, nessuna notizia precisa. «Le operazioni procedono regolarmente.» Londra annuncia: «L'offensiva tedesca si è arrestata. Le forze sovietiche attaccano.» Frattanto altre armate sovietiche sono state annien-

III. Le operazioni fino alla battaglia di Uman. Già nei primi giorni della campagna il gruppo d'armata riesce a sbandare dappertutto le fortificazioni, che ad occidente di Leopoli sono straordinariamente solide e moderne. La città stessa viene occupata il 30 di giugno. A Sud delle paludi del Pripet, presso Zloczow, si accende una grande battaglia di carri armati, durante la quale l'arma corazzata germanica dà una nuova prova della sua superiorità. Nella regione di Dubno forze corazzate sovietiche vengono distrutte dopo due giorni di combattimento. Il 2 di luglio inizia l'attacco comune delle truppe tedesche e romene che muovono dalla Moldavia. Il 4 di luglio Divisioni ungheresi occupano Kolomea e Stanislaw, dopo aspri combattimenti sostenuti nei Carpazi. — Forti formazioni dell'Aviazione germanica al comando del generale Lohr assieme agli aviatori romeni, ungheresi e slovacchi coadiuvano le operazioni di terra su tutto il fronte. Con attacchi continui esse tempestano di bombe fortini e fortificazioni, sconsigliano le riserve nemiche prima che esse giungano in linea ed escono sempre vittoriose dagli innumerevoli combattimenti aerei. — Le operazioni sono alla loro svolta decisiva quando, il 12 luglio, le formazioni celeri delle unità corazzate comandate dal colonnello generale von Kleist, sfondano la linea Stalin e vengono a trovarsi davanti a Kiev. Ora le armate del colonnello generale Ritter von Schuber e del generale di fanteria



von Stulpnagel convergono unitamente a divisioni romene ed ungheresi verso Sud, appoggiandosi a destra sulla riva del Nistro e coperte a sinistra dalle formazioni dei carri armati attaccanti a Sud ed a Sud-Est di Kiev. L'armata del Generalfeldmarschall von Reichenau copre l'avanzata tra eventuali attacchi dal Nord, mediante le operazioni che egli sta svolgendo immediatamente a Sud delle paludi del Pripet. — Il 16 di luglio truppe tedesche e romene occupano la capitale della Bessarabia Chisinau e dodici giorni più tardi tutta la Bessarabia è liberata. — Una divisione bolscevica dopo l'altra viene distrutta. Dappertutto le perdite sovietiche sono straordinariamente gravi. Ciononostante durante questi combattimenti il gruppo d'armata fa più di 150.000 prigionieri e cattura o distrugge 1970 carri armati e 2190 cannoni. — Il tentativo di Budjenny di disimpegnare forti

contingenti delle sue armate, fallisce. Le divisioni tedesche penetrano continuamente alle spalle del nemico impedendone il ripiegamento ed infine comprime la 60^a la 12^a e gran parte della 18^a armata sovietica nel settore tra Uman e Pervomaisk dove, il 3 di agosto la sacca si è chiusa completamente intorno alle truppe nemiche e dove contemporaneamente unità motorizzate ungheresi provenienti dall'Ovest stringono la mano alle formazioni corazzate tedesche che avevano attaccato scendendo da Nord-Est. — L'8 di agosto la battaglia si conclude con l'annientamento di 25 divisioni sovietiche di fanteria, carri armati e truppe alpine. Più di 200.000 cadaveri di soldati sovietici coprono il campo di battaglia, più di 103.000 uomini vengono fatti prigionieri, e 317 carri armati e 1100 cannoni culturali o distrutti. Oltre ad una massa enorme di materiale bellico cadono in mano degli Alleati anche 5250 autocarri e 12 treni ferroviari



IV. La grande battaglia presso Kiev. 10 settembre: al sud sul Nipri, tutto è ancora tranquillo. Al nord l'Armata di von Weichs ha superato la Desna su un ampio fronte, e attacca audacemente puntando verso Sud. Formazioni dell'Armata corazzata di Guderian, con forte ala sinistra, si sono portate fino a Romny, a 70 km, oltre la Desna. Tre giorni dopo: il Nipri è oltrepassato ai due lati di Kremenschug, su un fronte di 120 km. Truppe celeri dell'Armata corazzata von Kleist si sono riunite tra Lubny e Romny con le forze corazzate provenienti da Nord. La rischiosa impresa è coronata da successo. Divisioni di fanteria dell'Armata Stulpnagel attaccano a Nord del fiume puntando verso Nord-Ovest, mentre altre divisioni stanno avanzando in direzione Poltava. — Ad occidente di Kiev l'Armata Reichenau ha sfondato le solide fortificazioni nemiche. Il 10 settembre ha occupato la città, superando il Nipri, e il giorno successivo essa ha potuto riarsi alle Truppe avanzanti da Nord. — Attacchi concentrici da Nord, da Est e da Sud-Est costringono innumerevoli divisioni rosse nella regione a Sud-Est di Kiev e vi vengono accerchiate. La loro sorte sarà l'annientamento e altrettanto sarà delle truppe nemiche che si trovano nello sacco all'Est della capitale dell'Ucraina. Le due flotte aeree del Maresciallo Kesselring e del Generale Lohr appoggiano le operazioni terrestri con attacchi continui. Le sacche che si rattrappiscono sempre più, vengono martellate giorno e notte dai bombardamenti aerei e dalle artiglierie di tutti i calibri, assalti di fanteria e di carri armati le comprime sempre più, fino alla loro resa. Tutti i tentativi di sortita falliscono, da questa bolla infernale non si salva più nessuno. — La battaglia si conclude il 20 di settembre. La rara operazione di un avvolgimento bilaterale è riuscita, ed il successo supera di gran lunga ogni previsione: 665.000 prigionieri, 3718 cannoni e 884 carri armati. Le sanguinose perdite del nemico sono anche questa volta particolarmente gravi. Cinque armate sovietiche, comprendenti più di 50 divisioni, non esistono più. La difesa nemica del Nipri è eliminata

tate, altre ancora accerchiate. Seguono comunicati laconici. Il nemico non si rende conto della situazione: «Le perdite tedesche ascendono a milioni di morti; le truppe sono così esauste ed affamate, che l'offensiva non potrà venire ripresa prima della primavera del 1942.» Intanto altre armate rosse vengono annientate. E così via: infine, in capo a tre mesi e mezzo di campagna, si constata che le ultime grandi unità sono state ormai sacrificate sull'intero fronte sovietico.

La campagna lampo

Come è stata possibile tale vera e propria «campagna-lampo»? Come mai, contro ogni

regola dell'arte della guerra, un avversario di gran lunga superiore per numero e per materiali è stato schiantato in un territorio di tale vastità? Oltre ad innumerevoli scontri ed azioni locali, di cui non pochi meritano d'esser chiamati battaglie, furono le grandi battaglie di accerchiamento e di annientamento a schiacciare il nemico, infliggendogli perdite di morti e prigionieri, senza precedenti. In tali battaglie il nemico sacrificò le sue migliori truppe, perdendovi il grosso dei suoi cannoni, carri armati, armi e veicoli.

Ognuna di queste battaglie ha un aspetto suo proprio. Non c'è ricetta o schema che si applichi ad esse. Furono ideate e pre-



V. La battaglia sulla costa del Mar d'Azov. Partendo dalla testa di ponte di Dniepropetrovsk, ampliata dopo la battaglia di Kiev, un'armata motorizzata al comando del generale di Corpo d'Armata v. Kleist, rinforzata con contingenti di truppe italiane, ungheresi e slovacche, avanza da Sud e da Sud-Est. Essa annienta considerevoli forze nemiche presso Saporoschje e superato Pologi attacca Berdiansk. Contemporaneamente le Armate del generale di fanteria v. Manstein e del generale romeno di Corpo d'Armata Dumitrescu avanzano frontalmente fra il Mar d'Azov ed il Niprò, attaccando e battendo la 9ª armata sovietica presso ed a nord di Melitopol. Lo Stato Maggiore vien fatto prigioniero ed i resti si ritirano verso oriente incalzati dalle divisioni tedesche e romene. Il 7 ottobre a nord di Berdiansk reparti dell'Armata motorizzata si congiungono con unità motorizzate delle truppe d'assalto W, le quali staccandosi dalla regione di Melitopol hanno puntato verso oriente lungo la costa. In tal modo i resti della sconfitta 9ª armata e tutto la 10ª sono accerchiati. Durante tre giorni la sacca viene affocata da tutte le parti. Infine le divisioni circondate sono annientate ed in parte fatte prigioniere. Durante queste operazioni il gruppo d'Armata del generale v. Rundstedt fa prigionieri altri 107.000 uomini e cattura o distrugge 212 carri armati e 672 cannoni. La battaglia sulla costa del Mar d'Azov elimina le ultime solide difese del bacino del Donetz e rende in tal modo possibile l'accesso a questa importante zona industriale. Con duri combattimenti locali ogni singolo centro viene strappato al nemico.



VI. La duplice battaglia di Brjansk e Wjasma. Il nemico occupa delle posizioni solidamente trincerate dinanzi all'Armata del generale v. Bock. Timoschenko ha impegnato qui le sue migliori armate, per contenere la minacciate avanzata tedesca verso la zona industriale di Mosca. Con azioni locali i Sovieti cercano ovunque di migliorare le loro posizioni. Il 2 ottobre ha inizio una delle più grandi operazioni che la storia militare conosca. Una larga breccia attraverso le posizioni sovietiche a sud-est di Smolensk separa il fronte nemico in due parti. Dopo la rottura, divisioni di fanteria dell'Armata v. Weichs si spingono verso sud, mentre divisioni motorizzate e di carri armati dell'Armata motorizzata Hoepner, unitamente con le divisioni dell'Armata Kluge, avanzano verso nord, puntando con l'ala destra su Wjasma. Nello stesso tempo a nord-est di Smolensk si aprono un varco le divisioni corazzate Hoth e Reinhardt e l'Armata Strauss. Una parte di esse continua l'attacco verso oriente, coprendo il fianco nord delle truppe avanzanti. Il grosso delle divisioni volge verso sud. Il 7 ottobre, in prossimità di Wjasma, si incontrano le armate motorizzate Hoepner e Roth e circondano parecchie armate nemiche ad occidente della città. Attacchi concentrici da nord, sud e da occidente costringono il nemico a serrarsi sempre più. Chi non si attende sarà presto vittima del fuoco delle artiglierie tedesche o degli incessanti attacchi delle squadriglie di combattimento e di Stukas. A Sud di Brjansk, all'inizio dell'offensiva, l'Armata corazzata Guderian si trova già con grosse forze nella zona di Komaritsch. Il 3 ottobre, con un'ardita puntata, viene conquistata Orel, importante centro ferroviario e stradale. Le Divisioni che seguono piegano prima verso Nord; poi, nel corso della battaglia, in parte verso Ovest. La loro ala destra si ricongiunge l'8 ottobre, presso Shidra, con elementi dell'Armata von Weichs, che hanno attaccato da Nord-Ovest. Si trovano così accerchiate parecchie Armate nemiche nella regione di Brjansk, che vengono poi chiuse in due sacche separate. Con attacchi continui da ogni lato e con un bombardamento aereo ininterrotto, anche queste Divisioni vengono annientate o costrette alla resa. Le formazioni della flotta aerea del Maresciallo Kesselring, impegnandosi a fondo, rendono possibili le azioni di sfondamento, contribuiscono con i loro elementi all'annientamento delle Armate accerchiate ed attaccano efficacemente ferrovie e strade sovietiche, su cui il nemico potrebbe far affidare rinforzi. L'arma aerea sovietica, già duramente provata, subisce nuove sconfitte. Il Maresciallo Timoschenko, su quel campo di battaglia, largo 350 km. e profondo 100, perde 61 Divisioni di fanteria, 6 di cavalleria, 7 corazzate e 6 brigate di carri armati. Cadono nelle mani delle truppe tedesche 663.000 prigionieri, 1242 carri armati e 5452 cannoni. Le ultime Armate pienamente efficienti dell'Unione Sovietica sono eliminate. Il primo scopo della grande offensiva è realizzato.

disposte con una strategia audace e geniale, dirette con alta intelligenza dai comandanti delle armate terrestri, aeree e navali e combattute dai migliori soldati del mondo.

Il primo successo strategico

All'alba del 22 giugno 1941 lo scatenarsi della lotta ad Oriente fra il Mar Nero e il

Mar Glaciale Artico segna l'inizio delle più grandi operazioni militari che la Storia conosca. Mai campagna era stata iniziata su un fronte di tale estensione, né mai si era avuto maggiore impiego di uomini e di materiali. Sono circa dieci milioni di soldati, che si affrontano.

L'Europa comincia a comprendere quale



VII. La conquista della zona baltica. Il Corpo d'Armata del generale Ritter von Leeb, dalle sue basi nella Prussia orientale attacca su un fronte di 250 chilometri le soverchianti e meglio equipaggiate armate sovietiche, che, al comando del maresciallo Vorosilov, attendono nei Paesi baltici per iniziare l'attacco contro la Germania nord-orientale. La flotta aerea del generale d'Armata Keller interviene ed appoggia gli attacchi terrestri, raggiungendo la supremazia dell'aria ed infliggendo colpi mortali alle unità della marina sovietica nel Mar Baltico e nel golfo di Finlandia. — L'Armata motorizzata del generale Hoepner annienta nei giorni 25 e 26 giugno a nord di Kovno le truppe motorizzate sovietiche. Il nemico subisce la perdita di parecchie divisioni, oltre 200 carri armati e più di 150 cannoni. Con un'audace puntata oltre Dunaburg, l'armata esce vittoriosa anche da un'altra battaglia presso Ostrov e sfonda già il 5 luglio la linea Stalin che correva ad oriente dell'ex confine lituano-estone. Le Armate dei generali Busch e v. Kuehler con marce forzate ammirabili raggiungono, combattendo, la Duna e dopo aspra lotta al principio di luglio superano il fiume per un lungo tratto tra Dunaburg e Riga. — In seguito l'Armata Busch, unitamente all'Armata corazzata Hoepner, sfondano al sud del lago Peipus le munitissime posizioni sovietiche che vengono difese strenuamente. Nell'imperiosa regione paludosa e boschiva vengono conquistati con combattimenti corpo a corpo oltre 5000 lottini ed eliminate oltre 80.000 mine. Altri reparti avanzano a sud del lago Ilmen verso oriente ed in combattimenti durati parecchie settimane annientano il grosso delle 11^a, 27^a e 34^a armata sovietica. Dopo aver superato una nuova tenace resistenza del nemico lungo la Luga, l'attacco viene diretto verso le posizioni fortificate di Leningrado. — L'Armata Kuehler attacca verso nord su un largo settore del fronte

appoggiandosi con l'ala sinistra sulla costa ed i suoi reparti avanzati raggiungono il 7 agosto il Golfo di Finlandia, presso Wesenberg. Importanti unità dell'Armata convergono verso est, al nord del Lago Peipus, e si congiungono con l'ala sinistra dell'accerchiamento di Leningrado. Altre divisioni rastrellano la parte nord-occidentale dell'Estonia e, con azioni audaci, conquistano le isole baltiche di Moon, Osel e Dagò, le quali rappresentavano per i Sovieti delle basi aeree di particolare importanza. — Unità della Marina da guerra germanica sotto il comando dell'Ammiraglio Carls, assieme ad unità della marina da guerra finlandica, impediscono con un'incursione nel Golfo di Finlandia l'intervento della Marina sovietica ed appoggiano la conquista delle isole baltiche. Efficaci sbarramenti di mine infliggono al nemico gravissime perdite. — Solo nella fuga dalla zona di Reval 21 navi da trasporto sovietiche per complessive 50.000 tonnellate, come pure vari cacciatorpediniere, navi vedetta e dragamine, urtarono contro le mine ed affondarono. — Allorché l'8 settembre viene conquistata Schlüsselburg, le truppe tedesche hanno raggiunto la Narva e le divisioni finlandiche si sono infiltrate sull'Istmo di Carelia, l'obiettivo più importante di questa Armata è raggiunto. La fortezza di Leningrado è tagliata da ogni comunicazione terrestre ed il suo destino è inesorabilmente segnato. — Nel mentre nel settore centrale ed a sud del fronte orientale si combattevano le grandi battaglie di annientamento, l'Armata del generale Ritter v. Leeb ha costretto in undici settimane un avversario di forze soverchianti ad indietreggiare di ben 700 km, ha accerchiato la fortezza di Leningrado ed ha liberato il territorio baltico dal nemico. Durante questi combattimenti vennero fatti 400.000 prigionieri, e furono catturati o distrutti 2.000 carri armati e 5.000 cannoni.

sia la posta della partita. La Finlandia e la Romania si schierano fin da principio al fianco della Germania. L'Italia, l'Ungheria, la Slovacchia e la Croazia non tardano a seguirle. Norvegia, Danimarca, Olanda, Belgio, Francia e Spagna formano corpi di volontari.

Grandi successi si delineano fin dai primi giorni della campagna. La frontiera viene varcata su un vasto fronte, sfondando le fortificazioni con lotte accanite. L'aviazione

sovietica, in combattimenti aerei e sugli aeroscari, perde migliaia dei propri migliori apparecchi; i suoi impianti aeroportuali vengono colpiti gravemente. Il mondo non può ancora farsi un'idea, dove maturino le prime decisioni e quali siano gli obiettivi della strategia germanica. Ed ecco il Comando Supremo germanico annunciare il 29 giugno l'accerchiamento di due Armate sovietiche ad Est di Bialystok e la presa di Minsk da parte di forze

corazzate e di divisioni motorizzate. La prima grande battaglia di annientamento della campagna, la duplice battaglia di Bialystok e Minsk, è incominciata. Essa si sferra contro il gruppo d'Armata del Maresciallo Timoscenko (Cartina I).

La seconda sconfitta di Timoscenko

Mentre ferve ancora la battaglia di Bialystok e Minsk, Divisioni celeri germaniche, dalle due ali del campo di bat-

glia, puntando verso Est, giungono fin dal 3 luglio al Nipru. Le forze sovietiche che si trovano ad Ovest del fiume, vengono schiacciate e catturate oppure ributtate verso Est.

Di là dal Nipru, nella zona di Smolensk, Timoscenko aveva radunato altre Armate. Insieme coi reparti scampati alla grande battaglia, esse dovevano infrangere l'offensiva germanica sulla cosiddetta «linea Stalin». La linea Stalin, secondo le spe-

raner di Londra e di Mosca, avrebbe dovuto segnare una svolta decisiva della campagna. Organizzata secondo criteri moderni, con innumerevoli fortini e posizioni campali, essa era munita di ostacoli e sbarramenti di ogni genere. Si sviluppava dietro fiumi, laghi e paludi e, non a torto, era considerata linea fortificata assai solida. Nella parte centrale del fronte essa costeggiava il Nipro ed il corso superiore della Duna, con Mohilev, Orscia, Vitebsk e Polotzk quali capisaldi robustissimi, organizzati a fortezza.

Fin dall'8 luglio, forti elementi del gruppo d'Armata del Maresciallo von Bock sono schierati su un ampio fronte davanti alla linea Stalin. Con aspri combattimenti vengono formate teste di ponte oltre la Duna sui due lati di Polotzk e l'11 luglio viene espugnata Vitebsk, malgrado la sua difesa accanita. Dopo una preparazione metodica, sui due lati di Mohilev e a Sud di Orscia viene varcato il Nipro, irrompendo nelle fortificazioni. I reparti d'assalto annientano i fortini l'uno dopo l'altro, espugnando ad una ad una le posizioni. La linea Stalin è sfondata. Su un fronte di 250 km, incomincia la battaglia di Smolensk. (Cartina II).

Avanzata vittoriosa anche a Sud

Nel settore meridionale del fronte Est, il gruppo d'Armata del Maresciallo von Rundstedt, nelle cui file combattono truppe romene, ungheresi e slovacche, ed il Maresciallo Antonescu con le sue truppe romene e tedesche, si trovano di fronte a gravissimi ostacoli.

La situazione topografica — a Sud il Mar Nero, a Nord le paludi del Pripet, nel mezzo i Carpazi — impone l'attacco frontale contro le Armate rosse del Maresciallo Budjenny schierate intorno a Leopoli. La natura montuosa del terreno, specialmente sulla frontiera settentrionale romana e ungherese e davanti alla zona Sud-Est del Governatorato (ex territorio polacco), rende ardua la lotta. Agli ostacoli naturali il nemico ha aggiunto fortificazioni e sbarramenti nei passaggi e nei valichi principali. Il maltempo rende quasi impraticabili, durante una parte delle operazioni, le strade già cattive. A ciò si aggiunge la superiorità numerica delle Armate sovietiche, che, data la loro funzione offensiva, erano ben fornite di carri armati e disponevano di abbondante artiglieria, anche dei maggiori calibri.

Malgrado tali elementi sfavorevoli, anche in questo settore del fronte si ottiene fin dalle prime settimane un successo strategico, che trova il suo coronamento nella battaglia di Uman. (Cartina III). Essa infrange la resistenza nemica nell' Ucraina occidentale. Negli ulteriori scontri d'insanguinamento, ai quali partecipano con successo anche reparti italiani, viene occupata il 14 agosto la zona mineraria di Krivoi Rog, importante per l'industria bellica sovietica. Quattro giorni dopo, l'intera zona ad Ovest del Nipro è in mano degli Alleati. La lotta continua soltanto intorno a Odessa.

Verso la massima battaglia di annientamento

Privata l'Ucraina occidentale, il Comandante sovietico si propone di arrestare ad

ogni modo la puntata delle Armate tedesche nel bacino del Donez sul Nipro, a Sud della Desna. Il gran fiume offre una buona base di difesa. Budjenny concentra il grosso delle sue Armate nel grande arco del Nipro ad Est di Kiev. Movendo di là, le divisioni rosse possono sferrare attacchi verso Sud e Sud-Ovest, non appena l'offensiva tedesca si arresti e le divisioni tedesche restino decimate davanti alla linea del Nipro, ritenuta inespugnabile.

Il nemico tiene ancora tenacemente qualche testa di ponte sulla riva occidentale del fiume: così a Cherson, Dniepropetrovsk, Cercassy e Kiev. Ardite azioni gli strappano tali posizioni l'una dopo l'altra. Formazioni delle H conquistano il 20 agosto Cherson, porto e centro industriale importante alla foce del Nipro. Tre giorni dopo viene presa Cercassy. Il 25 agosto, formazioni corazzate dell'Armata del generale von Kleist sfondano con aspri combattimenti la testa di ponte nemica di Dniepropetrovsk e prendono la città. Nei giorni seguenti si riesce a formare teste di ponte presso Dniepropetrovsk e sul Kremenscug, in cooperazione con forze dell'Armata del generale von Stulpnagel, tenendole contro gli attacchi di forze rosse numericamente superiori, ed anzi, ampliandole.

A Nord della Desna, il 20 agosto, la battaglia di Gomel si conclude vittoriosamente. Qui le divisioni rosse che l'Armata del Maresciallo von Reichenau ha ributtato dalla zona a Nord-Ovest di Kiev verso Nord-Est, oltre il Nipro, vengono schiacciate insieme con altre formazioni nemiche, nella zona di Gomel e principalmente a Nord e Nord-Est della città. Vengono fatte affluire in tutta fretta truppe sovietiche di sbarco aereo, le quali vengono annientate o catturate al pari delle 17 divisioni di fucilieri, 5 di cavalleria, 2 corazzate ed una motorizzata. Oltre 84.000 uomini cadono prigionieri; vengono catturati o distrutti 848 cannoni, 144 carri armati e 2 treni blindati.

Sfruttando questo successo, immediatamente divisioni di fanteria dell'Armata del generale Barone von Weichs e divisioni corazzate e motorizzate di quella del generale Guderian avanzano verso il corso inferiore e superiore della Desna, superandola con aspri combattimenti.

Formando le teste di ponte sul Nipro a Sud e superando la Desna a Nord si preparano le basi della massima battaglia di annientamento che conosca finora la Storia: la battaglia di Kiev (Cartina IV).

Il 2 ottobre

Incomincia l'ultima grande battaglia decisiva dell'annata. Obiettivo: schiantare le Armate sovietiche ancora efficienti prima dell'inverno ed impossessarsi dei principali centri industriali dell'Unione Sovietica.

Le Armate dei Gruppi comandati dai Marescialli von Rundstedt e von Bock iniziano l'offensiva su un ampio fronte. Simultaneamente si lanciano all'attacco le squadre aeree del generale Löhr e del Maresciallo Kesselring. Dopo breve e violenta preparazione d'artiglieria, nelle prime ore del mattino si scatena l'attacco delle fanterie e dei genieri. Formazioni corazzate e truppe aeree si incuneano nelle posizioni nemiche e le sfondano. Il nemico è colto di sorpresa. Gli obiettivi immediati

vengono raggiunti su tutta la linea od anche oltrepassati.

La grande offensiva, accuratamente preparata, si sviluppa con la regolarità di un movimento d'orologeria. Essa colpisce a morte, ad un tempo, le Armate sovietiche comandate dal Maresciallo Budjenny e destinate a proteggere, a Nord del Mare d'Azov, il bacino del Donez e quelle del Maresciallo Timoscenko, destinate a fermare l'avanzata nella zona industriale di Mosca, schierate ad Est di Smolensk.

Queste ardite operazioni portano, a Sud, all'annientamento della 9ª e 18ª Armata rossa, mentre nel settore centrale otto Armate del Gruppo Timoscenko vengono annientate in un'immensa doppia battaglia (Cartina V).

L'eroica lotta dei Finlandesi

Il territorio del fronte finlandese, frastagliato e ricchissimo di laghi, non consente operazioni atte a condurre a grandi battaglie d'accerchiamento e di annientamento. Tanto maggiore è la somma di valore, tenacia e resistenza che si richiede da parte di ciascun combattente. Il terreno, tenacemente difeso dalle truppe sovietiche, viene loro strappato metro per metro. Nel settore Sud combattono le valorose forze armate finniche, mentre nell'estremo Nord la lotta viene sostenuta in comune da divisioni alpine e di fanteria tedesche e da reparti finnici.

Tra il Golfo di Finlandia e il Lago Ladoga, le divisioni finniche attaccano sull'istmo della Carelia verso Sud-Est e, il 30 agosto, riconquistano Viipuri. Liberano il territorio loro strappato dai bolscevichi nella guerra dell'inverno 1939/40 per una profondità di circa 100 chilometri, spingendo l'offensiva anche oltre i loro vecchi confini, fino ad isolare da Nord la piazzaforte di Leningrado.

Altre forze finniche, tra i laghi Ladoga e Onega, avanzano per oltre 250 chilometri nel territorio sovietico, fino allo Svir, coprendo il proprio fianco sinistro sulla riva occidentale del Lago Onega e a Nord di esso. Con la conquista di Petroskoi, capoluogo della Carelia orientale, il 19 ottobre, cade nelle mani dei Finlandesi un nodo importante della ferrovia di Murmansk.

Alle Armate finniche, sotto il comando del Maresciallo Mannerheim, si deve gran parte dei successi della campagna. Appoggiate dall'arma aerea finnica e da formazioni aeree tedesche, esse schiacciano numerose divisioni sovietiche e coi loro arditi attacchi impegnano forze cospicue, di cui il nemico sente la mancanza in altri settori.

Vengono catturati oltre 50.000 prigionieri, più di 1.000 cannoni e 120 carri armati, senza contare il rimanente materiale bellico. Le perdite nemiche in morti e feriti sono in tale settore elevatissime e in taluni luoghi triple e quaduple del numero dei prigionieri.

Il velo è strappato

Una muraglia impenetrabile era stata eretta intorno all'Unione Sovietica. Ora essa è stata sfondata dalle truppe tedesche ed alleate. Lo spettacolo che si delinea è più tremendo e orrendo di quanto si fosse mai osato immaginare.

