

N Nr. 5

1. MARSNUMMER 1943

Belgia 3.— fr. / Böhmen-Mähren 4.— kr. / Bulgaria 8 lewa / Danmark 50 øre / Finland 4.50 mk. / Frankrike 5 fr. / Hellas 150 drs. / Italia 3 lire / Kroatta 6 kuna / Nederland 25 cents / Norge 50 øre / Portugal 2.— esc. / Romania 25 lei / Serbia 6 dinar / Sverige 55 øre / Sveits 50 rappen / Slovackia 3 ks. / Spania 1.50 pts. / Tyrkia 20 kuruş / Ungarn 40 fillér / Sersteiermark, Ostland 40 Pfg

Signal



I øst:
**SPANJERE
FOR EUROPA**
„Jernkors for de tapreste
blant de tapre“, sa den
tyske general

PK-foto: Krigskorrespondent
Schmidt-Scheeder

Hva
er
det?

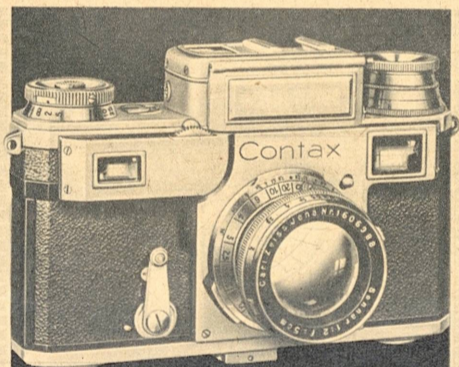


Slik ser førerammen på bokholdermaskinen CONTINENTAL 800 ut. Den kan veksles ut med få handgrep og gjør i løpet av sekunder maskinen rede til å arbeide med andre formularer.

Øket prestasjon ved hurtig omstilling!

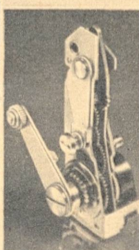
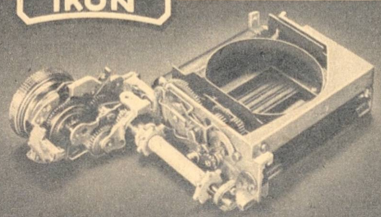
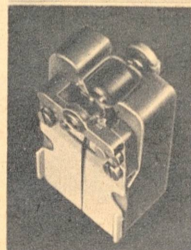


WANDERER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT SIEGMAR-SCHÖNAU



I Zeiss Ikon AG.s fabrikker er kravet om presisjon blitt en lov for hele kamerafabrikasjonen. I CONTAX, smalfilmkameraet med innbygd eksponerings- og avstandsmåler, kommer denne ansvarsbevisste produksjon best til uttrykk. Zeiss Ikon presisjon er en garanti for kameraer med toppytelse — alltid rede til innsats!

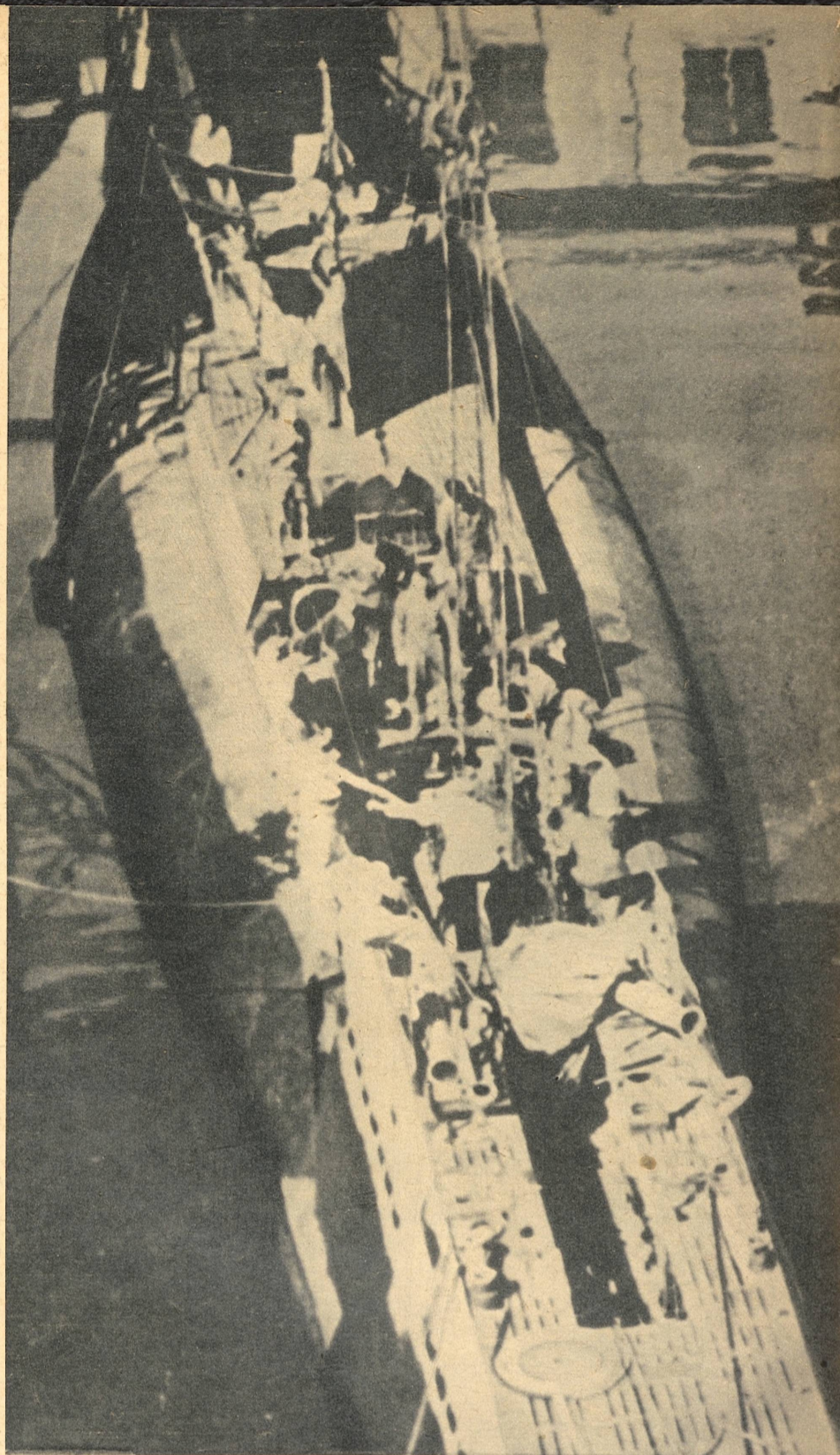
ZEISS IKON AG. DRESDEN



INFORMER DEM NU, KJØP I FREDSTID

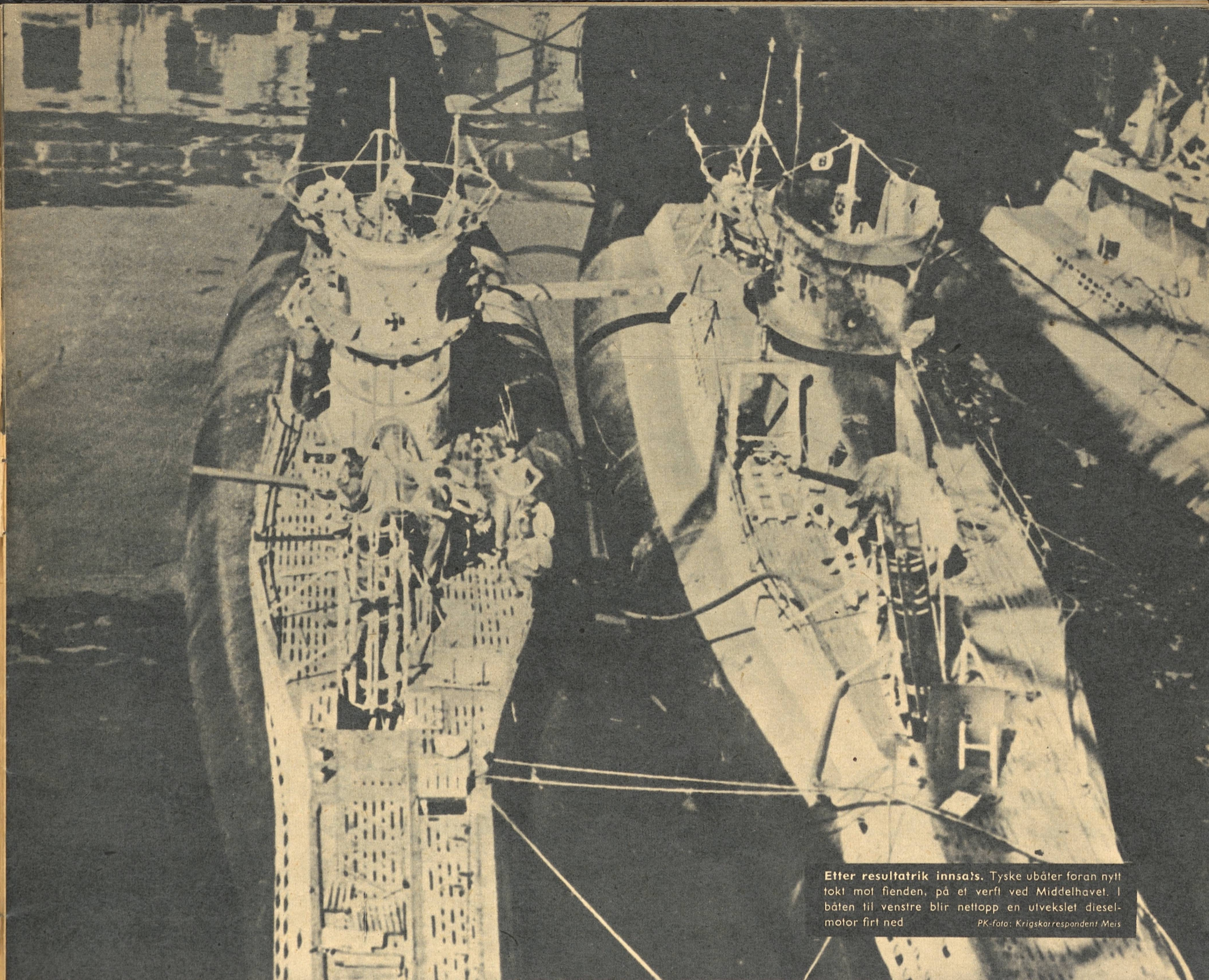
SKARPMOEN & CO., DRONNINGENS GATE 36, OSLO

COPYRIGHT 1943 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN



HELLER IKKE ROOSEVELT KAN TRYLLE

Nord-Amerikas forente stater er tallenes og superlativenes land. Gjennomsnittsammerikaneren tror at hans lands rustningsindustri ikke bare produserer de beste, men også de tallrikeste våpen. Som følge av en årelang suggesjon er den mening dypt rofestet også utenfor de amerikanske grenser, at Amerika kan gjøre det umulige mulig og stadig kan produsere flere panservogner, flere fly og mer ammunisjon enn alle andre krigførende til sammen. Men den som ikke lar seg blende av superlativene, og nøkternt undersøker den amerikanske rustningsproduksjons virkelige muligheter, må komme til den overbevisning at det også i USA bare „kokes med vann“



Etter resultatrik innsa'is. Tyske ubåter foran nytt tokt mot fienden, på et verft ved Middelhavet. I båten til venstre blir nettopp en utvekslet dieselmotor firt ned

PK-foto: Krigskorrespondent Meis

For de fleste nordamerikanere og særlig for deres president Roosevelt danner flybyggingen tyngdepunktet for alle rustningsanstrengelser. Flyet er i dag rett og slett symbolet på det tekniske framskritt og motoriseringen. Det er derfor en bestikkende visjon at krigen vilde bli vunnet med matematisk sikkerhet, ifall en bare har en kjempestor overlegenhet i luften. Det gjelder mange ganger som bevist i de anglo-amerikanske land at USA. — og bare USA. — er kallet til å skaffe denne overlegenhet med hensyn til fly. Hvis en undersøker de grunnene hvorav denne overbevisning oppstår, finner en at de ikke beror på noe særlig kjennskap til det nordamerikanske økonomiliv, men for det meste bare på den overflatiske viten om at den nordamerikanske industri produserer de fleste biler, radioapparater og issskap. Derav å trekke den slutning, at bilfabrikkene istedenfor en Ford eller en Buick likeså lett, likeså hurtig og likeså tallrikt kan bygge jager- eller bombefly, anser legmannen for riktig, men det er i virkeligheten fullstendig feilaktig.

Hvis det ved USA's rustningsanstrengelser bare dreide seg om fly eller hvis enno tilstanden fra 1941 hersket, da USA. betraktet seg som tremaktpaktstatenes erklærte fiende og som demokratiernes flyarsenal, uten dog selv å delta i krigen, vilde tilliten til den amerikanske yteevne kanskje være berettiget. Men slik som sakene ligger an i dag, må Nord-Amerika ikke bare levere fly til Storbritannia, Sovjetunionen, China osv., men også panservogner, kanoner, ammunisjon, kjøretøy og skip. Men framfor alt trenger det en stor del av de produserte våpen for seg selv, for det står jo no selv midt oppe i krigen. De arbeidskrefter, som enno for et år siden sto til rådighet bare for produksjonen av krigsmateriell, blir i dag gjort krav på av de forskjellige grener innen forsvarsmakten, for det rekordelskende Nord-Amerika vil selvfølgelig også stille opp verdens største armé. Av denne grunn oppsto det allerede uenighet om hvem som skal ha forretten, forsvarsmakten eller rustningsproduksjonen, og tvangsmessig er også det spørsmålet dukket opp, hvilke våpen som skal danne pro-

duksjonstyngdepunktet: fly, panser eller skip.

Det er altså på ingen måte slik at f.eks. produksjonstallene for bilbyggingen eller tallene på leverte issskap gir en målestokk for produksjonsmulighetene for fly under krigen. Allerede i begynnelsen av 1941 var det vanskelig for USA — om ikke umulig — å oppfylle alle de forhåpninger, som ble satt til den nordamerikanske flyindustri med hensyn til hjelpen for andre land. Siden begynnelsen av krigen mot Japan er grensene for yteevnen ytterligere innsnevret.

I begynnelsen var programmet

Det hadde ikke måttet hende i De forente stater, hvis ikke beslutningen om å gjøre flybyggingen til kjernepunktet i alle rustningsanstrengelser var blitt forkynt med stor reklame. President Roosevelt forkynte selv programmet, hvormed tremaktpaktens luftvåpen skulde bli „utprodusert“.

Planen som ble forkynt i 1941 krevde produksjon av 60 000 fly i løpet av 1942 og videre 120 000 for 1943. Dermed hadde den nordamerikanske offentlig-

het fått tall, som den kunde beruse seg i. En må ikke glemme: da de første fiendtligheter brøt ut i Europa, hadde USA. en månedsproduksjon på ikke engang 1000 fly, og av disse besto størstedelen av lette skole- og sportsfly. Luftfartindustrien var ganske visst vel ansett, men hadde forholdsmessig liten betydning — bedømt etter fabrikkenes størrelse og tallet på arbeiderne — og ble stilt helt i skyggen av enhver produsent av husholdningsgjenstander. Lederne for de nordamerikanske flyfabrikker vilde riktignok ikke være noen smarte forretningsfolk, hvis de ved begynnelsen av krigen ikke i håp om store krigsleveranser hadde utvidet sine bedrifter, men enno ved USA's inntreden i denne krig i desember 1941 var månedsproduksjonen av fly bare kommet opp i ca. 2400 stykker.

Mens offentligheten ikke gjorde seg opp noen mening om hvordan produksjonen av materiell, som var så lite egnet til forarbeiding på løpende band, slik som flyet no engang er, skulde kunne bli mer enn fordoblet fra i dag

Fortsettes side 29



EN OVERSIKT

Den britiske krigsflåtes tap

Følgende betraktninger er ikke noe annet enn en foreløpig oversikt. Her er bare tale om krigsskip og bare om slike hvis senkning ikke kunde forties av det britiske admiralitet



Den som behersker havene, behersker verdenshandelen, og med den verdens rikdommer og følgelig også verden selv."

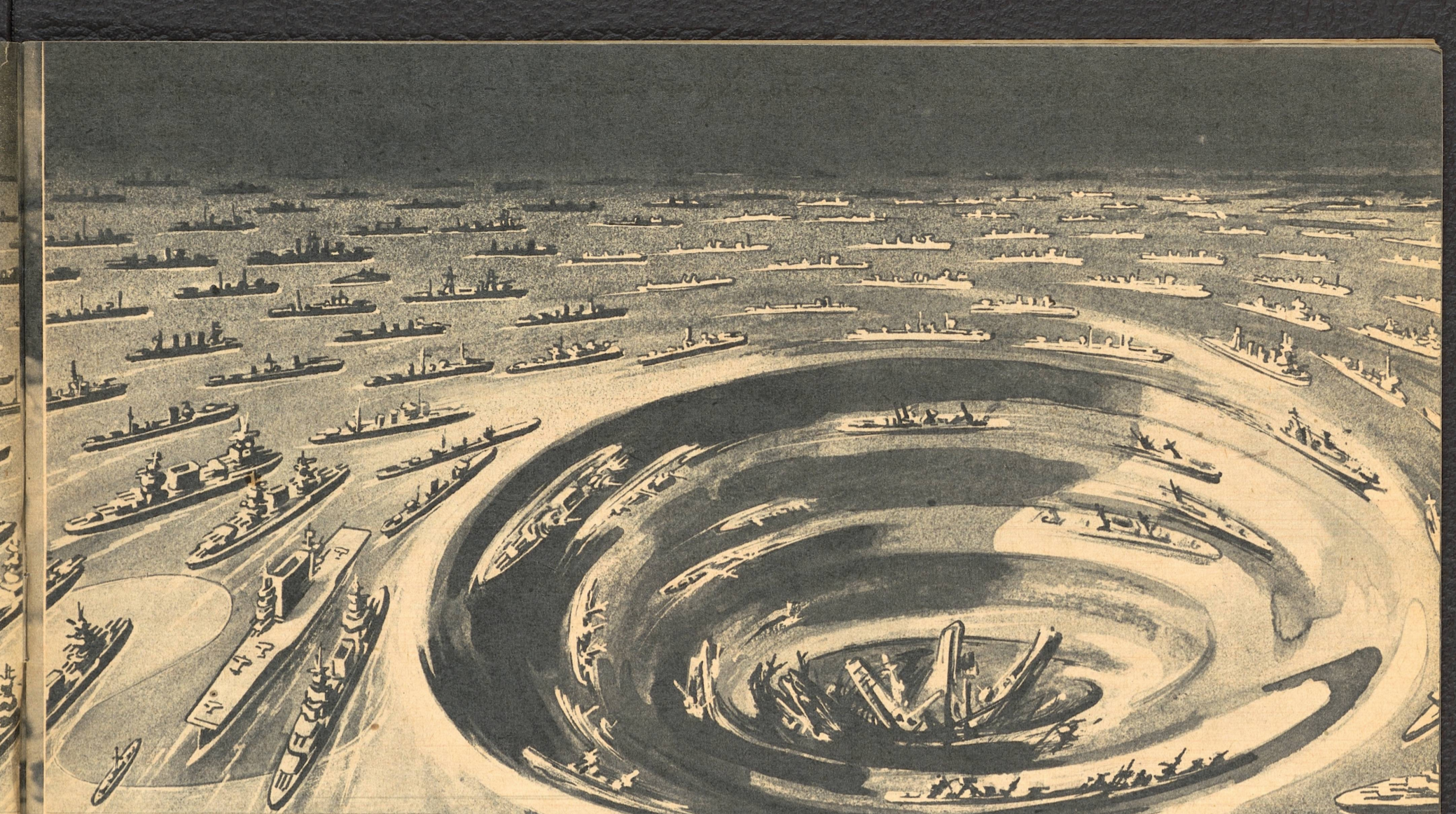
I konsekvent utnyttelse av denne erkjennelse har England litt etter litt tilintetgjort alle store sjømaker i verden, spanjerne, portugiserne, hollenderne, franskmennene og også tatt med de mindre på vegen, hvilket „beslagleggelsen" av den danske flåte i København i 1807 beviser. Siden Nelsons seier ved Trafalgar i 1805 over de forente franske og spanske eskadrer har britene hatt det ubestridte herredømme på havene. Selv den første verdenskrig 1914—18 kunde ikke tilføye det noe avgjørende støt. Bortsett fra Østersjøen, såvel som deler av Nord-

Kappløpet. Ifølge engelske innrømmelser blir der senket dobbelt så mange britiske krigsskip som der kan erstattes ved nybygging. Vedstående grafiske framstilling, hvor den opprinnelige bestand av krigsskip er inntegnet med svart og nybygninger med rødt, viser den uunnværlige og stadige innskrunping av den britiske krigsflåte under kappløpet mellom senkninger og nybygginger

sjøen samt Adriaterhavet, behersket Union Jack ved siden av de alliertes flagg alle hav, selvom ubåter og handelsødeleggere skaffet den britiske ledelse mange bekymringer.

I 1940 endret imidlertid situasjonen for det britiske sjøherredømme seg radikalt, med nedkjempelsen av Frankrike og med inntagelsen av atlantehavsfronten fra Nordkapp til Biskaia og med Italias inntreden i krigen. Den stadig økede aktivitet av den tyske flåte og luftflåte fra de nyerobrede baser bringer England i en meget alvorlig situasjon. Krigs- og handelsmarinens tap hoper seg opp, og øya ser seg stilt overfor en dødelig fare. Det tredje krigsår brakte en ny stor belastning for imperiet: krigsutbruddet i Stillehavet og i Sørøst-Asia.

