

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

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

Año XI

Número 3

1944

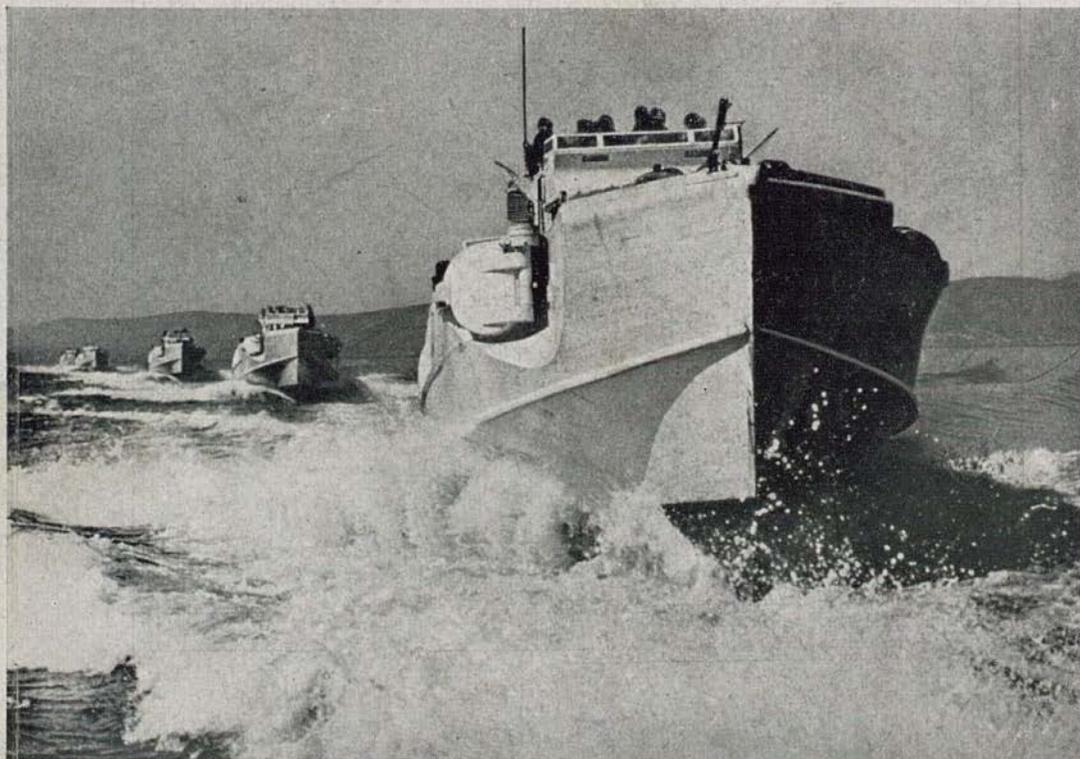
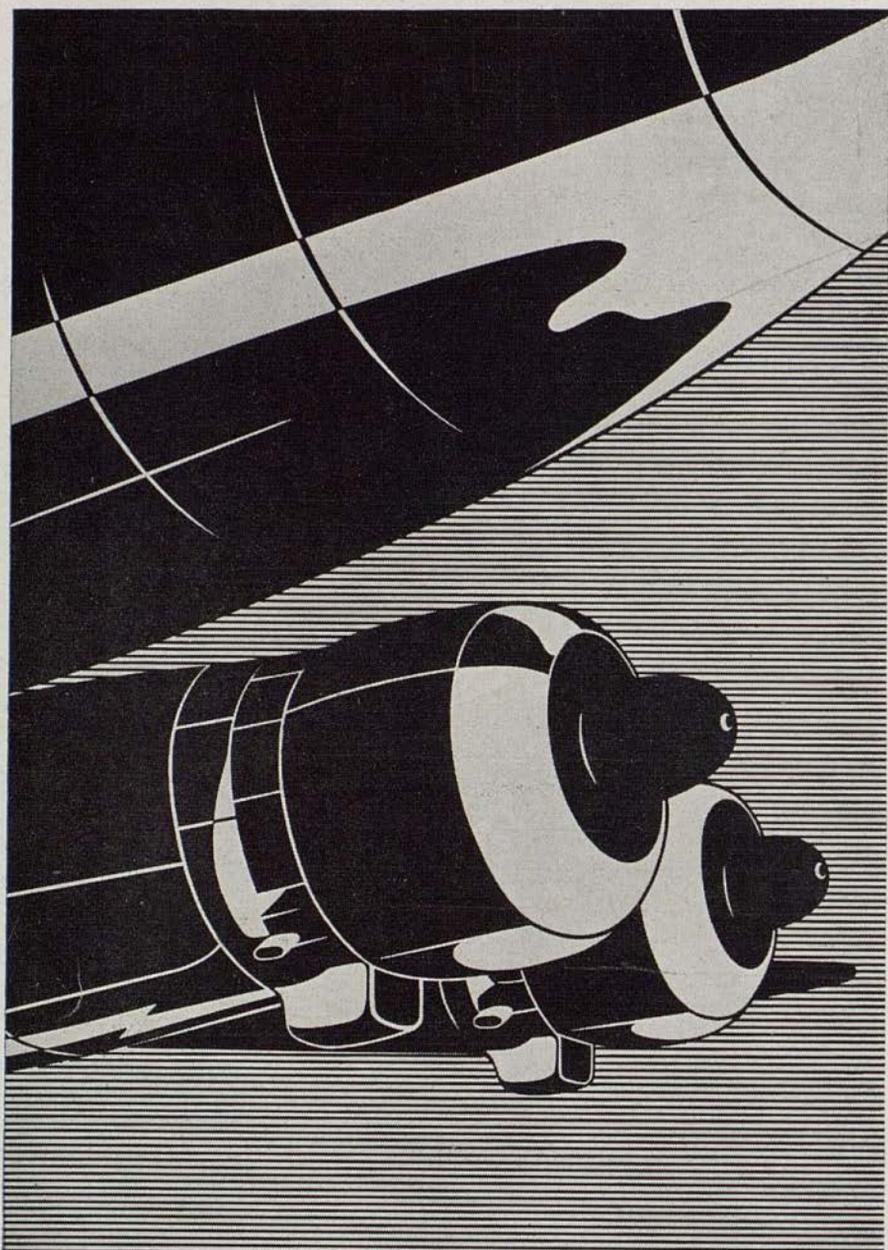


Foto: PK.-Correspondal de guerra Tomann (PRZ.)

Lanchas rápidas torpederas alemanes.



FOCKE-WULF

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año XI

Número 5

1944

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-Lankwitz, Gärtnerstraße 52. — Para asuntos relacionados con la redacción dirigir la correspondencia a esta misma dirección.

Sumario:

Episodios de las luchas de los cazadores de montaña durante la conquista de Creta en Mayo de 1941	83
Gravemente herido	98
<i>Por el Corresponsal de guerra Heinz Thiel</i>	
El arma naval más veloz	101
<i>Por Erich Glodschey</i>	
Comandante Prinz Heinrich zu Sayn-Wittgenstein	106
1.847 kilómetros	107
<i>Por Matias Pförtner</i>	
La influencia judía en Inglaterra	112
Informaciones inglesas sobre los Estados Unidos	115
De Diarios y Revistas	114
Cultivo de Idiomas	116
1. La Guerra Mundial de 1914 a 1918	
2. El Caza-submarinos más eficaz	
Bibliografía	120

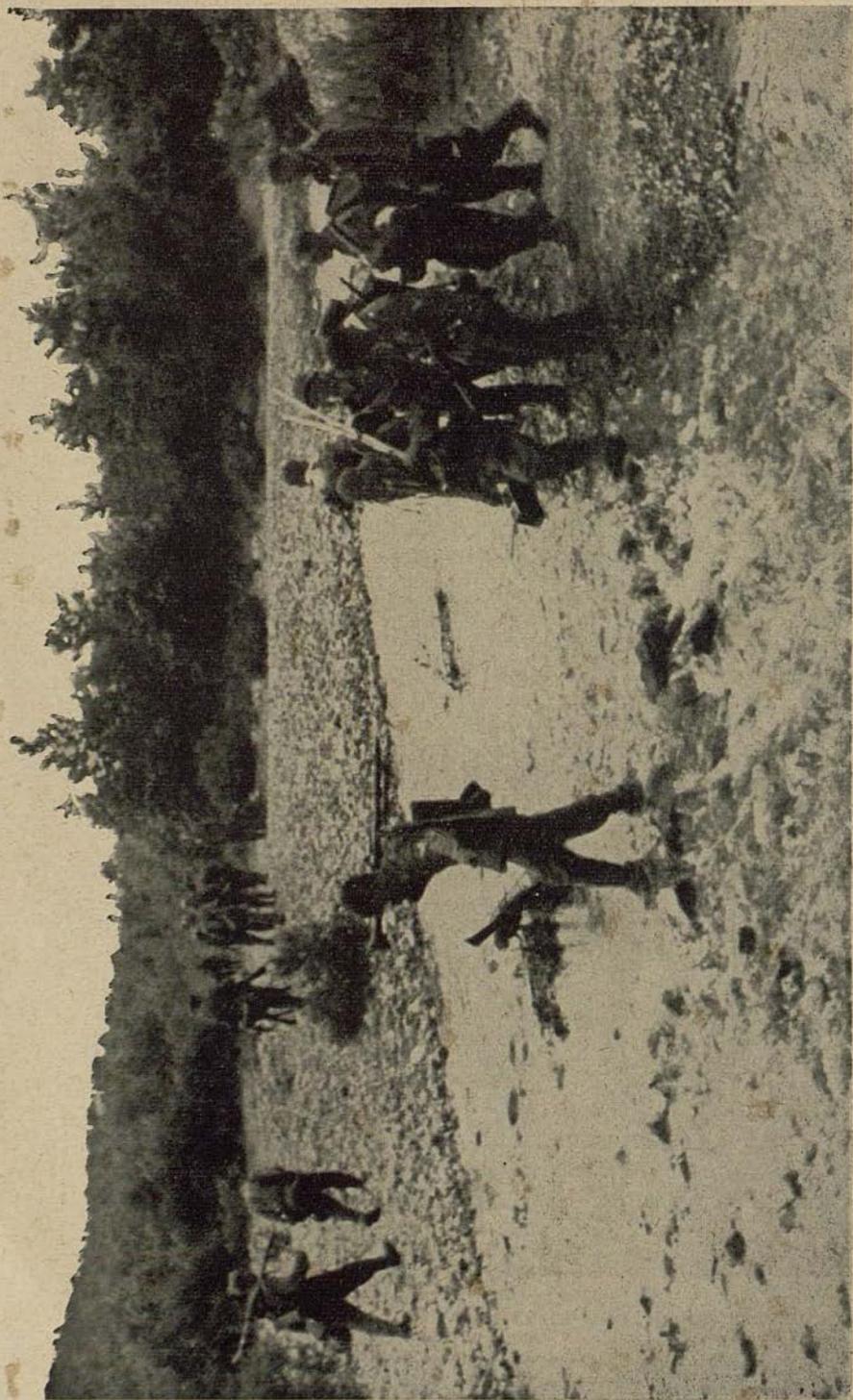


Foto: P.K.-Corresponsal de guerra Jesse (Wb.)

Cazadores de montaña alemanes avanzan en la Isla de Creta.

Episodios de las luchas de los cazadores de montaña durante la conquista de Creta en Mayo de 1941.

I.

La Isla de Creta.

La isla de Creta en todo tiempo ha tenido gran importancia en el Mar Mediterráneo, porque está cerrando como una barrera el Mar Egeo hacia el sur. Más de cuatro siglos ha estado bajo el dominio de Venecia, y recién en 1912 ha pasado de manos de Turquía a Grecia.

El terreno de Creta es muy accidentado, montañoso y con escasa vegetación, con unas pocas cuencas fértiles. En la parte oeste de la isla se levanta, brusco é intransitable, el Levka Oros (Monte Blanco) con cuestas empinadas hasta de 2.373 m de altura, caracterizándolo caliza desnuda y monte bajo y maleza, en partes casi impenetrables. Por sus faldas occidental y oriental pasan dos carreteras en dirección del norte al sur, terminando una de ellas repentinamente al norte de Khora Sphakion, para continuar como senda.

En la parte central de la isla se yergue aislado el macizo del Ide Orós (2.500 m), cubriendo nieve sus cimas hasta muy entrado el verano. Por su falda occidental pasa una carretera que conduce de Rhethymno a Hagia Galena, por la oriental y meridional otra que comunica Herakleion con Tybakion.

En la parte este de la isla están los Diktaia Ore con alturas hasta de 2.100 m, pasando a sus lados norte y este la carretera que, tocando Hagio Nikolaos, comunica Herakleion con Hierapetra.

