

FN° 21

4 frs

1^{er} NUMERO DE NOVEMBRE 1942

Belgique 2.50 fr. / Bohême-Moravie 3 Kr. / Bulgarie 8 leva / Croatie 6 kounas / Danemark 50 ore / Espagne 1.50 pes. / Finlande 4.50 mk. / France 4 fr. / Grèce 60 drachmes / Hongrie 40 fillér
Italie 3 lire / Norvège 50 ore / Pays-Bas 20 cents / Portugal 2 esc. / Roumanie 20 lei / Serbie 6 dinars / Suède 53 ore / Suisse 45 centimes / Slovaquie 3 cour. / Turquie 20 kurus
Sylvie méridionale, Marche de l'Est 30 Pf.

Signal



**L'ennemi fait
feu sur une colonne.
En tirailleurs!**

Une image du grand reportage
paru dans ce numéro:
«Chronique de 50 km.»

Cliché du correspondant
de guerre Hilmar Pabel (PK)

ZELLSTOFFFABRIK WALDHOF

fabrique de la cellulose à base de

bois et du papier à base de cellulose

Pâtes au bisulfite et à la soude, écruës
et blanchies, pour l'industrie du pa-
pier, des fibres artificielles et pour
l'industrie chimique. Pâtes spéciales
et pâtes anoblies.

Papiers spéciaux pour emballage,
Papier à filer, Papiers de succédané
de textile, pâte pour simili-cuir,
Papier d'impression et papier à
écrire.



DIRECTION GÉNÉRALE: BERLIN

USINES A MANNHEIM - KOSTHEIM - TILSIT - RAGNIT

COSEL - OBER LESCHEN - KELHEIM - WANGEN - JOHANNESMÜHLE

LA COUPE AUX BOBARDS . . .

par
Cubert



La guerre est sérieuse. Qui pourrait en douter ? Pourtant, dans l'occurrence la plus grave, l'humour garde sa place. Qui peut même en douter ? Quicon-

que, dans la circonstance la plus dramatique, a perdu tout humour, a perdu également bien des chances de s'en tirer. Mais il ne faut pas croire, tout compte fait, que celui qui déploie dans cette guerre le maximum d'humour est celui qui conserve le plus de chances.

D'après les feuilles anglaises elles-mêmes, les critiques militaires britanniques doutent de plus en plus souvent, ces temps-ci, de la valeur des chiffres astronomiques de la production américaine, parce que, comme ils le disent, la qualité s'en ressent et en souffre.

On pourrait manifester le même scepticisme à la lecture des bilans de production américaine d'humour. Ils sont très gros. Mais il ne faut pas non plus, sur ce point, négliger la qualité.

Ce sourire, à n'importe quel prix et dans n'importe quelle situation, avait atteint des proportions qui seraient impossibles en Europe. Rappelons-nous : une ville est détruite par un tremblement de terre ; la presse publie une photo : le maire sur les ruines de sa ville. Il sourit ! Un boxeur a le visage tellement tuméfié qu'on ne peut plus parler de physionomie. Devant le photographe, il martyrise ses traits pour arriver à sourire. Un gangster est écroulé. Rien ne peut plus le sauver de la chaise électrique. Menottes aux mains, on le conduit devant l'attorney général. L'attorney sourit, le gangster ricane, les policiers se tordent.

La guerre joyeuse

C'était ainsi en temps de paix. Pourquoi la guerre changerait-elle quelque chose ? Qu'on observe les méthodes de recrutement. De jeunes et jolies girls battent le tambour et distribuent des baisers aux jeunes soldats. Sur les affiches, la guerre est présentée comme un tour du monde avec visites permanentes de tous les lieux de plaisir.

Avant que les recrues ne fussent arrivées à la porte de la première de ces boîtes de nuit, les Japonais les écrasaient. Il y avait des morts, des blessés, des navires coulés. On avait essuyé une défaite sévère à Pearl Harbour. La seule réaction fut une rengaine que le pays entier fredonna sans souci.



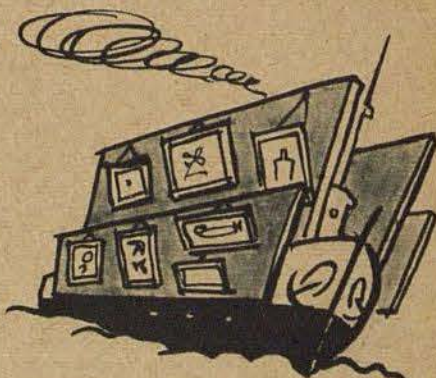
Lorsque le chiffre du tonnage coulé devant les côtes des U.S.A. devint vertigineux, ce fut l'occasion d'une affaire mirobolante : on vendit des réductions de sous-marins allemands pour 50 cents. Pas un Américain qui se respecte ne prenait son bain sans avoir un sous-marin allemand flottant dans sa baignoire. Quand, Staline ayant appelé au secours, Churchill prit l'avion pour Moscou, assurément la situation était très grave. La presse des U.S.A. publia alors, en première page, les blagues que Churchill était censé avoir racontées aux deux pilotes pendant le voyage. Voilà cinq exemples entre mille.

Pour chaque sorte d'humour il y a une recette. Les recettes commencent généralement par le mot : « Prenez... » Eh bien ! prenez quelques nouvelles d'Angleterre, de Russie soviétique ou des U.S.A. ; mais lisez-les bien, secouez, agitez et commentez jusqu'à ce qu'apparaissent aux commissures des yeux et des lèvres les petits plis qui accompagnent l'humour. C'est simple et facile.

Un convoi est arrivé !

Le « Daily Sketch » publie cette nouvelle : une collection de peintures de guerre allemandes, prise par les Anglais et expédiée en Argentine, est exposée, paraît-il, en ce moment, à Buenos-Aires. Les toiles en question sont de si odieuses croûtes qu'elles ne peuvent avoir qu'un effet repoussant.

Domage, Monsieur Durand, que



vous ne jetiez qu'un rapide coup d'œil sur cette nouvelle. Il faut y réfléchir pour en saisir l'humour.

Ce qui est complètement absurde, c'est cela : dans les conditions actuelles du trafic maritime, envoyer par bateaux en Amérique du Sud, une collection de peintures ! On y a cru. Il ne nous reste plus qu'à plaindre, l'œil humide, les malheureux peintres anglais auxquels on a commandé de peindre de pareilles croûtes.

Et avec ceci ?...

...Passons au rayon voisin : voici une nouvelle des journaux américains :

Dans un journal de San-Francisco où l'on est tellement bien renseigné sur l'Allemagne que le lecteur moyen prend Bismarck pour une marque de cirage, on annonce qu'il y a dans le Reich une telle pénurie d'essence que l'on est contraint de faire tirer les canons par des chevaux. Ce qui doit produire un effet formidable au pays de la motorisation sans limites ! Le retour aux attelages de chevaux !

La feuille en question n'a oublié qu'une chose : c'est que, même dans les armées modernes motorisées, le cheval est indispensable. Si la feuille en question apprend un jour que des canons allemands ont été trainés sur les routes du Caucase par 16 chevaux, elle sera sans doute étonnée de voir les Allemands eux-mêmes convenir d'un tel fait dans leurs communiqués. Outre les chevaux, les Allemands ont, naturellement, de l'essence. Pauvres soldats américains ! Ils seront bien surpris lorsqu'ils verront un char devant eux, alors qu'ils ne pensaient être piétinés que par des chevaux !





Le front d'acier de l'infanterie

Les pièces d'assaut roulent en avant de l'infanterie allemande. Comme on le lira dans notre article « Chronique de 50 km » (pages 11 et 12), elles ont pour mission de protéger la marche de l'infanterie contre les armes lourdes et de préparer l'assaut des fortins et des positions de campagne. Sous la protection de ces colosses d'acier, l'infanterie peut progresser jusqu'au corps à corps.

Cliché du correspondant de guerre Hilmar Fabel (PK)



L'aspect du monde a changé. La carte montre les points d'appui et les ressources de l'ennemi déjà saisis par le Japon et jusqu'à quel point les lignes de communications et les directions vitales de l'adversaire ont été coupées ou repoussées vers le sud.

Dessin K. F. Brust.

Pourquoi les Japonais remportent la victoire

À 4.000 kilomètres de sa métropole, l'armée japonaise a déployé le drapeau qui porte en son centre le globe du soleil. Elle tient un immense demi-cercle allant du nord-est au sud-ouest ; elle avance victorieusement. Cette im-

mense ligne s'étend des îles Aléoutiennes aux îles Salomon, de celles-ci à la pointe occidentale de Sumatra et, de là, jusqu'aux pentes de l'Himalaya, englobant une énorme masse d'anciennes possessions anglaises et améri-

caines. Hong-Kong, la Malaisie, la Birmanie, les Philippines, Java et Sumatra, ainsi que des milliers de petites îles du Pacifique et de l'Océan Indien sont rattachés maintenant à la sphère d'influence japonaise. En moins d'une année, un monde qui paraissait intangible s'est effondré ; avec la chute de Schonan et de Corregidor, s'est évanoui le prestige de forteresses que l'on supposait imprenables. Le blocus, moyen traditionnel de guerre de l'Angleterre et des Etats-Unis, devient une entreprise ridicule depuis que les Japonais disposent des plus grandes plantations de caoutchouc du monde en Malaisie

et à Sumatra, des plus grands gisements d'étain à Banca et en Malaisie et des terrains pétrolifères les plus riches à Sumatra, Java et Bornéo. Dans l'air et sur mer, les lignes de navigation des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne sont coupées ; dans tout l'espace de la Grande-Asie, ces puissances sont refoulées jusqu'à l'extrémité de l'Océan.

Les premières contre-offensives opérées par les Etats-Unis en des points éloignés, comme les Aléoutiennes au nord et les îles Salomon au sud, et qu'ils ont déclenchées en même temps, prouvent, par leur piètre résultat, ce

qu'un simple coup d'œil sur la situation stratégique dans le Pacifique pouvait déjà faire prévoir. La maîtrise de l'air, des mers et des terres entre l'Australie et les Aléoutiennes, entre Midway et Mandalay, est incontestablement passée aux mains des Japonais. Ce bouleversement de la carte d'Extrême-Orient s'est accompli en quelques mois.

Les Japonais ont-ils donc des moyens secrets ? Comment expliquer leur avance triomphale qui semble inouïe par sa facilité apparente ? Ils ont franchi deux océans pour s'emparer des îles les plus riches de notre globe

et sont parvenus aux portes de l'Inde et de deux continents qui se croyaient inexpugnables. La carte nous montre les résultats militaires de cette avance des Japonais à laquelle rien ne peut résister. Leurs aviateurs contrôlent les côtes de l'Amérique du Nord et de l'Australie, leurs navires de guerre interdisent l'accès de la partie occidentale du Pacifique, leurs troupes occupent des territoires incomparablement plus étendus que la métropole, entre autres, une partie de la Chine où les Japonais combattent depuis 1937.

Cet espace, désormais dominé par les Japonais, représente la plus grande

déception qu'aient éprouvée les ennemis du Japon. Durant les combats autour de Hong-Kong et surtout pendant la lutte pour la route de Birmanie, les Anglais espéraient que Tchoung-King déclencherait une offensive qui diminuerait la pression exercée sur leurs propres troupes. Longtemps avant le début de la guerre dans le Pacifique, les Etats-Unis attribuaient un rôle à Tchoung-King dans leurs calculs stratégiques. Mais ces calculs étaient erronés : le soldat japonais s'est révélé, dans la bataille, digne de la tradition de ses ancêtres qui, au Moyen Age, ont su repousser les attaques du Khan

des Mongols, et qui, dans les temps modernes, dans la guerre de Chine en 1894, dans la guerre russo-japonaise en 1904-1905 et dans les combats en Mandchourie, ont lutté avec une vaillance qui bravait même la mort. La guerre en Chine, sur laquelle les Anglais et les Américains fondaient tant d'espoirs, est déjà pratiquement terminée — terminée, malgré les nouvelles qui nous parlent périodiquement de nouveaux combats...

Voir p. 20-21 de ce numéro la raison qu'en donne «Signal»



L'INFANTERIE

L'épopée du fantassin

Une feuille américaine écrit : « L'armée allemande a atteint les sommets de l'art militaire, nous ne sommes qu'au pied de la montagne. » Si l'Allemagne accepte ce compliment involontaire, c'est à condition de pouvoir préciser que ces sommets de l'art militaire sont, avant tout, la performance de l'infanterie, vraie « reine des batailles ». Le soldat, avant de devenir un spécialiste, doit être fantassin. Le secret des succès de la Wehrmacht se

base sur l'instruction du fantassin qui vaut pour toutes les armes. Les vertus de la guerre : dévouement, esprit de sacrifice, endurcissement, faculté de regarder la mort de près et en face, tout cela s'acquiert dans l'infanterie. « Signal » publie des photographies inédites : la vie quotidienne d'une compagnie d'infanterie. C'est la chronique d'une marche de 50 km., étape quotidienne de l'infanterie allemande.

L'article commence page 11.



Clichés du correspondant de guerre Hilmar Pabel (PK)

HUMANITY

AT THE CROSSROADS

A Plea for the
Unity of Europe
by an American

Il semble aujourd'hui particulièrement piquant qu'un Américain des U.S.A. se prononce en faveur d'une Europe unie. Ses arguments gagneront encore en importance s'il s'y ajoute l'autorité d'un nom fameux aux U.S.A., comme c'est ici le cas. L'auteur de cet article, écrit pour «Signal», est l'ingénieur des transports Fred Curtis Thornley, bien connu dans les milieux industriels internationaux. Sa profession lui a permis de se rendre compte non seulement des conditions d'existence dans son pays, mais aussi dans l'Europe centrale

et dans l'Union soviétique. Il connaît, aux Etats-Unis, des hommes en vue. Il a pu, là-bas, se rendre compte, mieux qu'un autre, des intrigues et des combinaisons qui s'y font jour. Après avoir été pendant des années conseiller de maisons américaines, il s'est rendu en Europe centrale où il a été retenu par la maladie au début de la guerre. Ce Américain, qui aime son pays et qui croit en même temps à la nécessité d'une Europe unie, s'adresse à l'opinion publique du continent

«Signal» publie le texte original (Voir la traduction page 34)

History records the following words of Patrick Henry, outstanding patriot of the American colonies in their struggle for liberation from England:

"I have but one lamp by which my feet are guided and that is the lamp of experience."

Words of wisdom in his day, they are equally so in our time. For today humanity is truly standing at the crossroads and must decide in the light of experience which road to take that will bring greater security for economic, cultural and national life.

Eighty years ago the United States, with a population at that time of approximately thirty-five million people, were drawn into civil war, a war that engendered hatreds between the citizens of the North and the citizens of the South that have lasted to this day. Fortunately the United States found in Abraham Lincoln a leader, a man of the people, who could not be influenced by Jew or Gentile, by kings or moneyed powers. For Abraham Lincoln had the strength of character and the conviction gained in the school of experience. Born in poverty, he acquired his education the hard way — all by himself. He lived and worked close to nature and humanity, all of which developed in him courage, knowledge of mankind and far-seeing recognition of the rights of others such as is unknown to men of the Churchill-Roosevelt type, who, born to riches and opportunities far beyond the scope of the average man, lack that human touch which makes for greatness in leadership.

Great Britain and America have as their heads of state Churchill, an adventurer, and Roosevelt, an experimenter, politicians who thought and still think in terms of power politics rather than in terms of their own people and of humanity.

Lincoln by his leadership during the eventful years of the 1860's proved what such courage and understanding of the needs of his country as he possessed meant to his people. The breadth of his vision, the depth of his reasoning kept his country from becoming divided at the will of England. By the force-fulness of his leadership the United States remained united and prospered in spite of all that England undertook to prevent this union—to the point of her being the indirect cause of Lincoln's assassination. England had cause to fear President Lincoln. She saw in him a menace to her world im-

perialism. Already in 1853 Lincoln wrote as follows:

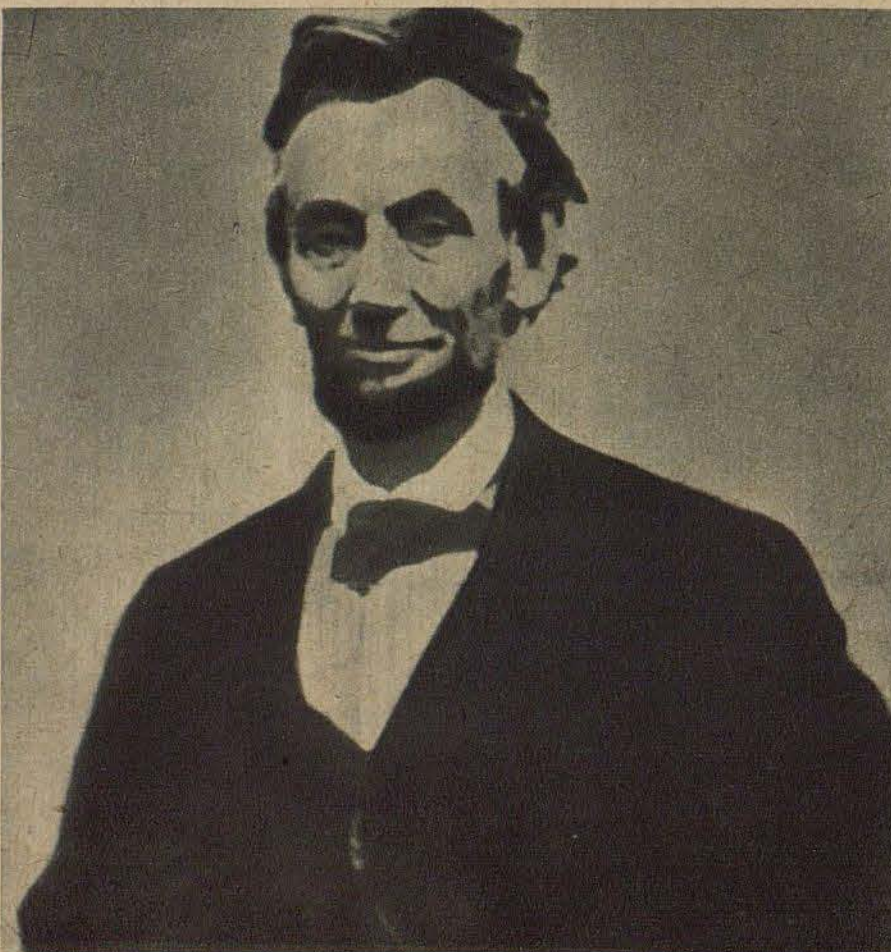
"Two empires will surely disappear from the map of the world in order to make room for free and independent nations, namely the British Empire and the Austro-Hungarian Monarchy—both veritable absurdities, or, if you prefer it, paradox mosaics with heterogeneous peoples. The Dardanelles and Gibraltar must be freed. And if it should once be necessary in the interests of the peoples to cut through the Isthmus of Suez, then this sea passage must not become the unjust privilege of a grabbing nation at the expense of others, but all nations must have a share in it."

President Lincoln predicted in his day what eventually must happen and what actually has happened as regards the Austro-Hungarian Monarchy and is now happening as regards the British Empire.

Today we find two great powers—Great Britain and the United States—conspiring, under the mantle of a democracy that has failed to overcome

the social ills within their own borders, to prevent the European states from profiting by the experience of the past, from realizing the prophecy that "united we stand, divided we fall," which is as true of Europe today as it was true of the American states in the time of Lincoln. In this conspiracy there can be no success if Europe unites in the economic safe-guarding of her present and her future national and cultural life, a life that will endure and prosper once Bolshevism has been destroyed and a military power exists inside Europe strong enough to exclude powers outside from intrigue and interference.

Over the past months we have seen what a threat awaited the civilization and the life of European nations from the East. Also we have seen to what extent the small countries of Europe could depend upon Anglo-American protection against the greatest menace to mankind the world has ever experienced, namely Bolshevism. Let there be no doubt of this. The record is historically clear.



Abraham Lincoln, président des U.S.A. Il y a 80 ans. Anglais et Américains aiment à citer des passages de ses discours et de ses écrits. Dans le présent article, on trouvera un texte de Lincoln qu'ils n'aiment pas qu'on leur rappelle.

The writer, an American consulting engineer on transportation matters, has spent approximately seven of the past eleven years in the Soviet Union and has in the capacity of technical advisor reported on transportation matters throughout Russia as regards railroad and water transport, road and seaport possibilities. It can be said without fear of contradiction that the massing of Soviet troops and equipment along the entire eastern and northern frontiers of Russia for the attack upon Germany and Europe was not the result of days or even of weeks of preparation but was the result of a thoughtfully planned preparation of months. Most certainly this massing of troops was undertaken with the knowledge of Churchill and Roosevelt who aim to crush Germany and prevent unity in Europe even at the sacrifice of the entire continent in order to attain their imperialistic ambitions of world control of raw materials and economy. At the eleventh hour this purpose has been thwarted by the strength of the German arms supported by every Christian European power recognizing the grave danger their peoples, their cultures, their very lives were faced with.