Dette tredje krigsår har vært det svarteste for den britiske krigsmarine i manns minne. I tidsrommet fra september 1941 til august 1942 tapte flåten under Union Jack etter engelske innrømmelser ca. 30 pct. av alle store krigsskip som eksisterte ved krigsutbruddet: 3 slagskip, 1 monitor, 5 han-



garskip inklusive hjelpehangarskip, 4 tunge og 13 lette kryssere. Dessuten gikk der tapt 36 destroyere og 11 ubåter i dette tidsrom.

Dette er, ved siden av de alvorlige innhogg i USA's flåte, den britiske marines tap i det tredje krigsåret: 73 krigsskip av første grad, bortsett fra alle andre enheter, ble tilintetgjort.

Fra krigsutbruddet til utgangen av 1942 tapte den britiske flåte 446 enheter. Vi gjengir nedenfor de av det britiske admiralitet innrømmede senkningstap fra krigsutbruddet til slutten av januar 1943. Ved disse tall må man ta i betraktning, at englenderne bare pleier innrømme en brøkdel av sine virkelige tap.

Slagskip	5
Monitor	1
Hangarskip	5
Tunge kryssere	5
Lette kryssere	20
Destroyere	98
Ubåter	47
Vakt-konvoibåter og minesøkere	57
Elvekanonbåter	4
Hjelpekryssere	22
Hjelpehangarskip	2
Mindre hjelpeskip	200
	<hr/>
	466

Ved siden av de tyske har de italienske og japanske sjø- og luftstyrker en fremragende andel i disse tap for den britiske flåte.





83 FLYS UNDERGANG

Et amerikansk hangarskips endelikt

↑ To treffere i samme øyeblikk . . . På veg til Salomon-øyene blir et amerikansk flåteforband angrepet av japanske ubåter. Nesten samtidig får hangarskipet „Wasp“ (til venstre) og destroyeren „Porter“ (til høyre) torpedotreffere



... og enno tre torpedoer. Destroyeren synker øyeblikkelig, men „Wasp“ „trenger“ enno 3 torpedoer. I ½ time varer dens døds-kamp. Disse fotos ble tatt like etter den siste torpedotreffere, som brakte ammunisjonskammeret til å eksplodere. Med „Wasp“ sank et av USA-marinens mest moderne

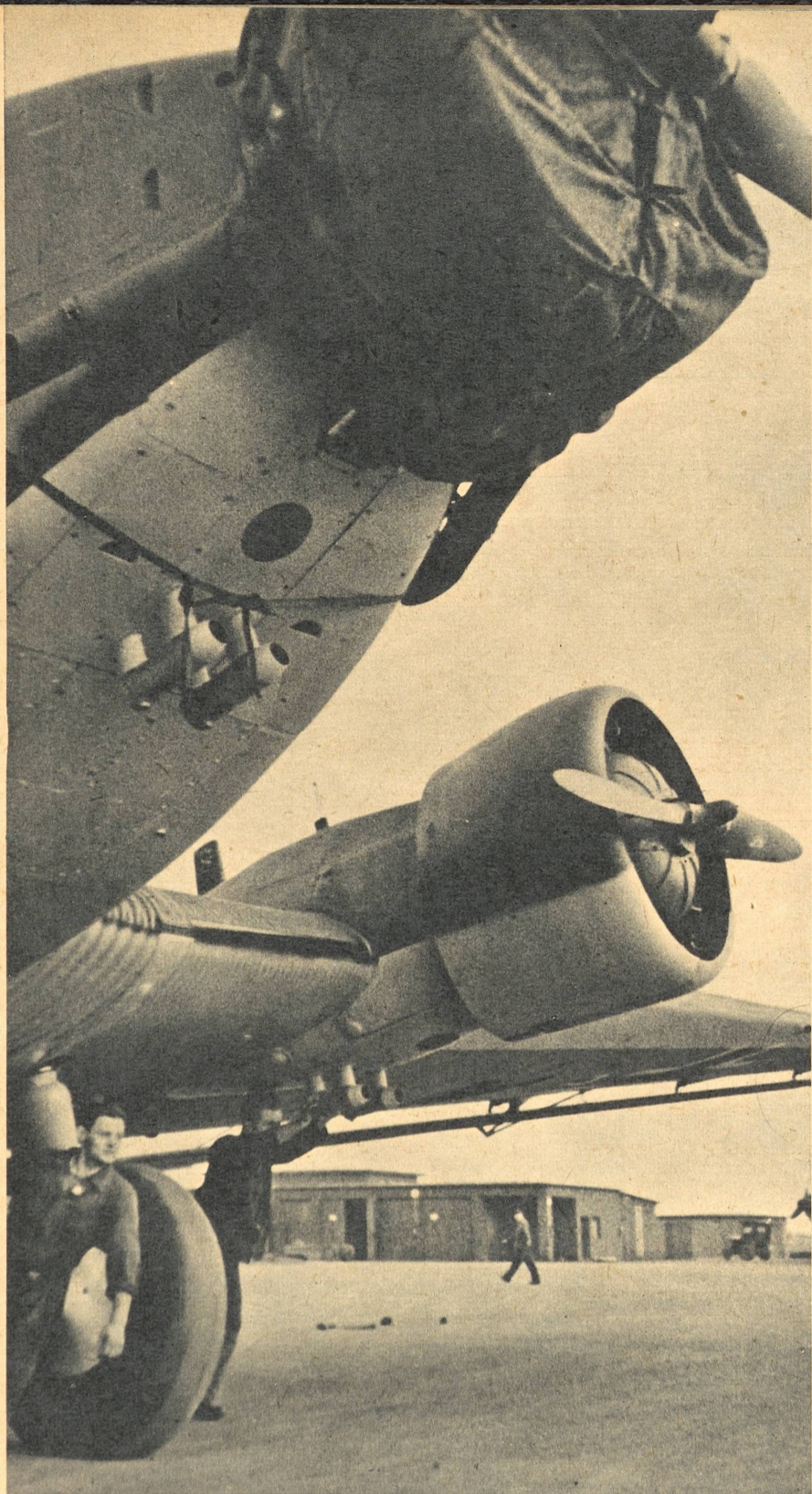
hangarskip. Det var først satt inn i tjenesten i 1940, og hadde et deplasement på 14700 tonn. Byggeomkostningene beløp seg til 20.7 millioner dollar. Ombord befant det seg 2000 mann og 83 fly. „Wasp“ var det sjette i rekken av hangarskip, som nordamerikanerne tapte Fotos: U. S. Navy

FLY- JOURNALEN

Livsvegen til ett av de mange tusen prektige transportfly, en Ju 52

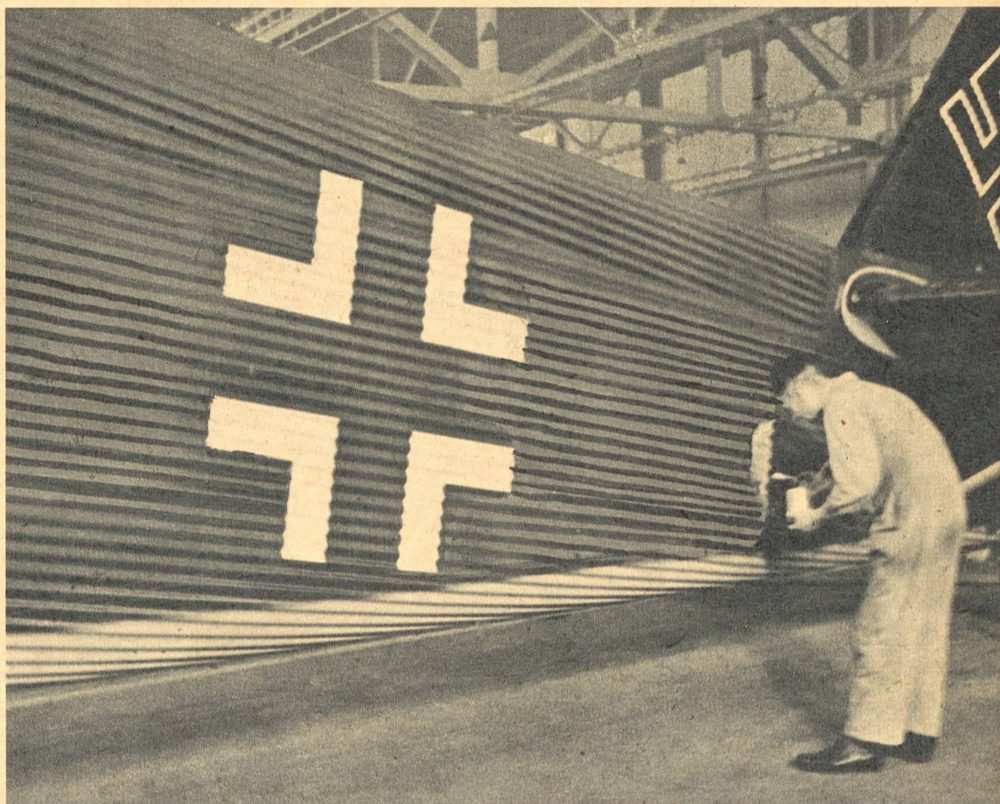
En PK - beretning av krigskorrespondent Lysiak

Ikke ved noe annet våpen foreldes materialet så fort som ved luftvåpenet. Allikevel finnes det et verdensberømt fly, som er blitt framstilt uforandret i de siste 11 år. Det er Ju 52, den „gode gamle fru Ju“



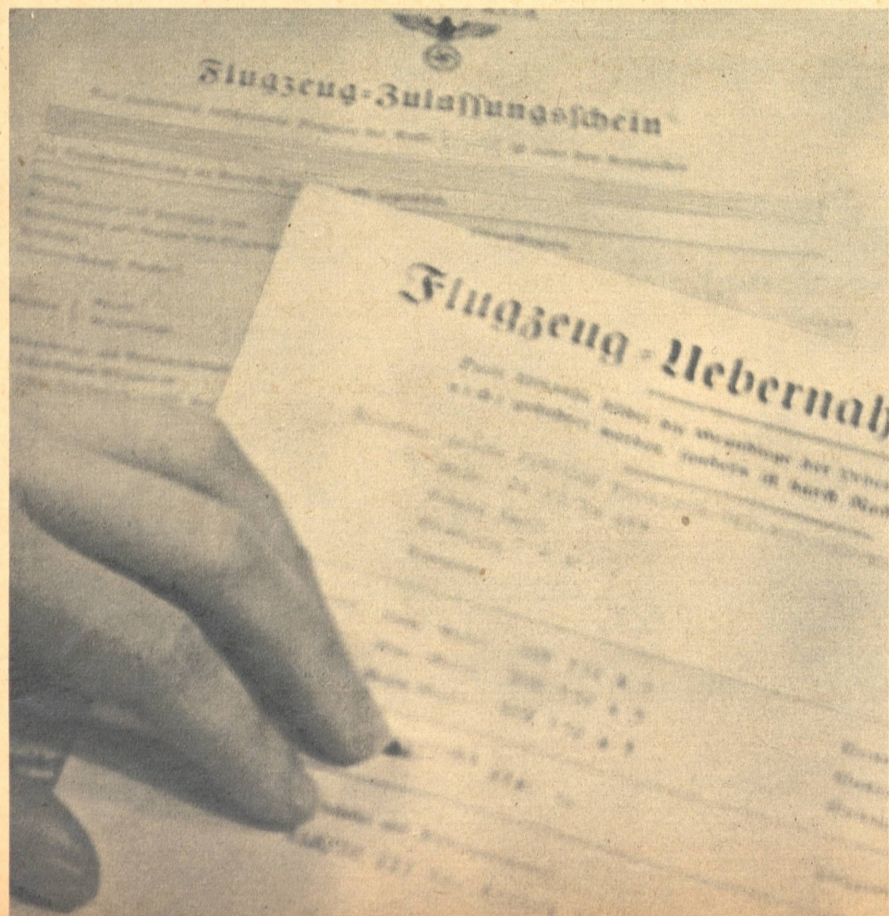
I årevis har dette passasjerfly stått i „Deutsche Lufthansa“s tjeneste. Hurtig og pålitelig befordret det ministre og industrimenn, kjøpmenn og bryllupsreisende gjennom hele Europa. En vakker dag blir flyet rullet inn i en fabrikkhall . . .

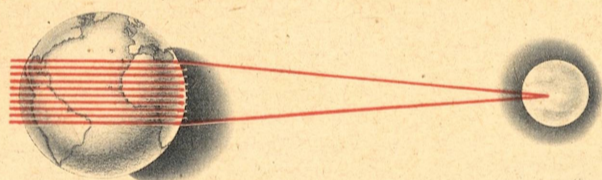
↓ . . . og satt inn i krigens tjeneste. Det tilhører nå det tyske luftvåpen. Med sine „militærpapirer“ får det et nytt navn: „Berta Dora“



I fabrikkhallen får „Berta Dora“ sin grå „drakt“ og de nye kjenningstegn. Polsterstolene og ballasten forøvrig forsvinner — til gjengjeld blir det bygd inn noen maskingevær

↓ Lufthansa-kaptein von G. får sin utkommanderingsordre og krigsflyet „Berta Dora“ blir ham betrodd — menneske og fly blir krigskamerater





... 1.2 millioner kilometer

Fra jorden til månen og tilbake, og enno ti ganger rundt jordkloden — denne flystrekning tilbakela „Berta Dora“ under krigen. Det er . . .

„Berta Dora“'s krigsinnsatsområde omfatter nesten hele Europa og en del av Nord-Afrika. Det har vært med i nesten alle felttogene i denne krigen. De små røde flaggene på kartet viser i kronologisk rekkefølge dette flyets innsatsområder. Uten at det ble foretatt forandringer eller ombygginger på motorene eller andre innretninger i flyet, fløy det såvel i Afrikas hete som i den russiske vinterkulde. Fra — 50 til + 50 grader, altså en temperaturforskjell på 100 grader celsius, overvant dette flyet uten noensomhelst forstyrrelser på sine ofte dramatiske tokt



1

Den første prøve

Sin første krigsinnsats hadde „Berta Dora“ alt i Spaniakrigen 1936—39, da det ble chartret av general Franco. Dengang hadde piloten meldt seg frivillig. Transporten av større kampkraftige troppedeler i fly fra Marokko til Spania muliggjorde for Franco den seierrike videreføring av kampen. Ju-transportforbandet brakte på kort tid i det hele 13523 soldater med full utrustning og 270000 kilogram krigsmateriell fra en verdensdel til en annen

På de to følgende fargesider:

Ju 52 i vinterdrakt . . .

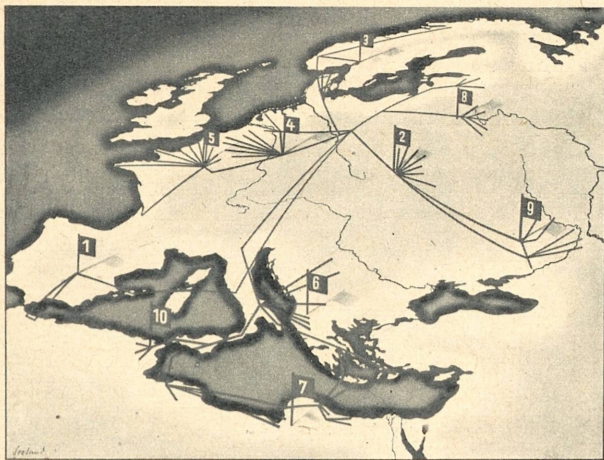
En av besetningen fyller bensin på et av de berømte transportfly, som gjør tusener av vinterlige forsyningstokt til fronten — kamuflert med hvit maling . . . og i Afrikas sol

Tyske tropper lander på en tunesisk flyplass, granader hopper ut av transportflyene

PK-fotos: Krigskorrespondent H. Hubmann
Krigskorrespondent Lee





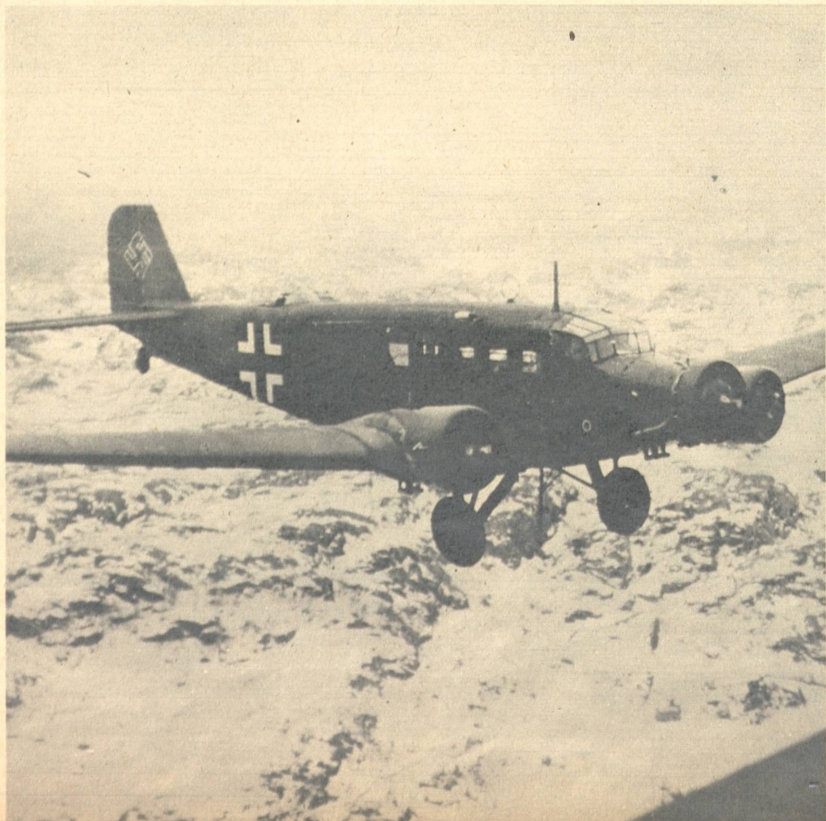


PK-fotos:
Krigskorrespondentene:
Lysiak 20, Seeger,
Beissel, Gerlach, Hadel,
Dietrich, Horster,
Heidrich, Hans Speck

2 Alle jernbanelinjene ødelagt. 18 hele dager drønner de tyske eskadrers motorer på Polens himmel. De tyske forτροpper blir forsynet ved hjelp av transport-Ju's. for jernbanestrekningene er ødelagt. Kjøretøyer er leid for hjelpekjøring. „Berta Dora“'s sveit alene bringer på en dag 45 000 liter drivstoff til panserstyrkene. Den 15. krigsdag står denne lakoniske notis i flyjournalen: „På grunn av beskytning nødlanding i forreste linje. Observator falt, resten av besetningen såret“



3 Hvor er vårt støttepunkt ved Narvik? Tåken i fjordene og utenfor den forrevne Norskekysten ble fordrevet av de arktiske stormene. No forsøker transporteskadrer å finne veg over gletsjer og snødekkede topper til de støttepunktene, som ble besatt dagen før. „Berta Dora“ bringer forsterkning for alpejegerne til Oslo, Stavanger og Narvik. „To treffere i styreinnretningene.“ sier flyjournalen. — Det dristige Norgesfelttogets historie vil alltid minne om transportsveitene



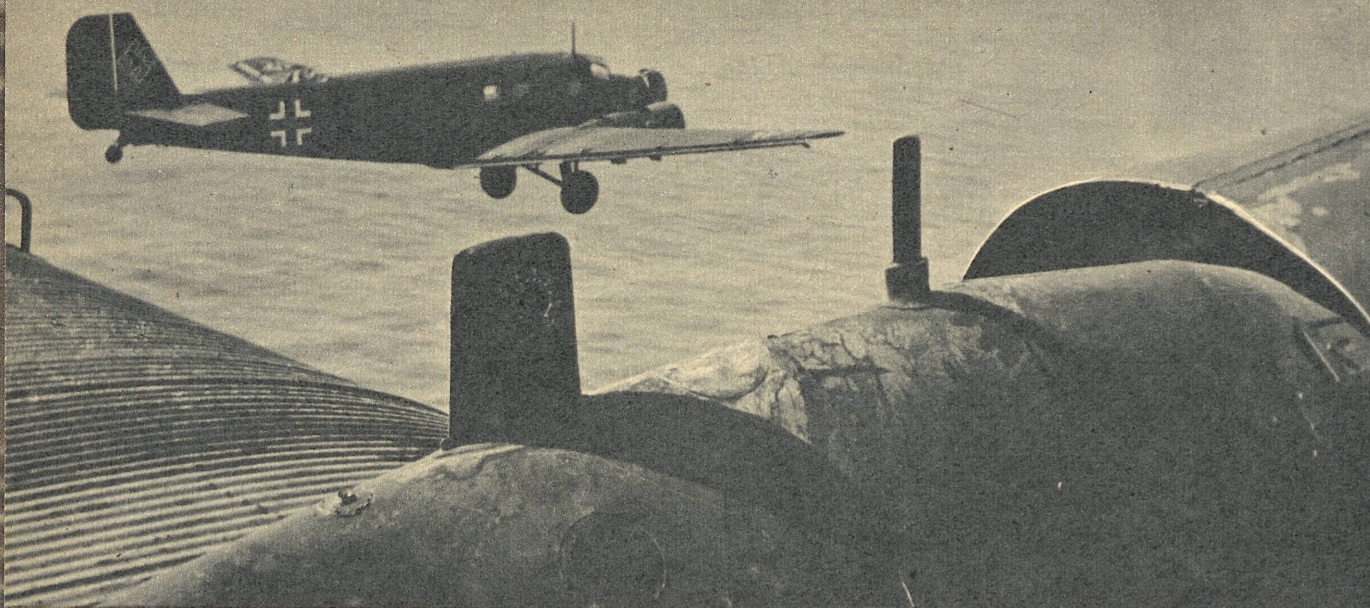
4 Fallskjermjegere marsjerer! „Berta Dora“'s sveit skal slippe dem ned bak den hollandske rannlinje. De hopper ned over Rotterdam, Waalhaven, Delft, Haag, Leiden og Dordrecht og kjemper fri flyplassene. Den annen serie av transportfly landet midt oppe i ilden. Luftlandings-tropper hopper ut, bringer sine kanoner i stilling og griper inn i kampen på bakken. Tross mange treffere starter og lander „Berta Dora“ enno fem ganger den første kampdagen i felttoget i vest



