

Im Monat Juli dieses Jahres wurde die Weltpresse mit einem Sturm von Meldungen über den Bau von Riesen-Transportflugzeugen berannt, mit deren Hilfe der amerikanische Schiffsbauer Henry Kaiser der tödlichen U-Boot-Gefahr Herr zu werden versprach. Die folgenden Meldungen — nur ein paar aus einer Flut von Rundfunksendungen, Zeitungsberichten und offiziellen Äußerungen zu der Idee Kaisers — zeichnen noch einmal die Kurve nach, in der das Fieber dieser Illusion jäh nach oben stieg, um dann langsam unter der behutsam kühlenden Behandlung der eigenen Militärkritiker wieder abzuebben

I. Sender New York:

„Produktionsleiter Donald Nelson teilte heute mit, daß die amerikanische Flotte 100 Riesen-Transportflugboote bei der Werft von Henry Kaiser in Auftrag gegeben hat. Diese Flugboote haben eine Landungskapazität von 70 Tonnen. Nelson wies darauf hin, daß es sich hier um einen Versuchsauftrag handelt. Wenn die Transportflugzeuge sich als gut erwiesen haben und falls der Material- und Arbeiterbedarf nicht nachteilig auf die allgemeine Kriegsproduktion wirken sollte, wird die Flotte weitere 400 Maschinen bei Kaiser bestellen.“

II. Sender Schenectady:

Donald Nelson gab bekannt, daß außer den 70-Tonnen-Langstreckenflugzeugen noch mit dem probeweisen Bau von 200-Tonnen-Frachtflugzeugen begonnen werden soll. Mit Hilfe dieser Riesenflugzeuge soll es möglich sein, innerhalb von 24 Stunden eine halbe Million Mann von den Vereinigten Staaten nach England oder nach China zu befördern. 20 solcher Flugzeuge sollen die gleiche Leistung vollbringen können wie eines der 10000-BRT-Liberty-Schiffe.“

III. „News Chronicle“:

Die gegenwärtig von Kaiser konstruierten Transportmaschinen, schreibt „News Chronicle“, stellen nur einen Versuch dar. Die Möglichkeit dieser Flugzeuge sei zwar, verglichen mit derjenigen der Schiffe, gering, es spielten dabei aber noch andere Faktoren eine Rolle, die Geschwindigkeit und Solidität seien zwei Vorteile von nicht zu unterschätzender Bedeutung dieser Maschinen. Es sei nur bedauerlich, daß mit der Konstruktion nicht schon früher begonnen wurde. Der Plan Kaisers könnte revolutionierende Wirkung haben, ehe der Krieg zu Ende sei.

IV. Aus Washington:

Bericht aus Washington: „Der Leiter des Kriegsproduktionsamtes händigte am Montag Henry Kaiser einen Brief aus, in dem dieser ermächtigt wird, einen Bericht vorzulegen, in dem die Möglichkeiten und Erleichterungen, die durch den Bau von 500 „Mars“-Transportflugzeugen erreicht werden, klar dargelegt werden sollen. Falls Kaisers Bericht beweisen sollte, daß die Konstruktion der 70-Tonnen-Flugboote mit dem bestehenden Programm für den Bau von Kampfflugzeugen in Einklang zu bringen ist, sagte Nelson, wird erwartet, daß Verhandlungen für den Kontrakt zum Bau der Flugboote angeknüpft werden. Ein zweites Schriftstück wurde Kaiser übergeben, in dem dieser ermächtigt wird, mit den Plänen zum Bau eines neuen Flugboot-Typs von 200 Tonnen fortzufahren. In dem Schriftstück wird Kaiser aufgefordert, einen sich auf alle Einzelheiten erstreckenden Vorschlag für den Bau der 200-Tonnen-Flugboote vorzulegen. Wenn dieser Vor-

schlag vorgelegt sein wird, wird sich das Marineministerium und das Kriegsproduktionsamt näher damit befassen und den Vorschlag in Erwägung ziehen.“

V. „Sunday Times“:

Der luftmilitärische Mitarbeiter der „Sunday Times“ schreibt, daß Kaiser, um die von ihm vorgeschlagenen 5000 Riesen-Flugboote im Laufe eines Jahres zu bauen, 20000 Motoren, jeder zu 2000 PS, benötige. Es seien 750 Millionen Arbeitsstunden notwendig, was eine volle Beschäftigung von 300000 Arbeitern im Laufe eines Jahres bedeute. Es sei zweifelhaft, ob eine solche Anzahl von Facharbeitern zur Verfügung stehe.

VI. „Evening Standard“:

Der bekannte amerikanische Militärkritiker des „Evening Standard“, Hanson W. Baldwin, stellt fest, es sei trotz der schnellen Fortentwicklung, die das Lufttransportwesen in den letzten Jahren erlebt habe, weit übertrieben, wenn man glaube, man könne den Handelsschiffsraum entbehren, wenn erst größere Lufttransportgeschwader da seien. Ein solcher Ersatz des Handelsschiffs durch das Flugzeug sei in diesem Kriege schon deshalb unmöglich, weil so gewaltige Entfernungen in ihm eine Rolle spielten und er so ungeheuer viel Kriegsmaterial verschlinge, daß eine Lufttransportflotte den Aufgaben nicht in dem Maße gerecht werden könne wie die Handelsmarine. Wolle man auch nur auf dem Papier einmal versuchen, den den Alliierten verbliebenen Schiffsraum durch Transportflugzeuge zu ersetzen, dann benötige man etwa 100000 große 70-Tonnen-Transportflugzeuge. Das sei dann aber nur eine Theorie, denn in der Praxis stelle sich das Problem noch ganz anders dar. Gewisse Erfahrungen seien im Lufttransportwesen mit China gemacht worden, seitdem dieses von der Außenwelt abgeschnitten sei und insbesondere die Burma-Straße als Hauptnachschubweg verloren habe. Hier habe man mit Hilfe einer großen Anzahl von Transportflugzeugen versucht, Chinas Kriegsmaterialbedarf auch nur einigermaßen zu decken. Der Versuch sei jedoch völlig gescheitert. Die Wetterverhältnisse spielten nämlich im Flugzeugwesen eine viel größere Rolle als in der Schifffahrt und stellten gerade für einen geordneten militärischen Nachschub auf dem Luftwege eine der Hauptschwierigkeiten dar. Auch sei der reine Verschleiß bei der Luftfahrt größer als bei der Handelsmarine, ganz abgesehen davon, daß man immer wieder auf das Anlegen neuer Flugplätze oder den Bau neuer Flughäfen angewiesen sei. All das bedeute, so schließt Baldwin seine Ausführungen, daß es für das Transportproblem, mit dem die Alliierten zur Zeit kämpfen, keine einfache Lösung gäbe; insbesondere sei es völlig verfehlt, wolle man die U-Boot-Gefahr durch die Schaffung von Lufttransportgeschwadern ausschalten.



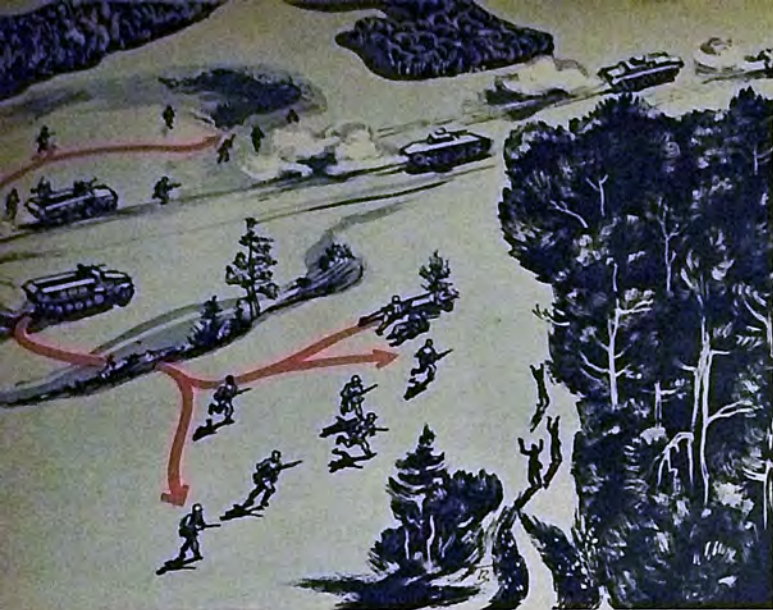
MOUSSON LAVENDEL



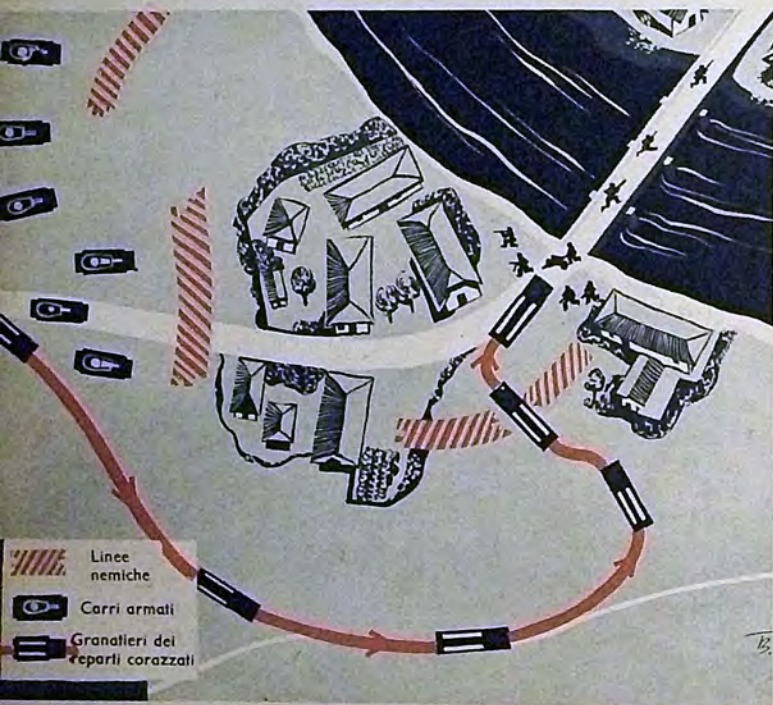
RASSEGNA IN ONORE DEL PIÙ GIOVANE
EHREN-PARADE FÜR DEN JÜNGSTEN

Il maresciallo ventunenne Müller, cacciatore del fronte di Murmansk, dopo aver conseguito 31 vittorie aeree è stato insignito della croce di cavaliere, e così egli è ora il più giovane aviatore decorato di questa onorificenza. Dopo la consegna della decorazione, egli passa in rassegna il gruppo di cacciatori schieratisi per la rivista d'onore. Fotografia PK. — Benno Wundshammer

Der 21-jährige Feldwebel Müller, Jagdflieger an der Murmanskfront, hat nach 31 Luftsiegen das Ritterkreuz erhalten und ist damit der jüngste Ritterkreuzträger der Luftwaffe geworden. Nach der Verleihung schreitet er hier die Front der Jagdgruppe ab, die zur Ehren-Parade angetreten ist.



I. Essi sono i primi dietro i carri armati ed... Ecco come essi rastrellano il punto d'irruzione, prendendo saldo possesso, coi mezzi di cui dispone la fanteria, del territorio conquistato



II. ... I battistrada dei carri armati... Per la loro rapida e travolgente avanzata i carri armati abbisognano di ponti in piena efficienza. Impedirne la distruzione e strapparli, sempre con le armi proprie della fanteria, al nemico è un dei compiti principali assegnati ai granatieri dei reparti corazzati, compiti che essi assolvono, come dimostra questo esempio, mediante un'azione di aggiramento



Granatieri

Chi sono i «granatieri» dei reparti corazzati

Maggior generale Theiss

Nella fanteria tedesca il militare di truppa si chiama sempre «ante». Solo quest'anno è stata ammessa un'eccezione: i soldati che combattono a fianco dei carri armati e per essi, sono denominati «granatieri» e sono riconosciuti come appartenenti ad una truppa scelta. L'articolo fornisce particolari sui compiti loro affidati

L'attacco delle forze corazzate si sferra dall'alba, da una depressione del terreno, contro il nemico. Un'ondata dopo l'altra, superando la linea di protezione, procede verso quella striscia scura che è e non è l'orlo di una foresta. Le ricognizioni la segnalano fortemente presidiata dal nemico. Esso per ora non dà segno di vita; dal canto loro, nemmeno i carri armati aprono il fuoco. Ma appunto codesto silenzio cova un'ansia minacciosa. Si ha l'impressione che tutte le energie, tutti i sensi siano tesi unicamente verso la meta.

Dalle linee nemiche si leva un razzo. Come fosse stato esso a scatenarla, gli tien dietro una breve ma violenta azione di fuoco dell'artiglieria tedesca, che desta il nemico ma insieme lo costringe a coprirsi. Quindi le sue prime linee, cessato il fuoco d'artiglieria, odono — già in minacciosa prossimità — il frastuono tanto caratteristico e temuto che è segno certo dell'attacco dei carri armati: un misto di rombo di motori e di stridore di catene. Angoscia nelle linee nemiche, panico, confusione, grida di terrore. Ma già risuonano secchi comandi: i primi carri armati aprono il fuoco e, affrontando ogni obiettivo individuato, penetrano nelle linee nemiche.

I. I primi dietro i carri armati

Altri carri incalzano a ondate, più o meno intervallate, dalla zona di schieramento. Ora sembra che l'afflusso sia cessato; ma no; ecco ne spuntano ancora.

Ma che è questo? Ancora forze corazzate? Sì, sebbene telaio e forma dei veicoli non siano i soliti. A primo aspetto par di vedere avanzare sulle ruote una vasta, spaventosa bara. Ma non è una bara. Non porta morti a bordo, ma la Morte stessa. Nel veicolo corazzato stanno forze vive e concentrate,

III. ... i collaboratori dei pontieri dell'arma corazzata... Quando i carri armati s'imbattono durante la loro avanzata in un ponte distrutto, sono i granatieri dei reparti d'assalto, protetti dal fuoco dei carri, che attraversano il fiume per conquistare una testa di ponte ed offrire ai pontieri la possibilità di costruire un passaggio di fortuna

costrette in quel breve spazio. Volti risoluti, armi in pugno, bombe a mano inflatte nei cinturini e nella tromba degli stivali, mitragliatrici a portata di mano: è un manipolo d'uomini pronto a lanciarsi nella battaglia che si sviluppa più avanti.

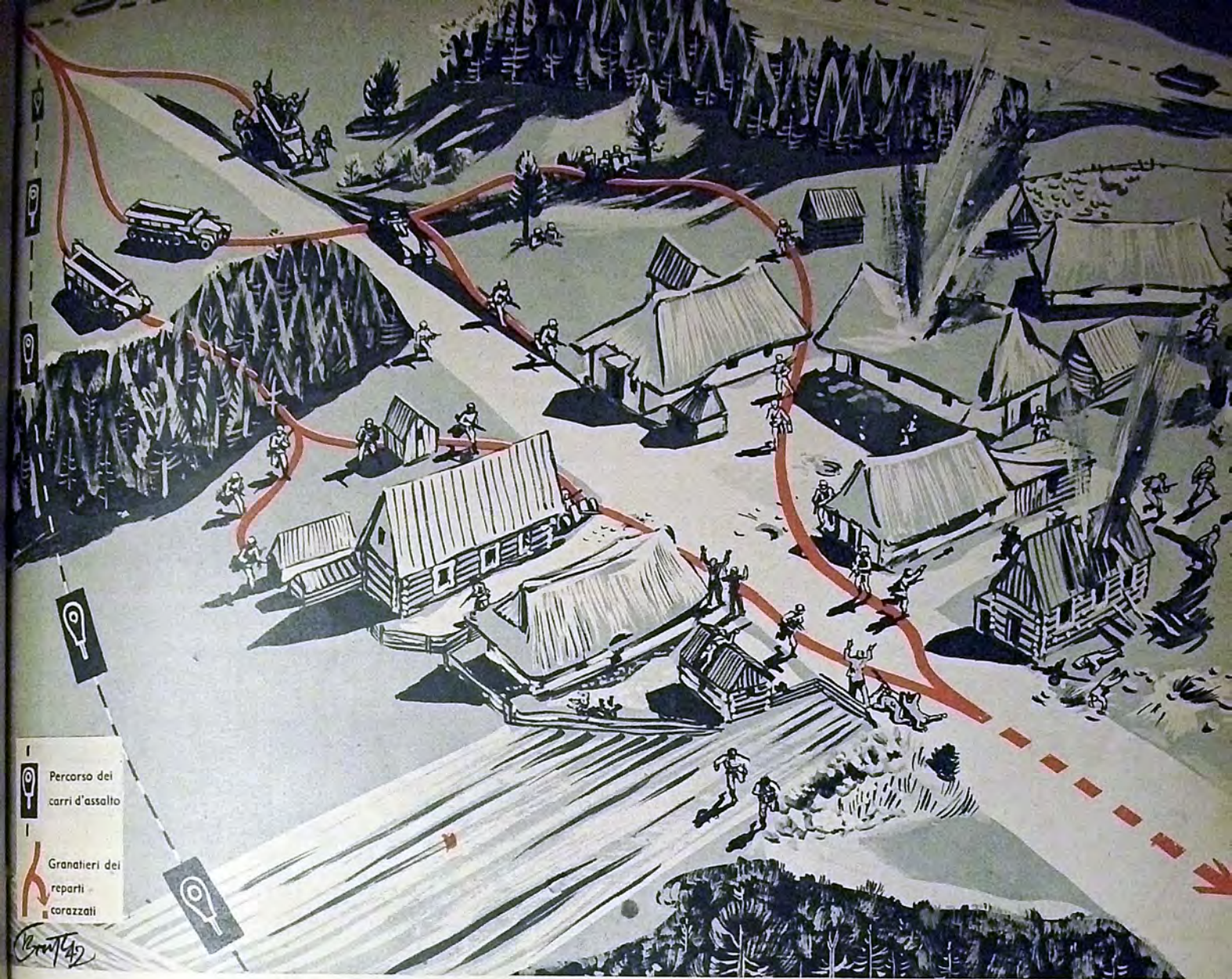
Si avvicinano sempre più, e in corsa sempre più veloce. Eccoli alla meta. Come, arrestati da una parola magica, i singoli veicoli sono a un tratto fermi. E subito da ogni parte ne balzano i soldati, per gettarsi sul nemico sorpreso. È un'aspra ma breve lotta corpo a corpo. Iniziata appena, è già terminata. Secche fucilate isolate, brevi raffiche delle mitragliatrici, fragore di bombe a mano: l'alto «urrà» della vittoria tedesca si leva e dilegua. Il tragico momento è passato.

Il posto dove i carri armati hanno fatto irruzione, è ormai sgombro di nemici e in saldo possesso dei tedeschi. Sulla sinistra è stata espugnata l'altura dominante, sulla destra è stato occupato l'orlo cupo della foresta. Si rastrellano i prigionieri, avviandoli indietro. Essi incontrano autocarri scoperti che accorrono, portando rinforzi, ad occupare il terreno conquistato. Gli uomini che essi disimpegnano si affrettano a risalire a bordo dei loro strani veicoli corazzati e sulle orme dei carri armati si slanciano verso nuovi scontri.

Sono i granatieri: i fanti della divisione corazzata. Essi hanno compiuto il successo iniziato dall'impeto dei carri armati, ampliandolo e consolidandolo.

II. Come si apre la strada ai carri armati

L'attacco dei carri armati ha schiantato le linee del nemico; la sua resistenza è sconnessa. Soltanto sulla strada maestra e nelle sue adiacenze esso raduna gli avanzi delle sue forze, opponendoli ai carri armati. Vuol tenere il ponte che scavalca laggiù un largo corso d'acqua. Vuole tenerlo od almeno guadagnar tempo, quanto basti a distruggerlo. Guai, infatti, se cade intatto nelle mani dei tedeschi!



IV. ... gli specialisti del combattimento nell'abitato... Quando gli avversari, sorpassati dai carri armati, cercano di trincerarsi nelle località laterali per formare di nuovo la linea del fronte alle spalle dei carristi, hanno inizio per i granatieri i combattimenti più aspri, cioè la lotta nell'abitato

I carri armati si trovano di fronte a una nuova posizione. Il terreno è seminato di ostacoli; gli scoppi delle mine si succedono: sarà un'altra dura lotta. Allora, assai più indietro, i granatieri operano una grande diversione a destra. Per cattive strade campestri e attraverso campi, descrivono un ampio cerchio: corrono a destra, sempre più a destra. Poi piegano bruscamente in dentro, puntando sul lontano obiettivo. Ecco che attraversano linee di protezione, tagliano colonne e carreggi del nemico, avviati come loro verso il ponte. Già si scorge il fiume: spuntano le prime case dell'abitato antistante. Questo viene attraversato senza rallentare, sotto il naso della popolazione atterrita e dei nemici stupefatti. Ecco il ponte!

V. ... in linea con i carri armati. Le divisioni corazzate sono quasi sempre le prime a chiudere l'avversario nelle sacche. Fino al sopraggiungere dei rinforzi i granatieri dei reparti corazzati debbono perciò difendere le linee interne, rivolte verso il nemico, del nuovo cerchio formatosi. In genere inferiori di numero all'avversario, essi danno in tali occasioni la migliore prova del loro spirito combattivo e del loro tenace accanimento



Una parte dei granatieri balza a terra e mette in posizione le sue armi pesanti. Gli altri passano il ponte in volata, e di là da esso formano una prima posizione difensiva. Il plotone genieri annienta una squadra zappatori del nemico, ispeziona il ponte, rimuove le cariche esplosive che vi erano preparate. Intanto la battaglia si accende sulle due rive. Ma i granatieri tengono duro; tengono l'importante posizione che hanno occupato, per aspra che sia la lotta. Intervengono i carri armati nemici? No, sono i nostri. Hanno sfondato e sopraggiungono giusto in tempo per volgere in pieno successo la lotta eroica dei granatieri. Il ponte è in nostro possesso.

Così combattono i granatieri dei reparti corazzati.

III. Collaboratori dei pontieri delle forze corazzate

Si tratta ancora del possesso di un ponte. Anche qui è necessario infrangere coi carri armati una forte resistenza. Ad un tratto rimbomba una violenta detonazione. È chiaro: il ponte è saltato in aria. I carri armati premono con più violenza che mai sull'avversario, al quale è ormai preclusa la ritirata. Esso viene ributtato e stretto contro la riva del fiume, dove infine si arrende. I primi carri armati compaiono sulla riva, sparando sul nemico che difende la riva opposta. Ma già i granatieri mettono in posizione, tra i carri, le loro armi pesanti; già a gruppi s'insinuano fino alla riva. Ecco i canotti pneumatici, portati avanti di corsa e calati in acqua. I granatieri vi salgono in un baleno e attraversano il fiume, sotto l'intenso fuoco protettivo delle proprie armi pesanti, dei carri e dell'artiglieria corazzata. Dapprima si aggrappano alla riva, l'espugnano, rinforzati da nuovi approdi, ed estendono sempre più la loro posizione verso la testa di ponte.

I pontieri sono già all'opera. Il ponte volante è pronto: i carri lo percorrono, seguiti da altri granatieri e dalle altre armi. Dalla testa di ponte l'attacco si sviluppa.

Così combattono i granatieri.

IV. Specialisti del combattimento nell'abitato

Un'avanguardia di carri armati tedeschi avanza sulla strada contro il nemico. Viene avvistata una località piuttosto importante, e subito i carri sono presi di mira da un intenso fuoco difensivo. L'avanguardia si arresta in posizione riparata, informa il comando superiore e rimane in osservazione. Si avvicina il grosso dei carri armati; ma soltanto una piccola parte di essi combatte col suo fuoco il nemico, annidato sul margine dell'abitato. Gli altri deviano a destra e a sinistra, aggirandolo; riprendono la strada di là da esso e proseguono. Ma occorre espugnare la località: la strada è importante.

Allora, presso i carri armati rimasti indietro, compaiono i granatieri. A destra e a sinistra, nei fossati lungo la strada,

essi avanzano, girano dietro un boschetto, salgono su un'altura, mettono in posizione le armi pesanti, e poco dopo risuona il loro «urrà» di vittoria. Sono penetrati nell'abitato.

Il più difficile viene ora. Combattendo nelle strade, conquistando l'abitato casa per casa, espugnando barrierte, snidando con mezzi fumogeni il nemico asserragliato, spesso affrontando anche le insidie della popolazione, i granatieri guadagnano lentamente terreno. È la lotta più ardua, quella che occorre sostenere contro nemici per lo più invisibili, nelle strade, nelle case, sui tetti e nelle cantine, con tenacia e accanimento. Accorrono genieri e carri armati; ma il peso di questa lotta spetta principalmente al granatiere.

Finalmente la lotta è terminata. I reparti si raccolgono, ormai disimpegnati, all'estremità opposta dell'abitato. Breve sosta, durante la quale ci si scambiano notizie e impressioni delle ultime ore. Ben presto sopraggiungono i grandi autoveicoli dei granatieri. «In macchina!» Si riprende l'avanzata. Forse la scena sta per ripetersi nella prossima località.

Così combattono i granatieri dell'arma corazzata.

V. In linea con i carri armati

Lo sfondamento è riuscito. L'armata corazzata si addentra profondamente in territorio nemico. Ora opera una conversione: stende intorno all'avversario l'anello di ferro destinato a provocarne l'annientamento totale. Le forze armate tedesche in questa guerra hanno già combattuto molte grandi battaglie di annientamento e innumerevoli sono le «sacche» minori che hanno strozzate. Tale tattica supremamente efficace è stata sempre attuata mercé la violenza d'urto e la velocità eccezionali delle divisioni corazzate.

Una dopo l'altra, le divisioni corazzate formano un fronte alle spalle del nemico. Bisogna tenere un'ampia zona contro un avversario che, col coraggio della disperazione, vuole ad ogni costo aprirsi un varco. Con l'impeto cieco di una belva che urta senza tregua contro le sbarre della sua gabbia, qui si susseguono ininterrottamente gli attacchi in massa e lanciati a fondo, per ore e ore, giorni e giorni. Ma l'anello resiste. Anche se la lotta è durissima ed occorre sparare fin l'ultima cartuccia e lanciare l'ultima bomba a mano, i granatieri restano inderogabili, difendendosi fino a che il contrattacco dei carri armati non venga a dar loro respiro, portando nuove munizioni e bombe a mano ai valorosi camerati. Tornano pure all'attacco il nemico! Sul fronte si ammucchiano già i suoi caduti. Il prossimo attacco è più fiacco. Al seguente, si hanno i primi disertori; poi vengono a schiere, le mani in alto. Sempre più fitti, sempre più fitti. Sul fianco del nemico sopraggiungono i carri armati tedeschi. La battaglia è vinta...

Così combattono i granatieri dei reparti corazzati.



Nella regione petrolifera di Maicop



...ella regione petrolifera di Maicop. Uno dei principali obiettivi delle battaglie d'inse-
... di quest'estate è raggiunto. Una densa nube di fumo nerastro, alta quattro o cinque
... chilometri si profila già da giorni all'orizzonte, preannunciando la regione petrolifera

di Maicop. Essa è attraversata ora dagli artiglieri anticarro, che stanno alle calcagna del ne-
mico. Una nuova fase della campagna ha inizio: dietro la cortina fumosa del petrolio in
fiamme si erge la barriera caucasica. Fotografia PK — Cronista di guerra Grimm-Kasteln

CARRI ARMATI BRITANNICI

Ciò che avrebbero dovuto fare, ciò che hanno fatto

Maggior generale Theiss

L'Inghilterra non aveva prima dello scoppio della guerra un'alta opinione dei primi carri armati germanici, da essa definiti arnesi di latta, e perciò affermava che non era possibile riprendere ad eguagliare il vantaggio dato da un'esperienza di fabbricazione ventennale. A sentir lei tale vantaggio non si limitava ai progressi tecnici, ma si estendeva alla maniera di usarli ed al loro impiego, influenzando sulle concezioni operative tattiche.

La Francia, al contrario dell'Inghilterra, riteneva che il carro armato dovesse avere una funzione analoga a quella della prima guerra mondiale, essere cioè un'arma ausiliaria della fanteria. L'Inghilterra invece progettava grandiose armate motorizzate e, poiché anche in Germania si delineava il proposito di formare delle potenti unità corazzate, i tecnici inglesi affermarono che i tedeschi, copiando con mezzo inadeguati la loro originale trovata, avrebbero finito col fare una figura meschina. Anche la Francia si vantava di possedere l'unica concezione esatta sull'impiego dell'arma corazzata ed inoltre riteneva di disporre pure dei migliori carri armati. Entrambi i paesi si sforzavano di assicurare gli alleati e gli stati neutrali dell'assoluta superiorità, sotto ogni rapporto, delle loro forze corazzate rispetto a quelle tedesche, affermando anche che questo solo fattore bastava a garantire la vittoria nella guerra che essi erano in procinto di scatenare. L'Inghilterra e la Francia non recedettero dalle proprie opinioni nemmeno quando già il conflitto divampava e la Polonia, grazie al contributo decisivo delle armate corazzate germaniche, venne sconfitta in soli 18 giorni. Le Potenze Occidentali affermarono allora che un simile impiego dell'arma corazzata permetteva di conseguire il successo solo contro un avversario — come appunto nel caso della Polonia — il quale non fosse in grado di opporre delle armi equivalenti. Poiché le armate corazzate franco-britanniche erano sotto ogni aspetto superiori a quelle tedesche, la Germania, così argomentavano essi, non avrebbe mai osato attaccare gli avversari occidentali, come aveva fatto con la Polonia. Se però i tedeschi fossero stati talmente folli da tentare qualcosa di simile, in tal caso l'aviazione franco-inglese avrebbe polverizzato le divisioni corazzate tedesche prima che esse fossero riuscite ad accostarsi alle fortificazioni. E se anche alcuni gruppi avessero potuto inoltrarsi di tanto, essi si sarebbero senz'altro fraccassati contro un baluardo insuperabile e le poche unità superstiti riuscite eventualmente a forzare il passaggio si sarebbero trovate di fronte alla poderosa barriera anticarro ed a preponderanti forze corazzate.

... poi ci fu Dunkerque

Tre giorni dopo la loro apparizione, le divisioni corazzate germaniche avevano già conquistato Sedan, il principale caposaldo delle linee fortificate francesi, ed aperto una breccia larga oltre cento chilometri, raggiungendo dopo soli dieci giorni la costa della Manica.

Nella sua precaria, gravissima situazione, la Francia richiese all'Inghilterra non solo aeroplani, ma anche carri armati. Albione rispose che avrebbe provveduto all'invio di

quest'ultimi non appena fosse stato deciso quale tipo si dovesse fabbricare!

Gli aiuti non giunsero e la Francia fu costretta a capitolare. L'Inghilterra si vide perciò obbligata a modificare il suo giudizio sull'arma corazzata tedesca, spiegandone i grandiosi successi ottenuti, e giustificando in pari tempo il proprio insuccesso. Si ricorse allora alla favola della enorme superiorità numerica dei carri armati germanici, ammettendo inoltre che il «metodo» tedesco, subordinato a «determinate premesse», potesse portare al successo. Copiare la tattica tedesca era impossibile, poiché in



Eccoli qua!

Un carro armato americano di 11 tonnellate e, dietro ad esso, un carro armato inglese (dall' Illustrated London News del 20 novembre 1941)

primo luogo non si era in grado di farlo e secondariamente ai tedeschi era certamente ben noto il metodo per parare un'eventuale attacco. Inoltre si udiva affermare che la anodina soluzione francese era errata, nel mentre l'imbarazzo e la perplessità britannica rivelavano a sufficienza che non esisteva affatto un metodo inglese. Infine ci si consolò, sperando che al momento propizio e nel luogo opportuno sarebbe venuta l'idea buona. La Germania disponeva bensì di una superiorità numerica, ma all'Inghilterra spettava la precedenza per la qualità del materiale, per lo spirito combattivo e per le cognizioni tattiche, tanto più che un inglese, preso singolarmente, era di molto superiore ad un tedesco. Peccato che la campagna di Francia non abbia fornito l'occasione di dimostrarlo praticamente!

L'avanzata «lampo» di sei chilometri ogni 24 ore

Il primo successo conseguito dall'armata libica del generale Wavell provocò in

Inghilterra un'eccessiva sopravvalutazione degli avvenimenti. Nuovamente si tirò in ballo la superiorità della strategia britannica nell'impiego delle unità corazzate, della tattica, del materiale e dello spirito bellico, si parlò di un'offensiva-lampo senza pari, mentre in realtà le cose erano ben diverse. Tenuto conto della grande prevalenza numerica, specie per i carri armati, e dell'allora esistente predominio britannico nel cielo e sul mare, il successo conseguito era realmente esiguo. L'offensiva-lampo procedeva ad una media giornaliera di 6 chilometri e dopo tre mesi si arenò tra le sabbie della Gran Sirte. Qui il generale Rommel schierò di fronte ad essa le prime unità del suo Corpo africano e, passando al contrattacco, in istretta collaborazione con le forze italiane, ristabilì entro soli dodici giorni la situazione di prima sul confine egiziano. La celerità dell'avanzata gli permise di ottenere una media giornaliera di 42 chilometri.