Nelle città e nei villaggi, folle scialbe, indifferenti, inseltri, che erano abolicamente

mente assoggettate a una tirannia spietata. Manca al popolo ogni possibilità di istituire confronti con la vita umana fuori dell'Unione Sovietica. La generazione anziana, che fu testimone di altri tempi, è estirpata o finita fisicamente e moralmente. I giovani non conoscono altro che il bolscevismo, che li abbevererà d'anno in anno con la promessa di un avvenire migliore.

Tutto ciò di cui il popolo aveva bisogno per la propria esistenza, doveva cedere il passo alle necessità della creazione della più gigantesca macchina bellica di tutti i tempi, con cui si voleva portare la rivoluzione mondiale anzitutto in Europa. Così, accanto a miseri tuguri ed a case cadenti si drizzano grandi officine belliche, cantieri navali, aereoseali, caserme ed accampamenti.

Da anni si è inculcato ai bolscevichi che essi verranno barbaramente torturati, se cadranno prigionieri, e che per giunta i loro amici e parenti verranno giustiziati dalla GPU. Si comprende quindi come essi combattessero con accanimento tenace ed insidioso, col coraggio dell'estrema disperazione. Costoro non è più coraggio: non è più altro che l'istinto bramoso di salvare ancora, in qualche modo, la vita. Educati nell'odio e nel disprezzo di tutto ciò che è umanità, tali masse di milioni di uomini si trovano ad un livello di civiltà e d'istruzione tanto basso da riuscire inimmaginabile ad un Europeo.

La sorte è decisa

L'esito vittorioso della doppia battaglia di Briansk e Viasma decide definitivamente la campagna contro l'Unione Sovietica. In altri termini, lo Stato bolscevico, che con le sue Armate era accampato alle porte d'Europa come una sfiga minacciosa, si vede amputati gli artigli e si trova ridotto alla difensiva. Non esistono più Armate bolsceviche atte ad invadere l'Europa, non esistono più stormi bolscevichi da bombardamento capaci, per potenza e raggio d'azione, di distruggere pacifiche città e villaggi.

I centri di produzione delle materie prime e degli armamenti sovietici o si trovano già in mano tedesca, o sono alla portata dei bombardieri e delle artiglierie a lunga portata tedesche, o saranno perduti per il nemico nei mesi prossimi. Fin d'ora i Soviet non dispongono più dei territori necessari all'industria bellica per compensare, sia pure in minima parte, le perdite gigantesche di velivoli, carri armati, cannoni ed altro materiale bellico.

La difficoltà di organizzare nuove Armate efficienti appare dal fatto che il nemico, in soli prigionieri, ha perduto la forza di oltre 240 divisioni. I morti possono certamente calcolarsi in una cifra eguale. E costei prigionieri e caduti erano i soldati migliori istruiti dell'Unione Sovietica, educati e preparati per degli anni a questa guerra.

I dirigenti bolscevichi getteranno sul campo di battaglia uomini poco o nulla istruiti, ragazzi e vecchi. Le vite umane, per loro, non contano. La campagna non è ancora terminata; ma, per quanti scontri e battaglie possano svolgersi ancora, la sorte dell'Unione Sovietica è decisa. Il manto bolscevico è scalfito e vien meno così, per sempre, l'ultimo alleato dell'Inghilterra sul continente.



Un carro armato sovietico fra la vita e la morte. Durante la lotta per il possesso di Mariupol l'artiglieria ha incendiato i depositi di nafta. Densè, impenetrabili nubi di fumo avvolgono tutto il terreno circostante. Un carro armato sovietico, cerca di sfuggire ai suoi inseguitori e per sottrarsi alla loro vista avanza nelle volute di fumo e di vapore.

Fuggito— nelle fiamme

Flucht ins Feuer

Foto:

Corrispondente di guerra dello H. Roth

La fuga sembra riuscita — il carro armato, scampato a quel mare di fiamme attraverso cui alcune possanzhere di nafta che ancora non sono state raggiunte dal fuoco. Lo scappamento incerto però anche questa volta ed in un attimo il fuggitivo è avvolto dalle fiamme. La via della fuga gli fu tolta.



Ci siamo fermati in un piccolo villaggio...

Unser Wagen hielt im Dorf...



Sulla soglia di un casolare in rovina un contadino russo guarda timidamente, ma con evidente curiosità sulla strada del villaggio. A destra: Poche case più in là un soldato della compagnia di propaganda affigge alla porta di un granaio un manifesto illustrato diretto alla popolazione russa

Im Türrahmen eines verfallenen Bauernhauses steht ein russischer Bauer und schaut verstohlen und doch neugierig auf die Dorfstraße hinaus. Was mag den alten Mann so fesseln? Rechts: Wenige Häuser weiter schlägt ein PK-Mann an ein Scheunentor ein Bildplakat für die russische Bevölkerung an



Il corrispondente del «Signal» fa una breve sosta in un piccolo villaggio tra Smolensk e Bryansk. Der Bildberichter des „Signal“ macht eine kurze Rast in einem kleinen Dorf zwischen Smolensk und Bryansk



Fotografie
Corrispondenti di guerra
della PK. Pabel.

Il soldato della PK, se n'è appena andato che gli abitanti del villaggio escono già dalle loro case e si raccolgono d'intorno al grande manifesto, che reca le ultime fotografie della lotta contro il bolscevismo. Il vecchio contadino è tra i primi. Pensieroso egli osserva le fotografie illustranti le poderose macchine belliche tedesche e le interminabili colonne di prigionieri. A destra. Gli abitanti vengono a dire i loro bisogni e le loro preoccupazioni. Nei giorni che precedettero l'avanzata tedesca i contadini dovettero sopportare molte traversie. I raccolti furono saccheggiati dai bolscevichi in luogo che si trascinavano dietro i morti ed i padri di famiglia. È difficile aiutare e dare un buon consiglio a questa povera gente, ma anch'essa spera ora che simili tempi non ritornino più.

Kaum ist der PK-Mann weg, treten aus den Häusern die Dorfbewohner und sammeln sich vor dem großen Plakat, das die neuesten Bilder vom Kampf gegen den Bolschewismus zeigt. Der alte Mann ist mit als erster dabei. Bedächtig betrachtet er die Aufnahmen der großen deutschen Kriegsmaschinen und der endlosen Reihen von Gefangenen. Rechts: Sorgen und Nöte werden vorgetragen. In den Tagen vor dem deutschen Einmarsch ist viel Leid über die Bauern gekommen. Die Ernte wurde von den lebenden Bolschewisten geplündert, und den Mann und Vater der Kinder nahmen sie gleich vom Felde weg mit. Da ist Regen und Hellen schwer. Aber auch diese Missetaten haben, daß die schlimmen Tage nicht wiederkommen werden.



I manifesti ed i proclami, redatti in lingua tedesca e russa, invitano la popolazione a mantenere l'ordine e la calma. Le fotografie mostrano come si svolge la vita nella lontana e sconosciuta Germania, il lavoro dei contadini e le realizzazioni degli operai tedeschi

In deutscher und russischer Sprache sind die Bildplakate und Aufrufe angeschlagen, mit denen die Bevölkerung zur Ruhe und Ordnung aufgerufen wird. Die Bilder zeigen das Leben im fern und unbekanntem Deutschland, die Arbeit des deutschen Bauern und die Leistungen des deutschen Arbeiters

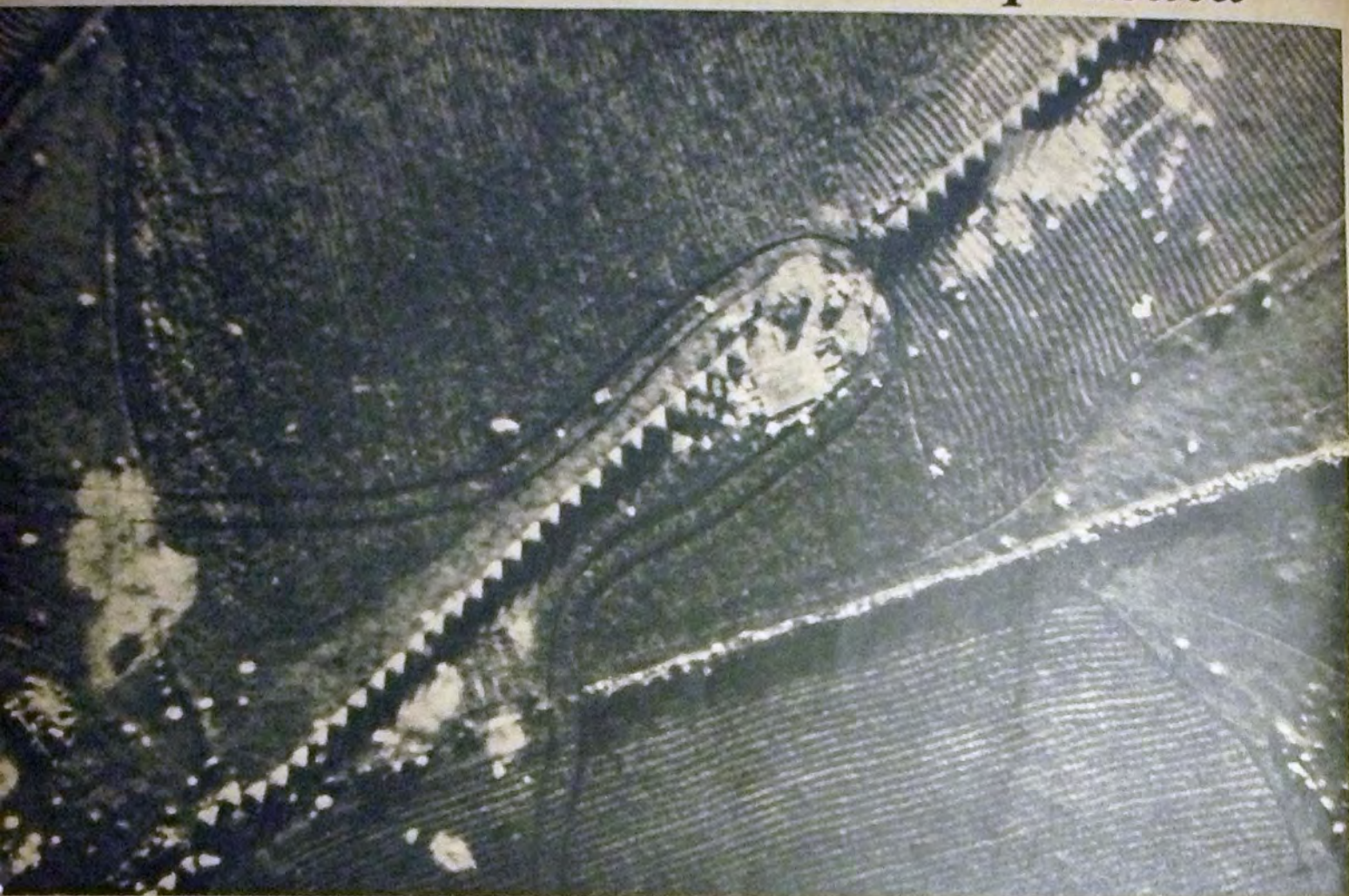


Gli abitanti del villaggio si raccolgono ormai senza timidezza intorno all'automobile del corrispondente. Un contadino mostra sorridente il suo «lasciapassare», col quale si è costituito alle truppe tedesche

Am Wagen des Bildberichters sammeln sich Dorfbewohner. Die Schüchternheit der ersten Tage ist gewichen. Ein Bauer zeigt lachend den „Passierschein“, mit dem er zu den Deutschen übergelaufen ist



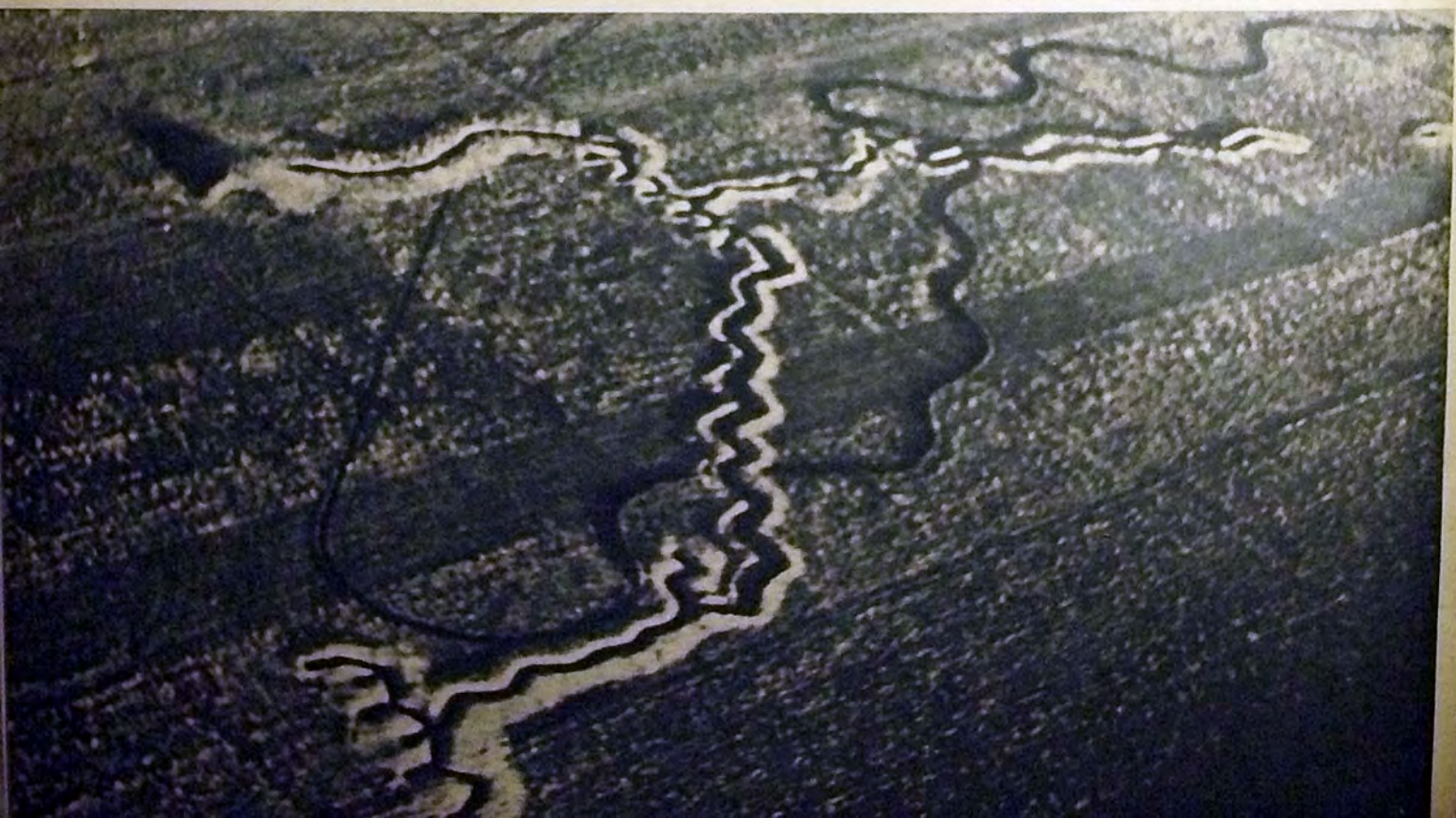
... e la resistenza venne spezzata



Sbarramenti anticarro senza linee — eppure essi servirono a prolungare solo di poche ore la resistenza dei bolscevichi, trincerati sull'isola di Osel. Gli Stukas germanici, con le loro bombe centrate maestrevolmente, aprirono delle larghe brecce in questi sbarramenti. Poco dopo, come lo dimostrano i solchi lasciati nel terreno, i carri armati tedeschi avevano già superato gli ostacoli

Fra poco questi trinceramenti bolscevichi, nei pressi di Odessa, saranno appena visibili. Essi erano destinati a trattenere l'irresistibile attacco delle truppe tedesche e romene contro l'importante porto. I carri armati, con poche ardite evoluzioni, dopo averle investite lateralmente, superarono le trincee con azione avvolgente

Fotografie: Cronisti della P.K. Merten, Schubert





**Gli apparecchi tedeschi da combattimento
proseguono il loro volo vincendo ogni ostacolo**

Fotografie: Cronisti della PK Bayer, Jütte

Ecco la fine di un cacciatore sovietico il quale ha voluto attaccare un Me 109 germanico. Le scariche furiose dell'aeroplano tedesco lo hanno fatto precipitare. Il teleobiettivo del fotografo tedesco è riuscito a fissare l'attimo in cui esso si infrange urlando contro il suolo

Il cielo sopra il mare è tutto cosparso di nuvolette prodotte dagli scoppi delle granate della difesa antiaerea nemica — il bombardiere tedesco però prosegue imperturbato il suo volo verso l'obiettivo cui è destinato il suo carico di bombe



Dopo due anni di dominazione sovietica - il primo ufficio divino

Nach 2 Jahren Sowjetherrschaft — der erste Gottesdienst

A Pycza, presso Dubno, situata nel territorio occupato dai Sovieti dopo la campagna polacca, la popolazione liberata dalle truppe tedesche poté assistere nuovamente ad una funzione religiosa.

In Pycza, bei Dubno, in einem Gebiet, das die Sowjets nach dem Polenkrieg besetzten, konnte die Bevölkerung nach der Befreiung durch die Deutschen wieder einen Gottesdienst feiern.



Tutti sono accorsi, per far benedire, come ad un tempo, le messi dei campi. Il bolscevismo non poté togliere loro la fede.

Alle kamen, um wie früher die Früchte des Feldes segnen zu lassen. Der Bolschewismus konnte keinem den Glauben entreißen.

Uno dei pochi sacerdoti che poterono sfuggire ai carnefici nazisti, celebra il servizio divino davanti ad un'immagine sacra. L'altare è un olografia recata in fretta da Varsavia e i paramenti sono quelli che poterono essere nascosti sotto terra, allorché quando due anni fa vennero i Sovieti.

Einer der wenigen Priester, die dem Sowjetenkrieg entronnen, hält vor einem Heiligenbild die Andacht. Das Bild ist ein rasch herbeigekohltes Olograf aus Warschau — die Kirchengewänder sind jene, die man damals, als die Sowjets kamen, noch heimlich vergraben konnte.



Un'altra chiesa non rimaneva intatta in tutta la zona. Questo fu la prima messa. Molti sacerdoti perirono nelle persecuzioni naziste, altri sfuggirono in zone sicure.

Nur heute wurde wieder nach von dem zerstörten Gotteshaus Rechte. Das war die erste Andacht! Viele haben gut versteckt Flucht in dem durchgewanderten Wasser zu schaffen.





Sul fiume. I genieri hanno gettato un ponte e le prime compagnie lo attraversano

Über den Fluß. Pioniere haben eine Brücke geschlagen, und die ersten Kompagnien rücken vor

Un giovane sottotenente fotografa la propria prova del fuoco

Ein junger Leutnant fotografiert seine Feuerprobe

Un giovane sottotenente conduce per la prima volta il suo plotone all'attacco. Tutto il suo essere è proteso verso questa battaglia, che sarà il suo battesimo di fuoco. Eppure egli ha tanto sangue freddo da far uso della sua macchina fotografica a colori, riuscendo in tal modo a fissare sulla pellicola le fasi salienti dell'azione. Il «Signal» riporta qui le visioni di questa sua vicenda

Da ben sette ore udiamo il lontano rombo del cannone — e dobbiamo attendere! Attendere, fino a quando i genieri innanzi a noi avranno gettato il ponte sul fiume, un fiume qualsiasi del fronte orientale. Finalmente è giunta l'ora! Le due compagnie che devono iniziare per prime l'attacco, avanzano; noi le seguiamo dopo un lungo intervallo. Ecco il ponte! Il suo legno chiaro, appena tagliato, contrasta con il verde dei prati situati sull'altra sponda. I previdenti e premurosi genieri lo hanno munito anche di un parapetto... Mentre marciamo sugli argini erbosi del fiume, mi viene in mente un motivo per la nuova canzone della compagnia.

Ma ad un tratto, sopra le nostre teste fischiano le pallottole di alcune raffiche di mitraglia. Ecco qui la guerra. Ci gettiamo sull'erba cercando con lo

Battesimo di fuoco! Dopo alcune centinaia di metri di marcia ci investono le prime scariche nemiche

Feuertaufe! Nach einigen hundert Metern Marsch erhalten wir das erste Feuer

Obiettivo d'attacco: Le capanne al margine del bosco! Le compagnie avanzano in ordine sparso

Angriffsziel: „Die Hütten am Waldrand!“ Weit auseinandergezogen gehen die Kompanien zum Angriff vor





Fuoco sovietico di sbarramento. L'obiettivo è riuscito a fissare l'attimo, in cui una granata, rimbalzando, esplose in aria (macchia gialla)

Die Sowjets schießen Sperrfeuer. Die Kamera erfaßte den Augenblick, in dem eine vom Boden abgeprallte Granate in der Luft explodierte (gelber Fleck)

Quando le compagnie che ci precedono, sprorati leggermente ondulati confinano in un bosco, al cui margine vi sono alcune casupole di contadini. Ordine del comandante di compagnia: «avanzare le squadre in fila. Obiettivo: i casolari al margine del bosco!» Mi giro intorno: i uomini del mio plotone stanno a destra ed a sinistra in file serrate, quelli degli altri plotoni stanno già rapidamente avanzando. È una scena emozionante!

Le raffiche delle mitragliatrici nemiche aumentano d'intensità. Improvvisamente intorno a noi scoppi, detonazioni, crepiti; schegge frammiste a masse di terra che volano per l'aria: fuoco di sbarramento dell'artiglieria sovietica! Lo attraversiamo con calma ed ordine come ci è stato insegnato sulla piazza d'armi. Che strana cosa: quante volte ho cercato di immaginare il mio stato d'animo durante il battesimo di fuoco! Ed ora invece, giunto il momento, tutto preso dagli avvenimenti che non mi permettono alcuna riflessione, quasi non me ne accorgo...

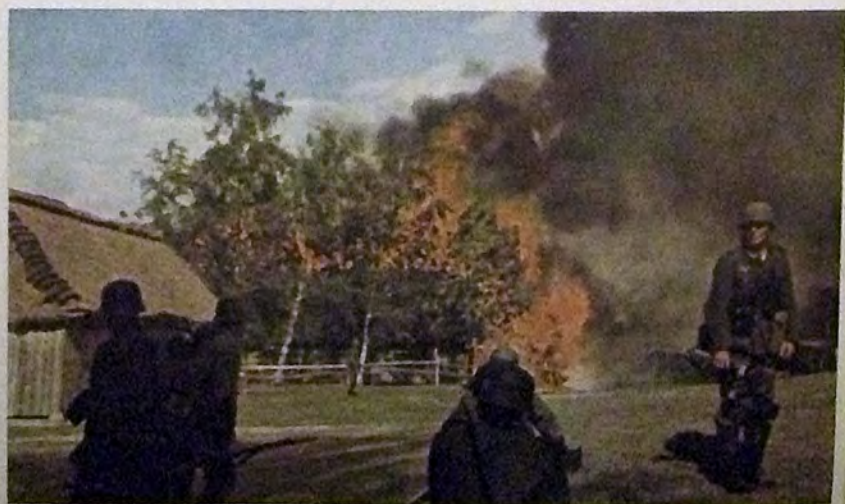
Siamo giunti ormai in prossimità del «villaggio» e possiamo già distinguere fra la paglia grigiasta dei tetti, i movimenti degli elmetti sovietici. Io grido: «Sparate proiettili incendiari sulla capanna di destra!» Alcune scariche di mitragliatrice sono sufficienti;

già il tetto brucia e la sparatoria cessa! «Fuggono!», grida rugginante il mitragliere rivolto a me. Ora scorgo anch'io le figure gialloverdi che si dileguano nel bosco. «All'inseguimento!» In un baleno abbiamo raggiunto la piccola altura. Lì ci mettiamo nuovamente in formazione, vigiliamo il bosco, frughiamo i cespugli e dietro le capanne. Uno strano ronzio: ci poniamo in ascolto. Una squadriglia di apparecchi sovietici incrocia sopra il bosco. Cercano noi? No! proseguono verso occidente. La compagnia manda un drappello esploratore nel bosco, mentre noi circondiamo i casolari. Su un tetto c'è qualche cosa che si muove. Non abbiamo il



Col sottufficiale in testa, il drappello esploratore attraversa il «villaggio». Una mitragliatrice copre l'azione

Der Unteroffizier voran, eilt der Spähtrupp durch das „Dorf“. Ein Maschinengewehr übernimmt die Sicherung



Il primo nido di resistenza è avvolto dalle fiamme. Le capanne dei contadini sono gli appostamenti preferiti dalle truppe sovietiche

Das erste Widerstandsnest ist ausgeräuchert. Die Sowjets haben eine große Vorliebe für Bauernhütten als Feuerstellungen



Attraverso la cortina di fumo che si eleva dalla capanna in fiamme, giunge il rombo di alcuni apparecchi sovietici

Durch die Rauchwand der brennenden Hütte hört man das Gebrumm sowjetischer Flieger

tempo di fare una perquisizione: lanciamo alcune bombe a mano nella finestra aperta. Dopo lo scoppio, un fumo denso e nero esce dall'abbaino. Da questa capanna non sparerà più nessuno...

Il drappello esploratore ritorna. Esso ha fatto alcuni prigionieri ed ha scoperto degli appostamenti di lanciabombe. Verso sera con azione avvolgente circondiamo tutto il bosco che al mattino seguente è già lontano, alle nostre spalle. Il fronte avanza irresistibilmente.

La lotta è cessata. Nello sfondo le riserve della compagnia occupano il terreno conquistato

Der Kampf ist vorüber. Im Hintergrund besetzen die Kompaniereserven das eroberte Gelände

Fotografie — Aufnahmen: Leutnant Brendel





Gli ordini militari germanici.

