

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

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

Año IX

Número 10

1942

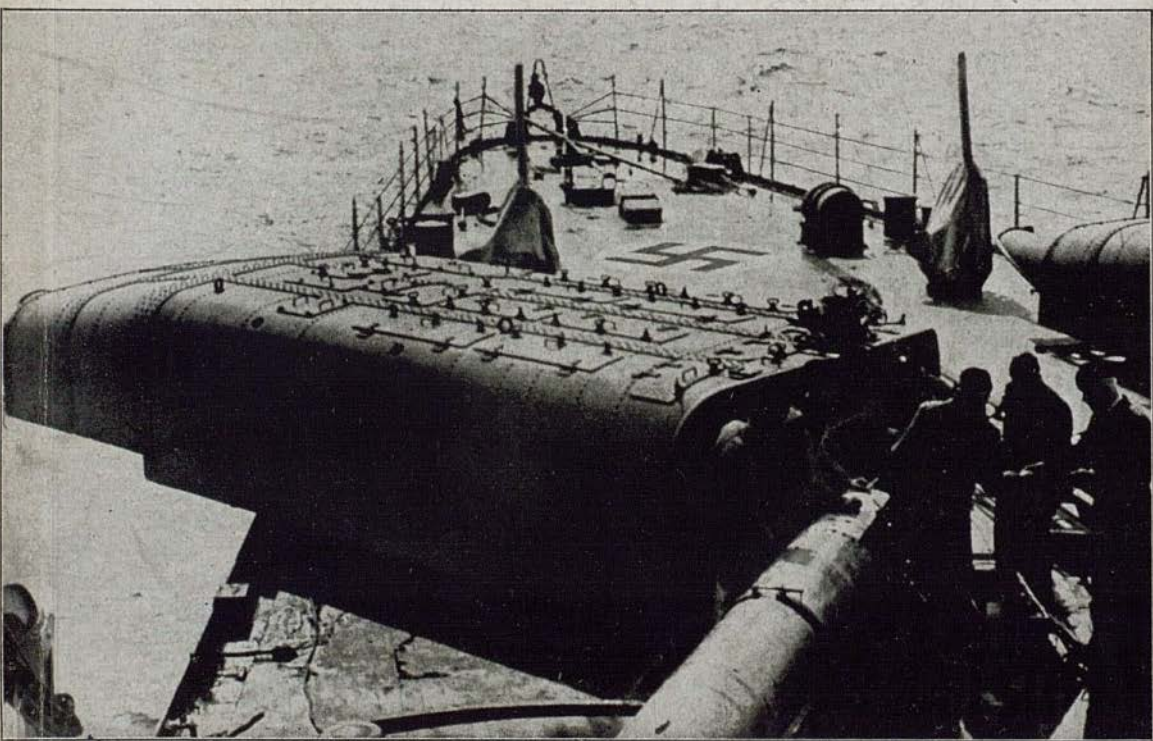
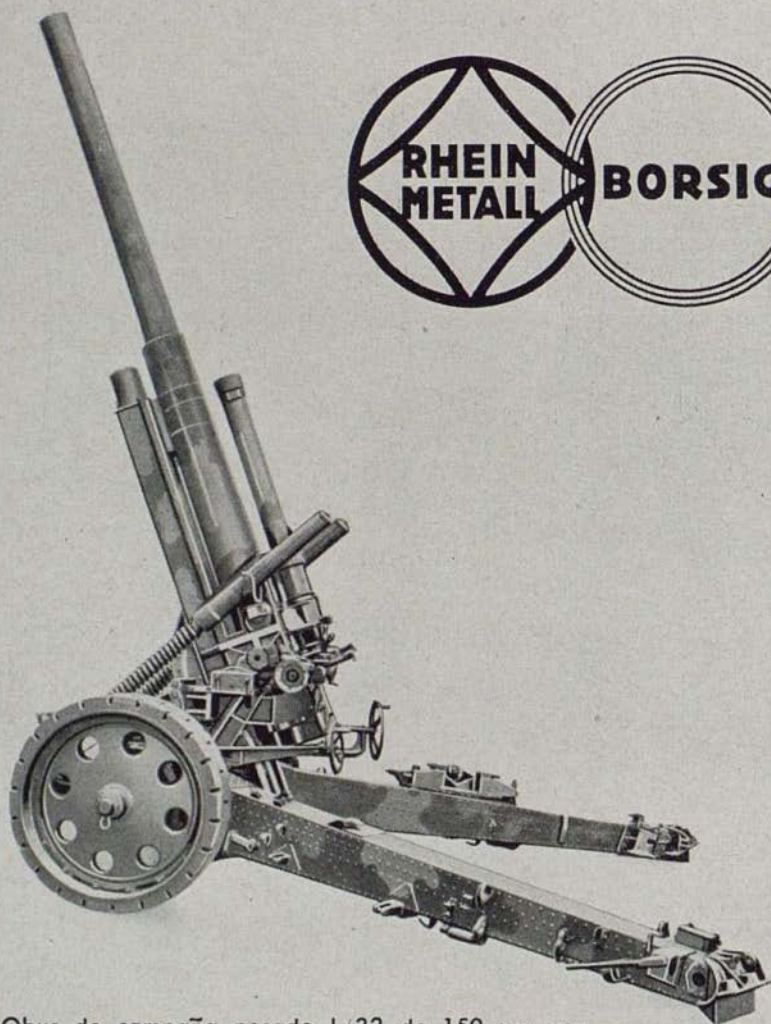


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Reichleske (Wb.)

Batería de torpedo a bordo de un crucero alemán.



Obus de campaña pesado L/32 de 150 mm con
largueros esparrancados. Elevación del tubo = 65°

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año IX

Número 10

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:

Cruces de Hierro para la «División Azul»	363
Génesis del «Generalstab» alemán	363
Episodios de la guerra contra los bolcheviques	373
La flota soviética del Mar Negro	375
<i>Por el Contralmirante Brüninghaus</i>	
Sobre el empleo de los aviones de transporte para fines operativos	377
Derribo de una «Hurricane»	386
<i>Por el Corresponsal de guerra Richard Wolff</i>	
En Corea es introducido el Servicio militar obligatorio general	388
Noticias anglosajonas y soviéticas	389
De Diarios y Revistas	391
Cultivo de Idiomas	399



Don Angel Salas
el primer comandante del grupo de aviadores españoles, voluntarios en la
lucha contra los soviets, condecorado con la Cruz de Hierro de IIª y Iª
Clase y con la Cruz alemana en Oro.

Cruces de Hierro para la «División Azul».

Con motivo de la participación de la División Española en las recientes acciones del Voljow, el Alto mando alemán ha honrado la bravura de sus camaradas con la concesión de varias Cruces de Hierro que impuso personalmente el Coronel General Lindemann.

El General Muñoz Grandes agradeció con las siguientes palabras:

Mi General: Gracias, muchas gracias por la generosidad con que una vez más habeis procedido a reconocer el valor de mis soldados, prendiendo en sus pechos honrados esa Cruz que tantas ilusiones despierta en todos los componentes de mi División.

Para corresponder a tanto honor, nosotros, sin envanecernos y sí corrigiendo nuestros defectos, seguiremos la lucha a vuestras órdenes con alegría y entusiasmo hasta lograr el triunfo total y definitivo, en abrazo estrecho con nuestros hermanos los valientes soldados del Ejército Alemán, sin que por ello tengais nada que agradecernos; es que estamos firmemente percatados de que tanto en el Este como en el Oeste, vuestro adversario es nuestro común enemigo, el que siempre nos humilló, el que constantemente se opuso a la grandeza de nuestra Patria. Por eso, mi General, cumplimos nuestro deber y vosotros no teneis nada que agradecernos.

Soldados de España: ¡firmes!:

Llenos de fé en la Victoria, gritad conmigo; ¡Viva Hitler! ¡Viva Franco! ¡Viva el Ejército Alemán!

Génesis del «Generalstab» alemán.

El Dictado de Versailles de 1919 prohibió a Alemania el servicio militar obligatorio y mantener artillería pesada, aviación, tropas blindadas y muchas cosas más, entre ellas y sobre todo el «Grosse Generalstab», el Estado Mayor General. Los franceses e ingleses sabían muy bien, al dictar esta cláusula, porque lo hacían: temían al Estado Mayor alemán. Pero, a pesar del Dictado de Versailles, este Estado Mayor ha renacido, y en Polonia, Noruega, en la Campaña Occidental de 1940, y, después, en Africa, en los Balcanes y en la Rusia Soviética, ha demostrado su eficacia de una manera brillantísima.

Hoy día, el Estado Mayor alemán ha vuelto a ser aquella obra maestra la que se presenta como tallada de un solo bloque aunque encierra un organismo compuesto de muchas células, en el que una multitud de individualidades trabaja en resolver una multitud de problemas y de dirigir su ejecución, según iguales normas, empeñados para

alcanzar un solo alto fin. Se armonizan en él la disciplina militar, la individualidad del jefe y el dominio de un inmenso saber técnico que han dado al jefe militar alemán la forma característica calcada en el modelo del oficial alemán de estado mayor.

Los siglos XVI, XVII y XVIII.

Había que recorrer un largo trecho para llegar, desde las improvisaciones de los jefes de los lansquenets medievales, al estado mayor que trabaja con métodos científicos y que representa una vasta y finísima organización con muchas ramificaciones, cuya misión es estudiar los hechos militares y político-militares y aprovecharlos. Los ejércitos de la Edad Media no conocían, al lado del generalísimo, ninguna institución comparable al estado mayor. Con la creación de tropas regulares y con el número creciente de soldados, se impuso la necesidad de poner a disposición del generalísimo oficiales de especial talento que debían al mismo tiempo asumir algunas de sus tareas y aconsejarle. En el Estado mayor de los ejércitos del siglo XVI encontramos al «General-leutenant» (que era, en el sentido estricto de la palabra, el representante y lugarteniente del generalísimo), al «Generaloberst» (en aquellos tiempos el comandante en jefe de la infantería), al «Feldmarschall» (comandante en jefe de la caballería) al «Generalquartiermeister» (consejero del generalísimo), al «Generalproviantmeister» (comandante en jefe de los servicios de abastecimiento) y a otros oficiales con misiones especiales. En tres siglos de Historia militar no aparecen muchos datos referentes al Estado Mayor, sus miembros ejercían sus cargos más bien independientemente, el Estado Mayor no formaba una unidad, y el generalísimo, sobre todo si tenía un carácter brioso y fuerte, con frecuencia no veía en estos oficiales de estado mayor más que una especie de secretarios, hecho que demuestra claramente un personaje como Federico el Grande. Tenía éste a su lado un Estado Mayor bastante grande, que se llamaba en aquellos tiempos aun «Plana mayor del Cuartel-Maestre General», mas, el rey redactaba personalmente todas las órdenes y disposiciones importantes. No es ninguna casualidad que ninguno de los oficiales de su estado mayor haya ganado fama, y en sus tiempos ni eran populares ni gozaban un respeto especial por parte de la tropa. El aprecio, la veneración y la admiración, tanto del ejército como de la nación entera, se dirigía a Federico y, al lado de él, a sus comandantes de tropa, a Seydlitz, al Graf Schwerin, al General von Winterfeld, al Herzog von Braunschweig y otros.

La época durante y después de las Guerras Libertadoras contra Napoleón.

Scharnhorst.

En contraste con Prusia, Austria había creado en el siglo XVIII un «Estado Mayor del Cuartel-Maestre General» bien organizado, y Prusia

reconoció que su organización era en gran parte ejemplar. Al organizarse por primera vez el Estado Mayor prusiano como un departamento oficial, en el año 1803, se tomó en cuenta el modelo austríaco. Pero en las guerras de 1806 y 1807 quedó demostrado que esta reforma no bastaba para ganar la victoria, debido al cambio de la situación general ocasionado por la Revolución Francesa. Nadie lo reconoció con mayor claridad que el Coronel de Estado Mayor Scharnhorst, que había disfrutado una instrucción científica esmerada y que procuró utilizar sus experiencias en bien de Prusia. Consiguió, por ejemplo, que hasta los comandantes de división dispusiesen de oficiales de estado mayor, innovación que fué considerado como una revolución; los generales comandantes de cuerpos de ejército seguían asesorándose por sus ayudantes, por estar acostumbrados a trabajar con ellos.