In Inghilterra si cercò allora di sviare l'attenzione da tali eventi, poiché non si

La superiorità della strategia tedesca

La capitolazione di Tobruk e la ritirata sino agli apprestamenti difensivi di El Alamein hanno scosso la fiducia che gli inglesi nutrivano in se stessi e nei loro capi. Si dovette riconoscere la grande perizia e sagacia del comando tedesco. La considerazione di cui Rommel gode presso le truppe avversarie è tale, da costringere Auchinleck ad emanare il divieto di fare il nome del feldmaresciallo.

Alla Camera dei Comuni il ministro britannico della produzione Lyttelton ha cercato di confutare l'asserzione che il materiale inglese sia inferiore a quello tedesco. Dalla bocca di un ministro responsabile si è avuta la conferma che, all'inizio del conflitto, l'arma corazzata britannica non esisteva affatto. La ripartizione delle cifre a seconda dei diversi tipi e la distinzione: «sul continente» e «nella madrepatria» avevano unicamente lo scopo di suscitare questa impressione.

«Churchill» deve esser ricostruito

Lyttelton ha affermato inoltre che l'Inghilterra, nelle condizioni disperate in cui si trovava, non ebbe il tempo necessario per progettare e provare un carro armato idoneo, ma fu invece costretta a costruire ciò che era appunto possibile. Venne così fabbricato un nuovo tipo di carro armato al quale fu affibbiato il lusinghiero nome di «Churchill» ed esso ha dovuto ora esser ricostruito per metterlo in grado di soddisfare nuove esigenze.

Lyttelton confessa infine che il motivo principale, oltre agli errori tattici, bisogna ricercarlo soprattutto nel fatto che il carro armato tipo Crusader era inadatto alla guerra nel deserto. Egli ammette apertamente che i carri tedeschi erano superiori per corazzatura e per la portata dei loro cannoni.

In tale circostanza apprendiamo che la fabbricazione del carro armato tipo Crusader fu iniziata nel 1940 e proseguita ad onta dei noti difetti. La torretta del cannone è, ad esempio, troppo piccola per un uomo di media statura; aprendo il portello del tetto, la torretta ausiliaria preclude il campo di tiro dell'arma principale, mentre il campo visivo del comandante del carro è pure troppo ristretto. Lyttelton ha promesso naturalmente notevoli miglioramenti dell'arma corazzata nel futuro, cercando infine però di giustificare nuovamente la sconfitta africana con una inferiorità numerica.

Ma il suo collega Beaverbrook lo ha invece sconfessato alla Camera dei Pari, convenendo che in Libia gli inglesi disponevano di un maggior numero di carri armati di Rommel.

L'Inghilterra ha finalmente riconosciuto la propria prevalenza numerica e d'altra parte la maggiore perizia del comando tedesco e la superiorità della condotta di guerra e del materiale germanici. Agli inglesi è stato assicurato che nel futuro ogni cosa cambierà e tutto diverrà migliore. Alla Germania non occorre invece promettere nulla, poiché il tedesco sa benissimo che le sue armate corazzate fanno il loro dovere.

Giovane veterano. La guerra, con la sua asprezza, ha plasmato la precoce virilità di questo maresciallo capo ventitreenne delle formazioni blindate tedesche. Quale volontario ebbe il suo battesimo del fuoco nella lotta per la redenzione della Spagna, come è provato dalle tre onorificenze di cui è stato insignito: la croce spagnuola, la «Medaglia della Campagna» e la «Croce del Mérito Militar con distintivo rojo». La croce di ferro di prima classe, il distintivo dei carristi d'assalto e quella d'onore in argento per ferite, dimostrano con sobria eloquenza lo spirito soldatesco di questo giovane guerriero e della sua generazione.



Mimetiz- zazione

Un carro armato pesante germanico avanza su territorio sovietico, inoltrandosi in una zona boscosa. La sua verniciatura grigia, che in aperta campagna, specie dall'alto, costituisce un'ottima mimetizzazione, nella verzura della foresta non si presta più al mascheramento. Ma il bosco stesso offre un ottimo mantello protettivo: dopo una breve sosta in una radura, il carro armato è scomparso sotto un fitto strato di fronde d'albero, disposte ed assicurate abilmente

Fotografia P.K.— Cronista di guerra Arthur Grimm





quando questo fu ogni cosa rimasta. Non si poteva far marciare alla falce, non
 come non si fa, e si legava volente e no.

non si poteva far marciare alla falce, non
 come non si fa, e si legava volente e no.

Un carro armato costruito 400 anni or sono: di questo disegno Leonardo da Vinci scrisse al suo amico, il conte Sforza: «Sto costruendo dei carri inattaccabili e ben difesi, e non appena essi si porteranno coi loro cannoni dinanzi al nemico, anche gli eserciti più numerosi saranno costretti ad indietreggiare, ed allora la fanteria potrà a sua volta avanzare al sicuro e senza incontrare resistenza.» Quattrocento anni dopo il maggior generale britannico I.F.C. Fuller ha affermato che Leonardo ebbe certamente un concetto assai più chiaro delle azioni dei carri armati di quanto non lo avessero parecchi soldati britannici prima della battaglia di Cambrai, cioè 14 mesi dopo il primo impiego di quest'arma. Nonostante l'importanza dei criteri tattici di Leonardo, il suo carro armato aveva un difetto gravissimo, esso non poteva cioè procedere su ogni terreno e poteva essere quindi impiegato solo in pianura

CARRI ARMATI

Quale prologo di una delle più formidabili battaglie della guerra mondiale, da una cortina di nebbia artificiale, appare inaspettatamente il carro d'assalto, la nuova arma impiegata in massa. Sembra che esso trasformi la battaglia in maniera decisiva per le sorti del conflitto... però fallisce all'aspettazione. Alla fine della guerra mondiale le opinioni degli ambienti militari sono perciò discordi nel giudicare la sua importanza bellica. Solo le battaglie della presente guerra gli conferiscono la caratteristica di un'arma aggressiva di primissimo ordine. Walter Kiaulehn, cronista di guerra della PK., narra le origini di quest'arma, i dissensi degli esperti e lo sviluppo successivo fino al suo perfezionamento attuale



L'ideatore del carro armato moderno. Il consigliere edile generale a riposo Günther Burstyn prese già nel 1912 il brevetto per il primo carro armato in grado di avanzare su ogni terreno.

Un geniale soldato francese. Due anni dopo, cioè all'inizio della guerra mondiale, Jean-Baptiste-Eugène Estienne, a quel tempo tenente colonnello, costruì pure un carro armato con cingoli



A Vienna, un mattino d'estate, cinquantacinque anni or sono. Il ministero della guerra ha invitato i giornalisti ad assistere ad uno spettacolo singolare. Un ingegnere straniero desidera presentare all'imperatore Francesco Giuseppe un fucile automatico con il quale si possono sparare — il diavolo solo sa come — un paio di centinaia di colpi al minuto. La presentazione ha luogo nell'arsenale di Vienna e costituisce un grandioso avvenimento militare e mondano: uniformi, finanziere, cappelli a stajo. I giornalisti prendono posto molto più lontano, dietro una barriera. L'imperatore appare, riconosciuto subito da tutti per il suo caratteristico modo di camminare, la sua divisa azzurra, le fedine e l'alto chepi. Un signore in marsina e cilindro, con una folta barba brizzolata, viene ammesso alla sua presenza: certamente lo stregone stra-

niero. Difatti egli si avvia verso il centro del campo e s'inginocchia presso un modesto arnese ricoperto a cui nessuno prima aveva fatto caso. Scostate le tendine, appare una specie di carrozino per bambini a due ruote e, tra esse, una canna da fucile. Prima ancora di riuscire a rendersi conto della cosa e di poter comprendere ciò che avviene, delle salve di fucileria si susseguono crepitando e la gente ode così per la prima volta il ticchettio caratteristico di una mitragliatrice. Essa certamente non immagina che

questo ticchettio diverrà in seguito il motivo melodico principale di tutte le future battaglie degli uomini, poiché l'arnese presentato dal signore dalla barba brizzolata sembra ad essa solamente un innocuo gingillo. La sconfitta della Francia del 1870 non fu forse provocata da quel fascio di 24 canne di fucile con il quale i francesi avevano ritenuto di poter arrestare i prussiani? Le mitragliatrici sparavano sì rapidamente, ma in compenso non colpivano il bersaglio ed alla fine la vittoria arrise ai prussiani.

UN COSTRUTTORE FILOSOFO

Tre minuti sono trascorsi ed il ticchettio è cessato: l'anziano signore, a fianco del suo carrozino per bambini, si spolvera le ginoc-

chia. Dei soldati accorrono, trascinando un bersaglio che essi appostano nel mezzo del campo, a 50 metri dal fucile. Ah! Ora si

vestra se il fu, il miracoloso riesce anche a colpire! La barba grigia si inginocchia nuovamente presso il carrozino, con la tuba gettata indietro, il ticchettio ricomincia ed ora accade l'inverso: sul bersaglio appaiono, come scritte da una mano invisibile, le lettere F. J., le iniziali del nome del monarca composte con i forellini che la sparatoria ha tracciato. Tutti ne sono grandemente impressionati e, concordati, definiscono quest'arma il fucile del futuro. I militari attorniano l'inventore che, dopo calorose strette di mano, viene portato in trionfo dinanzi all'imperatore. Quale è il suo nome e da dove viene? Egli si chiama Hiram Maxim ed è americano.

Gli aiutanti di Maxim ricoprono il fucile miracoloso e così nessuno può vedere come esso è costruito, ma però un signore distinto dagli occhi bruni, comparso improvvisamente tra gli ufficiali ed i giornalisti, fornisce in tre lingue, sempre con eguale cortesia, alcuni dati ed informazioni. Hiram Maxim di Boston, così narra egli, è un costruttore filosofo, più che altro un sognatore e non certamente un tecnico militare. Il funzionamento del suo fucile miracoloso è basato sulla ripercussione: la forza di ripercussione prodotta dallo scoppio della polvere da sparo viene utilizzata per caricare continuamente l'arma e farla scattare. Tutto ciò sembra molto semplice ad udirsi, ma in realtà è assai complicato, poiché lo scatto automatico deve lavorare uniformemente ed in tutto il mondo una sola persona è capace di sparare con il fucile miracoloso, cioè il solo Maxim. Un impiego dell'arma su larga scala non è quindi purtroppo possibile, poiché come si sarebbero potute formare armate composte di simili costruttori filosofi?

Le attraenti informazioni del signore degli occhi bruni non mancano di provocare l'effetto desiderato, e le opinioni della stampa sono perciò discordi. Le trattative per dotare gli eserciti di mitragliatrici si protraggono assai. Hiram Maxim visita un paese dopo l'altro, ed in ogni luogo si inginocchia nella polvere dinanzi ai principi per presentare loro il suo fucile. Tra le quinte, però, il

signore distinto bisbiglia le sue informazioni e raggiunge ovunque il suo scopo, intralciando progetti e speranze dell'americano. Di conseguenza già a Vienna, si era commessa a Maxim solo una piccola ordinazione, una fornitura di soli centosessanta fucili, una cifra che sembrava tuttavia molto elevata ai quei signori, poiché non si sapeva dove prendere gli indispensabili 160 fucili d'eccezione. Hiram Maxim s'accorge finalmente che il cortese signore dagli occhi bruni è il suo peggiore nemico. Esso si chiama Basil Zaharoff ed è l'agente del fabbricante di cannoni anglo-svedese Nordenfeld, assai noto in seguito alla costruzione di un sommergibile e di un cannone a tiro rapido. Poiché la mitragliatrice di Maxim è la più pericolosa concorrente del predetto cannone, Zaharoff diffonde la diceria che essa non possa essere costruita in serie e che sia inoltre assai più difficile ad usarsi degli altri fucili.

La campagna si conclude con il trionfo delle losche mene di Zaharoff, e Hiram Maxim è costretto ad associarsi al suo concorrente Nordenfeld. Il valore del suo brevetto viene valutato con liberalità a 18 milioni di marchi ed il prestito lanciato per il finanziamento di questo nuovo cartello, largamente coperto entro brevissimo tempo, comprova che il prezzo pattuito non era esagerato. La «Maxim Nordenfeld Guns Ammunitions Compagny» diviene una delle maggiori fabbriche di armi successivamente la casa-madre del trust Vicker. Le mitragliatrici Maxim sono d'un tratto le migliori del mondo, possono essere costruite in serie e servite con facilità. L'elegantone greco Zaharoff, un tempo misero e scalzo strillone, diviene il misterioso e taciturno inglese Sir Basil, una nuova favolosa sostanza si accumula, e le armi a tiro rapido segnano l'inizio di una nuova era bellica. Il campo di battaglia vuoto, presagito nella guerra boera, diviene lo scenario spaventoso e crudele del conflitto mondiale e tra queste quinte orrende e cortine di nebbia, nel maggio del 1916, fanno la loro prima comparsa gli uccisori della mitragliatrice, dei mostri anti-diluviani che strisciano sul terreno conteso: i carri armati.

tavolette di legno mobili e snodate, collegate tra loro. Le cinture, spianando ogni ineguaglianza del terreno, rendevano impossibile lo sprofondamento del pezzo, un'osservazione questa che Burstyn associò ad una reminiscenza della guerra di Crimea. In quell'epoca era stata costruita una locomotiva che provvedeva da sola alla posa delle rotaie. L'ufficiale si chiese allora se non sarebbe stato possibile sostituire alla locomotiva l'automobile ed alle rotaie il nastro a segmenti: il brevetto del primo carro armato era intravisto. Nel 1911 ogni cosa era a buon punto e Burstyn, che nel frattempo era stato promosso tenente, presentò, come d'obbligo, al competente ministero del suo paese, cioè all'I. e R. Ministero della guerra la sua scoperta del carro armato, da lui modestamente chiamato «cannone motorizzato». Per un crudele destino il rapporto del tenente non ebbe corso e non giunse perciò mai nelle mani del lungimirante capo di stato maggiore Conrad von Hoetendorff e nemmeno in quelle del ministro della guerra Auffenberg. Entrambi avrebbero certamente subito riconosciuto l'importanza della scoperta, poiché l'Auffenberg, ad esempio, aveva fatto costruire, superando ogni difficoltà, le 14 batterie motorizzate di mortai da 305 millimetri, divenuti poi celebri durante la guerra mondiale. La proposta di Burstyn giunse solo dinanzi al relatore ministeriale che trattava gli automezzi, e questi non era disposto a sperimentare il progetto a spese dello stato, perché non riusciva a comprendere a cosa potesse servire un automezzo che, invece di assomigliare ad un'automobile, sembrava una macchina agricola. Burstyn, per nulla scoraggiato, si recò a Berlino, ma anche qui alla sua invenzione era riservata la medesima tragica sorte, ed essa fu respinta. Egli tentò allora un'altra strada e, raggranellati i suoi risparmi, fece brevettare l'invenzione. Il brevetto concessogli, nel Reich, recava il

numero 252.815: «concernente un carro armato con forza motrice propria, adatto a procedere non solo su strade, ma anche su terreni privi di carreggiate».

La protezione dei brevetti austriaco e germanico permise per lo meno al Burstyn di fornire ai tecnici militari dei ragguagli sulla sua invenzione. Egli scrisse per delle riviste militari alcuni articoli nei quali trattò della motorizzazione e meccanizzazione nelle prossime guerre. Nell'anno 1912 scrisse al colonnello Blümler a Berlino: «Sebbene molto si parli dell'illimitato ottimismo degli inventori, pure io ritengo di poter affermare che tosto o tardi l'industria bellica costruirà delle armi d'attacco simili al mio cannone motorizzato. Oggi la sostituzione di una formazione di fanteria e relative riserve con un gruppo offensivo di cannoni autotrattati o magari anche con dei cannoni motorizzati da impiegare per rapide avanzate, può forse sembrare una realtà romanzesca tratta da un libro di Giulio Verne, ma io ritengo però che nella progressiva sostituzione della macchina alla forza umana, il cannone motorizzato rappresenti il miglior mezzo per risparmiare possibilmente nei conflitti il materiale umano.» Trent'anni dopo che queste parole profetiche erano state scritte Adolfo Hitler ha insignito di entrambe le croci al merito di guerra Günther Burstyn, il settantenne colonnello a riposo e consigliere edile generale, quale inventore del primo automezzo corazzato efficiente.

Nel 1912 però la sua invenzione non incontrò alcun successo, ed un anno appresso, nel 1913, Burstyn non fu nemmeno in grado di pagare la tassa per rinnovare il brevetto. Allo scoppio della guerra mondiale Burstyn fu richiamato quale capitano d'un reggimento del genio ferroviario e telegrafista e nel 1916 fu costretto a vedere che gli inglesi ed i francesi, non i tedeschi o gli austriaci, possedevano dei carri armati.

I PRIMI CARRI ARMATI BRITANNICI

I carri armati britannici sbucati nel settembre del 1916 dal bosco di Flers ed avanzanti verso le linee tedesche, erano stati costruiti secondo i principali elementi del progetto di Günther Burstyn, cioè essi procedevano su delle catene a cingoli. Si crede perciò che gli inglesi siano venuti a conoscenza del contenuto degli articoli pubblicati nel 1912 da Burstyn nelle riviste militari. (Le autorità militari austriache e germaniche, del resto, avevano dato anche un parere sfavorevole sull'automezzo corazzato costruito dalle officine Daimler ed acquistato invece dal ministero della guerra francese.) Di quali elementi-base ci si sia serviti nelle costruzioni francesi ed inglesi non si è riusciti mai a sapere e certo sarebbe oltremodo difficile poter addurre delle prove a sostegno dell'ipotesi che si tratta solo di un'invenzione tedesca. Gli inglesi affermano invece che sono state le macchine agricole americane a suggerire loro la prima idea.

In ogni caso, fu la necessità a stimolare gli inglesi, poiché dal 1915 i reticolati e le mitragliatrici sbarravano le linee germaniche. Il colonnello britannico Swinton decise allora di rompere il silenzio mortale che gravava sul campo di battaglia, solo talvolta interrotto dal ticchettio delle mitragliatrici, sostituendo al fuoco concentrico dell'artiglieria un altro mezzo. Infatti, cessato il fuoco dell'artiglieria precedente l'attacco, le mitragliatrici si facevano ogni volta nuovamente vive e le loro raffiche precise ed inesorabili, provenienti dalle buche mascherate, rompevano ogni assalto della fanteria.

Swinton voleva avere dei «divoratori di mitragliatrici», forze mobili in grado di avventurarsi sul campo di battaglia senza alcune azioni preparatorie, protette contro il fuoco delle mitragliatrici, e capaci di strisciare fino ai fanti ed alle loro armi per calpestarli.

LA PRIMA LORO COMPARSA SUL CAMPO DI BATTAGLIA

Un'idea nuova, per quanto arrischiata e rivoluzionaria, attecchisce sempre subito in diversi paesi ed occupa contemporaneamente parecchie menti. Swinton dovette quindi accertare con sua grande sorpresa che non solo lui ed i suoi ingegneri pensavano alla costruzione di un carro armato, ma che pure l'Ammiraglio britannico si

era interessato del problema, chiedendosi se non fosse possibile progettare delle «navi da guerra terrestri». Winston Churchill, che allo scoppio della prima guerra mondiale era Primo Lord dell'Ammiraglio, fornì pure un puerile contributo. Egli voleva costruire dei rulli compressori a vapore accoppiati, per spianare con essi le trincee

BREVETTO PER CARRI ARMATI N° 252.815

Per comprendere meglio l'evoluzione dell'arma corazzata dobbiamo proiettare al contrario la pellicola. Nel 1903 il giovane sottotenente Günther Burstyn, un tedesco oriundo della Stiria, è di guarnigione nel porto mediterraneo di Pola, quale comandante dei servizi telegrafici. Pola è il porto militare della marina da guerra austro-ungarica, ed un camerata appartenente a quest'ultima invita il giovane Burstyn a partecipare ad una crociera su di una torpediniera. L'allegria gita pomeridiana si trasforma per il tenente in un avvenimento fatidico, poiché egli si mette in mente di costruire una minuscola nave da guerra che possa procedere sulla terraferma. Nel 1905 egli si reca a Vienna e visita il salone dell'automobilismo, la cui meraviglia è costituita da un carro armato fabbricato dalle officine Austro-Daimler. Il costruttore del carro è Paul Daimler, figlio del noto Gottlieb Daimler, lo scopritore del motore celeste a combustione. L'autocarro armato Daimler era semplicemente un'automobile a quattro ruote, azionata da un motore di trenta cavalli. Una cupola blindata girevole, entro la quale si trovava un cannone a tiro rapido, formava la parte posteriore del veicolo, il sedile del conducente poteva venir abbassato e l'autista era pure protetto da una corazzatura. Questo

primo autocarro corazzato del mondo diede un nuovo impulso alle idee del giovane ufficiale, poiché questa automobile armata assomigliava alla minuscola nave da guerra terrestre di cui egli aveva sognato, sebbene non corrispondesse esattamente all'idea che se ne era fatta. Il potente motore a benzina e la cupola blindata girevole, con un cannone a tiro rapido, ne erano la parte migliore, mentre le quattro ruote, prive di qualsiasi schermo, rappresentavano un grave inconveniente. Burstyn voleva attraversare con la sua navicella terrestre ogni campo, ogni fosso ed anche gli alvei dei corsi d'acqua e perciò l'automezzo di Daimler non rispondeva allo scopo, poiché non abbastanza adatto a procedere su ogni terreno. Bisognava dunque trovare un'altra soluzione, ma quale? Il solo molleggiamento delle quattro ruote non era sufficiente per risolvere il problema.

Burstyn, assunto un nuovo comando, finì quale costruttore di fortificazioni nell'Alto Adige e lì, tra i monti, ebbe occasione di notare una circostanza che gli sembrò utile ed importante: egli osservò che i serventi dell'artiglieria da fortezza si servivano di nastri a segmenti snodati, da essi posti sotto le ruote, per trasportare i pezzi pesanti sopra dei terreni molli. Non dunque delle lunghe tavole, bensì dei nastri composti di

tedesche. Per mantenere segreti gli importanti preparativi dei loro tecnici, gli inglesi chiamarono il loro «divoratore di mitragliatrici» semplicemente «tank». Essi celarono gelosamente i loro disegni persino agli alleati e, giunti nel 1916 con i loro tanks sul continente, furono perciò oltremodo sorpresi di apprendere dai francesi che anche essi avevano costruito carri d'assalto simili, ed infatti il tenente colonnello francese Estienne fu in seguito molto noto quale ideatore di tale mezzo offensivo.

Il 15 settembre del 1916 la nuova arma fu impiegata per la prima volta in un'azione in grande stile e 49 carri d'assalto, cioè tutti quelli di cui disponeva l'Inghilterra, vennero concentrati in un sol punto, ma solo 36 raggiunsero il campo di battaglia, poichè 13 si erano arrestati in seguito a dei guasti. Dei 36 carri armati in grado di manovrare solo la metà rientrò nelle proprie linee alla sera del 15 settembre, poichè i tedeschi avevano distrutto e conquistato gli altri.

UN PROBLEMA TATTICO: SOLDATI CONTRO TANKS

Al termine di quella giornata gli inglesi provarono certamente una grande delusione e nel loro bollettino furono costretti a convenire che singoli carri armati avevano provocato qua e là del panico, ma che in complesso i difensori tedeschi si erano battuti valorosamente e con grande abilità e che non si poteva quindi parlare di una demoralizzazione generale.

Dieci giorni più tardi gli inglesi fanno avanzare i rimanenti carri armati contro le linee tedesche, ma i pesanti ordigni si arrestano nuovamente oppure, centrati dalle granate, divengono preda delle fiamme. I carristi, rinchiusi in quei bracieri infocati, vittime immolate al dio della guerra, muoiono di una morte atroce. Gli inglesi, noti per la loro insensibilità di fronte al dolore altrui, sono inorriditi per l'orribile morte dei loro camerati. La giovane arma attraversa un periodo critico e si è più che mai derisi a non costruire altri carri armati. L'impiego dei primi carri francesi accentua la gravità della crisi. Il serbatoio di benzina dei carri francesi non si trova nella posizione giusta e, ciò che è ancora più grave, essi sono provvisti di un serbatoio di riserva di lamiera zincata posto, senza protezione, al di sopra del carro. I tedeschi, riconosciuto subito questo errore di costruzione, trasformano i carri armati assalitori in altrettante fiaccole ardenti. Il comando supremo dell'esercito britannico non è disposto a sborsare altri denari per ulteriori esperimenti, ma per fortuna Swinton e Fuller, i due sostenitori britannici dell'arma corazzata, s'imbattono nell'ora del maggior bisogno in Winston Churchill, l'ideatore del grottesco rullo compressore di trincee. Egli è il Primo Lord dell'Armigliato e siccome la marina desidera appunto costruire navi da guerra terrestri, essa sborsa i denari per gli altri esperimenti, contribuendo al superamento della crisi, mentre infine si trovano nuovi soldati che non temono di morire nel rogo. L'arma corazzata risorge, come una nuova fenice, dalle ceneri della prima sconfitta. Un suo nuovo schieramento modificherà ogni cosa e l'errore commesso di impiegare un numero insufficiente di carri armati non si ripeterà.

Nel frattempo anche i tedeschi avevano iniziato la costruzione di carri armati, ma essi indugiavano a fabbricarli in serie, poichè non sapevano se fosse più utile costruire alcuni carri giganteschi, oppure dare la preferenza ad un gran numero di

Visti per la prima volta, quei mostri che strisciavano lentamente producevano un'impressione spaventosa e rammentavano il passo classico: «Pur il cuore del più rude guerriero tremava sotto la ferrigna armatura». Il sottotenente Noak, comandante della dodicesima compagnia del 28° reggimento di fanteria della riserva, che fu il primo dei tedeschi ad avvistare i carri armati, scrisse nel proprio taccuino: «I nostri nervi sono tesi sino allo spasimo. Che diavolo mai si nasconde dietro questa apparizione diabolica? Formuliamo le più diverse congetture: una trebbiatrice sperduta giunta fin qui, oppure un aratro motorizzato per buttare all'aria le trincee? Maledizione! L'ordigno supera i crateri delle granate e le buche delle mine, dirigendosi, lento ma sicuro, verso di noi. Mentre, sprofondati nella melma, stiamo sdraiati in posizione di sparo, una raffica di mitraglia fischia sopra le nostre teste. Ah! è diretta contro di noi!»

carri piccoli. Se Burstyn fosse stato interrotto egli avrebbe raccomandato la fabbricazione di quest'ultimi, poichè già nel 1913 egli aveva detto: molti carri armati piccoli sono da preferirsi ad alcuni grandi. Questa, del resto, era anche l'opinione del costruttore di automobili Vollmer, il quale aveva bensì iniziato la fabbricazione di un carro armato per conto dello stato maggiore germanico, ma non riuscì però a far trionfare la tesi della sua produzione in serie. La costruzione dei sommergibili e degli autocarri fu ritenuta più necessaria e per tale ragione i tedeschi persino al termine della guerra non possedevano nemmeno 50 carri armati. Essi facevano soprattutto assegnamento sul valore e sullo spirito combattivo dei loro soldati ed inoltre sulla propria artiglieria da campagna.

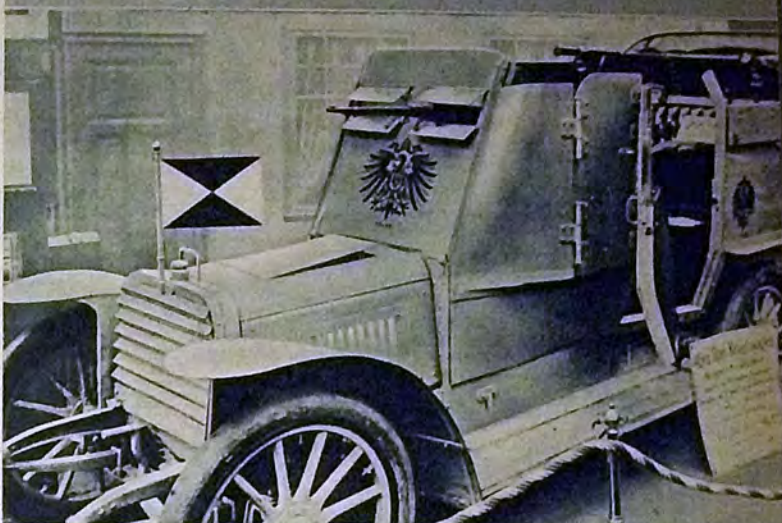
L'inferno e tutti i suoi diavoli si scatenarono il mattino del 29 novembre 1917, nei pressi di Cambrai, sui tedeschi. Ben 362 carri armati vomitanti fuoco da tutte le bocche, veri e propri mostri di brace, avanzarono pesantemente verso le linee germaniche. Questa volta la vittoria doveva loro arridere, poichè tutto era stato predisposto fino nei minimi particolari. Furono evitati gli errori commessi nella prima azione ed una valanga di ferro si riversò sulle trincee tedesche, seguita a brevissima distanza dalla fanteria britannica scelta che avanzava come si fosse trattato di una parata. Un reggimento scozzese iniziò perfino il combattimento al suono delle cornamuse, mentre la cavalleria si era schierata sui fianchi, pronta ad inseguire il nemico in rotta.

La battaglia infuriò per quattordici giorni e costò ai difensori perdite considerevoli, ma si concluse la sera del 29 novembre nella stessa località dove aveva avuto inizio. I tedeschi, passati poi al contrattacco, fecero l'impossibile: essi non solo riempirono i vuoti, ma riconquistarono pure il terreno perduto per affetto della prima ondata di ferro e di fuoco. Durante il loro contrattacco i germanici catturarono 9000 prigionieri, 148 cannoni, 716 mitragliatrici ed oltre 100 carri armati. Il comandante supremo britannico comunicò a sua volta di aver catturato 10.500 tedeschi, 142 cannoni e circa 350 mitragliatrici.

Giò significa far patta, per lo meno sulla carta, poichè in realtà gli inglesi avevano perduta la partita, non essendo riesciti cioè nel loro intento di sfondare il fronte nemico. Riavutisi dallo spossamento, essi riattacca-



Ultimo modello 1905. Paul Daimler, il figlio dell'inventore del motore a combustione celere, espose nel 1905 al salone automobilistico di Vienna questo automezzo corazzato, che incontrò grande successo, ma fu acquistato solo dallo Stato maggiore francese.



Opel presenta il primo autocorazzato. Nel 1906 i tecnici respinsero anche questo mezzo. «Testa e gambe non sono protette, communi, scherzando, Guglielmo II. Il suo giudizio era però giusto, poichè gli pneumatici sono il tallone d'Achille di questo veicolo».



Il carro armato britannico modello 1915. Solo la catena a cingoli di questo mostro sono indovinate, mentre la lunga pinna tagliafillo, destinata a squarciare i reticolati, è inadeguata alla bisogna; inoltre il conducente non è protetto.

La sagoma «a diamante» è finalmente raggiunta! Solo verso la fine della guerra mondiale il carro armato ha preso la sua forma caratteristica.





L'inferno di Cambrai. Sebbene i primi carri armati, avanzanti nel 1917 contro le linee tedesche, costituissero una grande sorpresa per le truppe invase, pure l'attacco di queste forze corazzate fallì.



Un esperimento. A protezione contro le schegge di bombe i carristi avevano adottato una maschera di fili d'acciaio intrecciati.

Un carrista d'allora divenuto generale. Sepp Dietrich, SS-Obergruppenführer e generale delle truppe SS, uno dei pochi carristi della guerra mondiale, porta il distintivo istituito a quel tempo per i primi soldati tedeschi appartenenti all'armata corazzata.



rono nell'estate del 1918 nei pressi di Soissons e di Amiens, con la medesima entità di forze. Nuovamente lo stesso

quadro, e di nuovo i germanici subiscono perdite considerevoli, ma pur vacillando, resistono.

ramente come il carro armato fosse qualche cosa di più che una semplice arma ausiliaria della fanteria.

IL CANNONE ANTICARRO PARA IL COLPO

Gli alleati, in preda alla disperazione, non riuscivano a scoprire il loro errore, errore che oggi, 25 anni dopo, è facile accertare. I carri armati britannici rimanevano troppo a ridosso della propria fanteria, non erano abbastanza celeri ed il loro raggio d'azione era troppo limitato. Compiendo il massimo sforzo, essi riuscivano ad avanzare solo di sei chilometri l'ora e dopo avere coperto una distanza di trenta chilometri erano costretti ad arrestarsi in seguito all'esaurimento della scorta di benzina.

Inoltre i tedeschi avevano escogitato una tattica che permetteva loro di avere ragione dei carri armati. Questa tattica, ideata dal 46° reggimento di fanteria tedesco «Graf Kirchbach», venne applicata per la prima volta nella battaglia di mezzi corazzati di Cambrai. Al sopraggiungere dei carri armati i tedeschi si scaglionavano in diverse catene ed i singoli uomini della prima, allargati gli intervalli, si davano per morti. I carri attraversavano tale gruppo nella convinzione che esso fosse stato messo fuori combattimento, ma non appena lo avevano oltrepassato esso dava nuovamente segno di vita ed i soldati tedeschi passavano all'azione, assaltando allora i carri da ogni lato, cercando di eliminarli dalla lotta: un inglese che partecipò alla battaglia di Cambrai ha narrato quanto questo combattimento contro i carri armati fosse lugubre e terrificante. Non appena i carri erano penetrati nei villaggi che sembravano abbandonati e si trovavano nelle straducce ove potevano manovrare solo con grave difficoltà, il nemico si faceva sentire di nuovo da ogni lato, sparando dalle cantine e dai tetti, di faccia e da tergo, ma rimanendo tuttavia invisibile. Non c'era nulla da guadagnare.