The threatening Bolshevik menace against which Churchill and Roosevelt for years urgently warned the peoples of England and the United States as being the greatest danger facing humanity, the same Churchill, the same Roosevelt now accept as an ally. These two leaders are impoverishing their countries and their peoples for generations to come and in their blind world-dominating ambitions go so far as to align themselves with a declared godless form of government in a vain attempt to achieve their ends. Such facts, if nothing else, should convince Europeans, Englishmen, Americans of the necessity of a united Europe, a strong Europe to preserve the peace, prosperity and life of the continental nations against intrigue and exploitation by a small group of imperialists which is leaving nothing undone to acquire power based upon gold, utterly disregarding changed conditions that have arisen in the world—largely due to the misuse Great Britain and the United States have made of the vast power gained by them in the world war.

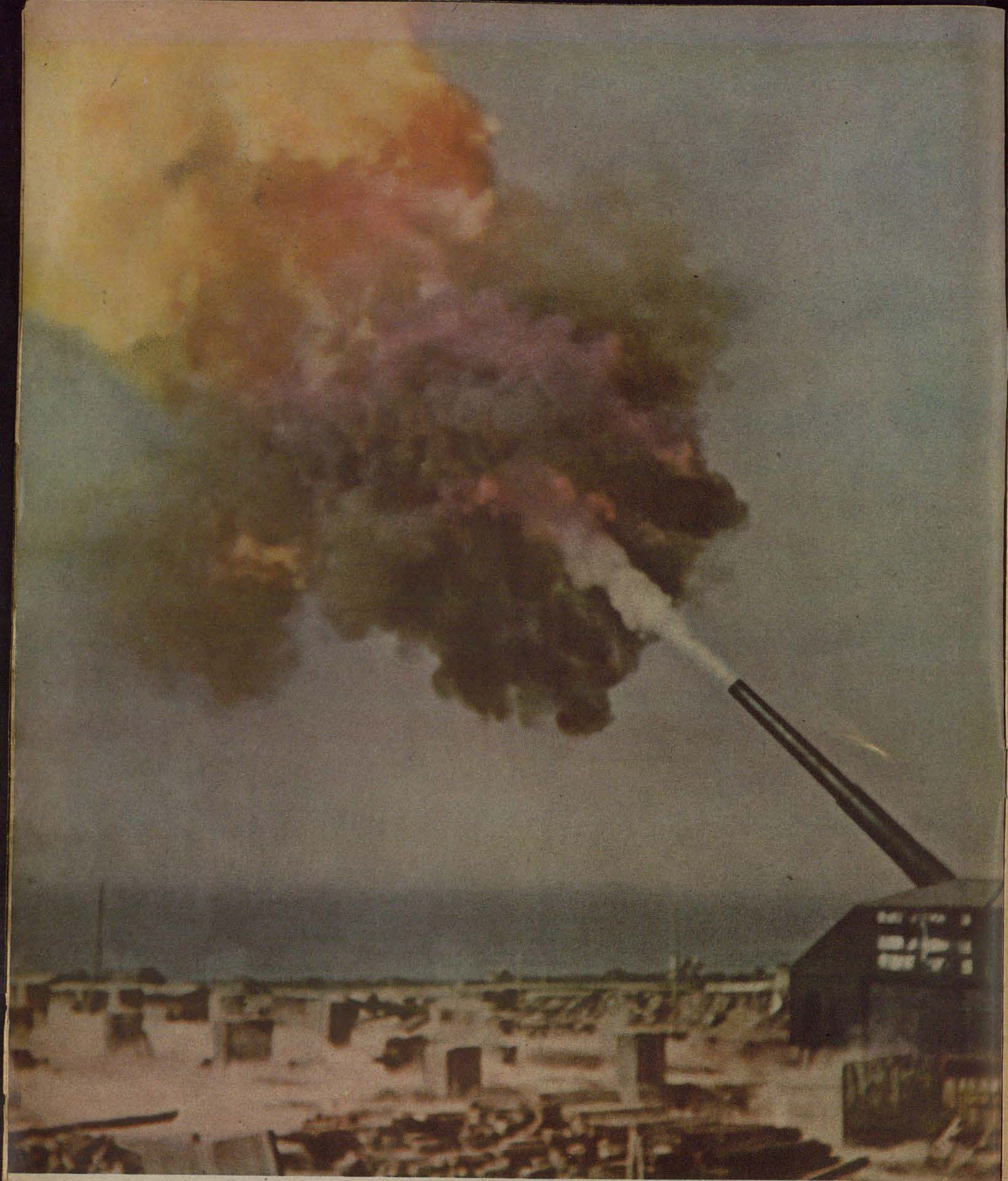
It is not enough that a people or a nation think in terms of its own conditions. Benefits must be made possible

Suite page 18



Cliché du correspondant
de guerre Baumann (PK)

NOVEMBRE : SOUVENIR DES MORTS — SOUVENIR DES HÉROS



A l'ouest, auprès d'une batterie côtière
Un coup de feu traverse la Manche et va en Angleterre

Cliché du correspondant de guerre Hasert (PK)

Chronique de 50 kilomètres

Depuis plus de trois ans, l'infanterie allemande est en marche. Vers l'Est, vers le Nord, vers l'Ouest, vers le Sud, et de nouveau vers l'Est, et elle continuera à

marcher ainsi. Le correspondant de «Signal», Hilmar Pabel, a photographié un parcours infime de cette immense odyssée: 50 kilomètres dans une journée

QUAND un vétéran de l'infanterie allemande parle de la Russie soviétique, il dit: « Tous les chemins, dans ce pays, montent. Le pays est plat, mais les chemins montent, quelle que soit la direction. Ce qui monte dans ce pays plat, ajoute-t-il, ce n'est pas autre chose que la courbe de la surface de la terre ». C'est possible, mais c'est peut-être une illusion. Ce qui importe c'est l'état d'esprit, c'est le sentiment que l'on a de marcher à travers un pays où tous les chemins montent. Chacun sait que la mer est une force naturelle, mais le fantassin allemand est seul à savoir qu'il en est de même pour la terre, et tous ses camarades d'Europe, qui marchent avec lui à travers la Russie soviétique, le savent aussi.

Un pas mesure 60 centimètres. Il y a de petits pas et de grands pas, 60 centimètres est la longueur moyenne. Il faut faire 84.000 pas pour couvrir 50 kilomètres: avec de dures bottes ferrées et toujours en montant. Les hommes vont à pas réguliers, baignés de sueur, leurs cheveux bruns ou blonds coillant ou flottant sur leur front. Telle est l'image d'une colonne de fantassins en marche. Ce n'est pas le combat qui exige la plus grande somme d'énergie; le soldat sait qu'il doit et qu'il peut combattre. Le plus grand effort moral consiste à surmonter la fatigue de la marche. Un camarade se fatigue, ses pas deviennent hésitants, il trébuche et, finalement, s'épuise. Le visage pâle, les dents serrées, il essaie de continuer. Ses camarades portent son fusil et le reste de son équipement. Cependant, il n'en peut plus. Il doit abandonner. Il sort du rang en titubant et va se mettre en queue de colonne. On passe ses armes à l'arrière. Deux camarades soutiennent le troisième, portent son équipement. Après celui-là, d'autres trainards suivent et, peu à peu, au bout de la file, s'agglomère un poids mort. Cependant le pas mesure toujours 60 centimètres. La tête de la colonne continue d'avancer. La volonté du chef l'entraîne toujours plus loin et c'est ainsi que les 84.000 pas peuvent être accomplis. Le soleil pèse lourdement sur les hommes et quand vient l'heure de se battre, ils éprouvent comme un soulagement.

Mais, ensuite, le chemin reprend. Les pieds sont hachés, brûlants, brisés par l'effort, mais enfin le but est atteint. Cela semblait impossible et, pourtant, c'est fait. Les hommes surmontent leur fatigue, un sourire éclaire leur visage et ils écoutent avec une sorte de joie le commandant de compagnie qui leur dit: « Le général vous a vus et vous félicite. Vous avez fait du beau travail. »



Une compagnie de chasseurs alpins allemands défile, sourire aux lèvres, dans le soleil levant. Le correspondant de guerre de «Signal» les accompagne. Il est 3 heures 15 du matin. Il faudra couvrir 50 kilomètres dans la journée. Le sous-officier de droite, au premier rang, et le premier homme de gauche, au deuxième, joueront un rôle important dans cette chronique.



← Une demi-heure auparavant, la compagnie était établie dans un petit village, au pied du Caucase, lorsque à 2 heures 45 on a donné le signal du départ. Dans l'aube, un des hommes allume un feu avec ses papiers personnels. Les autres y ajoutent leurs propres lettres: aucun document ne doit tomber aux mains de l'ennemi s'ils sont faits prisonniers.

→ Casse-croûte rapide. La compagnie attend l'ordre du départ. Chacun gobe encore rapidement les œufs reçus la veille. Et puis, en route...





Dans la clarté de l'aube

Le correspondant de guerre de «Signal» l'a pris au hasard. Il marche encore à grands pas dans la poussière de la plaine russe. Il chante et marche au même rythme que les autres.

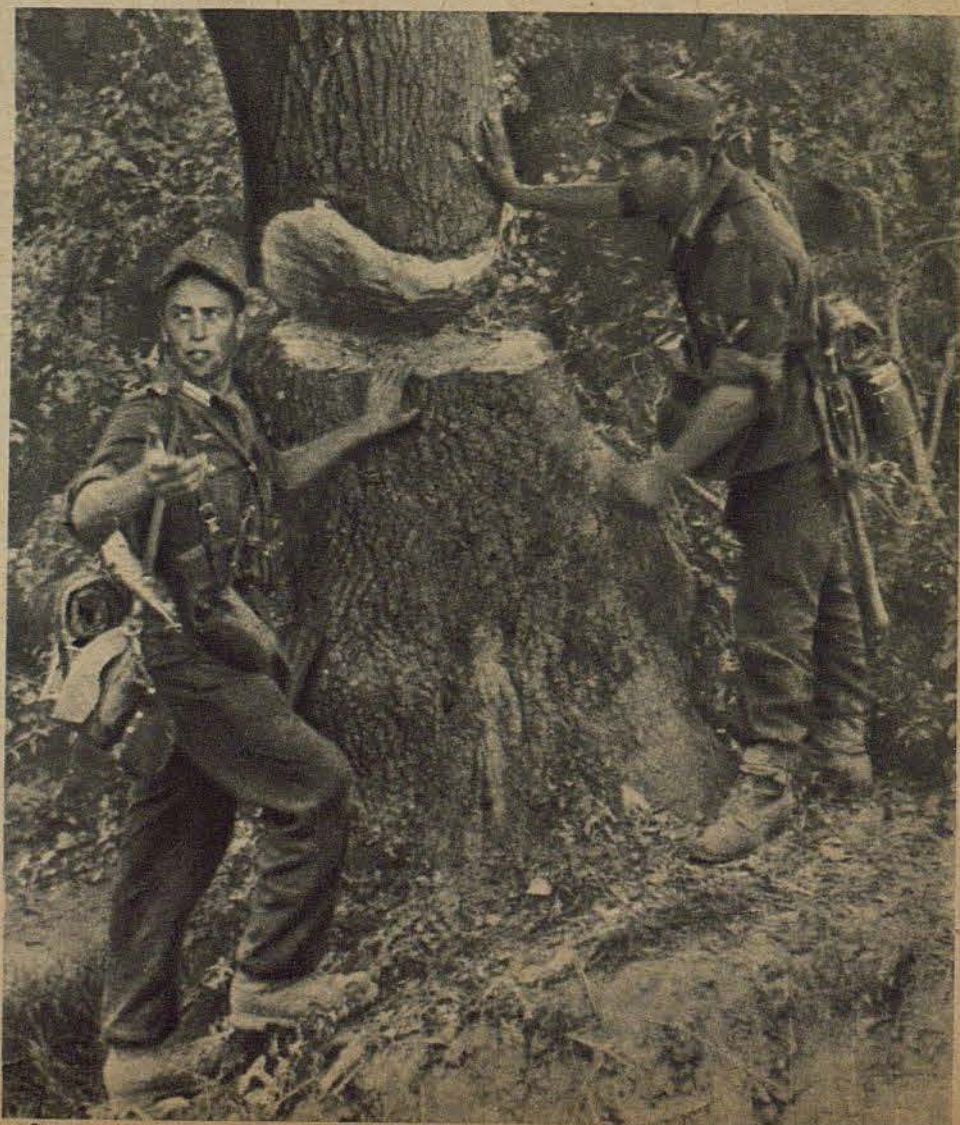
Une heure plus tard. Le jour se lève à peine; déjà, la marche devient pénible. On a changé le fusil d'épaule. La main joue avec la courroie du casque.



La consolation du tabac. La colonne marche depuis 5 heures. Le rythme régulier de la marche a marqué les visages d'un masque de monotonie. La cigarette pend au coin des lèvres. La fumée n'est plus aspirée, son arôme flotte autour des hommes.

Un arbre barre la route

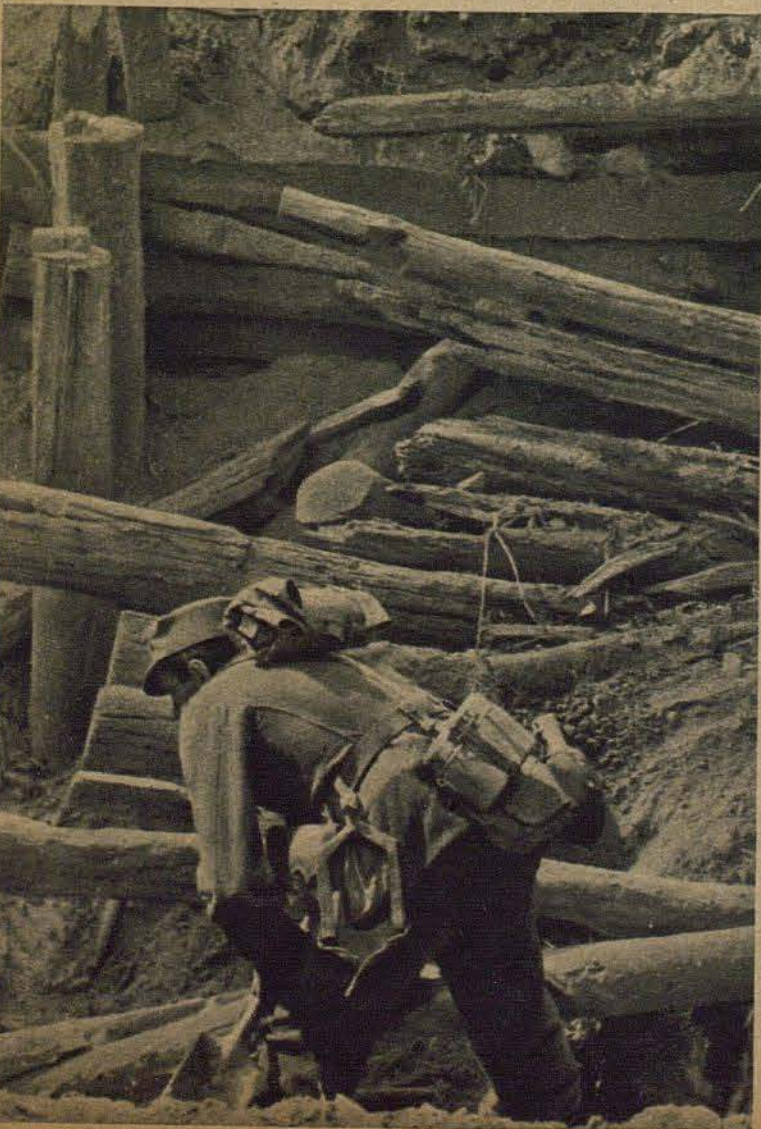
Un éclaireur qui marche en avant l'a découvert. L'arbre a été scié mais n'a pas encore été entièrement abattu. Les bolcheviks en fuite n'en ont pas eu le temps. Ils ne doivent plus être loin.





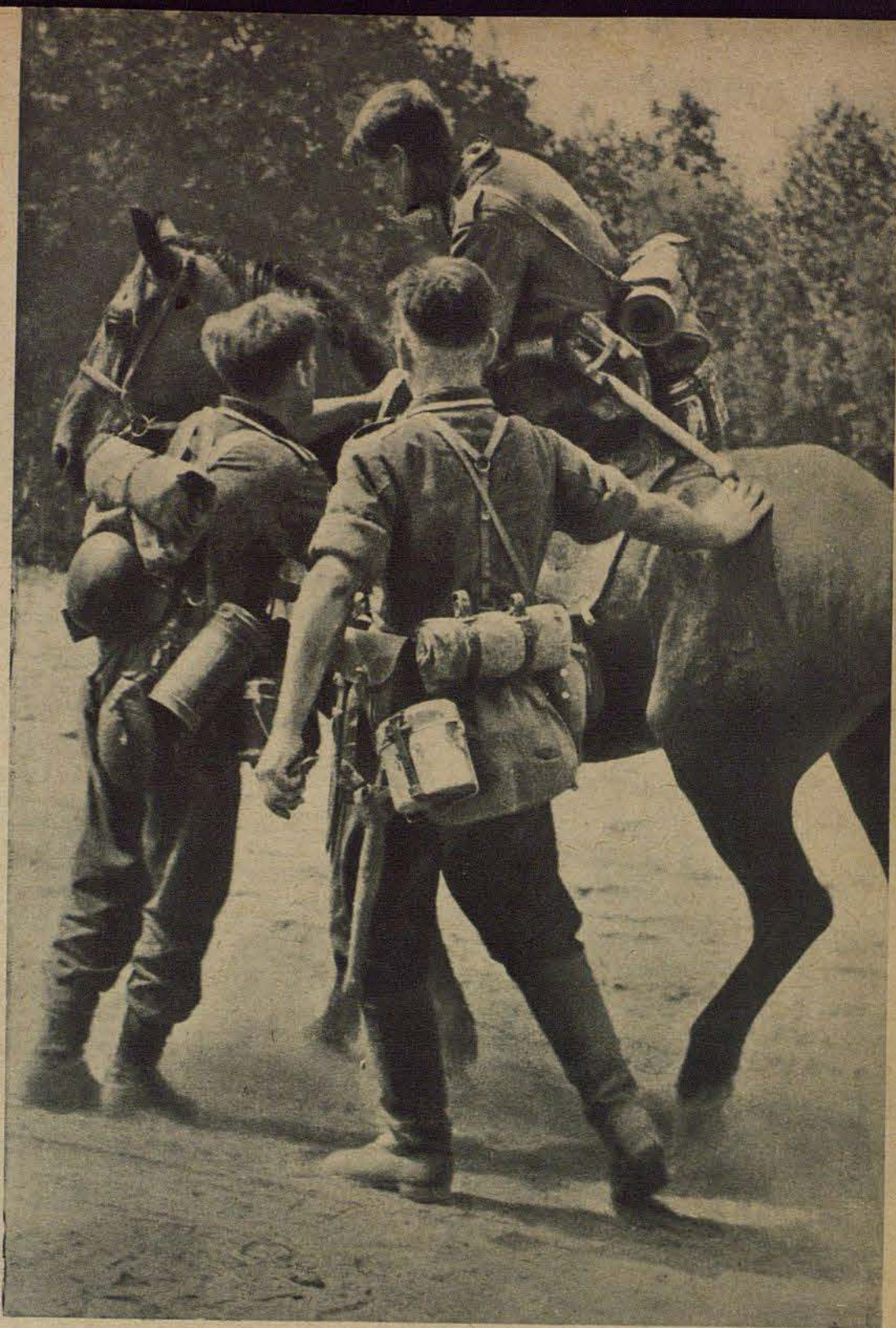
L'heure de la crise. Il a déjà fait 25 kilomètres. Son corps est brûlant. L'heure de la crise est venue. Première lassitude.

La route est barrée L'infanterie jure, mais elle peut tout faire. Justement, la colonne se heurte à une autre barricade, entièrement terminée. L'infanterie tournera l'obstacle, mais non les voitures qui suivent. La marche est interrompue... Dur labeur.



