

N Nr. 19

1. OKTOBERNUMMER 1942

Belgia 2.50 fr. / Böhmen-Mähren 3.— kr. / Bulgaria 8 lewa / Danmark 50 øre / Finnland 4.50 mk. / Frankrike 4 fr. / Hellas 3 drs. / Italia 3 lire / Kroatia 6 kuna / Nederland 20 cents
Norge 50 øre / Portugal 2.— esc. / Romania 20 lei / Serbia 6 dinar / Sverige 50 øre / Sveits 45 rappen / Slovakia 3 ks. / Spania 1.50 pts. / Tyrkia 20 kuruş / Ungarn 40 fillér
Sydsteiermark, Ostland 30 Pf

Signal

Universitetsbiblioteket
i Trondheim

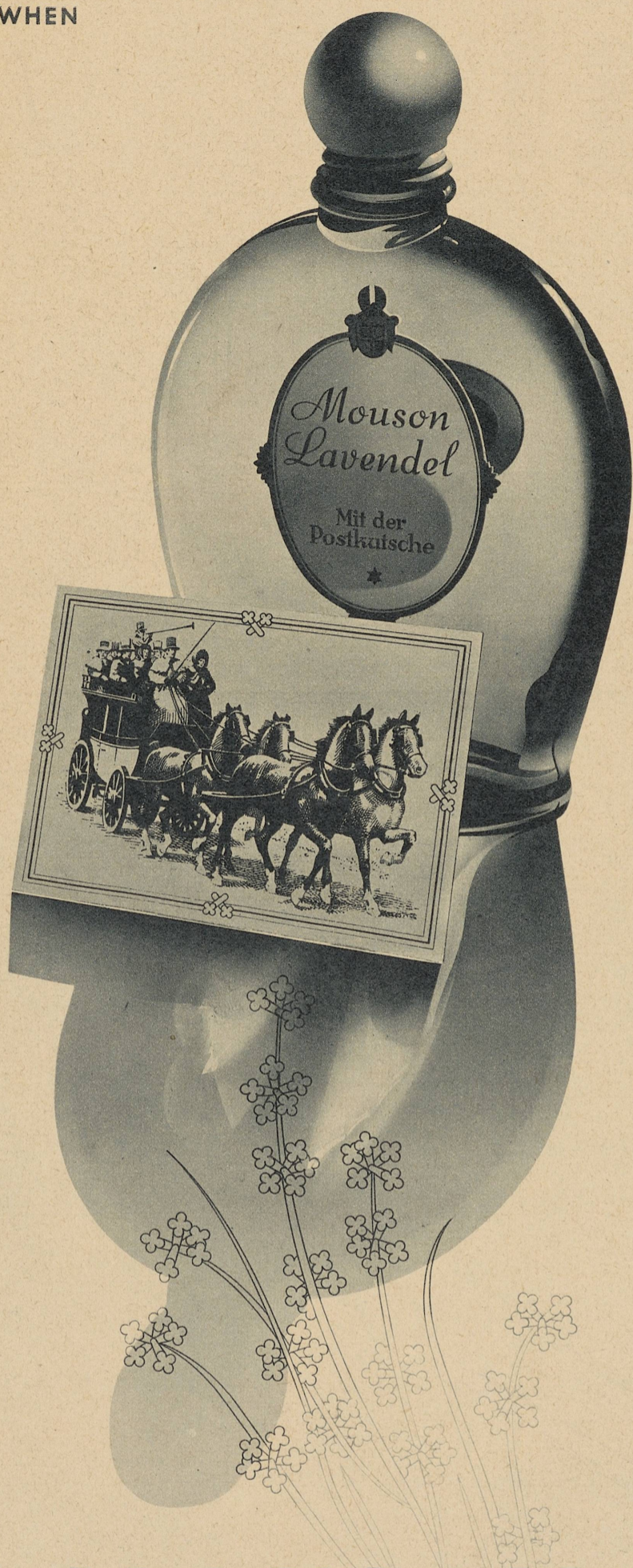


**Det er
panser-grenadérer**

*Til beretningen på side 4
i dette nummer*

PK.-foto: Krigskorrespondent
Artur Grimm

WHEN



MOUSON LAVENDEL

Kaisers „Mars“ flybåter

I SEKS ANGLOAMERIKANSKE MELDINGER

I august i år ble verdenspressen overrent med en flom av meldinger om byggingen av kjempetransportfly, ved hjelp av hvilke den amerikanske skipsbygger Henry Kaiser lovet at man skulde bli herre over den dødelige ubåtfare. Følgende meldinger — bare et par av en strøm av kringkastingsendinger, avisberetninger og offisielle uttalelser til Kaisers idéviser enno engang hvorledes denne illusjonsfeberkurve plutselig gikk i været for så å dale langsomt igjen under de egne militærkritikers forsiktige, avkjølede behandling

I. New York - senderen :

„Produksjonsleder Donald Nelson meddelte idag at den amerikanske flåte har gitt Henry Kaiser-verftene ordre på 100 kjempetransportflybåter. Disse flybåter har en lasteevne på 70 tonn. Nelson pekte på at det her dreier seg om en forsøksordre. Når transportflyene har vist seg å være gode, og dersom materiell- og arbeiderbehovet ikke skulde virke ugunstig på den alminnelige krigsproduksjon, vil flåten bestille ytterligere 400 fly hos Kaiser“.

II. Schenectady - senderen :

Donald Nelson meddelte at der no foruten 70-tonn-distansflyene, også skal påbegynnes prøvebygging av 200 tonns fraktfly. Med hjelp av disse kjempfly skal det være mulig i løpet av 24 timer å befordre en halv million mann fra USA til England eller China. 20 slike fly skal kunne yte det samme som ett av de 10.000 bit. Libertyskip.

III. „News Chronicle“ :

De transportfly som er konstruert av Kaiser, skriver „News Chronicle“, er bare et forsøk. Disse flys muligheter er riktignok, sammenliknet med skipenes, minimale, men andre faktorer spiller også en rolle her, farten og soliditeten er to fordeler som ikke må undervurderes ved disse fly. Det er bare beklagelig at man ikke allerede tidligere har begynt med konstruksjonen av disse. Kaisers plan kan få en revolusjonerende virkning før krigen slutter.

IV. Fra Washington :

Melding fra Washington: „Lederen for krigsproduksjonskontoret overrakte mandag Henry Kaiser en skrivelse etter hvilken denne får i oppdrag å legge fram en beretning om de muligheter og lettelser som kan oppnåes med byggingen av 500 „Mars“-transportfly. Dersom Kaisers beretning skulde vise at konstruksjonen av 70-tonns-flybåtene kan bringes i samklang med byggeprogrammet for kampfly, sa Nelson, ventes det at der omgående vil bli forhandlet om kontrakten for byggingen av flybåtene. Der ble også overrakt Kaiser et annet dokument hvoretter denne blir bemyndiget til å fortsette med planene for bygging av en ny flybåttype på 200 tonn. I dokumentet blir Kaiser oppfordret til å legge fram et forslag i alle detaljer for byggingen av 200-tonns-flybåtene. Når dette for-

slag blir lagt fram, vil marine-ministeriet og krigsproduksjonskontoret beskjefte seg nærmere med det“.

V. „Sunday Times“ :

„Sunday Times“ luftmilitære medarbeider skriver at Kaiser, for å bygge de av ham foreslåtte 500 kjempflybåter i løpet av et år, trenger 20.000 motorer, hver på 2000 hk. Der kreves 750 millioner arbeidstimer, hvilket betyr full beskjefte av 300.000 arbeidere i løpet av ett år. Det er tvilsomt om der er til disposisjon et slikt antall av fagarbeidere.

VI. „Evening Standard“ :

„Evening Standard“'s kjente amerikanske militærkritiker, Hanson W. Baldwin, slår fast at det, til tross for den hurtige utvikling som lufttransportvesenet har gjennomgått de siste årene, er i høy grad overdrevet når man tror man kan unnvære handelsskipstonnasjen når der er bygd større lufttransporteskadrer. En sådan erstatning av handelsskip med fly er umulig i denne krig allerede av den grunn at så veldige distanser spiller en rolle i den og fordi den sluker så uhyre mengder krigsmateriell at en lufttransportflåte ikke kan makte oppgaven i den grad som handelsmarinen. Vil man, omenn bare på papiret, prøve å erstattet de alliertes gjenværende skipstonnasje med transportfly, så trenger man ca. 100.000 70 tonn store transportfly. Det er imidlertid bare teoretisk, for i praksis er problemet helt annerledes. Visse erfaringer er blitt gjort i lufttransporten på China etterat dette er blitt avskåret fra omverdenen og særlig har tapt Burmavegen som hovedforsyningsveg. Her har man med hjelp av et stort antall transportfly søkt å dekke så noenlunde Chinas behov for krigsmateriell. Forsøket har dog strandet fullstendig. Værforholdene spiller nemlig en meget større rolle for flyene enn for skipsfarten og er nettopp en av de største vanskelighetene for en ordnet militær forsyning luftvegen. I luftfarten er også den rene slitasje større enn i handelsmarinen, helt bortsett fra at man stadig er henvist til bygging av nye flyplasser og flyhavner. Alt dette betyr, slutter Baldwin, at der for det transportproblem, som de allierte for tiden kjemper med, ikke eksisterer noen enkel løsning, særlig er det helt forfeilet dersom man tror å kunne utsjalte ubåtfaren med å bygge lufttransporteskadrer.



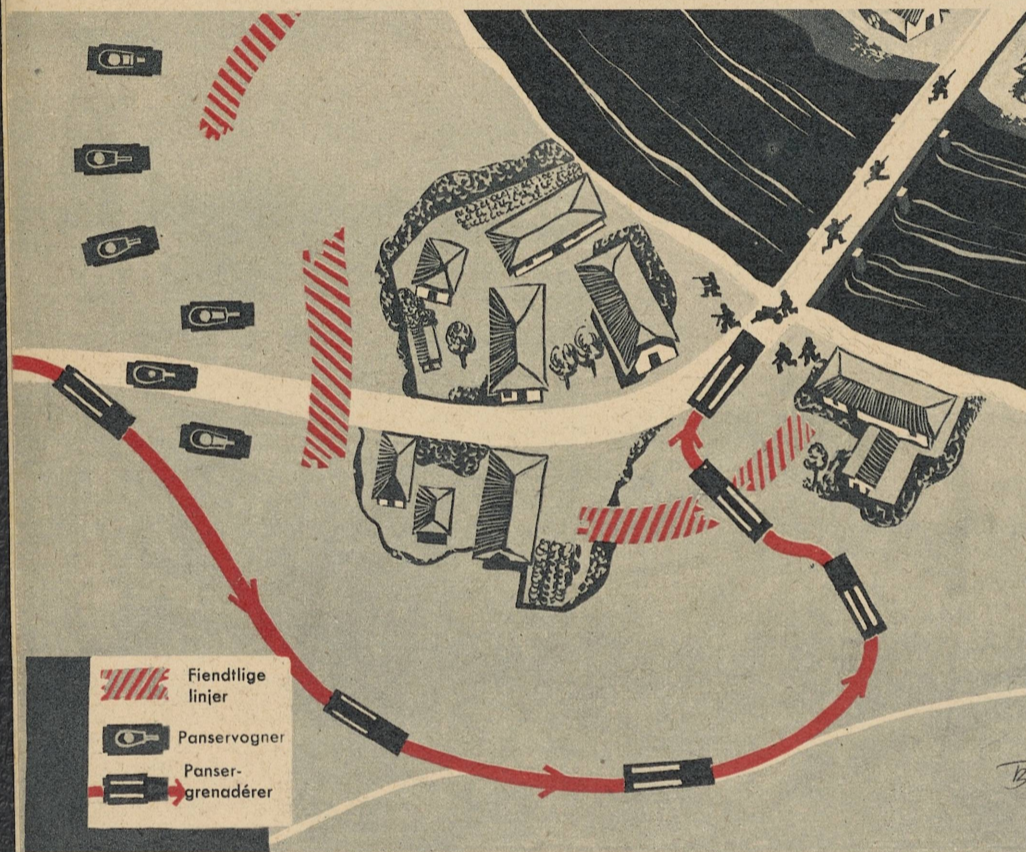
ÆRESPARADE FOR DEN YNGSTE

Den 21årige feldwebel Müller, jaktflyver på Murmanskfronten ble etter sin 41. luftseier tildelt ridderkorset og er således den yngste innehaver av ridderkorset i luftvåpenet. Etter dekoreringen går han her langsmed fronten av jaktgruppen, som er trådt an til æresparade

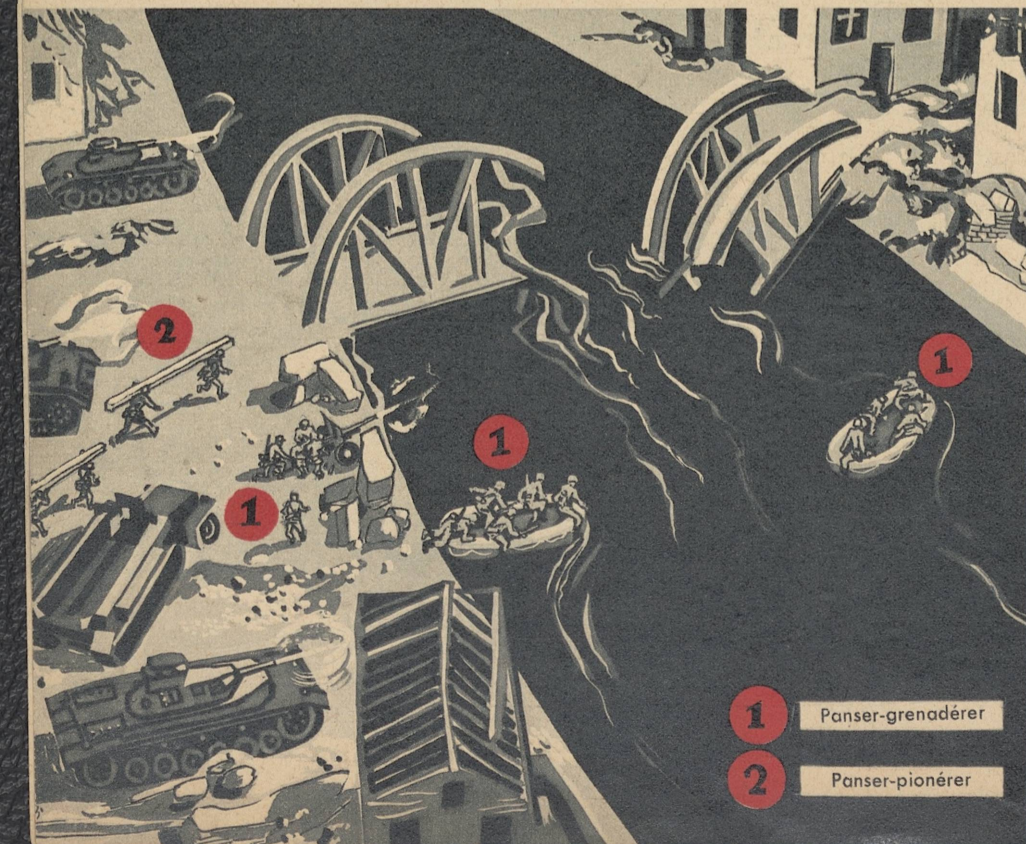
PK.-foto: Krigskorrespondent Benno Wundshammer



I. De første bak panservognene. Slik renses pansergrenaderene innbruddsstedet for fiender og bringer det nyerobrede land med infanteristiske midler fast på tyske hender



II. Vegbanere for panservognene. Ubeskadigetebruer er viktig for en uhindret panserframmarsj. Å fraviste fienden disse med alle infanteristiske midler, er én av pansergrenaderenes viktigste oppgaver, som de i det ovenfor viste eksempel løser ved omgående bevegelse



Det er PANSER- GRENADERENE

Av generalmajor Theiss

Den laveste tjenestegradsbetegnelse hos den tyske infanterist er „skytter“. Først i år ble det forordnet en unntagelse: de soldater, som kjempet umiddelbart for eller med panservognene, heter „grenadérer“ og blir dermed kjennetegnet som tilhørende en elite-tropp. Om deres oppgaver forteller følgende artikkel i enkeltframstillinger

Panserangrepet ruller fram mot fienden fra en dalsenkning i morgendemringen. Den ene panserbølge etter den annen streber over den dekkende linje henimot den mørke stripe som man knapt kan kalle en skogkant. Resultatet av rekognoseringen gikk ut på at den var sterkt besatt av fienden. Enno er der intet som rører seg der borte og panservognene har heller ikke åpnet kampen enno. Men nettopp i denne merkelige stillhet synes det å ligge en beklemmende fare. Man føler en mektig anspenning av alle krefter og sanser, som alle er rettet mot målet.

Motstanderen sender opp et lyssignal. Som om det hadde utløst denne virkning, følger no en kort men heftig ild fra det tyske artilleri. Den vekker fienden, men tvinger den også samtidig til å søke dekning. På denne måte hører fiendens forreste linjer først etter at artilleriilden er forstummet, men da allerede i farlig nærhet, den egenartede og fryktede lyd som oppstår av motorenes dur og beltehjulenes rasling og som er det ufeilbarlige tegn på et panserangrep. På et sted lammende skrekk, på et annet panikk og forvirring. Engstelige skrik, men så høres snart skarpe kommandoord. De forreste panservogner åpner ilden og idet de beskytter de fastsatte mål, trenger de inn i fiendens rekker.

I. De første bak panservognene

Med kortere og lengre avstander kommer der stadig nye bølger rullende fra de bakenforliggende reserver. Just i dette øyeblikk ser det ut som om der ikke kommer flere panservogner, men så dukker der opp nye igjen.

Men hva er det? Er det også panservogner? Jo, det er også panservogner, enskjønt understellet og formen er annerledes enn man er vant til. I første

øyeblikk ser det ut som om en stor, uhyggelig likkiste ruller imot fienden. Men det er nok ingen likkiste. Den beforder intet dødt menneske, den kjører selve døden. Levende, konsentrert kraft sitter tett sammentrengt i denne panservogn. Med beslutsomme miner, neven om geværet, handgranater i beltet og støvleskaftet, mitraljøser ved handen, sitter der her en gruppe av menn som er klar til å gripe inn i den kamp som holder på å utvikle seg lengre framme.

De kommer stadig nærmere, farten økes. No er de ved målet. Som stoppet av et trolldomsord, står de eiendommelige kjøretøyer plutselig stille. Og der springer mennene allerede ut til alle sider og styrter seg over den overraskede fiende. En kort og forbitret nærkamp begynner. Den er snart avgjort. Geværenes skarpe enkeltskudd, mitraljøsenes knatring, handgranatens detonasjoner, det kraftige, seiersglade tyske hurra er allerede hendødd — og spøkeriet er forbi.

