

F N° 5

1^{er} NUMERO DE MARS 1943

Belgique 3 Fr. / Bohême-Moravie 4 Kr. / Bulgarie 5 leva / Croatie 6 kounas / Danemark 50 øre / Espagne 1,50 pes. / Finlande 4,50 mk. / France 5 Fr. / Grèce 150 drachmes / Hongrie 40 filler / Italie 3 lire / Norvège 50 øre / Pays-Bas 25 cents / Portugal 2 esc. / Roumanie 25 lei / Serbie 6 dinars / Slovénie 50 centimes / Suisse 50 centimes / Slovaquie 3 cour. / Turquie 20 kurus / Styrie méridionale, Marche de l'Est 40 pi.



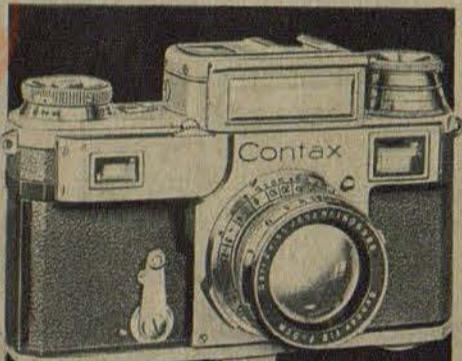
Qu'
est-
ce?



C'est le châssis de commande échangeable de l'enregistreuse CONTINENTAL 800. En modifiant un petit nombre de manettes, la machine se trouve instantanément prête à de nouvelles impressions.

Efficacité remarquable, changements rapides.

WANDERER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT SIEGMAR-SCHÜNAU



Les usines de la S. A. Zeiss Ikon se sont fait une loi d'apporter la plus grande précision dans le domaine de la fabrication des appareils photographiques. Ce souci atteint son plus haut point d'exécution dans le CONTAX, l'appareil 24×36 mm, avec posemètre et télémètre accouplé. Le perfectionnement des appareils Zeiss Ikon est la meilleure garantie d'un fonctionnement parfait et de résultats impeccables.

ZEISS IKON AG. DRESDEN

ZEISS
IKON



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. Nijsen, 14, r. Fraikin, Bruxelles-Schaerbeek.

COPYRIGHT 1943 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN

ET MÊME ROOSEVELT NE PEUT PAS FAIRE DES MIRACLES

Les Etats-Unis d'Amérique sont le pays des chiffres et des superlatifs. L'Américain moyen croit que son industrie d'armement produit non seulement les meilleures armes, mais aussi le plus grand nombre. Et même hors des frontières américaines, la conviction s'est enracinée, après une campagne de suggestion de plusieurs dizaines d'années, que l'Amérique rend possible l'impossible et peut « sortir », à la chaîne, plus de chars, d'avions et de munitions que tous les autres pays en guerre réunis. Quiconque voudra bien ne pas se laisser impressionner par les superlatifs et examiner objectivement les possibilités réelles de la production de guerre américaine ne tardera pas à se convaincre que même aux U. S. A. on ne fait rien bouillir sans eau, comme dit le proverbe allemand.

Pour la plupart des citoyens américains et surtout pour leur président, construire des avions est l'aboutissement des efforts de l'industrie des armements. Or, l'avion est tout simplement le symbole du progrès technique et de la motorisation. Et c'est une illusion de croire que la guerre sera mathématiquement gagnée pour peu qu'on puisse mettre en ligne un beaucoup plus grand nombre d'avions que l'adversaire.

Dans les pays d'Amérique, on croit généralement que les Etats-Unis, — et seuls les Etats-Unis, — sont à même d'obtenir cette supériorité du nombre. Si l'on examine les origines de cette opinion singulière, on s'apercevra qu'elle ne prend pas sa source dans la connaissance approfondie du potentiel industriel américain, mais dans la notion superficielle de son aptitude à « sortir » des quantités énormes d'avions, de postes de radio et de frigidaires. Le profane en a déduit qu'il est aussi facile et aussi rapide de fabriquer des chasseurs ou des bombardiers que des Ford ou des Buick. En fait, c'est une erreur inouïe.

Cette confiance en la capacité américaine pourrait se justifier si les Etats-

Unis n'avaient à produire que des avions et s'ils se trouvaient encore dans la situation de 1941, lorsqu'ils se tenaient pour les ennemis déclarés des puissances de l'Axe et pour l'arsenal aérien des démocraties, sans toutefois participer eux-mêmes à la guerre. Mais, dans l'état actuel des choses, les U. S. A. doivent non seulement fournir des avions à la Grande-Bretagne, à l'Union Soviétique, à la Chine et à d'autres, mais aussi les pourvoir en même temps de chars, de canons, de munitions, de véhicules de toutes sortes et de navires. En outre, ils doivent d'abord utiliser eux-mêmes les armes qu'ils produisent, plongés qu'ils sont désormais dans la guerre jusqu'au cou.

La main-d'œuvre qui, il y a un an, était disponible pour la production du seul matériel de guerre, est maintenant requise par les différents services de l'armée, puisqu'il va sans dire que les Etats-Unis, dans leur passion du record, veulent mettre sur pied la plus colossale armée du monde. D'où un conflit de conceptions: il s'agit de savoir qui doit l'emporter, de l'armée ou de l'industrie générale de guerre et, en outre, quelle arme doit être particuliè-

rement préparée : l'avion, le char ou le bateau?

En aucune façon, les chiffres de la production automobile ou ceux de la livraison des frigidaires ne peuvent donner la mesure de la possibilité de production des avions de guerre. Au début de 1941, il était déjà difficile sinon impossible que les U. S. A. contentassent les espoirs que les autres pays fondaient sur leur industrie aéronautique. Depuis l'entrée en guerre du Japon, les limites de leur capacité de production sont encore plus étroites.

Et le programme fut...!

Comme c'est l'usage aux Etats-Unis, on mit en jeu une propagande intense pour annoncer la décision de concentrer sur la construction d'avions tous les efforts de l'industrie de guerre. Le président Roosevelt lui-même annonça son projet de vaincre les puissances tripartites par la surproduction aéronautique.

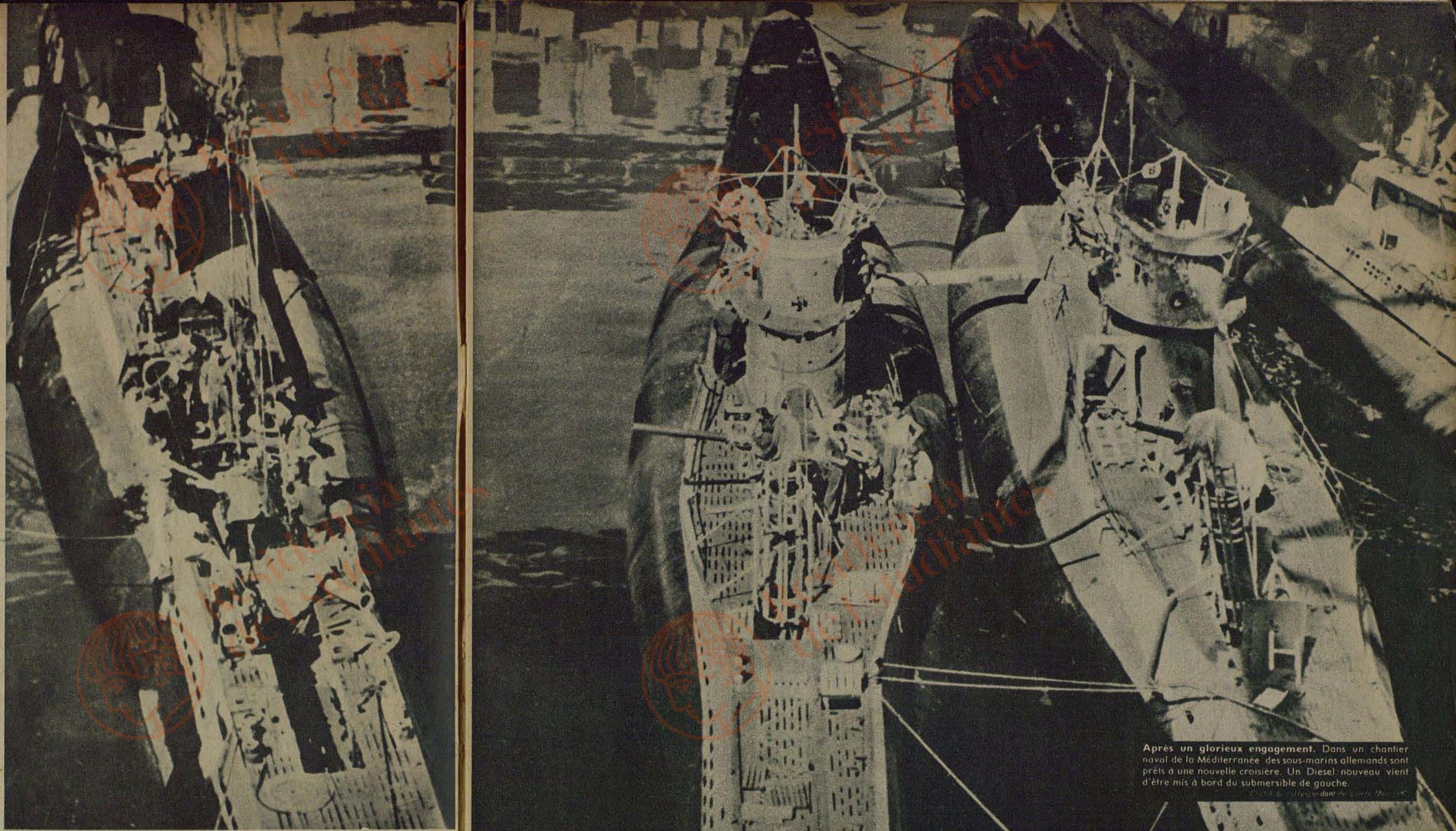
Le plan publié en 1941, détermina la production de 60.000 avions en 1942 et de 120.000 autres en 1943. Alors, le public américain put s'envier de chiffres. Qu'on s'imagine que, lors du déclenchement du conflit en Europe, la

production mensuelle n'atteignait pas encore 1.000 avions. La plupart étaient des appareils légers, avions-école ou avions de sport. L'industrie aéronautique des U. S. A. jouissait de la considération générale; mais elle était relativement insignifiante tant par l'importance des usines que par le nombre des ouvriers.

La fabrication des ustensiles de ménage, par exemple, l'emportait de beaucoup. Il va sans dire que, dans l'espoir de grandes livraisons de guerre, les directeurs des usines d'avions américaines, hommes d'affaires actifs, élargirent leurs entreprises dès le début du conflit européen. Cependant, lorsqu'en décembre 1941, les U. S. A. entrèrent en guerre, leur production mensuelle n'atteignait encore qu'environ 2.400 appareils.

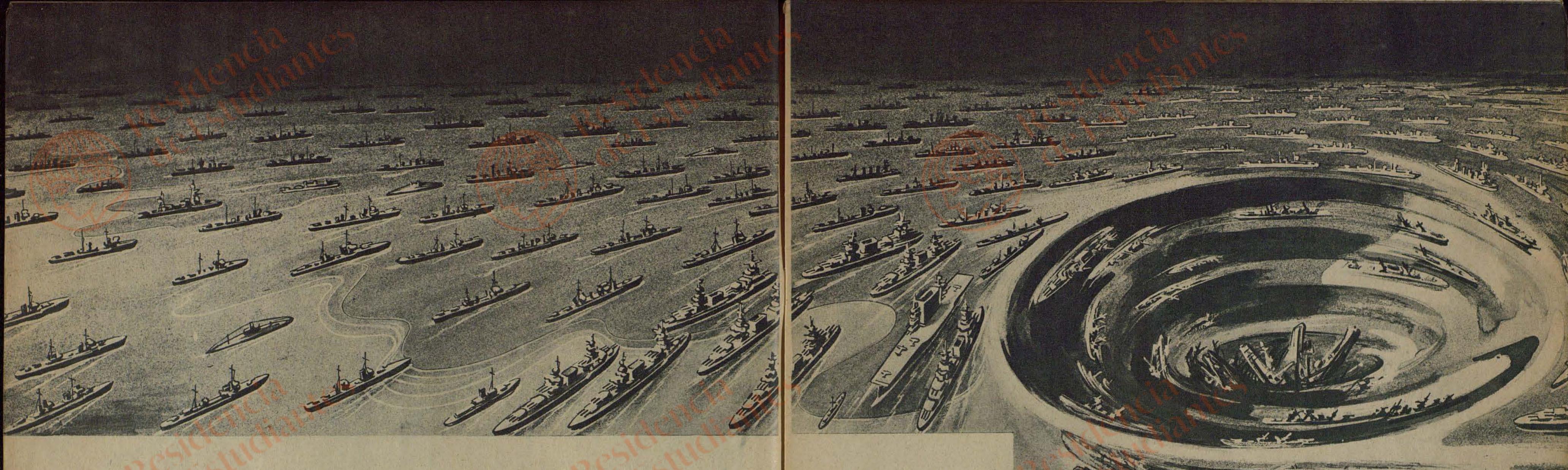
Le grand public ne se souciait guère de la difficulté de la doubler ou de la multiplier d'un jour à l'autre, ni des obstacles auxquels peut se heurter la fabrication à la chaîne. Les experts qui avaient une conception nette de ces problèmes, déclaraient qu'on ne devait pas compter sur la pleine réalisation

Suite page 29



Après un glorieux engagement. Dans un chantier naval de la Méditerranée des sous-marins allemands sont prêts à une nouvelle croisière. Un Diesel nouveau vient d'être mis à bord du submersible de gauche.

Photo: G. G. (G. G. - Getty)



UN COMPTE

Les pertes de la flotte de guerre britannique



QUICONQUE est maître des mers dirige le commerce du monde, dispose des richesses du monde, et devient le maître du monde ». C'est au nom de ce principe que l'Angleterre s'est appliquée à réduire les unes après les autres toutes les grandes puissances maritimes du monde : l'Espagne, le Portugal, la Hollande, la France. Elle s'est emparée en outre des flottes plus faibles, comme ce fut le cas pour la flotte du Danemark « confisquée » par les Anglais en 1807, devant Copenhague. Depuis la victoire de Nelson, en 1805, à Trafalgar, sur les escadres française et espagnole réunies, l'Angleterre a gardé la maîtrise incontestée des mers. La première guerre

Course de vitesse. D'après les aveux mêmes des Anglais, le chiffre des bateaux coulés est double de celui des bâtiments que les chantiers parviennent à construire pour combler les pertes. Le graphique ci-contre indique, en noir, l'état de la flotte britannique au début de la guerre, et, en rouge, les constructions nouvelles. On peut aisément vérifier, par cette sorte de course de vitesse entre le chiffre des bâtiments détruits et celui des bâtiments construits, que la flotte de guerre britannique est fatallement condamnée à décroître d'une manière continue.

Les considérations suivantes ne sont qu'un compte partiel. Il ne sera parlé ici que des bâtiments de ligne, et seulement de ceux dont l'Amirauté n'a pu cacher la perte

mondiale de 1914-1918 n'a pu lui porter de coup décisif. Sauf la Baltique, quelques parties de la mer du Nord et de l'Adriatique, l'Angleterre et ses alliés ont dominé les mers; les sous-marins et les contre-torpilleurs allemands ont causé toutefois maint souci à l'Amirauté. Mais, en 1940, la situation maritime de l'Angleterre s'est trouvée radicalement transformée après la défaite de la France, après la formation du front de l'Atlantique, du cap Nord au golfe de Biscaye, et après l'entrée en guerre de l'Italie. L'activité croissante de la flotte allemande, en coordination avec la Luftwaffe, appuyées sur des bases nouvelles, met l'Angleterre dans une situation très grave. Les pertes de sa flotte de guerre et de sa flotte de commerce vont en augmentant et l'Angleterre se trouve en danger de mort. La troisième année de guerre a valu à son empire un surcroît de menaces : la guerre dans le Pacifique et en Extrême-Orient. Au cours de cette troisième année de guerre, la marine anglaise a connu l'époque la plus terrible de son histoire. Durant la période qui s'étend de septembre 1941 à août 1942, la flotte anglaise, de l'aveu même de l'Amirauté, a perdu environ 30 % de tous

les grands bâtiments de guerre qu'elle possédait au début des hostilités, soit : 3 bâtiments de ligne, 1 monitor, 5 porte-avions, y compris des porteurs auxiliaires, 4 croiseurs lourds et 13 croiseurs légers, en outre 36 contre-torpilleurs et 11 sous-marins. Ainsi donc, outre les pertes énormes subies par les U.S.A., les sacrifices de la marine britannique dans la troisième année de guerre, comprennent 73 bâtiments de guerre de première catégorie et un certain nombre d'unités de second ordre.

Depuis le début des hostilités jusqu'à la fin de 1942, la flotte anglaise, a perdu 466 unités. Nous publions ci-dessous des chiffres, reconnus par l'Amirauté, depuis le début de la guerre jusqu'à la fin janvier 1943. Il importe d'ajouter que les Anglais ont pour habitude de n'admettre qu'une partie de leurs pertes :

Bâtiments de ligne	5
Monitors	1
Porte-avions	5
Croiseurs lourds	5
Croiseurs légers	20
Contre-torpilleurs	98
Sous-marins	47
Bateaux de surveillance, convoyeurs, dragueurs de mines	57
Canonnières fluviales	4
Croiseurs auxiliaires	22
Porte-avions auxiliaires	2
Bâtiments auxiliaires plus petits	200
Total	466

A côté de la flotte allemande et de la Luftwaffe, la flotte et l'aviation de l'Italie et du Japon ont une part importante dans les pertes infligées à la marine de guerre britannique.





83 avions engloutis

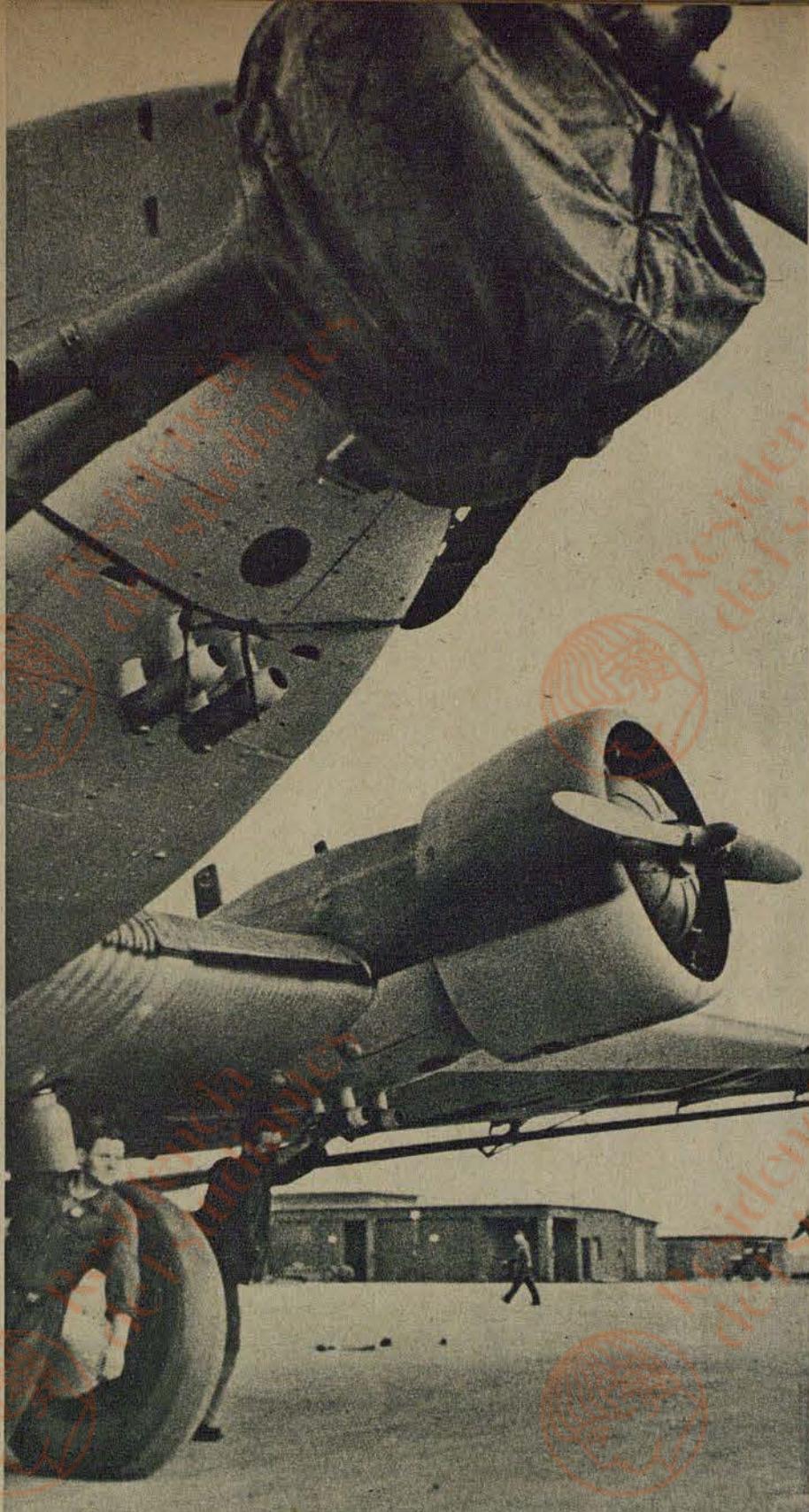
La fin d'un porte-avions américain

↑ Coup double. Dans les parages des îles Salomon, des sous-marins japonais attaquent une escadre américaine. Le porte-avions « Wasp » est bientôt atteint par une torpille (à gauche). L'instant d'après, c'est le tour du destroyer « Porter » (à droite).