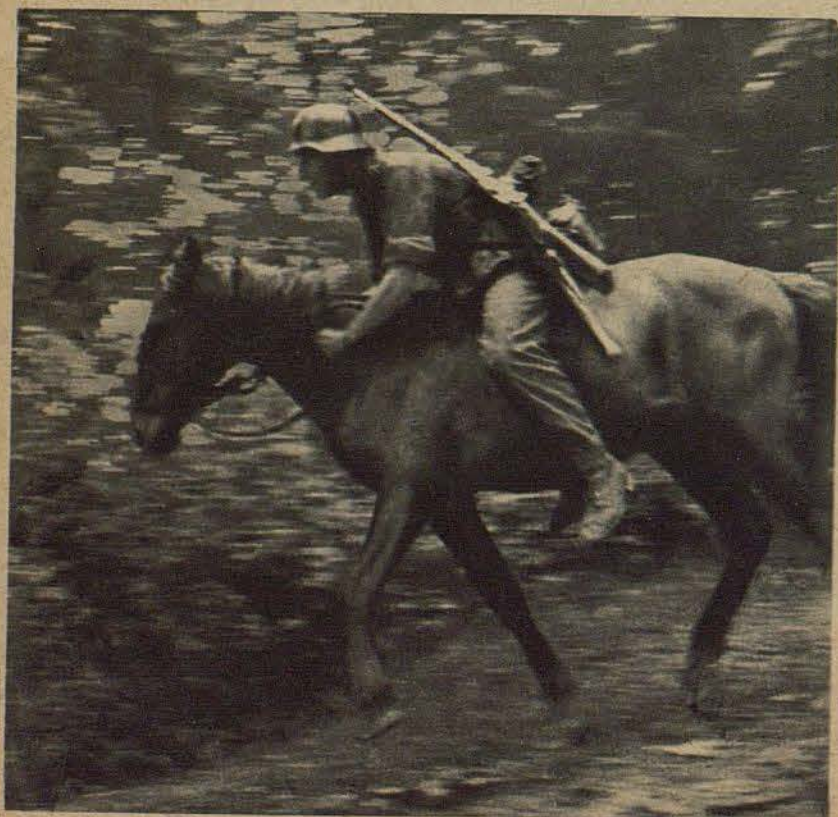
Un coup d'œil sur l'homme de tête. La sueur coule en ruisseaux sur le drap de l'uniforme. Les cheveux forment une masse de mèches collantes, durcies par la poussière. La balonnnette frappe la cuisse. Quand ce tourment prendra-t-il fin?... Soudain, des coups de feu à l'avant...





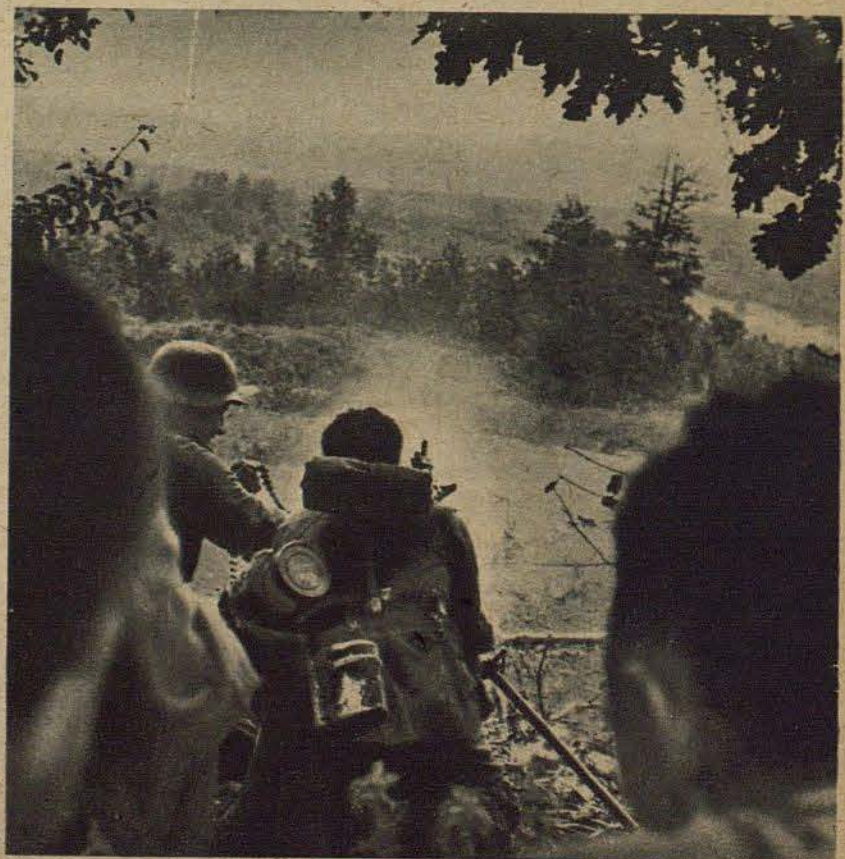
Alerte!

...Un soldat chancelle dans les étreintes du cheval que son chef de section lui a prêté pour une heure. Ses pieds ne pouvaient plus accomplir leur tâche. Deux camarades accourent, l'aident à descendre. Il est blessé. Les coups de feu qui partent, à l'avant, obligent la colonne à se former en tirailleurs. Le chef de section exécute immédiatement l'ordre du chef de la compagnie. Un court instant de réflexion et il commande: «Groupe X, déboitez vers la droite!» (sur notre photo de gauche). Les autres groupes s'écartent de la route. Le combat commence.



←
L'agent de liaison, quelques secondes plus tard, a reçu des ordres et, bientôt, trouve une «occasion»: au bord de la route, erre un cheval des Soviets sans couverture et sans selle. L'estafette est un chasseur alpin, mais il sait monter à cheval. D'un bond, il est sur le dos de l'animal et il file...

→
La première mitrailleuse a été mise en batterie et tire ses premières salves sur l'adversaire que l'on a repéré à droite, à la lisière du bois.





Le front d'acier de l'infanterie, — les pièces d'assaut, — s'avance, prenant position pour briser la résistance. Il s'agit sans doute d'un groupe isolé, mais fort, et disposant d'armes lourdes. Entre les colosses bruyants et sous les tubes des canons camouflés de branches, les soldats s'activent pour transporter les munitions aux mitrailleuses qui ont pour mission de défendre, des bords de la route, l'avance de l'infanterie.

→
Un canon antichars entre en action. Sous la protection des autres pièces, le canon antichars a pris position. Au milieu des sifflements des projectiles ennemis, le pointeur vise. C'est au tour de sa pièce à tirer. La détonation fait vibrer l'air (photo de droite). Les silhouettes des combattants se détachent sur la terre qui tremble.



La route est libre! La tête de l'infanterie a repris sa marche. L'ennemi s'est éloigné, sa résistance est brisée. Un canon antichars des Soviets, détruit, est resté entre les arbres. Un cheval abandonné regarde devant lui. Les servants de la pièce sont morts. L'infanterie continue sa marche.





Les deux soldats de ce matin. Sur la photo prise à l'aube, on remarquait deux hommes: l'un du premier, l'autre du deuxième rang. Ils ont été blessés. L'un a reçu un coup de feu au visage, l'autre est blessé à la main et à la hanche. Ils se rendent ensemble au poste de secours. L'un porte encore le fusil de l'autre.



...et en route
vers l'arrière

...les prisonniers

Les bolcheviks épuisés et découragés abandonnent une résistance désespérée. Pris sous le feu des canons, ils se rendent et sont faits prisonniers.



Le sous-officier du premier rang montre au correspondant de «Signals» qu'il a eu vraiment de la chance. Une balle ayant atteint sa gamelle a été ainsi amortie et ne l'a blessé que légèrement au côté.

...et les blessés



Encore un mot sur ces deux hommes. Ce matin, ils marchaient l'un derrière l'autre, et chantaient la même chanson. L'un regardait, droit devant lui, l'aube naissante. L'autre, pensif, fixait ses regards sur le sol. Ce sont de vieux camarades. Hier, ils étaient tous les deux devant une tombe fraîche. Ce matin, ils avançaient ensemble, chacun à son rang et, maintenant, ils se rendent, l'un soutenant l'autre, vers la plus proche ambulance. Chaque pas les éloigne de plus en plus des camarades qui continuent à avancer.



La pause

Le combat est fini; c'est le calme de midi qui s'étend sur le paysage. Une heure de repos. Les gourdes sont vides. Un paysan, heureux que le bruit de la bataille ait cessé, apporte une cruche de lait caillé. Le soldat, épuisé, boit avec une joie d'enfant; il passe la cruche à un camarade, puis tous s'endorment d'un sommeil profond. Des motocyclettes passent; mais cela ne dérange pas les dormeurs. L'un d'eux a pris son casque pour oreiller, sa tête y repose comme dans de la plume. Dans le tonnerre du canon, le soldat sait fermer les yeux et peut dormir à poings fermés. Il s'endort vite, car la journée est encore longue



HUMANITY

AT THE CROSSROADS

Suite de la page 8



...lorsque le jour
s'achève

Le dernier rayon de soleil. Les chasseurs alpins allemands sont en route depuis l'aube. Maintenant, un dernier rayon du couchant les éclaire. Comme une machine bien réglée, comme des bielles, les pieds ont accompli leur travail et ont tracé leur route à travers la poussière. Ce que l'on peut lire sur les visages, ce n'est pas la fatigue de la marche, mais l'énergie et la volonté d'atteindre le but.

Au crépuscule, enfin la pluie bienfaisante... Dans les dernières lueurs du soir, les hommes avancent péniblement. Une pluie fine se met à tomber. Chacun ouvre les bras et tend la nuque pour mieux accueillir la fraîcheur bienfaisante de l'ondée. Et le but est bientôt atteint. «Halte!» sera le dernier ordre de cette journée. (Voir la page finale)



for all peoples. Providence never meant that one should prosper at the expense of another and the world cannot have peace when two nations can combine to keep in subjugation the peoples of other nationalities in order that a few may profit beyond their due. The world does not require a Britannia to rule the waves nor does it require an Anglo-American Atlantic conference to plan for a distribution of the world and its raw materials and commerce.

As a boy in New England over fifty years ago, I well remember how live an issue these very topics were then and the hatred they aroused in America toward Britain at that time. Without doubt the seed sown in my mind then has to some degree been an influencing factor in my endeavor to understand not only the economy and possibilities of my own country but also by a living, active contact with other countries and peoples of the world to try to understand their problems in an effort to promote human advancement on the one hand and business opportunities on the other.

It would seem beyond discussion that freedom of the seas and the right of all peoples to plan and control their economy by the means at their command must be made possible. On what basis can the right of every nation to work, to develop and to enjoy freedom of competition along lines found in the best interest of the greater number of its people be disputed? Surely competition is the life of trade and when an honest freedom of the seas exists, a free India has been established and above all a united Europe is a fact, then will a new day dawn.

The peoples of Europe now realize that no sacrifice is too costly in attaining this end and in so doing Europe is threatening no one. Rather she invites other peoples of the earth to join with her in making the world a better place in which to live. The godless state set up by Bolshevism and the forces that support it will perish. Jewish international finance is already crumbling. And the Churchill-Roosevelt policy of world domination will not for long find the support even of the peoples of Great Britain and the United States.

When finally, Europe is united, then no power or combination of powers can by blockade, boycott, black-lists or freezing of credits starve any of her countries into submission. No more can intrigue incite one European state to make war upon its neighbor for the profit of international finance.

Humanity stands at the crossroads. Guided by the lamp of experience, by reason and the sounder instincts the choice must lead to a uniting of the European states. Hatreds will be forgotten in the knowledge that the old order, which has so miserably failed, which in its blind struggle for survival is prepared to sacrifice all mankind upon a cross of gold, could not have survived. For with the unity of Europe comes the birth of a new era.

Fred Curtis Thornley

→
Après la 104^e victoire aérienne
Le lieutenant Setz, décoré de la Croix de
chevalier avec feuilles de chêne, sauve le
chien de l'escadrille après l'atterrissage
Cliché du correspondant de guerre Röhle (PK)





En cinq ans, la Chine perd : 1° son réseau vital, tout le réseau important des chemins de fer de l'est de la Chine, tous les ports et, ainsi, toutes les lignes maritimes; en 1942, elle perd la route de Birmanie, dernière communication avec l'extérieur. La partie la mieux cultivée du pays est sous le contrôle des japonais

Une des conditions essentielles des succès japonais:

La guerre de Chine est terminée!

Les amis du prince Yamagata qui, chef d'état-major de l'empereur Mutsuhito, eut une part importante dans le développement du Japon, l'ont dépeint en une phrase imagée: il n'a jamais jeté de pierres dans une maison de verre, à moins d'être sûr de la détruire... Cette boutade renferme deux principes de la diplomatie japonaise: attendre que l'adversaire soit affaibli, déployer toute son énergie au moment propice. Ces deux principes, valables et appliqués aujourd'hui comme autrefois, répondent à la question que «Signal» pose ici, en pages 4 et 5: «Pourquoi les japonais gagnent-ils?»

Pourquoi? Parce que la Chine de Tchoung-King a été éliminée, et parce que, telle une immense paire de tenailles, les troupes japonaises se sont emparées du reste de l'Etat chinois. C'est le Japon qui contrôle toutes les richesses de la Chine, toutes ses lignes importantes de communication. En cinq années de guerre, depuis 1937, la Chine a perdu toutes ses régions riches en matières premières,

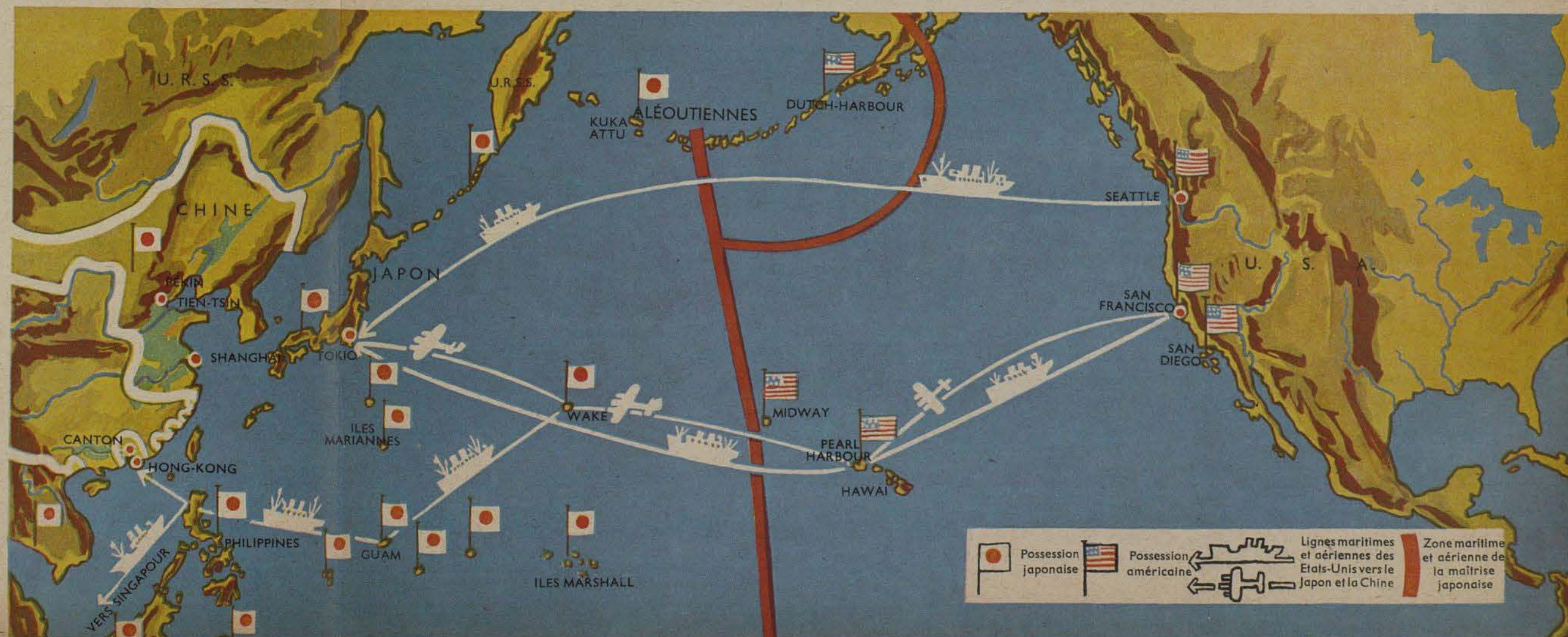
tous ses ports, ses meilleures industries. De nombreuses batailles ont brisé la puissance militaire chinoise.

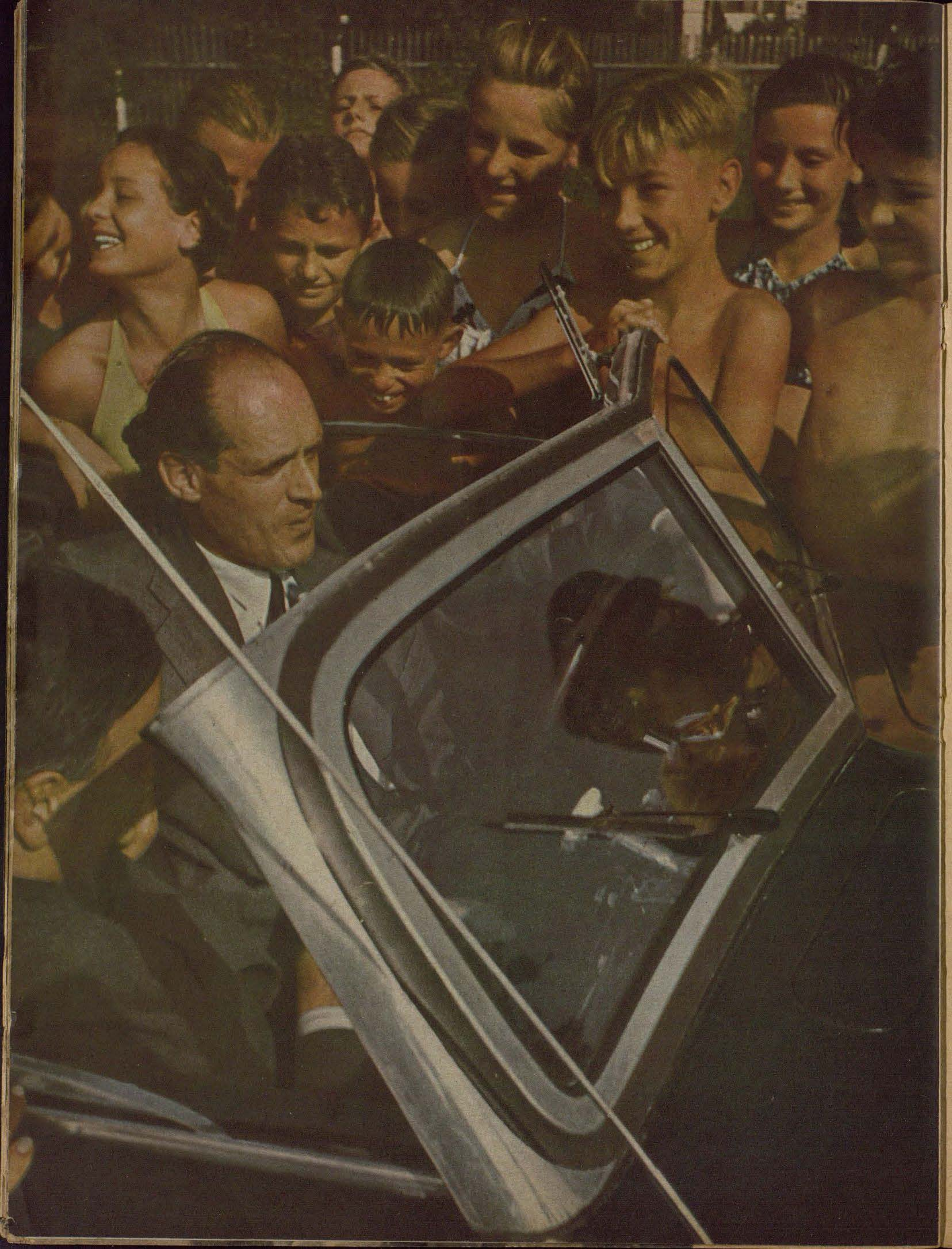
Le monde américain attendait dans ses «maisons de verre» des Philippines, à Guam et à Wake, et demandait ironiquement: «Pourquoi les Japonais perdront-ils? Pourquoi le Japon ne pourra-t-il jamais faire la guerre aux Etats-Unis?» Il répondait à sa propre question en s'efforçant d'attirer l'attention du monde sur la capacité de résistance des Chinois.

Et pourtant, le Japon a relevé le gant, au moment où la situation en Chine du Nord et de l'Est et, en partie, en Chine du Sud, telle qu'on le verra sur nos cartes 1 et 2, fut à point et au moment où il eut réduit en miettes toutes les «maisons de verre» ennemies dans l'ouest du Pacifique. C'est en vain que les Etats-Unis se sont attendus à une offensive de Tchoung-King... Le monde entier en a reconnu maintenant et soudain la raison: pratiquement, la guerre de Chine était déjà terminée.