Cuando, después de la guerra, el rey encargó al entonces General Scharnhorst la reorganización del ejército, dedicó este gran parte de su atención a la organización de un estado mayor moderno, de gran elasticidad espiritual y dotado de una autoridad fuerte. Como profesor de la Academia Militar, hasta el año 1807, si bien dictaba en sus clases a los oficiales jóvenes la alta teoría militar, acentuaba, más aún, la importancia de los conocimientos prácticos; el fin de su instrucción de los jefes futuros era fomentar la capacidad de tomar rápidamente resoluciones y formar una inteligencia vivaz—ideal que todavía hoy, es la directriz y el contenido de la enseñanza en la Academia de Guerra alemana. Su actividad no se limitaba a la enseñanza y a la organización. Con su vida y su personalidad, él ha sido el primero en crear el ideal del militar que posterga toda ambición a su gran misión. Posponer por completo la propia personalidad al deber es tanto más difícil, cuando se trata de personajes de relieve, con orgullo vivo y justificado y dotados de una energía férrea; pero esta disciplina máxima y voluntaria ha sido y es, desde entonces hasta la fecha, el orgullo y el ideal del Estado Mayor prusiano y de su sucesor, el alemán. Se interpretaría mal la labor y la importancia del «Generalstab» si no se tuviese en cuenta, fuera de su significado para la estrategia pura, también su importancia para la formación del tipo del oficial prusiano y por ende del oficial alemán. El primero que ha indicado este derrotero, sin un plan preconcebido, sino siguiendo intuitivamente las directivas de su alma noble, fué el hijo de un simple campesino de Hannover, Gerhard David Scharnhorst. El lema escueto y profundo «Valer más que aparentar», que se encuentra enmarcado sobre los escritorios de tantos oficiales de estado mayor alemanes, pudiese muy bien haber sido pronunciado por Scharnhorst.

Como todas las personas de gran talento y de voluntad fuerte, Scharnhorst no estaba exento de ambición. Sentía que estaba preparado a cumplir misiones más importantes y su dinamismo lo anhelaba. «Entregaría mi vida por ejercer el alto mando durante un solo

día» escribió a su hija. Pero esta ambición ardía en su interior, nadie, excepto el mismo, ha llegado a notarla; nunca ha pedido algo para sí mismo, sino siempre sólo para el mejor cumplimiento de su deber. Más fuerte que su ambición era su sentido de responsabilidad. Los últimos años de su vida los ha pasado en el silencio, obscurecido por otros, y sin pronunciar una sola palabra, voluntariamente se ha subordinado a otra personalidad, al estallar al fin la Guerra Libertadora. No era solamente subordinación, era convicción íntima y libre, pues se daba cuenta que el mando de Blücher, con su gran autoridad y su brio entusiasmante, significaba una garantía más sólida para la victoria que su gran talento propio. Por esto renunció al mando supremo, no de mala sino de muy buena gana. Como jefe del Estado Mayor de Blücher actuó más bien como consejero y no como comandante. Durante su vida ha sido reconocida por muy pocos la gran parte que tuvo Scharnhorst en la victoria; recién fué después de su muerte cuando su fama empezó a brillar y extenderse. Para esta personalidad, que en el verano del año 1815 yacía sobre el lecho mortuario, todo esto no tenían importancia; estaba satisfecho por divisar ya la aurora de la victoria. Pensó siempre en su misión, nunca miró por su persona. Valer más que aparentar... El que creó el Estado Mayor alemán, ha sido durante su vida la personificación de este modo de pensar, y de esta forma su alma, más allá de la organización y de las teorías implantadas, sigue viva hasta el día de hoy.

Gneisenau.

Su sucesor, discípulo suyo en cuanto a las teorías sobre la organización, y heredero de su ideología, fué su amigo Neithardt von Gneisenau. Bajo su mando, el Estado Mayor prusiano alcanzó el máximo grado de perfección posible en aquellos tiempos. Hay que mencionar primeramente el ejemplo que dió respecto a la colaboración entre el generalísimo y su jefe de estado mayor; asumió como tal una parte de la responsabilidad, cosa desconocida hasta esa fecha y que proporcionó a Blücher entera libertad para concentrar sus energías y sus bríos para tomar las grandes decisiones y para ejercer su influencia fascinadora sobre el ejército y toda la nación. Gneisenau implantó el sistema de ocuparse el mismo — o su representante — todos los asuntos de menor importancia resolver. Dió mayor importancia a aquella sección del estado mayor que reúne las noticias sobre los movimientos y la situación del enemigo. Dió a los estados mayores de la tropa jefes de una capacidad sobresaliente y obligó, de esta manera, incluso a un reaccionario férreo como York, a que se reconociese, aunque a regañadientes, el valor de esta medida. Pero también en otro sentido fué el quien continuó la ideología de Scharnhorst. Gneisenau, que era también un hombre de temperamento fogoso, se colocó en un segundo plano, sometiéndose por completo a las exigencias de su cargo. ¿Quién, excepto

sus colaboradores más íntimos, podía decir que conocía al vencedor de Napoleón? Siempre quedó en el silencio, en la sombra; su voluntad, aun mucho más potente que la de Scharnhorst, no conoció jamás otro ideal que el servicio a la patria, el deber y la victoria, y nunca pensó en sí mismo. Valer más que aparentar.

Gneisenau no disponía de conocimientos militares tan extensos como Scharnhorst; por este motivo declaró con franqueza no ser el hombre apropiado para la formación del Estado Mayor. Las medidas en materia de organización adoptadas por él durante las Guerras de Liberación son una prueba en contra, pero seguramente fué más útil y más consecuente que en tiempos de paz se ocupasen otros hombres de la organización del «Generalstab», mientras que Gneisenau ejercía el mando del VIIIº Cuerpo de Ejército en Coblenza. En el año 1821, bajo el General von Müffling, el Estado Mayor fué separado del Ministerio de Guerra, formando una entidad independiente. Se otorgó a su jefe el derecho de informar directamente al rey. Müffling introdujo, además, los Viajes del Estado Mayor, en los cuales los oficiales de Estado Mayor tienen la oportunidad de examinar en el terreno las posibilidades operativas.

Sesenta y nueve oficiales componían en aquellos tiempos el Estado Mayor; de ellos se encontraban 16 en la sección central (precursora del futuro Estado Mayor General) y el resto estaba repartido en las comandancias de los cuerpos de ejército (tres en cada una) y de las divisiones (uno en cada una).

Moltke.

Las disposiciones de 1821 parecían haber asegurado al Estado Mayor una independencia completa. Pero decretos por sí solos no son capaces de determinar la vida y las funciones de una entidad. Con un presupuesto de 30.000 Taler (90.000 marcos), no se podía realizar un trabajo militar de gran envergadura, ni siquiera en aquellos tiempos económicos. Pronto se olvidó casi por completo el decreto de 1821. El «Generalstab» no alcanzó toda la importancia que debía tener, hasta que fué destinado un personaje genial a ser su jefe. En el año 1858, el General von Moltke fué nombrado Jefe del «Generalstab».

La jefatura de Helmuth von Moltke representa, tanto en lo que se refiere a su persona como en cuanto al cargo que llegó a desempeñar más tarde, la cima que en el mejor de los casos puede alcanzar el desarrollo de un estado mayor. Era un personaje genial, tenía un espíritu agudo y vivaz, pero reunía también en su persona la máxima audacia y una fuerza de decisión insuperable. No era solamente un escritor de gran relieve, sino también al mismo tiempo el primer perito en materia militar, que sabía fomentar la técnica militar. Dos cualidades las compartía por completo con sus antecesores y sucesores: su conducta siempre discreta y su actitud reservada. No solamente la nación, sino también

el ejército no llegaron a conocerle hasta que había librado sus grandes batallas.

Al comenzar en el año 1864 la campaña contra los daneses, el General von Moltke no intervino casi en ella. Tenía que limitarse a dar consejos y hacer advertencias; de los sucesos se enteró por la prensa. Pero precisamente estos consejos llamaron la atención del rey; su persona se hizo indispensable al soberano y en esta situación Guillermo I demostró toda su gran capacidad de dar influencia decisiva a los personajes de verdadero valor. Fué entonces cuando el decreto de 1821 alcanzó todo su sentido. El Jefe del Estado Mayor no era solamente el consejero, sino también el generalísimo que, apoyándose siempre sobre la autoridad del rey, tenía plenos poderes para dictar disposiciones a los comandantes de las grandes unidades. Cuando, en una situación difícil de la batalla de Königgrätz, un oficial de estado mayor fué a caballo al General von Manstein, con la noticia que un ataque no estaba de acuerdo con las intenciones del General von Moltke, el general, muy sorprendido, dió la famosa respuesta: «Muy bien, pero, ¿quién es ese General von Moltke?» Con lo que quiso decir: «¿Quién ha concedido al General von Moltke el derecho de intervenir en las decisiones tácticas?» En el año 1870, nadie hizo una pregunta similar.

La primera Guerra Mundial.

Después de las guerras que trajeron la unificación, el Estado Mayor prusiano había conquistado no solamente en Alemania, sino en el mundo entero, la posición privilegiada que ha mantenido hasta ahora. En lo fundamental de su organización, no sufrió modificación, como tampoco cambiaron sus insignias en el uniforme. Nadie discutía su importancia y muchas naciones organizaron sus estados mayores respectivos según el modelo prusiano. Un personaje tan sobresaliente como Graf Schlieffen continuó la mejor tradición del «Generalstab» y la dió vida, con su carácter noble, su intelecto amplio y su fantasía brillante. Es conocido de sobra, en que gran escala ha contribuido, durante la primera Guerra Mundial, el Estado Mayor prusiano-alemán, bajo sus tres jefes, a que los ejércitos alemanes lograsen resistir más de cuatro años a sus adversarios.

Precisamente en la primera Guerra Mundial se había hecho palpable un desplazamiento de la influencia y que requería una corrección. El hecho de que el Estado Mayor recibió públicamente un nombre nuevo demuestra la importancia a la que había llegado su función. En la guerra de 1870, el Jefe del Estado Mayor seguía siendo formalmente el primer consejero del Jefe Supremo, o sea del Rey de Prusia resp. del Emperador; éste pasó durante la primera Guerra Mundial cada vez más a un segundo plano, no se pensaba en él, sino en el Jefe del Estado Mayor (Hindenburg) y en el primer asesor de éste (Ludendorff), el «Erste Gene-

ralquartiermeister», (Cuartel-Maestre General), al emplear el nombre recién creado de «Oberste Heeresleitung» (Alto Mando del Ejército). Bajo el General Helmuth von Moltke, los comandantes de ejércitos, los comandantes de cuerpos de ejército y los comandantes de divisiones habían disfrutado de una libertad muy amplia. En la primera Guerra Mundial, este caso se daba solamente si los comandantes tenían un carácter muy enérgico; en otros casos, en cambio, el jefe del estado mayor de la unidad eclipsaba a su comandante. Esto llegó hasta el extremo que, después de un fracaso, no se destituía al general comandante de la unidad, sino a su jefe de estado mayor — prueba clara de que el Alto Mando del Ejército veía en él al responsable. Tal evolución se fundaba en primer lugar en las personas; una voluntad poderosa como la de Ludendorff tenía que fortalecer la posición del cuerpo de jefes, al que pertenecía el mismo; el joven general encontró entre los jóvenes jefes de estado mayor más facilidad para implantar sus ideas, y, por lo tanto, se dirigía directamente a ellos.

La segunda Guerra Mundial.

La convicción de que el «Generalstab» en su totalidad representaba una institución modelo y que era un instrumento imprescindible para la victoria, no sufrió ninguna alteración. Su prohibición, dictada por los enemigos en Versalles, ha constituido el mayor homenaje al Estado Mayor alemán. Después de 1919, solamente en algunas Regiones militares quedaron sendos oficiales de Estado Mayor que podían seguir llevando sus distintivos. Tanto la sección central como la instrucción especial para el Estado Mayor fueron prohibidas. Aunque el Ejército del Reich se supo arreglar, como en muchos otros casos, mediante un enmascaramiento cuidadoso, las dificultades eran muy grandes. Con la proclamación de la soberanía militar ha surgido inmediatamente de nuevo el Estado Mayor.

Se ve claramente que entretanto se ha efectuado la rectificación de la cual hemos hablado. Las relaciones entre el jefe de estado mayor y el comandante de la unidad no han sido fijadas nunca en artículos, sino se ha determinado siempre por las personas y por el espíritu de la época. La importancia de la personalidad es hoy más grande que nunca. De acuerdo con esto, el comandante de tropa asume nuevamente la responsabilidad en cuanto al éxito y a fracaso, en el combate y en la batalla. Como en los mejores tiempos de la Historia militar alemana sigue siendo imposible fijar exactamente la relación de los méritos de las personas que han contribuido a la victoria. La opinión de que antes de la batalla se celebra un «consejo de guerra» es una leyenda; el comandante medita con su jefe de estado mayor las decisiones que se van a tomar, y una vez hecho esto, entonces forman una unidad y es difícil distinguir de quien ha partido la resolución adop-

tada. La última responsabilidad, la última decisión pesan sobre el comandante de la unidad y su jefe de estado mayor vuelve a ser lo que fué al principio: el primer asesor del general.