Le coup de grâce. Le destroyer coule aussitôt, mais il faudra trois autres torpilles pour venir à bout du « Wasp » dont l'agonie se prolonge une heure et demie. Cette photo fut prise quelques instants après l'explosion de la soute aux munitions, sous l'effet de la dernière torpille. Le « Wasp » était un des plus

modernes porte-avions de la flotte des U.S.A. Il jaugeait 14.700 tonnes et avait été mis en service en 1940. Il avait coûté 20.700.000 dollars. 83 avions et un équipage total de 2.000 hommes étaient à bord. Le « Wasp » était le sixième d'une série de porte-avions perdus par les Américains. Clichés U.S. Navy.



Des années durant, cet appareil à passagers a été au service de la « Lufthansa ». Rapide et sûr, il était le favori des ministres et des industriels, des commerçants et des jeunes couples en voyage de noces à travers l'Europe entière. Puis, un beau jour, la machine roula vers une usine . . .

...et fut équipée militairement. Elle appartient maintenant à la Luftwaffe. Elle est immatriculée ainsi: 1 Z+BD, c'est-à-dire « Berta Dora »

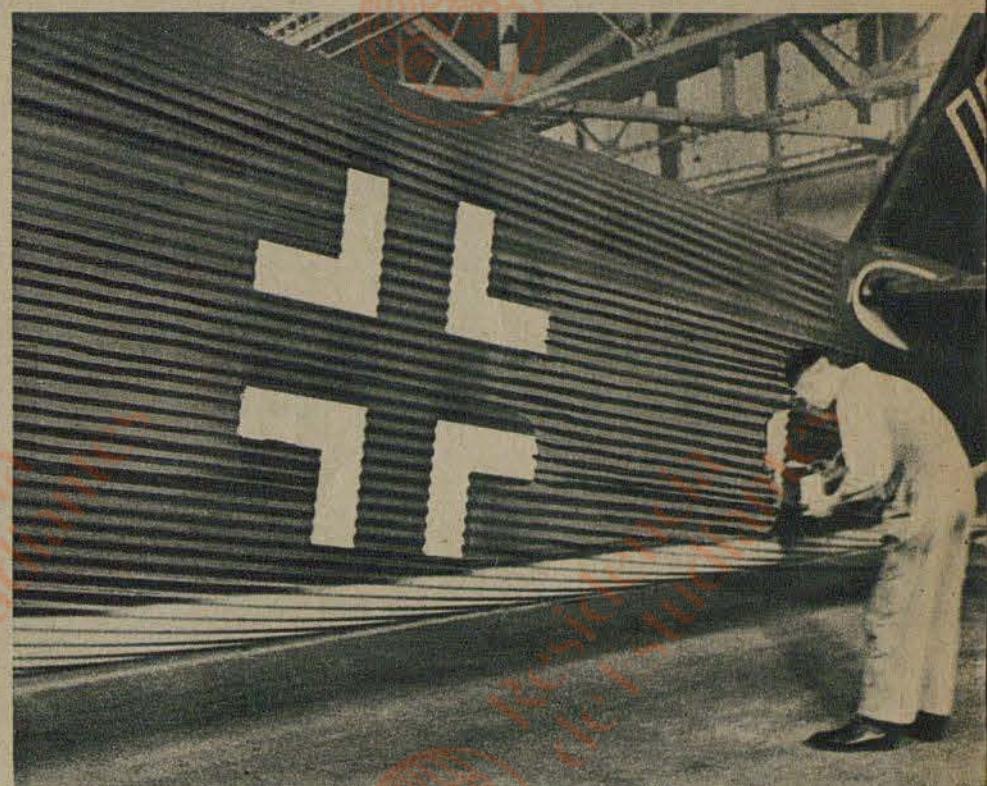


LE CARNET DE BORD

La vie d'un Ju 52, un des milliers de braves transporteurs aériens

Reportage photographique du correspondant de guerre Lysiak (PK)

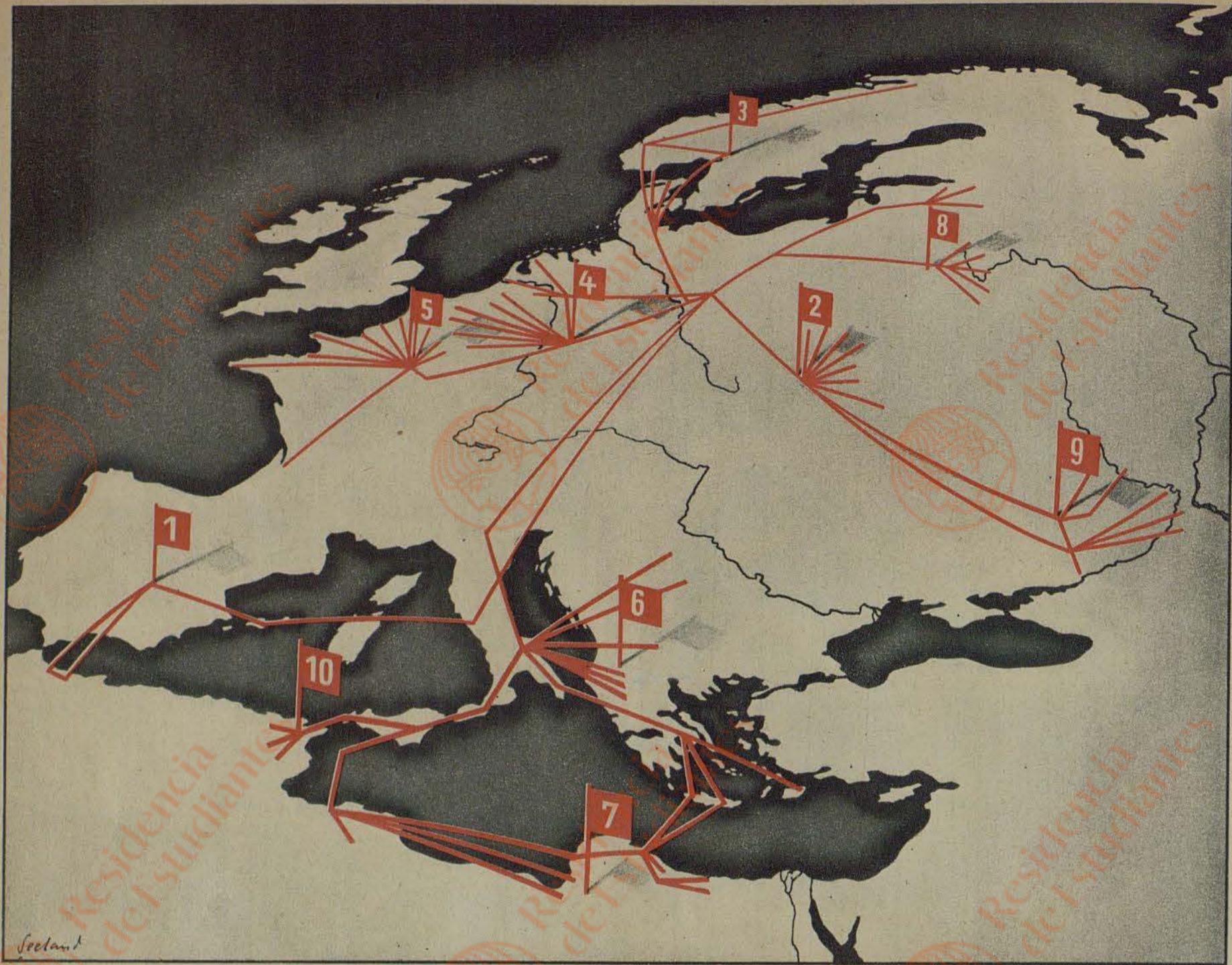
Dans aucune arme, le matériel ne date aussi vite que dans l'aviation. Il subsiste cependant un appareil fameux qui, depuis onze ans, n'a pas été modifié : c'est le Ju 52, la « bonne vieille Ju »



Dans le hall de l'usine, Berta Dora « touche » un uniforme gris et ses lettres caractéristiques. Les sièges rembourrés et les aménagements disparaissent, pour faire place à quelques mitrailleuses.

Le capitaine von G., de la Lufthansa, reçoit en même temps que son appareil son fascicule d'incorporation. La machine demeure confiée à ses mains. L'homme et la machine sont désormais camarades de combat.





...1,2 millions de kilomètres

septembre
Aller et retour de la terre à la lune, et dix fois le tour de la terre, ont précédé l'entrée en guerre de Berta Dora. Cela fait:

La zone d'action de Berta Dora comprend à peu près toute l'Europe et une partie de l'Afrique du Nord. Elle a pris part à presque toutes les campagnes de cette guerre. Sur la carte, des petits drapeaux marquent les étapes successives. Sans qu'on ait une seule fois revu profondément les moteurs ou la cellule, B. D. a volé sous le soleil africain aussi bien que dans l'air glacial de Russie. De + 50 à - 50, subissant une différence de température de 100 degrés Celsius, cet appareil a connu des raids parfois dramatiques sans le moindre « pépin ».



1

Première épreuve

C'est pendant la guerre d'Espagne de 1936 à 1939 que Berta Dora a connu ses premiers engagements, lorsqu'elle fut affrétée par le général Franco. Le pilote était alors engagé volontaire. Ce fut ce transport aérien d'importantes unités combattantes du Maroc en Espagne qui permit à Franco de poursuivre victorieusement la guerre. En peu de temps, les groupes de transporteurs Ju firent passer 13.523 soldats complètement équipés et 270 tonnes de matériel de guerre.

Nos deux pages suivantes en couleurs:

Un Ju 52 en hiver...

Le mécanicien de garde fait le plein d'essence de l'un des appareils de transport les plus fameux qui, camouflé sous une couche de peinture blanche, a accompli cet hiver des milliers de vols pour ravitailler le front. Cliché du correspondant de guerre H. Hubmann (PK).

...et sous le soleil africain

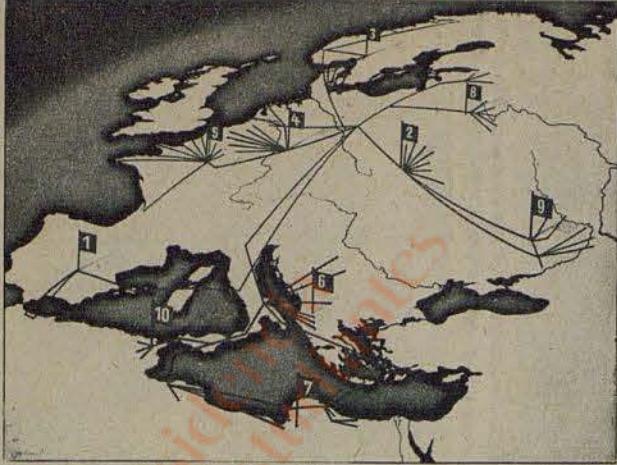
Des troupes allemandes atterrissent sur un aérodrome tunisien. Des voltigeurs sautent de l'appareil qui vient de les transporter.

Clichés des correspondants de guerre Hubmann et Lee (PK)



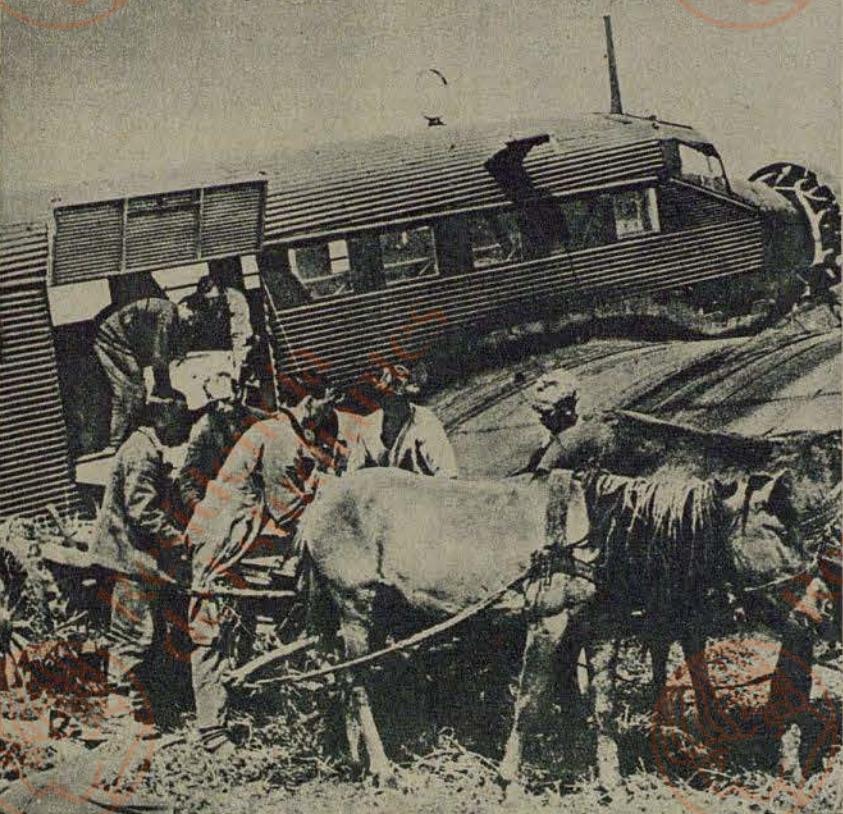


LE CARNET DE BORD D'UN JU 52 (SUITE)



Clichés des correspondants de guerre Lysiak (20 photos), Seegerk, Beissel, Gerlach, Hadel, Dietrich, Horster, Heidrich, Hans Speck

2 Le réseau ferré est détruit. Durant 18 jours, les moteurs des escadres aériennes allemandes grondent dans le ciel polonais. Toutes les voies ferrées ont été détruites. Les éléments avancés de l'armée allemande sont ravitaillés par des transporteurs Ju. L'escadrille des Berta Dora, à elle seule, en un jour, apporte aux forces blindées 45.000 litres de carburant. Au 15e jour de l'engagement, le carnet de bord porte cette note laconique: «Sommes touchés. Atterrissage de fortune en première ligne. Observateur tué. Equipage blessé.»



3 Où est notre base près de Narvik ? Le brouillard, au-dessus des fjords et devant les côtes déchiquetées du rivage norvégien, est brassé par les orages arctiques. Les escadrilles de transport cherchent au dessus du dédale de glaciers et de sommets enneigés la base occupée la veille. Berta Dora porte aux chasseurs du ravitaillement vers Oslo Stavanger, et Narvik. «Deux coups dans la dérive» dit le carnet de bord. Dans l'histoire de l'héroïque campagne de Norvège, figureront les pages écrites par les escadrilles de transport.

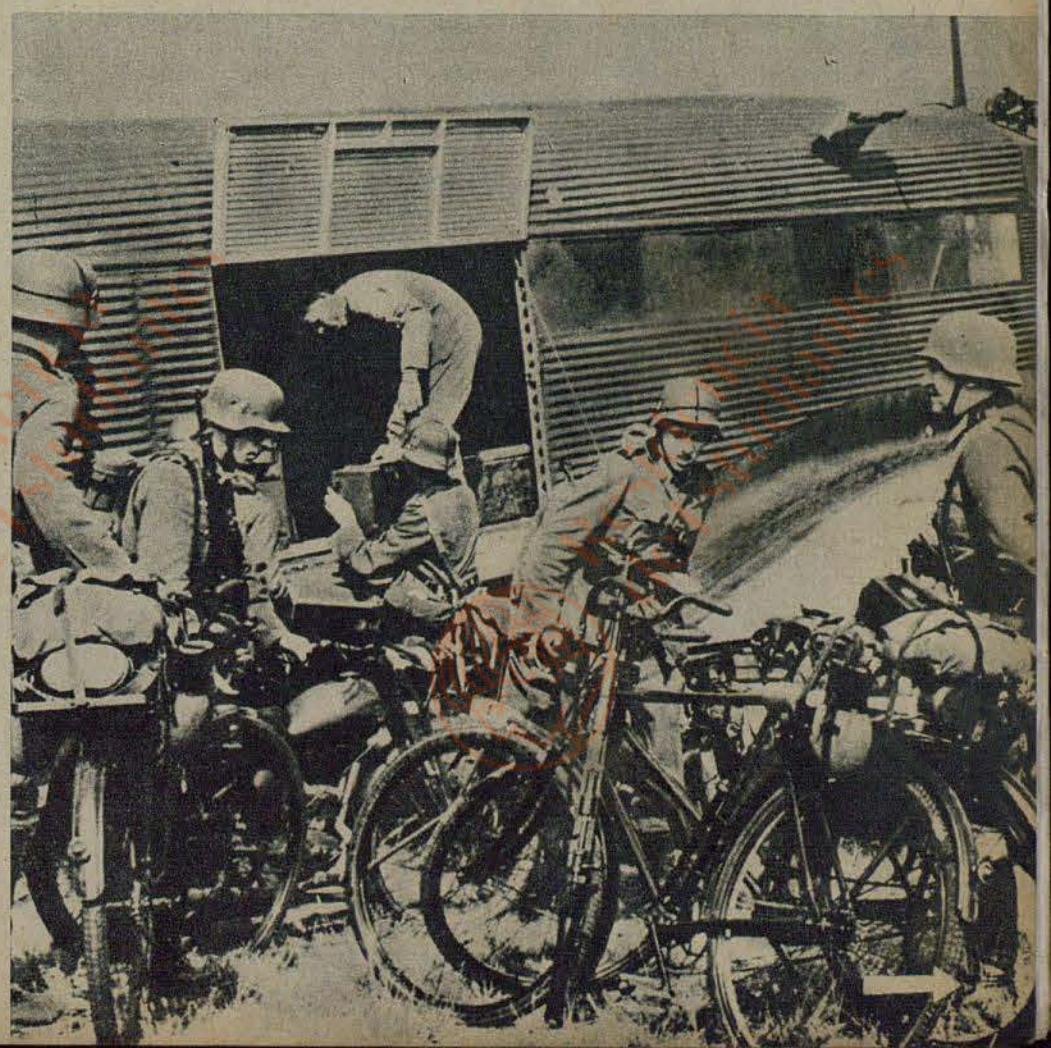


4 L'avance des parachutistes. L'escadrille des Berta Dora doit aller les déposer au delà des lignes d'eau hollandaises, par-dessus Rotterdam, Waalhaven, Delft, La Haye, Leyde et Dordrecht. Ils dégageront les aérodromes. Une deuxième vague de transporteurs atterrit en pleine fusillade. Les groupes d'atterrissement bondissent, mettent leurs canons en batterie et le combat au sol commence. Bien que plusieurs fois touchée par des projectiles, la seule Berta Dora effectue des le premier jour cinq décollages et cinq atterrissages.



5 Transport des blessés vers l'Allemagne. «La bonne vieille Ju», ainsi les soldats l'ont-ils baptisée, a changé d'habit. Blanche comme neige, la croix rouge peinte sur les ailes et le fuselage, elle transporte vers la France médicaments, pansements et brancards, et, vers l'Allemagne, des blessés. Huit grands blessés ou vingt-deux légèrement atteints trouvent place dans sa large carlingue auprès de l'équipage et des infirmiers. En cinq semaines Berta Dora ramène à l'arrière 843 blessés.

6 Les fantassins de l'air attaquent. Il s'agit de conquérir l'isthme de Corinthe. Ce sera un des problèmes essentiels de la campagne de Grèce. Les parachutistes en trouveront la solution. Dans d'étroites prairies et des champs, les escadrilles de «Berta Dora» déposent l'infanterie de l'air qui vient à la rescousse. B.D. est accueillie soudain par un feu de mitrailleuses. Le moteur central est touché. Le carnet de bord ne mentionnera l'incident qu'ainsi: «Départ à deux moteurs».





Dans le hérisson. Dans un secteur du front central les bolcheviks, supérieurs en nombre, attaquent. Les Allemands se décroient souplement et leur opposent des « hérissons » bardés d'armes. Dans les intervalles de ces hérissons, le flot des Soviets se répand.

→
Verrouillage. Les chars, pourvus d'un camouflage hivernal, ont gagné en arrière leur point de rassemblement prévu. Leur mission sera le verrouillage des positions de percée ennemis.



RIPOSTE

Les bolcheviks ont attaqué...