En cinq ans, la Chine perd : 2° ses richesses, les régions industrielles grouillantes d'hommes et les gisements importants de charbon dans le nord de la Chine, les minerais de la Chine centrale, les cultures de riz dans les districts de la source du Yang-Tsé et du Houang-Ho. (Carte ci-dessus, à droite)

La conclusion: le Japon a les mains libres dans le Pacifique. L'impuissant régime de Tchoung-King ne présente aucun danger dans le dos de l'armée japonaise qui s'est avancée jusqu'au milieu du Pacifique vers son agresseur américain. Elle a coupé les routes aériennes et maritimes, les directions de l'offensive américaine et érigé un barrage contre toute ingérence yankee dans l'édification de la sphère du bien-être panasiatique





Visite à L'INGENIEUR VOLANT

DANS LES USINES DE WILLY MESSERSCHMITT

par Walther Kiaulehn

Dans les communiqués de l'armée allemande, nous lisons presque quotidiennement — et en relation avec les succès des chasseurs allemands — le nom de Messerschmitt. Les avions Messerschmitt sont le symbole de la rapidité et de la sécurité absolue. Ce symbole est personnifié par un homme en chair et en os. Après avoir publié des articles sur des Allemands contemporains d'une renommée européenne, tels que Richard Strauss, Wilhelm Furtwängler et le conseiller privé Planck, «Signal» trace aujourd'hui le portrait de Willy Messerschmitt. Focke-Wulf et Messerschmitt construisent les avions les plus rapides du monde

Il n'y a pas d'homme supérieur dont la physionomie ne décèle sa supériorité. Mais on a eu raison de dire que tous les hommes n'ont jamais tout à fait l'air de ce qu'ils sont. Il est rare d'en trouver un dont l'aspect réponde à l'idée que nous nous en faisons. Or, Willy Messerschmitt est une de ces exceptions. Celui qui a créé l'avion le plus rapide et le plus racé du monde est lui-même svelte et vif. C'est un conducteur d'auto audacieux et rapide. «Celui qui n'entend rien aux mathématiques n'a que faire devant mon chevalet», a dit Léonard de Vinci. Le professeur Messerschmitt pourrait formuler cette variante : «Celui qui n'entend rien à l'avion n'a rien à me dire.» Ses amis le dépeignent comme un homme qui ne s'intéresse qu'à l'aviation. C'est cet homme que je viens voir et interviewer, moi qui ne m'y connais pas plus en aviation que le premier venu !

Dans les bureaux de la Société anonyme Messerschmitt, le chef de fabrication, Theo Croneis, me reçoit. Il est commandant aviateur et l'un des plus glorieux pilotes de chasse de la dernière guerre.

— Le professeur est en ce moment à la piscine, me dit-il.

Je pousse un soupir de soulagement; je ne nage pas trop mal, je pourrai peut-être lui parler de natation.

Dieu merci, je vois que, pour le moment, je n'aurai même pas besoin d'ouvrir la bouche, car le professeur est fort occupé. Je me joins donc à ceux qui l'entourent, officiers aviateurs, ingénieurs en blouse blanche qui ont l'air de chirurgiens, jeunes pilotes d'essai portant d'amples foulards et aussi quelques messieurs en costume bavarois, courtes culottes de cuir, bas à mollets, chemises à gros carreaux, et dont on

ne saurait deviner dès l'abord qui ils sont. Plus tard, j'apprendrai que ce sont aussi des ingénieurs. L'un d'eux était de la dernière expédition du Nanga-Parbat, un autre est amateur passionné de violoncelle. Voilà au moins des sujets de conversation...

Messerschmitt a, du reste, l'air d'un musicien.

Son profil fait songer à celui d'un chef d'orchestre

Cependant, il ne joue d'aucun instrument, mais il aime entendre la musique. Vingt-quatre heures plus tard, je l'ai rencontré, appuyé au piano, chez une dame de ses amies, et je lui ai demandé quels morceaux il préférerait.

— La « Messe solennelle » de Bach et la « Cinquième Symphonie » de Beethoven, me répondit-il.

Pour le moment, nous sommes au bord de la piscine. Le professeur, les bras croisés sur la poitrine, en fait le tour en s'entretenant avec un athlète nu et bronzé. L'installation est très moderne; le bassin, de dimensions sportives, a des plates-formes de métal brillant pour les plongeurs. L'eau est bleu clair et tout autour du bassin des touffes de fleurs enbaument, des bouleaux se balancent sous le vent. Des jeunes filles se reposent sur des chaises longues, des jeunes hommes rient et s'ébrouent dans l'eau. Je songe aux gymnases des anciens Grecs où les philosophes, en se promenant, enseignaient de jeunes athlètes.

M. Kokothaki, membre du comité de direction de la Messerschmitt A. G., est conseiller commercial et, malgré son nom grec, bon Munichois, ce qui se reconnaît tout de suite à son accent. Il me dit que ces athlètes, ces jeunes filles et ces adolescents font partie du personnel de la Société Messerschmitt. A elle seule, la maison mère occupe des milliers de personnes. Nombre d'entre elles travaillent à construire des avions Messerschmitt. Il n'existe pas actuellement au monde d'avion qui ne possède quelque spécialité de Messerschmitt. Détenteur de plusieurs cen-



Chasseurs et constructeurs. Un échange de vues permanent a lieu entre pilotes de chasse et constructeurs. Le lieutenant Marseille chez Messerschmitt.

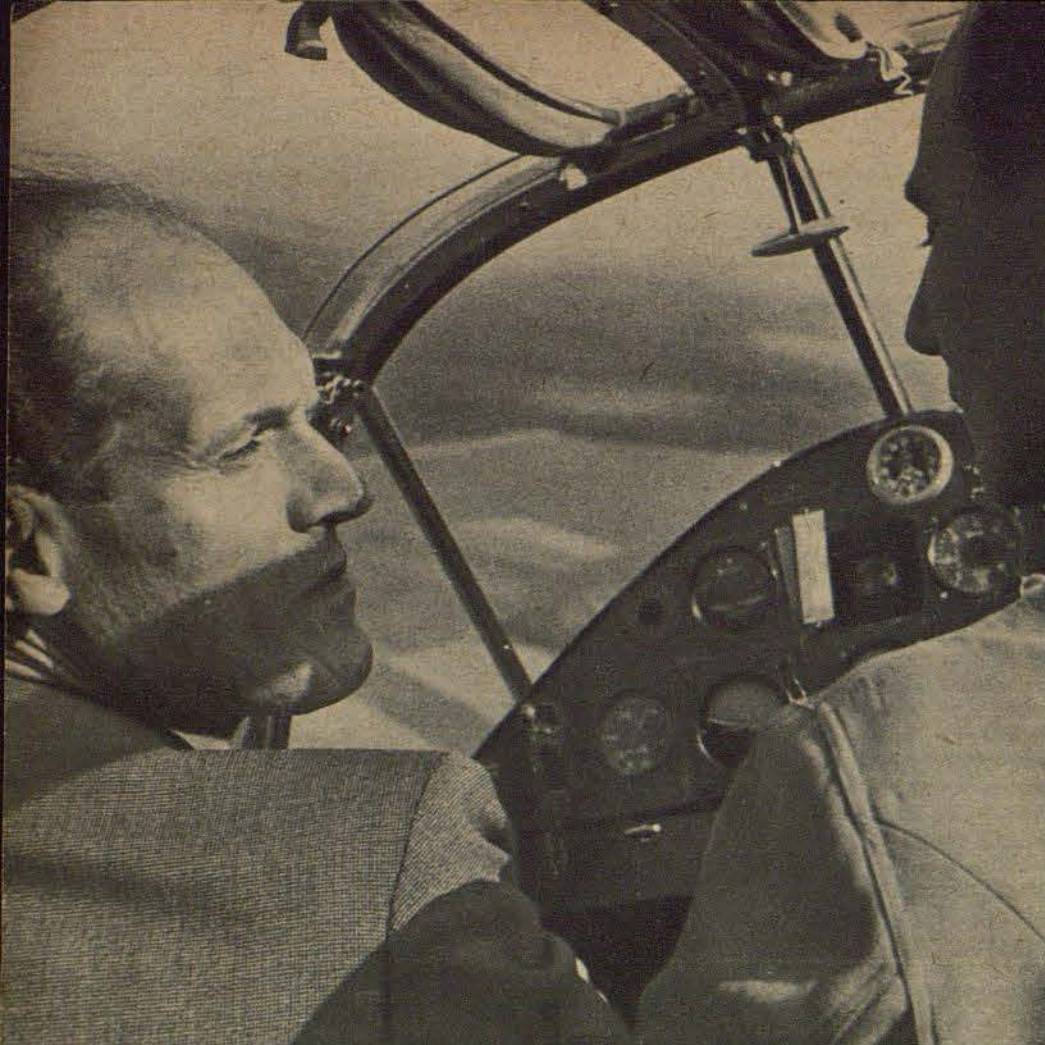
Sur la terrasse de sa maison, le professeur Messerschmitt se prête à l'interview de notre collaborateur.



← Jeunesse qui suit son esprit

Le professeur Messerschmitt, ami du soleil méridional, entouré des apprentis de son usine pour lesquels il a installé un grand solarium

Cliché du corresp. de guerre Benna Wundshammer (PK)



Il est plus facile de voler que d'aller à bicyclette. Le professeur Messerschmitt au manche à balai de son « Taifun », qui servit de modèle au Me 109, le chasseur allemand si redouté de ses adversaires.

Tout doit rouler pour la victoire ! L'ingénieur Messerschmitt a renoncé à se servir de son avion privé pour la durée de la guerre. Notre photographe le surprend retirant son billet à une gare.



taines de brevets, et bien qu'encore jeune, — il n'a que 44 ans, — il enseigne la construction d'avions à l'Ecole supérieure de technique de Munich.

L'un des hommes les plus entreprenants du monde entier

Il a récolté les plus beaux succès dans le moindre temps. Mais j'ai pu l'observer de près, durant plusieurs jours, et m'entretenir longuement avec lui, sans découvrir chez lui aucun trait qui rappelle le businessman américain. C'est un caractère typiquement allemand et, dans ses vastes ateliers, sur les pistes de ses aérodromes, le camarade de son personnel.

Construire des avions est, aujourd'hui encore, une spéculation osée. Il faut avoir le cœur solide pour risquer son argent dans de telles entreprises. Certes, on décèle immédiatement que Messerschmitt est le chef de sa communauté, mais à des signes certains de compétence plutôt que d'audace. Avec un étranger comme moi, il parle d'un ton bas et grave. On croirait avoir devant soi un poète un peu hésitant. Mais avec ses ouvriers, ses constructeurs et ses aviateurs, il sait aussi, sans élever le ton, montrer son énergie et parler net. Sa vie est pareille à celle de ses collaborateurs. Il habite un petit cottage de quatre pièces avec cuisine et jardin. Ce qui distingue sa maison des autres, c'est une terrasse plus large, mais ce luxe s'imposait : la terrasse est installée sur le toit d'un garage attenant aux ateliers de fabrication en série. Quelques vieilles et belles armoires, des bahuts, héritage de petite famille bourgeoise, font l'ornement de sa maisonnette. Messerschmitt est fils d'un vigneron de Franconie. Il est né à Francfort-sur-le-Main et a été élevé à Bamberg, cette charmante ville étagée sur ses collines où E. T. A. Hoffmann, jadis, rêva aussi d'aviation.

Quelques-uns de ces détails m'ont été communiqués par le disert M. Kokothaki, alors que nous nous promenions autour de la piscine. Ses propos m'ont éclairé le milieu « Messerschmitt » : il n'y a presque pas d'Allemands du Nord parmi ses collaborateurs. Ingénieurs et spécialistes sont presque tous de Franconie et de Bavière. Tous sont fiers de leur pays et ce sentiment s'exprime par leur habillement et dans leurs moindres gestes. Les monteurs portent sous leurs bleus la courte culotte de cuir et les femmes préfèrent les jupes tyroliennes d'étoffes imprimées en couleurs claires à la mode paysanne. Le caractère champêtre et gai du sud de l'Allemagne se marque aussi dans les bâtiments des usines. Sans pécher contre la sobriété voulue par la technique, les constructeurs n'ont pas manqué, là où ils le pouvaient, de donner aux bâtiments une note gaie et plantureuse. Les ateliers et les halls de montage ont maintenant la patine que donne le temps, mais, au début, ils resplendissaient des couleurs du pays.

La joie de vivre exige de pouvoir faire ce que l'on veut et Willy Messerschmitt a toujours su faire ce qu'il voulait.

Il voulait construire des avions...

Des avions Messerschmitt, cela va sans dire : il a réussi. Il a toujours été son propre maître. Quelle somme d'énergie cache cette simple constatation : Messerschmitt n'a jamais été employé, il est toujours resté indépendant.

Le lendemain du jour où nous avions fait connaissance, me promenant avec lui dans son petit jardin, je lui montrai une photo de sa jeunesse, trouvée dans des archives, et dont il

ne se souvenait plus. Il avait alors seize ans. Sur sa tête longue et mince de jeune homme, il portait une énorme casquette de voyage, genre américain, qui lui donnait un air plutôt gauche qu'effronté. Or, à seize ans, Messerschmitt avait déjà fondé sa première fabrique d'avions, entreprise en miniature. En voyant cette photo, Messerschmitt se prit à rire et me dit : « L'homme qui m'en imposait le plus portait une telle casquette ; alors j'en ai achetée une pareille ». Cet homme était un Bavarois nommé Harth, architecte du gouvernement, dont Messerschmitt, alors qu'il fréquentait encore l'école, avait fait la connaissance dans le débit de vins de son père.

Ceux qui sont nés vers le début du siècle se souviendront que tous les jeunes gens rêvaient alors d'aviation. Lilienthal et Wright, Blériot, Pégoud et le sprinter Robl qui mourut comme Lilienthal dans une chute d'appareil étaient nos idoles. Comme nous tous, le petit Messerschmitt, étendu dans l'herbe, regardait le vol des nuages. Ce qui le distinguait de nous, c'était la volonté de réaliser ses rêves. Il eut la chance de rencontrer l'homme qui avait la connaissance précise de ce dont nous rêvions seulement.

Il y a toujours eu deux écoles d'aviation. L'une ne jurait que par le vol à voile, l'autre en tenait pour le vol avec hélice. Depuis la mort de Lilienthal, personne n'avait plus guère confiance dans le vol à voile. La seule voie possible semblait être celle qu'avaient montrée les frères Wright avec leur avion à hélice.

Or, l'architecte Harth était l'un des rares qui fussent demeurés inébranlablement fidèles aux principes du vol à voile. Et il ne cessait de répéter à Messerschmitt, son disciple, sa profession de foi : voler, c'est planer, voler c'est naviguer dans l'air à la voile. Ce qui distingue Messerschmitt de presque tous les constructeurs d'avions, c'est qu'il vient de l'école du vol à voile. Quand la Grande Guerre éclata, Harth partit pour le front comme officier, laissant à Messerschmitt, qui avait alors seize ans, ses plans de construction d'un planeur. Lorsqu'il revint au pays, une année plus tard, l'avion était construit. Messerschmitt l'avait réalisé.

Tous deux traînèrent leur oiseau sur la pente d'une colline et le miracle se produisit. L'oiseau s'envola. Harth ne périt pas avec sa machine comme Lilienthal. Il planait, naviguait dans l'air, comme il l'avait prédit à son disciple. A partir de ce jour, l'avenir de Willy Messerschmitt était tout tracé. Il passa aussi vite que possible ses examens pour se faire inscrire comme élève ingénieur à l'Ecole supérieure de technique de Munich. Il fonda alors une fabrique d'avions avec Harth, revenu en service commandé à Munich, en qualité de « professeur d'ossatures pour construction d'avions ». Ils ne s'occupaient pas seulement de construire des avions, mais aussi de former des aviateurs pour le vol à voile. La Rhoen, petit massif allemand, d'où le vol à voile a pris son essor à travers le monde, devint la résidence de Messerschmitt et de Harth. Ce qu'ignoraient beaucoup de gens de l'ancienne école, c'est que le fameux profil d'ailes « Goettingen 535 » est dû à Messerschmitt. C'est lui qui a préparé à leurs victoires les avions de records du vol à voile « Consul » (1923), « Fafnir » (1930), « Windspiel », « Rhoenbussard », « Rhoensperber » (1924-1933), « Moazagottl » (1933) et « Kranich » (1935).

A l'époque, le jeune constructeur exerçait son métier en faisant la navette entre le camp de la Rhoen, sa chambre garnie de la place de l'Odéon à Munich et une ancienne brasserie à

Bamberg où il avait installé sa fabrique.

Les contremaîtres Heinze et Meinhardt sont les fidèles compagnons de cette époque. En ces temps d'inflation et de chômage, ils étaient fort heureux de pouvoir bricoler avec le jeune homme. Le salaire n'était pas toujours payé ponctuellement, mais le patron avait le cœur sur la main et leur accordait de longs week-ends. On travaillait neuf heures par jour, mais on fermait déjà le samedi.

Wolf Hirth, qui détient le record mondial du vol à voile, et qui a appris à voler sur une machine Messerschmitt, nous parle de ces débuts des « usines » Messerschmitt. Le travail aux appareils se faisait à l'aide d'une certaine « organisation de lancement ». Comme on n'avait pas assez d'outils, les ouvriers se lançaient à travers les ateliers marteaux et tenailles dont ils avaient besoin.

La question intéressante est de savoir...

Comment Messerschmitt en est venu à construire les avions les plus rapides du monde

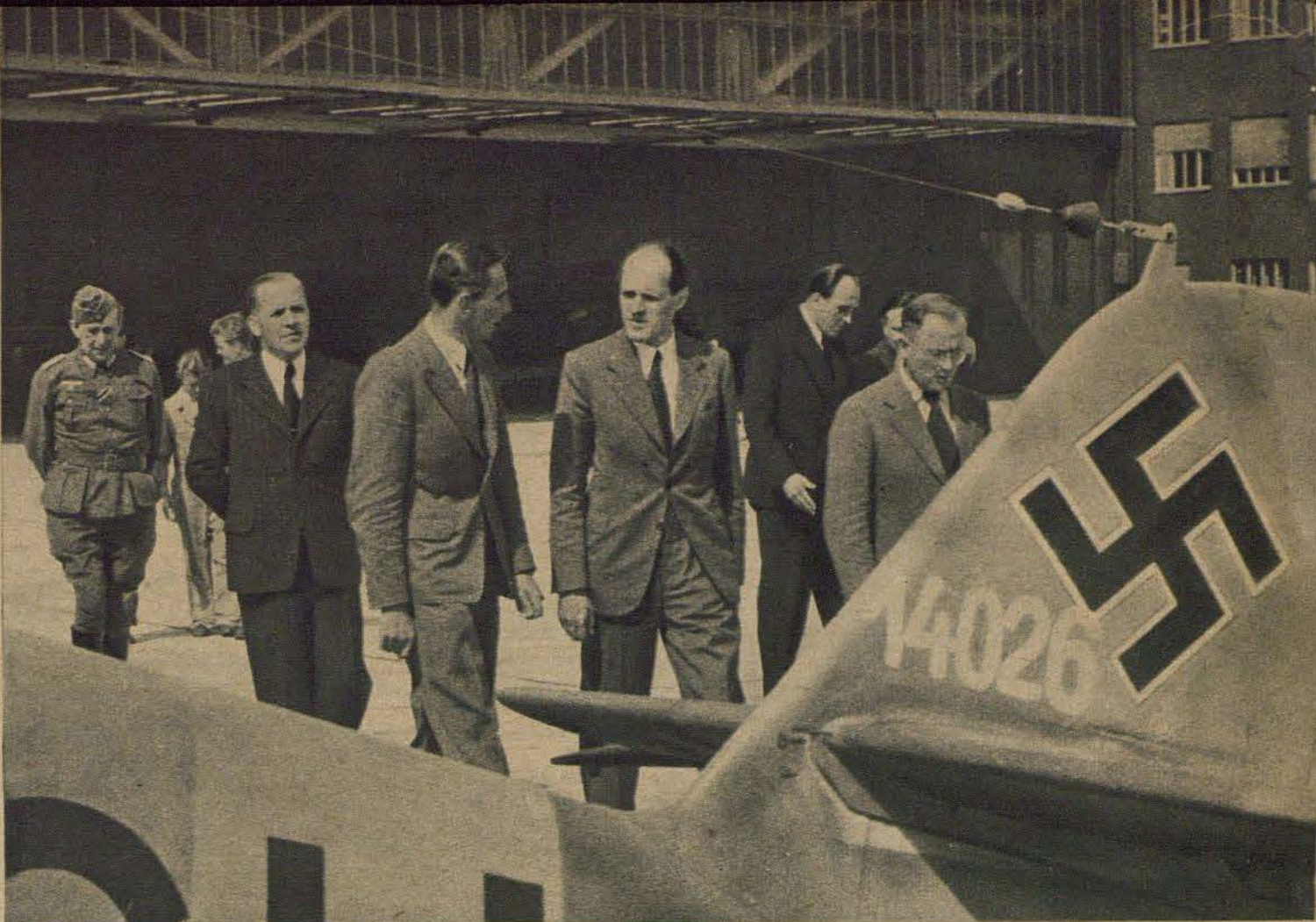
Pour y répondre, il faut connaître plusieurs détails. En collaboration avec Harth, Messerschmitt avait développé le planeur jusqu'au point de perfection que permettaient alors les connaissances en aérodynamique.