Nei punti dove i carri armati erano riusciti ad infiltrarsi insieme alla fanteria inglese, entrambe le armi non erano capaci di spuntarla e di guadagnare sufficiente terreno, poiché eccessivamente lente. Ai tedeschi era perciò possibile impegnare tempestivamente nuove forze, colmando le brecce e le cose non cambiarono sino alla fine della guerra mondiale.

Questa semplice constatazione racchiude in sé una somma pressoché inconcepibile di sofferenze indidicibili e di azioni arduose. Nel corso della guerra gli inglesi impiegarono sul fronte occidentale 2000 carri armati ed i francesi perfino una cifra doppia: 6000 carri, dunque, si batterono complessivamente contro i soldati tedeschi, che potevano opporre a questi colossi di acciaio solo il loro indomito coraggio, l'esperienza bellica, le granate a mano ed i pezzi leggeri. La giornata di Flesquières, nella battaglia di carri armati di Cambrai, il 20 novembre del 1917, fu per i tedeschi un esempio incitatore, poiché in questo giorno, in cui nulla sembrava poter resistere al travolgente attacco britannico, il maggiore germanico Krebs riuscì a schierare intorno a sé 600 fanti ed a colmare con essi la breccia che gli inglesi erano riusciti ad aprire nelle linee tedesche presso Flesquières.

Quel giorno, ai piedi delle alture di Flesquières, trovò eroica morte anche un «rvente dell'artiglieria campale il cui nome rimase sconosciuto, ricordato nel rapporto del maresciallo britannico Haig sulla battaglia, rapporto nel quale egli narra che il suo ardimento suscitò l'ammirazione degli inglesi, sebbene egli fosse l'unico superstite

del suo pezzo, pure continuò a caricare e sparare senza sostare un attimo, riuscendo a mettere fuori combattimento molti carri armati britannici. L'ignoto artigiere tedesco è stato l'ideatore quindi di quel nuovo pezzo leggero e assai maneggevole, costruito successivamente, che fu denominato cannone anticarro.

Nel 1918 seguì anche un altro avvenimento di cui solo pochi valutarono la grande importanza, il duello cioè tra carri armati che ebbe luogo a Villers-Bretonneux il 24 aprile 1918. Per la prima volta nella storia militare, dei carri armati si batterono contro carri armati e gli inglesi stessi riconoscono che da questo scontro uscirono vincitori i tedeschi. Da parte germanica erano stati impiegati quattordici carri armati di tipo originale ed il maggior generale Fuller, il vero creatore del corpo corazzato britannico, scrisse di questa giornata nelle sue memorie di guerra: «Fu un avvenimento notevole, al pari del duello tra la «Monitor» e la «Merrimac» del 9 marzo 1869, nella guerra di secessione americana, tra la prima nave dalla torre corazzata degli Stati Settentrionali contro la fregata in legno, trasformata in nave corazzata e munita di spere, appartenente agli Stati Meridionali».

In quel lontano 24 aprile del 1918 dei carri armati tedeschi singoli si scontrarono alcune volte con sette od otto carri inglesi, riportando la vittoria. Uno dei carri armati tedeschi, impegnato in combattimento contro ben sette carri inglesi che tentavano di accerchiarlo, fece ritorno al suo posto solo dopo otto ore di dura lotta e dopo aver eliminato un avversario con un centro in pieno, averne incendiato un secondo e gravemente danneggiato diversi altri, abbandonati dai carristi superstiti datsi alla fuga.

I carri armati tedeschi vittoriosi erano più celeri, più potenti e meglio corazzati di quelli britannici. I carri armati pesanti inglesi di 32 tonnellate possedevano un motore della potenza di 150 cavalli che consentiva loro di raggiungere una velocità oraria di 11 chilometri, e la loro corazzatura aveva uno spessore di 18 millimetri. I carri tedeschi invece, che pesavano tre tonnellate di più ed erano dotati di un motore di duecento cavalli, raggiungevano i 16 chilometri orari e le loro corazze avevano uno spessore di 30 millimetri. L'armamento inglese sembrò da prima migliore. A quel tempo i carri armati venivano classificati in carri maschili e carri femminili. Mentre i primi erano armati di cannoni, gli altri erano muniti soltanto di mitragliatrici. I carri armati pesanti inglesi possedevano due cannoni e quattro mitragliatrici, mentre quelli pesanti tedeschi avevano sei mitragliatrici, ma un solo cannone. Il carro armato tedesco che aveva costretto nella memorabile giornata di Villers-Bretonneux sette carri armati britannici alla battaglia, era stato colpito da una granata che aveva reso inservibile il suo cannone per tutta la seconda fase della lotta e sebbene successivamente avesse dovuto far fronte al nemico con le sole mitragliatrici pure conseguì la vittoria. Si ebbe occasione di accertare in questo giorno che la maggiore velocità e la corazzatura più potente avevano avuto ragione dell'armamento apparentemente superiore e già allora si poté constatare chia-

Dopo la guerra, per 25 anni, ai tedeschi fu impedito di possedere una propria armata corazzata e l'esercito di 100.000 uomini eseguiva delle esercitazioni con dei modelli di cartone trainati da piccole automobili. Non fu invece possibile vietare ai tedeschi di progettare carri armati e di conservare i disegni negli archivi. Quando la Germania riacquistò la sua sovranità militare la velocità dei carri armati, per il progresso della tecnica, era dieci volte superiore. Il più noto modello della guerra mondiale fu il «Mark IV», una costruzione inglese che raggiungeva i 6 chilometri orari e possedeva un'autonomia di 25 chilometri. Nel 1934 invece il più noto carro armato dell'Unione Sovietica era il carro d'assalto celere americano tipo Christie. Esso possedeva un'autonomia di 100 chilometri ed una velocità oraria di 62 sui cingoli e di 110 chilometri su strada ordinaria. Tale aumento di velocità non costituiva l'unico perfezionamento del carro armato, giacché esso divenne realmente perfetto solo con l'aiuto della radiotelegrafia. Il laringofono, che consente ad una persona di farsi comprendere nonostante il fragoroso rombo dei motori, offre al singolo conducente di un carro armato la possibilità di comunicare con gli altri carri d'assalto. Con questo mezzo di comunicazione, sempre a portata di mano, i carri armati isolati possono venir raggruppati in nuclei d'assalto i quali, anche durante le singole azioni che avvengono in battaglia, possono assumere un differenziale di comando seguendo delle precise direttive. Il contatto costante mantiene i carri armati uniti e la radiotelegrafia è l'unico mezzo per poter neutralizzare con successo l'azione disgregatrice della battaglia.

DILEMMA: ARMA OFFENSIVA O DIFENSIVA?

La Germania aveva in tal modo già preparato la sua arma corazzata, quando essa si accinse a completare il proprio armamento. Nel mondo si erano formate nel frattempo due dottrine differenti circa l'impiego tattico dei carri armati. La prima, che vedeva tuttora nel carro armato il divoratore di mitragliatrici, aveva assegnato ad esso un compito ed un carattere puramente difensivo e, sempre secondo gli intendimenti di questa scuola, il carro doveva continuare ad essere strettamente vincolato alla fanteria, per tenere lontano da quest'ultima le mitragliatrici avversarie. Essa era perciò avversaria alla formazione di armate corazzate, poiché, secondo le sue teorie, la difesa anticarro era divenuto troppo potente. Secondo l'opinione di tale scuola, aumentando ancora il numero dei carri armati sul campo di battaglia, una quantità maggiore di essi sarebbe stata centrata dalla difesa anticarro, oppure sarebbe divenuta facile preda dell'aviazione. Questa scuola difensiva aveva soprattutto molti proseliti nel Comando supremo dell'esercito francese. L'altra invece, quella che insegnava l'impiego offensivo dell'arma corazzata, faceva capo al maggior generale britannico Fuller. Per chi conosca lo spirito combattivo del soldato tedesco, non potevano sussistere dubbi circa la scelta della Germania. La dottrina dello Stato maggiore tedesco propugnava l'attacco sul fianco, l'avvolgimento laterale dell'avversario, l'accerchiamento e lo sfondamento. I tedeschi hanno perciò costituito subito delle divisioni corazzate autonome, destinate a svolgere i compiti che nessuno

atto reparto era in grado di assolvere i suoi compiti, facendo tesoro delle esperienze fatte il 23 aprile 1918 e niente affatto scordate, si sapevano che ben presto i carri armati sarebbero stati in grado di assolvere compiti più assai meno limitati di quello della lotta contro mitragliatrici. Perciò già nell'esercito di centomila uomini la Germania aveva destinato un'altra arma ad avversaria della mitragliatrice, cioè il cosiddetto cannone da fanteria, un pezzo leggero facilmente trasportabile che partecipa alla azione di prima linea ed il cui compito principale è appunto la distruzione delle mitragliatrici.

Dopo la prima guerra mondiale i teorici avevano, come sempre accade, trasformato l'arte bellica in una scienza che si basava per l'appunto solo su considerazioni teoriche e non corrispondeva perciò affatto alla realtà. Essi volevano scongiurare lo spettro spaventoso del carro armato con un cannone ed affermavano che era possibile costruire dei pezzi di qualsiasi potenza di penetrazione e che perciò la «gara meccanica tra carro armato e cannone» sarebbe terminata con la vittoria di quest'ultimo. Questa teoria lontana dalla realtà provocò nel corso degli anni dei giudizi sempre più errati. Scoppiata la guerra civile in Spagna, dove i pochi carri armati impiegati in speciali condizioni non riportarono un successo decisivo, fu affermato che il carro armato era ormai sorpassato e doveva venir gettato tra i ferri vecchi.

Proprio in questo periodo di tempo la Germania cercava invece di costruire

non solo molti carri armati, ma di fabbricarli in modo che potessero formare il nucleo di celeri unità operanti. Questa era l'idea fondamentale determinante. La posizione strategica della Germania assomigliava al termine della guerra mondiale ad una fortezza rasa al suolo, esposta ancor maggiormente al blocco ed all'affamamento, che potevano in seguito venir estesi con una maggiore probabilità di successo. Intorno a lei i nemici erano saldamente barricati e bastava che essi chiudessero le loro frontiere ed attendessero pazientemente. La Germania era quindi costretta a spezzare i ceppi e ad annientare successivamente gli avversari. Per questo la preparazione bellica non doveva subire delle soste ed ogni cosa doveva procedere così rapidamente da non permettere ai nemici di aiutarsi a vicenda; era necessaria un'arma celere di grande potenza e la Germania ritenne che questa potesse essere il carro armato, nel frattempo assai perfezionatosi e soprattutto divenuto molto più veloce.

La costituzione di unità corazzate celeri offensive incontrò l'opposizione di tutti i circoli militari del mondo. Solo voci isolate osarono levarsi in suo favore.

Il Führer prese perciò una grave risoluzione e si addossò una grande responsabilità, quando diede direttive adeguate per lo sviluppo dell'arma corazzata. Il generale Guderian ne è stato l'assertore, egli ne ha curato lo sviluppo, il perfezionamento, l'addestramento e le ha infuso lo spirito animatore.

«L'ATTACCO TRAMPOLINO PER LA VITTORIA»

Chi conosce la storia non ritiene che non vi sia nulla di nuovo sotto il sole. Per tutti quelli, però, per i quali la storia non rappresenta che una continua evoluzione di forme preesistenti il carro armato non costituisce una novità. Essi riconoscono in lui il carro d'assalto degli antichi assiri, il carro falato dei persiani, l'ariete con il quale romani e greci sbrecciavano le mura delle città assediata, od infine l'elefante da guerra che accompagnò Annibale nel passaggio delle Alpi. Essi paragonano i carri armati ai cavalieri medioevali, ricoperti di pesanti armature, salutano nei corazzieri di Papenheim i lontani ascendenti dei carristi moderni e celebrano infine nella cavalleria pesante del XVIII e XIX secolo i precursori delle divisioni corazzate. Si tratta però solo di somiglianze e non già di parentele: l'arma corazzata è un mezzo bellico universale ed autonomo che è in grado di operare in qualsiasi situazione, mentre i cosiddetti predecessori del carro armato erano dei mezzi bellici ausiliari che potevano intervenire nella lotta solo in determinate circostanze e per certi scopi. La cavalleria pesante, ad esempio, poteva farlo quando le forze in campo si equilibravano. Il carro armato, invece, affronta subito il nemico. Nella campagna di Polonia le divisioni corazzate tedesche hanno travolti le posizioni nemiche ed avanzando sino alla Vistola hanno impedito la ritirata dell'avversario al di là del fiume, determinandone l'accerchiamento totale. La grande azione di rottura oltre la Mosa, tra Givet e Sedan del 13 maggio 1940 e l'avanzata a cuneo verso la costa della Manica, che dividendo le armate avversarie ne favorì l'accerchiamento, furono in gran parte opera dei carri armati e delle divisioni motorizzate.

Gli inglesi, disperati, si chiedono come sia stato possibile che un pugno di carri

armati ed alcuni motociclisti abbiano potuto circondare le loro truppe, tagliando i collegamenti con quelle alleate. La cosa accadde perchè il pugno era un pugno molto abbondante e nei carri armati e sulle motociclette c'erano dei veri e propri soldati.

Certamente nessuna cosa del passato può essere paragonata al carro armato. Vi fu soltanto un unico suo predecessore e cioè quel misterioso carro di Ciro col quale Voltaire voleva dare il colpo di grazia al suo amico indispettito, il Re di Prussia. Egli comunicò al maresciallo Richelieu di aver costruito un carro d'assalto per mezzo del quale era possibile, impiegando soltanto seicento soldati e seicento cavalli, uccidere diecimila prussiani. «Io sono un pacifico scribacchino e mi vergogno, veramente, di occuparmi di arnesi di distruzione, ma lo faccio solo per aiutare e difendere della gente onesta, che non è capace di sparare, da quella cattiva e maligna la quale maneggia anche troppo bene il fucile». Il maresciallo non rispose mai a Voltaire, sebbene questi gli avesse scritto ancora un paio di volte. E così non ci è dato di sapere nulla della strana faccenda del carro d'assalto del poeta e come esso fosse fatto. Probabilmente il maresciallo non rispose perchè sapeva meglio del poeta che l'arte dello sparare non nulla a che vedere con la malvagità o con l'onestà delle persone, ma piuttosto dipende dalla serenità delle loro menti e dal loro coraggio.

La volontà di vittoria dà il combattente migliore e non la perfidia. Questa volontà porta all'assalto. «L'attacco è il trampolino per la vittoria» afferma Clausewitz. Chi sale su un carro armato deve esser capace di lanciarsi dal trampolino per la vittoria, perchè se i carristi non sono animati dalla volontà di vincere ad ogni costo, la loro sorte è segnata già prima della battaglia.



↑ Carri armati che pesano solo 40 chili. Dopo la pace di Versaglia ai tedeschi era vietato di costruire carri armati. Le loro reclute dovevano perciò eseguire delle esercitazioni con modelli di cartapesta

La cruda e terrea realtà. Gli avversari della Germania ritenevano che i carri tedeschi fossero ancora nel 1939 di cartone. Le acciaierie militari della Germania non sono però un sogno, ma una ferrea realtà





Un razzo luminoso si leva nel cielo buio della notte: un reparto ricognitore di un'unità corazzata tedesca segnala la presa di contatto col nemico.
← Poco dopo...

↑ ... i carri armati tedeschi aprono il fuoco contro una colonna di carri sovietici. I proiettili traccianti mostrano la traiettoria delle pallottole ed il rimbalzo iniziale delle rapide scariche, sino al successivo rientramento dei punti vulnerabili del carro armato avversario

SCONTRO NOTTURNO

TRA CARRI ARMATI

fotografato per la prima volta

Nel corso di questa guerra scontri notturni tra carri armati sono degli avvenimenti molto insoliti. Le formazioni corazzate sostano generalmente durante la notte in posizioni disposte a raggiera, saldamente protette, ed alle volte inoltre difese da un fuoco d'artiglieria discontinuo. Ma se per caso l'avanguardia di un'unità corazzata tedesca, avvertendo l'approssimarsi di carri armati nemici dal fragore dei cingoli percettibile da lontano, ne informa il grosso della formazione, allora ben presto viene ingaggiato un combattimento che richiede il massimo dell'abilità da parte dei carristi ed una particolare esperienza di scontri

notturni. Non è facile stabilire con precisione, nell'oscurità, le forze degli avversari ed individuarne con esattezza gli obiettivi mutabili. Gli striscioni infoccati dei proiettili luminosi contribuiscono bensì ad aumentare la precisione di tiro, ma per riuscire tuttavia a colpire i punti deboli e vulnerabili dei carri nemici occorre un certo tempo. Frattanto, i proiettili rimbalzanti tracciano delle capriole bizzarre e sfavillanti, e solo le alte fiammate eromponenti dai carri armati sovietici centrati, a coronamento del fuoco d'artiglieria notturno, ed i sinistri falò dei colossi, rischiaranti tutt'intorno la fitta nottata, segnano la fine del grandioso fantasma notturno.



L'artiglieria deve intervenire per estendere una cortina di sbarramento dietro ai carri armati sovietici. Alla luce schermata di una lampadina tascabile, il comandante dell'unità corazzata si china sulla carta per calcolare la distanza di tiro per l'artiglieria

Fotografie PK. —
Coronista di guerra Artur Grimm

„Cessare il fuoco!“ segnalano con un petardo luminoso bianco i carri armati tedeschi all'artiglieria retrostante. L'attacco è respinto, il combattimento è cessato





Lancio di bombe antisommergibili

Fliegende Wasserbomben

Il cacciatorpediniere incrocia nelle acque norvegesi. Ad un tratto viene segnalata la presenza di un sommergibile in navigazione. Delle bombe antisommergibili sono collocate vicino al dispositivo di lancio, viene impartito un ordine e...

Ein Zerstörer kreuzt in den norwegischen Gewässern. Da werden U-Bootgeräusche gemeldet. In voller Fahrt nimmt das Boot Kurs auf die verdächtige Stelle. Wasserbomben werden zu dem Wurfapparat geschafft — ein Kommando und...

... con una cupa esplosione l'ordigno mortale vola pesantemente in aria, per abbattersi poi sul nemico. Fotografia PK-Cronista di guerra Fröhlich

... nach dumpfer Explosion türzelt der schwere Sprengkörper in hohem Bogen durch die Luft, dem Gegner entgegen



Questa carica antisommergibile, un momento prima di immergersi nei flutti, sembra una gigantesca bomba a mano. Poi, lungi dalla nave che l'ha lanciata, essa scoppia alla profondità prestabilita

Wie eine riesige Handgranate wirkt diese Wasserbombe vor ihrem Aufschlag auf die gekräuselte Wellenfläche. Weitab vom werfenden Schiff detoniert sie dann in der eingestellten Tiefe



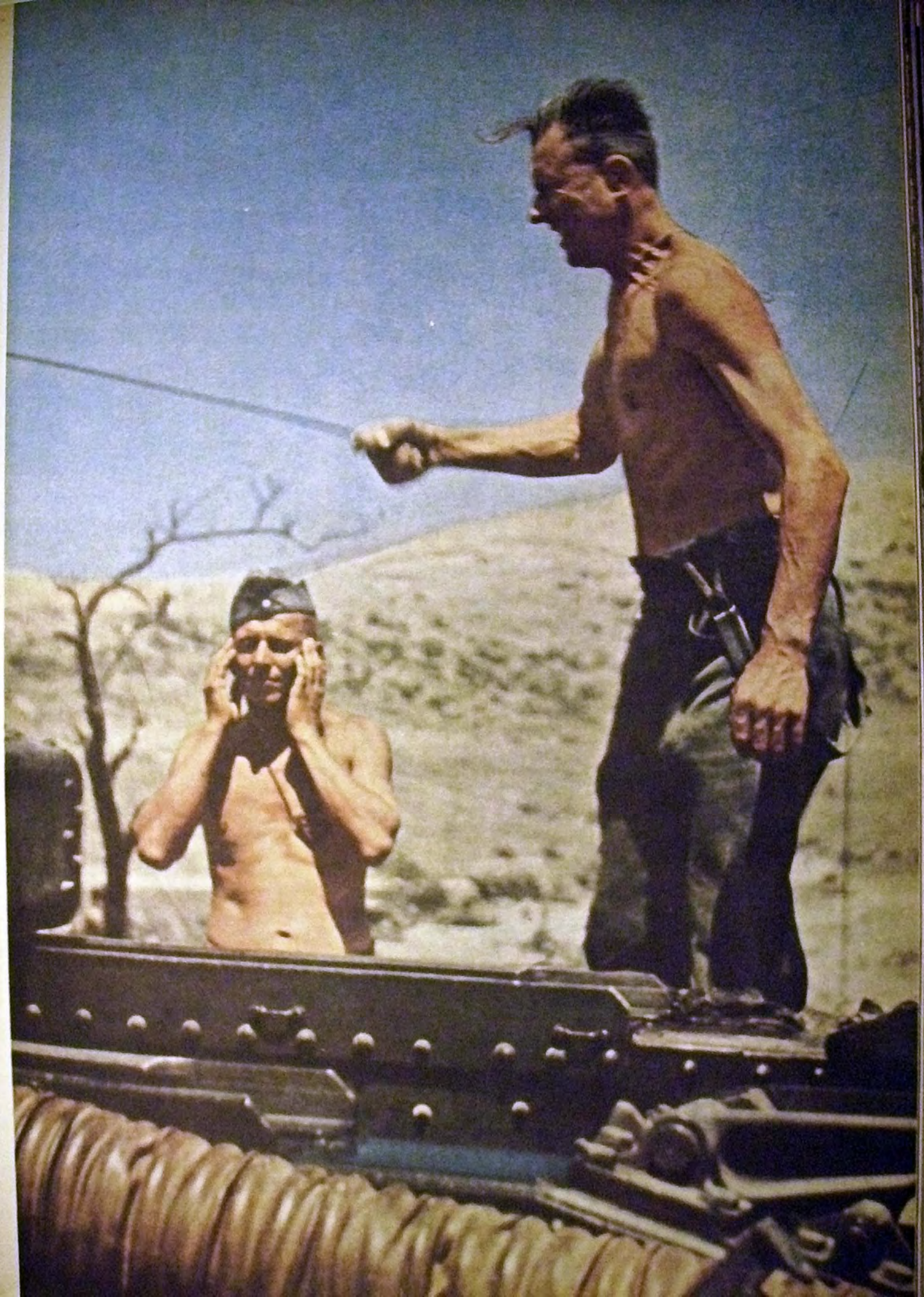


Serventi di un pezzo pesante

(vedi anche le fotografie nelle due prossime pagine)

Portata a braccia dai serventi la granata viene immessa nel pezzo pesante da campagna — Il cartoccio segue il proiettile — Fuoco! Fotografia PK. - Cronista di guerra Pabel







Aerodromo di tre nazioni

Piloti sovietici nei ricoveri antiaerei

In un aerodromo qualsiasi dell'Est: tre cacciatori germanici, not per i brillanti successi conseguiti, sostano dinanzi agli apparecchi, osservando il lavoro dei meccanici che ripassano i motori: il comandante della squadriglia, maggiore Gollob (127 vittorie), il tenente Graf (125 vittorie) ed il maresciallo Grislawsky (43 vittorie), insignito proprio oggi della croce di cavaliere.

Il comandante, in calzoncini corti e camicia d'ordinanza, con al collo le fronde di quercia sulla croce di ferro parla degli avversari bolscevichi: «Lo spirito combattivo degli aviatori sovietici si è grandemente smorzato. L'aviazione bolscevica risente enormemente delle perdite ingentissime di apparecchi subite negli ultimi tempi, poichè con essi le sono venuti a mancare pure quei piloti che è tanto difficile sostituire. Gli aviatori sovietici intervengono solo negli accaniti combattimenti che hanno luogo presso le teste di ponte, ma non appena scorgono i nostri caccia cercano di batterla, senza però riuscire nel loro intento, poichè gli apparecchi tedeschi sono più veloci. Se un paio di caccia scortano le formazioni di stuka e le squadriglie di combattimento, nessun bolscevico osa più attaccarle.»

«Quando avete conseguito la vostra 127. ma vittoria aerea?»

«Proprio questa mattina, verso le quattro,

a sud-est, un bel tratto avanti. Mentre volavo a circa mille metri ho scorto cinque puntini neri stranamente oscillanti che potevano essere solo degli aviatori sovietici. Presone uno di mira, ho raggiunta la medesima quota e, seguendolo dappresso, sono riuscito ad imboccare immediatamente il bersaglio, fulminandolo con una raffica di mitragliatrice e facendolo precipitare in fiamme.»

Il tenente Graf, pure decorato delle spade alla croce di ferro, tira moccoli a tutto andare. Da alcuni giorni egli non riesce nemmeno a prendere contatto col nemico. «Oggi, assieme ai miei avieri, mi sono diretto verso un aeroporto bolscevico su cui erano allineati 50 caccia. Voi non ci crederete: nemmeno uno ha osato levarsi in volo! Neanche per sogno! I piloti di tre Rata, pronti a decollare, hanno arrestato i motori non appena ci hanno scorto e sono scesi precipitosamente dai loro «cassoni», cercando rifugio nei ricoveri. Non è abbastanza sercane? A Kerz invece fu tutt'altra cosa: lì ho potuto abbattere 30 apparecchi sovietici.»

Al giovane maresciallo Grislawsky, insieme alla croce di cavaliere, è stata concessa una licenza. Egli è tutto raggiante perchè può prender posto su un Ju 52 che, per combinazione, decolla nel pomeriggio e fa rotta verso Berlino, senza essere così costretto a compiere il lungo percorso in ferrovia.

dono del Cielo, ma che essa deve essere conquistata. I croati nel corso di otto mesi hanno effettuato già 1200 azioni di guerra. Con i loro apparecchi Messerschmitt, da essi denominati Gustav, compiono voli di caccia libera contro l'aviazione sovietica. Con tali azioni essi sono riusciti a conseguire dinanzi a Sebastopoli ottimi successi, ed il maresciallo del Reich Göring, nel ringraziarli, ha espresso loro il suo compiacimento.

Il maggiore Culinovic di Zagabria è esasperato, come i suoi camerati tedeschi, a causa dei bolscevichi che in questo settore del fronte non osano nemmeno farsi vedere. Con la vivacità propria dei meridionali egli accompagna il racconto con dei gesti vivaci: «Alcuni giorni or sono abbiamo conseguito

la nostra centesima vittoria, oggi invece c'è movimento da disperarsi. Abbiamo scrutato il cielo invano: nessuno di noi ha potuto levarsi in volo. Qui la volta celeste non è certo cosparsa di croci di cavaliere. Alla richiesta di un radiotelegrafista, che vuole sapere se i bolscevichi impiegano anche degli apparecchi inglesi, il tenente colonnello Džal dice: «Veli volti inglesi non se ne vedono quasi, ed i nostri caccia si sono imbattuti solo una volta, più verso oriente, in 20 Hurricanes, ora tutti abbattuti. Frattanto degli apparecchi da trasporto continuano a decollare dalla pista, carichi tutti di carburante destinato agli innumerevoli automezzi e carri armati tedeschi che intendono rimanere alle calcagna dell'avversario.»



Davanti all'apparecchio del ministro. Il pilota del ministro slovacco della difesa distribuisce delle sigarette al personale di governo

Vor der Maschine des Ministers. Der Pilot des slowakischen Verteidigungs-Ministers verteilt Zigaretten an das Bodenpersonal

Il ministro si reca in volo al fronte

Un apparecchio da turismo dalla snella sagoma attrae in un angolo del campo gli sguardi di molti attenti osservatori. Su la sua fusoliera spicca la doppia e rossa croce della Slovacchia, ed un soldato slovacco monta la guardia. Si tratta dell'apparecchio del ministro della difesa nazionale Ferdinand Čatlos, apparecchio molto veloce ed in grado di recar seco una gran quantità di carburante. L'interno della carlinga assomiglia a quello di un'elegante berlina e sui sedili di pelle possono prendere posto due o tre passeggeri; le rifiniture esterne ricordano quelle di una lussuosa automobile.

L'aiutante di battaglia Čech, il pilota del ministro, racconta agli ufficiali croati e tedeschi che lo circondano: «Il ministro Čatlos è giunto qui la scorsa notte per parlare ai soldati slovacchi, prima di una loro azione importante. «Slovacchi fate onore al vostro paese», dice loro sempre quando un grave compito li attende. In collaborazione con il nostro comandante generale Turanec, il secondo slovacco insignito della croce di cavaliere, egli impartisce oggi personalmente le direttive per l'impiego delle nostre truppe operanti nelle linee avanzate. Ogni

volta che il tempo glielo consente egli si reca presso i suoi soldati. Nei voli al fronte il ministro ha percorso col suo minuscolo apparecchio molte migliaia di chilometri negli ultimi mesi... Io debbo ad esempio spostarmi ancor oggi 900 chilometri più ad occidente, per raggiungere una formazione aerea impiegata nella lotta contro i partigiani, ma questa sera sarò nuovamente di ritorno... Ed ora voglio fare tutti un po' contenti! Con queste parole l'ometto degli occhi lucenti, afferrato un monte di sigarette slovacche, comincia a distribuirle al personale di governo tedesco e croato. Quei ragazzoni, abbronzati come mulatti, accolgono il dono con gridi di gioia... «Ora ci vorrebbe ancora una doccia fredda ed un boccale di birra di Monaco, per essere completamente a posto!» afferma uno spilungone bavarese il quale non riesce ad abituarsi ai trentotto centigradi della pista infocata. Tutti gli sguardi sono rivolti verso l'alto. Due rombanti squadriglie di stuka, decollate da un campo vicino, volano in formazione perfetta, sopra di noi, dirette verso sud-est, verso i lontani razi luminosi delle avanguardie di fanteria... H.W.



Quattro cacciatori croati. Il tenente colonnello Džal sta appunto descrivendo la rapida fine degli «Hurricanes»

Vier kroatische Jagdflieger. Oberstleutnant Džal erzählt gerade von dem schnellen Ende der Hurricanes

La centesima vittoria dei croati

Uno stormo di apparecchi da caccia sorvola fulmineo la pista. Sui mozzetti delle eliche dei Me 109 sono dipinti i colori nazionali croati. Gli ufficiali che discendono da essi hanno quasi tutti appuntato su la camicia d'ordinanza la croce di ferro di prima classe. Essi fanno parte dello stormo da caccia

croato dislocato all'Est, formato da 20 piloti e 150 soldati del personale di governo, comandati dal tenente colonnello Frano Džal. Essi, che hanno il distintivo degli Ustašcia, sono volontari, perchè credono ad una libera Croazia in una nuova Europa e sanno dalla storia che la libertà non è un

Missive rapide

Se noi ricerchiamo per la nostra epoca una definizione assai breve e rispondente, istintivamente s'impone alla nostra mente il concetto della celerità. Realmente, tutti abbiamo una grande fretta e siamo oltremodo avari perfino dei minuti e dei secondi. Goethe certo non immaginava in qual misura l'ammonimento rivoltoci nel Faust: "non sprecate il tempo, poiché esso trascorre veloce", sarebbe divenuto in seguito l'imperativo categorico dell'epoca nostra. Tutti contenti, rendiamo grazie alla tecnica quando essa ci aiuta ad abbreviare la durata di un viaggio di un' ora o magari solo di pochi minuti. Le grandi città ed i centri industriali abbisognano di mezzi di comunicazione sempre più celeri, affinché i vantaggi che derivano dall'aggruppamento delle forze produttrici non vengano neutralizzati dagli svantaggi che le grandi distanze comportano.

Le migliori intelligenze si stillano senza tregua il cervello per contribuire ad accelerare dei procedimenti che già ora si svolgono con celerità, esaminandoli a tale scopo attentamente con la "lente dei secondi" per recuperare in alcuni casi un quarto di minuto, in altri due ulteriori secondi ed in un altro ancora un nuovo secondo, che, assommati, consentono a lungo andare di conseguire, col ripetersi del medesimo procedimento per migliaia di volte, delle economie di tempo realmente notevoli. Con ogni mezzo si cerca di risparmiare del tempo, gettando inesorabilmente tra i ferri vecchi degli impianti per sostituirli con degli altri, qualora questi lavorino più celermente. Mentre i nostri nonni ritenevano che fosse esagerato attribuire una così grande importanza al telefono, che consente un più rapido scambio di notizie del telegrafo, già i nostri padri accolsero invece con maggiore soddisfazione la commutazione automatica che eliminava i lievi ritardi provocati dal preesistente sistema servito a mano. La nostra generazione poi è già prossima ad applicare la commutazione automatica anche alle comunicazioni a grande distanza, per risparmiare in tal modo in ogni colloquio del tempo prezioso.

