Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTE
MITWIRKUNG DES REICHS-
AHRTMINISTERIUMS



In diesem Heft

Großes Preisausschreiben

EN ESTE NUMERO TRAEMOS EL
GRAN CONCURSO TITULADO

Kennst du unsere Luftwaffe?

¿CONOCES A
NUESTRA AVIACIÓN?

Brennende Insel

Isla en llamas

ein deutscher Aufklärer nach dem ersten Angriff aufgenommen. Es zeigt nur eine Teilansicht der riesigen Tanklager, die die Engländer an der Themsemündung angelegt das Öl in Motorentreibstoffe umgewandelt wird. Am Ufer sind die Molen zu erkennen, wo die von Übersee kommenden Tankdampfer anlegen, um den kostbaren Rohstoff in die deutsche Angriffe über diese Tanklager hinweggebraust. Die Brände haben solche Ausdehnung angenommen, daß unsere Kampfverbände die in größte Höhen hinauf- n. Ein so klares Bild wie dieses läßt sich heute von Thameshaven nicht mehr aufnehmen, denn in weitem Umkreise liegt alles unter dem Schleier des Ölrauches

...ografía aérea fué sacada por un avión de reconocimiento alemán, después de haberse realizado el primer ataque, y sólo permite reconocer una parte de los gigantescos depósitos que los ingleses ...haven, cuentran también las grandes refinerías donde el petróleo es convertido en combustibles para motores. En la orilla del río se pueden distinguir los muelles donde suelen atracar los petro- ...ocadura del ...ateria prima. Esta es conducida a los depósitos por medio de bombas. — En el entretiempo, estos depósitos de petróleo fueron objetos de otros numerosos ataques aéreos alemanes. Lo ...tramar para descar... tales proporciones que nuestras escuadrillas de bombardeo pueden valerse de las humaredas que llegan a alturas máximas, para orientarse en sus vuelos de ataque. Hoy día, ya no es po- ...e por las bombas alemanas... de Thameshaven puesto que todo cuanto se encuentra situado en los alrededores de dicho puerto, se halla cubierto por el velo espeso de las humaredas ...sible saca...



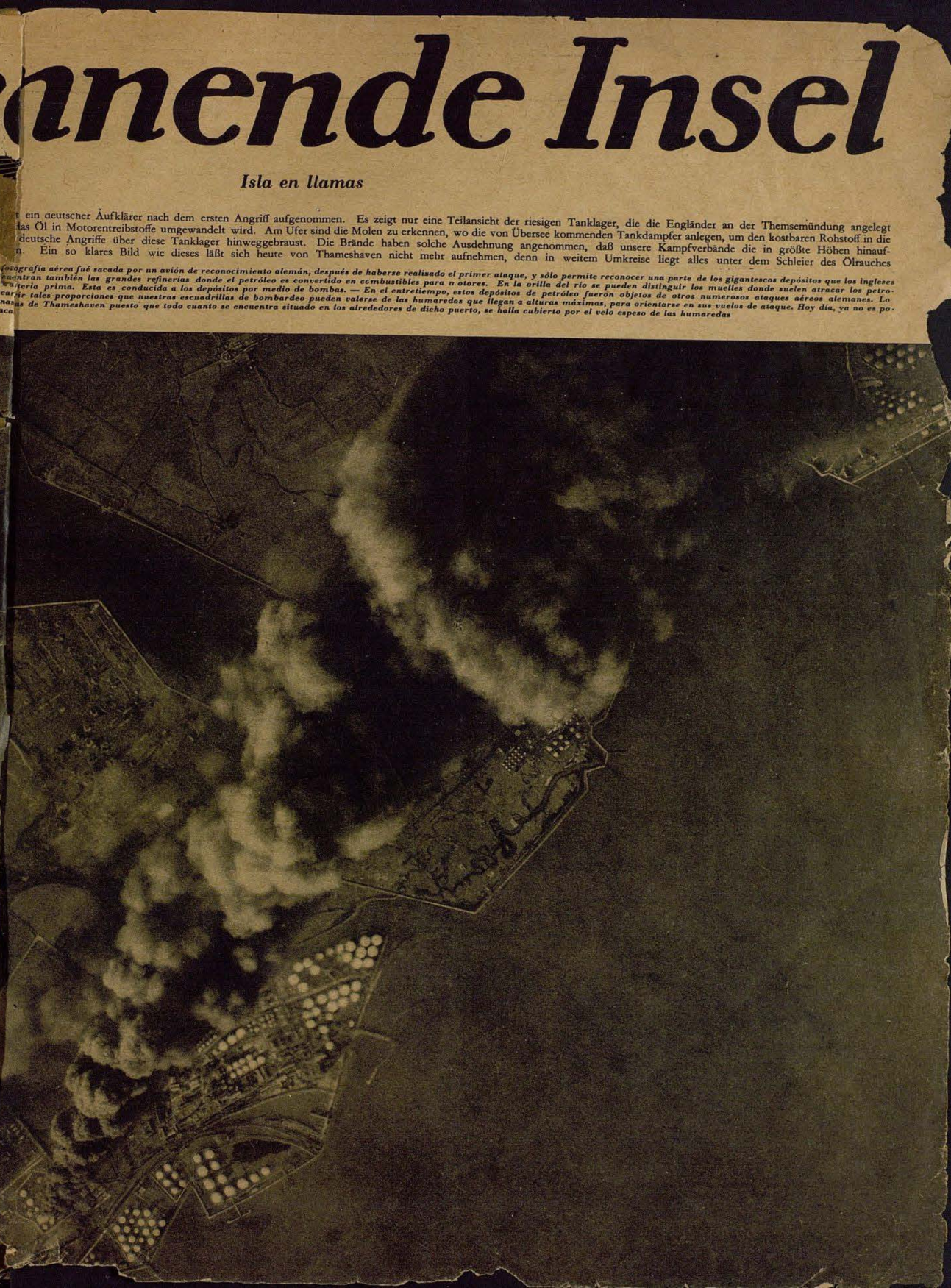
Der Angriff auf den britischen Flugplatz Kenley rollt. Die Bomben der ersten Angreifer haben gut gesessen. Ein deutsches Kampfflugzeug ist im Begriff, mit seiner Bombenlast nachzustoßen. Es ist nicht leicht zu entdecken, da die Tarnbemalung es mit der Erde verschmelzen läßt. Es bedeuten: (1) Flugzeuge auf dem Rollfeld, (2) zwei brennende Hallen, (2a) brennende Nebengelände, (3) Bombenkrater auf dem Rollfeld, (4) eine Dornier „Do 215" im Anflug. Der Flugplatz ist durch dunkle Stellen getarnt, die Gehölze vortäuschen sollen

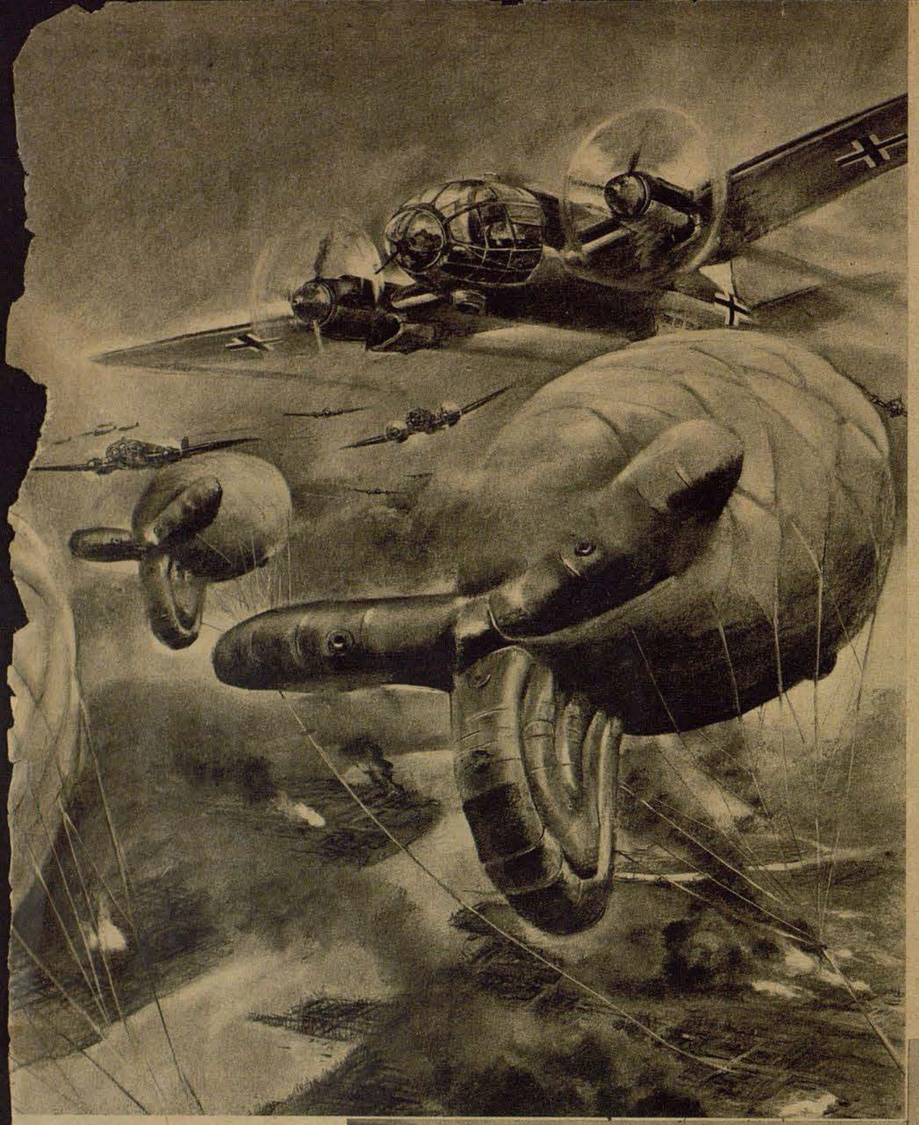
El ataque contra el aeródromo británico de Kenley en pleno desarrollo. Las bombas de los primeros aviones que intervienen en el ataque, dieron en su blanco. Un avión de bombardeo alemán se dispone a lanzar otra serie d. bombas. No es, por cierto, tarea fácil descubrir el avión, cuyo camuflaje no permite que se destaque visiblemente de la tierra. Significan: (1) Aviones en el campo de aterrizaje. (2) Dos hangares envueltos en llamas. (2a) Dos edificios contiguos que arden. (3) Hoyos causados por las bombas en el campo de aterrizaje. (4) Un avión del tipo Dornier "Do 215" ataca. El aeródromo mismo se halla camuflado con espacios obscuros destinados a simular bosquecitos



...uf dem Gefechtsstand des Chefs de... ...eneralfeldmarschall Kesselring ...echts mit dem Ritterkreuz). L... ...hr der Chef des Generalstabes ..., Generalleutnant S... Aufnahme Luftwaffe (3)

...Kesselring (a la ...Estado Mayor





Die Schlacht

Zeichnungen von
Kriegsberichter Richard Hess

Aufnahmen Robert Kropp (2)
Luftwaffe (2)

Ohne Unterbrechung, pausenlos bei Tag und Nacht schmettern die deutschen Luftangriffe auf die militärischen Ziele der britischen Hauptstadt. Seit dem Beginn der Vergeltungsangriffe raft, ständig sich steigernd, die Schlacht um London. Kaum eine Stunde vergeht, in der nicht Kampfflieger und Stukas, Jäger und Zerstörer über dem Häusermeer an der Themse kreisen. Die britische Abwehr kann sie nicht daran hindern, obwohl sie durch Zusammenziehung von Jägern, Flak und Scheinwerfern aus dem ganzen Lande erheblich vermehrt worden ist. Churchill hat den schwerwiegenden Mangel, der in der Entblößung weiter Teile der Insel an wirksamer Abwehr besteht, auf sich genommen, um den Schutz der Hauptstadt des Empire zu verstärken. Er weiß zu genau, daß ihr Fall der Anfang vom Ende sein wird. Churchills neueste Taktik ist, in der ganzen Welt um Mitleid zu betteln und die bösen Deutschen als

Der rollende Einsatz (Bild rechts) bedingt auch den Angriff bei Nacht. Unsere Kampfflieger greifen bei jeder Wetterlage in starken Verbänden, auch nachts, an, so daß die Londoner aus den Luftschutzräumen kaum mehr herauskommen. Unzählige Brände machen die Nacht zum Tage

Las ininterrumpidas operaciones (derecha) traen consigo los ataques nocturnos. Nuestros aviadores de combate atacan en compactas formaciones también durante la noche, sean cuales fueren las condiciones atmosféricas, de forma que los londinenses casi no salen más de los refugios antiaéreos. Los incontables incendios convierten la noche en día



Ununterbrochen greifen deutsche Kampfflugzeuge das Herz des britischen Imperiums, die Hauptstadt London, an. Sie lassen sich weder durch die bereits dezimierten britischen Jäger abhalten noch durch die Flak noch durch Sperrballone, die über besonders wichtigen Anlagen stehen

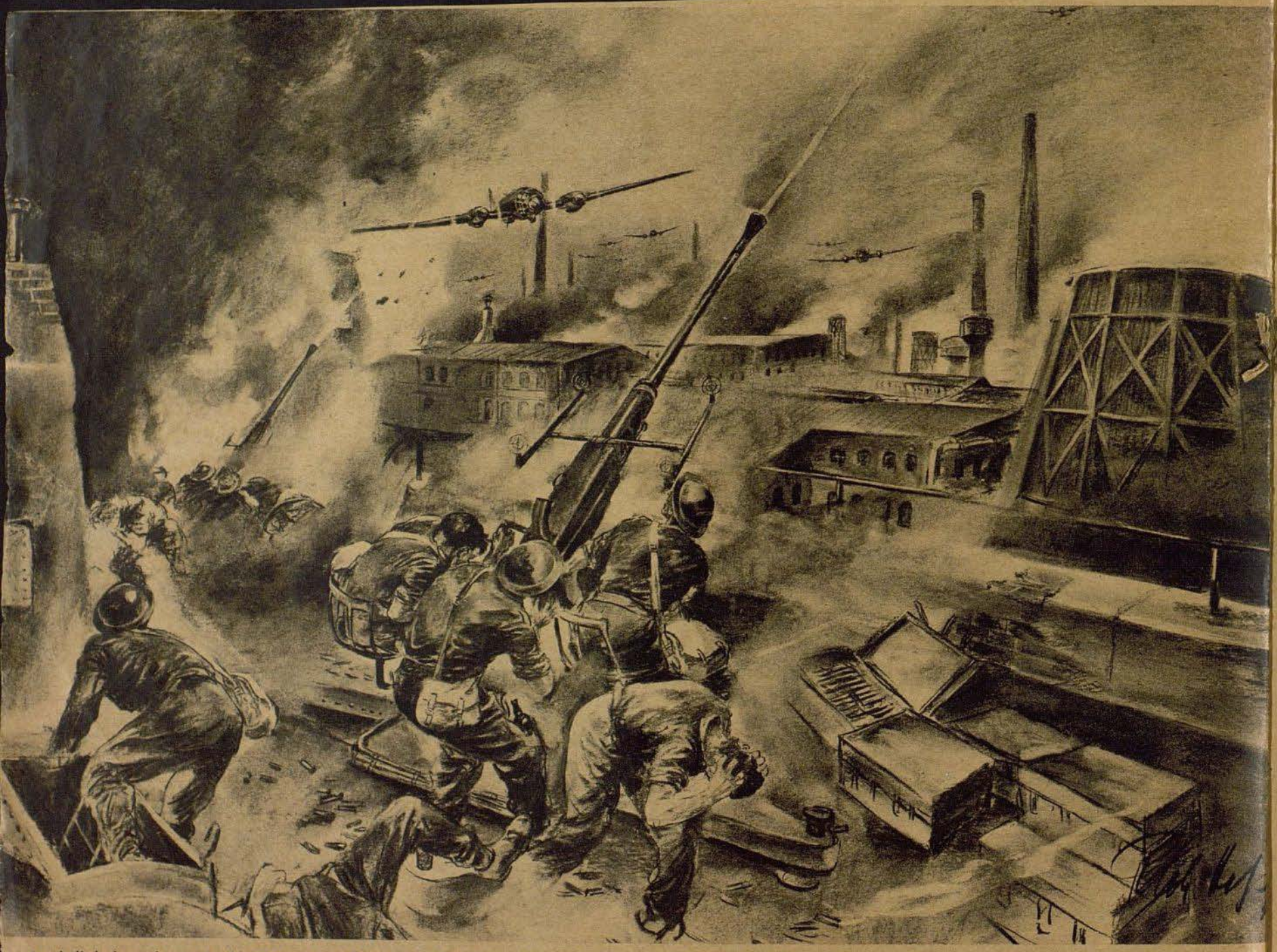
Los aviones de combate alemanes atacan sin tregua ni descanso a Londres, capital y corazón del imperio británico. Ni se dejan amedrentar por los cazas ingleses, un tanto diezmados, ni ahuyentar por los antiaéreos ni por las barreras de globos cautivos que protegen las instalaciones de importancia especial

Von seinem Gefechtsstand aus leitet der Reichsmarschall persönlich den Einsatz gegen London und die Insel. Gespannt beobachtet der Reichsmarschall die Qualmwolken, die an der britischen Kanalküste aufsteigen

Desde su puesto de mando dirige el Mariscal del Reich personalmente las operaciones contra Londres y la Isla. Atento observa el Mariscal del Reich por los prismáticos las densas nubes de humo que se elevan allende el Canal



Barbaren hinzustellen. Aber er hat es ja selbst so gewollt. England hat uns den Krieg erklärt, nicht wir ihm, England hat wiederholt die Friedenshand des Führers ausgeschlagen. Jetzt muß es seine Verbrechen sühnen, in der Luftschlacht um London, die es durch seine Morde an der deutschen Zivilbevölkerung selbst ausgelöst hat. Alleinige Trägerin dieses Kampfes in seiner ganzen Ausdehnung ist die deutsche Luftwaffe. In den bisherigen Feldzügen ist die Grenze zwischen selbständiger Führung des Luftkrieges und der Waffenhilfe für das Heer nicht immer klar hervorgetreten. Gegen Großbritannien aber führt die Luftwaffe den unmittelbar auf die Erreichung des Kriegszieles abgestellten operativen Luftkrieg großen Stils. Das strategische Herz dieser Operationen schlägt bereits am Kanal. Irgendwo an der langen französischen Küste ist eine Befehlsstelle errichtet. Viel ist da indes nicht zu sehen. Einige Scherenfernrohre, Kraftwagen unter Tarnnetzen, ein Unterschlupf für die Fernsprecher, Offiziere, die die weißen Streifen der Generale und solche, die das leuchtende Rot des Generalstabes tragen, und Nachrichtenoffiziere mit den braunen Kragenspiegeln. Weiter zurück ein Stolleneingang, der tief in die Erde führt. Das Ganze: der Gefechtsstand des Reichsmarschalls und Oberbefehlshabers der Luftwaffe. Von hier aus leitet Hermann Göring die Schlacht um London. Hier laufen alle Meldungen zusammen, von hier werden die Einsatzbefehle durch Funk und Draht an die Luftflotten und Geschwader und Gruppen ausgestrahlt. Der stärkste Eindruck, den jeder mitnimmt, der das Glück hatte, auf dem Gefechtsstand des Reichsmarschalls weilen zu dürfen, ist die überlegene Ruhe, mit der sich hier alles abspielt. Da ist auch beim größten Einsatz, wenn Geschwader um Geschwader hinüberdonnert, nichts von Hast und eiliger Betriebsamkeit. Das deutsche Volk darf dem Ausgang der Schlacht um London mit gelassener Ruhe entgegensehen. Ihre Führung liegt nicht in England, sie liegt in den Händen des Reichsmarschalls Hermann Göring.