La Croce di Ferro è il tradizionale ordine militare tedesco che viene conferito per atti di valore ed a ricompensa di particolari attitudini militari dimostrate nel comando di unità. Un singolo ed unico atto di particolare valore personale, oppure singole prove di alta qualità militari date da un comandante, vengono insigniti con la Croce di Cavaliere dell'Ordine della Croce di Ferro. Il massimo grado di questo ordine, che viene conferito in ricompensa a chi in singole azioni abbia dato ripetutamente prova di straordinario valore personale di fronte al nemico, è rappresentato dalla Croce di Cavaliere dell'Ordine della Croce di Ferro con Fronda di Quercia, Spada e Brillanti (in alto). Per meriti straordinari nelle forze armate con effetti decisivi sulla condotta di guerra, viene conferita la Croce di Cavaliere della Croce al Merito di Guerra con Spada (in basso). Quella senza spade è riservata a premiare meriti straordinari di effetto decisivo nell'esecuzione di compiti

belli. La Croce al Merito di Guerra di 1^a classe costituisce la ricompensa per meriti straordinari inerenti alla condotta di guerra o meriti conseguiti da comandanti durante le operazioni svoltesi sotto il fuoco nemico; quella senza spade è destinata a distinguere meriti inerenti all'esecuzione di compiti bellici. La Croce al Merito di Guerra di 2^a classe (sotto a destra) viene conferita con spade per meriti conseguiti nell'impiego sotto il fuoco del nemico e nella condotta di guerra, e senza spade per perizia dimostrata nell'esecuzione di compiti bellici. La Medaglia al Merito di Guerra (sotto a sinistra) premia una meritoria attività esplicata nell'esecuzione dei compiti di guerra per un tempo minimo di sei mesi. La Croce Germanica, istituita recentemente dal Führer e Comandante Supremo delle Forze armate, è un ordine militare che viene conferito: in oro (sopra a destra) per straordinario valore dimostrato ripetutamente o per eccezionali e molteplici meriti conseguiti durante azioni belliche, ed in argento (sopra a sinistra) per meriti straordinari conseguiti nella condotta militare di guerra. Foto: Deutscher Verlag



J. C. Schmitz

Disegno: J. C. Schmitz



Potsdamer Parade. Auf diesem Ausschnitt aus einem Paradebild vom Jahre 1849 (Nationalgalerie Berlin) zeigt der Berliner Hofmaler Franz Krüger die Uniformen der preußischen Armee aus der Biedermeierzeit. Die langen Reithosen der Offiziere wurden zum Vorbild der bürgerlichen europäischen Kleidung auch in unserem Jahrhundert

Una parata militare a Potsdam. In questo dettaglio di un quadro dell'anno 1849 (Galleria Nazionale di Berlino), il pittore berlinese di Corte Francesco Krüger mostra le uniformi dell'esercito prussiano, all'epoca del «Biedermeier». I lunghi calzoni da cavallerizzo degli ufficiali servirono da modello all'abito borghese europeo anche nel nostro secolo

Fotografia: Deutscher Verlag



La macchina che fila a 90 chilometri all'ora ci trasporta attraverso la pianura sterminata che si estende a sud-est del Governatorato Generale. A Luck sul fiume Styr ha inizio il nostro viaggio attraverso le vaste regioni di questa terra sconosciuta

Im 90-Kilometer-Tempo fliegt der Wagen über die unendliche Ebene, die sich hinter der Grenze im Südosten des Generalgouvernements ausbreitet. In Luck am Styr begann unsere Fahrt durch die weite Öde ins unbekannte Land

La via verso il fronte

Der Weg an die Front

Alla frontiera del Governatorato Generale ha inizio il nostro viaggio verso il fronte orientale, in compagnia del fotocronista del «Signal» Arturo Grimm delle PK. Dalla zona di confine, dove si svolge una pacifica vita giornaliera, alle linee

avanzate germaniche il percorso è lungo. Le truppe tedesche lo hanno superato in parecchie settimane di sanguinosi e duri combattimenti. Il nostro viaggio dura invece soltanto tre giorni, ma ci offre lo stesso una quantità di visioni singolari



1. Senza mai fermarci abbiamo continuato per ore ed ore la nostra corsa sulla strada deserta. Improvvisamente dobbiamo arrestarci. Un treno interminabile che trasporta parti d'aeroplano ci sbarrò la strada. In questo tratto le rotaie sono già state adattate allo scartamento tedesco. Sui binari e sulle strade passano incessantemente i rifornimenti necessari per il fronte



2. Poco prima di Klewan ci viene incontro un gruppo di giovani ucraini che si sono presentati come volontari per prestare servizio nel corpo ausiliario di polizia. Marciano allegri e col petto in fuori — qui spira già un'aria nuova!



3. Schitomir! La nostra macchina attraversa sobbalzando la piazza del mercato e si arresta dinanzi all'indicatore stradale. Varie tabelle con scritte tedesche indicano alla truppa le strade, senza che per orientarsi essa debba ricorrere alle carte geografiche

6. Oggi in questa città è giorno di mercato. La vita ha ormai ripreso il suo aspetto normale. Sorpassando innumerevoli carri di contadini, raggiungiamo l'estremo limite della città: direzione Kiev, autostrada verso nord



9. Finalmente abbiamo raggiunto Kiev, la capitale dell'Ucraina! Le ampie strade, illuminate dal sole, si estendono dinanzi a noi. Dappertutto gli uomini sono all'opera a riparare i danni della guerra

10. Qui c'è anche un cinematografo per i soldati tedeschi. Sono quasi le cinque. La rappresentazione ha subito inizio. Il cinematografo ed il teatro seguono d'appresso le truppe combattenti, per procurare loro gioia e ristoro dopo le dure giornate di combattimento



13. Ci siamo quasi scordati che oggi è domenica. Avvicinandoci a questo villaggio, udiamo suonare le campane. Le donne, i bambini e gli uomini che si recano in chiesa, ci offrono un quadro di pace domenicale

11. Il ponte a zattera oltre il Niprò, che fiancheggia quello ferroviario fatto saltare, è chiuso. Attendiamo un po'. Poi una macchina passa a grande velocità davanti a noi. Facciamo appena in tempo a riconoscere lo stendardo. È l'insegna del generale comandante qui settore





3. Dobbiamo rallentare la nostra corsa soltanto un lato della strada è libero. Colonne di operai ucraini, con l'ausilio di macchine stradali moderne, stanno riparando lunghi tratti delle pessime strade sovietiche



4. Il maestro del villaggio ucraino ci dichiara orgoglioso: quest'arco di trionfo è stato eretto subito dopo l'arrivo dei nostri liberatori



7. Passiamo la prima notte in un piccolo paese. Il lungo viaggio attraverso l'interminabile pianura ci ha molto stancati. Al mattino, prima della nostra partenza, la popolazione attornia la nostra macchina. Le nostre uniformi e la nostra automobile suscitano tutt'ora in questi contadini stupore e curiosità



8. Passiamo ad un lato di un grande campo di prigionieri. Vi si trovano soltanto dei russi — gli ucraini hanno già lasciato il campo e, con la musica in testa, sono tornati liberi alle loro case



11. Poco distante si trova l'edificio, in cui si stampa il giornale «Il Fronte Orientale», destinato ai soldati tedeschi. Esso viene distribuito anche ai reparti di prima linea. Pernottiamo a Kiev



12. Il giorno seguente, all'alba, attraversiamo una piccola cittadina. La popolazione sosta in gruppi dinanzi agli affissi e legge attentamente i più recenti manifesti e le disposizioni emanate dall'amministrazione tedesca



15. Il pomeriggio raggiungiamo e sorpassiamo delle colonne di truppe tedesche in marcia. Questi fanti oggi hanno già percorso ben 42 chilometri. La loro marcia però continua instancabilmente, passo passo, metro per metro...



16. L'interminabile colonna di prigionieri che stiamo incrociando, sembra non finire più. Già da parecchi chilometri le passiamo accanto. Questa massa di uomini è stata catturata nella sacca di Priluki e viene ora avviata alle retrovie





17. Un incontro gradevole. All'imbocco del piccolo paese troviamo la panetteria da campagna della Divisione, in piena attività. Stanno appunto stornando il pane ed una profumata pagnotta ancora calda era proprio quello che ci mancava...



18. Sempre avanti, senza sosta! Pioggia o bel tempo, mattino o sera, sorpassiamo continuamente i fanti tedeschi che marciano instancabili su quelle orribili strade. Eppure tra loro vi è sempre qualcuno che ha un motto allegro per noi che andiamo in macchina



19. Ci avviciniamo sempre più al fronte. In un campo d'aviazione di Iortuna vicino alla strada, un caccia Me 109, preparandosi al decollo, fa riformare di carburante. In lontananza si distingue già il rombo sordo delle batterie



20. Qui l'aspra lotta è appena cessata. L'artiglieria nemica ha colpito ed incendiato i casolari di un villaggio ucraino. I contadini scampati or ora al pericolo di morte, si accingono già a spegnere le fiamme coi mezzi primitivi a loro disposizione. Da qui possiamo ora distinguere chiaramente le scariche delle singole batterie. Ancora pochi chilometri...

21. e poi siamo giunti nella zona di combattimento. La strada è battuta dal fuoco dell'artiglieria nemica. Densse nubi di fumo riempiono la valle. Dobbiamo scendere dalla macchina. Siamo giunti al fronte dopo tre giorni di viaggio. Ci avviamo a piedi verso un piccolo bosco e ci presentiamo al posto di comando del settore: siamo alla vista!

La storia non si ripete

Un'ultima parola sul paragone fra Hitler e Napoleone

Si afferma generalmente che la campagna napoleonica del 1812 abbia incontrato due ostacoli insormontabili: la vastità dello spazio ed il freddo russo. Questo concetto, invero, poco chiaro, è divenuto un dogma. Uno spazio sconfinato non rappresenta a priori un pericolo. Al contrario! Un territorio sterminato può rappresentare persino un vantaggio. Di questo ne riparleremo più tardi. Lo spazio può costituire un pericolo per il condottiero solamente quando questi non è capace di sfruttarlo, oppure qualora gli difettino i mezzi necessari per superarlo. Questo era il caso di Napoleone. Le difficoltà sorte nel trasporto dei rifornimenti provocarono il naufragio dell'impresa.

Per Napoleone, il maestro nella preparazione delle grandi campagne, questa circostanza fu particolarmente tragica. La guerra del 1807 contro la Polonia gli aveva insegnato quanto difficile fosse il rifornimento di un grande esercito in un paese disorganizzato economicamente, ed egli ne conservava il ricordo. Nella preparazione della campagna del 1812 egli predispose perciò anzitutto due grandi basi di approvvigionamento: una sulla Vistola e l'altra sul Niemen. Fra le sue truppe scoppiò la fame solamente perché le riserve di questi magazzini non raggiunsero le unità operanti. Napoleone dichiarò prima dell'inizio dell'impresa: «400.000 uomini riuniti in un solo punto sarà il risultato della mia azione. In questo caso non si può contare affatto sull'aiuto del paese, bisogna provvedere a tutto da soli». Egli sapeva quindi benissimo quello che faceva, quando ordinò che le truppe venissero rifornite di 24 razioni giornalieri, prima che iniziassero la marcia. Il vettoviaggio dell'esercito fu ostacolato da un fattore cui egli diede scarsa importanza.

I cavalli sognano l'avena

Per poter trasportare sufficienti rifornimenti, Napoleone fece costruire degli appositi grandi carri. Questi però dovettero venir talmente sovraccaricati che fu impossibile trasportare anche l'avena per i cavalli. Perciò egli scelse il mese di giugno per l'inizio delle operazioni, poiché riteneva di poter trovare in questa stagione sufficiente foraggio fresco e di buona qualità. Un fattore impreveduto però si rivelò fatale: il foraggio fresco era dannoso ai cavalli! Nella rapidità dell'avanzata esso dovette venir somministrato bagnato, gravi coliche ne furono la conseguenza e buona parte dei cavalli perì.

L'avanzata ebbe un arresto. Il singolo soldato, oltre il suo armamento, non poteva portar seco più di quattro razioni di viveri. La rimanenza del vettoviaggio destinato agli altri 20 dei 24 giorni previsti, doveva venir trasportato dalle salmerie. I soldati, dopo la morte in massa dei cavalli, restarono naturalmente in vicinanza dei carriaggi. Non solo, ma i comandanti per di più si videro costretti a trattenerli per evitare che si sbandassero nel paese, dandosi al saccheggio e disertando. Per sopperire alla mancanza dei cavalli si dovette ricorrere alle carrette leggere.

Dal 22 giugno 1941 in poi gran parte delle discussioni polemiche dei nemici della Germania vertono quasi esclusivamente sul paragone fra Hitler e Napoleone: Come è stato costretto a capitolare l'uno, si dice, così sarà costretto a capitolare anche l'altro. Questo parallelo si basa (inanzitutto su una data: anche Napoleone, si afferma, iniziò la campagna di Russia il 22 giugno, e dopo quattro mesi essa era fallita. Anzitutto questa data non è esatta. Napoleone diede l'ordine di marcia soltanto il 24 giugno 1912. Ammesso anche, con gioia di tutti gli astrologhi, che la data di inizio dell'offensiva germanica e quella dell'inizio della campagna napoleonica fosse la stessa, si deve però riconoscere che questa coincidenza costituisce l'unico fattore che giustifica un paragone. In realtà le due imprese si differenziano già nella loro concezione. Le persone che di solito prendono parte alle discussioni circa il parallelo Hitler-Napoleone, non sanno nemmeno perché la campagna di Russia del 1812 fallì così miseramente. Esponendo in questo articolo come si svolsero i fatti, il «Signal» cerca di chiarire le idee a certi strateghi da caffè. Il lettore potrà poi giudicare obiettivamente il valore delle parole, pronunciate da Winston Churchill all'inizio delle operazioni germaniche contro l'Unione sovietica, che furono proprio quelle a fornire lo spunto al paragone fra Hitler e Napoleone: «Napoleone scomparve: questa realtà storica mi fa sperare...»

rinunciando ai carriaggi ormai troppo pesanti, costruiti per il trasporto di viveri e delle munizioni. Dall'altro canto, non potendo più trasportare la necessaria quantità di viveri, ci si vide costretti a cambiare tutte le disposizioni di marcia. Nessun reparto di truppa riusciva più a coprire il previsto percorso giornaliero di 24 chilometri. Solo nei primi quattro giorni, durante i quali i soldati poterono provvedere da sé al loro rifornimento, fu possibile avanzare a marce forzate fino a Vilna.

Il grosso dell'esercito sostò in quella località sino a luglio, singoli reparti di truppa rimasero là, in attesa dei loro rifornimenti, fino alla fine di luglio.

... le armate sono stanche di combattere

Al principio di agosto l'esercito aveva già perduto 150.000 uomini, che in parte avevano disertato ed in parte erano periti in seguito alle epidemie. Napoleone avanzò sino a Witebsk e di lì proseguì la marcia fino a Smolensk. Quando riprese l'avanzata puntando su Mosca, il suo esercito contava ormai solo 150.000 uomini. Le armate erano stanche di combattere e questa fu la seconda ragione della sconfitta napoleonica.

Prima di iniziare la campagna, Napoleone aveva riunito i suoi generali a Danzica. In preda ad un cupo presentimento disse loro: «Signori miei, so benissimo che voi non avete più voglia di combattere». Veramente i marescialli erano stanchi quanto i loro granatieri. Napoleone aveva dispensato generosamente ai suoi generali Ducati e Regni ed ora essi anelavano molto più al pacifico godimento di questi beni che ai disagi ed alle fatiche dei campi di battaglia.

Oltra i condottieri di cui Napoleone disponeva durante questa campagna erano mediocri, fatta eccezione per Murat. Davout, Ney e Jomini. Questi quattro valenti generali però non avevano alcuna fiducia nell'impresa di Russia. Murat era stanco. Jomini diffidente, poiché riteneva insufficiente la sicurezza dei collegamenti con le retrovie. Napoleone stesso era ammalato e si sarebbe ben volentieri ritirato dall'impresa russa, se lo Zar gli avesse offerto la

benchè minima possibilità di concludere la pace. Egli soffriva a quel tempo di un attacco di itterizia, conseguenza della sua malattia di fegato ed aveva perduto il suo antico slancio ed entusiasmo. Trascorrevano le notti insonni dinanzi alla sua tenda bevendo del vino caldo per sostenersi e malediceva l'arte della guerra:

«Quest'arte miserabile che costringe una persona a dover essere la più forte nel momento decisivo»

Il suo istinto lo aveva consigliato di prevedere in tre anni la durata di questa campagna. Le circostanze, la fame e l'alta mortalità di uomini ed animali lo costrinsero ad agire rapidamente. Originariamente aveva previsto di svernare a Smolensk facendo venire costà il Teatro di Parigi. Poiché non era in grado di sostenere una campagna russa della durata di tre anni cercava tosto una grande battaglia e non riusciva a trovarla. Napoleone con una «grande battaglia» intendeva una battaglia d'annientamento. «Solo una battaglia fortunata ci può procurare la pace», ebbe a dire. L'avversario sfuggì a Napoleone, si sottrasse a questa battaglia e questo fu la terza causa del suo insuccesso. Lo Zar Alessandro, l'avversario di Napoleone, non era affatto disposto ad accettare questa lotta aperta. Servendosi delle retroguardie cosacche egli si beffava di Napoleone. Ogni qualvolta il Còrso riteneva di avere scoperto il grosso della massa nemica doveva accorgersi che si trattava solamente di retroguardie, le quali ben presto si dileguavano all'orizzonte. L'Imperatore stesso fece delle lunghe cavalcate a scopo di ricognizione che alle volte lo distanziavano anche sei ore dalle sue truppe. Ma tutto fu inutile. Soltanto nella prossimità di Mosca lo Zar Alessandro dovette accettare la lotta perché costretto dal volere del popolo. Egli volle smentire l'accusa che Mosca, la Città Sacra, non venisse da lui difesa. Nei posteri si formò la convinzione che Alessandro, sfuggendo ad una battaglia decisiva, seguì una tattica che era frutto di una profonda considerazione strategica e che egli consciamente ricorse alla strategia di logoramento facendo dello spazio il suo

alleato. La realtà sarà stata un po' diversa. Le forze dello Zar Alessandro ammontavano a 189.000 uomini. Napoleone era ritenuto ancora il maestro della battaglia di annientamento. Nonostante gli insuccessi di Spagna possedeva tuttora l'aura dell'invincibilità. Inoltre le perdite effettive dell'esercito con cui avanzava non erano ancora note a Mosca: si riteneva quindi questo esercito per lo meno due volte superiore a quello russo. In queste condizioni ci si lascia prendere facilmente dal panico, si cerca di sottrarsi alla battaglia fin quando è possibile o per lo meno si temporeggia. Dato che lo Zar Alessandro aveva incitato il suo popolo alla «guerra santa» contro Napoleone si vide infine costretto ad accettare battaglia dinanzi alla «Mecca Russa»: Mosca. Napoleone in questa battaglia rimase vincitore, ma fu una vittoria «ordinaria», la vittoria dei soldati non già la vittoria del condottiero. 30.000 francesi e 60.000 russi perdettero la vita, ma non vi fu né bottino di guerra né prigionieri. La maggior parte dei russi non cadde sul campo di battaglia bensì in seguito al fuoco dell'artiglieria cui essi erano esposti durante la loro ritirata.

I lupi sono già in attesa della preda

Napoleone si sentiva vecchio ed esausto quando entrò in Mosca. «Sul campo di battaglia si invecchia presto», questa frase dell'Imperatore fu pronunciata durante la campagna russa. Quando i resti delle Armate napoleoniche salutarono gioiosamente le cupole dorate, la città dello Zar era deserta. Il giorno appresso scoppiò il primo incendio eppoi si compì il destino che il generale Jomini aveva predetto. Giorno per giorno si cercò di ritardare il difficile ripiegamento poiché l'Imperatore attendeva ancora la proposta di pace che non arrivava. Al nord di Mosca, intanto, l'esercito dello Zar, era in attesa della ritirata del Còrso, pronto come un'orda di lupi a gettarsi sui resti esausti, affamati ed intrizziti delle armate imperiali per dilaniarli. Alla fine l'Imperatore fuggì su una slitta: soltanto pochi soldati del superbo esercito raggiunsero il loro paese.

Questo è il quadro veritiero della campagna di allora. Quali elementi di questo quadro si possono paragonare con quelli che si presentano al mondo dal 22 giugno 1941 in poi?

La data non può fornire certo lo spunto a nessun paragone poiché Adolfo Hitler non aspettava la stagione del foraggio fresco necessario ai suoi cavalli. Egli iniziò la sua azione il 22 giugno, perché voleva sfruttare l'elemento sorpresa. La formazione di attacco era inoltre ben differente da quella di Napoleone. L'Imperatore francese avanzò con una sola grossa colonna protetta ai fianchi. Adolfo Hitler iniziò l'attacco su tutto il fronte, dal Mar Bianco al Mar Nero. Napoleone dovette cercare per dei mesi l'avversario prima che questo fosse disposto ad accettare la lotta a Borodino, nei pressi di Mosca, e fu una semplice battaglia frontale. Adolfo Hitler iniziò la campagna con un attacco frontale e già

Continuazione a pagina 48

Il porto di Kronstadt - cimitero delle navi

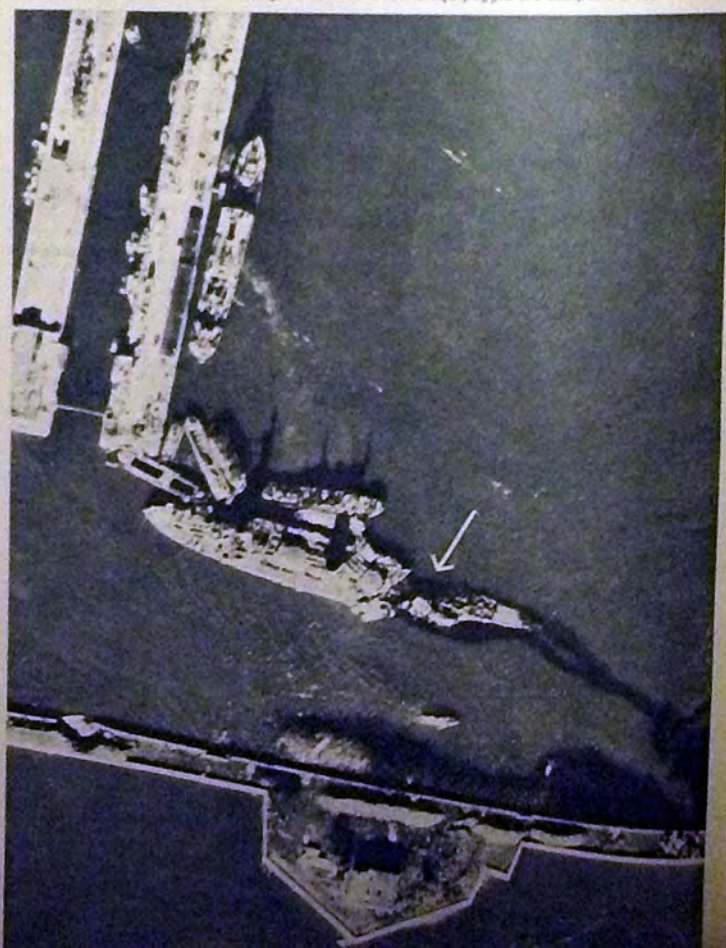
Schiffsfriedhof Kronstadt

Dopo la caduta di Libau, Windau, Riga, Porto Baltico, Pernau e Reval, Kronstadt era l'ultima base navale del Mar Baltico rimasta alla flotta sovietica. L'aviazione germanica attaccò con grande successo impianti portuali, cantieri, ma-

gazzini, officine, arsenali, caserme, edifici amministrativi, ma soprattutto le navi da guerra ancorate nel porto. Le documentazioni fotografiche dei cronisti tedeschi della PK, attestano l'efficacia e la precisione del bombardamento aereo germanico.

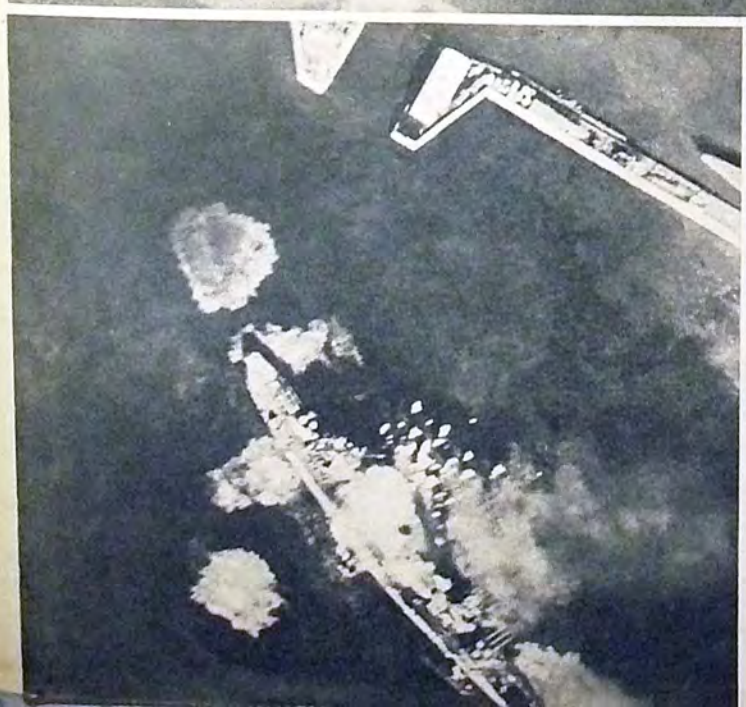


La fine della «Marat». In un bacino nascosto del porto militare di Kronstadt una squadriglia di Stukas ha scoperto la nave da battaglia sovietica «Marat». Nella fotografia in alto si può osservare la nave ancora incolume. La fotografia di sotto è stata presa poco tempo dopo: la prua della nave è squarciata dalle bombe degli Stukas germanici. Sono chiaramente visibili le tracce della natta sgorgata dalla nave colpita. La «Marat» che staziona 23.006 tonnellate era stata varata nel 1911 e fu rimodernata a fondo nel 1931. Aveva una lunghezza di 181 metri ed era armata di 12 cannoni da 305 mm., sedici da 120 mm., sei batterie da 75 mm. ed otto mitragliatrici antiaeree. L'equipaggio era composto di 1230 uomini.



Tracce d'olio — tracce di morte. Come tracce di sangue lasciate dalla selvaggina colpita a morte, galleggiano sull'acqua le chiazze della natta perduta da una grossa cacciatorpediniere sovietica della classe Leningrado. Essa è stata messa fuori combattimento al largo di Kronstadt ed ora viene rimorchiata in porto.

Fotografie: Luftwaffe



La «Rivoluzione di Ottobre» colpita in pieno! Le unità sovietiche si trovarono inevitabilmente esposte agli attacchi delle squadriglie tedesche. 1) Una grossa cacciatorpediniera gravemente colpita viene rimorchiata in porto. 2) Un incrociatore pesante della classe Kirow. 3) La nave da battaglia «Rivoluzione di Ottobre» ancora incolume. L'istantanea a sinistra mostra l'attimo drammatico in cui la «Rivoluzione di Ottobre» viene centrata e squarciata da una bomba. Questa nave da battaglia era, al pari della «Marat», una delle più grandi unità della flotta sovietica. Stazzava 23.256 tonnellate ed era provvista di catapulte per il lancio di idrovolanti. Venne rimodernata nel 1931 e dotata di potenti gru per calare in mare le motosiluranti. Era armata di dodici cannoni da 305 mm., sedici da 120 mm., di parecchi pezzi leggeri da 75 mm. e di quattro tubi lanciasiluri. Aveva un equipaggio di oltre 1200 uomini



Una lettera per Carlo — di chi sarà?

Wer hat wohl an Karl geschrieben?

La tanto attesa posta militare è giunta alle truppe tedesche che combattono in prima linea nell'Unione Sovietica. Fra le molte lettere che vengono distribuite, ve n'è anche una indirizzata a Carlo

Die lang erwartete Feldpost ist bei der vordersten Linie der deutschen Truppen in der Sowjetunion angekommen. Bei der großen Post, die eben verteilt wird, ist auch endlich ein Brief für Karl



Questa volta lo scritto deve contenere notizie di straordinaria importanza! Carlo si è ritirato in un angoluccio. Das muß ja dieses Mal schon etwas Besonderes sein! Karl hat sich gleich in einen stillen Winkel zurückgezogen



Che sia una lettera di sua moglie che vive in una cittadina della Turingia, o di suo fratello Paolo che è aviatore sulla costa della Manica? Ob es ein Brief von seiner Frau ist, aus der kleinen Stadt in Thüringen, oder vom Bruder Paul, der bei den Fliegern an der Kanalküste steht?



Fotografie:
Corrispondente della PK.
Artur Grimm



Ora il quadro si fa quasi solenne, e Carlo dimentica persino di mangiare. Deve trattarsi di uno scritto del suo principale, presso cui lavorava... Nun wird es aber beinahe feierlich, und Karl läßt sogar das Essen bleiben. Es wird wohl ein Schreiben von seinem früheren Meister sein...