Per la comunicazione rapida scritta si è ricorsi sempre al telegrafo, però il risparmio di tempo che tale mezzo consente di conseguire va nuovamente in gran parte perduto nelle località del mittente e del destinatario, poiché le gambe e la bicicletta del fattorino possono difficilmente gareggiare con la corrente elettrica. Un grande progresso fu conseguito quando il telegrafo, spogliato della sua veste "ufficiale", ricomparve negli uffici assumendo l'aspetto a noi familiare di una macchina da scrivere. Molti perfezionamenti furono necessari sia nel campo tecnico che in quello scientifico per poter



Centrale di uno stabilimento industriale, per comunicazioni telettriche, dotata di telettrici Siemens. (Fotografia Siemens & Halske.)

finalmente collegare tra loro, nel medesimo paese, tutti gli telettrici di questo nuovo mezzo di comunicazione, affinché ognuno potesse scrivere ciò che ad esso "dettavano" altri apparecchi. Con l'ausilio del disco combinatore e per mezzo delle centrali a cui sono allacciati gli telettrici si può comunicare molto rapidamente. Le comunicazioni a mezzo delle telettrici sono divenute ormai indispensabili soprattutto nelle grandi industrie, i cui stabilimenti ed uffici sono disseminati in varie regioni del paese. Esse posseggono quindi spesso delle centrali a cui fanno capo i singoli telettrici e nelle quali vengono raccolte le notizie, per meglio sfruttare le linee e per ridurre le spese d'esercizio. Esistono delle centrali in cui vengono elaborate giornalmente alcune migliaia di telettrici. Nella fotografia in alto è riprodotta una di queste centrali per comunicazioni telettriche: essa è stata costruita, unitamente a molte altre centrali destinate allo stesso uso, dagli stabilimenti Siemens & Halske, che hanno così assolto il loro compito di pionieri anche in questo ramo specialissimo della tecnica delle comunicazioni.

Possedete una vostra fotografia?

La maggior parte dei dilettanti non possiede una propria fotografia e nei gruppi non figura. Perché? Perché il loro apparecchio non è munito di autoscatto. Tenetelo presente quando dovrete fare la vostra scelta: vi è tutta una serie di apparecchi Voigtländer provvisti di autoscatto. Può parere una cosa da nulla. Invece non è così. Guardate un po' l'importanza che ha assunto quella raffinatezza dello scatto a grilletto sul fondo!

Vito 24x36 mm

Bessa 6x6 cm

Bessa 6x9 cm

Tele-Bessa 6x9 con telemetro

Gli apparecchi fotografici
Voigtländer
godono rinomanza mondiale



SOLDATI E LAVORATORI

SOLDATEN UND ARBEITER

Il festival 1942 di Salisburgo

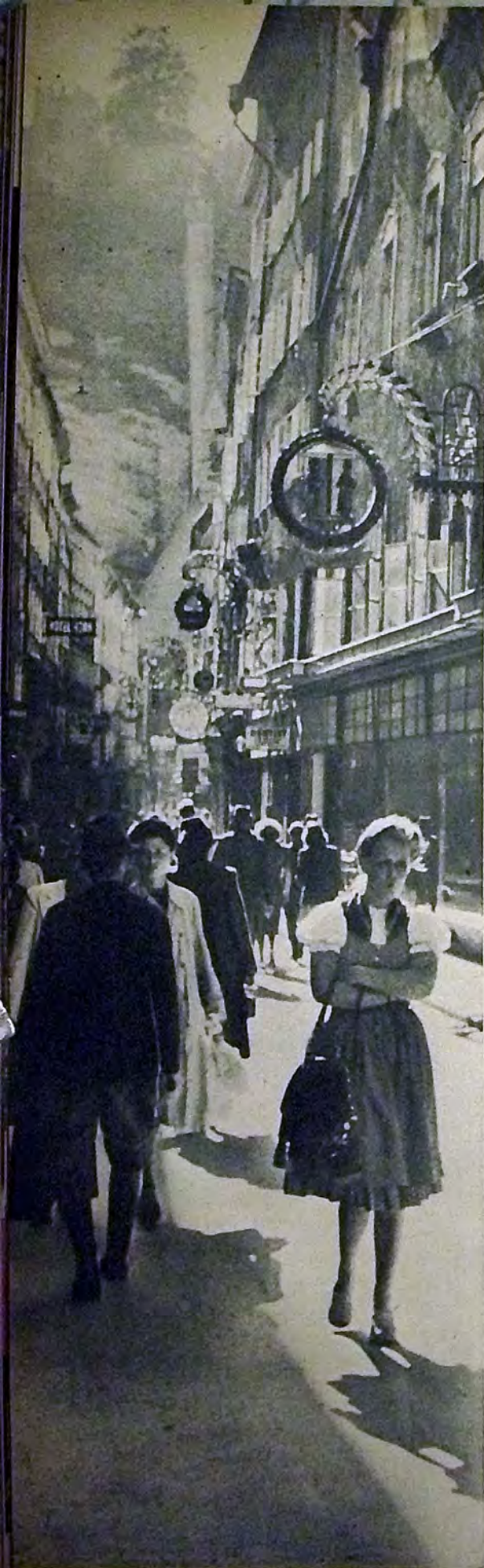
La città di Salisburgo, antico centro culturale ed artistico della Germania Meridionale, i cui festival godono di celebrità mondiale, mantiene vive le sue alte tradizioni artistiche anche in tempo di guerra ed effettua la sua stagione musicale estiva. Ma i suoi visitatori attuali sono soldati e lavoratori, e davanti ad essi vengono eseguite da artisti di prim'ordine, del Burgtheater e della Filarmonica di Vienna, quelle opere immortali dei grandi musicisti e dei poeti tedeschi che durante la settimana musicale affascinano migliaia e migliaia di spettatori

Nello stile del paesaggio. Gli addetti militari invitati al festival musicale di Salisburgo, visitano delle caserme

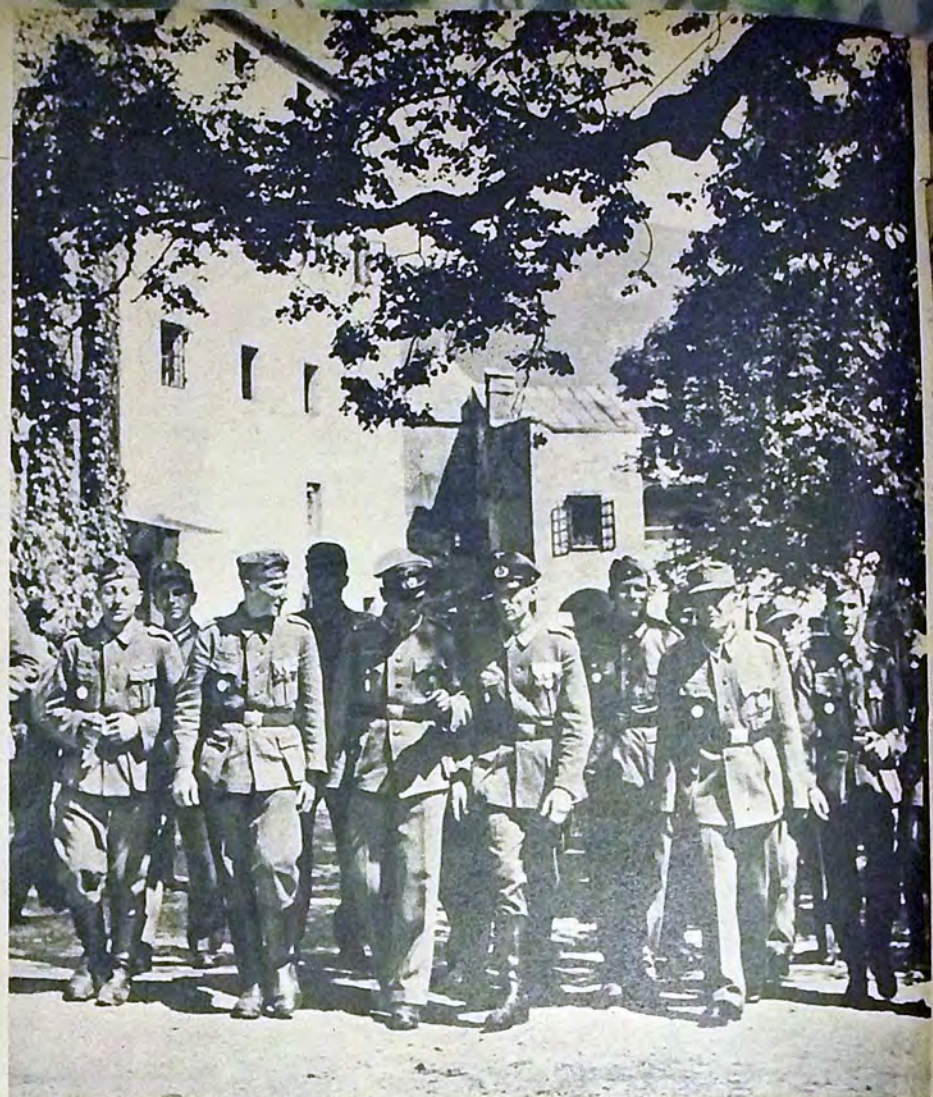
Im Stille der Landschaft. Die zu den Salzburger Festspielen als Ehren-Gäste geladenen Militär-Attachés der verbündeten Mächte besichtigen Kasernen



Supremo magistero artistico. Scene dell'«Arabella» di Richard Strauß, nel Festspielhaus (a sinistra) e della «Ifigenia» di Goethe, nell'ampio anfiteatro della «Felsenreitschule» (a destra)
Kunst in höchster Vollendung. Hier Szenen aus Richard Strauß' „Arabella“ im Festspielhaus (links) und Goethes „Iphigenie“ in der weiten Naturbühne der Felsenreitschule (rechts)



Vecchia Salisburgo. La Getreidegasse, nella quale si trova la casa in cui nacque Mozart. In der Musarti Geburtshaus steht



Reduci dal fronte. Al festival di Salisburgo erano presenti ben 15.000 fra feriti, convalescenti e soldati meritevoli. Erano alcuni durante una gita cameratesca nei dintorni Frontsoldaten. Allein 15.000 Verwundete, Genesende und Frontbewährte waren zu den Festspielen eingeladen. Hier ein kameradschaftlicher Ausflug in die Umgebung



Crocerossine. Delle crocerossine spagnole godono il riposo dei giorni festivi Krankenschwestern. Spanische Rote-Kreuz-Schwesteren genießen die Entspannung der Festtage



Dal fronte interno. Dalle fucine d'armi del Reich alle vie festose di Salisburgo! Von der Heimatfront. Aus den Waffenschmieden in den Festglanz Salisburgs!



Legionari. Soldati della Legione croata ammirano dall'alto il panorama della città. Durante il soggiorno essi hanno avuto anche occasione di ammirare tutte le bellezze ed i monumenti della città

Legionäre. Angehörige der Kroatischen Legion hoch über der Stadt. Während des jeweils zweitägigen Besuchs der einzelnen Gruppen gab es auch Gelegenheit, alle Sehenswürdigkeiten zu besichtigen



Commiato. Un bicchiere di addio nello «Sternbräu» al termine del soggiorno. Domani giungeranno altri camerati ancora...

Abschied. Nach festlichen Tagen ein Abschiedstrunk im Sternbräu, — morgen sind die nächsten da...





**UN PUNTO CULMINANTE
EIN HÖHEPUNKT UNTER VIELEN**

Richard Strauss dirige una sinfonia di Mozart nel Mozarteum del conservatorio salisburghese. Salisburgo ha ospitato per l'occasione anche altri eminenti direttori d'orchestra, come Karl Böhm, Clemens Krauß, aus den

Richard Strauss dirigiert im Mozarteum der Salzburger Reichshochschule für Musik eine Sinfonie von Mozart. An großen Dirigenten sah Salisburg in diesen Tagen: Karl Böhm, Clemens Krauß, aus den Niederlanden Willem Mengelberg und den Schweizer Ernest Ansermet



TUTELATI DA MISURE PROTETTIVE

Tre racconti su alcuni animali rari

Bisonti „soppiantati“

Nel parco nazionale di Darss, vicino a Rostock, vive un piccolo branco di bisonti. Questi animali selvatici tedeschi di origine preistorica, di cui in Europa vivono forse appena cento esemplari, si sono potuti nuovamente ottenere per mezzo della selezione artificiale «soppiantando» gradualmente negli incroci eseguiti le caratteristiche della razza americana, che è la più affine alla specie del Bison. Mediante un'opera di selezione e di incroci è stato possibile ottenere nuovamente l'antica specie pura.



Per la prima volta dopo 42 anni...

... un'aquila reale ha preso stabile dimora nell'Algau bavarese. Questo magnifico animale, il re degli uccelli, era quasi scomparso dalle regioni tedesche ed i pochi esemplari esistenti sono stati salvati grazie a delle speciali leggi venatorie ed a misure protettive che impediscono l'uccisione di questi rari rapaci. La Baviera è, del resto, il solo posto in cui si trovano ancora le poche aquile reali tedesche. La fotografa che ha preso quest'istantanea ha raccontato di aver dovuto compiere una marcia di sette ore per raggiungere il nido degli aquilotti. Non le fu però possibile eseguire subito la fotografia, giacché fu invece costretta a farsi calare, legata ad una fune, lungo una roccia a picco, per poter fotografare, venticinque metri più in basso, quest'aquila reale che conta circa cinque settimane di vita. «I due giovani aquilotti che scorsi nel nido, narra essa, erano già così robusti da non poter più aver da sola ragione di essi. Siccome stridevano e battevano le ali, anche un cacciatore dovette calarsi per trarre gli aquilotti, uno alla volta, dal loro nascondiglio; ed solo allora potetti fare queste fotografie eseguite per incarico del soprintendente alla caccia della regione. E' stata un'impresa emozionante, ma ne valeva la pena



La tragedia del filo di ferro

Quest'alce del parco nazionale di Darss si accosta ancora con grande diffidenza al guardaboschi, al quale è assai affezionato, tanto da avvicinarsi di solito fiducioso alla sua casa. Il periodo degli amori è appena terminato ed esso ne risente tuttora l'influsso. Durante tale periodo l'alce, abitualmente molto mansueto, diviene assai aggressivo, mettendo in pericolo qualunque essere lo avvicini, a volte anche se stesso, come è provato dal pezzo di filo di ferro aggrovigliato ai palchi delle corna di questo maschio. Tale filo di ferro, dimenticato inavvertitamente nella bandita forestale del Darss, aveva, durante il periodo degli amori, talmente attizzato le furie pazzesche di questi animali, che un'alce si era letteralmente strangolato con esso. Simili tragedie stanno a provare come molti animali rari sono destinati effettivamente a scomparire in seguito ai «progressi» dell'era moderna, se si verificano determinate circostanze, e che sono perciò necessarie delle misure protettive



TSISCHE REDIGIERT



Una volta orribili, ora ben accette

*La storia di una nuova creazione
che ha soppiantato un modello
secolare di scarpina*

Il sempre nuovo stupore con cui Salvatore Ferragamo, che già da piccolo aveva appreso la sua arte da un maestro artigiano fiorentino, era costretto ad accertare che le scarpe non s'adattavano al piede, favori la nuova creazione. Poiché egli era certo di aver preso le misure giuste, ritenne necessario di scoprire la ragione del difetto. Fu così che Ferragamo poté accertare come il peso del corpo umano, non grava né sull'alluce, né sul calcagno, ma su la curva elastica del piede. Ferragamo ne dedusse allora che la scarpa deve sorreggere il piede sotto la sua arcata.

Per un decennio egli foggì i ponticelli di acciaio, molle arcuate che egli adattò alla curvatura interna della scarpa sino dove trovansi l'eminenza dell'alluce. Venne poi la guerra abissina e con essa le sanzioni: lo speciale acciaio flessibile non poté più essere importato. L'acciaio adoperato per sostituirlo si spezzava facilmente, nel laboratorio si accumulavano le scarpe con le molle rotte, e le clienti affollavano il negozio protestando. Non c'era altro da fare: o rinunciare alla molla di sostegno, oppure trovare una nuova soluzione. E Ferragamo ha trovato questa nuova soluzione.

Egli la escogitò dapprima solo per una sua cliente a cui tale sostegno era assolutamente necessario, riempiendo tutta la cavità della scarpa col materiale più leggero e resistente che cresce nel paese: con del sughero. Lo rivestì di pelle, creando in tal modo quel tacco cuneiforme chiamato in Italia ancor oggi «tacco ortopedico». La signora alla quale era destinato lo trovò orribile. Tutte le clienti a cui Ferragamo mostrò la nuova scarpa la trovarono anche orribile. Ma egli tenne duro. Con la cocciutaggine propria degli inventori, egli si ostinava ed insisteva nel dire che la sua creazione si sarebbe affermata. Ciò accadeva nell'anno 1937.

Il dirigente dell'ufficio acquisti di un calzaturificio di New-York — Ferragamo ha lavorato un tempo in America, dove non è del tutto sconosciuto — vista la novità, ne fu entusiasta ed acquistò immediatamente per tre anni la licenza di fabbricazione per l'America.

Oggi, ogni signora conosce e preferisce il tacco cuneiforme, che ha soppiantato i modelli affermatasi con successo per molti decenni. E tutte quelle signore che hanno fatto l'abitudine a questa creazione leggerissima, all'ingegnosa arcuatura sulla quale il piede può camminare per delle ore intere sul selciato senza stancarsi, le restano fedeli.

Ferragamo continua però ad escogitare altre innovazioni e l'attuale scarsità di materiale lo spinge a fare delle scarpe con la paglia sintetica, un nuovo tessuto resistente e flessibile, ed a preparare singoli parti con dei filamenti di alburno colorati, lavorati a maglia ed a uncinetto. Egli ha inventato inoltre una suola di feltro resistente alle intemperie, fatta con i cascami di seta delle filande, compressi sino a divenire compatti. Egli crea, come per incanto, sempre nuovi modelli di scarpe: scarpe belle, pratiche ed igieniche. Nel suo mestiere egli è un vero artista che sa adattarsi alle esigenze del tempo attuale.

La culla di una creazione affermata ovunque il negozio ed il laboratorio di Ferragamo, dov'egli ha escogitato il tacco cuneiforme noto in tutto il mondo, si trovano in piazza Santo Trinità, a Firenze



Ecco un modello della scarpina affermatasi per dei secoli, ora, a quanto pare, soppiantata e...



...sostituita dalla scarpa dal tacco cuneiforme, che sorregge realmente il peso del corpo



Ecco l'aspetto della nuova scarpa, pratica e graziosa, che ogni signora conosce ed apprezza. Un tipico esempio di oggetto esclusivamente pratico divenuto piacevole ed estetico



L'ideatore della nuova scarpa, Ferragamo, «afferra» la misura di un piede, poiché disdegna il centimetro e le sue mani rammentano in tale bisogna quelle provette del medico



«Qui, sull'alluce» spiega mastro Ferragamo, gravata, nelle scarpe di vecchia forma, il peso di tutto il corpo. Ciò era sbagliato, poiché...



...nella curva del piede dev'essere sorretto — così avviene per mezzo del mio tacco cuneiforme — il peso del corpo, ciò che risponde ad un bisogno naturale

Uno sguardo nella «fucina del mago» Ferragamo, ove non si scorge nessuna macchina, poiché tutto il lavoro viene eseguito a mano. Un'operaio sta appunto tagliando la tomaia per nuove, incantevoli scarpe da signora





Ogni mattina due ore di prove sulla pista. Trude Sarrasani con i suoi cavalli bianchi che danzano il valzer.
 Jeden Morgen zwei Stunden in der Manege geübt. Trude Sarrasani mit ihren Walzer tanzenden Schimmeln

LA DIRETTRICE

Frau Zirkusdirektor

Una donna venticinquenne gestisce un'impresa nota in tutto il mondo

Ogni giorno vi sono oltre 80 lettere da sbrigare. E, fra una lettera e l'altra ci sono da fare telefonate, dare istruzioni per la regia, per le vendite... A destra: La direttrice è un'esperta. Essa mostra delle figure di danza alle ballerine del balletto ungherese d'Escamillo

Rund 80 Briefe sind täglich zu erledigen. Zwischendurch Telefonate, Regieanweisungen, Verkäufe... Rechts: Die Frau Direktor ist „Fachmann“. Sie zeigt den Tänzerinnen des ungarischen Balletts Escamillo Tanzfiguren auf Spitze



Zirkus Sarrasani, der in ganz Europa und in vielen überseeischen Ländern gastierte und der durch seine Tierdressuren Weltruf genießt, wird von einer Frau geleitet, die gerade 25 Jahre alt geworden ist. Als Hans Stosch-Sarrasani im vergangenen Jahr starb, zog seine Frau in den grün-weißen Direktionswagen ein. Sie ist nun die Bürgermeisterin dieser Stadt auf Rädern. Für 300 Menschen und 250 Tiere trägt sie die Verantwortung. So ein Großzirkus ist ein kompliziertes Unternehmen. Da gibt es

nicht nur Artisten, Dresseure, Stallpersonal, da ist eine Sattlerei nötig und eine Schneiderei, eine Ladekolonne und eine Zeltkolonne. Weiter gehören Chauffeure für den Wagenpark dazu, Maler, Tischler, Elektriker, Schlosser, Schmiede, Regisseure, Büroangestellte, Kassierer und eine Reklamekolonne. Nicht zu vergessen die Musiker, die gleichzeitig Spezialisten für den Aufbau der Sitzeinrichtungen sind. (Die Zirkusmusiker in aller Welt stammen aus Böhmen und sind solche Spezialisten.



«Nella scuderia N° 3, tutto è in ordine. I custodi degli animali devono fare giornalmente un rapporto sulle condizioni degli animali loro affidati, animali che formano il patrimonio più prezioso di un circo

„Im Stall 3 alles in bester Ordnung“. Die Tierpfleger müssen jeden Tag berichten, wie es ihren Schutzbefohlenen geht. Die Tiere sind das wertvollste Gut eines Zirkusunternehmens



Susi. La giornata comincia con un giro d'ispezione nei vari recinti degli animali. Qui la signora Sarrasani fa una capatina dalla vecchia asina Susi, che ha lavorato per molti anni con un pagliaccio ed ora è pensionata

Susi. Ein Rundgang durch die Tierzelle leitet die Tagesarbeit ein. Hier schaut Frau Sarrasani nach der alten Eselin Susi, die viele Jahre mit einem Clowen zusammengearbeitet hat und nun das Gnadenbrot erhält

Diese vielen Abteilungen arbeiten natürlich nicht reibungslos nebeneinander ohne eine straffe Leitung.

Hinzu kommen für die Direktorin die Sorgen um die Programmnummern und um die Kostüme, Käufe und Verkäufe von Tieren, die Mühe um das Futter, die Abrechnungen und die Tournee-Vorbereitungen. In jeder Vorstellung tritt sie selbst auf und außerdem dressiert sie ihre Pferde.

Wieviel Mut Frau Stosch-Sarrasani hat, zeigt die Tatsache, daß sie mitten im Krieg mit ihrem gewaltigen Unternehmen ins Ausland gereist ist: Im vergangenen Jahr holte sie sich in der Slowakei und in Ungarn große Erfolge. Außer dem Zeltunternehmen, das seit dem Jahre 1912 besteht, leitet sie noch den Sarrasani-Steinbau in Dresden, in dem der Zirkus jährlich von Oktober bis April seine Winterfestspiele hält.

MAUSER

Armi da caccia, per sport
e per difesa — Strumenti
misuratori di precisione —
Macchine contabili e
addizionatrici

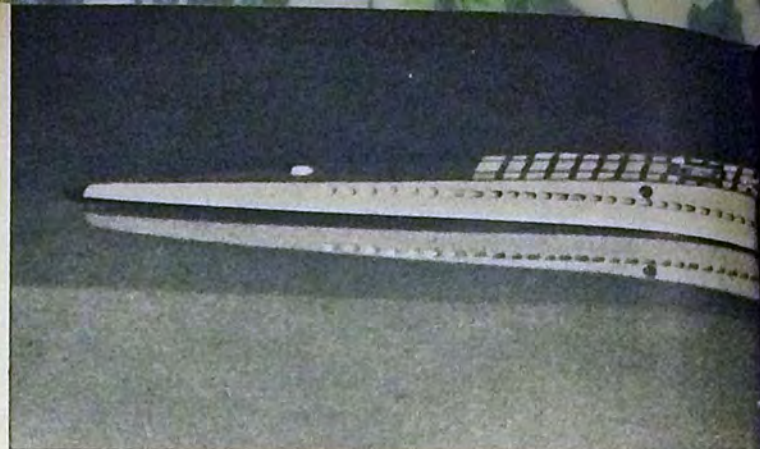


MAUSER-WERKE AG OBERNDORF / NECKAR



to piccoli modelli dell'incrociatore «Lepzig».
eraia salda i pennoni dell'incrociatore leggero;
ato modelli vengono costruiti in una scala di
66 rispetto alle vere dimensioni della nave

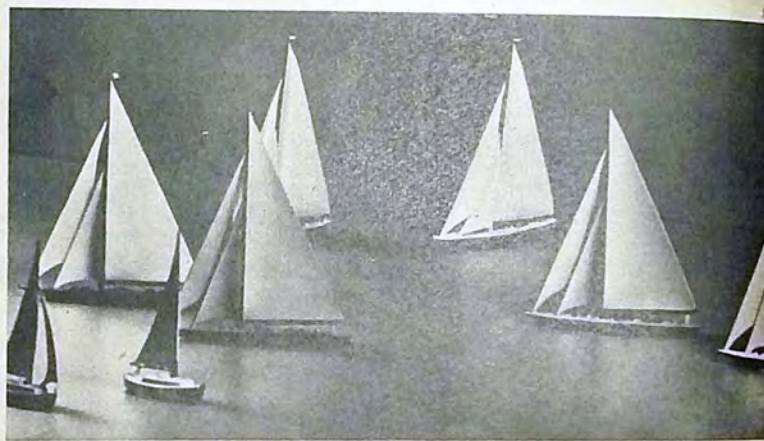
La «classe K.» in crociera. Modellini della classe
K., alla quale per esempio appartengono gli incro-
ciatori «Köln», «Karlsruhe» e «Königsberg», e navi
spazzamine in... crociera sul tavolino da giuoco



Esattamente 200 volte più piccolo del suo originale è questo modellino di sommergibile, il cui ponte può venire tolto. Levato il ponte, è possibile vedere nell'interno dello scafo tutti gli impianti nelle giuste proporzioni, a cominciare dai locali di lancio, con le loro «pillole», al motore Diesel, dal locale dell'equipaggio alla centrale, insomma tutto ciò che si trova nello scafo

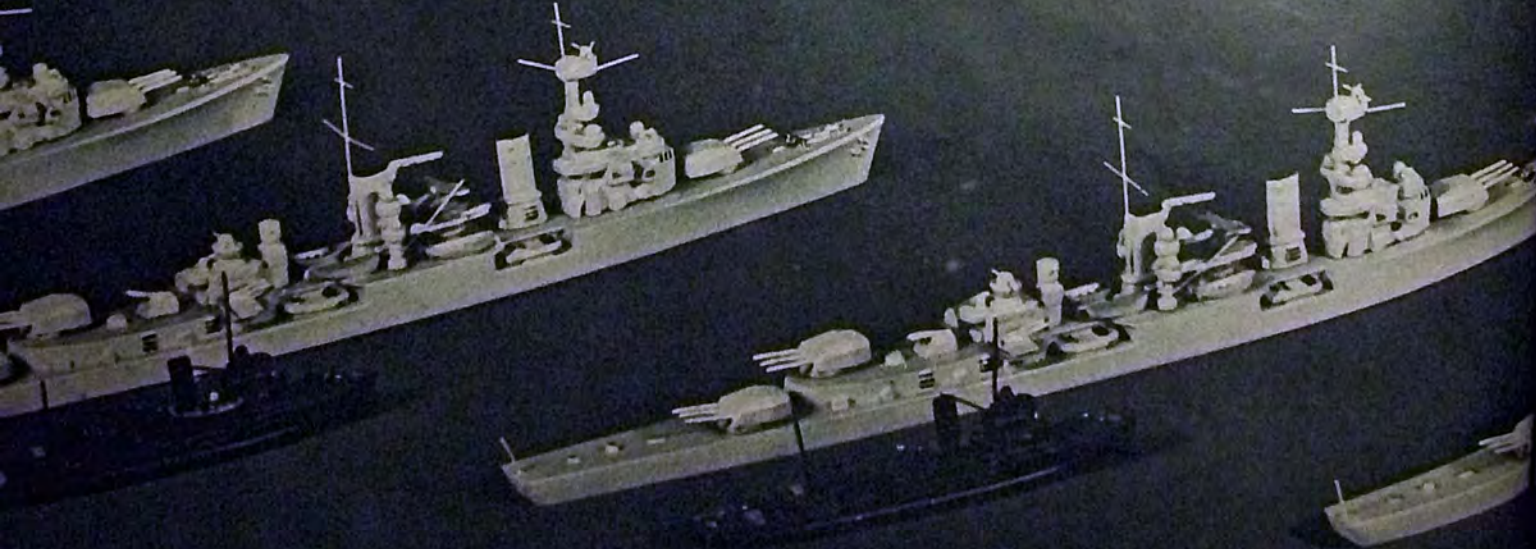
SCALA 1:666

Im Maßstab 1:666



La cosa è
cominciata così

Del veri e propri balocchi erano dapprima questi modelli di piccoli velieri, destinati unicamente al trastullo dei ragazzi. Il loro ideatore afferma che prima della guerra non immaginava nemmeno lontanamente lo sviluppo futuro della sua trovata per bambini. Fino ad oggi, egli ha fornito all'esercito milioni di tali



di un sommergibile germanico di grandezza media. Questo piccolo modello serve all'insegnamento presso la Marina da guerra germanica ed è quello dei giovani hitleriani marinai

Gioiattoli che sono una cosa seria

Spielzeug zu ernstem Zweck

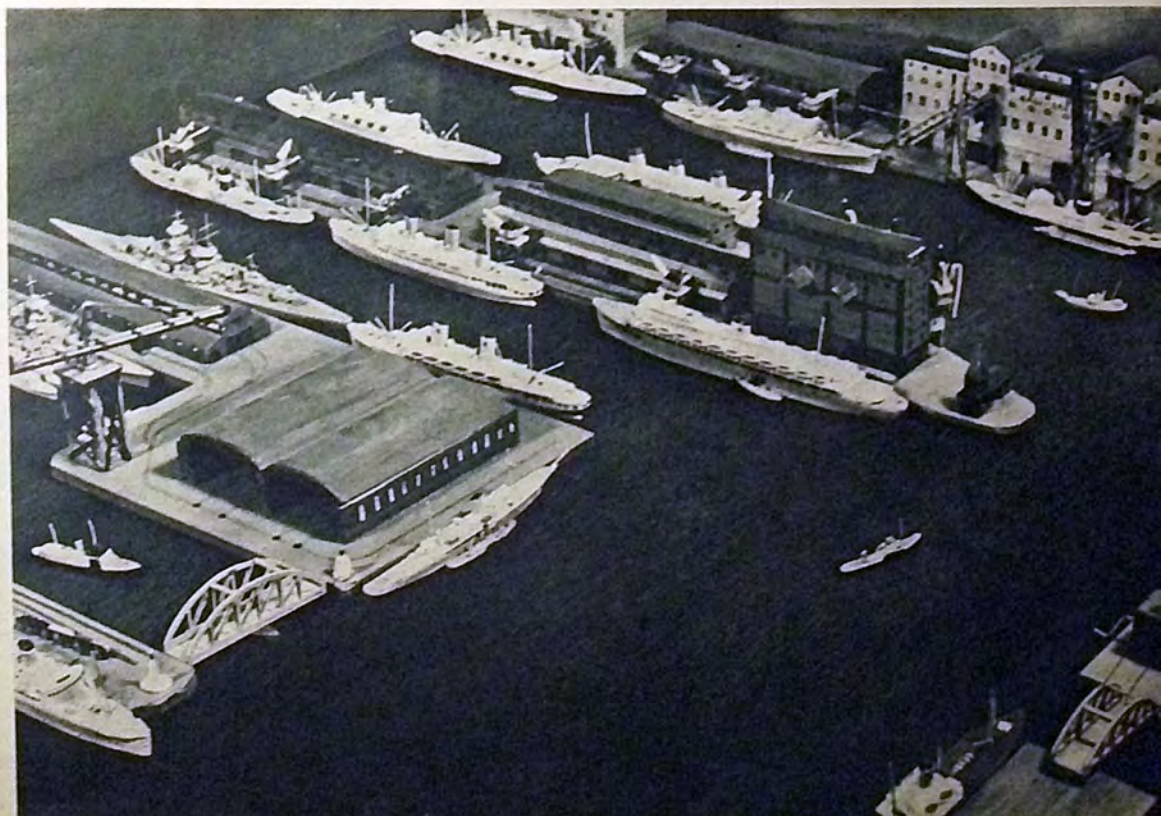


... materiali: scati in legno od in metallo. Però essi non sono più dei piccoli esoteri, giacché egli nel corso degli anni li aveva trasformati in quei giocattoli che hanno tanta importanza per la marina e l'aviazione...



↑ ... per scopi assolutamente seri. Il comandante di una squadriglia di aeroplani spiega, con l'ausilio dei minuscoli modelli, la tattica che intendono usare le unità della marina. In conformità viene stabilita poi anche l'opera che dovrà svolgere l'Arma aerea. Ma anche...

↓ ... per le esercitazioni di bombardamento aereo si ricorre ai minuscoli modelli di porti e di navi sui quali, con l'impiego di autentici apparecchi di punteria, vengono sganciate da grande altezza delle finte bomb...





