

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

EDITORIAL DE GERHARD STALLING, OLDENBURG (OLDB) Y BERLIN W 35

Año IX

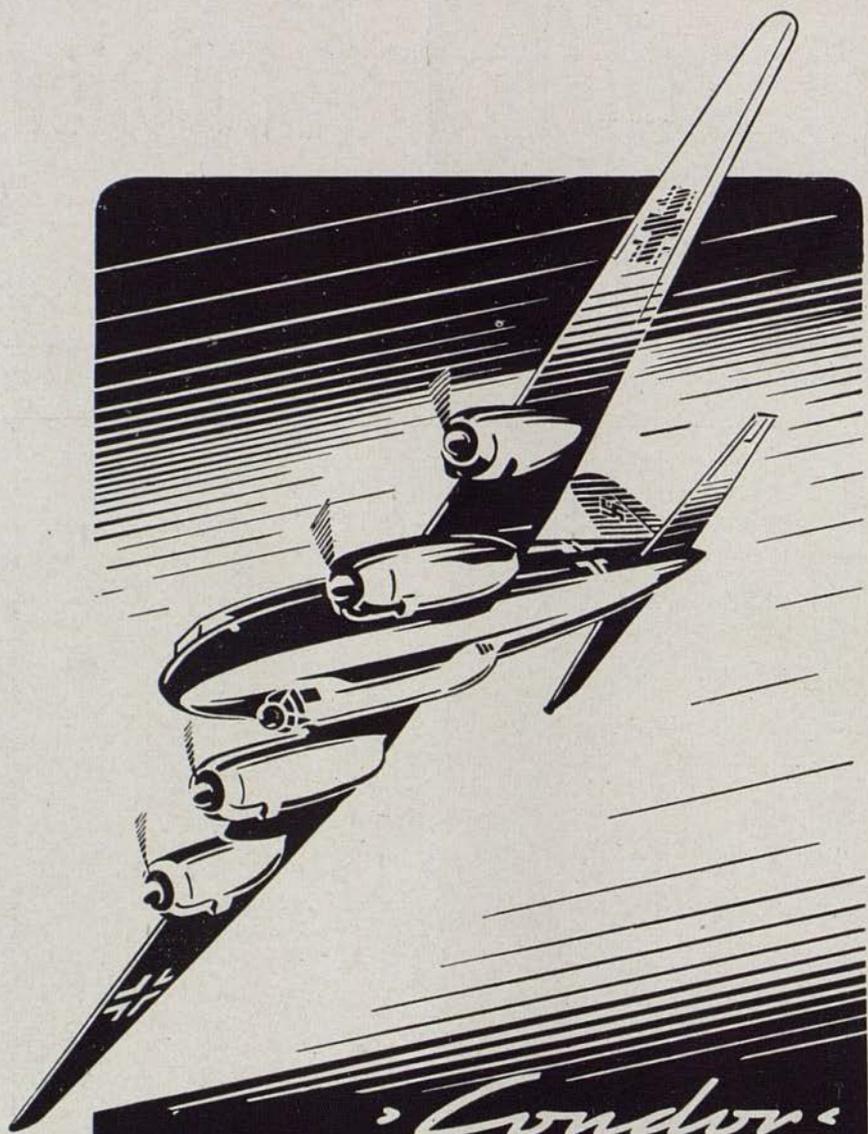
Número 9

1942



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Hornung (Wb.)

Alarma en la costa del Canal de la Mancha.



Condor

FOCKE - WULF
FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año IX

Número 9

1942

Condiciones de suscripción: En Alemania: marcos 4.50 por semestre, marcos 9.00 por año. Los pagos se harán por adelantado directamente o por giro postal a la Dirección de la revista: Berlin W 35, Potsdamer StraÙe 84. — Para asuntos relacionados con la redacción dirigir la correspondencia a esta misma dirección.

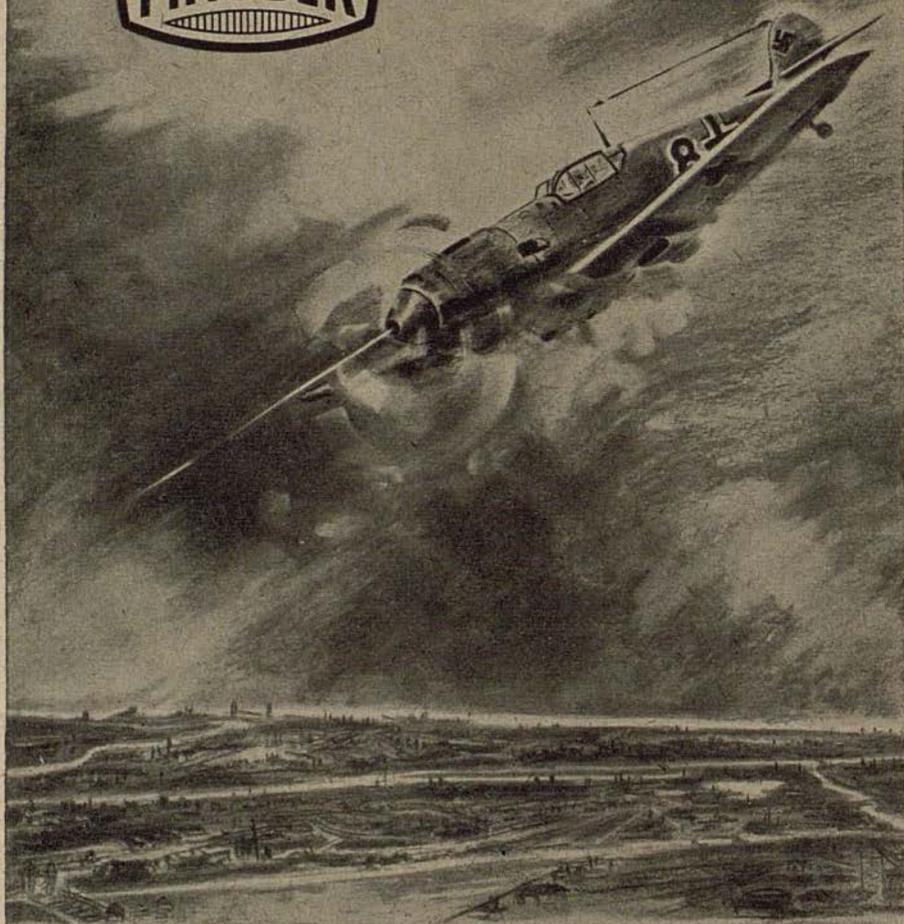
Sumario:

La batalla de Kerch	325
<i>Por el Teniente Coronel G. Soldan</i>	
La derrota inglesa de Dieppe	332
Pérdidas navales anglosajonas en el mes de Julio	342
Pérdidas navales anglosajonas en el mes de Agosto	344
La aviación alemana en el frente oriental en el mes de julio de 1942	345
<i>Por el General de Aviación Quade</i>	
El arma aérea en Dieppe	349
<i>Por el General de Aviación Quade</i>	
De Diarios y Revistas	355
Cultivo de Idiomas	358

W63/48



Handwritten signature
41



FLUGZEUG-BORDWAFFEN

La batalla de Kerch.

Por el Teniente Coronel G. Soldan.

I.

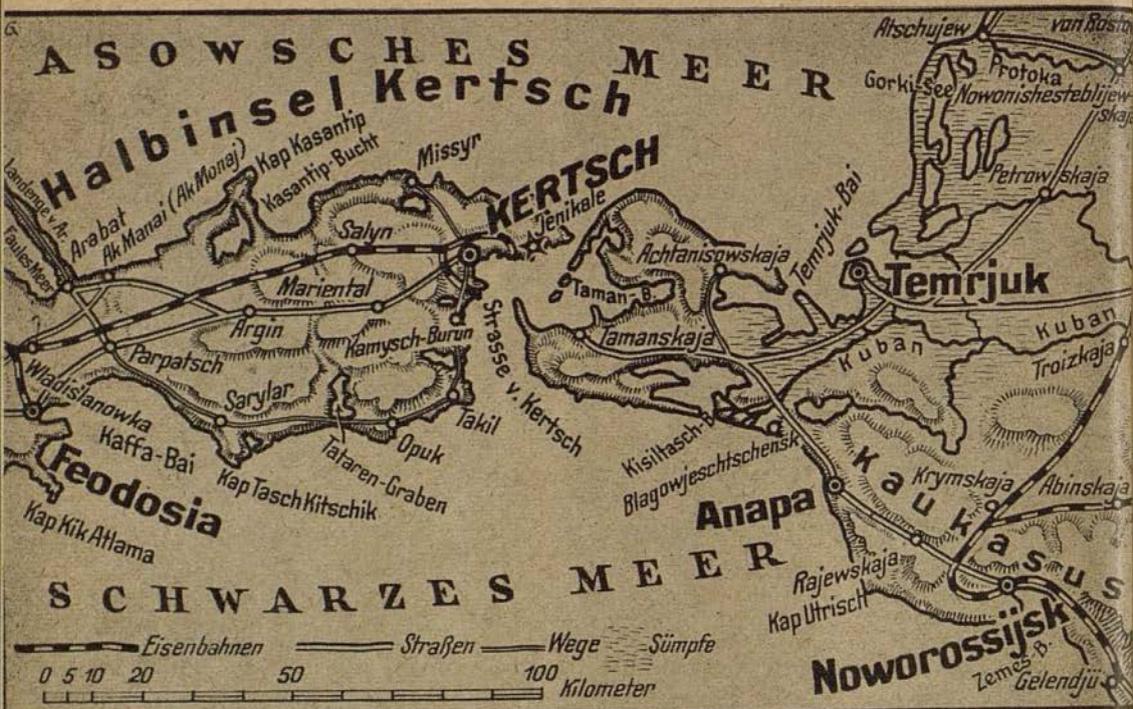
«La victoria de Crimea significaría tener en manos la llave de la victoria general sobre el enemigo», así reza una orden de los bolcheviques capturada. Sin duda fué ésta emitida con sentido propagandista, a fin de levantar la moral combativa de su gente. Pero en ello hay también algo de real. «Si consiguieran los alemanes — así se dijo el 12 de mayo en la radio londinense — la conquista de Kerch, llegarían a ponerse a las espaldas de Timoshenko.» Por lo contrario, una ojeada al mapa nos pone en claro que una Crimea en mano de los bolcheviques podría significar una amenaza contra el flanco sur de los ejércitos alemanes.

Por el 20 de diciembre de 1941 se hallaban los bolcheviques tan sólo en la punta sudoeste de la península, o sea, cerca de Sebastopol. Con reducidas fuerzas — con relación a la fuerza militar del bolchevique y la extensión del terreno — supo el ejército del Capitán general von Manstein barrer al enemigo de Crimea. Las dificultades para conseguir esta victoria eran muy grandes porque una fuerte flota enemiga dominaba el mar por todos los lados y los alemanes no disponían para el abastecimiento sino del istmo de Perekop, cuya toma — ¡gran hazaña de las tropas alemanas! — había abierto el camino hacia Crimea. Mas, el mal tiempo permitió a los bolcheviques parapetarse en la fortaleza de Sebastopol y fortificarse rápidamente con la ayuda de su flota.

Al mismo tiempo se hacía manifiesta la gran importancia que atribuían a la pérdida de Crimea los bolcheviques que ponían en juego inmediatamente todos los medios para la reconquista de la misma. Sin embargo, el Capitán general von Manstein conseguía cada vez más estrechar el cerco a la fortaleza. Entre los éxitos alcanzados en duros combates se hallan en primer lugar la conquista de diferentes fuertes en el ala izquierda y el vencimiento del paso de Kacha en el ala derecha, entre los días 21 y 25 de diciembre de 1941.

Es natural que los bolcheviques se aprovecharan del dominio naval del Mar Negro y sorpresivamente practicasen algunos desembarques. En un litoral de casi 1.000 km de extensión, no era difícil poner fuerzas en tierra en cualquier parte a espaldas de las tropas alemanas. Tales intentos de desembarque se llevaron a cabo desde el 25 de diciembre, sobre todo en el largo istmo de Kerch, sin que por ello sufrieran detrimento alguno los ataques alemanes contra Sebastopol.

Ya se creía estabilizada la situación habiéndose rechazado los desembarques realizados hasta entonces por los bolcheviques, cuando.



el 29 de diciembre, día nublado y oscuro que excluía el empleo de la aviación, se presentó en el puerto de Feodosia una flota enemiga compuesta de varios cruceros y torpederos, poniendo en tierra considerables contingentes de tropas. Al mismo tiempo en varios sitios se realizaron otros desembarques. De ello resultó, sin duda, una situación crítica, pues Feodosia domina no sólo el acceso a la península de Kerch, sino que forma la llave para toda la Crimea.

No era difícil reconocer que los bolcheviques de ningún modo pretendían sólo descargar el frente de Sebastopol, sino que aspiraban — como se desprende de órdenes capturadas — a reconquistar toda Crimea y, desde ésta, en correlación con su ofensiva en todo el frente del Este que estaba en auge, llegar a retaguardia de los alemanes, a fin de paralizar su aprovisionamiento, y servir con ello de la manera más eficaz al éxito de su ofensiva de invierno.

La situación de los soviets se hizo aun más favorable al helarse el estrecho de Kerch, disponiendo ellos desde entonces de una inmediata comunicación con tierra. La relación numérica seguía inclinándose a favor del enemigo que ponía en combate nuevos refuerzos. Por lo contrario, el ejército del Capitán general von Manstein había atacado sin descanso desde principios de la campaña, superando su actuación la capacidad normal de toda tropa.