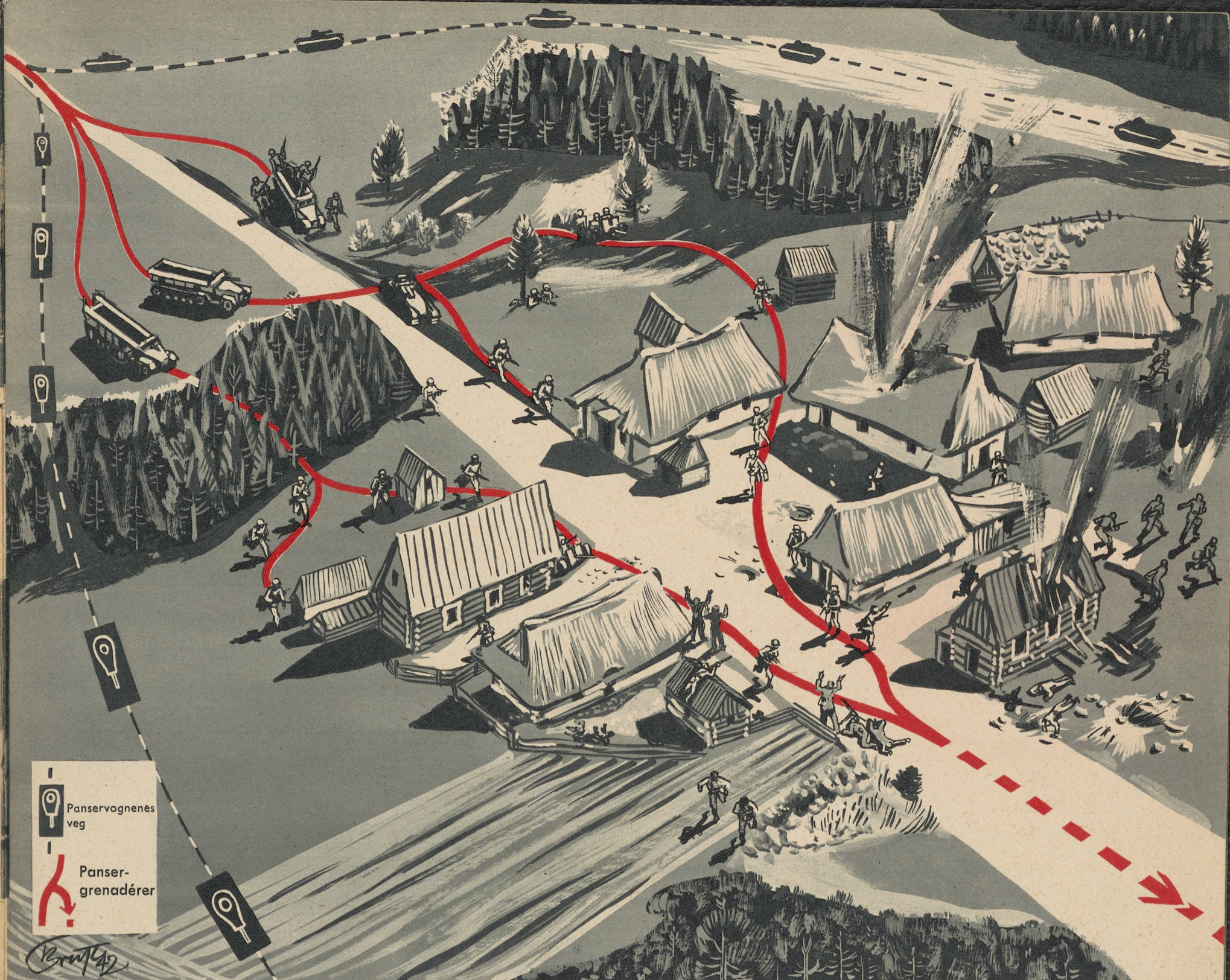
Det sted hvor panservognene brøt inn, er rensed for fiender og fast på tyske hender. Den dominerende høyde til venstre er stormet, den dystre skogkant til høyre besatt. De som er tatt til fange blir samlet sammen og sendt bakover. På veien møter de biler som kommer farende med tropper som besetter det erobrede område. De menn som, derved atter er blitt disponible, iler bort til sin egenartede panservogn, tar plass og jager avsted etter de panservogner som er kjørt i forvegen — til ny kamp.

Dette er pansergrenaderene, panserdivisjonens infanterikrefter. De har fullstendiggjort, utvidet og befestet det resultat som panservognenes kraftige framstøt hadde forberedt.

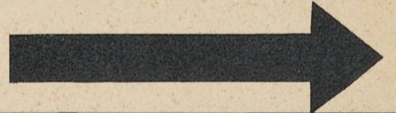
II. Panservognenes vegbrytere

Panserangrepet har tilintetgjort fienden, det er ikke lengre noen sammenheng i hans motstand. Bare på storvegen og i omgivelsene samler restene seg til motstand mot panservognene. De har til hensikt å holde brua som fører

III. Panservognenes brubyggere. Er en bru på panservognenes frammarsjveg ødelagt, så er det pansergrenaderene, som går over elva beskyttet av panservognenes våpen, danner et bruhode og tilkjemper panserpionérne mulighet for å bygge en nødbru



IV. Spesialistene i kamp om hus. Når motstanderen er trengt tilbake av panservognene og forsøker å sette seg fast i landsbyenes sidegater, for å slutte fronten på nytt bak panservognene, begynner den hardeste kampform, som gis selv for grenadérer — kampen om husene



over den brede elva. De vil enten holde den, eller i det minste vinne tid til å ødelegge den. For vé dem, hvis den faller uskadd i tyskernes hender.

Atter står panservognene overfor en ny stilling. Der ligger hindringer på vegen, miner flyr i været. Der forestår atter en hard kamp. Da bøyer de bakfra kommende grenadérer ut til høyre. De gjør en stor bue tvers over markene og suser avsted langt borte til høyre. Der svinger de plutselig inn igjen og no stormer de fram mot det fjerne mål. No støter de allerede gjennom fiendtlige sikringer, kjører inn i fiendtlige kolonner og tren, der på samme måte som dem streber henimot brua. No kan

V. I én front med panservognene. Panserdivisjoner er nesten alltid de første, som driver fienden sammen i en gryte. Inntil det inntreffer nye styrker, må panser-grenadérerne hjelpe til å holde den nydannete ring og fronten mot fienden. Enda de for det meste er svakere enn motstanderen, gir de ved en slik anledning strålende eksempler på kampmot og utholdenhet



Det er panser-grenaderene

man allerede se elva, de første hus i den grenda som ligger foran, dukker opp. De kjører forbi dem med uforminskhet hastighet. Sivilister og soldater står målløse av skrekk og forbauselse. Der er brua.

Noen av grenaderene hopper av og bringer sine svære våpen i stilling. Andre igjen løper over brua og lager det første sikrende brohode på den andre siden. Pionértroppen tilintetgjør en fiendtlig sprengkommando, undersøker brua og fjerner de ferdige ladninger. No begynner kampen på begge elvebredder. Men grenaderene holder denne viktige stilling selv om kampen blir temmelig hard. Er det fiendens panservogner som griper inn? Nei, det er våre egne som no har kjempet seg fri veg og som kommer fram akkurat i det rette øyeblikk til å forvandle grenaderenes heltemodige kamp til full seier. Stillingen ved brua er sikret.

Slik kjemper pansergrenaderene.

III. Panservognenes brubyggere

Atter dreier det seg om en bru. Først må panservognene bryte sterk fiendtlig motstand. Da rystes luften av en heftig detonasjon. Enhver vet at no er brua sprengt. Med stor heftighet trenger panservognene inn på fienden som no er avskåret fra videre tilbaketog. Han blir kastet tilbake til elvebredden og må her til slutt strekke våpen. Der dukker det opp panservogner ved elvebredden. De jager sine prosjektiler over vannet mot fienden som forsvarer den andre bredden. No går grenaderene med sine svære våpen i stilling mellom dem. Enkelte grupper arbeider seg allerede helt fram til bredden. Gummibåter føres i springmarsj fram til elvebredden, settes på vannet, er på et øyeblikk bemannet og setter over floden under sterk dekning av de egne svære våpens, panservognenes og panserartilleriets ild. Først setter de seg fast ved elvebredden, stormer den med understøttelse av nye landede tropper og utvider stillingen mer og mer til et bruhode.

No er allerede panserpionérene til stede. Nødbrua er ferdig. Panservognene ruller over den, fulgt av ytterligere grenaderer og av de andre våpen. Kampen fortsettes fra bruhodet av.

Slik kjemper pansergrenaderene.

IV. Spesialister i kamp om hus

På landevegen ruller der en tysk panserfortropp mot fienden. En større boliggrend kommer til syne. Og der slår det allerede en heftig forsvarsild imot dem. De holder seg i dekning, observerer og avgir meldinger. Hovedmassen av panservognene ruller fram. Men bare en liten del av dem tar opp ildkampen med fienden som har satt seg fast i grendas utkanter. De andre bøyer av til høyre og venstre, omgår grenda, når landevegen igjen på den andre siden og fortsetter framrykningen. Men stedet må erobres, vegen er viktig.

Da dukker pansergrenaderene opp ved de panservogner som er blitt noe tilbake. De arbeider seg framover til høyre og venstre i veigrøften, lister seg bak et skogkratt, opp på en høyde, bringer sine svære våpen i stilling og snart etter hører man deres seiersglade hurra. De er trengt i landsbyen.

Men no begynner egentlig den vanskeligste del av oppgaven. I gatekamp erobrer de hus etter hus, stormer barrikader, røyker ut motstandsreder, ofte må de kjempe med befolkningens lumskhet, men de arbeider seg langsomt framover. Dette er den hardeste av alle kamper, den må utkjempes mot ofte usynlige fiender på gata, i husene, på takene og i kjellerne, en seig og hard jobb. Pionérer og panservogner trer støttende til, men det er grenaderene som må ta det tyngste løft.

Endelig er kampen avgjort. De forband som no er blitt disponible, samler seg ved landsbyutgangen på den andre siden. Under en kort rast utveksler de sine inntrykk fra de siste timer. Der kommer pansergrenaderenes vogner kjørende allerede. „Ta plass!“ Og så bærer det videre. Skuespillet gjentar seg kanskje i neste landsby.

Slik kjemper pansergrenaderene.

V. I én og samme front med panservognene

Gjennombruddet er lykkes. Panserarméen trenger dypt inn i fiendens land. No svinger den inn og legger en jernring om fienden som skal hitfore dens fullstendige tilintetgjørelse. De store tilintetgjørelsesslag er allerede tallrike, de mindre store „kjeleslag“ som blbe utkjempet av den tyske forsvarsmakt i denne krig er uten tall. Alltid er det panserdivisjonenes kraft og hurtighet som muliggjør denne så virkningsfulle krigføring.

Den ene panserdivisjon etter den andre danner en front bak fiendens rygg. Det gjelder å holde et bredt område mot en fiende som med fortvilelsens mot og uten å sky noe offer vil framtvinge seg en veg ut i det frie. Akkurat som et vilt dyr der stadig på ny renner imot burets gitter, følger også her de hensynsløse masseangrep som varer i time-, ja dagevis. Men ringen holder. Om det enn ofte går hett for seg, den siste patron er skutt bort, den siste handgranat kastet, så står allikevel grenaderene der urokkelige og forsvarer seg, til panservognenes motstøt atter skaffer et pusterom og den trofaste pansergrenadervogn bringer ny ammunisjon og nye handgranater. Da kan fienden komme igjen. Allerede no ligger fiendens lik tårnhøye foran fronten. Det neste angrep er svakere. Ved det neste kommer de første overløpere og så kommer de i flokkevis med hendene i været; fler og fler. No ruller de tyske panservogner fram også fra fiendens side. Slaget er vunnet . . .

Slik kjemper pansergrenaderene.



På Maikops oljefelter



Et av de betydeligste mål i forfølgelseskampene denne sommer er nådd. Allerede i flere dager har man sett det i horisonten ved en 4 — 5 kilometer høy svart røyksky: oljeområdet ved Maikop. No rykker

panserjegerne gjennom området på sin forfølgelsesfart og neste etappe av felttoget begynner — bak den brennende oljeveggen står Kaukasusveggen

PK.-foto: Krigskorrespondent Grimm-Kasteln

Britiske panservogner

Hva de skulde prestere — og hva de har greidd

Av generalmajor Theiss

Før krigen hadde England ingen særlig høy mening om de første tyske kampvogner. Man kalte dem blekkattrapper og hevdet at et forsprang på tyve år i framstilling av kampvogner ikke kunde innhentes. Dette forsprang skulde ikke bare gjelde den tekniske utvikling, men også anskuelserne med hensyn til anvendelse og innsats, den omfattende altså både operative og taktiske oppfatninger.

I motsetning til England vilde Frankrike ikke sette inn panservognene på annen måte enn i den første verdenskrig, nemlig som hjelpevåpen for infanteriet. England derimot hadde planer om store mekaniserte arméer. Da man så at Tyskland også hadde til hensikt å skape store panserforband, påsto engelske fagfolk at man i Tyskland etterlignet deres egen opprinnelige ide med utilstrekkelige midler og derfor spilte en ynkelig rolle. Også Frankrike gjorde krav på å sitte inne med den eneste riktige mening om panservåpnets anvendelse og påsto å være i besittelse av de beste kampvogner. Begge land forsikret sine forbundsfeller og de nøytrale om at deres panserkrefter i enhver henseende var de tyske overlegne og at de alleide av den grunn måtte komme til å vinne den krig som de var i begrep med å hitføre.

Og etter at krigen var brutt ut og Polen under avgjørende medvirkning av det tyske panservåpen var beseiret i løpet av 18 dager, avvek England og Frankrike allikevel ikke fra sin oppfatning. No hevdet vestmaktene at en slik innsats av panservåpnet bare kunde bringe resultater når motstanderen — i dette tilfelle Polen — ikke hadde noe tilsvarende å møte opp med. Da imidlertid det engelske og også det franske panservåpen i enhver henseende var det tyske overlegent, så vilde Tyskland aldri tiltro seg å kunne gå fram på samme måte i vest som det hadde gjort i Polen. Skulde tyskerne imidlertid være så forblindet at de allikevel forsøkte det, så vilde Englands og Frankrikes luftvåpen pulverisere de tyske panserdivisjoner før de kom så langt som til festningsverkene. Skulde allikevel noen komme så langt fram, så vilde de bli smadret ved dette uantakelige bolverk. Selv om en liten rest skulde bryte gjennom, så vilde de stå overfor det mektigste panservern og dertil den egne overlegne pansermakt.

... og så kom Dunkerque

Tre dager etter at de var oppstilt, stormet de tyske panserdivisjoner Sedan, den sterkeste hjørnestein i det franske festningssystem, slo en 100 km brei bresje og nådde fram til havet etter 10 dagers forløp.

I denne prekære situasjon forlangte Frankrike å få ikke bare fly men også tanks fra England. England svarte at det vilde sende tanks, det var bare enno ikke avgjort hvilken type man skulde bygge!

Hjelpen kom ikke, og Frankrike kapitulerte. England måtte no innta en

stilling til det tyske panservåpen som forklarte de store seire og som unnskyldte hvorfor de selv hadde sviktet. I denne forbindelse fant man opp eventyret om de tyske panservogners veldige tallmessige overlegenhet. Man medga også at den tyske „metode“ under „visse forutsetninger“ kunde bringe resultater. Det vilde ikke nytte å etterligne den tyske taktikk; for det første kunde man det ikke og for det annet visste tyskerne bare altfor godt hvordan man kunde verge seg mot deres egen metode. Videre hørte man at den utvannede franske løsning var gal; at



Her er de!

Amerikansk 11-tonns-panservogn i forgrunnen og bakenfor en engelsk tank (Fra Illustrated London News, 29. november 1941)

det overhodet ikke fantes noen engelsk metode, det gikk fram av denne fullstendige rådløshet. Man trøstet seg til slutt med at på givet sted og tidspunkt vilde de nok komme på den riktige idé. Tyskland var riktignok tallmessig overlegen, men med hensyn til kvalitet, kammoral og taktisk innsikt var England den bedre, liksom også den enkelte englender sto tårnhøyt over den enkelte tysker. Dessverre hadde man i Frankrike ikke hatt anledning til å levere bevis på dette.

Et „lyn“ på 6 km om dagen

Den første suksess som general Wavells armé i Libya oppnådde, førte i England til en grenseløs overdrivelse av kjensgjerningene. Man henviste atter til den britiske overlegenhet med hensyn til panserstrategi, taktikk, materiale og moral og man snakket om en lynoffensiv uten sidestykke. I virkeligheten var det helt annerledes. Under

hensyntagen til den store overmakt, spesielt av panservogner, og til det daværende britiske herredømme i luften og til sjøs, var den oppnådde seier ikke særlig stor. „Lynoffensiven“ bevegde seg framover med en daglig gjennomsnittshastighet av bare 6 km, og etter tre måneder stoppet den opp ved Den store Syrte. Her møtte general Rommel den med de første avdelinger av sitt Afrikakorps. Sammen med de italienske stridskrefter gikk han over til angrep, og på knapt 12 dager gjenopprettet han den opprinnelige stilling ved den egyptiske grense. Hans angrepstempo oppviste et dagsgjennomsnitt på 42 km.

I England bortledet man oppmerksomheten fra denne kjensgjerning, fordi man ikke vilde innrømme den. Man henviste til kampene på Balkan. Her var det tyske panservåpen i begrep med å knuse motstanderen fullstendig på utenkelig kort tid. Den eneste fektning mellom tyske og engelske pan-

Folket forlangte en forklaring. Det kom til et mistillitsforslag mot regjeringen. Folkeopinionen svingte på ny mellom bolsjevisme og resignasjon, og selv Churchill våget ikke lenger å gjenta frasen om motstanderens tallmessige overlegenhet. Han snakket sågar om en egen, om enn ringe overlegenhet. De måtte også anerkjenne den tyske ledeises høye nivå. Rommel er i den grad ansett blant motstanderens tropper at Auchinleck måtte forby sin armé å nevne hans navn.

I underhuset har den britiske produksjonsminister Lyttelton forsøkt å tilbakese den bebreidelse at den britiske panservogn er den tyske underlegen. Man hørte no fra en ansvarlig minister at ved krigens begynnelse eksisterte der ikke noe britisk panservåpen i det hele tatt. Ved å oppdele antallet etter de forskjellige typer og ved inndelingen: „på fastlandet og i heimlandet“ skulde man få dette inntrykk.

„Churchill“ må ombygges

Lyttelton sa også at England i sin nødsituasjon ikke hadde fått tid til å fabrikere og prøve en god panservogn, men var nødt til å bygge det man nettopp kunde, selv om vognens mangler var åpenbare. Allikevel ble der konstruert en ny panservogn, som fikk det løfterike navn „Churchill“ og som no må bygges om for å oppfylle de nyeste krav. Under optellingen av de forskjellige grunner for det store nederlag, innrømmer Lyttelton derpå at ved siden av de taktiske feil, så lå hovedårsaken deri at de britiske Crusader-panservogner var uskikket for ørkenkrigen. Han medga åpent at med hensyn til pansring og skuddvidde var de tyske panservognene overlegne.

Angående Crusader-panservognene erfarer vi at de ble konstruert i mai 1940 og at de tross påviselige mangler fortsatt ble fabrikkert. Således er kanontårnet altfor lite for en mann på gjennomsnittlig størrelse; når man åpner taket så sperrer hjelpetårnet for hovedkanonens skuddlinje, og synsfeltet for kampvognskommandanten er altfor begrenset. Naturligvis stilte Lyttelton store forbedringer av panservåpnet i utsikt for framtiden, men til slutt vilde han dog atter unnskyldte det afrikanske nederlag med den tallmessige underlegenhet.

Men allerede hans kollega Beaverbrook motsier ham i overhuset idet han medgir a britene hadde fler panservogner i Libya enn Rommel.

England har no innrømmet å være tallmessig overlegne og på den annen side at tyskerne er overlegne med hensyn til ledelse, sakkyndighet og materiale. Britene blir lovet at for framtiden skal det alt sammen et bli annerledes og bedre. Tyskland behøver man ikke å love noe i så henseende. Tyskerne vet at deres panservåpen gjør sin plikt.

servogner sluttet — skjønt britene hadde alle fordelene på sin side — med deres knusende nederlag. Det tyske panservåpen hadde overtruffet seg selv. En engelsk bedømmelse av det hittil så lovpriste egne materiale fortjener å gjengis her. Et parlamentsmedlem erklærte i det engelske underhus, at 80 % av de engelske tanks falt ut på grunn av tekniske skader før de i det hele tatt var satt inn i kampen.

Også alle ytterligere angrep fra britenes side mot den italiensk-tyske front strandet. Den samme skjebne traff Auchinlecks store offensiv i november 1941, og sommeren 1942 hadde marsjal Rommel trengt ham tilbake til El Alamein.

Den tyske strategi er overlegen

Tobruks kapitulasjon og tilbaketog til El-Alameinstillingen rokket britenes tro på seg selv og på deres ledelse.