Entre las montañas áridas y sin árboles, difíciles para operaciones militares, viven los pastores de ovejas, en tanto que la mayoría de la población, de unas 400.000 almas por total, está concentrada a lo largo de la costa norte en las tierras bajas cubiertas de olivares. Allí están a orillas de ensenadas, formadas por suaves curvas de la costa, los principales pueblos de la isla, unidos por la carretera que, en partes, pasa cerca del mar y se extiende de oeste a este. Sólo la costa septentrional dispone de puertos naturales para buques de cierto calado, en primer lugar de la Bahía de Suda, en tanto que la costa meridional tiene escasa importancia, ya que es de difícil acceso y cuenta solamente con pequeños puertos para balandras pesqueras.

II.

Crónica general de los combates en Creta.

Poco se sabía sobre la cantidad y la distribución de las fuerzas inglesas. A fines de 1940 habían ocupado la isla con una división, emple-



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Zeh.(Sch.)
Tropas paracaiditas alemanas sobre Creta.

ándola como base naval y aérea. Después de la derrota del frente griego en el continente, del cuerpo expedicionario británico podían haber desembarcado en Creta fuerzas equivalentes a una división, a las que había que sumar unos 10.000 soldados griegos procedentes del Peloponeso, es decir, el total de las tropas enemigas podía calcularse en unos 40.000, de los cuales algunas unidades escaseaban en armamento y equipo. Si de estas fuerzas, partes se habían cambiado al Egipto o si, al contrario, de allí habían llegado refuerzos, no era posible constatar con certeza.

Por el empleo de la infantería aérea, el 20 de mayo, desde un principio se logró interrumpir la comunicación del oeste al este, y hacer imposible para el defensor la dirección central de sus operaciones.

Por la tarde del 21 de mayo, se efectuó el aterrizaje del primer batallón de cazadores de montaña en el aeródromo de Maleme, que aun estaba expuesto al fuego de la artillería enemiga, siendo, por consiguiente, la primera misión la de eliminarla y de asegurar el dominio del aeródromo. En la mañana del día 25, por medio de un movimiento envolvente desde el Sur, la orden se había cumplido, alcanzándose una línea de unos 7 km al sur y este de Maleme.

Desde entonces y sin interrupción siguieron llegando nuevas unidades de cazadores de montaña, armas pesadas de infantería y artillería. El jefe del destacamento de cazadores de montaña, General de brigada Ringel, formó varias agrupaciones de combate, de las cuales una llevó a cabo la limpieza de la región occidental de la isla. Cerca de Kastelli trabó combate con guerrillas; en mayo 24, después de una preparación por un ataque de aviones de bombardeo en picado, tomó por asalto el pueblo con pérdidas gravísimas de las guerrillas, y llegó al día siguiente con algunas unidades a la región al oeste de Kastelli, en tanto que otras, atacando por Kandanos, ya entrada la noche y después de un corto combate, tomaron, además Palaiokhora. Durante los días siguientes el Oeste de la isla fué despejado del enemigo, de manera que allí pronto se estableció calma y paz.

Mientras tanto las agrupaciones de combate que avanzaban hacia el Este, lograron rechazar al enemigo en luchas encarnizadas, en las que favorecían al adversario el terreno propicio para la defensa y la difícil orientación en los olivares, hasta una posición de defensa que estaba en la línea — partiendo de la izquierda — 5 km al este de Platania — Galatas — Alikianou. El ataque frontal por sí solo no podía producir un éxito decisivo, por lo que por un regimiento de cazadores de montaña fué formado una agrupación de envolvimiento que, aprovechando las estribaciones del Levka Oros, debía de rodear las posiciones enemigas al oeste de Khania, alcanzar la carretera Khania—Rhethymno en la zona al sureste de Suda y cortar de esta manera la retirada a los ingleses.

Durante el día siguiente, el 25 de mayo, en un ataque frontal contra la posición enemiga se fué quitando a los ingleses metro tras metro, tomándosele posiciones de campaña en luchas tenaces, hasta que, después de un ataque de «Stukas», una compañía de cazadores de montaña, al anochecer, tomó por asalto el cerro fortificado de Galatas, reteniéndolo también contra un contraataque nocturno del enemigo. Mientras tanto, la agrupación de envolvimiento se había ido acercando al ala sur del enemigo, aprestándose al ataque, con el ala derecha hacia Alikianou.

El 26 de mayo prosiguió al ataque conforme a plan. La agrupación de envolvimiento, después de ocupar Alikianou, avanzando por serranías intransitables y con un calor abrasante, tomó la línea 542,12 — Pyrgos. Más al norte el enemigo fué rechazado hasta muy cerca de la



Foto: Weltbild.

Khania.

periferia oeste de Khania, ciudad que, al día siguiente, el 27 de mayo, fué tomada a las 14 horas por envolvimiento. Algunas columnas llegaron al sector Khania — Bahía de Suda. La agrupación de envolvimiento, avanzando a través de montañas abruptas, al anochecer estaba al oeste de Stylos. La resistencia de los ingleses iba terminando, derrotados se retiraban hacia el Sureste.

En mayo 28, fué formado un destacamento adelantado, el que, en persecución impetuosa, en mayo 29, después de numerosos combates con la retaguardia del enemigo, avanzó sobre Rhethymno, tomó el pueblo, uniéndose con los cazadores paracaidistas que combatían en esta región. Una vez más tuvo que quebrantarse la resistencia enemiga al este de Rhethymno; después quedó libre el camino, de manera que ya el día 30 de mayo por la noche Hierapetra pudo ser ocupado.

Las columnas enemigas que se retiraban hacia el Sur sobre Khora Sphakion, fueron perseguidas por un regimiento de cazadores de montaña y, el día 1^{ero} de junio, después de corta lucha, obligadas a rendirse.

Con estos brillantes triunfos, la lucha por Creta, en lo esencial, quedó terminada. Los cazadores de montaña habían pasado por 12 días de luchas, durísimas, en terreno difícil, con un calor abrasador y una escasez muy sensible de agua, contra un enemigo sumamente tenaz. Apoyados por la aviación, hasta Khania juntos con los cazadores paracaidistas, llevando sobre los hombros por distancias largas todo su equipo y las armas pesadas, en este corto tiempo habían conquistado la victoria.

Grande fué el mérito de cada uno, grande el éxito alcanzado.

Las pérdidas del enemigo fueron considerables. Aparte de buenas cantidades de material de guerra de toda clase, perdió el enemigo: de prisioneros 10.700 entre oficiales y tropa ingleses y 5.000 entre oficiales y tropa griegos, de muertos unos 5.000 oficiales y tropa ingleses y griegos, sin contar a aquellos que murieron ahogados en su huída por el mar.

III.

El ataque envolvente del Regimiento de Cazadores de Montaña N.º. 85 al sur de Khania contra la carretera de retirada de los ingleses.

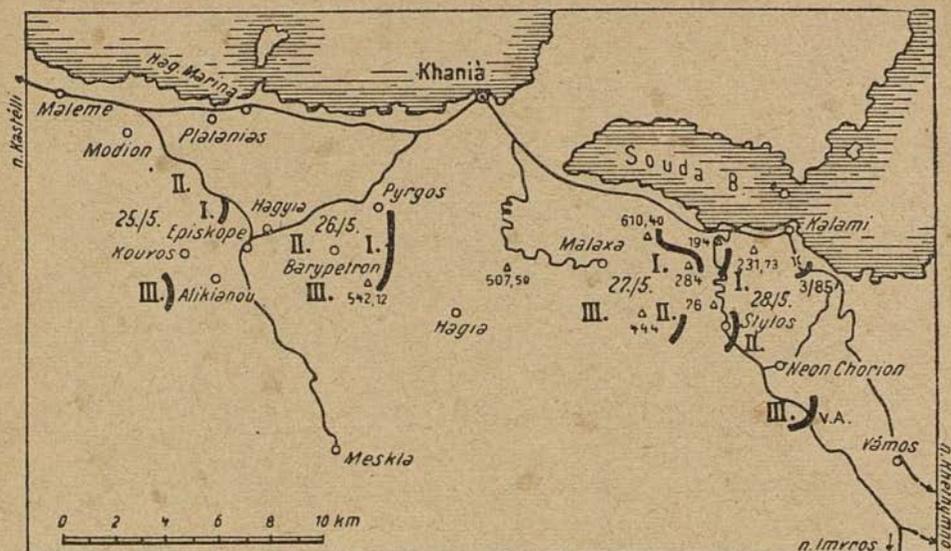
El I^{er} batallón del regimiento que, en mayo 22, fué embarcado el primero, aterrizó en el aeródromo de Maleme bajo fuerte fuego de artillería enemigo. Allí recibió orden de tomar por sorpresa la artillería enemiga en posición al oeste de Hagia Marina por el Sur, a través de un terreno escarpado y carente de caminos, y establecer la comunicación con los cazadores paracaidistas al oeste de Khania.

El batallón asalta al sudoeste de Hagia Marina la espalda y el flanco del enemigo. Debido a este ataque audaz, el enemigo, superior en número y armas, sufre pérdidas considerables y, después de lucha tenaz, es obligado a retroceder. La orden impartida al batallón ha quedado cumplida: han sido tomadas las alturas dominantes de Hagia Marina, importantes para la defensa del enemigo al oeste de Khania, y establecido el contacto con los cazadores paracaidistas.

Para proteger el flanco derecho de un regimiento de cazadores de montaña que, por la playa, ataca Khania, y de los cazadores paracaidistas, el batallón reanuda sus ataques, ahora en dirección sur, contra un adversario tenaz y guerrillas, llegando al sector al norte de Alikianou el 25 de mayo al anochecer, después de combates aislados que sostuvo con buen éxito contra vanguardias enemigas.

En mayo 24 han desembarcado la plana mayor del regimiento y el III^{er} Batallón del Regimiento de Cazadores de Montaña N.º. 85, reuniéndose al sur de Modion y en el sector al noreste de Kouvos. En mayo 25, aterrizan en el aeródromo de Maleme el II^o batallón y la 16^a compañía con 6 piezas de artillería; estas unidades están reuniéndose con la plana mayor del regimiento en la región 4,5 km al sur de Platanias. Por la noche, el regimiento, después de un reconocimiento está aprestado para el ataque en dirección al este por la sierra al sur de Khania y para el avance hacia Rhethymno, para unirse con los cazadores paracaidistas allí aterrizados.

Para cumplir con este cometido, el regimiento tiene a su disposición 5 batallones de cazadores de montaña sin cañones anticarros y sin artillería; la 16^a Compañía sólo podrá seguir hacia Stylos cuando la carretera al sur de Khania haya quedado libre.



Desarrollo de la situación durante los días 26, 27 y 28 de Mayo de 1941.

Primero el III^{er} Batallón tiene que ocupar las alturas al este de Alikianou, y después aprestarse para el ataque el I^{er} Batallón. Con grandes fatigas y después de vencer una resistencia enemiga relativamente débil, el III^{er} Batallón llega por Alikianou a las alturas al sudoeste de Barypetron.

Ya mientras se está efectuando este movimiento envolvente, resulta que el enemigo, que en la tarde del 25 de mayo se encontraba en las alturas al suroeste de Alikianou y al sur de Episkope, durante la noche del 25 al 26, se ha evadido hacia el sudeste. Para no perder tiempo y llegar lo más pronto posible a retaguardia del enemigo que, cerca y al suroeste de Khania, está combatiendo con tenacidad, el I^{er} Batallón, como punta de ataque del regimiento, será empeñado para avanzar con dirección a Malaxa, y el II^o Batallón que está cerca de Hagia, seguirá inmediatamente detrás del I^{er} Batallón.

El I^{er} Batallón, todavía en las horas de la noche del 26, rompe resistencia encarnizada del enemigo y gana la altura al sureste de Pyrgos. Una compañía del batallón, después de una subida pesada y una dura lucha, toma la Cota 542,12, facilitando así el avance del batallón hacia el Este. El II^o Batallón sigue inmediatamente detrás del I^{er}, en tanto que el III^{er} está encargado con la protección del flanco derecho.

El día 27 de mayo, al amanecer se reanuda el ataque, con la finalidad de efectuar una ruptura hacia el Este en dirección a Stylos y allí cortar el paso a los ingleses, si acaso se retirasen de Khania.

Con un calor asfixiante, pasando por serranías muy escarpadas sin caminos, el IIº Batallón (por la derecha) a las 12,15 h llega a la Cota 507,50, y el Iº Batallón (por la izquierda) a las 11,15 h combatiendo a la entrada norte del paso 4 km al sur de Khania.

Haciendo un esfuerzo supremo cada uno de los soldados y haciendo valer todo su ascendiente jefes y oficiales, hasta el anochever el regimiento toma las alturas importantes para la continuación del ataque el día 28 de mayo (cotas 444 — 284 — 610,40). Por donde haya brotado resistencia enemiga, pronto ha sido quebrantada, haciéndose 500 prisioneros entre ingleses y griegos; ahora el regimiento se encuentra metido profundamente en el flanco de los ingleses, que siguen combatiendo cerca y al sur de Khania.