Vers 1924, le jeune constructeur eut l'idée de placer dans ses appareils un moteur de motocyclette. Il voulait construire ainsi des avions de tourisme. Harth, son maître et camarade, persista à ne construire que de purs planeurs, et leurs chemins se séparèrent. Pourquoi Messerschmitt voulait-il absolument construire des avions de tourisme, et surtout des avions rapides ? Un de ses amis raconte que le jeune professeur avait deux grandes passions : celle de construire des avions, et celle de vivre sous le soleil du Midi. Peut-être est-ce cette deuxième raison, très allemande d'ailleurs, qui l'a amené à construire des avions de transport rapides. En tout cas, c'est sûrement celle qui lui a fait construire des bassins de natation et des installations pour bains de soleil pour ses apprentis et ses ouvriers. Lorsque je lui posai la question, il ne me parla pas de son goût des voyages, et me répondit simplement qu'il s'était mis alors au vol avec moteur parce qu'il voulait prendre part à un concours doté de prix assez élevés, et parce qu'il pensait que l'avion ne pouvait exister pour lui-même et devait servir à quelque chose. Il ne voulait pas construire pour le plaisir de construire, mais pour créer des machines utiles.

Et c'est là, je crois, le point où le visage de cet homme qui ressemble à un musicien commence à devenir inquiétant : ses rêves, lorsqu'ils se réalisent, peuvent être aussi bien un jeu captivant qu'une effrayante réalité.

Il construit le « Taifun »

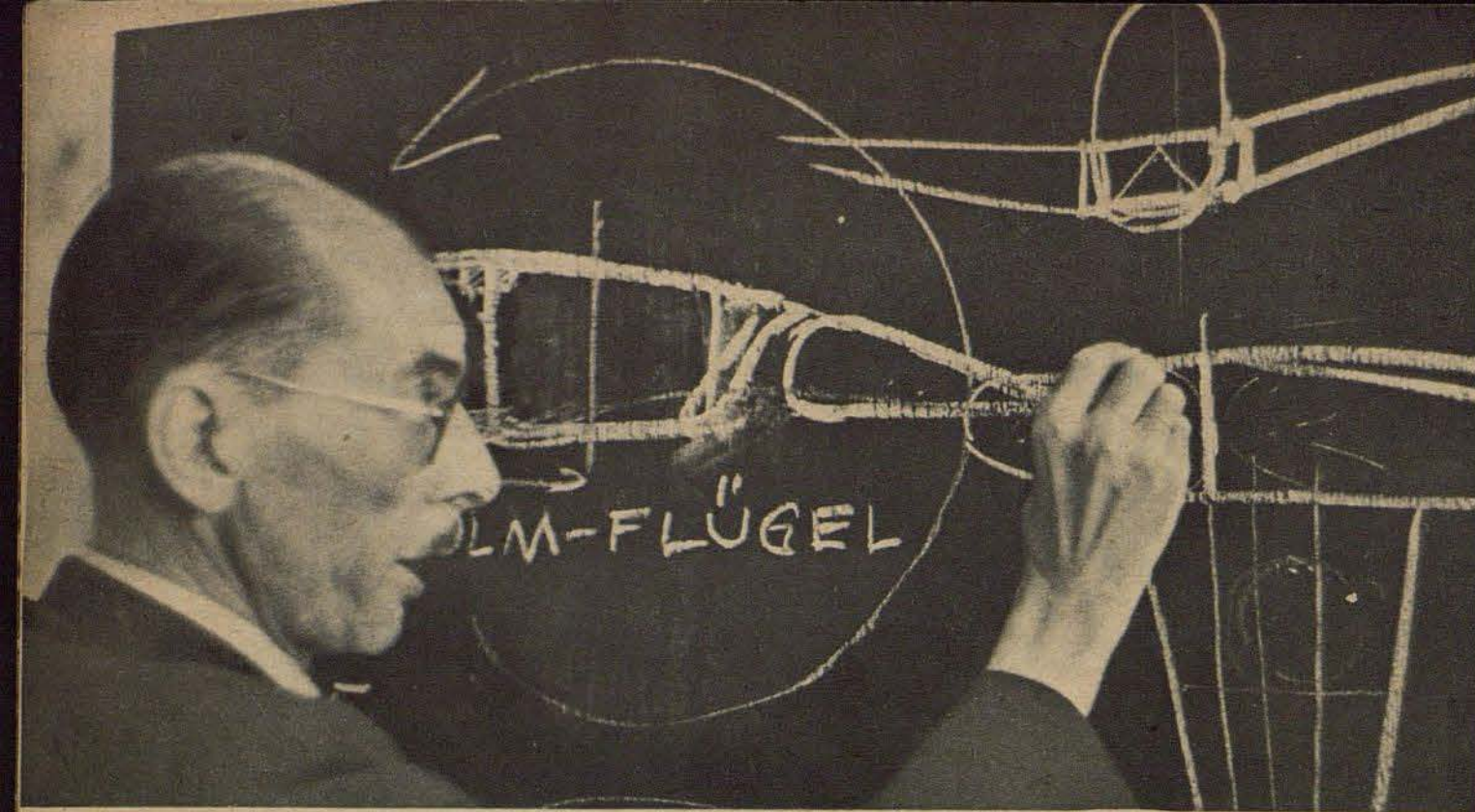
l'avion de tourisme le plus élégant et le plus rapide du monde, qui fait du 300 à l'heure. C'est l'avion des hommes d'affaires modernes et des élégantes. Avec ses lignes presque trop gracieuses, sa cabine de verre, ses molles coussins de cuir, c'est le tapis volant de l'époque moderne. Il file comme la tempête et il est mignon comme un colibri. Mais cette petite chose légère et élégante, avec des canons et des mitrailleuses à bord, deviendra la terreur de la guerre civile en Espagne. Ce sera le « Me 109 », l'avion de chasse le plus rapide du monde. Les ennemis de l'Allemagne ne savaient pas ce qu'ils fai-



La tournée quotidienne. Pour les ouvriers et pour les techniciens, le moment le plus important de la journée, est celui où le professeur vient dans les ateliers et contrôle le travail de chacun. On a l'impression d'appartenir à une grande famille.

L'idole de ses apprentis. Le professeur Messerschmitt s'occupe tout particulièrement de ses apprentis. Les jeunes savent que le « pionnier du travail » a commencé, dans sa jeunesse, la construction d'avions à la main. ↓





La cellule primitive du Messerschmitt. Le professeur Krauss, de l'Institut technique de Munich, chef du bureau de statique des usines Messerschmitt, donne des explications sur la célèbre aile à longeron unique qu'avait construite le professeur Messerschmitt. Sa légèreté, sa simplicité et sa sécurité ont valu à cette aile sa réputation dans le monde entier.

Pas à la chaîne, mais à la cadence ! Pour la production en série des appareils Messerschmitt, on se sert du procédé dit cadencé. Un grand « réveil » sur le mur du hall donne à chaque équipe spéciale de monteurs un temps déterminé pour exécuter le travail.



saient en interdisant aux Allemands, par le traité de Versailles, de construire des avions avec moteurs lourds. Il les contraignirent à se consacrer au vol à voile et à étudier surtout l'aérodynamique.

Mais les avions de Messerschmitt reflètent la double face du caractère allemand : il est disposé à la paix comme à la guerre, il peut se tourner vers les Muses ou vers Mars. On aurait pu connaître seulement les luxueux et rapides avions de tourisme. Maintenant, ce sont les avions de chasse les plus rapides du monde, harcelant sans cesse l'ennemi. Au lieu de lire dans la rubrique des sports le nom de Messerschmitt, on le lit chaque jour dans le communiqué. Ce que je raconte ici est le résumé d'entretiens que j'ai eus avec le professeur et ses collaborateurs, durant les quelques jours que j'ai passés dans les immenses ateliers, dans les bureaux et les salles de dessin, au milieu de ces gens en blouse blanche et en culottes de cuir.

A la fin de ce séjour, un grand honneur nous était réservé, à mes camarades photographes et à moi : le visage rouge de chaleur et d'empressement, un monteur traversa en courant l'aérodrome, pour nous dire que le professeur voulait faire un vol avec nous. Il était déjà dans son avion de tourisme. Ce furent dix minutes délicieuses et trop brèves. Le professeur prétendit ensuite qu'il avait fort mal piloté et qu'il regrettait si nous avions eu peur. Nous protestâmes, en disant que le vol avait été merveilleux.

— Non, messieurs, répliqua-t-il, je sais ce que je dis : voilà trois ans que je n'ai plus piloté.

« Trois ans ? » Soudain je songe que la guerre dure depuis aussi longtemps. Cet homme, qui aime passionnément les voyages, a dû renoncer, depuis trois ans, au plaisir de conduire son appareil. Trois années de travail acharné, pour cet homme comme pour les autres.

J'aurais aimé conter ce qui a été conçu, projeté, rejeté et réalisé dans ces trois années. Ce serait un chapitre d'un roman de Jules Verne, mais avec des flammes et du feu et avec la volonté de vaincre. Mais d'un geste, Messerschmitt refuse de s'étendre sur ce sujet.

Je risque une dernière question :

— Croyez-vous, Monsieur le Professeur, que la navigation maritime puisse être un jour remplacée par la navigation aérienne ?

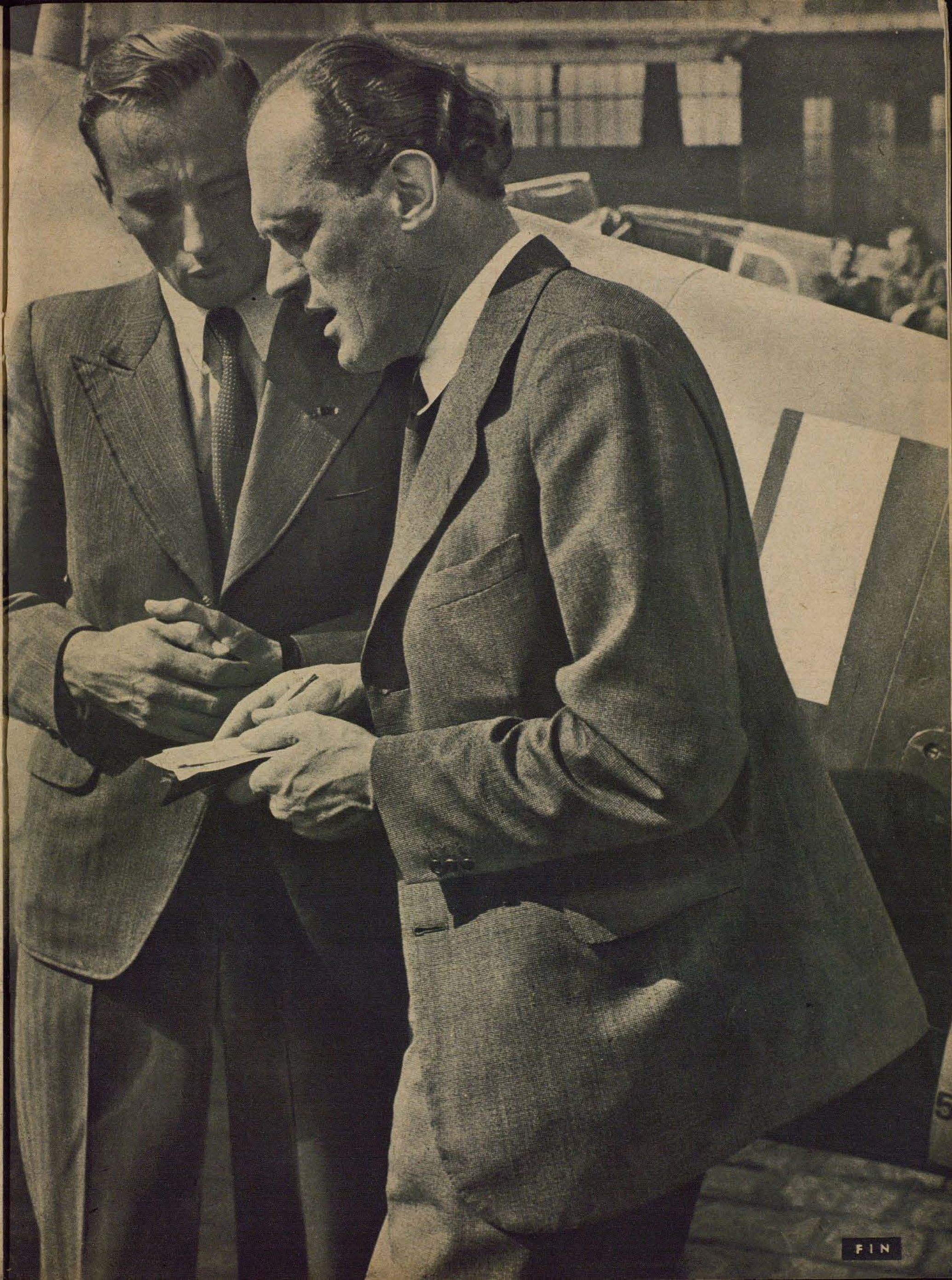
— Non, répond Messerschmitt. La locomotive et l'automobile n'ont pas supplanté la batellerie dans le trafic intérieur des pays. Pourquoi l'avion détrônerait-il les transports par mer ?

— Au revoir, Monsieur le Professeur !

En souriant, il me dit :

— Du reste, qu'avez-vous contre la navigation ? Il est beau de voyager à bord d'un navire. Croyez-vous que l'humanité renoncera jamais à ce qui est beau ? La beauté est un bien impérissable, peut-être le seul que nous possédions vraiment.

→
Rapidité et sécurité. Toujours et sans cesse, le constructeur refait des calculs avec les pilotes d'essai, à la suite des observations recueillies sur les nouveaux avions. Il s'agit d'assurer aux combattants aériens le maximum de sécurité.





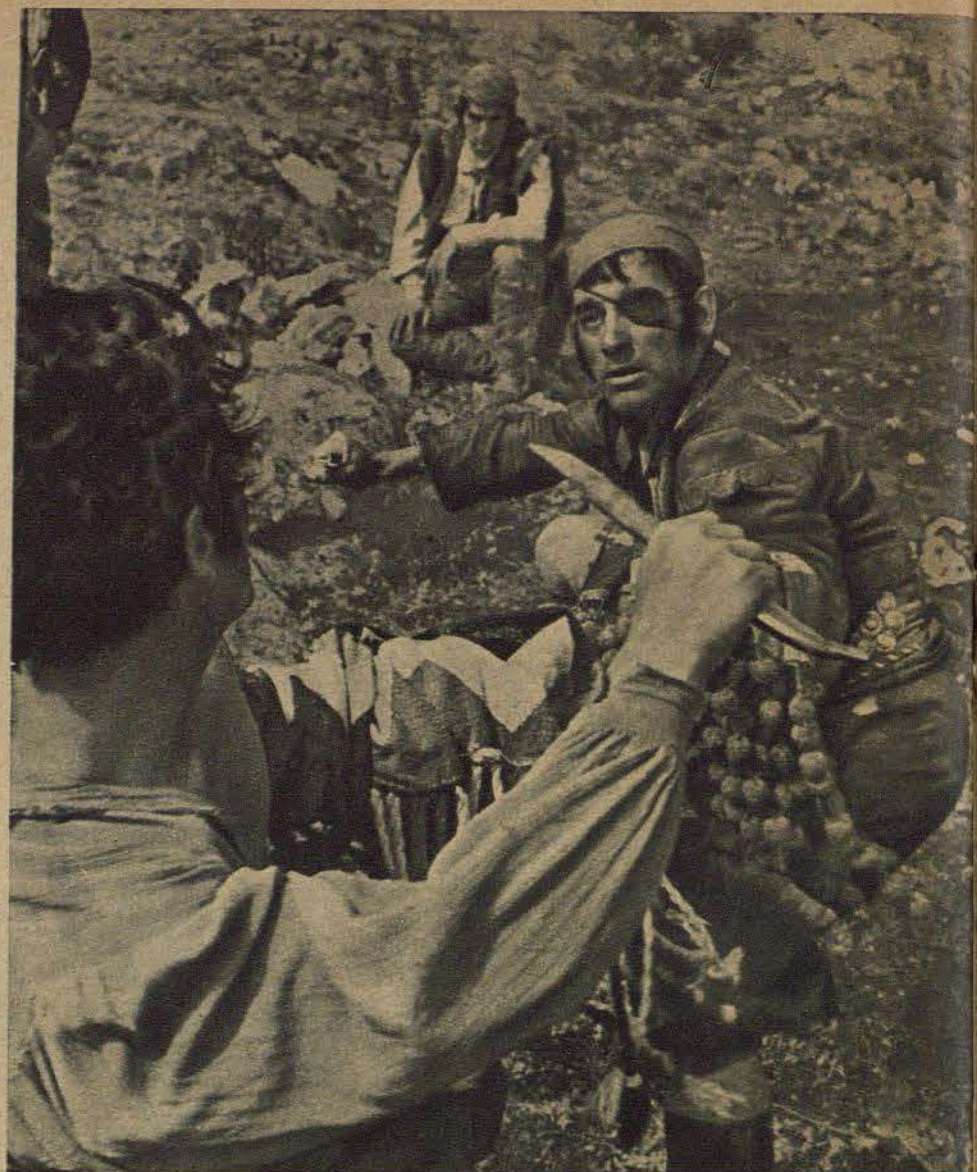
Au grand galop, la diligence, attelée de six chevaux, se rue dans un défilé de la sierra, — ici des Abruzzes: les brigands la poursuivent.

THÈME IMMORTEL

La nouvelle de Prosper Mérimée, « Carmen », — dont Bizet emprunta la trame pour son opéra, — va être tournée par la société italienne de films « Scalera » avec des acteurs français



Derrière une faille de rocher, les carabinières guettent. Ils cherchent don José, devenu chef des contrebandiers, mais...



...celui-ci, dans un ravin, soutient un combat à mort. La chance sera cette fois pour lui et...

MERCEDES
Machines de bureau

A ECRIRE • A CALCULER • A ENREGISTRER

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



*...il poignarde son adversai-
re: le «Borgne», comme la
bande l'appelle. C'est pour...*

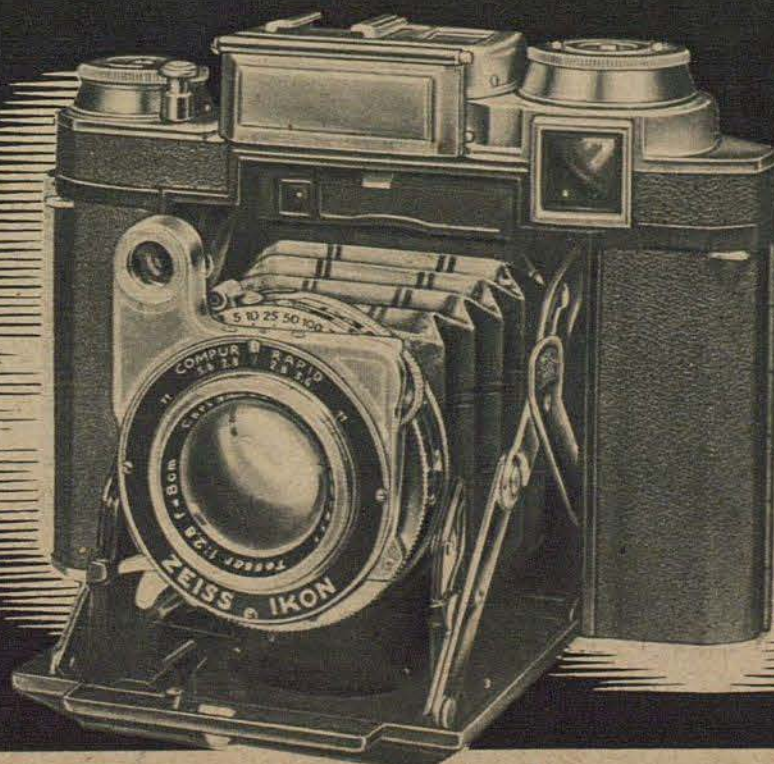


*...Carmen qu'ils se battent. Viviane Romance prête
ses traits à la tzigane passionnée, type universel
de la femme fatale. Jean Marais joue don José.*