Auch die bedeutend verstärkte Abwehr in und um London ist nicht mehr in der Lage, den deutschen Angriff aufzuhalten. Wohl tun die britischen Kanoniere ihr möglichstes. Aber der bessere Geist beherrscht doch die deutschen Flieger

Tampoco la defensa antiaérea dentro y fuera de Londres, notablemente reforzada, está en condiciones de detener el ataque alemán. Bién es verdad que los artilleros ingleses hacen los imposibles, pero el espíritu más acendrado está de parte de los aviadores alemanes

Zum Bilde rechts: Die vornehmsten Ziele unserer Londonangriffe sind die riesigen Hafen-, Werft- und Dockanlagen. Unser Zeichner stellte den Augenblick dar, in dem ein Teilgebiet des Hafens von einem deutschen Bombengeschwader überrascht wird

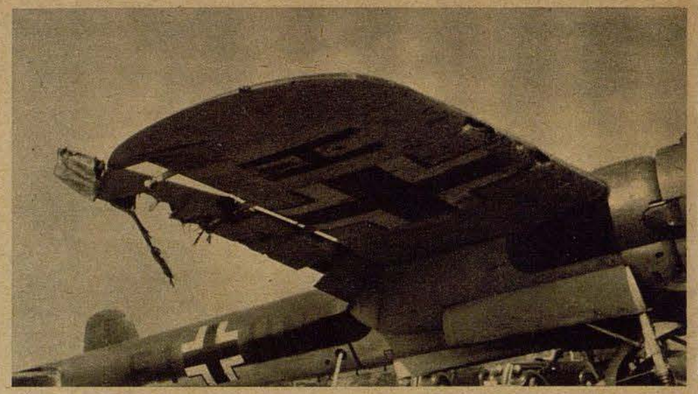
Derecha: Los principales objetivos de nuestros ataques sobre Londres son las vastas instalaciones marítimas, los astilleros y muelles. Nuestro dibujante ha inmortalizado el momento en que es atacado por sorpresa un sector del puerto por una escuadrilla de bombarderos


OLD BOY

Von Splittern zerfetzt – und doch heimgekehrt:

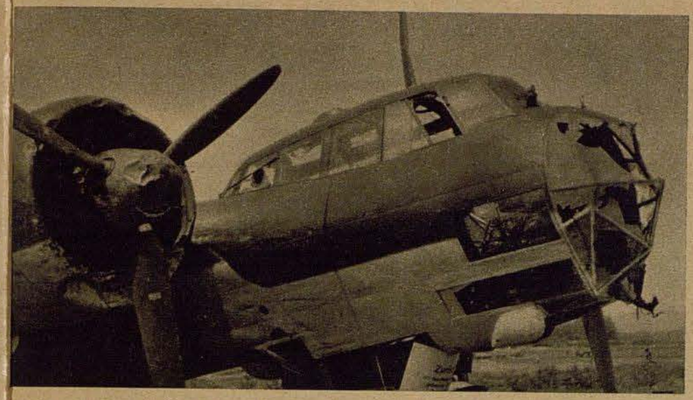
Deshechos por la metralla – pero regresados a sus bases





Beispiellose Widerstandsfähigkeit eines deutschen Flugzeugs. — Das hier abgebildete Flugzeug geriet beim Tiefangriff in den Bombenstreukegel seines Vordermanns. Die Bilder zeigen, wie gründlich diese Bombe gewirkt hat. Das Erstaunlichste dabei ist aber, daß die so schwer beschädigte Maschine noch 200 Kilometer nach Hause fliegen und glatt landen konnte. Der Besatzung ist bis auf eine Schramme im Gesicht des Flugzeugführers nichts geschehen Aufn. PK Reuschle (3)

La inigualable solidez y resistencia de un aparato alemán. — El avión que presenta la ilustración atravesó en vuelo bajo el cono de dispersión de las bombas del avión delantero. Las fotos muestran los estragos producidos por la bomba. Lo sorprendente del caso es que el avión tan gravemente averiado pudo hacer un recorrido aún de 200 kms. y aterrizar sin incidente en su base de partida. Aparte de unos rasguños en la cara del piloto resultó la tripulación indemne



Und hier sehen wir neben der schwer havarierten Kanzel ebenso schwere Beschädigungen am rechten Motor. Beide Motoren liefen bis zur Landung einwandfrei

Aquí vemos al lado de los destrozos en la cabina delantera los daños producidos en el motor derecho. No obstante funcionaron ambos motores perfectamente hasta el aterrizaje

Hermann Göring, Reichsmarschall und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, läßt sich auf dem Feldflugplatz eines Jagdgeschwaders über die Erfolge seiner Jäger berichten. Ganz rechts der erfolgreichste deutsche Jagdflieger Major Mölders Aufn. Robert Kropp

Hermann Göring, Mariscal del Reich y jefe supremo de la aviación, escucha un informe sobre los éxitos de sus cazas en uno de los aeródromos de campaña. A la extrema derecha el invicto piloto de caza, comandante Mölders



London aus der Vogelschau

Die nebenstehende Zeichnung veranschaulicht die riesige Ausdehnung der Millionenstadt und ihrer Hafen- und Dockanlagen. Von der Themsemündung im Osten ziehen sie sich beiderseits des Flusses bis zur Towerbrücke hin, also bis in das Herz der Stadt, die City, die durch die vielen Brücken über die Themse gekennzeichnet ist. — Die Zahlen bedeuten im einzelnen:

Londres a vista de pájaro

El dibujo adjunto ilustra la enorme extensión de la metrópoli y sus instalaciones marítimas. Desde la desembocadura del Támesis al este se extienden estas a ambas orillas del rio hasta el puente del Tower, el corazón de la capital, la City, que queda caracterizada, por los innumerables puentes sobre el Támesis

1 London Bridge Bahnhof
2 Waterloo Bahnhof
3 Westminster Abbey u. Parlament
4 Victoria Bahnhof
5 Buckingham Palace
6 Hyde Park
7 Marble Arch
8 Saint James' Palace
9 Trafalgar Square
10 Charing Cross Bahnhof
11 Saint Paul's Bahnhof, Ludgate Hill Holborn Viaduct
12 Saint Paul's Cathedrale
13 Cannon Street Bahnhof
14 Tower u. Tower Brücke
15 Bank von England u. Börse
16 British Museum
17 Saint Pancras Bahnhof
18 Euston Bahnhof
19 Marylebone Bahnhof
20 Regents Park
21 Battersea Park
22 Guildhall (Rathaus)
23 St. Katharines Docks
24 London Docks
25 Commercial Docks
26 Millwall Dock
27 Victoria u. Royal Albert Docks
28 Westindian Docks
29 Surrey Commercial Docks
30 Canada Docks
31 Grönland Docks

Zeichnung von Otto Assmann

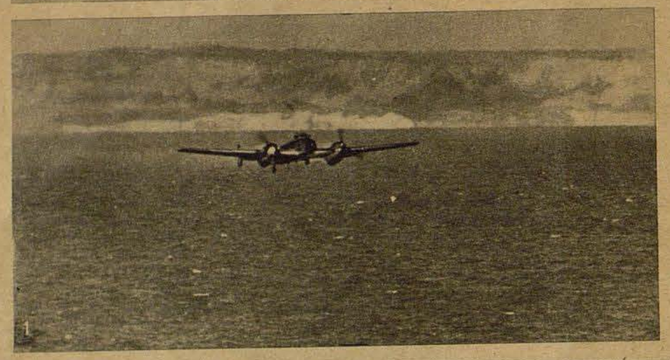


TRAGÖDIE zwischen Tod und Leben

Tragedia entre la vida y la muerte



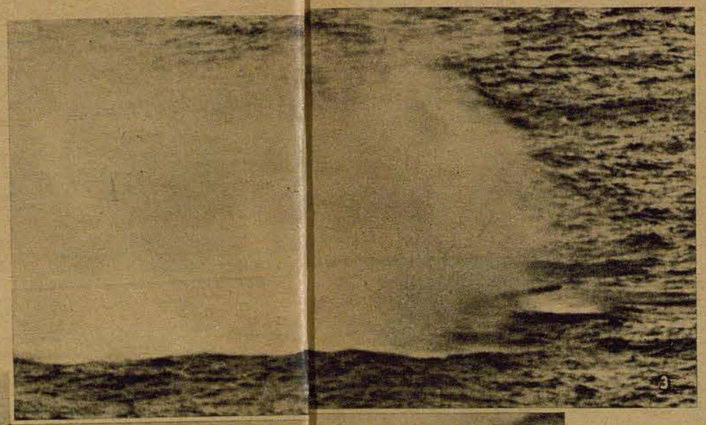
1



1

Ein vom Englandeinsatz zurückkehrender deutscher Zerstörer vom Typ Messerschmitt Me 110 mußte im Kanal notlanden. Das schwer havarierte Flugzeug sinkt immer tiefer, dem Wasser entgegen

Uno de los aparatos destructores alemanes del tipo Messerschmitt se vió obligado a realizar un amaraje forzoso en pleno Canal al regresar de una operación contra Inglaterra. El avión, gravemente averiado, vá descendiendo rápidamente sobre el agua

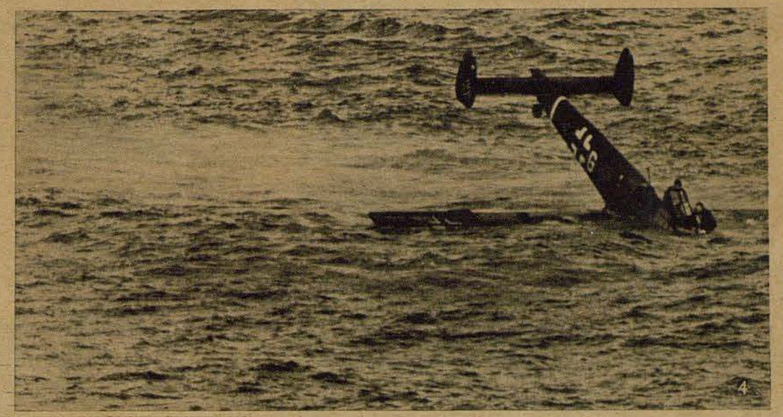


2

Der kritische Augenblick. Das Landflugzeug muß auf das Wasser niedergehen. In einer ungeheuren Wolke von Gischt und Wasserstaub rast es auf den Wasserspiegel hinab. Schon jetzt muß die aus drei Mann bestehende Besatzung sich zum Aussteigen bereit halten, denn das schwere Flugzeug wird in Sekundenschnelle sinken

El momento crítico. El avión de tierra tiene que descender sobre el mar. Envuelto en una enorme nube de espuma y agua, pega sobre la superficie. La tripulación, compuesta de tres personas, tiene que prepararse rápidamente para abandonar el avión, pues el pesado aparato se hundirá en pocos segundos

3



4

Der Zufall ließ diese Bildreihe glücken, wie sie in solcher Vollendung bisher nicht aufgenommen werden konnte. An der französischen Kanalküste hatte der Kriegsberichter Kisselbach seine Fernkamera aufgebaut, um die britische Küste zu lichtbilden. In seine Aufnahmen hinein platzte förmlich die Tragödie, deren dramatischen Verlauf der Kriegsberichter im Bilde festhalten konnte

La casualidad produjo esta serie de fotografías como hasta la fecha no han podido tomarse con tan afortunada elocuencia. El informador de guerra Kisselbach había montado su cámara fotográfica telescópica para tomar vistas de la costa inglesa. Súbitamente se le presentó ante el objetivo el desarrollo de la tragedia, cuyo curso dramático y fin pudo fijar sobre la película

3

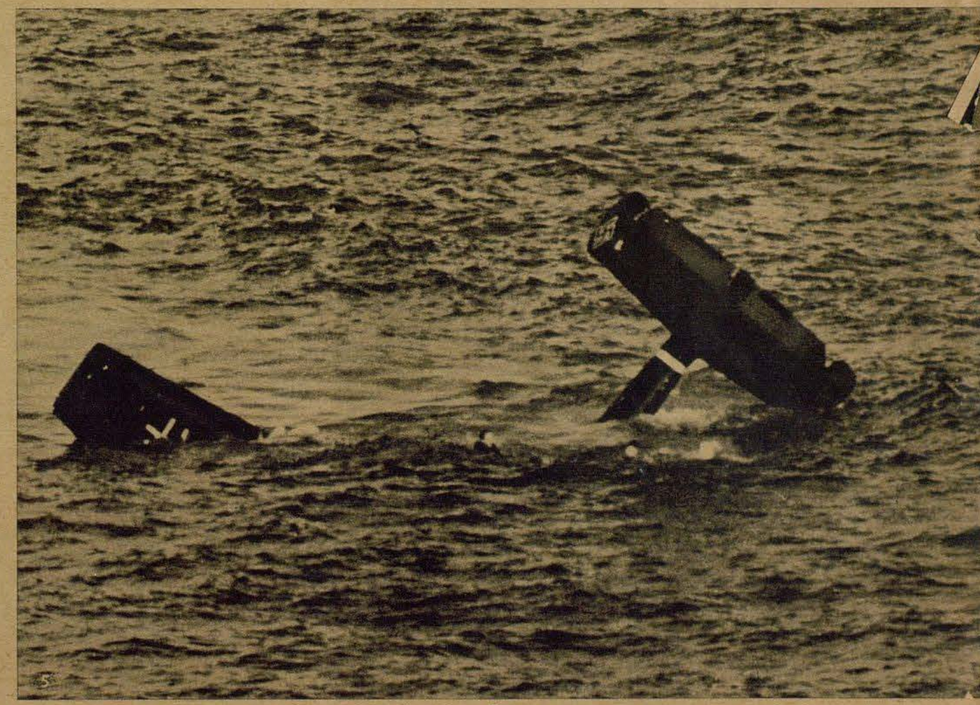
Das Flugzeug ist unter dem Gischt verschwunden, nur rechts ist noch die Spitze der linken Tragfläche zu sehen

El avión ha desaparecido trás la espuma del mar, solo a la derecha se distingue un extremo del plano izquierdo

4

Schon im nächsten Augenblick beginnt die Maschine zu sinken. Die Besatzung hat die Kabinenverkleidung hochgeschlagen und ist im Begriff, auszusteigen

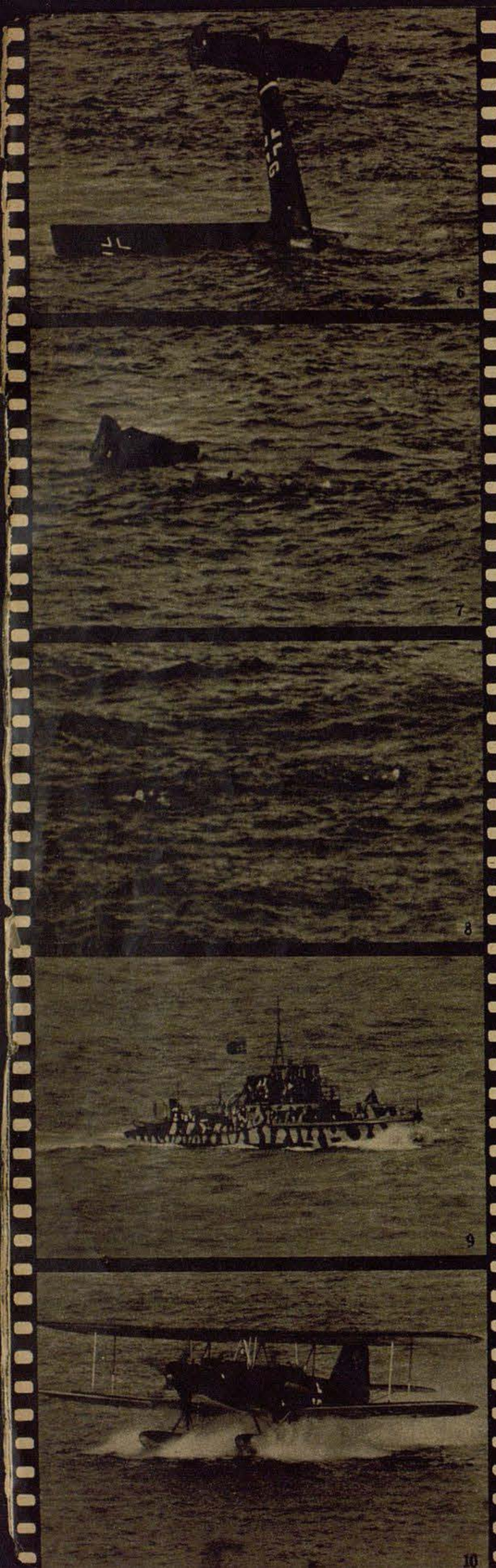
Inmediatamente comienza a irse a pique el avión. La tripulación ha levantado la cubierta de la cabina y se dispone a abandonar el avión



5

Es ist nicht leicht für die Schiffbrüchigen, von dem gefährlichen Strudel freizukommen, den das sinkende Flugzeug nach sich zieht. Zwei Mann streben mit aller Kraft von der Gefahrenstelle weg; sie schwimmen um ihr Leben Aufn. PK Kisselbach (6)

No es cosa fácil para los náufragos salir del peligroso remolino que produce el avión al hundirse. Dos de ellos nadan con todas sus fuerzas para alejarse de la zona de peligro, nadan por su vida



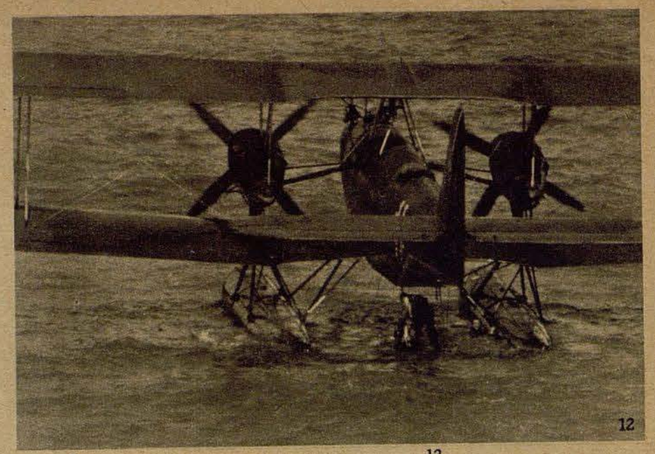
6

7

8

9

10



12

6

Das Flugzeug bekommt noch einmal Auftrieb. Gleichzeitig sieht einer der beiden, die um ihr Leben schwimmen, daß der dritte Mann fehlt. Er schwimmt zurück und versucht, ihn aus der Kabine zu befreien

El avión vuelve a ergirse antes de irse a pique. Al mismo tiempo nota uno de los dos la falta del tercer camarada. Regresa para intentar sacarle de la cabina

7

Es war vergebens. Das Flugzeug sackt jetzt schnell weg. Mit ihm hat ein tapferer Flieger im nassen Grabe den Heldentod gefunden. Die beiden Überlebenden schwimmen —

Todo fué en vano. El avión desaparece rápidamente bajo la superficie del agua. Con el marcha a la húmeda tumba un aviador heróico. Los dos supervivientes nadan —

8

— nun allein. Die unersättliche See hat ihr treues Flugzeug mit dem Kameraden verschlungen

— solos. El insaciable mar se ha tragado al fiel avión con el querido camarada

9

Ein Fahrzeug der Kriegsmarine läuft mit äußerster Kraft auf die in Seenot befindlichen Kameraden von der Luftwaffe zu, aber —

Una lancha torpedera rápida de la marina de guerra se dirige a toda marcha a donde se encuentran los camaradas de la aviación en peligro, pero —

10

— das Flugzeug, das den Vorgang aus der Luft beobachtet hat, ist schneller zur Stelle. Brausend geht es bei den Schiffbrüchigen nieder, und zwar so, daß es —