Mientras que la situación creada por los desembarques de los bolcheviques era estabilizada por la acción enérgica de todos los subjeses, el Capitán general von Manstein opinaba que sólo una fuerte contraofensiva podría mejorarla de tal forma que permitiera mantenerse durante el invierno. Era evidente que este golpe había de darse contra Feodosia. En 15 días se hicieron los preparativos, y el 15 de enero se inició la lucha por la ciudad que duró tres días, batalla planeada magistralmente y ejecutada de manera brillante. Terminó con la victoria rotunda de los alemanes. Los bolcheviques perdieron más de 10.600 prisioneros, por lo menos 6.000 muertos y dejaron en manos alemanas 180 piezas, 85 carros de combate y grandes cantidades de otro material, retirándose el resto hacia una posición previamente preparada entre Ak Manay y Parpach, es decir, en la faja más estrecha del istmo de Kerch. Esta es, más o menos, la misma posición que más tarde fué asaltada por las tropas alemanas en la batalla de Kerch.

Aun no había llegado el momento, pues en Crimea cambian en el invierno frío y calor bruscamente, creando el deshielo y la lluvia, a menudo y de manera repentina, caminos intransitables. Se debía, pues, esperar la estación seca para continuar la ofensiva. Mas, los bolcheviques tenían que obtener inmediatamente, y a toda costa, éxitos contundentes que para ellos habían de ser mucho más difícil en la primavera. Y es una de las razones que da a comprender su tenacidad por vencer a las tropas alemanas durante el invierno.

Por este motivo trajeron los bolcheviques en barcos y sobre el hielo a Kerch y a Sebastopol grandes refuerzos y mucho material, y en particular aumentaron su aviación, hecho que se hizo sentir en las siguientes semanas.

El 26 de Febrero comenzaron sus ataques que duraron, a excepción de algunos días, sin interrupción hasta el 12 de abril. Parte de ellos los llevaron a cabo contra ambos frentes simultáneamente, y parte, ya contra el frente de Kerch ya contra el de Sebastopol. Grandes ofensivas, propiamente dichas, alternaron con ataques locales, empleándose cada vez numerosos carros de combate. Sólo el hecho de que, por ejemplo, el 27 de febrero se destruyeron 75 carros de combate soviéticos ante Sebastopol, y el 29 de abril, 72 ante Kerch, inutilizándose otros 29, demuestra la dureza de los combates. A menudo se entablaron encarnizadas luchas cuerpo a cuerpo. Tan sólo una división alemana tuvo que rechazar en cuatro días 35 ataques ante Sebastopol; otra que se hallaba en la misma región, 38 en el mismo tiempo. Las tropas alemanas supieron soportar un fuego graneado durante el cual se dirigieron contra varios sectores de su frente más de 10.000 tiros de artillería, mientras que se llevaban a cabo ataques en masa de tres y cuatro oleadas. Al mismo tiempo la aviación enemiga cubría constante-

mente el combate de tierra. Y como los ataques diurnos no alcanzaran el objetivo, se pasaba al ataque nocturno. No hay medio que los bolcheviques no pusieran en práctica para vencer a las tropas alemanas. Y esta batalla de tanta dureza se desarrolló ante Kerch en un frente de apenas 30 km, y de 50 ante Sebastopol, lo cual significa que les fué posible concentrar enorme cantidad de fuerzas y potencia de fuego.

Es asombroso lo que las tropas alemanas de Crimea supieron soportar en tan difíciles semanas. Los gigantescos y metódicos ataques de los bolcheviques subrayan las grandes esperanzas que habían cifrado en la reconquista de la península. Recién desde el 15 de abril comenzaron resignadamente a fortificarse en sus posiciones. El mando alemán en esta batalla de invierno no ignoraba que la moral del enemigo, a causa de las grandes pérdidas sufridas, había decaído temporalmente, y se esperaba con confianza la hora en que habían de cambiar su papel defensores y atacantes.

No se ignoraba tampoco que la lucha sería durísima. Conquistar una posición de 25 km de anchura, fortificada sobre la base de numerosas experiencias, ampliamente escalonada en profundidad y defendida por grandes fuerzas, armadas con los medios de combate más modernos, apoyada a derecha e izquierda sobre el mar — este es uno de los problemas más difíciles que pudiera afrontar atacante alguno; a su solución se empleó el primer asalto de la ofensiva de este año. Este solo hecho demuestra lo seguro que el mando alemán avaluaba su superioridad y la de sus tropas, pues no había lugar a dudas que precisamente este primer ataque, más allá del éxito real, sería inherente de un efecto psicológico extraordinario.

II.

Por el número de prisioneros y botín capturados, la magnitud del éxito, la batalla en la península de Kerch sobrepasó casi en un tercio lo que las planas mayores, en cuyas manos estuvo la realización de la misma, habían esperado. Toda la península, desde las líneas más avanzadas de los bolcheviques hasta el estrecho de Kerch, mide apenas 80 km de longitud por 40 de anchura. Si en este reducido terreno, rodeado además de mares, se llevó a cabo la concentración de tropas y material que dió a conocer el comunicado final del Alto Mando alemán, hay que deducir evidentemente la importancia que dieron los bolcheviques a la península de Kerch y a toda la Crimea. Asimismo pone ello de manifiesto los eminentes méritos del Mando alemán y de las pocas divisiones que tomaron parte en la batalla.

En la primera Guerra Mundial se hubiera creído inútil un ataque contra posición similar. Sólo un grande y prolongado fuego de artillería preparatorio, avanzándolo por etapas y sistemáticamente, hubiera permitido la conquista de la península, acción que habría durado

semanas. El servicio noticioso inglés, que aun no ha salida del campo de los fenómenos pasados, ha contado también con ello. En aquel entonces hubieran sido factibles sólo un ataque puramente frontal, y procedimientos meramente tácticos. Hoy el Mando alemán ha conseguido, a pesar de la estrechez del teatro de combates rodeado por el mar, no obstante el apoyo de ambas alas del enemigo, preparar y ejecutar la batalla estratégica y operativamente. Un oficial prisionero de la plana mayor de una división bolchevique, arrollada por el asalto alemán del 8 de mayo, describió vivamente como el día 7, es decir, el día anterior al ataque alemán, se oyó gran estruendo de combate procedente del sector al Norte. Preguntó en la división vecina: «¿Qué pasa allí?» y le contestaron que no sabían. Preguntó a un oficial del estado mayor de su ejército y recibió la contestación que caracteriza al mando de los bolcheviques: «No lo sabemos tampoco; proviene del ejército vecino allí arriba en el Mar de Azov.» De manera que lo que pasaba a pocos kilómetros al Norte no interesaba porque se trataba de otra unidad! En verdad se trataba ya del preludio de la ofensiva alemana, un simulacro de ataque, a fin de distraer la atención del ala derecha del enemigo apoyada sobre el Mar Negro, el verdadero frente de ataque. Lo bien que se consiguió esto, lo manifiesta la orden del general de la división del prisionero, según la cual las tropas habían de prepararse contra la ofensiva que los alemanes iban a lanzar el día 10. Así fué que fué también sorprendido este oficial prisionero. «Dí parte al oficial 1a y al comandante de la división, cuando en la madrugada se hacía cada vez más intenso el fuego de artillería y que siempre nuevas unidades de aviación volaban incesantemente sobre nuestras líneas. Un cuarto de hora después se hallaban rotos todos los cables que comunicaban con las primeras líneas, sólo una en conexión con un puesto de artillería continuó funcionando durante una hora más.»

De nuevo los alemanes consiguieron una sorpresa completa. Sólo en el ala sur se realizó la ruptura, y pronto se convirtió en el centro del combate la estupenda fosa antitanque que los bolcheviques habían construido a través del istmo como obstáculo principal entre ambos mares. Infinidad de posiciones de campaña, alambradas y campos de minas, todas modernísimas, debieron ser vencidas en combates encarnizadas. Ardía la lucha por bunkers de cemento y acero, y el intenso fuego de barrera de la fuerte artillería soviética obligaba a los atacantes a cubrirse siempre de nuevo, hasta que los «Stukas» la hacía callar definitivamente; lanzagranadas, ametralladoras, antitanques y carros de combate había que vencer. Y esto era solamente el comienzo, es decir, se abrió la brecha por la cual debería avanzarse para convertir en hecho el plan del Mando alemán.

En el puesto de mando del cuerpo de ejército que ejecuta el ataque principal, afluyen los partes. El mismo comandante del cuerpo de

ejército se encuentra en la línea más avanzada del frente, así como el comandante del ejército. Un aeroplano de tren de aterrizaje especial — un «Storch» — se cierne sobre las líneas enemigas. Desde él, el Capitán general von Richthofen señala los objetivos a sus aviadores. Generales en la primera línea son un cuadro usual en los ejércitos alemanes. Por la noche se reúnen por breve tiempo los oficiales de la plana mayor en el «Casino» del puesto de mando, un granero, pobre como todas las casas de los pueblos y de las aldeas rusas. En las chozas vecinas trabajan y duermen las diversas secciones de la plana mayor del Mando, si para lo último alguna vez sobrara el tiempo. En todos los rostros se refleja la satisfacción, pues todo ha salido según deseo y como se había preparado. Los rayos del sol poniente tiñen el paisaje con una extraña luz rojiza. Sin cesar zumban en el cielo claro aeroplanos que vuelan hacia el frente, de donde retumba el estruendo del combate, haciendo temblar las grandes explosiones a las pobres casucas. Todos sabemos que este día 8 de mayo pasará una vez a la historia de la Campaña del Este como un día memorable.

No había más que esta preocupación: ¿Se quedarán en sus posiciones las divisiones bolcheviques no atacadas hasta que el movimiento envolvente procedente del Sur les interceda la retirada hacia el Este? Nadie duda del triunfo final. Pero un resultado positivo del envolvimiento pondría fuera de combate a 8 o más divisiones con todo su material, y con eso la victoria sería más rotunda y rápida y costaría menos sangre. La confianza aumenta en el curso del día 9 de mayo, en que grandes unidades motorizadas, acompañadas de numerosos carros de combate, se precipitan por la brecha, pasando por la fosa antitanque, rellena ya por los prisioneros, a su posición de apresto para el ataque hacia el Noreste. Una formación motorizada, provista de todas las armas, es dirigida inmediatamente contra Kerch y pronto consigue ganar terreno. Requiere gran valentía y prudencia para lanzarse, cortado de toda comunicación, en medio del enemigo para herirle finalmente en el corazón. Hasta la noche del día 9 se encuentran ya en ataque fuertes contingentes alemanes, en su ala derecha las formaciones motorizadas han avanzado rápidamente en dirección norte y este. Ya se es seguro que el 10 se habrá realizado el envolvimiento completo. Otras unidades alemanas, a las que se han unido también rumanas, se hallan en el ala derecha persiguiendo al enemigo derrotado hacia el Este, y el ala izquierda alemana, en que se encuentran también fuerzas rumanas, está listo para estrechar la bolsa por el Oeste, cuando el tiempo parece anular todas las esperanzas.

Comienza a llover, y en los rostros de los oficiales de la plana mayor en el «Casino» resalta como una nube de preocupaciones, viendo que no cesa de resonar la lluvia en el tejado. Todos saben que eso significa lentitud de todos los movimientos, terminando, de continuar así, por



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Wetterau (Wb.)

La batalla de Kerch. Siempre nuevos prisioneros soviéticos pasan hacia la retaguardia alemana.

paralizar toda clase de vehículos motorizados, de cuya movilidad, sobre todo en esta fase de la batalla, depende el resultado. El que no conoce el terreno de la península, en la cual no hay más que una carretera, no comprenderá estas preocupaciones. Después de una lluvia, uno cree marchar sobre jabón, la tierra se pega a las botas hasta ser gran carga, mientras que los charcos se convierten pronto en pequeñas lagunas. Nadie ha pegado un ojo durante esta noche. Con inquietud ha estado el oído escuchando la lluvia, mientras que el pensamiento se hallaba con las tropas adelantadas.

Fué la crisis de la batalla. Cuando el comandante del cuerpo de ejército parte para el frente en el mediodía del 10, el cielo está todavía cubierto de grandes nubes ¿Comenzará de nuevo la lluvia que no ha cesado hasta esta mañana? Hemos pasado Feodosia y continuamos por las costas del Mar Negro. Las columnas de aprovisionamiento forman líneas interminables en la carretera. Grandes y pequeños grupos de prisioneros, mayormente sin escolta, pasan voluntariamente hacia el Oeste. Cientos y miles son ellos, indiferentes y apáticos; sin levantar la vista ni siquiera en la ciudad donde los habitantes forman grupos en las calles. Desde luego, en ésta no tienen relaciones de ninguna clase. En su mayor parte son tipos asiáticos entre los cuales marchan mozalbetes al lado de ancianos. Al terminar la carretera, comienzan a rodar

los vehículos orugas sobre el engrudo del terreno, viéndose por todas partes coches atascados, mientras que una capa terrosa y amarilla cubre los uniformes. Mas, el soldado alemán no es fácil de vencer. Si bien se está ralentando la marcha, si bien quedan estancados grandes contingentes de fuerzas motorizadas, el frente avanza, y ello se ve y lo constatan las partes. De repente — alguien grita con alegría — se abre el cielo nublado y sobre el Mar Negro aparece un girón azul que se hace cada vez mayor, y seguidamente los rayos del sol encuentran paso hacia la tierra. De nuevo reina alegre confianza en los rostros, y tanto en las columnas que se preparan a pasar otra noche en el camino, como en el «Casino» de la plana mayor del Mando, se puede apreciar el peso tan grande que se les ha desprendido a todos del corazón.