5 Sårede flyr til Tyskland. Den „gode gamle fru Ju“, som det heter blant soldatene, har skiftet drakt og argitt råpnene. Den er no snøhvit, med store røde kors på skroget og bæreflatene. Medikamenter, forbindelsessaker og bårer bringer den no langt inn i Frankrike — og sårede tilbake til Tyskland. Ved siden av besetning og sanitetssoldater er det plass til 8 hardt sårede eller 22 lett sårede i det mektige skroget. I løpet av 5 uker fløy 843 sårede med „Berta Dora“

6 Luftlandings-tropper griper inn. Eidet ved Korint skal inntas. Det er en av de vanskeligste oppgaver under Balkanfelttoget. Fallskjermjegere innleder løsningen. „Berta Dora“ slipper med sin sveit ned luftlandings-tropper på små marker og engar til støtte for fallskjermjegerne. Under en slik landing gis det plutselig maskingeværlid, den midtre motor blir skutt sønder. Flyjournalen minner om dette med den lapidare setning: „start med 2 motorer“



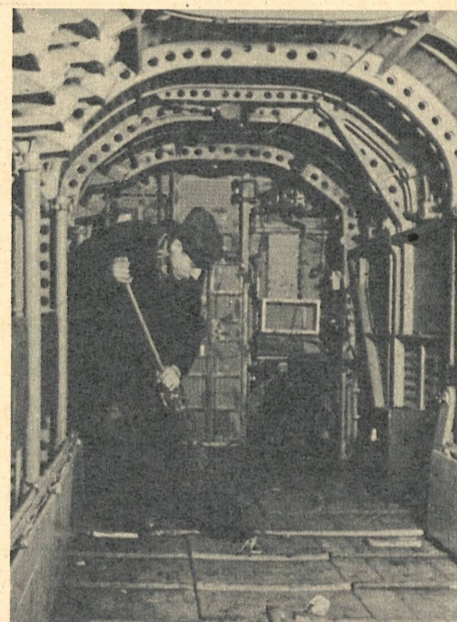


7 Først Kreta, så til Afrika . . .

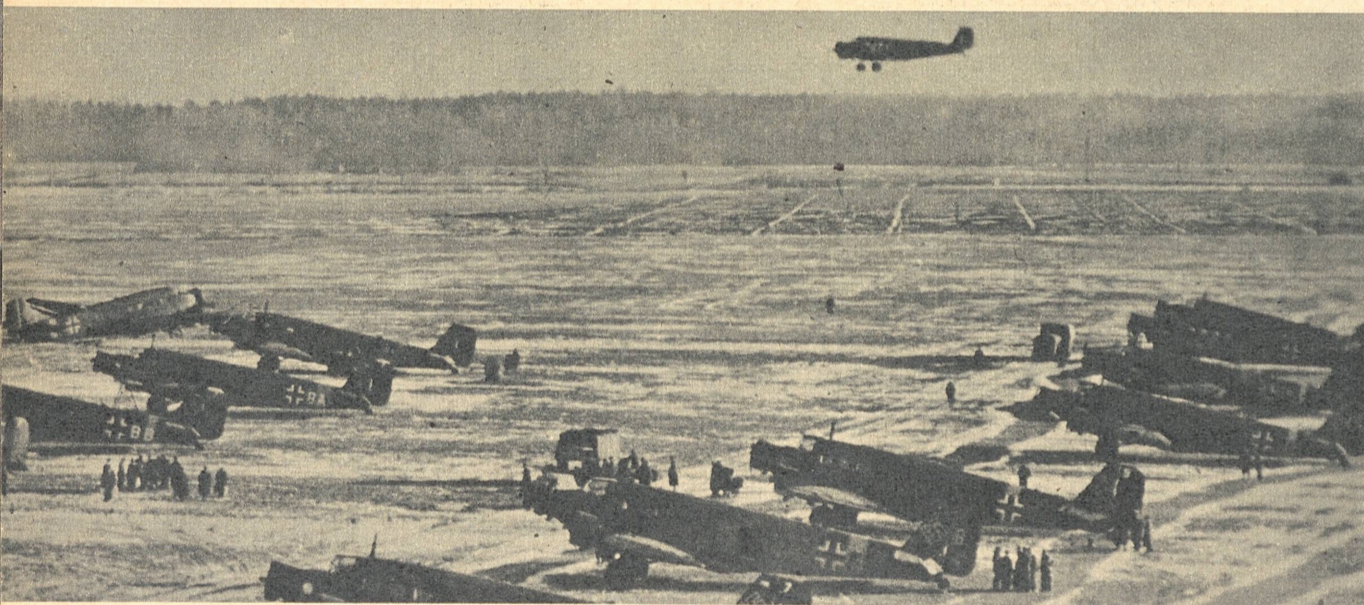
Det finnes vel hurtigere og mer elegante, men sikkert ingen påliteligere fly enn de trofaste Ju's. Det viste seg også ved inntagelsen av Kreta, hvor det ble landsatt en hel angrepsarmé fra luften, det viste seg igjen ved forsterkningene for Rommel i Afrika. Det går fram med fallskjermjegere over havet i sør (ovenfor), kanoner landsettes på Kreta (til venstre), ammunisjon settes ned ved Afrikas kyst (til høyre)



Utvexling! Når det foreskrevne antall flytimer er omme, flyr „Berta Dora“ til en flyfabrikk til en grundig kontroll. Flere ganger allerede har det fått innbygd nye motorer

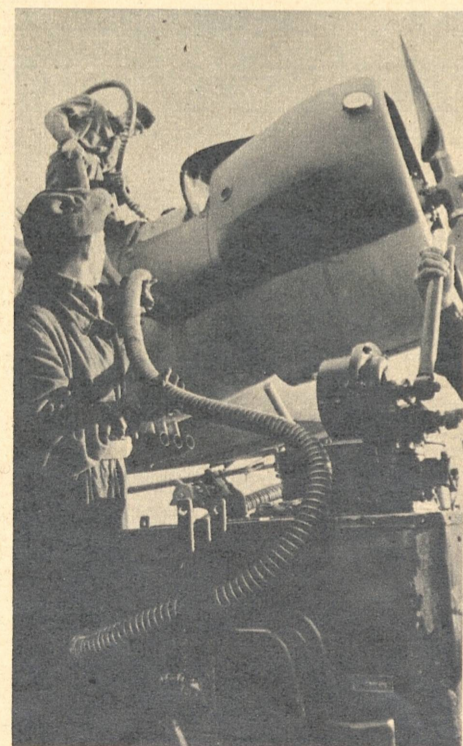


Storrenjering! Til den daglige tjeneste hører også „revirrenselsen“, som motoren besøker etter hvert tokt. Han er overhodet en av de mest beskjefstige folk ombord på den tremotors Ju



8 . . . og no på den nordlige østfront

I den strenge vinter i øst har „Berta Dora“ mange forskjellige oppgaver å løse: forsyninger til arskårne troppeavdelinger, befordring av feltpost, drivstoff, ammunisjon, transport av sårede, reservedeler, leivsmidler og klær. Alt i alt: Den er blitt en riktig „flyvende møbelvogn“. Ovenfor: Forsterkningsbasis. Til venstre: granater for det tunge luftvern. Til høyre: feltpost til forreste linje



Påfylling! Den bensenmengden som alene dette fly har fortært i løpet av lange tjenesteår, er enno ikke blitt beregnet. Men sikkert vilde denne mengde fylle en betydelig tankbåt

Dora" må pleies



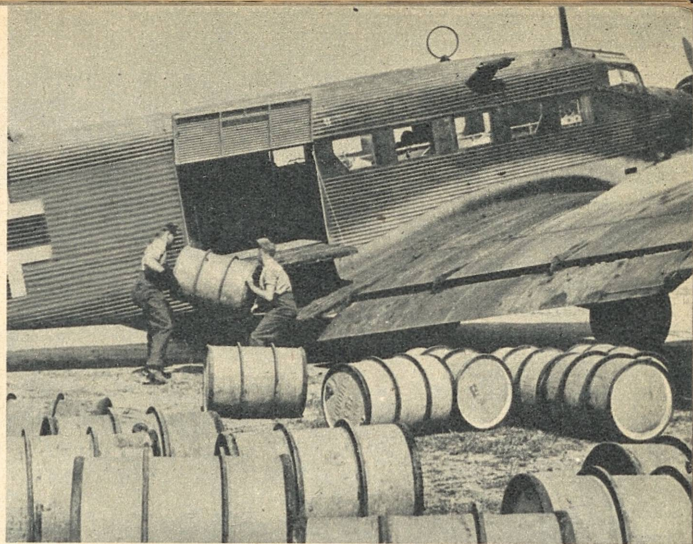
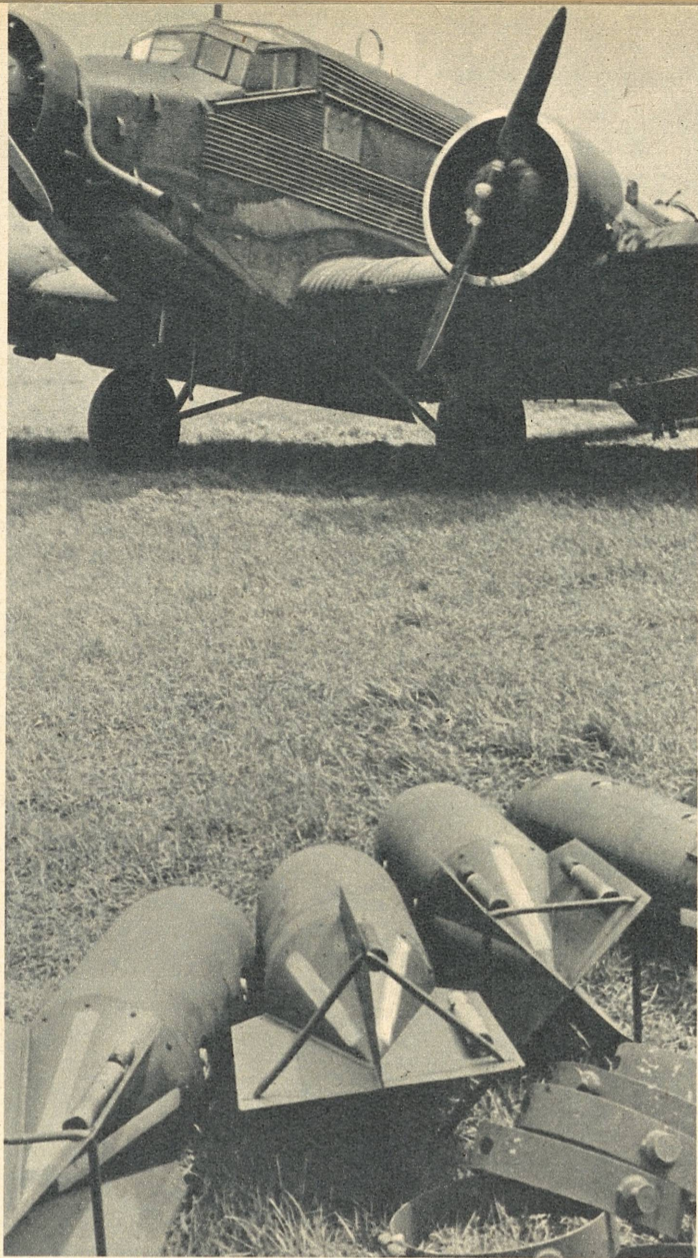
Britisk luftvern! Her gikk et luftvernskudd igjennom. På et flyverft — som finnes på alle fronter — blir skaden på Ju'ens bæreflate hurtig og fagmessig utbedret



Afrikansk sand! Afrikas fineørkensand trenger lett inn i understellet og bremsene. Det blir omhyggelig fjernet av montøren med en pensel

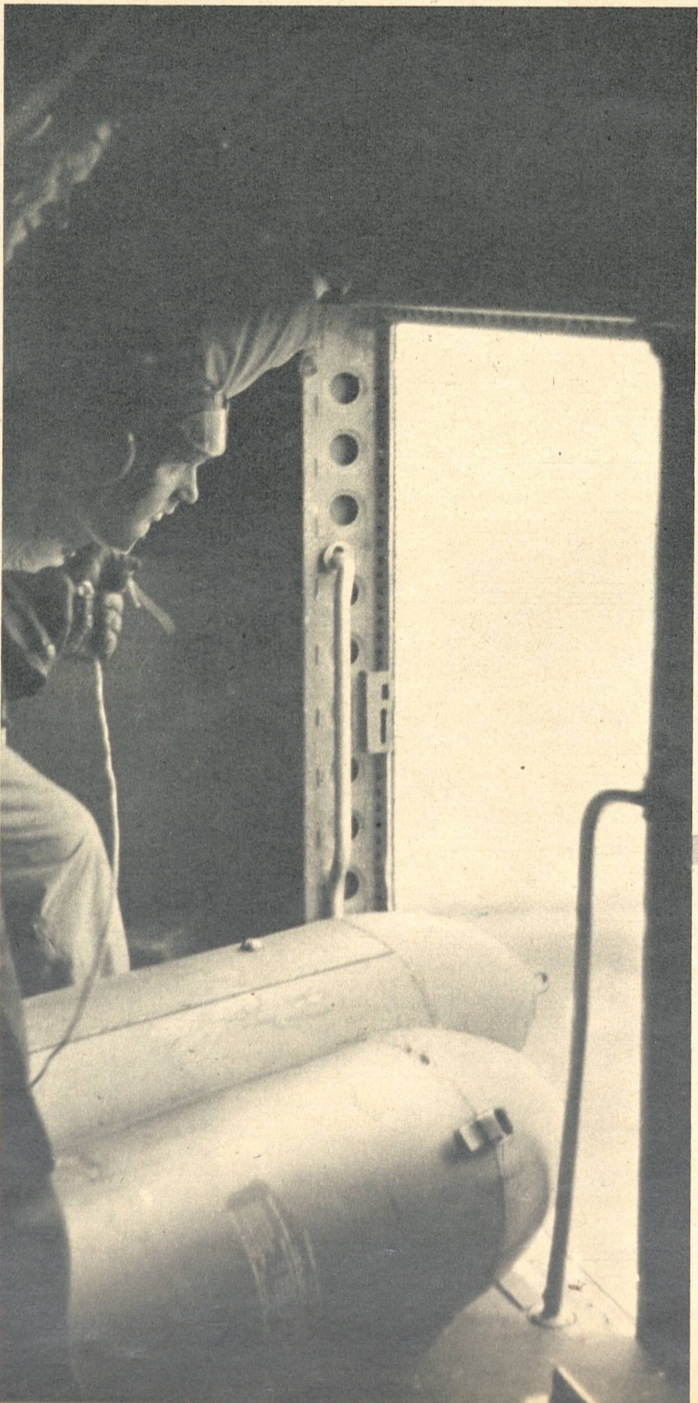


Russisk kulde! På alle flyplasser i øst står det parat varmevogner, som oppvarmer motorene med varmluft. Enno er ingen Ju falt ut på grunn av startvanskeligheter



9 Sommer og vinter ved Don

Panserfortroppen krever bensin (ovenfor), stukaene bomber (til venstre), og om vinteren opplevde sågar soldater med permisjon til sin glede en hurtig flyreise heim (nedenunder). „Berta Dora“ sørger for alt. Ja, engang satte det under grenaderenes vilje jubel ned en hel frontteaterscene med førstklassers skuespillere



10 De to siste tokt i flyjournalen

Post og øl blir lastet for fronten i Tunis (ovenfor), og så blir „forsyningsbomber“ kastet ned over de forreste linjer (til venstre). Flyjournalen slutter, en ny begynner. „Berta Dora“ er blitt en trivelig dame, men hun føler seg enno ikke gammel og vil nok føre mangan en flyjournal enno

Ju 52, som for 11 år siden ble uttenkt og bygd av Junkersfabrikkene, er før krigen blitt kjent som trafikkfly over hele verden i sin bølgede, metalliske drakt. Med sin konstruksjon innledet det seriebyggingen av storfly — enno i dag er det uovertruffet på grunn av sin økonomiske drift, flysikkerhet og robuste byggemåte og har en avgjørende innflytelse på krigføringen. Dette er en kjensgjerning, som er enestående i luftfartens og krigføringens historie. Titusener av disse fly forlot og forlater enno i dag Junkersfabrikkene

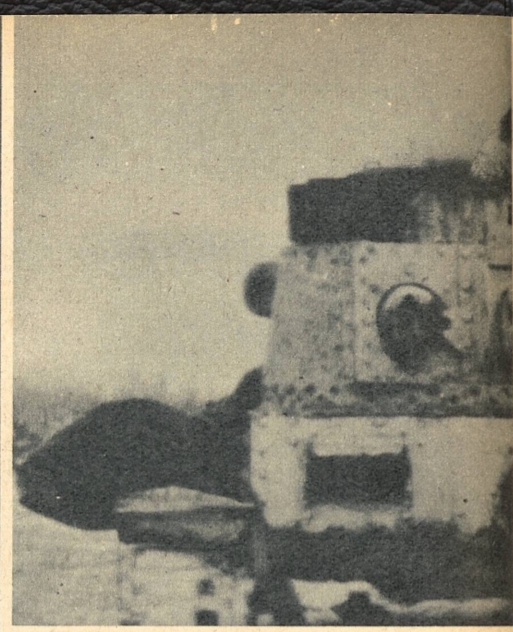


I „pinnsstilling“. I et avsnitt av den midtre front angrep bolsjevikene med overlegne styrker. Tyskerne vek unna i elastisk forsvar og danned „pinnsstillinger“, som var spekket med våpen. I tomrommene mellom slike stillinger flyter strømmen av sovjetrussere

MOTANGREP

Bolsjevikene angrep...

Generalen søker ut det „svake punkt“. Ridderkorsinnehaver, general S. inspiserer sine forreste linjer. Så jager radiomeldinger til troppene, ordrer...