Se ve inmediatamente que con la organización modificada de las Fuerzas Armadas alemanas también ha cambiado el rango que ocupa el Jefe del Estado Mayor del Ejército. En el año 1914 él era el primer consejero del Jefe Supremo, nadie intercedía, y como el Jefe Supremo intervino solamente en contados casos, el mando se encontraba efectivamente en manos del Jefe del Estado Mayor. Hoy el Jefe del Estado es el Jefe Supremo de todas las Fuerzas Armadas y al mismo tiempo el Generalísimo de la parte más grande de las Fuerzas Armadas, del Ejército. Su genio creador proyecta los grandes planes estratégicos y vigila su ejecución.

Al lado del Führer se encuentra, como el primero de sus consejeros permanentes del Ejército, el Jefe del Estado Mayor del Ejército, mientras que el Jefe del Alto Mando de las Fuerzas Armadas y el Jefe del «Wehrmachtsführungsstab» (Estado Mayor General de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire), asesoran al Führer en todos los problemas de mando que tienen carácter operativo y que se refieren a la «Wehrmacht», a las fuerzas armadas en su totalidad. Al crearse la «Luftwaffe» como parte independiente de las Fuerzas Armadas, recibió ésta también un Estado Mayor propio; su instrucción y su labor se realizan según el modelo acreditado del Ejército, pero naturalmente adaptándolo a las exigencias diferentes de esta nueva arma.

Los oficiales de estado mayor Ia, Ib y Ic.

Más fuerte y más extensa que las modificaciones habidas es la parte inmutable del «Generalstab» alemán, que no se ha transformado. En lo fundamental, su organización se sigue basando en lo que han creado Gneisenau, Scharnhorst y Müffling. Actualmente, el Estado Mayor sigue siendo un cuerpo uniforme de oficiales con una instrucción especial; también en nuestros tiempos una parte de los oficiales se encuentra en la sección central que se llama hoy Estado Mayor del Ejército — mientras que el resto trabaja como auxiliares de los comandantes de las grandes unidades. Naturalmente el número de los oficiales de estado mayor es mucho mayor que hace 100 años, pero su trabajo no ha variado, por lo menos en lo esencial: preparación de la movilización y concentración, levantamiento del terreno, información sobre los ejércitos extranjeros y, en caso de guerra, ayuda y asesoramiento del Führer en el mando de las operaciones estratégicas. De la nueva forma de la guerra se desprende que los problemas de abastecimiento requieren una atención mucho mayor que antes.

En los estados mayores de división, el número de los oficiales de estado mayor se ha elevado a tres (entre aproximadamente 30 oficiales

y funcionarios en total que forman tal plana mayor). Las funciones de estos tres oficiales de estado mayor de la división reflejan quizás con la mayor claridad posible el campo de actividad de esta plana mayor.

El primer oficial de estado mayor de una división reúne en sí las funciones que ejerce en el cuerpo de ejército el jefe del estado mayor y el director de la sección «Ia». Por lo tanto se le llama también a él, abreviando, el «Ia» de la división. La sección «Ia» es la sección de mando del estado mayor, en ella se preparan los movimientos y se solucionan los problemas tácticos, en esta sección se fijan y se cursan las órdenes correspondientes, después de haberlos decidido el comandante de la división. El «Ib» de la división debe ocuparse de todos los asuntos, difíciles y complicados, que se refieren al abastecimiento y a los servicios de la retaguardia. El «Ic», finalmente, reúne todas las noticias sobre el enemigo y las transmite al «Ia» y al comandante, para que sirvan de base a las conferencias y decisiones de éstos.

Los oficiales de estado mayor de tropa se encuentran como subordinados en una situación única: la serie de sus jefes presenta una bifurcación. Como asesores de su comandante están bajo sus órdenes, pero al mismo tiempo siguen siendo subordinados del Jefe del Estado Mayor del Ejército. Habría que suponer teóricamente que esta situación crease con frecuencia conflictos o por lo menos rozamientos. Pero en realidad esto no ocurre casi nunca. Naturalmente, este hecho se debe exclusivamente a la selección sumamente perfeccionada de las diferentes personalidades. Se escoge al oficial de estado mayor que debe formar con el comandante de unidad el «tronco» con el mayor esmero; en general se puede afirmar que la psicología desempeña un papel importante en las deliberaciones del mando. A primera vista se reconoce que el oficial de estado mayor de las grandes unidades debe poseer al mismo tiempo discreción absoluta y gran fuerza de voluntad, sin que una de estas cualidades domine sobre la otra.

Instrucción y selección.

El futuro oficial de estado mayor recibe su instrucción, como anteriormente, en la Academia de Guerra. Es esta una universidad militar, con conferencias y ejercicios prácticos; pero también se diferencia notablemente de una universidad. La estrategia no es una ciencia, sino un arte. La ciencia puede ayudar mucho al soldado, pero si toma demasiado posesión de él, perjudica las cualidades que son indispensables para el triunfo. La tropa ha tenido siempre una aversión instintiva contra oficiales que eran meramente intelectuales, y la Historia le ha dado la razón. El vencedor de Sedan lo ha expresado

con toda agudeza: «en la guerra, las cualidades del carácter son más decisivas que las del intelecto»; de esta manera ha quedado fijado uno de los requisitos que tienen que cumplir, en todas las épocas, los jefes militares. De acuerdo con esto, la instrucción para el estado mayor es sobre todo una formación del carácter; la enseñanza científica persigue el fin decisivo de formar el criterio y no de amontonar conocimientos. Prudente y sabiamente, la instrucción procura crear en el joven oficial aquella unidad de criterio, conocimientos teóricos, fantasía dirigida y fuerza de resolución que forman en conjunto el oficial de estado mayor ideal y, sobre todo, el estratega. Tan es así que la mayor parte de los altos jefes alemanes han salido del Estado Mayor. Para que no se transforme en un burócrata, el oficial de estado mayor alemán vuelve de vez en cuando por tiempo determinado a la tropa. Por tal motivo, en la Academia de Guerra no se transmiten solamente ciencias militares (táctica sobre todo, además, historia, historia militar y lenguas); continuamente se pone al joven oficial en situaciones en las que tiene que demostrar que sabe dar órdenes tras madura reflexión y con energía concentrada, también en circunstancias difíciles y apremiantes. No es nunca la cantidad de conocimientos, sino siempre la personalidad en su totalidad lo que se pide, examina y valúa.

Al final de los tres años de Academia de Guerra están los grandes exámenes. El General von Seeckt ha dicho una vez, que el oficial de estado mayor no tiene nombre. Quería expresar con esto que el hombre debe desaparecer por completo detrás de su función. Como escritor, el General von Falkenhayn ha cumplido esta exigencia por completo. En sus memorias no aparece el nombre de «Falkenhayn» ni tampoco la palabra «yo». Pero que el oficial de estado mayor no debe tener nombre tiene también su sentido y su importancia desde otro punto de vista. En los exámenes de ingreso en la Academia de Guerra, los examinadores no saben como se llaman los autores de los trabajos que deben examinar. Recién después de haber emitido su juicio, se saca del sobre lacrado la papeleta con el nombre, lo mismo hoy como en tiempos pasados. Se comprende la gran importancia del acto. En él se refleja la norma de selección más severa. La posición del padre, el título nobiliario, el parentesco, la fortuna, el abolengo, nada debe enturbiar la mirada del examinador. Lo único importante es el hombre mismo, solamente es decisivo el rendimiento que ha dado. De esta manera el Ejército alemán se forma el organismo de mando que ocupa el primer lugar en el mundo y que encarna al mismo tiempo el ideal de la nación.

(de «Frankfurter Zeitung».)

Episodios de la guerra contra los bolcheviques.

I.

Lucha contra carros de combate.

Las luchas en Rusia están demostrando cada vez de nuevo la audacia y la habilidad con las cuales la infantería y los zapadores alemanes saben combatir los carros de combate de los bolcheviques.

Durante la ofensiva alemana en el sector meridional del frente ruso, unos zapadores alemanes, después de haber irrumpido en las posiciones enemigas, estaban al borde de un espeso bosque. Ayudados por dos piezas antitanque, esperaban a los carros de combate bolcheviques, que se iban acercando a través de una pequeña hondonada. Los antitanques destruyeron los primeros de los gigantes de acero atacantes, pero los demás siguieron avanzando y algunos alcanzaron el borde del bosque, penetrando en el. Uno de los carros blindados se dirigió exactamente al lugar en donde se encontraba, protegido por un árbol grueso, un joven oficial de ingenieros, que se había subido a una rama a escasa altura del suelo para tener un campo de vista más amplio sobre la zona de combate.

El carro enemigo empezó a disparar furiosamente, pero sin apuntar bien, pues se balanceaba fuertemente en el terreno accidentado del bosque y al trepar por encima de los troncos, que había derribado con su peso al abrirse camino. Precisamente en el momento de encontrarse junto al oficial de zapadores, el carro de combate se empinó, al pasar por encima de un tronco, y debido a la posición casi vertical del cañón, el artillero soviético tuvo que interrumpir el fuego. En este momento el teniente tomó una granada de mano y, con el grito «este me pertenece a mí» saltó desde su rama sobre el carro, y la introdujo en la boca del cañón; la granada se deslizó por el tubo, haciendo explosión en el interior del carro. Debido a la fuerza de la explosión se abrió la escotilla de la torre. El teniente de zapadores estaba ya preparado nuevamente para arrojar otra granada y supo aprovechar este momento decisivo. Con sangre fría lanzó una carga concentrada por la escotilla del carro y se apartó velozmente para cubrirse. El carro de combate enemigo y su dotación fueron deshechos completamente por la explosión de la carga y de la munición a bordo.

De una manera muy parecida, el joven teniente destruyó en muy poco tiempo otros dos carros enemigos de la construcción más moderna.

II.

Como fué hecho prisionero el general comandante del 2º ejército bolchevique.

El Alto Mando alemán comunicó, hace poco, que se había hecho prisionero, en las luchas por el río Voljof, al generalísimo del se-

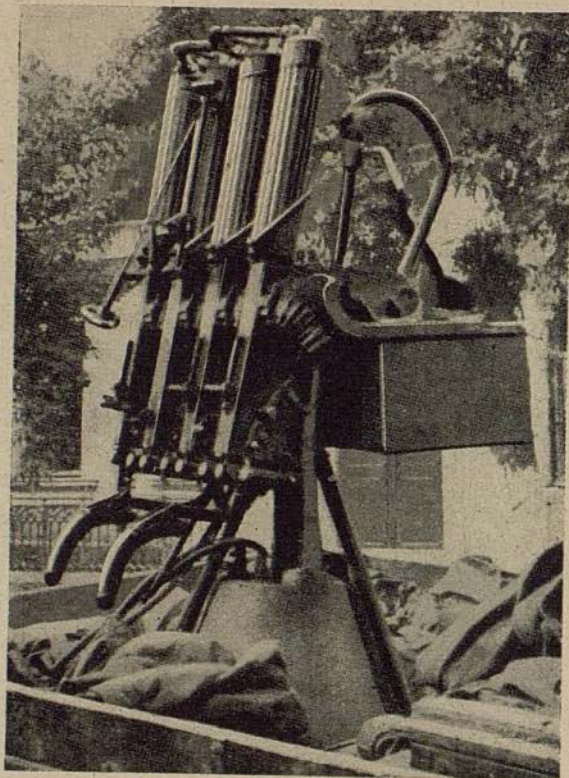


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Bauer (Wb.)
Ametralladora antiaérea soviética de a 4 tubos.

gundo ejército soviético. Después de haber sido aniquiladas casi por completo las tropas soviéticas encerradas en la así llamada bolsa del Voljof, algunos individuos dispersos seguían manteniéndose en los enormes bosques pantanosos de aquella región, atreviéndose a salir solamente de noche para buscar en casas aisladas algo para matar el hambre. Al saber que el Teniente General Vlasov debía encontrarse entre esta gente, se transmitieron sus señas personales a todas las unidades del sector del Voljof. Pocos días después se anunció que, después de un tiroteo breve entre soldados alemanes y bolcheviques dispersos, el general Vlasov había sido encontrado muerto. Al comprobar un oficial alemán la noticia, resultó que ésta se fundaba sobre las declaraciones del chofer, herido y hecho prisionero, del general bolchevique y que no era exacta.