El envolvimiento del enemigo es un hecho.

Al amanecer del 28 de mayo se reanuda el ataque en dirección al este. La 3ª Compañía — ala izquierda — obrando motu proprio avanza, pasando por la Cota 251,75 hasta el puente 2 km al sur de Kalami y quita allí las cargas explosivas, adueñándose de esta manera de un puente sumamente importante para la persecución del enemigo que ha de seguir. La mayor parte del Iº Batallón llega a la carretera que conduce a Stylos, al este de Cota 284 y al sur del punto 194.

El IIº Batallón, que combate por el flanco derecho del regimiento en primera línea, avanza hasta el sector al oeste de Stylos, tomando por un golpe violento y después de vencer dura resistencia la Cota 76, situada 1 km al norte de Stylos. Fuertes columnas enemigas en Stylos mismo ven asaltado por sorpresa su camino de retirada. Se va trabando una lucha encarnadísima, en la que se verifican muchos encuentros sangrientos cuerpo a cuerpo. Al último, el IIº Batallón, con gran arrojo, quita a los ingleses la altura decisiva a inmediaciones de Stylos por el oeste, que domina las comunicaciones para la retirada. Como el regimiento no dispone de artillería, no puede combatir con eficacia los bien observados movimientos de retirada que con dirección a Neon Chorion está efectuando el enemigo.

En este combate, el batallón ha destruido 2 carros de combate ingleses de tipo mediano, infligiendo, además, al enemigo pérdidas considerables y capturando un buen número de vehículos motorizados y un gran depósito de aprovisionamiento.

Gracias a que el regimiento ha logrado efectuar el movimiento envolvente, a pesar del terreno montañoso y escarpado al sur de Khania, y a que rápidamente ha podido vencer toda resistencia y embestir el enemigo por la espalda y cortar sus comunicaciones de retaguardia, la fuerte posición inglesa de la Bahía de Suda se desmoronó definitivamente.

Una vez que el IIIº Batallón, que ha avanzado al sur del IIº, ha eliminado la resistencia enemiga en el sector 5 km al sureste de Neon

Chorion por medio de un ataque en forma de tenazas por ambos lados de la carretera, con pérdidas considerables para el enemigo, queda libre el camino para el avance del destacamento adelantado que la División ha formado para perseguir el enemigo derrotado.

En mayo 29, el destacamento adelantado puede iniciar la persecución del enemigo con dirección a Rhethymno.

Los cazadores de montaña en los días que han pasado, han efectuado hazañas inefables. El avance tuvo que efectuarse por roca desnuda y escabrosa, por cuevas escarpadas, muchas veces por accidentados lechos de torrentes secados. El calor subía a un máximo, sin que hubiera sombra; el agua escaseaba mucho.

Las bestias de carga se habían dejado en el continente; además, en el terreno de que se trataba, difícilmente hubieran podido ser útiles: por consiguiente, armas y municiones tuvieron que transportarlos los mismos soldados.

Igualmente, todo el aprovisionamiento la tropa tuvo que subirlo a las alturas. Como, muchas veces, las compañías quedaron muy lejos de los bagajes, no hubo rancho durante 36 a 48 horas (¡de comida caliente ni hablar!). Efectivamente, el servicio de aprovisionamiento formaba una de las preocupaciones principales de los jefes.

Tiempo para que durmiera la tropa, raras veces lo hubo, puesto que se necesitaba cada soldado para cubrir las avanzadas. Las noches fueron sumamente frescas, y no fué posible conciliar un sueño que beneficiara al organismo, en los uniformes empapados por el sudor.

Los cazadores de montaña, en los combates en la isla de Creta, se han desenvuelto dignos del más alto encomio, y esto con toda abnegación.

IV.

La persecución efectuada por el destacamento adelantado del 28 al 30 de mayo.

La tarde del 27 de mayo había coronado las luchas por Khania con un éxito decisivo; el enemigo retrocedía. En vista de ello se formó un destacamento adelantado, dándosele la orden de perseguir al enemigo derrotado y llegar, lo más pronto posible, a Rhetyrno y Herakleion para socorrer a los paracaidistas que allí se encontraban cercados.

El destacamento adelantado fué formado de un batallón de tiradores motorizados, un grupo de exploración de montaña, varias baterías, 2 carros de combate, etc.

El avance debía de emprenderse en mayo 28, a las 5 h, partiendo de la región de Platania, pero, como partes de las tropas mencionadas a esta hora no han llegado, a las 5,30 h. por de pronto tan sólo con el grupo de exploración, la artillería y el grupo de zapadores se rompe la marcha, que hasta Suda se va desarrollando casi sin dificultades. Unos

3 a 5 km al este de Suda, la carretera ha sido interrumpida dos veces por voladuras, pero, empuñándose todas las fuerzas disponibles, también otras llamadas desde la retaguardia, se logra repararla hasta poco después de las 9 h.

Al efectuarse estos trabajos de reparación, se presenta el batallón de tiradores motorizados y una sección de carros de combate. Sigue el avance. Ya antes de llegar a la bifurcación de caminos al otro lado de Stylos, la punta choca con resistencia del enemigo que se ha hecho fuerte en las alturas que se extienden por ambos lados de la carretera de avance; de allí está dominando ante todo la bifurcación misma, la que además ha inutilizado por una voladura. Por consiguiente resulta necesario, tomar el desfiladero situado al sur de la bifurcación. Para tal fin se empeña el escuadrón de ciclistas por la derecha en un ataque envolvente, en tanto que el escuadrón pesado del grupo de reconocimiento se encarga de la protección de fuego en las cuestas meridionales inmediatas de la carretera del avance, y también la artillería entra en posición para abatir al enemigo. Habiendo dado buen resultado el fuego de los lanzagranadas, de los cañones anticarros y de las piezas de montaña, en la bifurcación rápidamente puede construirse un desvío de la carretera destruída, y a las 12 h tomarse el desfiladero mencionado. El avance simultáneo por las montañas al sur de la carretera ha contribuído esencialmente al rápido éxito del ataque.

Para la continuación del avance se forma una vanguardia que se compone de una compañía reforzada de tiradores motorizados, del grupo de zapadores, de una sección de artillería, una sección de cañones anticarros de los cazadores de montaña, y el escuadrón pesado del grupo de reconocimiento de montaña.

Todas las demás unidades siguen con el grueso, con excepción de un escuadrón de ciclistas que, reforzado por una sección de cañones anticarros, deberá avanzar por la carretera de Kalami—Vamos sobre la bifurcación de carreteras al este de Alikampos.

En Stylos se establece la comunicación con partes del regimiento de cazadores de montaña que avanzan por las montañas. Con un empuje vigoroso y, en lo esencial, sin resistencia de parte del enemigo, prosigue el avance, pasando frente a Neon Chorion, sobre el cruce de carreteras 4 km al oeste de Vamos. 1 km al noroeste de este cruce, la punta, según parece, va alcanzando la retaguardia del enemigo que trata de distanciarse hacia el sur del regimiento de cazadores de montaña, anidándose en ancho frente en aquellas alturas. Está dominando la carretera con un excelente fuego de flanqueo y con el empleo de numerosos tiradores que se han encaramado en los árboles, y la obstruye con, por lo menos, un carro de combate, de manera que por de pronto queda impedida la continuación del avance.

No da resultado el intento de romper la línea enemiga desde la marcha, causando una situación difícil para la sección de la punta. En el transcurso de la tarde, aparte de las fuerzas de la vanguardia, tiene que empeñarse también el grueso. La táctica del adversario causa la impresión de que trata, con todos los medios a su alcance, de sostenerse siquiera hasta el anochecer, para retirarse después protegido por la noche. De vez en cuando hace pequeños contra-ataques, de manera que los encuentros muchas veces se van desarrollando a distancias cortísimas. Como es poco eficaz el fuego de la propia artillería, debido a condiciones desfavorables de observación, y no han llegado aun los carros de combate propios, es necesario renunciar a un ataque; hubiera causado pérdidas demasiado grandes. Al obscurecer, hace sentir sus efectos el movimiento envolvente por ambos lados, iniciado por el batallón derecho del regimiento de cazadores de montaña. La compañía izquierda de este batallón, alargando el destacamento adelantado hacia noreste, ha tomado una altura que flanquea bien; igualmente del sur a las 22 h, una compañía ha venido acercándose, hasta 1 km de distancia del cruce de caminos. Poco después de la medianoche se constata que el enemigo ha retrocedido, a las 5 h se informa que está libre del enemigo la bifurcación de carreteras, 2 km al sureste del campo de combates.

Al amanecer el día 29 de mayo, comienza el avance sobre Rhethymno con la disposición de marcha del día anterior, verificándose sin mayores dificultades hasta el puente 2 km al noroeste de Episkope. Numerosas barreras de calle y otras varias de minas, entre ellas también algunas fingidas, tienen que eliminar o rodearse; el puente de Episkope mismo está muy averiado y recién a las 11 h queda reparado al grado de que cuando menos los fusileros motorizados pueden usarlo. El avance hacia Rhethymno, haciendo punto omiso de alguna fusilería en los pueblos, no choca con resistencia enemiga, de manera que, m. o. m. a las 15 h, la punta llega al pueblo mencionado. Después de haberlo limpiado someramente de soldados griegos, y de haber abatido el fuego enemigo en las faldas al sur de Rhethymno, la punta llega a la bifurcación de carreteras 3 km al este del pueblo, estableciendo la comunicación con el grupo oeste de los cazadores paracaidistas de Rhethymno. Una vez que las faldas del sur han sido cubiertas por fuego de cañones anticarros y de artillería, y haberse adelantado pelotones de exploradores, de las faldas mencionadas vienen pasándose algunos centenares de soldados griegos.

La situación al este de Rhethymno hace suponer que las faldas a lo largo de la carretera costera han de estar fuertemente guarnecidas por el enemigo; las posiciones de los cazadores paracaidistas continuamente han sido cubiertas por fuego de artillería y de ametralladora, y, a veces, también de lanzagranadas, por lo que un avance sin previa instalación de una protección de fuego por medio de armas pesadas y de artillería

no es de aconsejarse. Por consiguiente, se fija el ataque contra esta posición enemiga para la mañana de mayo 30, después de la llegada de 2 carros de combate y 2 piezas pesadas de infantería. Por lo demás, el 29 de mayo se emplea en limpiar Rhethymno, en asegurar el flanco sur y en la ejecución de los reconocimientos y preparativos necesarios para el ataque.

Como primera cosa se instala una fuerte protección de fuego para batir las faldas ocupadas por el enemigo que flanquean la carretera. Bajo esta protección deberán avanzar por la carretera los carros de combate, y armas pesadas y una sección de artillería que se les adscribirán, después de haber avanzado unos 2 a 3 km, deberán alargar la protección de fuego hacia adelante, hasta que se haya logrado la ruptura por la carretera.

A las 5 h, la punta se apresta al ataque. El adversario dispara con 5 piezas sobre la bifurcación de las carreteras y la salida de la población. Pronto la artillería propia puede abatir 2 piezas enemigas u obligarlas a cambiar posiciones, y, además, tomar bajo un fuego eficaz los barrancos cubiertos de olivos, que están en el flanco, de tal manera que la punta hasta las 7 h ha podido avanzar 4 km. Entonces entran en acción las armas pesadas y piezas de artillería empeñadas adelante, tomando bajo un fuego violento las faldas que están por el flanco. El resultado de esta concentración de fuego es decisivo: primero aislados, después en número siempre creciente están observándose soldados ingleses con las manos alzadas y con pañuelos blancos. Se suspende el fuego, y con una bandera blanca y con señales se hace saber que pueden acercarse sin peligro; después de un cuarto de hora han llegado a la compañía de la punta unos centenares de soldados australianos, entre ellos un coronel. Este responde de que también aquellos soldados ingleses que aun se encuentran en las montañas, abandonan la resistencia; según él informa, se trata de unos 1.100 australianos y de tropas griegas. Hacia las 7.50 h se reanuda el avance, llegando hacia las 8.30 h la punta al grupo este de los cazadores paracaidistas de Rhethymno. De allí el avance se prosigue con toda la velocidad posible. En 3 o 4 pueblos, la punta recibe fuego de parte de guerrillas, las que pronto quedan liquidadas. Soldados enemigos están encontrándose sólo aislados y sin armas. Aun cuando numerosas barricadas de piedra retardan la marcha, a las 11.45 h, poco después de pasar el desfiladero 10 km al oeste de Herakleion, puede establecerse el contacto con un pelotón de exploración enviado por el grupo de cazadores paracaidistas que combaten en aquella región.