→
... til avskjæring. De vinterlig kamouflerte panservogner er inntruffet i det beredskapsrom, som er blitt anvist dem. Deres oppgave er avskjæringen av det fiendtlige innbruddssted

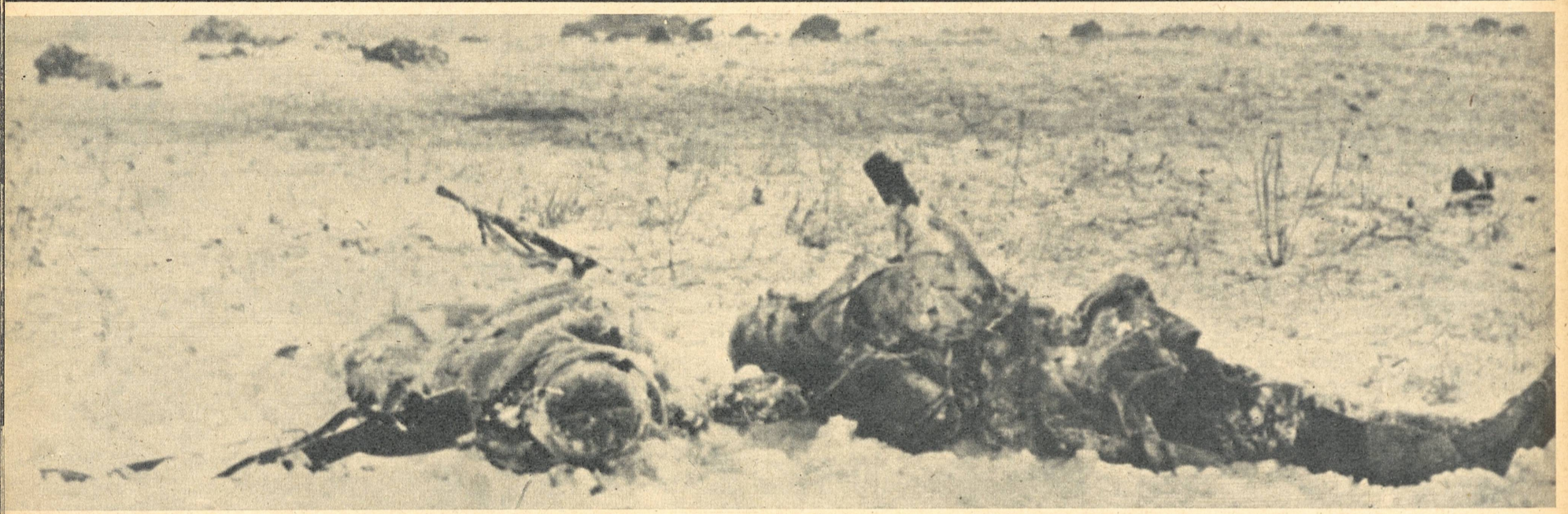


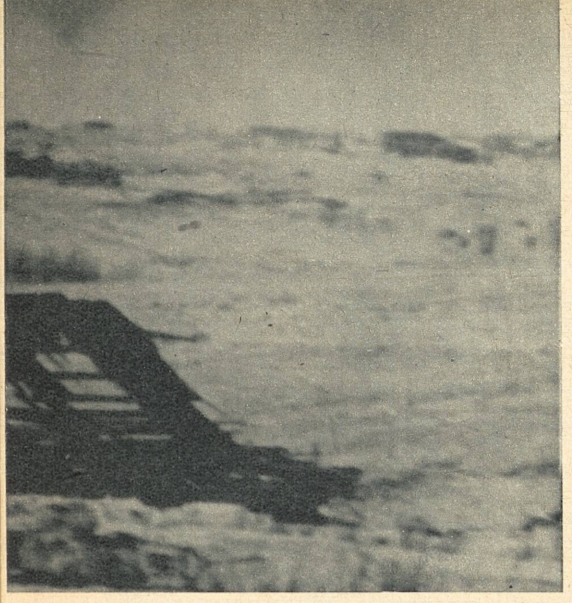
→
... til flankeangrep. I annet rom ligger panservogner og pansergrenaderer i beredskap. Etter avskjæringen skal de foreta et flankeangrep til de ytterste fløyer og splitte de fiendtlige styrker



→
... til frontalangrep. Grenaderene i de nye vinteruniformer er de første som åpner angrepet — understøttet på fløyene av infanterikanoner. De angriper frontalt på hele linjen. På deres skuldre vil hovedtyngden av denne kampen ligge



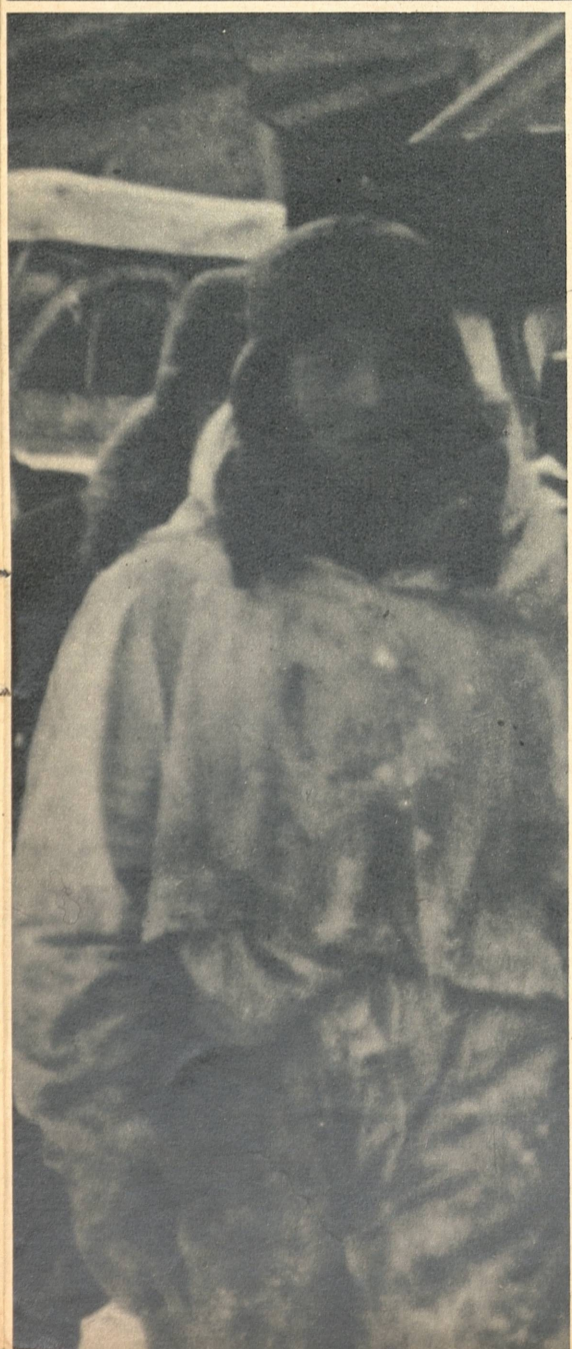




Slåen. Panservognene, som avskar sovjetrussernes innbruddssted, kjempet i ugunstig terreng og støtte på den hardeste motstand. De forandrer så på egen hand planen, bryter igjennom videre i nordøstlig retning, avskjærer motstanderen — og denne slå holder!



Flankeangrepet. Panservognenes og pansergrenaderenes angrep traff fienden fullstendig uventet og hadde tilintgjørende virkning. Den gryten, hvor bolsjevikene no er tvungel inn, får et dypt innhugg



Motangrepet. Grenaderenes stormangrep traff på en motstander, hvis moral var blitt knekket ved inneslutning og flankeangrep, men hvis siste motstand enno måtte brytes. I forbitrede enkeltkamper har grenaderene falt hus etter hus, og fanger føres bort



„Angrepsmål nådd — vi sitter igjen i vår gamle bunker“! En kompanisjef lar melding om gjenerobringen av den gamle stilling gå til regimentet

... stillingen er gjenopprettet

Ro igjen etter hard kamp — En transporttropp, som legger ledning til divisjonen, treffer på de første innbyggere, som vender tilbake fra sin flukt fra bolsjevikene



¡VISTA, SUERTE Y AL TORO!

I stedet for vårt „lykke til“ sier den spanske soldat: „lykke og løs på tyren!“

Bilder fra den spanske Blå frivilligdivisjon i vinterkampen mot bolsjevikene

↓ I den stormede bunker har mennene fra „Compania de telefonos“ innrettet seg med sitt formidlingssted



Tilbake fra speidertroppen på ski. En infanterist i et spansk skikompani

PK.-fotos:
Krigskorrespondentene Freckmann (1), Schröter-Ost (2)

↓ Lederen av en spansk enhet forklarer insatsordren





Generalløytnant Muñoz Grande

Maleri av prof. Hanzl

den spanske Blå frivillig-divisjons kommandør. Som anerkjennelse av hans personlige heltemot og de spanske frivilliges tapperhet tildelte der Führer ham eikelauvet til jernkorsets ridderkors

Forfølgelse på
steppene i øst

MOTORSYKKE- SKYTTERE ETTER STUKA

To bilder, tatt av PK-krigskorrespondenten Hanns Hubmann som viser en moderne fektning i det vidstrakte østlige rom

Av krigskorrespondentens brev: „... Og i flere dager har det stadig vært det samme: divisjonens fortropp jager etter sovjetrusserne, angriper dem overalt hvor de på ny forsøker å sette seg til motverge — ved en jernbanelinje eller en liten elv, og slår dem. Divisjonens bakre avdelinger behøver bare å ta seg av fangene og de splittede flokker av sovjetrusserne, som kommer over til oss fra våre nabo-divisjoner. Panseravdelingen eller to bataljoner fra et grenaderregiment på hurtige kjøretøyer eller motorsykelbataljonen er avvekslende i tåten. Det overtas drivstoff, som lufttransportforbandene har brakt fram om aftenen. I grålysningen fortsetter den ville jakt. Bolsjevikene har i løpet av natten trukket seg tilbake. De tapte sine etternølere og syke, som no tas til fange. Nær-opplklaringsflyveren kommer i dypflukt og kaster ned en melding; „Ved jernbanelinjen 30 kilometer forut har sovjetrusserne innrettet seg på forsvar“. Vi får vite at den høyere ledelse allerede har satt inn stuka. Og det varer heller ikke lenge, før dekkene av Ju 87 drar over oss mot jernbanelinjen, og snart hører vi nedslagene av deres tunge bomber. Artilleri er sammen med motorsykelbataljonen rykket fram på skuddhold og åpner ilden. Men sovjetrusserne er seige. Motorsykel-skytterne blir meget uvennlig mottatt, da de dristig drar mot den store landsbyen ved jernbanelinjen (**øverste bilde**). De går derfor av, lar sine kjøretøyer bli stående kamouflert utenfor rekkevidden av de sovjetrussiske maskingevær, og rykker i grupper (**nederste bilde**) dels frontalt, dels med omgående bevegelse fram mot landsbyen, som blir inntatt etter kort, heftig kamp. Motorsykelbataljonen samles bak jernbanelinjen ved kjøretøyene, som er blitt brakt fram, feltkjøkkenene er på plass, en kort rast, og så går det videre over de endeløse stepper. Inntil næroppklaringsflyveren igjen dukker opp: „På høyde 212 foran landsbyen X ny fiendtlig avdeling i regiments styrke med panservogner...“.







Et amerikansk Boston-ødelegelsesfly er brennende og med hylende motorer styrtet ned på bakken

AMERIKANER I TUNIS

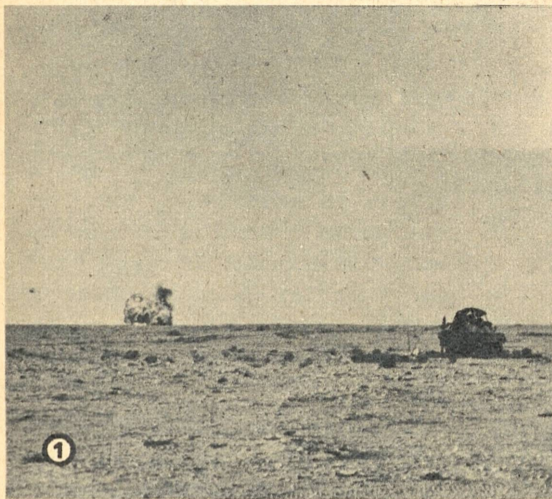
Amerikanske fanger blir samlet etter en kamp
PK-fotos:
Krigskorrespondent dr. Feill



Hans første tokt i Afrika

En amerikansk flyver forteller

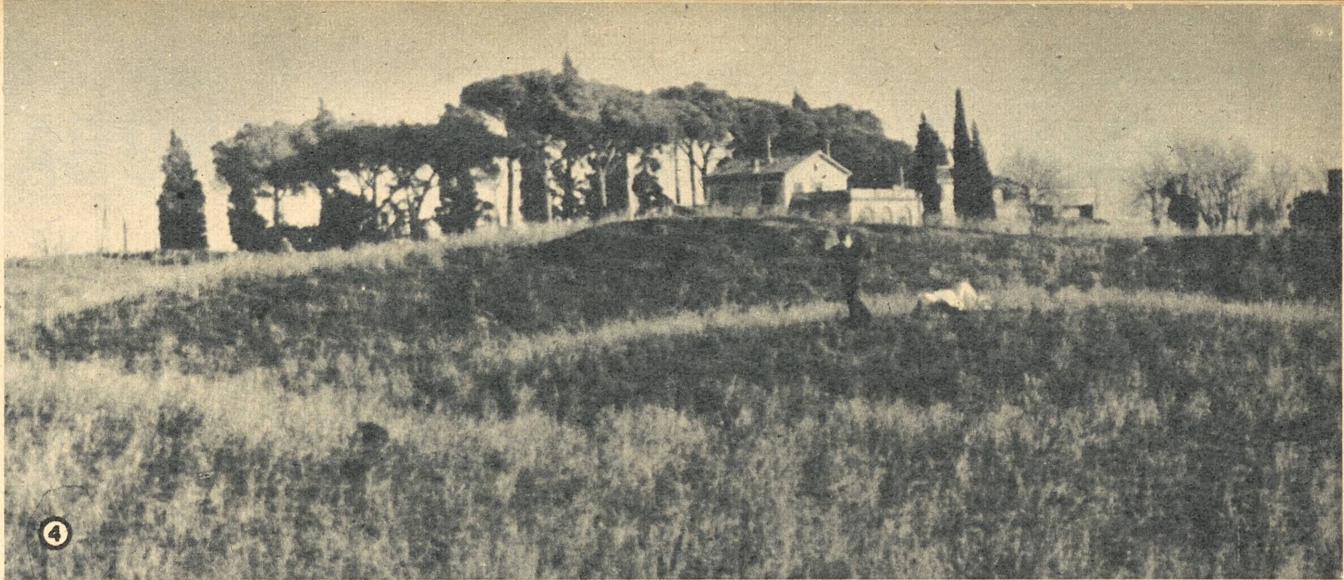
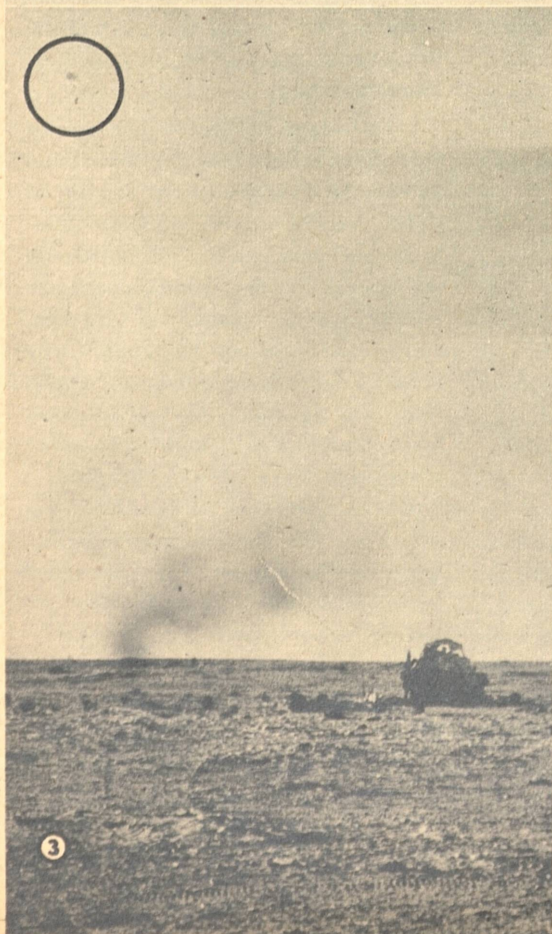
PK-fotos: Krigskorrespondentene Friedrich, Wagner



En tysk krigskorrespondent i Afrika fotografere nedstyrtningen av et amerikansk bombefly i horisonten: først kommer en sky til syne, så ...



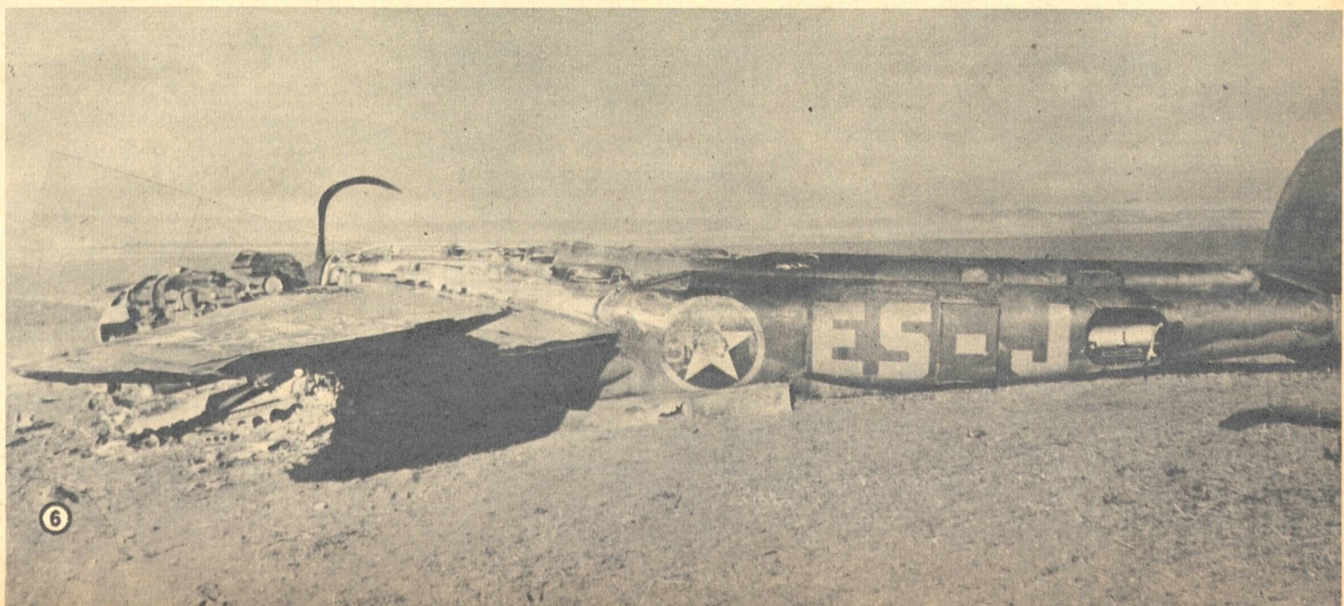
... stiger det svart og steilt en eksplosjonssky opp og — bildet nedenunder — blir tynnere. Men på himlen har en annen krigskorrespondent fått øye på den amerikanske pilot, som svever nedover i fallskjerm



Med hendene i været og fallskjermen slepende etter seg kommer den nedskutte flyveroffiser nærmere. De sjelelige belastninger i den nettopp opplevde kamp og nedskyting gjør ham opplagt til å snakke. Han forteller at han er 24 år gammel, fra Philadelphia, og har meldt seg frivillig som løytnant til Afrika. Overfarten hadde vært lite hyggelig. Hans skip hadde gjort kjempestore omveger og var til slutt dratt tett langsmed Afrikas kyst, stadig truet av ubåter. No var han endelig kommet til innsats, men skutt ned allerede under sitt første tokt ...



Litt etter står amerikaneren foran sin beseirer, en oberfeldwebel med ridderkorset. De støtte på hverandre i 6000 meters høyde. Den amerikanske løytnant medgir at han var blitt meget overrasket over å bli angrepet så plutselig av et tysk fly, midt i den sikkerheten, som han trodde å ha fra en stor flokk bombefly, som han fløy sammen med. Han hadde så foretatt alle mulige kunststykker for å bli kvitt motstanderen, men han hadde trengt ham ned til 1000 meter, hadde skutt voldsomt på ham, og endelig var det ikke noe annet å gjøre for ham enn å hoppe ut ... Tilsynelatende er amerikaneren glad over å være kommet fra det med et blått øye — flyet (bildet nedenunder) har brukt samtlige ribber



SAMMENLIKNINGEN MED SNØBALLEN . . . Av Emanuel Moravec

Böhmens og Mährens stilling i fortiden og under denne krig

Oberst i den tidligere tsjekkoslaviske generalstab, E. Moravec, har gjennom en årrekke som militær forfatter vært en anerkjent autoritet i sitt fag. Etter opprettelsen av protektoratet Bøhmen og Mähren har oberst Emanuel Moravec trådt fram for den tsjekkiske offentlighet som forkjemper i ord og skrift for rikstanken. I januar 1942 ble han oppnevnt til undervisningsminister og leder for folkeopplysningskontoret i Protektoratets regjering. Da dette kontor seinere ble opphøyet til mini-

sterium, ble E. Moravec også utnevnt til minister for folkeopplysning. Statspresident Hácha betrodde også E. Moravec ledelsen av ungdomsoppdragelsen. Moravec har gjennom sine litterære verker og sine kringkastingsforedrag, gjennom sin virksomhet som reformator for det tsjekkiske skolevesen og sine ytelser som sjef for det propagandistiske opplysningsarbeid innlagt seg store fortjenester i sitt arbeid for den åndelige sammensmeltning av det bøhmisk-mähriske rom med Tyskland

I. Fra Roma til Habsburg

Midtpunktet i det gamle romerske rike var Middelhavet som den mellomstatlige hovedforbindelseslinje. Bare en tredjedel av de områder som ble behersket av romerne lå på europeisk grunn, den større del lå i Afrika og Asia. Romerrikets maritime karakter bevirket at dette på det europeiske fastland skapte sine grenser mot nord-øst ved hjelp av den største gammel-europeiske kommunikasjon, som ble dannet av Rhinen og Donau. Dette var en feil som mange romerske keisere var klar over. I egenskap av soldater hadde de den samme erfaring som seinere Napoleon, som sa at man bare kan forsvare et elveløp med hell når man har et godt bruhode på den andre bredden. Men på den andre bredden av Rhinen og Donau levde de krigerske germanerstammer. Den naturlige hovedfestning, som alle romerske framstøt mot nord inn i de områder der var bebodd av germanerne, strandet på var den herzyniske skog. Citadellet i denne germanske naturfestning mot romerne var „den bøhmiske gryte“ som omsluttet Elbens øvre løp og dens bielver. Dette europeiske vannskille lå nettopp på søranden av „den bøhmiske gryte“ Donau nærmest. Herfra hadde germanerne også den korteste veg over den romerske provins Noricum til Adriaterhavet (skisse 1).

Karl den stores strategiske instinkt

Da det romerske rike var brutt sammen under den germanske storm i det 5. århundre, satte de germanske stammer seg i bevegelse mot sør og sørvest og rømmet tildels området mellom Weichsel, Elben og Donau og „den bøhmiske gryte“. I dette relativt tomme område av Mellom-Europa dro de „slaviske“ stammer inn, presset av mongolene fra øst*).