Ung soldat — gammel kriger. Denne oberfeldwebel i det tyske panservåpen er treogtyve år gammel. Krigens alvor satte sitt preg på ham. Sin ilddåp fikk han som tysk frivillig i den spanske frihetskamp, noe som bevitnes av tre av hans utmerkelser: Spaniakorset, „Medalla de la Campana“ og „Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo“. Jernkorset av første klasse, panserstormmedaljen og sårede-medaljen i sølv, forteller stumt, men tydelig nok om denne unge krigers og hans generasjons soldatånd

PK.-Krigskorrespondent Artur Grimm



Av grått blir det grønt

En tung tysk panservogn rykker fram til sovjet-russisk skogområde. Den grå fargen, som i åpent terreng er en god beskyttelse mot oppdagelse fra fiendens side — særlig ovenfra — er ikke lenger tilstrekkelig som kamufasje i den grønne skogen. Men skogen selv tilbyr en virksom „kamufasjekappe“: ved en kort rast på en åpning i skogen forsvinner panservognen under et tett tak av grener, som hurtig er skaffet til vege og omtenksomt bredt ut og festet

PK.-fotos: Krigskorrespondent Artur Grimm





Konstruksjon av panservogner for 400 år siden: Angående denne tegning skrev Leonardo da Vinci til sin venn, grev Sforza: „Jeg bygger sikre og beskyttede vogner som er uangripelige; når de går like mot fienden med sine kanoner må selv motstanderens sterkeste masser vike tilbake, og bak disse vogner kan infanteriet rykke fram i sikkerhet uten å bli hindret.“ Den engelske generalmajor I. F. C. Fuller sa 400 år seinere at „Leonardo hadde en klarere forestilling om et tankangrep enn mangen britisk soldat før slaget ved Cambrai. 14 måneder etter at tanks var tatt i bruk på slagmarken“. Så betydelig enn Leonardos taktiske innsikt var, så hadde hans panservogner dog en prinsipiell feil, de var nemlig ikke brukelige i kupert terreng, men bare på flat mark



Den moderne panservogns far: I 1912 fikk fhv. generalbyggningsråd Günther Burstyn patent på den første terrengdyktige kampvogn

En genial fransk soldat, daværende oberstløytnant Jean-Baptiste-Eugène Estienne konstruerte ti år seinere, ved verdenskrigens begynnelse, likeledes en kampvogn på larvekjeder



PANSERVOGNER

Som opptakt til en av de sværeste kamper under verdenskrigen dukker plutselig og helt overraskende et nytt våpen i masseinnsats fram av den kunstige tåke: panservogner. Den forårsaker en krise i kampen som kan bli av avgjørende betydning for krigens utgang — men den svikter. Ved avslutningen av verdenskrigen er den hele militære verden ikke kommet til enighet om dens kampverdi. Det er først i panserslagene under den nuværende krig at man konstaterer dens betydning som et angrepsvåpen av første rang. Om dette våpens første tid, om fagfolkernes motstridende oppfatninger om det, og om dets utvikling til det nuværende niva beretter PK.-krigskorrespondent Walter Kiaulehn

En sommermorgen i Wien for 55 år siden. Krigsministeriet har innbudt journalistene til en eiendommelig forestilling. En utenlandsk ingeniør vil forevise keiser Franz Joseph et automatisk gevær med hvilket man — pokker må vite hvorledes — kan skyte et par hundre skudd i minuttet. Demonstrasjonen finner sted i Wiener Arsenal. Det er en stor selskabelig og militær begivenhet, uniformer, galla og sylindere. Journalistene tar plass langt ned i bakgrunnen bak en barriere. Keiseren kommer, lett kjennelig på sin flotte gang, sin himmelblå våpentrøye, sin bakkenbart og kepi. En herre i galla, grånende fullskjegg og sylindere blir ført bort til ham. Det må være den fremmede trollmann. Ganske riktig, han går midt inn i feltet og kneler ned i støvet hvor noe står tildekket som

ingen har lagt merke til før. Duken blir fjernet og noe i likhet med en tohjult barnevogn kommer til syne. Mellom de to hjulene er der plasert et geværløp. Før man helt har forstått hva som skjer, smeller den ene gevær-salve løs etter den andre. For første gang hører menneskene et maskingeværs karakteristiske „takk-takk“. Hvorledes kan de ane at dette „takk-takk“

vil bli grunnmelodien i alle kommende oppgjør i verden. Hva den gråskjeggede herre demonstrerer der, er dog noe pusleri, intet annet. Har ikke franskmennene under krigen i 1870 opplevd ulykken med sin mitraljose, denne bunt med 24 geværløp som skulde stoppe prøysserne? Riktignok skjøt mitraljøsene hurtig, men de traff dårlig og prøysserne seiret da allikevel.

„En filosofisk instrumentmaker“

Der er gått tre minutter og smellene har hørt opp. Den gråskjeggede herre står foran barnevognen sin og børster støvet av bukseknærne. Soldater løper over plassen og sleper fram en stor

skyteskive. De setter den opp 50 meter fra geværet. Aha, nå gjelder det! Vidundergeväret vil nå måtte vise om det også kan treffe. Gråskjeggen kneler atter ved barnevognen med sylindere

skjøvet langt bak i nakken, smellene begynner igjen, og no skjer det ufattelige: På skyteskiven ser man initialene F. J., begynnelsesbokstavene i det keiserlige navn, formet av hullene etter kuler, som skrevet av en åndehånd. Sensasjonen er fullkommen, og dette er framtidens gevær! De militære skynder seg henimot oppfinneren, der veksles hjertelige håndtrykk, den fremmede føres i triumf hen til keiseren. Hva heter han egentlig, og hvor kommer han fra? Hiram Maxim er navnet hans, en amerikaner.

Maxims hjelpere dekker til vidundergeväret, og således får ingen vite hvorledes det egentlig ser ut, men en mørkøyd, elegant herre som plutselig står blant de militære og journalistene, gir på tre språk og på hvert av dem like elskverdig, noen opplysninger. Hiram Maxim, forteller han, er en filosofisk instrumentmaker fra Boston, en drømmer egentlig, ingen militærtekniker. Hans vidundergeväret arbeider etter rekylprinsippet. Krutteksplosjonens tilbakestøt blir utnyttet til stadig å spenne og lade geväret på ny. Det høres meget enkelt ut, men er meget komplisert. Fjærspenningen må alltid være den samme, og egentlig er der bare et eneste menneske i verden som kan skyte med vidundergeväret, det er Maxim selv. En masseinnsats av geväret kan det vel dessverre ikke bli tale om, for hvor skulde man ta arméer av filosoferende instrumentmakere fra?

Den mørkøyd herres interessante opplysninger blir ikke uten virkning. Pressens meninger er derimot delte. Forhandlingene om innførelsen av maskingeväret trekker i langdrag. Hiram Maxim reiser fra land til land, kneler overalt i støvet for fyrstene og foreviser geväret sitt. I bakgrunnen står dog alltid den elegante herre med sine opplysninger. Overalt er han heldig, overalt ødelegger han amerika-

nerens forhåpninger. Allerede i Wien har man av den grunn gitt Maxim bare en liten ordre. Bare 160 geværer får han levere, og selv det synes meget for herrerne, for hvor skal man ta 160 kunstskyttere fra. Hiram Maxim er endelig blitt oppmerksom, den vennlige mørkøyd herre er dog hans verste fiende. Den fremmede heter Basil Zaharoff og er agent for den svensk- engelske våpenfabrikant Nordenfeld, som er blitt berømt ved konstruksjonen av en undervannsbåt og en hurtigskyttende kanon. Maxims maskingevær er den nordenfeldske hurtigskyttende kanons verste konkurrent, og derfor sprer Zaharoff ut den påstand at geväret ikke lar seg framstille serievis og ikke er så lett å behandle som ethvert annet geväret.

Intrigene gir det resultat Zaharoff har ønsket seg. Hiram Maxim slår seg sammen med sin konkurrent Nordenfeld. Verdien av hans patent blir grandios anslått til 18 millioner Mark, og lånene til finansiering av det nye konsern, som er overtegnet i løpet av kort tid, viser at prisen ikke var for høyt satt. „Maxim Nordenfeld Guns Ammunitions Company” stiller seg ved siden av de største rustningsfirmaer og blir stammor til Vickers-konsernet. No er Maxim-maskingeværene plutselig de beste i verden, lar seg også framstille serievis og er lette å betjene. Den elegante greker Zaharoff, den tidligere barfotede avisgutten, blir til den mystiske, innesluttede englender Sir Basil, en ny rikdom blir til, og med de hurtigskyttende våpen begynner en ny æra i krigen. Det tomme slagfelt, som man hadde forutant under boerkrigen, blir til verdenskrigens grufulle sceneri, og i disse hjertebeklemmende kulisser dukker så i 1916 for første gang opp maskingevärets overmann, forhistoriske uhyrer, der langsomt som skjebnen kryper over slagmarken, tankene!

Patent nr 252 815 „angående panservogner“

For å få et klart overblikk over panservåpnet, må vi dreie filmen enno en gang tilbake. I 1903 er der i midelhavshavnen Pola stasjonert en ung løytnant som kommandant for telegrafvesenet, Günther Burstyn, en tysker fra Steiermark. Pola er den østerriksk-ungarske marines krigshavn. Den unge Burstyn blir av en kamerat i marinen innbudt til å være med på en tur med en torpedobåt. Den hyggelige kaffetur blir løytnantens skjebne. Som et lyn farer den tanke gjennom hans hode å bygge et lite krigsskip som kan kjøre på land. I 1905 kommer han til Wien og besøker automobilutstillingen. Sensasjonen på denne utstilling er en panserbil som Austro-Daimler-Werke har bygd. Bilens konstruktør er Paul Daimler, sønn av den store Gottlieb Daimler, som oppfant den hurtiggående forbrenningsmotor. Daimlers panservogn var en bil med fire hjul og en tredve hesters motor. Vognens bakre del var en dreibar panserkuppel med en hurtigskyttende kanon, og sjåføren var likeledes beskyttet av panserplater. Som han sto der foran denne første panserbil i verden ble én ting klart for den unge offiser. Denne panserbil var jo slikt et lite krigsskip på land som han

hadde drømt om, men på den annen side var den det ikke. Det gode ved den var den sterke bensinmotor og den dreibare panserkuppel med den hurtigskyttende kanon. Svakheten ved den var derimot de fire ubeskyttede hjul. Burstyn vilde med sitt landskip fare tvers gjennom terrenget, over grøfter og gjennom elveleier. Daimlervognen syntes ham ikke nok egnet for allslags terrenget. Der måtte finnes noe annet. Men hva? Problemet kunde ikke løses bare med fjæring av de fire hjulene.

Burstyn overtok en ny kommando. Denne gang i Sør-Tyrol, som festningsbygger. Og her i fjellene så han noe som syntes brukbart for ham. Han så festningsartilleristene transportere svære kanoner over bløt jord, hvorunder de la band av plater under hjulene, ingen lange fjeler og planker altså, men band som var leddet sammen av treplater. Disse band opphevede enhver ujevnhet i terrenget og hindret de svære kanonene i å synke ned. Denne iakttagelse av platebandet kombinerte Burstyn med et minne fra Krimkrigen. Dengang hadde man hatt et lokomotiv som la sine egne skinner. Hvorledes vilde det være, tenkte offiseren, når man i stedet for damplokomotivet tar en bil og istedet for skinnene plateband?

Patentet for den første panservogn. I 1911 var det kommet så langt. Burstyn, som i mellomtiden var blitt befordret til premierløytnant, forela som det seg hør og bør sitt lands kompetente ministerium, det keiserlige og kongelige krigsministerium altså, sin oppfinnelse av en panservogn, han kalte den beskjedent „motorkanon”. En lumsk tilfeldighet brakte imidlertid premierløytnantens dokumenter på avveger. Oppfinnelsen kom aldri for den vidtskuende generalstabsjef Conrad von Hoetendorffs øyne, heller ikke for krigsminister Auffenbergs. Begge vilde straks ha innsett verdien av oppfinnelsen, for Auffenberg f.eks. hadde jo også på tross av all motstand latt bygge de 14 batterier med 30,5 cm motormørserer som ble så berømte i den første verdenskrig. Burstyns forslag kom ikke lenger enn til ministeriets bilkyndige, og disse avsto å uteksperimentere forslaget på statens bekostning fordi de ikke kunde innse hva man skulde gjøre med en bil som ikke så ut som en bil, men som en slåmaskin. Burstyn hadde imidlertid ikke mistet motet enno. Han reiste til Berlin. Men også her led hans oppfinnelse den samme tragiske skjebne, ble avvist. No prøvde han på en annen måte. Han skrapte sammen pengene sine og ga inn patentanmeldelse på sin oppfinnelse. Dette rikspatent fikk han i Berlin med nummeret 252.815, „angående en panservogn, egnet til med egen motorkraft å bevege seg framover, ikke bare på veger, men også i uvegsomt terreng”.

Patentbeskyttelsen i Østerrike og Tyskland ga Burstyn anledning til i det

minste i antydninger å omtale sin oppfinnelse i den militære fagverden. Han skrev noen artikler i militære fagskrifter hvor han uttalte seg om motoriseringen og mekaniseringen i de kommende kriger. I 1912 skrev han til oberst Blümner i Berlin: „Man taler riktignok meget om oppfinners blinde optimisme, men ikke desto mindre tror jeg nok jeg kan påstå at krigsteknikken før eller seinere vil frambringe slike angrepsvåpen som min motorkanon. Enno lyder det riktignok som en Jules-Verniade at der i stedet for en infanterikjede med reserver går framover til angrep en uregelmessig gruppe av motorkanoner eller at motorkanoner endog finner anvendelse i vidt utstrakte raids, men jeg tror at med den fremadskridende erstatning av menneskekraft med maskiner er motorkanonen det beste middel til å spare mest mulig menneskemateriell i kamp.”

Tredve år etterat disse profetiske ord var skrevet ble den syttiårige og pensjonerte oberst, generalbaurat Günther Burstyn av Adolf Hitler utmerket med krigsfortjenstkorset av begge klasser som oppfinneren av den første brukbare panservogn.

Men dengang, i 1912, var verdien av hans oppfinnelse forblitt ukjent. Et år seinere, i 1913, var det ikke engang mulig for Burstyn å betale gebyret for en forlengelse av hans patent. Da verdenskrigen brøt ut, rykket Burstyn i felten som kaptein i et jernbane- og telegrafregiment. I 1916 måtte han oppleve at englenderne og franskmennene hadde panservogner, men ikke tyskerne og ikke østerrikerne.

De første engelske tankkonstruksjoner

De engelske panservogner som i september 1916 rullet ut fra skogen ved Flers mot de tyske linjer, var konstruert etter Günther Burstyns hovedprinsipper, det vil si de beveget seg på larvekjeder. Det ligger naturligvis nær å anta at de artikler som Burstyn hadde skrevet dengang i 1912 i militære fagblad var kommet til englendernes kunnskap. (Den panservogn var forresten også blitt avvist av de militære myndigheter i Østerrike og Tyskland, det franske krigsministerium derimot hadde kjøpt den.) Hvilke dokumenter der lå til grunn for de første engelske og franske konstruksjoner er ikke blitt kjent. Å bringe virkelige beviser for påstanden om at det her dreide seg om en utelukkende tysk oppfinnelse er vanskelig. Englenderne sier at de amerikanske slåmaskiner, som arbeidet med traktorer på larveband, ga dem idéen.

Drivfjæren i den engelske handling var i alle fall nøden. Piggtråden og maskingeväret hadde sperret de tyske linjer siden 1915. Den engelske oberst Swinton besluttet seg da til å rive slagmarken ut av gravstilleheten, som ofte bare ble avbrutt av smellene fra maskingeværene, med et annet middel enn den konsentrerte innsats av artilleri. Alltid når artilleriet hadde gjort sin forberedelse til storm, viste det seg at de fordømte maskingeværene levde enno. I den jevne ild fra dem, som slo ut fra skjulte jordhull, brøt enhver infanteristorm sammen.

Swinton vilde ha „maskingeværet”, vandrende festninger som uten forberedelse kunde begi seg ut på slagmarken og som uantastet av maskingeværene kunde bevege seg hen til infanteristene og deres våpen for å knuse dem.

For første gang på slagmarken

En aktuell tanke, den være så dristig og revolusjonær den vil, oppstår ofte samtidig i flere land og i flere hjerner. Således opplevde Swinton til sin overraskelse at ikke bare han og de ingeniører han hadde betrodd seg til hadde en panservogn i tankene, men at også det britiske admiralitet hadde beskjeftiget seg med spørsmålet om man ikke kunde bygge „landkrigsskip”. Fra

Winston Churchill, som i begynnelsen av den første verdenskrig var første admiralitetslord, stammet der et barnlig bidrag til dette spørsmål. Han vilde bygge sammenkoblede dampvalser som man kunde utplanere de tyske skyttergraver med.

For å kunne hemmeligholde sine teknikeres forberedelser, lot englenderne alle arbeider på „maskin-

geværetoren" foregå under det uskyl-
dige psevdonym „tank". De holdt sine
planer strengt hemmelig endog for sine
allierte. Derfor var de meget forbauset
da de i 1916 kom til Kontinentet med
sine tanks og måtte høre av fransk-
mennene at de også hadde bygd liknen-
de kampvogner, den franske oberst-
løytnant Estienne ble seinere meget
bekjent som far til panservognene.

Den 15. september 1916 ble det nye
våpen for første gang satt inn i større
omfang. 49 kampvogner, alt det eng-
lenderne eide, var blitt trukket sam-
men, men bare 36 nådde slagmarker,
13 ble sittende fast, og av de 36 aks-
jonsdyktige kampvogner vendte bare
halvparten tilbake om kvelden den
15. september, de andre var blitt øde-
lagt eller erobret av tyskerne.

Det taktiske problem: soldater mot panservogner

Da kvelden kom, hadde englenderne
opplevd en alvorlig skuffelse. I sin
kamprapport sier de at enkelte tanks
nok hadde framkalt panikk på sine
steder, men i alminnelighet hadde
dog de tyske forsvarere kjempet over-
ordentlig godt, noen omfattende de-
moralisering kunde man ikke tale om.

Ti dager seinere kastet englenderne
resten av sine panservogner mot de
tyske linjer. Atter blir de svære kamp-
vogner sittende fast eller skutt i brann.
Besetningene får en kvalfull død. De
er mennene i ildovnen, brannofre for
krigens gud. Englenderne, bekjent for
sin følelsesløshet overfor andres liden-
ser, er forferdet over sine kameraters
grufulle død. Det kommer til en al-
vorlig krise for det unge våpen. Man
vil ikke bygge flere panservogner.

Krisen skjerpes enno mer da de
første franske panservogner blir satt
inn. Bensintankene deres er ikke heldig
plasert, og hva der er det verste, de
har en reservetank av sinkblikk som
ligger fullstendig ubeskyttet på taket
av panservognen. Tyskerne har hurtig
oppdaget denne feilen og gjør de fram-
stormende kampvogner til fakler. Den
engelske hærledelse vil ikke ofre mer
penger på nye panservognekspimen-
ter. Swinton og Fuller, de to engelske
forkjempere for panservåpnet, støter
no i denne største nød på Winston
Churchill med hans løyerlige idé med
skyttergravsvalsen. Han er admirali-
tetslord, og marinen vil jo bygge et
landkrigsskip. Så bevilger marinen,
skaffer Winston Churchill pengene til
nye panservognekspimeneter, vegen ut
av krisen er funnet, og der er også nye
mennesker som ikke lar seg skremme
av flammedøden. Som en fugl Fønix
hever panservåpnet seg av det første
nederlags aske. Når det nå går til
aksjon igjen, vil alt bli annerledes. Den
feil å sette inn for få panservogner vil
man ikke gjøre opp igjen.