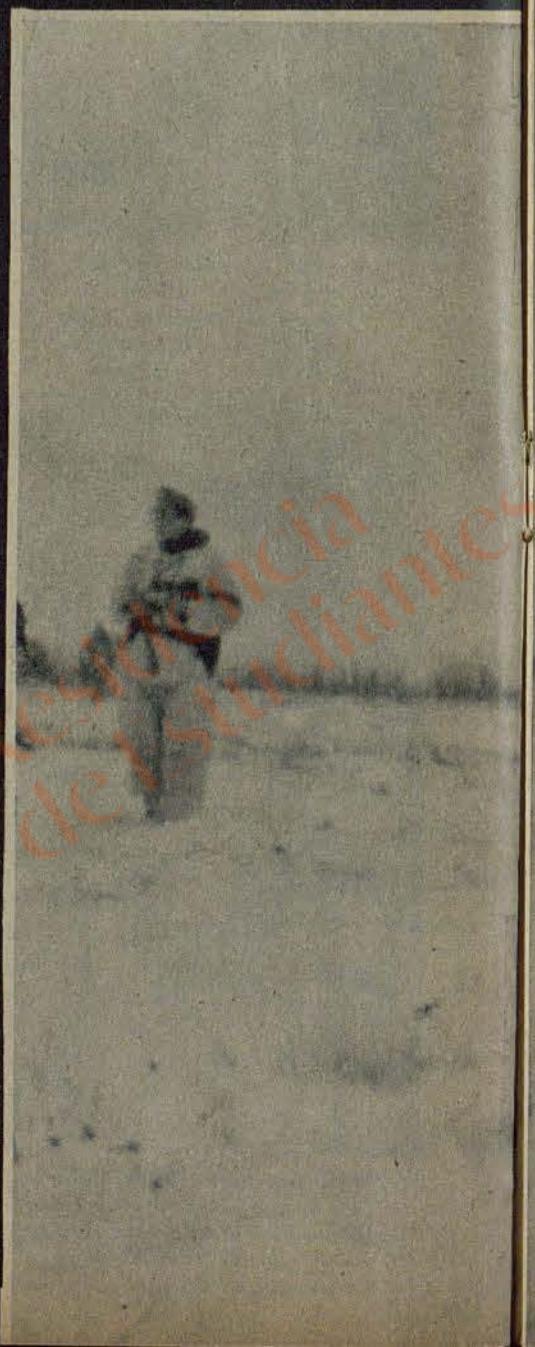


Le général cherche les points faibles. Le Général S., chevalier de la Croix de fer, quitte ses lignes avancées et bientôt parleront, par radio, les ordres de combat.

→
Attaque de flanc. Plus loin, d'autres chars et des grenadiers d'assaut sont prêts. Ils devront, après le verrouillage, entreprendre une attaque de flanc contre les ailes ennemis et les disperser.



Attaque frontale. Les grenadiers, dans leur nouvelle tenue d'hiver, soutenus aux ailes par des fusiliers, sont les premiers en action. Ils attaquent de front toute la ligne adverse. C'est sur leurs épaules que repose la charge principale du combat.





Le verrou. Les chars, qui ont fermé le verrou sur les Soviétiques, ont combattu sur un terrain défavorable et se sont heurtés à une résistance acharnée. De leur propre mouvement, ils modifient le dispositif, s'élancent au nord-est, verrouillent de nouveau et tiennent la place.



L'attaque de flanc. L'attaque des chars et des grenadiers a surpris l'adversaire et a connu un succès dévastateur. Dans la position où les bolcheviks sont encerclés, une poche est profondément creusée.



La contre-attaque. L'assaut des grenadiers a rencontré un adversaire dont le moral est atteint par l'encerclement et l'attaque de flanc. Il ne reste plus qu'à briser son ultime résistance. Après de furieux corps à corps, les grenadiers ont emporté maison après maison, et on emmène les prisonniers.



«Objectif atteint, réoccupons notre ancien fortin», téléphone un capitaine au régiment pour rendre compte de la reprise de son ancienne position.

... La situation est rétablie

Le calme après l'attaque. Un homme de liaison de la division rencontre des paysans qui avaient fui devant les bolcheviks et qui, maintenant, rentrent chez eux.



¡VISTA, SUERTE Y AL TORO!

«Attention, bonne chance, et au taureau!» s'écrie au combat le soldat espagnol pour exorciser le danger.

Quelques photographies des volontaires espagnols de la Division bleue pendant la campagne d'hiver contre le bolchevisme.

Dans un fortin pris d'assaut, les hommes de la «Compañia de teléfonos» ont installé leur matériel.



Après une reconnaissance en skis. Un fusilier d'une compagnie espagnole de skieurs.

Clichés
des correspondants de guerre Schröter-Ost (2) Freckmann (1) (PK)

↓ Le commandant d'une unité espagnole commente les ordres d'attaque.





Le général Muñoz Grande

commandant en chef de la Division bleue, chevalier de la Croix de fer, à qui le Führer vient de conférer les feuilles de chêne en récompense de son hérosme personnel et en témoignage du courage dont les volontaires espagnols ont fait preuve

Tableau du professeur Hanzl

Poursuite dans les steppes de l'est

Chasseurs motocyclistes derrière Stukas

Notre correspondant de guerre Hanns Hubmann (PK) présente ici deux photographies caractéristiques de l'aspect des combats dans les immenses espaces du front de l'est

DÉPUIS des semaines, toujours la même tactique, note sur son carnet de route notre correspondant. L'avant-garde de notre division poursuit les Soviets, les atteint sur une ligne de chemin de fer, ou au bord d'un ruisseau, partout où ils établissent une nouvelle ligne de résistance, et les rejette plus loin encore. Le gros de la division ne se soucie que des prisonniers et des unités, coupées des divisions adverses, qui tombent entre ses mains.

L'avant-garde, pointe de notre division, est constituée alternativement par des unités blindées, par deux bataillons de voltigeurs motorisés ou par un bataillon de chasseurs motocyclistes.

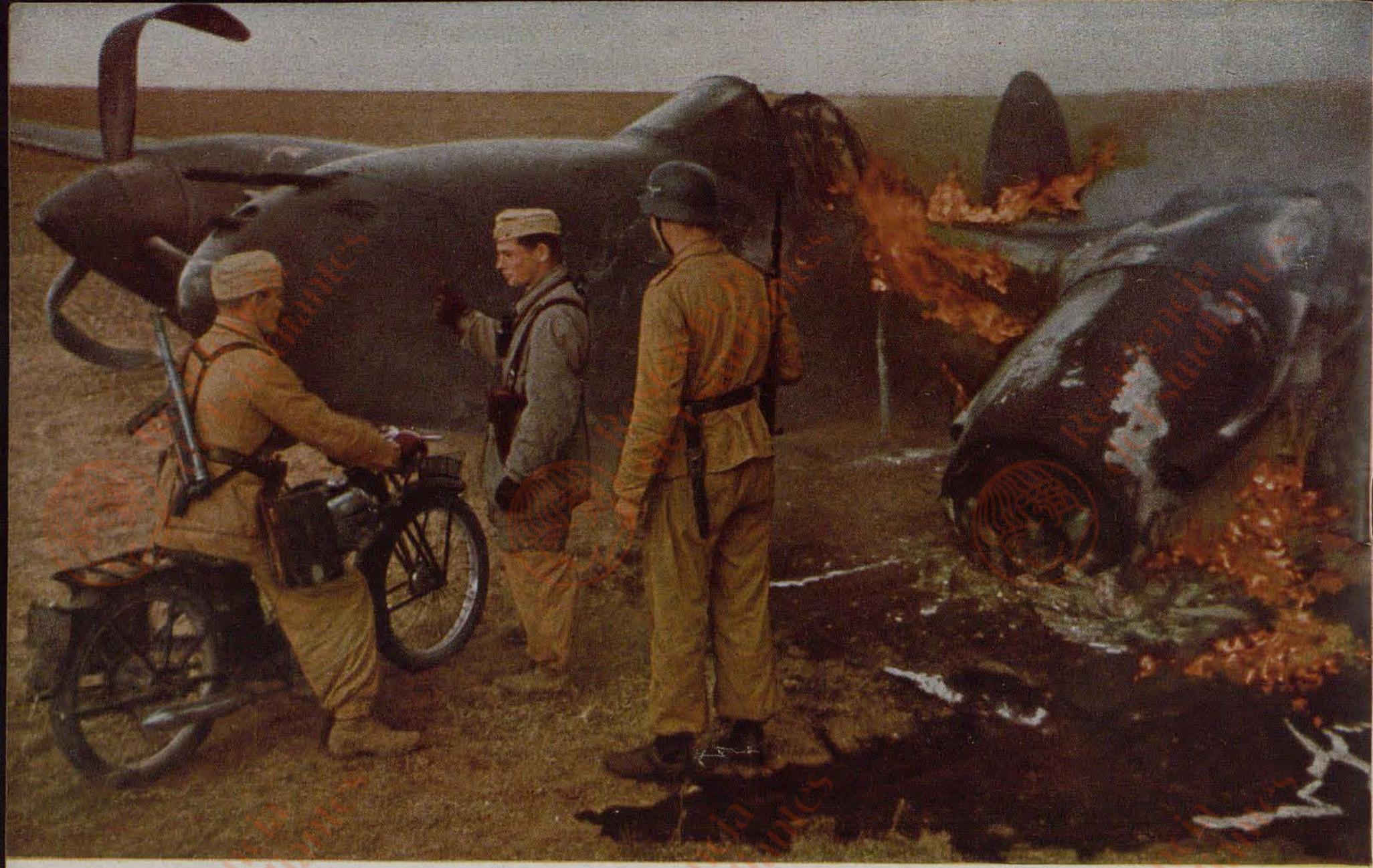
On fait le plein d'essence, le combustible ayant été amené la veille au soir par des avions de transport. Et, dans la grisaille matinale, la chasse recommence, sauvage. Au cours de la nuit, les bolcheviks avaient rompu le contact, laissant derrière eux leurs traînards, bientôt faits prisonniers.

Notre avion de reconnaissance, volant en rase-mottes, nous lance un message: « L'ennemi vient d'établir ses nouvelles positions de défense au kilomètre 30 de la voie ferrée. » Nous savons ce que cela signifie: le commandement a déjà décidé d'engager les Stukas sur ces positions. L'attente est brève. Bientôt une patrouille de Ju 87 nous survole et pique vers la voie ferrée. Leurs premières bombes lourdes explosent.

L'artillerie et le bataillon motocycliste s'avancent à portée de tir et ouvrent le feu. Mais les Soviets sont tenaces. Au moment où ils pénètrent dans le gros village le long de la voie (**photo du haut**), nos chasseurs motocyclistes sont fort mal reçus. Ils descendent de leurs motos, qu'ils laissent, camouflées, hors de portée des mitrailleuses soviétiques, et s'élancent en groupes séparés (**photo du bas**), les uns de front, les autres latéralement, pour contourner l'ennemi, vers le village qui sera enlevé après une courte échauffourée.

Le bataillon motocycliste se regroupe derrière la ligne de chemin de fer, auprès des motos qui, entre temps, ont été amenées là. La cuisine roulante, elle aussi, est arrivée. Un court repos. Et puis on repartira dans la steppe infinie, jusqu'au nouveau message de notre avion de reconnaissance: « A la côte 212, devant le village X..., des formations ennemis, fortées d'un régiment, appuyées de chars... »





Un avion-destroyer américain « Boston », dans un hurlement de flammes et de moteurs, vient de s'écraser au sol

AMÉRICAINS EN TUNISIE

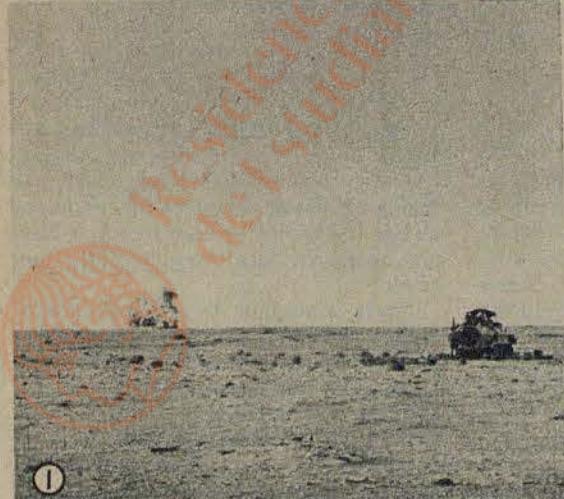
On rassemble des prisonniers américains après un combat Clichés du correspondant de guerre Dr Feitl (PK)



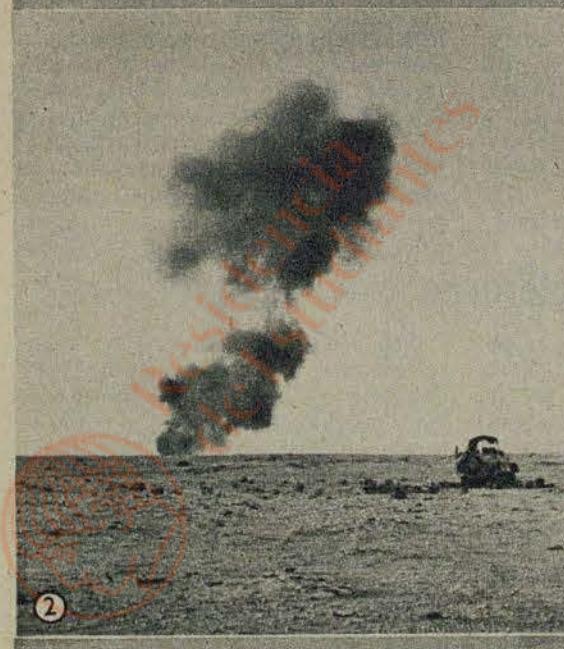
Son premier vol en Afrique

L'aventure d'un pilote américain

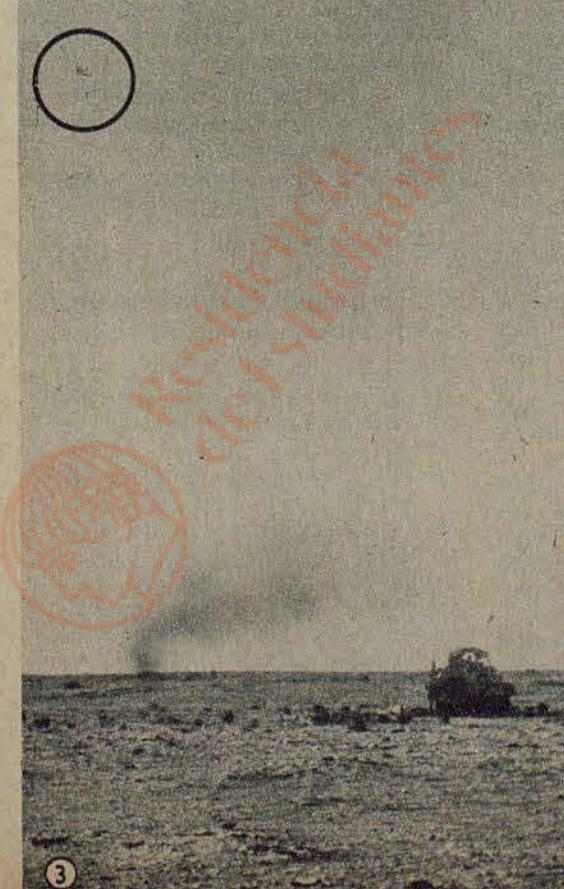
Clichés des correspondants de guerre Friedrich, Wagner (PK)



Un correspondant de guerre allemand en Afrique photographie la chute d'un bombardier américain qui vient de s'écraser sur le sol. On voit d'abord s'élever un nuage de poussière puis...



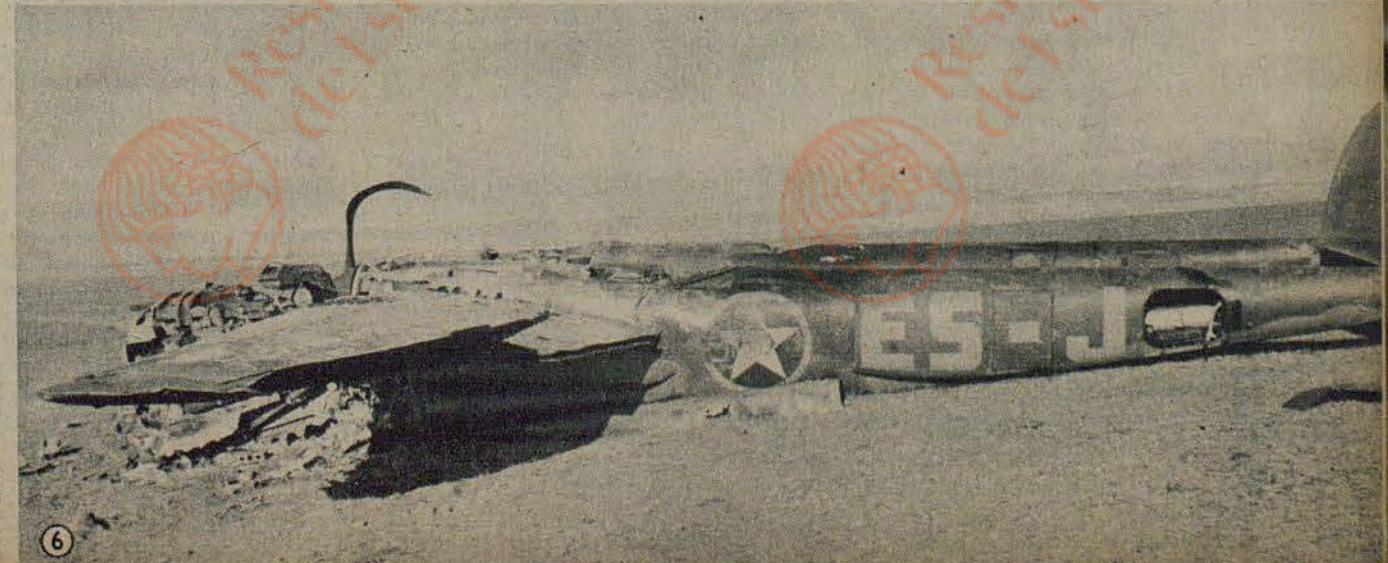
...la fumée noire de l'explosion monte toute droite, et (photo ci-dessous) se dissipe peu à peu. Mais, dans le ciel, un autre correspondant de guerre a repéré le pilote américain suspendu à son parachute.



L'aviateur descendu s'approche, les mains levées, tenant derrière lui son parachute. Les épreuves et les émotions, le sentiment de la vie maintenant sauve l'ont rendu loquace. Il raconte: 24 ans, natif de Philadelphie, volontaire pour l'Afrique. La traversée a été très pénible. Son bateau a dû faire de grands détours, finalement, obligé de longer de très près la côte d'Afrique, toujours menacé par les sous-marins. L'homme, à peine jeté dans la bataille, à son premier vol a été descendu...



Peu de temps après, l'Américain rencontre son vainqueur, un adjudant, chevalier de la Croix de fer. Le début du combat s'est déroulé à 6.000 mètres. L'Américain avoue qu'il a été très surpris, se croyant en sûreté au milieu d'un groupe important de bombardiers, d'être subitement attaqué par un avion allemand. Il a eu recours aux manœuvres classiques pour se tirer d'affaire et se débarrasser de l'adversaire; mais celui-ci l'a forcé à descendre jusqu'à 1.000 mètres et a mitraillé sa carlingue. Il ne lui restait d'autre issue que de sauter au plus vite... L'Américain paraît manifestement heureux de s'en être tiré avec un ail poché. Son appareil (photo ci-dessous) est démolie.



LA PARABOLE DE LA BOULE DE NEIGE...

Emmanuel
Moravec

La situation de la Bohême et de la Moravie dans le passé et dans la guerre actuelle.

Le colonel Emmanuel Moravec, de l'ancien état-major tchécoslovaque, fait, depuis des années, autorité comme écrivain militaire. Après l'établissement du Protectorat de Bohême-Moravie, le colonel Moravec parut en public, combattant au premier rang, par la parole et par l'écrit, pour la conception du nouveau Reich. En janvier 1942, il fut appelé dans le gouvernement du Protectorat comme ministre de l'Education Nationale et directeur des ser-

vices culturels. Quand, plus tard, un nouveau ministère remplaça ses services, E. Moravec fut nommé ministre. Le président Hacha lui confia la direction de l'éducation de la jeunesse tchèque. Par ses œuvres littéraires et ses conférences à la radio, par son œuvre de réformateur des écoles tchèques et son action comme directeur de la propagande, Moravec a bien mérité de l'unification spirituelle de la Bohême-Moravie avec le Reich.

I. De Rome aux Habsbourg

Le centre de l'ancien empire romain était la Méditerranée, principale voie de communication entre les différentes régions de l'empire. Un tiers seulement des pays, sous la domination romaine, se trouvait en Europe; la plus grande partie était en Afrique et en Asie. C'est en raison de sa puissance maritime que l'empire romain se servit de cette autre grande voie de communication de l'Europe ancienne, le Rhin et le Danube, pour constituer ses frontières au nord et à l'est de l'Europe.

Ce fut là, d'ailleurs, une faute. Plusieurs empereurs romains la reconnaissent. Soldats, ils avaient la même notion que, plus tard, fit sienne Napoléon, disant qu'on ne pouvait défendre un fleuve avec succès avant d'avoir installé une solide tête de pont sur la rive opposée. Mais les rives opposées du Rhin et du Danube étaient le domaine des belliqueuses tribus germaniques. Et la forteresse principale que la nature elle-même a opposée à toutes les attaques des Romains, vers le nord, contre les territoires des Germains, fut la forêt hercynienne.