En la tarde del 11 se sabe ya que se encuentran cercados considerables masas enemigas entre Parpach y la costa del Norte, rechazándose los intentos desesperados de los bolcheviques para escapar hacia el Este y el Norte. El estrechamiento del cerco por la presión de nuestras fuerzas hacia el Este progresa rápidamente. Inútiles son los ataques de diversión que lanza el enemigo desde fuera. Algunas fuerzas bolcheviques han conseguido, sin embargo, escapar hacia el Este a lo largo del ferrocarril y por el camino costanero. Como se sabe, en la guerra el perseguido suele correr siempre más que el perseguidor, pues en su fuga se despoja de todo equipo. Pero sólo han sido grupos sin importancia los que hayan podido deslizarse por el agujero que aún les queda abierto, y en la marcha, hombres y columnas de vehículos apiñados en los pocos caminos, son castigados terriblemente por nuestros aviadores.

La persecución a que se ha dado ya principio, y que continúa hasta echar la delantera al enemigo al sur de la bolsa, en cuya presión arde enfurecido combate, adquiere ascendente importancia. Al este de la bolsa avanza ya un destacamento adelantado. El primero de que ya se habló antes, se alejó hacia Kerch donde está luchando con fuertes contingentes enemigos. Hasta el día 11 tenía ya hechos 5.000 prisioneros y capturados 58 aeroplanos. Durante la noche del 12 marchan y luchan tropas alemanas, ya unos al Este de sus posiciones de apresto. Cuando el día 13 anunció el comunicado alemán que se había decidido la batalla de ruptura en el istmo de Kerch, no quedaron más que combates de limpieza de la bolsa. Y esto sólo cinco días después de comenzar la ofensiva. La batalla de ruptura no hubiera durado más de tres días de no ser por el incidente de la lluvia. El día de lluvia ejerció especial influencia paralizadora sobre la marcha de los acontecimientos siguientes, pues el terreno tardó en secarse, y en algunos lados quedó hasta el final en las peores condiciones.

El intento del enemigo, el día 15 de formar una nueva línea de resistencia coherente en el Foso Tártaro — línea en que los tártaros recha-

zaron, en tiempos antiguos, incursiones rusas — y el día 14 en las montañas de Kerch, fué impedido por asalto e irrupción de las tropas alemanas. Se entablan duros combates por alturas dominantes, aumentándose la resistencia de los bolcheviques de día en día.

La ruptura de la defensa interior de Kerch tiene que ser forzada; el enemigo se defiende desesperadamente con numerosos carros de combate, y sólo un rápido asalto pudo aportar un pronto resultado. Los combates continuaron; mas, ya en la mañana del día 15 se consiguió quebrantar la, por partes, encarnizada resistencia, conquistándose la ciudad y el puerto. Entretanto que se desarrollaban los combates ante Kerch, se llevaba a cabo otra batalla 20 km al norte de la ciudad, en los alrededores de Salin, por la cual, con hábiles maniobras se cortó la retirada hacia los puertos de embarque a los bolcheviques, aniquilándoseles en los días siguientes. El número de prisioneros y material capturados aumenta sin cesar. Pero nadie tiene tiempo de ocuparse de ello. Todo lo que se halla a espaldas de las tropas alemanas nos pertenece, pues por el mar, sea a derecha o a izquierda, no queda escape alguno.

Lo que entonces sucede, visto bajo el punto de vista bolchevique, careció de todo sentido, pero fué una terrible tragedia; los bolcheviques no son ingleses ni norteamericanos, y de ningún modo piensan abandonar un combate inútil. «Resistir o morir», es la orden que se les ha dado. Siendo inútil, pues, una resistencia ante las tropas alemanas, no les quedaba más que morir.

El único puerto que podía aun significar salvación para ellos era Yenikale, 5 km al oeste de Kerch. En éste y por la costa arriba a la región de Mayak Baksi hasta el cabo de Croni, a la entrada norte de la carretera de Kerch, se encuentran una serie de fuertes y posiciones fortificadas antiguos. Por lo general, esta región que ha sido teatro del final de la batalla de Kerch, es bastante apropiada para la defensa. El objetivo del enemigo era, desde estas fuertes posiciones, cubrir el embarque en Yenikale.

El día 15 se rompe la línea de resistencia, fuertemente guarnecida, después de varias horas de combate. El número de prisioneros capturados hasta entonces asciende a 95.000. Las bombas del arma aérea alemana hacen blanco con terrible efecto en las tropas enemigas apolonadas, alcanzando asimismo los barcos y toda clase de embarcación, ya en el puerto o ya de viaje. Sin embargo, continúa la resistencia de los bolcheviques que, bajo las órdenes de numerosos oficiales y comisarios, lanzan contraofensivas por todas partes. Es manifiesto que tales ataques en masa sólo son posibles si el número de enemigos acorralados es considerablemente mayor que el supuesto. Nuestras tropas se hallaron ante el espectáculo del enemigo que asaltaba en varias hileras, en la primera fila se lanzaron los hombres al ataque los unos pegados a los otros, todos de brazo, es decir, de cabeza a la muerte. Imposible

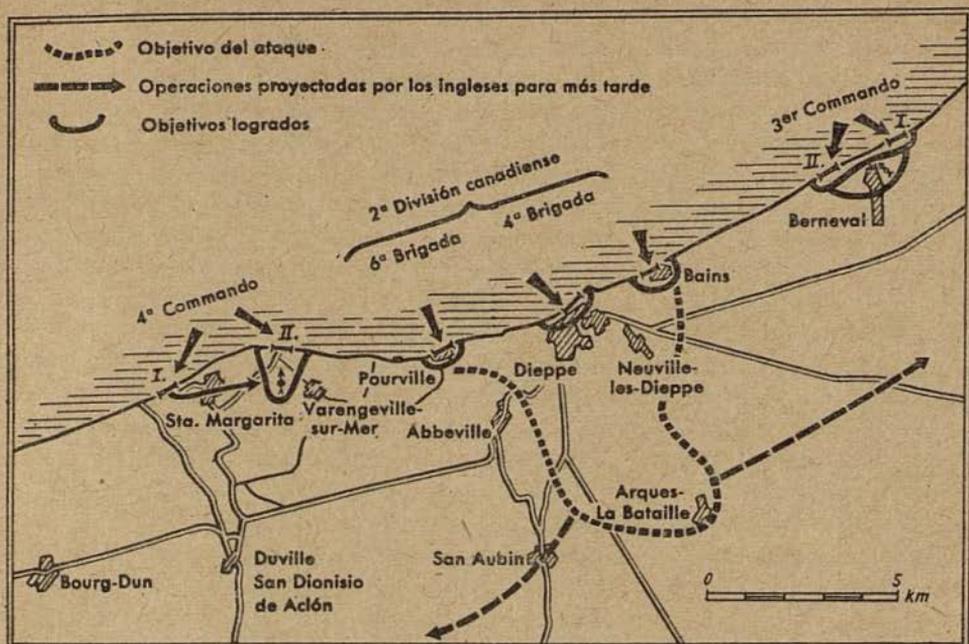
imaginarse mayor fanatismo. A consecuencia de desembarques soviéticos cerca del cabo de Croni, a espaldas de las tropas alemanas, se tienen que abandonar de momento algunas posiciones conquistadas. El día 17 sigue la lucha encarnizada, hasta que un ataque concéntrico alemán consigue quebrantar la resistencia enemiga. En algunos puntos se reanuda el combate con tal furia que sólo luchando de casa en casa se consigue tomar los pueblos. A cada momento hay que rechazar nuevos intentos de desembarque a espaldas de nuestras tropas. Tan obstinada resistencia se aprecia en el hecho que en una angosta faja de terreno se llegaron a hacer 1.100 prisioneros, contándose casi igual número de muertos. La presión contra el enemigo acorralado continúa hasta el día 18, y se combate encarnizadamente por cada metro de terreno. Sólo el día 19 se puede hablar ya de un derrumbamiento de los bolcheviques casi general, después de emplazarse artillería pesada contra el sistema de fuertes, y después de poner fuera de combate con lanzallamas sistemáticamente un gran número de bunkers construidos en la roca viva. Cuando, en las primeras horas de la mañana, se tomó Yenikale por golpe de mano, los soldados alemanes fueron a dar con un adversario completamente desgastado, y entonces fué cuando cayó en sus manos una fundición que el enemigo había defendido de manera encarnizada. Si se tiene en cuenta que junto a 4.000 prisioneros tiene aquí el enemigo 1.000 muertos, y que sólo en el combate por el sistema de bunkers cerca de Yenikale y Cabo Cani pierde 5.400 prisioneros y 3.000 muertos, se puede uno formar una idea de lo feroz que tuvo que ser el combate final por la península de Kerch.

La gran masa de las tropas empleadas, demuestra la mucha importancia los bolcheviques atribuyeron a la batalla. Asimismo se explica la resistencia que desplegó el enemigo hasta su propia destrucción. La victoria de las tropas alemanas de Crimea del Capitan general von Manstein ha sido un gran hecho de armas, una alentadora e insuperable hazaña, llevada a cabo con la fe que el final de la guerra en el Este ha de terminar con la derrota del Bolchevismo, tan seguro como se ha triunfado en esta batalla en la península de Kerch.

(De «Deutsche Wehr».)

La derrota inglesa de Dieppe.

Basándose en los partes e informes del Ejército, de la Marina y de la Aviación, así como en las órdenes cogidas y las declaraciones de prisioneros, el Alto Mando alemán ha publicado, el 29 de agosto, un relato detallado de la tentativa del 19/VIII — fracasada por completo — de los ingleses para establecer el segundo frente en la costa norte francesa.



Las intenciones del enemigo han quedado reveladas con toda claridad mediante los datos conseguidos por la exploración alemana y por la orden operativa británica de 121 páginas escritas a máquina, caída en manos del vencedor. Ambos factores prueban que lo que el enemigo se proponía no era la destrucción de alguna instalación, en el estilo habitual a los golpes de mano de sus «comandos», sino que ya el primer asalto tenía por cometido tomar la ciudad y el puerto de Dieppe y crear una amplia cabeza de puente, cuya profundidad queda bien probada al citar como objetivo del ataque el pueblo Arques-La Bataille a 7 kilómetros de la costa.

Para apreciar la importancia de esta cabeza de puente damos los detalles siguientes: Dieppe es el puerto más próximo a la capital de Francia; sus instalaciones portuarias permiten el desembarco de carros blindados y material pesado y, por tanto, el de nuevas oleadas asaltantes. La posesión de una cabeza de puente de gran profundidad cerca de Dieppe hubiera permitido arrollar la defensa costera entre el río Somme y el Sena y para ganar, con la ulterior ocupación de Abbéville y le Hâvre, otros dos puertos importantes.

Para realizar estos planes, se lanzaba la 2ª división canadiense, como primera ola, en un frente de casi 25 km contra la costa, con la intención de desembarcar en seis puntos diferentes. Se trataba de:

las planas mayores de la 4ª y la 6ª brigada de infantería canadiense.

el Regimiento Real de Canadá,
el Regimiento Real «South Saskatchewan»,
el Regimiento «Essex Scottish»,
el Regimiento motorizado de infantería «Royal Hamilton»,
el Regimiento de Fusileros «Cameron's of Canada»,
el Regimiento de Fusileros «Mount Royal»,
el XIV batallón de tanques del Regimiento «Calgary», provisto de
carros de combate pesados del tipo Churchill I—III y de carros
blindados de exploración, todos del tipo más moderno,
el Batallón «Royal Canadian Engineers (R.C.E.)»,
los destacamentos A.V., Marina 3 y Marina 4,
una sección de un batallón de fusileros norteamericano,
grupos del comando aliado.

Todas estas unidades eran tropas seleccionadas, entrenadas especialmente durante largos meses para operaciones de desembarco y, desde luego, integradas principalmente no por ingleses sino por canadienses.

Detrás de esta primera ola se encontraba — al lado de numerosos grupos de lanchas de desembarco, buques de transporte y fuerzas navales ligeras hasta la categoría de crucero, que fueron reconocidos entre Dieppe y Portsmouth — una reserva flotante compuesta de seis grandes buques de transporte cargados por completo, incluso con carros blindados, y tres mercantes. Más al norte se encontraba otro grupo numeroso — seguramente el grueso de las fuerzas expedicionarias — compuesto de 26 buques de transporte con las cubiertas abarrotadas de soldados. En cuanto a la aviación, el enemigo empleó más de 100 bombarderos, entre ellos numerosos tetramotores, y por lo menos 1.000 cazas, destinados para el ataque a la defensa costera alemana.

El empleo de estas numerosas fuerzas demuestra con toda claridad que se perseguían con el desembarco fines operativos de gran envergadura. Lo afirma, además, el Presidente de la Comisión de Asuntos militares del Senado norteamericano, el cual — según United Press — expresó aun el día 20 de agosto la esperanza que el ataque aliado se desarrollaría y ensancharía hasta conseguir constituir el segundo frente, ya que las formaciones enviadas eran lo suficientemente fuertes para ello y el terreno sumamente favorable para tales operaciones de desembarco.

Las órdenes que se han cogido, aclaran muchos otros detalles. Para que no cayesen en manos alemanas, solamente debían llevarlas consigo las dos planas mayores de brigadas; no obstante, vinieron a quedar en poder de los alemanes por ser capturada una de estas planas mayores. El primer objetivo debía ser la destrucción de ciertas baterías costeras que dominaban el mar y la playa; hecho esto, con el apoyo de las piezas de numerosas unidades de la marina, se debía efectuar el de-

sembarco en la playa y la ocupación del puerto y de la ciudad. Es interesantísimo que en la orden de operación hubo que prohibir expresamente el saqueo, y que en su exposición de motivos se decía textualmente que «las tropas alemanas de ocupación han demostrado un alto nivel de decencia personal» y que las tropas expedicionarias serían juzgadas por los habitantes según esa norma. Para vigilar el cumplimiento de esta orden, se había previsto expresamente un oficial de gendarmería con fuerzas a sus órdenes.