Ma che succede? Carlo gesticola come un selvaggio, il suo volto si fa raggiante di gioia, e si mette ad urlare «ragazzi, ragazzi, è un maschietto!» Aber was ist nun los? Der Karl gebärdet sich ja wie ein Wilder, strahlt über das ganze Gesicht und brüllt: „Kinder, Kinder... es ist ein Junge!“





Dinanzi al castello presso Pawlowsk, l'antica residenza estiva dello Zar Paolo I., sono radunati gli uomini del paese per mettersi a disposizione dell'amministrazione tedesca. Nei territori occupati tutti i disponibili devono rispondere all'appello per aiutare ad eliminare i danni della guerra e per provvedere al raccolto

Fotografie: P.K. Hanna Hüblmann

Dinanzi ad antichi castelli della Russia sovietica

Un meccanico sovietico ed un lavoratore agricolo vengono interrogati dall'interprete tedesco ed esibiscono i loro documenti per la registrazione

Il palazzo dello Zar Alessandro a Djetskoje Selo (già Zarskoje Selo), residenza estiva della famiglia dell'ultimo Zar, pervenne in possesso tedesco senza subire il minimo danno. Successivamente però venne colpito dall'artiglieria sovietica ed in parte distrutto





Un pittore dell'anima tedesca

«La Natività di Cristo» di Grünewald dell'altare di Isenheim

Come il sorgere di un astro fulgido e luminoso l'arte di Mattia Grünewald si manifestò ed emerse nella pittura, all'inizio del secolo sedicesimo, che era allora rappresentata da grandi maestri: troviamo i nomi di Dürer e Holbein, Altdorfer e Baldung Grien e di molti altri. Mattia Grünewald si distingue però da tutti per l'appassionato fervore



del suo sentimento. La sua sensibilità si esprime con un'infinita delicatezza: grande è l'effetto che egli ne ritrae. È un poeta che dipinge, il cui tocco magico infonde a tutto una vita più intensa, il dolore profondo, la gioia celeste, la quiete e la tempesta raffigurati da questo pittore mistico

effondono un senso amoroso o suscitano in noi l'immagine della grandezza, con colori vividi ed intensi quasi la pittura non cambiasse fino all'ora e da allora non ha più conosciuto. L'arte di Grönwald è lo specchio dell'anima tedesca: raccolta e piena di musicalità, paziente e capace di sforzi supremi



Tramonto nella Landa di Lüneburg

Sinkender Tag in der Lüneburger Heide

Foto: Scherl

Inverno germanico

dal mare ai monti

Deutscher Winter zwischen Meer und Firn



Sole mattutino in montagna.
In alto: Il celebre mulino
di Sanssouci a Potsdam in
pieno meriggio invernale

Links: Morgensonne im Hoch-
gebirge. Oben: Die berühmte
Mühle von Sanssouci bei Potsdam
im winterlichen Mittagslicht



Gli (immortali) ritmi della musica di Mozart fanno parte dei massimi capolavori della musica tedesca. Spesso l'ammirazione per il grande maestro induce ad eseguire la sua musica da camera nella romantica cornice del tempo in cui fu composta. Ecco qui un concerto alla luce delle candele nella sala imperiale della Residenza di Bamberg

150 anni fa, all'alba del 5 dicembre 1791 morì, non ancora trentaseienne, il grande musicista tedesco Wolfgang Amedeo Mozart — secondo il giudizio di Giuseppe Haydn «il più grande compositore che sia mai vissuto»

La dura vita di Wolfgang Amedeo Mozart

Signore, non mi ricordo, di avervi veduto altrove che a Salisburgo!» Così rispose il decenne Mozart ad un nobile Salisburghese, che si era permesso di rivolgergli la parola come ad un bambino — un bambino lui, che era proprio allora ritornato da un giro artistico, ed aveva suonato a Vienna, Monaco, Parigi, Londra, per tacere delle piccole corti! L'imperatrice

Maria Teresa lo aveva vezzeggiato, la Pompadour l'aveva ammirato, era stato ricevuto dalla casa reale inglese; non c'è da meravigliarsi quindi che il giovanissimo genio s'irritasse a sentirsi trattato come un bambino.

Di che tempera doveva essere l'animo di questo bambino, che sviluppo doveva già avere dietro di sé, che pienezza di sentimenti e di impressioni erano infusi nel suo

animo, per renderlo capace di una risposta così pronta e tagliente! Non si può dire che Mozart a quell'età fosse ancora un bambino. Certo, gioca volentieri, è allegro, spensierato, ma quello è il suo carattere, la sua natura; lo scherzo, il gioco non l'abbandoneranno per tutta la vita. Al contrario, appena cinquenne prende con serietà tale i suoi studi musicali, che suo padre,

pure un musicista di grande valore, ricorda stupito e meravigliato. Qualsiasi cosa faccia, suonare, imparare aritmetica, o leggere lo fa con una volontà, una dedizione tale, che rivela già la sua forza creatrice. Egli non si risparmia pur essendo di una fibra fragile e delicata. Soltanto i viaggi, così lunghi e disagiati specialmente a quel tempo, sovraccaricano il bambino se ne fa tali fatiche e strapazzi che nessuno a quell'età può sopportare senza averne la salute gravemente danneggiata. Ed inoltre le numerose giornate passate in carrozza, le visite senza numero, ricevimenti su ricevimenti, sempre al centro dell'interesse generale, della curiosità, del dubbio come dell'ammirazione. Ammesso violentemente nel mondo degli adulti, prima che abbia tempo di conoscere cosa sia infanzia, spinto dalla propria ambizione e da quella di suo padre — tutto ciò intacca e mina le sue forze, prima che questi si possano sviluppare.

Gloria senza pace

In realtà non è una vita invidiabile quella di Mozart. E se più tardi, coloro che lo circondano riterranno che egli sia stato spinto soltanto dall'ambizione, se verrà persino il giorno in cui suo padre, che pure era una persona intelligente e prudente, indignato ed inasprito si separa da lui, tutto ciò prova soltanto come poco i suoi famigliari comprendano ciò che a lui necessita e non sappiano procurargli l'unica cosa che avrebbe potuto salvarlo: pace e tranquillità. Il padre sin quando ha un po' di potere su di lui lo spinge alle più grandi fatiche, soltanto per saperlo sistemato in qualche corte, al fine di super sistemata la sua propria vecchiaia. La madre è troppo debole per aver un qualche influsso su quello spirito infuocato. Sua moglie, la gentile ma sciatta Costanza, ha bisogno essa stessa di una forte guida e lo assilla di preoccupazioni invece di rasserenarlo. I nervi di Mozart s'ammalano, le sue dita sono in continuo movimento, sulla catena dell'orologio, sul tavolo se non ha la tastiera a portata di mano. Spesso mentre si trova insieme ai suoi intimi, interrompe improvvisamente la conversazione, si toglie un libro di tasca e incomincia a leggere. Se insegna, cosa che fa sempre con profonda avversione, si mette a conversare su altri argomenti o gioca coi suoi scolari al bigliardo, oppure scherza con le sue scolare. E' un miracolo com'egli sbrighi inappuntabilmente le innumerevoli visite in società — forse è il suo abito, sempre accuratissimo ed elegante, a cui egli, come Haydn del resto, dava grande importanza, che gli impone di dominare la propria eccitabilità. Ad ogni modo non si odia mai una lagnanza sul suo modo di comportarsi, né a Vienna né alle altre corti. L'unica persona che non lo può tollerare è l'arcivescovo di Salisburgo, il cui carattere severo, scrupoloso, tutto teso all'adempimento del dovere è in grande contrasto con lo spensierato stile di corte in voga al tempo di Mozart.

L'amore causa di dolori e preoccupazioni

Soprattutto la sua famiglia non ha alcun bisogno di lagnarsi di lui. Egli le è profondamente affezionato, ha sempre pensato prima ai suoi e poi a se stesso. Mozart non è soltanto un genio musicale, in ogni cosa è straordinario, fuori del co-

mune; per lui sacrificarsi per gli altri è un bisogno naturale. Nutre per la madre sua un amore profondo, la circonda di infinite attenzioni. È ventiduenne quando il destino gli fa morire la mamma, in un albergo parigino lontano dalla patria. Profondamente addolorato è preoccupato di come il padre e la sorella sopporteranno questo colpo. Le lettere che invia all'amico di famiglia Bullinger, per preparare i suoi famigliari alla triste notizia, sono documenti d'un amor filiale che non teme paragoni.

Grande è l'amore che nutre per il padre. Il vecchio Mozart durante tutta la vita, viene addirittura adorato dal figlio. Ma il padre gli rifiuta dei favori che egli gli aveva sempre e con piacere esaudito. Il vecchio critica sempre più severamente il modo di vivere del figlio, questi deve lottare per la sua libertà artistica, che il vecchio, musicista egli stesso, vorrebbe sacrificare alla moda del tempo. Mozart lo supplica affinché gli permetta di rimanere a Vienna, tanto più che non c'è nulla che lo trattiene a Salisburgo. Che incredibile pazienza deve mostrare per ottenere la benedizione paterna per il suo matrimonio con Costanza. Le lettere si susseguono ininterrottamente. Mozart prega e implora, scrive che è in gioco la sua felicità, la sua vita stessa — sinché il padre sente finalmente l'obbligo morale di inviargli il suo «sì». Così trattano un uomo che da anni è abituato ad essere al centro dell'interesse musicale dell'Europa intera.

In lotta per il suo amore per Costanza, nessun ostacolo, nessuna barriera che incontra gli è insormontabile. Non bada ai notevoli difetti del suo carattere, alla sua superficialità ed al suo egoismo. Mostra verso la suocera, gravemente ammalata, rispetto e compassione, malgrado che essa lo ricambi con scortesie e dispetti. Si cura della sorella di sua moglie come se fosse la propria, con la quale vive in grande armonia. Poiché gli manca la capacità di dirigere la casa, vi rinuncia e non chiede neppure alla moglie di sostituirlo, sebbene comprenda benissimo che Costanza, che non sapeva far nulla, avrebbe dovuto almeno essere una buona donna di casa.

Malgrado ciò, sua moglie eleva sempre nuove pretese ed esigenze. Vestiti carissimi ed in numero strabocchevole, inventa malattie per andare ai luoghi di cura, il che costringe Mozart ad affannarsi a guadagnare il denaro necessario per soddisfare i capricci della moglie — e talvolta non guadagnando a sufficienza deve farsene prestare dall'amico Puchberg. Quali grandi umiliazioni deve sopportare per raggranellare questo denaro lo mostrano le lettere, in cui è sempre ripetuto: «... Perdonate la mia premura... ma io sono così infelice...»

E quando essa si ammala veramente, allora egli diventa il suo instancabile infermiere. Compone accanto al suo letto le più grandi sinfonie e musiche da camera degli ultimi anni, pronto ogni momento ad interrompere la sua opera creatrice per dare a Costanza una carezza lenitrice — essa lo ricompenserà più tardi rimaritandosi col consigliere danese Nissen...

Il grande amico

La vita di Mozart, così piena di preoccupazioni famigliari, di infiniti obblighi

sociali, di inquietudine, di affanni, di ansie, presenta pochissimi raggi di gioia. L'unica cosa veramente bella, mai turbata, è l'amicizia con Haydn. Mozart è 21 anni più giovane di Haydn e lo chiama papà — e questi è l'unico che comprenda veramente ed a fondo il valore di Mozart. Lo crede il più grande musicista che sia mai vissuto. Egli ama il giovane, lo ammira e lo comprende. Tale amore e tale comprensione poteva essere tributata soltanto da un genio ad un altro genio. Ed ove soltanto l'occasione si presenti, egli non indugia un momento a dichiarare la propria ammirazione e la propria fede nel giovane. Scrive persino al padre di Mozart per riconciliarlo col figlio.

Mozart lo ricambia con venerazione ed affetto. «Soltanto da Haydn», scrive, «ho imparato a comporre quartetti» — e questo, quando aveva già composto un'immensa quantità di musica da camera. Allorché Kozeluch, il musicista di moda a Vienna durante l'esecuzione di un quartetto di Haydn, esclama: «Io non avrei fatto così», Mozart ribatte immediatamente: «Neppur io, e sapete perché? Perché non io? Voi saremmo stati capaci di creare questi accordi così delicati!»

Il suo carattere è di una fermezza eccezionale. Pochi esempi, anche nella storia dei grandi, possono sopportare il confronto con Mozart. L'imponenza delle sue creazioni, per cui neppure una vita doppia della sua parrebbe sufficiente, è qualcosa di straordinario, d'ereuleo, sembra l'opera d'un titano. Ma un corpo fragile, piccolo e malaticcio, mina la sua vita, e quando questa sarà troncata dal male, perirà un genio, che già fanciullo s'elevava su tutti i musicisti del tempo.

La missione tedesca di Mozart

Mozart era un buon patriota, e questo non è affatto una cosa così naturale come oggi parrebbe. Egli si sente un musicista tedesco in un tempo in cui non si comprende cosa significhi patria. E' il primo musicista tedesco che coscientemente abbia lavorato per svegliare la coscienza del suo popolo. La vittoria ottenuta da Federico il Grande nella guerra dei sette anni, fa comprendere al suo spirito le immense possibilità della nazione germanica. Le sue opere in testo tedesco — «Entführung» (Il rapimento) e «Zauberflöte» (Il flauto magico) non sono un puro caso, dei puri temi musicali, come per qualche altro — ma costituiscono un'aspra, una dura conquista del suo spirito, del suo animo tedesco. Soltanto l'incomprensione che gli fu mostrata da parte della corte viennese è colpa che Mozart abbia creato soltanto queste due opere tedesche; combatte almeno quindici anni per l'opera germanica, senza incontrare per altro che limitatissima comprensione. E persino una grande opera come il «Flauto magico» non sarebbe nata, se non ci fosse stato il popolo dei sobborghi di Vienna, che rese possibile che fosse dato l'incarico a Mozart e proclamò il valore di quest'opera all'imperatore ed al mondo. Con il «Flauto magico» era aperta la via all'opera di Beethoven, di Riccardo Wagner, di Riccardo Strauss.

A Mozart furono sempre preferiti sia artisticamente che finanziariamente artisti stranieri, in modo quasi offensivo. Ma egli

sopporta tutte le avversità e le incomprensioni e non cede né si sottomette, perché il suo spirito erode fermamente alla missione della musica tedesca. Ed ha avuto ragione, sebbene non abbia potuto vedere coi suoi occhi la realizzazione dei suoi sogni.

Il titanico lavoro di Mozart

Dove ha trovato il tempo e le forze questa vita così crudelmente breve e tempestosa per tante innumerevoli creazioni? I posteri ammirati e stupiti di fronte ad un'opera così gigantesca, si porranno sempre questa domanda. Mozart è un lavoratore possente, sin quando le forze lo reggeranno, conoscerà soltanto il lavoro creatore. E questo senza che egli dimentichi o trascuri le esigenze e le cure della vita quotidiana. Qualunque cosa egli faccia, pensa sempre al suo lavoro, dalle cinque del mattino sino a notte inoltrata. Avendo una memoria eccezionale non ha bisogno di scrivere immediatamente i ritmi che improvvisamente attraversano il suo spirito e può concedersi il lusso di attendere sin quando avrà un po' di tempo libero. La sua avversione di mettere in nota è così forte, che si adatta a farlo soltanto quando non gli è più possibile fare altrimenti. In questo è racchiuso il segreto dei molti aneddoti che si raccontano intorno all'incredibile rapidità in cui musicò le sue creazioni. Certo egli ha messo in nota le sue opere con una rapidità eccezionale e spesso all'ultimo momento; ma soltanto ciò che aveva lungo tempo maturato. Egli stesso parla del duro e faticoso travaglio che gli impongono le sue creazioni.

In punto di morte

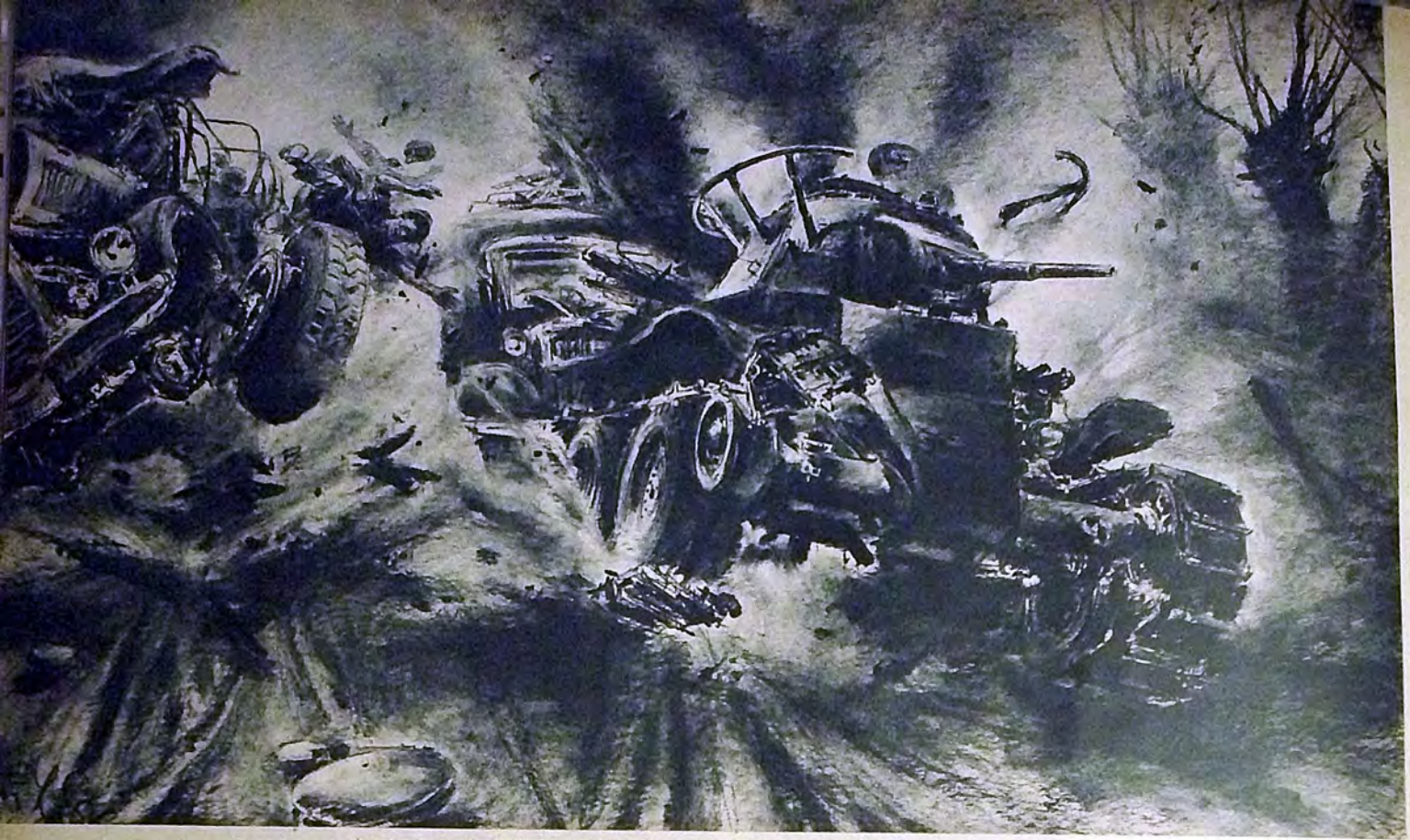
Anche tenendo conto dell'immutabile serenità del suo spirito, del suo forte temperamento e della sua ferrea volontà, rimarrà per sempre un mistero, come Mozart abbia potuto durante tre decenni lavorare con tale titanica intensità. Fondamento di tutto ciò era la sua profonda e inderogabile fede in un più alto significato ed in un più alto valore della vita, in cui è pure racchiuso il significato della morte. Mozart comprese già giovanissimo l'ineluttabilità della morte. Sentiva che non sarebbe diventato vecchio ed aveva meditato sul valore della vita e del mondo. Che avrebbe potuto fare la morte a lui, sempre così sereno pur dovendo sopportare tanti dolori e tante miserie della vita terrena? Quando in fin di vita riceve dalle mani dell'amico Heins l'incarico per il requiem dei morti, è consapevole della fine imminente. Scrive: «L'ora sta per battere... sono alla fine e prima che abbia potuto godere i frutti del mio ingegno. La vita era così bella, e la mia era iniziata sotto una stella così benigna, ma non si può mutare il corso destino...»

Ed ora combatte contro la morte per la sua ultima opera, dedicata alla morte. Ma questa rimane vincitrice — Mozart sente che il suo Requiem rimarrà incompiuto. Egli chiama i suoi scolari, e traccia loro i lineamenti della sua opera. Verso mezzogiorno del 4 dicembre i famigliari e gli amici si riuniscono intorno al suo letto. Egli canta e dirige la prima esecuzione della sua messa funebre. Al «Lacrimosa» i suoi occhi si riempiono di lacrime. Sono le due pomeridiane, i suoi occhi si irrigidiscono. Dodici ore più tardi è morto.

Un regalo "4711"

ravviva sempre la gioia e gli affetti
nei giorni di festa. Esso è la tradizio-
nale strenna di Natale — gradita e
desiderata da tutti.





«...I carri armati, riballati dalla violenza dell'esplosione, giacciono di traverso; tra loro v'è un autocarro, che ha urtato anch'esso contro una mina. Tutto l'avantreno è rimasto stroncato, ridotto a un groviglio di rottami: l'autocarro è in fiamme. Gli altri, girando su sé stessi per la violenta frenata, hanno formato un mucchio caotico...»

ALLE SPALLE DEL NEMICO

Nel suo ufficio autocarreggiato, il capo di stato maggiore della divisione, levando lo sguardo dal tavolo ingombro di carte topografiche, si volge verso il capitano Felix, che entra in quel punto, e alzandosi in piedi gli tende la mano. Questi lo guarda con aria interrogativa.

«Ho piacere di vedervi già qui. Vi ho fatto chiamare perché ho da affidarvi un compito importante.»

Il capitano Felix fa un cenno d'approvazione. Più volte, nelle scorse settimane, ha conferito col capo di stato maggiore della divisione in quello stesso ufficio, il cui tetto basso lo costringe a curvare un po' la sua alta statura. Egli comanda il battaglione divisionale genieri. La campagna contro i bolscevichi ha impegnato il suo battaglione in azioni che offuscano tutte le sue precedenti imprese, di Polonia, di Francia e di Serbia. In queste ultime settimane della campagna contro i Soviet, i due ufficiali si sono perfettamente affiatati.

Il capo di stato maggiore accenna ad una carta spiegata sul suo tavolo. «Su questa carta Vi ho segnato alcune linee. Esaminatela a vostro agio.»

Il capitano Felix si china ad osservarla. I suoi occhi hanno un lampo. Il capo di stato maggiore non si è limitato a segnargli la situazione. Giù giù, al Sud, lungo il corso del fiume, su un vasto fronte, si stendono da Est ad Ovest le proprie linee; poi

E' dato a pochi, senza un grande lasso di tempo, dominare con la mente e rendere con la penna impressioni così intense come quelle della guerra, che investono tutto l'uomo. Infatti le migliori narrazioni delle vicende della guerra mondiale non furono pubblicate se non molti anni dopo la grande lotta. Tanto più notevoli ed efficaci riescono le eccezioni a questa regola: tale il racconto, straordinariamente emozionante, di un'impresa di guerra tedesca in territorio sovietico, di cui «Signal» inizia qui la pubblicazione che terminerà nel prossimo numero. E' un episodio vissuto da un ufficiale tedesco, l'anonimo Autore, attore egli stesso dell'impresa

piegano bruscamente verso Nord. Presso la linea occidentale sono indicate cifre e unità. È la via percorsa dalla Divisione nelle scorse settimane, combattendo aspramente con un avversario che si difendeva ad oltranza. Il capitano Felix, nel considerare la carta con emozione crescente, sente ravvivarsi il ricordo. Rivede il polverone delle colonne motorizzate, riede il tuonare delle artiglierie, il crepitare della fucileria, gli sembra di sorpassare di nuovo i villaggi in fiamme ai lati della strada. Davanti all'occhio della mente gli si riaffacciano i ponti innumerevoli costruiti dai suoi genieri, e gli sbarramenti di mine e di barricate con cui il nemico voleva impedire l'avanzata. Ma di giorno in giorno la linea si è sviluppata verso Nord: una muraglia ad Ovest, un'altra ad Est. Il capo di stato maggiore ha segnato quelle linee con un

grosso tratto nero. La figura che ne risulta è simile allo spaccato di un grande vaso con l'orifizio in alto.

Ne salgono tre linee verticali, tracciate leggermente col lapis rosso: una strada e due ferrovie. Sotto lo sguardo del capitano esse sembrano animarsi. Là, su quella strada — è l'autostrada dei rifornimenti — corrono in lunghe colonne gli automezzi del nemico, da Nord a Sud e da Sud a Nord. Là, sulle lucide rotaie, le locomotive abuffanti trascinano treni interminabili, carichi di munizioni e di vettovaglie. Là pulsano tre arterie dell'esercito rosso. Il vaso è ancora aperto in alto. Sulla carta, le due pareti Est ed Ovest distano ancora fra loro 50 centimetri; sul terreno arso dal sole, sono 50 chilometri. Quando si chiuderà il vaso per formare una sacca? Non sarebbe ora? Dall'ultima posizione raggiunta, in-

flessibile ed imperiosa, una freccia punta verso il Nord, indicando l'intento del comando: è quello il punto dove il vaso deve chiudersi a sacca. E le colonne e i treni del nemico corrono senza posa da Nord a Sud, da Sud a Nord.

Il capitano Felix ha compreso. Rizzandosi, fissa il capo di stato maggiore. E questi, con un lieve sorriso: «Quando agirete?»

Un istante di riflessione, un'occhiata all'orologio. Sono le otto del mattino. «Stanotte» risponde, breve e reciso.

Il capo di stato maggiore ripiega accuratamente la carta, quasi per impedire che essa tradisca il suo segreto. «Il signor Generale si affida interamente al vostro criterio per l'esecuzione dell'impresa. Avvisatemi soltanto delle vostre disposizioni e del punto da dove muoverete. Desidero provvedere per tempo perché voi e i vostri uomini non siate esposti alle offese delle nostre armi. Ed ora, in bocca al lupo!»

Il capitano esce dall'ufficio, affrettandosi verso il centralino telefonico divisionale. Di là chiama il proprio aiutante maggiore: «Dehnert, entro un'ora sarò di ritorno. Alle 10 desidero a rapporto i tre comandanti di compagnia.»

Poi fa segno al suo autista, che ha occultato la macchina sotto un gruppo d'alberi e sta chiacchierando tranquillamente con alcuni camerati motociclisti

della Divisione. «Svelto, Rosemann, Torniamo al comando di battaglione.»

L'auto si mette in moto. La strada, come tutte le strade del paese, è in uno stato pietoso, tutta polvere e buche. A dispetto dell'abilità dell'autista, la macchina slitta, traballa, sussulta continuamente. Ma il capitano non si avvede nemmeno dei bruschi sobbalzi, immerso com'è nei suoi pensieri. Nella sua mente egli vede, con evidenza plastica, la carta del capo di stato maggiore, con le due muraglie d'acciaio, la pista e i binari. Tutt'intorno, il fronte arde e tuona. Il nemico fa affluire senza posa altri soldati, altre armi e munizioni.

La macchina si arresta. Il capitano, trasalendo, torna alla realtà. Gli si presenta il suo aiutante: «I comandanti di compagnia saranno qui alle 10. Altri ordini, signor capitano?»

«No, grazie» risponde il capitano, e, messo piede a terra, si avvia verso la sua tenda, riflettendo di nuovo all'impresa affidatagli. Il sottotenente Dehnert rimane un momento pensieroso. Conosce il suo comandante. Le sue labbra emettono un lieve sibilo; poi mormora, quasi senza volerlo: «Cose grosse in vista». E riprende a sbrigare il suo servizio.

Alle 10, ecco il capitano coi comandanti di compagnia a rapporto, il suo sguardo e le sue parole esprimono il pensiero chiaro e risoluto di un soldato che vuol preparare audaci esecutori per il suo piano audace. Ha descritto lo schema grafico del capo di stato maggiore, così da far loro indovinare il compito, come egli stesso l'aveva indovinato.