On peut considérer le bassin bohémien, enfermant le cours supérieur de l'Elbe et de ses affluents, comme la citadelle de cette forteresse naturelle des Germains contre les Romains. Cette ligne de partage des eaux se trouve au bord méridional du bassin bohémien, près du Danube. Les Germains tenaient ainsi le chemin le plus court à travers la province romaine, la Norique, vers la mer Adriatique. (Croq. 1.)

La conception stratégique de Charlemagne

Après la chute de l'empire romain, au Ve siècle, sous leurs assauts, les tribus germaniques commencèrent leur émigration vers le sud et le sud-ouest, abandonnant une partie des régions entre la Vistule, l'Elbe et le Danube et, également, le bassin bohémien. Les tribus « slaves » (*), poussées par les Mongols, venant de l'est, passèrent, à leur tour, par ces régions relativement peu peuplées de l'Europe centrale.

Au VII^e siècle, ces tribus « slaves » pénétrèrent dans le bassin bohémien. Unifiées plus tard par la famille des Primitiades, elles prirent le nom de Tchèques. Étant le peuple « slave » le plus avancé dans le sud-ouest de l'Europe, ils devinrent les voisins les plus proches de l'empire germanique qui venait de se former et avait entrepris la protection et la propagation du christianisme catholique (Croquis 2.).

Une ancienne notion sociologique

(*) Selon les données de la science, le mot « Slave » désigne un rameau de la famille indo-européenne du point de vue linguistique, mais non de celui de la race ou de l'ethnographie. Pour cette raison, le mot « slave » sera, dans cet article, toujours mis entre guillemets, quand il désignera un peuple ou une tribu.

veut que les peuples et les Etats trop vieux périssent quand ils adoptent des idées nouvelles. Les peuples jeunes, au contraire, gagnent, à de telles idées, une grande puissance créatrice. Le christianisme, qui avait miné l'empire romain, procura aux peuples germaniques les notions fondamentales pour la création du premier Etat européen continental. Ce fut le Saint Empire romain-germanique, bâti par Charlemagne au commencement du IX^e siècle dans l'Europe occidentale et centrale.

A l'est de l'empire de Charlemagne s'étendait le domaine des « Slaves » et des Mongols. Charlemagne conservait l'ancienne frontière romaine contre les Mongols dans la plaine basse hongroise, formée par le cours moyen du Danube. Il fixait, contre les « Slaves », une nouvelle frontière à l'empire, longeant l'Elbe, à 400 km. à l'est de l'ancienne frontière romaine du Rhin.

Bien qu'il n'ait pu se servir de cartes exactes, Charlemagne savait parfaitement que son empire ne pourrait résister aux peuples toujours portés vers l'ouest que s'il possédait la citadelle de la forêt hercynienne formée par le bassin bohémien ainsi que la porte morave, — partie de la route conduisant des pays baltes à la steppe mongole le long du Danube.

Dans les régions du bassin bohémien et de la porte morave habitaient des tribus tchèques qui, dirigées prudemment par les Primitiades, doués d'une grande prévoyance, s'allierent à l'empire contre les Mongols et furent les premiers « Slaves » à embrasser le christianisme. Au début du IX^e siècle, la Bohême et la Moravie devinrent des parties autonomes du Saint Empire romain-germanique. Le roi de Bohême était un des sept électeurs qui élisaient l'empereur germanique.

Les deux fronts : un problème ancien

Au temps de Charlemagne, le centre politique de l'empire allemand était aux bords du Rhin. Plus tard, quand les frontières de l'empire furent portées vers l'est jusqu'à l'Oder et en Prusse jusqu'à Memel, Prague, capitale du royaume de Bohême, devint la capitale de l'empire et la résidence de l'empereur. Dans cette ville, située au milieu du bassin bohémien, la première universalité de l'empire allemand fut fondée. (Croquis 3.)

La dynastie des Habsbourg qui, après celle des Luxembourg, fut l'héritière de la couronne royale de Bohême, régnait par son chef, l'empereur allemand, non seulement en Allemagne, mais aussi en Espagne et en Italie. A l'ouest, son adversaire était la France; à l'est, la Pologne et l'empire ottoman qui présentait, pour l'Europe, le même danger que les Mongols et les bolcheviks. A cette époque, le siège de l'intrigue anti-européenne se trouvait à

Paris, où l'on s'alliait même aux Turcs contre l'empire allemand.

Quand, au début du XVI^e siècle, les Turcs s'avancèrent jusqu'à Vienne et à Gratz, le bassin bohémien forma, dans ces longs combats, la base stratégique vers le sud-est. Et, un siècle plus tard, également, vers le nord-est, quand, lors de la guerre de Trente Ans, l'empereur allemand dut lutter contre les protestants, aidés par les Français et les Suédois.

Le rôle du bassin bohémien, au début du XIX^e siècle, était encore plus important. Il est remarquable que, dans ses campagnes vers l'est, Napoléon ne l'ait jamais traversé. Une fois seulement, en 1805, il pénétra par la porte morave, venant du sud-ouest, pour gagner à Austerlitz la bataille des Trois empereurs. Et le coup décisif qui le frappa, en 1813, fut également préparé dans le bassin bohémien. C'est là que se rassembla l'armée de Schwarzenberg qui faillit couper la retraite de Napoléon après la bataille de Leipzig. (Croquis 4.)

Autre fait également intéressant :

II. L'Angleterre intervient.

Les Anglais avaient réussi à détruire les flottes de tous les Etats européens. Enfin, avec l'aide de la Prusse, ils avaient écarté Napoléon. Alors, il devint évident qu'après 1500 ans d'indépendance l'Europe était tombée sous l'esclavage mercantile et politique d'une nouvelle puissance maritime dont la politique coloniale brutale d'exploiteur ressemblait à celle de l'ancienne Carthage sémitique.

Un siècle après Napoléon, l'Angleterre reconnut que la Triple-Alliance entre l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, dirigée de Berlin, gagnait en supériorité sur la France et la Russie affaiblie par des troubles intérieurs. On résolut de se battre. La Grande Guerre se termina par le traité de Versailles qui devait renouveler la suprématie de la Grande-Bretagne en Europe. En Angleterre, on se souvint alors fort bien des paroles de Bismarck, disant que le maître de la Bohême était aussi celui de l'Europe.

Le bassin bohémien avait une autre importance pour l'Angleterre : la plus grande partie de l'industrie de la vieille monarchie des Habsbourg s'y trouvait concentrée. Il était nécessaire de placer cette industrie sous le contrôle anglo-français. On créa alors, à Versailles, un Etat artificiel, la république tchècoslovaque, qui devint un vassal obéissant de l'Angleterre et de la France.

On plaça à la tête de ce nouvel Etat des hommes absolument soumis aux démocraties occidentales et qui nourrissaient de l'animosité contre le Reich allemand. Pour la première fois, depuis Charlemagne, le bassin bohémien faisait partie d'une union de puissances évidemment opposées au Reich. Environ 120 millions d'hommes, dans la partie orientale de l'Europe centrale, étaient, depuis 1918, des vassaux de l'Angleterre et de la France.

l'antagonisme entre la Prusse et l'Autriche pour la suprématie en Allemagne fut résolu quand, en 1866, les troupes prussiennes battirent les Autrichiens à Sadowa et occupèrent le bassin bohémien ainsi que la porte morave.

Après la solution de la question allemande, à la fin du XIX^e siècle, l'empire autrichien fit de la Bohême et de la Moravie une base stratégique contre les Etats des Balkans et contre la Russie. L'industrie autrichienne y fut fondée par l'initiative et l'activité des Allemands et des Tchèques. Les mille ans d'union de la Bohême et de la Moravie à l'empire allemand favorisèrent un vigoureux croisement de sang tchèque et de sang allemand.

La langue slave subsistait encore, mais l'esprit et le caractère des Tchèques étaient devenus plus durs, plus tenaces, plus créateurs et plus actifs. Etroitement unis aux Allemands par la civilisation aussi bien que par le sang, les Tchèques s'étaient éloignés des autres « Slaves » qui avaient subi d'autres croisements de sang.

Dans cette partie orientale de l'Europe centrale, soumise à l'influence de l'Angleterre, l'industrie des armements était insignifiante. Tandis que l'Allemagne produisait, en 1937, 36 millions de tonnes de fer et d'acier, l'Europe orientale anglo-française, avec une population deux fois plus forte que celle de l'Allemagne, en produisait moins de 9 millions. De cette production, 4 millions de tonnes de fer et d'acier venaient de la république tchècoslovaque et 1 million de la république autrichienne.

Les Allemands appelaient la Tchécoslovaquie l'arsenal anglo-français de l'Europe centrale. La Pologne, deux fois plus peuplée que la Tchécoslovaquie et d'une superficie double, ne produisait que 2 millions de tonnes de fer et d'acier par an, c'est-à-dire la moitié.

Ces chiffres prouvent la grande importance stratégique de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche pour l'hégémonie anglo-française en Europe centrale.

L'épine dorsale de la colonie anglo-française en Europe centrale

En dehors de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche, l'Europe orientale anglo-française comprenait dix Etats (Pologne, Estonie, Lettonie, Lituanie, Roumanie, Hongrie, Yougoslavie, Bulgarie, Grèce et Albanie), tous pays agricoles. En 1929, ces dix Etats produisaient 36 kilos de fer et d'acier par tête d'habitant, contre 250 kilos en Allemagne. A cette époque, l'U.R.S.S. était également un pays agricole. Elle produisait 30 kilos de fer et d'acier par tête d'habitant.

De 1929 à 1937, la production de fer et d'acier fut augmentée, en Allemagne, de 20 %; en Tchécoslovaquie, de 10%; dans les onze autres Etats de

l'Europe orientale anglo-française de 5% et dans l'U.R.S.S., de 270%. En France, elle avait diminué de près de 20%.

La politique suivait la même évolution. La France n'était plus en mesure de soutenir l'économie de ses colonies européennes.

Lorsque, en 1933, Hitler accéda au pouvoir, la France repoussa la main qu'il lui tendait pour préserver la paix. En 1935, elle conclut une alliance avec la Russie soviétique. Du point de vue politique, cela signifiait qu'à ce moment les 120 millions d'habitants des zones d'influence anglo-françaises dans la partie orientale de l'Europe centrale devenaient les avant-gardes de l'Etat soviétique. En premier lieu, la Tchécoslovaquie, avec l'agrément de l'Angleterre, et en même temps que la France, contracta une alliance avec l'U.R.S.S. en 1935. (Croquis 5.)

Le « porte-avions » des Soviets devient allemand

En ce temps-là l'Angleterre et la France regardaient orgueilleusement l'Allemagne nationale-socialiste. L'empire anglais comptait plus de 500 millions d'habitants, l'empire français à peu près 120 millions, les zones d'influence anglo-françaises dans la partie orientale de l'Europe centrale, — nous l'avons déjà dit, — également 120 millions, et la Russie soviétique, 180 millions. A ce nombre énorme d'adversaires qui l'encerclaient, l'Allemagne ne pouvait opposer que 65 millions d'habitants et une armée dont on venait de commencer la reconstitution. A l'intérieur, elle luttait contre une grande pénurie, provoquée artificiellement par des mesures économiques prises par l'ennemi.

Quels étaient les chances pour Hitler d'obtenir une victoire ?

Mais l'Angleterre méconnut les forces de l'Allemagne nationale-socialiste. Quand Adolf Hitler commença l'unification du peuple allemand, on joua, préalablement, quelques vieilles cartes à toute épreuve. D'après les calculs des Anglais, l'Allemagne ne serait capable d'entreprendre une grande guerre qu'en 1942. Jusque-là, l'Angleterre pouvait achever son programme d'armement, et l'U.R.S.S., ainsi que la France, compléter leurs armées. L'aristocratie anglaise voulait bien soutenir l'Allemagne contre la Russie, mais à la condition de préserver son influence en Europe. Le bloc franco-soviétique, beaucoup trop fort, était dangereux pour elle, surtout en considération de sa position aux Indes et en Chine.

Ce que l'Angleterre et la France croyaient impossible, devint une réalité : Adolf Hitler et Benito Mussolini se mirent d'accord sur l'ordre à instaurer dans la nouvelle Europe. En 1938, l'Autriche fut rattachée au Reich. Pour celle-ci, c'était un gain

d'environ 7 millions d'habitants et d'un million de tonnes de fer et d'acier par an. Du point de vue stratégique, l'Anschluss était bien plus avantageux encore. Décelant le danger menaçant à l'est, Adolf Hitler suivit les traces de Charlemagne qui, en 796, s'avança le long du Danube et de la Drave et fonda la « marche des Avares ». Ainsi, Charlemagne encerclait, par le sud, le bassin bohémien dans lequel il pénétrait, en 805, pour obliger les Tchèques et leurs princes à lui obéir et à s'allier à lui.

Le Reich Grand-Allemand d'Adolf Hitler avait également besoin d'une forte frontière face à l'est démocratique et bolcheviste. D'un point de vue stratégique, la Tchécoslovaquie, avec sa puissante industrie et sa politique entièrement soumise à l'Angleterre, était d'une importance primordiale. Elle comptait 15 1/2 millions d'habitants, dont d'ailleurs la moitié seulement étaient des Tchèques ; un quart étaient des Allemands, tandis que le dernier quart se composait de Slovaques, de Magyars, de Ruthènes et de Polonais. Eu égard à sa politique intérieure, ce vassal de l'Angleterre était très faible. Ses Allemands voulaient se rattacher au Reich, les Magyars à la Hongrie et les Slovaques aspiraient à devenir autonomes.

Après la réunion de l'Autriche au Reich, Hitler, en ménageant les intérêts des Allemands en Tchécoslovaquie, commença une attaque concentrée contre cet Etat, en se servant, toutefois, de moyens politiques. Les milieux aristocratiques et antisoviétiques de l'Angleterre le soutinrent. La France, éprouvée par le Front populaire, à demi communiste, s'intégra à la politique de l'Angleterre qui lui avait garanti « généralement » sa frontière de l'est.

A la fin de septembre 1938, cette lutte diplomatique s'acheva par une victoire absolue d'Adolf Hitler : la Tchécoslovaquie céda au Reich sa région des Sudètes habitée par des Allemands, ce qui signifiait que l'Allemagne avait acquis les montagnes bordant le bassin bohémien. Avec l'agrément de l'Angleterre et de la France, le bassin bohémien cessa d'être, contre l'Allemagne, une forteresse avancée de l'est démocratique et bolcheviste. Mais il ne faisait pas encore partie du Reich Grand-Allemand comme dans les dix derniers siècles.

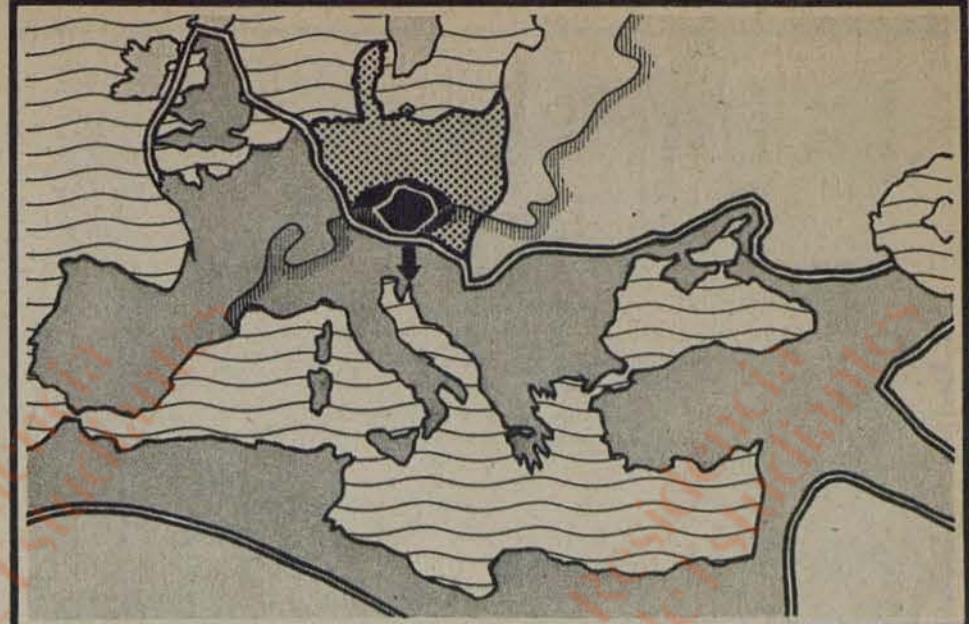
Et cela aussi se réalisa. La Slovaquie se déclara autonome. La Bohême et la Moravie, encerclées par le Reich, abandonnées par tous leurs anciens amis et alliés, demandèrent, par la voix de leur président d'Etat, le Dr Emile Hacha, la protection du Reich. Ainsi fut reconstituée, en mars 1939, l'ancienne unité du Reich Grand-Allemand. Le bassin bohémien tout entier ainsi que la porte morave étaient unis au Reich.

III. La Bohême et la Moravie dans le Reich Grand-Allemand

Mais les peuples tchèques se comportaient comme des écoliers qui, ayant goûté de vacances accidentelles, ne retournent en classe que de mauvais gré. Ils crurent d'abord qu'on leur portait préjudice, lorsque les pays qu'ils habitaient furent joints au Reich Grand-Allemand. Quoi que, dans leur cœur, ils sentissent bien que la soi-disant « autonomie » tchèque, dépendant de la bonne volonté de l'Angleterre et de la France, et qui n'avait duré que 20 ans à peine, ne fut en rien naturelle. Le sang acclama le Reich.

La décision du Dr Hacha était la même que celle prise par les Primitifs au IX^e siècle, quand le Reich leur demanda, à eux et à leur peuple, selon

les formes diplomatiques, si ils voulaient que la Bohême devint une partie autonome de l'empire allemand, ou pérît comme avant-poste de l'est barbare. Le président d'Etat, Dr Hacha, a pris pour modèle le prince tchèque Venceslas qui, malgré l'opposition de la noblesse païenne, chercha de nouveau, au X^e siècle, l'union avec le Reich, en payant de sa vie cette prudente politique. Plus tard, Venceslas, canonisé, est devenu le saint patron du royaume de Bohême. La Slovaquie, s'étant proclamée autonome en mars 1939, la Bohême et la Moravie, sous la protection du Reich Grand-Allemand, couvrent un espace d'environ 50.000 kilomètres carrés avec 7 1/2 millions d'habitants.



1 La Bohême et la Moravie, à la frontière de l'ancien empire romain, la position-clé des Germains, dont il ne fut jamais possible de s'emparer

« Frontières de l'ancien empire romain au II^e siècle de notre ère.

Frontières des territoires habités par les tribus germaniques.

Forêt hercynienne avec le bassin bohémien.

Ligne de partage des eaux européennes.

Direction de la poussée germanique vers la Méditerranée.



2 La Bohême et la Moravie, au bord de la première « Europe continentale » avec laquelle elles doivent s'allier

« Frontières de l'ancien empire romain.

Frontières de l'empire de Charlemagne au début du IX^e siècle.

La Bohême et la Moravie habitées par des tribus tchèques.

Direction de la colonisation allemande dans les provinces baltes.

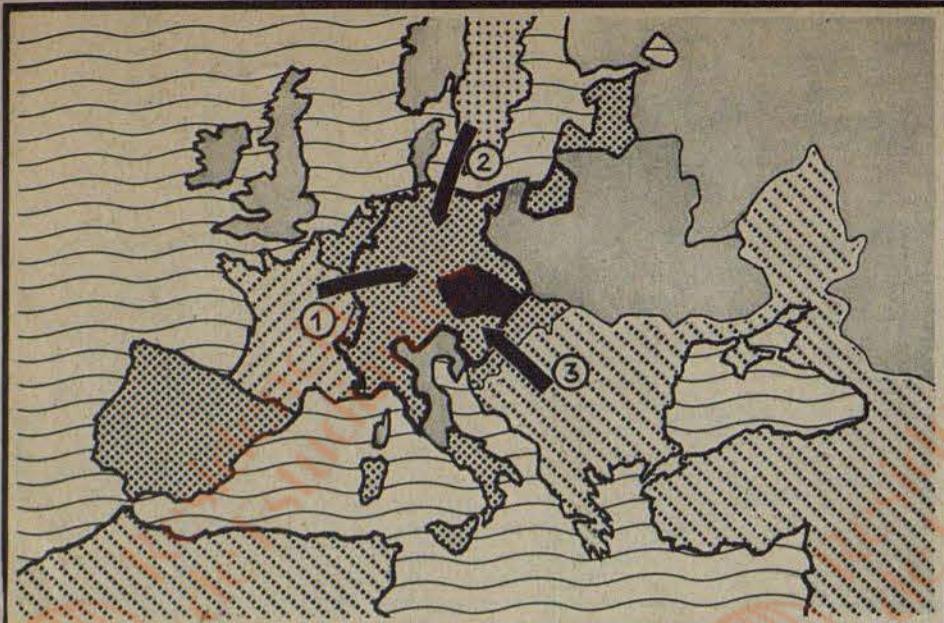


3 La Bohême et la Moravie, noyau de l'empire allemand à la fin du moyen âge. Prague, résidence de l'empereur.

Frontières de l'empire de Charlemagne.