— el avión que ha observado el incidente desde lo alto, ha llegado antes. Con zumbantes motores desciende al lado de los náufragos con tal precisión —

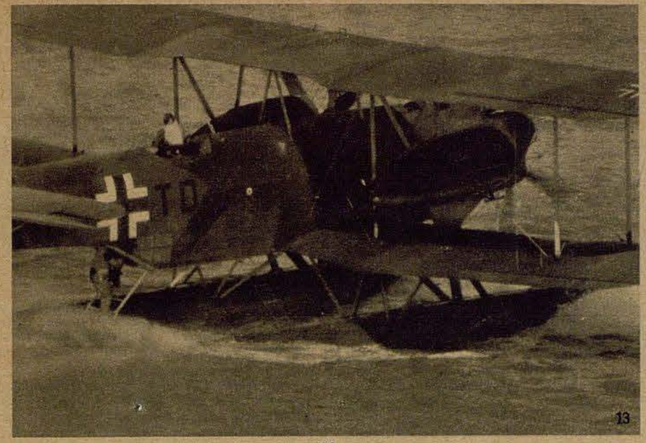
11

— gerade neben den beiden Fliegern zum Stillstand kommt. Der Beobachter hat die Bugkanzel verlassen, um den Kameraden an Bord zu helfen

que para en el preciso lugar donde estos nadan. El observador ha abandonado la cabina de proa para ayudar a subir a bordo a los camaradas

Das ist nicht leicht, denn die Schiffbrüchigen sind schon sehr erschöpft. Deutlich ist zu sehen, wie der Beobachter dem ersten aus dem Wasser auf die Einstiegleiter hilft, während der zweite Mann sich rechts am Schwimmer festhält

La operación no es fácil en vista del estado de agotamiento físico de los náufragos. Claramente puede observarse como ayuda el observador al primero de ellos a subir a la escala de acceso, mientras el segundo se aferra a la derecha al flotador



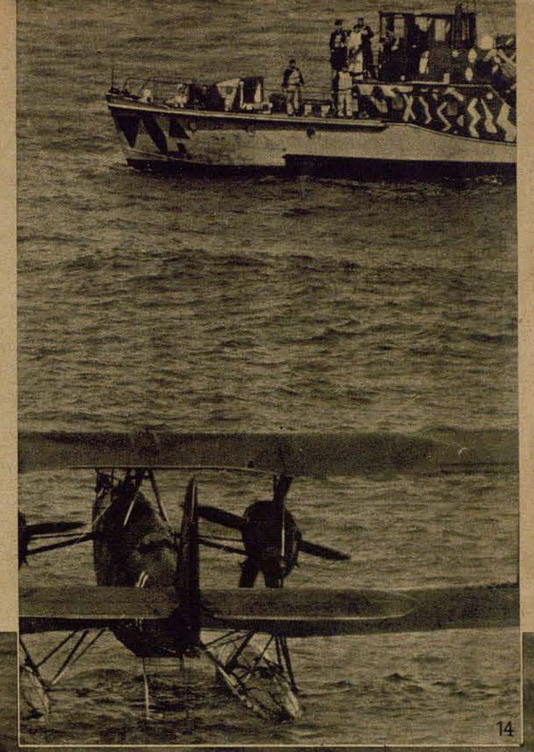
13

13

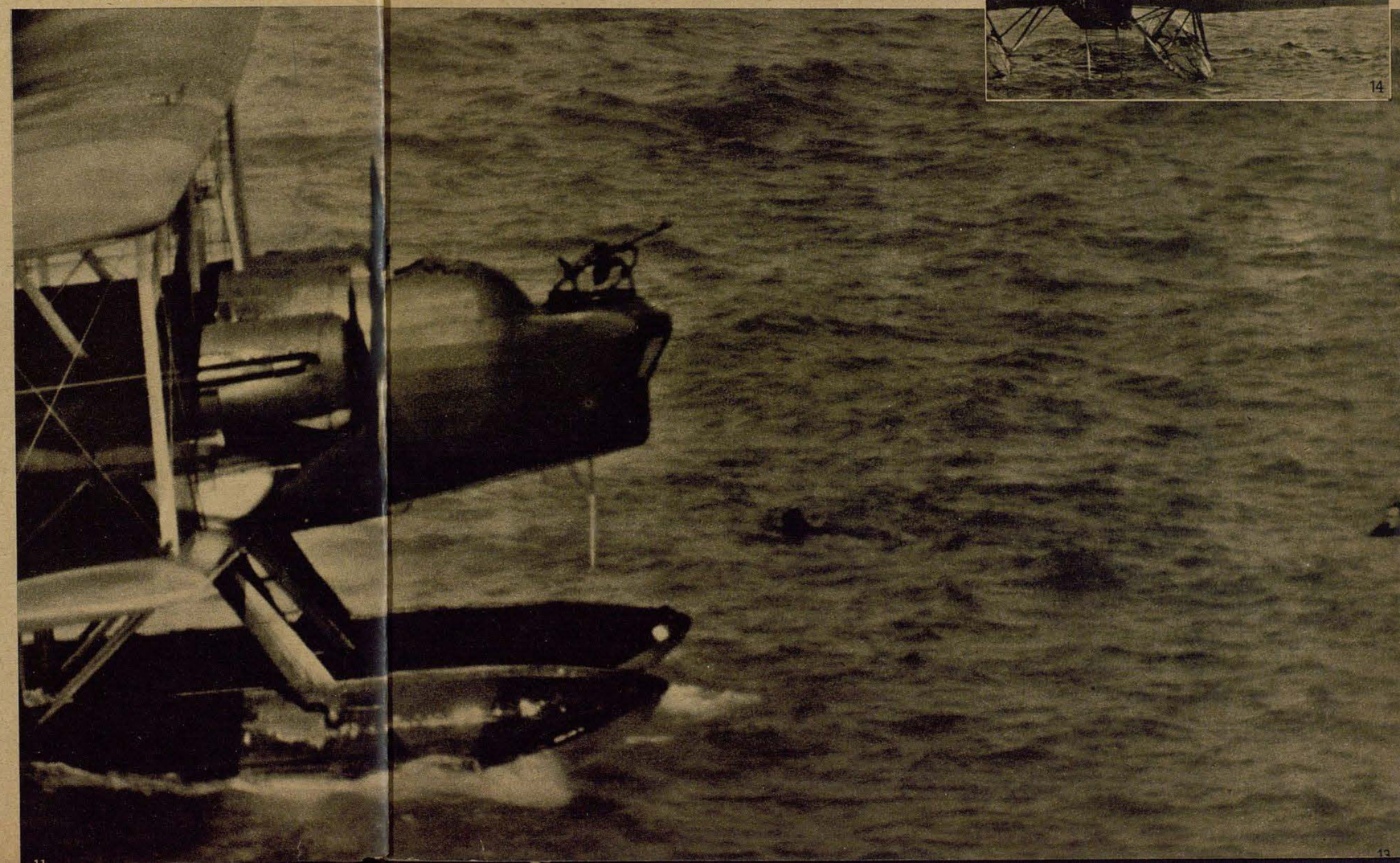
Die Schiffbrüchigen sind nun glücklich an Bord, und jetzt kann auch der Beobachter in den Rumpf zurückklettern. Die Motoren laufen wieder, das Flugzeug hat schon Fahrt aufgenommen, um — Bild 14 — zu den Kameraden von der Kriegsmarine zu rollen, die in ihren Schwimmanzügen auf Deck stehen

Aufn. PK Kisselbach (9)

Los náufragos han sido subidos por fin a bordo, el observador puede regresar también a la cabina. Los motores vuelven a echarse a andar, el aparato ya se ha puesto en marcha, para — fig. 14 — deslizarse hasta los camaradas de la marina de guerra, que esperan sobre cubierta con sus chalecos salvavidas



14



12



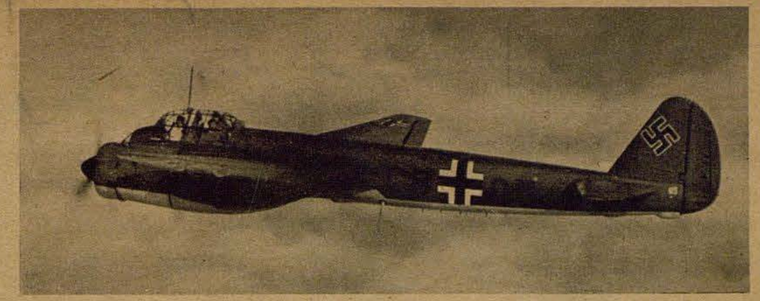
Ju 88

Unter den deutschen Kampfflugzeugen, die tagtäglich über England in unaufhaltsamen Angriffsflügen dahinbrausen und ihre Bomben mit unbeirrbarer Sicherheit auf Flughäfen und andere wichtige militärische Ziele abwerfen, hat sich ein neues deutsches Baumuster vielfach bewährt. Es ist die Ju 88, der modernste Horizontal- und Sturzbomber der deutschen Luftwaffe, der bereits in größerer Anzahl von den Junkers-Werken an die Front gegangen ist

De entre los aviones de combate alemanes que en ininterrumpidos vuelos de ataque irrumpen diáriamente sobre Inglaterra para arrasar con precisión matemática con sus bombas los aeródromos y demás puntos de importancia militar, ha confirmado las más aventuradas esperanzas uno de los tipos más recientes. Se trata del Ju 88, el más moderno avión de bombardeo en horizontal y en picado que posee el arma aérea alemana, y que ya ha sido suministrado al frente en gran escala por los talleres Junkers

Rechts: Die Ju 88 auf Anflug gegen das Feindziel

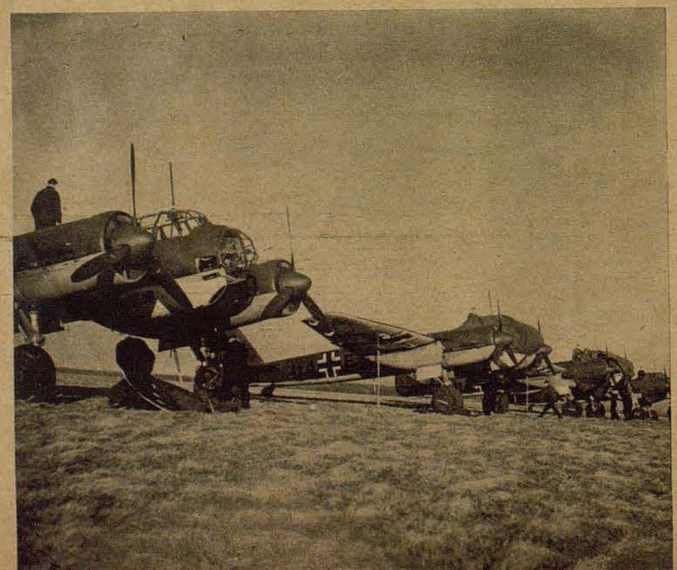
Derecha: El Ju 88 en vuelo contra el enemigo





Durch die Einstieggondel geht die Besatzung an Bord des Horizontal- und Sturzbombers Ju 88, der mit den neuesten Errungenschaften der Kampftechnik ausgestattet ist und überall mit durchschlagendem Erfolg die Zentren der militärischen Widerstandskraft Englands angegriffen hat

La tripulación del bombardero en horizontal y en picado Ju 88 sube al aparato por la barquilla de acceso. El avión está dotado de los últimos adelantos de la técnica de combate y ha atacado en todos los casos con éxito pleno los centros de resistencia militar de Inglaterra





Der zweimotorige Horizontal- und Sturzbomber Ju 88 vereint stärkste Kampftüchtigkeit mit größter Schnelligkeit. Das Fahrwerk ist einziehbar Aufnahmen IFM (5)

En el bimotor de bombardeo en horizontal y en picado Ju 88 va aparejada la mayor potencia de combate a enormes velocidades. El tren de aterrizaje puede ser escamoteado

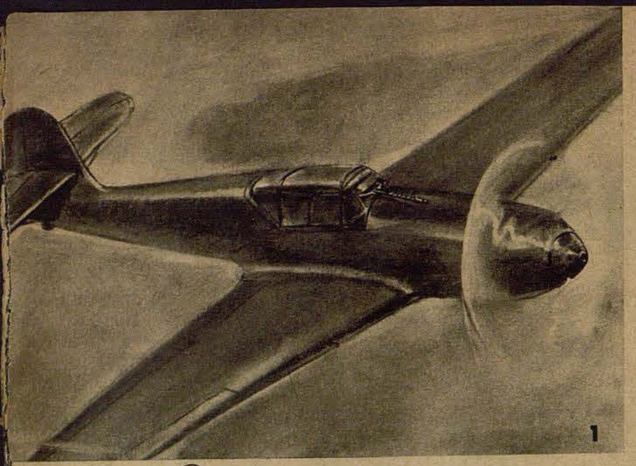
Zum Bilde links: Eine Staffel des neuen deutschen Kampfflugzeuges wird startfertig gemacht

Izquierda: Una escuadrilla de aviones de combate del nuevo tipo es preparada para el despegue

Kennst Du unsere Luftwaffe?

Großes Preisausschreiben

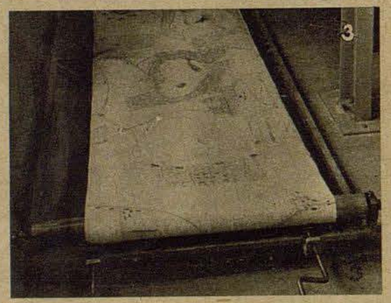
1. Teil



(1) Was ist an diesem Jäger falsch?



(2) Was geschieht auf dem Bilde oben?



(3) Zum Bilde rechts: Was ist das?

(4) Was tun die Soldaten auf dem Bilde unten?



Noch stehen wir inmitten des gewaltigen Erlebens und sehen mit Stolz und Bewunderung die Taten unserer Luftwaffe. Das leidenschaftliche Interesse an dieser neuen Waffe, der „Spitze des deutschen Schwertes", ist so groß, daß jeder den Wunsch hat, unsere Luftwaffe möglichst genau kennenzulernen. Der ADLER hat es sich zur Aufgabe gesetzt, in seinen Heften laufend über die großen Leistungen unserer Flieger, Funker und Kanoniere zu berichten.

Heute will der ADLER jedem Gelegenheit geben, auf Grund von Stichproben zu prüfen, wie weit seine Kenntnisse über unsere Luftwaffe reichen. Daher hat der ADLER 18 interessante Bilder zusammengestellt, die sich fragend an den Leser wenden. Die ersten neun Bilder finden Sie auf diesen beiden Seiten, die restlichen werden in dem nächsten Heft veröffentlicht.

Nun kann jeder zeigen, wie weit er unsere Luftwaffe kennt!

1000 wertvolle Preise winken als Belohnung!

Jeder darf sich nur mit einer Lösung beteiligen; Gefolgschaftsmitglieder des Verlages Scherl und deren Angehörige sind von der Beteiligung ausgeschlossen. Die Lösung muß in der numerierten Reihenfolge der Bilder die zu jedem Bild gestellte Frage beantworten, und zwar muß die Einsendung die Lösung sowohl der in diesem Heft wie auch der in dem nächsten Heft gestellten Preisfragen enthalten. Also nicht schon die Lösungen der ersten neun Fragen einsenden, sondern nur alle 18 Lösungen zusammen! Der Brief oder die Postkarte ist an folgende Anschrift zu richten:

An die Luftwaffen-Illustrierte **DER ADLER** PREISAUSSCHREIBEN
VERLAG SCHERL, BERLIN SW 68

Außer der Lösung sind erforderlich die genaue Anschrift des Absenders und die Berufsangabe. Die Lösung muß spätestens bis zum 20. November 1940 in unseren Händen sein.

Das Preisausschreiben erfolgt mit Genehmigung des Korpsführers des NS Fliegerkorps. Die Verteilung der Preise geschieht unter Ausschluß des Rechtsweges durch den Verlag des ADLER. Die Reihenfolge der Gewinne wird durch das Los bestimmt. Die Veröffentlichung der Gewinner der Hauptpreise erfolgt im ADLER.

ACHTUNG!

Sämtliche Preise werden im Rahmen der großen ADLER-Ausstellung ab 1. Oktober d. J. in Berlin am Dönhoffplatz ausgestellt.

Im übernächsten Heft bringen wir eine nähere Beschreibung der Hauptpreise mit Abbildungen.

Die Einsendung muß auch die Lösungen der Fragen 10—18 enthalten, die erst im nächsten Heft veröffentlicht werden!

Folgende Preise sind zu erringen:

1. PREIS

Ein zweisitziges geschlossenes Segelflugzeug, Typ „Kranich",
oder eine große Luftreise über etwa 15000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von sechs Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten,
oder ein 30-qm-Jollenkreuzer, 9 Meter lang, 2,60 Meter breit.

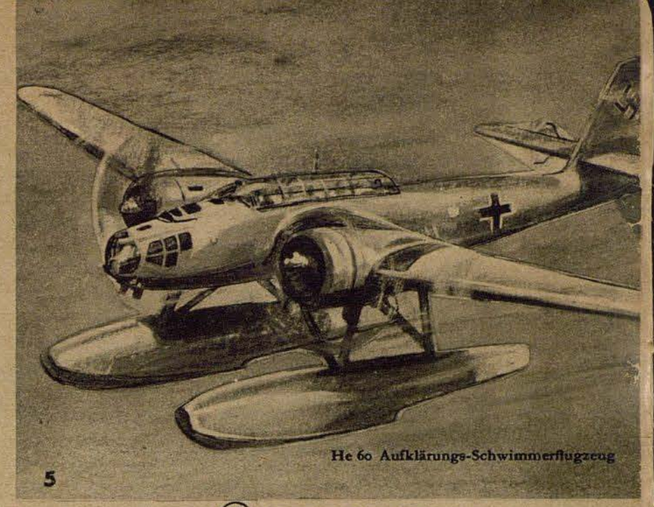
2. PREIS

Ein einsitziges geschlossenes Segelflugzeug, Typ „Grunau-Baby",
oder eine große Luftreise über etwa 7500 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von drei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten,
oder ein 20-qm-Jollenkreuzer, 7,75 Meter lang, 2,26 Meter breit.

3. PREIS

Ein einsitziges offenes Segelflugzeug, Typ „S G 38" (Schulgleiter),
oder eine große Luftreise über etwa 3000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von zwei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten,
oder eine 15-qm-Wanderjolle, 6,20 Meter lang, 1,76 Meter breit.