I „den bøhmiske gryte“ trengte der i det 7. århundre fram „slaviske“ stammer som seinere etter deres forening gjennom presmyslidene antok navnet tsjekker. Dette „slaviske“ folk, som var nådd lengst fram mot Sørvest-Europa, ble den nærmeste nabo til det germanske rike, som holdt på å oppstå og som hadde overtatt beskyttelsen og utbredelsen av den katolske kristendom (skisse 2).

*) Den vitenskapelige forskning har brukt på det rene at betegnelsen „slaver“ eller „slavisk“ ikke er noen rasemessig eller antropologisk fundert betegnelse, men et begrep som omfatter språkfamilien. Når derfor „slavisk“ anvendes i denne artikkel i nasjonal eller stammemessig betydning, er uttrykket satt i anførelsestegn.

Det er en gammel sosiologisk erfaring at overlevde folk og stater opptæres av nye idéer. Unge folk derimot forlenes gjennom slike idéer en stor skapende kraft. Kristendommen, som hadde undergravd den romerske stormakt, ga de germanske folk idéinnholdet til opprettelsen av den første kontinentale europeiske statsbygning, det hellige romerske rike av tysk nasjon, som ble grunnlagt av Karl den store i begynnelsen av det 9. århundre i Vest- og Mellom-Europa.

Øst for Karl den stores rike lå det „slavisk“-mongolske bosettingsrom. Mot mongolene på den ungarske slette beholdt Karl den store den gamle romerske grense, som dannes av midtre Donau, mens han skapte en ny grense langs Elben mot „slaverne“, 400 km øst for den gamle romerske rhingrense.

Karl den store hadde også uten nøyaktige kartener en meget fin følelse for at hans rike bare kunde motstå trykket fra øst når den herzyniske skogs citadell — som blir dannet av „den bøhmiske gryte“ og den „mähriske port“ som den store forbindelse mellom Baltikum og den mongolske donau-steppe — hørte til det. I „den bøhmiske gryte“s og „den mähriske port“s rom levde der tsjekkiske stammer som under ledelse av de vidtskuende presmyslider ble forbundsfeller til det tyske rike mot mongolene og som de første „slaver“ antok kristendommen. I begynnelsen av det 9. århundre ble Bøhmen og Mähren autonome bestanddeler av det hellige romerske rike av tysk nasjon.

De bøhmiske konger var også blant de syv kurfyrster i riket som valgte den tyske keiser.

To fronter — et gammelt problem

På Karl den stores tid lå det tyske rikes politiske tyngdepunkt ved Rhinen. Seinere, da rikets grenser mot øst hadde forskjøvet seg til Oder og i Preussen fram til Memel, ble Prag — hovedstaden i det bøhmiske kongerike — til rikets hovedstad og sete for keiseren. I denne byen, som lå midt i „den bøhmiske gryte“, ble også det tyske rikes første universitet opprettet (skisse 3).

Habsburgerdynastiet, som arvet den bøhmiske kongekrone etter luxemburgerne, var ved begynnelsen av den nyere tid ikke bare innehaver av keisertitelen i det tyske rike, men hersket også i Spania og Italia. I vest hadde det Frankrike mot seg og i øst

Polen og det osmanske rike, som før Europa var en liknende fare som mongolene og bolsjevikene. Den antieuropeiske intrige hadde dengang sitt sete i Paris, hvor man også sammensvor seg med tyrkerne mot det tyske rike.

Da tyrkerne i den første halvdel av det 16. århundre var trengt fram til Wien og Graz, dannet „den bøhmiske gryte“ i disse langvarige kamper den strategiske basis mot sørøst; men hundre år seinere også mot nordvest, da nemlig den tyske keiser under tredveårskrigen måtte sette seg til motverge mot protestantene, som ble understøttet av franskmennene og svenskene.

En enno viktigere rolle tilfalt „den bøhmiske gryte“ i begynnelsen av det 19. århundre. Det er nemlig ikke uten interesse, at Napoleon på sine felttog østover aldri har dratt gjennom denne gryte. Bare i 1805 trengte han fra sørvest inn i „den mähriske port“ for å utkjemp trekeiserslaget ved Austerlitz. Fra „den bøhmiske gryte“ ramte hovedslaget ham i 1813. Schwarzenbergs armé, som hadde samlet seg i

dette rom, avskar nesten Napoleons retrett ved Leipzig (skisse 4).

Likeså betydningsfullt er det at kampen om herredømmet i det tyske rike mellom Preussen og Østerrike ble avgjort da de prøyssiske tropper i 1866 ved Königgrätz slo de østerrikske og da Preussen derpå besatte så vel „den bøhmiske gryte“ som „den mähriske port“.

Det østerrikske keiserdømme skapte etter ordningen av de tyske spørsmål i annen halvdel av det 19. århundre av Bøhmen og Mähren en strategisk basis mot Balkan og Russland. Her ble der med tysk og tsjekkisk foretogsomhet skapt grunnlaget for den østerrikske industri. Som følge av den tusenårige samhörighet med det tyske rike var tsjekkisk blod blitt blandet sterkt med tysk blod. Det slaviske språk hadde holdt seg, men ånd og karakter var blitt hardere, seigere, mer skapende og flittigere. Vokset sammen med tyskerne gjennom kultur og blod, hadde tsjekkerne fjernet seg fra alle øvrige „slaver“ som var blitt gjenstand for en annen blodblanding.

II. England griper inn

Da det hadde lyktes englenderne å tilintetgjøre alle europeiske staters flåter og sluttelig med Preussens hjelp å likvidere Napoleon, var det åpenbart at Europa etter 1500 års frihet var kommet under det økonomiske og politiske herredømme til en ny sjømakt, som i sin hensynsløse koloni- og utbytterpolitikk liknet det gamle semittiske Kartago.

Hundre år etter Napoleon ble man i England klar over at det av Berlin ledede tremaktsforbund i Europa mellom Tyskland-Østerrike-Italia vant overlegenheten over Frankrike og det indrepolitisk svekkede Russland. Man besluttet seg derfor til å slå til. Den første verdenskrig endte med Versailles-traktaten, som skulde fornye den britiske overmakt i Europa. I England husket man godt Bismarcks uttalelse om at den som er herre over Bøhmen, også er herre over Europa. „Den bøhmiske gryte“ var dobbelt viktig for England fordi størsteparten av det gamle habsburgermonarkis industri var konsentrert her. Denne industri måtte komme under britisk-fransk kontroll, og derfor ble det i Versailles skapt en kunstig stat i form av den tsjekkoslaviske republikk, som ble en lydigg vasall under England og Frankrike.

I spissen for denne politiske ny-

dannelse ble der stilt menn, som var fullstendig innstilt for de vestlige demokratier og fiendtlighetsinnsetning mot det tyske rike. For første gang siden Karl den stores tid var „den bøhmiske gryte“ blitt bestanddel av en maktkombinasjon som utpreget var rettet mot Tyskland. Nærmere 120 mill. innbyggere i den østlige del av Mellom-Europa var siden 1918 Englands og Frankrikes vasaller.

I den østlige del av Mellom-Europa, som lå under for engelsk innflytelse, var der bare en minimal strategisk industri. Mens Tyskland i 1937 produserte 36 mill. tonn jern og stål, produserte det britisk-franske Øst-Europa, som med hensyn til folketall var to ganger større enn Tyskland, ikke fullt 9 mill. tonn. Derav ble der produsert 4 mill. tonn jern og stål i den tsjekkoslaviske republikk og 1 mill. i den østerrikske republikk. Derfor har man i Tyskland betegnet Tsjekkoslovakia som det fransk-britiske rustningskammer i Mellom-Europa. Polen, som med henblikk på folketall og flateinnhold var dobbelt så stort som Tsjekkoslovakia, produserte bare 2 mill. tonn stål og jern årlig, altså halvparten av produksjonen i Tsjekkoslovakia.

Allerede disse tall viser hvilken strategisk betydning Tsjekkoslovakia

og Østerrike hadde for det britisk-franske hegemoni i Mellom-Europa.

Ryggraden av den britisk-franske koloni i Mellom-Europa

Ved siden av Tsjekkoslovakia og Østerrike var der videre i det britisk-franske Øst-Europa 10 stater (Polen, Estland, Latvia, Litauen, Romania, Ungarn, Jugoslavia, Bulgaria, Hellas og Albania) som var agrarland. I disse 10 stater produserte man i 1929 36 kg jern og stål pr. hode, mot 250 kg i Tyskland. Også Sovjetrussland var dengang enno agrarisk. Det produserte 30 kg jern og stål pr. hode.

Fra 1929 til 1937 steg jern- og stålproduksjonen i Tyskland med 20 %, i Tsjekkoslovakia med 10 %, i de øvrige 11 stater i det britisk-franske Øst-Europa med 5 %, men i Sovjetrussland med 270 %. I Frankrike var den sunket med nesten 20 %.

Også den politiske utvikling var tilsvarende. Frankrike var ikke mer i stand til å støtte sine østeuropeiske kolonier økonomisk.

Da Hitler i 1933 hadde overtatt regjeringen, støtte Frankrike den hånd han strakte ut til fred tilbake og avsluttet i 1935 en forbundsavtale med Sovjetrussland. Maktpolitisk betydde dette at de britisk-franske innflytelsesområder i Mellom-Europas østlige deler, som tallet 120 millioner innbyggere, fra dette øyeblikk av ble sovjetstatens forposter. I første rekke var dette tilfelle med Tsjekkoslovakia, som sammen med Frankrike og med Englands bifall avsluttet en forbundsavtale med Sovjetrussland i 1935 (skisse 5).

Det sovjetrussiske „hangarskip“ blir rikstysk

England og Frankrike oppførte seg dengang meget overlegne overfor det nasjonalsosialistiske Tyskland. Det britiske imperium tallet over 500 mill. innbyggere, det franske imperium henimot 120 mill. innbyggere, de britisk-franske innflytelsesområder i de østlige deler av Mellom-Europa hadde, som allerede nevnt, 120 mill. og Sovjetrussland 180 mill. innbyggere. Overfor denne overmektige omklamring sto Tyskland med 65 mill. innbyggere og med en armé som var under oppbygging. Innad måtte det avskaffe megen nød, som var blitt kunstig framkalt av fiendens økonomiske forholdsregler. Hvilke utsikter kunde det da være for en seier for Hitler?

I England forsto man dog ikke det nasjonalsosialistiske Tyskland, og derfor spilte man der, da Adolf Hitler tok fatt på arbeidet med det tyske folks ening, for tidlig ut noen gamle, prøvede trumfer. Etter de britiske beregninger skulde Tyskland først i 1942 være i stand til å føre en stor krig. Inntil da kunde England avslutte sitt rustningsprogram, inntil da kunde også Sovjetrussland og det tilbakeliggende Frankrike gjennomføre sin opprustning. Den aristokratiske del av England vilde sluttelig spille Tyskland ut mot Sovjetrussland, men på en sådan måte at

Englands makt over Europa ikke led under det. Den altfor sterke fransk-sovjetrussiske blokk var farlig for England, særlig med henblikk på India og China.

Hva England og Frankrike anså for umulig ble no en kjensgjerning: Adolf Hitler ble enig med Benito Mussolini om ordningen av det framtidige Europa, og i 1938 fulgte Østerrikes tilslutning til Tyskland. Dette var en morgengave til Tyskland i form av nesten 7 mill. innbyggere og 1 mill. tonn stål og jern årlig, men i strategisk henseende var det langt mer. Adolf Hitler, som så den fare som truet fra øst, gikk ganske åpenlyst i sporene til Karl den store, som i 796 var rykket fram østover langs Donau og Drau og hadde grunnnet den „avariske mark“. Dermed hadde Karl fra sør omklamret „den bøhmiske gryte“, som han i 805 trengte inn i, for å bevege tsjekkerne og deres fyrster til lydighet og til allianse.

Også Adolf Hitlers stortyske rike trengte en strategisk god grense mot det demokratisk-bolsjevikiske østen. Den strategiske hovedrolle spilte her det industrielt sterke Tsjekkoslovakia, som politisk sett lå helt under for England. Denne stat tallet riktignok 15½ mill. innbyggere, men bare halvparten av dem var tsjekker. Av den annen halvdel var atter en halvdel tyskere og den andre halvdel slovakker, madjarer, rutener og polakker. Indrepolitisk var denne Englands vasall meget svak. Dens tyskere vilde slutte seg til Tyskland, madjarerne til Ungarn, og slovakene strebte etter selvstendighet.

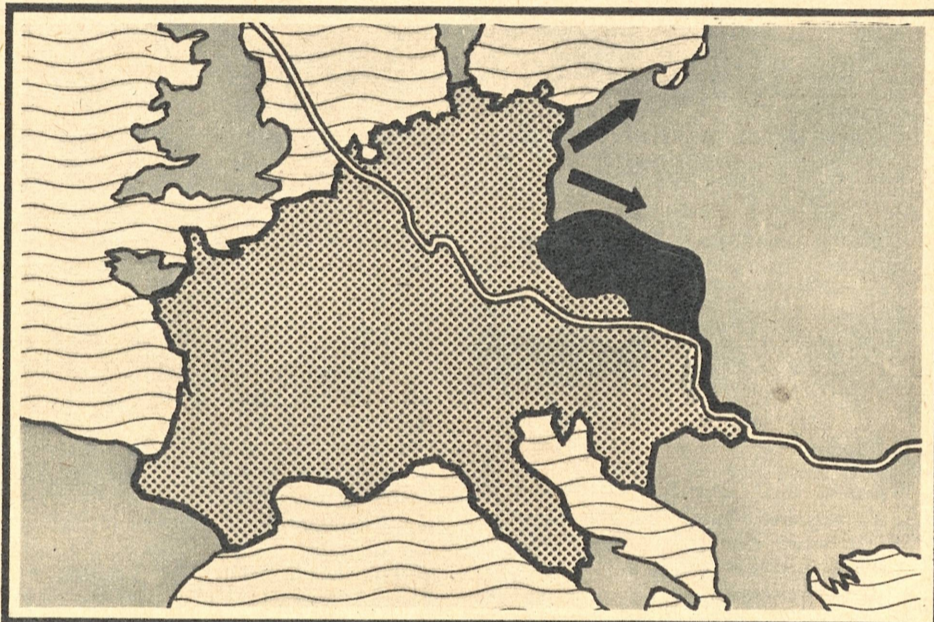
Med ivaretagelsen av disse tyskeres interesser begynte Adolf Hitler etter Østerrikes tilslutning til Tyskland samtidig et konsentrert politisk angrep på Tsjekkoslovakia som sovjetrussisk „hangarskip“. Her kom de antisovjetiske aristokratiske kretser i England ham til hjelp. Frankrike holdt seg, utmattet av den halvt kommunistiske folkefront, til den britiske politikk, som „storsinnet“ hadde garantert dets østgrense. I slutten av september 1938 endte denne diplomatiske kamp med en fullstendig seier for Adolf Hitler, som fikk sudetområdene, som var bebodd av tyskere, fra Tsjekkoslovakia. Dette betydde imidlertid at han hadde ervervet „den bøhmiske gryte“s grensefjell. Under tilslutning fra England og Frankrike hørte „den bøhmiske gryte“ opp med å være en framskutt festning for det demokratisk-bolsjevikiske østen, mot Tyskland, men den var enno ikke, som det alltid hadde vært tilfelle i de siste tusen år, en bestanddel av det stortyske rike.

Også dette inntraff da Slovakia erklærte seg for selvstendig og Böhmen og Mähren, kilt inn i det stortyske rike og forlatt av alle sine tidligere forbundsfeller og venner, gjennom statspresidenten dr. Emil Hácha anmodet om Tysklands beskyttelse. På denne måte ble i mars 1939 det stortyske rikes gamle enhet fornyet. Hele „den bøhmiske gryte“ og også „den mähriske port“ ble da tilsluttet Tyskland.



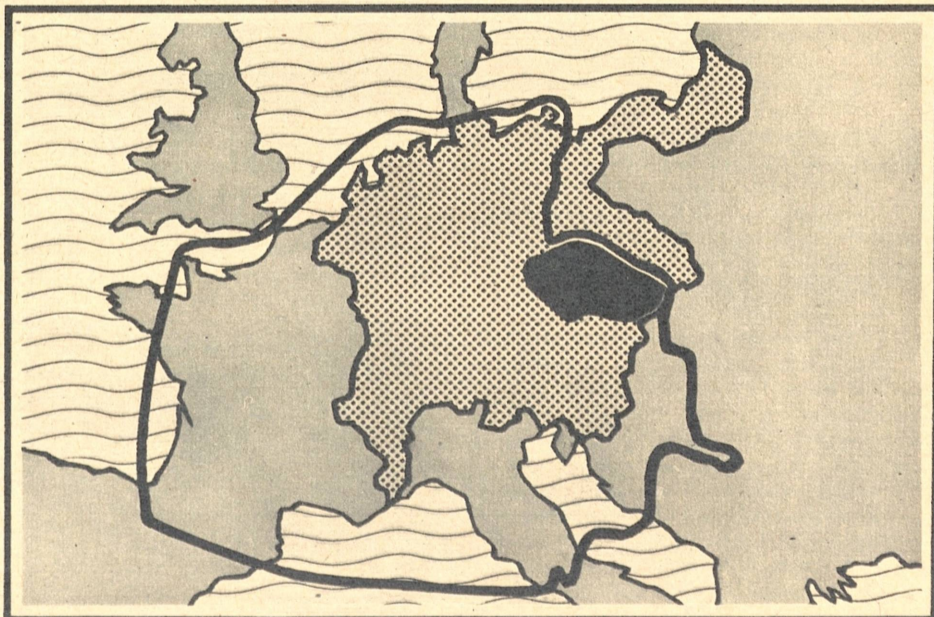
1 Böhmen og Mähren ved grensen til det gamle romerske rike, germanernes nøkkelstilling, som ikke kunde inntas

- « Det gamle romerske rikes grense i det 2. århundre etter vår tidsregning
- Grensen til det område, som beboddes av germanske stammer
- ◊ Herzynerskogen med den bøhmiske gryte
- ▬ Europeisk vannskille
- ↓ Retning av den germanske streben mot Middelhavet



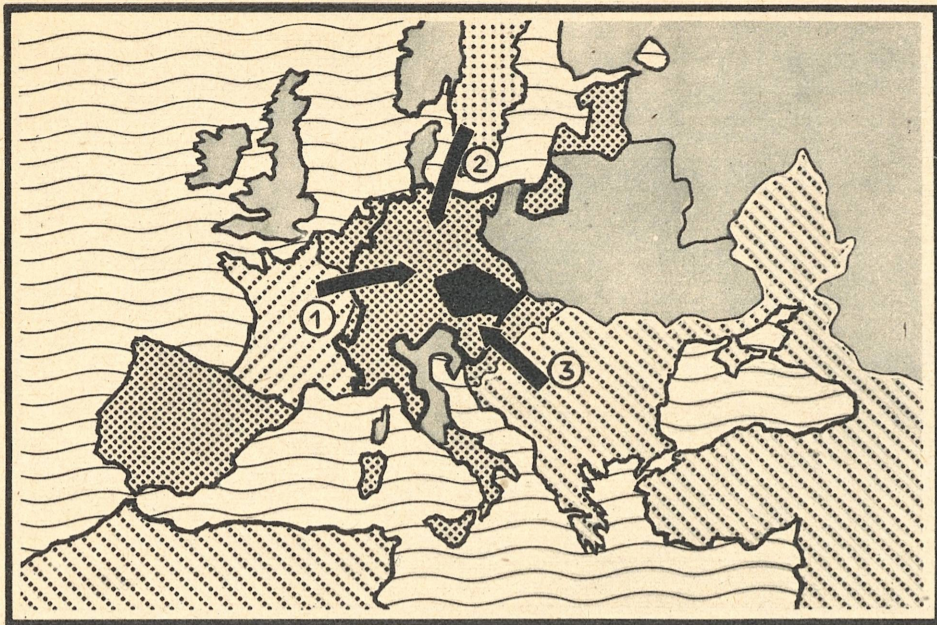
2 Böhmen og Mähren ved randen av det første „Kontinental-Europa“, som det må forbinde seg med

- « Det gamle romerske rikes grense
- Böhmen med Mähren, bebodd av tsjekkiske stammer.
- ◊ Grensen til Karl den stores rike ved begynnelsen av det 9. århundre
- Retning av den tyske kolonisasjon i Baltikum



3 Böhmen og Mähren, et kjernestykke i sein-middelalderens tyske rike, Prag er keiser sete

- ◊ Grensen til Karl den stores rike
- Landene Böhmen og Mähren
- ◊ Grensen til Det tyske rike i begynnelsen av det 15. århundre



4 Bøhmen og Mähren i den nyere tid som strategisk basis mot angrep utenfra og Innenfra

- ◁ Riksgrense
- ◻ Land under Habsburgernes overhøyhet
- ◻ Frankrike
- ◻ Sverige
- ◻ Det tyrkiske rike
- ➔ Konsentrert fiendtlig storm mot Riket
1 = Frankrike, 2 = Sverige, 3 = Tyrkia



5 Bøhmen og Mähren etter Versailles-diktatet, for første gang på mer enn 1000 år i en koalisjon mot Riket

- ◻ England med Frankrike og land under deres innflytelse
- ◻ Britisk-franske innflytelsesområder i det østlige Mellom-Europa
- ◻ Antitysk britisk-fransk-sovjetrussisk koalisjon
- ➔ Retning av det konsentrerte angrep mot Riket 1 = England, 2 = Frankrike, 3 = Polen, 4 = Den lille entente, 5 = Sovjetrussland
- ◻ Bøhmen og Mähren for første gang etter mer enn tusen år i en koalisjon mot Tyskland

III. Bøhmen og Mähren i det stortyske rike

Med det tsjekkiske folk forholdt det seg slik som med elever, som etter tilfeldige ferier vender uvillige tilbake til arbeidet igjen. Også tsjekkeren trodde til å begynne med at der var begått en urett mot ham da de land han bebodde atter ble innlemmet i det stortyske rike. Men i sitt innerste hjerte merket han dog at den såkalte tsjekkiske „selvstendighet“ av Englands og Frankrikes nåde, som hadde vart ikke fullt 20 år, egentlig ikke var noe naturlig. Blodet trakk til Tyskland.