Para el trato de los prisioneros alemanes habían sido elaboradas prescripciones extensas. Como primera medida, ¡«en todos los casos que sea posible, se les deben atar las manos, para impedir que destruyan su documentación.»! Se designó con toda exactitud un punto de la playa en donde debía ser instalado el campamento de prisioneros. También estaban designados ya los soldados de vigilancia, fijándose exactamente su conducta y la manera de efectuar el transporte de los prisioneros a Inglaterra.

En último término, la orden contenía también, con todos los detalles, las medidas a adoptar, caso que tuviera que emprenderse la retirada, por desarrollarse la situación desfavorablemente. Los comandantes en jefe de las fuerzas navales y aéreas deberían tomar con la oportuna anticipación las medidas necesarias. En este caso, se tenía la intención de reembarcar todas las tropas puestas en tierra firme, hasta el último hombre, lo mismo como también la gran cantidad de prisioneros alemanes que con toda seguridad se esperaba hacer; además todo el material de guerra, sobre todo los carros de combate. Los cadáveres de los muertos debían igualmente llevarse. Esta retirada, cuya realización estaba fijada en intervalos de 15 minutos con todos los detalles, se explicaba detenidamente en treinta páginas.

Por los comunicados del Alto Mando alemán, son conocidos en su parte principal, los acontecimientos. Antes de que la flota de transporte estuviese a la vista de la costa, había sido avisada ya por los barcos patrulleros de la Marina alemana, los que, después de un breve combate naval contra unidades enemigas superiores, en el que fué hundido un cañonero inglés y se consiguieron varios impactos en buques enemigos, tuvieron que interrumpir el combate. Sin embargo, se había logrado el primer desajuste en el desarrollo metódico de las operaciones enemigas proyectadas.

De la gran cantidad de instalaciones de defensa alemanas cuya ocupación y destrucción habían sido previstas, sólo consiguió el enemigo, gracias a la acumulación de fuerzas superiores, penetrar transitoriamente en una posición de una batería costera.

Las reservas locales del mando superior fueron suficientes para ametrallar y arrojar al mar al enemigo en los puntos en los que había logrado poner pie en tierra. Sus carros blindados quedaron destrozados

o inmóviles en la playa, sin haber alcanzado ni siquiera el malecón. Las reservas alarmadas por el mando superior alemán, que fueron puestas en marcha en un plazo brevísimo y que llegaron al tiempo previsto a la zona de Dieppe, no tuvieron que intervenir ya. Las valientes soldados de la defensa costera se habían librado del enemigo por sus propias fuerzas. A las primeras horas de la tarde, el comandante del cuerpo de ejército de este sector ya podía dar el parte siguiente:

«La división número X ha defendido o recuperado ella sola su sector, en colaboración con la D.C.A. y la aviación. No se encuentra ya ningún inglés armado en tierra firme.»

A las 17 horas 50 se había cursado ya el parte del Almirante en jefe en Francia: «El puerto y la barrera del puerto de Dieppe están intactos ... Ni un solo buque enemigo ha logrado entrar.»

Vigilando constantemente el mar hasta la costa inglesa, la aviación ayudó de una manera sobresaliente al ejército en su lucha defensiva; además, actuó contra las escuadras aéreas enemigas y atacó los navíos de la escuadra expedicionaria con un resultado desastroso para ésta.

Según los partes de las tropas alemanas, se desarrolló el intento británico de invasión de Dieppe de la manera descrita. El enemigo mismo lo ha confirmado con una serie de radiogramas no cifrados. Fueron apuntados palabra por palabra como sigue y no necesitan comentarios:

7²⁹: «Sin noticias de la costa, pero partes sobre pérdidas en alta mar.»

7⁴⁰: «Detenidos en la costa, fuego intenso.»

11⁰⁰: «Numerosos carros de combate aniquilados. Situación grave. Bajas.»

11⁴⁰: «Situación difícil en toda la línea. Se ataca a los buques.»

12⁰⁰: «Situación muy crítica.»

12¹²: «Situación muy crítica.»

13²¹: «Situación crítica. Apresuren envío ayuda.»

15⁵³: «El auxilio pedido no ha llegado aún.»

15⁵⁹: «Pérdida de seis embarcaciones de desembarco totalmente cargadas.»

14³⁰: «Necesito máximo auxilio para la retirada.»

15¹⁰: (Al mando del desembarco): «Procuren salvarse según su parecer.»

18⁴⁰: «Socorro, avión.»

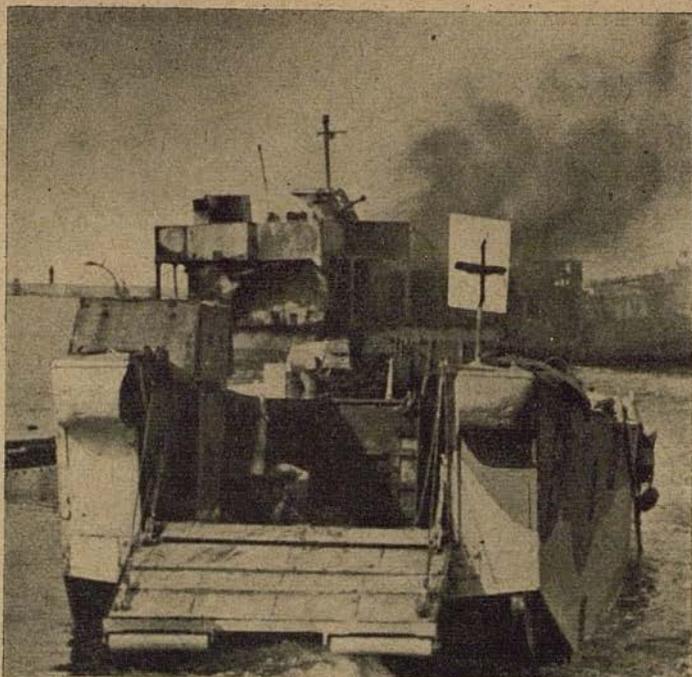
20²¹: «Qué buques están ardiendo?»

20³²: (Contestación): «Dos unidades, ambas probablemente ya hundidas.»

20⁴⁰: «Socorro, socorro, nos vamos a pique.»

22⁴⁵: (A todas las unidades que tomaron parte en el desembarco): «Regreso inmediato al lugar de salida.»

De estos radiogramas, que en parte piden el rápido envío de refuerzos y material para poder continuar el ataque, resulta lo siguiente: Con un número determinado de tropas se quería, sin correr un riesgo demasiado grande, conquistar en el continente una cabeza de puente y



//-Foto: PK.-//-Corresponsal de guerra Roth.

En Dieppe quedaron en manos alemanas muchos botes de desembarco ingleses, especialmente construidos.

un puerto adecuado. En caso de un resultado positivo, el mando británico no hubiese vacilado en desembarcar las demás tropas en reserva y formar con ellas el segundo frente en Francia. Para el caso que fracasase la tentativa, se había preparado la retirada, tanto en el sector militar como en el de propaganda; a la tropa no se le habían anunciado las verdaderas intenciones y a la población francesa se había dicho por radio que no se trataba de una invasión.

Entre las numerosas pruebas de un valor excepcional y un arrojo heroico que dieron las tropas alemanas, merecen ser relatados especialmente los ejemplos siguientes:

La reducida dotación de una batería costera defendió su posición, durante dos horas, en parte en lucha cuerpo a cuerpo, contra un enemigo numéricamente muchas veces superior. Cuando el enemigo logró penetrar transitoriamente en la batería, la dotación, junto con los refuerzos llegados, consiguió recuperarla por asalto.

Un soldado de esta batería tomada por asalto, se defendió en su bunker, a pesar de estar herido gravemente, hasta que fué recuperada la posición, volviendo a lanzar con la mayor sangre fría sobre los atacantes las granadas de mano que le arrojaron.

El puesto avanzado del semaforo de Dieppe, resistió con sus escasas fuerzas a un enemigo, muy superior, y pudo, por lo tanto, transmitir al mando durante todo el encuentro noticias de gran valor táctico.

Otro hecho brillante fué realizado por el ayudante de una sección de la D.C.A. Desde el barranco al oeste de Dieppe combatió con seis soldados de su plana mayor al adversario desembarcado; frente fuerzas enemigas compuestas de varios centenares de soldados, descendió con cuatro voluntarios el escapado barranco y gracias a su intrepidez, consiguió que el enemigo, después de una defensa breve, arrojase sus armas y se entregase. 225 canadienses prisioneros fueron el resultado de este heroico acto.

La dotación de un antiguo carro de combate francés, medio enterrado, siguió defendiéndose con el fusil, cuando se les agotó la munición del cañón; al mismo tiempo vigilaba a 12 prisioneros canadienses.

En el ataque contra Dieppe ha sufrido el enemigo pérdidas graves: perdió 2.195 prisioneros, de los cuales 128 eran oficiales; entre ellos se encontraba el jefe de la 6ª brigada de infantería canadiense, William Wallace Southam, dos coroneles y 13 jefes. 29 carros de combate y de exploración fueron destruidos, y se capturaron numerosas armas de infantería, pesadas y ligeras, así como material de toda clase, sobre todo lanchas de desembarco.

Las bajas del adversario fueron enormes; sobrepasan en mucho el número de los prisioneros. Solamente en la costa se contaron 900 muertos. No es posible calcular el número de los ahogados en el desembarco y por el hundimiento de navíos. Continuamente el mar sigue arrojando cadáveres.

El enemigo dirigió los buques en su viaje de regreso, durante el que fueron perseguidos hasta la misma costa inglesa por nuestra Aviación, a un gran número de puertos diferentes. Desde uno de estos puertos comunica el enviado especial de United Press:

«Hacia medianoche, largos trenes con soldados completamente extenuados llegaron a este hospital de campaña. Se trataba, en la mayoría de los casos, de individuos con heridas en las extremidades o en la cara. Muchos soldados habían sufrido también ataques nerviosos debido al efecto de las explosiones. Fué la escena de retaguardia más sangrienta que he visto desde Dunquerque.»

Reuter comunica desde el mismo puerto: «Un tren hospital ha salido del puerto cerca de media noche, siguiéndole otro mayor algo antes de la madrugada.»

El enemigo perdió además:

- 127 aviones
- 4 destructores
- 2 torpederos
- 1 lancha rápida



//-Foto: PK.-//Corresponsal de guerra Roth.

Buques de transporte en llamas, carros de combate destrozados y un sinnúmero de canadienses e ingleses muertos y heridos, tal fué el resultado del frustrado intento de desembarco británico en las playas de Dieppe.

7 transportes y un número de lanchas de desembarco, hundidas por la Artillería o por la Aviación.

Resultaron averiados:

4 cruceros

4 destructores

5 transportes

4 lanchas rápidas

2 pequeñas unidades y numerosas lanchas de desembarco.

En contra de todas las afirmaciones de la propaganda enemiga, las bajas propias han sido:

en el Ejército: 115 muertos

187 heridos

14 desaparecidos

en la Marina: 78 muertos y desaparecidos

35 heridos

en la Aviación, incluyendo el personal de tierra, de la D.C.A. y de la tropa de transmisiones de la aviación:

104 muertos y desaparecidos

58 heridos.

es decir, una pérdida total de 591 hombres, por lo tanto solamente una fracción de las bajas enemigas.

Del material alemán se perdieron 35 aviones y un cazasubmarino. Seis piezas de artillería fueron averiadas.

La conducta de la población francesa fué algo más que correcta. A pesar de sufrir bajas, ha ayudado a las tropas alemanas durante la lucha. Extinguió incendios, socorrió a los heridos y suministró comida y bebida a los combatientes.

Esta actitud ha sido recompensada por el Führer, que ha ordenado que sean puestos en libertad todos los prisioneros franceses que tienen su domicilio en los pueblos franceses de la región de Dieppe.

Como complemento de este informe del Alto Mando alemán, publicamos algunas noticias más que recibió la prensa alemana de París.

La grave derrota que ha sufrido Inglaterra en su tentativa de invasión en Francia, queda confirmada plenamente por las declaraciones de prisioneros canadienses y británicos. Según ellas, la impresión más fuerte fué el fuego defensivo alemán, sumamente eficaz, que comenzó de pronto, al intentarse el desembarco, y en el que participaron tanto las piezas de la artillería como aquellas de la infantería. Los prisioneros declaran con unanimidad que las tropas expedicionarias se sentían indefensas, pues no podían oponer al fuego alemán, cuya fuerza e intensidad les sorprendió por completo, un medio de igual eficacia. Un oficial canadiense dijo textualmente: «Desde el primer momento en el que procuramos aterrizar, la situación fué «infernala»».

También en el reembarco reinaba una desorganización completa. Varias lanchas se hundieron por estar sobrecargadas. Otras no se atrevieron a atracar, debido al intenso fuego defensivo alemán, mientras que los soldados canadienses en tierra esperaban, expuestos a la metralla de la aviación alemana, el momento de poder reembarcar. En varias ocasiones, fuerzas expedicionarias tenían que abandonar otra vez los botes, que habían alcanzado con grandes apuros, por irse éstos a pique. Un comandante de batallón canadiense, que saltó dos veces al agua desde lanchas que se hundían, calcula el número de muertos y heridos entre los canadienses en por lo menos 2.000 hombres, y cree que solamente unos pocos habrán regresado a Inglaterra.

Los extractos siguientes de declaraciones y cartas de prisioneros canadienses y británicos dan una idea de lo que en realidad tuvieron que sufrir estos soldados durante la lucha de Dieppe; entretanto la estación de radio de Londres dice disparates como, por ejemplo, que la acción de Dieppe había producido «una gran sonrisa de satisfacción» en la faz de Gran Bretaña.