Il medico visita un negro. Egli constata che il paziente è già attaccato dalla malattia

Der Arzt untersucht einen Neger. Er stellt fest, daß ihn die Schlafkrankheit schon erfaßt hat



„GERMANIN“

Scene di un nuovo film tedesco che descrive la lotta, coronata da successo, dei medici contro la malattia del sonno



Il «Bayer 205» conquista il mondo. «Bayer 205» è il nome del rimedio tedesco alla cui invenzione innumerevoli persone devono la vita. Sotto: gli ammalati, rinchiusi nel lazzaretto in mezzo alle foreste vergini, dimagriscono fino a sembrare veri e propri scheletri e dimettono di giorno in giorno sempre più apatici

In alle Welt verschickt. „Bayer 205“ ist der Name des deutschen Heilmittels, dessen Entdeckung unzähligen Menschen das Leben gerettet hat. Unten: So saßen die Kranken in den Schlafkranken-Lagern im Urwald, magerten zu Skeletten ab und wurden von Tag zu Tag apatischer



Können Krankheiten sterben — und neue entstehen?

Krankheiten gehören zu den Urgewalten dieser Erde; aber sie gleichen sich nicht ewig. Sie sind wie Lebewesen, die kommen und gehen. Wir können mit Stolz sagen, daß es dank der Pockenschutzimpfung in Europa fast keine Blattern mehr gibt. Und wir wollen hoffen, daß es mit der Rachitis ebenso geschehen wird.

Es mag fast zwanzig Jahre her sein, als ein Bauer mit typhusähnlichen Erscheinungen zu Bett lag. Selbst bei 40 Grad Celsius Fieber schmauchte der Patient noch seine Pfeife. Er hatte Gelenk- und Gliederschmerzen — aber der Arzt war vorerst ratlos.

Damals ereignete sich damit etwas Geheuerliches, eine neue Krankheit des Menschen trat auf: Die Bangsche Krankheit. Sie war dem Tierarzt längst bekannt, sie verursachte epidemisch beim Vieh Fehlgeburten. Der Erreger ist ein Bazillus. Aus einem uns unbekanntem Grunde befahl nun plötzlich dieser Bazillus auch den Menschen. Seitdem ist diese Krankheit, die sich in wochen- und monatelangem, wellenartig auftretendem, schwächendem Fieber, Gelenk- und Gliederschmerzen zeigt, unter Bauern, Tierärzten und Fleischern nicht selten.

„Englischer Schweiß“ und amerikanische Tularämie

Der „englische Schweiß“ trat 1486 zuerst in England auf, wurde 1529 nach Hamburg und dem Festland verschleppt. Die Kranken hatten Fieber, Herzklopfen, Nackenschmerzen, Atemnot, bekamen einen frieselerartigen Ausschlag und litten unter gewaltigen Schweißausbrüchen. Von zehn Befallenen starben neun. Diese seltsame Krankheit — man kennt sie nicht mehr — ist ein Krankheitsfossil. Lebt sie noch in irgendeinem Winkel der Erde?

Die Masern verlaufen gegenwärtig in Deutschland leichter als vor zwanzig Jahren; den Grund für diesen Verhaltenswechsel kennt man nicht. Daß heute die perniziöse Anämie, die gefährliche Blutarmut, selten eine tödliche Krankheit ist, liegt nicht an ihrem Gestaltwandel, sondern an der Wirkung der Lebertherapie, die lebensrettend sein kann. Der Krebs hat zahlenmäßig nicht zugenommen, wenn man den Altersaufbau der Bevölkerung berücksichtigt. Er ist eine Krankheit des höheren Lebensalters, und da es heute eine größere Anzahl älterer Menschen gibt als früher, müssen zwangsläufig auch mehr Menschen an Krebs erkranken. Der Luftröhrenkrebs dagegen hat wirklich zugenommen. Man nahm zuerst an, die Auspuffgase der Kraftwagen seien daran schuld; aber die Zunahme des Luftröhrenkrebses ist auch in Gegenden der Sowjet-Union zu beobachten, in denen es keinen Autoverkehr gibt.

Eine bis dahin völlig unbekannt Krankheit trat vor wenigen Jahren in Amerika auf: Die Tularämie, eine Seuche, die vom Hasen und anderen Nagetieren auf den Menschen übertragen wird.

Soll nun die ärztliche Wissenschaft angesichts immer neuer Krankheiten resignieren? Sie wird den Kampf fortsetzen; denn ihre Aufgabe besteht darin, die Menschheit, soweit es in ihrer Macht liegt, vor den verheerenden Folgen der Krankheiten zu bewahren, gleichviel, ob alte ver-schwinden oder neue an ihre Stelle treten.

Reitas
52

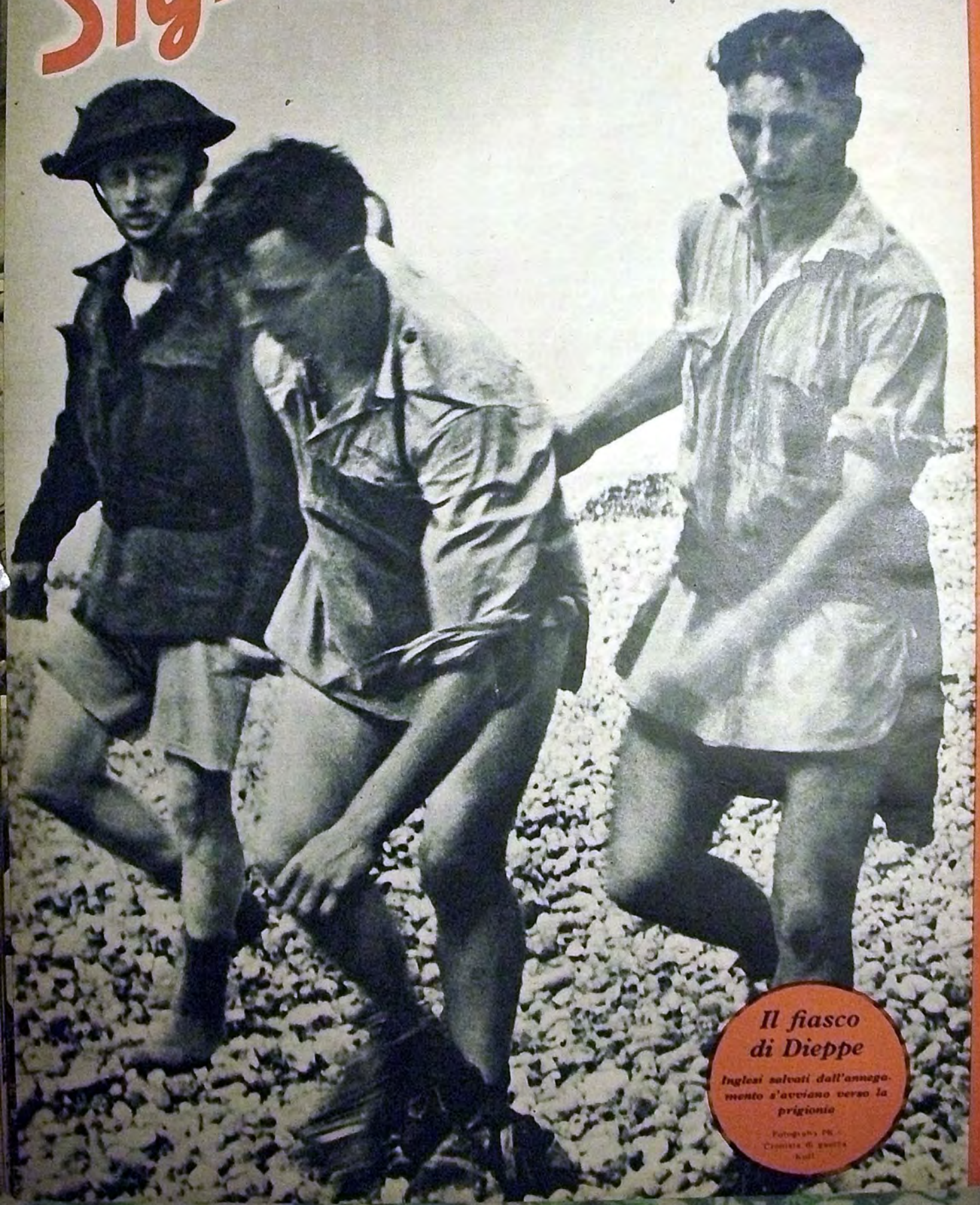


AUTO UNION

AUTOMOBILI, MOTOCICLETTE, MOTORI

Signal

10/11/49
NATALE
1949



Il fiasco di Dieppe

*Inglese salvati dall'annegamento
s'avviano verso la
prigione*

Fotografia P.M.
Cronista di guerra
Kull

Signal



Razzo illuminante a prora! Questa segnalazione è generalmente l'inizio di un combattimento notturno di Maas. Vedi le altre fotografie a pag. 8

Leuchtgranate voraus! Dieser Schuß ist meist der Beginn eines nächtlichen Schnellbootgefechts

Weitere Bilder Seite 8 Foto: FR Eichen

L.3

Direzione: Via Salaria 100, Roma - Tel. 4781 - 4782 - 4783 - 4784 - 4785 - 4786 - 4787 - 4788 - 4789 - 4790 - 4791 - 4792 - 4793 - 4794 - 4795 - 4796 - 4797 - 4798 - 4799 - 4800
 Abbonamento annuo L. 100.000 - Semestrale L. 50.000 - Trimestrale L. 25.000 - Mensile L. 10.000 - Quotidiano L. 5.000
 Pubblicità: Direzione - Via Salaria 100, Roma - Tel. 4781 - 4782 - 4783 - 4784 - 4785 - 4786 - 4787 - 4788 - 4789 - 4790 - 4791 - 4792 - 4793 - 4794 - 4795 - 4796 - 4797 - 4798 - 4799 - 4800

ZELLSTOFFFABRIK WALDHOF

Produce cellulosa dal legno e

carta dalla cellulosa

Cellulose greggie e imbianchite al bisolfito e alla soda per cartiere, industrie chimiche e fabbriche di fibre tessili. Cellulose speciali e nobili.

Carte speciali da imballo, carte per filati, carte per l'industria tessile, materie prime per cuoio artificiale, carte da stampa e da lettera.



AMMINISTRAZIONE CENTRALE: BERLINO

STABILIMENTI: MANNHEIM - KOSTHEIM - TILSIT - RAGNIT

COSEL - OBER LESCHEN - KELHEIM - WANGEN - JOHANNESMÜHLE

DEMORALIZZAZIONE

Il «Daily Sketch» ebbe a fare questo commento: «Già da molto tempo si crede che, per effetto degli intensificati bombardamenti, il morale del popolo tedesco debba subire un collasso. A questo ora si tenterà di giungere.»

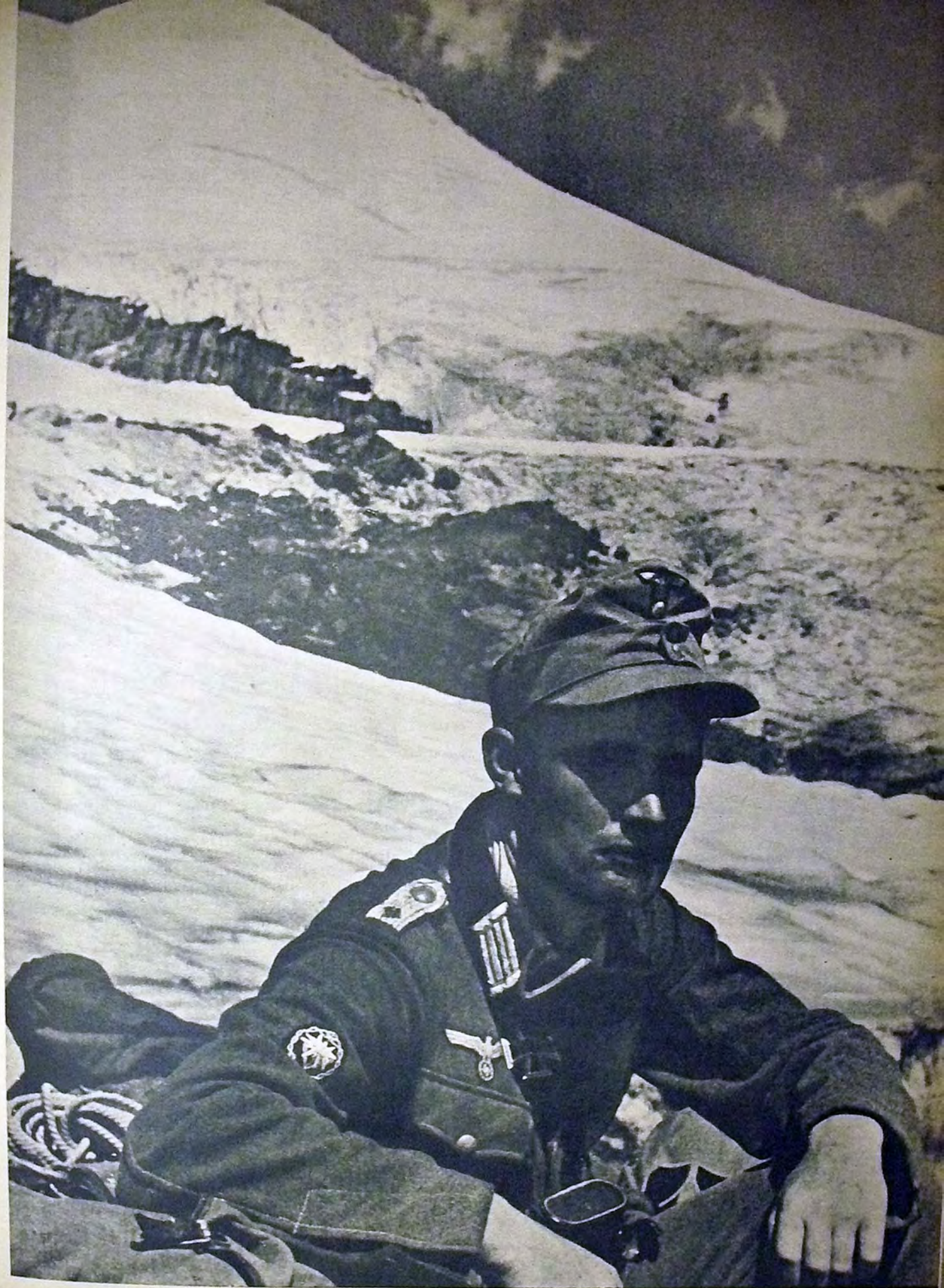
«Radio Londra» dice: «È probabilissimo che, se dovesse verificarsi un crollo interno del Reich, in buona parte vi contribuirebbero gli abitanti delle città della Germania Occidentale.»

Una notte l'aviazione britannica aveva bombardato una città della Germania Settentrionale, sganciandosi sopra delle bombe incendiarie e dirompenti. Un paio di giorni dopo, in una breve e semplice relazione sul bombardamento, si poteva leggere che nella stessa notte un cittadino di quella città, con naturale e virile semplicità, aveva arrischiato la propria vita per salvare quella di altre persone, rimanendo poi travolto sotto l'enorme peso di una scala pericolante che egli, con uno sforzo sovrumano, aveva sorretto col dorso finché sua moglie, discendendo i gradini malsicuri e vacillanti, non aveva portato giù dal piano superiore una donna svenuta. Quando la bomba dirompente si abbatté sulla casa, squarciandone le pareti, questa venne scossa fino nelle sue fondamenta. Gli inquilini che si trovavano nella cantina non subirono nessun danno; essi stavano in piedi nel ricovero, ascoltando l'eco della detonazione che si era prodotta proprio al disopra delle loro teste; si erano guardati gli uni con gli altri ed in quell'attimo ognuno sapeva a che cosa pensavano gli altri: di sopra, in un'abitazione, era rimasta una donna con due bambini malati. Al lume di una lampadina tascabile, la casa apparve loro colpita e ridotta un mucchio di macerie. L'una parte stava ancora in piedi, emergendo dal cumulo di pietre e di travi, e proprio in questa parte non ancora erolata si trovava l'abitazione alla quale tutti avevano contemporaneamente pensato. Delle profonde crepe si aprivano nelle pareti. La scala che portava al piano superiore era inclinata obliquamente ed appariva piena di fenditure. Non ne rimaneva che una parte ormai, ma essa era tuttavia la sola via che permettesse di giungere fino alle tre creature che dovevano trovarsi di sopra. Allora quell'uomo si avvicinò alla scala e, premendo con un piede sopra il primo gradino, ne provò a lungo la resistenza. Essa traballava; del calcinaccio polverizzato cadeva dall'alto, insieme a frantumi di mattone. L'uomo — il quale forse se ne intendeva, ma, ad ogni modo, la relazione non fa nessun accenno in riguardo — constatò che la scala, in un punto situato all'altezza di una persona, abbisognava di un puntello: in tal caso essa avrebbe potuto ancora servire. Quando egli si pose dietro la scala ed incominciò a premere con le spalle, sua moglie, che gli stava accanto, indovinò subito quello che egli intendeva fare. «Ecco» disse egli. Sua moglie salì un gradino dopo l'altro ed arrivò al piano superiore. Essa giunse in un corridoio e, scavalcando pietre e rottami precipitati giù dal soffitto, arrivò infine nell'abitazione dalla quale provenivano dei gemiti. Il soffitto della stanza era erollato, vicino ad un letto una donna svenuta giaceva fra le macerie. La salvatrice prese dapprima i due bambini, e con essi prima percorse di nuovo pensosamente il corridoio, quindi incominciò a discendere la scala. I gradini vacillavano sensibilmente ed essa percepiva che tutta la pesante scala gravava sulle spalle di suo marito.

Pure risalì nuovamente la scala. Quando ritornò con la donna svenuta, prima di poggiare il piede sul primo gradino della scala pericolante, rimase un attimo indecisa con il suo greve peso sulle braccia. Poi si decise a scendere: i gradini traballavano molto più della prima volta ed essa vide che i lunghi crepacci delle pareti si allargavano. Di sotto, l'uomo faceva sforzi sovrumani per sostenere l'enorme peso. Quanto più la donna scendeva di gradino in gradino, tanto più aumentava il peso che gravava sul suo dorso. Forse, in quel momento egli sapeva che per lui non c'era più salvezza alcuna; forse pensava che tanto valeva ormai fare un ultimo sforzo sovrumano... Nessuno sa quali fossero le sue vere riflessioni in quell'attimo: egli non disse nulla, né si lasciò sfuggire un lamento e, muto, sopportò il peso delle due persone che, aggiungendosi a quello della scala, gravava sulle sue spalle. Quando sua moglie raggiunse l'ultimo gradino, la scala crollò, seppellendolo sotto un mucchio di pietrame ed un groviglio di travi. La sua salma venne recuperata il giorno seguente.

Potrebbe sembrare futile e di poca importanza l'accennare qui ad un pianoforte che, durante un attacco aereo britannico su Colonia, venne scaraventato, dallo spostamento d'aria prodotto da una bomba dirompente, da una stanza di un'abitazione fin giù nella strada se, nelle relazioni sui bombardamenti che il nemico ha effettuato su Colonia, questo pianoforte non fosse stato menzionato ripetutamente. Ad esso è collegata una storia che merita di essere narrata.

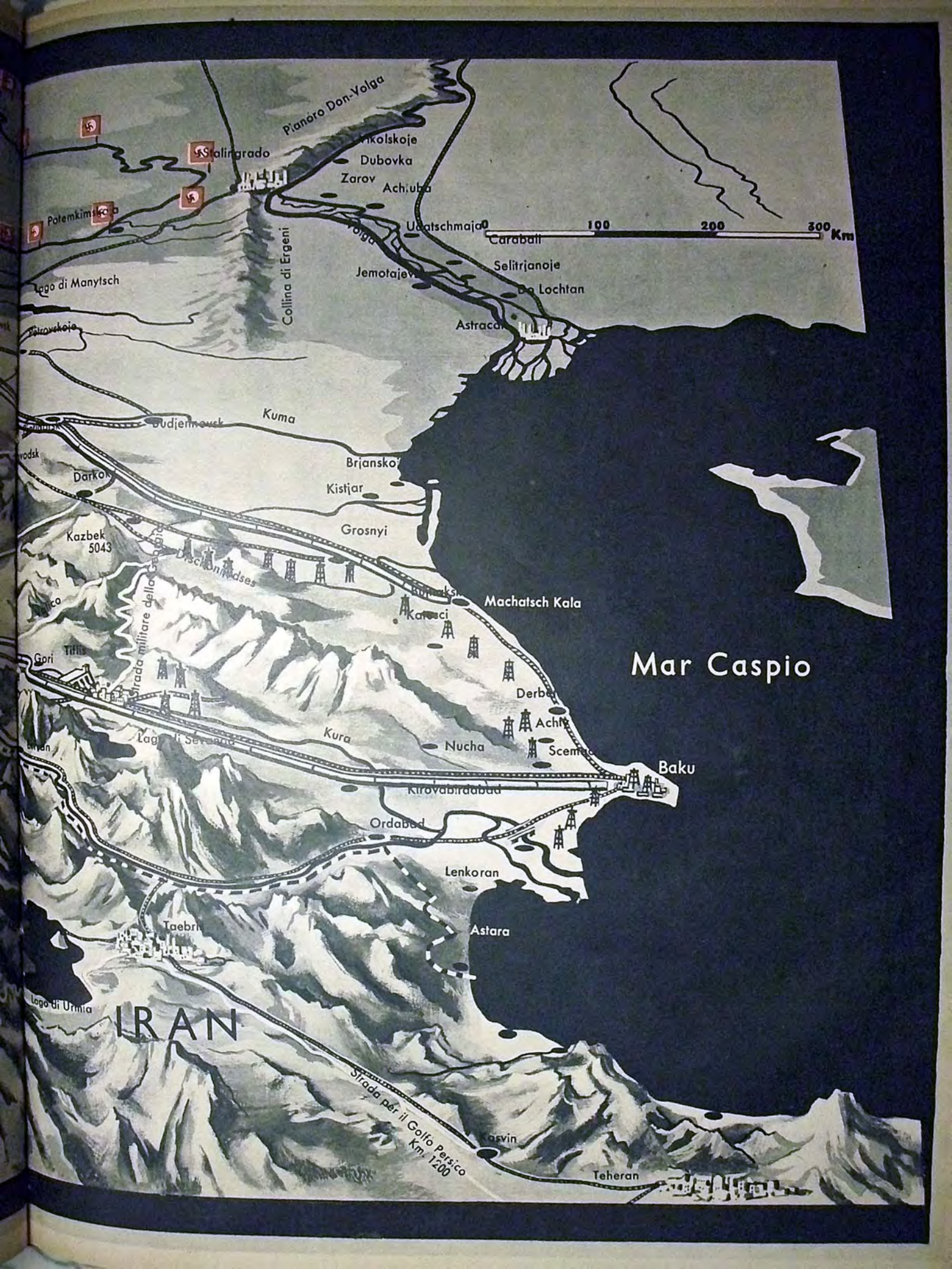
Non si trattava di un pianoforte di particolare pregio, era uno strumento normalissimo, come se ne trovano a centinaia nelle abitazioni delle città tedesche, poichè in Germania la musica è popolarissima dappertutto, e se ne fa non soltanto nelle sale di concerto e nei conservatori, ma anche in ogni casa privata. Il pianoforte in questione poteva essere stato acquistato dieci o venti anni fa; forse qualcuno l'aveva lasciato in eredità ai figli... Di sera e nei giorni di festa sulla sua tastiera correvano melodie allegre o classiche, dei bambini lo strimpellavano nelle loro prime esercitazioni dal ritmo duro e troncato, e poi... poi in quella notte d'incursione aerea nemica il pianoforte fu il protagonista di una vicenda straordinaria. Una bomba, scoppiando molto vicino ad una casa, ne squarciò e sconquassò le pareti, e proiettò il pianoforte nella strada, su di un mucchio di macerie e di calcinacci. Quella, per gli abitanti di Colonia, non fu certo una notte allegra: la loro bella città bruciava ed era stata distrutta in più punti. Ma essi non si lasciarono sopraffare dalla paura e dallo sgomento, e, come si racconta, sotto la tempesta di schegge delle granate della contraerea, al barlume delle case incendiate, un abitante, visto il pianoforte ritto in mezzo alla strada, gli si avvicinò senz'altro e, in omaggio ai mucchi di macerie, suonò l'antica canzonetta di Colonia: «È andata ancora bene...»



Un'impresa simbolica

Esuberanti di forza e di gioventù, le truppe alpine germaniche hanno coronato le gesta compiute per la conquista del Caucaso con un'impresa simbolica: la scalata all'Elbrus che, elevandosi a 5630 metri, è la più alta vetta di quella catena. La nostra fotografia mostra il tenente Spindler, cavaliere della Croce di ferro, che è stato uno dei capi dell'impresa, dopo la discesa. Il noto alpinista tedesco si è tolto la maschera per l'ossigeno e si concede un breve riposo. Dietro di lui si vede la vetta dell'Elbrus, con la caratteristica nube che si forma intorno per effetto di correnti aeree ascendenti

Foto PK - Corrispondente di Guerra Kibischke



Pianoro Don-Volga

Stalingrado

Nikolskoje
Dubovka
Zarov
Ach,uba

100 200 300 Km

Potemkinskaja

Lago di Manytsch

Collina di Ergeni

Volga
Uvatschmajoo
Caraball
Selitrjanoje
Do Lochtan
Astraca

Kuma

Budjennovck

Brijanskoj

Darko

Kistjar

Grosnyi

Kazbek 5043

Strada militare della Caucasia

Dschubidses

Machatsch Kala

Mar Caspio

Karabaci

Derbe

Achty

Nucha

Scemra

Baku

Lago di Sevan

Kura

Kirovabirdabad

Ordabad

Lenkoran

Astara

IRAN

Taebri

Lago di Urmia

Strada per il Golfo Persico
Km. 1200

Arvin

Teheran



Fanteria slovacca sulla strada dell'avanzata. Il giovane esercito del piccolo popolo dei Carpazi Occidentali e del Danubio può vantare una grande tradizione guerriera. Dei soldati slovacchi si sono affermati militarmente combattendo agli ordini del Principe Eugenio

Figli del Tatra nel Caucaso

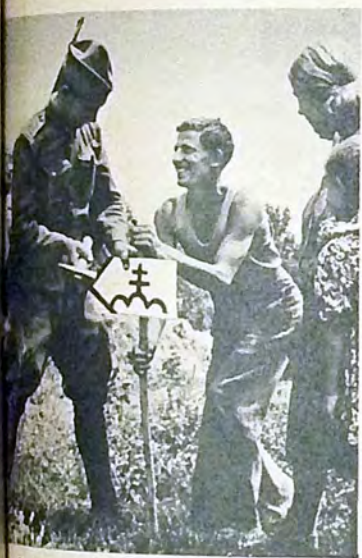
„Signal“ in visita presso la divisione celere slovacca del fronte orientale

Fotografie: PK. Cronista di guerra Pabel

↑ Soldati della divisione celere slovacca combattono in un campo di granoturco. Nel folto campo di granoturco che deve venire "rastrellato" ci sono stati dei colpi di arma da fuoco. Un sottufficiale del reparto che sta effettuando il rastrellamento, è accorso da un ferito che aveva invocato aiuto, e, attraverso il granoturco alto quanto un uomo, lo porta dai sanitari che gli prodigheranno le prime cure ↓



Il Generale Turanec comandante della divisione celere slovacca, cavaliere della Croce di ferro, discute la situazione militare col generale Kirchner, comandante di un corpo corazzato germanico. Durante l'avanzata nel Caucaso le formazioni slovacche, proteggendo il fianco delle truppe tedesche, le hanno coadiuvate grandemente



Il simbolo tattico degli Slovacchi. Lo stemma nazionale slovacco, che con i suoi tre archi sotto la doppia croce, rappresenta simbolicamente le tre catene di montagne della Slovacchia. Tatra, Matra e Fatra, indica la via alla divisione

Un singolare incontro. Durante un'esplorazione del terreno, il capo di un reparto avanzato s'imbatte nel primo chirghiso



Avanti!

UFFICIALI FINNICI

piccolo esercito finnico, con la sua eroica lotta contro il bolscevismo, ha richiamato sopra di sé gli sguardi del mondo. L'autore di questo articolo il quale è stato a lungo sul fronte finnico, studia i motivi e le cause dei successi della Finlandia, illustra la mentalità di quel popolo eroico, mostra la reciproca devozione che lega ufficiali e soldati, ed espone come si svolge la preparazione degli ufficiali

A volte, accanto al fuoco o raccolti nei ricoveri, i soldati finnici si raccontano dei loro ufficiali. Così fanno, probabilmente i soldati di tutti gli eserciti combattenti — eccetto le truppe bolsceviche, che nel loro abbruttimento non trovano nulla da dire dei propri capi. E a volte gli ufficiali finnici si trovano accanto al fuoco coi loro soldati, senza che quei tranquilli colloqui s'interrompano. Un giorno sentii un soldato che domandava al suo maggiore: «Come fate, signor maggiore, a non restar mai ferito? Eppure andate spesso avanti ritto, mentre noi tutti cerchiamo la minima gobba del terreno; poi vi vediamo a un tratto a terra e pensiamo tutti: ora è finita; poi, invece, vi rialzate illeso e dite con tutta calma: 'E' tempo perso, dirigere contro di me una sparatoria simile!' Dite, signor maggiore, come fate?» Il maggiore sorrise e rimase un po' sopra pensiero. Infine disse: «Non lo so nemmeno io. Devo essere un gran vigliacco. Ma è difficile guarire da questo difetto.» I soldati si torcevano dalle risa: il maggiore aveva inventato la più bella freddura di tutta la guerra. Se ne parla, accanto al fuoco, per intere settimane. Si discute con tutta serietà se sia possibile avanzare contro il nemico, per viltà, a quella maniera: i finlandesi, infatti, sono tutti un tantino portati a filosofare, e in ogni cosa vogliono vederli chiaro. Infine uno dice: «Non avete veduto come rideva sotto i baffi?» E tutti giù, una risata. Il maggiore è soprannominato, nel battaglione, «il vigliacco»; ma se uno pronuncia questa parola, l'altro ride o dice: «Vigliacchi come lui, ce ne vorrebbe!» Oppure: «Se quella è viltà, come è fatto il coraggio?» Nessuno sa rispondere. Uno osserva, con sapienza salomonica: «Lo sapremo quando arriveremo al Mar Bianco...»

La via del successo

Le parole del maggiore rispecchiano moltissimo della mentalità dei finlandesi al fronte. Sebbene molti criteri dell'istruzione e della tattica dell'esercito finnico e specialmente l'addestramento degli ufficiali finnici tradiscano l'origine tedesca, tuttavia il carattere finnico è diverso dal tedesco, diversa è la terra e quindi anche il campo di battaglia, e così è alquanto diversa la mentalità finnica. Di questi tre fattori, d'importanza decisiva in guerra, anche gli ufficiali finnici entusiasti dell'esercito tedesco si resero conto tempestivamente, e modificarono analogamente la loro prassi. L'esercito finnico odierno, con le sue truppe validissime e coi suoi valentissimi ufficiali, sia in servizio attivo sia di complemento, è il risultato dell'esperienza rettamente applicata.

Teorici e ufficiali dell'Odmark

Nell'ufficialità si distinguono nettamente tre tipi principali: il combattente pratico, il teorico e l'ufficiale di stato maggiore — attuale o futuro — in cui si assommano perfettamente le doti teoriche e pratiche. Il più raro, nell'esercito finnico, è il puro teorico. Un piccolo esercito ha vivissimo bisogno di specialisti, come uno grande, ma richiede sempre da parte loro, quale ovvio requisito, una ricca esperienza; così avviene che sul fronte finnico troviamo anche insegnanti della Scuola di guerra, o noti scrittori di cose militari, al comando di un battaglione o di un reggimento. Applicare personalmente la teoria: tale sembra l'aspirazione dei più fra i tattici finnici o fra i teorici d'altre branche dell'arte militare. E la varietà dei fronti ne offre ampia occasione, al pari del dinamismo della strategia finnica, che non ha nulla di aprioristico e di rigido, anzi si adatta in tutto elasticamente alle necessità e circostanze che si presentano. A ciò si aggiunge che spesso anche un comandante di battaglione deve fare assolutamente da sé, prendendo decisioni di portata addirittura strategica, oltre che tattica.