Al volver este oficial al estado mayor de su cuerpo de ejército, el alcalde de un pueblo pequeño situado en el camino esperó al teniente y declaró que había detenido a un militar bolchevique que se encontraba en compañía de una mujer. El oficial alemán se acercó, apun-

tando con su fusil automático, a la puerta de la prisión provisional, la abrió e invitó a los prisioneros a salir. Apareció un militar bolchevique con la larga blusa característica. En su cara apergaminada, unas grandes gafas de concha llamaban especialmente la atención. Antes de que el teniente pudiese expresar su sospecha, el bolchevique comenzó a hablar y dijo, chapurreando el alemán: «No disparar, soy el General Vlasov». Al mismo tiempo, el general soviético sacó un estuche de cuero con sus documentos de identidad y los entregó al oficial alemán. Aun en la misma tarde, el Teniente General Vlasov fue presentado al general en jefe alemán, confirmándose su identidad por confrontación.

La flota soviética del Mar Negro.

Por el Contralmirante Brüninghaus.

Los éxitos que precisamente en el mes de septiembre han obtenido las lanchas rápidas alemanas, atraen la atención hacia la guerra naval que se está librando en el Mar Negro. La flota soviética del Mar Negro que apenas ha entrado en acción, fué, en consideración a su número, un enemigo temible. Se componía del acorazado «Comuna de París» de 23.000 toneladas, completamente modernizado, del portaaviones «Stalin», con 22 aviones de a bordo, construido en Nikoláyev y botado al agua en 1937, 5 cruceros, 4 de ellos anticuados, 20 contratorpederos y torpederos, 38 submarinos, unas 100 lanchas rápidas y gasolineras, así como 5 buques fondeadores de minas de 248 minas cada uno. A mediados de noviembre de 1941, el Comisario del pueblo en la Flota roja, Almirante Kuznezov, que gozaba de gran prestigio por considerársele un marino de gran pericia, tomó el mando de la flota y de las operaciones. Frente a estas 65 unidades y a unos 100 embarcaciones patrulleras y a los monitores, se hallaban, al comienzo de la guerra, sólo las fuerzas navales rumanas, muy inferiores en número y compuestas de 4 contratorpederos, 3 torpederos y un submarino. Tanto más es de admirar el que Rumania haya empleado inmediatamente el submarino «Delfinul», que hundió frente a la península de Crimea un transporte de 12.000 toneladas totales de registro. En el transcurso de la guerra, fueron lanchas rápidas alemanas y los botes «Mas» italianos los que entraron en el Mar Negro y ello no por los Dardanelos sino legalmente. Las embarcaciones alemanas, bajando por el Danubio, mientras que los botes italianos eran enviados desmontados a los puertos ocupados por los aliados europeos. Lo mismo que sucediera en el Báltico, los Soviets desplegaron en el Mar Negro muy escasa actividad naval, no

aprovechando casi nada las ventajas de su posición. Después de haber perdido dos contratorpederos a comienzos de la guerra en una acción ofensiva en las costas de Rumania, no intentaron ni siquiera seriamente apoyar, la defensa de Nikolayev y de Odesa. A esta falta de actividad ha contribuido seguramente el respeto sentido hacia los aviones bombarderos alemanes. Además, el nombramiento de comisarios políticos con amplios poderes, al lado de los jefes marinos, parece haber ejercido un efecto desfavorable, obrando el mando de manera lenta y entorpecida. Los jefes de las flotas del Báltico, Mar Artico, Mar Negro, y del Extremo Oriente, reciben sus órdenes del Consejo Superior de Guerra establecido en Moscú. En la guerra naval, donde el arrojo y rápidas decisiones son condiciones indispensables para el éxito, debía el doble mando a bordo y la difícil transmisión de órdenes del Mando Supremo, ejercer un efecto desfavorable. Sebastopol, que se hallaba entonces en poder de los Soviets, se halla situado a sólo 150 millas marítimas de Odesa y Nikolayev, o sea, para buques veloces, de los que dispone la Unión Soviética, unas 6 horas de navegación. A pesar de ello, ni siquiera se hizo el intento de prestar apoyo con la flota a estos puertos y dificultar el hundimiento de los barcos de transporte, repletos de tropas soviéticas en huida, realizado por los bombarderos alemanes.

El plan original de Inglaterra tendía, manifiestamente a constituir un frente balcánico y ejercer después de su victoria una gran presión sobre Turquía, a fin de solucionar favorablemente la cuestión de los Dardanelos para Inglaterra y con ello también para su aliado bolchevique. Sin la victoria de Alemania en Grecia y sin la ocupación de Creta, la situación en el Mar Negro hubiera podido ser muy desfavorable. Hoy día, la flota soviética, después de haber caído Sebastopol y Novorosisk, sólo dispone de los puertos de Batúm y de Sujúm. De lograr interceptar el conducto de petróleo hacia Batúm, la flota soviética se verá un día falta de combustible y, una vez agotadas sus existencias, obligada a hundirse a sí misma o a dejarse internar en puertos turcos.

En el transcurso de esta guerra, la flota soviética del Mar Negro ha sufrido pérdidas bastante sensibles, en su mayor parte por efecto de la aviación. En total, han sido hundidas de 50 a 60 unidades, entre ellas un crucero, 7 contratorpederos, 5 cañoneras y de 30 a 40 fondeadores de minas, barcos patrulleros y monitores. En las luchas por Sebastopol, logró una lancha rápida alemana apresar un barco patrullero soviético que pretendía huir; se hallaba a bordo el comandante del crucero hundido por la «Luftwaffe» alemana en el puerto de Sebastopol así como un general de división, los que fueron hechos prisioneros. Con la toma de Sebastopol perdieron los bolcheviques el último astillero para reparaciones de buques grandes. Aunque Batúm habrá sido fortificado

en los últimos años, no dispone de grandes astilleros, hecho que disminuye, naturalmente, la posibilidad de acción de la restante flota soviética del Mar Negro. Un solo impacto podrá inutilizar, en determinadas condiciones, el buque alcanzado, para toda la guerra. Muy grave fué, además, la pérdida del gran astillero de Nikolayev en el que se estaba terminando la construcción de varios buques de guerra, a saber, de un gran acorazado, un crucero, cuatro contratorpederos y un submarino, que serán alistados a la flota alemana.

En los últimos tiempos, los Soviets emplean sus buques de guerra muy especialmente en convoyes que navegan a lo largo de las costas. Y precisamente ahí es dónde las lanchas rápidas alemanas han realizado un trabajo óptimo. En el término de poco tiempo, hundieron un gran número de buques-cisterna, barcos pesados y ligeros con un total de 44.900 toneladas. La flotilla de las lanchas rápidas se halló, en esta acción, bajo el mando del joven Teniente de navío Töniges (26 años), que ya había sido condecorado por sus éxitos en el Canal de la Mancha con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

El contingente de la flota roja soviética es, todavía hoy, muy importante; pero es dudoso que los Soviets tengan la fuerza de adoptar la iniciativa. Según las estipulaciones del Tratado de Montreux relativas a los Estrechos y de cuyo cumplimiento lleva la responsabilidad Turquía, queda prohibido a todos los buques de guerra de países beligerantes el paso de los Estrechos, así que la Flota roja no podrá escaparse.

Sería prematuro pronunciar una opinión definitiva sobre el fin que pueda ser devengado a la flota soviética del Mar Negro; pero si los indicios no engañan, su suerte poco habrá de diferir de la de la flota soviética del Mar Báltico. De lograrse, de uno u otro modo, inutilizar totalmente la flota del Mar Negro aportaría serias ventajas al mando alemán. Entonces, el Mar Negro quedaría libre para toda clase de transportes.

(De «Berliner Börsenzeitung».)

Sobre el empleo de los aviones de transporte para fines operativos.

El famoso avión de transporte Ju 52 fué construído ya hace diez años por las fábricas Junkers. A pesar de ésto, aun hoy día tiene gran importancia militar, hecho único en la historia de la aviación, puesto que no existe ningún arma, cuyo material técnico resulte tan pronto anticuado como el ejército del aire. El Ju 52 tiene que poseer, pues, cualidades muy especiales, y haberse adelantado muchísimo a las construcciones de su época. Hecho que quedó demostrado por el rendimiento

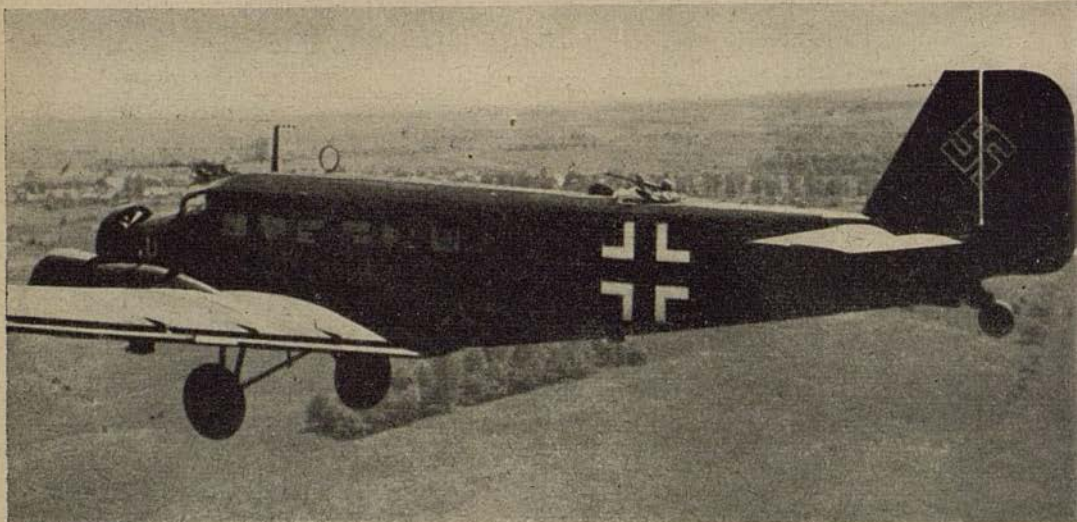


Foto: Junkers-FM.

Avión de transporte Ju 52.

que dió este modelo, desde el primer día, en las líneas de la compañía alemana «Lufthansa» y en 26 empresas extranjeras. Se liga a este tipo, tanto en Europa como en la mayor parte de los países de ultramar, la idea de seguridad y resistencia, reconociéndose, además, que esta construcción es perfecta para el vuelo sin visibilidad. Diez años después de haber sido proyectado, se lo sigue construyendo en grandes series, vendiéndose buena parte de la producción a países neutrales.

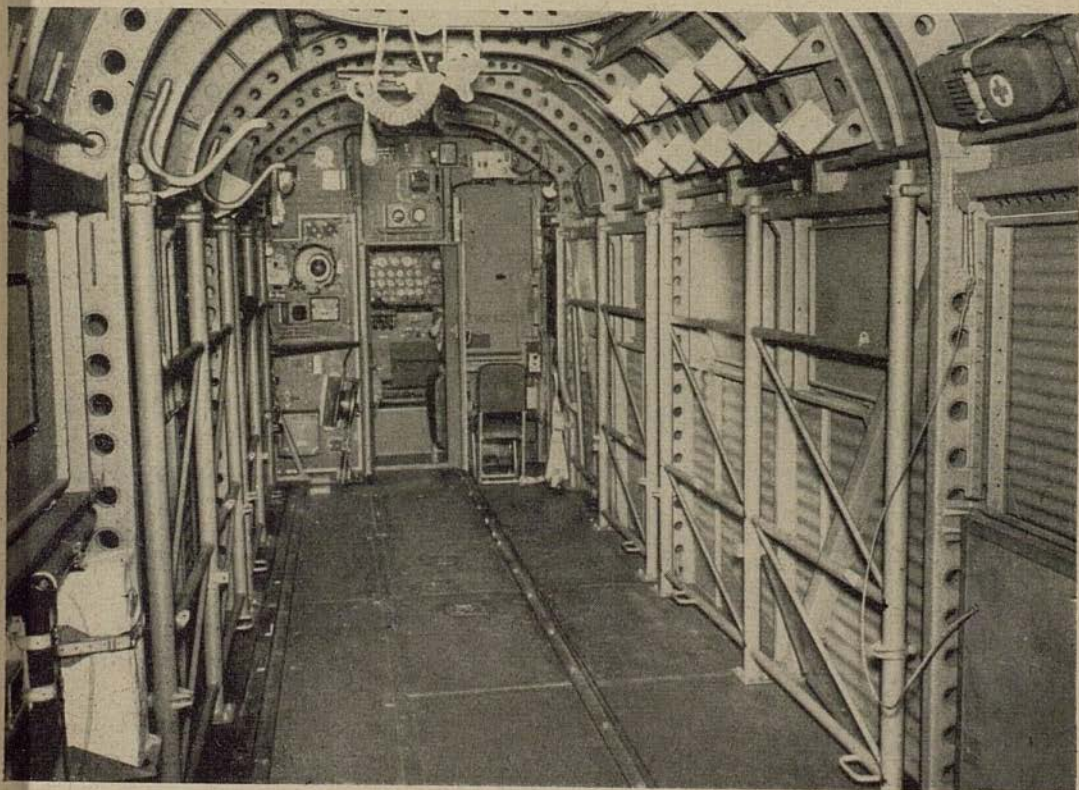
¿Cuáles fueron las ventajas técnicas que presentó este tipo en comparación con los demás aviones? En el Ju 52/3m se reúnen las experiencias acumuladas durante muchos decenios en la fabricación de aviones metálicos económicos y seguros. Hay que llamar especialmente la atención sobre los puntos siguientes: el avión Ju 52 se puede emplear como avión terrestre y como hidroavión, puede transportar una carga útil muy elevada, teniendo, a la vez, un radio de acción muy grande; el depósito de carga es amplio, y de fácil acceso; la velocidad de crucero es suficiente y la velocidad de aterrizaje reducida (debido al ala doble Junkers y a la esmerada construcción aerodinámica). El aparato posee una incomparable seguridad de vuelo y sus tres motores aseguran una gran reserva de energía. Por la construcción sencilla y extraordinariamente sólida, el desgaste es reducido y larga la duración en servicio; todas las piezas son fácilmente accesibles y su reparación es sencilla. Bajo el punto de vista de la seguridad máxima, el modelo bajoplano merece una mención especial. En aterrizajes difíciles que traen consigo averías, siempre ha quedado patente que en esta

construcción la cabina y los viajeros están protegidos eficazmente, pues la pieza central de las alas, muy robusta, situada debajo de la cabina, recibe el choque principal y lo compensa en gran parte.