Super Ikonta

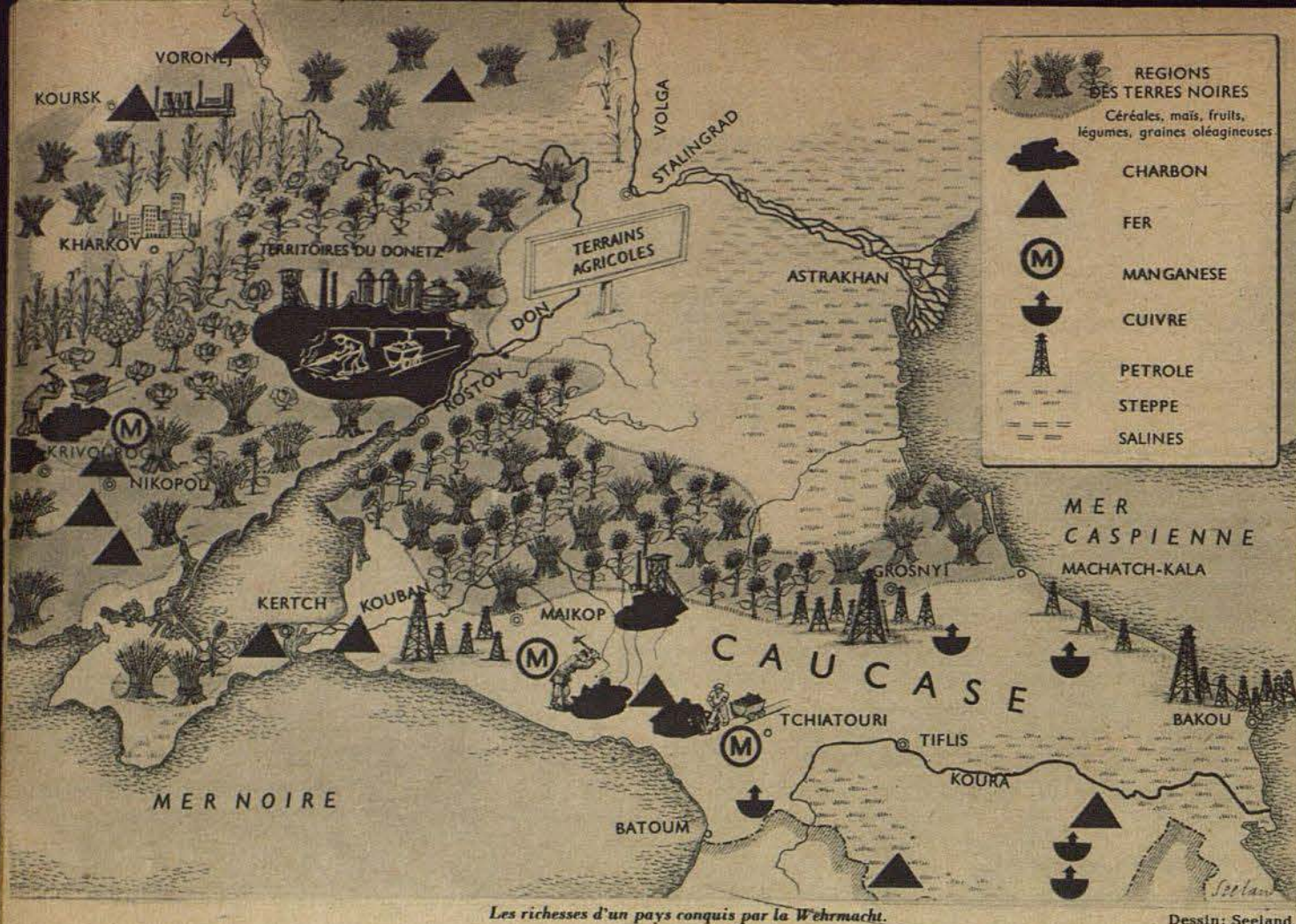


ZEISS IKON AG. DRESDEN



FAITES-VOUS CONSEILLER DÈS MAINTENANT, VOUS ACHÈTEREZ PLUS TARD

Pour la France: "Ikonta" S. A. R. L., 18-20, rue du Faubourg-du-Temple, Paris XIe. — Pour la Suisse: Jean Merk, Bahnhofstr. 57 a, Zürich. — Pour la Belgique: H. Nizsard, 14, rue Fraikin, Bruxelles-Schaerbeek.



INTERDIT AUX SOVIETS

«Signal» publie, à la page suivante, une image de tournesols épanouis. Ils symbolisent la joie florissante d'une terre qui était, jusqu'ici, à la fois le grenier et le centre d'armement de l'Union soviétique. Voici ce que les Soviétiques ont perdu.

D'APRÈS leurs propres statistiques, plus de 31 % des terres plantées en tournesols ont été abandonnées par les bolcheviks en 1941. Par-tout, dans le sud de l'Ukraine, au nord du Caucase, on voit s'épanouir ces magnifiques plantes oléagineuses. Leur quantité a été une surprise pour les troupes allemandes et alliées, tout autant que les plantations de coton (sur 250.000 hectares) et les champs de «kok-sagys», plante donnant une gomme analogue au caoutchouc (sur 130.000 hectares), dans les terres qui bordent la mer Noire.

Deux greniers interdits

L'Ukraine et le territoire du Kouban sont les immenses silos qui alimentaient jusqu'ici en grains l'Union soviétique. La perte de ces riches territoires est d'une importance capitale pour les Soviétiques. L'Ukraine produisait 30 % de toutes les céréales. Il s'y ajoutait l'important rendement en céréales du territoire du Kouban, qui complète le bilan des pertes agricoles des Soviétiques. L'Ukraine, à elle seule, participait au ravitaillement de l'U.R.S.S. pour 83 % en betteraves, pour 53 % en fruits, pour 40 % en légumes, pour 22 % en fibres de chanvre et pour 20 % en pommes de terre.

Les Soviétiques ont dû abandonner la partie la plus précieuse de la ceinture des terres noires qui s'étend au sud de la ligne Kremenchoug-Kharkov-Voronej-Saratov-Kouibichev et se prolonge vers la Sibirie méridionale. Mais tandis que la Russie non occupée a souffert sensiblement de la sécheresse, la Russie occupée en grande partie renferme les deux greniers de l'Ukraine et de la région du Kouban. Les Russes, en battant en retraite, n'ont pas pu emporter la terre. Ils ont dû

abandonner aussi une grande partie du cheptel : 18 % des chevaux, 15 % des bovins. En outre, 30 % des porcs de l'Union soviétique se nourrissaient sur le sol de l'Ukraine. Leur chair, ainsi que celle des troupeaux du Kouban, ne figure plus sur les menus des maîtres de Kouibichev.

Ils ont perdu, en outre, des machines

Les bolcheviks avaient bâti, à proximité des emblavures, des fabriques de machines agricoles, de tracteurs, de locomotives et de wagons, en un mot de toutes les machines qui pouvaient servir à récolter et à transporter le blé et les produits du sol. Kharkov était un centre de leur industrie et possédait la troisième grande fabrique de tracteurs de l'Union soviétique. Odessa, Kiev, Nikolaïev, Kramatorsk, Vorochilovgrad et Taganrog étaient les centres soviétiques les plus importants de construction de machines. En 1937, l'Ukraine participait pour 1/5^e à la production générale de l'industrie métallurgique (les Soviétiques font entrer dans ce calcul, non seulement l'industrie des machines, mais aussi les branches principales de leur industrie d'armement). Le chiffre s'élève encore, si l'on tient compte de la suppression des industries de Rostov, de Voronej et de Stalingrad.

La grande rupture du fer

Sans fer, plus de machines ni pour la guerre ni pour la paix. Il faut à l'Union soviétique beaucoup de fer pour la guerre comme pour la paix. Elle extrayait d'immenses quantités de minerai, avant tout dans les deux grands bassins de Krivoï-Rog, en Ukraine méridionale, et de l'Oural. L'Ukraine, c'est-à-dire Krivoï-Rog avec quelques autres petits gisements, produisait, en chiffre rond, 27 millions de tonnes, soit 60 %.

Il faut ajouter à ces pertes le grand bassin de minerai de fer de Kertch, en Crimée, et les gisements de Voronej, de Stalingrad et du Caucase septentrional, qui sont enlevés à l'exploitation des Soviétiques. Ce qui aggrave

leur situation, c'est que les minerais de Krivoï-Rog sont comparables, en qualité, à ceux de la Suède. Les minerais de fer de l'Ukraine constituaient 61 % de l'ensemble de la production soviétique en fer brut. Les Soviétiques ont, de plus, abandonné les forges immenses de Dniepropetrovsk, Saporohie, Stalino et d'autres places industrielles.

La retraite dans les régions froides

Les bolcheviks sont désormais comme un homme qui est sorti de sa chambre sans mettre son veston, par une froide journée d'hiver. Ils sont repoussés de plus en plus vers l'est. Ils s'éloignent ainsi des immenses dépôts de charbon du bassin du Donetz, qui s'étendent sur une longueur de 300 km, et de Stalino, à l'embouchure du Donetz. L'Ukraine livrait 53,7 % de toute la houille de l'immense empire, soit 69 millions sur 127 millions de tonnes.

Les bolcheviks ont dû reconnaître que c'était là une de leurs places les plus vulnérables. Au cours des dernières années, ils avaient construit à grands frais, et en utilisant un immense matériel humain, les entrepôts de Koutznetsk, en Sibirie orientale, comme deuxième base de charbon, à laquelle ils adjoignirent les centres d'extraction de l'Oural. Ils avaient appelé le tout : «La combinaison Oural-Koutznetsk». Mais, et c'est là qu'apparaît clairement l'importance du bassin du Donetz, tandis que, dans l'Ukraine, le charbon, le minerai et les produits alimentaires sont étroitement coordonnés, le charbon de Koutznetsk doit être transporté à 2.400 km, dans l'Oural (c'est la distance de Berlin à Lisbonne).

Les sources de pétrole s'épuisent-elles?

Le problème essentiel pour les Soviétiques, depuis que la percée allemande s'est étendue jusqu'à la Volga méridionale et au Caucase, est de savoir comment transporter dans les dépôts le pétrole des riches terrains de Bakou, de Grosnyi et de Maïkop.

Les bolcheviks avaient établi un programme d'extraction du pétrole pour 1942. On comptait sur 47,7 millions de tonnes. Le Caucase, à lui seul, devait en livrer 73,4 % : Bakou, 27 millions de tonnes, Grosnyi, 4,1 millions et Maïkop, 3,7 millions. Lorsque les terrains pétroliers de Maïkop tombèrent aux mains des Allemands, 8 % de ce plan des Soviétiques furent perdus. Par suite de la rupture des pipes-lines qui vont de l'est à l'ouest, le long du Caucase, vers Rostov, la source principale en pétrole des Soviétiques se trouva épuisée. Les 73,4 % du devis étaient à défalquer. En réalité, le pourcentage des pertes est beaucoup plus élevé, car les nouveaux territoires pétroliers, le long du fleuve Emba et de l'Oural, ne sont pas encore très développés.

Avec quoi fera-t-on de l'acier?

Le combat des Soviétiques pour le pétrole, c'est la lutte pour la vie, et leur dernière voie de livraison est la mer Caspienne. Mais la situation est encore plus sombre pour l'industrie soviétique de l'acier. Avec quoi l'U.R.S.S. va-t-elle fabriquer son métal s'il lui manque le manganèse nécessaire pour les alliages et la trempe ? En Ukraine, la perte des riches gisements de Nikopol a entraîné celle de 34,7 % de toute la production soviétique de manganèse. Dans le Caucase, l'avance allemande coupe les lignes de communications de Tchiatouri, en Géorgie, le deuxième grand centre d'extraction de manganèse des Soviétiques avec le bassin de la Volga. Le plus important des petits gisements de manganèse a été découvert à Labniskoïe, dans le Caucase. Les Soviétiques en ont produit, en 1937, 2,8 millions de tonnes et ont prétendu obtenir par là une position prédominante dans le monde. L'offensive des troupes allemandes et alliées a renversé la situation : celui qui battait le record de production en manganèse a été réduit à la misère du jour au lendemain.

Que reste-t-il ? La « barbarie », dit Lénine

Le créateur de l'Union soviétique avait-il déjà pressenti la perte des grands bassins de matières premières et des riches greniers ? L'Est demeure son espoir, mais cela ne l'empêche pas de critiquer amèrement les hommes qui le peuplent :

« Jetez un coup d'œil sur la carte de la République des soviets. Au sud-est de Rostov, le long du Don et à partir de Saratov, au sud d'Orenbourg et d'Omsk, s'étendent à l'infini des terres où plus de 10 grands Etats civilisés pourraient trouver place. Dans ces immenses espaces domine ou bien une demi-barbarie ou une barbarie complète. »

Or, l'Ukraine et le Caucase ne sont pas seulement des pays d'un degré de culture relativement élevé, ils ont aussi la densité de population la plus forte. La moyenne pour un kilomètre carré de l'Union soviétique est de 8,05 hommes ; en Ukraine, 69,53 ; en Géorgie, 50,9 ; en Ruthénie blanche, 43,91 ; en Arménie, 42,72 ; en Azerbeïdjan, 37,12. Ensuite, mais loin, vient l'Usbekistan avec 16,61 tandis que l'immense noyau central de l'Union soviétique ne compte que 6,61 habitants au kilomètre carré.

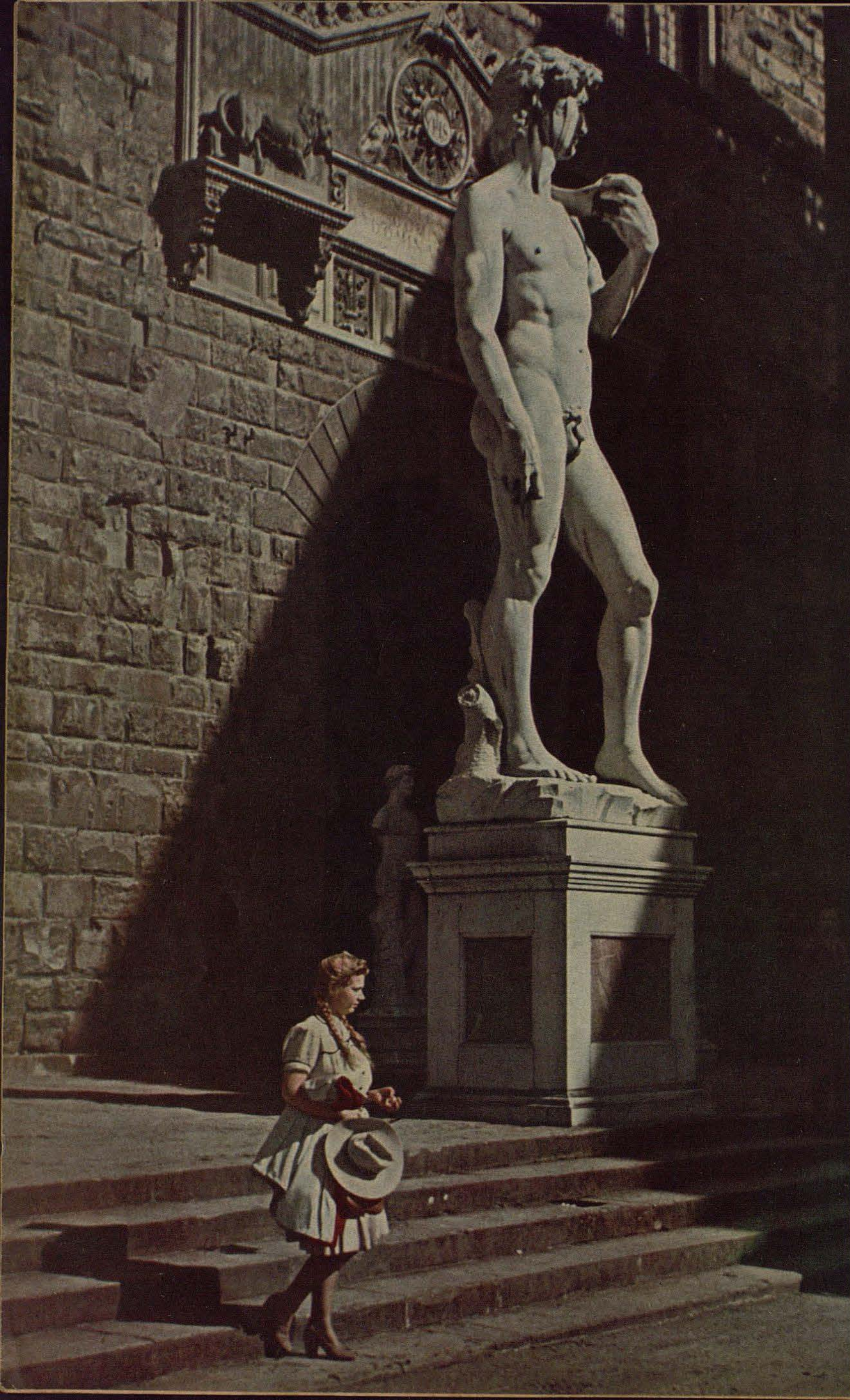
Et l'on aura un terme de comparaison, si l'on remarque que dans le Reich Grand Allemand, 132 hommes peuvent vivre sur un kilomètre carré. L'Ukraine — avec sa densité d'environ 70 — offre donc encore de vastes espaces pour un développement ultérieur.

Horst Claus

Récolte dans les mains allemandes

Un des immenses champs de soleils dans l'U.R.S.S. occupée





**SYMBOLE
DE JEUNESSE**

*Le « David » de Michel-
Ange sur la Piazza della
Signoria à Florence*

FLORENCE

Il existe des villes en Europe dont la renommée s'étend bien au delà des frontières de leur pays et même de celles du continent. Elles appartiennent au patrimoine intellectuel des hommes cultivés du monde entier. Ces villes sont comme les grands hommes : sans elles comme sans eux, on ne peut s'imaginer l'histoire de l'Europe et du monde. Elles ont joué un rôle décisif dans un domaine ou à un moment quelconque du développement de l'humanité. Florence, cité magnifique de l'Italie centrale, a sa place parmi elles.

Rencontre

« GUARDA... Firenze è d'oro, Fiesole è bella !... » (Regarde : Florence d'or, Fiesole la Belle), chante Rinuccio à Lauretta dans le « Gianni Schicchi » de Puccini, quand Florence apparaît. Et c'est à quoi songe tout mortel, en voyant cette ville des fleurs dont un écrivain moderne disait : « Elle ressemble à une amie éternellement jeune. On en devient aisément amoureux ; on ne peut jamais la conquérir. »

Tout autour, sur les pentes, des paysans le dos courbé, le visage basané, dans la main gauche une poignée d'épis dorés, dans la droite la faucille argentée. Infatigables, ils travaillent dans les champs dont un sirocco léger caresse les épis. Les vieillards sont courbés sous le fardeau des ans et du dur travail ; les enfants essaient de manier la faux ; les hommes, jeunes et forts, offrent leur chevelure noire et luisante aux rayons du soleil. Le bras est fatigué, la gorge est sèche, la sueur perle sur les fronts... mais point de repos ! Tel est le tableau qui s'offre au voyageur.

L'image du travail

C'est au seul travail que cette ville doit sa grandeur. Ce n'est pas qu'un musée, c'est un organisme vivant, dont émanent des forces. En flânant dans les ruelles, en passant devant les nombreux chefs-d'œuvre de la Renaissance, on est soudain frappé par le charme de ce coin de la terre qui exerce sa suprématie sur l'histoire de l'art du monde entier : c'est la Piazza della Signoria, où ne vit pas seulement l'histoire d'une ville, mais celle de toute une époque, où se décidèrent la politique aussi bien que l'art d'un pays tout entier. Le Palazzo Vecchio, dont la tour légère s'élève vers le ciel, rappelle à la fois Vénus et Minerve. Vénus protégeait la beauté née d'elle, par la force du soldat et du citoyen dont Minerve était la déesse. Ce palais qui fut le château fort des Médicis recèle l'histoire parfois sanglante, mais toujours si belle, de Florence. De cette forteresse émanaient les ordres, les menaces et les condamnations à l'adresse des Florentins. C'est ici que, en 1860, on annonça le résultat du vote par lequel les Toscans réclamaient l'unité du pays.

Depuis ce jour, le fier drapeau de l'Italie flotte ici. Là-bas, sur la place, une plaque de bronze indique l'endroit où Girolamo Savonarole, le moine fanatique, trouva la mort sur le bûcher. Ici, on peut également admirer la statue équestre de Cosime I^{er}, le lion de la ville par Donatello, l'Hercule de Bandinelli. A gauche du Palazzo, s'étend la Loggia dei Lanzi qui servit de modèle à la « Feldherrn-

halle » de Munich. De là, les orateurs haranguaient le peuple, et c'est là que, plus tard, la garde allemande des Médicis se tint. Sous ses arcades, une série de chefs-d'œuvre a trouvé place : le « Persée » de Cellini, « L'Enlèvement des Sabines » et « L'Enlèvement de Polyxène ». Entre le Palazzo et la Loggia, les « Offices » s'étendent vers l'Arno. On y trouve la Bibliothèque nationale, avec près de 2 millions de volumes, 20.000 manuscrits et d'innombrables autographes. La galerie principale contient une collection de 4.000 tableaux, dont la ville de Florence est redevable à la passion de collectionneurs des Médicis. De même, les nombreux palais autour de la place, la fontaine Ammannati...

Chaque pierre parle d'art et d'histoire

Au milieu de ce chaos harmonieux se dresse l'un des symboles de la ville : l'adolescent géant de marbre de Michel-Ange, germain par sa grandeur, romain dans sa beauté. Dans les salles des palais se trouvent de nombreuses œuvres d'artistes immortels : Vasari, Botticelli, Giotto, Léonard de Vinci et beaucoup d'autres, qui écrivirent l'histoire de l'art de l'Europe. A cet endroit, Dante et le peuple de Florence jouèrent pour la première fois au football. Cette place fut le cœur de Florence, le cœur de l'Italie et le berceau de la Renaissance pour l'Europe.