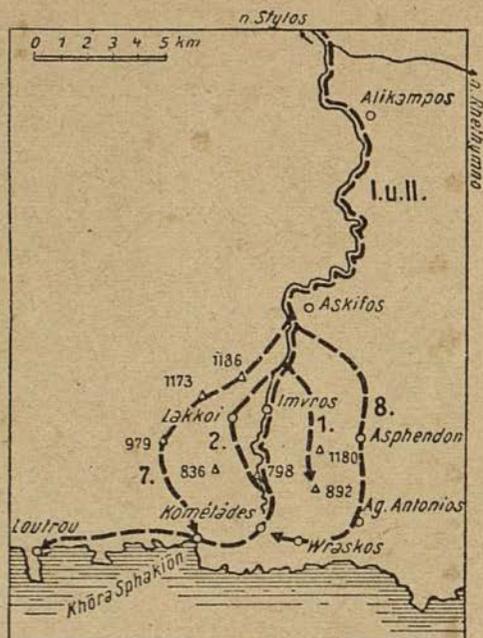
Hacia las 13.30 h el destacamento adelantado toma un descanso en el aeródromo de Herakleion; aun no han llegado los escuadrones que cerca de Rhethymno en la mañana fueron destacados para proteger hacia el sur los flancos y después para recoger prisioneros.



Foto: Corresponsal de guerra Strassl (Sch.)

Avance alemán al este de Rethymno.

A las 16 h se reanuda el avance, encontrándose como único obstáculo barricadas en las calles; resistencia de alguna clase, tampoco de la población, ya no se opone en ninguna parte. Hasta el desfiladero al oeste de Neapolis, por razones de seguridad, se marcha con carros de combate por delante, de allí se adelanta una sección reforzada de tiradores motorizados en marcha acelerada, para llegar a Hierapetra como punto terminal de la jornada. Durante este avance, al oeste de Kalo Khorio se toma contacto con un pelotón de exploración motorizado italiano que allí está de guardia durante la noche. Después del saludo mútuo y la notificación de las intenciones respectivas, la sección de la punta reanuda su marcha, llegando a las 22 h a Hierapetra; hasta las 23 h está llegando todo el grupo de tiradores motorizados, menos la 1^{era} compañía que se ha quedado en Kalo Khorio. Fuerzas enemigas ya



Avance alemán sobre Khora Sphakion.

no se encuentran; la población está destruída completamente, los únicos seres vivientes son los policías griegos.

En este día el destacamento adelantado con la mayoría de sus unidades, incluso un combatè, ha recorrido 80 km hasta el aeródromo de Herakleion, y desde allí 110 km hasta Hierapetra.

Esta jornada ha exigido de cada uno lo último en cuanto a esfuerzo y buena voluntad.

Los combates deben de considerarse como combates de persecución, en los cuales el terreno ha favorecido especialmente al enemigo.

V.

El avance hacia el sur sobre Khora Sphakion.

El regimiento de cazadores de montaña empeñado para la persecución hacia Khora Sphakion, con el I^{er} Batallón adelante, choca con el enemigo por la tarde del 29 de mayo en el desfiladero a 4 km al sur de Alikampos; éste, sin embargo, por medio de un ataque envolvente del I^{er} Batallón pronto y sin pérdidas propias es obligado a retroceder.

En mayo 30, a las 9,15 h, el I^{er} Batallón, en la región de Imros, de nuevo se encuentra con el enemigo, el que, empeñando carros de combate, primero opone resistencia, evadiéndose después hacia el Sur, para defenderse luego con tenacidad en la región Cota 798 — terminal de la

carretera. No es posible atacarlo de frente. Debido a dificultades extraordinarias del terreno y a diferencias de nivel en este día ya no puede efectuarse el ataque envolvente que emprende el 1.º Batallón con la 2.ª compañía por Lakkoï sobre 798 y con la 1.ª por 1180 sobre 892. El adversario refuerza y alarga sus alas por ambos lados del terminal de la carretera, ante todo por el oeste hacia Cota 836, construyendo allí posiciones de campaña.

El envolvimiento de parte del 1.º Batallón, dada esta nueva situación no abarca lo suficiente, no pudiendo por tanto dar resultado en mayo 31. Se suspende el ataque; el batallón recibe orden de atar al enemigo por el frente, en tanto que están empeñándose en un envolvimiento más amplio, el día 31 de mayo, a las 4,50 h, desde Askifos, la 7.ª Compañía por la derecha, por 1186 — 1175 — 979, sobre Khora Sphakion, y la 8.ª por la izquierda, por Asphendon, sobre Antonios.

Desde el puesto de observación del regimiento, en Cota 892, junto a la 1.ª Compañía, se tiene excelente vista sobre todo el terreno ocupado por el enemigo, al sur de las faldas de Khora Spakion hasta Wraskos. Se constatan fuertes concentraciones de fuerzas enemigas desde Khora Sphakion hasta Kometades; al este de Kometades está construyendo el adversario una posición de campaña con alambradas orientada hacia el Este. En atención a las grandes fuerzas del enemigo, se suspende el ataque de envolvimiento, fijado en un principio para el 1.º de junio a las 8 h, para que se lleve a cabo unas horas más tarde, después de una preparación eficiente por «Stukas» y con apoyo de artillería. Para aprovechar la dominante Cota 892 para el ataque, se está emplazando en ella una pieza ligera de infantería del II.º Batallón con 120 granadas, bajo dificultades extremas, llevándola en parte la tropa misma en hombros.

En la mañana del 1.º de junio, 4 «Stukas» y 4 aviones destructores ejecutan un ataque contra Khora Sphakion. Hacia las 8 h, la pieza ligera de infantería, emplazada en Cota 892, gracias a la excelente observación, abre un fuego bien apuntado, el que, debido a su peralte, llega a cualquier posición cubierta de los ingleses. Debido a este fuego certero, el enemigo abandona sus abrigos buscando al acaso protección en el terreno; en algunas partes se están levantando banderas blancas. Aprovechando el fuego de la pieza de infantería magníficamente dirigido, y sin esperar más apoyo de parte de la artillería, las compañías 7 y 8, a las 9 h, de propia iniciativa se aprestan para atacar Khora Sphakion y Kometades respectivamente. A las 10 h, sin lucha la 8.ª Compañía llega a Kometadas, la 7.ª a las 15,50 h, a Khora Sphakion, después de vencer débil resistencia enemiga.

Seguidamente el 1.º Batallón, de frente va avanzando a lo largo de la carretera, encuentra evacuadas las posiciones enemigas fuertemente

guarnecidas todavía el día anterior, y llega hasta Kometades. A las 20 h ha sido tomado también Loutrou al oeste de Khora Sphakion.

El amplio ataque en forma de tenazas, lanzado en terreno montañoso difícilísimo, ha obtenido un éxito completo, demostrando al enemigo lo inútil de toda resistencia y obligándolo a deponer las armas.

Gravemente herido . . .

Por el Corresponsal de guerra Heinz Thiel.

Cuando cayó herido el comandante, el capitán asumió el mando del batallón. Los granaderos de la División «Gran Alemania» lo conocían como ayudante de regimiento y algunos sabían que una dolencia interna le impedía permanecer continuamente en las trincheras. Algunos de ellos pretendían haber oído que antes había sido un «severo», en el cuartel; pero, ésto sólo lo sabían «de oídas» — impresión que quedaba suplantada por lo que otros habían visto con sus propios ojos, cuando el capitán, en meses pasados, condujo el batallón en un momento de peligro habiendo resistido — a pesar de estar herido — hasta que llegó el teniente primero, condecorado con la Cruz de Caballeros, al cual estaba nuevamente relevando. De aquellos días, en los cuales el ayudante — puesto frente a una misión inacostumbrada — había brillado por su especial valor, algunos se acordaban bien y uno de los que habían sido enlaces del capitán, opinaba que si alguno hablaba de «severo» este significaba solamente que el capitán lo era consigo mismo y siempre exigía más de sí que lo que ordenaba a sus soldados. Así ya no era un desconocido el capitán y se hicieron superfluos el mutuo «reconocimiento» y los rodeos. El ayudante del regimiento había sustituido al comandante, y no hubo nadie que no le hubiera transferido al capitán la confianza puesta en el antiguo comandante.

El capitán vino a la primera línea de combate en un momento en que los Soviets atacaban nuevamente las posiciones, con fuerzas superiores. El conocía el peligro en toda su gravedad, pues fué el mismo quien, la tarde anterior — al hacer el informe cotidiano sobre el enemigo — había comunicado la presencia de más de 60 carros de combate y de tres divisiones de tiradores ante el frente de su división «Gran Alemania». Se daba perfectamente cuenta de que, al atacar estas fuerzas tan superiores a las propias, habría que exigir hasta lo último de sus granaderos; se daba cuenta también que el mayor sacrificio sólo podía ser exigido cuando el oficial sabía hacer ante sus subalternos el más grande y último de los esfuerzos. Así, cuando, a su llegada, se informó de que una parte del enemigo había logrado irrumpir en algunas trincheras aisladas, partió inmediatamente en su auto «todo

terreno» al frente, para formarse una idea de la situación. El enemigo vomitaba metralla de su artillería pesada y de sus lanzagranadas contra la zona inmediatamente atrás de las trincheras. Trataba, sin duda, separar a los granaderos de toda comunicación por medio de un muro hirviente de acero. El capitán no dudó un momento en seguir adelante. Acababa de pasar la zona de peligro cuando, a pocos pasos del auto, en un lugar en que hasta entonces no había estallado ninguna granada, un seco impacto hizo tambalear al capitán. El telegrafista que se adelantó de un salto, vió que el capitán estaba herido en un brazo. Ni una queja salió de la boca del capitán, pero en su cara, en la que por momentos se asomaba el dolor para ser inmediatamente dominado por los apretados dientes, el otro podía notar que no se trataba de una herida sencilla. Solicito prestó apoyo al capitán, mientras su rostro mostraba un impotente abandono ante un destino que ya había privado a su batallón, esa misma mañana, de su segundo jefe. A pesar de sus dolores, algo debió notar el capitán que dijo, mientras trataba, con una mano, de detener la sangre en el otro brazo: «no achicarse, muchacho; ya saldremos de ésta.» Un rojo oscuro — extraña mezcla de vergüenza y orgullo — cubrió la cara del muchacho.

El médico comprobó que un casco se había metido en el brazo y que debería haber otro pequeño casco en la región del pulmón. Hizo, en tanto que lo permitían las condiciones, un vendaje provisorio y pidió un auto de sanidad, para enviar atrás al capitán. El capitán permanecía silencioso, apoyado en el auto con el brazo sano. Su cara parecía una cubierta de hierro, que no permitía asomarse a nadie de lo que acontecía adentro. Nadie sabe lo que pasaba entonces en el alma del capitán y nadie conocerá jamás la lucha que entablaban en el pecho de este hombre los deseos personales y las necesidades de un deber contraído al aceptar su misión. Los testigos sólo podrán contar los hechos tangibles. Uno de estos hechos fué que, por una brecha abierta por los tanques, atacaban en masa tiradores soviéticos y que los granaderos colocados inmediatamente a la derecha y a la izquierda se vieron obligados a retroceder de sus hoyos al puesto de combate del batallón. Un hecho es también que, en el momento, no había nadie capaz de ocupar el puesto del herido. Y, finalmente, el capitán, cuyos conocimientos se elevaban sobre el pequeño sector propio a mayores radios, sabía claramente que una ruptura de los soviets en este sitio significaría una fatal amenaza de flanco para la división vecina. Ahora se trataba de mantener el honor de una unidad que siempre contestó con un contraataque vigoroso a toda irrupción y que jamás había abandonado al enemigo un metro de terreno, a no ser cuando se le ordenó que así lo hiciera. El médico insistía en que el capitán se diese prisa, si es que quería escapar al fuego que se aproximaba. El capitán, con el sangriento brazo destrozado, sostenido apenas por una venda,

contestó secamente, con un tono que no admitía réplica: «¡No puedo irme. Me quedo!»

El médico dice que no comprendía de donde tomó el capitán la fuerza para hacer lo que determinó los sucesos en las horas siguientes entre el puesto de combate y la primera línea. A todos pareció como si ante ellos estuviese un capitán distinto del de hasta entonces, tal como si él, que ellos creían conocer, hubiese arrojado de sí, como una cubierta exterior todos los deseos personales y el dolor y que ahora sólo conociera las exigencias inexorables de un duro deber. Pues ¿cómo hubiera podido ser de otra manera que, en una situación endemoniada, en la que ya muchos no encontraron salida, él, el herido, aun pudo reír y animar a otros y, finalmente, subir a un auto blindado, gritar «hurra» a sus granaderos y, en el momento siguiente, ser el primero en lanzarse contra el enemigo invasor?