Statspresident dr. Hácha gjorde det samme som presmystidene i det 9. århundre, da Riket stilte dem og deres folk foran det politiske valg, enten å bli en autonom bestanddel av det tyske rike eller å gå under som forpost for det tilbakeblitte østen. Her ble forbildet for statspresident dr. Hácha den tsjekkiske fyrst Wenzel, som til tross for motstanden fra den hedenske adel i det 10. århundre atter søkte forening med det tyske rike og som betalte denne kloke politikk med sitt liv. Seinere ble Wenzel, etterat han var blitt gjort til helgen, det bønsmiske kongerikes nasjonale skytshelgen. Etter Slovakias selvstendiggjørelse i mars 1939 hadde Bøhmen og Mähren, som hadde undergitt seg det stortyske rikets proteksjon, et område på ikke fullt 50.000 kvadratkilometer med omkring 7½ mill. innbyggere.

Det viktigste var at Tysklands stilling hadde festnet seg i usedvanlig grad overfor det demokratisk-sovjetske Øst-Europa etter Østerrikes og Bøhmen og Mährens innlemmelse. Samtidig var Slovakia blitt Tysklands allierte. Det britisk-franske innflytelsesområde i Mellom-Europa mistet på denne måte fra mars 1938 til mars 1939 20 mill. innbyggere i det tidligere Tsjekkoslovakia og det tidligere Østerrike, videre 60% av sin rustningsindustri og størsteparten av sine merdiane kommunikasjoner mellom Polen, Donauområdet og Balkan. Tyskland fikk henimot 5 mill. tonn jern og stål årlig og en meget verdifull rustningsindustri. Bøhmen og Mährens rike jernbanenett hadde bedret overordentlig Tysklands strategiske muligheter, så vel mot Polen som mot Donau-området. Tyskland fikk en direkte forbindelse fra Nürnberg over Prag til Breslau, fra Berlin over Prag til Wien og fra Breslau over Brünn til Wien og, hva det er hovedsaken, det fikk viktige mellemeuropeiske jernbane-

knutepunkter. Slovakia, som støter til Bøhmen og Mähren omsluttet Polen fra sør på liknende måte som Østpreussen fra nord.

I det øyeblikk da Bøhmen og Mähren ble tilsluttet Tyskland, underskrev historien også Polens skjebne. Så lenge Tsjekkoslovakia eksisterte var prøyssisk Schlesien og Øst-Preussen i tilfelle av en krig med vestdemokratiene og deres østlige forbundsfeller strategisk døde områder, dømt til en retrettdefensiv. Etter oppløsningen av Tsjekkoslovakia ble prøyssisk Schlesien og Øst-Preussen Tysklands utfallsporter mot øst. Bøhmens og Mährens jernbaner har uten tvil bidratt vesentlig til den hurtige nedkjempelse av Polen. Før denne krigen hadde det stortyske rike, supplert med protektoratet Bøhmen og Mähren, og forsterket med det allierte Slovakia et innbyggertall på 90 mill. og et flateinnhold på 680.000 kvadratkilometer. Da videre Polen gikk under på krigens 17. dag, representerte Tysklands-blokken sammen med det allierte Slovakia et hele med et flateinnhold på 870.000 kvadratkilometer og 110 mill. innbyggere.

„Den bøhmiske gryte“'s krigspotensial

Henimot utgangen av 1939 hadde Tyskland en stille front i øst som strakte seg fra Villach over Pressburg til Lupkov og derfra langs den nye sovjetgrense til Memel-munningen. Jugoslavia, Ungarn, Romania og Sovjetrussland var dengang politiske gåter. „Den bøhmiske gryte“ og „den mähriske port“ dannet bak den stille østfront en trafikk- og produksjonsmessig viktig del av etappen. Protektoratindustrien hadde den samme verdi som det østerriksk-ungarske monarki i den første verdenskrig. Viktig herunder var det at den sammen med den østerrikske og polske industri utgjorde en full tredjedel av den britisk-franske industri på europeisk jord.

I årene 1938 og 1939 hadde Tyskland i øst og sørøst vunnet en ny strategisk basis. Det var her vokset med 400.000 kvadratkilometer og 45 mill. innbyggere, altså med like så meget som hele Frankrike utgjorde der sto mot Tyskland i vest.

I 1940 hadde Tyskland med felttoget i Norge og mot Frankrike og dets for-

bundsfeller vunnet en ny, meget fordelaktig strategisk basis mot England langs Atlanterhavskysten. Samtidig fikk det en forsterkning med den nye forbundsfelle Italia. Dermed ble der i Middelhavet åpnet en annen front mot England, og dette opphørte å være en britisk forbindelsesveg til India.

Hadde Bøhmen og Mähren vist seg som en god lestning for Tyskland mot øst, så bød Protektoratet i det øyeblikk da Italia sluttet seg til Tyskland, nye trafikkmuligheter til den nye forbundsfelle i sør, nemlig over Prag til Linz og over Brünn til Wien. Disse nye forbindelser hadde ikke bare stor betydning for Italias forsyning med kull, men også for forsyningen av den nye afrikanske front, hvor seinere også tyske enheter grep inn.

I løpet av 1940 besatte Tyskland i Norge og i vest områder med et flateinnhold på 750.000 kvadratkilometer og med 55 millioner innbyggere. Tyskland, sammen med Italia og de nyeroobrede områder, trådte inn i 1941 som et europeisk hele med et flateinnhold på nesten 2 millioner kvadratkilometer og 210 millioner innbyggere. Fra 1938 til sommeren 1940 hadde England i Europa militært og politisk mistet et område med et flateinnhold på 1,5 millioner kvadratkilometer med 145 millioner innbyggere.

Så kom 1941 da Tyskland først ved forbundsfeller (Romania, Ungarn, Finland og Bulgaria) vant ytterligere 40 millioner innbyggere på 800.000 kvadratkilometer og da der på Balkan med Jugoslavia og Hellas ble erobret et område på 380.000 kvadratkilometer med 22 millioner innbyggere. Før felttoget mot Sovjetrussland hadde det antibritiske Europa en utstrekning på 3.180.000 kvadratkilometer med over 270 millioner innbyggere. I denne tid utgjorde Bøhmen og Mähren et viktig kommunikasjonsknutepunkt bak antisovjetfronten, akkurat som under felttoget mot Polen i 1939. Avstanden fra Protektoratets grense til sovjetgrensen utgjorde ikke fullt 300 kilometer. Da fronten høsten 1941 var forskjøvet over 1000 kilometer østover, dannet Bøhmen og Mähren som en uatskillelig del av Tyskland det nye Europas sentrum. Dette nye Europa vant i øst nye områder med et flateinnhold på 1.300.000 kvadratkilometer og 65 millioner innbyggere. På denne måten vokste det til 4.500.000 kvadratkilometer med 325 millioner innbyggere.

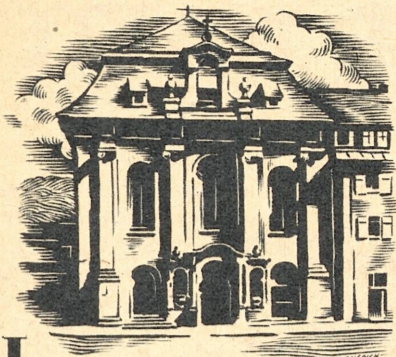
I 1942 utvidet det nye Europa seg i øst med ytterligere 400.000 kvadratkilometer og 25 millioner innbyggere og i vest med 240.000 kvadratkilometer med 13 millioner franskmenn, da Adolf Hitler var tvunget til å besette Sør-Frankrike etter nordamerikanernes og englendernes invasjon i Nord-Afrika. På denne måten utgjorde det antibritiske Europa mot utgangen av 1942 en blokk på 5.150.000 kvadratkilometer med mer enn 360 millioner innbyggere.

Siden det øyeblikk da England hadde solgt tsjekkerne i den hensikt å vinne tid for sin opprustning, har Tyskland i Europa berøvet det et område på 4.600.000 kvadratkilometer med 290 millioner innbyggere. England, som i München forrådte tsjekkerne, har ikke bare mistet sin stilling i Europa, men det har også mistet sitt imperium, da det i den største nød måtte løpe etter hjelp fra det bolsjevikiske Russland og det imperialistiske rooseveltske Amerika. Av den snøballen, som Chamberlain laget så bedragerisk i München, ble der på den europeiske skråning en uhyre lavine, som truer med å knuse det britiske verdensrike. Skjebnen har for tsjekkerne hevnet seg på England.

Sammenlikningen med snøballen

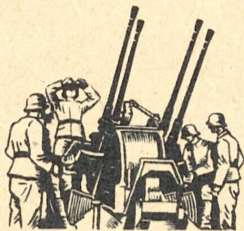
Bismarck hadde rett da han påsto at den som er herre over Bøhmen, også er herre over Europa. Etter verdenskrigen mintes englenderne Bismarcks uttalelse, men det de visste i 1918 hadde de glemt i 1938. De mente at de strategiske forhold i Mellom-Europa ikke vilde endre seg vesentlig når de avsto „den bøhmiske gryte“ til det stortyske rike for en viss tid. De har imidlertid her tatt feil. Adolf Hitler har i likhet med Karl den store i rette tid grunnlagt en motstandsdyktig basis mot det gåtefulle øst. I dag får England føle følgene av sitt forræderi.

Heller ikke bolsjevikene har i sine agitasjonsendinger kunnet fortie at de lette og tunge våpen som stammer fra Bøhmen og Mähren gir dem meget å bestille. Produksjonen i Protektoratet går fortsatt under høytrykk. Den tsjekkiske arbeider som, til tross for krigsmessig betingede vanskeligheter, etter opprettelsen av Protektoratet har lært den aktive sosialisme å kjenne, setter sin ærgjerrighet inn på å bidra til det nye Europas seier med sine hendes arbeid.



I denne klosterbygning fra den siste del av det 18. århundre lå helt siden 1811 den Kongelig Württembergske Geværfabrikk i Oberndorf ved Neckar. Her arbeidet også Franz Andreas Mauser — far til de seinere så berømte brødre Wilhelm og Paul Mauser — som bøsse-maker. Det første store resultat, som har gjort navnet Mauser kjent i verden, var innføring av deres geværkonstruksjon, infanterigeværet M/71, som enhetlig bevæpning for Det tyske rikets armé i 1871. Denne geværmodell, som ble forbedret og ombygd til magasingevær av de rastløse og virksomme oppfinnere, ble i 1884 den tyske soldats våpen. Sin fullendelse oppnådde utviklingen av Mauser-geværene med det verdensberømte gevær 98, som inntil i dag — etter mer enn

40 år — er forblitt uovertruffet. Når Mauser-geværet 98 også i dag — som i den første verdenskrig — er den tyske infanterists trofaste ledsager på vegen til seieren, så er det dog en selvfølge at Mauser-fabrikkene ikke er blitt stående ved sine resultater. Årelange erfaringer i våpenbygging og seig flid skapte i konstruksjonskontorene — understøttet av en moderne våpenforskningsanstalt — våpen i den mest moderne byggeart. Resultatet av denne videre utvikling er maskinvåpen, som med sine jord-, fly- og luftvern våpen, i hærens, marinens og luftvåpnets innsats i kampen om Europas framtid på ny beviser Mauservåpnens høye kvalitet.



MAUSER-WERKE AG.
OBERNDORF - NECKAR

100 år i foto

Voigtlander

Glatt og skinnende

som silke er spissen på enhver

Kaweco-penn

Derfor glir *Kaweco* så fjærlett over papiret.

De moderne *Kaweco* skrivesaker viser man Dem gjerne i forretningene.

BÜSSING
NAG

Biler for vanskelig terreng med samtlige hjul tilkoblet motoren

MED ALKOHOL VED RATTET



Den sjåføren, som etter å ha drukket alkohol, sitter ved rattet og med en følelse av antatt sikkerhet jager gjennom gatene, har ikke bare vekket politiets, men også forskerens interesse. For bilen er et sikkert tegn på sjåførens reaksjonsevne. No har en til forskningsformål kort og godt tatt en „bil“ fra gatetrafikken og satt den inn i et laboratorium. Foran sjåføren løper det på en film en bred, hvit veg, full av

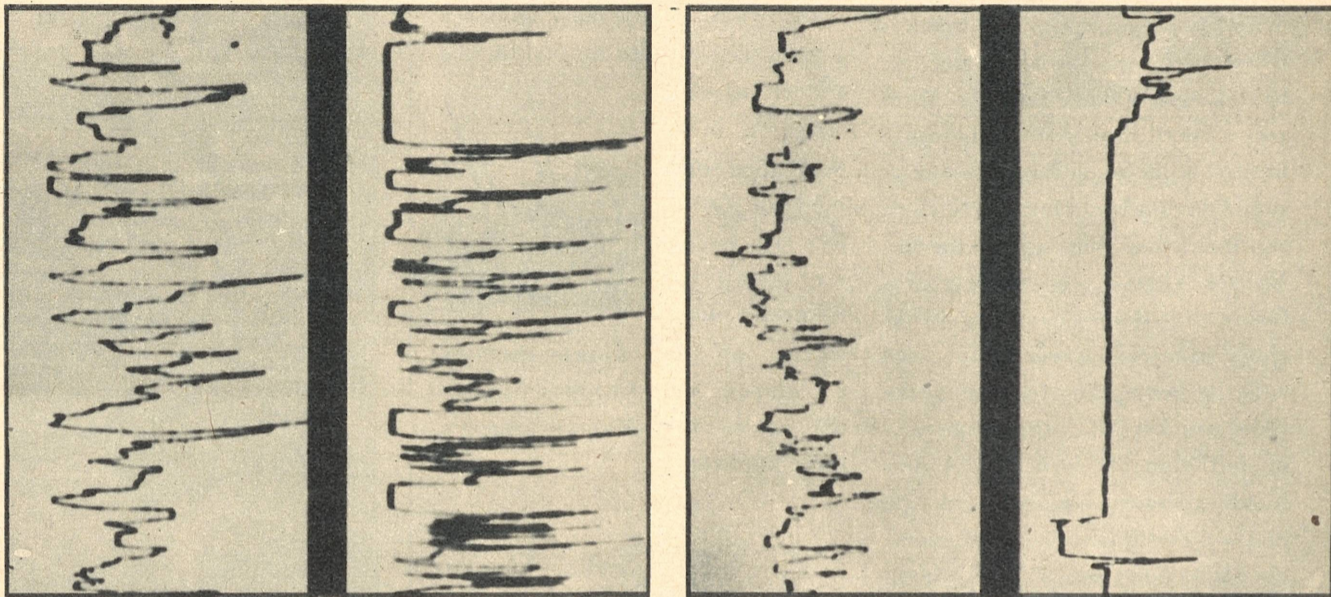
svinger, og han må forsøke å styre sin „bil“ — et tykt punkt på filmen — slik at han ikke støter mot noe. Fine måleapparater registrerer hver feil og tegner opp hastigheten, som blir regulert med „gasspedalen“.

Hermed er det skapt et ideelt instrument til å kunne prøve medikamenter. Hvordan kjører en med alkohol, med kaffein eller med et annet opplivende middel? Eller et annet spørsmål: hvor-

dan virker sterk tretthet, f. eks. etter arbeidet, på reaksjonsevnen?

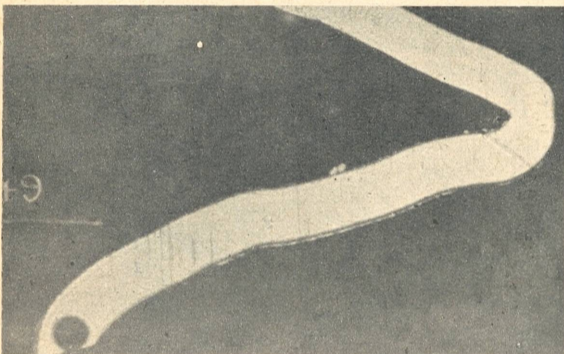
Ved disse undersøkelser, som ble foretatt ved Kaiser-Wilhelm-instituttet i Dortmund, dreier det seg naturligvis ikke om bilkjøringen selv, men om et meget større problem: det arbeidende menneske vil kanskje øke sin yteevne ved hjelp av medikamenter. Det gjelder no å prøve om det består slike muligheter, og hvordan nytelsen av kaffein eller alkohol virker på yteevnen.

Ikke noe kjøretøy for barn — men et forsøksapparat. En trett arbeidende, som har sittet hele dagen ved transportbandet, sitter med blikket rettet på „vegen“ og styrer sitt apparat rundt alle svinger og øker eller senker tempoet alt ettersom det er nødvendig. Et måleapparat tegner opp gasspedalens bevegelser. Bildet nedenunder viser filmen og det mørke punktet på den bilen, som skal styres



Kaffein opphisser. Den venstre kurve viser en prøvekandidats normale forholdene uten medikament. Jo mer utslagene går mot venstre, desto mer har „sjåføren“ trådt på gasspedalen. Gir man ham kaffein, viser effekten seg på kurven: hyppigere veksling av hastigheten, lengre tid full gas

Alkohol gjør lettsindig. Bildet til høre viser likeoverfor forsøket med den normale prøvekandidat (til venstre) den „dristighet“, hvormed sjåføren tilbakelegger sin strekning. Gassen minskes bare sjelden, mens han for nytelsen av alkoholen regulerte tempoet forsiktig



EUROPAS STØRSTE HENGEBRU



AUG. KLÖNNE DORTMUND



til i morgen, hadde derimot fagfolk de kommende vanskeligheter klart for øye; de advarte mot oppfyllelsen av planen, som Roosevelt allerede hadde gitt de allierte løfte om.

Program og virkelighet

Det første avsnitt i det nordamerikanske flyproduksjonsprogram er utløpt. Det viste seg at ingeniørene, og ikke politikerne, fikk rett: heller ikke president Roosevelt kan trylle. Ganske visst steg produksjonshallene for flybyggingen i slutten av 1942 til omtrent det dobbelte av månedsproduksjonen i foregående år, men i månedene før var stigningen av forskjellige grunner foregått langsommere enn forutsett, så at planen som helhet ble uoppfylt. Allerede i desember 1942 så propandaministeriet i Washington seg tvunget til å konstatere at bare 82 % av den foreskrevne produksjon av militærfly vilde bli oppnådd. Begrepet „militærfly“ er her bemerkelsesverdig. Mens offentligheten herunder forstår de fly der anvendes ved fronten som krigsfly, er det i virkeligheten hermed også ment alle skole- og øvelsesfly, som trenges til utdanningsformål. Det nordamerikanske behov for fly av denne art andrer alene til ca. 1000 stykker i måneden. Også av de øvrige militærfly kan bare en del regnes med til de egentlige frontfly, for en betydelig del av de store, flermotors fly brukes til transportformål. Etter nordamerikanske oppgaver utgjør transportflyene for tiden ca. en tredjedel av flermotorsflyene overhodet, og den sakkyndige for luftfartsindustri-spørsmål i War Production Board (WPB) betegner det framtidige behov med 5 fraktfly på hvert frontfly! Den på grunn av krigen tvangsmessige tallrike bygging av transportfly stiller alle tall over den nordamerikanske flyproduksjon i et underlig lys.

President Roosevelt korrigerer for øvrig sitt eget program ved i slutten av oktober 1942 å forkynne at det forlangte tall på 60 000 militærfly i 1942 ganske visst ikke vilde nås, men i det minste vilde den forutsette mengde verkstoff bli programmessig oppbrukt; dessuten forsøkte han å unnskyldte ikke-oppfyllelsen av produksjonsplanen ved å påstå at den var blitt overgått ved en kvalitetsøkning. I virkeligheten skulde vel usigelig mange reellere grunner ha vært bestemmende for feilslaget.

Det mangler byggemateriell

Ved utvidelsen av sin flyindustri gikk USA. forskjellige veger. Dels ble de allerede bestående fabrikker utbygd, dels ble det opprettet statslige fabrikker og dels ble flere av de store automobilfabrikker omstilt på produksjonen av flymotorer og fly. En lovet seg særlig meget av omstillingen av lastebilfabrikkene, i den mening at deres utrustning med verktøymaskiner vilde tilfredsstille kravene om en rask igangseting av driften. Hvor store vanskelighetene i virkeligheten var, viser f.eks. omstillingen ved Studebaker i South Bend, hvor det i den seinere tid bygges flymotorer av typen Wright „Cyclone“. Her viste bestandopptellingen av verktøymaskiner at av ca. 3000 maskiner var bare 64 brukbare for flymotorbearbeidelsen. Derved ble igangsettingen av fabrikkens forsinket i flere måneder.