Tutte tre le compagnie parteciperanno all'azione. Ciascun uomo viene istruito minutamente. Non deve esserci la minima incertezza o deficienza. Nel pomeriggio il battaglione lascia il suo accantonamento, col solo autoreparto del comando e coi veicoli da combattimento strettamente necessari alle compagnie. Il capitano ha avuto poco prima un'ultima breve conversazione telefonica col capo di stato maggiore. Questi ha accettato con qualche esitanza la proposta presentatagli.

«Non volete proprio nessun fuoco di protezione, e sulla fascia di terreno dove si svolgerà la vostra azione, nessuna restrizione del consueto fuoco di disturbo notturno dell'artiglieria?»

«Preferirei di no. Voglio eliminare anche la minima possibilità di destare l'attenzione del nemico. Soltanto così, l'azione può riuscire.»

La marcia di avvicinamento si era svolta senza incidenti. L'aviazione nemica non si era fatta vedere. Nel pomeriggio, il cielo si era improvvisamente annuvolato. Era scoppiato un breve e violento temporale, con pioggia torrenziale. Anche ora la pioggia non era cessata del tutto, ma non tornava sgradita. La lunga colonna di veicoli, procedendo su strade fangose, giunge erza il consueto polverone, visibile a grande distanza, alla metà studiata prima con ogni cura. Mentre il crepuscolo calava a poco a poco, il battaglione si trovò in un bosco esteso, del tutto nascosto all'osservazione sia terrestre sia aerea, quasi immediatamente a tergo dei propri estremi avamposti. Il nemico non dava segno di vita; soltanto qualche tiro d'artiglieria dalle due parti. Le granate passavano lamentose, cadendo lontano nelle retrovie.

Il capitano Felix conversava a bassa voce, dietro un cespuglio sul margine del bosco, coi comandanti di compagnia e con l'aiutante. Davanti a loro, su un terreno ondulato, si stendevano per chilometri e

chilometri alti campi di grano. Una strada tortuosa, attraverso quelle ondulazioni, portava ad un villaggio nascosto tra macchie d'alberi, dove incendi semispenti mandavano scarso fumo. La mattina, così avevano accertato le pattuglie, il villaggio era ancora occupato dal nemico. La nostra artiglieria vi aveva centrato alcune granate, e le misere capanne di legno, dal tetto di paglia, avevano sul sito preso fuoco. Secche

il nemico, ma senza lasciarsi indurre a un'azione di fuoco, per quanto promettente.

«Dehnert», dice il capitano volgendosi al suo aiutante, «avvertite i sottotenenti Münzer e Wahrenfels, il maresciallo capo Engerling e il maresciallo Runge; appena ricevuto il primo avviso di Herbert, desidero parlare con loro.»

L'aiutante trasmette a bassa voce alcuni ordini. Nello stesso momento un porta-

«È giunto ora il primo radiogramma del maresciallo Herbert. Notizia favorevole. Il terreno di qui all'autostrada, in questo momento, è sgombro di nemici. La nostra azione incomincerà fra un quarto d'ora. Lo ripeto: il battaglione ha per compito di interrompere stanotte l'autostrada e le due linee ferroviarie ad Est della strada; provocando guasti così gravi da impedire per più giorni ogni traffico. I tre obiettivi



... La corsa continua. Gli equipaggi degli automezzi scrutano l'oscurità, con le armi alla mano...

com'erano, dopo settimane di un torrido sole estivo, si erano incenerite con rapidità sorprendente. Soltanto i camini in muratura rimanevano in piedi. Poi dal villaggio non erano più partiti colpi nemici.

«Che Herbert con la sua pattuglia sia giunto fino all'autostrada?» domanda il comandante della compagnia. «Ormai dovrebbe farsi vivo.»

«Verrà di certo.» È il comandante della 3ª, la compagnia corazzata, che risponde così. Il maresciallo capo Herbert ne fa parte, comanda il primo plotone ed è un capopattuglia di lunga esperienza. Da due ore è stato mandato, con tre carri armati, in esplorazione verso l'autostrada, che dista circa 10 chilometri. Le nostre sentinelle avanzate si trovano sull'orlo del bosco; qui la strada corre tutta su terreno che nessun soldato tedesco ha ancora calcato. Herbert ha il compito di esplorare l'accesso verso l'autostrada e il villaggio distrutto dall'incendio. Se questo è sgombro di nemici, deve individuare posti adatti per farvi sostare gli automezzi del battaglione, quindi spingersi avanti tanto da vedere l'autostrada. Segnalare subito se avvistato

ordini arriva di corsa e consegna un biglietto al comandante della 3ª compagnia. Gli ufficiali gli si avvicinano impazienti: certo, è la prima informazione tanto attesa. Il comandante della 3ª, firmata rapidamente la ricevuta, fa luce con la lampadina tascabile, accuratamente mascherata, e legge: «Giunti a 200 metri dall'autostrada. Nessun contatto col nemico. Il villaggio di Saretsche è sgombro e ha buoni posti per parcare. Sono passati 4 autocarri che si dirigono veloci verso Sud.»

«Bene.» Il capitano Felix trae un respiro di sollievo. Poi ordina: «I capi dei reparti scelti per l'azione!» Una chiamata a mezza voce dell'aiutante, un fruscio nella boscaglia, ed ecco presentarsi al comandante due ufficiali, due marescialli e quattro uomini di truppa. Anche i comandanti di compagnia si sono avvicinati, insieme con l'aiutante maggiore e con l'ufficiale d'ordinanza.

Il capitano getta un rapido sguardo in giro. Nell'oscurità si distinguono appena le sagome delle persone; i volti hanno un biancore opaco. Solo i respiri trattenuti tradiscono la tensione degli animi. Infine il comandante prende a parlare:

verranno fatti saltare. La 1ª e la 2ª compagnia, secondo le istruzioni già date, si avvicineranno all'autostrada, la sbareranno a Nord e a Sud, tagliandola e facendo saltare possibilmente ponti o sottopassaggi. La 3ª compagnia, coi suoi elementi corazzati, si spinge verso Est oltre l'autostrada, forma una piccola testa di ponte e da questa irradia le quattro squadre minatori, comandate dal sottotenente Münzer, dal sottotenente Wahrenfels, dal maresciallo capo Engerling e dal maresciallo Runge. Il resto della 3ª compagnia protegge gli automezzi del battaglione a Saretsche e la via del ritorno. Il battaglione mantiene le sue posizioni lungo l'autostrada fino al ritorno delle squadre minatori. L'azione può durare fino a domani notte. E voi (il capitano, alzando un poco la voce, si rivolge ai comandanti delle squadre minatori) coi vostri venti uomini siete stati scelti fra trecento volontari del battaglione per eseguire un'audace impresa. Le squadre 1 e 2, Münzer e Runge, dovranno percorrere 5 chilometri dall'autostrada, e le squadre 3 e 4, Wahrenfels ed Engerling, 14 chilometri, per giungere a destinazione.

Dall'autostrada in là, saranno interamente abbandonate a se stesse. Non ho altre istruzioni da darvi. Lo sapete: bisogna assolutamente far saltare le due linee ferroviarie. Andate, e che la fortuna vi assista!»

Il comandante stringe la mano ai capi delle quattro squadre. Poi ordina: «Adunata fra cinque minuti. Io sarò dietro gli elementi corazzati della 3ª compagnia.»

Mentre gli ufficiali si separano, sopraggiunge di nuovo il portaordini della stazione radio della 3ª, agitando un foglietto. Gli ufficiali si arrestano. Un altro messaggio? Il comandante della 3ª ne dà lettura:

«Secondo dispaccio di Herbert. Catturati sull'autostrada due autocarri nemici. Personalmente fatto prigioniero. Automezzi in efficienza. Il nemico non si è accorto di nulla.»

«Perdinci!» esclama il comandante della 3ª. «Non si potrebbe...?» Anche i comandanti delle squadre sono accorsi verso il capitano. Il sottotenente Wahrenfels, con voce fattasi roca per l'emozione, domanda: «Signor capitano, potrei disporre degli autocarri sovietici?»

Il capitano ha già pensato che potrebbe essere un'occasione propizia per un manipolo d'uomini ardimentosi. Le squadre 3 e 4, soprattutto, hanno da coprire un percorso tremendamente lungo, portando per giunta le pesanti cassette degli esplosivi. Col tempo scuro, la nebbia e la pioggerella, le squadre debbono usar cautela. Evidentemente anche i comandanti in sottordine se ne sono resi conto. Sono freddamente risoluti.

«Sta bene, Wahrenfels» decide il comandante. «Per la vostra squadra e per quella di Engerling avrete uno degli autocarri. La strada è la stessa. Andate arditamente, e la cosa riuscirà. Münzer e Runge, voi farete i vostri 5 chilometri a piedi. E ora, in marcia!»

Nella notte nebbiosa e piovosa, la colonna treno del battaglione si avvia verso l'autostrada. Tra un veicolo e l'altro, come prescritto, un intervallo di 50 metri almeno. Sbagliare strada è impossibile: essa procede tortuosa fra campi di grano alto quanto un uomo.

«Fossimo almeno a Saretsche!» dice il capitano Felix al suo aiutante. «Malgrado gli intervalli, la pioggia e il terreno inzuppato, i nostri veicoli fanno un fracasso d'inferno. Ma questi 7 chilometri dobbiamo percorrerli con gli automezzi, se no non facciamo in tempo. Fin che i bolscevichi battono in su e in giù con le loro colonne sulla massicciata compatta dell'autostrada, non ci sentiranno. Ma se dovessero aver l'idea di mandare una pattuglia appiedata verso Saretsche, può andar tutto a rotoli. Avete già avvisato per radio la Divisione che siamo in marcia?»

«Sì, signor capitano. La Divisione è informata già da un quarto d'ora.»

La corsa continua. Gli equipaggi degli automezzi scrutano l'oscurità, con le armi pronte alla mano. A mezzogiorno fu uno slancio quasi tumultuoso nelle tre compagnie, quando i comandanti, di ritorno dal colloquio col comandante del battaglione, spiegavano ai loro uomini il compito ed essi ubbidivano. Far saltare l'autostrada e la ferrovia a 24 chilometri alle spalle del nemico: l'impresa da entusiasmare i soldati.

E quando poi i comandanti ebbero illustrato la portata che ciò avrebbe avuto per il nemico, spiegando come questo facesse affluire di continuo truppe, materiali e munizioni sulla rotabile e sulla ferrovia, che ne rinsaldavano la resistenza, ciò che poteva significare un gran numero di loro camerati morti e feriti laggiù a Sud — gli occhi dei genieri s'erano infiammati. Alla domanda, chi si offriva volontario per far parte delle squadre minatori, tutti gli ufficiali e sottufficiali e oltre trecento uomini delle tre compagnie avevano fatto un passo avanti. Per ordine del comandante erano stati prescelti due ufficiali, due marescialli e 20 uomini di truppa, ripartiti in numero eguale fra le compagnie.

Ora le squadre, coi loro comandanti, procedevano a bordo delle autoblindate delle tre compagnie, in testa al battaglione, pronte, una volta giunte all'autostrada, ad addentrarsi nei boschi di là da quella, per insinuarsi nella notte piovosa fino alle arterie vitali del nemico e troncarle a colpi di dinamite. Tutto il pomeriggio, curvi accanto ai loro capi, avevano studiato le carte centimetro per centimetro, preparando i loro piani. Sarebbe stata una fatica improba, quella marcia nelle tenebre, con l'ausilio della sola bussola, con le loro pesanti armi e col grave carico degli esplosivi. Ma l'avrebbero spuntata, senza fallo.

Il sottotenente Wahrenfels e il maresciallo Engerling hanno intanto studiato i lievi ritocchi da fare al loro piano impiegando l'autocarro nemico. Procederanno veloci sulla strada che si stacca dall'autostrada, in direzione Est. Le due squadre resteranno assieme: i soldati, sdraiati nell'autocarro; i due capi seduti davanti, il maresciallo Engerling al volante. Si copriranno le spalle con un telo da tenda e imbratteranno ben bene di fango i cristalli.

«La faccenda diventerà pericolosa» conclude Wahrenfels «quando attraverseremo la prima ferrovia e se dovremo oltrepassare o incontrare qualche colonna nemica. Allora, lanciate la macchina a tutta corsa.» «Sì, signor tenente» risponde tranquillo il maresciallo Engerling. «Via, carburato!»

Wahrenfels annuisce: si sono intesi. «Carburato», in gergo, vuol dire: avanti, via, senza badare a buche, a panne di pneumatici, a ossa rotte!

Un motociclista si porta in fretta verso la coda della colonna. Siamo già a destinazione? — si domandano gli uomini a bordo degli automezzi. Giunto alla macchina del comandante, il motociclista si arresta e porge all'aiutante un biglietto, bagnato dalla pioggia.

«Il comandante della 3ª compagnia comunica di essere transitato per Saretsche senza incontrare il nemico e di aver preso contatto con Herbert. Ora protegge, come convenuto, il treno del battaglione, che parca a Saretsche.»

L'aiutante, al chiarore della sua lampadina tascabile, malgrado i sobbalzi della macchina scrive l'ordine che il comandante gli detta; chiama con un cenno il motociclista e gli dice: «Al comandante della 3ª, via!»

«Sta bene. Nuovo ordine: Non appena la 1ª e la 2ª compagnia appiedate si avvicineranno all'autostrada, i reparti corazzati della 3ª oltrepasseranno la strada, stendendosi su

un largo fronte, e formeranno di là dalla strada una testa di ponte profonda almeno 500 metri. Affido la scelta precisa della linea al comandante della 3ª compagnia. Avvertire appena giunti alla metà.»

«Dehnert», riprende il capitano, «voi disponete il comando di battaglione all'ingresso est di Saretsche. La stazione radio rimane con voi. Notificate alla Divisione a che punto siamo. Io, con la squadra motociclisti, raggiungo il comandante della 3ª compagnia. Secondo lo sviluppo della situazione, vi sposterò o no, col comando, fino all'autostrada. All'estremità Est di Saretsche scendete e fermate i veicoli della squadra comando. Che la 1ª e la 2ª compagnia facciano presto.»

Il capitano Felix è seduto accanto al comandante della 3ª compagnia, che ha posto il suo comando a ridosso dell'autostrada, in un fortino sovietico incompiuto. Da mezz'ora le autoblindate della compagnia, senza essere notate dal nemico, hanno oltrepassato l'autostrada verso Est; spiegandosi, hanno attraversato un boschetto d'alberi d'alto fusto ed ora, con le ali ripiegate verso la strada, sono ferme col centro a non più di mille metri ad Est della strada. Ivi un cascinale in posizione elevata, ma nascosto da fitta alberatura, offre un ottimo nascondiglio. A montar la guardia è di nuovo il maresciallo Herbert, coi suoi carri armati. Per la notte, causa scarsa visibilità, è rinforzato da un gruppo di genieri della 3ª compagnia. Questa, disposta in un vasto arco, forma una testa di ponte; la corda dell'arco è data dall'autostrada.

«I sovietici non sospettano il nostro intento. Ecco perché non hanno posti d'avanguardia da questo lato. Ci credono dieci chilometri più ad Ovest. La danza comincerà quando le compagnie sbarreranno la strada. Ecco la 2ª che arriva.» E il comandante della 3ª compagnia accenna indietro.

Silenziosamente, con gli attrezzi da zappatore e le baionette ben fissati e avviluppati, si avvicina la 2ª, un uomo dietro l'altro.

«In fila indiana» osserva il comandante della 3ª. Il capitano Felix annuisce, soddisfatto. Ognuno di quei 180 uomini, che procedono senza rumore, è compenetrato della sua missione. La punta è giunta ora all'autostrada e piega verso Sud. La compagnia si divide. Ogni due squadre, una infila il fosso di destra, una il fosso di sinistra, lungo la strada.

Passa il comandante della compagnia, con la squadra comando. Chiamato alla voce, egli — un tenente alto quasi due metri — accorre, con la pistola mitragliatrice ad armacollo, verso il capitano, e annuncia: «Una mia pattuglia ha individuato, 800 metri circa a Sud, un ponte di legno lungo 30 metri. Mi propongo di fare del ponte una trappola per gli autocarri. Togliero il tavolato.»

«Bene» approva il comandante. «Come sapete, non un veicolo, non un soldato deve passare da Sud a Nord.»

«S'intende» risponde il tenente, con voce chiara; poi scompare nel buio.

«L'idea della trappola non è cattiva» osserva il capitano al comandante della 3ª. «A meno che arrivi proprio una colonna

intera, i bolscevichi vi sprofonderanno, imbottigliando totalmente la strada, con tutta l'apparenza di un accidente. Quelli che vengono dopo scenderanno dalle macchine, per esaminare il guasto...»

«... e verranno catturati lesti lesti dalla nostra seconda!» non può trattenersi dall'interrompere il comandante della 3ª.

Il capitano annuisce. «Sarebbe una vera fortuna. L'essenziale è che i sovietici si avvedano il più tardi possibile della nostra attività qui sull'autostrada. Chi fa rumore è spacciato» conclude duramente, con un gesto eloquente.

Fuori, nel pallido chiarore che disegna l'ingresso del fortino, sta ritto un soldato. A tentoni, cerca di entrare nelle tenebre. «Signor capitano», dice, «mi manda il sottotenente Dehnert. La Divisione ha chiesto per radio se siamo già all'autostrada, e il sottotenente Dehnert domanda di poter venire avanti.»

«Due che non sanno dominare la loro impazienza» commenta sorridendo il capitano Felix. «Possiamo fidarci di far luce? Fate mascherare la porta e le feritoie» soggiunge, rivolto al comandante della 3ª. «Vorrei scrivere un messaggio circostanziato.»

La lampadina tascabile non tarda ad accendersi. Il comandante scrive. Espone laconicamente l'andamento della spedizione e formula «soddisfatto l'ultima frase, sapendo che farà una certa impressione: «Le squadre minatori hanno oltrepassato l'autostrada alle 0.15; le due squadre destinate a far saltare la ferrovia, più ad Est che si possa, si giovano di un autocarro catturato.»

Rilegge il dispaccio e lo firma.

«Dite al sottotenente Dehnert che mandi questo per motociclista alla Divisione; quanto a lui, rimanga a Saretsche. Qui la squadra comando non mi serve ancora» soggiunge, rivolto al comandante della 3ª compagnia. «Voglio prima ispezionare con voi i vostri avamposti e poi vedere che ne è della 1ª compagnia, a Nord. Fate venire una scorta.»

I due ufficiali stanno raccogliendo le cose loro nell'oscurità del fortino, quando, a brevi intervalli, tre cupe detonazioni rompono il silenzio notturno. Restano un momento in ascolto. Il telo da tenda che maschera l'ingresso viene scostato dall'esterno. Il capo della squadra comando della 3ª compagnia annuncia: «A Nord tre detonazioni; mine, a quanto sembra.»

«Potrebbe darsi. È dalla parte della 1ª compagnia. Ci vado subito. La scorta venga con me.»

La 1ª compagnia, come la 2ª, da Saretsche è venuta a piedi fino all'autostrada. Il suo compito è un po' diverso da quello della 2ª. Mentre questa deve sbarrare assolutamente l'autostrada a Sud, impedendo ogni transito verso Nord, alla 1ª compagnia, invece, è stata lasciata una maggior libertà d'azione. Anch'essa deve sbarrare la strada a Nord, ma limitandosi in un primo tempo a preparare lo sbarramento, e frattanto lasciando entrare in trappola tutti i veicoli provenienti da Nord. In senso Nord-Sud, ossia dalle retrovie, nemiche verso il fronte, sono da attendersi colonne a pieno carico, che promettono

La nostra produzione è il nostro biglietto da visita



Ballerine intorno al
mondo

La stella di Rio

La volpe insanguinata

Domani sarò arrestato

Verso l'amore

La peste a Parigi

Ingratitudine

L'Accusato di Norim-
berga

Bismarck, il Cancel-
liere di ferro

Il trapezio della
morte

Brillano le stelle

Squadriglia Lützow

La mia vita per
l'Irlanda

Il capitano di ventura

Wally dell'avvoltoio

TOBIS

Essa rispecchia con multiformità e varietà l'alto livello a cui è giunta l'industria cinematografica tedesca e fornisce un interessante quadro della diversità dei suoi soggetti. I grandi film della Tobis conseguirono non soltanto i massimi premi, ma incontrarono il pieno favore del pubblico.

LE PELLICOLE TOBIS SONO DI IMPORTANZA EUROPEA. IL SUCCESSO OTTENUTO NEI SINGOLI PAESI IN CUI FURONO PROIETTATE ATTESTA LARGAMENTE IL LORO GRANDE VALORE

Variopinta, grigia eppure variopinta

IL SIGNIFICATO DELL'UNIFORME

Quattro secoli di storia dell'uniforme

Il significato dell'uniforme è triplice: in primo luogo essa veste uniformemente il soldato in guerra, secondo indica l'appartenenza ed il grado di chi l'indossa e terzo esprime le tradizioni dell'arma.

La parola uniforme deriva dal latino. Il termine «Uniform», usato in tedesco, è tratto dal francese. Contingenti di truppe tedesche, che combatterono nei quadri dell'esercito francese, portarono per prime questa divisa uniforme.

Nell'antico Impero Germanico, tutti gli stati che lo componevano erano obbligati, in caso di guerra, a mettere a disposizione dell'imperatore dei propri corpi d'esercito. Allo scorcio del secolo XVI la ricca città di Norimberga inviò all'imperatore un reparto di lanzichenecchi sotto il comando di Willibald Pirckheimer che era completamente vestito in panno rosso. Alcuni storici sono dell'opinione che i patrizi di Norimberga abbiano scelto il colore rosso solo perché lo spirito combattivo delle giacche di sangue, come era da attendersi. In realtà il colore rosso era soltanto un omaggio per l'imperatore. La ricca e libera città inviò il contingente di truppe vestito nel colore che spettava alla maestà.

Rosso e porpora sono i colori degli imperatori, dei re e dei principi. Nell'antica Roma i senatori portavano delle righe rosse sulle loro toghe bianche e dei talloni rossi ai sandali. Il fatto di Norimberga suggerì ai re ed agli imperatori di vestire in rosso le loro personali guardie di corpo. Questo colore si trova ancor oggi nell'uniforme di pace del reggimento della Guardia inglese.

Modello dell'uniforme

è il borghese ben vestito

I colori delle uniformi degli ultimi quattro secoli — solo alla fine del secolo XVI si impose l'uniforme — erano i colori bianco, azzurro e rosso. I re francesi preferivano il bianco ed il rosso, perché bianchi erano i gigli dello stemma della casa di Borbone. Federico Guglielmo di Brandeburgo — il Grande Elettore — che dapprima combatté con gli svedesi, ma che poi dovette muovere loro guerra, vestiva i suoi soldati per lo più con uniformi azzurre. Azzurro era in Germania il colore abituale del libero borghese: l'Elettore dando ai suoi soldati un buon abito borghese, dei cappelli di feltro, delle calze e dei pantaloni di lana, li metteva al di sopra dei servi della gleba, che spesso, come dice un osservatore del tempo, lasciavano vedere il petto completamente scoperto, le cosce e persino le natiche. Le truppe del Grande Elettore riguardo alla divisa erano quindi completamente eguali ai borghesi. Nel XVII secolo però le divise non erano ancora eguali, le truppe avevano delle insegne differenti i colori di queste insegne corrispondevano allo stemma delle case che servivano. Quindi le truppe che combattevano per gli svedesi portavano sciarpe azzurre con frangie d'oro, mentre gli olandesi avevano il colore arancio della casa d'Orange originaria dalla Francia meridionale, e i Wallenstein combattevano con il colore rosso dell'imperatore germanico.

Dapprima l'uniforme ebbe solamente un valore simbolico. Essa doveva dare un aspetto marziale ai soldati: lo stemma o il

colore della casa dovevano rivelare la loro appartenenza. All'uniforme fu dato per la prima volta un significato propriamente militare, cioè di guerra dal condottiero dei lanzichenecchi Giorgio di Frundsberg nella battaglia di Pavia, avvenuta il 25 febbraio 1525. Frundsberg comandò ai suoi soldati di indossare delle camicie bianche sopra le loro armature. Queste li rendevano visibili anche all'alba, o nella nebbia od al chiaro di luna; le truppe quindi non si disperdevano e combattevano unite. Egli stesso indossò una tonaca bianca da monaco, il che lo rivelava alle sue truppe come il condottiero. Ma Frundsberg voleva conseguire pure un secondo fine, egli sperava che se avesse dovuto trovare la morte nella battaglia di Pavia, per mezzo della tonaca avrebbe potuto più facilmente passare per la porta del cielo.

Nel corso del tempo il bianco dei gigli dei Borboni con cui erano vestiti i reggimenti della fanteria francese ebbe oltre il valore simbolico anche un significato militare, cioè di guerra. Nel fumo nero della polvere i fantaccini bianchi si potevano riconoscere più facilmente che vestiti in blu o in rosso. Quando Napoleone dopo la battaglia di Eylau percorse a cavallo il campo della lotta, si spaventò alla vista di quei soldati dalla bianca divisa che giacevano sulla neve immersi nel loro sangue. Egli comandò allora di vestire i fantaccini di azzurro e di dare alla guardia del panno rosso.

Ma poiché allora il colore azzurro era difficile da fabbricarsi l'esecuzione di quest'ordine fu sospesa. Il colore azzurro era caro, il rosso invece era a buon prezzo poiché nell'Alsazia, che allora apparteneva ai Francesi, cresce la colza con la quale si colorirono in rosso le divise francesi.

L'eleganza

del granatiere prussiano

I re prussiani erano rimasti fedeli al panno azzurro, che il loro antenato, il Grande Elettore aveva scelto per i soldati. Sotto quel grande c'era un solo reggimento vestito di rosso, il reggimento Dorotea. L'uniforme rossa era meno cara, ma malgrado ciò i due grandi re prussiani Federico Guglielmo I., il «Re Soldato», e Federico II., il Grande o «Il vecchio Fritz» mantennero il panno azzurro. Il panno azzurro con fodera rossa — il rosso era visibile soltanto ai risvolti — rendeva la figura del soldato più snella ed elegante e per il valore simbolico del colore azzurro conferiva ad esso un aspetto che corrispondeva a quello del borghese benestante.

L'uniforme degli ufficiali costava allora quasi 35 talleri, l'uniforme del soldato semplice circa 8. Ma queste erano spese notevoli se si pensa che ogni soldato aveva il diritto di pretendere ogni anno una nuova uniforme. Le uniformi prussiane presentavano un taglio assai stretto pressapoco come quello degli *Cutaways* inglesi. I calzoni bianchi erano confezionati stretti intorno alla coscia coi gambali pure assai aderenti. I nemici del Re Soldato ironizzarono asserendo che egli vestiva i suoi soldati in questo modo per avarizia. Ma in verità il prezzo di un'uniforme prussiana ammontava al doppio di quelle straniere. Il Re Soldato per le divise dei suoi uomini non badava al denaro ma soltanto all'eleganza.

Il guardaroba di un granatiere

Si pensi che nel tempo passato per il completo equipaggiamento di un granatiere occorrevano: due paia di scarpe, due paia di suole di riserva, tre camicie, un paio di stivaletti di tela pesante, due cravatte rosse, due nastri, cappello, berretto, giacca, due pantaloni, tre paia di calze e tre paia di guanti. A spese del reggimento il soldato riceveva inoltre la parrucca, il codino e la cipria necessari alla sua pettinatura. Non l'oro sulle uniformi ma il fatto che l'uniforme di ogni soldato veniva confezionata su misura da un sarto diede al granatiere prussiano la fama dell'eleganza. Forse più che il portamento marziale di queste truppe fu la loro eleganza che indusse gli altri regnanti d'Europa ad imitare le uniformi prussiane.