I mellomtiden hadde også tyskerne
begynt å bygge panservogner, men de
nølte med masseproduksjon fordi de
ikke kunde bli klar over om de skulde
bygge kjempevogner eller heller mange
små. Hadde man spurt Burstyn, vilde
ha gått inn for de små vognene. Hans
parole lød allerede i 1912: Mange små
panservogner er bedre enn få store.
Samme mening hadde forøvrig også

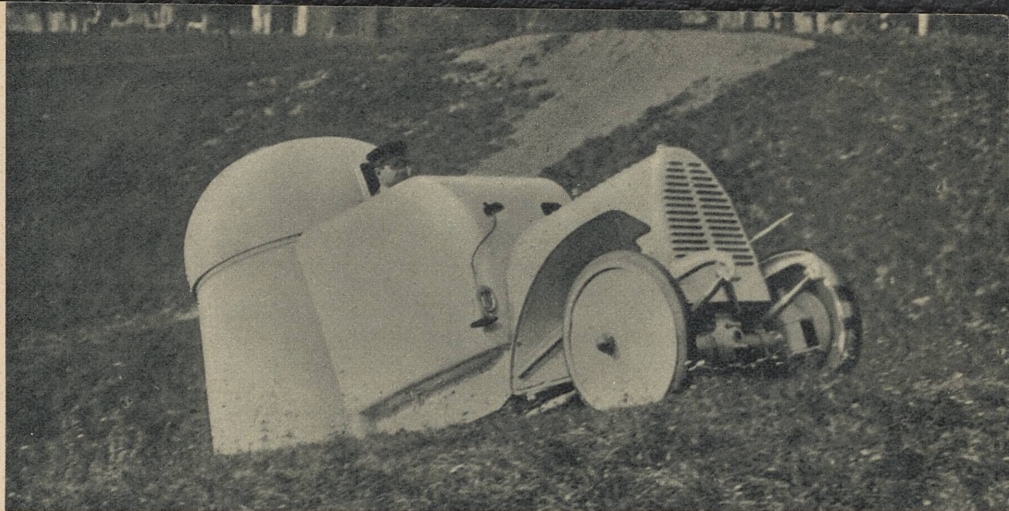
Det første blikk på de langsomt
vandrende uhyrer var fryktingytende.
„Da bevet selv den harde krigers hjerte
i det pansrede bryst", som det klassiske
ordspråk lyder. På tysk side var løy-
tnant Noack, sjefen for 12. kompani av
det 28. infanterireserveregiment den
første som så panservognene. I sine opp-
tegninger sier han: „Nervene våre er
spent til det ytterste. Hva kan der
skjule seg bak dette djevlske spøkeri?
Gjettingen av den store gåte begynner:
en treskemaskin som har forvillet seg
hit eller en bilplog til å kaste opp skyt-
tergravene med? Fordømt også, de
kjører over granatgroper og minehuller
og kommer rolig og sikkert rett mot
oss. Vi ligger trykket ned i skitten
med geværene i anlegg. No går der en
haglskur av maskingeværskudd hen-
over oss. Aha, det gjelder oss!"

bilkonstruktøren Vollmer som etter
oppdrag av den tyske generalstab
hadde gitt seg i kast med konstruksjon-
en av en panservogn. Det lyktes ham
imidtildt ikke å sette gjennom noen
masseproduksjon. Byggingen av ubåter
og lastebiler ble betraktet som vik-
tigere, og således hendte det at
tyskerne selv ved slutten av krigen
ikke engang hadde 50 egne tanks. De
stolte på sine soldaters mot og kamp-
kraft og forøvrig på sitt feltartilleri.

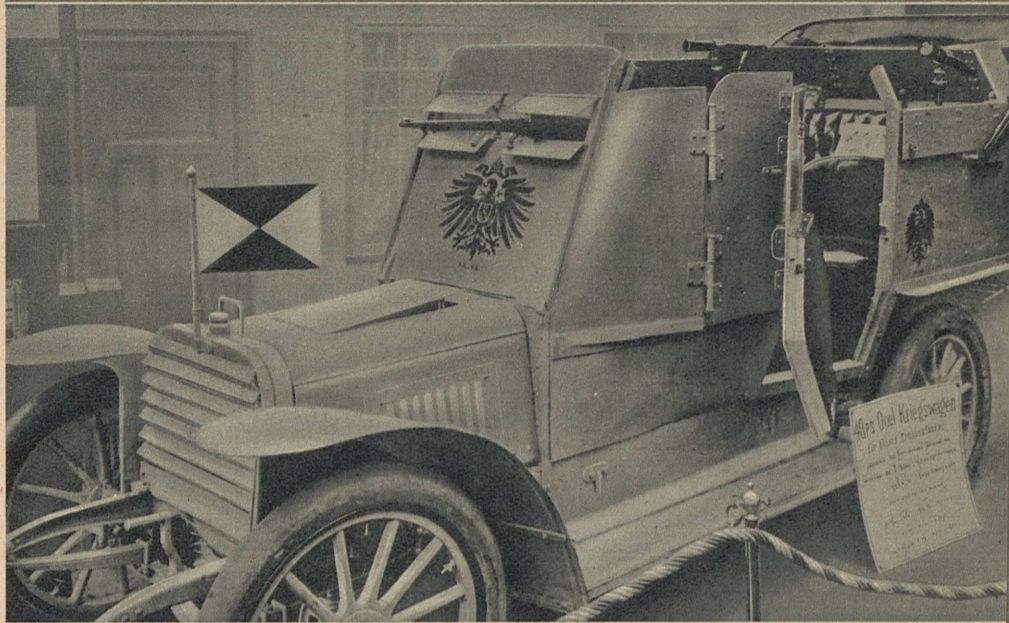
Om morgenen den 20. november 1917
falt ved Cambrai helvetet med alle
dets djevler inn over tyskerne. 362
panservogner, skytende med alle løp,
glødende uhyrer, veltet seg mot de
tyske linjer. Denne gangen måtte det
lykkes. Det store slag var blitt for-
beredt på det omhyggeligste. Alle feil
fra den første aksjon, spredningen av
egner styrker, ble unngått. En lavine av
stål rullet løs mot de tyske linjer, og
tett bak den fulgte det beste engelske
infanteri. De gikk i slaget som til
parade. Et skotsk regiment lot også
sekkepipebleserne marsjere med under
full musikk. På flankene sto kavaleriet
parat til å forfølge fienden.

Fjorten dager varte slaget, tyskerne
hadde betraktelige tap og allikevel
endte slaget der hvor det hadde
begynt. Tyskerne hadde langet ut
til motangrep, og det umulige var
lykkes dem. De kunde ikke bare
fylle ut hullene, men endog erobre til-
bake det terreng som var blitt tatt fra
dem i det første sammenstøt med denne
bølgen av jern. Under sitt motangrep
hadde tyskerne tatt 9000 fanger, erobret
148 kanoner, 716 maskingeværer og
over 100 tanks. Den engelske øverstkom-
manderende oppga at han hadde tatt
til fange 10,500 tyskere og erobret 142
kanoner og ca. 350 maskingeværer.

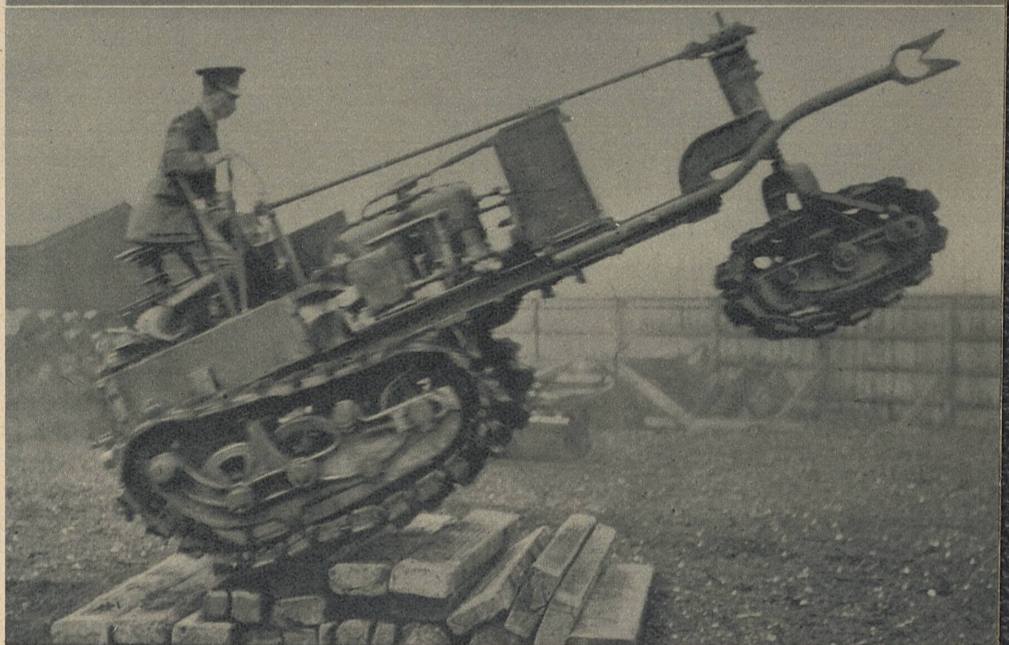
Det kaller man et remisparti. I det
minste ser det slik ut på papiret, men
i virkeligheten hadde englenderne tapt,
for deres mål, gjennombruddet, var jo
ikke nådd. No — de kom til krefter
igjen etter sin utmattelse og angrep
enno engang med samme styrke som-
meren 1918 ved Soissons og Amiens.
Atter det samme bilde, atter hadde
tyskerne betydelig tap, og allikevel,
riktignok vakler tyskerne, men det
lykkes dem å holde stand.



Automobil-sensasjon i 1905. Paul Daimler, motoroppfinnerens sønn, stilte ut denne panserkampvogn på automobilstillingen i Wien i 1905. Den fant mange beundrere, men bare en kjøper: den franske generalstab brakte vognen i sin besittelse



Opel utstiller den første panserspeldervogn. I 1906 avviste fagfolkene også denne, den gang beste krigsvogn. Wilhelm II. sa bursjokost: „Hodet og beina er ubeskyttet." Men hans anskuelse var helt riktig. Bilringene er det sårbarste punkt på denne vogn



Den engelske tank fra 1915. På dette monstrum er det bare larvekedene som er vellykket, den lange skyttergravsaks som skulde skjære gjennom piggråden, viste seg meget snart å være uhensiktsmessig. Dertil kom at kjøreren satt

Endelig er „diamantformen" funnet! Først i de siste år av verdenskrigen fant panservognen sin karakteristiske form



Panservogner →

Motangrep: antitankkanonen kommer

De allierte var fortvilt. De kunde ikke oppdage feilen i sitt regnestykke. Idag, 25 år seinere, ser man den imidlertid lett. De engelske panservogner hang for meget ved sitt eget infanteri. De var ikke hurtige nok, og deres aksjonsradius var for liten. Panservogneren kunde for full fart tilbakelegge seks kilometer i timen, og den kunde ikke klare mer enn tredivet kilometer fordi det da var slutt på bensinen.

Dessuten hadde tyskerne utviklet en taktikk som gjorde dem til herrer over panservognene. Denne taktikk stammet fra det tyske infanteriregiment Nr. 46 „Graf Kirchbach“ og ble for første gang anvendt i tankslaget ved Cambrai. Når tankene kom, ordnet tyskerne seg i flere kjeder. Den første kjede åpnet seg og lot som om den var ferdig. Tank'ene kjørte gjennom denne kjede fordi de trodde den var satt ut av spillet. Var panservognene forbi og kjørt inn i den veg som var latt åpen, da ble den første kjede atter levende, og tyskerne snørte sekken igjen. De angrep panservognene fra alle sider og prøvde å uskadeliggjøre dem. En engelsk deltaker i tankslaget ved Cambrai forteller hvor uhyggelig denne kamp har vært. Tank'ene kjørte inn i landsbyer som lå der som utdøde. Men når panservognene befant seg på de smale landsbyvegene, hvor de bare dårlig kunde manøvrere, da ble det liv over alt. Det ble skutt fra kjellerne og fra takene, forfra og bakfra, og allikevel forble motstanderen usynlig. På denne måten var der intet å vinne.

Hvor innbruddet imidlertid lyktes for de engelske panservogner sammen med det engelske infanteri, der klarte de to våpen sammen ikke å bli herrer over tilstrekkelig terreng fordi de jo var meget langsomme. Tyskerne kunde stadig hente fram forsterkning og fylle hullene. Slik ble det til slutten av verdenskrigen.

Denne enkle konstatering inneholder dog en sum av lidelse og mot som man nesten ikke kan forestille seg. Englenderne satte under krigen inn 2000 panservogner på vestfronten og franskmennene endog det dobbelte. Der kjempet altså ialt 6000 panservogner mot de tyske soldater. Tyskerne hadde ikke annet å sette opp mot disse stålkolossene enn sitt mot, sin kamperfaring, sine handgranater og sine feltkanoner. Eksemplet for tyskerne var her alltid den 20. november 1917, Flesquières-dagen. I tankslaget ved Cambrai. Denne dag, da intet syntes å kunne stå imot den engelske tankstorm, lyktes det den tyske major Krebs å samle 600 mann om seg og med dem å lukke det hull som var blitt revet opp av englenderne i de tyske linjer ved Flesquières.

Ved foten av Flesquières-høyden falt også denne dag en tysk feltartillerist som er forblitt ukjent og om hvem den engelske marsjall Haigs kamprapport forteller at hans taperhet hadde vakt englendernes beundring. Enskjønt han var den siste overlevende ved sin kanon, hadde han stadig ladet og skutt og gjort mange engelske panservogner kampudyktige. Denne ukjente tyske kanoner er far til det nye våpen man da konstruerte, den lett vendbare antitankkanon, også kalt „PÅK“ = Panzer-Abwehr-Kanone.

I 1918 inntraff der imidlertid enno en begivenhet hvis betydning riktignok ble vurdert fullt ut bare av ganske få mennesker. Denne begivenhet var panserduellen ved Villers-Bretonneux den 24. april 1918. For første gang i historien kjempet panservogn mot panservogn. Englenderne selv erkjenner at tyskerne gikk av med seiren i denne duell. På tysk side var der blitt satt inn fjorten panservogner av egen konstruksjon. Generalmajor Fuller, den egentlige skaper av det britiske tankkorps, skriver i sine krigserindringer om denne dag: „Det var en bemerkelsesverdige begivenhet, på sin måte like så bemerkelsesverdige som duellen mellom „Monitor“ og „Merrimac“ den 9. mars 1862. Det var møtet under den amerikanske borgerkrig mellom Nordstatenes første pansertårnskip og Sørstatenes trefegat, som var blitt ombygd til panser- og vedderskip.

Denne 24. april 1918 tok enkelte tyske panservogner gjentagne ganger kampen opp med syv, åtte engelske panservogner og seiret. En av de tyske panservogner som kjempet med syv engelske panservogner, som vilde omringe den, vendte først etter åtte timers kamp tilbake til samlingsstedet. Den hadde uskadeliggjort en engelsk panservogn med en fulltreffer, skutt en annen i brann og beskadiget flere andre. De som enno var tilbake av disse syv tok flukten.

De seierrike tyske panservogner skilte seg fra de engelske kampfmaskiner ved sin større hurtighet, kraft og panserkledning. Den store engelske kampvogn hadde en vekt av 32 tonn, en 150 hestekrefters motor og en fart av 11 kilometer i timen. Dens panserplater var 18 mm tykke. Den tyske vogn veide 3 tonn mer, hadde en 200 hestekrefters motor, kjørte 16 kilometer i timen og hadde 30 mm tykke panserplater. Den engelske bevæpning syntes til å begynne med å være best. Man skjelnet dengang mellom mannlige og kvinnelige panservogner. Kvinnelige panservogner var utrustet bare med maskingevær, mannlige førte med seg kanoner. De store engelske panservogner hadde to kanoner og fire maskingeværer, den store tyske panservogn rådet riktignok over seks maskingeværer, men hadde bare en kanon. Den tyske panservogn, som den nevnte dag ved Villers-Bretonneux kjempet mot syv store engelske panservogner, hadde fått en treffer som gjorde dens kanon ubrukkbar under siste halvdel av kampen. Den måtte kjempe videre bare med maskingeværene og ble allikevel seierherre. Den som hadde øyne å se med, kunde denne dag bli klar over at den større hurtighet og bedre panserkledning var overlegen overfor den tilsynelatende sterkere bestyking. Det viste seg også allerede på denne dag at panservogneren var mer enn bare et ledsagende redskap for infanteriet.

Etter verdenskrigen var det for 25 år forbudt tyskerne å ha eget panservåpen. Den 100.000 mann store armé øvde seg med pappattrapper som ble drevet av små biler. Hva man ikke kunde forby tyskerne var konstruksjonene av panservogner ved tegnebrettet og for skrivebordsskuffen. Da Tyskland hadde

gjenvunnet sin forsvarsrett, var det tekniske nivå slik at panservognerens fart var blitt tidoblet. Verdenskrigens populæreste tank var „Mark IV“, en engelsk konstruksjon. Den kjørte 6 kilometer i timen og hadde en aksjonsradius på 25 kilometer. I 1934 var den populæreste tank i Sovjetunionen den amerikanske Christie-hurtigkempvogn. Den gjorde med en aksjonsradius på 400 kilometer en fart av 62 kilometer i timen når den gikk på larvebånd og 110 kilometer på hjul. Dette var imidlertid ikke den eneste fullkommengjørelse av panservogneren. Virkelig fullkommen ble den først med den trådløse telefoni. Strupehodemikrofonen, som gjør det mulig for den talende å gjøre seg forståelig selv i den sterkeste motorlarm, gir den enkelte panservognfører anledning til å tale med de andre stridsvogner. Ved hjelp av dette stadig parate meddelelsesmiddel kan man sammenfatte de enkelte panservogner til kampgrupper som også stadig lar seg omgruppere under kampen og slaget etter en dirigerende vilje. Takket være anledningen til stadig forbindelse holder panservognene sammen. Den trådløse telefoni er det eneste middel som kan oppheve slagets splittende og oppløsende virkning.

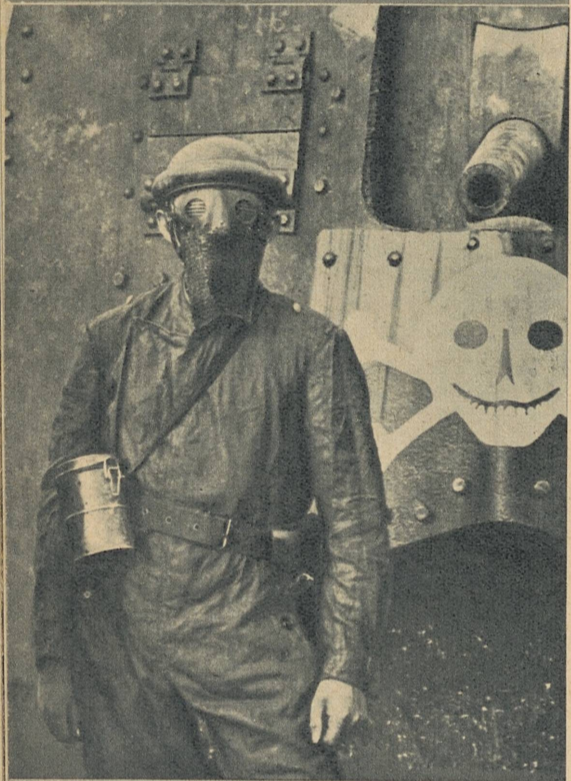
Avgjørelse: angreps- eller forsvarsvåpen?