La duración en servicio del Ju 52/3m es prácticamente ilimitada, habiendo aparatos de este tipo que llegan a 1.800 horas de servicio por año, lo cual equivale a un vuelo diario de 5 horas, rendimiento verdaderamente notable.

Vuelos sobre territorios inhabitados, desiertos y pantanos, sobre selvas vírgenes, altas montañas y mares, efectuados de una manera perfecta con un motor fuera de servicio, son pruebas convincentes de la seguridad de este trimotor. Hasta ahora, apenas ha ocurrido de que un avión Ju 52/3m hubiese tenido que aterrizar forzosamente por fallar un motor, pues los dos motores restantes pueden reducirse de tal manera que se evitan excesos de desgaste, pudiéndose mantener un techo de servicio de 3.700 metros.

En el avión Ju 52/3m se puede montar un gran número de los tipos de motores más corrientes. El ala doble «Junkers» da al avión cuali-



Interior del avión de transporte Ju 52.

Foto: Junkers-F.M.

dades excelentes de despegue y aterrizaje. La maniobrabilidad del aparato no sufre ninguna disminución al desplegarse por completo las alas dobles plegables para efectuar el aterrizaje.

En consecuencia, el Ju 52 se emplea con preferencia para vuelos de noche y sin visibilidad, en rutas desfavorables y con condiciones meteorológicas malas.

El gran depósito de carga, que no está subdividido y que ofrece fácil acceso con sus grandes escotillas y puertas anchas, y el hecho de que el tren de aterrizaje terrestre, flotadores o patines de nieve puedan ser cambiados rápidamente, aumentan la gran variedad de servicios del avión Ju 52.

El Ejército del Aire alemán emplea el Ju 52 como avión de uso múltiple y avión de transporte.

El Ejército del Aire alemán desde su creación, empleó con clarividencia un gran número de aviones Ju 52.

En el año 1934 se comenzó con la fabricación en grandes series y en el año 1935, al ser proclamada por el Führer la soberanía militar, el Ju 52 era un arma muy importante de la joven «Luftwaffe». Al reincorporarse Austria, los Sudetes, Bohemia, Moravia y Memel al Reich, este avión fué uno de los mejores medios de la estrategia.

Muy pronto se reconoció que este avión, además de su función — provisional — de avión de bombardeo, podía servir a la aviación militar como verdadero avión universal, adecuado para los fines más diversos y sobre todo en aquellos casos, en que la seguridad era el factor más importante.

Uno de estos usos es el de avión-escuela para el entrenamiento de pilotos militares. Las buenas cualidades de vuelo de este modelo, facilitan a los aspirantes a pilotos la adaptación rápida y segura de los pequeños aviones monomotores a los grandes multimotores.

Además, se emplea el Ju 52/3m con éxito como «aula volante», para la instrucción de todo el personal volante en aeronáutica y radio-telegrafía. Para este fin, la cabina se equipa, según que las clases tratan de navegación, aviación o radio-telegrafía, con mesas de trabajo y los instrumentos correspondientes.

Diversos ensayos han demostrado la aptitud del Ju 52 para toda clase de transportes, con lo cual se abrieron nuevas perspectivas al alto mando, que fueron aprovechadas debidamente. La nueva estrategia alemana empleada en Polonia, Noruega, en el Occidente, los Balcanes, y en el frente oriental, fué solamente realizable en esta gran escala mediante el empleo en masa de numerosas escuadrillas de transporte. La práctica adquirida en estas campañas demostró la gran importancia que tiene el avión de transporte y su empleo estratégico en gran escala.



Foto: Junkers-FM.

Las anchas puertas del avión de transporte Ju 52 permiten cargar y descargarlo rápidamente.

Los primeros casos de empleo de aviones de transporte en teatros de guerra extranjeros.

En la guerra del Gran Chaco, 1933/34, fueron empleados por primera vez aviones de transporte para trasladar heridos. En casos aislados se efectuaron también transportes de tropas en combinación con el acarreo de material.

En escala mayor fueron empleados aviones como medio de transporte por Italia, en la guerra contra Etiopía, 1935/36. Fueron transportados

1.055 toneladas de munición
800 » de víveres
4.450 hombres.

En estos vuelos se cubrían, muchas veces, distancias de hasta 800 kilómetros de las bases propias, teniendo los aviones que pasar por encima de montañas de 4.000 metros de altura. A esto hay que añadir las dificultades debidas al clima tropical. Una guerra colonial duraba casi siempre varios años, por ejemplo, Madagascar 5 años (Francia),

Filipinas 3 años (Estados Unidos), Africa del Sur dos años y medio (Inglaterra) y Herero 4/5 años (Alemania). En cambio la guerra de Etiopía fué terminada en 6 meses.

Ha tenido importancia decisiva el empleo del Ju 52 como avión de transporte en la guerra nacional de España, de 1936 a 1939. El traslado por avión de unidades bastante importantes, desde Marruecos a la Península, recién hizo posible a Franco la lucha.

No cabe ninguna duda que en la guerra chino-japonesa las operaciones de ambos bandos hubieran ofrecido un aspecto completamente diferente, si uno de los contrincantes hubiese tenido a su disposición una flota de aviones de transporte de gran capacidad.

El empleo del Ju 52 como avión de transporte en Polonia.

En la campaña polaca quedó por primera vez solucionada la cuestión del acarreo de material, y del reabastecimiento de la primera línea con todo lo indispensable, de una manera satisfactoria. Ante la imposibilidad de arreglar las líneas ferroviarias polacas destruidas, con la rapidez necesaria para asegurar el reabastecimiento alemán por ferrocarril, y ante el pésimo estado de las carreteras, se procedió a emplear en gran escala el Ju 52 como avión de transporte. Numerosas escuadras de transporte volaban a diario entre los aeropuertos alemanes más cercanos y los campos de aviación del frente. Todo lo que necesitaba la tropa, para que no se paralizase el avance victorioso, fué transportado de una manera rápida y segura; se transportó, por ejemplo, combustible, munición, bombas, aparatos de telegrafía, piezas de repuesto para aviones, etc. Sobre todo ha sido muy eficaz la colaboración entre los aviones de transporte y las unidades blindadas. En los avances sumamente rápidos de los carros de combate alemanes ha ocurrido varias veces que formaciones bastante importantes penetraron profundamente en el territorio enemigo, de tal manera de que no se podía reabastecerlos por vía terrestre. En estos casos el material fué arrojado directamente sobre el punto de destino, casi siempre bajo el fuego de la artillería antiaérea enemiga. La importancia de este sistema de abastecimiento por vía aérea se deduce del solo hecho que una escuadrilla ha lanzado en un día 45.000 litros de esencia.

El Ju 52 ha podido demostrar su gran capacidad de carga y sus cualidades insuperables de avión de transporte, no solamente efectuando transportes de material, sino también facilitando el reagrupamiento de tropas combatientes. En un caso, se trasladó mediante aviones de transporte la instalación completa del aeródromo de una escuadra de «Stukas», con todo el personal de servicio y todo el material, 300 kilómetros más hacia delante. En otro caso, la compañía de ametralladoras pesadas de un batallón fué enviada en aviones Ju 52 rápida-



Foto: Junkers-FM.

Interior del avión de ambulancia Ju 52.

mente a otro sector del frente, donde había resultado necesaria su intervención.

En la campaña contra Polonia, el avión de transporte ha prestado también buenos servicios como avión de sanidad. En muchos casos, en los que el transporte de heridos graves por las carreteras polacas, malas y destruidas por la artillería, hubiera requerido días enteros, los heridos fueron transportados en automóviles unos pocos kilómetros detrás del frente hasta el campo de aviación más próximo, en donde esperaba ya un avión de sanidad, cuyos paredes laterales del fuselaje pueden abrirse, introduciéndose sin dificultad las camillas con los heridos en el interior del avión. El Ju 52 tiene 8 plazas para heridos graves o 22 para heridos leves, que llegan con este medio de transporte rápidamente a los hospitales militares del territorio nacional.

De esta manera fué posible curar a heridos, que por la mañana habían sido lesionados en el interior de Polonia, por la tarde en un hospital situado en el suelo patrio; se comprende que en muchos casos graves sin este empleo de aviones de sanidad hubiese sido imposible

salvarlos de la muerte. El servicio prestado por las tripulaciones de las escuadras de transporte fué grande. Todos los días los pilotos estaban seis horas y aun más en su puesto, recorriendo como promedio diario unos 1.500 kilómetros, y con numerosos despegues y aterrizajes en aeródromos desconocidos y de circunstancias.

El primer empleo de aviones de transporte en gran escala, en Noruega.

Mientras que en Polonia los aviones de transporte habían sido utilizados principalmente para el reabastecimiento y para el traslado de tropas, en Noruega se aumentó considerablemente su empleo, debido a las circunstancias especiales de la guerra en Noruega. En este país, la tarea principal fué el transporte de fuerzas de desembarco y el lanzamiento de paracaidistas. Después del aterrizaje de estas tropas, el reabastecimiento regular y el transporte de material, según el sistema empleado en Polonia, eran condiciones previas para asegurar los triunfos obtenidos.

Los éxitos de los aviones de transporte en Noruega se desprenden claramente del relato siguiente, publicado por un periódico inglés en mayo del año 1940:

«Desde el punto de vista aeronáutico, el rasgo más característico del ataque alemán a Noruega fué el empleo de aviones para el transporte de tropas. No es posible hasta la fecha indicar exactamente la cantidad de hombres transportados, ni tampoco cuantos aviones fueron utilizados para transportar el material de guerra y el armamento. Parece ser efectivamente que Alemania ha sostenido un servicio regular de transporte a Noruega durante la mayor parte de la lucha en este país.

Este hecho abre nuevas perspectivas, a las cuales deben prestar atención todos los que se dedican a la construcción de aparatos y al fomento de la aviación. Aviones de transporte han sido empleados ya anteriormente con frecuencia en operaciones pequeñas. Se han utilizado en la evacuación de Kabul y para el aprovisionamiento con víveres. Pero no se pudo afirmar antes de las operaciones alemanas en Noruega, que estos aparatos hubiesen hecho una demostración verdaderamente concluyente de sus ventajas.

En esta ocasión los aviones de transporte han sido de gran valor para los alemanes. Gracias a ellos evitaron ser descubiertos por la Royal Navy y ellos hicieron posible aterrizar tropas en puntos estratégicos en un tiempo brevísimo. Casi se puede decir que la conquista de Noruega en tan poco tiempo hubiera sido imposible sin el empleo en gran escala de infantería aérea. Los alemanes han empleado con esto un sistema conocido por los altos jefes militares de los diversos



Foto: Junkers-FM.

Un avión de transporte Ju 52 sobrepasa una alta sierra.

éstados, pero que fué acogido con reservas más o menos grandes, así que hay pocos ejércitos del aire que dispongan de grandes cantidades de aviones de transporte. Verdaderamente, estos aparatos son aviones de guerra auxiliares.»

La gran importancia que tiene el empleo de aviones de transporte para el traslado de tropas de desembarco aéreo y paracaidistas es reconocida, por lo tanto, también por los demás países. ¿Cuáles fueron los éxitos conseguidos en Noruega con este método nuevo del empleo de aviones de transporte?