De største hemninger ved utvidelsen av produksjonen i fly- og flymotorbyggingen dannet fra begynnelsen av knappheten på det nødvendige byggemateriale. Det rike nordamerikanske kontinent besitter riktignok omfangsrike lagre av forskjellige sorter råstoff, men disse må omvandles til verkstoff, og denne del av den nasjonale produksjon er på grunn av transportvanskeligheter og mangel på mennesker saktet akterut.

Det er et velkjent faktum at stål er det verste nåleøye for den samlede nordamerikanske rustningsindustri. I flybyggingen er stål vel ikke det mest brukte metall, men i flymotorbyggingen — framfor alt i form av høyverdige legeringer — spiller det en betydelig rolle. No er nettopp de legerte stål-sorter med en høyere fasthet meget knapp på grunn av bortfallet av manganninnførselen fra Sovjetunionen, fra Filippinene og Malaistatene og likeledes på grunn av det manglende vanadium og wolfram. Av denne grunn måtte sågar en enhetslegering, det såkalte nødstål, foreskrives. Knappheten på legeringsmetaller blir treffende belyst ved den groteske kjensgjerning at det for kort tid siden ble anskaffet wolfram-erts med fraktfly fra China via India—Afrika.

Heller ikke lettmetallet aluminium er forhanden i tilstrekkelige mengder. I 1940 andro aluminium-utvinningen i De forente stater bare til ca. 270 000 tonn. Denne produksjon vilde aldri ha vært tilstrekkelig til å tilfredsstille flybyggingens sprangvis økede krav. Det kritiske punkt kunde til å begynne med overvinnnes ved beslagleggelse av alle aluminium-forråd og ved innsamling av husgeråd. I samme tid ble utvidelsen av de forhandenværende aluminiumsverk og nybyggingen av slike verk drevet med alle midler. For 1942 ble det derfor allerede ventet utvinning av 770 000 tonn aluminium, men alene overslaget over behovet for samme år beløp seg til 860 000 tonn.

Inntil for kort tid siden spilte magnesium bare en liten rolle i den nordamerikanske flyindustri. I 1941 ble det utvunnet bare ca. 15 000 t. av dette lettmetall. For 1942 var utvinningen av 77 000 t. planlagt; det er en mengde som neppe kan ha bidratt til å gjøre lettmetallmangelen mindre følbare. Det vil vel gå noen tid, før magnesiumproduksjonen kan greie å fylle aluminiumsavnet.

Byggestoffmangelens virkninger på flyindustrien kom særlig krast til syne i midten av 1942. Dengang måtte ca. 150 rustningsverk, deriblant også store flyfabrikker, innskrenke eller stanse arbeidet. Avdelingen for flymotorer hos Buick kunde f.eks. i lengre tid bare arbeide fem dager i uken, og Wrights flymotorfabrikker måtte dengang avskjedige 1000 mann i hvert skift, fordi en leverandør som følge av mangel på byggemateriell var kommet på etterskudd med produksjonen av enkelt-deler.

Den viktigste årsak til alle byggemateriellvanskeligheter kan etter nordamerikansk synspunkt finnes i at utbyggingen av rustningsfabrikkene gikk hurtigere enn økningen av byggemateriellproduksjonen. Dessuten blir den planløse tildeling av byggemateriell også gjort ansvarlig, da den hindret enhver ordnet forsyning. En kan herav lett se hvilke oppgaver virkelig kunde mestres på

dette område, hvis bare flybyggingsprogrammet skulde virkeliggjøres.

Arbeidskrefter skaper vanskeligheter

I 1938 bekjefteiget den nordamerikanske luftfartindustri utenom egne verk 23 000 arbeidere. Dette tall skulde i slutten av 1942 økes til 1 000 000. Det er forståelig at en liknende forsterkning bare var gjennomførlig, når det ble gitt avkall på fagarbeidere. De enkelte bedrifter har riktignok forsøkt å oppnå en forbedring av arbeidsytelsen ved å lære opp arbeidere, men av de tallrike klager over manglende arbeidskrefter og utilstrekkelig arbeidsytelse framgår det at menneskeproblemet i rustningsindustrien og iramfor alt i flybyggingen er mer brennende enn noen gang før.

Er er også i USA gått over til å beskjefteige kvinner i flyfabrikkene. Mens det i slutten av 1941 bare var 1900 kvinner, som var beskjefteiget med handarbeid i luftfartindustrien, kom tallet i midten av 1942 allerede opp i 39 000. Erfaringene med kvinner var dog hittil ytterst dårlige. Den nordamerikanske kvinne må i mange henseender betegnes som bortskjemt — hvis hun da ikke alltid hadde vært yrkeskvinne — og hun betrakter det fabrikkarbeid, som kreves av henne, i det høyeste som interessant, men ikke på noen måte som en nasjonal plikt. Dommen om kvinnearbeid i flybyggingen er derfor ikke nettopp videre god: flyfabrikken Boeing beretter f.eks. at „altfor mange kvinnelige hjelpekrefter viser tegn til å gjøre seg viktige, og ligger under den normale arbeidsytelse.“ Bedriftsledelsen for North American-verket måtte konstatere at „forfengeligheten hos de kvinnelige arbeidere virker forstyrrende og at de kvinnelige hjelpekrefter mangler den nødvendige iver.“

Tapet av arbeidstimer på grunn av streiker, som også i krigstid hører med til dagsordenen i den nordamerikanske industri, er et videre punkt, som gjør problemet med arbeidskraft vanskelig. I første halvår av 1942 gikk det tapte nesten en million arbeid dager som følge av streiker som hovedsakelig skrev seg fra lønnskrav på grunn av økede livsomsomkostninger.

Teknisk overhalte flytyper

Den nordamerikanske luftfartsteknikk har alltid hatt godt ry. Også utenfor USA. var det ved hjelp av propaganda blitt framkalt den mening at ethvert nordamerikansk fly er det beste, hurtigste og kampkraftigste i sin klasse. De europeiske luftfartsfagfolk har aldri delt denne mening, hvor stor deres aktelse for den nordamerikanske luftfarts tekniske ytelser enn var. Og hvis en nøyer betrakter det som luftfartsteknikken i USA. har produsert i de siste år, finner en at de i grunnen bare var noen banebrytende trafikfly og utviklingen av luftavkjølte motorer med høy ytevne. Dessuten var det bare enkelte toppytelser. Det kan vel bare tilskrives den gode nordamerikanske propaganda at det f.eks. aldri virket påfallende for noen at USA. i mange år neppe har kunnet varte opp med én verdensrekord i fly.

USA.-borgeren hadde ikke denne innsikt, men trodde klippefast på den høye tekniske overlegenhet til alle

nordamerikanske fly. Han var derfor dypt skuffet, da de første meldinger om nordamerikanske flys nederlag på de østasiatiske krigsskueplasser ble meldt. Han var ikke mindre målløs, da den dristige kritikk ble bekjent, som den britiske allierte øvde mot de nordamerikanske krigsfly der var satt inn i Europa. Da den kjensgjerning ikke lenger kunde skjules, at de nordamerikanske flytyper ved frontene dels var foreldet og fienden teknisk underlegen, sendte USA. s krigsinformasjonsdepartement ut en beretning. Her ble det medgitt at mange nordamerikanske flytypers ytelser ikke hadde oppfylt kravene.

Framfor alt var jagerflyene såvel i Øst-Asia som i Europa en stor skuffelse. Etter de oppgaver som sto på papiret, måtte de ganske visst være de hurtigste i verden. Men metoden til det nordamerikanske krigsministerium å tilskrive ethvert fly en hastighet på „minst 650 km i timen“, viste seg i den harde virkelighet å være et mislykket forsøk på bløff. De luftfartfagfolk i Europa, som alltid hadde hatt mistillit til de „nordamerikanske kilometer“, fordi de ved hastighetsangivelser forespeilte overdrevne ytelser, fikk rett.

Jagerflyene av nordamerikansk opprinnelse, som hittil var satt inn på frontene, altså vesentlig Curtiss-jagerflyene i „P 40“-serien og Bell „Aircobra“ viste seg å være de tyske, italienske og japanske jagerfly i det minste én klasse underlegne. Det beste bevis herpå er den kjensgjerning at de jagerforband fra de nordamerikanske hær-luftstridskrefter, som ligger i Storbritannia, gir avkall på å anvende sine egne fly og foretrekker britiske „Spitfire“.

Krigsinformasjonsdepartementets beretning måtte også medgi at sjøflyene må betegnes som foreldet, og henviser til den mangelfulle utvikling av væske-avkjølte flymotorer med høy ytelese. Derimot betegner den de nordamerikanske bombefly som utmerket. Men i dette punkt stemmer den ikke overens med den britiske alliertes klager. I Storbritannia påstås det nemlig med rette at de nordamerikanske firemotors bombefly av typen Boeing „Flying Fortress“ og Consolidated „Liberator“ er de nyere engelske fjernkampfly underlegne i hastighet og framfor alt har et altfor lite bomberom. Bombelasten i de nordamerikanske fjernbombefly er ved samme flystrekning virkelig bare halvdelen eller en tredjedel så stor som i de tilsvarende britiske flytyper. Dessuten gjør de britiske fagfolk oppmerksom på at framstillingen av de nordamerikanske storbombefly krever tre ganger så mange arbeidstimer som de britiske av typen „Stirling“, „Halifax“ og „Lancaster“. De britiske flys bevæpning og pansring er også betydelig bedre.

Den tekniske underlegenhet ved en stor del av de nordamerikanske frontfly som anvendes i dag, viser bedre enn alle andre argumenter at det også i USA., de ubegrenste muligheters land, bare „kokes med vann“. Tremaktspaktstatene har aldri undervurdert den nordamerikanske ytelse på luftstridens område. De var seg tvert imot alltid bevisst at flybyggingen i USA. er i stand til å produsere betydelige mengder av fly. De har imidlertid heller aldri overvurdert sakene, men tvertimot sørget for å frata det nordamerikanske forsøk på „utprodusering“ enhver utsikt til suksess.

SLUTT

HANS OPPTEGNELSER GÅR I DAG I OPPFYLLELSE

EN EUROPÉER FOR 100 ÅR SIDEN: FRIEDRICH LIST



Friedrich List etter en litografi fra 1845

En novemberdag i 1846 kommer der en reisende til et gjestgiveri i Kufstein. Det var egentlig ikke dit han skulde, men postvognen var blitt sittende fast i snøen. „Jeg er så fattig“, sier han til verten, „gi meg det dårligste værelset De har“. Han oppholder seg her et par dager, og ligger for det meste lammet til sengs eller skriver brev. Om morgenen den 30. november går den melankolske gjest ut av huset. Utenfor snør det. I en skog nær Kufstein finner man ham ved en grøftkant. Han er død...

Denne mann var statsvitenskapsmannen Friedrich List, en av de mest lidenskapelige og vidsynte pionérer som Tysklands økonomiske historie kjenner til.

Seinere generasjoner har ofte vanskelig for å forstå at en genial mann som List ikke ble forstått av sine samtidige, at de forfulgte ham, lo av ham og skubbet ham til side. Men må ikke biedermeiertiden reise seg mot en mann som bespottet den? Må ikke en embetsstand som han ønsket å feie bort, sperre ham inne? Må ikke alle åtteog-tredve den gang autokratisk regjerte land i Tyskland, hvis tollmurer han vilde nedrive og hvis egenmektighet han vilde rydde av vegen, ønske ham pokker i vold? Bare noen få av hans samtidige har innsett den store betydning av hans arbeid. Det kunde gjerne ha vært fler...

Friedrich List ble født i revolusjonsåret 1789 i Reutlingen i Schwaben, og hans liv tar en løfterik begynnelse. Det ser ut som om han kommer til å gjøre „karriere“. 28 år gammel er han professor i statsvitenskap ved det samme universitet i Tübingen, hvor han fire år i forvegen hadde sittet som student i forelesningssalene. Men så begynner han straks å forkynne sine revolusjonære idéer, forlanger avskaffelse av tollmurene i Tyskland, kjemper i et skrift mot at en hær av rådmenn, kansellister og skrivere tyranniserer livet, og han setter fram sine meninger i den grad uten omsvøp at man dømmer den schwabiske stivnakke til ti måneders festningsarrest. Han flykter, kommer til Paris og London, oppholder seg lengere tid i Sveits, fortsetter med forkynnelsen av sine idéer her, og da han er så ufor-siktig å vende tilbake til hjemlandet,

blir han arrestert og brakt til festningen Asperg. Han blir løslatt i 1825 mot løfte om å utvandre til Amerika. Da han tiltrer reisen den 26. juli fra Le Havre begynner først det eventyrligste avsnitt av hans liv. I Amerika blir han farmer og skribent, grunnlegger bergverk, bygger en jernbane og vender tilbake etter syv års forløp, drevet av heimlengselen, og håp om allikevel å kunne virkeliggjøre sine idéer i Tyskland. Disse er blitt forøket med et dusin nye, og de gamle er blitt enno mer omfattende og storartede. Han tenker ut over Tysklands grenser — han er en mann som ikke gir seg, en mann som i den tid da jernbanen begynte sin utvikling, ikke nøyer seg med sværmerisk og vag begeistring, men som straks har et klart blikk for de store hovedlinjer på kryss og tvers gjennom Europa, som et stort anlagt jernbanenett måtte ha, vestover til Antwerpen, mot sør og sørøst over München til Triest og Konstantinopel.

I ministeriene og i de tyske småstaters offentlige kontorer er han straks igjen den røde klut, den „gale“ List. Men måtte han ikke gå for å være gal, når han hadde slike planer i en tid da berømte læger enno påsto at jernbanereiser forårsaket en hjernesykdom, som de straks ga det farlige latinske navn „delirium furiosum“?

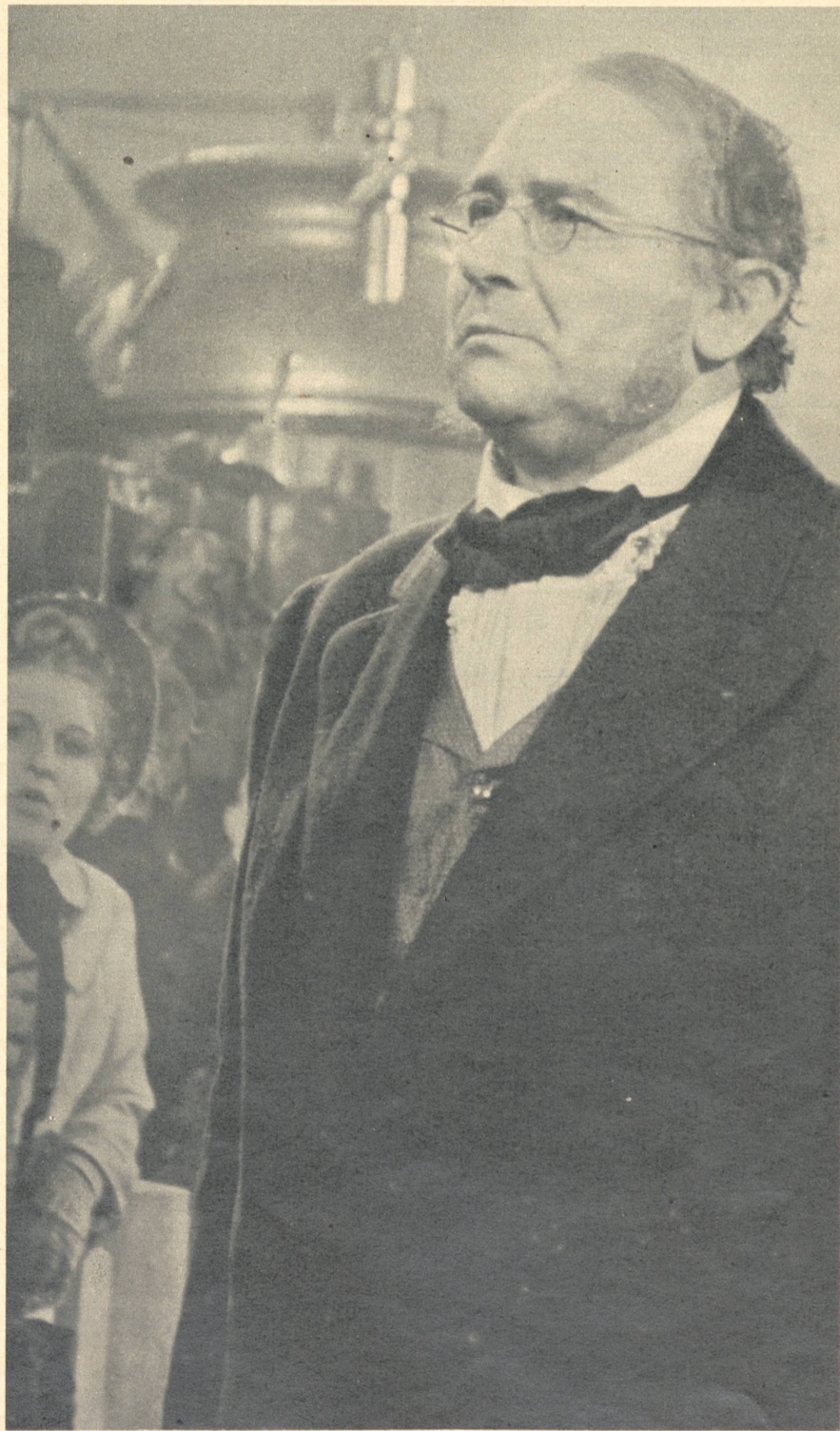
Tross all motstand setter han virkelig igjennom prosjektet om en jernbanelinje mellom Dresden og Leipzig. En liten æresgave er hele hans personlige gevinst, den solide fortjeneste stikker andre til seg, og da jernbanen først er i drift og idéen altså er blitt til virkelighet, skyver selskapets aksjonærer den evige fantast snart helt til side. Da så den østerrikske statskansler Metternich forbyr utgivelsen av den av List startede „Jernbanetidende“, i hvilken han fører sin kamp videre, forlater han Tyskland og drar til Paris.

Her skriver han sitt grunnleggende, teoretiske verk om nasjonaløkonomi, en bok med en tørr vitenskapelig tittel og et høst moderne, levende innhold. I den skarpeste motsetning til sitt århundres liberalisme kjemper han for nasjonale økonomier og forutser, hva der i dag synes enno mer forbløffende enn for hundre år siden — den kommende dannelse av noen få økonomisk og politisk sluttete storrom i verdensøkonomien, slik som de i dag er i ferd med å oppstå i det europeiske, østasiatiske og amerikanske rom. Først i dag, på et århundres distanse, ser men hvor vidsynt denne mann var, som ofte med mindre nøyaktige vitenskapelige beregninger enn med et spontant temperament og en intuitiv begavelse så de store linjer, som den økonomiske og politiske utvikling vilde komme til å følge. Han forutsa det amerikanske kontinents oppsving, profeterte en framtidig union av de sør-amerikanske stater under Nord-Amerikas førerskap, og så her den farligste konkurrent til det engelske verdensrike vokse fram. Om Englands europeiske rolle skrev han følgende setning: „England vil med sin „monopolmonomi“ (som han kalte den

engelske økonomiimperialisme) ikke bli stående på halvvegen, og derfor vil vi før eller seinere komme til å få se England og kontinentet ligge i tottene på hverandre.“

Midt i den rolige, gemyttlige biedermeiertid levde Friedrich List et eventyrlig beveget liv. Han fortsatte ikke som professor ved et idyllisk universitet, som han jo hadde kunnet, men var skribent, agitator, organisator, bygde jernbaner, bergverk og byer, han var en pionér av den type som egentlig først mer moderne tider kjenner i så utpreget grad. Han har aldri nøyet seg med teoretiske konstateringer, han tror ikke på begivenhetenes uforanderlige utvikling, men søker selv virksomt å gripe inn i dem. Han foreslår derfor en allianse mellom Storbritannia og Tyskland. Han reiser selv til London for å

arbeide for sin plan, men hans betenkning om saken som han overrekker til den prøyssiske og engelske regjering samtidig, finner ikke forståelse på noe hold. Han vender skuffet tilbake. Av alt det han hadde fore, ser han no bare den tyske tollunion og en del av sitt planlagte store jernbanenett virkeliggjort. Som så mange ganger før, står han materielt på bar bakke, for han har aldri tenkt på seg selv, men bare på saken. Sin amerikanske formue har han for største delen mistet, den ettertraktede offentlige stilling i Tyskland har han ikke fått, og til slutt mister selv denne standhaftige mann motet. Han blir syk og vil reise til Meran for å komme seg; han kommer imidlertid bare til Kufstein, hvor han i en nedtrykt sinnstemning ikke lenger øyner noen utveg.



Friedrich List på film: Statsskuespiller Eugen Klöpfer i den nye tyske film: „Der unendliche Weg“, som skildrer skjebnen til denne store pionér på det nasjonaløkonomiske område

Fra Leipzig til Dresden. En scene i filmen viser åpningen av jernbanestrekningen Leipzig—Dresden, som ble grunnlagt av List. Det etter datidens begreper veldige lokomotiv begynner her sin første fart





Sett gjennom fotolinsen

med gammeljapanske øyne...