«El regimiento tenía, por lo menos, un 50% de bajas, los demás aún más.»

«Hemos perdido todo el material durante la batalla.»

«De las lanchas que atracaron en la playa con todo el personal, fui yo el único que salvó la vida.»

«Perdimos la mitad de nuestros efectivos. Creo que he envejecido diez años. Hemos sido bombardeados sin interrupción durante diez horas.»

«El buque mío fué volado. Nadé durante dos horas y fui recogido por otro, pero este también recibió un impacto y se fué a pique.»

«Han cogido a toda mi compañía menos 15.»

«He tenido gran suerte en sobrevivir esta acción, que fué una combinación de Gallipoli y Dunquerque y seguramente más terrible que esta última.»

«Creímos sorprender a los alemanes, pero ellos nos sorprendieron a nosotros. Al atracar rompieron fuego. No teníamos probabilidades de éxito. No podíamos abandonar la playa y no nos quedó otra alternativa que dejarnos ametrallar o rendirnos. Nos decidimos por lo segundo después de haber sufrido, graves bajas.»

«La lucha fué feroz y encarnizada. Fui hecho prisionero en el infierno de Dieppe. Fué terrible, peor que Dunquerque. El mar estaba teñido de rojo por la sangre vertida. De 6.000 hombres, 2.000 han sido hechos prisioneros, el resto no está ya en este mundo. No fué, por cierto ninguna fiesta para nosotros. Durante nueve horas sufrimos los suplicios del infierno. Prefiero ir al infierno a volver a tomar parte en una batalla parecida.»

«Después de tres años de instrucción, en 9 horas todo se fué al quinto infierno. De mi sección de 40 hombres sólo quedan tres.»

A pesar de todo esto, el servicio noticioso londinense ha declarado al día siguiente de la gran derrota que la operación había producido un efecto muy estimulante. El resultado fuera alentador y los peritos militares muy satisfechos de los resultados. — Las declaraciones de los prisioneros demuestran que estas frases de Londres son pura fanfarronada.

No solamente las declaraciones de los prisioneros son de interés para Alemania; más importantes son aun las armas de todos los tipos y modelos que los canadienses e ingleses han abandonado en el continente en su huida precipitada. Han proporcionado de esta manera al mando alemán una ocasión para informarse sobre la más reciente producción de material bélico británico y norteamericano. Mencionaremos tan sólo que se han capturado los tres modelos más modernos de carros de combate, del tipo «Churchill», en los que Inglaterra funda todas sus esperanzas. Seguramente que hasta ahora nunca se ha dado el hecho que un ejército suministrase a domicilio, a través del océano, cif, una colección completa de las armas más modernas: es un sistema diametralmente opuesto al usual del «cash-and-carry», según el cual, como es conocido, el destinatario tiene que pagar primeramente la mercancía y después debe transportarla a sus expensas.

Pérdidas navales anglosajonas en el mes de Julio.

Como de costumbre, el primero de agosto el Alto Mando alemán publicó el resultado total de los hundimientos de buques en el mes pasado. El comunicado decía:

«En lucha contra la navegación inglesa y norteamericana fueron hundidos en el mes de julio por la marina de guerra 98 buques mercantes enemigos con 652.400 toneladas totales de registro. 92 de ellos con 615.400 toneladas por submarinos, 6 con 19.000 por lanchas rápidas. Otros seis buques fueron gravemente averiados por impactos de torpedo. Además, unidades de la Marina de guerra alemana hundieron cuatro submarinos, siete lanchas rápidas y tres patrulleros y averiaron dos destructores y varias lanchas rápidas.

Durante el mismo período fueron hundidos por la aviación 50 buques mercantes con 185.500 toneladas totales de registro y averiados otros 17 buques mercantes. Con ello la Gran Bretaña y los Estados Unidos perdieron en total 815.900 toneladas de buques que tanta importancia tienen para la guerra.»

Estos hundimientos se efectuaron en la costa oriental de Norteamérica, en la costa occidental de Africa y en el Océano Artico, en cuyas

aguas fué destruído por completo durante los primeros días de julio un convoy muy importante con un cargamento destinado a las tropas bolcheviques. En aquella ocasión los aviones y buques alemanes salvaron un buen número de oficiales y marinos del enemigo. Sus declaraciones y el contenido de los documentos que cayeron en manos alemanas dan una idea clara de cómo está organizado un convoy y de las enormes cantidades de material de guerra y de productos alimenticios que son destruídos y se arrebatan por tanto al enemigo de esta forma.

Como ejemplo citaremos la suerte del vapor «Carlton». Este buque inició ya el 7 de marzo el viaje de Filadelfia sobre Nueva York hacia Halifax. Este viaje duró cinco días. Allí permaneció anclado durante 15 días, hasta que se formó un convoy de 48 buques que se hizo a la mar el 27 de marzo con destino a Reikyavik (Islandia). Al reclutarse a las tripulaciones no se les dió a conocer el lugar de destino (Murmansk). El compromiso se firma sólo para «puertos extranjeros». Como prima de peligro los marinos reciben un sueldo mayor, un seguro de vida y un seguro de indumentaria. El que no quiere viajar puede negarse, pero en tierra recibe entonces una orden de alistamiento para el ejército o para la marina. A pesar del peligro de la ruta se presentan marinos. Como son iguales los riesgos, calculan que con un sueldo mensual de 600 dólares, la marina mercante es preferible a la marina de guerra en la que se reciben sólo 20 dólares. Otros marinos se presentan voluntarios para la «Armed Guard» de la marina de guerra, a fin de prestar servicio como telegrafistas y artilleros en buques mercantes porque «en ellos la disciplina es menos rigurosa que en la marina de guerra». Aunque, teniendo en cuenta la velocidad del buque más lento, la velocidad del convoy era sólo de 8,5 millas marinas por hora, el «Carlton» perdió el contacto con el convoy durante una gran tormenta y llegó solo a Reikyavik. Allí permanecieron los buques hasta comienzos de mayo. Una parte de ellos se hizo después a la mar en dirección a Murmansk. Averiado por bombas de aviación, el buque regresó a Islandia para ser reparado. Se vió forzado a permanecer allí largas semanas con otros muchos barcos hasta que salió del puerto un nuevo convoy de 35 embarcaciones, el 30 de junio. Protegido por destructores, corbetas y cruceros y con acorazados y porta-aviones en la retaguardia, el gigantesco convoy se puso en movimiento. Cada cuatro buques formaban un grupo que navegaba en línea. Entre la primera y la segunda fila se hallaba un buque llamado «misterio», un viejo buque mercante que estaba armado de artillería antiaérea.

El cuatro de julio los primeros aviones de torpedeo alemanes pasaron al ataque. Un torpedo pasó delante del buque y hundió al vapor «Christopher Newport» de la siguiente columna. En cuanto se realizó el segundo ataque aéreo el convoy fué dispersado. Cada buque buscó entonces por sí mismo su camino. Los buques que estaban destinados a

Murmansk, recibieron orden de dirigirse a Arcangelsk. Un avión de reconocimiento alemán mantuvo el contacto con el buque en cuestión y al día siguiente el vapor fué torpedeado y hundido por un submarino germano. Más tarde fueron salvados por aviones alemanes 25 hombres de la tripulación. Sólo dos perecieron. El capitán navegaba por aquella ruta por vez primera. Su compañía había perdido ya del convoy anterior tres de los siete buques que navegaban en el mismo.

Con el vapor «Carlton» se hundieron entre otras cosas: 800 toneladas de harina, 400 de carne de cerdo en latas, 500 toneladas de estaño, 500 de aluminio y 500 de láminas de acero. Además, 200 toneladas de granadas, 50 de cartuchos, miles de pistolas ametralladoras y fusiles y no menos de 57 carros de combate. Entre estos últimos figuraban seis del tipo General Grant de 28 toneladas, 14 de fabricación canadiense de 15 toneladas cada uno, y 17 de 20 toneladas. El cargamento total del buque pesaba casi 10.000 toneladas. Los buques son cargados en Norteamérica casi todos en la misma forma, a fin de que cuando se hunda uno de ellos no se pierda un cargamento entero de un material determinado. Esto lo confirman también las investigaciones. Así, pues, con 35 buques desaparecieron en el océano aproximadamente unos 1.400 tanques, 42.000 toneladas de productos alimenticios y 50.500 toneladas de metales. A ello se deben añadir centenares de miles de armas automáticas y grandes cantidades de otro material de guerra.

Lo que hundieron los submarinos y aviones en aquellas aguas durante la mencionada acción, corresponde a las pérdidas de material enemigo de una de las grandes batallas de aniquilamiento.

Es comprensible que después de un golpe tan tremendo, el enemigo haya desistido de momento de acudir por este camino en ayuda del aliado bolchevique.

Pérdidas navales anglosajonas en el mes de Agosto.

El Alto Mando alemán comunicó el 1º de Septiembre, según costumbre, las pérdidas sufridas por la navegación enemiga durante el mes anterior.

El comunicado dice así:

«La marina de guerra alemana hundió durante el mes de Agosto 699.100 toneladas totales de registro. Entre ellas 106 barcos con 667.184 toneladas, hundidos por los submarinos y cinco barcos de un total de 52.000 toneladas destruídos por lanchas rápidas; otros 25 buques con más de 130.000 toneladas totales de registro fueron torpedeados.

En buques de guerra enemigos fueron hundidos: el buque porta-aviones «Eagle», un crucero auxiliar de 12.000 toneladas, dos contra-

torpederos, un submarino, diez lanchas rápidas, tres patrulleros y tres embarcaciones menores. Fueron averiados dos contratorpederos y numerosas lanchas rápidas.

Durante el mismo tiempo, la aviación hundió catorce barcos mercantes con 109.000 toneladas totales de registro, averiando otros doce mercantes, sin indicación de tonelaje.

La aviación hundió, además, en buques de guerra enemigos, un crucero, cuatro contratorpederos, un submarino, un torpedero, una lancha rápida, un patrullero y un barco escolta. Fueron averiados dos buques portaaviones, doce cruceros o contratorpederos, cuatro lanchas rápidas, un bote de asalto y un bote-escolta.

Además de tan sensibles pérdidas en buques de guerra, las marinas enemigas perdieron, pues, durante el mes de agosto y en total, 125 buques con 808.100 toneladas. Otros 55 barcos con 200.000 toneladas totales de registro fueron torpedeados o gravemente averiados por los impactos.

A esta lista hay que agregar las sensibles pérdidas infligidas por las fuerzas navales y aéreas italianas y japonesas.»

La aviación alemana en el frente oriental en el mes de julio de 1942.

Por el General de Aviación Q u a d e.

En un informe radiado desde Moscú a Norteamérica se dijo hace poco que en un determinado sector, que más tarde fué frente de ataque alemán, los aviones de reconocimiento soviéticos localizaron antes de la ofensiva germana sólo unos 70 aparatos alemanes, mientras que el 28 de junio, día del comienzo del ataque alemán, había en el mismo sector de 700 a 1.000 aviones.

El mando de la aviación alemana había aprovechado todas las ventajas de su arma, ventajas de que carecen las demás armas: sus formaciones son rápidas y no dependen de vías férreas ni de carreteras. Pueden llegar, por lo tanto, en el instante propicio a los puntos donde se las necesita sin tener que efectuar largas y pesadas marchas ni concentraciones. En el mismo minuto ordenado, cayeron las primeras bombas sobre los bunkers y posiciones de artillería soviéticos en el sector de ataque, mientras otras formaciones de aviones de bombardeo destruyeron los aeródromos bolcheviques de las inmediaciones, y las escuadras de caza se hicieron de un golpe con el dominio aéreo sobre el campo de batalla.

Esta sorprendente aparición de fuerzas superiores de la aviación ha necesitado, como es lógico, considerables preparativos. Por lo visto, estos preparativos se tomaron en este nuevo frente de combate con la misma minuciosidad de siempre. El aprovechamiento absoluto del factor de la sorpresa era una de las condiciones previas para buenos éxitos iniciales de la ofensiva. Otra condición fundamental era una labor amplia de las formaciones de reconocimiento aéreo. El sistema de fortificaciones de campaña y bunkers soviéticos que debían ser atacados y que estaban magníficamente camuflados, debían dejar de ser un secreto para los aparatos fotográficos y para los ojos de los pilotos alemanes. La distribución de artillería adversaria, las reservas de que disponían los bolcheviques en aquel sector, así como la situación y cantidad de aparatos en los aeródromos bolcheviques, tenían que ser comprobados primero. Se debía saber cuales eran los más importantes depósitos de municiones, de combustible y de aprovisionamiento soviéticos, así como también las principales vías férreas y carreteras de abastecimiento, por donde solían rodar los transportes adversarios. Si el reconocimiento aéreo resolvía estos imperiosos problemas antes de la ofensiva, entonces se tenían de antemano los principales objetivos para el primer empleo de las formaciones de combate.

Los comunicados oficiales sobre el desarrollo del ataque permiten deducir en forma bastante exacta las tareas que se le adjudicaron en un principio al arma aérea. El centro de gravedad de los ataques residió durante los primeros días en el apoyo del ejército para asaltar posiciones de campaña y líneas de bunkers así como en la lucha contra el arma aérea enemiga. Esta última sufrió graves pérdidas. Hasta el 8 de julio perdió sólo en la zona principal de ataque, 540 aviones, y, desde el 25 de junio hasta fines de julio, se destruyeron en todo el frente oriental más de 2.000 aparatos bolcheviques. ¡Las pérdidas aéreas por ambas partes dadas a conocer todos los días son una prueba de la superioridad de la aviación alemana: 127 por 3, 96 por 2, 83 por 7, 128 por 5, 120 por 3 pérdidas propias. Esto ya no es sólo «supremacía aérea» sino que se puede calificar de «dominio aéreo». Comentarios de prensa británica confiesan incluso este hecho.