4. Preis: Ein Werkzeugschrank (Modell BM) zum Bau von Segelflugzeugen.
5. und 6. Preis: Je ein Rundfunkempfänger (Telefunken-Spitzen-Super D 860).
7. Preis: Ein Ruderboot (Gigeiner mit Steuermann, auch als Doppelzweier ohne Steuermann fahrbar), 7,20 Meter lang, 0,80 Meter breit.
8. Preis: Eine Schmalfilm-Aufnahme-Kamera „Movex 8" und dazu der Schmalfilm-Projektor nebst Bildschirm.
9. Preis: Eine Rudersegel-Jolle (3,50 Meter lang, 1,30 Meter breit, mit 5 qm Besegelung).
10. Preis: Eine Leica-Kamera mit Zubehör.
11. Preis: Ein Doppel-Paddelboot (Klinkerbau, 6 Meter lang, 0,78 Meter breit).
12. Preis: Ein Photoapparat „Plaubel-Makina".
13. Preis: Ein Rundfunkempfänger (Telefunken-Großsuper D 760).
14. Preis: Ein Kanadierboot (5 Meter lang, 0,96 Meter breit).
15. und 16. Preis: Je ein Photoapparat.
17. bis 21. Preis: Je ein Paar Skier (Bretter, Bindung und Stöcke).
22. bis 31. Preis: Je ein naturgetreues flugfähiges Flugzeugmodell (Hs 126) mit 80 cm Spannweite und mit Antriebsvorrichtung.
32. Preis: Ein Rundfunkempfänger (Telefunken-Großsuper D 760).
33. bis 42. Preis: Je ein Luftgewehr, Kaliber 4,5 mm, mit Kugelfang und Scheiben, sowie 1000 Kugeln.
43. und 44. Preis: Je ein Photoapparat.
45. bis 84. Preis: Je ein Original-Flugzeugmodell, versilbert, auf Marmoraschenbecher.
85. bis 89. Preis: Je ein Wochenendkoffer.
90. bis 99. Preis: Je ein Meco-Werkzeug-Baukasten zum Bau von Metallflugmodellen.
100. bis 109. Preis: Je ein Tesching, Kaliber 6 mm, mit Scheiben und 100 Patronen.
110. bis 209. Preis: Je ein Baukasten für Flugzeugmodelle („Pritschow Lehrling", „Fokker D VIII", „Der große Winkler", „Strolch" und „Baby").
210. bis 409. Preis: Je ein flugfähiges Segelflugzeugmodell „Celluplan" (1 Meter Spannweite).
410. bis 659. Preis: Je ein Baukasten zur Anfertigung von Flugzeugmodellen der Typen „Ju 87" und „Hs 126".
660. bis 1000. Preis: Je ein Band der „Adler-Bücherei", ein „Adler-Kalender 1941" oder ein Bild (gerahmt).

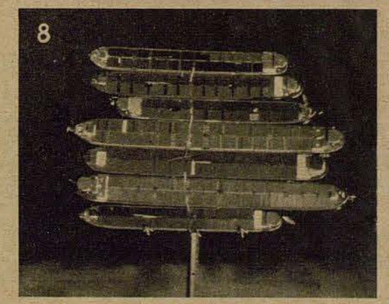


He 60 Aufklärungs-Schwimmerflugzeug

(5) Was stimmt hier nicht?







(6) An welchem Gerät wird auf dem Bilde oben links Unterricht erteilt?

(7) Um welches Rangabzeichen (Bild oben) handelt es sich?

(8) Zum Bilde links: Was ist das?

(9) Zum Bilde unten: Was ist das für ein Fahrzeug?

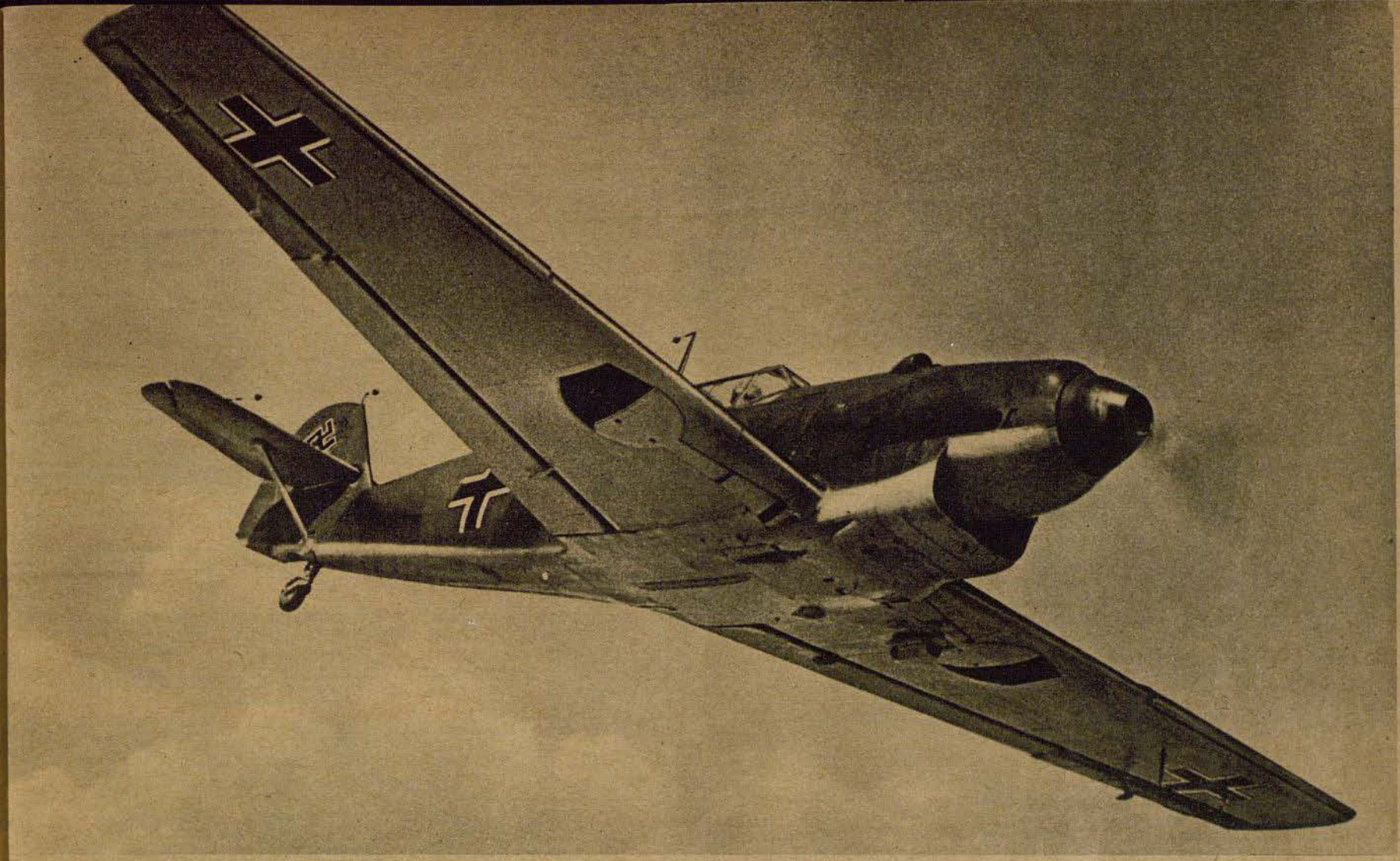




Wolken, Wellen, Weiten —
das Reich der Seeflieger

Nubes, olas y el espacio —
el dominio de los pilotos navales

Aufnahme Dr. Wolf Strache



Der Jäger und seine Waffe

El caza y su arma

Immer wieder melden die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht große Erfolge der deutschen Jäger. Unter ihnen setzen Männer wie Major Mölders und Major Galland die Reihe der berühmten Weltkriegsflieger fort. Das deutsche Jagdflugzeug hat sich als eine Waffe erwiesen, die dem Gegner bereits schwerste Verluste zugefügt hat. Wo deutsche Jäger auftauchen, da muß der Engländer auf der Hut sein; mit pfeilschneller Gewalt stürzen sie sich auf ihn und lassen nicht ab, bis der Feind zur Strecke gebracht ist

Los partes de guerra del alto mando militar alemán informan de contínuo sobre los grandes éxitos de los cazas alemanes. Entre ellos vienen a proseguir la lista de los famosos pilotos de la Gran Guerra hombres como el comandante Mölders y el comandante Galland. El avión de caza alemán ha resultado ser un arma temible que ha infringido durísimo castigo al enemigo. Allí donde se presentan los cazas alemanes tiene que andarse con cuidado el inglés, con ímpetu arrollador se abalanzan sobre el y no cejan hasta que han dado cuenta del enemigo



Start folgt auf Start, Einsatz auf Einsatz. Der Jäger ist stets bereit, sich auf den Gegner zu stürzen, wo er ihn auch treffen mag

Un raid sigue al otro, operación vá trás operación. El caza está siempre dispuesto a abalanzarse sobre el enemigo, donde quiera que le encuentre

Aufmerksam verfolgt der Jagdflieger (Bild rechts) auf dem Frontflugplatz die Rückkehr seiner Kameraden, die eben dem Tommy einen ihrer zahlreichen Besuche auf der Insel abgestattet haben

Atento observa el aviador de caza (derecha) en la base de campaña el regreso de sus camaradas, que acaban de consumar una de sus numerosas visitas al Tommy sobre su Isla

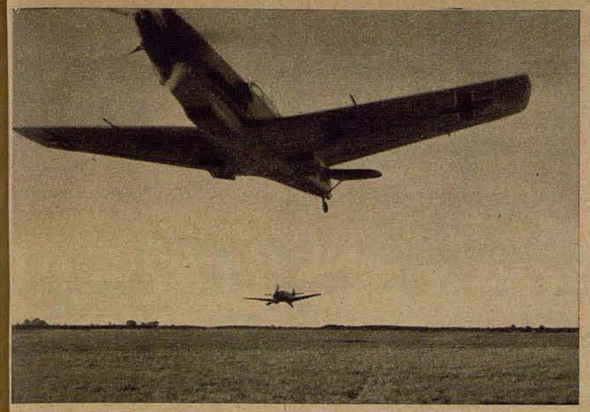






Von seinem Sitz, der unbehinderte Sicht nach allen Seiten bietet, sieht der Flugzeugführer jede Einzelheit im Luftraum

Desde su puesto, que permite la libre observación en todas direcciones, sigue el piloto todos los detalles que se presenten en el ámbito aéreo



Das Jagdflugzeug hat einen besonders kurzen Start. Kaum hat es vom Boden abgesetzt, da wird auch schon das Fahrwerk eingezogen

El avión de caza tiene un recorrido de despegue especialmente corto. Apenas ha dejado de tocar el suelo es replegado el trén de aterrisaje





Der treue Bordwart hilft seinem Flugzeugführer beim Anlegen des Fallschirms. In wenigen Sekunden wird die Maschine zum Start rollen

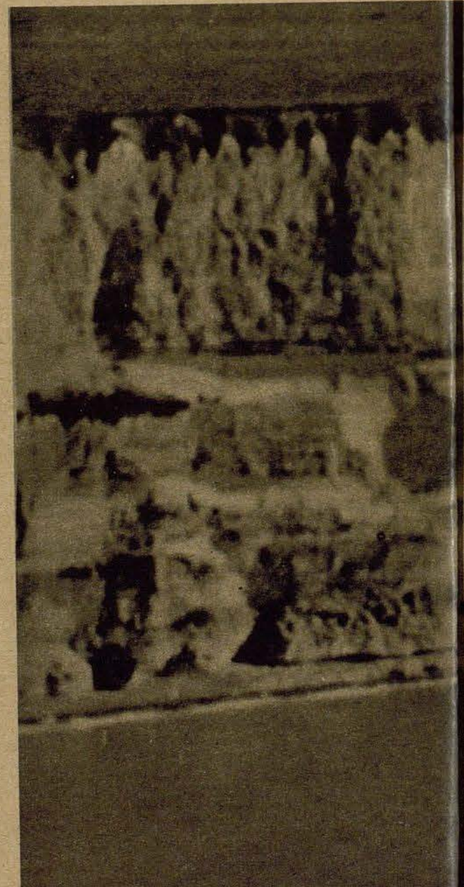
El fiel asistente ayuda al piloto a colocarse el paracaídas. En pocos momentos será rodado el aparato a la pista de despegue

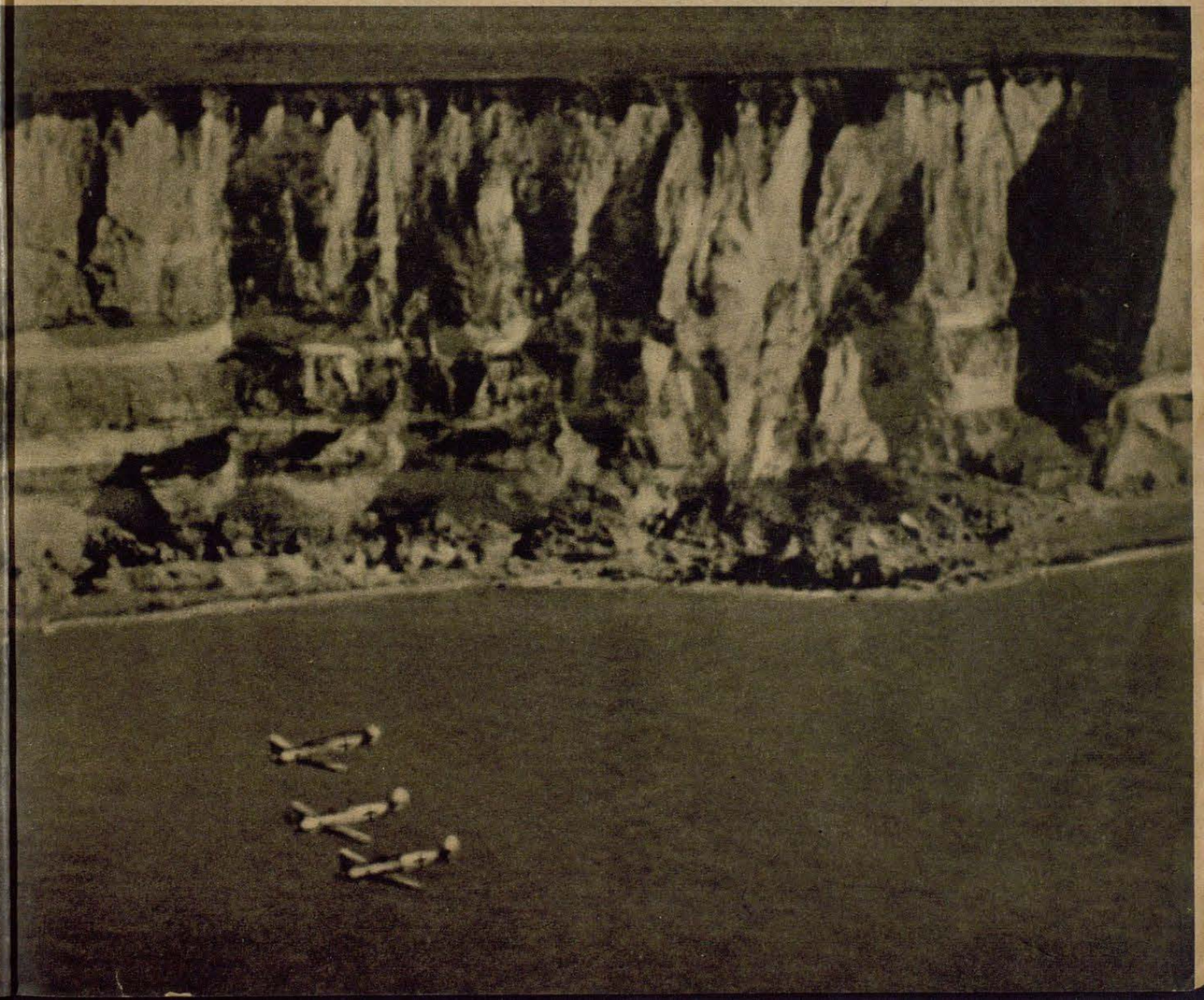
Zum Bilde links: Beim Start darf natürlich „Mufti", der Staffelhund, nicht fehlen. Sein Abschiedsgruß hat den Jägern bisher immer noch Glück gebracht

Izquierda: En el momento del despegue no puede faltar "Mufti", la mascota de la escuadrilla. Su saludo de despedida no ha dejado de traerles suerte a los casas

Zum Bilde rechts: Ständig fliegen die pfeilschnellen Messerschmitt Me 109 die Kanalküste entlang. Sie werden jedem Feind zum Verhängnis, der sich sehen läßt

Derecha: De continuo evolucionan los Messerschmitt Me 109 a lo largo del litoral de la Mancha con la rapidez de flechas. Ellos son la perdición de todo enemigo que se les ponga por delante





Aufn. Scherl-Bilderdienst (5), Stöcker (5), Dr. Strache (2), Presse-Bildzentrale (1)



Flak bastelt ihre Ziele

Los artilleros antiaéreos delan sus objetivos

Der Unterstand einer Flakstellung (Bild links) ist zur Bastelwerkstatt geworden. Mit den einfachsten Mitteln hat man den engen Raum zweckentsprechend hergerichtet. Das Bett ist eine ideale Sitzgelegenheit, die Bank aber muß gleichzeitig als Hobelbank dienen

Izquierda: La casamata de una posición de la artillería antiaérea se ha convertido en taller de aficionados. Con los medios más elementales se ha instalado el local convenientemente. La cama ofrece un asiento ideal, y el banco tiene que hacer las veces de mesa de carpintero

Wohl manch einer hat sich schon Gedanken darüber gemacht, wie die Flakartillerie am weiten Himmelsraum ihr Ziel auffindet und wie sie vor allem nun feststellt, ob es sich um eigene oder feindliche Flugzeuge handelt. Wohl stehen den Beobachtungsposten die besten Ferngläser zur Verfügung. Aber unsere Flak schießt weit, und so müssen die Männer erkennen können, ob es sich um feindliche oder eigene Flugzeuge handelt. Da nun die bildlichen Wiedergaben zur Ausbildung nicht ausreichen, hat sich die Flak selbst geholfen und auf Grund vorliegender Abbildungen Modelle gebaut, die maßgerecht sind und genau mit den Originalen übereinstimmen

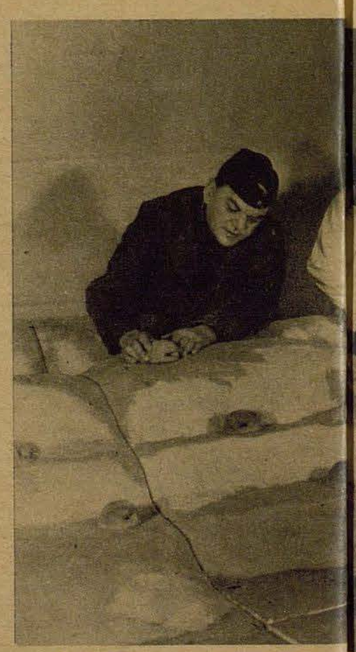
Más de uno se habrá hecho quebraderos de cabeza de cómo consigue la artillería antiaérea localizar sus objetivos en el vasto ámbito aéreo y cómo sobre todo determina si se trata de aviones propios o de aviones enemigos. Bien es verdad que los puestos de observación disponen de prismáticos de máxima precisión, pero los antiaéreos disparan a gran distancia, y los hombres tienen que distinguir los aviones propios de los del enemigo. Como quiera que la reproducción ilustrada no basta a la instrucción completa, ha buscado la fuerza antiaérea una solución construyendo modelos a base de los presentes esquemas, que guardan la justa proporción con los originales



Der Bastlerchef der Batterie in seinem „Laboratorium". Das Handwerkszeug ist auch erst mit Mühe zusammengetragen worden

El más entendido en la materia entre todos los artilleros en su "laboratorio". También la herramienta ha tenido que ser reunida con gran esfuerzo





Zum Bilde links: Der Batteriemaler hat mit Feuereifer die Gelegenheit ergriffen, sein berufliches Können unter Beweis zu stellen

Izquierda: El pintor de la batería ha aprovechado la ocasión con entusiasmo para demostrar sus conocimientos profesionales



Hier entsteht das Großmodell eines Kampfabschnittes. „Landschaftsbaumeister" haben Berg und Tal geformt und auch Verteidigungswerke nicht vergessen

Aquí se está confeccionando la maqueta de un sector de combate. "Arquitectos paisajistas" han formado montañas y valles, sin omitir las obras de defensa



Zum Bilde rechts: Ein spannender Augenblick — die letzte Kontrolle. Wird das Modell vor den kritischen Augen des Herrn Leutnants bestehen?