Slik så altså panservåpenet ut da Tyskland atter tok fatt på å smi seg en rustning. I mellomtiden hadde der dannet seg to taktiske skoler i verden for anvendelsen av panservogner. Den ene så i panservogneren framdeles den gamle maskingeværet og innrømmet den bare en defensiv katakter. Panservogneren forble altså etter denne skole fortsatt lenket til infanteriet og hadde å skaffe det altfor plagsomme maskingeværmotstandere fra halsen. Dannelsen av panserarméer ble avvist av denne skole fordi antitankforsvaret etter dens trossetninger var blitt alt for sterkt. Jo flere panservogner der, etter denne skoles mening, viste seg på slagmarken, desto flere vilde der bli skutt istykker av antitankkanonene eller bli et bytte for flyverne. Denne skoles defensive karakter hadde særlig mange tilhengere i den franske armés ledelse. Den andre skole, som hevdet panservåpenets offensive karakter, ble representert av den engelske generalmajor Fuller. Den som kjenner de tyske soldaters angrepsånd, kunde ikke tvile på hvilken skole tyskerne vilde slutte seg til. Den tyske generalstabs skole instruerer angrepet i flanken, opprulling av motstanderens front fra siden, omklamringen og gjennombruddet. Tyskerne satte altså straks opp selvstendige panserkampdivisjoner som var bestemt for oppgaver som ikke kunde løses av andre troppedeler.

Etter sine erfaringer fra 24. april 1918, som de jo ikke hadde glemt, visste tyskerne at panservogneren meget hurtig vilde vokse utover sin første oppgave, bekjempelsen av maskingeværet. I Tyskland hadde man derfor allerede i hundretusenmannsarméen bestemt et annet våpen som maskingeværets motstander, den såkalte infanterikanon, en liten, lettbevegelig kanon som kjemper



Helvetet ved Cambrai. De første panservogner som rullet mot de tyske linjer i 1917 var en overraskelse for de angrepne. Allikevel mislyktes dette panserangrep.



Et ufruktbart forsøk. Til beskyttelse mot bombesplinter ble det forbigående innført en maske av netting for de tyske panserskyttere.

I dag general — den gang panserskytter. Obergruppenführer og general i Waffen-SS opp Dietrich er en av de få pansersoldater fra verdenskrigen som er innehaver av det den gang innførte merke for de første tyske pansersoldater.



med i forreste linje og hvis hovedoppgave er ødeleggelsen av maskingeværet.

Etter den første verdenskrig hadde teoretikerne, som det alltid er tilfelle i fredstid, av krigskunsten gjort en vitenskap som der nettopp bare lå teoretiske betraktninger til grunn for og som derfor ikke svarte til virkeligheten. Tanksskremset vilde de mestre med en kanon. De sa at man kunde bygge kanoner med en hvilken som helst gjennomslagskraft og at derfor det „åndeløse kappløp mellom panservogn og kanon“ ubetinget måtte bli vunnet av kanonen. Denne virkelighetsfjerne teori førte i årenes løp til stadig galere dommer. Da så under borgerkrigen i Spania de få, og under særlige betingelser innsatte, panservogner ikke kunde bringe noe avgjørende resultat, ble det påstått at panservogner allerede hadde overlevd seg selv og kunde kastes på skraphaugen.

Tyskland vilde imidlertid nettopp på dette tidspunkt ikke bare bygge mange panservogner, men vilde bygge dem slik at de kunde danne kjernen i hurtige, operativt selvstendige forband. Dette var den avgjørende idé. Tysk-

lands stilling etter verdenskrigen liknet en demolert festning som til enhver tid kunde bli utsatt for virksom blokade og utsulting. Fiender rundt om i sterke befestninger. De behøvde bare å lukke grensene og kunde så rolig vente på hva der videre vilde skje. Tyskland måtte altså sprengne lenkene og derpå slå motstanderne tilintetgjørende. Derfor måtte krigen holdes i bevegelse. Og alt måtte gå så hurtig at motstanderne ikke kunde komme hverandre til hjelp gjensidig. Hertil kreves der et hurtig våpen med særlig kraft. Dette våpen så Tyskland i panservogner, hvis tekniske utvikling hadde fortsatt i mellomtiden og som særlig var blitt hurtigere.

Opprettelsen av hurtige, operativt anvendelige panseravdelinger støtte på motstand fra hele den militære verdens mening. Bare enkelte røster våget å si imot.

Det var således en tungtveiende og ansvarsfull beslutning av der Führer å gi ordre til utvikling av panservåpnet i denne retning. General Guderian er dets forkjemper. Han har utviklet, utbygd, utdannet og fylt det med sin ildsjel.

„Angrepet er seierens springbrett“

Historisk skolede gemytter gjør seg ikke skyldig i Ben Akibas feiltagelse at alt allerede har eksistert før. For de mange som om historien antar at den bare er en stadig forvandling av noen gamle former, er heller ikke panservogner noe nytt. De gjenkjenner den i de gamle assyreres stridsvogner, i persernes sigdvogn, i skilpaddepanserene i hvilke grekerne og romerne løp storm mot portene til de beleirede byer og i kampelefantene som Hannibal dro over Alpene med. De sammenlikner panservognene med middelalderens rustningstunge riddere, de ser i de pappenheimske kyrasserer slektningene til de moderne panserskyttere og feirer også det 18. og 19. århundres tunge kavaleri som forløperne til panserdivisjonene. Imidlertid er alt dette bare likheter og intet slektskap. Panservåpnet er et universelt krigsmiddel som kan handle selvstendig i enhver situasjon. De såkalte forløpere for panservogner var krigsmidler som stadig grep inn i kampen bare i en bestemt situasjon og i en bestemt hensikt, de tunge ryttere f.eks. når det under slaget sto likt på begge sider. Panservogner kaster seg imidlertid straks mot fienden. I Polen overrente ganske enkelt tyske panserdivisjoner fiendens stillinger og stormet fram til Weichsel, de umuliggjorde fiendens tilbaketog over elva og forberedte på denne måte den fullstendige omringning av ham. Det store gjennombrudd over Maas, mellom Givet og Sedan den 13. mai 1940 og det kileaktige framstøt til Kanalkysten, som skilte de fiendtlige arméer og muliggjorde inneslutningen av dem, var hovedsakelig panservogner og de motoriserte divisjoners verk.

Hvorledes kunde det gå til, jamrer englenderne, at en handfull tanks og et par motorsykler omringet våre tropper og holdt dem avsperrret fra sine

allierte? Det kunde like godt komme av at „handen“ var meget stor og fordi der i disse tanks og på disse motorsykler satt de riktige soldater.

Her ligger nemlig den eneste mulighet for sammenlikningen.

Nei, intet fra fortiden lar seg sammenlikne med panservognene. Der har eksistert bare en eneste forløper for panservogner, og det var den hemmelighetsfulle Cyrus-vogn med hvilken Voltaire vilde gjøre det av med sin fortørnede venn, kongen av Preussen. Han skrev til Richelieu marsjal at han hadde konstruert en kampvogn med hvis hjelp man, bare man satte inn seks hundre mann og seks hundre hester, med letthet kunde drepe ti tusen prøyssere. Jeg er en pasifistisk blekksmører og skammer meg egentlig over å beskjeftige meg med ødeleggelsesredskaper, men det skjer for å forsvare de anstendige folk, som skyter dårlig, mot de slemme, som bare skyter så altfor godt.“ Voltaire fikk aldri noe svar fra marsjalen, og han skrev enno et par ganger til ham, men marsjalen var og ble taus. På denne måte har vi aldri fått erfare hvorledes det egentlig forholdt seg med dikterens kampfavn og hvorledes den har sett ut. Sannsynligvis var marsjalen taus fordi han bedre enn dikteren visste at skytekunsten ikke har noe å gjøre med menneskets ondskap eller anstendighet, men bare med dets klare hode og dets sterke hjerte.

Viljen til seier skaper den bedre soldat, ikke ondskapen. I viljen til seir fødes angrepet. „Angrepet“, sa Clausewitz, „er springbrettet til seiren.“ Den som bestiger en panservogn, må ha viljen til å stige opp på seierens springbrett. Panserbesetninger som ikke har viljen til å seire, har tapt slaget på forhånd.

Slutt



↑ Panser av 40 kilo papp. Ved Versailles-traktaten ble panservåpnet forbudt for tyskerne. Dens militære ungdom måtte eksersere med papp-atrappes

Den jernharde nutid. Enno i 1939 trodde Tysklands motstandere at de tyske tankkjeder var av papp. Den tyske våpensmie er imidlertid ingen drøm, men jernhard virkelighet ↓





En lysrakett stiger opp mot himlen: En tysk panserenhets rekognoseringsavdeling melder kontakt med fienden.
← Kort etter ...

↑ ... står de tyske panservogner i ildkamp med en rekke sovjetpanservogner. Lyssporammunisjonen markerer prosjektilenes veg og hvordan de i førstningen preller av inntil de har innstilt seg på de fiendtlige panservogners ømfintlige punkter

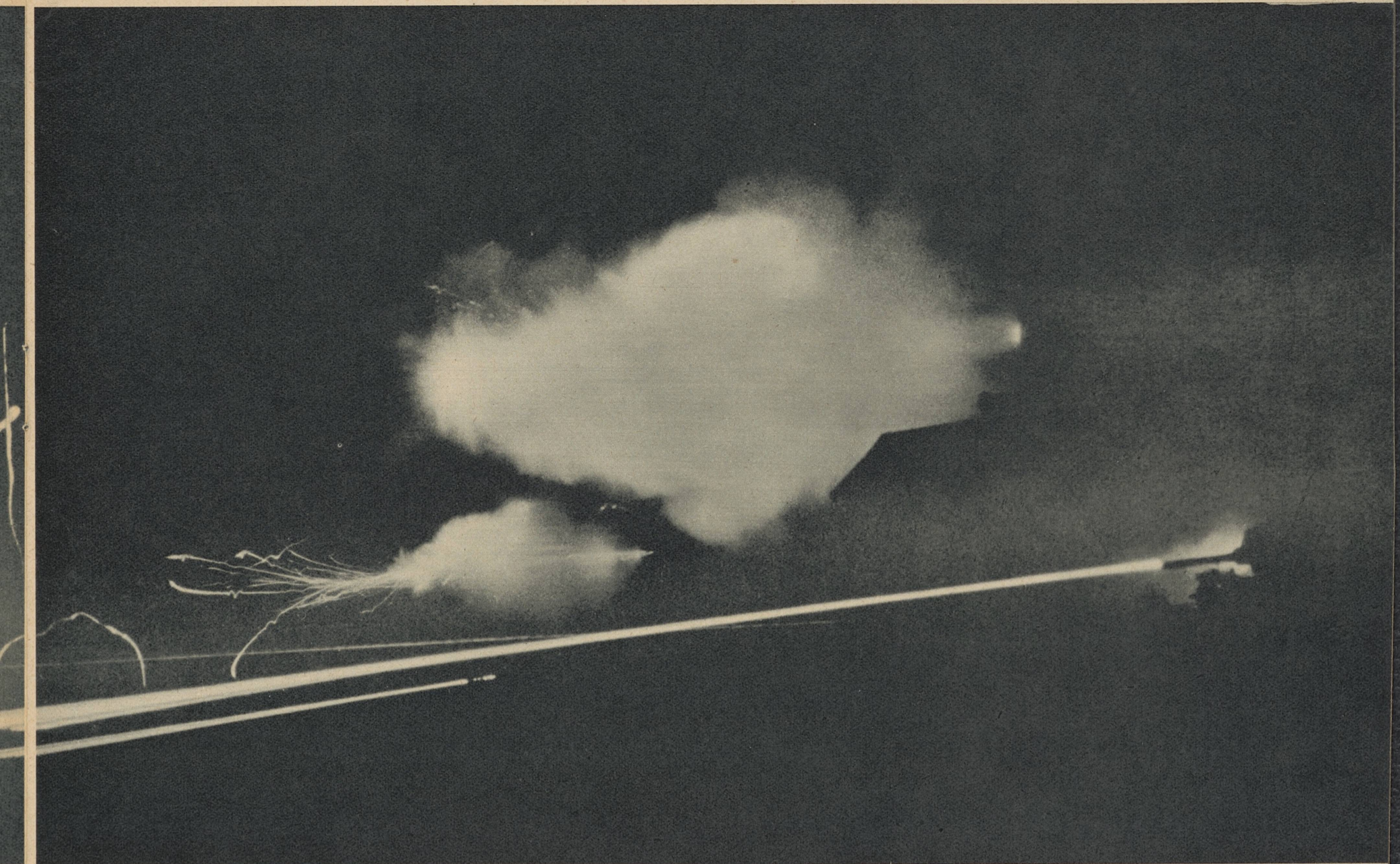
EN NATTKAMP:

PANSERVOGNER MOT PANSERVOGNER

Fotografert for første gang

Nattlige kamper mellom panservogner hører til de mer sjeldne begivenheter i denne krig. Som regel ligger panserformasjonene natten over i godt sikret hvilestilling, undertiden særlig beskyttet ved uregelmessig artilleriild. Hvis det allikevel hender at fortroppen til en tysk panseravdeling merker at fiendtlige panservogner nærmer seg — en kan på langt hold høre det på raslingen av kjedene — og så melder dette videre til hovedkolonnen, så kommer det meget snart til en kamp som stiller store krav til pansermennene og som forutsetter sær-

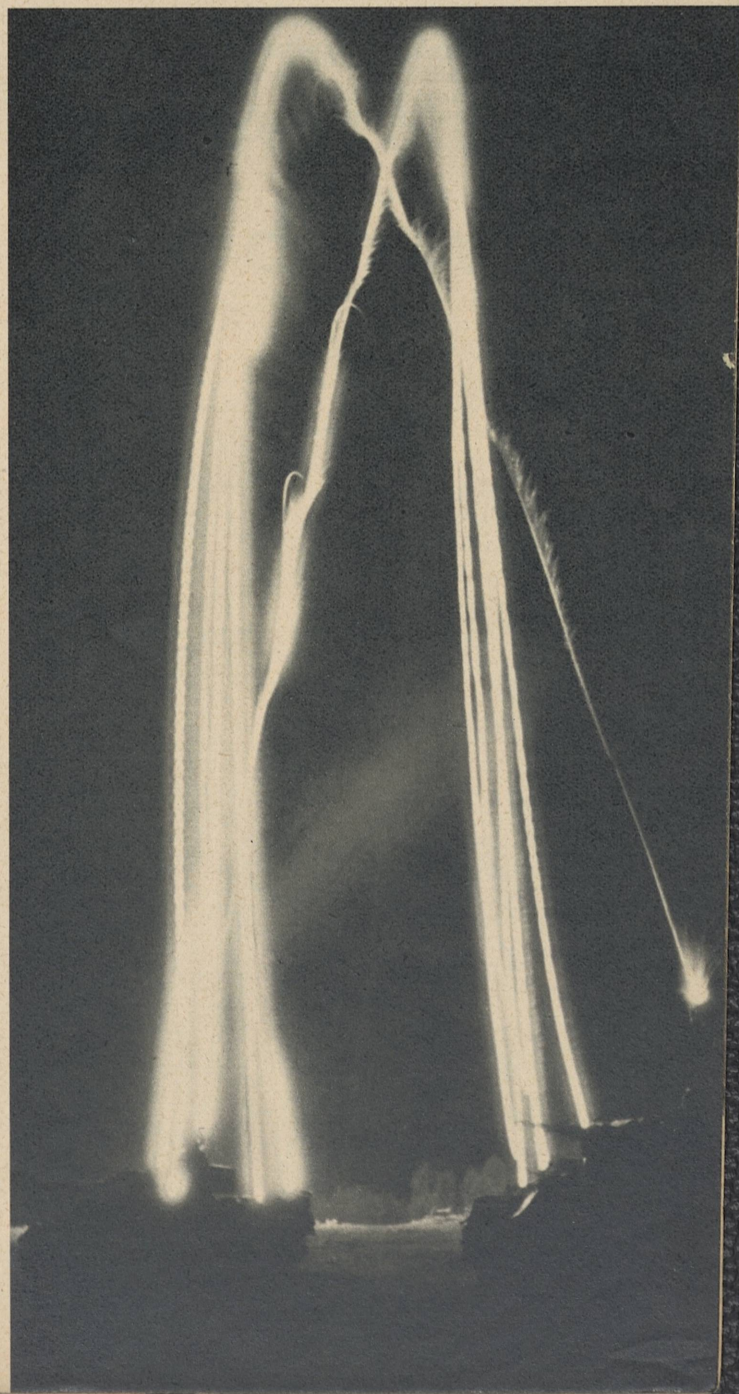
lige erfaringer i nattkamp. I mørket er det ikke så lett å taksere fiendens krefter og å fastlå de vandrende mål. Riktignok øker lyssporammunisjonens ildstriper treffsikkerheten, men det varer alltid en viss tid før skuddseriene har innstilt seg på de fiendtlige panservogners svake og ømfintlige punkter. Inntil da slår de avprelte skudd sine glødende og bisarre kapioler. Først når stikkflammene fra de ødelagte panservogner kroner det nattlige fyrverkeri og de brennende kolosser lyser lang veg i natten, nærmer den spøkelesaktige kjempeduell seg sin ende.



Artilleriet skal gripe inn for å legge sperreild bak sovjetpanservognene. I lyset av den avblendede lommelampe bøyer panseravdelingens sjef seg over kartet for å beregne artilleriets skuddlengde

PK-fotos:
Krigskorrespondent
Artur Grimm

„Innstill skytningen!” signaliserer de tyske panservogner med hvite lyskuler til artilleriet bakenfor. Angrepet er slått tilbake og kampen avsluttet

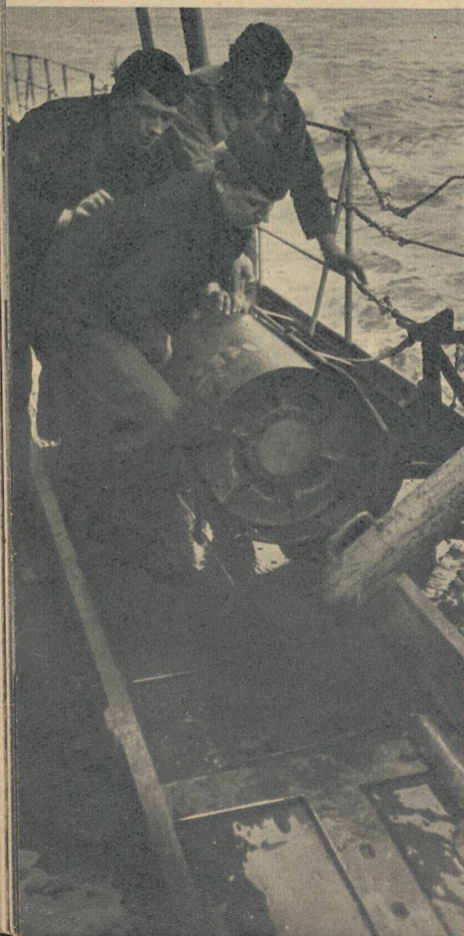




Flyvende vannbomber

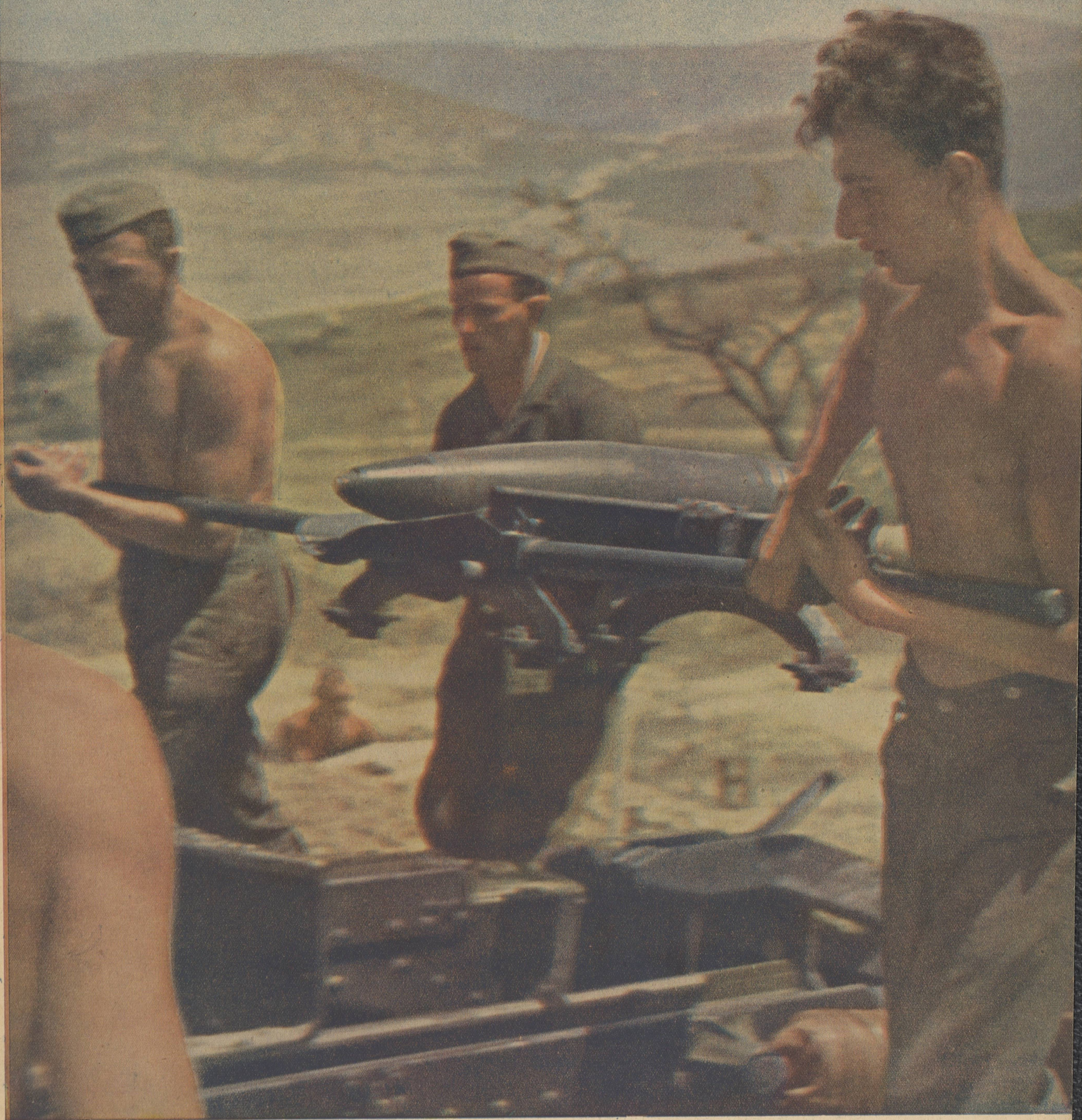
En destroyer krysser i de norske farvann. Da melder mannen ved lytteapparatet mistenkelige ubåtlyder. For full fart setter båten kurs for det sted hvor man antar fienden er. Vannbomber blir brakt bort til kasteapparatet, man gjør den lille sprengladningen ferdig — en kommando og ...