Ma sono esigenze a cui specialmente l'ufficiale finnico che ha l'esperienza del fronte, col suo spirito pratico, sa corrispondere ottimamente. Esso viene designato dai soldati finnici con la qualifica d'onore di ufficiale cacciatore o dell'Odmark. Chi viene così chiamato dai suoi soldati al fronte, quasi direi con reverenza, appartiene al fior fiore dell'ufficialità finnica. È un titolo d'onore attribuito anche a molti ufficiali di complemento. Sono uomini che hanno familiarissimo il teatro d'operazioni che è tipico per la Finlandia. Essi sanno interpretare tutti i segni e le tracce della foresta: d'ogni corso d'acqua trovano istintivamente il miglior passaggio, hanno occhi d'aquila e un senso sicurissimo del momento d'agire, disdegnano recarsi in licenza nelle città, restano sempre coi propri soldati, dedicano loro tutto il cuore. Sono per lo più sciatori e sportivi fenomenali, sanno catturare i salmoni e dar la caccia agli orsi, attrarre i bolscevichi in un agguato e sono di una resistenza a tutta prova. Dotati per natura di tale resistenza, i finlandesi ne fanno un ovvio requisito dei loro ufficiali combattenti. Anche in altri eserciti possono presentarsi esigenze simili, ma non sempre il teatro della guerra le impone in così alta misura come la foresta vergine finnica o l'Odmark careliana nell'inverno. L'ufficiale finnico ha il vantaggio di potersi preparare fin dalla pace agli sforzi e ai compiti bellici speciali che dovrà affrontare: egli sa, infatti, dove deve difendere la sua patria. Ma sono requisiti che non si limitano agli ufficiali inferiori del fronte: essi riguar-

dano anche i generali. Il numero degli ufficiali dell'Odmark, dall'aspirante fino al generale, è altissimo, mentre è scarso quello degli ufficiali che non sono altrettanto dotati per la guerra nella foresta vergine, avendo finora vissuto lungi dalle foreste e dalle acque, nelle città della Finlandia, anche se cittadino, infatti, il finlandese sente sempre l'attrattiva del lago e della selva.

Cernita severa

Non è facile diventar generale in un piccolo esercito. Il processo di selezione è più severo che in uno vasto; negli alti comandi si richiedono capacità e nozioni elevatissime. Da ogni ufficiale si richiede che sia espertissimo del comando pratico degli uomini, qualunque sia la via assegnatagli per le sue doti e la sua esperienza. Il Capo di stato maggiore di questa divisione, per esempio, sarebbe degno di funzioni più cospicue. Ma bisogna considerare che, sul fronte finnico, alla divisione spetta molto spesso il compito che, su altri fronti, assolve un intero Corpo d'armata. I compiti si spostano, diventano molto più minuziosi di ciò che sono, altrove, quelli di un comando di divisione. Bisogna fare assegnamento, tatticamente, su ciascun combattente e su gruppi speciali in ciascuna compagnia. Il Capo di stato maggiore conosce bene tutta la sua responsabilità, che a volte oltrepassa di molto quella dei compiti ordinari di una divisione. Tutti i generali che ho conosciuti dell'esercito finnico erano fregiati del distintivo del 27° Cacciatori della prima guerra mondiale: erano cioè forniti, a fondamento della loro provata arte di comandanti, della ricca esperienza bellica dell'esercito tedesco.

Non manca nell'esercito finnico l'aspirante sbarazzino e sempre allegro, il ragazzo valoroso che partecipa a tutte le pattuglie e il benemerito veterano, ufficiale di complemento. Il soldato finnico proviene per lo più dalle regioni selvose: è battelliere, contadino, boscaiolo; operaio industriale, è legato alla sua terra, e anche in pace, al pari dell'ufficiale, presta servizio nella milizia. Di qui quell'omogeneità tra ufficiali e truppa, che viene vieppiù accresciuta dal fatto che il soldato finnico è per natura dotato di modestia e di tatto, e ravvisa nel suo superiore il capo provetto e il camerata esperto e generoso.

Mannerheim

Senza tale eccellente materiale umano e senza tale perfetta collaborazione non sarebbe immaginabile la grandiosa affermazione bellica della Finlandia. L'armonia tra gli uomini e i loro compiti si estende fino alle più alte gerarchie dell'esercito. Al quartier generale del Maresciallo di Finlandia la maggior parte degli ufficiali porta il distintivo della prima linea ed il Capo di stato maggiore delle Forze armate finniche, generale Heinrichs, ha anche fama d'essere uno dei più valorosi combattenti. Quanto al Maresciallo, il barone Mannerheim, egli è caro a tutti i suoi soldati. Il suo ritratto si trova in ogni fortino improvvisato, in ogni casa della Finlandia. In lui s'incarna la fede di un piccolo popolo nel proprio esercito forte e invincibile, la fede in una pace giusta per la Finlandia. Gli ufficiali finnici, esemplari per il carattere e per le loro imprese, sapranno assicurarci la pace insieme coi propri soldati.

Uccello d'artificio micidiale

Uccello di morte di un consiglio tedesco in navigazione. Manna hanno accertato la presenza di motosiluranti britanniche. Non appena la abbagliante luce al centro dei proiettili luminosi (n. foto in prima pagina) si scorgono per alcuni minuti il nemico, da tutte le parti da fuoco i proiettili traccianti incominciano a colpire l'avversario. Le tracce luminose della fotografia sono state prodotte dalle salve dell'unità su cui è abbarrato il corrispondente, mentre quelle luminose, al centro, sono i colpi di un'altra nave di scorta. Fotografia PK. — Corrispondente Eichen





Il feldmaresciallo
C.G. MANNERHEIM

*«Per le vostre mirabili imprese vi
spetta il titolo onorifico di maggiore
soldato della nostra storia militare.»*

*(dall'indirizzo augurale rivolto
dalla Finlandia al feldmare-
sciallo in occasione del suo
settantacinquesimo genetliaco)*



Il quarto tentativo di sbarco degli inglesi:

DIEPPE

Primo tentativo: fatto il 28.3.42 a San Nazaire e fallito dopo tre ore
 Secondo tentativo: avvenuto il 23.4.42 a sud di Boulogne e fallito dopo otto minuti
 Terzo tentativo: il 4.6.42 sulla costa della Manica, fallito dopo mezz'ora

SECRET
 COPY NO. 37

«Signal», come ha già fatto per tentativi analoghi di sbarco, riferisce oggi anche su quello di Dieppe, ossia sull'impresa «Jubilee», come viene denominata negli incartamenti segreti del Quartiere generale britannico. Può darsi che vengano fatti altri tentativi di costituire un secondo fronte, o che si voglia dar prova della volontà di costituirlo, mediante azioni isolate di gruppi d'assalto più o meno numerosi. Può darsi anche che un futuro tentativo sia destinato ad avere un successo iniziale maggiore di quanto sia avvenuto per gli altri. Ma al successo iniziale farà seguito in tal caso una più dura disfatta.

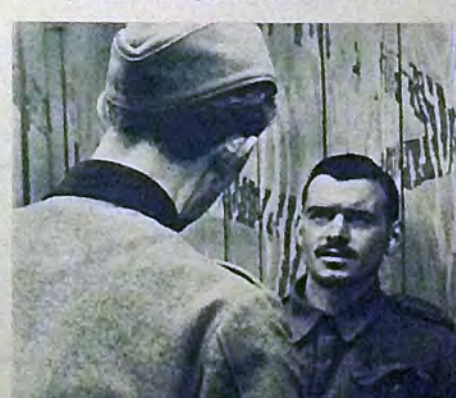
L'impresa «Jubilee» ha richiesto dieci mesi di preparativi. Sono stati costruiti appositi carri d'assalto e grossi battelli a motore destinati al trasporto dei carri armati, muniti di passerelle di sbarco. Per mesi interi si sono fatte esercitazioni su di un terreno che si riteneva assomigliante a quello delle adiacenze di Dieppe. E il 19 di agosto, alle 6 del mattino, il primo soldato canadese poneva piede sul suolo francese. Alle 2 del pomeriggio il tentativo era fallito.

Una flottiglia scompaginata si ritirava disordinatamente e penosamente verso la costa della Gran Bretagna; sulla superficie del mare non si vedevano che rottami, la spiaggia era cosparsa delle carcasse di tutti i carri armati inglesi sbarcati, e di centinaia di morti; inoltre, abbandonati a terra dalla flotta, più di 2000 soldati canadesi venivano avviati alla prigionia.

«Dieppe si trova saldamente in mano agli inglesi», ha annunciato la radio britannica il 19 agosto, alle dieci del mattino. «Signal» è in grado di rivelare come fu diramata una simile notizia: il messaggio, trasmesso da un soldato canadese che recava sul dorso a guisa di zaino un apparecchio radio-trasmittente e che in seguito è stato catturato, era in verità il seguente: «Penetrati nella città di Dieppe».

In queste lotta, le simpatie della popolazione francese sono state dalla parte delle truppe tedesche. Questa è una realtà che è stata constatata inequivocabilmente, e giova dirlo.

Per ricompensare questo atteggiamento della popolazione di Dieppe, il Führer ha ordinato che i prigionieri di guerra francesi di quella regione vengano liberati. Inoltre, è stato fatto a tutti i comuni della zona un dono di 10 milioni di franchi.



I cronisti di guerra di „Signal” apprendono in tutti i loro particolari lo svolgimento dei combattimenti

Il tenente Oldenburg, che col suo gruppo d'assalto ha posto la parola d'ordine all'episodio di Dieppe, descrive al nostro disegnatore la conclusione della lotta. Gli ultimi canadesi si venivano incontro, con le mani in alto, attraverso i reticolati

Il nostro fotografo interroga dei prigionieri inglesi

«Perché erano quasi tutti canadesi?» La domanda mette in imbarazzo questi vecchi soldati di mestiere, che sono già stati nelle Indie ed in Cina e che qui facevano parte del comando britannico. Si trovano in una situazione spiacevole e tacitano

Una volta tanto, il sole d'Africa è gradito.

OPERATION "JUBILEE" DETAILED MILITARY PLAN.

INDEX

INFORMATION.

- Para 1 - Enemy.
- Para 2 - Own troops.

DEFINITION.

Para 3

METHOD.

- Para 4 - Phase:
 - I - Embarkation.
 - II - Assault and Occupation.
 - III - Engineer Demolition Tasks.
 - IV - Withdrawal and Re-Embarkation.
 - V - Disembarkation and Dispersal in ENGLAND.
- Para 5 - Time Table.
- Para 6 - Zero.
- Para 7 - Delay in Touch Down for Main Assault.
- Para 8 - Command of Forces Participating.
- Para 9 - Chain of Command - Military Forces.
- Para 10 - Distribution of Commanders and Staffs in H.Q. Ships.
- Para 11 - Beach Organisation and A.A. Defence Ashore.
- Para 12 - Timing Signal for Major Demolitions in Beach Area.
- Para 13 - Intelligence Plan and Instructions for search of JUBILEE.
- Para 14 - Naval Orders.
- Para 15 - R.A.F. Orders.
- Para 16 - Press, Official Observers and Special Parties.
- Para 17 - Identification and Recognition.
- Para 18 - Documents & Papers carried ashore.
- Para 19 - French Nationals.
- Para 20 - Looting.

ADMINISTRATION.

Para 21

INTERCOMMUNICATION.

- Para 22
- Para 23 - Liaison.
- Para 24 - Reference Code Words and Spots.

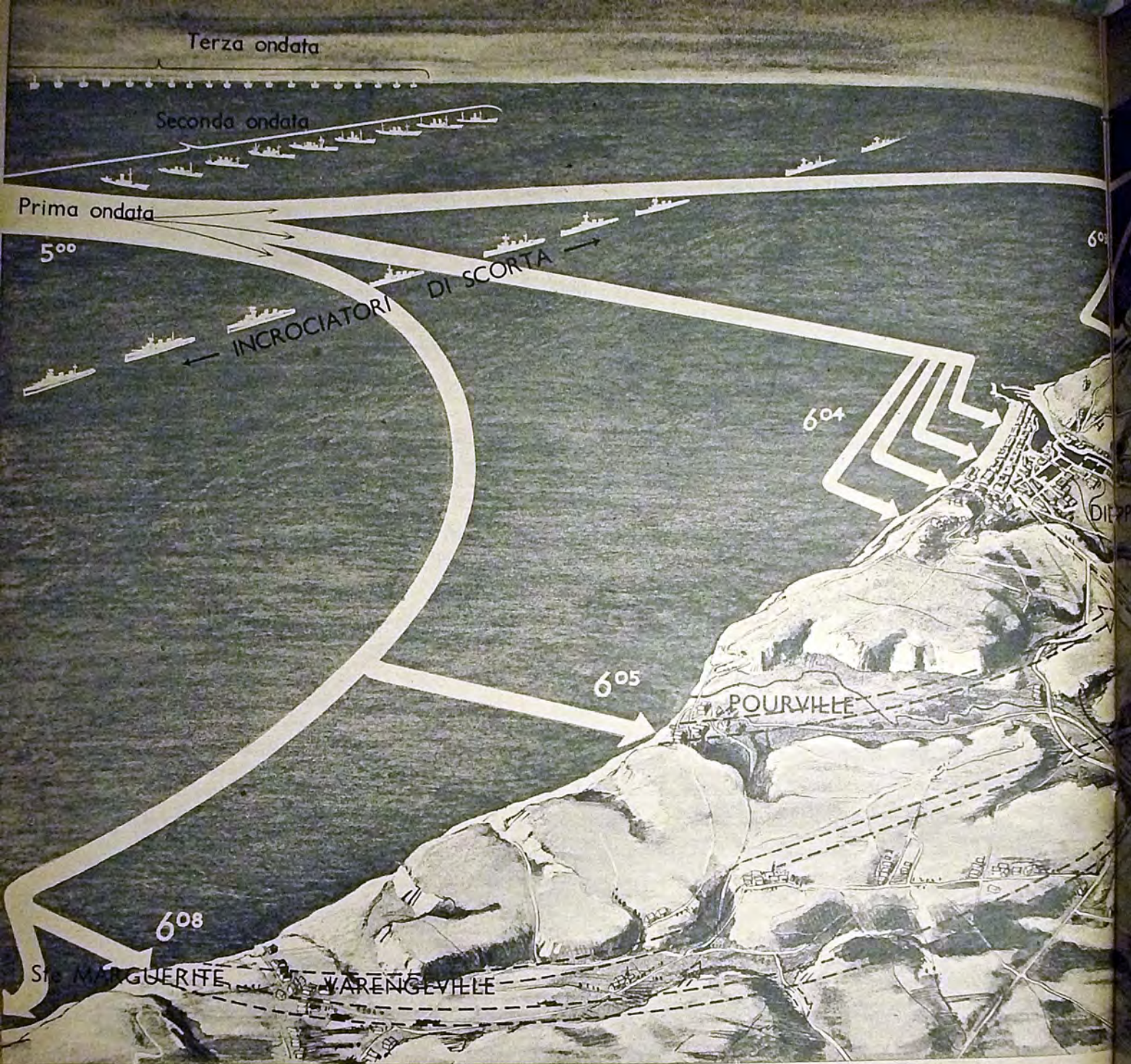
Un documento di cui gli Inglesi negano l'esistenza: Due pagine dell'ordine d'operazioni di Dieppe, caduto in mano dei tedeschi. Esso è composto di trenta pagine e, prudentemente, elenca anche le misure da prendere in caso di fallimento dell'impresa o di una eventuale ritirata

25. All those quoted in this operation order and operations order shall be operational with ships official time (ZULU).

26. In appreciation of alternative courses open to the beach parties on landing to help the ships during the passage to the beach at Jubilee 'X'.

27. If the operation has to be cancelled after the ships have the decision must be made before 0200 hours. The reason for this information will be passed to land force in appropriate Table of Code Words and Special Signals.

SECRET
 COPY NO. 37



Lo schieramento ed il piano di attacco di Dieppe, ricostruito in base agli incertamenti catturati ed alle deposizioni dei prigionieri

QUESTO ERA IL PIANO D'INVASIONE ...



Su delle navi da trasporto scaglionate in tre ondate e protette da cacciatorpediniere e da incrociatori, l'armata destinata all'invasione doveva giungere prima dell'alba in prossimità della costa francese, all'altezza di Dieppe. Aerei da combattimento ed artiglierie navali dovevano, tenendo in isacco la difesa, favorire lo sbarco, da farsi prima dell'alba con battelli costruiti appositamente, della prima ondata, della forza di una divisione. La data del 19 agosto era stata scelta per due ragioni: in primo luogo, l'alta marea nell'ora stabilita del giorno d'attacco, era assai sensibile e, secondariamente, c'era la luna nuova. L'impresa «Jubilee», così chiamata dal Comando supremo britannico, che aveva richiesto dieci mesi di preparativi e di esercitazioni, doveva colpire le truppe tedesche come un fulmine a ciel sereno: d'improvviso.

1. La sorpresa non è riuscita. La flottiglia inglese è stata scoperta ed affrontata già ancora al largo da navi vedetta della Marina da guerra germanica. Infatti, quando gli inglesi poterono giungere in prossimità della costa francese faceva già chiaro, e la difesa costiera germanica era già in stato d'allarme.

2. I quattro gruppi delle ali sono stati investiti e distrutti dal fuoco tedesco già sulla spiaggia. Presso Berneval alcuni soldati britannici hanno potuto raggiungere una gola ed avanzare per qualche centinaio di metri, ma anch'essi sono stati messi fuori combattimento dalle bombe dei tedeschi.

3. Anche sulla spiaggia di Dieppe, (vedi fotografia a sinistra) perno della manovra, gli inglesi hanno subito una durissima sconfitta. Tutta la lotta si è svolta sul breve tratto di spiaggia orlato di bianco. Nessun carro armato e nessun fante ha potuto andare oltre. La fanteria è stata investita sui fianchi dal fuoco delle mitragliatrici, e già durante i primi dieci minuti sono caduti centinaia di soldati britannici, mentre gli scampati hanno cercato riparo nell'angolo morto del fossato anticarro. I carri armati annaspavano nella ghiaia della spiaggia senza poter avanzare e rimanendovi arenati,

cosicché l'artiglieria anticarro tedesca, la cui precisione di tiro è ben nota, aveva buon gioco nel far saltare i loro cingoli. Le riserve inglesi, che si trovavano al largo e dovevano frattanto sostenere asprissimi duelli aerei e d'artiglieria, avevano subito gravissime perdite: 127 aeroplani, 4 cacciatorpediniere, 2 torpediniere, 1 Mas e sette trasporti sono finiti in fondo al mare, e 4 incrociatori, 4 cacciatorpediniere, 4 Mas e 5 navi trasporto sono stati danneggiati. Dopo cinque ore di lotta, alle 11, l'impresa «Jubilee» era fallita, e dopo otto ore, alle 2 del pomeriggio, con la fuga delle navi britanniche e con la cattura degli ultimi canadesi sbarcati, essa era liquidata.



Disegno
PK. Cronista di guerra Liska
Fotografie:
PK. Cronista di guerra Kennweg

I britannici sbarcati agli estremi limiti dell'ala sinistra e di quella destra dovevano aggirare Dieppe, formando un semicerchio, per rinecongiungersi quindi ed attaccare la città alle spalle. Lo stesso ordine valeva per le truppe che dovevano sbarcare a Bain ed a Pourville.

Il centro dell'azione avrebbe dovuto essere la spiaggia di Dieppe ove, unitamente alla fanteria, dovevano sbarcare dei carri armati i quali, dopo esser penetrati nella città, dovevano raggiungere la strada di Le Havre e quella di Abbeville. La fanteria doveva penetrare nella città e riunirsi alle altre truppe. Se l'azione progettata fosse riuscita, sarebbe stata costituita una testa di ponte, sotto la cui protezione avrebbe potuto svolgersi, completamente al sicuro da ogni sorpresa, anche lo sbarco della seconda e della terza ondata.



Come è finito il tentativo d'invasione di Dieppe



Die deutsche Ordnungspolizei auf Wacht vor Leningrad

Un aspetto singolare di questa guerra: degli agenti di polizia tedeschi, perfettamente equipaggiati, in una località sovietica delle prime linee. Dal marzo di quest'anno, battaglioni di agenti di polizia combattono a fianco dei soldati dell'esercito nelle posizioni che circondano Leningrado. La nostra fotografia mostra una compagnia che, dopo un corpo a corpo durato 24 ore, ha ricacciato indietro i sovietici. Il comandante del battaglione esprime alla compagnia il proprio plauso. Domani essa ritornerà nelle sue posizioni avanzate

POLIZEI ganz anders

Reparti combattenti di polizia

„Signal“ schildert in diesem Wort- und Bildbericht von PK.-Kriegsberichter Kenneweg und Kiaulehn den Kriegseinsatz der deutschen Ordnungspolizei. Der deutsche „Schupo“ (Abkürzung für Schutzpolizei) als Angehöriger der Ordnungspolizei ist der einzige Polizist der Welt, der in eigenen Formationen an der vordersten Front kämpft. Im Gegensatz zum Bobby ist der deutsche Polizist ein Allroundkämpfer, in allen Disziplinen des Krieges und des Friedens geübt



Ein rührendes Bildchen, das jeder kennt und das man jeden Tag in jeder europäischen Stadt beobachten kann: Ein Polizist führt, wie der heilige Christophorus, ein Kindlein durch die Wogen des Verkehrs.

Jetzt aber ein anderes Bild, das kaum einer kennt und das man nur innerhalb der Grenzen, und zwar an den äußersten Grenzen des deutschen Machtbereichs sehen kann: In den Schützengraben vor Leningrad steht bis zum Bauch im Wasser ein Wachtmeister, duelliert sich mit den sowjetischen Scharfschützen, richtet die Kanone auf die Panzerwagen, die immer wieder versuchen, den eisernen Ring um Leningrad zu durchbrechen.

Im Olympiajahr 1936

stellte sich dieser neue Menschentyp der Welt zum erstenmal vor. Es waren muskulöse, behende Männer in weißen Uniformen und mit glattrasierten Gesichtern, die kaum ein schmales Bärtchen zierte.

Ein Mangel war zunächst ihre Besonderheit und ihr Vorzug, sie trugen keine Gummiknäpfe, wie sie ihre Kollegen in den meisten anderen Ländern haben. Man konnte sie nicht nur als Hüter des Verkehrs und als Dolmetscher beobachten, sondern auch als olympische Athleten, die sich viele Medaillen eroberten. In diesem Kriege traten sie zum erstenmal als Waffenträger auf und als Frontkämpfer von so reichhaltiger Mannigfaltigkeit, daß es bei-

←
Gli ultimi cartelli stradali prima di Leningrado. Fino al centro della città ci sono 29 chilometri, ma già a dieci chilometri da questo palo si trovano Uritzka e Staro Panovo, due sobborghi di Leningrado, collegati ad essa per mezzo di tranvie. Lungo la loro periferia orientale si trovano i principali apprestamenti tedeschi, dove la compagnia ha sostenuto per ben 24 ore un'aspra lotta

→
Un attacco di stuka contro Leningrado. Da questa postazione si possono discernere chiaramente i cantieri, le chiese, le pompose sedi del partito e, col cannocchiale, pure vetture e persone. Se il vento soffiava in direzione favorevole si ode perfino l'urlo delle sirene della difesa contraria

Un quadro commovente, noto a tutti e che si può osservare giornalmente in ogni capitale europea è il seguente: un poliziotto che, simile a San Cristoforo, conduce per mano un bambino attraverso la fumana della circolazione cittadina.

Ed ora invece un altro quadro, conosciuto quasi da nessuno e che si può osservare soltanto là dove sono dei tedeschi; nelle trincee davanti a Leningrado, un poliziotto, immerso nell'acqua fino alla cintura, si batte coi tiratori scelti sovietici, e punta il suo cannone contro i carri armati nemici che rinnovano continuamente i tentativi per spezzare il cerchio d'acciaio che cinge la città.

Il poliziotto tedesco che oggi fa da guida al bambino ed al cieco nel traffico di una via movimentata e che domani, con la pistola mitragliatrice in pugno, combatte in prima linea, è un' apparizione nuova ed ancora poco nota. Questo nuovo tipo di agente è stato conosciuto per la prima volta dal mondo nell'ultimo anno olimpionico, nel 1936. Erano elementi agili e muscolosi, dal volto completamente sbarbato, indossanti candidi uniformi. Allora li potevamo osservare non soltanto nel mentre sorvegliavano il traffico e facevano da interpreti, ma anche sotto l'aspetto di atleti olimpionici, quando conquistarono parecchie medaglie.

In questa guerra essi hanno fatto per la prima volta la loro apparizione sui campi di battaglia, in qualità di combattenti su cui si può fare assegnamento in ogni circostanza, e sarebbe troppo lungo elencare tutto ciò che essi fanno e sono in grado di fare.

Il poliziotto tedesco si distingue essenzialmente — se si escludono forse i carabinieri italiani — da tutti i suoi colleghi del mondo. Il poliziotto tedesco non è l'autorità, ma lo stesso popolo tedesco, ed il servizio di polizia non è tanto al servizio dell'autorità, quanto del popolo. Il poliziotto germanico di oggi non è solo un funzionario, ma è un soldato e per di più un soldato politico.

Il popolo germanico spera di poter presto riavere in patria questi bravi ragazzi che ora si trovano nelle trincee o che, dietro il fronte, combattono gli incendi dei pozzi di petrolio ed il banditismo, che rendono innocui i partigiani ed i paracadutisti nemici; che riescano al lavoro le popolazioni dei territori occupati e che le aiutano ad organizzare la difesa passiva contro le insidie della guerra aerea: tutto il popolo germanico spera di rivederli presto nella loro litéwka bianca o nel leggero costume sportivo, circondati da una nuova aureola di gloria ed animati dal fuoco olimpionico.



Autotrasportati nelle nuove posizioni. Il distintivo del copricapo è l'unico contrassegno che distingue il poliziotto, che indossa una giubba mimetica, dagli altri soldati dell'esercito, poiché esso ha le medesime armi, assolve gli stessi compiti e combatte come ogni altro fante



Agenti di polizia raccontano episodi della lotta nell'abitato di Staro Panovo

Per ben ventiquattr'ore», narra il capitano Pötke. «abbiamo combattuto per il possesso di ogni casa con moschetti, pistole, bombe a mano e daghe. Durante la notte la situazione divenne improvvisamente critica, giacché non eravamo più in grado di distinguere i nostri dagli avversari. Mescolati come eravamo ai sovietici, potevamo riconoscerci solo dalla voce. Richiamai e rispose fulminei, poichè altrimenti la scarica non tardava»

Per tre ore prigioniero dei sovietici. Il maresciallo Ferber, sperduto fra le tante macerie ed allontanatosi dai propri camerati, vide improvvisamente spianarsi contro di lui dieci fucili sovietici. «Essi mi hanno trascinato alcune strade più addietro, ma non chiedetemi come» narra egli. «A suon di calci nella schiena e dandomi botte col calcio del moschetto sul capo. Ma per fortuna, da buon renano, ho la pelle dura, e quando incominciò ad imbrunire sono riuscito a fuggire!»

«Questi bravi stivaloni, racconta il maresciallo Schmeer, dopo aver prestato servizio su un salvagente di Coblenza, hanno marciato fedelmente con me, attraverso la Lorena e la Francia, ma ora un cane di bolscevico me li ha perforati.» Ed il medico gli ha estratto appena al mattino seguente la scheggia conficcata nel polpacchio, poichè il maresciallo Schmeer non aveva avuto tempo prima



«Siamo quasi tutti della medesima regione» soggiunge il maresciallo Nicodemus. «Le nostre mogli si conoscono, i nostri ragazzi frequentano la stessa scuola; tutto ciò contribuisce a rinsaldare il nostro cameratismo. Noi parliamo però anche lo stesso dialetto, il che ebbe una grande importanza ieri notte poichè i bolscevichi tentarono di trarci talvolta in inganno. Però il mio modo di pronunciare «camerata» differisce troppo dal nostro

«Spesso abbiamo bestemmiato come turchi, confessa il maresciallo P. quando, nel periodo d'addestramento dovevamo recarci in piazza d'armi, oppure sul terreno delle esercitazioni. Che diamine, eravamo agenti di polizia, e non dei soldati!» Ma il maresciallo P. ha dato prova di essere anche un ottimo soldato, e durante i combattimenti di Staro Panovo, ha comandato un reparto d'assalto che ha catturato 40 russi. Ferito, è rimasto presso i suoi uomini fino alla conclusione della lotta

«Accanto al nastrino della Croce di ferro» spiega il distintivo di agente di polizia. Nonostante i suoi 46 anni il maresciallo Egner è ancora agile come uno scoiattolo, afferma il suo capo plotone. «Quando ero portaordini al comando di battaglione, narra egli, dovevo percorrere anche dieci volte la medesima strada, battuta spesso da una gragnuola infernale»

nahe langweilig ist, zu erzählen, was sie alles tun und was sie alles können. Sie stürmen nicht nur wie jeder andere Soldat, sondern sie sind auch Spezialisten in der Bekämpfung von Ölbränden und Räuberbanden. Sie machen Heckenschützen und Fallschirmpringer unschädlich, sichern die

Rollbahnen, die zur Front führen, bauen Straßen und Brücken, setzen zerschlagene Elektrizitätswerke wieder in Betrieb, bewahren Kunstwerke vor der Vernichtung, machen Blindgänger unschädlich und lehren die Bevölkerung der eroberten Gebiete wieder arbeiten und ihre Selbsthilfe

gegen die Schäden des Krieges organisieren. Sie sind heute in der Heimat und morgen an der Front und vertauschen die weiße Litewka so selbstverständlich mit dem feldgrauen Rock, wie sich anderswo ein Bürger vom Sport zum Abend umkleidet...

Jeder Polizist ist der Spiegel seines Volkes

Wo der Polizist ein Organ der Obrigkeit ist und wo sich der Angehörige eines Volkes als Untertan fühlt, da ist der Polizist verhaßt, und das Volk freut sich gutmütig, wenn

Der Polizist einmal Prügel kriegt. Die deutsche Polizei der Monarchie war durch das Wort eines damaligen Berliner Polizeipräsidenten charakterisiert: „Ich warne Neuzugige“.

Der Pickelhaubenpolizist von damals ist längst eine Angelegenheit von Maskeraden und Kostümfesten geworden. Von allen staatlichen Organen ist heute die deutsche Polizei am populärsten. Wenn die Straßensammlungen für das deutsche Winterhilfswerk durchgeführt werden, liegen die Sammelergebnisse der Polizei an der Spitze. Jeder erinnert sich an solchen Tagen, wie ihm die Polizei schon einmal beigegeben hat. Sie holt verirrte Wellensittiche aus den Bäumen, weiß alles, was man wissen muß und schlichtet jeden Streit. In den harten Wintern dieses Krieges kämpfte sie an der Front, aber versorgte auch die Heimat mit Kohlen, befreite die Straßen vom Schnee und sorgte für die Verteilung der Lebensmittel. Sie ist der Spiegel des deutschen Volkes, aber dieser Spiegel ist gerade und glatt. Die deutsche Polizei ist nicht die Obrigkeit, sondern das deutsche Volk selbst.

Die Engländer haben das Schlagwort von der Totalität des Krieges erfunden. In Deutschland hat man dieses Wort immer mit Befremden betrachtet. Der deutschen, auf das Ganze gerichteten Art zu denken, leuchtet es nicht ein, warum nur der Krieg total sein soll und nicht auch der Friede. Der Deutsche will in klaren und durchsichtigen Verhältnissen sein, und so empfindet er das ganze Leben als total, nicht nur einen Teil. Ein Volk, das sich nur in Kriegzeiten zu einer totalen Lebensführung entschließt, kann, nach Meinung der Deutschen, im Frieden nicht aufgeräumt sein, es muß im Friedensleben eines solchen Volkes Mißstände, also Unaufgeräumtheiten, geben, die Lebensräume solcher Menschen können nicht sauber und in Ordnung sein.

Genug der Philosophie, hier soll ja nur gezeigt werden, warum der Deutsche seine Polizei als das Abbild seines Wesens empfindet. Das deutsche Volk wünscht im Frieden ebenso total zu leben wie im Kriege, und dieser Lebenswunsch äußert sich in seiner Polizei, die auch ihre Kriegsaufgaben so mühelos und selbstverständlich erfüllt, wie ihre Friedensarbeit. So mühelos, wie die deutsche Polizei ihre weiße Litewka mit dem feldgrauen Rock vertauscht, findet sich auch das ganze Volk vom Frieden zum Krieg und vom Krieg zum Frieden hinüber. Diese Mühelosigkeit ist nichts als die Frucht des deutschen Denkens von der Totalität des gesamten Lebens, die keine Totalität von Ausnahmzeiten kennt. Aus den Reihen der deutschen Ordnungspolizei sind viele Offiziere und Männer zur Wehrmacht übergetreten.

Einhundtweundzwanzig

Generale

sind ehemalige Angehörige der Polizei und einhundertsechundvierzig Ritterkreuzträger — von denen acht mit dem Eichenlaub dazu geziert sind — entstammen ebenfalls der Polizei.

Aus der Polizei tönen uns heute die beiden Stimmen der Front und der Heimat entgegen, und wer hören kann, der vernimmt immer die gleiche Stimme. Von fast allen Polizisten der Erde, ausgenommen vielleicht dem italienischen Carabinieri, unterscheidet sich der deutsche grundsätzlich. Er ist kein Besoter im alten Sinne, sondern ein Soldat, und zwar ein politischer Soldat. Er ist kein Büffel und Gummiknüppelschwinger, sondern ein Waffenträger. Von seinen Kameraden in der deutschen Wehrmacht unterscheidet ihn nur sein besonderer Auf-

trag. Dieser Auftrag reicht in das zivile Leben und in das Friedensdasein hinein. Ehe davon erzählt wird, ist jedoch eine Zwischenbemerkung notwendig: Die Polizei von der wir hier sprechen, heißt „Ordnungspolizei“.