Frontières de l'empire allemand au début du XV^e siècle.

Pays de Bohême et de Moravie.



4 La Bohême et la Moravie, dans les temps modernes, bases stratégiques contre les attaques de l'extérieur et de l'intérieur

Frontières du Reich.

Suède.

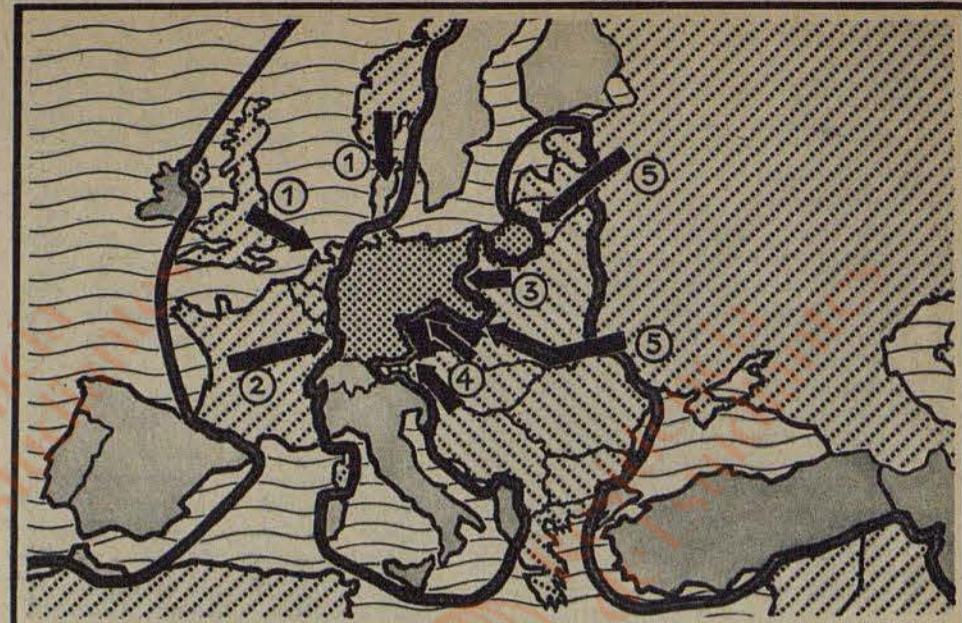
Pays sous la domination des Habsbourg.

Empire ottoman.

France.

Attaque concentrée des ennemis contre le Reich.

1) France; 2) Suède; 3) Turquie.



5 La Bohême et la Moravie après le traité de Versailles, pour la première fois, depuis plus de 1.000 ans, dans une coalition contre le Reich

« L'Angleterre avec la France et les pays sous leur influence.

Influence anglo-française dans la partie orientale de l'Europe centrale.

Coalition anglo-franco-soviétique anti-allemande.

Direction de l'attaque concentrée contre le Reich. 1) Angleterre; 2) France; 3) Pologne; 4) Petites Ententes; 5) Russie soviétique

La Bohême et la Moravie, pour la première fois, après plus de 1000 ans, dans une coalition contre le Reich

Par l'union de l'Autriche et de la Bohême-Moravie au Reich, la position de celui-ci envers l'Europe orientale démocrate et soviétique s'était grandement fortifiée... ce qui fut de la plus grande importance. En même temps, la Slovaquie devenait l'alliée du Reich. De cette manière, la zone d'influence anglo-française de l'Europe centrale perdait, entre mars 1938 et mars 1939, les vingt millions d'habitants de l'ancienne Tchécoslovaquie et de l'ancienne Autriche, ainsi que 60 % de son industrie d'armement et la plus grande partie de ses communications entre la Pologne, la région du Danube et les Balkans. Le Reich gagna environ 5 millions de tonnes de fer et d'acier par an ainsi qu'une industrie d'armement très importante. Le réseau de chemins de fer de la Bohême et de la Moravie, bien ramifié, a amélioré considérablement les possibilités stratégiques du Reich tant vers la Pologne que vers la région danubienne. Il dispose ainsi de lignes directes de Nuremberg à Breslau par Prague, de Berlin à Vienne par Prague, de Breslau à Vienne par Brunn et, ce qui est l'essentiel, des importants nœuds ferroviaires de l'Europe centrale. La Slovaquie, voisine de la Bohême-Moravie, encercla la Pologne du sud, de même que la Prusse orientale, celle du nord.

Car, du moment où la Bohême et la Moravie firent parties du Reich, l'histoire avait fixé le sort de la Pologne. Tant que la Tchécoslovaquie existait encore, la Silesie prussienne et la Prusse orientale étaient, dans une guerre éventuelle contre les démocraties de l'ouest et leurs alliés orientaux, des régions mortes du point de vue stratégique, condamnées à une défensive en retraite. La Tchécoslovaquie dissoute, la Silesie prussienne et la Prusse orientale devinrent les portes d'accès du Reich vers l'Est. Les chemins de fer de la Bohême et de la Moravie ont contribué d'une manière considérable à la défaite rapide de la Pologne. Avant cette guerre, le Reich Grand-Allemand, complété par le Protectorat de Bohême-Moravie et renforcé par la Slovaquie alliée, représentait une unité de 90 millions d'habitants, avec une superficie de 680.000 kilomètres carrés. Après la défaite de la Pologne, au 17e jour de la

guerre, le bloc du Reich, avec la Slovaquie alliée, représente en totalité une superficie de 870.000 kilomètres carrés, avec 110 millions d'habitants.

Le potentiel de guerre du « bassin bohémien »

Vers la fin de 1939, le front est du Reich, s'étendant de Villach à Lupkow par Presbourg, puis doublant la nouvelle frontière soviétique jusqu'à l'embouchure de la Memel, restait calme. La Yougoslavie, la Hongrie, la Roumanie ainsi que l'U.R.S.S. étaient encore des énigmes politiques. Derrière ce front tranquille, le bassin bohémien et la porte morave représentaient une partie importante de l'étape, du point de vue du trafic et de la production. L'industrie du Protectorat avait la même valeur que celle de la monarchie autrichienne pendant la Grande Guerre. C'est un fait remarquable que, avec l'industrie autrichienne et polonaise, elle ne représentait pas moins d'un tiers de l'industrie anglo-française sur le sol européen.

En 1938 et 1939, le Reich conquit une nouvelle base stratégique dans l'est et le sud-est. Il s'était agrandi de 400.000 kilomètres carrés et augmenté de 45 millions d'habitants, ce qui équivaut à la France, son adversaire de l'ouest.

En 1940, le Reich gagna, par sa campagne en Norvège, par ses campagnes contre la France et ses alliés, une nouvelle base stratégique très favorable contre l'Angleterre, le long de la côte Atlantique. En même temps, il se renforçait de son nouvel allié, l'Italie. Ainsi, un deuxième front était établi contre l'Angleterre, celui de la Méditerranée, qui cessait désormais d'être la route anglaise des Indes.

La Bohême et la Moravie s'étant révélées comme une bonne forteresse du Reich vers l'est, le Protectorat offrait, dès l'alliance du Reich et de l'Italie, de nouvelles possibilités de communication avec l'allié du sud : à Linz par Prague, et à Vienne par Brunn. Ces nouvelles routes étaient non seulement importantes pour les transports de charbon en Italie, mais aussi pour l'approvisionnement du nouveau front africain, où devaient combattre, plus tard, des unités allemandes.

Au cours de l'année 1940, le Reich occupait en Norvège et à l'ouest des territoires d'une superficie de 750.000 kilomètres carrés, comptant 55 millions d'habitants. Au début de 1941, le Reich, avec l'Italie et les territoires récemment conquis, disposait en Europe de 3 millions de kilomètres carrés, avec 210 millions d'habitants. De 1938 jusqu'à l'été 1940, l'Angleterre avait perdu en Europe, par le sort des armes ainsi que par les événements diplomatiques, un territoire d'une superficie de 1.500.000 kilomètres carrés, avec 145 millions d'habitants.

Vint l'année 1941, pendant laquelle le Reich gagna d'abord des alliés en Europe (Roumanie, Hongrie, Finlande et Bulgarie), c'est-à-dire 40 nouveaux millions d'habitants et 800.000 kilomètres carrés. Puis, il conquit, dans les Balkans, la Yougoslavie et la Grèce avec un territoire de 380.000 kilomètres carrés et 22 millions d'habitants. Avant la campagne contre l'U.R.S.S., l'Europe antianglaise avait une étendue de 3.180.000 kilomètres carrés avec plus de 270 millions d'habitants. A cette époque, la Bohême et la Moravie formaient un important point de jonction des lignes de communication derrière le front antisoïétique, exactement comme pendant la campagne de Pologne en 1939. La distance de la frontière du Protectorat jusqu'à l'U.R.S.S. était inférieure à 300 kilomètres. Quand, en automne 1941, le front fut poussé à plus de 1.000 kilomètres vers l'est, la Bohême et la Moravie formèrent, partie intégrante du Reich, le centre de l'Europe nouvelle. Cette nouvelle Europe acquit, dans l'est, d'autres territoires d'une superficie de 1.300.000 kilomètres carrés, avec 65 millions d'habitants. Ainsi, atteignait-elle 4.500.000 kilomètres carrés avec 325 millions d'habitants.

En 1942, la nouvelle Europe s'accroissait à l'est de 400.000 kilomètres carrés nouveaux, habités par 25 millions d'âmes, et, à l'ouest, de 240.000 kilomètres carrés, avec 13 millions de Français, lorsque Adolf Hitler, après l'invasion des Américains et des Anglais en Afrique du Nord, se vit obligé d'occuper le Midi de la France. Ainsi, l'Europe antianglaise formait-elle, à la fin de 1942, un bloc de

5.150.000 kilomètres carrés et de plus de 360 millions d'habitants.

Depuis l'époque où l'Angleterre, afin de gagner du temps pour son armement, abandonna les Tchèques, le Reich a conquis en Europe un territoire de 4.600.000 kilomètres carrés, avec 290 millions d'habitants. En trahissant les Tchèques à Munich, l'Angleterre a non seulement perdu sa position en Europe, elle a perdu également son empire, lorsque, dans l'extrême danger, elle implora le secours de la Russie bolcheviste et de l'Amérique de Roosevelt, ne pensant qu'à élargir son empire. La boule de neige, sournoisement tassée par Chamberlain, à Munich, est devenue, sur la pente de l'Europe, une formidable avalanche, menaçant d'écraser l'empire britannique. Le destin a vengé les Tchèques de l'Angleterre.

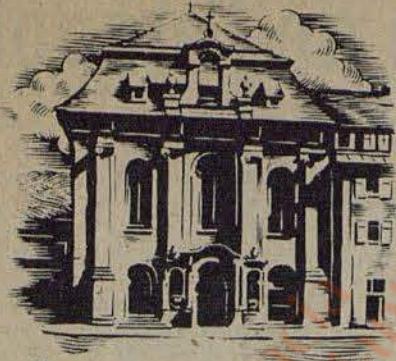
La parabole de la boule de neige

Bismarck avait raison en disant que le maître de la Bohême était aussi celui de l'Europe. Après la Grande Guerre, les Anglais s'en sont souvenus; mais en 1938, ils ont oublié ce qu'ils avaient en 1918. Ils croyaient que la situation stratégique en Europe ne changerait pas beaucoup si ils cédaient, pour un temps, le bassin bohémien au Reich Grand-Allemand.

En cela, ils se sont trompés. Comme Charlemagne, Adolf Hitler a établi, en temps utile, une base capable de résister à l'inconnue de l'est. Aujourd'hui, l'Angleterre doit sentir les conséquences de sa trahison.

Dans leur propagande radiophonique, les Soviets n'ont pu taire que les armes légères et lourdes provenant de Bohême-Moravie, leur causaient bien des pertes. Le Protectorat produit à plein rendement. L'ouvrier tchèque, qui, malgré les difficultés de la guerre, a pu goûter aux bienfaits du socialisme actif, auxquels il participe depuis la création du Protectorat, a l'ambition de contribuer par le travail de ses mains à la victoire de la nouvelle Europe.

Pour la première fois depuis mille ans, la Bohême et la Moravie participent à une coalition contre le Reich.



C'est dans ce cloître de la fin du XVIII^e siècle, à Oberndorf, sur le Neckar, que s'installa, en 1811, la fabrique royale d'armes du Wurtemberg. Là travaillait comme armurier Franz Andräas Mauser, père de deux frères devenus plus tard célèbres, Wilhelm et Paul Mauser. Leur premier grand succès qui rendit leur nom célèbre dans le monde fut la construction du nouveau fusil d'infanterie M/71, celui de l'armée allemande de 1871. Ce modèle, perfectionné sans cesse par son inventeur et transformé en fusil à répétition, était encore, en 1884, l'arme du soldat allemand. Son perfectionnement définitif fut le célèbre fusil 98, qui, aujourd'hui encore, après 40 ans, n'a pas été dépassé.

Cependant, si, comme dans la première guerre mondiale, le Mau-

ser 98 est encore l'arme du fantassin allemand dans sa lutte pour la victoire, il est bien évident que les Usines Mauser n'en sont restées ni à leurs premiers modèles ni à leur premier succès. Grâce à une expérience de nombreuses années, grâce à d'incessants travaux de ses bureaux d'étude et de ses ateliers, grâce aussi à l'aide du nouvel institut de recherches d'armement, les Usines Mauser ont pu fabriquer des armes d'une conception toute nouvelle. Le développement et le perfectionnement de la technique ont pourvu d'armes automatiques les combattants de l'infanterie, les aviateurs et la D.C.A. Leur emploi dans l'armée, la marine et la Luftwaffe a démontré de nouveau l'excellence et la qualité des armes Mauser, employées dans la lutte pour l'avenir de l'Europe.



MAUSER-WERKE AG.
OBERNDORF - NECKAR



*Brillante
et souple*

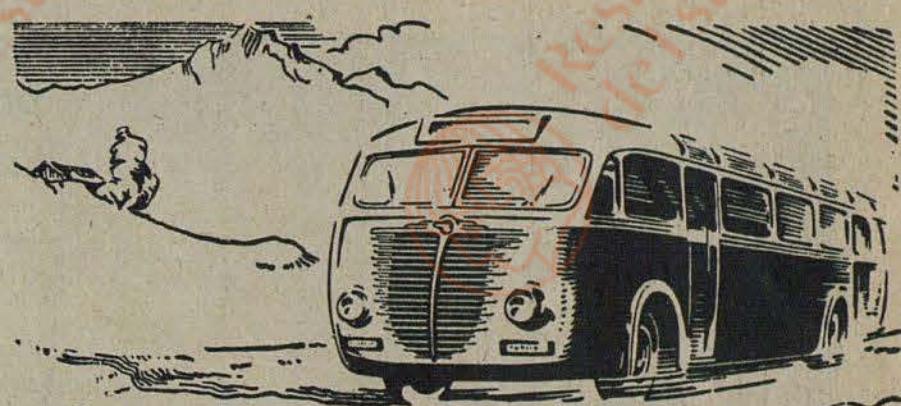
la plume

Kaweco

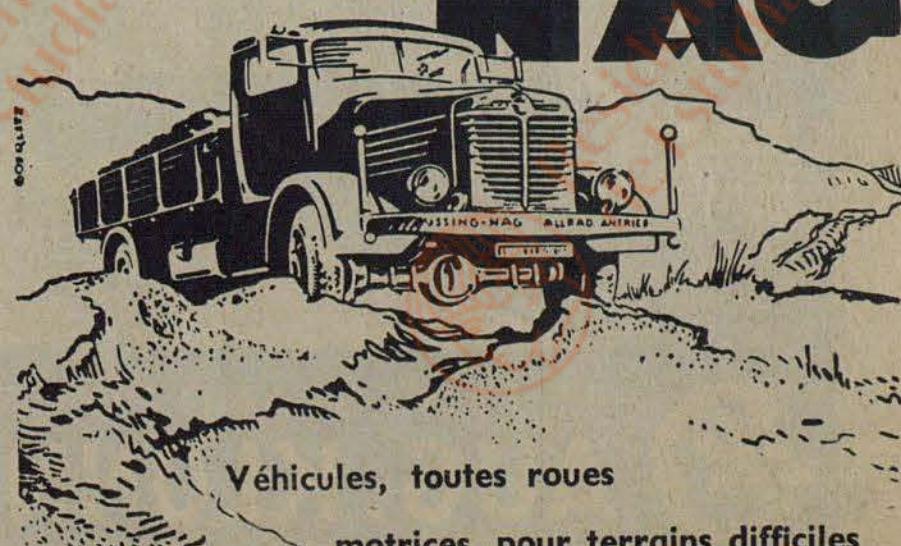
glissera, légère, sur
votre papier

Dans toutes les bonnes maisons, nos représentants se feront un plaisir de vous présenter les créations modernes de **Kaweco**

Un siècle de photographie
Voigtländer



BÜSSING
NAG



Véhicules, toutes roues

motrices, pour terrains difficiles

Au volant sous l'influence de l'alcool

Le chauffeur qui, ayant bu plus que de raison avant de se mettre au volant, roule dangereusement à travers les rues, n'intéresse pas seulement la police, mais aussi le savant. La conduite d'une auto comporte une multitude d'enseignements sûrs pour l'étude des réactions de celui qui tient le volant. Pour réunir ces précieuses observations, on a tout simplement retiré une voiture de la circulation et on l'a transportée dans un laboratoire.

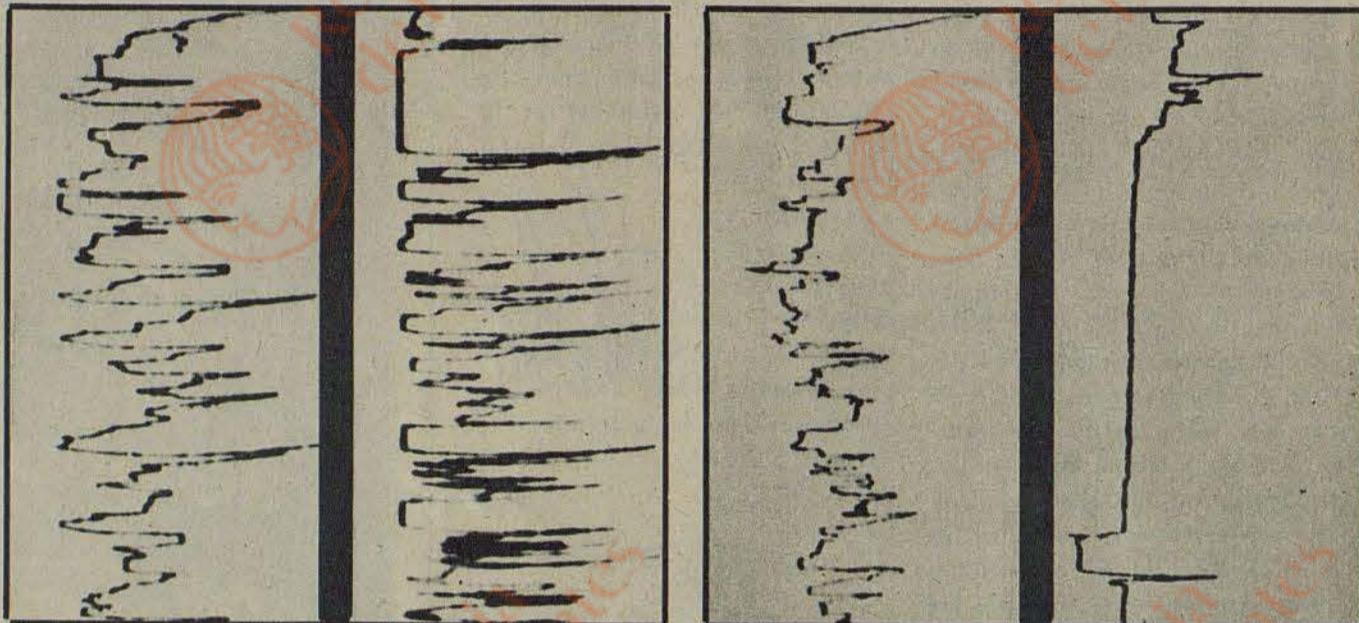
Un film, représentant une large route

blanche, riche en virages, se déroule devant le chauffeur, et celui-ci doit s'efforcer de diriger son auto, — la voiture apparaît comme un point noir sur la bande, — sans heurt ni accrochage. Des appareils très délicats enregistrent les moindres fautes de conduite et, branchés sur l'accélérateur, enregistrent aussi les vitesses.

Comment roule-t-on sous l'effet de l'alcool, de la caféine ou de tout autre excitant connu? Ou encore: Quelles sont les réactions du conducteur à une forte fatigue, par exemple après le travail?