Además de estas dos importantes tareas durante el comienzo de las operaciones, otras formaciones de la Aviación atacaron, desde el primer día de la ofensiva, las líneas de aprovisionamiento enemigas. Y a medida que prosiguió la ofensiva, esta tarea pasó cada vez más al primer plano de los ataques aéreos alemanes porque, en cuanto el adversario se dió cuenta de los principales centros de ataque, comenzó pronto el transporte de reservas. Cuanto mayor era la brecha abierta, tanto más potentes eran las llamadas de auxilio y tanto más fácil resultaba para el Mando Supremo soviético reconocer el amenazador peligro. No cabe duda de que no dejaron de intentar todo lo que estaba en sus manos



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Langl (Sch.)

Cráter de una bomba de un «Stuka» alemán, la que destruyó un tren de bagajes soviético.

para hacer frente al peligro. Por todas partes se dirigían al frente nuevas tropas y carros de combate, nuevas municiones, aprovisionamiento y material de guerra, por todas las vías férreas y carreteras. Ya a fines de la primera semana de ataque, el 4 de julio, se había alcanzado el Don en amplio frente. Debido al compás de la retirada que se les impuso, los bolcheviques tuvieron que abandonar incalculables cantidades de material de guerra.

El empleo del motor en gran escala en los ejércitos modernos implica métodos de ataque completamente nuevos. Este hecho resalta en particular, cuando un frente enemigo se ha desmoronado y el adversario es forzado a retirarse. Un enemigo que se vea obligado a emprender la retirada se halla, hoy día, en una situación mucho más apurada que incluso en la guerra de 1914/18. Entonces, el compás de la retirada estaba dictado por el rendimiento de los infantes — que se aceleraba todo lo posible. Sus límites conoce todo jefe de tropas. Hoy día, el motor del victor dicta el compás de la retirada al derrotado. El que no puede mantener el ritmo, es sobrepasado y capturado o aniqui-

lado, más pronto o más tarde. Los cuerpos blindados y la infantería motorizada marcan el compás en tierra. La aviación les apoya, venciendo rápidamente la posible resistencia que se ofrezca en algún punto. Ella cuida también de que el enemigo no tenga un instante de reposo en aquellas regiones, carreteras y localidades hasta donde no alcanza todavía la potencia de las formaciones blindadas.

Precisamente la persecución ofrece al arma aérea objetivos de importancia. El que quiere separarse del persecutor, tiene que aprovechar las carreteras, por lo menos con la masa de sus vehículos. Ante un puente que una las dos márgenes de un río, suelen producirse aglomeraciones. En este caso, empero, el bolchevique tuvo que cruzar diferentes ríos al oeste del Don, como, por ejemplo, el Donez y, por último, el mismo Don. En aquellos puntos era imposible evitar aglomeraciones ante los puentes, que no bastaban para permitir el paso rápido de masas de vehículos tan grandes. Allí la aviación atacante hizo en muchas ocasiones una sangrienta cosecha. Puentes destruidos y balsas hundidas traían la captura o el aniquilamiento de las tropas respectivas, en caso de que no fué posible establecer un puente de pontones. En los alrededores de muchos puentes sobre el Don, en particular en Rostov, se puede observar un cuadro de destrucción que recuerda enormemente al de Dunquerque, Gravelines y Calais, desmintiendo rotundamente la afirmación de los partes oficiales bolcheviques de que Rostov fué evacuado «sistemáticamente».

El ejército del aire actuó no sólo en la gran ofensiva. Sus formaciones de combate y de caza apoyaron también al ejército de tierra muy eficazmente durante las duras y casi ininterrumpidas luchas de defensa de Voronesh, que se iniciaron después de la ocupación de aquella localidad. Allí, como en todos los demás frentes, la artillería antiaérea demostró ser de nuevo una magnífica arma muy apropiada incluso para la lucha contra los carros de combate. La aviación, juntamente con el ejército, hizo fracasar en una semana de luchas defensivas, en parte muy violentas, la ofensiva de diversión que intentaron los bolcheviques en Orel, y participó también en una lucha de 11 días, en la completa destrucción de un importante grupo de combate enemigo en Rishev. Por sus bombas fueron alcanzados, además, buques e instalaciones portuarias en el Mar Negro, transportes en el Volga y en el Don, trenes, vías férreas, estaciones y puentes entre Rostov y Moscú. Al sur del Lago Ilmen y en el Voljov ayudó y continúa ayudando en la defensa contra fuertes ataques enemigos. En el mes de julio fueron atacados por 15 veces Murmansk, Rosta, el ferrocarril de Murman y campos de aviación en el extremo norte. Y, por último, el arma aérea tuvo la mayor participación en el aniquilamiento del convoy anglosajón por el Océano Artico, la mayor catástrofe de convoyes que ha sufrido el enemigo hasta ahora y que no se ha atrevido a confesar.

Todo esto lo ha realizado la aviación en julio, y sólo en el frente oriental, esta misma arma que, en opinión de los llamados «técnicos» ingleses y norteamericanos, ha perdido su ímpetu y espíritu ofensivo en el invierno de 1941/42. ¡La verdad es precisamente lo contrario! Y no sólo los bolcheviques sino también Inglaterra y los Estados Unidos tendrán que estar preparados en el futuro para nuevas sorpresas que les deparará la aviación alemana.

(de «Berliner Börsenzeitung».)

El arma aérea en Dieppe.

Por el General de Aviación Quade.

Los informes publicados por ambos bandos sobre el intento de crear un «segundo frente» en Dieppe, realizado el 19 de agosto pero fracasado rotundamente, dan una idea hasta cierto punto clara sobre la participación de las dos Armas aéreas.

La Aviación británica actuó desde el primer instante en que comenzó el desembarco con fuerzas extraordinariamente grandes. Las formaciones que intervinieron a primeras horas de la mañana y durante todo el transcurso del ataque no tenían sin duda alguna sus bases sólo en el sur de Inglaterra sino que fueron concentradas para aquella acción según un plan cuidadosamente meditado y preparado desde hacía mucho tiempo. Este hecho de por sí basta para desmentir todos los embustes británicos con los que se pretende presentar la gran operación como un «ensayo».

Como es natural, los aparatos de reconocimiento británicos hicieron semanas y hasta meses antes el intento de descubrir los secretos de la defensa costera alemana. El ejército debe considerar como un mérito especial el que — según confesión de los mismos oficiales ingleses — las fotografías aéreas británicas no descubrieran muchas instalaciones de defensa y obstáculos porque ello es una prueba de que ha sabido realizar un magnífico camuflaje. Este hecho se ha vengado en grave forma durante el fracasado ataque el que, en muchas partes, se estancó en nuestras trampas de tanques.

Lo mismo que en todo ataque por sorpresa realizado con grandes fuerzas y preparado cuidadosamente, en Dieppe las ventajas se hallaban en un principio por completo en manos del atacante. Por todas partes este último fué de momento muy superior en número. Y esto se refiere especialmente a la aviación enemiga. Esta sabía con exactitud el instante del ataque — el llamado «tiempo X» — en que las lanchas de las tropas de desembarco debían dirigirse hacia la costa francesa y en que los carros de combate debían intentar vencer la

resistencia alemana que se suponía que iba a ser débil en los primeros instantes.

La tarea de la Aviación británica consistía precisamente en estos primeros minutos críticos mantener a raya la defensa enemiga mediante sus bombas y el fuego de sus armas de a bordo. Con ello se debía apoyar con eficacia el fuego que hacían contra los defensores los cañones de la marina de guerra, y anular la eficacia de las baterías y nidos de ametralladora de las posiciones alemanas.

No obstante, a pesar de que no había allí más que la defensa local alemana desde tierra, ametralladoras y algunas baterías de artillería antiaérea, para hacer frente al ataque, ni los cañones de la marina de guerra británica ni las bombas ni el fuego de las armas de a bordo de sus aparatos pudieron cumplir esta tarea en la decisiva fase inicial del desembarco. Enemigo en el aire — cazas germanos — no estaba en aquel momento presente.

En estos primeros 30 o 40 minutos desde el comienzo del ataque, el arma aérea inglesa puede adjudicarse para sí la gloria de haber «dominado» el aire sobre su sector de combate. Ciertamente sólo en esta parte de la primera hora. Entonces aparecieron los cazas y aviones destructores alemanes, a los que siguieron poco tiempo más tarde las formaciones de Ju 87 y 88, así como las de He-111. Con rapidez y sistema los aparatos destructores y de caza germanos expulsaron a la aviación británica y ayudaron así eficazmente a los defensores en tierra. Merece hacerse resaltar de manera especial que, según informes británicos, algunas baterías de artillería antiaérea alemana no dispararon contra los numerosos aparatos ingleses atacantes sino que, incluso durante el intento de desembarco, dirigieron su eficaz y destructor fuego, con magistral puntería sobre las lanchas que se dirigían a la costa.

Una vez se hubo expulsado hacia el Canal a la Aviación inglesa — y también según informes británicos — numerosos cazas y aparatos destructores alemanes dirigieron sus ataques contra lanchas enemigas que se hallaban en la playa y las destruyeron e incendiaron. Con ello se había firmado el destino de la masa de los atacantes que habían conseguido pisar tierra francesa. A ello se debe también el número de prisioneros relativamente elevado.

Mientras tanto el adversario intentó repetidamente por medio de nuevas oleadas de aviones bombardear las posiciones del defensor. Entonces, como se hallaban ya allí los cazas alemanes, y como fueron reemplazados constantemente por nuevas formaciones, no desaparecían un instante del cielo, sufrieron muchísimas pérdidas los aviones ingleses. Al mediodía se había decidido la lucha en tierra. Las tropas inglesas, canadienses, norteamericanas y degaullistas en huida buscaban inútilmente las lanchas que debían conducirlos de nuevo a sus buques. La

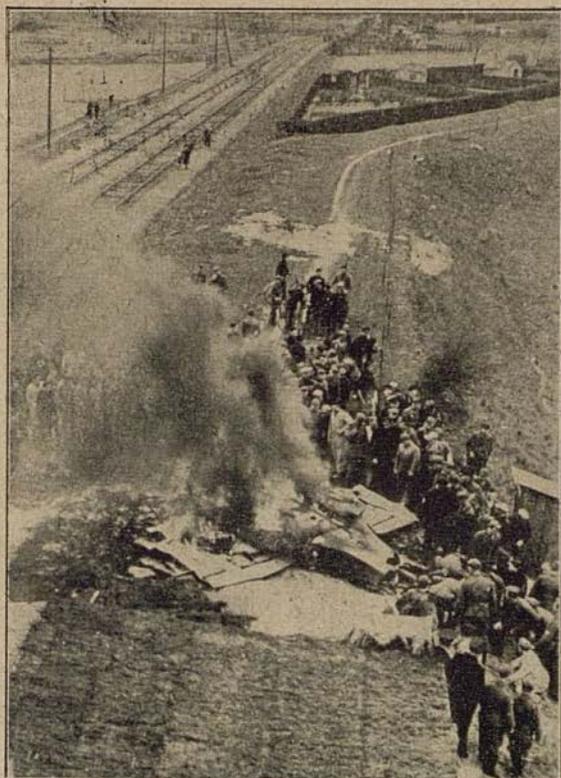


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Gentsch (Sd.)
Caza inglés derribado sobre Calais.

masa de adversarios se tuvo que entregar y cayó por tanto prisionera. A las 4 de la tarde no había en el continente ningún enemigo armado.

Hacia la 1 de la tarde comenzó la huida de la flota inglesa y con ello el segundo acto del drama de Dieppe. En él desempeña el papel principal de parte alemana el Arma aérea. Ella persiguió en acción constante a los transportes y buques de la Marina de guerra inglesa que se dirigían hacia la costa meridional de la Gran Bretaña a gran velocidad. Protegidos por cazas y aparatos destructores, los Stukas se lanzaron sobre los objetivos. Víctimas de estos ataques fueron un destructor, una lancha rápida, un patrullero y 5 transportes con un total de 15.000 toneladas. 4 cruceros, otros 4 destructores, 4 lanchas rápidas, 1 remolcador, 1 lancha de asalto y cinco transportes con un total de 15.000 toneladas resultaron averiados.

La Aviación alemana prosiguió esta tenaz persecución hasta la costa británica y hasta los mismos puertos del enemigo, especialmente Portsmouth. A consecuencia de ello fueron gravemente averiadas las ins-

talaciones de diques y muelles así como otros objetivos de importancia militar en la costa sur de Inglaterra. Durante estas luchas de persecución se perdieron 18 aviones de bombardeo. No obstante una parte de las 18 tripulaciones alemanas pudo ser salvada.

Quizá sepamos alguna vez, más adelante, la cifra total de pérdidas enemigas durante estas luchas de persecución. Tenemos buenos motivos para suponer que estas pérdidas son también extraordinariamente elevadas y que sobrepasan incluso a las sufridas en tierra. No es probable que se pudieran salvar todos los soldados que se hallaban a bordo de los 5 transportes hundidos durante la huida; y en los cruceros, destructores y otros cinco transportes averiados habrá habido también muertos y heridos. Réuter tiene mucha razón al decir: «...la flota no dejó de sufrir pérdidas»; y Londres dijo: «...és muy posible que las pérdidas no se den a conocer antes de terminarse la guerra.» Se obra en la misma forma que después de las catástrofes de convoyes en el Mar Artico y en el Mediterráneo.