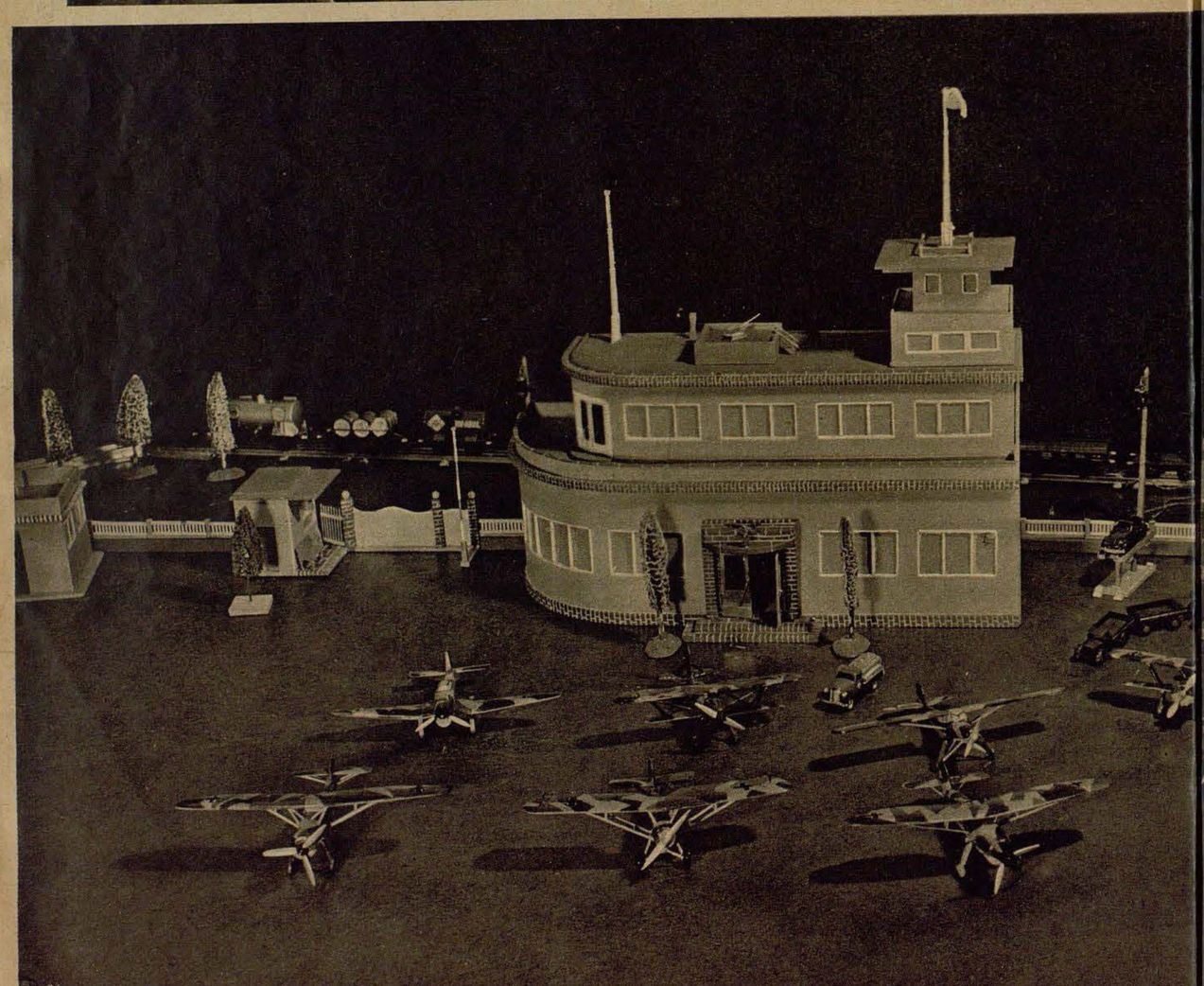
Derecha: El momento álgido del control. Quedará el modelo bien ante los críticos ojos del señor teniente?





Sachmännisch überprüfen die Bastler auf den 1. Bildern links noch einmal ihre letzte Schöpfung vor der Ablieferung. Der Fieseler „Storch" ist als Modell wegen seiner Feingliedrigkeit besonders schwer herzustellen. Das Modell des Sturzkampfflugzeugs erhält zum Schluß seine süße Ladung — eine 500-kg-Bombe. Nichts darf an dem Modell fehlen, damit im Unterricht gezeigt werden kann, wie eine einsatzbereite Ju 87 aussieht

Con la vista de conocedores examinan los modeladores de las ilustraciones de la izquierda una vez más su creación antes de entregarla. El modelo del "Fieseler Storch" es especialmente difícultoso de modelar por su conformación un tanto entrevesada. El modelo del avión de combate en picado es dotado por último de su dulce carga — una bomba de 500 kgs. Nada debe faltar en el modelo, con el fin de que en la clase de táctica pueda mostrarse la conformación exacta del Junkers Ju 87 preparado para la lucha



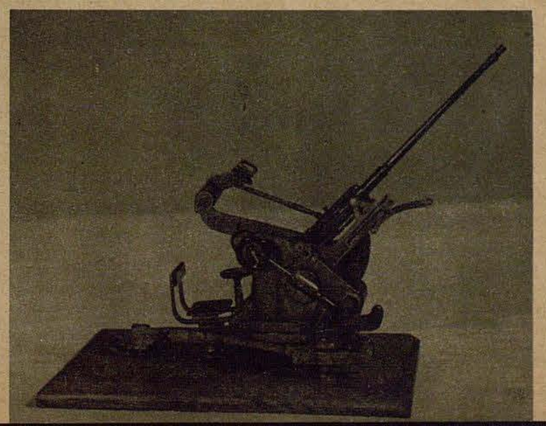
Das untere Bild zeigt einen Teilausschnitt aus einer Flughafenanlage, die ebenfalls in einem Flakunterstand entstanden ist

La fotografía inferior muestra una parte de una instalación del aeropuerto, hecha también en una casamata de la artillería antiaérea



Freund und Feind friedlich vereint: An der Decke des Unterrichtsraumes (oben) hängt Flugzeug neben Flugzeug. Mit Leichtigkeit kann sich nun jeder Flakartillerist Umrisse und Formen der einzelnen Typen einprägen

Arriba: Amigo y enemigo en compañía pacífica: Del techo de la clase pende un avión al lado del otro. Con facilidad puede el artillero antiaéreo imbuir a su memoria las siluhetas y contexturas de los distintos tipos



Einem der Bastler ließ es keine Ruhe, bis er auch das Modell seines Flakgeschützes (Bild rechts) maßstabgerecht vollendet hatte

Uno de los soldados no descansó hasta que hubo construido el modelo de su pieza antiaérea (derecha) en las proporciones justas

Aufn. Dr. Wolf Strache (7), Bankhardt(3.



Major Freiherr von Massenbach



Hauptmann Schöpfel



Hauptmann Keil



Oberleutnant Paepcke



Oberleutnant Wick

Aufn. Scherl-Bilderdienst (

Wie sie das Ritterkreuz erwarben

Major Freiherr von Massenbach hat sich bei der Führung seiner Staffel, später seiner Gruppe, auf allen Kriegsschauplätzen hervorragende Verdienste erworben. Schon im Polenfeldzug führte er seine Staffel bei geringsten eigenen Verlusten zu größten Erfolgen. In Norwegen unterstützte er als Kommandeur einer Kampfgruppe das Vorgehen des Heeres durch wirkungsvolle Angriffe auf Stellungen und Truppenansammlungen des Gegners bei Lillehammer und Hamar. Der Westfeldzug brachte ihm und seiner Kampfgruppe neue Erfolge bei schneidig geflogenen Tiefangriffen auf die holländische Peelstellung und vernichtende Angriffsflüge gegen die in Flandern eingekesselten Feindkräfte.

*

Hauptmann Schöpfel hat sich als Gruppenkommandeur durch vorbildliche Tapferkeit ausgezeichnet. An der Spitze seiner Gruppe konnte er in schneidigem Einsatz im Luftkampf bisher 20 Gegner abschießen.

*

Hauptmann Keil nahm gleichfalls bereits am Polenfeldzug teil. Im Westen zeichnete er sich mit einer Stuka-Gruppe bei der Durchbruchsschlacht in Flandern und an der Somme aus. Außerdem trug er zur Vernichtung von Panzerwerken bei Saargemünd, Weißenburg und Kolmar bei. Ferner gelang es ihm, in der Nordsee mehrere Zerstörer und Kreuzer sowie größeren Handelsschiffsraum zu versenken. Besondere Verdienste erwarb er sich an der Spitze seines Verbandes durch navigatorisch und wirkungsmäßig hervorragende Angriffe gegen englische Flugplätze.

*

Oberleutnant Paepcke hat als Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader in zahlreichen Angriffsflügen in Norwegen, Holland, Belgien und Nordfrankreich mit seiner Staffel ruhmvolle Erfolge errungen. Die Staffel versenkte bei der Bekämpfung von Seezielen einen schweren Kreuzer, drei leichte Kreuzer, drei Zerstörer, einen Minenleger, ein Küstenwachboot und fünf Transporter mit zusammen 22 000 Tonnen. Außerdem beschädigte sie zwei Kreuzer und einen Zerstörer schwer. Im Luftkampf wurden von ihr fünf feindliche Jagdflugzeuge abgeschossen. Staffelkapitän Paepcke hat einen leichten Kreuzer bei Scheveningen vernichtet, einen Transporter von 10 000 Tonnen vor Ostende—Dünkirchen versenkt und zwei feindliche Jäger im Luftkampf abgeschossen.

*

Oberleutnant Wick hat in schweren Luftkämpfen zwanzig Siege errungen. Er war mit vorbildlichem Schneid und nie erlahmendem Angriffsgeist seiner Staffel stets Führer und Vorbild im Kampf, der gleichermaßen dem Niederringen der gegnerischen Fliegerverbände wie dem Schutz unserer eigenen angreifenden Kampf- und Sturzkampfverbände diente. Hervorragendes persönliches Können gepaart mit höchstem Mut und Kampfgeist brachten ihm an der Spitze seiner Staffel den schönsten Erfolg.

Zerstörer jagen über England

Erfolge schwerer deutscher Jäger gegen die englischen Jagdeinsitzer

Cromwell prägte einmal den Begriff „ironsides". Mit diesem Wort, das auf deutsch „Eisenseiten" heißt, meinte er seine schweren gepanzerten Reiter, denen der Ruf vorausging, in entscheidenden Augenblicken blitzschnell aufzutauchen und das Schlachtenglück an ihre Fahnen zu heften. Sie waren gleichsam der letzte Trumpf, den Cromwell in die Waagschale zu werfen hatte.

Wenn jedem Soldaten hier draußen an der Front und dem werkenden Volksgenossen in der Heimat dieser felsenfeste Glaube an unsere Flieger bereits in Fleisch und Blut übergegangen ist, wenn jeder in ihnen die Garanten für den Endsieg über das britische Piratenvolk erblickt, so verstehen wir die Bedeutung dieses Wortes, mit dem unser Reichsmarschall eine Einheit dieser Luftwaffe besonders herausgehoben und als die „Eisenseiten" bezeichnet hat im Kampfe gegen das Volk, das bisher glaubte, sich dieses Wortes und seiner historischen Bedeutung allein bedienen zu können.

Als sich der Pole zum „Marsch nach Berlin" rüstete und Großdeutschland auf Befehl der plutokratischen Westmächte zum Krieg herausforderte, wußte die Öffentlichkeit noch nichts von diesen Zerstörerverbänden, die zum ersten Male innerhalb unserer Jagdflieger eingesetzt werden sollten. Niemand kannte die Maschine, die sich hinter diesem drohenden Namen verbarg, wußte um die gewaltige Feuerkraft, die diesem schweren Jagdflugzeug gegeben war. In rastloser Arbeit war in den Messerschmittwerken nach der genialen Schöpfung der Me 109 die Me 110 entstanden. Ein zweimotoriges Jagdflugzeug, bei dem Motorenkraft, Schnelligkeit, Bewaffnung, Wendigkeit, Reichweite und Instrumentierung auf ein Höchstmaß der Leistung und Wirkung gebracht worden waren. — Dieses Flugzeug wurde der deutschen Luftwaffe zur Verfügung gestellt als wirksamster Begleitschutz unserer Kampfverbände. Außerdem war dieser Zerstörertyp infolge seiner großen Reichweite in der Lage, weit in den feindlichen Luftraum hineinzustoßen und aufgestiegene Luftstreitkräfte durch die eingebauten Kanonen und MGs wirksam zu bekämpfen.

So qualifiziert, wurden diese neuen Einheiten in Polen eingesetzt und lieferten in den Einsätzen, die sie zu fliegen hatten, durch ihre Taten den Beweis, daß sie zu Recht den Namen Zerstörer tragen. Nachdem die polnische Luftwaffe bereits nach zwei Tagen kaum noch Angriffsziele bot, wurden die Zerstörer zum Erdkampf eingesetzt und erstmalig genannt, als sie in der großen Umfassungsschlacht bei Kutno über die eingeschlossenen polnischen Armeen dahinbrausten und mit zermürbendem Kanonen- und MG-Feuer den Feind für die Infanterie sturmreif machten. Diese gleichen Zerstörerverbände starteten in den Morgenstunden des 10. Mai, um unsere Kampfgeschwader weit nach Frankreich hinein zu begleiten, die Zerstörung der französischen Flugzentren sicherzustellen und angreifende Jäger unschädlich zu machen. Ein solcher Begleitauftrag bedeutet viel, dauernd am Kampfverband bleiben, nur ihn schützen.

Nun stehen diese gleichen Zerstörerverbände im Kampf gegen England. Die gleichen Besatzungen, die teils in Spanien, aber alle in Polen und Frankreich gegen den Feind geflogen sind. Aus ihren sicheren Horsten in Nordfrankreich sind sie sofort nach der Niederzwingung Frankreichs hochgestiegen, haben über dem Kanal Wacht gehalten und sich bald den Luftraum bis nach London hinüber erkämpft.

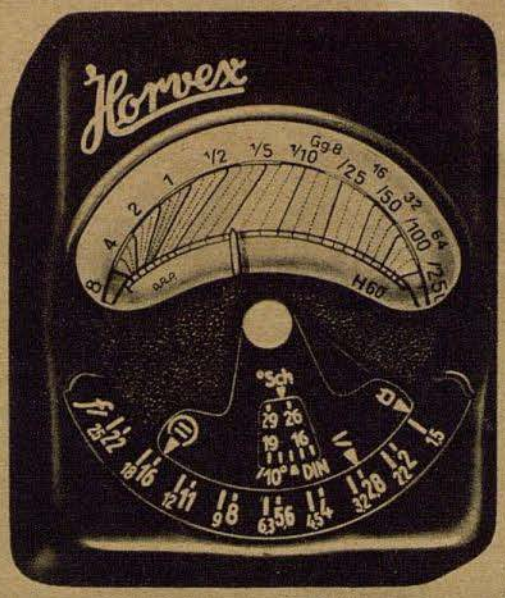
Noch in frischer Erinnerung ist uns allen der 18. August, als am Abend dem deutschen Volke gemeldet werden konnte, daß insgesamt an diesem Sonntag 138 englische Jäger abgeschossen wurden, von denen allein 51 Maschinen das Zerstörergeschwader „Horst Wessel" unter seinem Kommodore Oberstleutnant Huth für sich buchen konnte. Innerhalb dieses „Horst-Wessel"-Geschwaders fliege ich seit Wochen als Kriegsberichter in einer solchen Me 110. Auch an diesem Sonntag war ich dabei und lernte in dieser gewaltigen Luftschlacht die „Eisenseiten" unseres Reichsmarschalls Hermann Göring kennen, als es galt, in einer Höhe von mehreren tausend Meter über den Häusern von London die gestarteten Spitfire und Hurricane mit diesen Zerstörerflugzeugen zu vernichten.

Da kippten die zweimotorigen Maschinen hinunter, hängten sich nach harten Kurvenkämpfen hinter die englischen Jäger und ließen sie oft buchstäblich in der Luft zerplatzen, wenn Kanonen und MGs zusammen ihre verderbenbringenden Geschosse hinaussagten. Ich erlebte, wie mein Flugzeugführer innerhalb von knapp einer Minute zwei Spitfire abschoß, wie er den zweiten vor sich hintertrieb, bis der Engländer vor der eigenen felsigen Küste ins Meer stürzte, vernichtet war. Hier, da und dort, überall zeigten sich diese rauchenden und brennenden Punkte, die hinunterfielen, dem nachfolgenden Aug fast entglitten auf ihrem Weg ins Meer oder in die bun gewürfelten Felder. Leuchtende Fanale für die veran wortlichen britischen Kriegshetzer, die in diesen Minute wahrscheinlich ir endwo da unten in einem Luftschu keller saßen, mit schlotternden Gebeinen bei der Bo stellung, selbst einmal ein Opfer ihres Verbrechens werden.

Während sonst in dieser Jahreszeit in den Grafschafte Südenglands die satten Lords, die Earls und Industri magnaten auf ihren Landsitzen den Sommerurlaub ve bringen, haben sie es diesmal vorgezogen, Schottlan aufzusuchen. Denn über der südenglischen Landscha stehen jeden Tag die deutschen Jäger wie Mückenschwärm Tod und Verderben mit sich tragend. Sie wirbeln dur die Luft, jagen hier- und dorthin, und nur Sekunden daue es, bis wieder ein englischer Jäger als brennende Fac ins nahe Meer stürzt oder irgendwo auf den Feldern a schlägt. Aber nicht nur südlich von London beherrsch die deutschen Zerstörer den englischen Luftraum. Z sammen mit den Kampfverbänden geht es weit hina nach Norden, überall dahin, wo die Flugplätze liege überall dahin auch, wo die englischen Jäger, durch d täglich und stündlich niederfallenden Bomben aufg scheucht, sich zum Kampf stellen und nach jeder Luf schlacht nur noch vereinzelt ihre Schlupfwinkel aufsuch können.

Wo und wann sich diese englischen Jäger aber geste haben, da haben sie sich durchweg tapfer geschlagen. D muß man auch als Gegner anerkennen. Seit Beginn d Luftkampfes gegen England wußten wir, daß die englisc Jagdfliegerwaffe gut ist, und haben den Gegner niema unterschätzt. Ich habe in diesen harten und heißen Kämpf aber auch mit Stolz und grimmiger Freude erlebt, d unsere Flugzeugführer und Bordschützen über sich sel hinauswuchsen, dem Gegner die eigene Kampfeswe aufdrängten — ihn besiegten. Denn nicht wer gut wird bestehen, sondern wer nur eines kennt: den Sieg. So hat in diesen Wochen und Tagen die „Royal Force" immer und immer wieder die Überlegenheit d deutschen Jagdflieger zu spüren bekommen. Sie h diese deutschen Zerstörer kennengelernt, die vom Kan bis hoch in den Norden Englands in allen Höhen dahi jagen, Kampfverbände schützen und mit eisernen Pranke schlägen den Weg ihres Fluges zeichnen.

Kriegsberichter Mittler



Horvex

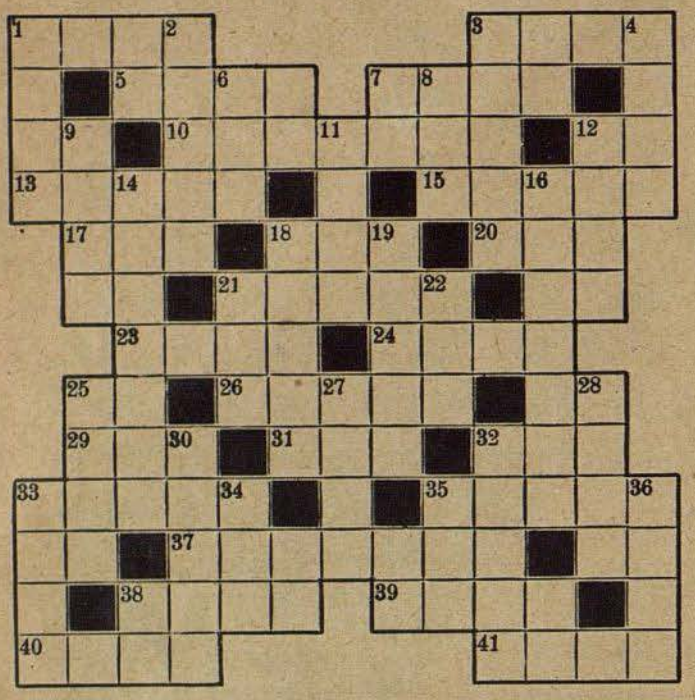
EL FOTÓMETRO

eléctrico que se ajusta en el acto y que permite leer inmediatamente las exposiciones, indicando el tiempo justo de exposición en el mismo momento de hacerse una fotografía

METRAWATT A.-G. NÜRNBERG-O

Denken - Raten - Lösen!