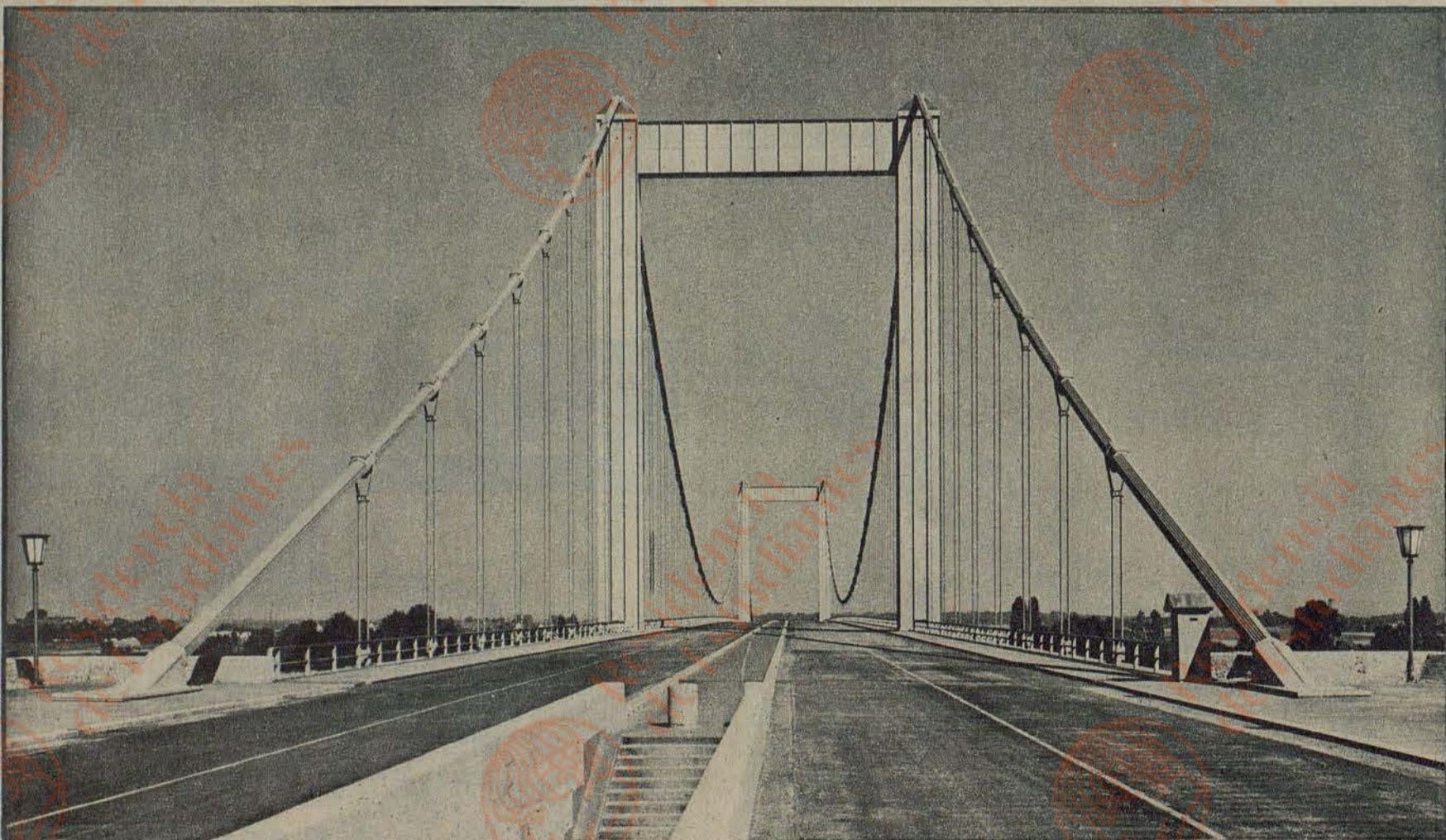
Ces observations et ces recherches poursuivies par l'Institut «Kaiser Wilhelm» à Dortmund n'ont pas uniquement en vue le problème de la circulation automobile. Il s'agit d'une question plus vaste: certains médicaments peuvent-ils permettre d'augmenter le rendement d'un travailleur? Et si cela est, quel sera l'effet d'une absorption de caféine ou d'alcool sur l'homme et sur ses possibilités de production?

Ce n'est pas un jouet, mais un appareil d'essais. Une ouvrière a travaillé assise, toute la journée, à la chaîne. La voici, fatiguée, au volant, le regard fixé sur la «rue artificielle». Elle dirige le véhicule à travers tous les virages, accélère ou ralentit selon qu'il est nécessaire. Un appareil mesure les mouvements de l'accélérateur. La photo ci-dessous montre un fragment du film qui se déroule, le point noir indiquant l'auto à diriger.



La caféine est un excitant. La courbe de gauche indique l'attitude normale d'un sujet. Plus les indications de l'aiguille enregistreuse gagnent vers la gauche, plus le chauffeur a appuyé sur l'accélérateur. Si on lui fait prendre de la caféine, on peut, sur le diagramme, vérifier l'effet produit: changements de vitesse plus fréquents et temps plus long pour les «pleins gaz».

L'alcool rend imprudent. La photo de droite montre, au contraire de l'essai avec un sujet normal, l'«audace» avec laquelle le chauffeur accomplit son trajet. Il aborde rarement les gaz, alors qu'auparavant, n'ayant pas encore pris d'alcool, il les réglait soigneusement.



LE PLUS GRAND PONT SUSPENDU DE L'EUROPE
AUG. KLÖNNE DORTMUND



du plan. Mais Roosevelt l'avait déjà promis aux alliés.

Programme et réalité

La première période de la production américaine d'avions s'est achevée. Les ingénieurs ont eu évidemment raison, et non pas les politiciens. En effet, vers la fin de 1942, le chiffre des avions sortis mensuellement avait été augmenté, presque doublé. Mais pendant les mois précédents, cette augmentation avait été moins rapide qu'on l'avait souhaité. En somme, le plan n'avait pas été réalisé.

En décembre 1942, les services de la propagande de Washington devaient admettre que la production d'avions militaires n'atteignait que 82 % du chiffre prévu. En outre, il faut remarquer que le mot « avion militaire » s'applique non seulement, comme le croit le grand public, aux avions de combat, mais à toutes sortes d'appareils pour les écoles de pilotage et pour l'entraînement.

L'Amérique a besoin d'environ 1.000 appareils par mois de cette dernière catégorie. Des autres machines militaires, une partie seulement peut être considérée comme avions de combat, un nombre considérable des grands avions multimoteurs étant, d'autre part, réservés aux transports. D'après les informations américaines mêmes, les avions de transport représentent actuellement environ un tiers du total des multimoteurs. L'expert officiel pour l'industrie aéronautique auprès du War Production Board calcule qu'à l'avenir on aura besoin de 5 avions de transport pour un avion de combat! La nécessité, voulue par la guerre, de construire un nombre toujours plus grand d'avions de combat, éclaire d'un jour particulier cette comptabilité de production.

Le président Roosevelt lui-même remania d'ailleurs son programme. Vers la fin d'octobre 1942, il annonça qu'on n'atteindrait pas le chiffre demandé de 60.000 avions militaires en 1942, mais que tout le matériel prévu par le programme serait utilisé. Il s'excusa de l'échec partiel de son plan en affirmant que ces défaillances étaient compensées par l'amélioration de la qualité. Nous croyons que les véritables raisons sont très différentes.

Manque de matériel

Pour augmenter leur industrie aéronautique, les U.S.A. prirent des chemins divers : on agrandit les usines qui existaient déjà, on fonda de nouvelles fabriques d'Etat, on réorganisa les grandes usines d'automobiles pour la production d'avions. On s'attacha particulièrement à cette dernière méthode, en admettant que les machines-outils des usines d'automobiles rendraient possible d'entreprendre, à bref délai, la fabrication d'avions. En réalité, on rencontrait de grandes difficultés. Lors de la réorganisation de Studebaker à South Bend, par exemple, qui construit actuellement des moteurs d'avions « Cyclone », du type Wright, on devait constater, à l'inventaire, que, sur environ 3.000 machines, 64 seulement pouvaient servir pour la construction de moteurs d'avion. De ce fait, la production fut retardée de plusieurs mois.

Dès le début, la difficulté principale d'augmenter le nombre des appareils et celui des moteurs fut aussi le manque

de matière première. Le riche continent nord-américain dispose de vastes gisements. Mais il faut les exploiter, avant d'en recevoir le matériel utilisable. Par suite des difficultés de transport et du manque de main-d'œuvre, cette branche de la production fut négligée.

C'est un fait bien connu que le manque d'acier constitue l'entrave principale à l'industrie de guerre américaine. L'acier n'est pas le métal de première importance pour la construction d'avions. Néanmoins, il joue un rôle considérable, surtout pour la constitution d'alliages essentiels. Par suite du manque de manganèse, importé autrefois d'U.R.S.S., des Philippines et des Etats malais, ainsi que de vanadium et de tungstène, les précieux alliages d'acier sont devenus très difficiles à obtenir. Pour cette raison, il devint nécessaire de prescrire un alliage universel, dit « acier national de nécessité ». La récente et grotesque importation de minerai de tungstène, par avions de transport, de Chine par les Indes et l'Afrique, démontre la rareté des métaux d'alliage.

De même, les Etats-Unis ne disposent pas de quantités suffisantes d'aluminium. En 1940, ils n'en produisaient qu'environ 270.000 tonnes. Cette production n'aurait jamais suffi à satisfaire les demandes soudain doublées de l'industrie aéronautique. D'abord, on obvia à cette absence en saisissant tous les dépôts d'aluminium et en faisant des collectes d'ustensiles de ménage. En même temps, on prit toutes les mesures nécessaires pour agrandir les usines d'aluminium existant déjà, et pour en établir de nouvelles. Ainsi, comptait-on pouvoir produire 770.000 tonnes en 1942, bien que les calculs préalables pour cette année-là eussent prévu 860 mille tonnes.

Il y a quelque temps, le magnésium était sans importance pour l'industrie américaine d'avions. En 1941, on n'en produisait que 15.000 tonnes. Pour 1942, on avait projeté la production de 77 mille tonnes, ce qui n'aurait, toutefois, point suffi à pallier le manque de métaux légers. Probablement, s'écoulerait-il encore quelque temps avant que la production de magnésium vienne combler les vides.

Dans le cours de 1942, les conséquences du manque de matériel pour la construction d'avions s'avèrent plutôt dramatiques. 150 usines d'armement, parmi lesquelles de grandes fabriques, durent réduire leur production ou chômer. Le département de construction de moteurs d'avions Buick, par exemple, ne put travailler, pendant une assez longue période, que cinq jours par semaine. Les usines Wright durent congédier 1.000 ouvriers de chaque équipe, parce qu'un fournisseur n'avait pas été à même, par manque de matériel, de produire, en temps utile, les quantités nécessaires d'accessoires.

D'après les Américains eux-mêmes, ces difficultés étaient causées surtout par l'augmentation trop rapide du nombre des usines d'armement, tandis que la production du matériel restait insuffisante. Une autre raison était, toujours d'après l'opinion américaine, la distribution et la répartition inégales de ce matériel, rendant les fournitures régulières impossibles. On peut se figurer aisément quels énormes problèmes devaient être résolus pour réaliser seu-

lement le programme de la construction d'avions.

Difficultés de main-d'œuvre

En 1938, l'industrie aéronautique américaine, sans compter les fabriques d'accessoires, employait 23.000 ouvriers. A la fin de 1942, ce nombre devait être porté à 1 million. Il va de soi qu'une telle augmentation n'était possible qu'en renonçant à l'emploi de spécialistes. Les usines essayaient de former les ouvriers pour améliorer le rendement. Mais les plaintes nombreuses concernant le manque d'ouvriers et l'insuffisance de leur rendement montrent que le problème de la main-d'œuvre est plus brûlant que jamais aux U.S.A. pour l'industrie d'armement et spécialement pour la construction des avions.

On a commencé aussi d'employer des femmes dans les usines d'avions. A la fin de 1941, 1.900 ouvrières travaillaient manuellement dans cette industrie; leur nombre avait été porté, en 1942, jusqu'à 39.000. Mais les expériences faites avec les femmes ont été jusqu'ici très décevantes. L'Américaine, qui n'a pas souvent travaillé, est, sous bien des rapports, très gâtée. Elle considère le travail à l'usine comme une diversion momentanée, peut-être intéressante, mais pas du tout comme son devoir national. L'appréciation du travail féminin dans les usines d'avions ne comporte aucun éloge. L'entreprise Boeing, par exemple, rapporte que « nombre d'ouvrières ont tendance à prendre de grandes aises et ne fournissent pas un rendement normal ». La direction de l'usine « North American » doit constater que « par leur futilité et leur manque de zèle nécessaire les ouvrières retardent le travail ».

Une autre difficulté est le gaspillage des heures de travail du fait de grèves fréquentes, même en temps de guerre. Pendant le premier semestre de 1942, on perdait presque un million d'heures de travail par des grèves dont la plupart avaient pour origine des demandes de salaires supérieurs, le coût de la vie ayant augmenté.

Types surclassés

La technique de l'aviation américaine a toujours joui d'une bonne réputation. La propagande avait su persuader l'opinion, dans le pays aussi bien qu'à l'étranger, que pour chaque catégorie l'avion américain était le meilleur, le plus rapide et le plus apte au combat. En fait, les experts européens n'ont jamais pleinement partagé ce point de vue, bien qu'ils sachent rendre hommage aux réalisations américaines. Si l'on examine, en effet, les résultats de cette technique aéronautique depuis dix ans, on ne trouvera que quelques types nouveaux d'avions de transport et quelques perfectionnements des moteurs à grande puissance à refroidissement par air. La propagande américaine a fait que personne ne s'est aperçu que, depuis des années, les U.S.A. n'ont obtenu aucun record mondial.

Mais le citoyen américain n'y pensait pas. Il était absolument convaincu de la supériorité de tous ses avions. Il a été profondément déçu aux premières nouvelles des défaites américaines sur le théâtre asiatique de la guerre. Et il est tombé des nues, lorsque son allié anglais a sévèrement jugé ses

avions de guerre envoyés en Europe. Quand il est devenu impossible de faire que bon nombre des modèles d'avions américains étaient trop vieux et que, techniquement, ceux des adversaires l'emportaient, le service d'information des U.S.A. a publié un rapport : on y admettait que beaucoup de types ne suffisaient pas aux nécessités de la guerre.

Les chasseurs causèrent particulièrement une grande déception, tant sur le front d'Asie qu'en Europe. D'après ce qu'on savait, ils devaient être les plus rapides du monde. Mais la dure réalité fit justice de la méthode de réclame du ministère de la guerre américain : on attribuait à chaque avion une vitesse d'au moins 400 milles à l'heure, 650 kilomètres. Ce n'était qu'un bluff. Les experts européens qui s'étaient toujours méfiés des « kilomètres américains » avaient raison.

Les chasseurs d'origine américaine qui jusqu'ici ont été mis en ligne, surtout le Curtiss « P 40 » ou le Bell « Airacobra » étaient au moins d'une classe inférieure aux chasseurs allemands, italiens et japonais. La preuve en est que les escadrilles de chasse américaines, stationnées en Grande-Bretagne, ont renoncé à employer leurs propres avions, préférant les « Spitfire » anglais.

Le rapport des services d'information ministériels dut également admettre que les hydravions étaient trop vieux. Il mentionne que les types de moteurs à grande puissance, à refroidissement par eau, étaient aussi trop anciens. Il affirme en revanche que les bombardiers américains sont excellents. L'allié anglais n'est pas du tout du même avis.

En Grande-Bretagne, on soutient, à juste titre, que les bombardiers quadrimoteurs américains du type Boeing « Flying Fortress » et Consolidated « Liberator » n'égalent pas, en vitesse, les nouveaux avions de combat anglais à grande autonomie de vol et que leur charge de bombes demeure insuffisante. En effet, les bombardiers au long cours américains ne peuvent porter que la moitié et même qu'un tiers de la charge de bombes qu'emportent les bombardiers anglais du type correspondant, pour un vol de même distance. De plus, les experts anglais ont remarqué que la fabrication d'un bombardier lourd américain demande trois fois plus d'heures de travail que celle d'un bombardier anglais « Stirling », « Halifax » ou « Lancaster ». Les armes et le blindage des avions anglais sont également meilleurs.

L'infériorité technique d'une grande partie des avions de guerre américains actuellement en usage démontre, mieux que tous les arguments, que même aux U.S.A., « au pays des possibilités illimitées », on ne fait, comme dit le proverbe allemand, rien bouillir sans l'eau.

Certes, les puissances tripartites n'ont jamais sous-estimé les avions de guerre américains. Elles savent bien que l'industrie aéronautique des U.S.A. est capable de fabriquer des quantités considérables d'appareils. Mais tenant compte, de même, de ces possibilités, elles ont pris toutes les précautions utiles pour que l'effort américain et ce curieux désir de vaincre par la surproduction reste sans effet.

FIN

SES PROJETS SE REALISENT AUJOURD'HUI

UN EUROPEEN VOICI CENT ANS: FRIEDRICH LIST



Friedrich List, d'après une lithographie de 1845

EN novembre 1846, un voyageur pénétre dans une auberge de Kufstein, dans le Tyrol. La diligence, bloquée par la neige et ne pouvant terminer l'étape, vient de le déposer là. « Je suis pauvre, dit-il à l'hôte, donnez-moi la chambre la plus modeste ». Il passe quelques jours à écrire ou cloué sur son lit et sort, mélancolique, au matin du 30 novembre. La neige tombe toujours...

On retrouva son cadavre le long d'un fossé, dans les bois autour de Kufstein.

Cet homme était Friedrich List, le fondateur de l'économie nationale, l'un des précurseurs les plus ardents et les plus clairvoyants dans l'histoire des doctrines économiques en Allemagne.

La postérité a souvent peine à se rendre compte qu'un homme de génie comme List n'a pas été compris de ses contemporains, qu'il ait été poursuivi, riaillé, repoussé de tous. Mais les « repus » de l'époque pouvaient-ils autre chose que se liguer contre un homme qui les couvrait de sarcasmes ? La bureaucratie, qu'il voulait bousculer, ne se devait-elle pas de l'enfermer ? Et les trente-huit pays indépendants qui formaient alors l'Allemagne ne devaient-ils pas vouer aux géométries celui qui tentait d'abattre leurs barrières douanières et de mettre fin à leur despotisme ?

Très peu, parmi ses contemporains, reconnaissent alors l'importance de ses travaux.

Né l'année de la Révolution, en 1789, à Reutlingen, en Souabe, la vie s'ouvre à lui, pleine de promesses. Une belle carrière semble l'attendre. A 28 ans, il est professeur d'économie politique à l'université de Tübingue, où, quatre ans plus tôt, il était encore étudiant. Il commence aussitôt à répandre ses idées révolutionnaires et réclame l'abolition des barrières douanières entre les pays allemands. Dans un pamphlet, il lutte contre l'armée des conseillers, des bureaucrates et des scribes, oppresseurs du peuple. Il expose ses idées avec si peu de précautions qu'il est condamné à dix mois de fortresse. En vrai Souabe qu'il est, List s'obstine. Il s'évade, visite Paris et Londres, et séjourne longtemps en Suisse, d'où il reprend sa propagande. Imprudent, il

rentre en Bavière, est aussitôt arrêté et enfermé dans la forteresse d'Asperg. Libéré en 1825, sur sa promesse d'émigrer en Amérique, il s'embarque au Havre, le 26 juillet de la même année. Sa vie aventureuse commence. Tour à tour agriculteur et publiciste, il est également ingénieur, ouvre des mines et construit des voies ferrées. Sept ans plus tard, la nostalgie du pays natal et peut-être aussi le désir de réaliser ses vues, le ramènent en Allemagne. Une douzaine d'idées nouvelles sont venues renforcer les anciennes et leur donner toute leur ampleur, toute leur portée.

Sa pensée dépasse les frontières de l'Allemagne. Homme de caractère, il ne saurait se contenter de puiser un enthousiasme vague dans les premières réalisations ferroviaires ; il sent aussitôt la nécessité de lignes essentielles qui traverseront l'Europe et donneront à celle-ci le puissant réseau ferré dont elle a besoin : d'abord vers l'ouest, jusqu'à Anvers et au Havre, puis vers le sud et le sud-est, par Munich, jusqu'à Trieste et Constantinople.

Dans les ministères et les administrations des petits Etats allemands, List redevient bientôt la bête noire, le « fou ». Mais pouvait-il en être autrement, avec de tels projets, à une époque où des médecins réputés affirmaient que les voyages par chemin de fer provoquaient une maladie cérébrale qu'ils baptisèrent du nom terrifiant de « delirium furiosum » ?