Los granaderos vieron a su capitán gravemente herido lanzarse al ataque, también ellos gritaron «hurra» y desde el momento no existió para ellos sino el seguir incondicionalmente a su capitán; un poder irresistible había caído sobre ellos que a cada paso los obligaba a seguir adelante. El capitán seguía siendo el primero y las balas de su ametralladora silbaban sin interrupción entre las apiñadas masas de siluetas de color tierra. Como el símbolo brillante del heroísmo iba en su auto y parecía no preocuparse de las balas. Con ese cuadro ante los ojos no había más obstáculos para sus granaderos. En lucha cuerpo a cuerpo, con granadas de mano y con las culatas de los fusiles arrojaron a los soviets de las trincheras y volvieron a tomar las posiciones anteriores. Se acercaba el mediodía y había tranquilidad, por el momento, cuando el médico renovó el ensangrentado vendaje e insistía que al capitán se concediese, por fin, descanso. Dijo que sólo sería necesaria la menor complicación y el arte de la medicina no podría hacer ya nada por su brazo. El capitán respondió secamente que aquí se trataba de algo más que del bienestar individual y que por eso se quedaba. Una hora más tarde llegó la orden de ocupar, al caer la noche, una posición nueva y más propicia, atrás de la antigua línea, en la pendiente de una garganta. El capitán estudió con su ayudante la nueva línea, en medio del fuego enemigo. La escogió con el ojo perito del táctico, que no ha perdido en los mapas el instinto para las particularidades del terreno. Al obscurecer, los granaderos ocuparon las nuevas trincheras, buscadas para ellos por el capitán y éste no olvidó de decir a cada soldado dos palabras alegres y reconfortantes y que — por venir de una boca de lo que todo se podía esperar menos alegre despreocupación — les dió una fuerza indomable para cumplir el deber como el capitán, por encima de todo temor y debilidad personales. Parecía como si todos devenidos absolutamente insensibles frente a las pequeñas vicisitudes de su mundo alrededor del hoyo en la tierra, se

hubiesen convertido en su postura y en sus actos, en una parte de su capitán.

Así aguardaron el ataque nocturno de los soviets. El capitán sabía que podía confiar en ellos. Dirigió la defensa desde un estrecho cuartucho, ennegrecido por el humo, y parecía, como más tarde dijo un jefe de compañía, que al lado de cada granadero en las trincheras hubiese estado el capitán gravemente herido, con el brazo sangrando, diciendo: «¡No achicarse, muchachos; ya saldremos de ésta!» El ataque fué rechazado delante de las trincheras. Se mostró que las grandes pérdidas habían paralizado la fuerza del enemigo y podía tenerse por descontado que este intentara en la noche repetir el ataque en el mismo sector. «Lo sabía», dijo el capitán y sus ojos brillaban extrañamente. «La fiebre», dijo el médico. Había desistido de oponerse a la voluntad del capitán.

Había sido rechazado el peligro inmediato. El capitán creyó que sólo ahora podía tomar la responsabilidad de retirarse por haberse afianzado la situación. Luego inculcó al ayudante prestar especial atención al maizal del ala izquierda y de ningún modo perder la comunicación con el vecino izquierdo. Estrechó a todos la mano y los miró como si les tomara la palabra de pelear aun sin él, así como en ese día, en que un herido gravemente los condujo en un combate de más de diez horas.

El arma naval más veloz.

Las lanchas rápidas torpederas alemanas han echado a pique más de 500 buques enemigos.

Por Erich Glodschey.

Es un caso excepcional que en un cuerpo relativamente pequeño, tres de sus miembros reciban al mismo tiempo las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Esto ha sucedido hace poco en el arma de lanchas rápidas torpederas de la Marina de guerra alemana. En un comunicado del Cuartel General del Führer se anunció que tres jefes de flotilla de las lanchas rápidas alemanas forman, desde ahora, parte del pequeño grupo de titulares de las Hojas de Roble de la Wehrmacht. Son estos los capitanes de corbeta Georg Christiansen, Bernd Klug y Klaus Feldt. Si se tiene en cuenta que cada lancha rápida tiene sólo una dotación de unos 20 marineros y un oficial, se comprende que, a pesar del número considerable de lanchas rápidas torpederas, el personal de esta eficaz arma naval sea limitado. Actualmente este arma, la más veloz de la Marina de guerra, cuenta en sus

filas 5 condecorados de las Hojas de Roble y pareció ser la reacción de los marineros de las lanchas rápidas a esta distinción de tres de sus camaradas más destacados, que el comunicado oficial del Alto Mando alemán subsiguiente pudo anunciar que otros 5 buques más con un total de 12.500 toneladas, habían sido hundidos por las lanchas rápidas cerca de la costa sudeste de Inglaterra.

Al estallar la guerra, el público en general no sabía casi nada de las lanchas rápidas torpederas, que habían sido perfeccionadas en el silencio hasta convertirse en armas ofensivas muy eficaces. Ya durante la primera Guerra mundial las lanchas rápidas alemanas habían hostigado bastante al enemigo en la costa de Flandes y en el golfo de Riga, pero el arma se encontraba en aquellos tiempos al principio de su desarrollo técnico. Como motores se utilizaban el tipo empleado en los dirigibles. La idea era acertada: emplear en las lanchas rápidas motores de máxima potencia con un peso mínimo. Las lanchas rápidas torpederas alemanas de la primera Guerra Mundial ya alcanzaban una velocidad de 31 millas. Su armamento consistía en un tubo lanzatorpedos. Sus cualidades náuticas eran muy reducidas, pues desplazaban solamente 6 toneladas. Las lanchas rápidas de hoy son unas 20 veces más grandes, poseen 2 tubos lanzatorpedos de un calibre mayor, sus características náuticas son excelentes y desarrollan una velocidad superior a la de sus diminutos predecesores.

Después de la primera Guerra Mundial, la Marina de guerra alemana ha procedido con gran acierto al no imitar el ejemplo de las potencias que construyeron lanchas rápidas capaces de alcanzar enormes velocidades con mar calma, pero que fallaban con mar un poco picada. Al proyectarse las lanchas rápidas alemanas se ha prestado especial atención en conseguir que aun con mar bastante gruesa mantengan una velocidad suficiente para realizar ataques. En el curso de esta guerra, las flotas enemigas han tenido que imitar el ejemplo alemán, construyendo lanchas rápidas de mayor tonelaje. A pesar de esto, las lanchas rápidas siguen siendo las unidades de guerra más pequeñas, los «mosquitos de la guerra naval».

Las unidades alemanas son lanchas torpederas a motor, es decir, el torpedo es su arma principal contra los buques de guerra y mercantes del adversario. Pero también se han distinguido como minadores y han colocado miles de minas ante las costas enemigas, avanzando incluso hasta la entrada de puertos y bases ingleses y soviéticos. Las piezas antiaéreas ligeras de las lanchas rápidas han sostenido muchos duelos con aviones enemigos, se han distinguido en numerosos combates navales y hasta han intervenido eficazmente en luchas terrestres, por ejemplo, durante las operaciones en Noruega. Finalmente, las bombas de profundidad contra submarinos enemigos han demostrado ser un arma eficaz de las lanchas rápidas en su servicio de escolta.



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

Lancha rápida torpedera alemana.

Si las luchas en los fiordos de Noruega en abril de 1940 fueron la primera ocasión en la que las lanchas rápidas alemanas demostraron su eficacia, un mes más tarde, durante la Campaña del Oeste, encontraron el campo de operaciones ideal al atacar la navegación inglesa en la misma zona costera del sur y este de Inglaterra. Al principiar la guerra, los ingleses creyeron poder ridiculizar las lanchas rápidas torpederas alemanas y sus posibilidades, pero este criterio cambió pronto. Después de la eficaz intervención de las lanchas rápidas en Dunquerque, se nota siempre un gran respeto involuntario en los informes ingleses cuando anuncian violentos ataques nocturnos de las lanchas «E» alemanas, como el adversario las denomina por motivos desconocidos para nosotros. Las lanchas rápidas alemanas han obligado a la marina de guerra británica a organizar también cerca de la costa de la isla inglesa un extenso servicio de convoyes, el cual requiere continuamente valiosos destructores y barcos de vigilancia que no pueden ser utilizados en los océanos contra los submarinos. Además, los ingleses tuvieron que construir lanchas cañoneras a motor especiales en

cantidades considerables como arma defensiva. Por lo dicho no es necesario subrayar que las luchas de las lanchas rápidas contra convoyes en el Canal de la Mancha resultan cada vez más duras, sobre todo por desarrollarse en la zona de los potentes medios de localización del enemigo delante de sus costas. A pesar de esto, las lanchas rápidas alemanas en el Canal de la Mancha no solamente mantienen al enemigo constantemente en alerta, obligándole a un gran desgaste de fuerzas, sino que también le están causando continuamente pérdidas sensibles de mercantes y buques de escolta. En el Mar Báltico, las lanchas rápidas han contribuido eficazmente a que se retirase la flota soviética a la bahía de Kronstadt. Pasando por ríos y canales de Europa, otras unidades llegaron al Mar Negro, causando ante la península de Crimea y a lo largo de la costa enemiga del Cáucaso graves daños a las flotas de guerra y mercante soviéticas. El hundimiento de 60.000 toneladas totales de registro de buques de reabastecimiento soviéticos, realizado por una flotilla de lanchas rápidas que operaba en el Mar Negro, es prueba de estos éxitos, que son de especial importancia debido a la escasez relativa del tonelaje soviético.

Al estallar esta guerra, seguramente ningún comandante de lanchas rápidas en Alemania habrá pensado en operaciones en el Mar Mediterráneo. Pero también éstas fueron realidad al principio del año 1942. Partiendo de Sicilia, las lanchas rápidas alemanas colocaron minas en las entradas del puerto de Malta. En la lucha por Africa del Norte y más tarde por Sicilia, hundieron en audaces ataques torpederos cierto número de buques de guerra y de transporte ingleses. Al ser pública la traición de Badoglio, las lanchas rápidas alemanas se desplazaron al norte, pero no para descansar de sus operaciones. Al combatir contra los efectos de esta traición han realizado hechos que nadie había esperado de estas pequeñas embarcaciones. En el Mar Adriático, por ejemplo, una sola lancha alemana consiguió la rendición del puerto militar de Ancona, con una serie de unidades de guerra y mercantes y aproximadamente 5.000 soldados de Badoglio. Dos lanchas asaltaron un convoy fuertemente protegido, hundieron los 4 barcos de escolta, de los cuales cada uno era superior en armamento, y condujeron los 4 buques mercantes a la base naval de Venecia.

Por lo expuesto resultará difícil superar la variedad de las operaciones realizadas por el arma de lanchas rápidas de la marina de guerra alemana. La tenaz voluntad ofensiva que anima a sus jefes de flotilla, comandantes y dotaciones, se cristaliza en las cifras del balance de éxitos conseguidos por estos pequeños navíos. Hasta la fecha las lanchas rápidas alemanas han torpedeado 216 buques mercantes y de transporte del adversario con 700.000 toneladas totales de registro. El hundimiento de 202 mercantes y petroleros fué observado. Además han sido torpedeadas por las lanchas alemanas hasta ahora 70 unidades de



Foto: Corresponsal de guerra Vack (HH.)

Los ingleses en Roma — como prisioneros de guerra.

guerra. De ellas, 60 fueron echadas a pique con toda seguridad, componiéndose esta cifra de 1 crucero, 24 cruceros-torpederos, destructores y torpederos, 16 barcos de vigilancia, 5 dragaminas, 10 embarcaciones pequeñas, 5 submarinos y 5 lanchas rápidas. Además, fueron averiados gravemente por torpedos, 1 crucero, 3 destructores y torpederos, y un patrullero. Si se agregan las pérdidas causadas por las numerosas barreras de minas colocadas por las lanchas alemanas en los diferentes mares, pérdidas que naturalmente no pudieron ser observadas, no es exagerado calcular que hasta ahora por lo menos 500 barcos de guerra y mercantes del adversario han sido presa de las lanchas rápidas de la marina de guerra alemana. Además, las lanchas han apresado y capturado cierto número de buques, sobre todo en aguas de Noruega e Italia. «Por grandes que sean estos éxitos del arma de lanchas rápidas» — así dijo hace poco el jefe de las lanchas rápidas, portador de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, Capitán de fragata Petersen — «los marinos de las lanchas rápidas saben que les están aguardando tareas aun mayores.»



Foto: P.K.-Corresponsal de guerra Seuffert (Sch.)

Comandante Prinz Heinrich zu Sayn-Wittgenstein
Comodore de un regimiento de cazas nocturnos, muerto
para la Patria.