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Turngerät, 3 deutscher Romanschriftsteller, 5 Teilbetrag, 7 Stadt in Nordfrankreich, 10 männliche Gestalt aus der griechischen Sage, 13 Gericht, 15 Laubbaum, 17 norwegischer Romanschriftsteller, 18 Kopfbedeckung, 20 erdkundlicher Begriff, 21 deutscher Tondichter, 23 Maßeinheit, 24 Schwimmvogel, 25 Maßeinheit, 26 buchhalterischer Begriff, 29 erfrischende Speise, 31 in Nordeuropa lebendes Tier, 32 Nebenfluß der Weichsel, 33 Truppenkörper, 35 nordamerikanisches Rind, 37 Hausangestellter, 38 Nebenfluß der Seine, 39 griechische Göttin, 40 Feldherr Karls V., 41 Vorsprung;

b) von oben nach unten: 1 Ölpflanze, 2 Kopfbedeckung, 3 abgemessene Menge, 4 Teil des Rades, 6 Getränk, 8 Grünfläche, 9 Büromöbelstück, 11 Kampfgewinn, 12 leitende Persönlichkeit, 14 Wallfahrer, 16 schwedischer Erfinder eines Thermometers, 18 Teil des Vogelkleides, 19 gottesdienstliche Handlung, 21 Verkehrsmittel, 22 Wink, 25 Zeitalter, 27 Teil der Wohnungseinrichtung, 28 männlicher Vorname, 30 Farbe, 32 Laubbaum, 33 Schulraum, 34 griechische Göttin, 35 morgenländischer Titel, 36 diplomatisches Schriftstück, 38 Strom im asiatischen Rußland. 51264

Rösselsprung

		seit	und	heit	er		
	fort	quillt	ich	zum	me	kind	
zel	ben	jüng	trau	fort	hör'	stand	dir
mein	aus	hast	ner	ling	bau	va	der
du	wur	le	sens	ich	aus	ge	dem
und	bild	bei	wie	ge	we	me	ter
	mir	ben	nes	ei	land	blatt	
		gen	ge	das	mei		

51251

Abstreichrätsel

Pfund — Taft — Reigen — Karte — Dosse — Leier — Celle — Hehl

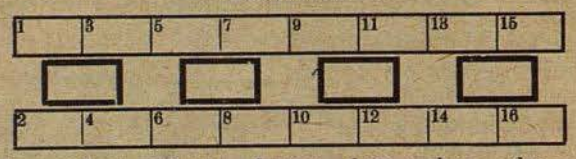
Von jedem der vorstehenden Wörter ist ein Buchstabe zu streichen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die gestrichenen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine Frucht. 51781

Fußtauschrätsel

Weser — Lenz — Tann — Metz — Moos — Heft — Tau — Pose

Die letzten Buchstaben der vorstehenden Wörter sind derart durch andere zu ersetzen, daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein Krankenhaus. 51778

Silbenband



bart — boot — buch — burg — chen — chen — dra — dün — ei — fels — gel — ha — il — kir — korn — mär — schē — se — sen — toll

Vorstehende Silben sind derart in die Felder der Figur einzutragen, daß man von oben nach unten Wörter erhält, von denen je zwei die Mittelsilbe (im stark umrahmten Feld) gemeinsam haben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 Wasserfahrzeug, 3—4 Niederschlag in fester Form, 5—6 Stadt im Harz, 7—8 Heilkünstler, 9—10 Giftpflanze, 11—12 französische Küstenstadt, 13—14 Berg im Siebengebirge, 15—16 Sammlung von Volkserzählungen.

Bei richtiger Lösung nennen die Mittelsilben, von links nach rechts gelesen, eine Stadt in Westfalen. 51729

Silbenrätsel

an — bau — be — be — be — ben — bild — blu — chä — de — die — do — do — e — e — e — ei — en — er — fe — fet — fi — gar — gel — hau — kel — korb — ku — la — lieb — lo — mä — me — me — ment — näh — nar — ne — ne — neu — ni — nis — of — pen — rin — ryll — scho — ses — son — stök — te — ter — tie — tro — tü — un — un — us — wag — zi — zier

Aus vorstehenden 61 Silben sind 21 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von W. von Humboldt ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 deutscher Philosoph, 2 Versfuß, 3 Stelle im Gewässer, 4 Gartenpflanze, 5 einheitliche Tonfolge, 6 militärischer Dienstgrad, 7 oströmischer Feldherr, 8 Beweisstück, 9 gefahrvolles Beginnen, 10 Nadelholz, 11 Geschützfahrgestell, 12 Pflanze, 13 Flachland, 14 kürzlich errichtetes Bauwerk, 15 Standort eines Wehrmachttruppenteils, 16 völlig gleiches Wesen, 17 grüner Edelstein, 18 musikalisches Übungsstück, 19 Arbeitsbehälter der Hausfrau, 20 Staatsgut, 21 Hochgebirgspflanze. 51641

Magische Addition

1 Met	+ Mal	+ Ger	=	Drahtnachricht
2 Lupe	+ Esel	+ Inge	=	Schalksnarr
3 Gnu	+ Erg	+ Ire	=	Staatsführung
4 San	+ Rute	+ Art	=	Gaststätte
5 Ar	+ Eid	+ Inn	=	Urbewohner Amerikas
6 Kur	+ Aden	+ Nut	=	Unterrichtsfach
7 Ruf	+ Lee	+ Ems	=	elektrische Lichterscheinung

Die vorstehenden Wortgruppen sind derart miteinander zu verschmelzen, daß man je Wörter der danebenstehenden Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben dieser Lösungswörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein Küchengerät. 51731

Silbenentnahmerätsel

Panzerwagen — Störungsfeuer — Fernaufklärer — Luftkriegsakademie — Fliegerabwehrkanone — Zeigerbrett — Eichenlaub

Jedem der vorstehenden Wörter ist eine Silbe zu entnehmen. Diese Silben ergeben, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine Auszeichnung bei der Marine. 51856

Auflösungen aus Heft 19

Kapselrätsel: Imme, Ger, Egel, Land, Farbe, Ill, Spa, Chor, Herz. — Igelfisch.

Magische Figur: 1 Mai, 2 Dante, 3 Mailand, 4 Italien, 5 Engel, 6 Don.

Wabenrätsel: 1 Magnet, 2 Geduld, 3 Aeolus, 4 London, 5 Moltke, 6 Labsal, 7 Mangan.

Kastenrätsel: 1 Thing, 2 Otter, 3 Riesa, 4 Posen, 5 Erika, 6 Duett, 7 Olive. — Torpedo, Granate.

Silbenrätsel: Wer steinreich wird, wird oft steinhart. — 1 Warnow, 2 Efendi, 3 Revolver, 4 Steuerbord, 5 Tintoretto, 6 Erbhof, 7 Intendant, 8 Nuntius, 9 Rekrut, 10 Erzschleiche, 11 Imkerei, 12 Chopin, 13 Wohlverleih, 14 Indus, 15 Rüster, 16 Duett.



Breschen in Albions Bollwerk

Ein Nachweis der Gründe für Englands Isolierung

Täglich schlägt die deutsche Luftwaffe neue Breschen in das Bollwerk, das England um sich aufgerichtet hat und hinter dem es sich bis noch vor wenigen Wochen sicher wähnte. Aber die Häufung der Zerstörungen durch die unerbittlichen, Tag und Nacht aufeinanderfolgenden Angriffe der deutschen Kampfflugzeuge hat allmählich auch in den sturſten britischen Hirnen die Erkenntnis aufdämmern lassen, daß England keine Insel mehr ist, wie der Führer es seit langem verkündete. Die britische Insel liegt heute fast ungeschützt unter den Bombenschächten der deutschen Luftwaffe.

Aber die Breschen, die die deutsche Kriegführung in das britische Bollwerk geschlagen hat, sind in keiner Weise nur militärisch zu verstehen, sie liegen sehr viel tiefer und werden auch von den Engländern sehr hart gerade dort empfunden, wo das deutsche Schwert bisher noch keine Wunden schlug. Die politische Isolierung, die England schon vor dem Beginn der deutschen Schläge auf die Insel selbst zu einem fast europafernen Lande gemacht hat, ist für die britische Politik ebenso schwer zu tragen wie die Blockierung Großbritanniens, die die Engländer um den Genuß der dänischen Butter, der schwedischen Erze, der skandinavischen Hölzer und der holländischen Gemüse gebracht hat.

So darf man also einem Buche, das es unternimmt, diese in das britische Bollwerk geschlagenen Breschen näher zu untersuchen, mit großem Interesse entgegensehen. Im Verlag Scherl, Berlin SW 68, ist es jetzt unter dem Titel „Breschen in Albions Bollwerk" (128 S. RM 1.—) erschienen. Herausgeber ist ein genauer Kenner Englands, Dr. W. v. Kries, Mitarbeiter sind eine Reihe von Männern, die sorgfältig für die von ihnen behandelten Themen ausgewählt sind und eine gründliche Kenntnis der Gebiete mitbringen, die hier von ihnen behandelt werden. Der besondere Wert dieses Buches aber liegt darin, daß es auch denen, die sich bisher mit den politischen und wirtschaftlichen Problemen Englands und der sich durch die ganze Weltgeschichte hinziehenden Geschichte der britischen Raubzüge auf der ganzen Erde noch nicht oder nur wenig befaßt haben, eine umfassende Darstellung an die Hand gibt, aus der sie ihre Kenntnisse beträchtlich erweitern und vertiefen können. Ausgezeichnete Abbildungen, die sowohl die historischen, politischen und wirtschaftlichen Schilderungen unterstützen als auch ein Bild der augenblicklichen Lufttkämpfe und Einsätze unserer Kriegsmarine um England geben, machen das Buch doppelt wertvoll.

Der Herausgeber selbst gibt ein ungeschminktes Bild des Engländers, wie er ihn in den Jahren vor dem Kriege — Kries war bis dahin Vertreter der Zeitungen des Scherl-Verlages in London — erlebte, und untersucht dabei, warum England den Wiederaufstieg Deutschlands mit scheelen Augen verfolgt hat. Er kommt zu dem Schluß, daß der eigentliche Grund der englische Machtinstinkt ist, jenes Beharren auf dem Grundsatz, daß die Welt englisch regiert zu werden hat. Ein englischer Ministerialbeamter hat diesen Grundsatz Kries selbst gegenüber einmal mit den Worten ausgedrückt: „England ist stets der Gegner der stärksten Macht auf dem Kontinent." Daß diesmal die „stärkste Macht auf dem Kontinent" stärker und vor allem auch politisch klüger als alle tatsächlichen oder möglichen Verbündeten Englands war und ist, das haben die Briten freilich nicht vorausgesehen. Hier erkennen wir schon die erste Bresche in dem Bollwerk der Briten. Sie müssen diesmal ihren Kampf allein ausfechten — und sie haben bereits erkannt, daß sie dieser Aufgabe nicht gewachsen sein werden.

Ähnlich klar werden die anderen Themen dieses Buches angefaßt. Ob es sich nun um den britischen Raubzug durch die Weltgeschichte, die nun eingetretene Bedrohung des Empire, den für England besonders gefährlichen Fall der Welthandelskurve oder die im Laufe des Krieges zutage getretene tödliche Bedrohung des englischen Inselreichs durch die deutsche Wehrmacht handelt, immer sind die aufgeworfenen Fragen klar und erschöpfend beantwortet. So wächst dieses kleine Buch zu einem politisch und historisch umfassenden Leitfaden über England, der jedem willkommen sein wird.

Natürlich kommt dabei auch der militärische Einsatz gegen England nicht zu kurz. Wie es der Eigenart dieses Krieges entspricht, ist besonders ausführlich der Taten der deutschen Luftwaffe gedacht, deren Schläge dem britischen Löwen stärker als vieles andere das Bewußtsein seiner Ohnmacht nahegebracht haben. Da gibt Friedrich Ferdinand einen Erlebnisbericht „Blitze aus den Wolken", in dem er einen Flug gegen einen britischen Geleitzug schildert. Lothar Schüttel untersucht die Frage „Luftmacht Großbritannien?" Er gibt ein klares Bild der britischen Schwäche gerade auf diesem wichtigen Gebiet und zitiert das Urteil des Engländers Macmillan, der einmal feststellte, daß der einst stärkste Teil des Empire, das Vereinigte Königreich selbst — die englische Insel also — heute sein schwächster sei. Zwei weitere Erlebnisse von Angriffsflügen auf England bilden den Beschluß des Buches. M. J. Tidick schreibt „Alarm im Inselreich" und Friedrich Ferdinand „Bomben auf die ‚Unbesiegliche Flotte'". Beide wissen sehr lebhaft und anschaulich von entscheidenden Einsätzen deutscher Flieger zu berichten. Diese Schilderungen werden unterstützt durch ausgezeichnete Zeichnungen von Richard Heß, dem den Lesern des „Adler" bestens bekannten Zeichner.

Man sieht also: Es ist ein ausgezeichnetes Buch. Die Klarheit seiner Darstellung — die übersichtlichen Karten August Eigeners tragen wesentlich zur Anschaulichkeit bei — die umfassende Behandlung der politischen, wirtschaftlichen und geschichtlichen Probleme lassen es besonders wertvoll erscheinen und werden dazu beitragen, daß es zu einem großen Erfolg wird.

Klaus-Ulrich Henning

Seit 40 Jahren hat „Die Woche" in Frieden und Krieg das Zeitgeschehen in Bildern niedergeschrieben und somit Heft für Heft einzigartige Dokumente deutscher Geschichte geschaffen.

Wieder steht das deutsche Volk im Kampf um sein Lebensrecht. Wieder nimmt „Die Woche" Stellung zu allem Geschehen unserer Zeit.

Gerade in dieser Zeit gewinnt jedes Heft der „Woche" stärker noch als bisher bleibenden Wert. Sammeln Sie jetzt „Die Woche", und Sie werden später ein Werk besitzen, das es nirgends und niemals mehr zu kaufen gibt. Besorgen Sie sich deshalb regelmäßig

DIE WOCHE

Verlag Scherl, Berlin SW 68

Film-welt

Deutschlands größte Filmzeitschrift, die ausführlich über das gesamte Filmschaffen berichtet. Mit vielen schönen Bildern erzählt sie laufend das Neueste, Interessanteste und Wissenswerteste aus der großen, bunten Welt des Films. Wer die „Filmwelt" ständig liest, der hat mehr von jedem Film!

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich zuzüglich 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Stellvertreter Dr. Georg Böse. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 8. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

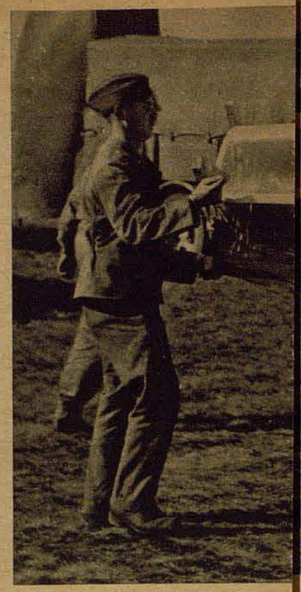


In den Kreisen der Luftwaffe hat der Segelflug längst viele Anhänger gefunden; er wird besonders deshalb gefördert, weil man auch dem Bodenpersonal Gelegenheit zum Fliegen geben will. Es gibt bei unserem jüngsten Wehrmachtteil bereits eine größere Reihe von Segelfluggruppen, die mit bedeutenden Leistungen hervorgetreten sind

Ha tiempo que los vuelos sin motor han encontrado numerosos adeptos en los círculos de la aviación; son fomentados especialmente para dar ocasión de volar también al personal de tierra. En el seno de nuestra más jóven arma existen ya una serie de grupos dedicados a los vuelos sin motor y que se han destacado demostrando notable capacidad

Rechts: Das Mittelstück eines der schwanzlosen Flugzeuge vom Baumuster „Horten III b" wird zum Montageplatz gebracht

Derecha: El cuerpo central de uno de los aviones sin cola del tipo "Horten III b" es trasladado al campo de montaje





Luftwaffe im Aufwind

La aviación en corriente ascensional



Soldaten der Luftwaffe beim Montieren ihres Segelflugzeuges kurz vor dem Start während des Rhönwettbewerbs 1939

Soldados de la aviación montando su planeador poco antes de la salida durante los concursos en las colinas del Rhoen en el año 1939

Sowohl die Flugzeuge als auch die Transportwagen führen neben der genauen Aufschrift das meistens recht humorvolle Glückszeichen des Geschwaders

Tanto los aviones como los vehículos de transporte lucen, aparte de los datos exactos, la insignia mascota humoresca de la escuadrilla correspondiente



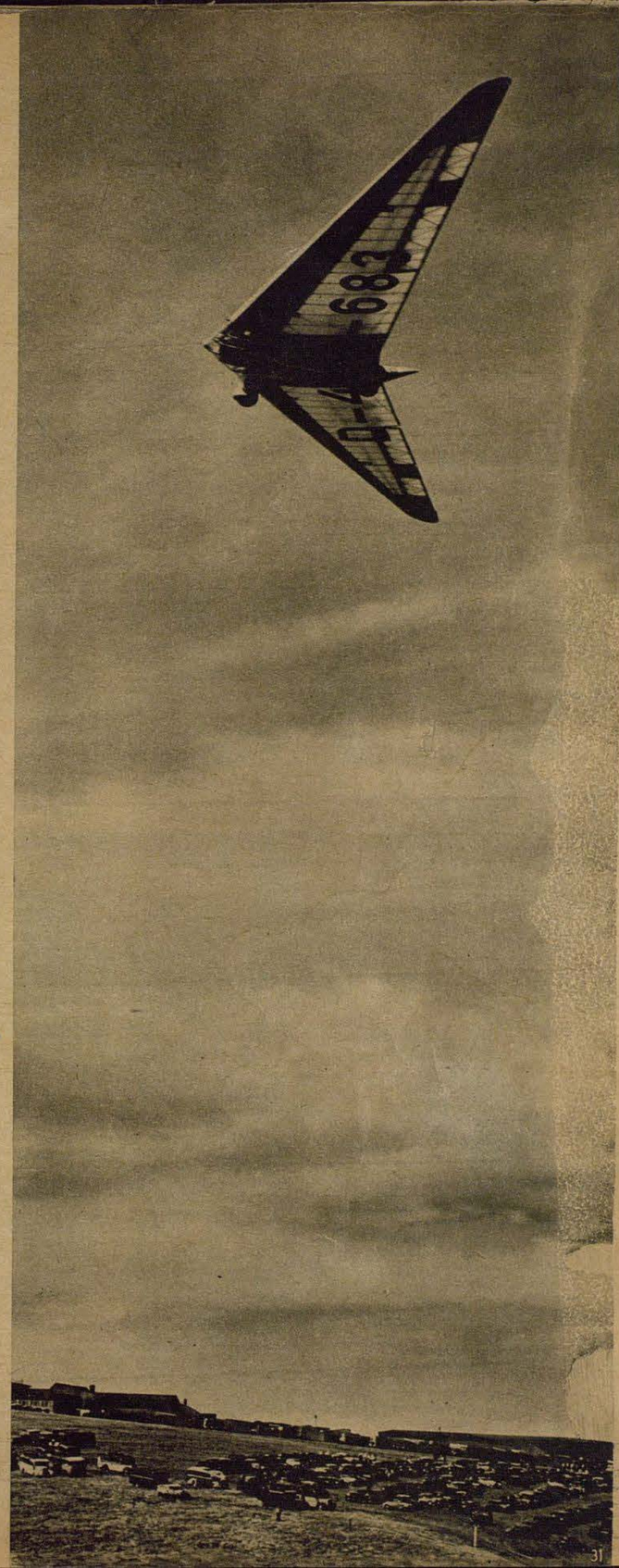
Eines der am letzten Rhönwettbewerb teilnehmenden Segelflugzeuge der Luftwaffe (Bild links) wird aus dem Transportwagen geholt, dessen Seitenwände hier gerade auseinandergelegt werden, um die Einzelteile der kunstgerecht verstauten Maschine herausheben zu können