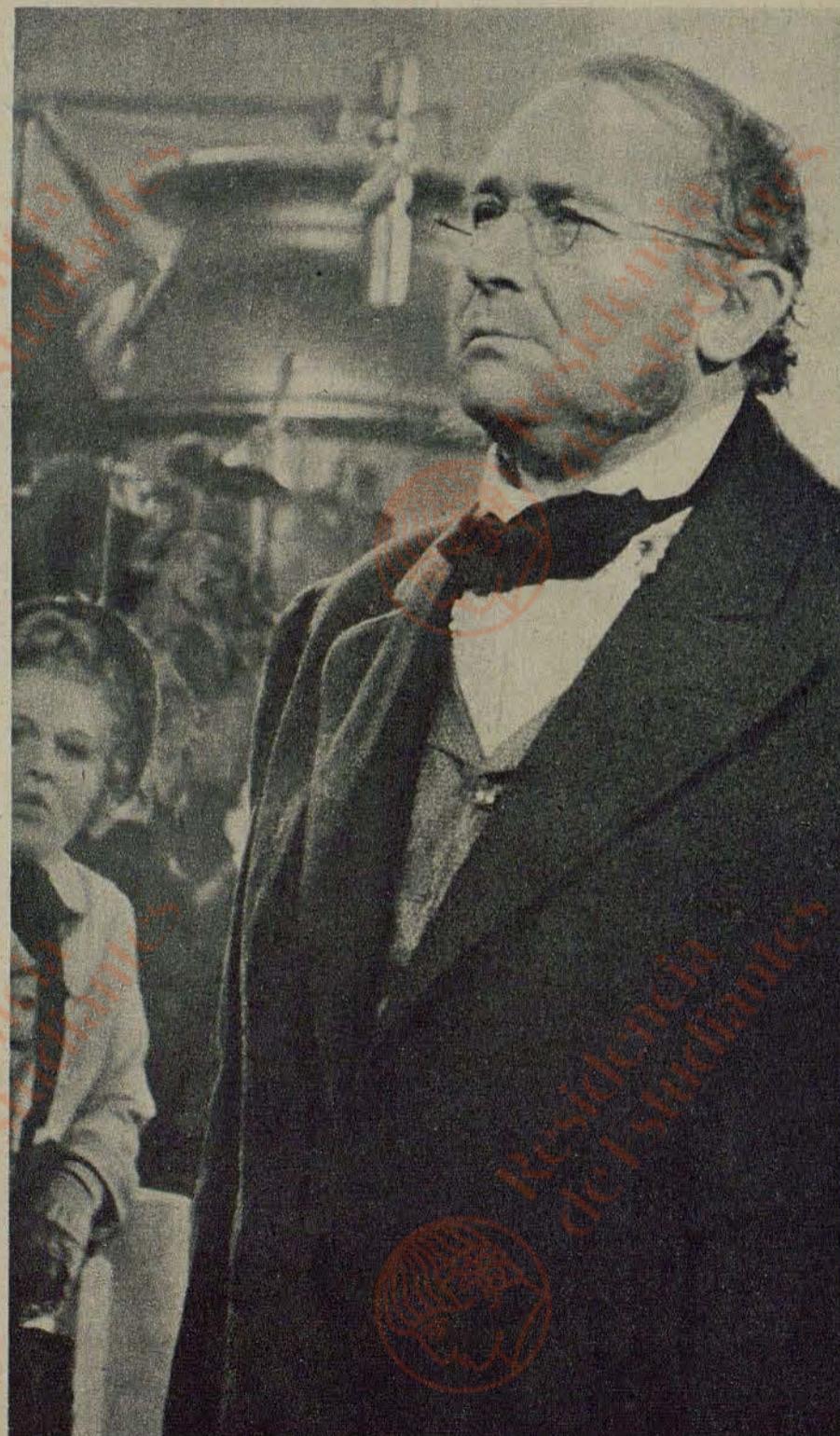
List réalise enfin son projet de tronçon ferré Dresden-Liepzig, malgré l'opposition générale. Un cadeau honorifique est sa seule récompense. D'autres encaissent les profits. Et dès la mise en service de la ligne, les actionnaires s'empressent de se débarrasser de ce génial fantaisiste. Lorsque le chancelier d'Autriche Metternich interdit le *Journal des Chemins de fer* qu'il venait de fonder pour continuer sa propagande, List quitte l'Allemagne et se rend à Paris. C'est alors qu'il écrit son livre fondamental sur l'économie nationale, ouvrage au titre aride, mais plein de vie et d'idées nouvelles. En opposition fougueuse au libéralisme de son siècle, il lutte pour les économies nationales, et prévoit — ce qui demeure encore surprenant cent ans plus tard — la constitution du monde en quelques grands espaces économiques et politiques indépendants, tels qu'ils se présentent en gestation à l'heure actuelle dans l'espace européen, asiatique et américain.

C'est seulement aujourd'hui, avec un siècle de recul, que l'on comprend combien List voyait loin. Et ce fut moins par des spéculations scientifiques que grâce au génie spontané de son tempérament et à son intuition qu'il esquissa les grandes lignes de l'évolution politique et économique moderne. Il prédit l'essor du continent américain, prophétisa l'union des Etats de l'Amérique latine sous le contrôle des U.S.A. et voyait grandir, en ces derniers, les plus redoutables concurrents de l'Empire Britannique. Traitant de l'influence anglaise en Europe, n'écrivit-il

pas : « Maniaque des monopoles — il désignait ainsi l'impérialisme économique des Anglais — l'Angleterre ne s'arrêtera pas à mi-chemin, et tôt ou tard un conflit éclatera entre elle et le continent. »

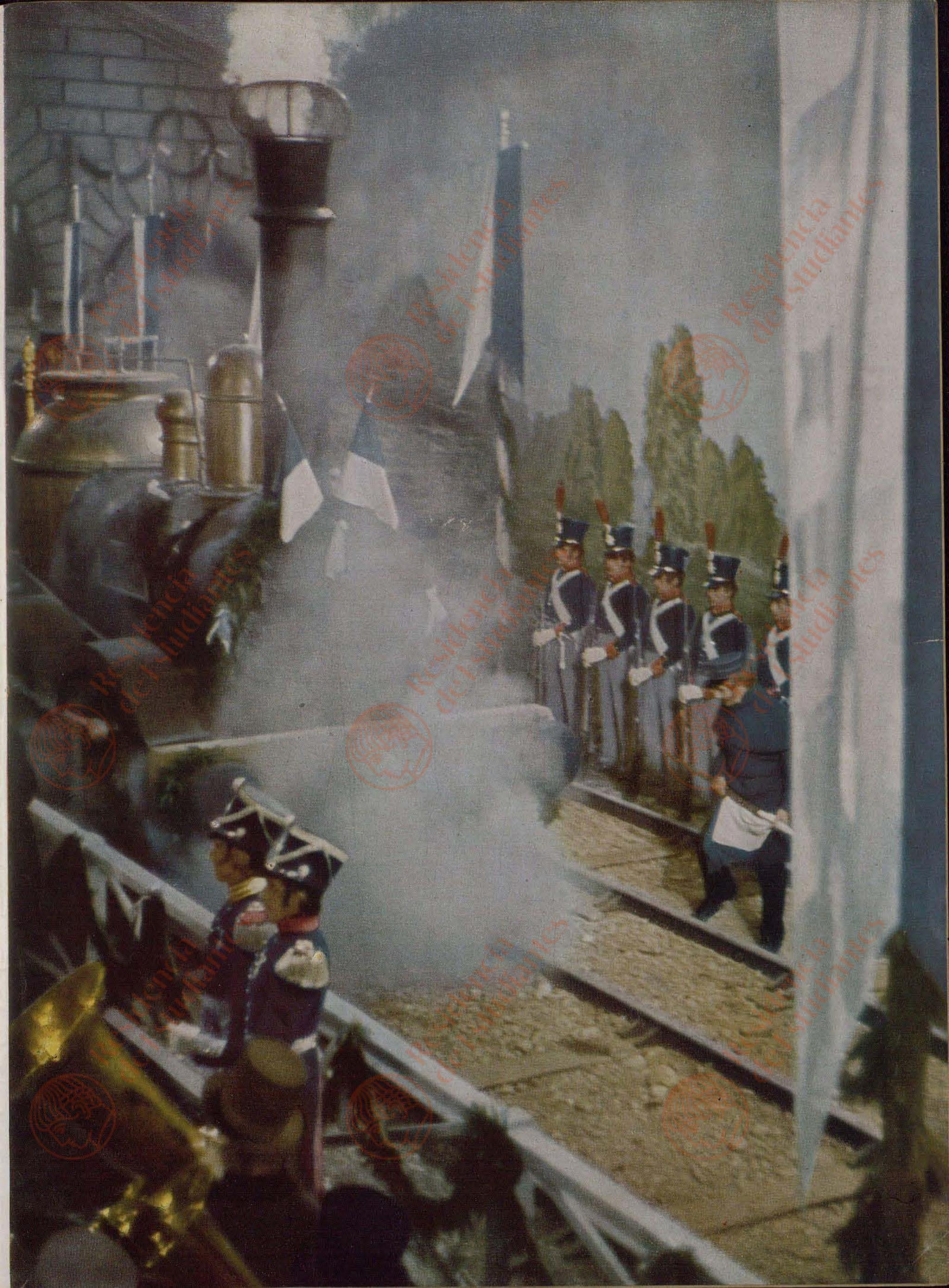
Au milieu des bourgeois aimables et insoucients, Friedrich List mène sa vie aventureuse et mouvementée. Il ne songe guère à continuer, comme il l'aurait pu, sa carrière de professeur dans une idyllique université. Publiciste, agitateur, organisateur, fondateur de villes, de compagnies de chemins de fer et minières, il est un précurseur, un pionnier, de ce type si caractéristique que le dix-neuvième siècle sut modeler. Il ne se contente pas de démonstrations théoriques, il ne croit pas à l'ordre naturel des choses, mais cherche activement à en saisir l'évolution.

Il propose une alliance Allemagne-Grande-Bretagne. Il se rend à Londres pour faire valoir son plan, mais le mémoire qu'il présente en même temps aux deux gouvernements d'Angleterre et de Prusse ne rencontre nulle compréhension. Il rentre, désabusé. De tout ce qu'il a voulu, il verra, seuls réalisés, le Zollverein, l'union douanière allemande, et une partie de son plan de réseau ferré. Comme maintes fois déjà, il demeure matériellement devant le néant, car il n'a jamais songé à lui-même, mais toujours à son idéal. La fortune qu'il possédait en Amérique s'est évaporée, un emploi administratif qu'il a souhaité en Allemagne ne lui est pas accordé. L'inébranlable a perdu tout courage. Il tombe malade, cherche à gagner Merano, ne parvient que jusqu'à Kufstein. Il est désespéré. Il n'y a plus d'issue.



Friedrich List à l'écran. Le comédien allemand Eugen Klöpfer dans le nouveau film « La route infinie ». Ce film retrace la vie du grand économiste.

De Leipzig à Dresden. Une scène du film : l'inauguration du tronçon ferré Leipzig-Dresden créé par List. La locomotive, formidable engin pour l'époque, à son premier voyage.





Le vieux Japon

à travers l'objectif photographique . . .



« Signal » publie ici une série de photos japonaises des plus anciennes : deux officiers de la cour, l'un policier, l'autre pompier. L'officier de police porte un casque de laque et un bâton d'acier pour briser les glaives et rompre les lames. Le manteau et le capuchon du pompier sont en tissu de soie incombustible. La lanterne lui sert à faire des signaux.



Scène nocturne dans une rue du vieux Japon : le marchand de vin ambulant. Pendant la nuit, des troupes de marchands parcourraient les rues pour offrir des rafraîchissements et des boissons. On préférait surtout un vin sucré, bu très chaud.



Un samouraï en route vers la vengeance. Pour faire expier un meurtre, des hommes parcouraient souvent le pays pendant des années. Afin de ne pas être reconnus, ils dissimulaient leurs traits sous un capuchon noir.



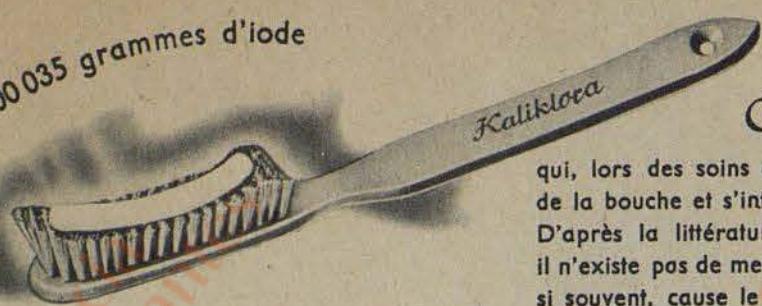
Supplice. Le condamné à mort, à genoux sur une natte, devant la fosse dans laquelle tombera sa tête. Les têtes décapitées des criminels étaient exposées pendant quelques jours en public.

Quand, en 1855 environ, le Japon s'ouvrit aux Européens, « la boîte magique noire », qui permettait de reproduire l'image de toutes choses, fut introduite dans un pays qui jusqu'ici n'avait pas encore été touché par la technique occidentale. Nous reproduisons ici quelques-unes des premières photos prises par des Japonais.

L'image de la geisha, telle qu'elle a été pré-servée pendant des siècles. Les longs oreils bien formés sont particulièrement remarquables. De même que les mains, ils jouaient un rôle tout spécial dans la danse.



0,000 035 grammes d'iode



Agence générale pour la Belgique:
SOBELPHA S.P.R.L. —
95, rue Sainte-Claire — Bruges

Ce n'est qu'une quantité infime d'iode ...

qui, lors des soins quotidiens avec le dentifrice Jod-Kaliklora, pénètre dans les muqueuses de la bouche et s'infiltra dans la circulation sanguine. Et pourtant l'effet en est surprenant! D'après la littérature médicale et l'avis de plusieurs milliers de médecins et de dentistes, il n'existe pas de meilleur remède pour prévenir ou guérir l'inflammation des gencives qui, si souvent, cause le déchaussement des dents (paradentose); pas de meilleur remède non plus pour combattre la sensibilité des collets dentaires. Si une action plus énergique est nécessaire, on se servira, suivant ordonnance du médecin, du dentifrice renforcé, Stark-Jod-Kaliklora.



GOLD PFEIL

La marque mondiale
pour la maroquinerie



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

MOUSON LAVENDEL



Senking
la marque allemande
de haute production

Installations de cuisines
fixes et roulantes
Fourneaux
Appareils de buanderies
Installations de boulangeries

7927/CB



SENKINGWERK HILDESHEIM

LA VENGEANCE PERSONNELLE

Les bolcheviks introduisent « le tableau de chasse »

L'UNION soviétique a fait de ce qu'elle appelle les « concours socialistes » une partie intégrante de sa méthode. Ils sont un moyen d'utiliser toutes les forces de production du peuple à l'exclusif profit de l'Etat. Le concours socialiste rappelle le système Stakanov, les brigades d'ouvriers de choc et autres choses de ce genre. La seule différence est qu'on devient plus ou moins librement « stakanoviste » ou « udarnik », tandis qu'on est obligé de participer aux concours socialistes comme membre de la collectivité et sans pouvoir s'y dérober. Il est d'usage maintenant qu'une usine ou une entreprise lance un défi à une autre pour obtenir un rendement accru et une production supérieure, mais on ne se soucie point des forces de l'ouvrier ; on impose une tâche à l'ensemble.

Pendant la guerre, l'industrie d'armement soviétique a beaucoup perfectionné cette méthode. Il n'est pas rare qu'on exige de l'ouvrier 15 heures de travail par jour et même davantage. Dans le bassin de Kusnetzk où beaucoup de femmes travaillent dans les mines, on a imposé, dit-on, de tels concours aux équipes. Chaque entreprise essaye de surpasser l'autre. Et l'ouvrier doit obéir, s'il ne veut pas s'exposer aux rigueurs de la loi martiale.

Le mot d'ordre nouveau

L'armée rouge, elle aussi, a toujours fait usage du système des concours. Les compagnies, les bataillons, les régiments, les divisions ou des unités plus grandes encore se défiaient l'une l'autre pour obtenir les meilleurs résultats au tir, à la course de ski, voire à l'exercice tactique. De même que l'industrie ne s'est pas contentée, pendant la guerre, de conserver la méthode des concours mais l'a renforcée pour éléver le standard de production, l'armée rouge, elle aussi, cherche à l'utiliser en grand. Ce n'est plus seulement dans le service ou pour le sport, mais à chaque fait d'armes des soldats et des unités qu'on l'applique. L'organisation politique de l'armée rouge caresse ainsi l'espoir de donner du mordant à des soldats qui n'ont pas tellement envie de faire la guerre.

« Augmentez la haine contre les fascistes allemands ! »

Chaque citoyen soviétique doit tirer

d'eux une « vengeance personnelle ». On fait appel ainsi aux bas instincts de l'homme. On suggère à chaque soldat qu'il ne peut pas se refuser au vœu du peuple entier et qu'il doit participer à la guerre d'une manière personnelle. Pour cela on a inventé des atrocités, on ment à l'homme simple, on lui dit que la population des régions occupées est réduite à l'esclavage. On le rend furieux. On dit au

Товарищи красноармейцы, командиры и политработ- ники!

В войне с немецкими захватчиками решается судьба нашего отечества. Беспощадно тромите любого фашистского зверя! С вами весь советский народ, его помощь и поддержка.

Под знаменем Ленина—
Сталина—вперед, на Запад,
советские богатыри!

Le soldat de l'armée rouge a été élevé dans l'ignorance de la civilisation européenne; il a appris non seulement à s'en méfier, mais à la hater. Le « tableau de chasse » de Staline pour sauver un système menacé dans son existence doit déchaîner en lui les instincts de la brute.

soldat rouge que sa famille n'est, sans doute, plus en vie et qu'il doit en tirer une « vengeance personnelle ».

Le « tableau de chasse » de Staline

Смерть немецким оккупантам

личный счет мести

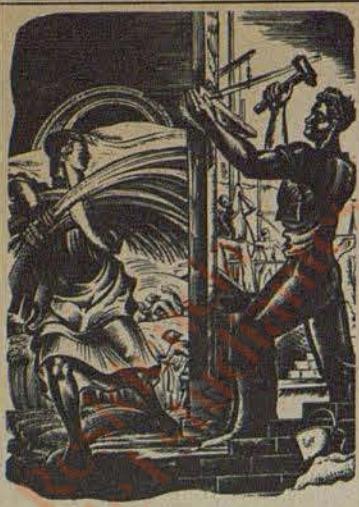
1942 11

Le langage irréfutable du document. Traduction (côté gauche) : « Camarades de l'armée rouge, commandants et ouvriers politiques! La guerre contre les occupants allemands décidera du sort de notre patrie. Ecrasez impitoyablement ces bêtes féroces! Tout le peuple soviétique est d'accord avec vous; il vous prête son aide et son concours. Sous le drapeau de Lénine et Staline, guerriers soviétiques, en avant! contre l'ouest! » Traduction (côté droit) : « Mort à l'occupant allemand! » « Compte de la vengeance » personnelle de Teplinski Piotr Stepanowitsch 1942.

Дата	Колич. уничто- женных оккупан.	Каким видом оружия	Подпись команди
15.05.1945	1000	Гранаты	П. А. Красильников

← Occupants tués (Traduction)

Date	Nombre des occu- pants tués	Type de l'arme	Signature du commandant
20. 7. 42	1	fusil SWT	Le commandant de la 6e compagnie du rég. de fusiliers n° 1015,
29. 7. 42	2	fusil spécial	
31. 7. 42	1	" "	
2. 8. 42	1	" "	
10. 8. 42	3	" "	
8. 42	4	mitrailleuse	sous-lieut.



BONS DU TRÉSOR

Chaque saison requiert ses labeurs.
Chaque saison apporte ses richesses.
Souscrire, c'est faire confiance
à la générosité de la terre française.

AB 2

SEULE LA MÉTHODE A.B.C.

permet à un débutant de réussir des CROQUIS D'APRÈS NATURE dès la première leçon.

Vous voulez connaître par le Dessin les joies de l'artiste qui crée des œuvres personnelles d'après les innombrables modèles que lui offre la vie dont il est entouré, les personnages et les animaux dans leurs attitudes et leurs mouvements, les paysages aux sites pittoresques, les intérieurs aux effets d'éclairage si divers.

Vous voulez en affirmant et en développant ainsi votre personnalité d'artiste vous spécialiser sans doute dans une des branches les plus lucratives et les plus attrayantes du Dessin (illustration, publicité, mode, décoration, etc.)

Vous le pourrez grâce à l'Ecole A.B.C. dont la Méthode moderne et sans égale, depuis 30 ans, assuré ces joies à plus de 60.000 personnes dans le monde entier.

J. Grenouillet a su, dans un croquis, fort bien traduire le mouvement de ses personnages.



BROCHURE GRATUITE

Ecrivez à l'adresse ci-dessous pour demander la brochure de renseignements (joindre 5 francs en timbres pour frais). Spécifiez bien le cours qui vous intéresse : Cours pour Enfants ou pour Adultes.

ECOLE A.B.C. (SECTION C.W. 2)

Z.O. : 12, rue Lincoln, PARIS-8^e
Z.N.O. : 6, rue Bernadotte, PAU (B.-P.)



L'homme des Soviets n'est pas seulement accablé par la misère, il souffre aussi du manque d'ordre, de propreté et d'énergie, résultat d'une éducation qui, dès sa jeunesse, le plie sous une idéologie funèbre.