El comodoro de un regimiento de cazas nocturnos, comandante príncipe zu Sayn-Wittgenstein, en un combate nocturno contra aviones de terrorismo enemigos, encontró una muerte heroica después de su 85ª victoria de caza nocturna y de haber derribado en la misma noche 5 bombarderos enemigos. El Fuehrer honró al caído confiriéndole las Hojas de Roble con Espadas para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. La aviación con él pierde a uno de sus más insignes cazas nocturnos.

El comandante príncipe Heinrich zu Sayn-Wittgenstein nació en agosto 14 de 1916, como hijo de un diplomático alemán. Inició su carrera

militar en 1936 en un regimiento de caballería, fué trasladado a la aviación en otoño de 1937 y ascendió a oficial en el año siguiente. El príncipe zu Sayn-Wittgenstein ya de piloto de bombardero se distinguió mucho en vuelos contra Francia, Inglaterra y la Unión Soviética: siendo observador y después piloto en un regimiento de bombarderos recibió en 1940 las Cruces de Hierro de segunda y primera clase. En otoño de 1941 como voluntario se presentó para la caza nocturna, consiguiendo ya en los primeros 4 meses, en 49 acciones nocturnas, 22 derribos de aviones de bombardeo enemigos. El número total de sus victorias sobre aviones enemigos, que subió a 85, contiene varias series de 5 y 6 bombarderos de terrorismo abatidos, los que entresacó en embestidas audaces de entre las formaciones enemigas.

1.847 kilómetros.

Trabajos Forzados en la Región de Ujta-Pechora.

Por Matías Pförtner.

El 16 de septiembre de 1945, la «Pravda» publicó un decreto de la Presidencia del Consejo Supremo de la Unión Soviética relativo a la concesión de condecoraciones «con motivo de la feliz terminación de la construcción del ferrocarril Norte de Pechora — Vorkuta — Kotlas, en una longitud de 1.847 km, que abre la explotación de la cuenca de hulla de Vorkuta.»

Entre el Ural, el Mar de Barents, el río Dvina septentrional y el río Vychegda está situado un territorio que consiste de «tundras» y «taigas». Para los Europeos, hasta hoy en día, no se relaciona con él idea alguna, para los Rusos era una terra incógnita, para los pueblos de la Unión Soviética se ha hecho excesivamente familiar. Es rico en carbón de piedra, petróleo y minerales de todas clases. Era accesible únicamente desde los ríos, de los cuales el más importante es el Pechora, que corre al oeste del Ural para desembocar en el Mar de Barents. En el territorio entre el curso inferior del río Pechora y el Ural, en donde la sierras se doblan hacia el Este, está la inmensa cuenca de hulla de Vorkuta. Más o menos en el centro del territorio, entre los ríos Ujta e Ishma, alrededor de la población de Chibiyu se agrupa una importante zona de petróleo. Todo lo demás son bosques, selva virgen y pantanos.

En cuanto a su administración, el territorio se divide entre la República Autónoma Socialista Soviética de Komi y la Zona Autónoma de los Nientzen. En realidad dominan en toda la región ni los Komi (Sirianes), que viven en las orillas del río Pechora y del río Vichegda, ni los Nientzen (Samoyedes), que hacen vida nómada en las Tundras,

sino el amo es el Comisariato del Interior del Pueblo, antes denominado GPU.

La historia de este territorio es corta, pero sustancial. Principió con unas frases en una resolución de una asamblea del partido. Stalin decretó: «La parte noreste europea de la Unión Soviética debe explotarse económicamente.»

Los motivos no fueron únicamente de índole económica, sino y ante todo, estratégica. Durante la guerra civil rusa, los ingleses se habían establecido en Arcangel, presintiendo el futuro gran negocio en el Norte; hasta habían subido el río Pechora con algunos barcos cañoneros, para establecer la comunicación con el jefe de los Blancos, Almirante Kolchak. Los bolcheviques habían aprovechado la lección: la ruta marítima ártica, los ríos Pechora, Koma, Volga, el Mar Caspio, el Irán y el Golfo Pérsico brindarían la comunicación anhelada Norte-Sur. La explotación de las regiones petrolíferas y hulleras del territorio Norte debería surtir las materias primas para las zonas industriales de Leningrado y del Ural, formando, en general, una importante fuente de materias primas para los territorios de la Unión Soviética situados al oeste del Ural.

La explotación de la región y las construcciones fueron puestas en manos de la GPU. A cambio de pan y de agua caliente sus esclavos levantaban obras monumentales. En el territorio del norte se iniciaron los trabajos en 1950, principiando con la ejecución de una parte de la gran obra, o sea, la comunicación entre el Mar Báltico y el Mar Blanco por medio del Canal Stalin. Esta obra, según lo confesaron los mismos bolcheviques, costó la vida a varios centenares de miles de hombres. Al mismo tiempo fueron movilizadas grandes columnas de prisioneros desde el Sur y el Noreste — la desembocadura del río Ob — hacia la región de Ujta—Pechora, denominación asignada por el Ministerio del Interior a los territorios de los Komi y Nientzen. Se hundieron en los pantanos y murieron de escorbuto. Sobre los campos cubiertos de cadáveres nuevas columnas se abrieron camino, talando la Taiga, construyendo los pueblos de Chibiyu, en la región petrolífera, y Vorkuta, en la hullera, y puntos de salida para empresas posteriores. De Ust-Vim en el río Vichegda a Chibiyu fué construida una carretera, cantándose hoy todavía en la Taiga la canción melancólica que los prisioneros cantaron durante su construcción. La dirección general de la empresa, la tenía el viejo chequista Jacobo Moiseyevich Morós, un judío oriundo del sur*).

*y Sobre los primeros años léase el informe del finlandés Kichin, traducido a todos los idiomas europeos; en alemán fué publicado bajo el título de „La Prisión infinita“ (Editorial Nibelungen); sobre la segunda época del período de construcción he informado en mi libro «La Migración Rusa“ (Editorial de Carl Rauch, Dessau).

Durante mis actividades como especialista técnico alemán en Moscú, en 1935 fuí arrestado bajo los pretextos de costumbre, y, en verano del mismo año, mandado como trabajador forzado a la región de Ujta—Pechora. Cuando volví para ser expulsado, ya se estaban produciendo cientos de miles de toneladas de hulla, estaban en las riberas del río Ujta los castilletes de sondeo uno al lado del otro, estaba obteniéndose Helio, botándose un buque de carga tras otro, y ya al compañero Morós se le había conferido una alta condecoración. Pero todo esto, que había costado vidas sin contar y una mar de lágrimas, solamente fué un principio. En varias reuniones se daba a conocer a los «trabajadores», como de repente se daba en llamar a los prisioneros, cuando ya estaban perdidos irremisiblemente, las tareas que seguirían, y que eran la construcción del canal Pechora—Kama, y la construcción de un ferrocarril que uniría Kotias, punto terminal del ramal del Ferrocarril Transsiberiano que de Viatka (Kirov) arranca en dirección norte, con Vorkuta, en la zona ártica, para seguir, en lo posible, hasta el Mar Artico. Los aires estaban aun sonando con los gemidos de los que tuvieron que morir por los proyectos de los bolcheviques, cuando en un camión regresé por la carretera que conduce al Vichегда; el vapor que me llevó, escupió nuevas masas.

Mi transporte de vuelta fué ejecutado de una manera completamente inesperada y repentina; apenas tuve tiempo de dirigir unos cuantos renglones de despedida al alemán con quien había estado últimamente en Chibiyu. Se llamaba Semke y era un joven pastor protestante de Leningrado. Su vida forma un ejemplo de la llamada democracia y la tolerancia religiosa de los Soviets, sobre los que representantes de la Iglesia Anglicana están hablando en términos encomiásticos. Semke, de origen ruso-alemán, cuya familia fué oriunda de Pomerania, viviendo un hermano suyo hoy todavía en alguna parte de Alemania, fué educado en un seminario que estaba bajo el protectorado especial del obispo sueco Soederblom. Acababa de haber asumido su cargo, cuando se implantó el sistema del Plan Quinquenal y con ello el gran período de construcciones de la GPU. Semke fué enrolado en un batallón de auxiliares que se componía de «elementos asociales». Allí cumplió su turno, regresando después a su casa; se casó con una ruso-alemana y poco tiempo después fué arrestado como «elemento contrarrevolucionario», lo que era por antonomasia como «servidor de un culto». Lo conocí en 1935 en la cárcel de Moscú; juntos fuimos transportados al extremo Norte. En la cárcel, en el carro enrejado, en el hoyo grabado en la tierra, siempre fué Semke el mismo, tranquilo, cuidadoso de una limpieza tanto exterior como interior.

Cuando fuimos llevados al Pechora, Semke se enfermó de fiebre tifoidea; lo dejamos al borde de la tumba en Arcangel. Contra todos los temores sanó, y lo volví a encontrar un año después en Chibiyu,

adonde tuvo que marchar, de etapa en etapa, en la corriente de los innumerables; trabajaba en una farmacia como ayudante del regente. Lo único que le importaba era demostrar que era un cristiano perseverante; como de por sí era prisionero, no podía «perder otra cosa que sus cadenas, para ganar un mundo». Desapareció de mis horizontes, y cuando me acordaba de él, lo consideraba sepultado en el ejército gris de los sin-nombre en el Ujta y el Pechora; pero mientras tanto él «ya había ganado el mundo».

Hace unos días me vino a visitar K. Este que vino en 1957 a la región Ujta-Pechora, había podido regresar a Alemania recién después de estallar la actual guerra. K., yo, y unos cuantos más, de los que dos ya han caído heroicamente en el Este, somos los únicos que pueden dar cuenta de la región Ujta-Pechora, y que en el nombre de millones y más millones de hombres que perecieron, tienen que levantar su acusación contra la esclavitud soviética. K., que presencié la construcción del canal de Pechora a Kama, terminada mientras tanto, y del ferrocarril a Vorkuta, está completando los dos informes anteriores. En 1957 comienza la afluencia más gigantesca de esclavos a la región. El período más productivo en arrestos, el de la Comisión Yeshov, sucesor de Yagoda, por series proporcionaba masas humanas. Los prisioneros de guerra soviéticos que regresaron de Finlandia — incluso los que llevan prótesis y los gravemente mutilados — todos ellos sin excepción son transportados a la región de Ujta—Pechora; todas las naciones de la Unión Soviética se dan cita allí, para morir. Lo más espantoso no se puede ni relatar, porque en Europa haría la impresión de exageraciones. De 2.000 hombres que fueron despachados durante temporal de nieve para limpiar con sus palas la vía férrea, regresaron solamente 687. Éramos 4.200, entre hombres y mujeres, cuando en octubre se nos desembarcó en la ribera tupida de maleza del Pechora, para que en este lugar contruyéramos un pueblo. Después de 5 meses, nuestra columna contaba no más de 2.700 personas, el resto había perecido. De 800 hombres que, como era costumbre, con un frío de 40 grados tuvieron que marchar en la nieve mil kilómetros hasta su punto de destino, llegaron 450; los demás, murieron helados en la nieve. De 10.000 hombres que se abrieron paso de Obdorsk a Vorkuta, ya no vive uno solo. Toda la historia del período de construcciones de la región de Ujta—Pechora se compone de tales episodios.

Para la construcción del ferrocarril de Kotlas a Vorkuta fueron empleándose tres hombres por metro, resultando para los 1.847 km . . . 5.541.000 hombres, es decir, esta enorme cantidad de gente se consumió, solamente después de 1957, en un único sector de la región. Pero se construyen no solamente los ferrocarriles, no solamente el canal, sino también nuevas carreteras, nuevas fábricas para la explotación de los

ricos yacimientos de materias primas. La palabra «explotación» está marcada con su infernal interpretación.

«Ha terminado mi vida» dicen los que viven en los campamentos, poniendo de una manera definitiva el punto final bajo el pasado. Con ellos perecen también las familias que se han quedado atrás. Las mujeres tienen que abandonar sus domicilios y su puesto de trabajo. Si no son deportadas por la vía administrativa, ellas mismas en los distritos más remotos tienen que buscarse un trabajo de ínfima clase, lo que equivale a la deportación. Los hijos se pierden, ingresando al ejército de los niños vagos, o dan con un «hogar» estatal en donde se transforman en simples números, perdiendo hasta su nombre.

En la Taiga encontré al matemático M., oriundo de Frankfurt del Meno. Había sido catedrático de la Universidad de Odesa antes de ser arrestado por «espionaje» (durante un paseo, casualmente se había acercado a un campo de tiro). En el campamento había logrado hacerse dar un puesto magnífico; trabajó en la sección estadística de la administración; en sus ratos de ocio leía Leibniz y Kant. Tenía la firme convicción de que gracias a sus relaciones excelentes recuperaría su libertad. K., quien lo conocía también, contó que efectivamente M. había conseguido la libertad, y que muy satisfecho había tomado en Ust—Vorkuta el vapor para trasladarse a Ust—Ussa, pero que nunca llegó a este punto, habiendo desaparecido sin dejar huella alguna. K. supo decirme también de qué manera murió Semke. Fué fusilado en 1958 junto con otros 40 alemanes por «actividades contrarrevolucionarias».