... etter en dump eksplosjon raver det tunge sprengprosjektilet i høy bue ubehjelpelig gjennom luften mot fienden med sin dødelige ladning PK.-fotos: Krigskorrespondent Fröhlich



Som en kjempemessig havets handgranat virker denne vannbombe i sekundene før den treffer den krusete bølgeflate. Langt borte fra skipet som kastet den, detonerer bomben så på den innstilte dybde med tilintetgjørende virkning



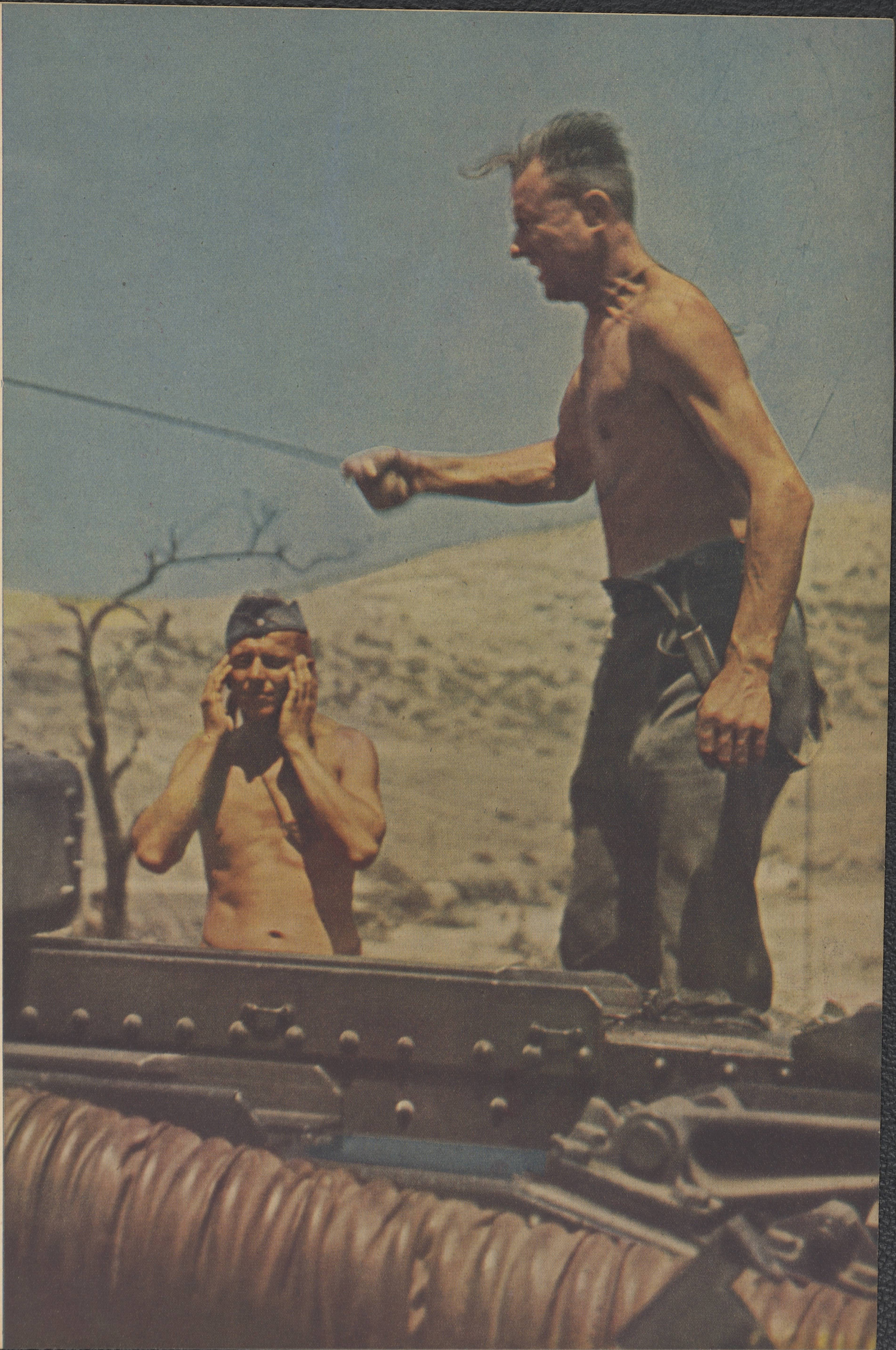


Menn ved den tunge kanon

Til bildene på denne og de to følgende sider
Granatene fra den tunge feltkanon føres fram over lavetten — kruttladningen
blir anbrakt bak prosjektiler — „Fyr”!

PK.-fotos: Krigskorrespondent Pabel







Tre nasjoner på flyplassen

Sovjetpiloter i tilfluktsgraven

Et eller annet sted på en flyplass i øst:

Tre resultatrike tyske jagerflyvere står ved flyene sine og ser på mekanikerne som undersøker motorene: eskadrekommodore, major Gollob (127 nedskytninger), premierløytnant Graf (125 nedskytninger) og feldwebel Grislawsky (43 nedskytninger), som akkurat denne dagen ble utmerket med ridderkorset.

Kommodoren, i korte bukser og lett uniformskjorte, ved snippen ridderkorset med eikelauv og sverd, forteller om sine erfaringer med bolsjevikene: „Kampånden hos sovjetflyverne er gått veldig tilbake. Det bolsjevikiske luftvåpen lider meget under de uhyre tap av fly som det har hatt i den siste tiden. Med flyene har de også tapt sine flyvere, og de er enno vanskeligere å erstatte. Operativt flyr bolsjevikene enno bare når der kjempes om bruhoder. Når de ser jagerflyene våre, flykter de, men det hjelper dem ikke, for de tyske flyene er hurtigere. Vi behøver bare å sende et par jagerfly med våre stupkampfly- og kampavdelinger, da våger ingen bolsjevik å angripe. Om nettene kommer bolsjevikene no og da med noen bombe-fly, men også da bare dit hvor de mener der ikke er noen jagerfly. Se denne store plassen her, ingen fiende har våget seg hit enno.“

„Når skjøt De ned Deres 127. de?“

„Det var henimot klokken 4 imorges, et bra stykke veg sørøstover herfra. I tusen meters høyde så jeg fem svarte baller som sprelte så merkelig opp og ned. Det kunde bare være sovjetfly. Jeg valgte meg ut ett og klemte meg bak det i samme høyde. Så snart jeg hadde inntatt den riktige skyteposisjonen... en maskingeværserie... så styrter det brennende ned i spinn.“

Premierløytnant Graf — likeså ridderkors med eikelauv og sverd — skjenner alt hva remmer og tøy kan holde. I dagevis har han overhodet ikke hatt noen kontakt med fienden: „Idag fløy jeg med mennene mine til en bolsjevikisk flyplass. Der sto 50 jagerfly på den. Men tror De at et eneste viste seg i luften! Ikke tale om. Tre „ratas“ holdt på å starte. Da så flyverne oss komme, stoppet motorene, hoppet ut av kassene sine og la på sprang ned i tilfluktsgravene. Og så skal man ikke bli rasende. Ved Kertsj var det noe annet, der kunde jeg skyte ned 30 sovjetfly.“

Grislawsky, den unge feldwebel, har fått permisjonssedlen samtidig med ridderkorset. Han er overlykkelig. Et Ju 52 flyr tilfeldigvis om ettermiddagen i retning av Berlin og tar ham med, så slipper han den dagelange jernbanereisen.



Fire kroatisk jaktflyvere. Oberstløytnant Džal forteller nettop om Hurriganens hurtige endeligt

Kroatene skjøt ned sitt nummer hundre

En kjede av jagerfly suser over plassen. Disse Me 109 har våpenmerker i Kroatias farger på propellnesene, Offiserene, som stiger ut, bærer nesten alle Jernkorset I. klasse på uniforms-

jakken. De hører til den kroatisk jagergruppen ved østfronten, hvis sjef er oberstløytnant Franjo Džal. De som bærer Ustasjamerket, flyr frivillig, fordi de tror på et fritt Kroatia i et nytt

Europa, og fordi de fra historien vet at frihet ikke er noen gave fra himlen, men noe man må tilkjempe seg. I 8 måneder har de brakt det til 1200 tokter.

De starter til frijakt på sovjetflyvere i sine Gustaver, som de kaller sine Messerschmittfly. De har hatt store resultater — særlig ved Sevastopol — og riksmarsjal Göring har uttalt sin store takk og anerkjennelse overfor dem.

Major Culinović fra Zagreb banner, likesom de tyske kameratene, over bolsjevikene som overhodet ikke lar seg se på dette frontavsnittet. Med sydansk livlighet understreker han sine ord med temperamentsfulle håndbevegelser: „For et par dager siden skjøt vi ned

vårt nummer hundre. Men idag er det trøstesløst igjen. Vi har lett forgeses etter fienden. Nei, himlen henger virkelig ikke full av ridderkors her.“ På en radiotelegrafists spørsmål om bolsjevikene ofte flyr engelske fly, forteller oberstløytnant Džal: „Engelske fabrikata ser man knapt. Lenger øst møtte jagerfly fra plassen her 20 Hurriganes. Men denne innsatsen av engelske fl har bare hatt statistisk verdi mor de allierte, for alle de 20 Hurriganes ble i mellomtiden skutt ned.“

Under dette starter det ene transportfly etter det andre fra plassen, alle bringer bensin fram til fronten, for utallige tyske lastebiler og tanks vil holde seg i hælene på fienden.



Foran ministerens fly. Den slovakiske forsvarsministers pilot deler ut sigaretter til personalet på bakken

Forsvarsminister flyr til fronten

I et hjørne av flyplassen vekker et fikst lite sportsfly stor interesse. På skroget lyser det slovakiske dobbeltkors i rødt. En slovakisk soldat holder vakt. Det er forsvarsminister Ferdinand Catlos fly. Det er meget hurtig og kan ta en veldig mengde bensin. Inni ser det ut som en limousine, på en lærsofa er der plass til to, tre flypassasjerer, alle armaturer er flott montert som i en luksusbil.

Stedfortredende officer Cech, ministerens personlige pilot, forteller de kroatisk og tyske offiserer som står omkring ham: „Minister Catlos kom hit i natt, for å tale til de slovakiske soldater som står foran et vanskelig angrep. Slovakere, gjør ære på landet deres — det sier han alltid når noe vanskelig forestår. I dag leder han sammen med vår kommanderende general Turanec, som er den andre slovak som har fått ridderkorset, våre forreste troppers innsats. Så ofte tiden hans tillater det, er han blant soldatene sine.

Ministeren har gjort fronttokter på mange tusen kilometer med det lille flyet sitt i de siste månedene... Jeg må enno 900 kilometer vestover idag, til et slovakisk flyforband som er satt inn til bekjempelse av partisaner. Jeg er tilbake igjen i kveld... Ja, og no vil jeg skape en smule glede!“ Dermed tar den lille mannen med de muntre øynene et berg med sigaretter — slovakisk fabrikat — under armen og fordeler dem blant det tyske og kroatisk plasspersonell. Dette hilses med veldig jubel av guttene som er solbrente som mulatter. „Og no bare et kaldt bad og et glass münchener!“ mener en lang bajrer som plages av de 38 grader Celsius som ruger over plassen.

Så går alles blick mot høyden. To avdelinger stupkampfly, som har startet fra en flyplass i nærheten, tordner framover i sluttede formasjoner. Sørøstover, dit lysraketter viser hvor teten av det tyske infanteri befinner seg...

H. W.

Destroyer i dyplukt over Middelhavet

P. K.-foto: Krigskorrespondent Berger

Presserende brev

Hvis man leter etter en kort og treffende betegnelse på vår tidsalder, fester man seg uvilkårlig ved begrepet hastighet. Det er virkelig så: vi har det allesammen svært travelt og er likefram gjerrige på minutter og sekunder. Goethes ord i „Faust“: „Bruk tiden, den iler så hastig hen“, er blitt til rettesnor for vår hverdag i en utstrekning, som vel dikteren neppe har ant. Vi gleder oss, når vi kommer fram til målet for en reise en time eller noen minutter tidligere, og er teknikken takknemlig, fordi den har gjort det mulig. Våre storbyer og industriområder trenger stadig hurtigere trafikkmidler, forat fordelene ved kreftenes konsentrasjon ikke skal oppveies på grunn av ulempe ved de store avstander.

De beste hoder studerer uavbrutt på, hvordan man enno mer kan påskynde en prosess som allerede no forløper hastig nok, undersøker den med „sekundlupe“, for å spare inn et fjerdedels minutt her, enno to sekunder der, og så enno et sekund, hvorav det til slutt — ved tusenfoldig gjentakelse av den samme prosess — i tidens løp virkelig oppnås uhyre tidsbesparelser. Man skyr intet middel for å spare tid, ubønnhørlig kastes en innretning vekk, når en annen arbeider fortere. Våre bestefedre anså det enno for overdrevent at man gjorde så mange opphevelser over telefonen, hvormed man kunde utveksle meddelelser betydelig fortere enn med telegraf; våre fedre hilste med glede, at dreieskivesystemet overvant den i sammenlikning med den tidligere tilstand ringe forsinkelse ved handformidlingen; og vår generasjon er sterkt opptatt med å ombygge telefontrafikken til dreieskivesystem selv for de største avstander, og derved spare inn verdifull tid ved enhver samtale.

Den presserende skriftlige meddelelse ble riktig nok allerede alltid befordret telegrafisk, men den tid som innspartes undervegs, gikk for en vesentlig del tapt igjen ved innleverings- og bestemmelsesstedet, for budenes bein og sykler kan dårlig konkurrere med den elektriske strøm. Derfor var det et stort framskritt, da telegraf ble avkledd sin „offisielle“ karakter og holdt sitt



Fjernskrivecentralen i et industriverk med Siemensfjernskrivemaskiner

(Fabrikkbilde: Siemens & Halske)

inntog på kontorene i skrivemaskinens skikkelse. Det trengtes meget vitenskapelig og teknisk utviklingsarbeid, før denne fjernskrivetrafikk var kommet så langt at alle et lands fjernskrivemaskiner hurtig kunde komme i forbindelse med hverandre, og enhver kunde skrive ned det som ble „forskrevet“ av en annen maskin. Ved hjelp av dreieskiven blir forbindelsene hurtig etablert over fjernskrivestasjonene. Fjernskrivetrafikken er framfor alt blitt uunnværlig i store konserner, som rår over kontorer og fabrikker i forskjellige landsdeler. De har ofte fjernskrivecentraler i virksomhet, hvor meddelsene samles for å nytte ledningene på beste måte og oppnå minst mulig omkostninger. Det gis fjernskrivecentraler, hvor det daglig bearbeides noen tusen fjernskrivelser! Vårt bilde viser en slik fjernskrivecentral. Den er, som så mange andre sentraler med liknende formål, bygd av firmaet Siemens & Halske, som også på dette område av meddelelseteknikken har ytet pionérarbeid.

Har De et fotografi av Dem selv?

De fleste amatørfotografer har ikke noe bilde av seg selv. De er heller aldri med på gruppebildene. Og hvorfor? Fordi deres kamera ikke har noen selvutløser!

Velg derfor noe bedre: blant Voigtländer-kameraene gis det en hel rekke modeller med innebygde selvutløsere.

Det er riktignok bare en bagatell, men en viktig en! I det minste likeså viktig som den raffinerte snapshot-utløser på fotstykket!

Vito 24x36 mm

Bessa 6x6 cm

Bessa 6x9 cm med avstandsmåler

De berømte Voigtländer kamera



SOLDATER OG ARBEIDERE

Kunst i høyeste fullendelse. Her ser vi scener fra Richard Strauss' „Arabella” i festspillhuset (til venstre) og Goethes „Iphigenie” på den rommelige naturscene i „Felsenreitschule” (til høyre)

Gjester ved festspillene i Salzburg 1942

Den gamle sørtyske kunst- og kulturby Salzburg, hvis festspill er berømt verden over, vedlikeholder også i krigstid sin høye kunstneriske tradisjon og gjennomfører sine sommerfestspill. Men som gjester ser den no soldater og arbeidere innenfor sine murer. Uforgjengelige verk av tyske musikere og diktere blir her spilt av de beste kunstnere fra det berømte Wiener Burgtheater og Wiener Filharmoni og holder i løpet av festukene tusener av besøkende i sitt bann

I stil med landskapet. De forbundne makters militærattasjéer der er innbudt som æresgjester til festspillene i Salzburg, besiktiger kaserner





Gamlebyen i Salzburg. I „Getreidegasse”, står det hus hvor Mozart ble født



Frontsoldater. 15.000 sårede, rekonvalesenter og soldater som hadde utmerket seg ved fronten, var innbudt til festspillene. Her ser vi en kameratslig utflukt i omegnen



Sykepleiersker. Spanske røde kors-søstre nyter festdagene



Fra helmefronten: fra Rikets våpensmier så hundrer Salzburg i festglans



Legionærer. Medlemmer av den kroatiske legion høyt oppe over byen. Under de enkelte gruppers todagers besøk gas det også anledning til å bese alle severdighetene



Avskjed. En avskjedsdrikk i Sternbräu etter festlige dager. — imorgen er alt de neste der ...