Izquierda: Uno de los planeadores de la aviación que participaron en las últimas pruebas en las colinas del Rhoen es sacado del carro de transporte, cuyas paredes laterales pueden ser replegadas para facilitar la descarga de las diferentes piezas del avión perfectamente embaladas

Aufnahmen
Schaller (4), Stöcker (1)

Im Bilde rechts sehen wir ein schwanzloses Segelflugzeug vom Baumuster „Horten III b" beim Start über der Wasserkuppe

Derecha: Un planeador sin cola del tipo "Horten III b" al despegar sobre la Wasserkuppe



Italiens Luftwaffe in Front

El arma aérea italiana en vanguardia



Italiens Kampfflugzeuge hoch über dem Wolkenmeer auf Anmarsch gegen den Feind. Wenige Stunden vorher sind die Aufklärer unterwegs gewesen und haben eine reiche Ausbeute von Bildmaterial mit nach Hause gebracht. Man weiß jetzt genau über die militärischen Anlagen Bescheid, die es anzugreifen gilt. In großer Höhe erfolgt der Anflug, aber die Bomben werden ihr Ziel nicht verfehlen; die Briten mögen sich mit ihrer Flak noch so zur Wehr setzen — Italiens „Flügel des Krieges" überwinden die größten Hindernisse

A gran altura por encima del mar de nubes, los aviones de bombardeo italianos se dirigen hacia el enemigo. Pocas horas antes regresaron a su base los aparatos de reconocimiento con abudante material fotográfico, conociéndose ahora todos los detalles sobre los objetivos militares contra los cuales ha de dirigirse el ataque aéreo. El acercamiento a los mismos se efectúa a gran altura; sin embargo, las bombas no dejarán de alcansar debidamente sus objetivos por violento que fuese el fuego de las baterías antiaéreas británicas. Las "alas de guerra" italianas saben salvar los mayores obstáculos



Auf dem Bilde links sehen wir Kampfflugzeuge vor dem Einsatz gegen einen britischen Hafen am Mittelmeer. Diese mächtigen dreimotorigen Bomber mit dem Liktorenbündel, dem Hoheitszeichen des Faschismus, gleichen gigantischen Urwelttieren

Izquierda: Aviones de bombardeo antes de atacar un puerto británico en el Mediterráneo. Estos poderosos aparatos trimotores provistos de los haces de lictor, emblema del fascismo, semejan a gigantescos saurios antediluvianos



Schüler der Fliegerakademie Caserta auf dem Marsch zum Rollfeld. In Italien werden die Angehörigen der Luftwaffe auf allen Gebieten ihres Berufes besonders gründlich ausgebildet Aufn. Luftfahrtministerium Rom (3)

Alumnos de la academia de aviación de Caserta se dirigen al campo de aterr saje. Los miembros del arma aérea italiana reciben una instrucción c ciensuda en todos los terrenos de su profesión

HEFT 26 / BERLIN, 31. DEZEMBER 1940

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Kriegsweihnacht

Aufnahme Dr. Stricks

Nochebuena de guerra

HEFT 26 / BERLIN, 31. DEZEMBER 1940

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS



Kriegsweihnacht

Aufnahme Dr. Strüch

Nochebuena de guerra



Eine Aufklärermeldung über Zustand und Belegung des Hafens von Portsmouth von Ende September. Die Auswertung dieser Aufnahme, die eine Weile nach einem deutschen Bombenangriff gemacht worden ist, ergibt eine Fülle von aufschlußreichen Einzelheiten. Der Hafen ist nicht stark besetzt. Vor allen Dingen fehlen, mit Ausnahme eines einzigen Schlachtschiffes der Rodney-Klasse, das beschädigt am Pier liegt (1), größere Einheiten der britischen Kriegsflotte völlig. Auch die Docks sind nahezu leer. Nur kleinere Einheiten liegen im Hafen oder auf der Reede. Mit (3) sind 12 Zerstörer gekennzeichnet, bei (4) liegen 16 Minensuchboote. Ein durch Bombentreffer beschädigter Hilfskreuzer liegt bei (5) am Pier, und bei (6) drei Minenkreuzer, von denen zwei reparaturbedürftig im Dock liegen. Auf der freien Wiesenfläche bei (7) ist eine Flakbatterie aufgebaut. Von den vielgepriesenen Sperrballonen sind ganze drei Stück zu sehen, die mit (8) gekennzeichnet sind. Die Kreise bezeichnen die Bombeneinschläge des letzten Angriffs

El parte de un avión de reconocimiento, de fines de septiembre, sobre la situación y el estado de ocupación del puerto de Portsmouth. El examen de esta fotografía, tomada pocos momentos después de un ataque aéreo alemán, ofrece una serie de interesantes detalles. Es escaso el movimiento en el puerto. Sobre todo faltan por completo unidades mayores de la armada inglesa, a excepción de un solo acorazado de combate del tipo Rodney, que ha amarrado con averías en el muelle. También los diques están casi vacíos. Tan sólo unidades pequeñas se encuentran surtas en el puerto o en la rada. El (3) señala 12 destructores, (4) son 16 buscaminas. (5) es un crucero auxiliar averiado por una bomba, y (6) son tres cruceros minadores, dos de los cuales se encuentran en el varadero necesitados de reparación. Sobre el prado abierto (7) se encuentra emplazada una batería de antiaéreos. De los tan cacareados globos cautivos de defensa sólo se alcanzan a ver tres, marcados con (8). Los círculos señalan los impactos de las bombas del último ataque

Aufnahmen
Luftwaffe (3)



So sieht eine britische Großstadt während eines deutschen Bombenangriffs aus. Die Stadt — es ist nicht London — ist stark mit kriegswichtigen Anlagen durchsetzt. Wohin man blickt, schießen die Detonationswolken des in vollem Gang befindlichen Angriffs hoch. Aus der Länge der Schatten, die sie auf die Stadt werfen, kann man Rückschlüsse auf ihre Höhe ziehen

He aquí el aspecto de una metrópoli inglesa durante un bombardeo aéreo alemán. La ciudad — no se trata de Londres — encierra gran número de instalaciones de importancia bélica. Donde quiera que se dirija la mirada se observan las nubes de explosión del ataque en su plano apogeo. De la extensión de la sombra que proyectan sobre la urbe pueden sacarse conclusiones sobre su altura

Deutsche BOMBEN treffen

Las bombas alemanas dan en el blanco

Der Flugplatz Ford steht in Flammen. Die aus zwei getrennten Hallenkomplexen bestehenden Flugplatzanlagen sind von deutschen Bomben getroffen worden. Der zwischen den Hallenanlagen liegende Flugplatz ist durch eine gestrichelte Linie kenntlich gemacht

El campo de aviación Ford se encuentra envuelto en llamas. Las instalaciones del campo, formadas por dos grupos de cobertizos, han sido alcanzadas por las bombas alemanas. La pista, situada entre las naves y cobertizos, se ha señalado mediante rayitas





Hetzjagd am HIMMEL

La batida en los aires

Por el comandante Helmuth Wick

La expresión firme, los ojos claros oteando el espacio, cada músculo en tensión, todo lleno de fuerza contenida — este es el semblante del piloto de guerra alemán, el prototipo de un héroe alemán del aire, como lo personificaba el comandante Wick



Cuando en el parte de guerra del 4 de diciembre se decía con el acostumbrado laconismo que el comodoro de la escuadra de caza Richthofen, comandante Helmuth Wick, no había regresado a su base después de un vuelo contra el enemigo después de haber obtenido 56 victorias aéreas, no hubo nadie que por un momento no contuviera la respiración. La noticia produjo general consternación, pero también era dolor de orgullo ese luto por la pérdida de un héroe alemán del aire, que cual cometa fugaz se había elevado al elemento del aviador para no conocer más que la lucha y el combate, para que Alemania viva y venza. Nosotros sabemos de los sacrificios ineludibles de una guerra de vida o muerte, en la que se trata de ser o no ser y de la liberación de pueblos enteros de las garras de un eterno perturbador. El comandante Wick no temía a la muerte. En su inconmensurable fe en la victoria final estuvo frente a ella en incontables combates aéreos, cuyo desenlace para el victorioso no era en cada caso más el grano de arena hacia el gran objetivo, al que se han prescrito todos nuestros combatientes en la tierra, en el mar y el aire.

Poco antes de su última victoria, que había de sellar su suerte, relató el comandante Wick sus episodios de guerra al "ADLER". Con el lenguaje sobrio del soldado llenó las cuartillas que habían de ser su legado del aire, sin palabras altisonantes ni frases enrevesadas. Pero por eso precisamente nos son más simpáticos sus relatos de las batidas bajo el cielo, voladas con su escuadra de cazas en heróicas gestas.

Antes de dar la palabra a nuestro héroe del aire desaparecido, no dejarán de interesar algunos datos de su inusitada carrera militar. Cuando el 30 de agosto de 1939 se presentó un joven oficial de la aviación, alférez de reciente promoción, para prestar servicio en la escuadra de caza Richthofen, no hubiera pensado ninguno de los que en aquella fecha conocieron al oficialillo, de habérselas con un piloto de caza, del cual un año más tarde habría de hablar todo el pueblo alemán. El alférez Wick era tan modesto y reservado, que no se destacaba por ningún lado. No obstante traía un historial favorable como piloto, y no dejó de llamar pronto la atención en la tercera escuadrilla porque, como se suele decir, "volaba con limpieza". Aquí se reveló el gran maestro Mölders, cuyo alumno había sido Wick hasta su traslado a la escuadra Richthofen.

Pocos días después de haber sido incorporado el joven alférez a la escuadra, estalló la guerra. El hecho de que la escuadra no fuese de momento al frente, sino que hubo de encargarse de la defensa de Berlín contra ataques aéreos enemigos, no llegó a satisfacerle al alférez Wick. Era algo insoportable esa situación de constante alerta en espera de un enemigo que nunca aparecía.

Al ser evaluadas y aprovechadas las experiencias de la corta campaña de Polonia, llamó el jóven alférez por primera vez la atención. Su condición más sobresaliente era la de que podía "ver", ventaja que para el piloto de caza ya supone media victoria. El teniente Wick fué nombrado jefe de bandada y desplazado a la Línea Sigfredo, donde su suerte no fué otra que la de Berlín. Hubo vuelos de vigilancia de fronteras, pero el paso de las mismas le quedó vedado terminantemente. Así nunca llegó a tener contacto con el enemigo, y de cada vuelo regresaba desanimado.

A fines de noviembre de 1939 libróse el primer combate aéreo, en el curso del cual fueron derribados tres franceses, uno de ellos a cuenta del alférez Wick. Los camaradas de la plana mayor de la escuadra no se extrañaban. Sólo se decía, como si no se hubiese esperado de otra forma: "¡Mire, mire; el pequeño Wick!" Entonces contaba 24 años y seguía manteniéndose invariablemente reservado.

Hasta comenzar la gran ofensiva en el oeste contaba la escuadra siete victorias aéreas. Pero la jornada del 10 de mayo, al iniciarse el gran ataque, rompió el hielo. El alférez Wick derribó el primer día dos aparatos enemigos, el segundo día ya fueron tres. "¡Mire, mire; el pequeño Wick!" se volvía a decir. Los muchachos del personal de tierra le regalaron un bastón. Buen garrote por cierto; por cada enemigo derribado hacían una entalladura, marcando la fecha y el tipo del aparato derribado. Este bastón era el orgullo del alférez Wick. Siempre lo llevaba consigo, hasta que ya no quedaba más sitio para nuevas marcas. Lo malo era que las primeras entalladuras las habían cortado excesivamente anchas por lo que no cabían muchas. Pero no por ello se les puede echar en cara a los muchachos esta circunstancia, pues ¿quién había de suponer que el pequeño Wick habría de obtener en tan corto tiempo tantas victorias aéreas? Tampoco se alcanzaba a vislumbrar en alférez al caza de las grandes series, el que habría de abatir a los contrincantes franceses e ingleses por grupos a la vez. El 5 de junio derribó el alférez en el espacio de 13 minutos seis aparatos de bombardeo franceses en Compiègne. Después de su tercera victoria aérea fué propuesto para la Cruz de Hierro de primera clase. En los pocos días que pasaron con la tramitación de la propuesta volvió a derribar otros cuatro aviones enemigos, siendo siete sus victorias aéreas el día en que fué condecorado. En la jornada del 11 de agosto, en la gran acción contra Portland, se desplomaron 22 ingleses. De ellos fueron derribados tres por Wick. El día 5 de septiembre aniquiló a su vigésimatercera víctima, el día 6 ya eran 24, el 7 llegaban a 25 y el día 8 derribó otros 3 más. La siguiente serie la integraban tres Hurricane y dos Spitfire en la jornada del 5 de octubre. El 5 de noviembre fueron tres ingleses y el día 6 fueron 5, la 48 hasta la 52 victorias aéreas de Wick.

De sumo interés resulta la comparación de los raids al frente con el número de victorias aéreas. Del 6 de noviembre de 1939 hasta la conclusión de la campaña de Francia había realizado el alférez Wick 128 vuelos obteniendo 14 victorias. A partir del 11 de agosto, al iniciarse las operaciones contra Inglaterra, hasta el 15 de octubre de 1940, había realizado Wick 29 raids, en los que derribó 28 aparatos enemigos.

Sería equivocado suponer que del gran número de pilotos de caza alemanes habrían de surgir solamente unos pocos "ases". Aunque estos se destaquen notoriamente en vista de sus cualidades extraordinarias, no por eso deja de ser bueno el término medio, o sea el grueso de los pilotos. Cuando el cinco de octubre había alcanzado Wick, entretanto ascendido a capitán, su 41 victoria aérea con cinco aparatos enemigos derribados por él en dicha jornada, ya contaban siete de los pilotos de la escuadra más de diez victorias aéreas cada uno.

He aquí las fechas más sobresalientes de la carrera militar del comandante Wick: ingresado el 6 de abril de 1936, nombrado alférez el primero de enero de 1939. El 30 de agosto de 1939 ingresó en la escuadra de caza Richthofen. Nombrado teniente el 21 de julio de 1940 y ascendido a capitán el 4 de septiembre de 1940. Desde el 25 de septiembre asumió el mando de una escuadrilla pasando a comandante de un grupo de caza el día 7 de septiembre. El 19 de octubre fué ascendido Wick a comandante, nombrándosele el 20 de octubre comodoro de una escuadra de caza. Con motivo de su vigésima victoria aérea fué elevado a Caballero de la Cruz de Hierro, y a su 40 victoria obtuvo la Hoja de Roble de Caballero de la Cruz de Hierro.

I. La primera victoria aérea

Fué en noviembre de 1939. Habíamos sido destacados a una base a espaldas de la Línea Sigfredo, nos ejercitábamos en un oficio que si bien era necesario no por eso era precisamente agradable para nosotros: los vuelos de patrulleo fronterizo. Los viejos cazas, con sólo oír la palabra, dan un gran rodeo. Ninguno de ellos quiere volver a recordarse de aquellos vuelos de vigilancia de fronteras, con recorrido de patrulla cronometrizado, donde jamás se llega a establecer contacto con el enemigo.

Por fin, el 22 de noviembre de 1939, fecha memorable en que por primera vez me fuè dado verme cara a cara con los distintivos de soberanía de los aparatos enemigos. Como quiera que los franceses no pasaban la frontera, resolvimos acercarnos nosotros y servir a los señores "a domicilio". El viento soplaba de oriente arrastrándonos un poco hacia Francia. Súbitamente pude ver un grupo de aviones a unos 6000 metros de altura sobre el sector de Nancy; en seguida ví que no se trataba de aparatos alemanes. Evolucionamos; dos de los aviones enemigos se habían disgregado de la bandada picando en nuestra dirección. Ahora los podía ver bien; se trataba de aviones Curtis. Nosotros — yo volaba solo con mi compañero de pareja — nos aplanamos primeramente para ganar distancia. Como no era de esperar de otra manera, nos seguían los dos franceses invariablemente. Al volver a ganar altura después de una curva, tenía a uno de los franceses pisándome los talones. Me acuerdo perfectamente como al mirar hacia atrás veía claramente la escarapela del francés; fué uno de los momentos más memorables de mi vida, y confieso, que los anillos rojo-blanco-azúl me producían cierta irritación. Hay que añadir que el francés disparaba como un demonio. No dejaba de ser desagradable saber que detrás de mí venía tiroteándome el enemigo violentamente. Era mi primer combate aéreo. Pero a tiempo me acordé del consejo de mi maestro Mölders: "en toda posición difícil lo primero es aplanarse para ganar distancia y seguir observando".

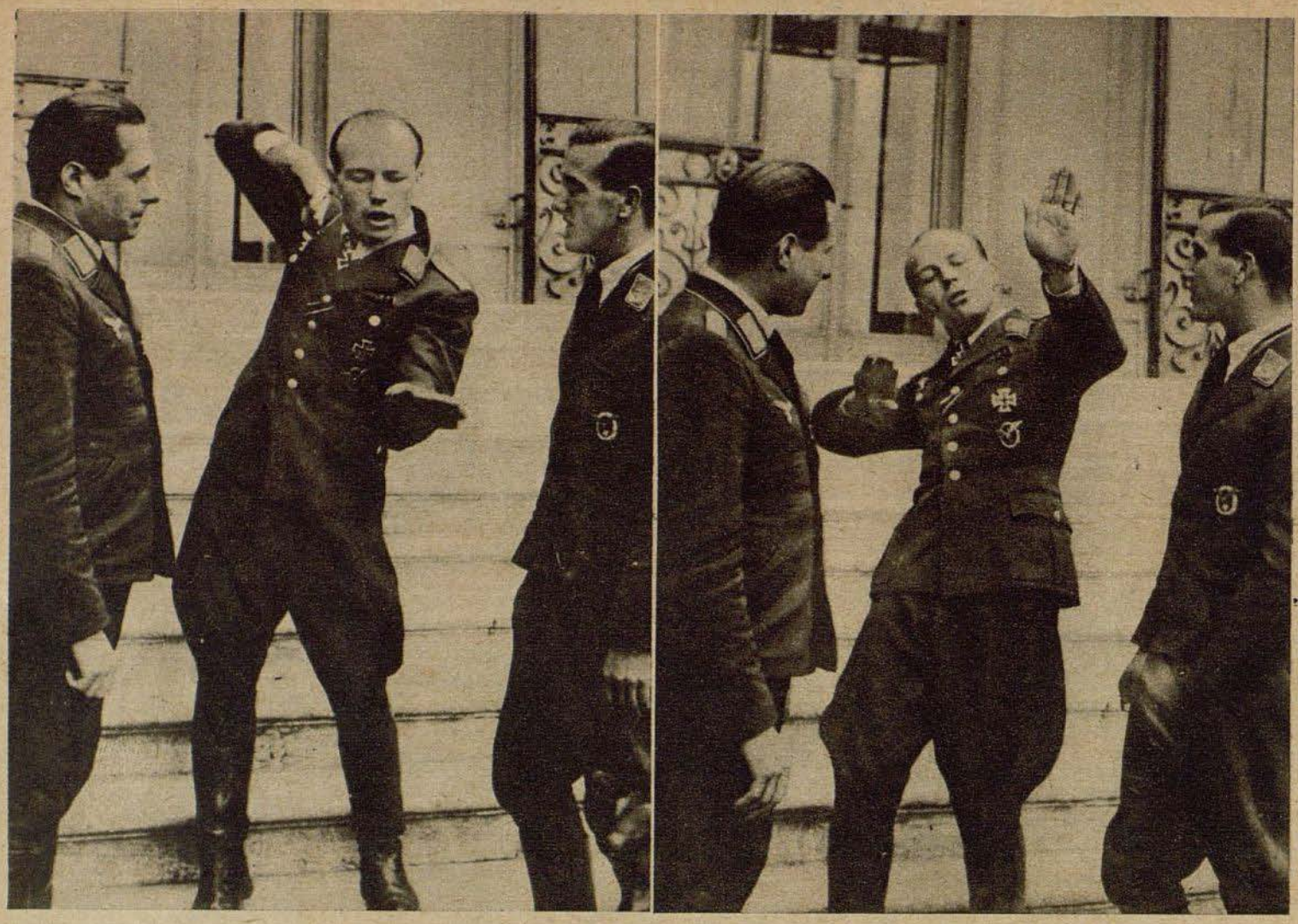
"¡Uno de los dos tiene que caer!"