Ha sido terminado el ferrocarril de Kotlas a Vorkuta, y abierta a la explotación la región. Ahora, después de los hombres empleados en trabajos rudos, para el desarrollo posterior se necesita los especializados, los que Europa tendría que aprontar, en el caso de que venciera el bolchevismo. Estoy pensando en el sinnúmero de los que durante los últimos 10 años antes de la guerra murieron en la región de Ujta — Pechora. En aquella época los plutócratas y los bolcheviques estaban preparando la guerra, observando el mister Davies en Moscú la «democratización» de la Unión Soviética. En tanto nosotros, los pocos que pudimos escaparnos, que no hemos podido olvidar el horror, los que continuamente oímos los gemidos de los moribundos, nosotros lucharemos hasta la muerte, para evitar tal desenlace; sabemos de qué se trata.

Ujta — Pechora es el concepto en el que se está condensando el horror, pero no es el único. Karaganda, Kolyma, Baikal—Amur, Volga—Moskva y muchos otros teatros de trabajos forzados se nos presentan como prototipo de la Unión Soviética, testimonio vivo del espanto que tomó forma. En 1945, precisamente el día 16 de septiembre de 1945, cae la lluvia de condecoraciones de la Presidencia del Consejo Supremo

de la Unión Soviética sobre los bolcheviques que lograron cazar 5.541.000 hombres para hacerlos construir 1.847 kilómetros. La orden de Lenin, o sea, la condecoración más alta sovjética, la recibieron Vladimir Samoilovich Feitelson, Ingeniero en jefe de Vorkutstroi, y Naftalij Aro-novich Frenkel, jefe de la administración central del Ministerio del Interior. Huelga decir que ambos son judíos. (De «Das Reich»).

La influencia judía en Inglaterra.

En Inglaterra se publica una guía oficial que se titula «Whitackers Almanach» y que contiene los nombres de todas aquellas personas que ocupan cargos directivos en los ministerios y otras reparticiones oficiales de la Gran Bretaña. Es interesantísima dar una mirada a sus páginas. Así, p. ej., en el Ministerio de Birmania, actualmente fusio-nado con el Ministerio de la India, el «secretario particular» del ministro es el judío A.C.B. Symon; en el Ministerio de Instrucción, el puesto del subsecretario permanente lo ocupa el hebreo Sir Maurice Holmes; en el Ministerio de Sanidad actúa el israelita Robert Berhays como sub-secretario parlamentario; en el Ministerio de la India, el judío Sir Henry Strakosch tenía hasta su fallecimiento, ocurrido hace poco, una influencia dominante. En el mismo ministerio, los asuntos financieros están encomendados al judío F. C. Christ y los asuntos jurídicos al hebreo Sir Kenneth Kemp. En el Ministerio de Trabajo, uno de los altos funcionarios es el judío C. R. Salmon, y los asuntos financieros están, por supuesto, en manos de otro israelita, el vicecontador L. G. Polden. El Ministerio de Comercio está reservado casi totalmente — como era de esperar — a judíos. Figura en él como «secretario privado» el judío H. Beer y a su lado, como secretaria, la judía K. Chester. La dirección de petróleo la dirige el hebreo F. C. Starling, y entre los altos funcionarios encontramos a los israelitas siguientes: E. A. Cohen, Feveryar, R. Kelf-Cohen, Goldshmid, S. T. Tigar, Camm, C. Epstein, Fielden, J. Kemp, L. R. C. Koeppner, A. W. Morant, S. R. Raffan, H. Raven y A. T. Ruby.

No hay motivo para suponer que, en Inglaterra, el número de per-sonas no judías, capaces de desempeñarse bien en altos cargos de los ministerios, sea tan reducido que por este motivo encontremos una cantidad tan elevada de judíos en puestos importantes. La causa es sencillamente que cada judío que llega a ocupar un puesto de cierta categoría, infiltra a otros compañeros de su raza.

Por supuesto, para defender sus intereses y conseguir influencia sobre los «peleles administrativos», según tituló el inglés Wyndham

Lewis a los ministros, los círculos judíos no dependen sólo de sus compañeros de raza instalados en los ministerios. Después de las malas experiencias hechas con el ministro de guerra Hore-Belisha, los judíos han desistido conscientemente de presentarse abiertamente. Disponen de suficientes medios para asegurarse indirectamente la influencia deseada y se han valido de todos ellos, o sean la bolsa y los bancos, o sean la prensa y la radio.

La gran influencia que los hebreos ejercen en Inglaterra, sobre todo durante los últimos decenios, es la causa de las grandes simpatías que el bolchevismo goza actualmente en la Gran Bretaña, en perjuicio de la nación.

Informaciones inglesas sobre los Estados Unidos.

El diario inglés «Daily Mail» publica una información de su corresponsal en Washington de que pronto se promovería en el Congreso una acción contra los «buques de emergencia», habiendo proporcionado el Capitán Exholm al diputado por Seattle, Magnuson, los siguientes datos sobre estos buques, por los que la administración de Roosevelt había hecho gran propaganda: En los buques mencionados se presentan hendiduras, con un ruido semejante a disparos de cañón; una vez formadas estas hendiduras, iban extendiéndose como una malla caída en las medias de las señoras; cuando el mar estaba agitado, proa y popa temblaban como jalea. Magnuson y el senador Walgren han visto nueve «buques de emergencia» que de esta manera se partieron en dos, y los dos señores pedirán que tales buques no se emplearán más, hasta que no se hayan terminado las correspondientes investigaciones detalladas.

De otros escándalos se ocupa la revista inglesa «Economist». Dice que no ha quedado terminado el incidente del General Patton, quien dió de bofetadas a un soldado encamado en un hospital, criticándose, sobre todo, la forma como el alto mando ha publicado el incidente, lo que ha contribuido a mermar la confianza general; que se pecaría de adulación al calificar las informaciones del alto mando como «un montón de verdades a medias»; que los miembros del Congreso estaban irritados de no haber sido bien informados al respecto; de lo contrario el Congreso no hubiera ascendido al General Patton, quien, ya anteriormente, había agredido a un soldado por no tener bien puestas sus polainas a causa de tener una hinchazón de los tobillos; que las dos cámaras habían pedido la investigación del asunto y que no se sabía si el alto mando estaría en condiciones de seguir protegiendo a Patton.

Otro asunto, más importante en cuanto al objeto afectado, ocupa actualmente a la opinión pública de los Estados Unidos. Se trata de un oleoducto en el Canadá, de 500 millas de longitud, construido con un gasto de 120 millones de dólares por el ejército, y sobre el que al Canadá se le concedió el privilegio de compra. En el senado ya se está hablando de un «escándalo de petróleo del ejército».

Al mismo tiempo el Ministro de guerra Stimson tiene que luchar para que la comisión respectiva del Congreso apruebe la implantación del servicio de trabajo obligatorio. Significativo es la motivación que da al proyecto de ley, pues alega que los disturbios obreros han minado la moral del ejército; que la guerra duraría mucho más de lo que se suponía, y que la disparidad de la situación de los que cargaban con el peso de la lucha en primera línea, y de aquellos que trabajaban en sus casas, se hacía insoportable para la tropa, si tenía que darse cuenta que éstos llevaban una conducta de irresponsabilidad, y que, por ende, habría que insistir en la implantación del servicio de trabajo obligatorio.

La administración militar de los ferrocarriles norteamericanos ha durado 22 días, según el «Daily Express», consistiendo sencillamente en que los directores y altos funcionarios, de un día para otro, vistieran uniformes de oficiales, desempeñando sus cargos munidos de títulos militares. Se sobreentiende que los operarios miraron este disfraz sin mayor respeto, y obtuvieron un éxito completo, alentándose otros grupos de trabajadores. Por de pronto, los sindicatos de los tipógrafos han entrado en un movimiento en pro de un aumento de salarios, que en algunas ciudades ha provocado huelgas.

De Diarios y Revistas.

Ya antes de esta guerra, el abastecimiento irlandés dependía mucho de la navegación británica. Este estado de cosas, la Isla Verde lo está sintiendo hoy en día como una calamidad nacional, porque las autoridades navieras británicas están admitiendo transportes para Irlanda, solamente bajo condiciones y limitaciones gravosas, aumentando cada día más sus vejaciones y exigencias. El deseo de independizarse de Inglaterra también en este sentido, ha tenido por consecuencia que actualmente está preparándose el establecimiento de una empresa naviera nacional encargada de asumir el control de una flota mercante irlandesa en construcción. Igualmente están en vías de fabricación nuevos astilleros nacionales. Además, están proyectándose el ensanche y fomento de las ya existentes líneas navieras irlandesas.

El diario bolchevique de Inglaterra «Daily Worker» no está conforme con el cariz que van tomando las operaciones en el Sur de Italia. «En sentido

militar y político, los aliados occidentales de la Unión Soviética se han metido en grandes apuros», dice el mencionado diario que, por lo visto, ha olvidado completamente que sus lectores son ingleses y no súbditos de los países soviéticos. Dos cosas revela el irritado diario bolchevique: Primero confirma el hecho de que en Nápoles, como resultado de la ocupación anglo-yanqui, en lugar de la «libertad» y del «pan» ofrecido, hay 100.000 desocupados, y, segundo, el diario recuerda al gobierno británico y norte-americano su promesa empeñada en Moscú de que «cambiarían las cosas en Italia conforme a principios democráticos». Es una nueva prueba de que Eden y Hull en Moscú prometieron no impedir la bolchevización de Italia.

Según informa el «Daily Worker» desde Montevideo, en el Brasil se ha permitido la publicación de libros sobre la Unión Soviética, que estuvieron prohibidos durante ocho años, los que están vendiéndose como el pan. Esta noticia es una nueva prueba de los rápidos progresos de la bolchevización en todos los países que se han aliado con los norte-americanos y los ingleses.

Desde Roma se informa que durante un ataque de terror de la aviación anglo-norteamericana sobre Urbania, pequeña población serrana italiana situada cerca de San Marino, en una mañana dominguera, mientras la gente estaba dirigiéndose a misa, más de 650 de los 4.000 habitantes de la ciudad fueron matados por bombas y por el fuego violento de las armas de a bordo disparadas en vuelo rasante.

Según se informa el 10 de Febrero desde Estocolmo, sobre el bombardeo del «Wiril», barco sueco de la Cruz Roja, en el puerto de Quío, se han recibido detalles de parte de otro barco de la Cruz Roja sueca que se encuentra en aguas griegas. Según ellos, el «Wiril» fué atacado por seis aviones- destructores en vuelo rasante, y alcanzado por una bomba que destruyó por completo las superestructuras del centro. El representante de la Cruz Roja sueca Nilson y un miembro de la tripulación fueron matados, y otro herido gravemente. El «Wiril», buque de 1.225 toneladas, desde hace tiempo ha estado ocupado exclusivamente en llevar cereales, para aliviar la situación alimenticia de los griegos, desde el Pireo a las islas del Mar Egeo.

El diario griego «Nea Evropi» censura acremente el ataque británico sobre el buque sueco de la Cruz Roja «Wiril» fondeado en el puerto de Quío, como una prueba más de la manera brutal de hacer la guerra de los ingleses, diciendo que el pueblo griego conoce a la saciedad a sus presuntos «libertadores», y que el acto de terror cometido contra el barco sueco de la Cruz Roja se sumaba dignamente a las numerosas violaciones del Derecho Internacional perpetradas por Inglaterra.

El diario eslovaco «Slovak» en febrero celebró el vigésimo quinto aniversario de su fundación. La publicación tuvo que sufrir las persecuciones más tenaces de parte del Gobierno de Benesh en la antigua Checoslovaquia, siendo el diario más confiscado por la policía. El actual Presidente del Consejo de Ministros, el Profesor Tuka, durante una temporada fué su director, siendo

sus colaboradores los actuales ministros Mach y Vedricky, El Presidente Tuka con motivo del aniversario concedió una entrevista al diario mencionado, en la que dijo que no era suficiente haber conquistado la libertad, sino que había que defenderla siempre de nuevo luchando uno mismo con la ayuda de los amigos; que una nación en todo tiempo tenía que demostrar, luchando y trabajando, que era capaz de vivir independiente. Que sin hechos todas las alianzas internacionales eran inútiles, y que la nación eslovaca, sabiendo esto, desde el principio de su independencia nacional estaba cumpliendo con todas las obligaciones de una nación libre para consigo misma y también para con sus amigos, ante todo para con su gran protector y amigo, el pueblo alemán.