L'imitazione si palesa chiaramente nella storia delle varie specialità d'arma. Un avversario battuto cerca sempre di scoprire il segreto del vincitore e studia l'organizzazione dell'esercito vittorioso. L'esteriorità si percepiscono più facilmente, e così nelle uniformi dei popoli europei si possono notare molteplici influenze straniere. I polacchi hanno la *Ulanca* una giacca corta a vita, ed i croati, come si nominarono i primi *Ussari*, sia che fossero croati o no, avevano la giacca ussara grarnita d'alambri; il resto dell'uniforme rimase immutato. Il pennacchio sull'elmo ha parecchi modelli, gli svedesi per potersi reciprocamente riconoscere in combattimento, si misero dei pennacchi di paglia sui cappelli.

Il soldato ha inventato il frac

Notevolissimi sono i contributi del soldato alla moda del tempo. Il taglio corto delle uniformi prussiane e l'armonia delle uniformi bianco-azzurro e rosso indusse il borghese ad imitare le divise militari.

I soldati fecero l'esperienza che cavalcando, l'abito chiuso impedisce facilmente i movimenti; essi tagliarono quindi la parte che li impacciava maggiormente e così nacque il frac. Non corrisponde quindi al vero l'opinione di quegli storici della moda che ritengono che il frac sia stato creato da una dama francese. Dalla sciarpa degli ussari e dei croati è nata la cravatta; e anche i pantaloni lunghi che ormai hanno circa 150 anni, sono una creazione militare. Alla fine del secolo diciottesimo si provvide i cavalleggeri dell'esercito prussiano di pantaloni da campo affinché essi non scippassero in guerra i loro calzoni da parata. Cavalcando questi pantaloni salivano su per le gambe e quindi si pensò di fissarli per mezzo di un legaccio che veniva fatto passare sotto il piede. Vent'anni più tardi questi pantaloni lunghi e rigidi divennero indipendenti ed allora non erano più di tela, ma di panno. D'allora in poi essi furono portati soli e con stivaletti corti. Quasi naturalmente più tardi si incominciò a stirarli. La storia dei cappelli procede identica. Il tricorno e la feluca sono cappelli tipicamente militari. Il cappello a larga tesa impacciava i movimenti del soldato specialmente nei combattimenti a corpo a corpo, e quindi fu risvolto dapprima sul davanti, e poi anche dalle altre parti. Ma per la fanteria questo cappello anche se risvolto era pur sempre assai scomodo, specialmente alle manovre e negli attacchi alla baionetta.

Continuazione a pagina 59

La pagina accanto mostra la storia dell'uniforme. Nella fila superiore vi sono quattro soldati: un olandese, uno svedese, un brandeburghese ed un prussiano, dei secoli XVII e XVIII. La giubba ed il cappello sono borghesi. Le falde del cappello sono rialzate perché altrimenti in battaglia riescono d'impaccio. La sciarpa è originariamente soltanto un segno di riconoscimento, più tardi vi sarà appesa la spada. Il prussiano invece del cappello a falde rialzate preferisce portare il cappello a punta. La punta viene sostenuta a mezzo d'un pezzo di metallo. La cravatta è di tela rinforzata

Ma poiché l'abito borghese impedisce i movimenti, specialmente all'assalto ed in marcia, i prussiani lo alzarono ai lati (seconda fila, in mezzo). Così nacque quel vestito semirondo, che gli inglesi chiamarono poi *Cutaway* (figura sotto). Il frac sta tra il vestito semirondo, che gli inglesi e gli austriaci (seconda fila a destra) imitarono dai prussiani, e la *ulanka* polacca (seconda fila a sinistra). I cavalleggeri francesi, insieme agli *ulani* polacchi lo portarono per primi. L'elmo polacco, la *ciapka*, proteggeva il capo dai colpi di sciabola meglio del cappello di feltro

Dalla *ciapka*, dal sostegno di metallo del berretto dei granatieri e dall'antico elmo cavalleresco derivò l'elmo prussiano del secolo XIX, «l'elmo col chiodo». Ma la punta rilucente dell'elmo serviva di mira al nemico, quindi durante la guerra mondiale del 1914-18 esso venne foderato, e poi fu sostituito dall'elmetto d'acciaio

Il secolo XIX (terza fila a sinistra) mostra la fusione di tutte le forme di divisa sino allora trovate.

I pantaloni lunghi, che prima servivano soltanto a proteggere l'uniforme di parata, sono introdotti dappertutto; dall'*ulanka*, la giubba degli ussari e dalla giubba ad un petto del fante — le cui falde sono completamente scomparse — è nata la giubba moderna. Unica cosa scomoda, ma che però sta bene, è il colletto duro, che nel secolo XX viene definitivamente sostituito dal colletto molle. L'ufficiale bulgare, (il secondo da destra, terza fila) veste l'uniforme da campo della guerra mondiale, mentre il soldato della Guardia inglese indossa ancora la divisa rossa che rese la guerra boera così sanguinosa per gli inglesi

L'elmetto d'acciaio è in uso ancor oggi. Il berretto russo è stato introdotto dappertutto. L'uniforme da campo è basata esclusivamente sulla mimetizzazione e sulla guerra e soltanto nelle feste solenni o alle parate si possono vedere quei piccoli ornamenti che rimettono in onore gli antichi colori ed il simbolo della sciarpa

Sui candidi pendii

Am weißen Hang



Splendono i primi raggi di sole e la neve scricchiola. Lo sciatore non ha che un pensiero: salire in cima alla più alta vetta, ... e poi giù nella valle! Sotto: Geometria sul candido tappeto. Con delle volute perfette gli sciatori disegnano una treccia sulla neve. A destra: Più volando che scivolando, il discesista si lancia giù per il pendio in una corsa quasi verticale. Der Irish erwachte Tag strahlt und der Schnee knirscht — jetzt gibt es für den Skifahrer nur einen Gedanken: hinout auf den höchsten Gipfel — und dann hinab ins Tal. Unten: Geometrie am Flachhang. Mit vorbildlichem Stembogen wird ein Zopf in den Schnee gezeichnet. Rechts: Mehr liegend als gleitend stößt der Abfahrtsläufer fast senkrecht hinab. Foto: Hein Gorny



Mani creatrici

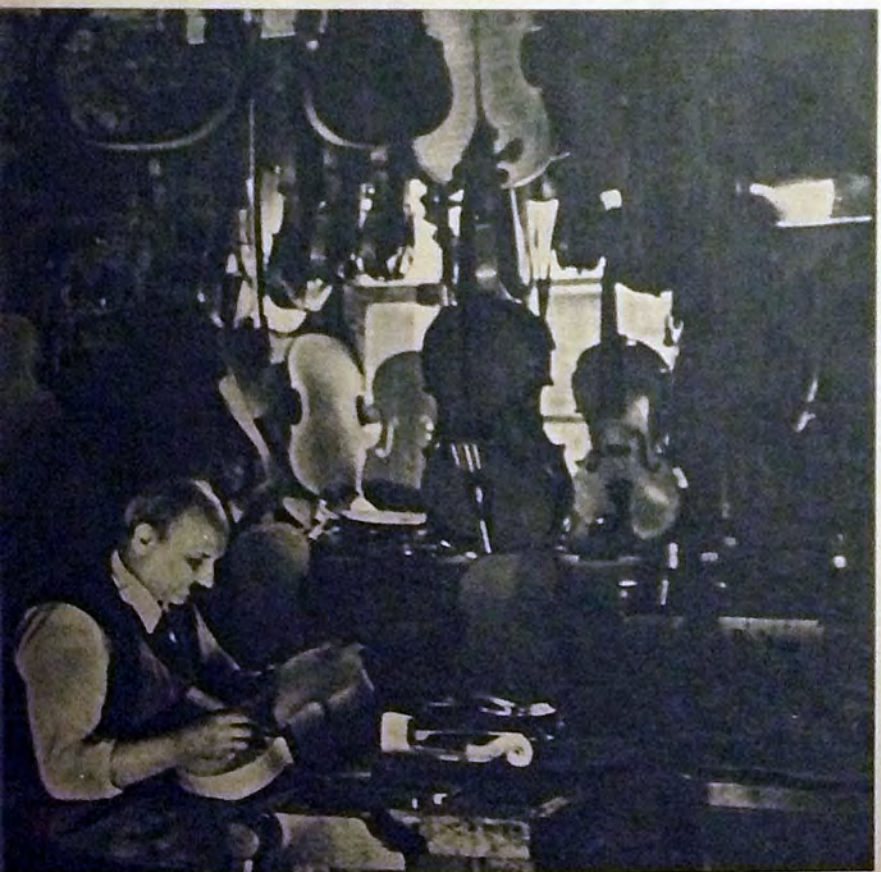
Beseelte Hände

ARTIGIANATO ARTISTICO TEDESCO
DI FAMA MONDIALE



Intagliatori di legno di Oberammergau. In questo villaggio la scultura sacra viene tramandata di generazione in generazione. Il più antico documento sulla scultura in legno di Oberammergau risale al 1111

Die Holzschnitzer von Oberammergau. Von Generation zu Generation erbt sich im Dorf die „Herrgottschnitzerei“ fort. Die früheste Urkunde über die Holzschnitzerkunst Ammergaus geht auf das Jahr 1111 zurück



Violini, viole e contrabbassi riempiono le botteghe di Mittenwald da quando Matthias Klotz, un discepolo di Amati, vi portò da Cremona l'arte di costruire gli strumenti da arco. A destra: Un solfatore di vetro di Lauscha mentre soffiava il vetro liquefatto

Viola, Baß und Geigen füllen die Dorstuben von Mittenwald, seit Mathias Klotz, ein Schüler Amatis, die Geigenbaukunst aus Cremona nach seiner fernem Heimat brachte. Rechts: Ein Lauschaer Glasarbeiter bläst das geschmolzene Glas





Il cannello corto. Il procedimento è il medesimo, soltanto l'oggetto è più piccolo. La massa di vetro viene alternativamente soffiata ed agitata

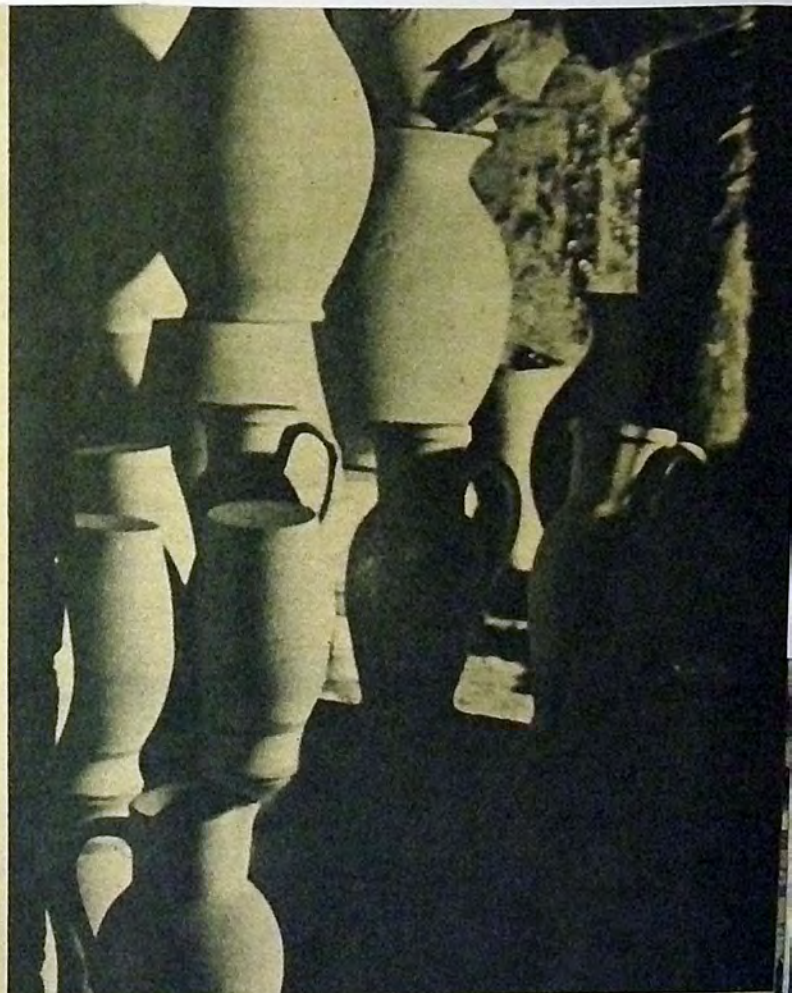
Mit der kurzen Pfeife. Der gleiche Vorgang, nur am kleineren Objekt. Blasen und Schwenken wechseln einander ab



La rifinitura. Con l'ausilio della fiamma a gas, il cavallino di vetro ottiene i suoi ultimi attributi

Die Feinarbeit: Mit Gasbrenner und Grillfel erhält das gläserne Pferdchen die letzten Attribute

Aufnahmen: Jochen Großmann



Il disco gira vertiginosamente e la massa di argilla assume a poco a poco la forma di un vaso. Sopra: Le creazioni di ceramica devono rimanere 15 ore nel forno a temperature fino a 1100 gradi, finché l'argilla si sarà indurita

Die Schelbesaut, aus dem Tonklumpen ersteht und wächst die Form. Oben: 15 Stunden lang bis zu 1100 Grad Hitze im vermaurerten Ofen braucht das keramische Gut, bis der Ton hartgebrannt und die Glasur „aufgeschmolzen“ ist.

La storia non si ripete

dopo otto giorni gli era riuscito di trasformare la battaglia frontale in singole battaglie di accerchiamento.

La satanica gioia di distruzione è la medesima

Alla frontiera dell'Impero dello Zar Alessandro si trovavano solo le retroguardie cosacche, le quali si sottraevano ad una battaglia con le truppe napoleoniche. Stalin invece aveva scagionato lungo la frontiera tedesca delle forze molto rilevanti. Esse dovettero sostenere subito l'urto germanico e dopo le prime sei settimane erano già quasi travolte.

Il paragone, determinato da un pio desiderio, non corrisponde nemmeno per il primo giorno della campagna, e dopo sei settimane esiste soltanto un fattore che potrebbe giustificarlo. Ogni città ed ogni villaggio conquistato dai tedeschi è in fiamme. I Sovieti abbandonano queste città lasciando le popolazioni in preda alla fame e privandole delle loro misere abitazioni.

Perché — si chiedono disperati gl'inglesi — Stalin ha imitato solo in questo lo Zar Alessandro, il suo predecessore? Perché non ha lasciato penetrare gli eserciti tedeschi nello spazio sconfinato come a suo tempo fece lo Zar con le armate napoleoniche?

Chi ragiona a questo modo non conosce affatto il bolscevismo. Stalin fece avanzare le sue truppe fino al confine germanico non per farle distruggere da Adolfo Hitler ma per abbattere con esse l'esercito tedesco. Il bolscevismo ha un carattere aggressivo. Da venti anni esso sogna e cerca di attuare la rivoluzione mondiale. La conquista dell'Europa doveva essere la sua prima grande tappa. Ai soldati ed alla gioventù sovietica è stata inculcata questa idea. Stalin voleva attaccare la Germania e sopraffarla. Lo spiegamento del suo esercito aveva questo scopo, poiché l'ideologia bolscevica non poteva venir meno a se stessa. Essa è una ideologia aggressiva e quando non lo fosse più, il bolscevismo avrebbe cessato di esistere; oppure il nero non sarebbe più nero ed i fiumi risalirebbero alle loro sorgenti. Gli eserciti di Stalin erano stati concentrati ai confini della Germania perché questo era una necessità del bolscevismo. Soltanto gli sciocchi potevano supporre che qui gli eventi potessero ripetersi. Sulle sponde del Tamigi però si continuava ancora a sperare nel grande miracolo!

« Pur dinanzi alla tomba egli non abbandona la speranza »

Fedeli a queste parole di Schiller i signori dei circoli inglesi ed americani, riuniti intorno al caminetto, insistono nel paragone fra Hitler e Napoleone. « Lo spazio russo avrà infine ragione dei tedeschi! Questo sconfinato spazio li addecherà sempre più ed all'fine essi soccomberanno! »

Non è affatto necessario di addecare le truppe germaniche. Esse avanzano da sole superando anche tale spazio. Fra questa avanzata e quella napoleonica c'è soltanto una differenza: i tedeschi non s'immolano in uno spazio vuoto. Ora esso è occupato dalle armate che allora Napoleone cercò invano. In queste armate i tedeschi

vi cacciano dei cunei, e questi cunei di acciaio si uniscono dietro le armate sovietiche formando le pareti delle sacche, e tutto quello che viene a trovarsi in queste sacche deve arrendersi oppure viene distrutto. I tedeschi combattono una battaglia di annientamento dopo l'altra e non temono lo spazio. Al contrario: lo spazio è il loro alleato. I germanici sfruttano lo spazio quale arma contro l'esercito sovietico.

Il « Generale Spazio » alleato dei tedeschi

Gli astrologhi e gli strateghi seduti intorno ai caminetti, i quali amano tanto il paragone fra Hitler e Napoleone hanno dimenticato una sola cosa. I tedeschi hanno già combattuto una volta in oriente — durante la guerra mondiale — ed essi furono i vincitori! La loro vittoria ebbe inizio con la grande battaglia di annientamento presso Tannenberg, che invero non decise le sorti della guerra, ma fornì lo stesso ai tedeschi una cognizione preziosa. La rivelazione cioè che le grandi battaglie di annientamento si combattono meglio in uno spazio grande. Vaste, ondulate pianure sono il terreno ideale per le operazioni e lo svolgimento di una simile battaglia. Il Generale Spazio si è alleato ai tedeschi e li aiuta nell'applicazione della loro strategia di annientamento.

Non è forse possibile che lo spazio rappresenti ancora un pericolo per le truppe tedesche? La loro miseria non cresce quanto più esse si allontanano dal loro paese, quella miseria cioè alla quale Napoleone dovette soccombere? Il Generale Spazio non è forse un alleato malfidato ed insidioso che attende solo il momento buono per saltare alla gola ai tedeschi? — No!

Il secondo esercito che nessuno ha visto

L'organizzazione dell'esercito germanico non può essere paragonata a quella di nessun altro esercito. Gli avversari della Germania avrebbero dovuto già trarre questa conclusione dopo l'esito vittorioso delle altre campagne condotte dai tedeschi.

Generalmente le truppe tedesche combattenti sono seguite a breve distanza da un altro esercito. Esso è composto di operai capitanati da ingegneri. Non si può immaginare quanto questo esercito sia grande.

Esso aggruppa l'organizzazione Todt, l'organizzazione del servizio del lavoro, il servizio tecnico ausiliario e le truppe tecniche, abbracciando tutte le qualità di specialisti. Ogni chilometro del territorio conquistato viene esplorato da questa seconda armata, cioè dall'esercito dei lavoratori, circa le possibilità di rifornimenti, il cui trasporto viene sollecitamente apprestato. Durante i primi tre mesi di guerra contro l'Unione Sovietica, questo esercito, oltre tutto il resto, ha provveduto ad adattare ben 15.000 chilometri della rete ferroviaria russa allo scartamento delle ferrovie del Reich. Esso non riattiva solamente le linee ferroviarie e costruisce strade, ma getta anche ponti su qualsiasi fiume e costruisce terrapieni attraverso ogni palude. In questo modo l'esercito dei lavoratori provvede al collegamento delle

K H A S A N A

In tutta l'Europa si apprezza

K H A S A N A

**KHASANA
DULMIN
PERI**

e tutti gli altri prodotti KHASANA devono la loro grande fama esclusivamente alla loro costante alta qualità. Il nome KHASANA è garanzia per la bontà del prodotto. Il prodotto KHASANA ha sempre giustamente successo.



Fabbricazione e vendita per l'Italia:

KHASANA S.I.A.

Milano, via S. Vittore 47

truppe combattenti con la Patria ed i suoi rifornimenti.

Questi rifornimenti non cessarono un giorno? Finora non sono cessati ed a quanto pare essi difficilmente si esauriranno. Non costituirà allora l'inverno il medesimo pericolo che il freddo costituì per le Armate napoleoniche?

I tedeschi già una volta, durante la guerra mondiale, hanno svernato tre anni in Russia e non sono per questo morti congelati. Mentre scriviamo queste righe si combatte ancor sempre, eppure sulle arterie destinate al trasporto dei rifornimenti, macchine, autotreni, trasporti (ferrovieri si succedono ininterrottamente, diretti verso Est, ai centri rifornimento truppa dei territori occupati dell'Unione Sovietica. Questi trasporti, stracarichi, recano tutto quanto possa occorrere ai soldati per svernare, ammesso che non si trovi già da tempo sul posto. Prima di piantare però le tende, il soldato tedesco fa il bilancio.

Già nei primi quattro mesi di guerra contro il bolscevismo il soldato tedesco è riuscito a sconvolgere la struttura della più grande potenza militare del mondo. Nel corso di quest'azione egli ha non solamente superato, ma anche utilizzato territori immensi. Il carattere delle operazioni germaniche prova la verità di questa asserzione: invero non è stato il bolscevismo ad adescare il soldato tedesco in questi territori, bensì è stato il soldato tedesco a convogliare i bolscevichi nel corso dei combattimenti verso quei punti, nei quali era sicuro di poterli battere con la maggiore certezza. I germanici si sono serviti

dello spazio a loro piacimento, e ne hanno fatto uno strumento di distruzione. Le loro operazioni militari dimostrano chiaramente che essi non hanno mai cercato dei successi di prestigio. Mai essi hanno conquistato delle città o delle fortezze soltanto per raggiungere con il loro possesso un vantaggio morale.

Una simile condotta della guerra, la quale rifugge da un qualsiasi facile successo, non ha risparmiato solamente la vita di molti soldati tedeschi ed avversari, ma ha soprattutto indicato lo scopo che i capi tedeschi si prefiggono. Essi vogliono distruggere la potenza del bolscevismo, e raggiungono questo scopo con l'annientamento delle armate sovietiche. Per il conseguimento di questo piano tedesco, il possesso di città o fortezze ha valore solo, se esse costituiscono delle posizioni-chiave per l'ulteriore svolgimento delle operazioni di guerra. Altre considerazioni non hanno nessun valore. Adolfo Hitler vuole annientare l'esercito sovietico e già nelle prime settimane ha potuto colpirlo nei suoi gangli vitali.

Napoleone non è riuscito a compiere questa distruzione e perciò dovette accontentarsi del successo di prestigio a Mosca. Il vasto spazio che separava questa città dalle lontane basi di rifornimento, non poté essere superato e ciò gli fu fatale.

Marescialli napoleonici e Generali tedeschi

Del resto la struttura, l'equipaggiamento e le armi dell'Esercito germanico che combatte oggi, nel 1941, non possono venir paragonati a quelli delle racimolate e

stanche truppe napoleoniche del 1812. Così pure non è possibile un paragone fra lo Stato Maggiore germanico ed i Marescialli napoleonici.

Napoleone era un figlio della Rivoluzione francese; egli non fu soltanto il suo esecutore ma ne superò le sue conquiste. Per poter compiere la sua opera, egli dovette divenire un Usurpatore il quale non tollerava nessuna volontà estranea vicino a sé. Egli riunì intorno alla sua persona degli uomini valorosi, ma non è riuscito a creare una scuola dalla quale sia uscito un generale veramente grande. Nel suo esercito vi erano degli eroi, ma nemmeno un talento strategico superiore. Egli stesso era il Dio dell'arte della guerra e non tollerava quindi altri Dei al suo fianco. A Jomini, l'unico genio strategico, vennero affidati soltanto incarichi di aiutante o governatore e mai un comando. È impossibile un paragone fra i generali tedeschi, i cui nomi spiccano spesso nei comunicati del Comando Supremo, quali comandanti di Grandi unità, e gli spadaccini valorosi, quanto mediocri strateghi napoleonici.

Napoleone vittima del suo genio

È possibile fare un parallelo fra Hitler e Napoleone senza pensare ad un paragone fra Stalin e lo Zar Alessandro I.?

Certamente tutti e due, Napoleone ed Hitler provengono dal popolo ed entrambi hanno meravigliato ed entusiasmato i loro contemporanei con una serie di successi che non sono delle vittorie parziali bensì delle vittorie di annientamento. Ma già questa apparente concordanza divide le due figure. Napoleone, soldato di professione, sconfisse con le truppe della Rivoluzione

gli eserciti stranieri poiché l'intimo scopo di questa truppa di sottomettere tutto a sé.

Napoleone, superata la Rivoluzione, sostituita alla sua idea di conquista il proprio piano di una monarchia universale. Egli fu la vittima del suo genio, poiché questo genio non gli permise di poter essere felice nella sua terra corsa, oppure di contribuire individualmente all'unità della Nazione francese.

I tedeschi non combattono le loro battaglie di annientamento perché un genio straniero glieli comanda, bensì perché non hanno un'altra alternativa se vogliono conservare la loro esistenza nazionale nel cuore dell'Europa. Nella lotta per questa esistenza nazionale essi vengono guidati dall'Uomo tedesco da loro prescelto e l'incarico a Lui affidato è stato legittimato dal corso degli eventi.

Questa circostanza illumina di viva luce le due figure e ne fa risaltare il loro contrasto. Napoleone intraprese la campagna di Russia spinto dalla sua ambizione personale. Più tardi, nell'esilio a Sant'Elena, egli cercò di comporre una schematica concezione europea, la quale doveva togliere posteriormente alla sua impresa il carattere egoistico. Una chiara ed alta missione europea invece, e non già un solo incarico tedesco, hanno determinato Hitler a marciare contro la Russia. La sua missione è:

La distruzione del bolscevismo affinché l'Europa possa vivere!

La rapida ascesa, comune ad Adolfo Hitler ed a Napoleone è l'unico fattore che permette un confronto fra queste due eccezionali figure.

Per tutti gli scopi

"OLYMPIA" possiede adatte macchine da scrivere. Per gli uffici, si è affermata l'"OLYMPIA" 8 con i suoi non pochi vantaggi, con carrelli di varie larghezze, ed anche con il tabulatore per decimali. Nella serie delle macchine piccole sono da citarsi: ELITE, PROGRESS e SIMPLEX, nonché la PLANA, la prima macchina da scrivere tedesca con superficie piana. Tutti i prodotti, di prezzi diversi a secondo l'uso cui servono, hanno di comune l'ottima qualità, garantita dal nome.

Olympia

Le macchine da scrivere OLYMPIA sono un prodotto dell'Olympia Büromaschinenwerke, A.G., Erfurt



RAPPRESENTANTI GENERALI PER L'ITALIA: FURIOSI & FERRARI, MILANO

Società per la vendita di Olympia in: Amsterdam, Belgrado, Budapest, Bucarest, Copenhagen, Madrid, Parigi, Rio de Janeiro, Stoccolma, Zagabria. L'Olympia è rappresentata in tutte le principali città del mondo.

Napoleone affermava che la Francia, l'amante sempre a lui vicina, gli procurava ogni gioia ed ogni bene dandogli anche il sangue; ma quest'amante avrebbe potuto essere altrettanto l'Italia o la Spagna. Non è invece possibile immaginare la figura di Hitler, il volontario di guerra del 1914, in un paese che non sia la Germania. Anche altri popoli hanno affidato il loro destino a degli uomini muniti di poteri dittatoriali; paragonare però uno solo di questi a Napoleone significherebbe misconoscere e disprezzare la storia degli ultimi 100 anni — la lotta per l'esistenza nazionale dei popoli.

Ritornando alle origini del parallelo fra Hitler e Napoleone troviamo ancora una parola da rilevare, pronunciata da Winston Churchill dinanzi al parlamento britannico. Questi poco convinto del raffronto fra Hitler e Napoleone, disse allora che bisognava tener presente, come nell'anno 1812 con le armate napoleoniche marciasse la « Libertà », mentre nell'Impero di Hitler governa oggi lo stivale prussiano.

Chi calza realmente lo stivale militare?

A prescindere dal fatto che proprio l'Inghilterra, per ben 20 anni, fece la guerra contro l'idea napoleonica della « Libertà », l'espressione « lo stivale prussiano » può significare soltanto che Adolfo Hitler vinse e distrusse i nemici della Germania.