Her viser „Signal“ en rekke av de eldste japanske fotografier. To hoff-embetsmenn som politioffiser og brannkonstabel. Politioffiseren bærer en lakkhjelm og en stålkepp med hvilken han parerte sverd-hugg og knekket klingene. Brannkonstabelens kappe og hette består av et vevet silkestoff som ikke kan brenne og den lille papirlampe brukes til signalisering



Nattlig scene i det gamle Japans gater: den ambulerende vinbutikk. Hele svermer av selgere dro om natten omkring i gatene for å fallby forfriskninger. En søtvin, som blev drukket helt varm, var særlig godt likt



En samurai på blodhevnens vei. For å hevne en bloddåd dro mennene ofte i årevis rundt omkring i landet. De bar herunder en sort hette, som om nødvendig kunde trekkes hurtig over ansiktet, for å forbli ukjent



Henrettelsen. Forbryteren kneler ned på en matte foran en grop, som hans hode vil falle ned i. Storforbryteres hoder ble utstil offentlig i noen dager

Da Japan i 1855 åpnet sig for det europeiske kontinent, kom også den „sorte tryllekasse“ — hvormed man kunde fotografere alt — inn i landet, som inntil da hadde vært fullstendig uberørt. De fotografier som vises her, hører til de allerførste som overhodet blev tatt av japanere



Bildet av geishaen, slik som den holdt sig gjennom århundreder. Merkelig er det med de lange, utviklede tær, for de spilte likesom hendene en særlig stor rolle under dansen

← I operetteteaterets kulisser venter de unge kunstnerinner på tegnet til å opptre

0,000035 gram jod



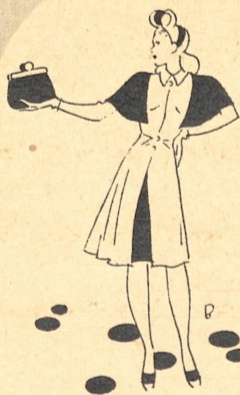
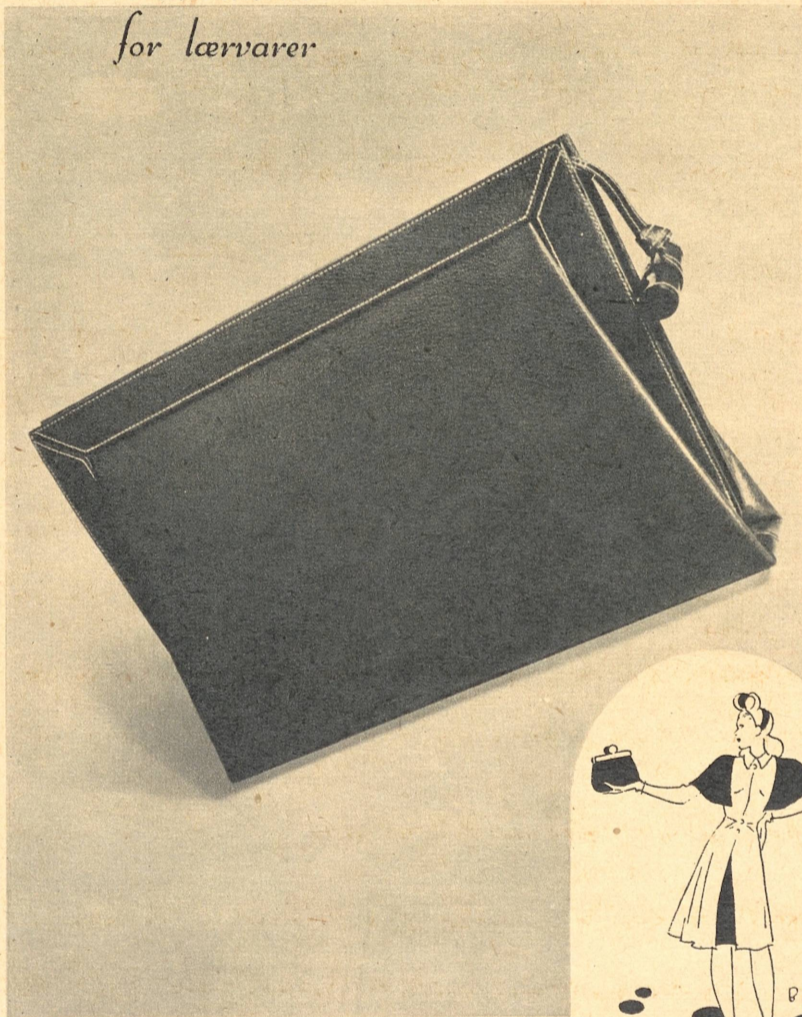
Bare en ganske liten mengde jod

trenger ved tannpleie med jodkaliklora inn i munnens slimhinne og videre inn i blodet — og allikevel er virkningen forbausende. Til forebygging og helbredelse av betennelser i tannkjøttet, som ofte bevirker løsning av tennene (paradentose), såvelsom mot ømfintlige tannhalser. Det gis på grunnlag av den medisinske litteratur og etter mange tusen lægers og tannlægers godkjennelse intet bedre middel. Hvis det trengs en mer intensiv virkning, benytter man etter lægens oppfordring „Sterk-Jod-Kaliklora”.



GOLD PFEIL

verdensmerke
for lærvarer



LUDWIG KRUMM A.-G. OFFENBACH A/M.

MOUSON LAVENDEL



Penking

et bevis
på tysk toppytelse

Faststående og farbare
kokeanlegg
husholdningsovner
vaskerimaskiner
bakerianlegg

SENKINGWERK HILDESHEIM

7927/28

13

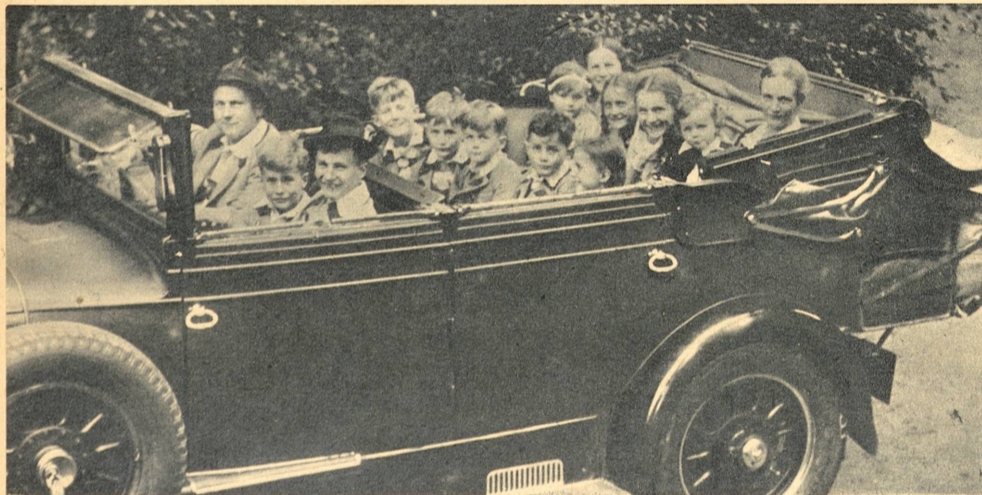
BARN

Barn er en velsignelse for familien; men de er også folkets framtid! 13 — sikkert et lykketall, når ett og samme ektepar har 13 sunne barn. 13 barn, hvor megen sorg og møye nettopp no i vår tid, men også megen glede og stolthet. Lægen, dr. Otto W. bor med sin alltid modige og muntre frue Wally og den lykkelige og lykkebringende barneflokk i Berlin. Her praktiserer han i fredstid, no hjelper han de sårede i øst

Da staten og yrkesorganisasjonen i Tyskland hjelper store familier med råd og dåd, får disse store lettelser i sin viktige folkepolitiske oppgave. Det blir innrømmet betydelige skattelettelser. Med 13 barn er f. eks. inntekter på inntil ca. 24 500 lovmessig skattefrie! Dessuten innrømmer yrkesorganisasjonene — i dette tilfelle Stortysklands trygdekasse-lægeförening og finansdepartementet — alltid familie-, oppdragsels- og utdanningsbidrag fra det

tredje barn av; dertil blir de fritatt for skolepenger ved de høyere skoler, så at også barerike familier er i stand til å la sine barn utdanne til bedre stillinger.

Disse bidrag beløper seg til ca. 80.— RM. i måneden for hvert barn. I den store husholdning — dr. O. W. leier en villa på 14 værelser — har moren en tysk hushjelp og dessuten en ung ukrainerinne, som hun har fått gjennom Arbeidstjenesten.



En liten landsbyskole på landtur? Nei, bare foreldrene W. med barna sine (dengang, i 1939, var det „bare“ 12) på tur i fjellene. I bilen ser vi den muntre last i bayersk drakt, bakenfor telt og oppakning for tre sorgløse ferieuiker

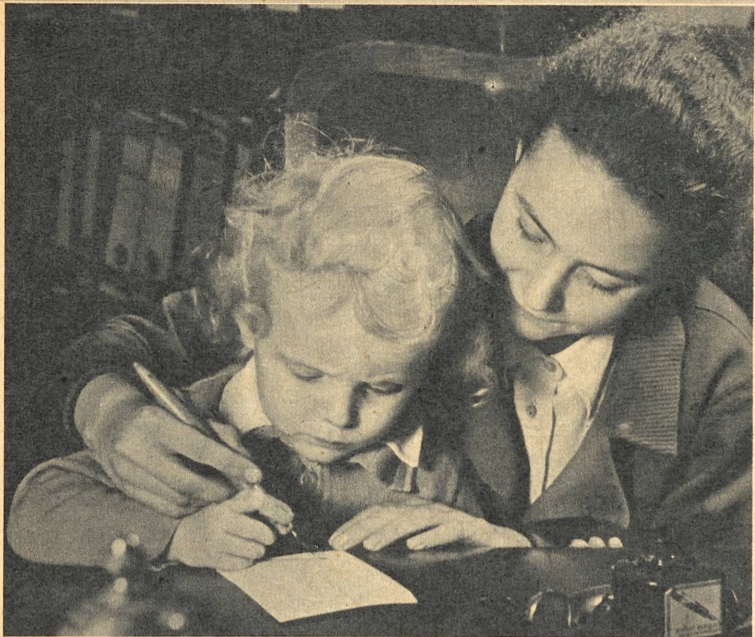
Den mørke Bernhard og den blonde Albrecht, tvillingene som er født i 1931, forsøker sammen med den knapt et år yngre broren Ericin å finne en løsning på transportspørsmålet



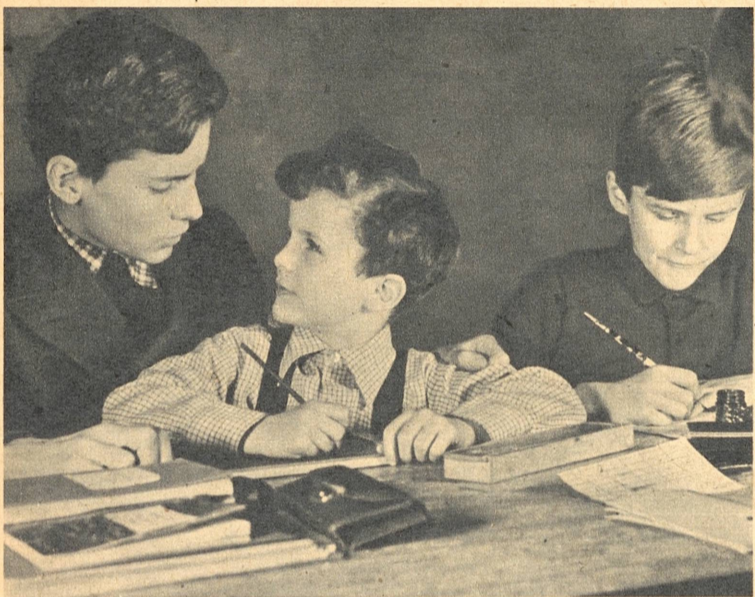
Innetjeneste: guttene må etter tur pusse den lange rekke sko. Men selv den 14-årige gymnasiast Dietrich utfører glad og tilfreds dette arbeid. Mors anerkjennende klapp tar han selvbevisst imot

Tungt lastet med kunnskapens begynnelsesgrunner kommer de eneste to barna, som enno går på folkeskolen, Dorothea, som er født i 1934, og den to år yngre Michael, heim igjen





En viktig underskrift: „Øtchen“, den lille attpåslengen som er født i 1940, underskriver egenhendig et kort til sin far i felten. Ruth, født 1930, den syvende i rekken, hjelper ham søsterlig



Den strenge lærer: de store barna må alltid ta seg av to av de mindre søsken. Her hjelper f. eks. Ulrich, født i 1926, sine brødre Michael og Erwin med de sikkert litt vanskelige heimeoppgaver



700 barn, sine sårede, har regimentslæge W. i sitt lasarettog ved Kaukasusfronten. Mens han gjør sin plikt tusener av kilometer borte fra heimen, og bare av og til kan hvile ut litt i kretsen av sine læger og sykepleiersker . . .



Den mørke, muntre Maria, som er med i BdM og snart vil bli leder der, synger og gleder seg! Hun er født i 1927, den femte av barna



... fører moren regjeringen av den store ville barneflokk. Men fra den tyveårige Gerhard, som alt har utmerket seg i felten, til den lille Otto fayer de seg alle gjerne etter den selvbevisste, vennlige, men strenge mors vilje; hun som tross alt arbeid med barna enno stadig får tid til å lese og å drive sport (etterat hun hadde fått sitt 12. barn, lærte hun å ri) og således er en riktig doktorfrue



Rene og ordentlige skal barna gå til skolen. Og da moren bare har to hender, hjelper Hedwig til. Hun er atten år og skal snart ta artium



Den eldste datteren, Elisabeth, født i 1924, vil bli læge. Hun har alt tatt artium, og i dag hjelper hun til i et sykehus i Berlin som praktikant



Feldwebel Gerhard tjenstgjør som sin far i saniteten. Også han var mer enn et år i øst, ved forreste front, og har no fått permisjon for å studere medisin i Berlin

DEN „PERSONLIGE HEVN“

Bolsjevikene innfører „skuddkort“



Sovjetsoldaten er vokst opp i uvitenhet om den europeiske kultur. Han er blitt oppdratt i mistro og hat til den. Stalins „skuddkort“ skal løse de dyriske instinkter hos soldaten, for å redde systemet, som er truet i sin eksistens

Sovjetunionen lever av konkurranser. De såkalte „sosialistiske konkurranser“ hører med til metoden for å anspenne befolkningens kraft for statens arbeid til det siste. Den sosialistiske konkurranse ligger derfor på samme linje som stachanow-systemet, støtbrigadene og liknende. Forskjellen består bare deri at man kommer til stachanowec eller til udarnik av fri vilje, mens man i den sosialistiske konkurranse uspurt må delta som medlem i et kollektiv. Her er det vanlig at én fabrikk utfordrer en annen, for å øke de alminnelige arbeidsnormer og fullføre større ytelser. Da blir det ikke spørsmål om den enkeltes kraft, men utelukkende stilt et krav til et arbeidskollektiv. Den sovjetrussiske krigsindustri og rustningsøkonomi har betraktelig øket arbeidsmetoden under krigen. I dag er krav til arbeiderne om 15 til 20 timers arbeid om dagen ikke uvanlig. Fra kullreviret ved Kusnetsk, hvor for størstedelen kvinner arbeider under jorden, blir berettet at selv til disse ble de samme krav stilt. Ethvert foretagende søker å overby det andre for å oppfylle sin norm. Men arbeideren må føye seg, da han ellers kan komme i fare for å erfare de harde krigslovene.

Det nye slagord

Også sovjetarméen hadde fra tidligere tider trukket konkurransesystemet inn i sitt program. Pelotonger, bataljoner, regimenter eller større forband utfordret hverandre til konkurranse, når det gjaldt å vise de beste prestasjoner i skyting, skiløp eller ved taktiske øvelser. Hadde no økonomilivet under krigen ikke bare beholdt konkurransesystemet, men enno øket det, for å sikre de høye ytelser, så har sovjetarméens ledelse heller ikke villet la denne metode unyttet. No trenger man ikke lenger konkurransen i den indre tjeneste og ikke mer ved sportsprestasjoner, men no skal den utnyttes til å kontrollere og øke de enkelte soldaters og hele forbands krigsytelser. Sovjetarméens politiske forvaltning hadde tenkt å kunne aktivere den enkelte soldat på denne måte, da han viste så liten lyst til krigen.

„Øk hatet mot de tyske fascister!“ Hver enkelt sovjetborger må øve „personlig hevn“. Det blir hermed appellert

til menneskets laveste instinkter, og den enkelte mann blir innbilt at han ikke må unndra seg denne sovjetfolkets alminnelige fordring, at han er forpliktet til å delta i krigen på en personlig måte. Til dette formål blir det oppfunnet redselgjerninger, og den alminnelige mann blir innbilt at befolkningen i de besatte områder går slaveriet i møte. Dette er det motiv, som skal øke kampraseriet. Sovjetsoldaten blir fortalt at hans slektninger

sannsynligvis ikke mer er i live, og at han no må øve „personlig hevn“.

Stalins hvite „skuddkort“

For å få de ulystne soldater til å gjøre sitt ytterste, har sovjetarméens politiske ledelse slått inn på en veg

som ikke har vært brukt i krigshistorien hittil. Den innbiller sovjetsoldatene at de ikke har noen ærlige motstandere overfor seg, men ville dyr, som man også skal avlive tilsvarende. Det som forekommer hvert menneske i Europa som noe umulig, blir her betegnet som en fedrelandsoppgave. Bolsjevikene kjenner ikke noen ridderlig kjempende motstander, han ser i fienden bare dyr, som han må slå i hjel.

Toppen av bolsjevikisk umenneskelighet ble bevist i de siste uker, da soldatene i sovjetarméen ved fronten fikk utlevert hvite kort, hvor de skulde innføre enhver „nedlagt“ motstander og la jaktbyttet skriftlig bevitne av kommandøren. Altså ingen krig mer, men menneskejakt og drap av hevn. Hermed har sovjetarméen tilegnet seg en uverdigg holdning. Det syntes til å begynne med utrolig at krigen skulde fratas det siste menneskelige preg, men Moskva radio har den 10. desember offentlig bekjentgjort dette. Den har i sine utsendinger nøyaktig meddelt at sovjetsoldatene fører bok over drepte motstandere. Den lille notisbok selv med de foretatte innføringer er det sikre bevis på den bolsjevikiske innstilling. Det trenges ikke flere bevis for å konstatere synkningen under det nivå som ellers er vanlig i krigen. I grunnen er det bare det siste forsøk fra sovjetarméens politiske ledelse på å kalle den krigstrette masse av soldater til sterkere innsats.



Dokumentets ugjendrivelige språk. Oversettelse: (venstre side) Kamerater sovjetsoldater, kommandører og politarbeidere! I krigen med de tyske okkuperanter blir vårt fedrelands skjebne bestemt. Ødelegg skånselsløst udyret! Hele det sovjetrussiske folk er med dere, det gir dere hjelp og understøttelse. Under Lenins og Stalins fane — framover, sovjetrussiske helter, mot vesten! Oversettelse (høyre side). Død over de tyske okkuperanter! Teplinski Pjotr Stepanovitsjs personlige hevnregning i 1942

Дата	Колич. уничтоженных оккупант.	Каким видом оружия	Подпись командира	Дата	Колич. уничтоженных оккупант.	Каким видом оружия	Подпись командира
20.07.42	1	автомат	Командир роты 1085/1086				
29.07.42	2	автомат	Командир роты 1085/1086				
31.07.42	1	автомат	Командир роты 1085/1086				
1.8.42	1	автомат	Командир роты 1085/1086				
2.8.42	1	автомат	Командир роты 1085/1086				
10.8.42	3	автомат	Командир роты 1085/1086				
8.42	4	Maskingevær	Командир роты 1085/1086				

← Oversettelsen: Mordliste

Dato	Tall på tilintetgjorte okkuperanter	Av hvilken våpenart	Kommandørens underskrift.
20. 7. 42	1	Gevær SWT	Kom. f. 6. komp.
29. 7. 42	2	Skaupskyttergevær	Skytterregiment N 1015
31. 7. 42	1	„	Underløytnant
1. 8. 42	1	„	„
2. 8. 42	1	„	„
10. 8. 42	3	„	„
8. 42	4	Maskingevær	„

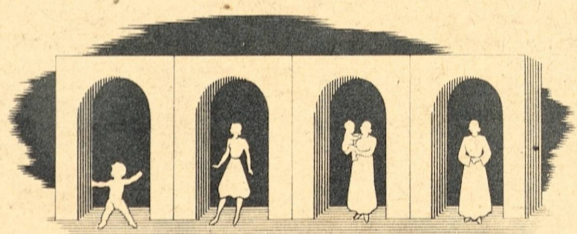
Pelikan



Fyllepennblekk

VELKJENNT SIDEN 1889

GÜNTHER WAGNER, HANNOVER



Når er tennene mest truet?

Mens barna har melketennene, ved kjønnsmodningen inntil det 20. år, under svangerskap og i overgangsalderen. Tennene er altså alltid særlig utsatt, når det foregår store forvandlinger i legemet. Forlang gratisbrosjyren „Gesundheit ist kein Zufall“, fra Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6.

Chlorodont

viser vegen til riktig tannpleie

KHASANA

Dr K

PERI

KHASANA

KOSMETISKE VERDENSMERKER

V. Karthaus

Forhandler:
MIDELFART & CO. A/S.
OSLO - Rosenkrantzgaten 3.

PERI

B O H N

MERCEDES

Kontormaskiner

Skrivemaskiner • Regnemaskiner • Bokholderimaskiner

MERCEDES BÜROMASCHINEN-
WERKE AG · ZELLA-MEHLIS/TH.

Mercedes Norsk Aksjeselskap — Harbitzgt. 202 — Oslo

Signal

*Italiensk
elevorkester*

musiserer i lasarettet