El periódico inglés «Nineteenth Century», hace poco, ha vuelto a insertar en un artículo de fondo los datos, ya publicados en otras ocasiones, sobre los ciudadanos soviéticos que están detenidos en los campamentos de trabajos forzados de la URSS. Dice que, aun cuando las condenas se inflingían por seis años, prácticamente ninguno de estos prisioneros jamás volvía a su casa, y que casi no había familia en la Unión Soviética que no tuviera que llorar un miembro suyo desaparecido en alguno de dichos campamentos.

Escuadrillas de aviones de caza del nuevo Ejército del Aire italiano que está organizándose, derribaron durante los ataques de terrorismo anglo-norteamericanos en el sector de Udine, de enero 28 y 30, cinco aviones enemigos, entre ellos dos tetramotores, perdiendo ellas dos aviones.

Cultivo de Idiomas.

Lección CXXX.

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

(Continuacion.)

El 31 de julio a las 15,30 horas, inmediatamente después de haberse decretado el «Estado de peligro de guerra inminente», se habían dirigido, desde Berlín, preguntas a contestar a plazo fijo a París y San Petersburgo, a fin de aclarar definitivamente la situación.

A ambos gobiernos se había hecho saber que también en Alemania se decretaría la movilización, «siempre que Rusia, en el plazo de 12 horas, no suspendiera toda medida de guerra

Sprachübungen.

Übungsstück 130.

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

(Fortsetzung.)

Am 31. Juli, um 5³⁰ nachmittags, unmittelbar nach der Erklärung des „Zustandes der drohenden Kriegsgefahr“, waren von Berlin befristete Anfragen nach Petersburg und Paris gegangen, um die Lage endgültig klarzustellen. Beiden Regierungen war mitgeteilt worden, daß auch in Deutschland der Ausspruch der Mobilmachung folgen müsse, „falls nicht Rußland binnen zwölf Stunden jede Kriegsmaßnahme gegen uns und Österreich einstellt und

contra nosotros y Austria y nos diera al respecto una explicación terminante.» Para París se agregó que la movilización significaría inevitablemente la guerra. A objeto de prever toda posibilidad, el embajador debía preguntar si Francia permanecía neutral en una guerra ruso-alemana, exigiendo una contestación en el plazo de 18 horas. Debía, además, en el caso, por cierto bien poco probable, de una declaración de neutralidad por parte de Francia, exigir la cesión pasajera de las dos grandes fortificaciones fronterizas de Toul y Verdún en concepto de garantía.

La demanda presentada en San Petersburgo había quedado sin contestación hasta el 1^{er} de agosto a las 12 horas, término del plazo dado. Por consiguiente, se ordenó al embajador alemán entregar al gobierno ruso, a las 17 horas, la declaración de guerra, siempre que hasta este momento no hubiese recibido una contestación satisfactoria. A la misma hora el Emperador de Alemania ordenó la movilización del Ejército y la Armada. Significaba esta medida para el Capitán general von Moltke la solución de la misión primera y más urgente: la seguridad de las extensas fronteras indefensas del Imperio.

En la tarde del mismo día, a las 18,10 horas, llegó la contestación del embajador en París: «Francia haría lo que exigiesen sus intereses¹⁾». Pero ya antes de esto, y ya antes de decretarse la movilización alemana, a las 16,50 horas²⁾, el Ministro de Guerra francés había impartido la orden de movilización.

(Continuará.)

¹⁾ Documentos alemanes . . . obra citada, N.º. 258 y 571.

²⁾ = 5.50 hora de París.

uns hierüber bestimmte Erklärung abgibt.“ Für Paris war hinzugefügt, daß die Mobilmachung unvermeidlich Krieg bedeute. Um jede Möglichkeit zu erschöpfen, hatte der Botschafter anzufragen, ob Frankreich in einem deutsch-russischen Kriege neutral bleiben wolle, die Antwort müsse binnen achtzehn Stunden erfolgen. Er hatte weiterhin, für den allerdings kaum denkbaren Fall der französischen Neutralitätserklärung, die vorübergehende Überlassung der beiden großen Grenzfestungen Verdun und Toul als Sicherheit zu fordern.

Auf die Anfrage in Petersburg war bis zum Ablauf der Frist am 1. August um 12 Uhr mittags keine Antwort erteilt worden. Daher wurde der deutsche Botschafter angewiesen, falls er nicht inzwischen doch noch eine befriedigende Antwort erhalte, der russischen Regierung um 5 Uhr nachmittags die Kriegserklärung zu überreichen. Um dieselbe Stunde befahl der deutsche Kaiser die Mobilmachung für Heer und Flotte. Damit sah Generaloberst von Moltke die dringlichste und nächste Aufgabe, die Sicherung der ausgedehnten ungeschützten Grenzen des Reiches, als erfüllt an.

Aus Paris ging an demselben Nachmittag des 1. August um 6¹⁰ die Meldung des Botschafters ein: „Frankreich werde das tun, was seine Interessen geböten¹⁾.“ Schon vorher aber, und schon vor der deutschen Mobilmachung, hatte um 4³⁰ nachmittags²⁾ der französische Kriegsminister den Mobilmachungsbefehl ausgegeben.

(Fortsetzung folgt.)

¹⁾ Deutsche Dokumente a. a. O. Nr. 258 und 571.

²⁾ = 5³⁰ Pariser Zeit.

El caza-submarinos más eficaz.

Según informa el Comunicado del Alto Mando Alemán del 24 de enero, el alférez de fragata de complemento Pollmann, condecorado con la Cruz de Caballero, siendo comandante de un caza-submarinos en el Mar Mediterráneo, destruyó su décimo submarino enemigo.

Después de que el caza-submarinos por medio de sus aparatos modernos había localizado el submarino enemigo, poco después del amanecer, hacia las 8 horas, fué echada la primera serie de bombas de profundidad, la que de momento no dió resultado visible. Pero ya el segundo ataque que siguió inmediatamente, alcanzó tan gravemente el submarino que la proa se salió del agua, y pocos momentos después estuvo visible en una extensión de cinco metros. La parte del buque averiada debajo del nivel del agua, a prisa se fué hundiendo más, lo que tenía por consecuencia que el submarino se irguió, hasta quedar en posición perpendicular. El submarino se mantuvo por corto tiempo en esta posición singular, hasta que por fin sin ruido alguno se fué a pique. Mientras tanto, a bordo del cazasubmarinos alemán con toda la prisa posible se alistaron otras bombas de profundidad más, pero sobraba un tercer ataque, puesto que unos dos minutos después de haberse hundido el barco se percibió una detonación extraordinariamente fuerte, seguida por otros ruidos procedentes del submarino reventado. Con el fuerte remolino, causado probablemente por la explosión de los torpedos, salió a la superficie una mezcla de los objetos más variados del equipo del submarino, con lo que su destrucción quedó confirmada sin dejar lugar a dudas. Debido al

Der erfolgreichste U-Boot-Jäger.

Wie der Wehrmachtbericht vom 24. Januar meldet, vernichtete der Ritterkreuzträger Leutnant zur See der Reserve Pollmann als Kommandant eines U-Boot-Jägers im Mittelmeer sein zehntes feindliches U-Boot.

Als der U-Jäger mit Hilfe der modernen Suchapparate das feindliche U-Boot festgestellt hatte, wurde kurz nach Hellwerden gegen 8 Uhr die erste Wasserbombenserie geworfen, die zunächst keine sichtbare Wirkung zeigte. Aber schon der unmittelbar darauf folgende zweite Angriff traf das U-Boot so schwer, daß sein Bug aus dem Wasser auftauchte und wenige Augenblicke später in einer Länge von fünf Metern sichtbar wurde. Der unter Wasser beschädigte Teil des Bootes sackte unterdessen rasch tiefer, was zur Folge hatte, daß sich das Boot aufrichtete, bis es senkrecht stand. Das U-Boot blieb kurze Zeit in dieser eigenartigen Stellung, worauf es schließlich lautlos unterging. An Bord des deutschen U-Jägers wurden in der Zwischenzeit mit größter Beschleunigung weitere Wasserbomben zum Werfen klargemacht. Der dritte Angriff erübrigte sich jedoch, weil etwa zwei Minuten nach dem Absacken des Bootes eine ungewöhnlich starke Detonation zu hören war, der weitere Geräusche folgten, die von dem zerborstenen U-Boot herrührten. Mit dem hohen Schwall, der vermutlich durch die Explosion der Torpedos verursacht worden war, kam ein buntes Gemisch der verschiedensten Einrichtungsgegenstände des U-Bootes an die Oberfläche, so daß dessen Vernichtung damit einwandfrei bestätigt war. Infolge des starken Ölaustritts war die

fuerte desparrame del aceite, una vasta zona del mar quedó cubierta por una capa espesa de aceite en la que nadaban algunas piezas de madera. No se llegaron a ver miembros de la tripulación del barco, ni muertos ni vivos.

El Alférez de fragata de complemento Pollmann, comandante de caza-submarinos alemán más eficaz, fué condecorado por el Führer con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro ya con motivo del hundimiento de su quinto submarino enemigo, en reconocimiento de sus méritos y del arrojo intrépido y tenaz de que siempre dió pruebas. Aparte de los diez submarinos comprobados que aniquiló, el Alférez de fragata de complemento Pollmann ha averiado numerosos otros barcos sumergibles del enemigo.

See in weitem Umkreis mit einer dichten Ölschicht bedeckt, in der einige Holzteile schwammen. Tote oder Überlebende der Besatzung des Bootes wurden nicht gesichtet.

Leutnant zur See der Reserve Pollmann, der erfolgreichste deutsche U-Jäger-Kommandant, hatte vom Führer bereits zur Vernichtung des fünften feindlichen U-Boots in Anerkennung seiner Verdienste und seines jederzeit bewiesenen unerschrockenen und zähen Draufgängertums das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes erhalten. Neben der Zahl seiner festgestellten Vernichtung von zehn Unterseebooten hat Leutnant zur See der Reserve Pollmann zahlreiche andere feindliche U-Boote beschädigt.



INDICADORES PIEZO-ELÉCTRICOS

ACREDITADOS PARA

MEDICIONES DE FUERZAS,
PRESIONES Y ACELERACIONES

ZEISS IKON A.G.

Bibliografía.

Lafitte Martínez, Carlos: «Teoría del Descarrilamiento». Asociación Nacional de Ingenieros Industriales. Madrid 1945. 44 páginas con 4 láminas y 7 ilustraciones intercaladas en el texto, en 8º.

El estudio que hemos recibido del señor Carlos Lafitte Martínez, Presidente de la Asociación Española de Ingenieros Industriales, es un excelente resumen sobre los diferentes aspectos del problema del descarrilamiento. Las modificaciones que ha experimentado el servicio ferroviario — ante todo las altas velocidades que en la actualidad se han alcanzado, y el consiguiente empleo de material más ligero para la construcción de los coches y vagones — han tenido por consecuencia que las normas teóricas válidas hasta entonces ya no proporcionen la exactitud indispensable o, por lo cual se requiere una revisión de la teoría clásica para adaptarla a las condiciones nuevas. Por medio de una serie de comparaciones demuestra el autor de una manera muy sugestiva cómo los diferentes casos de descarrilamientos y encarrilamientos se interpretan conforme a la teoría clásica y a la nueva, señalando las diferencias que existen entre los dos conceptos. Aun cuando, dado el carácter estrictamente técnico de la obra, un comentario detallado queda fuera del programa de nuestra publicación, en consideración a la gran importancia que los problemas ferroviarios revistan para el ejército, no queremos omitir de llamar muy especialmente la atención a esta obra importante e instructiva.



Para la defensa propia:

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

**Para el servicio de señales
aeronáuticas:**

Pistolas Walther luminosas
de metal ligero

**Pistolas Walther para señales
de luz de estrella**
de acero inoxidable

WALTHER

**Carl Walther,
Fábrica de armas**

Informes Berlin-Dahlem, Kronprinzen-Allee 30

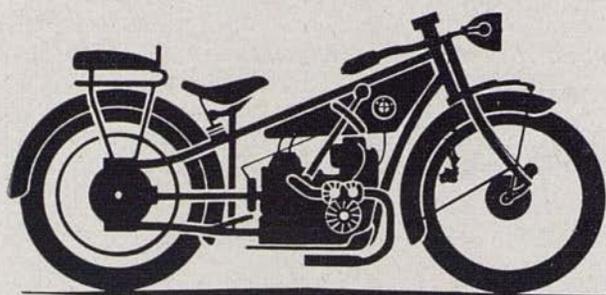
CASAS INDUSTRIALES Y DE EXPORTACIÓN

estarán perfectamente re-
presentadas en la revista

Ejército Marina Aviación

Publicación mensual

y pueden adquirir vastas
relaciones



1923
1943

20 AÑOS MOTOCICLETAS



HIDROCANOA PARA VUELOS
TRANSATLANTICOS
DORNIER
DO 26