En la mayoría de los casos, se lanzaba primeramente un número reducido de paracaidistas sobre los aeropuertos que se querían ocupar. Estos pelotones de choque tenían la misión de proteger las pistas de aterrizaje para los aviones de transporte. Una vez conseguido esto, los primeros aviones de transporte, con sus tropas de desembarco, se disponían inmediatamente a tomar tierra. Estos aviones iban acompañados por cazas para anular la actividad de los cazas enemigos. Los aviones de transporte estaban armados con una gran cantidad de ametralladoras, representando, también en tierra, una fuerza defensiva muy considerable. El desembarco de la tropa y la descarga del material de guerra requería solamente pocos minutos. A continuación, el avión podía despegar nuevamente, para hacer sitio a los demás aviones de transporte que llegaban continuamente y para traer más tropas. Con los primeros transportes llegaban también unidades D.C.A., que podían defender el aeropuerto, en caso necesario, contra los ataques de bombarderos enemigos. Entretanto aterrizaban alternando los cazas acom-

pañantes para tomar esencia, despegando inmediatamente de nuevo para su servicio de escolta de los aviones de transporte.

Con este método, para cuya realización es necesario naturalmente tener preparado previamente un plan con todos los detalles, fué posible en poco tiempo, muchas veces en unos minutos, convertir en baluarte el aeropuerto enemigo, desde el cual podían operar contingentes mayores de tropas.

En el caso de existir aeródromos cercanos, se ganaron para el ejército de tierra puntos de apoyo de importancia estratégica. El acarreo de material y reservas por vía aérea quedaba asegurado. Desde estas bases y de las navales, las tropas alemanas avanzaron por las carreteras principales y ocuparon las partes más importantes del centro y sur de Noruega. Cuando los puestos avanzados quedaban cercados, o cortadas sus líneas de comunicación, por ejemplo en Bergen, Trondheim y Narvik, los aviones de transporte tenían la misión de acarrear, partiendo de las bases conquistadas, todo el material necesario. Para este fin se instaló, por ejemplo, un campo de aviación especial cerca de Trondheim. En donde no fué posible construir un aeródromo para el aprovisionamiento directo, se lanzaron refuerzos con paracaídas, como en Narvik. En Noruega quedó demostrado por primera vez que la opinión de casi todos los expertos militares, vigente hasta esa fecha, de que la aviación solamente puede destruir, pero no ocupar un territorio, no tiene validez al emplearse en masa aviones de transporte. En estrecha cooperación con las demás formaciones del ejército del aire, se ha logrado ocupar y conquistar por completo en pocas semanas un país montañoso, en el cual había que efectuar operaciones militares a distancias que llegaban hasta mil kilómetros y contra una defensa tenaz del enemigo.

(continuará.)

Derribo de una «Hurricane».

Por el Corresponsal de guerra Richard Wolff.

«Pues bien; ya saben cuál es su misión. ¡Felicidades!» Con estas palabras el capitán de escuadrilla, después de haber expuesto a la tripulación de un avión del tipo «He 111» el objetivo de su vuelo, les da un fuerte apretón de manos de despedida.

Pocos minutos más tarde, la máquina carretea con ruido atronador sobre la pista de despegue, despegue, da una vuelta encima del aeródromo y luego desaparece rápidamente en dirección hacia Inglaterra.

El piloto mira a su reloj pulsera: las 7 y media de la tarde. Hace 5 minutos partieron. A través de veloces girones de nubes inundadas por un sol brillante y reluciente, va tomando altura la «He 111». Bien

abajo se destacan del color pardo del campo los pintorescos cortijos de los labradores de la montaña noruega. Sólo de vez en cuando se nota ya un escaso verdor. Las montañas, cuyas cuestas cubiertas de bosques parecen, desde 4.800 m de altura, pequeños jardines de helechos, llevan en sus cumbres aun restos de nieve. Y mientras que en los valles los abedules ya llevan verdes hojas, muchos lagos muestran todavía su semblante helado.....

Quedan atrás los últimos islotes, rodeados por un sinnúmero de gaviotas. Se abre la inmensidad del océano. Durante horas el vuelo conduce sobre el oscuro y amenazante agua que en la profundidad se extiende. En la lejanía desaparecen los contornos de una unidad de la escuadra alemana. Luego los 4 hombres se encuentran solos, solos en una máquina que avanza hacia Inglaterra en el espacio entre cielo y mar que parece infinito.....

Por fin aparece, como línea oscura, la costa inglesa. El piloto toma el mapa. Faltan 50 minutos todavía. Uniformemente retumban los motores. La faja costera de Inglaterra va saliendo claramente del mar. Como negras sombras se destacan sus contornos en el descolorido crepúsculo del día que declina. Un convoy inglés va pasando a lo largo de la costa.

Cada uno de los cuatro hombres, gustosamente le enviaría un saludo «bombástico», pero la misión no debe ponerse en peligro. Así es que se continúa el vuelo hacia la zona costera de Escocia. Al cabo de otros 20 minutos se ha alcanzado el punto de destino; media hora más tarde se ha cumplido la orden. ¡Que ladre abajo la defensa; no puede morder! Satisfecho pone el piloto la palanca de mando en dirección al camino de regreso.

Mas, parece que hoy no será tan fácil la vuelta. Sabe Diós quién ha soltado al avión de caza contra la «He 111» o de quién ha recibido noticia de nuestra presencia. En todo caso, es claro que ha descubierto la máquina alemana cuando sale repentinamente de la ligera capa de nubes atacándola desde el lado derecho arriba. Un haz de proyectiles de la «Hurricane» pasa como un rayo al lado de los cuatro, pero también ellos tiran lo que dan sus armas de a bordo, contra el adversario. Éste, dentro de un instante, nos ha pasado y empieza a iniciar el segundo ataque. Después de varias curvas, el caza se ha puesto detrás de la «He 111», la que el piloto hace descender a 20 metros de altura sobre el nivel del mar. La «Hurricane» se aproxima hasta 150 metros de distancia, tira sus haces contra la máquina alemana y, de improviso, se aparta hacia arriba.

Al separarse, el adversario muestra claramente sus alas y el fuselaje. Un haz de nuestra ametralladora crepita en ellos. Casi cree uno oír los impactos; tan bien acertados estaban. Ya durante el vuelo de aproximación, el radiotelegrafista le lanzó al inglés una buena salva.

«Vaya» dice sonriente el tirador, «a este tío se lo has dado bien. Este no volverá más.» Pero el adversario es tenaz. Después de haber adaptado la dirección de vuelo de su máquina a la de nuestra «He 111», se pone a atacarnos por tercera vez. Se acerca, testarudo como si ya no estuviese capaz de reflexionar, tirando como un loco de todos sus cañones. Nuestro piloto da un viraje alcanzando así que su adversario viene a tiro hecho. Las propias armas martillean con sus ardientes haces la «Hurricane», de modo que su piloto — esta vez ya en mayor distancia — eleva la máquina nuevamente hacia la izquierda arriba partiendo en dirección contraria.

¿Hará un cuarto ataque? Casi parece que sí. Otra vez da un viraje a la derecha pero en medio de la curva, el adversario pone su aparato en posición rectangular frente a la «He 111» como si intentase volar en dirección a la costa inglesa. Parece que tiene bastante. Pero, ¿qué es esto? Agitados aún por la lucha, los hombres de la «He 111», que persiguen con la vista el vuelo de la «Hurricane», sentados detrás de sus ametralladoras, se llaman mutuamente la atención: En una altura de unos 100 metros se inclina de repente la «Hurricane» precipitándose rápidamente al mar. Se oye el golpe contra la superficie, y se nota una columna de agua de 1 metro de altura sobre la resaca. Acto seguido, la «Hurricane» ha desaparecido en las olas. «¡Hombre!» le grita el tirador a través del micrófono al radiotelegrafista, «has tenido una suerte bárbara. Con éste has acabado. Mis felicitaciones.»

Cuando más tarde la «He 111» aterriza en su base, el piloto se pone a examinar la máquina. Tiene más de 20 tiros en la cola, en el fuselaje y en los aletones de aterrizaje. Además, están averiados los planos fijos laterales y el timón de dirección. «Nuestro molino ha resistido otra vez muy bien» dice el piloto a sus camaradas que por un radiograma se habían informado del derribo de la «Hurricane». Éstos recibieron entusiastamente a la tripulación a la que acompañaron al puesto de mando donde dan parte del cumplimiento de su orden.

En Corea es introducido el Servicio militar obligatorio general.

Al principios del presente siglo Corea fué objetivo del imperialismo de los rusos, hasta que los japoneses los derrotaron en la guerra ruso-japonesa y se anexionaron la península en 1910. El regionalismo coreano se resistió por mucho tiempo contra la autoridad del Japón. El primer gobernador japonés, el eminente hombre de estado, Príncipe Ito fué asesinado por coreanos fanáticos, a pesar de que era una per-

sona extraordinariamente bondadosa y dispuesta a servir a los coreanos en todo sentido.

Entretanto han transcurrido casi seis lustros y la nueva generación coreana, comprende las ideas del Japón, así como el significado de su lucha contra el imperialismo norteamericano e inglés.

De ahí que los coreanos, poco después de la fundación del Manchucuo, que les impresionó grandemente, solicitaron la concesión del privilegio de servir en el ejército japonés. El gobierno japonés lo negó al principio, pero en el año 1938 permitió a 6.000 voluntarios que sentaran plaza. Desde entonces aumentó anualmente, y de manera sorprendente, el número de los coreanos voluntarios, sin que fueran admitidos más que 6.000. Tan importante concurrencia, como el hecho de la buena calificación de los soldados coreanos, han inclinado al Gobierno japonés a acceder al deseo de Corea, de manera que le será concedido el servicio militar obligatorio general desde el 1944; atribución que satisface grandemente a los coreanos, pues para ellos disponer de un ejército propio significa una distinción honrosa. Hace un año, Manchucuo recibió el mismo privilegio. Con ello el ejército japonés tendrá en lo futuro un incremento importante, ya que Corea es un país con un total de 21 millones de habitantes. El Japón se da cuenta que, también en lo venidero, tendrá que estar en condiciones de defender a Asia.

De manera asombrosa progresa la potencialidad atractiva del Japón, que en el curso de tres decenios ha llevado a cabo la fusión del Japón con Corea, el Manchucuo, la China y, últimamente, con todos los territorios de los archipiélagos australes.

¡Mas, qué difícil ha sido obra tan gigantesca, y qué voluntad de hierro y qué sinnúmero de sacrificios ha precisado su realización! Cientos de campos de batalla, entre el Amur y el mar del Coral, se hallan impregnados de sangre japonesa.

Noticias anglosajonas y soviéticas.

«Radio Londres»: 15 de Mayo de 1942.

«Por el avance de las fuerzas del Mariscal Timoshenko quedó completamente paralizada la ofensiva alemana.»

«Radio Londres»: 1º de Agosto de 1942.

«Es un hecho el que las tropas rusas no pueden resistir en ningún sector el ímpetu de la ofensiva alemana, sino que por el contrario no hacen más que retroceder continuamente.»

«Times»: 23 de Mayo de 1942.

«La resistencia de las fuerzas alemanas disminuye constantemente.»

«Reuter»: 15 de Mayo de 1942.

«A pesar de que los alemanes han lanzado al combate sus últimas reservas, no han conseguido detener el avance ruso en Jarkof.»

«Radio norteamericana Shenectady»: 22 de Mayo de 1942.

«El avance ruso hacia Jarkof parece haber enturbiado la razón de los alemanes.»

«Radio Columbia, Nueva York»: 17 de Mayo de 1942.

«Ha logrado ser definitivamente rota la resistencia de los alemanes en Jarkof.»

«Radio Daventry»: 19 de Febrero de 1942.

«La próxima ofensiva de los Soviets habrá de ocasionar no sólo la retirada de los alemanes, sino incluso su huida a la desbandada.»

«Iswestiya»: 2 de Abril de 1942.

«Las tropas rusas rompen continuamente las posiciones de defensa alemanas.»

«Estrella Roja»: 15 de Mayo de 1942.

«Las tropas del Mariscal Timoshenko han infligido a los alemanes una grandiosa derrota ante Jarkof.»

Extracto de una Orden del Día de Stalin a las tropas soviéticas: 24 de Febrero de 1942.

«El famoso Ejército alemán sufre derrota sobre derrota. Bajo los

«Times»: 20 de Julio de 1942.

«La ofensiva alemana continúa con el mismo ímpetu.»

«Reuter»: 1º de Agosto de 1942.

«Rusia lleva ya perdidos demasiado territorio, demasiadas fuentes de materias primas y demasiadas fábricas. El Gobierno soviético se da cuenta del peligro de la situación.»

«Radio norteamericana Shenectady»: 27 de Julio de 1942.

«El avance alemán con dirección al Volga parece ofrecer aun mayores peligros.»