Según el informe del Alto Mando alemán, correspondiente al 21 de agosto, el Arma aérea británica perdió 127 aparatos. De parte alemana se perdieron en total 55 aviones, dos menos de los que se comunicó en un principio. Se trata a este respecto de dos aparatos de caza que en el calor del combate permanecieron demasiado tiempo en el aire y no pudieron regresar a su base con el combustible de que disponían, por lo cual se vieron obligados a efectuar un aterrizaje forzoso. Ahora se hallan de nuevo con su tropa.

Esta es en forma escueta la participación del Arma aérea en las luchas de Dieppe. Su actuación fué magnífica, lo mismo que la de todas las formaciones del Ejército alemán que tomaron parte en la defensa de aquella acción de desembarco británica.

Y si ahora, dentro del marco de la propaganda falaz de los ingleses, un periódico británico — el «Daily Express» — llega a hacer la afirmación de que «los aliados obtuvieron en Dieppe un triunfo aéreo y no son necesarias muchas batallas aéreas de la importancia de la de Dieppe para aniquilar por completo la aviación alemana en el oeste», resultaría una verdadera idiotez militar el manifestarse a este respecto. Al mismo tiempo se habrá desvanecido la esperanza británica de que el intento de desembarco tenga quizá como repercusión el que se retiren del frente oriental para pasar al del Canal fuerzas alemanas, especialmente de aviación. ¡Después de las experiencias que hemos recogido en Dieppe no es ciertamente necesario!

El «Daily Herald», intenta precisar lo que Inglaterra ha aprendido el 19 de agosto y dice que «para que tengan éxito estos proyectos, es *conditio sine qua non*» el dominio aéreo sobre el territorio ocupado por el enemigo. El Arma aérea inglesa no cumplió esta condición en Dieppe.

Y en ello se halla una de las razones fundamentales del rotundo fracaso. La Aviación alemana posee desde el Cabo Norte hasta los Pirineos una magnífica red de aeródromos y bases aéreas escalonada también profundamente. En todos estos puntos dispone de una rica reserva de combustible, de municiones, bombas y talleres de reparación, así como de personal de tierra. Posee, además, una espesa red de transmisión que trabaja muy bien. Gracias a todas estas medidas, los mandos pueden trasladar sus unidades en pocas horas a muchos centenares de kilómetros y agruparlas en mayor o menor número según lo requieran las circunstancias.

Por tanto, sufrirán por todas partes la misma suerte todos los intentos de desembarco como el que realizaron los ingleses en Dieppe.

De Diarios y Revistas.

En el «Daily Mail», el publicista militar inglés Liddell Hart, escribe, entre otras cosas, que el Mando de los Soviets se ve frente a una crisis de tanta envergadura que sólo puede ser comparada a la del otoño último. Los Soviets no han conseguido, durante el invierno pasado, destruir el frente alemán. Los alemanes, por el contrario, disponen ahora de excelentes comunicações construidas mientras tanto. Por haberse cortado últimamente el más importante empalme ferroviario de los Soviets, han sufrido éstos un verdadero descalabro. Probablemente los Soviets son superiores en número a los alemanes, pero éstos disponen de mucho mejor material así como también, en general, de mucha mayor habilidad. También el reabastecimiento alemán funciona mucho mejor. De tomarse en consideración todos estos factores y teniendo en cuenta, además, que las ofensivas soviéticas de invierno y primavera han resultado un fracaso, habrá de llegarse a la conclusión de que Alemania realiza su ofensiva con excelentes posibilidades de éxito.

Las luchas que en mayo de este año condujeron al hundimiento del acorazado «Bismarck» no se conocerán en todos sus detalles dramáticos hasta terminada la guerra. Por una casualidad llegan de Norteamérica nuevos datos que revelan la fuerza combativa del acorazado alemán. El acorazado inglés «Rodney» ha sido remolcado hasta el muelle de Boston con graves impactos a babor. Estos impactos los recibió el «Rodney» en el último combate con el «Bismarck» lo cual había ocultado hasta ahora el Almirantazgo inglés. Por consiguiente, la acción del «Bismarck» en sus últimos días costó a la Marina bri-

tánica el hundimiento del acorazado «Hood», graves averías del acorazado «Prince of Wales», la inutilización para muchos meses del acorazado «Rodney» y, además, la destrucción de dos cruceros. Con ayuda de su artillería antiaérea, el acorazado alemán destruyó casi todos los aviones torpederos que le atacaron el 24 y el 26 de mayo. Con esto el acorazado alemán demostró su fuerza combativa en su lucha heroica contra cuatro acorazados británicos, cuatro cruceros y un portaviones, así como contra una flotilla de destructores británicos. El «Rodney» es un barco de 33.900 toneladas, gemelo del «Nelson» y tiene una artillería pesada de nueve cañones de 40,6 cm.

En la vida económica del Oriente Cercano se pone de manifiesto la inquietud que ha despertado la aparición en el Egipto de las tropas del eje. Muchos capitalistas cuyos intereses estaban estrechamente unidos a Inglaterra, temen la desvalorización de la libra esterlina. Debido a ello, empiezan a trasladar sus fondos hacia el Africa del Sur o a los Estados Unidos. En Jerusalén y Haifa se registran grandes ventas de terrenos; las más de las veces se trata de hebreos que consideran tales distritos algo peligrosas de momento y se preparan a abandonar sus domicilios. Desde el Irak se anuncian nuevos actos de sabotaje dirigidos contra las líneas inglesas de petróleo.

En una conversación con el representante en Roma de «Tokio Asahi Shimbun» declaró el jefe nacionalista indio Subhas Chandra Bose, que son tres los factores que han dado al movimiento de independencia indio un potente impulso: En primer lugar los grandes descalabros que Inglaterra ha venido sufriendo por series, luego las declaraciones de Tojo y, por último el «Congreso de Independencia» celebrado en Bangkok. La situación militar en el Egipto y en el frente oriental europeo, significan el comienzo de una nueva fase en la lucha por la independencia india y se han obtenido ya todas las bases fundamentales para conquistarla.

Un avión italiano de carrera larga, Savoia-Marchetti, pilotado por el Teniente Coronel Moscatelli, ha terminado el vuelo de ida y vuelta de 26.000 kilómetros desde Roma hasta Tokio. El avión aterrizó en un aeródromo de la Italia Central. El Duce, acompañado del Secretario del Partido, del Subsecretario de Estado del Ministerio del Aire, del Almirante japonés Abe y del agregado alemán del Aire, General von Pohl, acudió personalmente a recibir al aviador. Mussolini abrazó al Teniente Coronel Moscatelli felicitándole por su triunfo. Moscatelli entregó al Duce dos mensajes que le habían sido confiados por los Ministros de la Guerra y de la Marina del Japón. El vuelo del aparato italiano fué realizado llevando a bordo una dotación de cinco personas.

El Teniente Coronel Moscatelli es un aviador avezado en vuelos a larga distancia, que ha cruzado ya 22 veces el Océano Atlántico.

Según el «Daily Telegraph», el Almirantazgo británico publicó en julio pasado la lista de bajas ocasionadas en la marina inglesa por el hundimiento del «Repulse» acaecido en el último diciembre. En total, dicha lista registra 433 nombres, entre los cuales figuran 28 oficiales. Cuando el hundimiento del «Repulse», se hallaban a bordo 60 oficiales y 1.240 hombres de la tripulación.

Del crucero británico «Neptune», hundido asimismo en diciembre último en el Mediterráneo, y cuya tripulación se componía de 762 hombres entre oficiales y marineros, sólo logró salvarse, según informes de la Agencia Reuter un solo marinero, que es actualmente prisionero de guerra.

Según comunica oficialmente el Cuartel General japonés, desde principios de junio hasta comienzos de julio fueron hundidos por submarinos japoneses en en la parte occidental del Océano Indico y en las aguas sudafricanas 25 buques enemigos, con un total de 200.000 toneladas.

El Cuartel general imperial japonés comunicó recientemente que la marina japonesa, desde comienzos de la guerra hasta el 10 de julio de 1942, había hundido o seriamente averiado 366 barcos enemigos de 1.935.000 toneladas totales. Los aviones habían destruido o averiado 194 barcos, los submarinos 99 y los buques de superficie 73 de ellos.

La propiedad total enemiga que desde que estalló la guerra ha sido confiscada por los japoneses en el Asia Mayor y en Oceanía se estima en 7 a 10 mil millones.

Después del cierre de la bolsa de Voljov, en cuya operación tomaron parte, como se sabe, fuerzas de la Division Azul española, el mariscal jefe del Grupo de Ejércitos del Norte ha visitado en su puesto de mando al general Muñoz Grandes para felicitarle, obediendo a un encargo del Führer, por la inigualable valentía de los soldados españoles, y por el magnífico esfuerzo que significó la pasada campaña de invierno en la que la División no sólo fué — según palabras del mariscal — la que cubrió el más extenso frente de todas, sino que acudió siempre que fué necesario en ayuda de la unidades alemanas que lo necesitaron, revelando con ello el gran espíritu de camaradería, valor y abnegación que supo inculcarla su general.

Es mariscal invitó en nombre del Führer al general Muñoz Grandes a trasladarse a su C. G., con objeto de que el Jefe del Estado alemán le expresara personalmente su gratitud por cuantos servicios ha prestado él y su División en la campaña contra el bolchevismo.

A fines de Julio último publicó el Alto Mando alemán los nombres de 21 barcos hundidos, entre el 5 y el 10 de Julio en el Mar Arctico de un gran convoy anglo-americano. Entre tanto, algunos submarinos han conseguido salvar a naufragos de otros buques. Sus declaraciones no sólo confirman los informes publicados sino que permiten, además, dar a conocer el nombre de otros 16 buques que fueron asimismo hundidos.

Clase	Nombre	Pabellón	Toneladas totales de registro
Barco mercante	Ironclad	USA	5.685
" "	William Hooper	USA	6.800
" "	Washington	USA	5.564
" "	Bolton Castle	británico	5.200
" "	Troubador	noruego	5.808
Buque-cisterna	Donbase	soviético	7.925
Barco mercante	Pan Atlantic	USA	5.411
" "	Nanarice	británico	4.841
" "	Bollinham	USA	7.000
Buque-cisterna	Greyranger	británico	5.315
Barco mercante	Peter Kerr	USA	6.476
" "	Benjamin Harrison	USA	7.500
" "	Ocean Freedom	británico	6.800
" "	Fairfield City	USA	8.000
" "	Richard Bland	USA	5.000
" "	Sam Chase	USA	5.686

Estos 16 buques tenían un total de 95.009 toneladas. Resulta, pues, que de los 38 barcos que formaban el convoy, fueron hundidos nada menos que 37.

El Almirantazgo británico dió a conocer por medio de la Agencia Reuter el 27 de julio, el hundimiento del buque-portaaviones inglés «Hermes», hecho por los japoneses en el mes de abril en la Bahía de Bengala. De la tripulación se sabe que perecieron 286 hombres, 231 continúan desaparecidos, debiendo ser considerados como perdidos.

La última ofensiva aérea japonesa fué dirigida contra bases navales del norte australiano y también contra el puerto de Townsville, situado mucho más al sur, en el Queensland. Con ello, la aviación marina japonesa operó en un radio de acción de más de 2.000 kilómetros de ancho por 1.000 kilómetros de profundidad. El aterrizaje de los japoneses en Papúa les ha dado la posesión de una nueva y magnífica base aérea para lo cual la región de Buna se presta especialmente.

Hace poco llegó a España un nuevo cargamento de algodón, procedente del Brasil. Con esta nueva entrega se dispone de algodón suficiente para poder reemprender, por lo menos en parte, la fabricación en la industria textil de Cataluña. Desde el 1º de octubre de 1941 lograronse importar unos 36.000 toneladas de algodón extranjero, especialmente del Brasil y, una vez también, del Africa.

Según una declaración de las autoridades de la marina japonesa, la pérdida total de tonelaje sufrida por Inglaterra y los Estados Unidos en el

Pacífico, asciende, hasta el julio de 1942, a unos 500.000 toneladas totales de registro. Los buques son enteramente perdidos o de tal modo averiados que no podrán ser utilizados durante mucho tiempo. De parte inglesa, dichas pérdidas fueron, al principio, desmentidas, pero por fin se ha confesado que han sido destruidas en el Pacífico 220.000 toneladas y averiadas 500.000, de las cuales hasta ahora sólo han podido ser de nuevo utilizadas 50.000 toneladas, o sea la décima parte.

Un hecho que demuestra las consecuencias de la íntima amistad de Inglaterra con el bolchevismo ruso, se produjo el 29 de julio en la Cámara de los Comunes de Londres. Más de 1.500 hombres y mujeres penetraron, vociferando, en el Parlamento, exigiendo que se levantara la prohibición dictada mucho tiempo antes contra el periódico comunista «Daily Worker». Los manifestantes inundaron la sala de sesiones de material de propaganda bolchevique. Solo a costa de mucho trabajo, se logró que la multitud saliera.

Según un comunicado publicado por el Ministerio de Marina francés, el buque francés «Mitidja» fué detenido y apresado por un submarino británico en la noche del 26 de julio último, en su travesía de Orán a Marsella, a pesar de llevar únicamente un cargamento de cereales, vino y hierro para Francia y ningún contrabando. Un patrullero francés así como una escuadrilla de hidroaviones abrieron la lucha, consiguiendo librar el buque de las garras del submarino inglés.

Cronógrafo según «Le Boulengé»

Modelo para el uso en campaña y servicio en cámaras.

Para su fácil transporte, todos los aparatos van colocados en una maleta metálica, que sirve, al mismo tiempo, de base. El aparato puede cerrarse durante el trabajo y está protegido contra el viento y la lluvia.