Ogni studioso di storia sa benissimo che il concetto dello stivale militare è sorto all'epoca napoleonica. Con esso s'intendeva l'invincibile potenza con la quale il genio militare napoleonico sostituiva alla guerra di manovra, la guerra di annientamento

totale. Dobbiamo ritornare su questo parallelo nascosto, poichè esso ci riconduce al tema originario.

È ben vero che i tedeschi hanno battuto un nemico dopo l'altro, ed infine l'Unione Sovietica, con delle battaglie di annientamento. Questa specie di vittorie non corrisponde però al carattere prussiano. La Germania prussiana ha condotto meno guerre di altre Nazioni. Dopo che Napoleone le ebbe calcato sulla nuca lo stivale militare, essa cercò di sottrarsi ad esso battendo dapprima Napoleone stesso con le massime della battaglia di annientamento da lui elaborate. Più tardi, quale Nazione in sviluppo, in conflitto armato con altri popoli, dovette riconoscere che le vittorie parziali non servono a nulla.

L'idea strategica della battaglia di annientamento è sorta in Germania dal sangue e dalle ceneri delle sconfitte. La sconfitta prussiana del 1806 fece nascere l'idea dell'annientamento di Napoleone allo stesso modo che la sconfitta tedesca nella guerra mondiale sviluppò il piano strategico delle odierne battaglie di distruzione. La missione storica di Adolfo Hitler potrà venir valutata giustamente soltanto se i nemici della Germania terranno sempre presente che Egli durante la guerra mondiale fu un combattente. Ogni ulteriore apprezzamento tedesco circa la missione di quest'uomo sarebbe immodesto. Nemmeno si addicono, come spesso avvenne negli ultimi tempi all'estero nelle conversazioni degli strateghi da caffè, discussioni circa la superiorità di una concezione mondiale sull'altra.

Concezioni mondiali non sono nè macchine

da cuocere nè automobili. Nessun popolo può formarsi la sua concezione mondiale. Essa è la conseguenza del destino di un popolo.

Distruzione e riconciliazione

La Germania ha distrutto le armate nemiche che le hanno sbarrato il passo, ma le ha annientate tenendo presente lo spirito di riconciliazione dei popoli. Essa ha « distrutto » in maniera che il nemico di oggi potrà essere l'amico di domani. Dall'agosto 1939 in poi la Germania ha fatto oltre 6.5 milioni di prigionieri. Se essa avesse avuto realmente l'intenzione di calcare lo stivale militare sulla nuca di altri popoli, non avrebbe certamente fatto un così rilevante numero di prigionieri. Avrebbe potuto far scorrere più sangue. Durante gli anni 1914—1918 la Germania fece 2.5 milioni di prigionieri, di cui 1.4 milioni erano russi. Negli ultimi quattro mesi la Germania ha fatto oltre 3.5 milioni di prigionieri sovietici, 592.000 prigionieri sono stati fatti nella campagna balcanica, 1.900.000 uomini in Francia e 694.000 in Polonia.

Più innanzi abbiamo detto che si poteva fare un paragone fra Hitler e Napoleone solo facendone uno analogo fra Stalin e lo Zar Alessandro. E questo paragone cosa ci dimostra? Vi è veramente qualcuno che ritiene si possa confrontare Stalin con il timorato Zar, che nella guerra contro Napoleone si preoccupava di risparmiare il suo esercito? Se i tedeschi avessero avuto effettivamente l'intenzione di trattare i popoli con lo stivale militare, allora 3.5 milioni di prigionieri sovietici non si troverebbero oggi nelle loro mani. Questi prigionieri sovietici hanno persino da mangiare, mentre gli amatori del paragone

fra Hitler e Napoleone, quattro mesi or sono hanno predetto che i tedeschi sarebbero morti di freddo e di fame qualora avessero tentato di penetrare nello spazio russo.

Nel frattempo i tedeschi sono entrati in possesso di questo spazio. Essi lo hanno conquistato e se ne sono serviti soltanto per poter realizzare il loro piano di annientamento del bolscevismo.

Disgraziatamente i sostenitori del parallelo devono adattarsi a constatare che questo spazio, nel quale i tedeschi, secondo quanto era stato loro predetto, erano condannati a soccombere, è ben differente da quello di una volta.

Nel 1812 in questi territori si trovavano soltanto dei contadini, dei cosacchi nomadi e qualche miniera. Oggi essi sono attraversati da importanti zone industriali. Due terzi dell'industria pesante e bellica sovietica si trovano nello « spazio mortale » per i tedeschi. Le preoccupazioni per questo spazio non sono più affatto preoccupazioni germaniche. Esse sono ormai l'incubo dei strateghi da caffè. Questi devono ora cercare altri argomenti per potersi consolare e lo fanno anche, come ad esempio l'egregio dicatore signor Lindley-Frazer, il quale il giorno 21 ottobre ha dichiarato alla radio britannica: « Nel mezzogiorno dell'Unione Sovietica ci sono degli artisti nel lancio del coltello ed i partigiani s'intendono tradirlo durante la notte emettendo richiami simili a quelli degli uccelli. »

Le grida di quelli che sono stati abbandonati ed i coltelli che volano sul campo di battaglia, ormai alle spalle del vincitore imbattibile, sono però l'orribile simbolo della grande sconfitta.

Fotografare, ma senza troppi fastidi

Non è cosa di tutti l'andare alla ricerca di motivi pittoreschi con un cono fotografico molto complicato. Ma ad ognuno fa invece piacere di poter cogliere le graziose scene che giornalmente ci presenta la vita quotidiana. Naturalmente soltanto se i risultati sono buoni, il che si può ottenere ricorrendo alla TENAX tascabile 24/24 della Zeiss Ikon, che è una macchina fotografica per fotopiccole specificamente « ottimistica ». La sua piccola lunghezza focale le conferisce una profondità di campo così grande che già con una leggera diaframmatura risulta praticamente nitido ogni oggetto situato tra l'infinito e l'immediata vicinanza. La TENAX è inoltre munita di un



dispositivo di caricamento rapido dell'otturatore: basta la pressione di un dito per fare contemporaneamente avanzare la pellicola di un fotogramma. Grazie al suo perfetto equipaggiamento tecnico, (Sonnar Zeiss 1:2, mirino-telemetro, obbiettivi intercambiabili) la TENAX II appartiene già alla serie delle macchine fotografiche Zeiss Ikon di precisione per fotopiccole. Con essa si possono risolvere anche i più difficili problemi fotografici. Entrambe le TENAX I e II sono adattissime per le prese a colori naturali. Chiedetene l'opuscolo C 905 alla Rappresentanza della ZEISS IKON A.G. - Dresden IKONTA S.p.A. - Corso Italia 8 - Milano.

TENAX tascabile (Tenax I) 24/24 mm con Novar 1:3.5 in Compur L. 960.
TENAX II 24/24 mm con Tessar Zeiss 1:2.8 f. 4 cm in Compur OSR L. 2360.
TENAX II 24/24 mm con Sonnar Zeiss 1:2 f. 4 cm in Compur OSR L. 3360.

Capolavori fotografici con : Apparecchio Zeiss Ikon, Obiettivo Zeiss, Pellicola Zeiss Ikon.

Alle spalle del nemico

bottino di prigionieri, materiali, munizioni ed anche viveri. Il comandante della 1ª compagnia ha studiato bene il suo piano. Manderà un plotone molto a Nord, sull'autostrada, col solo compito di osservazione e d'informazione. Un cavo telefonico lo collega al comando della compagnia, che, con un plotone a destra e uno a sinistra della strada, appostati nei fossi, tengono pronti sbarramenti di mine istantanei. A seconda degli avvisi che verranno dal plotone avanzato a Nord, la compagnia fermerà i veicoli isolati, sopraffacendone l'equipaggio, o, se sopraggiunge una colonna intera, la lascerà incappare nello sbarramento di mine, sbarrando così la strada anche a Nord in modo permanente.

Ma le cose vanno diversamente. La 1ª compagnia ha potuto occupare le sue posizioni senza essere molestata dal nemico. Il telefono funziona. Due plotoni sono in agguato. Ognuno si agura ardentemente un autocarro stracarico ogni quarto d'ora.

Finalmente, dopo mezz'ora d'attesa, dal comando di compagnia giunge un'avvertenza: «Attenzione!» che passa fulminea di bocca in bocca. Il comandante stesso è al telefono, premendosi all'orecchio il microfono. Il capo del primo plotone annuncia: «Da Nord viene un rumore sempre più forte... Sono veicoli a motore... autocarri... Distinguo anche un rumore di cingoli... Arrivano dei carri armati.» Il comandante, all'altro capo del filo, tratteneva a stento un'imprecazione, rimane in ascolto. Di nuovo la voce da Nord, smorzata, come per non destare l'attenzione del nemico: «Passano lentamente, in questo momento, due carri armati; seguono 4, anzi 6 autocarri.»

Il comandante della 1ª, alla parola «carri armati», coprendo con la mano il microfono, mentre continua ad ascoltare, ha dato l'allarme: «Carri armati in arrivo! Spostare le mine! Preparare spezzoni a gruppi!» Poi, parlando al telefono: «Ho capito ogni cosa. Sbarrate la strada a Nord. Basta un gruppo munito di mine, deve bastare. Con altri due spingetevi verso Sud e gettatevi sugli ultimi autocarri.»

Da Nord viene un forte rombo: è un'autocolonna, preceduta da carri armati. La compagnia sa già che sono due. Lo strepito dei cingoli si diffonde nella notte. L'attesa dei genieri, nei loro nascondigli, è febbrile. Ecco il primo carro armato all'altezza della punta dei plotoni; s'inoltra, seguito da presso dal secondo. La catena di mine si trova quasi all'estremità sud della compagnia, una buona cinquantina di metri dopo i primi uomini. Davanti a questi arrivano già gli autocarri. Il terzo è press'a poco all'altezza dei primi genieri, quand'ecco una detonazione assordante rompe il silenzio della notte. A qualche secondo, una seconda, una terza. Nel rombo dell'esplosione, che dilegua, grida, stridore di freni e, in testa, lo schianto d'una collisione tra più veicoli.

«Addosso!» gridano i genieri. «Prima i carri armati!» fa ancora in tempo a ordinare il comandante, e la colonna nemica è accerchiata. I carri armati, ribaltati dalla violenza dell'esplosione, giacciono di traverso;

tra loro un autocarro, che ha urtato anch'esso una mina. Tutto l'avantreno, col motore, è rimasto stroncato, ridotto un groviglio di rottami. Un altro autocarro è precipitato con le ruote anteriori nel fosso; l'ultimo si è capovolto in mezzo alla strada. Gli equipaggi, prima di riaversi dalla sorpresa e di poter pensare a resistere, si vedono puntate addosso le armi dei genieri.

«Radunare i prigionieri presso i carri armati!» ordina ad alta voce il comandante. Ormai ogni cautela è inutile. Da Nord sopraggiungono di corsa le due squadre del primo plotone. Vengono subito rimandate indietro.

«Il primo e il secondo plotone continuano nel loro compito di protezione; il terzo fa la cernita del bottino e conduce i prigionieri al comando di battaglione.»

«Alt! Chi va là?» Da Sud passi rapidi si avvicinano sull'autostrada.

«Capitano Felix», risponde una voce. «È qui il comandante?»

«Eccomi.» Il comandante della 1ª compagnia accorre verso il capitano e l'informa dell'accaduto.

«Rallegramenti! È andata bene. Certo, so quello che volete dirmi» aggiunge, vedendo il comandante della 1ª compagnia portare la mano al berretto, per fare un'osservazione. «Sarebbe stato anche meglio se quassù avessero cominciato ad arrivare una dozzina di autocarri alla spicciolata. Così, invece, abbiamo fatto un fracasso d'inferno. Se non sono cretini, i bolscevichi non tarderanno a cercarne la causa. Dovete dunque aspettarvi, fra breve, pattuglie nemiche. La mia scorta può incaricarsi dei prigionieri: così potete tenere i vostri uomini. Potete spegnere l'autocarro in fiamme? Che cosa trasportava la colonna?»

Il comandante del terzo plotone, sopraggiunto, udendo la domanda del capitano, risponde:

«Gli equipaggi dei carri armati hanno due morti; gli altri sono assai mal ridotti, ma illesi. Anche l'autista e il meccanico dell'autocarro incendiato sono morti; catturati 15 prigionieri. Il carico consisteva di materiale per fortificazioni. L'autocarro incendiato è pieno di ferro. Gettando del terriccio sulle fiamme, faremo presto a spegnerle.»

«Fate!» ordina il capitano al comandante della 1ª compagnia. «Cercate di addossare gli autocarri ancor più gli uni agli altri. È il migliore sbarramento immaginabile. Fate smontare le ruote. Quando ci ritireremo, l'ostacolo deve restare efficace per parecchi giorni.» Il comandante di battaglione dà ancora un'occhiata ai genieri intenti al lavoro. «Bene, ragazzi!» esclama: poi si accomiata dagli ufficiali: «Io torno al comando di battaglione. Prendo con me i prigionieri e li mando alla Divisione. No, riprende, in risposta ad una domanda del comandante di compagnia, «delle squadre minatori non abbiamo ancora notizia. Sono le due, poco più. Effettivamente, delle squadre Münzer e Runge dovremmo sapere già qualcosa. Dunque, arvederci! E ripeto: siate più che mai vigili, qui!»

Continua nel prossimo numero



EXTRA leicht

Hensoldt

DIALYT

Cannocchiali a prisma per viaggi, sport, caccia

M. HENSOLDT & SOEHNE
Opt. Werke A-G, Wetzlar

Rappresentanza per l'Italia: Hensoldt S. A. It. Via Cesare Cantù 1
Milano



La ragazza dalle palpebre trasparenti. Coprendo le sue palpebre superiori, essa, quasi ad occhi chiusi, sembra volgere lo sguardo a terra. Coprendo invece le palpebre inferiori, sembra tenere gli occhi aperti. E tutto questo solo perché durante il minuto secondo della presa essa ha mosso le ciglia



Sembra uno strano mago dal corpo incandescente e si tratta invece di una semplice flessione delle gambe eseguita in un minuto secondo!

Ein seltsamer Zauberer mit glühendem Körper — und dabei ist es doch nur eine Kniebeuge, die in einer einzigen Sekunde gemacht ist

In un sol minuto secondo...

In einer einzigen Sekunde...

Per quanto lo spazio di tempo di un minuto secondo trascorra irrimediabilmente presto, si può pure fissarlo attraverso un'istantanea. A ciò serve qualunque mac-

china fotografica che abbia un otturatore preciso. Queste fotografie sono state esposte esattamente un minuto secondo e mostrano, sotto un aspetto nuovo, lo svolgersi di un movimento



A sinistra: Le corde di questo «banjo» sembrano toccate da una mano con molte dita. Circa quattro volte la mano del musicista è scorsa, in un secondo, sopra lo strumento. A destra: È sorprendente quante evoluzioni compie una palla di ping-pong. Esso descrive in un secondo tutte queste belle parabole prima di giacere immobile a terra. La traiettoria è più spesso al vertice di ogni curva, al punto da permettere di intravedere la palla. Un segno questo che esso, giunta al vertice, sosta un attimo prima di cadere nuovamente. È trascorso solamente un minuto secondo...

Links: Die Saiten des Banjos werden von einer vielvingrigen Hand gezupft. Ungefähr viermal ging die Hand im Laufe einer Sekunde über das Instrument. Rechts: Erstmalig viel vollbringt ein Ping-Pong-Ball! Er beschreibt in einer Sekunde diese schönen Bogen, bis er liegenbleibt. Die Bahn verdichtet sich jeweils an der höchsten Stelle des Bogens, ja, man sieht sogar den Ball noch durchschimmern. Ein Zeichen dafür, daß er nach dem Hochschlagen eine winzige Zeitspanne oben stehenblieb, bis er wieder herunterfiel. Nur eine einzige Sekunde ging vorüber...



L'Europa — «cuore» del traffico aereo mondiale

Lo sviluppo della rete continentale delle comunicazioni aeree

L'ingenuo utopista di oggi si figurerà forse un futuro «treno aereo» che a velocità vertiginosa solcherà il cielo d'Europa, non molto dissimile dal fratello terrestre che oggidi scorre sulle lucenti rotaie... Immaginiamo un apparecchio gigante con sei, dieci o persino dodici motori cui è attaccato un tender, i cui serbatoi vengono riempiti coll'ausilio di un tubo grosso quanto un uomo. A questo sono agganciati altri velivoli giganteschi senza motore nei quali sono installate le capaci e comode cabine per i viaggiatori. Essi sono intercomunicanti mediante corridoi dalle pareti a mantiche. Dei cartelli indicano che una di queste «aerozooze volanti» è riservata ai passeggeri diretti a Lipsia, mentre un'altra è destinata a quelli diretti a Monaco, e che infine una terza è pronta ad accogliere gli sposi in viaggio di nozze diretti a Venezia. — Entriamo con la fantasia in uno di questi aeroporti dell'avvenire. Ecco arrivare un passeggero il quale dopo aver frettolosamente letto tutti i cartelli, senza raccapezzarsi, si rivolge al capo servizio: «Seusate, dovrei recarmi a Schwarzburg in Turingia. Questo è il mio biglietto. Qual'è la mia cabina?» L'impiegato accompagna cortesemente il passeggero al primo apparecchio agganciato dietro il «tender». Il cartello reca la strana indicazione: «Per viaggiatori con destinazione fermate intermedie». Lo fa salire e prendere posto nella comoda poltrona e nello stesso tempo prende nota del numero del biglietto e della destinazione. Fa salire ancora qualche altro passeggero accanto a quello diretto in Turingia e poi consegna la lista al pilota del primo gigantesco apparecchio. Uno squillo risonante, si propaga per l'immensa pista di lancio, e subitamente si leva l'assordante e lacerante rumore dei motori che fa quasi tremare la terra, cui fanno eco gli sbuffi e sibili prodotti da dense fumate che escono dalla parte posteriore di ogni alante... «Sono i razzi di partenza!» spiega uno, che è pratico, al suo vicino. La locomotrice dell'«espresso aereo», dopo avere percorso un paio di chilometri sulla pista di lancio asfaltata, si libra nell'aria. L'apparecchio di scorta lo segue e gli altri, in parte trascinati ed in parte sospinti dalla propulsione dei razzi, si staccano pure da terra. Il «convoglio aereo» inizia la sua corsa vertiginosa.

I passeggeri dell'ultimo alante non si sono ancora bene resi conto di volare, non riescono tutt'ora a capacitarsi di essere a mille, tremila, cinquemila metri di altezza e che la terra sotto a loro si estende apparentemente spopolata, con un continuo susseguirsi di campi, boschi, abitati o lucidi specchi e corsi d'acqua. Cominciano appena a sentirsi a loro agio nella comoda cabina quand'ecco improvvisamente il conduttore dell'aereo «sgancia» l'alante. Essi vedono il «convoglio» salire ancora ed allontanarsi mentre loro scendono dolcemente e senza alcun rumore. Possono già discernere un incrocio di autostrade, le prime case e gli uomini... Un leggero urto ed un sussulto, indi una voce grida: «Aeroporto Halle — Lipsia, prego, scendere tutti!» Il «treno aereo» però prosegue il suo volo oltre i monti della Turingia, che visti da quell'altezza appaiono come delle oscure macchie verdi. Il signore diretto a Schwarzburg, impressionato, decide di si-

nunciare alla sua mèta ma già gli si avvicina il controllore, che dopo avere esaminata brevemente la cinghia con la quale il passeggero è legato al suo posto, fa un cenno come per dire: «Siamo quasi arrivati...». Nella cabina di comando il pilota osserva il quadrante e punta su Schwarzburg. Ora preme un bottone. Dal secondo alante si stacca come una bomba un corpo rotondo ed allungato, sopra il quale si apre tasto un bianco paracadute. Trasportato dolcemente dal vento esso scende e tocca il suolo in un prato erboso dove il personale di terra attende il «passeggero paracadutista» per riceverlo con ogni cura...

Nel frattempo il «convoglio aereo» ha già lasciato dietro di sé Norimberga ed ha staccato un altro alante. Ora punta verso Monaco pronto a «sganciare» degli altri passeggeri e fare poi scendere col paracadute la famiglia che vuol recarsi a godere un po' di pace a Garmisch-Partenkirchen... La gigantesca locomotrice aerea invece toccherà terra a Roma o Napoli, oppure a Palermo od al Cairo, o magari proseguirà fino a Timbuctu od alla Città del Capo, prima di ultimare questo suo volo attraverso l'Europa e l'Africa con i rimanenti passeggeri. Al Cairo però un apparecchio levatosi ad incontrare il convoglio si è posto sopra di esso e durante il volo ha rifornito di carburante il tender del colosso dai possenti motori...

La realtà sarà ben differente

Quanto abbiamo ora descritto è una visione del futuro che prende lo spunto dalla realtà odierna trasfigurata da una vivace fantasia...

Ecco invece giungere il tecnico, freddo calcolatore, che con un paio di tratti di penna cancella il nostro quadro. Riempire i serbatoi durante il volo è un'operazione molto difficile e maliscura: gli esperimenti fatti sono stati subito abbandonati. E per rimorchiare nell'aria un convoglio di parecchie centinaia di tonnellate sarebbe necessaria un'immensa forza di trazione ed una velocità tale da richiedere dei campi di aviazione sterminati. I motori poi, sfruttati al massimo solo al momento della partenza, dovrebbero essere di tali dimensioni da render già col loro solo peso antieconomico l'apparecchio. Inoltre un convoglio nell'aria richiede proporzionalmente una forza di trazione molto maggiore di un treno

Vienna-Kiev — La prima linea aero-postale dell'Europa Centrale. Nel maggio del 1910 venne inaugurata la linea aerea postale Vienna-Kiev, lunga 1200 chilometri. Essa faceva scalo a Cracovia superando montagne di oltre duemila metri. Il volo veniva proseguito con un altro apparecchio fino a Leopoli. Da qui un nuovo bimotore, dopo un atterraggio intermedio a Proskurov, raggiungeva il capo del Nipru nella pianura ucraina. Il tempo impiegato per coprire la distanza Vienna-Kiev non superava le 10 ore, mentre il distanzino era di mezza 40. Il volo che qui viene descritto fu interrotto ben due volte da atterraggi di fortuna. La prima volta nella pianura di Cracovia, quando il pilota perdetto l'orientamento. La seconda volta vicino a Kiev in Galizia allorché si ruppe un albero del motore nello stesso campo per superare l'aspetto del Carpatum. Il corriere postale dovette proseguire il suo viaggio col diretto fino a Leopoli. Nonostante tutti questi incidenti la possibilità di inaugurare una rete di aero-poste...



merci che corre sulle rotaie. In questo caso la forza di trazione deve superare soltanto l'attrito delle rotaie mentre l'aliante non deve venir solamente trascinato ma deve anche venir «trasportato» cioè sostenuto nell'aria. Alla forza di trazione dell'apparecchio motore si unisce la forza necessaria al sostentamento degli alianti. Al tecnico dell'aviazione si associa, critico, il tecnico del traffico. Noi uomini ci adattiamo molto facilmente a tutto. Come ci siamo abituati a volare — nel 1926 la Lufthansa ha trasportato 37.000 passeggeri sulle linee europee mentre nel 1938 e nell'anno 1937 ne ha trasportati 300.000 — così forse gli uomini si adatterebbero a far uso del paracadute. Ma — e questo «ma» fa svanire come una bolla di sapone la descritta visione del futuro — come si può istituire un traffico nel senso inverso?... Il direttissimo nel viaggio di ritorno raccoglie tutte le «carrozze dirette» che ha sganciato durante il viaggio di andata e riporta i passeggeri a casa, sani e salvi. Gli alianti invece non possono venire nuovamente agganciati qualora l'apparecchio motore non scenda a terra. I passeggeri dovrebbero venir perciò riportati con un altro apparecchio oppure con la ferrovia al luogo di origine. Questo però significherebbe percorso a vuoto nell'aria!

Quegli antichi greci che si raffiguravano le navi da battaglia dell'avvenire con mille od anche duemila rematori non immaginavano certo che un giorno sarebbe stato scoperto il motore Diesel, il quale sostituisce decine di migliaia di braccia. La nostra immaginazione segue la strada maestra dell'abitudine anche nel futuro. La prospettiva della nostra fantasia è sempre lineare e soltanto lo sguardo degli uomini veramente grandi, capaci di un pensiero creatore, scorge alle volte svol-

tando l'angolo» la nuova possibilità che dischiude la via del domani.

Quale aspetto assumerà il traffico aereo del domani?... Per ora volgiamo lo sguardo indietro esaminando come era nel passato e vediamo come allora si volava.

Come ho avuto occasione di volare sulla prima linea aerostale dell'Europa centrale

Ciò accade un fortunoso mattino di maggio dell'anno 1918. In occidente si combatteva ancora; in oriente il Governo provvisorio ucraino aveva chiamato nel paese le truppe degli Imperi centrali affinché lo proteggessero dai bolscevichi di Mosca. Era quindi necessario creare una comunicazione sicura e celere con la capitale, che era Kiev.

Le necessità della guerra fecero così sorgere, coi mezzi da essa stessa perfezionati, la prima linea regolare aerostale. Già un anno prima il Comando germanico aveva istituito una comunicazione aerea postale fra Dünaburg e la penisola della Crimea.

Ogni mattina alle 5, dall'aeroporto di Aspern nei pressi di Vienna, partiva un velivolo, il quale consegnava la posta ad un altro che lo attendeva a Cracovia. A Leopoli avveniva un nuovo scambio di apparecchi e piloti, poi un atterraggio intermedio a Proskurov, per il rifornimento di carburante ed al pomeriggio arrivo a Kiev. Non si osava esigere nè dai motori nè dai piloti un volo di 300/400 chilometri senza scalo. Erano necessarie dieci ore di volo da Vienna a Kiev, se tutto andava bene... Quel mattino di maggio, quando io mi recai ad Aspern dopo innumerevoli commiati, le cose non andavano troppo bene, anzi non andavano affatto; a causa del fortissimo vento l'apparecchio non poté partire, e la posta rimase giacente

fino al giorno appresso. Poi si osò tentare il volo. La vecchia «cassa del fronte» ci attendeva all'aeroporto, un biplano monomotore, a due posti, non molto di più che una «cassa», realmente di legno, nel quale si poteva osservare i fori prodotti dai proiettili delle mitragliatrici nemiche, a mala pena ricoperti e dipinti.

Io, il primo «passeggero aereo» europeo, mi avvicino al velivolo. Sono tutto infagottato... quasi iriconoscibile: calzoni e giacca foderati di pelo, un berrettone calato in testa, un paio di occhiali ed una sciarpa di lana avvolta quattro volte intorno al collo. Dinanzi al mio posto vengono caricati i sacchi sigillati contenenti la posta. Devo dichiarare di avere preso in consegna, con le mie mani intirizzate, 12 chilogrammi e mezzo di posta aerea, poiché volo in qualità di «postino», ovvero quale osservatore e corriere postale. Finita tale operazione salgo sull'apparecchio, mi rannicchio sul seggiolino posto dietro al pilota, e mi faccio legare con una robusta cinghia. Contemporaneamente scoppia un frastuono eguale al rombo di cento motori d'automobile. A lunghi sbalzi attraversiamo già il campo, un leggero capogiro mi annebbia la vista, poi una percezione meravigliosa: volare... Vorrei salutare ancora una volta quelli che sono rimasti a terra, cerco di distendere il braccio oltre la fusoliera, ma lo ritiro subito, altrimenti la corrente d'aria me lo avrebbe quasi strappato...