Le miracle de cette ville,

c'est que ces innombrables chefs-d'œuvre furent créés au milieu de luttes politiques des plus sanglantes, de vengeances, d'éruptions de haine, de querelles et de combats inexpiables. Ce ne sont pas seulement les richesses de l'art qui sont réunies sur cette surface de 2.000 mètres carrés qu'est la Signoria, c'est surtout l'esprit social de la République de Florence qui s'y reflète, qui ne concevait pas l'art comme un privilège des classes supérieures, mais comme le bien commun de tout le peuple. En dressant ces œuvres d'art dans les rues et sur les places, le gouvernement voulait perpétuer la mémoire de ses grands hommes. Le contact entre esprit et ambiance, entre artiste et paysan ou artisan devait lier étroitement les Florentins à leur sol. A la fois grandiose et gracieuse, la ville s'étend dans la vallée de l'Arno, parlant au monde de la grandeur de ce paysage. Après avoir donné des exemples dans tous les domaines, après avoir dominé l'art pendant quatre siècles, Florence prit le droit de se reposer pour ressusciter au XIX^e siècle. Une fois encore, la Piazza della Signoria devint un des hauts lieux du monde.



L'emblème de Florence : la magnifique tour du Palazzo Vecchio sur la Piazza della Signoria, vue du musée des Offices. A l'arrière-plan, le dôme de la cathédrale.

Florence est l'une des villes auxquelles la Providence a donné la mission de régner sur la terre par la force de l'esprit et du génie. Elle n'appartient pas à l'Italie, elle est le bien commun de notre continent. Si l'on examine les rapports existant, par exemple, entre l'Italie et l'Allemagne, on s'aperçoit qu'au cours des siècles les deux nations se sont complétées, comme ce ne fut le cas pour aucun des autres pays de l'Europe. Jadis, les Romains bâtirent leurs villas au bord du lac de Starnberg ou du Ammersee, prirent des bains à Aix-la-Chapelle. Plus tard, les Allemands construisirent les châteaux forts des Hohenstaufen en Sicile. Une fois, Rome s'étendit jusqu'au bas Rhin, puis l'Allemagne alla jusqu'à la Sicile. Aujourd'hui, les soldats italiens et allemands se trouvent coude à coude dans le combat pour

la culture, auquel se joignent les autres nations européennes contre les ennemis du continent.

Réflexion

Sur cette place, tout rappelle les ancêtres. Aujourd'hui encore, on croit voir dans les rues de cette ville les mêmes visages qu'il y a quatre siècles et plus : des femmes ayant la grâce et la beauté de celles de Botticelli, des enfants d'après Luca della Robbia. Le pas martial des combattants allemands et italiens y évoque encore et toujours la grandeur et la gloire des siècles passés. Et quand, après une longue journée, on entre, le soir, dans une taverne, une « buca », et que l'on songe, en buvant un verre de vin rouge, à ce que l'on a vu, on se prend à fredonner la mélodie de Puccini : « Guarda... Firenze è bella... »

L'humanité au carrefour

Un Américain plaide pour une Europe unifiée

L'Histoire nous a transmis les paroles de Patrick Henry, grand patriote américain au temps de la guerre de l'indépendance contre la domination anglaise.

« Une seule lumière éclaire mes pas : celle de l'expérience. »

Ces mots, qui étaient alors l'expression de la sagesse, n'ont rien perdu aujourd'hui de leur vérité. L'humanité se trouve, en effet, à la croisée des chemins : elle a besoin de la lumière de l'expérience pour décider quelle route elle choisira, afin d'assurer l'existence matérielle des peuples et de préserver leur civilisation.

Il y a quatre-vingts ans, les Etats-Unis — peuplés d'à peu près 35 millions d'habitants — furent précipités dans une guerre civile, une guerre qu'attisait la haine des Etats du Nord contre ceux du Sud, haine qui n'est pas encore tout à fait éteinte. Heureusement, les Etats-Unis trouvèrent en Abraham Lincoln — homme sorti du peuple — un chef qui ne se laissait ni corrompre ni séduire, par les juifs, ou les athées, par les rois ou par les capitalistes. Car Abraham Lincoln avait une grande force de caractère, acquise à l'école de l'expérience, et conservait une foi inébranlable en son idéal. Né pauvre, il dut faire son éducation lui-même, uniquement par ses propres forces. Il vivait et travaillait dans une union étroite avec la nature et les hommes, ce qui développait en lui des qualités telles que le courage et la connaissance du prochain. Il savait également reconnaître les droits d'autrui.

C'est ce qui manque à des personnalités telles que Churchill ou Roosevelt, issus de familles riches et disposant, par là, de possibilités qui ne sont pas à la portée des gens ordinaires. Ils ne possèdent pas les qualités humaines, indispensables à un vrai chef.

C'est le malheur de ces deux grandes nations, l'Angleterre et l'Amérique, d'être gouvernées par un aventurier comme Churchill et par un amateur comme Roosevelt — c'est-à-dire par

des politiciens qui pensent bien plus à exercer leur puissance au lieu d'avoir en vue le bien du peuple et de l'humanité.

Par sa conduite du gouvernement, pendant l'année 1860, remplie d'événements, Lincoln a prouvé ce que signifie la compréhension, par un chef d'Etat, des vrais intérêts du pays. L'ampleur de sa vision, la profondeur de son jugement empêchèrent la désunion de son pays que l'Angleterre souhaitait si ardemment. Grâce à son gouvernement plein d'énergie, les Etats-Unis restèrent intacts et prospérèrent, en dépit de toutes les tentatives de l'Angleterre pour les diviser. On peut même dire que l'Angleterre fut la cause indirecte de l'assassinat de Lincoln. Elle avait de bonnes raisons de le craindre : elle voyait en lui un adversaire puissant de son désir d'impérialisme mondial. En 1853 déjà, Lincoln écrivait ces phrases prophétiques :

« Il y a deux nations dont on peut dire avec certitude qu'elles disparaîtront de la mappemonde pour céder leur place à des nations libres et indépendantes : c'est l'empire anglais et la monarchie austro-hongroise — assemblages monstrueux de peuples hétérogènes. Les Dardanelles et Gibraltar doivent devenir libres. Et s'il est un jour nécessaire, dans l'intérêt des peuples, de percer l'isthme de Suez, cette route ne devra pas être le privilège d'une seule nation avide, tous les peuples devront en bénéficier. »

Lincoln a prédit ce qui est arrivé, en effet, à la monarchie austro-hongroise, et ce qui arrive, en ce moment, à l'empire anglais.

Ces deux puissances, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, n'ont pas réussi à trouver un remède aux difficultés sociales dans leurs propres pays. Et aujourd'hui, sous prétexte de sauver la démocratie, nous les voyons comploter pour empêcher les Etats européens de tirer les conséquences de leurs expériences passées et d'appliquer le vieux précepte : « Unis, nous résisterons ; divisés, nous succomberons ! » L'adage est aussi vrai pour l'Europe d'aujourd'hui qu'il l'était pour les Etats de l'Amérique du Nord au temps de Lincoln.

Ce complot échouera pourtant, si l'Europe s'unit pour protéger — à l'aide d'une économie dirigée — sa civilisation et la vie de ses nations, pour le présent et pour l'avenir. Cette civilisation durera et prospérera après que le bolchevisme aura été anéanti, tant qu'il y aura, en Europe, une puissance militaire assez forte pour empêcher les intrigues et l'intervention de forces étrangères.

Ces derniers mois, nous avons vu quel danger — venu de l'Est — menaçait la civilisation et la vie de l'Europe. Nous avons vu aussi jusqu'à quel point les petites nations européennes dépendaient de la protection anglo-américaine contre le plus grand péril que l'humanité ait jamais connu : le péril bolcheviste. Il n'y a

aucun doute : le cours des événements s'explique par l'Histoire.

L'auteur de cet article — un Américain — est ingénieur-conseil pour les transports. Des onze dernières années, il en a passé sept en Russie et, en sa qualité de conseiller technique pour les moyens de transport, dans toute l'Union soviétique. Il s'est occupé des chemins de fer, des fleuves, des canaux, des ports et des possibilités de construction de routes. On peut affirmer que le rassemblement de troupes et de matériel d'armement, tout le long de la frontière ouest et nord de la Russie, pour l'attaque contre l'Allemagne et l'Europe, n'était point le résultat d'une mesure hâtive, prise en quelques jours ni même en quelques semaines. Tout avait été pesé et calculé pendant des mois. Sans aucun doute, Churchill et Roosevelt, qui voulaient assommer l'Allemagne et empêcher l'union des peuples européens, étaient au courant de tous ces préparatifs de concentrations de troupes. Il était nécessaire, pour satisfaire leur ambition impérialiste, d'exercer un contrôle sur toutes les matières premières et le commerce du monde entier, même au détriment de notre continent. Au dernier moment, ce dessein fut anéanti par l'action de l'armée allemande épaulée par toutes les forces chrétiennes de l'Europe, reconnaissant enfin le grave danger qui menaçait leur genre de vie, leurs mœurs et leur civilisation.

Churchill et Roosevelt eux-mêmes ont, pendant des années, dénoncé à leurs peuples le péril bolcheviste — le plus grand péril pour l'humanité. Et le même Churchill, et le même Roosevelt sont maintenant les alliés du bolchevisme. Ces deux chefs ruineront leurs pays et leurs peuples pour des générations. Dans leurs vains efforts pour atteindre leur but et pour réaliser leurs projets aveugles et ambitieux de domination du monde, ils ne reculent même pas devant une alliance avec des sans-Dieu fanatiques. Ce sont des faits qui — avant toute autre objection — devraient persuader les Européens, les Anglais et les Américains, de la nécessité d'une Europe unie, d'une Europe forte qui assure la paix, la prospérité et la vie du continent, d'une Europe capable de se défendre contre les intrigues et l'exploitation d'un petit groupe impérialiste qui ne néglige rien pour conserver sa puissance fondée sur l'or. Ils oublient que la situation mondiale a totalement changé. Ce changement résulte du mauvais usage que la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont fait de la puissance énorme qu'ils avaient acquise grâce à la guerre mondiale.

Un peuple ou une nation ne doit pas considérer que ses propres conditions de vie. Tous les peuples doivent profiter des avantages. Ce ne fut jamais l'intention de la Providence que l'un vive dans l'aisance aux dépens de l'autre. Le monde ne peut pas vivre en paix tant que deux nations ont la possibilité de s'allier pour asservir les autres, afin qu'un petit nombre puisse, en définitive, profiter à l'excès. Le monde ne

désire nullement un Angleterre régnant sur les mers ni que se réalise le vœu de cette conférence anglo-américaine de l'Atlantique, pendant laquelle on fit des projets de partage des continents, de leurs matières premières et de leur commerce.

Je me rappelle que, déjà, en mon enfance — il y a plus de vingt ans — on discutait vivement ces questions en New-England, et je me souviens de la haine qui en résulta, à ce moment, en Amérique contre la Grande-Bretagne. Sans doute, c'est le grain semé à cette époque dans mon esprit qui, jusqu'à un certain degré, m'a incité à faire des efforts pour comprendre non seulement l'économie et les possibilités de mon propre pays, mais aussi pour tenter de concevoir les problèmes des autres nations, par des contacts répétés et actifs avec elles — et tout cela afin de contribuer pour ma part au développement du commerce et au progrès de l'humanité.

La liberté des mers et le droit, pour tous les peuples, d'exploiter leurs propres ressources économiques et de les administrer — dans la mesure des moyens dont ils disposent — devraient être indiscutables. Quelle est la base sur laquelle on peut examiner le droit qu'a chaque nation de travailler, de se développer, de profiter de la liberté du commerce, selon les données capables d'assurer au mieux la vie des citoyens ? Sans doute, la liberté du commerce est l'A.B.C. de l'économie. Et une honnête liberté des mers une fois instaurée, les Indes libérées et l'Europe unifiée, ce sera l'aube d'un jour nouveau.

Les peuples de l'Europe comprennent maintenant que, pour atteindre ce but, nul sacrifice n'est trop grand, mais, dans ses efforts pour réaliser cet idéal, l'Europe ne menace personne. Elle invite, au contraire, les autres peuples à s'unir à elle pour créer un monde dans lequel on vivra mieux que par le passé. L'Etat d'athées, fondé par les bolcheviks et les forces sympathisant avec eux, périra. Déjà la finance juive et internationale s'écroule. Et la politique de domination du monde, suivie par les Churchill et les Roosevelt, ne trouvera plus longtemps l'appui des peuples, même en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis.

Quand, enfin, l'Europe sera unifiée, il n'y aura pas de puissance ou de combinaison de puissances à même d'affamer un autre peuple ou de l'asservir, soit par le blocus, soit par le boycottage, soit en bloquant ses avoirs. Les intrigues n'amèneront plus une nation européenne à déclarer la guerre à ses voisins dans l'intérêt de la finance internationale.

L'humanité se trouve au carrefour. Eclairée par les expériences passées, la raison lui commande de réaliser l'unité de l'Europe. Toutes les haines s'effaceront quand on comprendra que l'ancien ordre, toujours prêt à sacrifier l'humanité entière au Veau d'or et si misérablement déchu, ne peut plus durer. L'unité de l'Europe sera la naissance d'une ère nouvelle.

La lumière artificielle

incommode fréquemment l'œil humain. Elle est cause de fatigue prématurée. Si vous en souffrez, portez les verres URO-PUNKTAL qui filtrent les rayons infra-rouges de la lumière des lampes et la rendent semblable à celle du soleil. Ils auront sur votre vue un effet bienfaisant. Leur légère teinte vert bleu passe inaperçue. Vous pouvez les porter le jour ; vous les porterez toujours.

ZEISS Uro-Punktal

Rend agréable la lumière artificielle



DERNIER CRI

C'est un des nombreux chapeaux qu'on présente à Paris, chez Agnès. On en remarque les ornements originaux. Très vite, il disparaîtra de la tête de bois du mannequin, et nous le retrouverons...

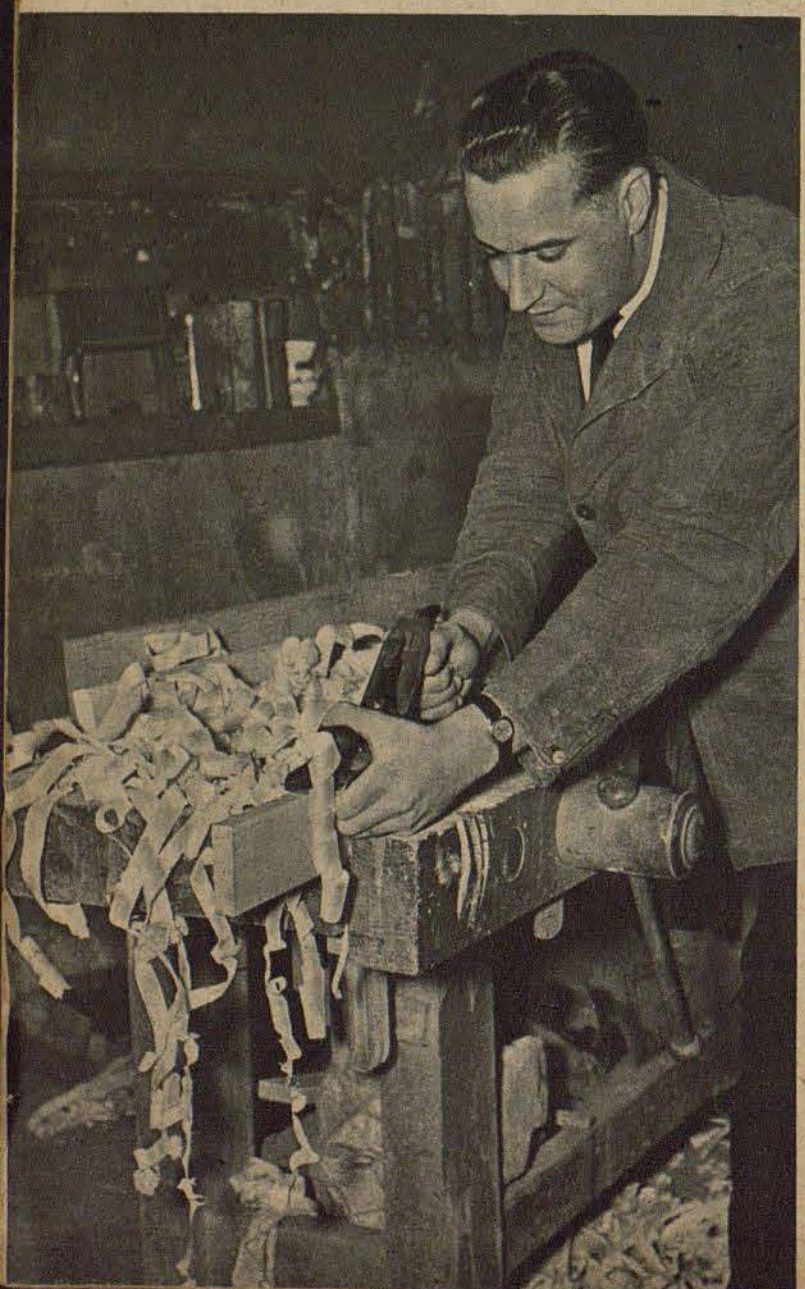




...sur les boulevards, où « dernier cri » — il ajoute son accent au chic et à l'élégance de la femme. Chaque cœur féminin s'enflamme pour la simplicité charmante des nouveaux modèles. Il n'est pas étonnant que...



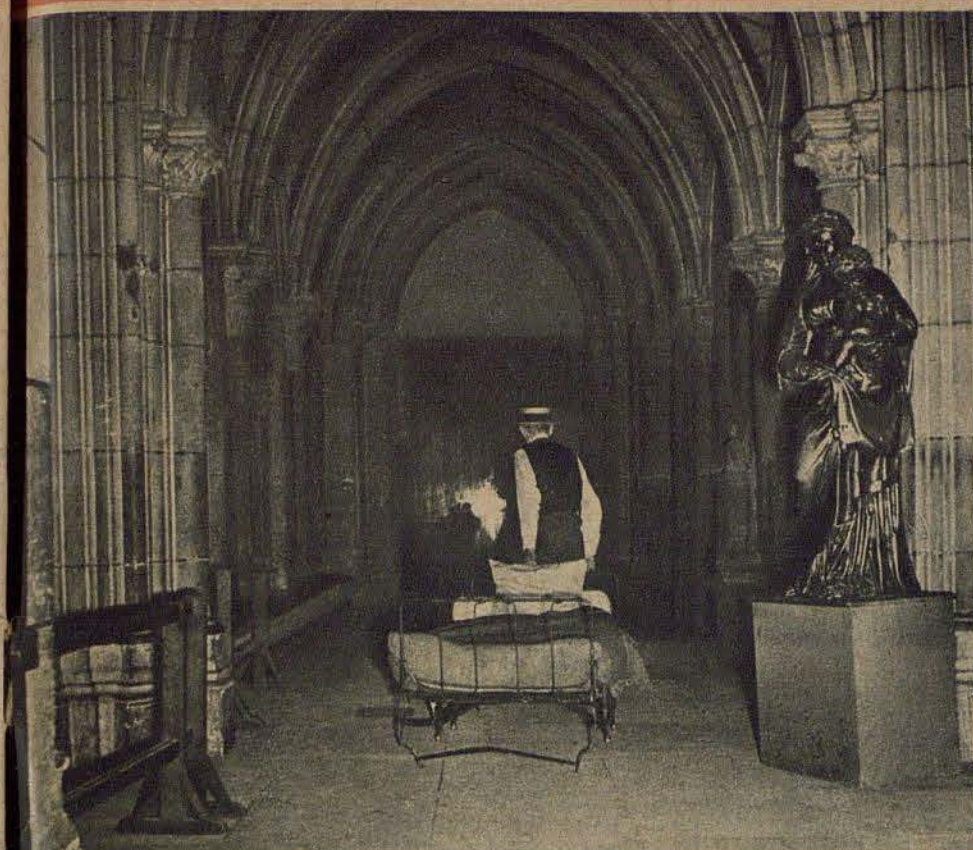
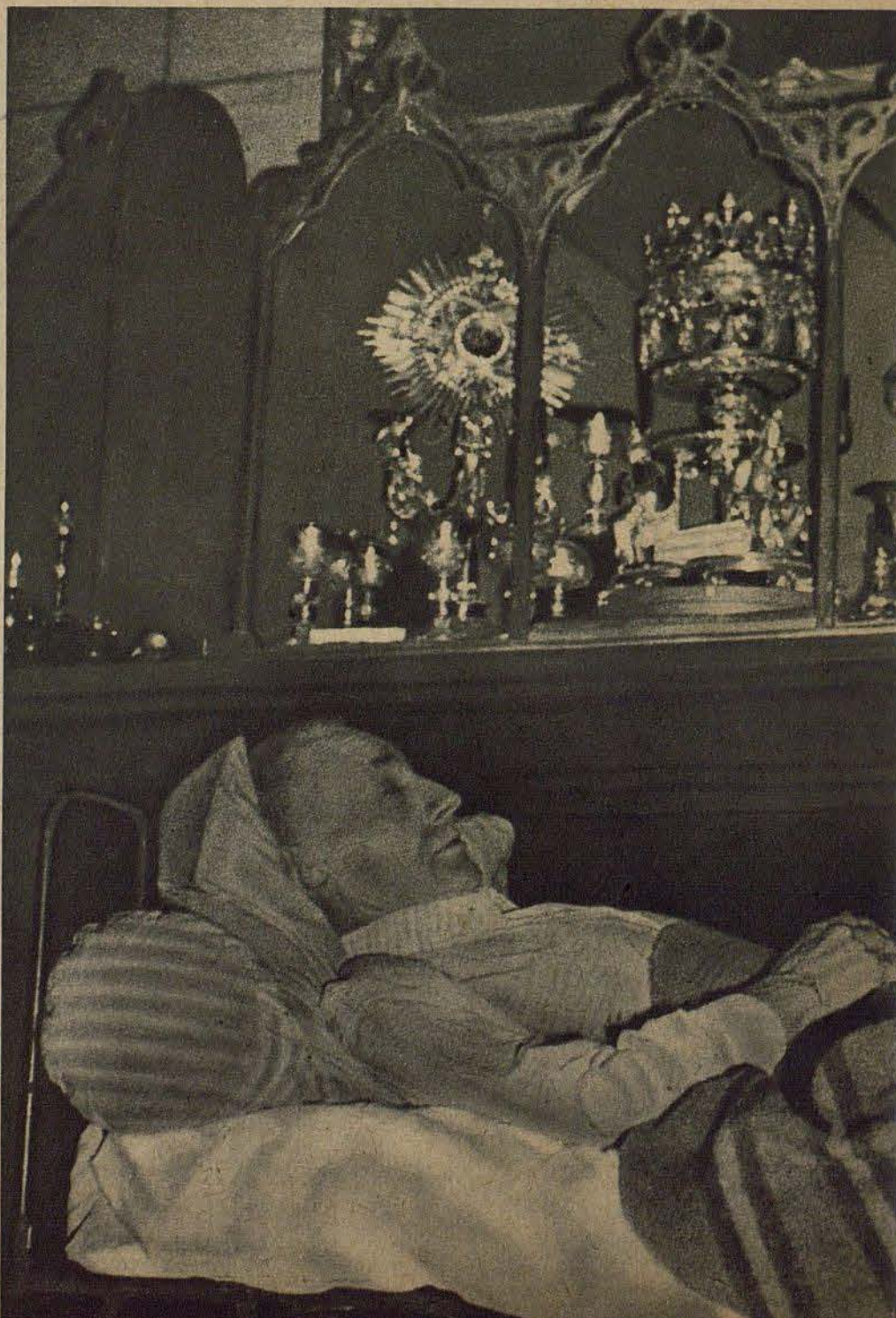
...les modistes de la maison Agnès travaillent sans arrêt. Et les clientes de se demander: « De quoi sont faites les garnitures des chapeaux? » Evidemment, ce sont des rubans laqués, mais ils se roulent d'une manière si souple et si jolie! Personne ne se doute que...