Ausländische Betrachter des deutschen Lebens verfallen leicht in den Fehler, die gesamte deutsche Polizei schlechtlin für die **SS** zu halten, während die Wirklichkeit klar dargestellt ist durch den Titel, den der Reichsführer **SS** führt, indem er zugleich Reichsführer **SS** und Chef der Deutschen Polizei ist. Polizei und **SS** gehören selbstverständlich zusammen, beide bilden das Schutzstaffel-Korps. Die **SS** (eine Abkürzung für Schutzstaffel) ist eine politische Truppe, zur persönlichen Verfügung Adolf Hitlers gegründet. Zu erzählen, wie sich die Aufgaben der **SS** mit der wachsenden Bedeutung der Bewegung Adolf Hitlers erweitert haben, würde hier zu weit führen. Zum Verständnis ihres Aufbaues sei noch bemerkt, daß auch die Waffen-**SS** ein Teil der Schutzstaffel ist, die für den Kriegseinsatz, als eine der modernsten Kampftruppen, der Wehrmacht unterstellt ist.

Als man an die Neuorganisation der Polizei ging, wurde diese Aufgabe dem Reichsführer **SS** übertragen. Die Polizei gliedert sich in zwei Teile, die Ordnungspolizei und die Sicherheitspolizei. Die Ordnungspolizei trägt den grünen Rock, die Sicherheitspolizei im allgemeinen die feldgraue Uniform der **SS**. Der Sicherheitspolizei obliegt der Kampf gegen das Verbrechen in jeder Form. Ihr ist die Kriminalpolizei, die Geheime Staatspolizei und der sogenannte „SD“, der Sicherheitsdienst, angegliedert. Obwohl der Ausbruch des Krieges die Polizei noch in ihren letzten Reformarbeiten fand, darf man ihre Neuordnung doch in großen Zügen als abgeschlossen betrachten. Besonders am Charakter der Ordnungspolizei wird sich nichts mehr ändern. Der Chef der Ordnungspolizei ist **SS**-Oberst-Gruppenführer und Generaloberst der Polizei Daluge, z. Z. außerdem stellvertretender Reichsprotector in Prag.

Zur Ordnungspolizei gehören die Schutzpolizei in den Städten, die Gendarmerie auf dem Lande, die Feuerschutzpolizei, die Freiwilligen Feuerwehren und die Technische Nothilfe. Die Technische Nothilfe ist eine ehemals nicht staatliche Organisation technisch ausgebildeter Menschen, die der Verhütung und Wiedergutmachung von Sabotageakten und Streikschäden gewidmet war. Auch sie wird heute an allen Fronten eingesetzt. Daß z. B. die Freiwilligen Feuerwehren und die Technische Nothilfe, beides Organisationen von ursprünglich nicht behördlichem Charakter, heute zur Ordnungspolizei gehören, läßt den neuartigen Charakter der deutschen Polizei erkennen. Es ist nichts anderes, als der Charakter der Selbsthilfe; der Polizeidienst ist nicht Dienst an der Obrigkeit, sondern Dienst am Volke.

Das Ideal eines vollkommenen Staates

wird dann gegeben sein, wenn es den Gliedern dieser Gemeinschaft gelingt, mit möglichst wenig Gesetzen auszukommen. Der ideale Polizist ist nicht der Verfolger, sondern der Verhüter des Verbrechens. Die Arbeit des Richters möglichst überflüssig zu machen, muß das Bestreben des guten Polizisten sein. Der deutsche Ordnungspolizist ist der Sendbote der aufgeräumten Lebensführung.

Wenn die deutsche Polizei an ihrem Sammeltag für das Deutsche Winterhilfswerk die Aufmerksamkeit des Volkes auf sich lenken will, dann tut sie es mit ihrem Leitwort: „Die Polizei, dein Freund und Helfer!“ Wie ernst gemeint dieses Wort



Agenti di polizia in trincea

Trincee come nella guerra Verso le prime linee. Gli autocarri mondiali. Per i camminanti hanno trasportato i soldati fin dove è ufficiale e soldati si arrivano stato possibile: ora essi proseguono a chinati verso le loro posizioni piedi, sino agli apprestamenti difensivi





60 metri più in là sono appostati i bolscevichi. Le trincee sovietiche corrono parallela-
mente a quelle tedesche, e fra esse cresce dell'erba altissima che ostacola la visuale. Il
turno di guardia del poliziotto addetto alla mitragliatrice dura quattro ore, e solo
dopo gli viene dato il cambio. Gli altri uomini, pronti ad entrare in azione, giacciono
nei ricoveri indossando sempre giubba e stivaloni e tenendo il cinturone affibbiato



ist, das beweist der Fronteinsatz der Ordnungspolizei. Und hier rühren wir an das Geheimnis: Im Anfang steht das Opfer. Soll der neue Polizist mehr sein, als ein Büttel, soll ihn jeder freudig als Repräsentanten der Nation ansprechen können, dann muß er durch Taten bewiesen haben, daß er wohlberechtigt ist, von den anderen die staatsbürgerlichen Tugenden zu verlangen, deren Übung notwendig ist, will ein Volk in zuchtvoller Freiheit leben. Hier werden keine Bobbys als Dekorationsstücke für Kriminalromane und als Geldschrankhüter erzogen. Die Söhne des Volkes üben sich in jeder Zucht, um den anderen die zuchtvolle Haltung vorleben zu können. Wer den Gummiknüppel schwingt, der gibt zu erkennen, daß er das Volk für ein Rudel junger Hunde hält oder für eine Masse, die leicht zur Meuterei geneigt, von der Meuterei abläßt, wenn man ihr nur die Köpfe verdrischt. Der deutsche Polizist trägt seine Waffe als ein Symbol seines Volkes für den Willen zum Selbstschutz.

Man erkenne, bitte, den besonderen Charakter dieser Organisation:

Ihr eherner Kern ist die Soldatentruppe

An allen Rändern aber greift diese Organisation in das freiwillige Helfertum über, wie es die Technische Nothilfe und die Freiwillige Feuerwehr ist. Der Polizist soll ja nur immer den Ansporn zur Selbsthilfe geben. Damit dies geschehen kann, mußte das Wort „Ich warne Neugierige“ mit dem Gummiknüppel zum alten Gerümpel geworfen werden. Die Ordnungspolizei stößt die Türen ihrer Unterkünfte weit auf und hütet die Neugierigen, näher zu treten und mitzumachen. So erfolgt, um ein Beispiel zu nennen, ein Teil der Kriegsarbeit der Hitlerjugend unter Anleitung der Ordnungspolizei. Von einem bestimmten Alter auf-

wärts wird die deutsche Jugend in bestimmten Gefahrmomenten: Luftangriffen, Großbränden usw., als freiwillige Helferschaft eingesetzt. Die Jungen versehen den Meldedienst zwischen den einzelnen Polizeidienststellen. Das ist eine Dienstleistung, die sowohl der Intelligenz wie auch der Abenteuerlust eines aufgeweckten Jungen entspricht. Bei bestimmten Alarmen haben die für den Dienst eingeteilten Jungen auf der Polizeiwache zu erscheinen. Selbst wenn sie nicht sofort gebraucht werden, so lernen sie doch schon die Pflichten des Staatsbürgers durch die Anschauung begreifen. Man gibt den Knaben Verantwortung in die Hand, und das ist ebensoviel wert wie ein Taschengeld. Es haben viele dieser Jungen in diesem Kriege kleine Heldentaten bei ihren Meldegängen verübt, und vor kurzer Zeit wurde wieder einer von ihnen öffentlich belobigt und mit einem Geldgeschenk ausgezeichnet, weil er sich als Lebensretter hervorgetan hatte.

Die Freude des deutschen Volkes an seiner Ordnungspolizei ist natürlich zu einem guten Teil die Freude an sich selbst. Wo gäbe es ein frohliches Volk auf dieser Erde, das sich nicht selber gern genosse? Der Humor, mit dem die Männer von der deutschen Ordnungspolizei, die Jünglinge und die Familienväter, die Strapazen des letzten Winters an der Front hingenommen haben, der entsagungsvolle Heroismus, der diese manchmal nur kleinen Trupps in der Einsamkeit der Sümpfe und Wälder, bei ihren Streifzügen gegen die Räuberbanden, auszeichnet, ist die Freude des deutschen Volkes. Der schönste Teil dieser Freude jedoch ist die Hoffnung, daß Deutschland in glücklicheren Zeiten diese braven Jungen wieder in seiner Mitte haben wird, geschmückt mit dem weißen Rock oder im leichten Kleid der Athleten, unlacht von jungem Ruhm und gewärmt vom olympischen Feuer.

ENDE

Contro i puntatori scelti. Il rannocchiale prismatico sporge dalla scarpata come il periscopio di un sommergibile. Le posizioni avversarie vengono controllate senza tregua, nel mentre i bolscevichi dall'altra parte, osservano le nostre. Non sono che sessanta metri, un breve percorso che potrebbe essere superato in quattro salti.

Azioni d'inseguimento verso il Caucaso. Gli apparecchi da combattimento sorvolano a bassa quota le linee avanzate. Le loro armi di bordo, unitamente a quelle della fanteria, incalzano il nemico in fuga.



lit
lit
lit



my notes

July 1942

Disegno il «Maxim Gorki II»

Il cronista della PK, Hans Liska narra quanto ha visto mentre disegnava le macerie del forte «Maxim Gorki II»

La battaglia per Sebastopoli era decisa, la città ed il porto occupati. I prigionieri spuntavano a migliaia, tra le nubi di polvere e fumo, stracciati e sudici, calpestando i loro morti e feriti, ed alcuni trascinandosi a carponi.

Su questa fiumana ondeggiante di miserabili, due torri si ergevano, simili agli alberi di una nave in procinto d'affondare: il forte «Maxim Gorki II».

Il giorno seguente io cerco di fare uno schizzo delle rovine di questo mostruoso baluardo.

Dall'altura su cui sorgono i resti delle due poderose opere fortificate del «Maxim Gorki», si scorge all'intorno, attraverso una fumida cortina, il campo di battaglia di Chersones.

Nel mentre disegno, d'improvviso vedo agitarsi i fañti che si aggirano tra le rovine: uno di essi ha visto muoversi un'ombra nel profondo pozzo dov'era sistemata una delle torri gemelle del «Maxim». Guardando attentamente nella buca profonda, scorgiamo uno straccio bianco, fissato ad un bastone, salire tra l'acciaio contorto e divelto. Calata subito una fune, facciamo cenno ad alcuni prigionieri di issare il loro camerata, ed egli ci narra che altri dieci suoi compagni, sfuggiti alla vigilanza del Politruk che li sorveglia là abbasso, vogliono ora arrendersi. Calliamo nell'oscurità malfida nuove corde e, simili a pescatori, attendiamo lo stratto di un altro soldato sovietico cercante scampo nella prigionia. Tutto ad un tratto, brevi esplosioni e sibilli: da giù sparano dietro ai fuggiaschi appesi alle funi. Alcune bombe a mano calmano i signori Politruk rinchiusi in cantina. Frattanto altri soldati bolscevichi continuano a sbucare dalla torre del secondo cannone e fissano abbacinati, dopo tre giorni di tenebre, la regione circostante.

Cento metri più in basso, tra le ripide balze della costa, sfociano dei cunicoli. I prigionieri danno la voce ai compagni, incitandoli a salire. Ogni tanto, nel fondo, si ode uno sparo: i commissari! Prontamente accorrono dei prigionieri, indicando le presumibili postazioni dei fucili. Una potente carica, assicurata ad una corda, viene fatta scoppiare in prossimità del posto indicato. Subito la scena muta d'aspetto, e gli stracci bianchi che sventolano tra i crepacci delle rocce, come biancheria messa ad asciugare, annunciano la cessazione della resistenza.



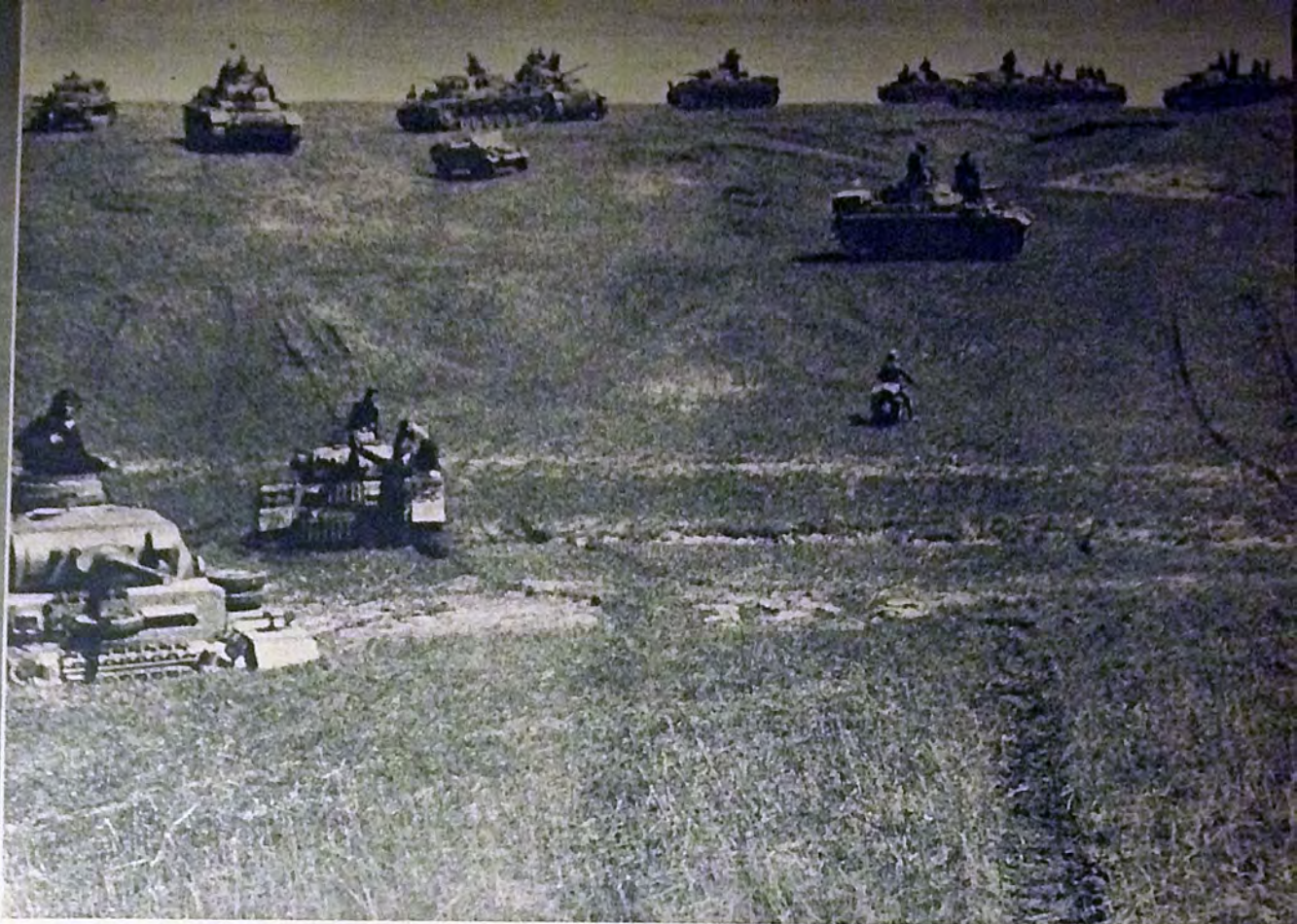
Hans Liska
Maxim Gorki II auf Chersonnes, Sebastopol





← Appello prima di una nuova azione
Fotografia PK - Cronisti di guerra Rabie

Posizione d'attesa:
nelle sconfinate distese
della steppa dell'Unione
Sovietica Meridionale,
al riparo dei declivi
collinosi, innumerevoli
carrati armati tedeschi si
radunano per entrare in
azione al momento op-
portuno contro i fianchi
della massa bolscevica
assolitrice



CARRI ARMATI IN AZIONE



Attacco: i carri armati
tedeschi avanzano in
formazione di combatti-
mento e l'artiglieria
sovietica tenta invano
di arrestare l'attacco



Sfondamento: spezzata
la resistenza bolscevica,
la colonna dei carri ar-
mati si trasforma nel-
l'ampio cerchio d'acciaio
che cingerà saldamente
la nuova sacca

Fotografie
PK - Corrispondenti
Rabie e Hable

Il «novellino» del deserto

DER WÜSTEN-NEULING

Una interessante fotocronaca
sul servizio dei rifornimenti in Africa

del cronista di guerra Hans Wagner



1 Le ultime disposizioni vengono impartite al comandante della colonna che dovrà effettuare il trasporto di rifornimenti verso il fronte. Solo ufficiali ben pratici ricorrono a un simile incarico

Letzte Anweisungen für den Führer der Kolonne, die am nächsten Morgen Nachschub an die Front bringen soll. Nur erfahrene Wüstenoffiziere werden mit diesem verantwortungsvollen Posten betraut



2 Alle cinque del mattino seguente i portordini motociclisti del comandante dei rifornimenti ricevono le loro istruzioni. Essi mantengono continuamente le comunicazioni fra le singole colonne e devono tenersi sempre pronti, giorno e notte

Um 5 Uhr früh am nächsten Tag bekommen die Kradmelder des Nachschubführers der Division ihre Weisungen. Sie halten für ihn ständig die Verbindung mit den einzelnen Kolonnen aufrecht und müssen Tag und Nacht einsatzbereit sein.



3 Le munizioni ed il carburante vengono in questo modo caricati. A causa del pericolo dei bombardamenti aerei, soltanto nei piccoli depositi di munizioni e di carburante si trovano distribuiti nel deserto, a grande distanza gli uni dagli altri

Munition und Benzin werden unterdessen am entfernten gelegenen Versorgungslager in die Wagen geladen. Wegen der Fliegergefahr sind jeweils nur kleine Munitions- und Brennstoffmengen in weiten Abständen in der Wüste verteilt.



4 Partenza per il deserto alle 6.30. In testa alla colonna procede la «vetturetta popolare» del capo-colonna. Durante tutto il tragitto, questi scruta incessantemente il cielo per prevenire ogni sorpresa da parte di aerei nemici

Start in die Wüste um 6 Uhr 30 früh. Vornus führt in dem sich immer wieder bewährenden Volkskübelwagen der Kolonnenführer. Er steht während der Fahrt, oft 12 Stunden lang, den Himmel nach feindlichen Fliegern absuchend.



5 Carri armati di rincalzo per El Alamein sorpassano la colonna. Dall'inizio della guerra, le tempeste di sabbia nel deserto si sono moltiplicate. Ciò è dovuto al fatto che la sabbia viene continuamente rimossa dai pesanti veicoli

Panzernachschub für El Alamein überholt die Kolonne. Seit Kriegsbeginn sind die Sandstürme in der afrikanischen Wüste siebenmal häufiger geworden. Dies, weil die schweren Fahrzeuge die gefestigte Sandoberfläche immer wieder auflöckern



Delle vedette contraeree siedono sui parafranghi di ogni veicolo. Esse debbono individuare il più presto possibile i velivoli avversari, che generalmente arrivano dalla parte del sole. „Signal“ lascia al suo cronista la parola

Späher gegen Feindflieger sitzen auch auf dem Kotflügel jedes Wagens. Es gilt, die meist aus der Sonnenrichtung anfliegenden gegnerischen Maschinen so zeitig wie möglich zu entdecken. — Zu den folgenden Bildern läßt Signal seinen Bericht selbst erzählen



„Allarme! Allarme!“ Il capo-colonna, sottotenente H., ha scorto per primo la formazione di 12 bombardieri inglesi da cacciatori, ma gli inglesi erano ormai tanto vicini che già la prima serie di bombe cade sulla nostra colonna

„Alarm! Alarm!“ — Der Kolonnenführer, Leutnant H., hat den Verband von 12 Bombern mit Jagdschutz entdeckt. Die Engländer waren bereits so nahe, daß wenige Augenblicke darauf die erste Bombenreihe auf unsere ausschwärmende Kolonne fiel



Una nuova gragnuola di bombe si abbatte sull'auto-colonna. Sinistri getti di sabbia schizzano in aria. Scomparso gli aerei nemici, si ritorna fra gli altri camerati. — Purtroppo si deplorano delle vittime: un morto e cinque feriti

Ein neuer Reihenschlag vieler Bomben kracht bald zwischen die weit auseinanderstehenden Wagen unserer Kolonne. Als die Engländer dann abdrehen, geht es zurück zu den Kameraden. — Ja, es gab leider Opfer: einen Toten und fünf Verwundete



I feriti leggeri vengono medicati immediatamente. Per il caporale maggiore caduto viene scavata una fossa. Semplice è la morte del soldato . . .

Die Leichtverwundeten erhalten sofortige Hilfe. Für den gefallenen Obermajor wird an Ort und Stelle ein Grab geschaufelt. Schlicht ist der Soldatenod . . .



... e semplice ed umile è la sua sepoltura. Un commilitone ha inciso su di un pezzo di legno il nome del camerata caduto

... schlicht und einfach die Bestattung. Ein Kamerad hat auf ein Stück Holz Namen und Todestag des Gefallenen geschrieben



Nel frattempo è stato operato nell'autoambulanza l'unico ferito grave: un vecchio autiere che ha già percorso 70000 chilometri nel deserto

Die notwendige Operation des eines der Schwerverletzten wurde indessen in dem Sanitätswagen vorgenommen. Er hatte ca. 70.000 km Wästenfahrt hinter sich



14 Il caccia britannico di cui sul nostro cammino abbiamo trovato i resti sparsi nella sabbia è stato abbattuto solo il giorno precedente. Seppelliamo gli avanzi caduti come abbiamo fatto per i nostri compagni

Vom Himmel geholt wurde sicherlich erst tags zuvor ein englischer Jäger, dessen weit in die Wüste verstreuten Überreste wir bei der Weiterfahrt entdeckten. Wir betteten die Gegner zur ruigen Ruhe, wie wir es mit den Kameraden getan hatten



15 Dalla vettura radiotelegrafica giunge un messaggio al capo-colonna. Un simile messaggio può segnalare nuovi campi di mine, minacce di sfondamento e simili; questa volta nulla di particolare: il viaggio può continuare

Vom Funkwagen wird dem Kolonnenführer eine Meldung herübergebracht. Eine solche Meldung kann neue Minenfelder anzeigen, kann Durchbruchgefahr des Feindes bekanntgeben oder ähnliches. Doch diesmal ist es nichts. Die Fahrt geht weiter



16 La mèta è raggiunta. Mentre gli autocarri vengono scaricati, autisti e scorta ricevono da mangiare. Essi conversano un po' più seri del solito, ed il tema delle conversazioni per lo più si aggira sui compagni feriti o scomparsi

Das Ziel ist erreicht. Während die Wagen entladen werden, erhalten Fahrer und Begleitmannschaften Verpflegung. Die Stimmung ist etwas ernster als sonst, und die Gespräche drehen sich um die ver wundeten und gefallenen Kameraden



17 Il «novellino» del deserto si tradisce. Egli beve da un bicchiere, spreccando in tal modo alcune gocce della preziosa bevanda

Der Wüsten-Neuling verrät sich. Woran man ihn erkennt?— Nun, er trinkt aus einem Becher. Dastuklein alter Afrikakämpfe, denn es gehen dabei ja ein paar Tropfen verloren



18 «L'ordine è stato eseguito!» Poche sillabe: ma quale senso del dovere e quanto coraggio sono necessari per garantire i rifornimenti nel deserto!

„Befehl ausgeführt!“ Zwei Worte nur. Aber welches Maß an Pflichtbewußtsein und persönlichem Mut gehören dazu, gerade in der Wüste die Versorgung der Front zu sichern!



Nella gola rimbomba un assordante clamore di battaglia. Gli scoppi delle granate ostacolano per molte ore ogni tentativo d'avvicinamento. Soltanto verso sera le detonazioni diminuiscono d'intensità e gli incendi si spengono...

Ein gewaltiger Schlachtenlärm tobt in der Schlucht. Weithin sind Brände und Explosionen zu sehen. Kriechende Granaten erschweren viele Stunden jede Annäherung. Erst gegen Abend ebbt der Lärm ab, und die Brände verlöschen...

BATTAGLIA SENZA AVVERSARI

SCHLACHT OHNE GEGNER

PK. Cronista di guerra Hanns Hubmann

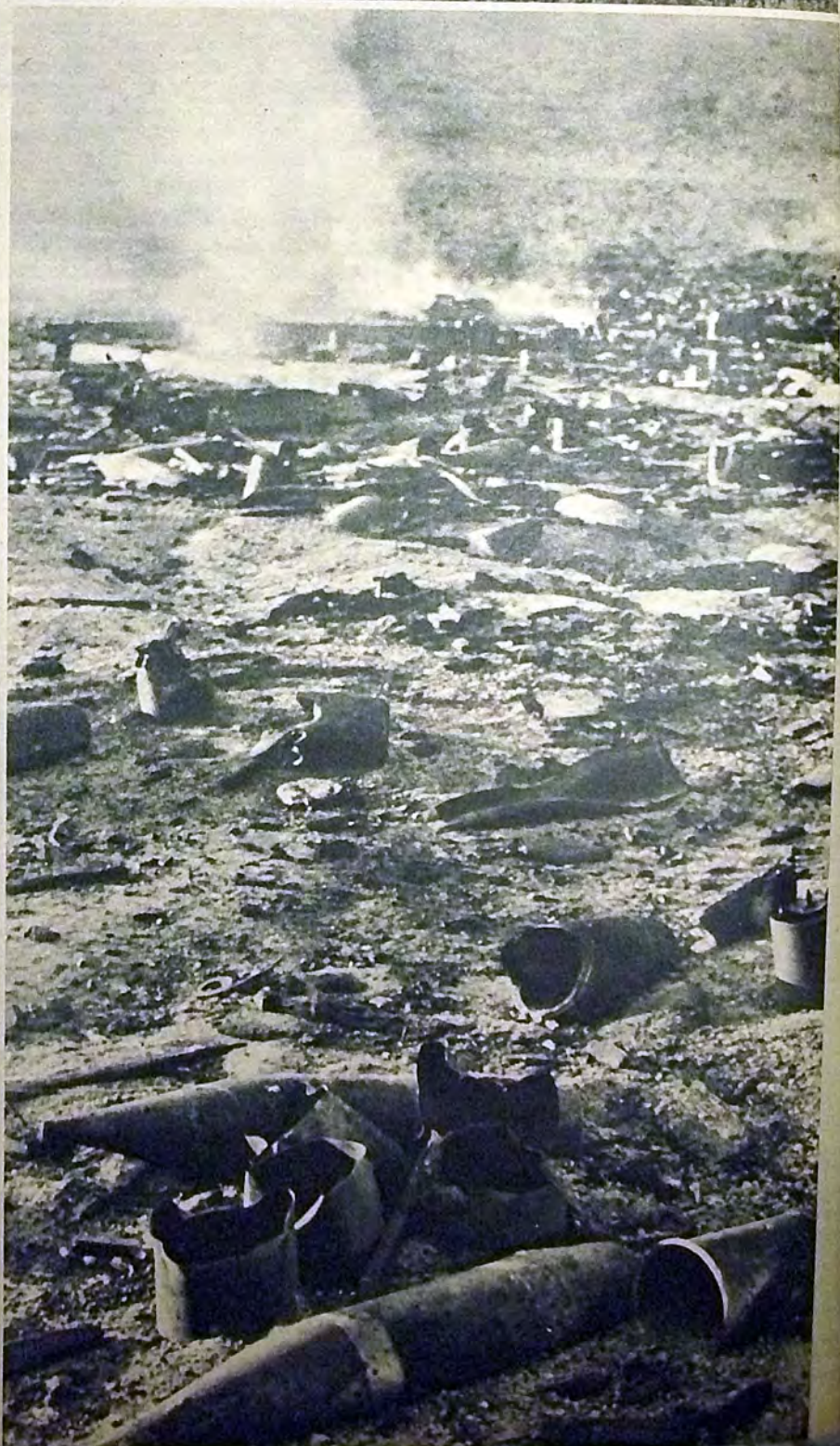
Un gigantesco deposito sovietico di munizioni ha dato origine alla paurosa scena di battaglia. Una bomba centrata in pieno da uno Stuka ha provocato l'incendio del deposito, e le munizioni sono saltate in aria

Das blieb. Ein riesiges sowjetisches Munitionslager hat das Schlachtbild hervorgerufen. Ein Stuka-volltreffer hatte das Lager gezündet. Die Munition vernichtet sich selbst



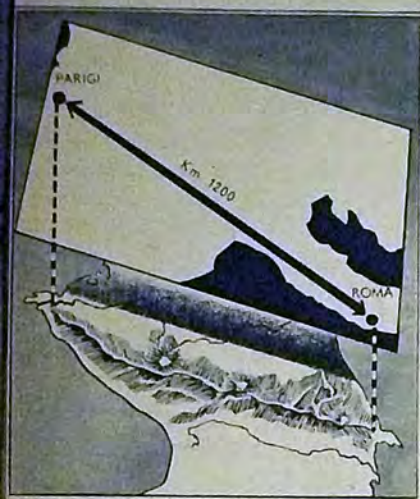
Un singolare rinvenimento. Al margine del magazzino, dei soldati tedeschi hanno trovato alcune casse di munizioni che l'incendio ha risparmiato

Ein merkwürdiger Fund. Am Rande des Lagers entdecken deutsche Soldaten einige Munitionskisten, die trotz des Brandes unversehrt geblieben sind



Una barriera tra due mari

Le valli, le montagne ed i valichi del Caucaso sono descritti da «Signal» in questo articolo, così che tutti potranno più facilmente leggere la carta geografica riprodotta alle pagg. 4-5



Se il Caucaso fosse in Europa esso potrebbe coprire, ad esempio, la distanza tra Parigi e Roma

Il massiccio del Caucaso — che si erge tra l'Europa e l'Asia come una colossale barriera — si estende dalla penisola di Taman, nel Mar Nero, fino alla penisola di Apseron, nel Mar Caspio, a cinque gradi di latitudine più a sud, vero e proprio vallo di sbarramento costruito dalla natura sul territorio caucasico.

Una corazza di ghiaccio perenne

La lunghezza massima del massiccio montuoso del Caucaso, da un mare all'altro, importa 1200 chilometri, ciò che corrisponde alla distanza da Parigi a Roma, oppure da Amsterdam a Budapest. La catena delle Alpi, da Nizza a Vienna, è superata di oltre 200 chilometri in lunghezza dal Caucaso, che ha però una larghezza molto minore, da un minimo di 100 ad un massimo di 200 chilometri. Per tal ragione, nonostante la sua imponente lunghezza, esso ricopre una superficie che corrisponde appena alla metà di quella delle Alpi. Con i suoi 145.000 chilometri quadrati esso misura tuttavia un'estensione pari a quella del Portogallo, del-



l'Olanda e del Belgio messi assieme. L'estensione totale della Caucasia, che è di 470.000 chilometri quadrati, corrisponde alla superficie che il Reich aveva nel 1938.

Nel Caucaso non vi sono quasi le grandi vallate longitudinali caratteristiche delle Alpi, ma invece esso è attraversato da innumerevoli gole dilavate dalle acque montane, che corrono trasversalmente al massiccio. Questo ha una cresta di un'altezza media di 3000 metri, con numerose vette maggiori. L'Elbrus (m. 5630) è il monte più alto, mentre il Kasbek (m. 5043) è il più noto, superato, oltre che dall'Elbrus, solo da altre quattro cime. Entrambi sono dei vulcani spenti. Secondo la leggenda greca, Giove fece incatenare al Kasbek Prometeo, per punirlo di aver fatto conoscere agli uomini il fuoco. Dall'Elbrus sino al Kasbek, il Caucaso Centrale è ricoperto da ghiacci che non si sciolgono neanche in piena estate. In questa regione nascono cinque dei principali fiumi: Cuban, Cuma, Cura, Rion e Terek.

Lupi e banani

Grandi sono le differenze climatiche del Caucaso. Mentre nella regione subtropicale del Mar Nero crescono palme, olivi, banani, tè, tabacco e viti, le quali danno un'ottimo vino, i contrafforti nudi e poveri d'acqua che discendono verso il Mar Caspio ricordano la rude asperità delle desertiche montagne asiatiche. Nella regione centrale ed occidentale i monti sono ricoperti da foreste vergini. A querce, aceri, faggi, castagni, tigli e platani orientali, si avvicendano a maggiore altezza il pino, e l'abete rosso e bianco. La vegetazione ed i fiori variopinti sono così alti da raggiungere la cintola dell'uomo, mentre il piede affonda spesso nel musco e nel lichene ed è ostacolato dalle piante rampicanti e da cespugli spinosi.

In queste regioni la caccia è tuttora avventurosa, e nelle fitte boscaglie s'incontrano orsi, linci, cinghiali, lupi e martore. Su le vette vivono invece camosci, stambecchi, capre belzoar, aquile ed avvoltoi.

Tutta la regione montuosa, ad eccezione degli estremi pendii occidentali, è povera di piante coltivate, e le popolazioni coltivano solo orzo, patate ed ortaggi che crescono sientatamente. In prossimità dei pochi villaggi pascolano bovini, pecore e capre.

L'Uscba scalato in 60 ore

Le maggiori vette del Caucaso presentano tali difficoltà ed insidie, che esse servono a collaudare la perizia degli scalatori tedeschi dell'Himalaja. Nel 1929 Willy Merkel, perito poi tragicamente sul Naga-Parbat, ha scalato l'Elbrus assieme ai suoi camerati Berthold e Raechl. Nello stesso anno questi tre rocciatori raggiunsero, dopo sessanta ore di ardui sforzi, pure l'Uscba, (m. 4698) a cui i valligiani hanno dato l'appellativo di «spaventoso». Alla cordata dei tedeschi partecipò anche il russo Semenovskij, che fu il primo russo a scalare la vetta dell'Uscba. Sino allora, compresa la prima ascesa, soltanto dei tedeschi avevano osato dar la scalata a questo monte pericoloso.