ETT AV DE MANGE HØYDEPUNKT

Richard Strauss dirigerer en symfoni av Mozart i Mozarteum, Salzburgs rikshøyskole for musikk, — en av de 46 forskjellige festforanstaltninger, som festukene brakte på 26 oppførelsesdager. Av store dirigenter så Salzburg i disse dager foruten Richard Strauss også Karl Böhm, Clemens Krauss, Willem Mengelberg fra Nederland og sveitseren Ernest Ansermet

STÅLFLASKER - VENTILER

Gjennomgangsventiler - Hjørneventiler



*for alle slags
komprimerte gasser*

som kullsyre, surstoff, kvelstoff, edelgasser, pressluft, vannstoff,
ammoniak, acetyl, klor, fosgen, svovelholdige syrer, klormetyl.

Drivgass-spesialmodeller for største ydelser, med kokegass, generatorgass,

Methan, Propan, Butan.

AGEFKO KOHLENSÄURE - WERKE

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Avdeling Ventil-fabrikk

B E R L I N W 6 2

50 års praksis

Beste verkstedsarbeid og hensiktsmessigste konstruksjoner garanterer størst mulig sikkerhet og billighet i drift for et hvert formål.

Fredet

Tre historier om sjeldne dyr

De „fortrenkte” bisonokser

I det fredede område ved Darss i nærheten av Rostock finnes det en liten visenthjord. Dette tyske urvilt, av hvilket det i hele Europa ikke lenger finnes 100 stykker, ble oppdrettet ved „fortrenkning”. Det vil si, man krysset de amerikanske bisonokser som liknet visentene mest, med raserene visenter. Ved utslettelse av tyrekalvene og ny krysning av kuene med rene visentdyr ble bisonblødet stadig mer trengt tilbake. Etter fire til fem generasjoner hadde man igjen raserene visenter.



For første gang på 42 år ...

... slo et kongeørnpar seg ned i det bajerske Allgäu. Dette vidunderlige dyr, luftens konge, var nesten ved å utdø på tysk område, og når det her idag i det minste finnes noen av dem, da kommer det bare av de særlige jakt- og naturfredningsbestemmelser, som forhindrer drapet av disse sjeldne fugler. Forøvrig er nettopp Baiern det strøk, hvor man enno kan finne de eneste tyske kongeørner. Den kvinnelige fotograf, som har tatt opp dette bilde, forteller at hun måtte gå syv timer, før hun kom til ørneredet. Men heller ikke da kunde hun straks fotografere, hun måtte la seg fire ned 25 meter langs en steil klippe for å kunne fotografere denne omtrent fem uker gamle kongeørn. „Det to unge dyr”, forteller hun, „som jeg fant der, var allerede så sterke at jeg ikke kunde greie meg alene overfor dem. De hvæste til meg og slo med vingene. Derfor måtte en jeger la seg fire ned. Han hentet fuglene enkeltvis fram, forat jeg kunde ta fotografiene for områdets jaktherre. En opprivende, men lønnsom begivenhet.”



Tragedien om et stykke ståltråd

Enno meget mistroisk lar elgen i det fredede område ved Darss seg klappe av forstmesteren, som den ellers elsker over alt i verden og til hvis hus den i alminnelighet tillitsfull kommer. Brunstiden er nemlig nettopp over, og dyret står enno litt under dens innflytelse. I denne tiden er de ellers meget tamme elger ytterst angrepslystne og farlige. Av og til også for seg selv, noe som det stykke ståltråd beviser, som enno henger i elgoksens gevir. Denne ståltråd, som uforsiktig ble lagt igjen i skogområdet ved Darss, hadde tirket de i brunsttiden fullstendig rasende dyr slik at en av elgene bokstavelig talt hadde kvalt seg i den. Slike tragedier beviser at mange sjeldne dyr under visse omstendigheter virkelig er dømt til å utdø på grunn av den moderne tids „framskritt”, og at fredningsforholdsregler er nødvendige.

→
Feltposten er kommet

PK.-foto: Krigskorrespondent Artur Grimm





Hatet og elsket

Historien om en oppfinnelse som forvandlet en århundregammel skoform

Det begynte egentlig med en konstant forundring. Stadig vekk måtte Salvatore Ferragamo som hadde lært sitt fag fra grunn av hos en florentinsk mester, med forundring slå fast at skoene ikke passet. Og det skjønt han ganske bestemt hadde tatt riktig mål. Det forekom ham nødvendig å løse denne gåte. På den måte gikk det til at Ferragamo begynte å drive matematiske, medisinske og anatomiske studier. Herunder konstaterte han at i den geniale fotkonstruksjon er det hverken fotbladet eller hælen, men den elastiske fotbue som bærer lasten av det menneskelige legeme. Herav trakk Ferragamo den slutning at hvis skoen ikke bare skulde bekle og beskytte foten, men også støtte den, så måtte det skje akkurat på dette sted under fotbuen.

I løpet av ti år bygde han inn en stålbue, en lett svingende fjær, i skoens indre bue bort til fotbladets begynnelse. Så kom krigen i Abessinia og med den sanksjonene. Hint særlig bøvelige stål kunde ikke lengre importeres. Det man brukte som surrogat, gikk så lett i stykker. Verkstedet fylte seg med sko med brukne fjærer og butikken med damer som beklaget seg. Da hadde man ikke noe annet å gjøre enn å vente på støttefjæren eller — å finne opp noe nytt. Ferragamo fant opp noe nytt. Han oppfant det først for en av sine kvinnelige kunder som absolutt trengte denne støtte for foten. Han fylte hele skoens uthuling med det letteste og motstandsdyktigste material som fantes i landet, nemlig kork. Han kledde den med lær, og laget kilehælen, der den dag i dag i Italia kalles „tacco ortopedico“. Damen som han hadde laget den for, fant den avskyelig. Alle damer som Ferragamo viste fram den nye skoen til, fant den avskyelig. Med den ekte oppfinners stivsinn stolte han på at hans oppfinnelse før eller seinere vilde bli anerkjent. Det var i 1937.

En innkjøper fra et firma i New York — Ferragamo hadde arbeidet i Amerika en tid og var kjent der over — så denne nyhet, ble begeistret for den og kjøpte straks rettighetene for Amerika for et tidsrom av tre år.

I dag er kilehælen som fortrenget flere årtiers mote, kjent og elsket av enhver. Og den som en gang har vent seg til denne fjærlette tingest, på hvis sinnrike hvelving foten ikke trettet selv etter timelangt trav på gaten, den blir den tro. Men Ferragamo funderer på nye forbedringer. Den på ny opptrådte materialknapphet tvinger ham til nye forsøk. Noe lager han sko av syntetisk strå, en ny, solid og bøvelig vevart. Han lar hekle og strikke skodeler av farget bast. Han fant opp en værhard filtsåle, som lages av silkespinnerienes avfallsstoffer og presses sammen så den blir motstandsdyktig. Med sine flinke hender og sitt geniale hode tryller han stadig fram nye sko, vakre og sunne sko. Virkelig en kunstner i sitt fag, en som forstår å innrette seg etter tidens krav.

Her er den verdenskjente skys fødested
Her på Piazza Santa Trinità i Florens står
Ferragamos butikk og verksted, hvor
han oppfant sin verdenskjente kilehæl



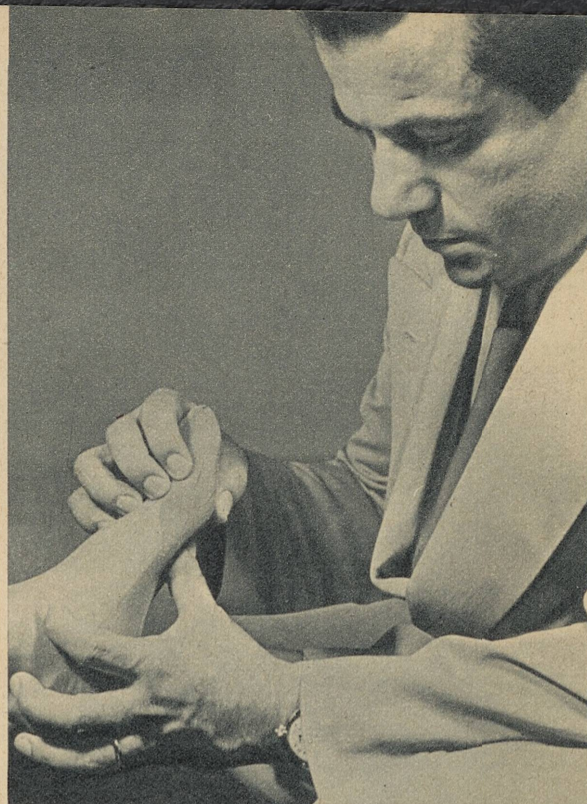
Dette var den damesko hvis form har vært på mote gjennom flere årtier. Noe er den gammeldags



Dette er dens etterfølger — skoen med kilehælen, som virkelig bærer legemets vekt



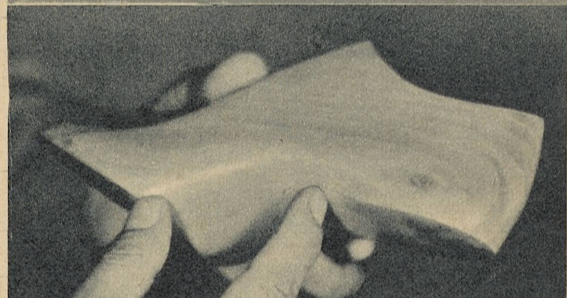
Dette er den moderne dameskos tiltalende form av i dag. slik som enhver kvinne kjenner den, praktisk og vakker. Den er typisk for utviklingen fra det bare-praktiske til det estetisk-tiltalende



Mannen som skapte den nye skoform, Ferragamo føler seg fram til fotens mål, han avviser å bruke centimetermålet. Herunder minner hans hender om en læges flinke hender



„Her på ballen“ erklærer mester Ferragamo, „lå hele vekten av legemet ved de tidligere sko. Det var helt galt, for ...“



... her i fotbuen som det skjer ved min kilehæl, må kroppsvekten bæres. Det er det naturlige!“

Et blikk inn i Ferragamos trylleverksted Her finnes der ingen maskiner. Man leverer bare handarbeid. Akkurat no skjærer man til skaft til nye fortryllende damesko





Hver eneste morgen prøves det to timer i manesjen. Trude Sarrasani med sine valsende skimler. Frihetsdressurene av rasehester har gjort navnet Sarrasani kjent på alle kontinenter

Fru sirkusdirektør

En femogtyveåring leder et foretagende som hele verden kjenner: sirkus Sarrasani

Hver dag må det besvares ca 80 brev: Artister tilbyr sine nummere, offentlige kontorer forlanger opplysninger, leverandører har presserende forespørsler. Innimellom gis det telefonsamtaler, regiordrer, salg...

Fru direktør er „fagmann“. Fru direktør er „fagmann“. Hun viser danserinnene i den ungarske ballett Escamillo dansefigurer på tåspissen. Før hun giftet seg med Hans Stosch-Sarrasani, var hun selv danserinne



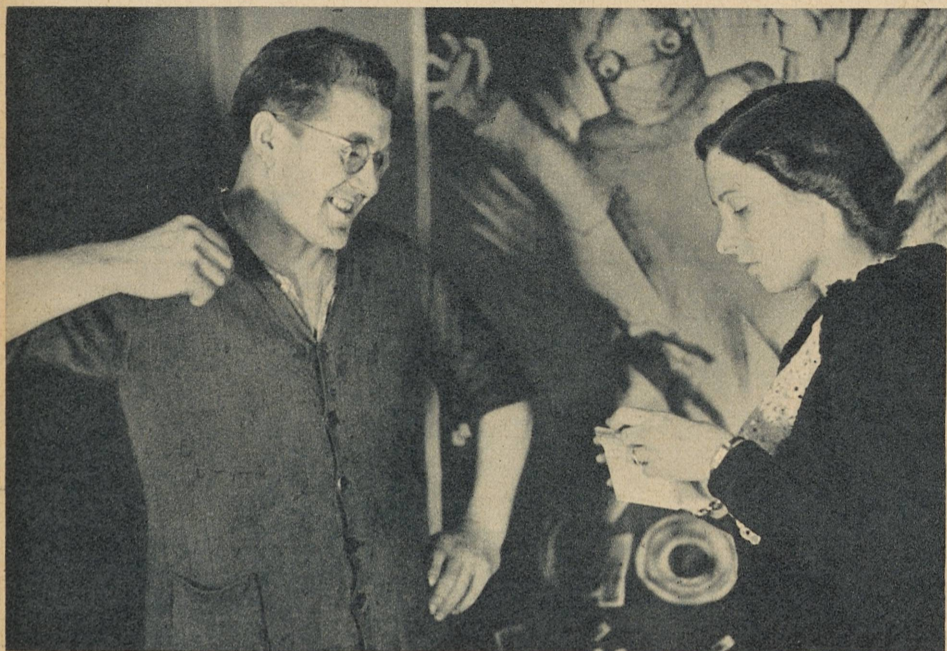
Sirkus Sarrasani, som har gjestet hele Europa og mange oversjøiske land, og som har verdensry på grunn av sine dyredressurer, ledes av en kvinne, som nettop har fylt 25 år. Da Hans Stosch-Sarrasani døde ifjor, flyttet hans kone inn i den grønne og hvite direksjonsvogn. Hun er nå borgermesterinne for denne by på hjul. Hun har ansvaret for 300 mennesker og 250 dyr.

Slik et stort sirkus er et komplisert

foretagende. Det gis ikke bare artister, dressører, stallpersonale det trengs også et salmakeri og skredderverksted, en lastekolonne og en teltkolonne. Ernvidere hører det til sjåfører for vognparken, malere, snekkere, elektrikere, montører, smeder, regissører, kontorfunksjonærer, kasserer og en reklamekolonne. Og ikke å forglemme musikerne, som samtidig er spesialister for oppbyggingen av sitteplassene. (Sirkus-



Susi vil være med. En rundtur gjennom sirkusteltene innleder dagens arbeid. Her ser fru Sarrasani til det gamle eslet Susi, som i mange år har arbeidet sammen med en klovn og nå får sitt nådebrot. Egentlig skulde dyret denne gang ikke lenger være med på turné, men da dets naboer i stallen ble lastet inn, rev det seg løs og galopperte baketter



„I stall 3 alt i beste orden“. Dyrevokterne må hver eneste dag berette hvordan det går deres myndlinger. Dyrene er et sirkusforetagendes verdifulleste eiendom, og fru Sarrasani er glad over at hun tross krigen har tilstrekkelig for til å beholde sin dyrebestand

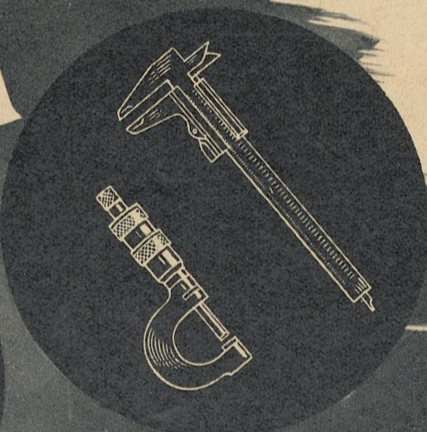
musikerne verden over stammer fra Böhmen og er spesialister.) Disse avdelinger arbeider ikke uten gnidninger ved siden av hverandre uten en streng ledelse.

Hertil kommer at direktøren må sørge for programnumrene og kostymene, kjøp og salg av dyr, greie med føringen og regnskapene. Hun opptre selv i hver forestilling og dessuten dresserer hun hestene.

Hvor modig fru Stosch-Sarrasani er, viser den kjensgjerning at hun tidt i krigstid reiste til utlandet med sitt kjempestore foretagende: I fjor oppnådde hun store suksesser i Slovakia og Ungarn. Foruten teltforetagendet, som har bestått helt siden 1912, leder hun også Sarrasani-steinbygningen i Dresden, hvor sirkuset hvert år fra oktober til april holder sine vinterfestspill.

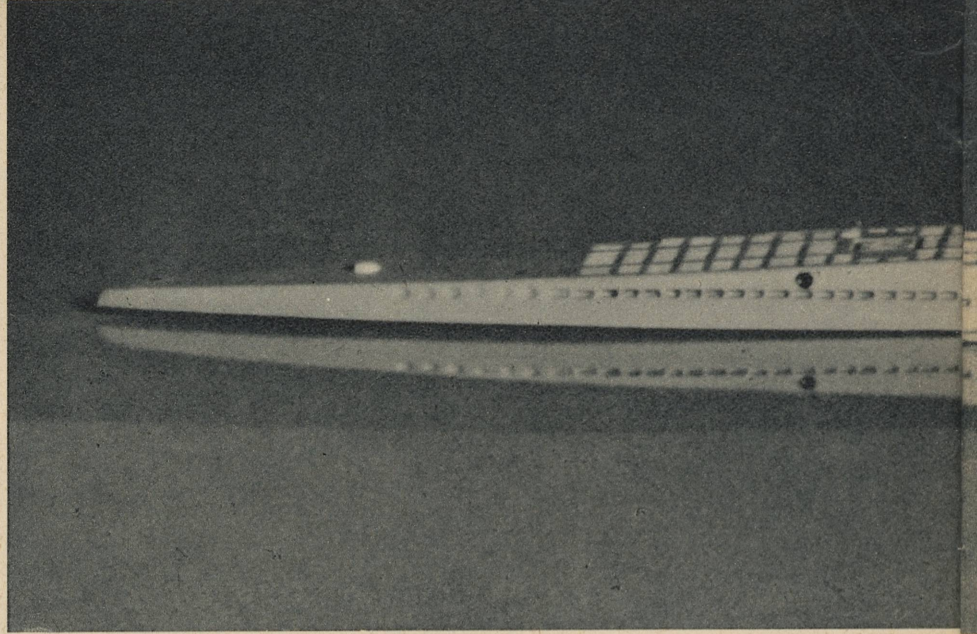
MAUSER

lett sports-
og forsvarsvåpen
ammunition
bakterings- og
videreledningsmaskiner



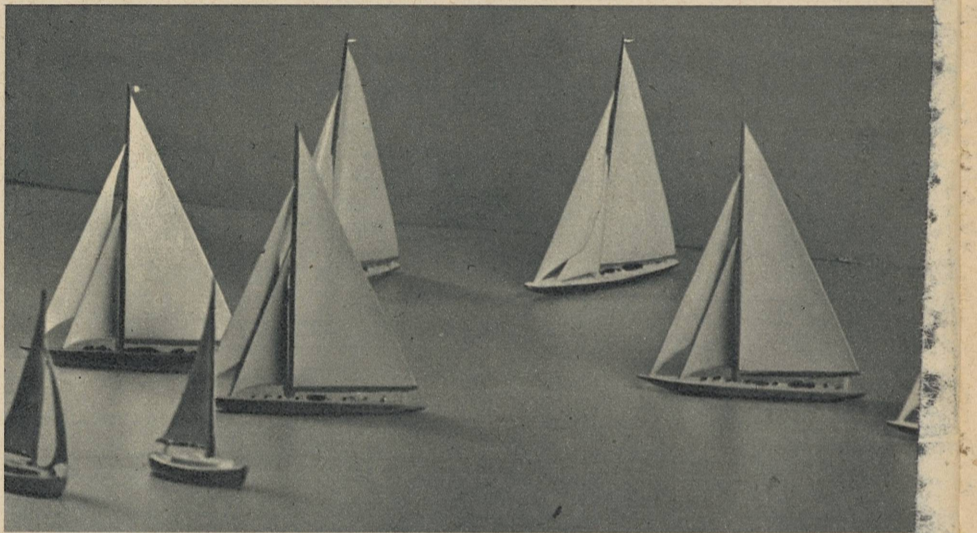
MAUSER-WERKE AG OBERNDORF/NECKAR

F.OLLERICH



Nøyaktig tohundre ganger mindre enn sin ekte bror er denne bitte lille modell-ubåt. Hvis overdekk kan tas av. Man ser da nede i den etter målestokken nøyaktig hele innretningen, helt fra torpedokamrene med „ålene“ til dieselmotoren, fra mannskapsrommet til sentralen. — alt det som finnes i