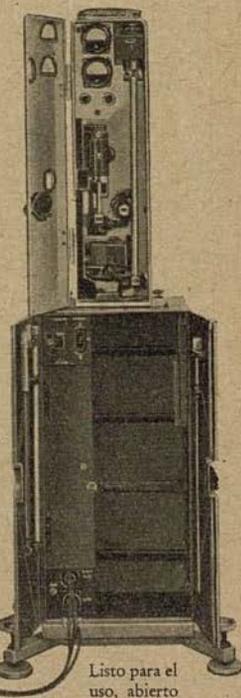
La suspensión de las pértigas avisadoras funciona automáticamente al cerrarse el aparato.

Los dispositivos de distribución y regulación eléctricos están montados en el aparato.

Para más detalles, dirigirse a **ZEISS IKON AG., DRESDEN S. 30**
DEPARTAMENTO DE INSTRUMENTOS



Listo para el transporte



Listo para el uso, abierto

Cultivo de Idiomas.

Lección CXII.

De: «La Guerra Mundial de 1914 a 1918». Por el Archivo Nacional del Reich. Tomo 1^{ero}. Capítulo 1^{ero}.
(Continuación.)

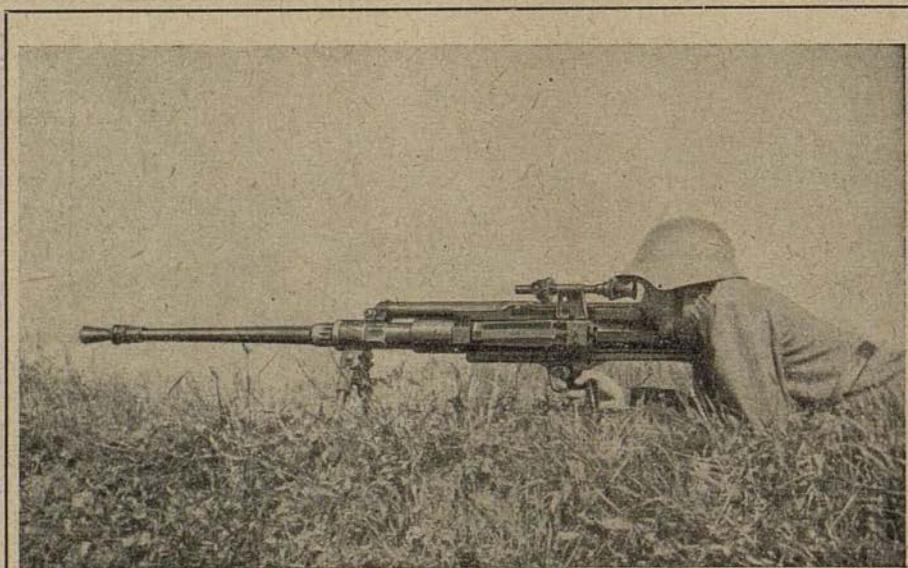
Si, además de Francia y Rusia, se presentaba Inglaterra como enemiga, intervención que el general von Moltke contaba como segura, su flota tan superior dominaría el mar. En el continente Inglaterra por lo pronto sólo, podía hacer intervenir un pequeño ejército. Se suponía que su traslado a Bélgica o a Francia sería lo probable, pero también debía calcularse con la posibilidad de un desembarco en las costas de Schleswig y aun en territorio danés, en las costas de Jutlandia. Estas circuns-

Sprachübungen.

Übungsstück 112.

Aus: „Der Weltkrieg 1914 bis 1918.“
Bearbeitet im Reichsarchiv.
Band I, 1. Kapitel.
(Fortsetzung.)

Wenn außer Frankreich und Rußland auch England als Gegner auftrat, womit General v. Moltke sicher rechnete, so beherrschte seine übermächtige Flotte die See. Auf dem Festlande konnte Großbritannien für absehbare Zeit nur eine kleine Armee einsetzen. Man hielt ihre Überführung nach Belgien oder Frankreich für wahrscheinlich, mußte aber auch mit der Möglichkeit einer Landung an der schleswigschen oder — auf dänischem Boden — an der jüti-schen Küste rechnen. Diese Verhält-



Fusil Antitanque de 2 cm Modelo «Solo»

FABRICA DE ARMAS SOLOTHURN S.-A.
SOLOTHURN (SUIZA)

tancias exigían tener disponibles para la protección de las propias costas y de la frontera del Norte aquellas partes de las fuerzas terrestres alemanas que en un caso de guerra estuvieran listas recién más tarde o que no podían ser transportadas inmediatamente hacia la frontera Oeste o Este.

La guerra terrestre no podía contar con un apoyo directo de la flota alemana. En el mar se esperaba un bloqueo inglés, el que se efectuaría sea en el Mar del Norte, entre Noruega y Escocia y en el Canal, o como un bloqueo estrecho inmediatamente delante de la Bahía de Alemania. El Estado Mayor de Marina se inclinaba a creer que el enemigo elegiría este último procedimiento. En el año 1909 resolvió buscar, en tal caso, inmedia-

nise machten es nötig, diejenigen Teile der deutschen Landstreitkräfte, die im Kriegsfall erst später bereit waren oder nicht sofort zur West- oder Ostgrenze abgefahren werden konnten, zunächst zum Schutze der eigenen Küsten und der Nordgrenze verfügbar zu halten.

Auf eine unmittelbare Unterstützung des Landkrieges durch die deutsche Flotte konnte nicht gerechnet werden. Zur See erwartete man eine englische Blockade, die entweder in der Nordsee zwischen Norwegen und Schottland und im Kanal oder als enge Blockade unmittelbar vor der Deutschen Bucht liegen würde. Der Admiralstab neigte der Ansicht zu, daß der Gegner das letztere Verfahren einschlagen werde. Im Jahre 1909 entschloß er sich, in

The advertisement features a dark background with a white DWM logo at the top left. The logo consists of a shield-like shape with horizontal lines and the letters 'DWM' in the center. Below the logo, the word 'Munición' is written in a large, bold, serif font. Underneath 'Munición', the phrase 'para caza, deportes y defensa' is written in a smaller, italicized serif font. The background of the advertisement shows a rifle and a handgun, both rendered in a light, sketch-like style. In the bottom right corner of the advertisement, there is a small signature 'Ho'.

Deutsche Waffen- u. Munitionsfabriken A.-G., Berlin-Charlottenburg 2 (Alemania)

tamente la batalla, no obstante la gran superioridad numérica de la flota inglesa. Sin embargo, esta intención se fué debilitando cada vez más hasta desaparecer totalmente en 1915 sin que el E. M. del Ejército lo supiera. Ahora se pensaba debilitar al principio al enemigo por medio de pequeñas empresas y recién cuando de esta manera se hubiera obtenido un equilibrio de fuerzas aventurar la batalla en circunstancias favorables. En el Mar Báltico se esperaba poder mantener el dominio del mar; en cambio, los mares mundiales quedarían probablemente cerrados para Alemania. Las colonias debían abandonarse a su destino y con ello sus guarniciones, si bien es cierto que ellas eran reducidas.

(Continuará.)

solchem Falle trotz der großen zahlenmäßigen Überlegenheit der englischen Flotte sogleich die Schlacht gegen sie zu suchen. Diese Absicht ist aber nach und nach abgeschwächt und schließlich 1915 ganz fallen gelassen worden, ohne daß der Generalstab dies erfuhr. Nunmehr wollte man den Gegner zunächst nur durch kleine Unternehmungen schwächen und erst, wenn dadurch ein Kräfteausgleich geschaffen war, unter günstigen Umständen die Schlacht wagen. Auf der Ostsee hoffte man die Seeherrschaft halten zu können; die Weltmeere aber wurden Deutschland voraussichtlich gesperrt. Die Kolonien mußten ihrem Schicksal überlassen bleiben und mit ihnen ihre allerdings nur schwachen Besatzungen. (Fortsetzung folgt.)



Para la defensa propia:

Pistolas Walther para la policía
Mod. PP y PPK, calibres 7,65 y 9 mms

Para el servicio de señales aeronáuticas:

Pistolas Walther luminosas
de metal ligero

Pistolas Walther para señales de luz de estrella
de acero inoxidable



Carl Walther,
Fábrica de armas
Zella-Mehlis (Alemania) 14

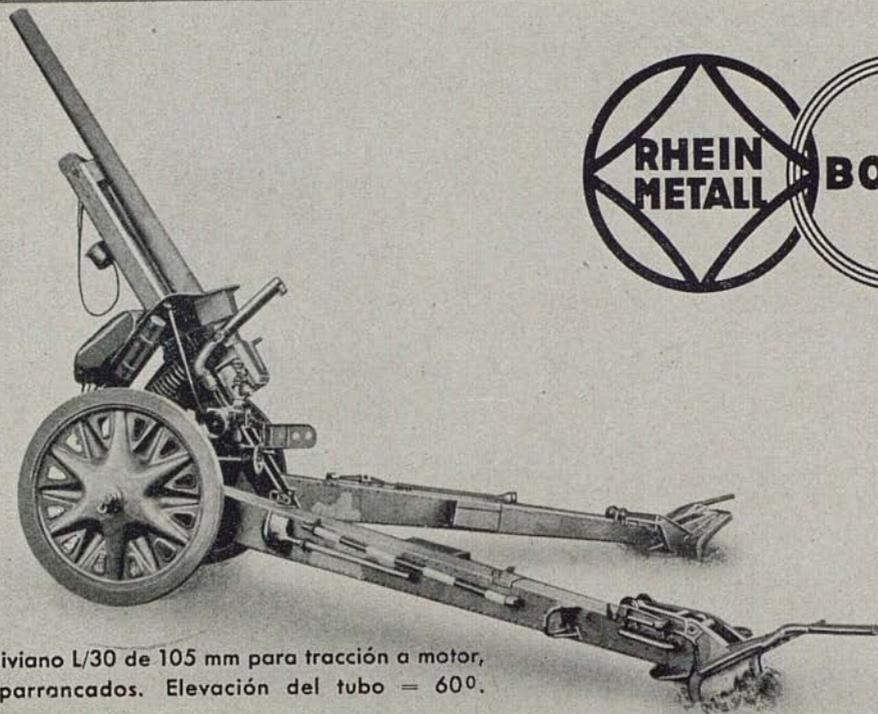
**CASAS
INDUSTRIALES
Y DE
EXPORTACIÓN**

estarán perfectamente representadas en la revista

Ejército Marina Aviación

Publicación mensual

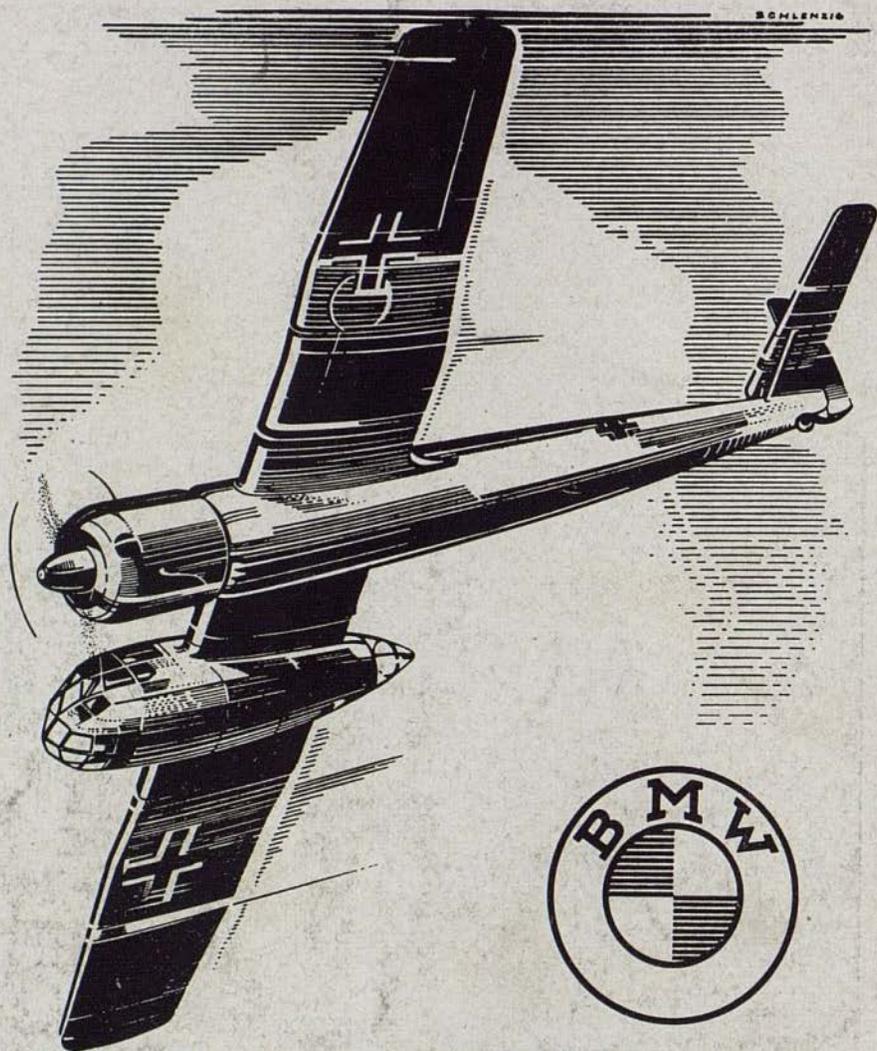
y pueden adquirir vastas relaciones



Obús de campaña liviano L/30 de 105 mm para tracción a motor,
con largueros esparrancados. Elevación del tubo = 60°.

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

SCHLENIG



MOTORES RADIALES

de alta potencia

CON ENFRIAMIENTO POR AIRE

MOTOR RADIAL DOBLE BMW 801 EN EL BLOHM&VOSS BV 141