

z zapełnionymi magazynami w pobliżu frontu, Niemcy skracają sobie linje dostaw, ale zarazem ryzykują wystawienie swych zapasów na ataki ros. W razie cofnięcia składów dalej wgląb zwiększa się obciążenie linii kolej. i w następstwie konieczność posługiwania się w większym stopniu samochodami ciężarowymi, gdy właśnie ciężarówek i opon samoch. jest Niemcom coraz bardziej brak. Z kolei przerzucenie składów dalej wgląb Niemiec prowadzi do ich zagęszczenia i tworzenia dogodnych celów dla strategicznego lotnictwa sojuszników. Nie należy sądzić jednakowoż, by przez atakowanie węzłów transport. i baz zaopatr. macki niem. polipem mogły być poobcinane. Należałoby raczej powiedzieć, że zmuszamy je do zluźnienia ich chwytu.-

Ang. pisarz wojsk. Liddel Hart ogłasza w "Daily Mail" artykuł na temat ataków lotn. sojusz. w pierwszych latach wojny naloży nie miały charakteru nawet strategicznego w ścisłym tego słowa znaczeniu, gdyż były zmierzone przeciwko przemysłowi, nie mającemu często bezpośredniego znaczenia wojennego. Później nastąpiło przesunięcie punktu ciężkości na zakłady zbrojeniowe, a ostatnio zauważyliśmy znamienity zwrot w kierunku taktycznym przez atakowanie już nie tylko linii kolej., ale nawet warsztatów reperacyjnych, czyli obiektów, najbezpośredniej związanych z działaniami wojennymi. Zapatrywanie na skuteczność nalotów także uległy ewolucji w związku z doświadczeniami pierwszych czterech lat wojny. Okazało się, że wytrzymałość nieprzyjaciela na naloży jest znacznie większa, niż to przypuszczano. Intensywność tych nalotów wzrastała przytym nader silnie. W r.1940 RAF.zrzuciła 5000 ton bomb, w 1941 r. 20.000, w 1942 r. 37.000 ton bomb, w r.1943 135.000 ton bomb. Jeśli chodzi wreszcie o pierwszy kwartał 1944, to mimo