Ora devo assolvere il mio compito: tengo nelle mani protette da grossi guanti di pelo una carta geografica assicurata a dei listelli di legno e cerco di orientarmi. Una nuvola bassa interrompe e spezzetta la mia visuale permettendomi di osservare solo innumerevoli frammenti del panorama. In preda alla disperazione rinuncio alla mia

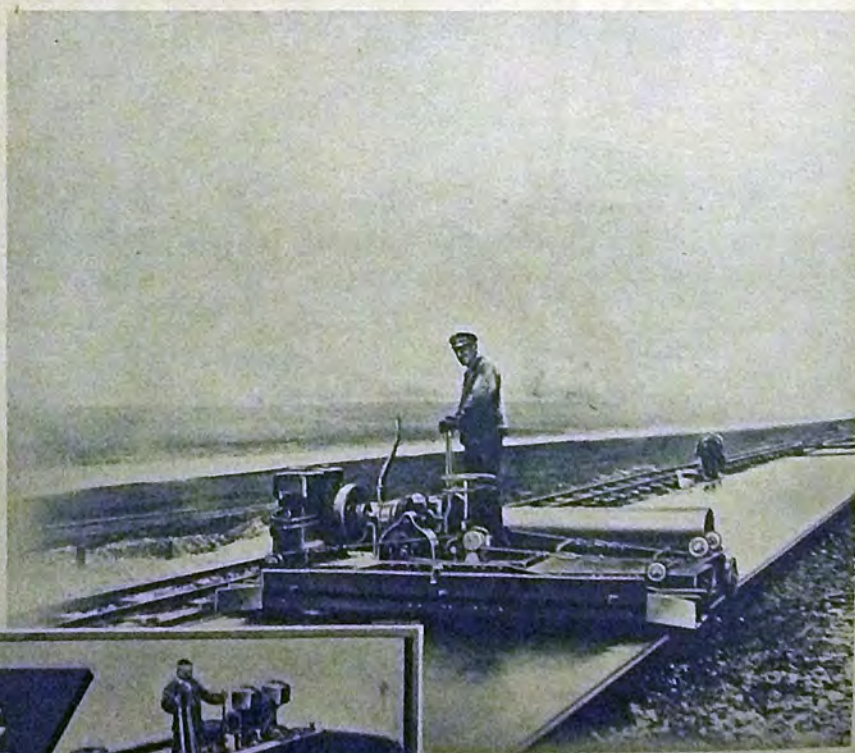
mansione. Cerco di farmi comprendere dal pilota gridando ad alta voce, ma il rumore dell'elica copre le mie urla. Gli porgo allora un foglietto con su scritto: «Non riesco a raccapezzarmi dove siamo!» Egli scuote la testa, scrolla le spalle ed inizia la discesa puntando verso un prato fra una stazione ed un campo di grano. Ora siamo in grado di leggere il nome della stazione e prendiamo nuovamente quota raggiungendo incolumi Cracovia. Appena scendo a terra mi chiedono sorridendo se mi è piaciuto il volo.

Io rispondo e sorrido guardando sorpreso le facce meravigliate. Mi si fornisce la spiegazione: finora tutti appena scesi dall'apparecchio erano intontiti e quasi sordi e trascorrevano alcuni minuti prima che riprendessero l'udito!...

Un altro velivolo, una «cassa» non dissimile dalla prima, è già pronto a spiccare il volo; un altro pilota mi stringe la mano inguantata. Partiamo subito, prendendo quota rapidamente. Raggiungiamo le nubi ed attraversiamo la bianca coltre, oltre la quale si intravede un sole pallido avvolto nella nebbia. Siamo a duemila metri di altezza; il vento gelido ed il freddo penetrano anche attraverso le nostre pesanti pellicce. Pericolosi vortici d'aria fanno ballare l'apparecchio come una festuca. Per due ore, incessantemente, seguiamo a scendere e salire attraversando le nubi ed il motore a pieno regime lotta contro la tempesta, poi d'un tratto si arresta. Scendiamo precipitosamente in volo planato e sotto di noi si estendono campi, prati e boschi. Il motore riprende per alcuni istanti, quel tanto che basta per liberarci dall'insidia di un bosco e poi qualche centinaio di metri più oltre, al limitare di un campo di grano l'apparecchio tocca terra con un sobbalzo. Poco discosto il turbino schianta un'esile betulla!

VÖGELE

Macchine per costruzioni stradali



JOSEPH VÖGELE
A.G. MANNHEIM

Telephone: 45 241 · Code address: Bahnfabrik

Il «postino» che è costretto a farsi trasportare alla velocità oraria di dieci chilometri da una carretta di contadini fino alla prossima stazione ferroviaria, prosegue poi nella notte col direttissimo fino a Leopoli. Sette ore di ritardo, ma ancor sempre in anticipo in confronto alla posta trasportata per ferrovia! Ad oriente di Leopoli il tempo è migliore. Il sole pomeridiano illumina un nastro rettilineo: la strada che conduce a Tarnopol. Dove essa improvvisamente scompare, corre il confine... Oltre questo si estende la sterminata pianura ucraina; vaste distese di boschi, campi sconfinati, steppe solitarie, opache chiazze d'acqua, laghi e paludi... Sotto di noi, nel crepuscolo, un treno sembra strisciare come una lumaca e manda verso l'alto il fumo bianco del legno bruciato. Quaranta ore impiega il diretto da Vienna a Kiev! Noi ne impieghiamo dieci, se tutto va bene... Ci sembra quasi di sentire fisicamente l'anelito di questo spazio sconfinato, che si estende ad oriente, verso l'aeroplano, affinché esso domini finalmente le sue misurate distanze...

Dove le chiazze d'acqua aumentano e si allargano sino a formare quasi un mare, sulla cui riva luccicano nel tramonto delle cupole d'oro, tocchiamo finalmente terra. È Kiev.

La notte uno scoppio formidabile interrompe il nostro primo sonno. Nelle vicinanze è esplosa una granata. L'ufficiale d'aviazione, coricato nel lettino da campo accanto al mio, fa un gesto di disprezzo: «Qui a Kiev è sempre così. In qualche bosco nei dintorni un bolscevico col suo cannone si sarà reso indipendente. Ora nella notte spara ogni tanto sulla città!» Questa era la fine rumorosa del mio avventuroso volo con l'apparecchio postale fino a Kiev.

Tutto ha un inizio modesto

La visione di questa Europa futura, in cui i traffici si sarebbero svolti con nuovi mezzi di comunicazione, deve aver stimolato grandemente la fantasia. Tutte le distanze dimezzate e rese insignificanti. Catene di montagne altissime e vasti oceani non avrebbero più costituito alcun ostacolo.

Forse un giorno, con dieci minuti di volo, l'apparecchio ci avrebbe trasportato dalla nostra cassetta di campagna al posto di lavoro. Gli uomini dotati di fantasia, ma pignoli, obiettavano che l'urlo lacerante dell'elica, durante un volo più lungo, avrebbe reso sordo un orecchio delicato. Il pilota avrebbe perduto l'orientamento quando fra l'apparecchio e la terra si sarebbe frapposto uno strato di nuvole...

La bussola poi era inservibile nella nebbia, affermavano molti. Essa cominciava a «girare» quando l'aeroplano entrava nelle nuvole, probabilmente disturbata da scariche elettriche non ancora individuate. Questo problema venne discusso seriamente ad un congresso di piloti a Brema e venne anzi mostrata una nuova bussola giroscopica, la cui sospensione speciale spostava il centro di gravità e rendeva la bussola insensibile alle variazioni delle bussole comuni. Essa era costruita in modo da indicare al pilota in qualsiasi momento la posizione del luogo sopra il quale si trovava, anche quando non poteva vedere la terra.

Già allora però alcuni specialisti di fama avanzavano l'ipotesi che non la bussola, bensì l'uomo sbagliasse. Privato di ogni visuale, nel silenzio impenetrabile della nebbia, l'uomo avrebbe perduto il senso dell'equilibrio. Manovrando malsicuro avrebbe eseguito col suo apparecchio curve su curve per sfuggire alla sua prigionia fino

al punto da compiere un volo circolare e la bussola fedelmente registrava «il circuito».

La radiotelegrafia esisteva già: durante la guerra essa aveva reso ottimi servizi. Si riteneva però impossibile poter sovraccaricare un velivolo con un tale peso, oltretutto sussisteva il pericolo che una scintilla incendiassero la benzina e l'apparecchio!

Così la nebbia rappresentava ulteriormente la maggiore insidia della navigazione aerea, poiché il solo volare nella nebbia era giudicato molto pericoloso: un atterraggio impossibile. Si proposero degli enormi riflettori che fossero in grado di squarciare la nebbia: vennero fatti degli esperimenti per liberare i campi di aviazione da questa insidia, con l'impiego dell'elettricità. Frattanto non si poteva volare quando scendeva la nebbia...

Allora non era ancora nota la radiogoniometria in volo: erano sconosciuti il volo e l'atterraggio cieco. Poco o nulla si sapeva dei canali di fumo e di vento, della aerodinamica dei giganteschi apparecchi costruiti in leghe leggere e dei motori ad olio pesante. Non si conoscevano affatto le catapulte, le vele di ammaraggio ed i voli stratosferici. Eppure si volava!

La prima carta raffigurante il traffico aereo dell'Europa centrale

Si volava con ottimismo e passione, con ardente ambizione e — sormontando tutti gli ostacoli. Il trattato di Versailles non era stato ancora sottoscritto dalla Germania e già questa Germania, calpestate e ridotta alla fame, inaugurava ed apriva al traffico la sua prima linea aerea. Il 5 febbraio 1919, il primo apparecchio decollava a Berlino diretto a Weimar, dove era riunita l'assemblea nazionale per dare al popolo una nuova costituzione «democratica».

Poco dopo fu istituita una linea aerea da Berlino ad Amburgo ed una che passando per Hannover allacciava la capitale con le regioni industriali occidentali. Ma già con questi primi tentativi il «cuore dell'Europa» cercava di prendere contatto col continente, di creare un comune traffico aereo. Sempre nel 1919 viene istituita con la collaborazione delle società di navigazione aeree danese ed olandese la linea Copenhagen-Amburgo-Amsterdam. Contemporaneamente entro le frontiere del Reich, su circa una mezza dozzina di linee aeree, si volava già regolarmente. Si volava impiegando le vecchie «casse del fronte», biplani scoperti, a due posti, monomotori. Poco dopo fece la sua comparsa «l'apparecchio gigante di Gotha» che trasportava a mala pena quattro passeggeri. Nel giugno dello stesso anno venne presentato un aeroplano costruito espressamente per il trasporto di passeggeri: il Junker F 13, monomotore, in cui trovavano posto 2 uomini di equipaggio e quattro passeggeri. È il primo velivolo fornito di cabina, di costruzione interamente metallica — i piloti lo battezzarono «l'asino di lamiera». Questo aeroplano Junkers si rivelò ottimo e conquistò tutto il mondo: ancora oggi è in servizio in molti paesi. Nella Germania impoverita e mezza morta di fame si volava! Essa era riuscita a costruire il primo aeroplano adibito al traffico di passeggeri che doveva servire da modello a tutto il mondo!

Superando tutti gli ostacoli

Gli alleati videro un pericolo in questa iniziativa ed in questo ardimento, inteso a dischiudere all'uomo la via delle comunicazioni aeree. All'aeroporto di Johannisthal, ove fu caricata la prima corrispondenza aerea ed ove salirono a bordo delle vecchie «casse»

Continuazione a pagina 58



Dove vi sono valori da custodire, la sicurezza di ogni porta o cassetta è garantita da una serratura o da un lucchetto Zeiss Ikon.

Le serrature Zeiss Ikon in serie od a chiave maestra rappresentano un ingegnoso sistema di sicurezza.

Chiave
2/3 della grandezza naturale



ZEISS IKON AG GOERZWERK BERLIN



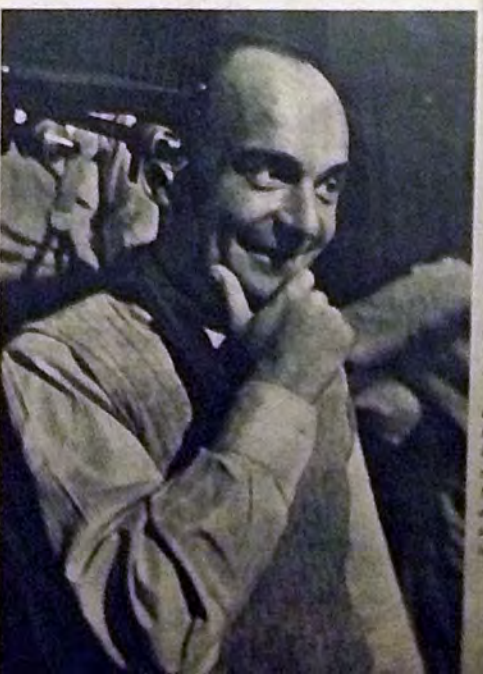
Con gli occhi attenti e un po' timorosi Willi Forst segue la scena che viene proprio oraginata. Si sono dovute fare molte prove prima che questa scenetta soddisfacesse le pretese di Forst. Nel suo ansioso viso si può leggere quella muta eccitazione che afferra pure i drammaturghi quando assistono ad una loro prima

Mit weiten und ein klein wenig ängstlichen Augen verfolgt Willi Forst die Szene, die gerade von der Kamera eingefangen wird. Viele Proben hat es gekostet, ehe dieser Teilausschnitt so war, wie Forst ihn sich wünschte. Auf dem abwartend-ängstlichen Gesicht von Forst spiegelt sich die lautlose Erregung, die auch Dichter belähnt, wenn sie Premiere haben



Ecco il punto pericoloso, che nelle prove non lo ha mai soddisfatto! Qualche gesto e qualche muta verso con la bocca costituiscono il solo aiuto che Forst può dare ai suoi attori durante le prove

Da, jetzt kommt die gefährliche Stelle, die ihn bei den Proben zur zutriedenbrille. Eine Geste, ein sprechbares gespielter Mund sind die einzigen Hilfen, die Forst während der Aufnahme seinen Darstellern zuteil werden lassen kann



Meno male sembra che la scena sia riuscita! Speriamo che non succedano più inconvenienti e che gli attori, incoraggiati da un sorriso, possano superare anche gli ultimi nasconi del lavoro

Gottesdienst, es scheint geklopft zu haben! Hoffentlich passiert jetzt nichts mehr! Wenn man doch nur zullächeln, bekommt man die Schauspielerei viel mehr auch noch über die letzten Klappen hinweg!

Dopo il suo primo film «Angeli senza paradiso» Willi Forst divenne celebre come maestro del film musicale. Suoi altri successi furono «Mazurka», «Allotria», «Serenata», e «Operetta». Il regista viennese, sta ora girando il suo nuovo film «Sangue viennese»

Durch seinen ersten Film „Leise leben meine Lieder“ wurde Willi Forst als Meister des musikalischen Films bekannt. Seine weiteren Erfolge „Mazurka“, „Allotria“, „Serenade“ und „Operette“ führten ihn, den Wiener, zu seinem neuesten Film „Wiener Blut“

«Moser — fallo ancora una volta!»

Moser — mach das noch einmal!

Si gira una scena comica del film «Sangue viennese»

«Benvenuta nella nostra bella Vienna», cantano i domestici della principessa Ankerlach salutando la giovane contessa Wolkersheim. Il cameriere Knöpf è feroce di questo coro, che è una sua idea personale. Ma quando si vuol preparare una sorpresa succede sempre così: tutto va male. Prima già il coro canta la bella canzone all'arrivo del cameriere Giovanni scambiato per il conte, il quale invece aveva preveduto i suoi padroni. Ed allorché giunge il conte con sua moglie, Knöpf non

è, ed il coro canta senza il suo maestro. Nessuna meraviglia quindi che senza di lui tutti cantano stonati. Knöpf arriva di corsa soltanto all'ultimo istante ed interrompe lo stonaticissimo coro, mentre con le mani tappa la bocca della ragazza di coreina che canta più forte e peggio di tutti.

Questa è la breve scena che ha fatto tanto salutare Willi Forst. Con pazienza da certissimo egli ripeté le prove sinché tutti i minimi particolari raggiunsero quell'effetto comico necessario al successo del film



«Moser, devi fare molto più in fretta a tapparle la bocca! Vieni, prova ora a tappare la bocca a me!» Willi Forst in una delle innumerevoli prove ha preso il ruolo della ragazza di cucina Cilli

„Moser, das mit dem Mundzuhalten muß noch viel, viel schneller gehen! Komm, halte mir jetzt mal den Mund zu!“ Willi Forst hat bei einer der zahllosen Proben die Rolle des Küchenmädchens Cilli übernommen

Ed ecco qui come sarà la scena nel film. Probabilmente il pubblico riderà di cuore, senza neppur immaginare quanto lavoro si nasconde in questi pochi metri di pellicola

Und so wird nun diese Szene im Film aussehen! Wahrscheinlich wird das Publikum herzlich über sie lachen, ohne zu ahnen, was für eine Riesenarbeit allein in dieser kleinen Szene steckt



Tutte le fotografie: Vienna-Film Wesel



L'Europa — «cuore» del traffico aereo mondiale

sconquassate i primi passeggeri, si videro alcuni mesi più tardi dei pesanti martelli frantumare i preziosi motori e levarsi infine delle alte fiamme dai resti degli apparecchi tedeschi. A parecchi uomini, incaricati della distruzione, il martello bruciava nelle mani dalla rabbia e dal dolore ed essi credevano fermamente di distruggere con quei colpi, per sempre, il traffico aereo germanico...

Invidia ed odio suggerirono un'altra misura: secondo le «disposizioni» dei protocolli di Londra, i nuovi apparecchi destinati al traffico commerciale, costruiti dalla Germania, non dovevano superare la velocità oraria di 160 chilometri, la loro portata utile, compreso il pilota e gli strumenti non doveva oltrepassare i 600 chilogrammi!

Apparecchi radio non potevano essere installati a bordo. Questo era un colpo mortale inflitto all'industria tedesca ma esso contribuì a render ancor più viva e forte la volontà germanica di conquistare il primato della navigazione aerea. Nonostante tutto si continuò a volare. Centocinquanta velivoli antiquati, economicamente non redditizi, percorsero nel 1921 8000 chilometri giornalieri!

Nel frattempo all'estero, si costruirono febbrilmente dei grandi apparecchi, celeri, comodi ed economici, a più motori. L'olandese Fokker ne costruì uno capace di trasportare dieci passeggeri. All'«Aero-Salon» di Parigi si ha occasione di ammirare un colosso Bleriot a venti posti che raggiunge la velocità di 200 chilometri all'ora: un Nieuport sembra sviluppare perfino 320 chilometri orari! Fokker presenta uno dei suoi monopiani cui è attaccato un alante che può venire staccato durante il volo dall'apparecchio motore allo scopo di far scendere dei passeggeri, del carico e della posta. A Brema ed Amburgo gli spettatori tedeschi ammirano questi bei velivoli stranieri durante i loro atterraggi nel volo regolare Europa nord-occidentale! Si tratta della linea Copenaghen-Amburgo-Brema-Amsterdam progettata ed istituita dalla società di navigazione aerea tedesca!... A dispetto di tutto, la Germania sviluppa sul suo territorio il traffico aereo più intenso di tutta l'Europa. Ormai gli apparecchi tedeschi percorrono giornalmente 10.000 chilometri. La Reichspost incrementa e favorisce l'aviazione civile in ogni modo. Essa è la prima amministrazione postale europea che dispone che i suoi sportelli accettino ed inoltrino spedizioni aeree. In ogni città istituisce un servizio motociclistico per il trasporto esente della posta all'aeroporto. Nell'anno 1922 una casa editrice berlinese pubblica la prima carta del traffico aereo dell'Europa Centrale. Si può così constatare facilmente che mentre tutti gli altri stati europei non hanno istituito più di undici linee aeree, l'itinerario germanico ne comprende già da solo una dozzina, di cui alcune hanno oltrepassato il confine del Reich. Esse raggiungono Copenaghen, Praga, Danzica e Riga, Kovno e Mosca.

Potrebbero estendersi anche verso occidente ma un muro creato dalla sfiducia impedisce ogni iniziativa. Nemmeno questo mezzo moderno di comunicazione può superare tale difficoltà. Sarebbe più facile sorvolare le Alpi che il confine imposto dal trattato di Versaglia all'aviazione germanica. Un confine che attraversa la Germania stessa, che divide il territorio reano occupato da quello non occupato e che costringe l'apparecchio che vorrebbe raggiungere Colonia ad atterrare forzatamente già a Dortmund.

Eppure si vola! Nell'anno 1925 esistono già parecchie linee germaniche per l'estero! per Londra, Amsterdam, Helsingfors, Basilea, Zurigo e Budapest. Il traffico sulla rete aerea tedesca si è molto intensificato, ormai non vengono toccate soltanto le grandi città ma gli apparecchi atterrano anche in piccoli centri, stazioni balneari del mare del Nord, stazioni climatiche ed alpine.

Le trenta società tedesche di navigazione aerea si fondono successivamente in una sola società: La Lufthansa germanica. Con la sua costituzione — il 6 gennaio 1926 — ha inizio, per il traffico aereo europeo, una nuova era piena di successo.

Già nel primo anno i chilometri di volo percorsi sulle linee regolari sale da 5 ad oltre sei milioni mentre le linee stesse raggiungono uno sviluppo di oltre ventimila chilometri.

Viene inaugurata la prima linea notturna da Berlino a Mosca. Si sperimenta il per-



Uno dei primi velivoli spediti nell'anno 1919 sosta all'aeroporto di Berlino. È un biplano monomotore che può raggiungere la velocità massima di 120 chilometri orari. L'apparecchio impiegava sei ore per volare da Berlino a Monaco; cioè esattamente un'ora di meno di quanto ci mette oggi una littorina della Reichsbahn a coprire questo percorso. Il carico massimo dell'apparecchio non doveva superare i 250 chilogrammi, compreso il pilota ed il corriere postale. Poteva quindi trasportare solamente 100 chilogrammi di posta

corso aereo verso l'Estremo Oriente e la Cina sorvolando la Russia e la Siberia. Un idrovolante Dornier vola sino al Brasile per stabilire le possibilità di un regolare servizio transoceanico col continente americano.

Le limitazioni imposte all'industria tedesca sono state finalmente tolte dopo lunghe trattative. La Lufthansa dispone ora di una flotta di 120 apparecchi, dei quali 43 sono quadrimotori. Tredici stazioni radio garantiscono la sicurezza del traffico: però in dieci aeroplani soltanto sono per ora installati gli apparecchi necessari. Ma frattanto si vola, lavora, studia, sperimenta, sviluppa, costruisce e progetta... L'Europa è ormai quasi troppo ristretta per bastare a questi vasti piani. Il Reich già da tempo non è più l'unica meta di tutti questi sforzi. Il campo di lavoro dei pionieri dell'aviazione tedesca è l'Europa intera, la Germania ne costituisce solo il suo cuore. Ma l'ultimo scopo delle loro invenzioni, delle loro indagini ed il loro orgoglio e del loro successo è quello di fare dell'Europa il cuore del traffico aereo mondiale.

L'Europa intenta a sviluppare il traffico aereo mondiale

La velocità oraria della maggior parte delle linee aeree commerciali non sorpassa i 150 chilometri. Ciò nonostante il percorso della linea più lunga, da Parigi, via Norim-

berga e Praga, a Varsavia, non richiede più di 10/12 ore. Da Berlino ad Atene od Istanbul la distanza in linea d'aria è di 2000 chilometri. L'aeroplano è riuscito a limitare ad una sola giornata la durata del viaggio attraverso il continente. Lo sviluppo della rete europea soddisfa qualsiasi esigenza del traffico. Ora si tratta di estendere questa rete benefica, che ci fa risparmiare tanto tempo, al mondo intero, superando montagne e attraversando gli Oceani che separano i continenti.

L'alta velocità dell'aviazione acquista, paragonata alla lentezza della navigazione marittima, un valore ben maggiore che se confrontata con la velocità di un treno. Raggiungere l'America in volo comporta un risparmio di tempo di alcuni giorni! Già nei percorsi brevi, i quali superano il mare o le montagne, la velocità dell'aeroplano rappresenta un fattore determinante in confronto a quella di un piroscafo o di un treno diretto. Ad esempio nel 1922 un volo da Berlino a Westerland durava 4 ore mentre con la ferrovia e con il piroscafo

800 chilometri, raggiunge in quattro ore Bremerhafen. Questi voli spiccati dalla catapultata raccorrono di 48 ore la linea postale fra il Centro Europa e New York.

L'aeroporto galleggiante in mezzo all'Oceano

L'esperimento con l'apparecchio lanciato dalla catapultata da ottimi risultati e fa sorgere un nuovo piano: l'impiego di un piroscafo quale base aerea natante durante la traversata dell'Oceano! Ormai il decollaggio da un piroscafo è assicurato, si tratta «solo» di trovare il mezzo che permetta all'apparecchio di atterrare sul piroscafo o presso lo stesso, per venire poi issato nuovamente sulla catapultata appena eseguito il pieno dei serbatoi. I tecnici tedeschi dell'aviazione inventano la «vela d'amaraggio». Un giorno una strana nave esce dal porto di Warnemünde... Qualche settimana più tardi traballa nel mezzo dell'Atlantico, fra l'Africa e l'America del Sud. Il suo equipaggio scruta attentamente col cannocchiale il cielo verso Oriente. Finalmente all'orizzonte è visibile un punto, si avvicina... è un idrovolante dalla croce uncinata!

Nel 1931, dopo lunghi voli esplorativi e numerosi tentativi, il traffico aereo con l'America del Sud diviene realtà. Viene inaugurata la prima linea di navigazione aerea transoceanica con apparecchio tedesco. Un Heinkel He 70 trasporta la posta da Berlino, via Stoccarda e Marsiglia, a Siviglia. Là viene trasbordata su un trimotore Junkers Ju 52 che facendo scalo a La Palma atterra a Bathurst nel Gambia britannico, sulla costa occidentale dell'Africa. Un idrovolante Dornier la carica a sua volta e raggiunge la «Westfalen», l'isola natante, ammarata sottovento, sulla vela d'amaraggio protetto dal piroscafo. Una gru girevole alza l'apparecchio a bordo, i suoi serbatoi vengono riempiti di carburante, viene posto sulla catapultata gigante e lanciato nuovamente verso il mare. Esso supera la seconda tappa atlantica ed ammarca a Natal, sulla costa orientale dell'America del Sud. Il Sindicato tedesco «Condor» provvede all'ulteriore inoltramento del carico postale fino a Rio de Janeiro, Buenos Aires e Santiago del Cile. Questo percorso coi suoi 15.300 chilometri rappresenta la più lunga linea di navigazione aerea e la velocità raggiunta: 153 chilometri orari, costituisce un primato.

L'Atlantico era stato domato e «soggiogato» dall'iniziativa, intraprendenza e spirito creativo dei tecnici tedeschi. Ora bisognava domare anche i continenti. Il tedesco Walther Brauns, già ufficiale di aviazione durante la guerra mondiale, elabora nel 1922 un progetto, per l'istituzione di una linea aerea con aeroplani Zeppelin, che tende a congiungere l'Europa Centrale col Giappone, sorvolando le isole Spitzbergen ed il polo Nord. In tal modo la durata del viaggio per l'Estremo Oriente veniva abbreviata di sette giorni, quella del viaggio per San Francisco di dodici giorni! Quattro anni più tardi la Lufthansa fa dei tentativi per attraversare la Russia e la Siberia. Due apparecchi Junkers atterrano incolombi in Cina. Ma anche questo progetto, divenuto ormai quasi realtà, cessa contro la resistenza dei Sovieti, i quali non permettono il sorvolo della loro lontana frontiera orientale. Allora il barone v. Gabelen, direttore della Lufthansa tedesca, intraprende quel volo memorabile in Estremo Oriente, sorvolando le più alte cime del mondo, Pamir e Caracorum.

L'Europa sta diventando il cuore del traffico aereo mondiale, la sua rete si estende ormai a tutto il mondo.

Ludwig Kapfer