L'inviolato e selvaggio paesaggio caucasico ha esercitato sempre una speciale

Olanda, Belgio, Portogallo potrebbero trovare comodamente posto nella superficie occupata dal Caucaso

attrattiva a non solo agli alpinisti, ma anche sugli scienziati e scrittori dell'Europa Centrale ed Occidentale. Knut Hamsun ha scritto nel suo libro «Il paese delle favole» «Io mi struggo eternamente di ritornare in questo paese, poiché mi sono cavata la sete con le acque del Cura.»

Cristiani che credono nei demoni

Le caratteristiche etniche della popolazione sono straordinariamente varie, perché fin dai tempi preistorici i popoli trasmigrarono attraverso il Caucaso.

Esistono circa cinquanta differenti lingue, che possono venir suddivise in tre gruppi: 1. Nella parte sud-occidentale la lingua cartvelica parlata da georgiani, chevchuri, turchi, pschavi, imeri, guri, adsejari, mingreli, lasi e svani (di tutte queste popolazioni solo i georgiani posseggono una lingua scritta ed una cultura). 2. Nella parte nord-



occidentale la lingua abscaso-circassa. 3. Nella parte orientale la lingua dei cececi e dei leghi. Ad essi bisogna aggiungere gli osseti ed i tati di lingua iranica, i nogai, i cumuchi ed i caraci che parlano tutti lingue turco-tartariche. Inoltre vivono armeni, persiani, greci, ucraini, russi, come pure colonizzatori tedeschi, cechi e dei paesi baltici.

In fatto di religioni le medesime grandi varietà. La cresta principale del massiccio divide, in linea di massima, i maomettani del settentrione e della parte orientale dagli armeni e georgiani cristiani nel sud, ma l'islamismo ed il cristianesimo rappresentano solo la veste esteriore delle stirpi montane. Dappertutto si riscontrano ancora credenze pagane di demoni e di magia, congiunte alle volte perfino a dei sacrifici.

I biglietti da visita degli osseti

Tutte le popolazioni montane del Caucaso si distinguono per la loro corporatura bella e robusta. Esse sono insofferenti di qualsiasi limitazione della loro libertà e sono animate inoltre da uno spirito guerriero. Indisturbate nella loro solitudine, vivono in modo patriarcale. I villaggi di questi montanari sono delle vere e proprie piccole fortezze, sparse su le cime dei monti, ed innumerevoli torrioni e posti d'osservazione si ergono in prossimità dei valichi alpini e lungo le mulattiere. Quanto difficilmente sia accessibile il Caucaso si può arguire dal fatto che l'esistenza degli osseti, nel Cuban Superiore, fu accertata solo quando i tronchi tagliati e trasportati dal Cuban fecero ritenere che nelle regioni montuose interne dovesse vivere un popolo montano sconosciuto...

Già nel XVIII secolo Pietro il Grande iniziò la conquista del Caucaso, ma appena nel 1859 i russi poterono espugnare l'ultima località dove Chamyl, l'eroe dell'indipendenza caucasica, si era rifugiato.

La gola caucasica

Il Caucaso è una delle regioni montane più impervie del mondo. Poche strade attraversano, oppure aggirano, il massiccio e solo quattro di esse hanno il carattere di valichi d'alta montagna.

La più importante di tutte è la vecchia strada militare georgiana, o grusina, che

attraversa il Caucaso proprio quasi nel mezzo, da nord a sud. Essa è lunga 213 chilometri e segue il corso superiore del Terek, attraverso la profonda e stretta valle di Darial, facilmente sbarrabile, chiamata dai circassi la «gola del Caucaso», raggiungendo poi i piedi del Kasbek e superando il Passo della Croce; alto 2315 metri, per raggiungere infine, attraverso la valle del Cura, Tiflis. Delle serpentine pericolosissime salgono fino alle desolate petraie, spoglie di ogni vegetazione, del passo, sgombero solo in tre mesi dell'anno dalle nevi e protetto da lunghe gallerie contro le lavine di pietre e di neve. Carriaggi ed automobili possono percorrere la strada militare georgiana, che è l'unica strada caucasica a carattere alpino praticabile pure d'inverno.

Il secondo valico è la strada militare degli osseti, che attraversa il passo di Mamison, alto 2829 metri, e raggiunge la pianura meridionale nei pressi della città di Kutais. Essa è però in pessime condizioni e può venir difficilmente percorsa. La strada militare di Suchum è il terzo valico che attraversa il massiccio, superando il passo di Kluchor, alto 2767 metri, per scendere poi verso il Mar Nero, e raggiungere Suchum. Essa è però solo in parte costruita quale carreggiabile e nell'altro tratto non è che una mulattiera. Nella parte orientale, troviamo infine la strada militare di Achty — che prende il nome dalla vecchia fortezza di Achty nel Daghestan — e, partendo da Nucha, raggiunge Aserbeidschan, superando il passo di Salavat, alto 3040 metri.

Ferrovie ed oleodotti

Oltre ai valichi alpini, esistono ancora due altre strade, le quali aggirano il massiccio: dalla parte del Mar Nero, la strada di Kere che, superate Novorossijsk e Poti e fiancheggiata per un tratto di 500 chilometri da una ferrovia, arriva sino a Batum, snodandosi tra il mare e la montagna; dalla parte del Mar Caspio, la ferrovia proveniente da Rostov la quale, a partire da Machatsch-Kala, corre per oltre 400 chilometri tra i monti ed il mare.

Il traffico ferroviario che si sviluppa lungo le montagne ed intorno al massiccio è maggiore di quello automobilistico. La più importante linea ferroviaria della regione caucasica, oltre le due nominate, è la linea che da Bacu, passando per Tiflis, porta a Batum.

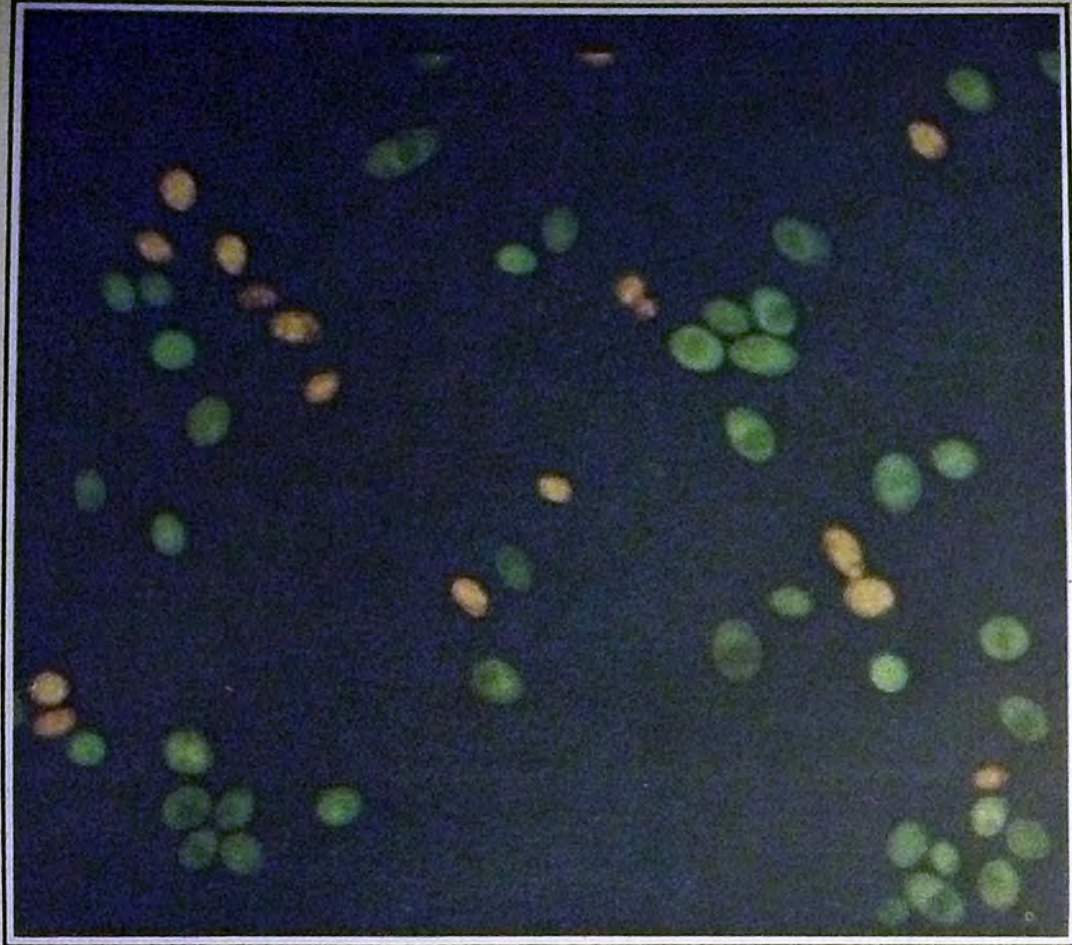
Tre grandi oleodotti corrono lungo il margine della montagna ed uno di questi, in due ramificazioni distinte, congiunge Bacu con Batum. Il secondo, che incomincia a Machatsch-Kala sul Mar Caspio, tocca la regione petrolifera di Grosny e termina a Rostov. Il terzo, invece, partendo da Grosny raggiunge Maiceop e, seguendo i contrafforti della montagna, arriva fino a Taupse sul Mar Nero.

Si può dire che non esiste altra regione sulla terra così ricca di prodotti del sottosuolo come il Caucaso. Oltre al petrolio essa fornisce gas naturali, carbon fossile, torba, minerali di manganese e ferrosi, metalli non ferrosi e salgemma. Le sorgenti minerali e la grande ricchezza d'acqua hanno pure una grande importanza per l'economia del paese.

Uno sguardo verso sud

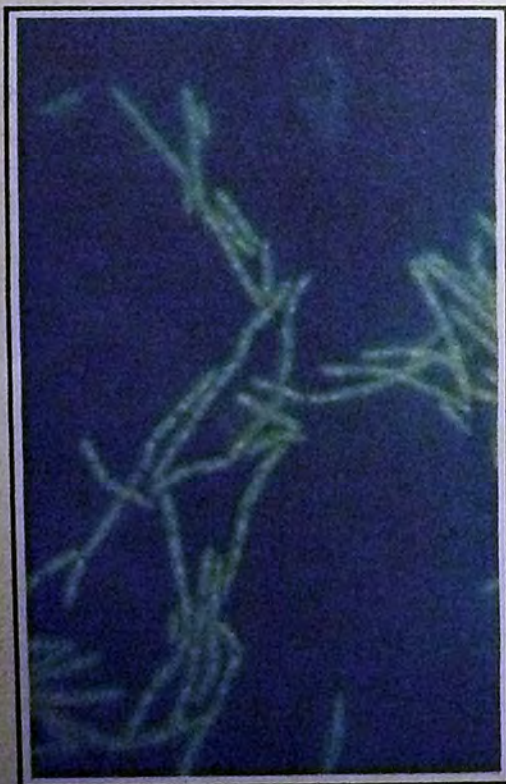
Il Piccolo Caucaso, che si estende a sud della linea ferroviaria Bacu-Tiflis-Batum non deve essere confuso col Grande Caucaso. Le sue alte catene di monti ed i suoi pianori si collegano con il sistema montuoso dell'Asia Minore e dell'Iran. Qui comincia un nuovo mondo: il Medio Oriente. «Per Ankara, Bagdad, Teheran» sta scritto sugli indicatori stradali di questi luoghi! H. W.





Il verde significa vita, il rosso morte!

Finora, osservate al microscopio, le cellule di lievito compresso apparivano perfettamente identiche. Ma colorate d'arancio acridina esse si distinguono immediatamente: quelle viventi hanno una fluorescenza verde, quelle morte riflettono delle radiazioni rosse



I bacilli colorati con l'arancio acridina hanno dapprima una fluorescenza verde. Essi vivono e sono pericolosissimi.



Il nemico è vinto: il rosso-rame, il colore della morte, lo rivela immediatamente e senza altri esperimenti.

DIE FARBE DES LEBENS

Isst ein Krankheitserreger tot oder lebendig? — Diese Frage konnte bisher in den meisten Fällen erst nach langwierigen Untersuchungen beantwortet werden. Man mußte Kulturen anlegen, und es dauerte Tage und manchmal Wochen, bis man ein wissenschaftlich exaktes Ergebnis hatte.

Nun ist es dem deutschen Professor Dr. Strugger gelungen, eine Methode zu finden, nach der es möglich ist, in wenigen Minuten Fragen zu entscheiden, deren Beantwortung für den Mediziner fast täglich bei praktischer und wissenschaftlicher Arbeit von Bedeutung ist: Man kann jetzt ohne lange Experimente sofort sehen, ob beispielsweise die Streptokokken bei der Desinfektion auch wirklich abgetötet wurden, ob ein Impfstoff seinen Zweck erfüllt, ob Tuberkel-Bazillen leben oder tot sind und ob ein neues Mittel gegen Bakterien zuverlässig wirkt oder nicht.

„Signal“ zeigt hier — zum erstenmal in farbiger Wiedergabe — mikroskopische Aufnahmen von den Ergebnissen der Entdeckung Professor Struggers. Es sind Bilder von Einzellern, die in grünen und roten Farben fluoreszieren, und diese verschiedene Färbung unter dem Mikroskop beantwortet dem Wissenschaftler auf denkbar einfache Weise die Frage, ob sie leben oder nicht. Vor der Beobachtung sind die Bakterien mit einem besonderen Farbstoff — Akridinorange — eingefärbt worden. Beleuchtet man die Zellen mit ultraviolettem Licht, dann leuchten unter dem Mikroskop die lebenden grün auf, die toten rot.

Mit diesem Mittel ist es auch möglich geworden, die Temperaturempfindlichkeit lebender Zellen zu beobachten und festzustellen, bei welcher Temperatur nach oben oder unten hin eine Zelle stirbt.

Den alten Untersuchungsmethoden gegenüber ist die neue genial einfach, und sie hat über die paar hier ange deuteten Beispiele hinaus für den Arzt und den Wissenschaftler die allergrößte Bedeutung.

IL COLORE DELLA VITA Cronaca di una nuova scoperta

Finora, per constatare se un agente patogeno fosse vivo o morto, era necessario generalmente ricorrere a dei lunghissimi esperimenti. Ora il tedesco prof. dott. Strugger, è riuscito a trovare un sistema mediante il quale la questione può venire chiarita in pochi minuti. Prima dell'analisi i batteri vengono colorati d'arancio acridina. Se le cellule vengono illuminate coi raggi ultravioletti, al microscopio quelle viventi appaiono di colore verde e quelle morte di colore rosso.



L'interessante testa di San Protasio dell'altar maggiore della cattedrale di Breisach, è stata ora restaurata insieme a tutto il celebre lavoro d'intaglio dell'altare

Der interessante Kopf des hl. Protasius aus dem Breisacher Hochaltar, der wie das ganze berühmte Schnitzwerk jetzt restauriert wurde

La guerra favorisce il restauro di un'opera d'arte Der Krieg hilft einem Kunstwerk

Lange Zeit hindurch stritt man sich in der Kunstwelt, ob man den riesigen Hochaltar des Breisacher Münsters abbauen und restaurieren sollte oder nicht. Man scheute den für das Bildwerk nicht ungefährlichen Abbau, obwohl eine Restauration notwendig war und man bei

einer Restauration auch noch Geheimnisse zu lüften hoffte, die um das berühmte Schnitzwerk schwebten. Es waren nur die Anfangsbuchstaben H. L. des oberrheinischen Meisters bekannt, der den Altar geschaffen hatte, und auch das Entstehungsjahr stand nicht fest. Als dann bei Kriegs-



Nel gruppo centrale dell'altare si trova questa figura di Maria. Soltanto il riapparire dell'originaria rimbucatura a colori dell'opera rivela chiaramente gli intenti dell'artefice. A destra: Sei mesi di lavoro. Il restauratore Hübner all'opera

In der Mittelgruppe des Altars steht diese Figur Marias. Erst das Wiedererscheinen der ursprünglichen farbigen Bemalung, verrät die künstlerische Absicht des Schöpfers. Oben: Ein halbes Jahr Arbeit. Der weltbekannte Freiburger Restaurator Hübner übernahm die Wiederherstellung des Kunstwerks

beginn das Bildwerk abgebaut und nach Freiburg im Breisgau gebracht wurde, war damit der Streit entschieden. Die einzelnen Teile des Altars wurden ein Jahr später in die Werkstatt des Freiburger Restaurators Paul H. Hübner gebracht. Über die Arbeit des Restaurators und seine Entdeckungen dabei berichtet unser Artikel.

Hübner unternahm es, das reiche Schnitzwerk des Breisacher Altars von seinem entstellenden Ölfarbenüberstrich zu befreien, seine ursprüngliche Gestalt wieder herzustellen und das Kunstwerk gleichzeitig vor allem Verfall zu schützen.

Es ist Hübners Geheimnis, wie es ihm gelang, die mit Marmorlöss verdickte, in einer Stärke von 3 bis 6 Millimeter aufgetragene Ölfarbe vom Holz zu lösen. Nach langwierigen chemischen Analysen fand er eine Abbeizsalbe, die nur den Überstrich abhub, das Holz aber und die auf dem Holz haftende Originalfarbe nicht angriff. Figur nach Figur, Teil nach Teil wurde mit dieser Salbe behandelt, unter ihrer chemischen Einwirkung quoll der Überstrich auf und wurde abgehoben. Die schwierige Restaurierung gelang.

Ein rundes halbes Jahr dauerte diese Arbeit. Im August dieses Jahres konnte Hübner einer Reihe von Museumsdirektoren, Universitätsprofessoren und Kunstverständigen den Breisacher Altar zeigen, wie er einmal war und wie er nun bleiben wird.

Eigenartig an diesem Kunstwerk ist die Benutzung der Farbe. Zur Zeit seiner Entstehung war es gebräuchlich, einem Schnitzwerk entweder insgesamt eine farbige Fassung zu geben oder das Holz ohne jede Farbe zu lassen. Von dieser Gewohnheit, die unter den zeitgenössischen Künstlern Gesetz geworden schien, wich der Schöpfer des Breisacher Altars ab. Er gab in bestimmter künstlerischer Absicht den Fleischteilen der Figuren in der Hauptgruppe des Altars (Gottvater, Gottsohn und Maria) in naturgegebenen Ton Temperafarbe, hob die Edelsteine der Kronen farbig hervor und ließ bei den übrigen Figuren auf den beiden Flügeln in der Predella und im Gesprenge Augen, Augenbrauen, Lippen und verschiedene Attribute farbig hervortreten. Durch diese Eigenwilligkeit im Gebrauch der Farbe erreichte er eine eigentümliche und überraschende Wirkung. Die Naturfarbe des Holzes war in die farbige Gesamtgestaltung des Holzbildwerkes mit einbezogen.

Ein Rätsel wurde bei der Restaurierung gelöst, ein anderes blieb zu lösen übrig. Auf einem der drei Signaturtäfelchen der Mittelgruppe wurde einwandfrei die Originalsignatur H. L. festgestellt, ebenso auf einem der Psalterien mittels infraroter Aufnahme die Jahreszahl der Entstehung: 1526. Nachforschungen des Restaurators, ob nicht irgendwo im Werk (innerhalb der Weltkugel Gottvaters oder in den Handdübeln) Anhaltspunkte für eine Identifizierung des Meisters H. L. zu finden waren, blieben leider erfolglos.

Innerhalb der Weltkugel fand Hübner einen Hohlraum, der sauber gearbeitet war und ganz nach einem Kapselgehäuse aussah. Der Deckel dazu muß in neuerer Zeit geöffnet worden sein, denn er war mit Tischlerleim verschlossen, während alle übrigen Teile mit Kaseleim verbunden sind. Und so kann die Kunstwissenschaft weiter forschen, wer dieser oberrheinische Meister H. L. war, der schon zu vielen Deutungen Anlaß gegeben hat, dessen großes Werk aber jetzt darauf wartet, nach Kriegsende im seltsamen Reiz seiner alten Farben den alten Platz wieder einzunehmen.

La giornata delle ballerine della Scala

Zwischen Morgen und Abend

Visita presso il corpo di ballo della Scala di Milano

Il corpo di ballo della Scala, che oggi gode di fama mondiale, si basa tecnicamente sul sistema accademico della danza classica



Ballerina, coreografa e disegnatrice di costumi ad un tempo: Nives Poli, la prima ballerina della Scala

Tänzerin, Choreographin und Kostümzeichnerin. Das alles ist Nives Poli, die Primaballerina der Mailänder Scala



Al mattino di ogni giornata di rappresentazione, le ballerine si recano nella cappella della chiesa di San Fedele, ad impetrare dalla Madonna delle Ballerine una serata di successo.

Ante Morgen jedes Aufführungsabends gehen die Tänzerinnen zur hl. Maria Kapelle in der Kirche San Fedele. Dort bitten sie um „Madonna delle Ballerine“, um einen erfolgreichen Abend.



Pochi minuti più tardi esse si trovano sul palcoscenico per l'ultima prova dei costumi. Nives Poli (a destra) rivolge alcune parole d'incoraggiamento alle sue protette.

Etwas später stehen sie an einer letzten Kostümprobe auf der Bühne. Nives Poli, rechts im Bild, spricht einige ermutigende Worte zu ihren Schützlingen.



Dopo la prova, le ballerine vanno in uno dei tanti moderni bar di Milano per prendere un rinfresco ristorante. E quando poi...

Im Anschluß an die Probe geht es dann in eine der zahlreichen modernen Mailänder Bars, wo eine kleine erfrischende Stärkung eingenommen wird. Und wenn dann...



... alla sera risuonano le prime battute dell'eterno valzer viennese, tutto il timor panico della ribalta si dilegua, ed esse trasportano il pubblico italiano nel mondo del valzer, la danza che ha avuto origine in Germania

... am Abend die ersten Takte des ewig jungen Wiener Walzers erklingen, dann ist alles Lampenfieber vergessen, und sie vermitteln dem italienischen Publikum die Welt des Walzers, dessen Wiege in Deutschland gestanden hat

Risparmio di pellicole e maggior numero di fotografie!

E' veramente una bella cosa, nelle presenti circostanze, possedere un Bessa 6x9. Si può dire che la pellicola ha durata doppia!

Basta inserire la mascherina del piccolo formato per ottenere anziché 8 fotografie del formato 6x9, 16 fotografie del formato 4,5x6 cm. che il fotografo potrà ingrandire nel formato 6x9.

Proprio una delle felici innovazioni Voigtländer, come quell'ingegnoso scatto a grilletto sul fondo, del quale oggi ogni amico di Voigtländer non può assolutamente fare a meno.



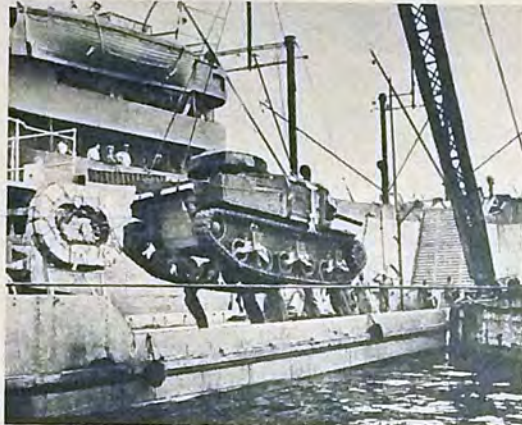
Gli apparecchi fotografici
Voigtländer
 godono rinomanza mondiale

Ciò che le fotografie non dicono

Considerazioni sugli argomenti preferiti della stampa britannica

Presso le università tedesche esistono delle cattedre di giornalismo ove gli studenti, che più tardi dovranno ricoprire delle cariche direttive, apprendono quale organo poderoso ed influente sia la stampa. Nello stesso tempo essi studiano le norme di lavoro dei pubblicisti di tutto il mondo, in modo da potersi accingere con cognizione di causa al loro lavoro. Chi perciò, essendo del mestiere, scorre la stampa inglese e soprattutto quella illustrata,

si avvede subito come essa sia destinata ad un pubblico non eccessivamente critico ed esigente, poiché essa si serve principalmente dello stato d'animo dominante per suscitare un'agitazione morbosa che tolga la possibilità di giudicare spassionatamente. «Signal» riporta qui, dietro suggerimento del proprio corrispondente estero Heinz Medefind, alcuni dei temi maggiormente trattati dalla stampa illustrata britannica, per lumeggiarne i metodi



The View That Rommel Failed to See - A New Kind of Tank Comes to the Middle East

The new tank arrived secretly. It gave Rommel a surprise. It is the kind of tank needed to turn the tide of desert warfare. It is the kind of tank we need in great quantities to carry out a successful offensive.



Around the 'Illustrations' - The Flight Deck Officer-Guns Demotions to the Landing Crew

Aircraft-carriers are one of the decisive factors in modern naval warfare. With them, we smashed the Italian Fleet at Taranto. Without them, we lost the 'Bismarck' and the 'Prince of Wales'.



How Naval Aircraft Are Stored Aboard a Carrier

In these... All the aircraft, for example, must have one that will hold in order that each will occupy little space in storage in the hangar. These are not meant to be used in the air, but to be used in a hangar as a spare part in case of an emergency.



THE OUTSTANDING LESSON OF MALAYA, AND THE FAR EAST GENERAL... defenders in a fixed position are under artillery fire from the effective A. S. five provided by the mobile guns.



THE LAST BOMBER (A U.S.-BUILT GLENN-MARTIN) MAKES A MIDWINTER... Dutch and Allied.



BIR HACHEM WAS HELD BY A MIXED FREE FRENCH BRIGADE UNDER... Women and armoured vehicles within the perimeter. In the... brought down from the...

Tema: Armamenti

Ecco quattro aspetti della produzione bellica, tratti dalle innumerevoli spettacolose fotocronache riportate continuamente dalle riviste britanniche: la «Picture Post» ha pubblicato, ad esempio, sotto il titolo «Le costruzioni navali chiave di volta della vittoria (Shipping - the key to victory)» tutta una serie di pagine illustranti la produzione dei cantieri inglesi, ed indubbiamente adatte a dissipare i timori provocati dalle perdite di tonnellaggio britannico, ma pure atte a dissuadere dal pensare quante navi l'Inghilterra dovrebbe costruire per eguagliare per lo meno le perdite subite. Quanti fra i lettori delle riviste britan-

niche che ammirano la fotografia del carro armato tipo «General Grant» sanno che esso in Africa ha dovuto essere sostituito col tipo «General Lee»? Le magnifiche fotografie delle portaerei, i cui imponenti impianti tecnici ricordano le riproduzioni anteguerra della linea Maginot, producono certamente un grande effetto. Qui, ad esempio, viene mostrata la portaerei inglese «Illustrious», che attualmente trovasi gravemente danneggiata a Gibilterra. Si può quindi constatare che, se le fotografie della produzione bellica forniscono forse un'idea sull'entità del materiale, esse non riproducono per contro affatto lo stato reale degli avvenimenti bellici, ciò che maggiormente conta

Tema: sconfitta

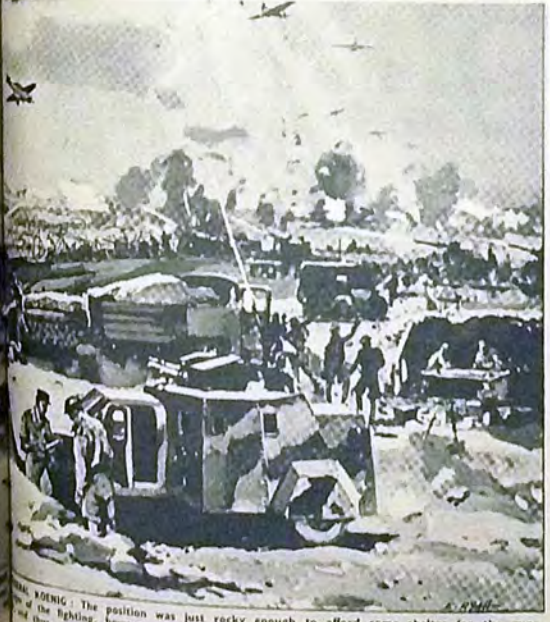
Sebbene ora nel mondo prevalga la fotografia, pure in Inghilterra si preferisce affidare la riproduzione dei combattimenti a disegnatori, come mostrano questi tre esempi sulla guerra nell'Asia Orientale ed in Africa. La prima vignetta fornisce una raffigurazione terrificante della lotta sostenuta contro i giapponesi nella penisola di Malacca, seguita dall'oscuroscuro



THE NEED FOR ANTI-AIRCRAFT PROTECTION FOR THE INFANTRY: In this picture the soldiers are being dive-bombed from the air. Thanks to the attack by the enemy's aircraft is being broken up—Drawing by W. G. Whistler



FROM A BANDOENG AERODROME: It took off from Java the remaining remnants of the Japanese army—Drawing by W. G. Whistler



THE POSITION WAS JUST ROCKY ENOUGH TO AFFORD SOME SHELTER FOR THE GUNS, but this rendered Hachen too difficult to hold

La seconda illustrazione riproduce la battaglia di Bandoeng e la terza la difesa di Bir Hachen, conquistata dai tedeschi con un colpo di mano. Tutti e tre i disegni hanno due cose in comune: essi non solo dimostrano le sconfitte e successivamente le gloriose. La mattina ha esaltato la propaganda britannica sfruttando la propria conoscenza della psicologia umana lo dimostra la vignetta di mezzo: una donna che si serve dell'ultimo apparecchio per fuggire da Bandoeng, il che suscita sempre compassione



Tema: Churchill

Questa fotografia di Churchill pubblicata su di un'intera pagina della rivista inglese «Illustrated», e che è stata fatta durante il suo soggiorno a Washington, non è che la «storvata» abituale di un pubblicitario americano. Gli uomini di governo britannici e statunitensi vengono presentati al pubblico, per ravvivarne la fiducia, sempre quali persone in ottime condizioni fisiche e piene di baldanzosa sicurezza, e l'ingenuo lettore non immagina certamente le preoccupazioni delle personalità fotografate. È un altro elemento di speculazione basato sulla convinzione errata che occorre giudicare le persone dal loro aspetto



THE VIGOR OF THE CENTRE OF SOCIAL LIFE: Lord Halifax at a party in Delhi



He is treated as a superior being The British with their own in the East



Lord Halifax in a state of distress The British with their own in the East



Tema: Empire

Gli inglesi sono stati sempre abilissimi nel presentare il loro impero quale una delle creazioni umane più perfette. La «Picture Post», ad esempio, vi contribuisce con cinque pagine di illustrazioni che, per la scelta e per la presentazione, possono dare l'impressione di un'amministrazione stabile e perfetta in India. Proprio mentre Sir Stafford Cripps prometteva ufficialmente agli indiani la piena libertà, questo giornale tanto diffuso ha posto la domanda: «Lord Linlithgow (l'attuale Viceré dell'India) dovrebbe dunque essere l'ultimo?». In base all'articolo ed alle fotografie che l'accompagnano il lettore comune sarà costretto a rispondere: «certamente no!». Con ciò la propaganda inglese ha conseguito il proprio scopo anche se l'India è in rivolta, se Gandhi, Nehru ed i loro seguaci vengono arrestati e se gli indiani continuano a lottare arditamente per l'autonomia



IRAQ 30 Fils
 IRAN 4 Rials
 ERITREA 55 Cents
 TURKEY 10 Yen

2 PT IN EGYPT

Tema: Generali

Le fotografie dei generali che si susseguono nei vari comandi sono uno dei temi preferiti della corrispondenza di guerra britannica, che cerca di presentarli in un atteggiamento umano e simpatico, riportando inoltre delle prolisse biografie e piacevoli aneddoti per renderli popolari con ogni mezzo che possa suscitare «l'interesse umano». In tal modo al lettore è reso impossibile il constatare che tutte le battaglie decisive di questa guerra sono state perse dai generali britannici



"WHY, THERE'S THAT NICE R.A.F. MAN I MET AT THE PARTY: I'm sure it must be him, because he

Tema: sentimento

Per i lettori dall'animo sensibile esiste un tema speciale: l'impiego della donna in questa lotta per la vita o per la morte. E poiché già in tempo di pace la propaganda che si serviva di compagnie di girls ha dato ottimi risultati, ora gli elementi di tali compagnie, non più spogliati, formano le armate di girls. Tali armate non sono destinate a sparare e nemmeno ad aspettare i bei giovani della R.A.F. oppure a prestare seriamente servizio nella difesa contraerea, ma unicamente ad essere fotografate. La stereotipata bellezza delle girls deve, assieme ad abili articoli, guadagnare, in forma innegabilmente piacevole e senza che se ne accorga, l'animo del lettore alla causa della guerra del mondo anglo-americano



Signal



Due salve

Mentre la nube di fumo prodotta dalla prima salva grava l'attacco sull'incrociatore italiano, la seconda parte già dai pezzi di terra. Fuoco a tiro rapido durante un combattimento nel Mediterraneo contro un convoglio britannico.
Foto: P. G.
L'esplosione di guerra Kato.