L'homme, unité de production

La mort dans l'idéologie soviétique

La campagne de l'est a soulevé le voile qui cachait la nature profonde du bolchevisme à la plupart des peuples européens. L'article qu'on va lire a été écrit par un homme qui, correspondant de guerre accompagnant les troupes combattantes, a eu l'occasion d'étudier de près le système soviétique.

LAGGLOMERATION asiatique des races qui forment l'Union soviétique offre quantité d'énigmes. Beaucoup ont leur origine dans la nature même du pays, d'autres datent de l'époque trouble des tsars. Les personnages de Dostoïevski ont hérité ce mystérieux patrimoine. Ils sont pénétrés de l'esprit du «nitchevo», du fatalisme et du nihilisme dont les générations contemporaines sont encore marquées. C'est dans ce sol, terrain favorable au développement du cynisme et de la cruauté, que le bolchevisme a jeté de nouveaux germes. Sous ses emblèmes, ont pris naissance des éléments mystérieux, vivaces comme du gui parmi des branches mortes. Les quelques voyageurs, observateurs et reporters, qui ont réussi à pénétrer dans l'Union soviétique ont eu l'obscur sentiment de cet état de choses. Leurs récits semblaient incompréhensibles, mais nous pensions souvent que ce n'était pas là une raison pour supposer que tout allait mal.

Puis la guerre est venue. La «murailler de Chine» qui fermait l'U.R.S.S. aux yeux du monde s'est écroulée. Des millions de soldats européens ont pénétré dans les villages et dans les villes. Ils ont vu, entendu et ils ont compris, avec leur cœur et avec leur raison, ce qui se passait, et ils ont rassemblé quantité d'impressions nouvelles.

Si l'on établit un classement des observations recueillies depuis que la guerre nous retient au-delà du Dnieper, si l'on fait la part du faux et du vrai, des éléments apparaissent qui rendent les Soviets plus étrangers, plus incompréhensibles encore que ne les avaient vus les observateurs et les politiques.

Ce qui frappe surtout, c'est leur attitude devant la mort.

De tous les récits que nous avons recueillis au cours de l'hiver dernier sur le front du Donetz, les détails de la déposition d'un prisonnier sont restés gravés dans notre mémoire. Ils ont ouvert nos yeux. C'était un artilleur. Il contenait, comme un détail sans importance, que les bolcheviks ont l'habitude d'entasser leurs propres morts, de les arroser d'essence et de les brûler comme un tas de décombres.

Alors, je me rappelai, tout à coup, n'avoir jamais vu de tombes de soldats russes.

Tous les matins, une jeune femme venait dans notre secteur nous apporter du bois et de l'eau. Elle s'appelait Maroussia et avait 22 ans. Nous l'aimions, parce qu'elle était travailleuse, adroite et complaisante. L'un de nous avait appris que son mari était malade, au lit. D'après ce que nous avions compris, à son mauvais allemand, il devait souffrir d'une pneumonie. Un jour, l'un de nous lui demanda si son mari allait mieux. Maroussia eut un regard vague et répondit : « Mon mari ?... fini ». Il était déjà mort depuis trois jours.

Les cimetières des villes, abandonnés, nous apparaissaient comme des friches. Ils étaient envahis par les mauvaises herbes. Des grilles rouillées, en forme du marteau et de la faucille, s'élevaient sur des tertres écroulés. Ça et là, on voyait des doubles croix ; autour, tout paraissait oublié et tombait en ruine. Personne ne venait dans ces cimetières. Peu à peu, nous avons compris qu'il ne pouvait pas en être autrement : pour rendre aux morts le culte qui leur est dû, il faut avoir le respect de la vie éternelle.

Or, cet Etat, incapable de respecter la dignité des citoyens et qui les traite en conséquence, tue en eux les possibilités de développement des instincts les plus nobles. Rien ne caractérise mieux tout le système bolcheviste vis-à-vis de l'individu que le mot « liquider », employé si souvent dans les condamnations à mort prononcées par les tribunaux soviétiques. Ce mot, à lui seul, révèle le matérialisme horrible du système. Il prouve qu'on n'attache à l'être humain pas plus d'importance qu'à un chiffre, qu'à un nombre tracé à la craie sur le tableau noir et qu'un coup d'éponge efface.

Le culte qu'un peuple témoigne à ses morts est la pierre de touche de son sentiment moral. Il est le signe de la dignité qu'il confère à la vie humaine. Quiconque veut comprendre l'idéologie soviétique doit écarter toute notion occidentale, toute l'essence même de sa vie. Ici, la doctrine de la nécessité ne laisse aucune place à l'humain. Les éléments d'humanité sont considérés comme une entrave à la théorie. L'homme, la femme, l'enfant n'ont pour les Soviets de signification que comme unités de production. Ils répondent le mieux aux besoins bolcheviks, lorsqu'ils fonctionnent comme des machi-

nes, comme des séries élémentaires de robots. Si un rouage est usé, on le met au rebut. Les cadavres, les corps mêmes des êtres, considérés ainsi, ne sont plus que des enveloppes sans signification.

La mort est l'envers de la vie. Aucune route élevée ne mène aux biens, aux joies de l'existence. Lorsque les défenseurs du bolchevisme, gagnés par les subterfuges d'une logique apparente, déclarent que l'on ne peut pas rendre les Soviets responsables de la mentalité russe, il n'y a là souvent qu'une absence d'information qu'on voudrait opposer à une crédulité primaire. La sentimentalité vague de « l'âme orientale », sur laquelle on se base, offre un champ libre aux spéculations humaines. Les bolcheviks sont intervenus et se sont mis à tailler. D'un trait, ils ont supprimé jusqu'à l'amour pour le réduire à une hygiène.

Nous ne pouvons pas comprendre. Notre conscience est animée d'un autre rythme. Il nous est vraiment impossible de nous habituer à l'atmosphère soviétique. Dans une ville du sud, un habitant fut pendu par la milice pour avoir pillé. L'exécution ressembla à une fête foraine. Les gens vinrent en foule, les vieillards aussi bien que les enfants, et le sentiment d'horreur que l'on eût ressenti dans un pays civilisé de l'Europe semblait inconnu à ces masses.

Je me rappelle encore comment, une nuit, à travers le brouillard, deux hommes passèrent les lignes et vinrent à nous par un ravin qui formait le front. C'étaient deux ouvriers qui, en 1930, alors que la crise économique commençait en Allemagne, s'étaient laissé enrôler par les Soviets et étaient sans doute devenus communistes. Ils parlaient lentement, hésitants, figés, comme si quelque sombre puissance leur fermait la bouche. Finalement, ils s'endardirent :

« Faites de nous ce que vous voudrez, dit le plus âgé, un homme d'environ 40 ans, mais ne nous renvoyez pas là-bas. Vivre avec « eux » a été pour nous comme si nous étions morts. Tout était glacé autour de nous et, peu à peu, tout est devenu glacé en nous. Mais peut-être que vous ne comprenez pas... ».

Nous comprenions trop bien.— H. N.

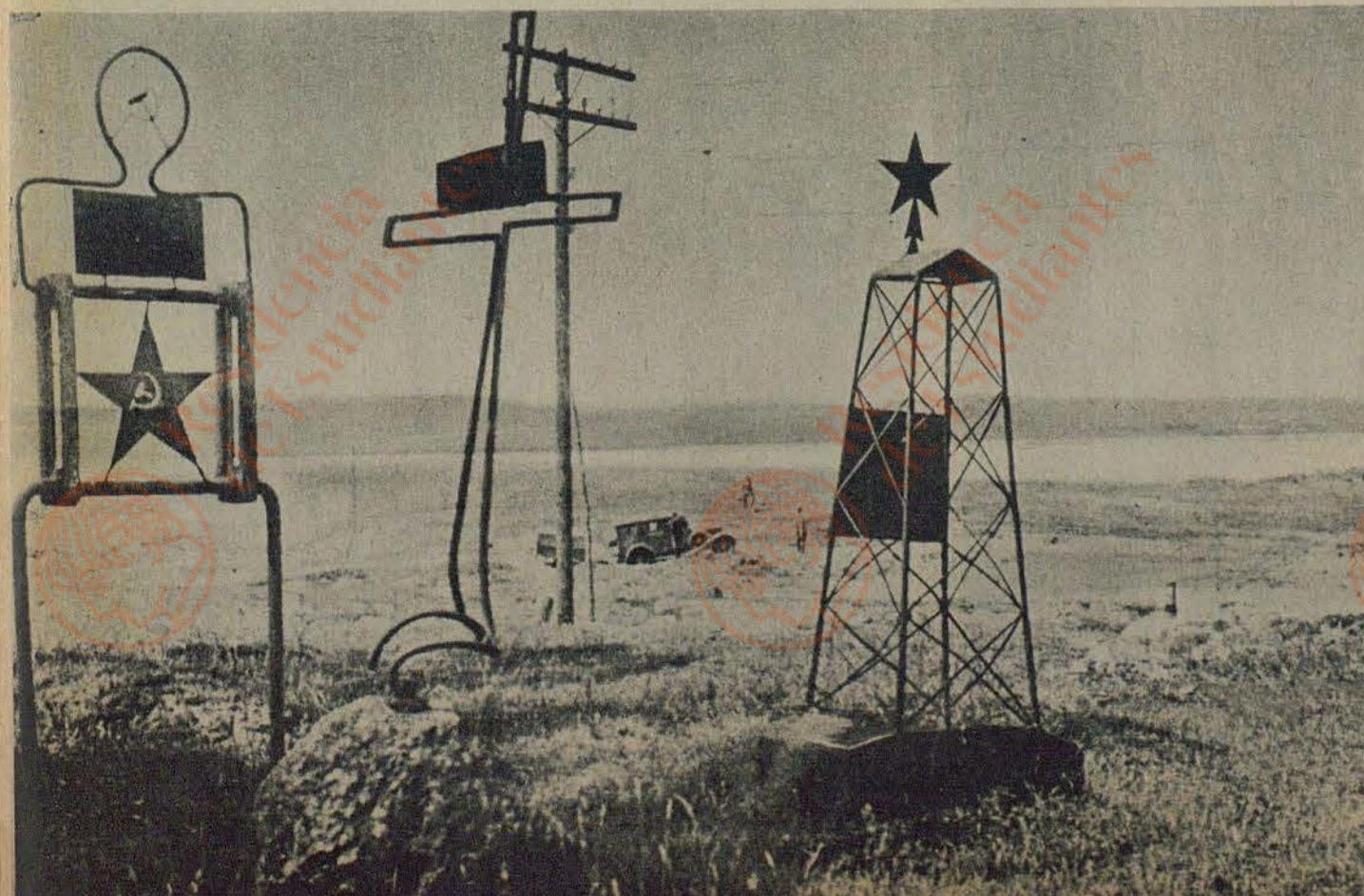


L'homme soviétique n'éprouve pas le besoin d'entretenir ou de cultiver ce qui l'entoure. Personne ne s'occupe de balayer les rues du misérable village. Les villes et les fabriques offrent le même aspect de délabrement désespérant.



Démonstration des «sans Dieu» d'une organisation qui ne s'occupe pas seulement de combattre l'Eglise et le christianisme, mais qui veut extirper de l'homme toute croyance en une puissance supérieure à celle des Soviets.

Un cimetière soviétique. Des symboles funéraires, ornés du marteau et de la faucille, s'effondrent sur les tombes abandonnées des fonctionnaires rouges. Aucun lien n'existe entre les vivants et les morts. Les morts ne produisent plus. C'est là le mot final de la philosophie bolcheviste.



Cultivez vos châssis **VITREX**

Légers — Incassables
Transparents

Demandez à VITREX, 48 bis, rue Lafayette, à Paris, la notice S. I. qui vous donnera des renseignements précis sur les différentes cultures sous châssis.



Robel

25, AVENUE MATIGNON
PARIS

L'hygiène et les soins du visage gardent à la peau sa fraîcheur, sa jeunesse... et les poudres légères, les fards nuancés, les fonds de teint lumineux de l'Institut de Beauté ROBEL en rehaussent la beauté, lui donnent l'éclat et cette expression impalpable et subtile : le charme.

LE LAXATIF DÉPURATIF

GRAINS de VALS

est en vente comme toujours dans toutes les pharmacies

PRIX DE VENTE : 7.30

Laboratoires Noguès
7, Rue Galvani, Paris



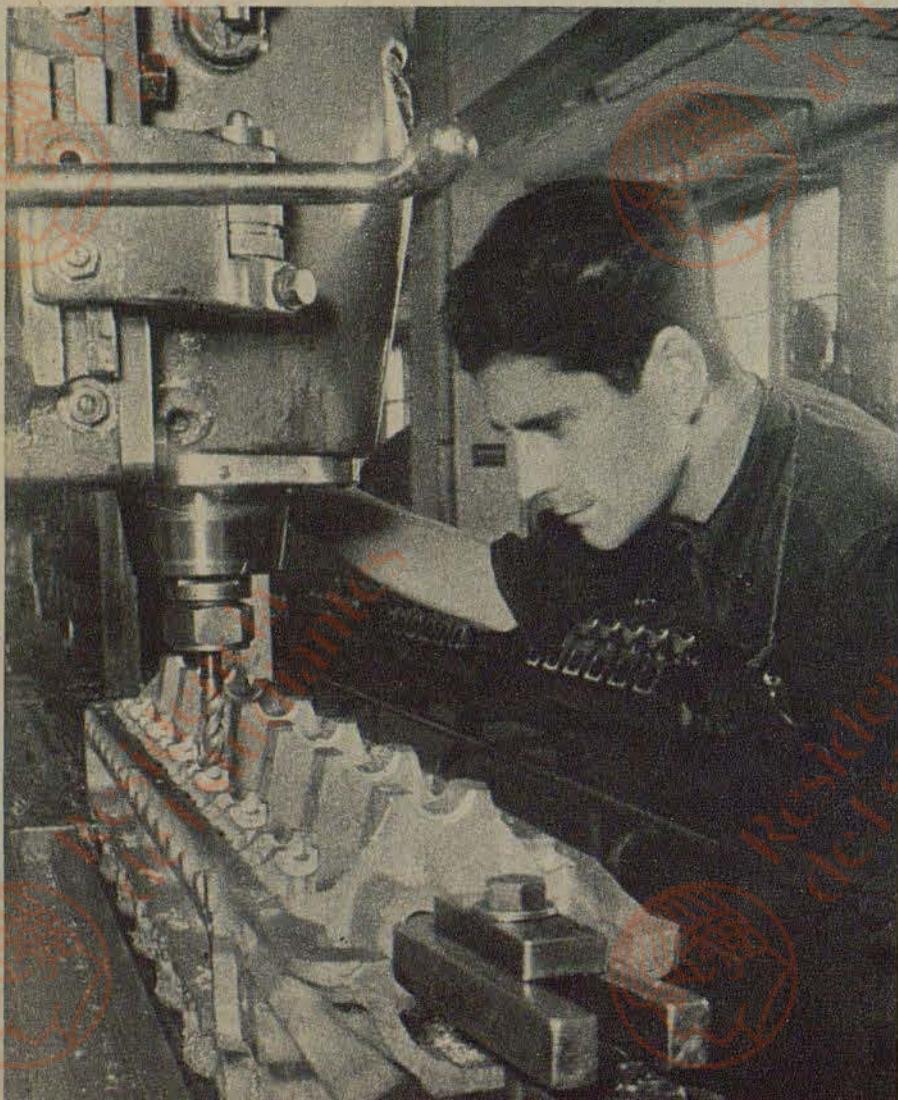


M. et Mme X sont arrivés avec le premier train des ouvriers français en provenance du midi de la France. Le mari est de sa profession, journaliste, elle jusqu'ici tenait simplement son ménage. A Cannes, elle s'occupait de sa petite fille qui est maintenant confiée à sa grand'mère. Ils se plaisent si bien en Allemagne qu'ils ont décidé d'y faire venir leur enfant.

Ils travaillent en Allemagne

Un couple français dans une fabrique d'armement allemande

Malgré l'agitation que mènent les Anglo-Américains contre le travail des ouvriers français en Allemagne, les trains continuent à amener les volontaires et leur nombre atteint, aujourd'hui, plusieurs centaines de mille. Ce n'est pas seulement la « relève » qui pousse les ouvriers français à s'engager, pour libérer les prisonniers de guerre en Allemagne, mais aussi le sentiment d'une aide apportée à la défense et à la constitution de l'Europe nouvelle; « Signal » offre, Ici, un reportage sur un couple français occupé dans une usine d'armement du centre de l'Allemagne.



M. X n'a jamais été ouvrier. Avant de venir en Allemagne, il appartenait à la Légion Tricolore. L'hiver dernier, il eut un pied gelé sur le front de l'est. Il est guéri, mais reste gêné dans sa marche. Il est devenu métallurgiste. Son salaire, qui augmente en proportion de la qualité du travail accompli, s'élevait déjà, après un séjour de six semaines, à 65 Pfennigs de l'heure.



La fin du travail: « Feierabend! » Ce mot, qui annonce la fin de la besogne quotidienne, est devenu, pour Mme X, un appel agréable à entendre, comme pour ses camarades allemandes. Mme X est venue en Allemagne, parce qu'elle ne voulait pas se séparer de son mari. Elle s'est très vite habituée à sa nouvelle existence, bien que ce soit la première fois qu'elle travaille directement pour gagner sa vie.

Clichés: M. v. Eichborn

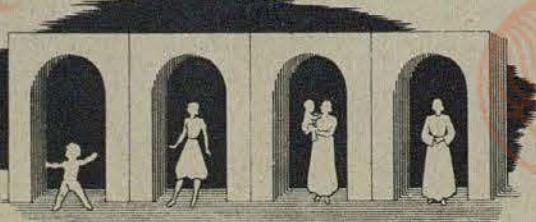
Pelikan



Encre Stylographique

RÉPUTÉE DEPUIS 1889

GÜNTHER WAGNER, HANNOVER



Quand les dents sont-elles menacées?

Pendant l'enfance, au moment de la dentition de lait, à l'époque de la puberté et jusque vers la 20^e année, pendant les grossesses et dans toutes les périodes de la vie. Les dents sont ainsi toujours un peu en danger à l'époque des grandes évolutions organiques. Procurez-vous gratuitement la brochure explicative «Gesundheit ist kein Zufall» des usines Chlorodont, Dresden, N.6.

Chlorodont

Sauveur des Dents



PERI KHASANA

MARQUE MONDIALE
DE COSMÉTIQUES

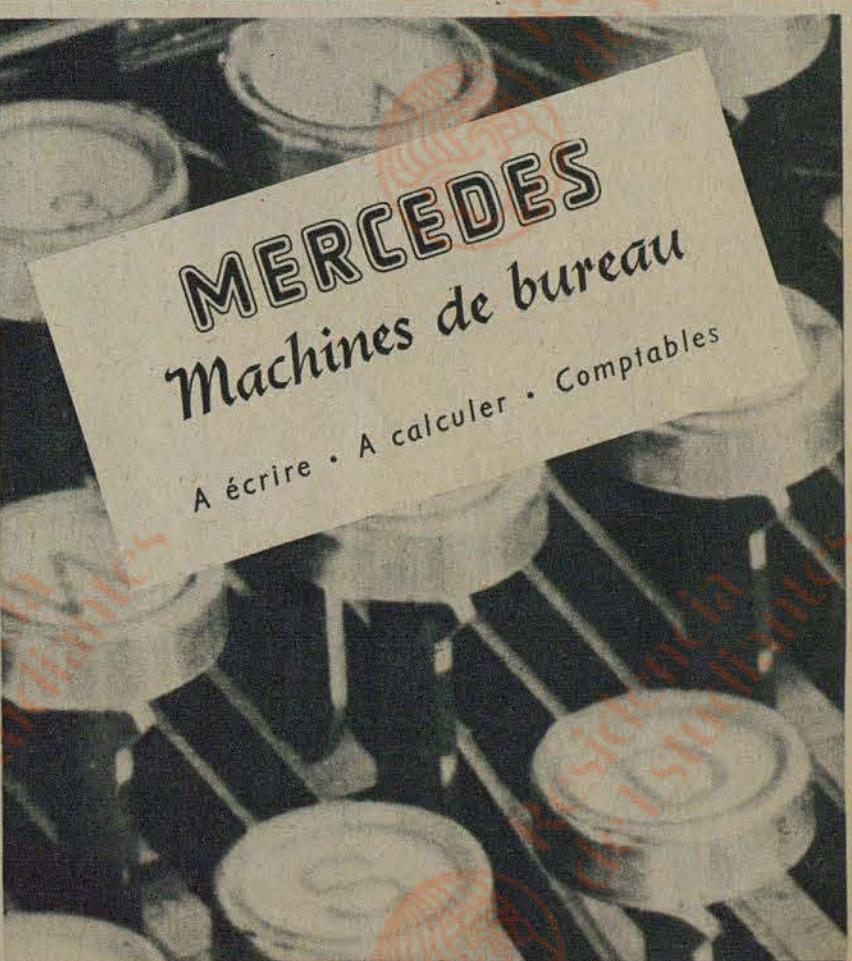
Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI
BOHN

MERCEDES
Machines de bureau

A écrire . A calculer . Comptables



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

Signal

Revista
de la juventud



Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Les élèves
d'un orchestre
italien
sont de la musique dans
un hôpital.