...c'est l'établi du menuisier qui les fournit au salon de modes. Jean Dunard sait à merveille raboter et tirer de ses copeaux ces beaux rubans symétriques. Et quand il voit un de ces petits chapeaux, il pense:

« Vous ne croiriez certes pas, Madame, que votre chapeau a été fait par un menuisier! »

Photos André Zucca



← Chaque soir, à six heures précises, cet homme se rend à Notre-Dame. La cathédrale est déjà fermée, mais on le laisse entrer.

Cet hôte bizarre sort de la salle du chapitre un simple lit de fer. Par devant les autels de la Vierge et des saints, il le roule jusqu'à la chambre du trésor.

Chaque nuit dans Notre-Dame...

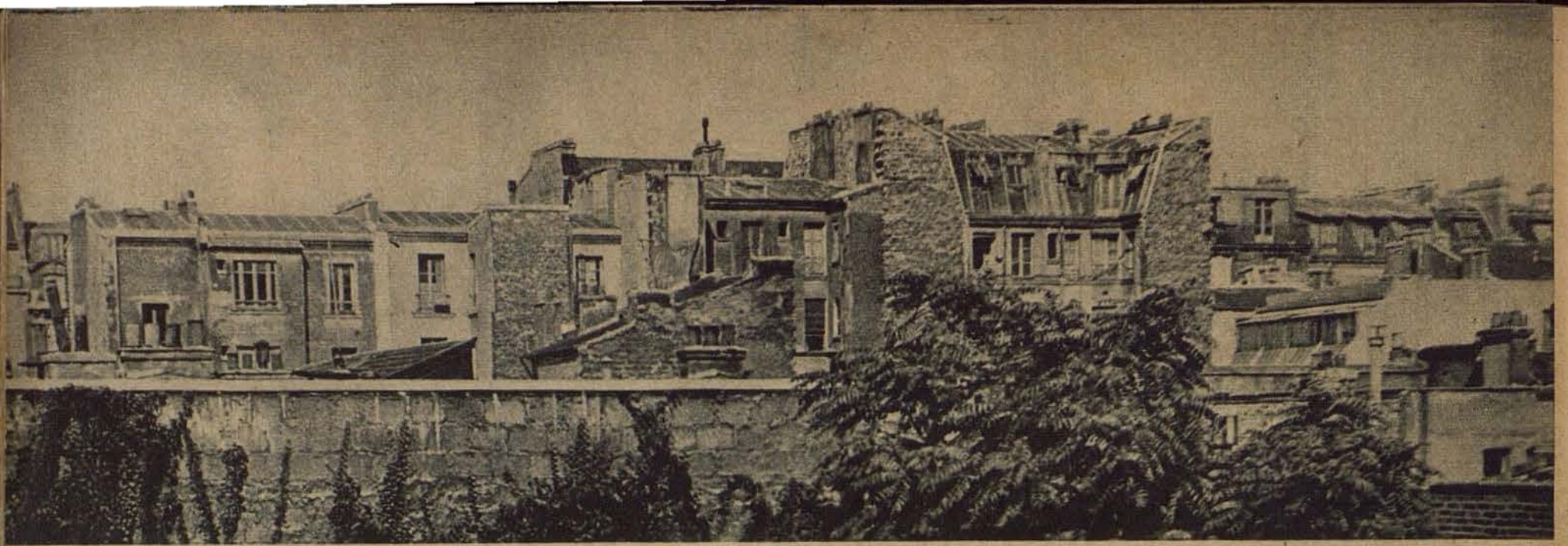
« Signal » a découvert un homme dont la profession est unique

Photos Pierre Vals

← Ce visiteur attardé a la chambre à coucher la plus précieuse du monde. Tout autour de son lit se trouvent des œuvres d'art qui valent des millions. Ancien garde municipal, il est le gardien de ces richesses.

→ Il y a encore quelqu'un qui prend soin de ces merveilles: un abbé a son appartement au-dessus de la chambre du trésor. Il peut soulever une lame du parquet et, à tout moment, s'assurer du regard que tout est encore là: trésor et gardien.





Dans les dépendances d'un pâté de maisons, rue Montcalm à Paris, dans le XVIII^e arrondissement, se trouve :

Le premier Centre urbain féminin

Cette nouvelle combinaison d'école et de foyer scolaire est une heureuse tentative du ministère de l'Education nationale (Service de la propagande à la jeunesse). Des jeunes filles de 14 à 17 ans reçoivent ici une éducation générale, s'exercent aux soins ménagers et à différents métiers. La participation est libre et gratuite. 400 élèves, en moyenne, se rassemblent là chaque jour. Elles

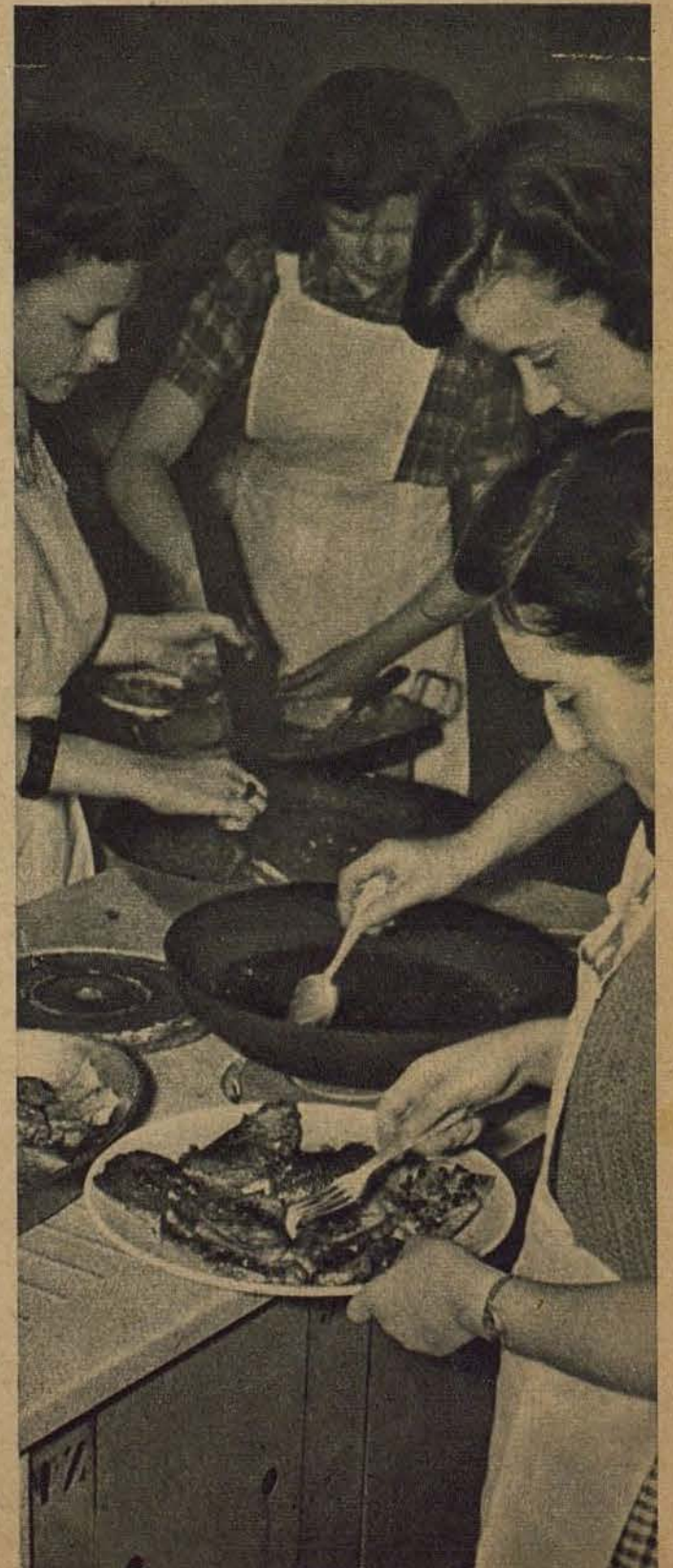
arrivent à 9 heures du matin, déjeunent gratuitement et sont remboursées de leurs frais de déplacement. Celles qui appartiennent à des familles pauvres sont admises à un internat adjoint à l'école. Le Centre urbain accorde à ses élèves quatre semaines de vacances à la campagne par an. Le ministère projette d'organiser de telles écoles dans tous les quartiers de Paris.

Photos André Zucca

Travaux de couture

Jeux entre les heures de travail

Cuisine



Pelikan

Encre

Stylographique

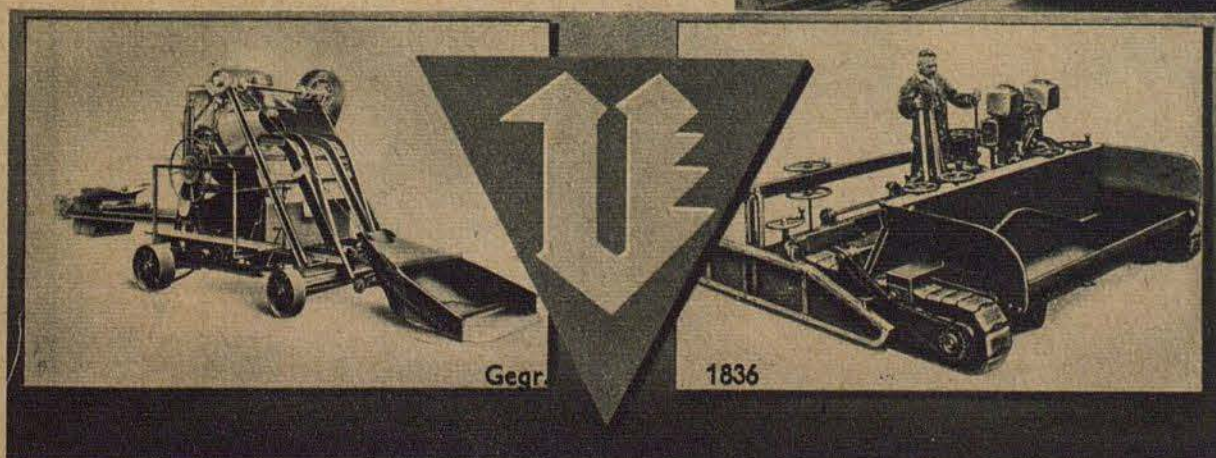
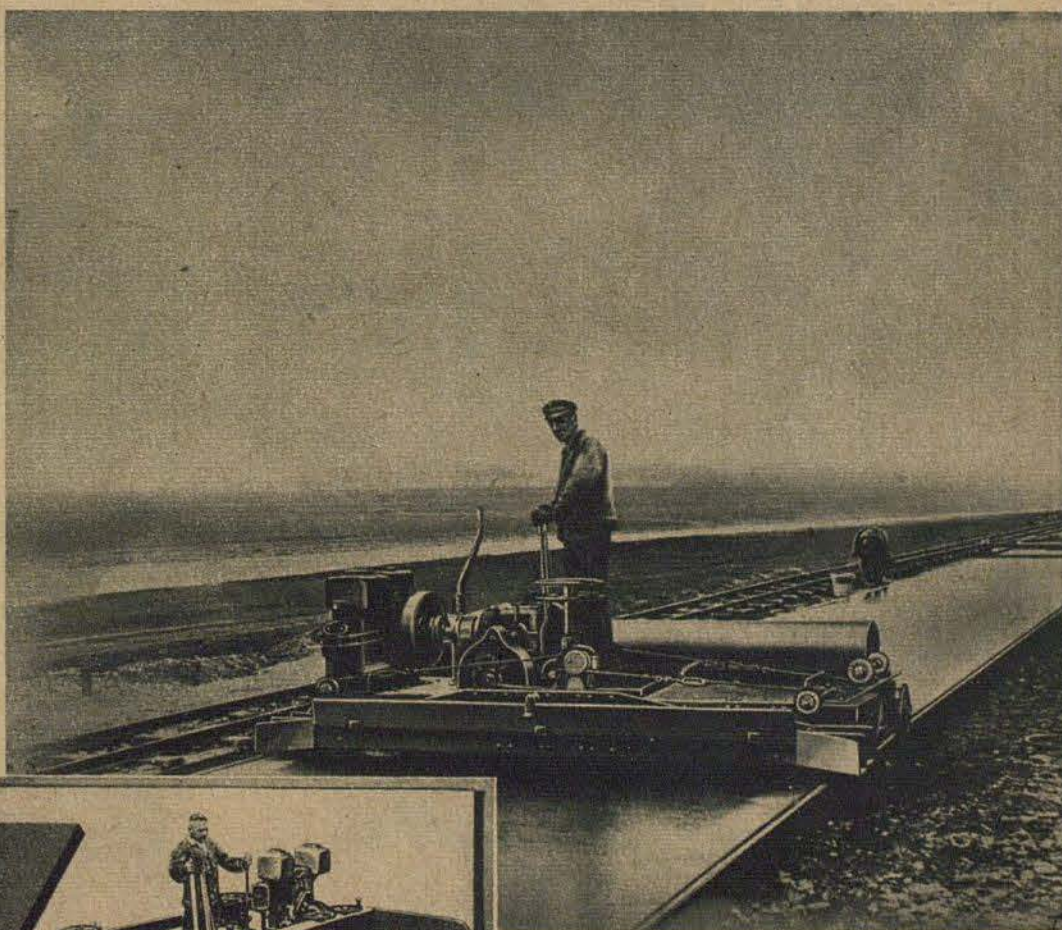


RÉPUTÉE DEPUIS 1889

GÜNTHER WAGNER · HANNOVER · FONDÉ EN 1838

VÖGELE

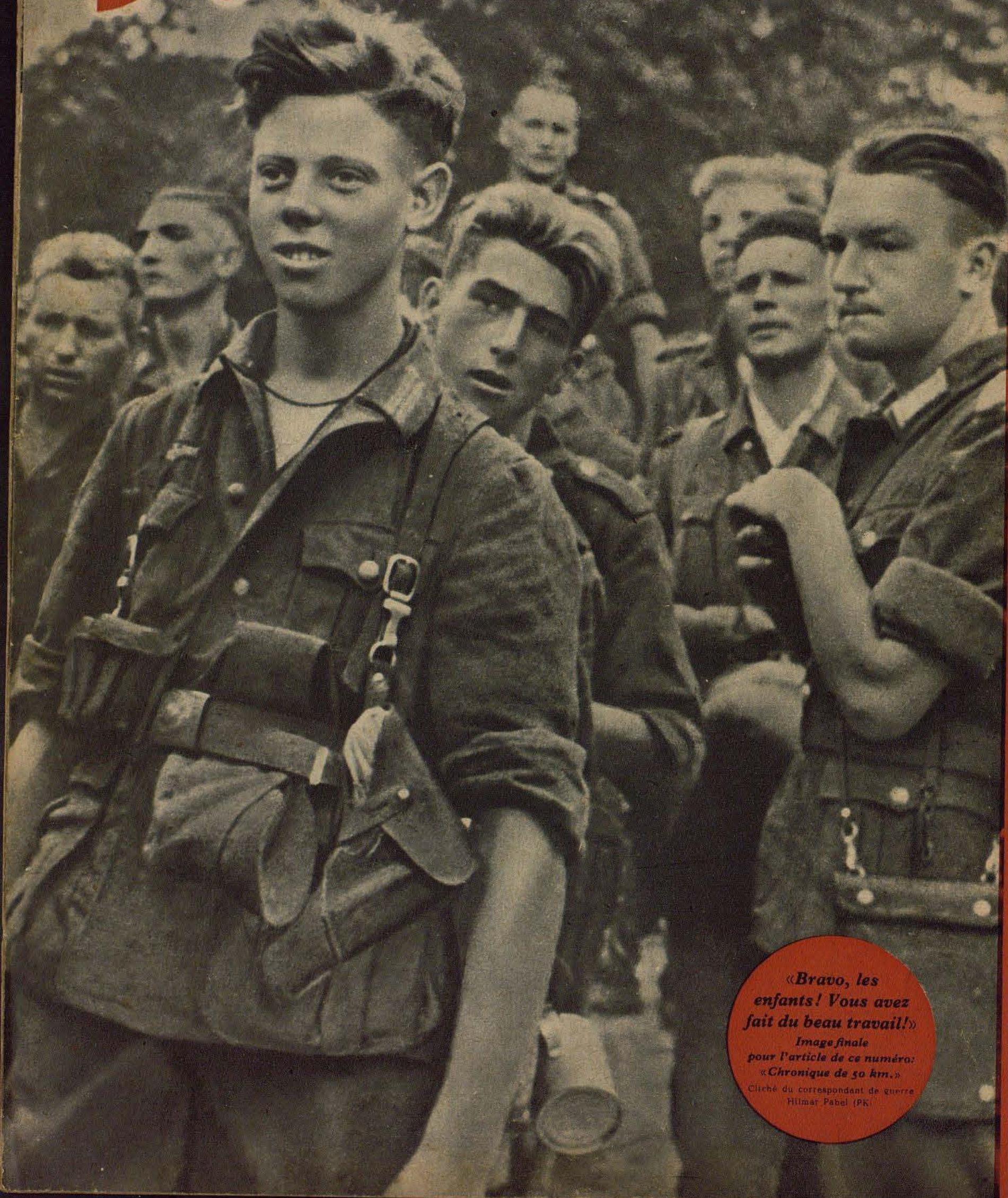
Machines pour construction de rues



JOSEPH VÖGELE
A.G. MANNHEIM

Téléphone: 45241 · Adresse chiffrée: Bahnfabrik

Signal



**«Bravo, les
enfants! Vous avez
fait du beau travail!»**

**Image finale
pour l'article de ce numéro:
«Chronique de 50 km.»**

**Cliché du correspondant de guerre
Hilmar Pabel (PK)**