«Radio Columbia, Nueva York»: 2 de Agosto de 1942.

«No puede ocultarse que el Ejército alemán ha hecho grandes avances.»

«Radio Daventry»: 5 de Agosto de 1942.

«Desgraciadamente debemos oír diariamente la noticia de nuevas victorias alemanas y del avance de las divisiones hitlerianas hacia el Cáucaso.»

«Iswestiya»: 2 de Agosto de 1942.

«El pueblo ruso-soviético ve con inquietud y zozobra la ruptura de los ejércitos alemanes.»

«Estrella Roja»: 30 de Julio de 1942.

«El Ejército rojo no puede seguir retirándose sin poner la suerte del país y de toda la nación en un peligro mortal.»

Extracto de una Orden del Día de Stalin a las tropas soviéticas: 20 de Julio de 1942.

«¡Soldados y Oficiales! Debeis morir o luchar hasta el último

golpes asestados por el Ejército rojo debe retroceder hacia el Oeste, apegándose a cada trozo de terreno. Ello es enteramente inútil ya que la iniciativa pertenece a nuestro ejército. Pronto logrará el Ejército rojo arrojar el enemigo de Leningrado, de la Rusia Blanca, de Lituania, Estlandia, Carelia y de Crimea.»

«New York Herald Tribune»: 23 de Junio de 1942.

«Hoy queda manifiesto que Hitler se ha equivocado definitivamente en sus cálculos y ello, tanto respecto a la fuerza de las armas soviéticas como respecto al desarrollo general de la guerra.»

«Radio Londres»: 28 de Mayo de 1942.

«En el horizonte aparece luminoso la señal de la victoria final de los aliados.»

«Servicio londinense de noticias»: 9 de Junio de 1942.

«El año fatal de 1942 habrá de aportar al Alto Mando alemán los días más negros. Y ello es muy cierto, puesto que los alemanes mismos tienen miedo al porvenir que se les viene acercando.»

hombre. ¡Victoria o Muerte! El enemigo continúa avanzando. Penetra en el corazón de la Unión Soviética y se apodera de nuevos territorios. Se lucha ya a las puertas del Cáucaso septentrional. Los alemanes avanzan hacia Stalingrado y hacia el Volga. Una nueva retirada ha de ser nuestra ruina. «No retrocedamos de un paso» — debe ser desde ahora nuestro lema.»

«New York Post»: 5 de Agosto de 1942.

«Los Estados Unidos e Inglaterra se hallan en gran peligro de perder esta guerra. Con el avance hacia el Cáucaso, la Unión Soviética se verá aislada, no sólo de las fuentes de aprovisionamiento de petróleo, sino que Hitler se verá en situación de poder ganar la guerra.»

«Radio Londres»: 5 de Agosto de 1942.

«La situación de los rusos es catastrófica.»

«Times»: 20 de Julio de 1942.

«La última semana fué la más difícil y terrible de todo el año.»

«Sunday Express»: 20 de Julio de 1942.

«Ha sonado nuestra hora más crítica.»

De Diarios y Revistas.

Después de haber cumplido su misión de reconocimiento lejano del territorio enemigo del frente Oriental, un avión alemán se vió atacado por un caza bolchevique. La lucha aérea que se entabló, duró algo más de una media hora, desarrollándose desde una gran altura hasta a ras del suelo. Debido a

la excelente puntería alemana, el avión pudo defenderse de los ataques siempre más violentos del enemigo. En un último ataque, el caza bolchevique, al parecer seriamente averiado, chocó contra el avión alemán rasgándole una gran parte de su empenaje lateral.

El caza enemigo intentó realizar un aterrizaje. En aquel preciso momento, el tirador de a bordo del avión de reconocimiento alemán disparó varias salvas que dieron contra el motor del caza enemigo. Se produjo una explosión en el caza, que desapareció hundiéndose en el terreno pantanoso. El avión alemán pudo, a pesar de faltarle el empenaje lateral, después de un vuelo que duró unas dos horas, regresar a su base, donde el piloto logró aterrizar sin percance.

El segundo buque de guerra norteamericano que fué incorporado en la Marina japonesa es la cañonera «Luzón» de la escuadra yanqui del Asia Oriental; ha sido afectada a la base naval de Cavite (Manila) bajo el nombre de «Karatsu». En la batalla naval de Corregidor había sido hundido el mencionado buque, pero los japoneses lograron muy pronto ponerlo de nuevo a flote.

El más famoso aviador de torpedero italiano, Capitán Carlos Emanuel Buscaglia, en 29 ataques de torpedo consiguió obtener 24 impactos. Dicho oficial, que actualmente es jefe de un grupo de aviones-torpederos, tomó ya parte en el primer ataque de aviones-torpederos realizado el 15 de agosto de 1940 sobre Alejandría. En su lista de hundimientos figuran dos cruceros pesados, dos cruceros auxiliares, un minador y cinco barcos mercantes con un total de 56.000 toneladas. Dos acorazados, dos buques portaaviones, seis cruceros, dos contratorpederos y tres otros buques fueron seriamente averiados por impactos de sus torpedos. El Capitán Buscaglia fué condecorado con la Medalla de plata y con la Cruz de Hierro. Fué ascendido dos veces, por méritos.

Un corresponsal de la revista norteamericana «Look» escribe que los japoneses hallan gran apoyo en la población de los territorios ocupados en el Asia Oriental. Manifiesta que hace poco ha regresado de allí y que se halla seriamente inquietado al ver el apoyo pasivo y activo que reciben los japoneses. La opinión pública se dirige no solamente contra Inglaterra sino también contra los Estados Unidos. Incluso en Chunking se siente una adhesión creciente contra la restauración de los privilegios británicos y norteamericanos. Los anglosajones no debieran tener duda ninguna de que el restablecimiento de su imperio colonial asiático es imposible, que el Status quo no volverá, y que, las potencias imperialistas quieran o no, está surgiendo un nuevo orden de cosas.

El General de División japonés Teichi Suzuki, dijo en un discurso que las bases para la victoria del Asia Oriental habían sido firmemente establecidas, desde que todas las materias primas necesarias para la continuación de la guerra habían quedado aseguradas.

General Suzuki que acaba de regresar de un viaje de inspección por los territorios conquistados por el Japón, confirma que allí la obra de reconstrucción progresa enormemente.

Declaró, además, que Inglaterra y los Estados Unidos habían perdido todas sus bases desde las cuales hubieran podido intentar una contraofensiva, de manera que tienen que recurrir a terceras potencias para intentar recuperar sus antiguas posiciones, por esto es que andan mano a mano con los Soviets.

Están por terminarse las grandes obras de fortificación alemanas en el Norte de Francia. Con unos 200.000 obreros se las construyeron a lo largo de la costa del Canal de la Mancha, empleando mensualmente medio millón de metros cúbicos de hormigón de acero. Cien mil metros cúbicos de roca hubieron de ser volados o quebrados. A los miles de bunkers ya construidos, han de ser añadidos algunos centenares más, empleándose en todos las más modernas adelantos de la técnica.

Desde hace meses, la aviación del Japón posee la supremacía aérea sobre los mares del Norte de Australia. Más de 40 ataques aéreos destruyeron gran parte de las instalaciones portuarias de Port Darwin, Wyndham y Derby.

Entre el 2 de febrero y el 20 de julio de este año, la aviación japonesa realizó 74 ataques contra las bases marítimas del norte de Australia, destruyendo 454 aviones enemigos, mientras que las pérdidas japonesas durante el mismo tiempo fueron sólo de 54 aparatos. Con especial frecuencia se vió atacada y fuertemente bombardeada la base australiana de Port Moresby.

La flota mercante noruega ha perdido, desde comienzos de la guerra y al servicio de los Estados Unidos e Inglaterra, 300 buques. El Presidente Roosevelt ha manifestado que los astilleros norteamericanos ni los ingleses no pueden de momento sustituir los buques mercantes noruegos perdidos. Recién después de la guerra, se indemnizará a Noruega, «en lo posible».

Según un comunicado de la Agencia Reuter desde Otava, se ha publicado en el Boletín Oficial del Canadá una disposición que autoriza el acantonamiento de tropas norteamericanas en el Canadá. Se dice en la tal disposición: «Con la anuencia del gobierno del Canadá, los Estados Unidos podrán acantonar en el país unidades de su ejército ahora y más adelante.» La subasta del Imperio británico se verifica, pues, ininterrumpidamente. La frase especial de que los Estados Unidos podrán «también más adelante» acantonar tropas en el Canadá, demuestra evidentemente que Roosevelt no piensa ni remotamente desprenderse nunca de aquel dominio.

En Norteamérica se ha comenzado, por la falta de tonelaje transatlántico, a emplear para el servicio marítimo una gran parte de la flota fluvial y lacustre. Según parece, se trata de unos 70 a 100 barcos. Este hecho demuestra nuevamente cuán grande es la penuria de tonelaje de los EE.UU. a causa de la guerra submarina.

Debido a los éxitos de los submarinos japoneses en las costas sur y sudeste de Africa, las primas de seguro para buques que hacen el recorrido

entre Ciudad del Cabo y Durbán, han sido aumentadas de un 25%. Al mismo tiempo han sido establecidas primas adicionales para los fletes.

La producción de estaño en Malaya es ya lo suficientemente importante, no sólo para cubrir las necesidades del Japón, sino también las de sus aliados. En Malaya y en Sumatra, la mayor parte de las minas de bauxita y de estaño se hallan de nuevo on explotación, debido a que sólo pocas de ellas fueron destruidas al huir el enemigo.

Una vez más, la División Azul de voluntarios españoles es citada en el comunicado del Gran Cuartel General del Führer. El Alto Mando alemán consigna entre las principales operaciones del frente ruso, lo que sigue:

«La División Azul, que opera en el frente de Voljov, ha rechazado un ataque soviético, infligiendo sangrientas pérdidas al enemigo.»

Los trabajos de reexplotación en los importantes centros petrolíferos de Vonokramo, en Java, han sido terminados, de manera que la producción podrá ser reanudada en breve. También las refinerías de petróleo en Java dentro de poco podrán ser puestas en actividad.

Según declaración del Comandante de la guardia civil japonesa, General Nakamura, ya inmediatamente antes de que estallara la guerra en el Asia Oriental, se habían tomado todas las medidas legales necesarias para destruir la amplia organización de espionaje anglosajona en el Japón. Ya en 1940, según el General Nakamura, un antiguo corresponsal del periódico londinense «Daily Mail» en Tokio, recibió del jefe del Secret Service en Singapur la misión de establecer un nuevo servicio de espionaje en el Japón, porque parecía muy indicado al efecto, según opinión inglesa, no sólo debido a sus amplios conocimientos de la situación del Asia Oriental sino también por haber publicado anteriormente artículos en pro de los intereses japoneses. Como jefe de la Sección de Información en el Japón, esparció por todo el país una red de espionaje y de propaganda, estableciendo sucursales en varias ciudades importantes del Imperio nipón, así como en las capitales de Tailán y Corea. Casinos, sociedades japonesas con cachet angloamericano y un instituto cultural inglés servían de camuflaje para recoger informaciones y difundir la propaganda inglesa. Los miembros de tales servicios eran, no sólo representantes de casas de comercio inglesas y de la prensa, sino también diplomaticos de terceros países así como por último un número de conocidas personalidades japonesas y, socios de Centros culturales que servían de buena fe a las finalidades del servicio de espionaje. En total, se trató, según el cálculo de Nakamura, de más de 2.000 personas.

Un reciente informe del Almirantazgo británico manifiesta que a causa del hundimiento del submarino inglés «Perseus» en el mes

de enero de 1941, 4 oficiales y 55 hombres de la tripulación han desaparecido, estimándose que han perecido ahogados.

El corresponsal moscovita del «Sunday Times» estima las grandes pérdidas sufridas por el ejército soviético en carros de combate, como el punto más crítico del armamento de los Soviets. Moscú mismo admite que el ejército soviético ha perdido, en el término de tres meses, más de 2.000 carros blindados, lo cual supone mucho más de lo que los aliados, ingleses y norteamericanos, pudiesen enviar durante un año a la Unión Soviética. El ejército soviético del Cáucaso ya no tiene ninguna posibilidad de verse apoyado por el ejército soviético propiamente dicho, sino que debe abastecerse de las existencias y de lo que puedan ofrecerle los territorios sometidos a su fiscalización.

Con fecha 29 de Agosto último fué comunicado desde Roma, que la cifra de los naufragos británicos del último convoy inglés en el Mediterráneo, lanzados a las costas de Túnez se ha visto aumentada. A Argelia llegó un tren procedente de Bir Bu Rekka, en Túnez, conduciendo 800 naufragos ingleses. Entre ellos figuraban también neozelandeses y australianos. Tan importante cifra demuestra una vez más cuán grandes fueron las pérdidas de barcos sufridas por los ingleses durante la gran batalla de convoyes habida en la parte occidental del Mediterráneo.