I målestokk 1:666

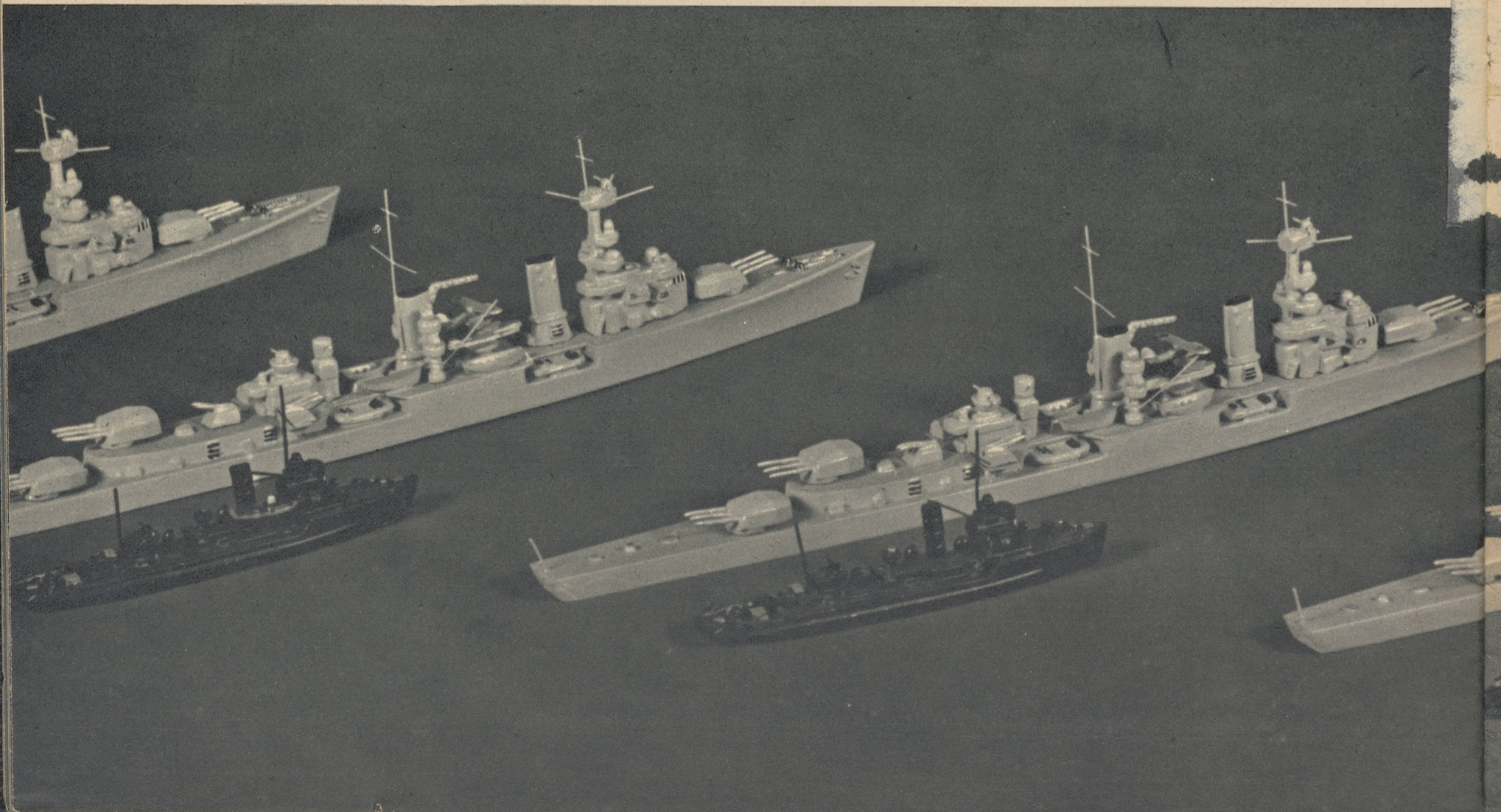


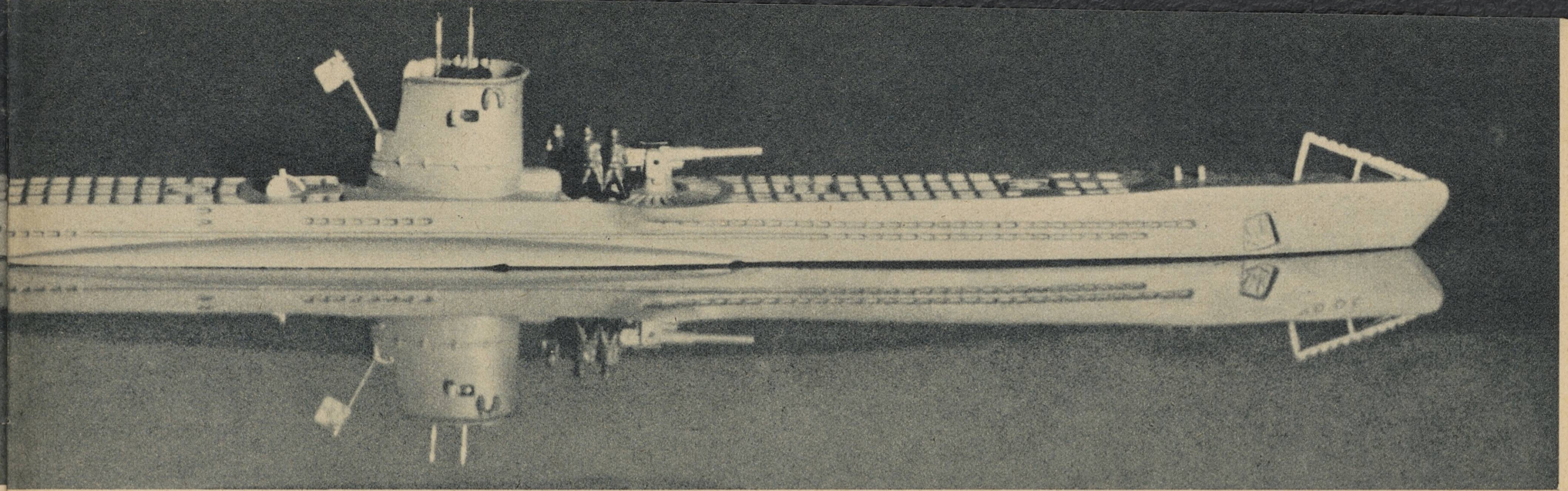
Slik begynte det

Det rene leiketøy var disse modellseilskuter, som bare var ment som underholdning for ungdommen. Deres opphavsmann forteller at flere år før krigen trodde han aldri på den framtidige utvikling av sin „leike-idé“. Han har inntil i dag levert millioner av sine lille

↑ Hundre ganger krysser „Leipzig.“ Den kvinnelige arbeider lodder til rærne på den lette krysser, hvorav der står hundre stykker foran henne. Hun trenger ett minutt for hvert skip

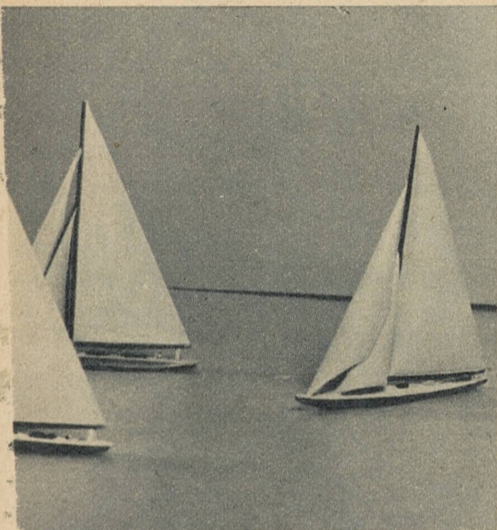
↓ K-klassen på marsj. Små modellskip av K-klassen hvortil for eksempel krysserne „Köln“, „Karlsruhe“ og „Königsberg“ hører, og M-båter (minesveipere) på stor leikebord-fart





en tysk ubåt av middels størrelse. Dette lille modellskip brukes til anskuelighetsundervisningen i den tyske marine, og likeledes i marine-Hitlerjugend

Et leiketøy til alvorlig bruk

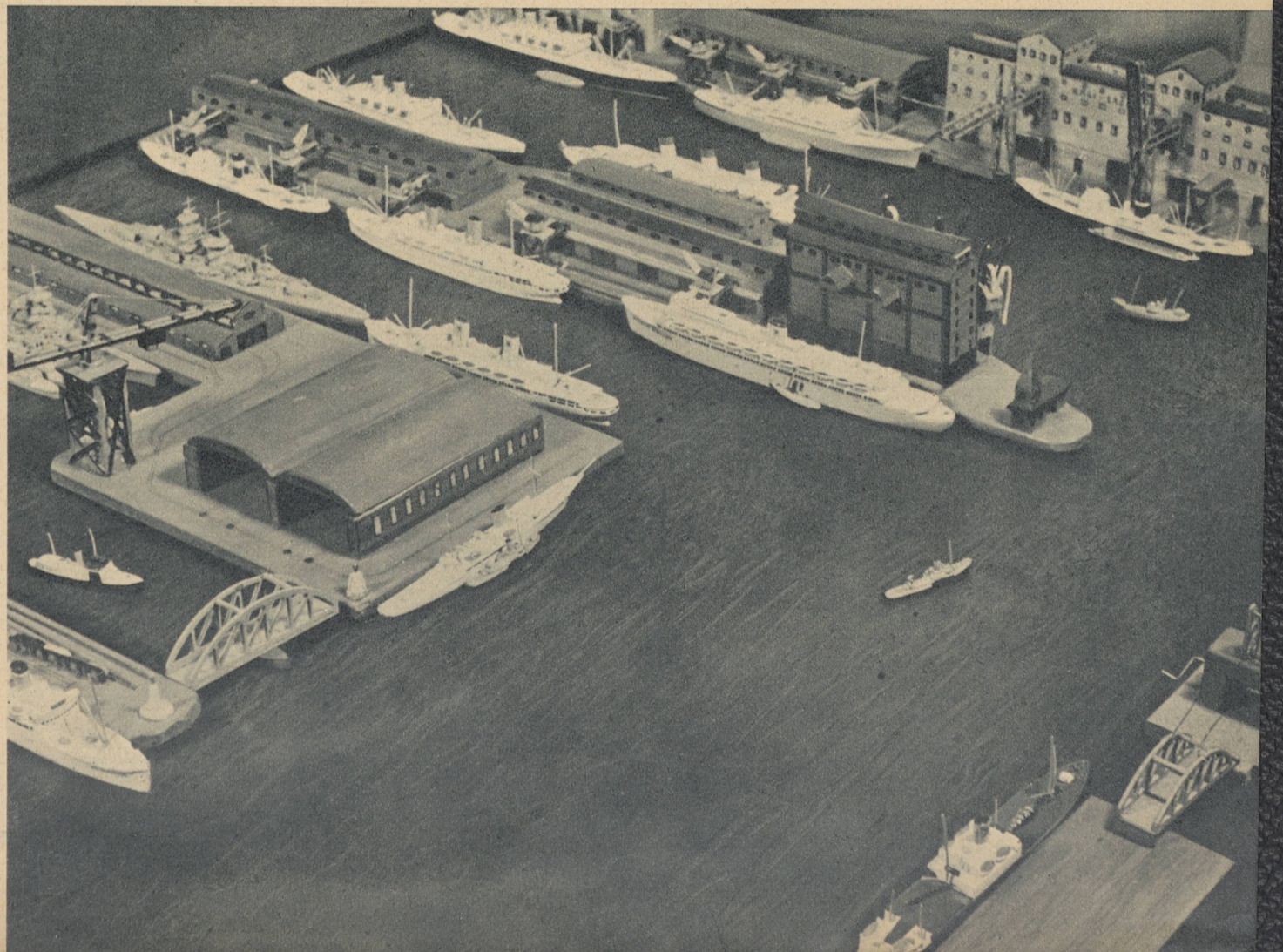


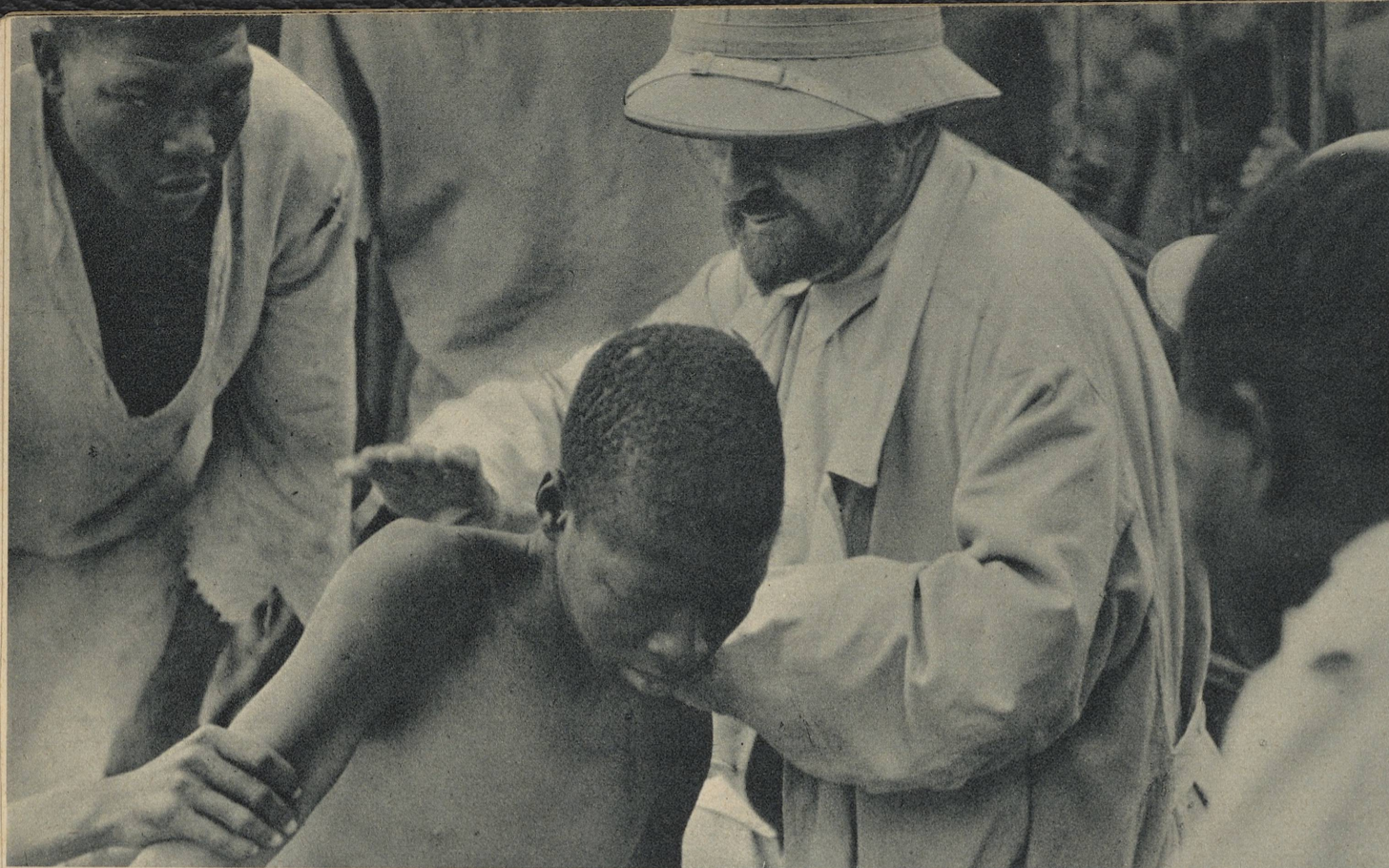
puttski av metall og kunststoff til forsvarsmakten. Det var riktignok ikke seilskuter; nei, i årenes løp utviklet han dem til det leiketøy, som i dag er så viktig for marinen og luftvåpenet ...



↑ ... til alvorlig formål. Kommandøren for en flysveit forklarer ved hjelp av modellskip marineenhetenes tilsiktede angrepstaktikk. Luftvåpnets "arbeid" retter seg etter den. Men også ...

↓ ... til bombekastingsøvelser anvendes det havnemodeller og de bitte små "leike"-skip. Da kastes det modellbomber fra stor høyde med ekte sikteapparater





Lægen undersøker en neger. Han konstaterer at negeren alt er angrepet av sovesyken, skjønt han ellers enno gjør et sunt inntrykk



„GERMANIN“

Bilder fra en ny tysk film, som skildrer lægenes resultatrike kamp mot sovesyken

Sendt over hele verden. „Bayer 205“ er navnet på det tyske lægemiddel, hvis oppdagelse har reddet utallige mennesker, som tidligere uten håp gikk en kvalfull død i møte

En sovesyke-leir i urskogen. Slik satt de syke bak gjerdene, ble magre som skjeletter og fra dag til dag mer apatisk, jo lengre den ødeleggende sykdom skred fram



Kan sykdommer dø — og nye oppstå?

Sykdommer hører til vår klodes urmakter; men de er ikke alltid like. De er som levende vesener, de kommer og går. Vi kan med stolthet si at det nesten ikke lengre finnes koppper i Europa, takket være vaksinasjonen. Og la oss håpe at det vil gå på samme måte med rickets også.

Det kan vel være nesten tyve år siden at en bonde lå til sengs med tyfusliknende symptomer. Selv med 40 graders feber røykte pasienten enno pipe. Han hadde smerter i ledd og lemmer — men lægen sto til å begynne med rådløs.

Det skjedde dengang noe forferdelig, en ny menneskesykdom opptrådte: den „Bangske“ sykdom. Dyrlegene kjente den alt lenge, den forårsakte epidemisk aborter hos dyrene. Opphavet til den er en basill. Av en oss ukjent grunn angrep denne basill plutselig også menneskene. Siden da opptrer den „Bangske“ sykdom, som viser seg ved uke- og månedslange, bølgeaktig opp-tredende, svekkende feber, ledd- og lemsmerter, ikke sjelden hos bønder, dyrleger og slaktere.

„Engelsk svette“ og amerikansk tularemie

Den „engelske svette“ opptrådte først i England i 1486, ble så slept over til Hamburg i 1529 og utbredte seg derpå over hele fastlandet. De syke hadde feber, hjertebanken, nakkesmerter, åndenød, fikk et blærelignende utslett og led under volsomme svetteutbrudd. Av ti angrepne døde de ni. Denne underlige sykdom — den forekommer ikke mer — er en sykdomsfossil. Lever den enno et eller annet sted i en avkrok av verden?

For tiden forløper meslingene i Tyskland lettere enn for tyve år siden; grunnen til dette kjenner man ikke. At pernisiøs anemi, den farlige blodfattighet, sjelden er en dødelig sykdom, kommer ikke av at den har forandret seg, men i virkningen av leverterapien, som kan være fullstendig reddende. Kreften har ikke tallmessig øket, når man tar hensyn til befolkningens aldersoppbygging. Den er en sykdom som mest opptrer i høy alder, og da det i dag gis flere eldre mennesker enn tidligere, må tvangsmessig også flere mennesker angripes av kreft. Luftrørskreften derimot har virkelig bredt seg. Man antok først at ekshausten fra bilene var skyld i det; men økingen av luftrørskreften kan også iakttas i Sovjetunionen i egner, hvor det ikke finnes biltrafikk.

En inntil da fullstendig ukjent sykdom opptrådte for få år siden i Amerika: tularemien, en epidemi, som fra harer og andre gnagedyr overføres til menneskene. Skal no lægevitskapen resignere overfor stadig nye sykdommer? Den vil fortsette kampen, for dens oppgave består i å bevare menneskeheten fra sykdommenes ødeleggende følger, så langt det står i dens makt, likegyldig om gamle forsvinner eller nye kommer i deres sted.

Reutas
42



AUTO UNION

BILER, MOTORSYKLER, MOTORER

Signal



**Slutten
ved Dieppe**

*Englendere som er
reddet op av sjøen, går
i fangenskap*

PK.-foto:
Krigskorrespondent Koll