Un número de prisioneros de guerra hindúes fueron puestos en libertad, después que el Alto Mando y el Ministerio de Relaciones Extranjeras italianos hubieran examinado cada uno de los casos. Después de la jura de bandera se enrolaron en el ejército italiano. Estos voluntarios tienen los mismos derechos y obligaciones que los soldados italianos, llevando un uniforme especial muy parecido a los que usan las tropas coloniales italianas.

En Washington existen ahora cinco Estados Mayores Generales: el del Ejército, los de la Aviación y de la Marina norteamericanas, el Estado Mayor interaliado norteamericano-inglés y el Estado Mayor del Presidente, bajo la dirección del Almirante Leaby.

Las construcciones de barcos nuevos en los astilleros ingleses, se ven grandemente entorpecidas por las continuas reparaciones que deben ser ejecutadas en gran número en barcos averiados. Según los informes publicados desde el comienzo de la guerra hasta mediados del año actual, han debido ser puestas en reparación más de 11 millones de toneladas totales de registro, o sea cuatro millones de toneladas anuales en cifras redondas, lo que supone tres veces más que en la primera Guerra Mundial. Es evidentemente el resultado de los grandes éxitos obtenidos por la marina de guerra alemana y por la aviación, sin contar los numerosos hundimientos. La calidad de los buques nuevamente construidos deja mucho que desear, de tal modo, que una parte de los navieros, prefiere renunciar a ellas y aplicar los fondos recibidos a título de reservas financieras.

El Ministerio de Marina norteamericano da, a principios de septiembre, la cifra de 12.000 muertos y desaparecidos como pérdidas sufridas por la flota yanqui desde su entrada en la guerra. Estas importantes pérdidas, deben atribuirse a los éxitos obtenidos por los japoneses en el Océano Pacífico, puesto que ya sólo en la batalla de Pearl Harbor la marina de guerra yanqui perdió casi 4.000 hombres. Otra muy importante pérdida de personal fueron infligidos a la marina de guerra de los Estados Unidos en las grandes derrotas en las aguas de Java, en el Mar del Coral y cerca de las Islas Midway, así como también y más recientemente, en las dos batallas de las Islas Salomón. El número de tropas del Ejército norteamericanas que cayeron en poder de los japoneses y que sólo en las Islas Filipinas alcanzan la cifra de 40.000 hombres, no figuran en la lista de pérdidas publicada.

A causa de la guerra submarina, han sufrido los yanquis grandes pérdidas de personal técnico, cuyas cifras pasa en silencio el departamento de marina norteamericano. La comunicación oficial dada por Washington, se concreta en decir que desde la entrada de los Estados Unidos en la guerra, han sido destruidos ante sus costas, por los submarinos alemanes e italianos, 459 barcos mercantes, mientras que la cifra efectiva de los buques destruidos, en el Atlántico se elevó a 534. La marina de guerra norteamericana ha perdido, con sus 12.000 víctimas admitidas entre muertos y desaparecidos en lo que va de guerra y en nueve meses, más de lo que perdiera los Estados Unidos en cualquiera de las demás guerras tenidas hasta ahora.

Los japoneses han logrado reponer las instalaciones portuarias de Singapur en su mayor parte. Han sido reparados muelles en una longitud de unos 5 km, lo que permite que pueden ser cargados o descargados a un mismo tiempo unos 20 buques de 10.000 toneladas. La gran dársena flotante «Empire», así como la mayor parte de las demás instalaciones portuarias, han sido reparadas completamente y en disposición de ser utilizadas. Del Japón se ha recibido una grúa flotante de varias cientos de toneladas de potencia elevadora destinada a alzar los numerosos buques que fueron hundidos por los ingleses en el puerto y que serán reparados en los astilleros del mismo. Muchas de las grúas flotantes, también hundidas por los ingleses, han sido alzadas y volverán a ser utilizadas. Lo mismo han sido compuestas las importantes instalaciones hulleras para barcos. La mitad de los tanques de petróleo y bencina, destruidos por los ingleses en la Isla de Brakamati, han sido reparados de nuevo y una serie de almacenes han sido puestos provisionalmente en situación de ser utilizados.

1.100 prisioneros de guerra franceses de Dieppe y sus alrededores, que en premio de la buena conducta observada por la población francesa durante el fallado intento de invasión de los ingleses en Dieppe, fueron liberados por orden del Führer, llegaron el 12 de septiembre, por tren especial, en Serqueux, al este de Dieppe. En los festejos de recibimiento tomaron parte miembros del ejército alemán así como representantes de la Embajada de Alemania.

La marina mercante norteamericana sufre de una gran escasez de marineros y necesita, para los próximos meses, 90.000 de ellos, según declaración hecha por el Director Dimock del Departamento naval de los Estados Unidos. Estas dificultades, producidas por las grandes pérdidas sufridas por la marina mercante, se ven aumentadas por el hecho de que muchos marineros de barcos no norteamericanos, aprovechan la ocasión de amarrar en un puerto de los Estados Unidos para escaparse. En los últimos cuatro meses, y según un comunicado del Ministerio de Justicia norteamericano, fueron detenidos por la policía de los Estados Unidos 2.820 marineros, noruegos en su mayor parte, pero también holandeses e ingleses, que habían sido presa de tal pánico al hacer la travesía del Atlántico, que de ninguna manera querían hacer el viaje de regreso. Estas deserciones han alcanzado ahora tal incremento que, según un comentario del Departamento naval yanqui relativo al comunicado del Ministerio de Justicia, «muchos barcos extranjeros están detenidos en los puertos norteamericanos, por escasez de tripulación». Desde luego, el número de desertores es mucho mayor que el número de los que llegan a ser capturados por la policía. A pesar del maltrato que espera a quienes son retenidos en los presidios norteamericanos, sólo 899 marineros se declararon conformes en volver a sus barcos; 76 prefirieron ser empleados en la industria de guerra de los Estados Unidos, trabajo que les fué ofrecido



INDICADORES PIEZO-ELÉCTRICOS

acreditados para

mediciones de fuerzas,
presiones y aceleraciones
en
fusiles,
bombas explosivas
y piezas de artillería

Para informes sírvanse dirigirse a

ZEISS IKON AG. DRESDEN • SECCIÓN DE INSTRUMENTOS S 30

gracias a sus conocimientos técnicos. Entre los marineros detenidos figuraban 250 ingleses, que fueron enviados a Inglaterra donde se les formará sumario.

Según el comunicado del Jefe del Estado Mayor del Honved húngaro, el ejército del Honved que lucha en el frente Oriental desde el mes de abril, sufrió, hasta el 19 de agosto, las pérdidas siguientes: muertos 154 oficiales y 2.259 soldados, heridos 465 oficiales y 11.093 soldados, desaparecidos 30 oficiales y 530 soldados. Comparadas a las pérdidas sufridas durante la primera Guerra Mundial, son estas cifras relativamente insignificantes. Entre los heridos figura el Comandante del Ejército de Honved, Capitán general Gustav Jany, que, durante las últimas semanas, dirigió la defensa de las posiciones más fuertemente atacadas.

El «Philadelphia Record» se ocupó hace poco de lo que motivara las derrotas sufridas, llegando a las conclusiones siguientes: «La gran falta cometida por los aliados durante esta guerra no está en el dominio de los armamentos sino en el de los mandos. Si Gamelin no hubiera confiado ciegamente en la Línea Maginot, si Gort hubiera creído en la pericia de los Stukas, y si Churchill y algunos otros viejos chochos no hubieran esperado ciegamente en Hawai que se podía con facilidad engañar a los japoneses, la situación no hubiera llegado al estado en que ahora está. Nuestras derrotas durante esta guerra tienen un solo motivo y él es la falta completa de inteligencia militar.» ¡Conciso y expedito!



EQUIPOS
COMPLETOS
para Ejército, Marina, Aero-
náutica, Policía y Bomberos,
Monturas, arreos, albardas, cascos, cinturones,
mochilas, estuches para armas, munición e ins-
trumentos, morrales para víveres, etc.
Casa fundada hace 90 años



C·POSE·WEHRAUSRÜSTUNGEN
BERLIN O 34 · BOXHAGENER STRASSE 16 · TELEGR.: MARSHLM BERLIN
Casa que atiende los mayores pedidos en tiempo breve

Cultivo de Idiomas.

Lección CXIII.

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

(Continuación.)

En vista de la relación entre las fuerzas de ambos partidos, el Jefe del Estado Mayor alemán sólo podía pensar con serias preocupaciones en la futura gran lucha. Estas se exteriorizan en los pedidos cada vez más urgentes que formulaba el general von Moltke hasta el momento de estallar la guerra y que en resumen se referían a organizar cuanto antes los nuevos cuerpos de ejército propuestos por él y a aplicar en

Sprachübungen.

Übungsstück 113.

Aus: „Der Weltkrieg 1914 bis 1918.“

Bearbeitet im Reichsarchiv.

Band I, 1. Kapitel.

(Fortsetzung.)

Bei den beiderseitigen Stärkeverhältnissen konnte der deutsche Generalstabschef dem kommenden Ringen nur mit ernster Sorge entgegen sehen. Das fand seinen Ausdruck in dem bis unmittelbar vor Kriegsausbruch immer wiederholten Drängen des General von Moltke, baldigst die von ihm beantragten neuen Armee-korps aufzustellen und die allgemeine Wehrpflicht restlos durchzuführen. So legte der Generalstabs-



The advertisement features a large, detailed illustration of a bullet, angled diagonally across the frame. In the upper left corner, there is a logo consisting of a shield-like shape with horizontal lines and the letters 'DWM' in the center. Below the bullet, the word 'Munición' is written in a large, bold, serif font. Underneath that, the phrase 'para caza, deportes y defensa' is written in a smaller, italicized serif font. The background is dark and textured.

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

forma integral la ley del servicio militar. Así vemos que el 18 de julio de 1914 el jefe del Estado Mayor expresa una vez más al Canciller del Reich y al Ministro de Guerra (desde julio de 1913, el general de división von Falkenhayn) cuán desfavorables se habían vuelto nuevamente las circunstancias para Alemania. «No debemos silenciar estos hechos tan desfavorables para nosotros. Cumpliendo con un deber de mi cargo, expreso mi opinión que ha llegado el último momento para resolver a instruir militarmente a todo ciudadano alemán apto para el servicio; de lo contrario, recaerá sobre nosotros el cargo aniquilador de no haber hecho todo lo posible por el mantenimiento del Reich alemán y de la raza alemana. Pues ya no quedan dudas: en una guerra futura se decidirá el ser o no ser del pueblo alemán.» Era demasiado tarde. Al estallar la guerra el aumento de los efectivos, concedido en 1915, recién empezaba a hacerse sentir pues el aumento total de los instruidos llegaba hasta entonces a sólo 60.000 hombres!

(Fortsetzung folgt.)

chef dem Reichskanzler und dem Kriegsminister (seit Juli 1913 Generalleutnant v. Falkenhayn) in einer Denkschrift vom 18. Juli 1914 nochmals dar, wie sehr sich die Verhältnisse wiederum zu Deutschlands Nachteil verschoben hätten. „Wir dürfen uns für diesen für uns so ungünstigen Tatsachen nicht verschließen. Nach meinem pflichtmäßigen Ermessen ist es die höchste Zeit, daß wir jeden wehrfähigen deutschen Mann zum Waffendienst ausbilden, soll uns nicht dereinst der vernichtende Vorwurf treffen, nicht alles für die Erhaltung des Deutschen Reiches und der deutschen Rasse getan zu haben. Denn daß es sich bei einem Zukunftskriege um Sein oder Nichtsein des deutschen Volkes handeln wird, darüber kann wohl ernstlich ein Zweifel nicht mehr bestehen.“ Es war zu spät. Als der Krieg ausbrach, hatte auch die 1913 bewilligte Heeresverstärkung eben erst zu wirken begonnen, betrug doch der gesamte Zuwachs an ausgebildeten Mannschaften bis dahin nur 60.000 Mann!

(Continuará.)

SIERRAS A MOTOR



para derribar y cortar árboles

¡Corte rápido y excelente!

¡Herramienta indispensable para zapadores!

DOLMAR

Maschinenfabrik

Hamburg-Bahr. 62a

(Alemania)

Casa editorial e imprenta:

Gerhard Stalling AG., Oldenburg (Oldb)
(Alemania).

Responsable de los anuncios:

M. Junge, Berlin-Frohnau, Sigismundkorso 20.

W63/48



Handwritten signature and date
4/1



FLUGZEUG-BORDWAFFEN



BOMBARDERO EN PICADO
DORNIER
DO 217