Pico de testera con mi "corneja", y así fuí más rápido que el francés, al que descolgé rápidamente de esta manera. Cuando dejé de ver al enemigo creí que los demás debían de encontrarse a la izquierda por encima de mí, pero nada pude ver. ¿Estarían quizás a mi derecha? Al mirar hacia la derecha me ví frente a frente de cuatro motores radiales, de los que salían ráfagas de chispas encarnadas. Instantánea e inopinadamente se me pasó por la imaginación la pregunta ridícula, como por lo general ocurre en estos momentos: ¿Es que estos tios pueden disparar sobre tí así como así? Pero con la misma rapidez pensé: ¿Escapar otra vez? No, ahora a ellos, ¡uno tiene que caer! Mordiéndome la lengua torcí la palanca de profundidad hacia la derecha y pisé la dirección derecha. Al terminar de volar la curva, me rebasó el primero en vuelo transversal. El segundo le seguía de cerca, y contra esse arremetí de frente. La vista de las ametralladoras disparando no era precisamente regocijante. Nos habíamos acercado demasiado el uno al otro para que nuestros disparos tuviesen efecto alguno. El adversario saltó por encima de mí, y ya estaba allí el tercero. Tan de cerca lo tuve como el anterior. Torcí un poco el aparato para localizarle en mi mirilla y disparé con la serenidad del ejercicio de tiro. A mi primera ráfaga ví que se astillaban algunas chapas del francés, tras lo cual se quebraron los dos planos. Pegado a sus talones venía el cuarto avión enemigo, que también disparaba furioso como podía apreciar por las llamaradas que surgían de las bocas de sus ametralladoras. Pero ningún proyectil llegó a alcanzarme. Los dos primeros aparatos volvieron a meter alerones, encabritándose, yo también enderecé de forma que ya no me podían alcanzar.

Iba siendo hora de regresar a casa pues las reservas de combustible se iban agotando. Al volver la vista me ví solo en la inmensidad de las alturas. Mi compañero de pareja, que después volví a encontrar sano y salvo en casa, se me había perdido durante la refriega. Durante todo el vuelo de regreso no volví a ver a ningún francés, y la verdad, no me enfadaba por ello. La primera victoria aérea de mi vida me bastaba por hoy. Al desplomarse el francés, y después de haber descolgado a los restantes aparatos enemigos, en mi regreso rumbo a Alemania, me cogió la fiebre de caza. Volví a pasar ávido por todas las fases de la emocionante lucha, la que tuve que librar con un enemigo cuatro veces superior a mí. ¡La primera victoria aérea! Nunca fuí tan dichoso en la estrecha cabina de mi fiel pájaro del aire como en aquella memorable jornada del 22 de noviembre de 1939, jornada que jamás podré olvidar. En ese momento tenía la firme convicción de que saldría victorioso también en futuros combates aéreos, a los que anhelaba con fervor.

Ebrio de felicidad

Estaba tan ocupado conmigo y con mi suerte que llegé a olvidar la orientación. Volaba sencillamente con rumbo general hacia el



„So stieß ich auf den Tommy herunter . . .!" Interessiert hörten seine Kameraden immer zu, wenn Wick von einem besonders aufregenden Luftkampf erzählte, bei dem oft eine feindliche Maschine nach der anderen das Opfer seines Angriffsgeistes wurde

"Así piqué contra el Tommy . . . " Avidos e interesados escuchan sus camaradas los relatos de Wick, cuando regresaba este de alguna lucha aérea especialmente emocionante, en la que muchas veces era víctima de su espíritu de acometividad un avión enemigo trás otro

Aufn. PK Ritter-PBZ
PK Striemann-PBZ (2)
PK Sturm-PBZ

„Und da hatte ich ihn auch schon im Visier . . .!" Der Kommodore des Jagdgeschwaders Richthofen lebte jede Phase eines Luftkampfes nach und wußte sie packend zu schildern, wenn er einmal „in Fahrt" war

"No tardé en localizarle en la mirilla de mi ametralladora . . . " El comodoro de la escuadra de caza Richthofen vuelve a vivir cada fase de combate aéreo, y sabía relatarlas con énfasis y emoción cada vez que se "calentaba"

este, y como es natural no tardé en quedar despistado. Pero la cosa no era para ser tomada a pecho pues no tardarían en presentarse puntos conocidos de orientación. Efectivamente, no tardaron en aparecer al fondo las cintas blancas de las autopistas del Reich. Cuando menos me encontraba en Alemania, y al divisar poco después un anchuroso río, que no podría ser otro que el Rin, y al observar desde mi altura poco después un campo de aviación, que por cierto no era el mío, podía estar tranquilo, que ya no podía pasarme nada. Aterricé con las últimas gotas de gasolina que llevaba. Era Mannheim. Creo que a los bravos asistentes del surtidor de gasolina en Mannheim les eché una bronca porque eran demasiado lentos. Tenía prisa en llegar a casa para bambolear con el avión. Durante el corto vuelo hasta mi base de partida iba alegrándome como un chiquillo, de que me sería dado bambolear con el avión al pasar sobre el puesto de defensa del campo. Y es claro que así lo hice con el consiguiente regocijo. Los vi correr a todos hacia la pista de aterrizaje para recibirme. Mis mecánicos se alegraban conmigo. Debía estar realmente atontado en mi alegría, pues constantemente quería bajar del avión sin que me hubiese soltado antes las cinchas de seguridad.

Y lo más grande de esta mi primera victoria aérea fué que en realidad había querido regresar en mitad del camino. Poco antes de despegar había sido lavado mi aparato, siendo así que en varios puntos se había formado hielo a gran altura, lo que suponía cierto menoscabo de las condiciones de vuelo. Breves momentos estuve en la duda de regresar para quitar el hielo que se había formado, y ceder a mi esperanza de que quizás podría ocurrir algo donde no debería de faltar yo. Esa esperanza fué más intensa que el deseo de regresar a la base, y hoy me alegro de ello.

El trapo rojo

Durante meses enteros ya no tuvimos contacto con el enemigo. Por fin, el 9 de marzo salió bien la cosa, o por lo menos pudo haber salido bien. El hecho de que no tuviese éxito en dicha jornada me lo debo yo a mí mismo. En aquel día mandaba yo la escuadrilla con carácter interino, cuando localizamos sobre el sector de Diedenhofen a 15 Moranes franceses. Formaban la protección de caza para dos aparatos de reconocimiento franceses del tipo Potez, que regresaban de Alemania. Lo más adecuado habría sido colocarse ante el sol y atacar desde allí. Pero la prolongada espera sin que tuvieramos contacto alguno con el enemigo me había producido verdadera "lujuria de lucha", valga el tecnicismo. Perdí la serenidad para arremeter con ímpetu directamente. Chillé por el auricular: "¡Al ataque!" — "¡Aun no, hay que colocarse más al sol!" dijo uno de mis hombres. Así lo hice, dando de nuevo la órden: "¡Al ataque!" Pero no teníamos aún la posición de ataque más adecuada para arremeter con probabilidades de éxito. Abrí el fuego desde excesiva distancia, y creo que no alcancé a ninguno. Mi compañero inmediato también disparaba sin éxito. Tan sólo un brigada derribó a uno de los Morane envuelto en llamas. Nuestra gasolina se agotaba y tuvimos que regresar. Tan dichoso como había cantado el día de mi primera victoria, tan mal podía contener ahora mi desagrado. Sabía perfectamente que si hubiese iniciado el ataque desde una posición más favorable, tendría que haber obtenido un éxito mucho mayor. Pero los círculos tricolores habían sido para mí la capa roja. Esta es, sea dicho de paso, la falta más grave que puede cometer el piloto de caza. Por nada ni por nadie debe dejarse distraer, de estudiar la situación con el corazón frío, para preparar serenamente su ataque.

Poco después realizaba con mi bandada un vuelo en 8000 metros de altura para sintonizar los aparatos radiotelegráficos. La comunicación con la onda de tierra funcionaba perfectamente, y nada nos impedía regresar en seguida a casa. Era en las inmediaciones de Tréveris. Descubrí a bastante altura sobre nosotros cintas de neblina de condensación que se destacaban del éter azul, viendo después a un avión en el punto dondo iba alargándose dicha cinta de condensación. Alguien gritó: "¡Do 17!" Yo contesté: "¡No está visto aún!" Súbitamente, al torcer un poco el aparato, vi relucir al sol las escarapelas tricolores: "¡Un Potez!" Todos nosotros nos abalanzamos como un solo hombre sobre el francés. El adversario se aplanó picando para ganar distancia y escapar. La tripulación debía de llevar un piloto de una habilidad desusada. Volaba maravillosamente; pero contra nuestra superioridad numérica no podía hacer nada. Cogido por las ráfagas de nuestro fuego se desplomó en territorio francés incendiándose al chocar contra el suelo.

pasa a la página 29



Ja, Wick konnte lachen, auch wenn ein Ringen in der Luft noch so erbittert war! Noch mit der Schwimmweste angetan, sehen wir ihn hier neben seiner Jagdmaschine stehen, mit der er eine kämpferische Einheit bildete

Wick sabía reír, por muy encarnizado que fuese el combate en el aire. Con el chaleco salvavidas aún puesto, le vemos aquí al lado de su aparato de caza, con el cual formaba un solo cuerpo de lucha

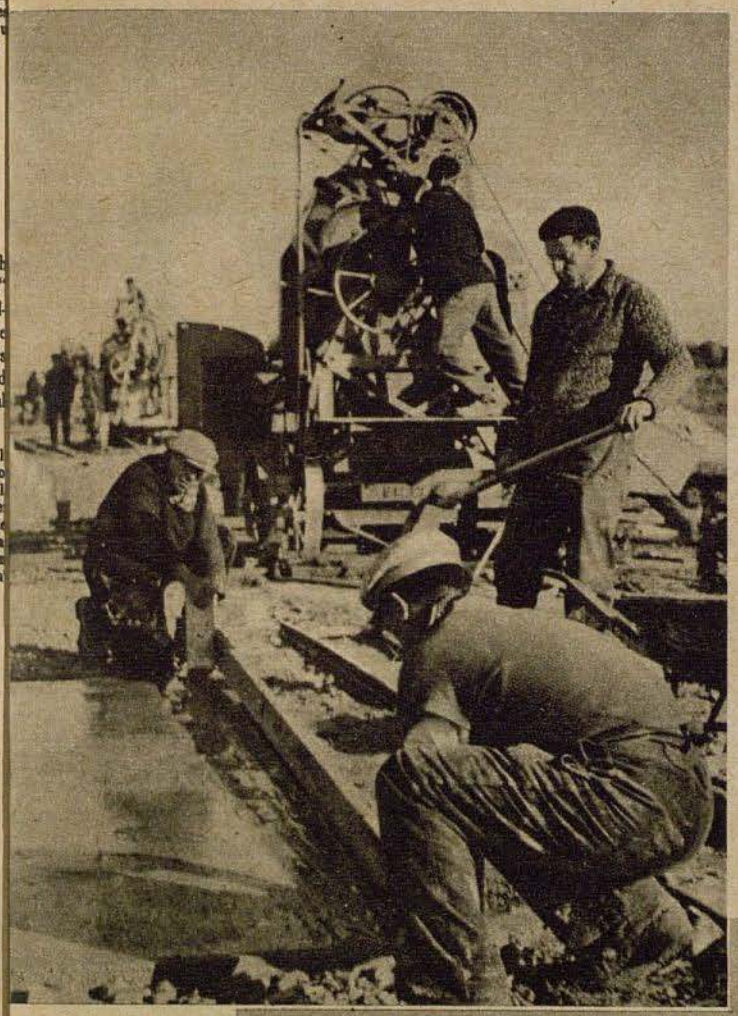
Startbahn im Bau

Neue Feldflugplätze in Frankreich

Pista de despegue en construcción

Nuevos aeródromos de campaña en Francia







Mit Picke und Spaten werden die letzten Unebenheiten des Bodens beseitigt. Bald ist eine neue Startbahn für unsere Kampfmaschinen fertig

Con picos y palas se da el último toque de allanamiento del suelo. Pronto se habrá terminado otro nuevo campo de despegue para nuestros aviones

Die Planeure streichen mit langen Hölzern den Zementbrei glatt. Nicht mehr lange, und es werden auf der harten Fläche die Flugzeuge rollen

Los allanadores alisan con largos maderos la masa de cemento. Dentro de poco rodarán los aviones por la dura superficie



Rechts: Hier sehen wir Zementeure bei ihrer Feinarbeit

A la derecha: Aquí vemos a los cementadores en su trabajo de precisión

Am laufenden Band wird der Zement zur Mischmaschine geführt, die für den letzten Planstrich den dicken Auftrag liefert

Constantemente se lleva el cemento a la máquina de mezcla de donde sale la espesa capa para la última mano



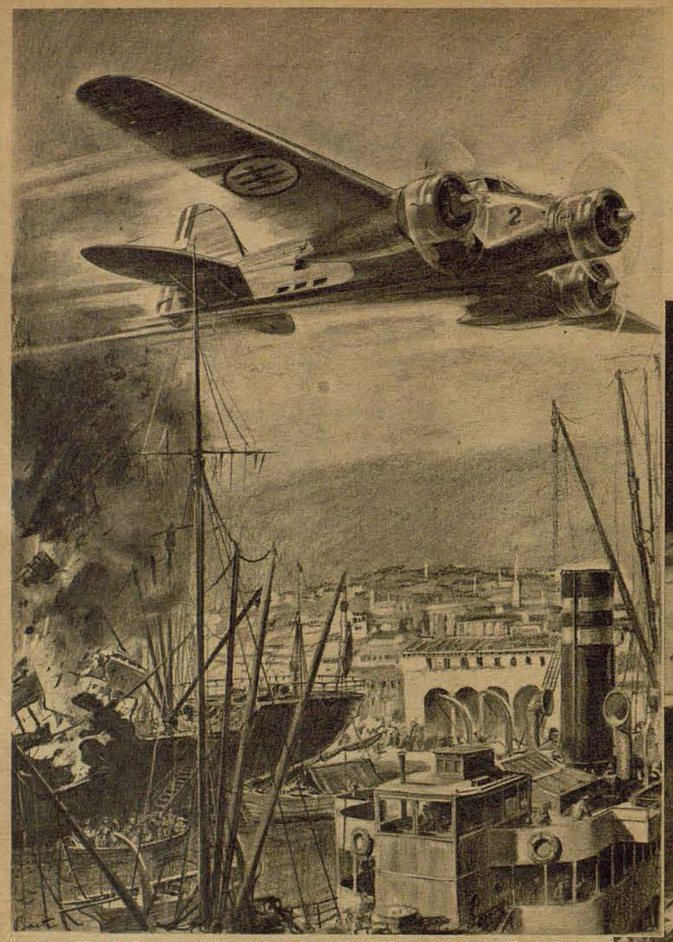
Weit dehnt sich die neue Startbahn, dazu bestimmt, unsere Bomber im rollenden Einsatz gegen England zu schicken. Spezialarbeiter geben der Oberfläche den letzten Schliff

Aufn. PK Striemann (5)

Con gran amplitud se extiende el nuevo campo de despegue para nuestros aparatos de bombardeo lanzados contra Inglaterra. Obreros especializados dan la última mano a la superficie

BOMBEN im Mittelmeer

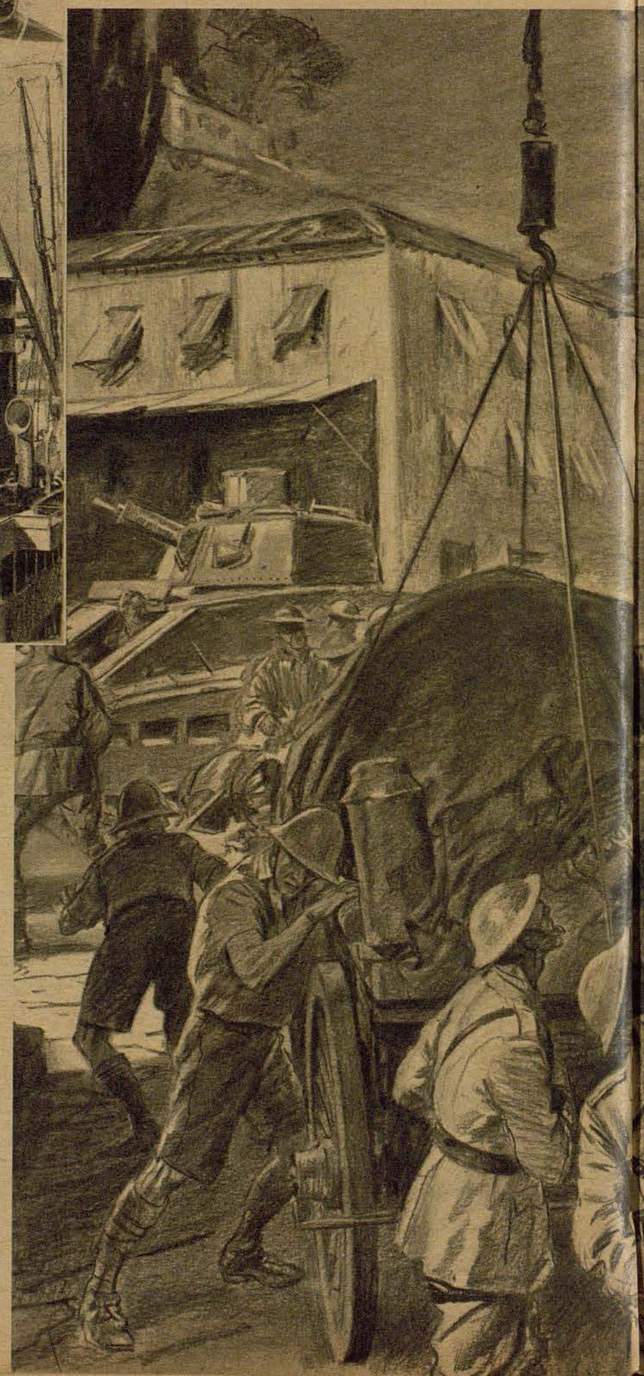
Bombas en el Mediterráneo



Tiefangriff auf einen englischen Stützpunkt im Mittelmeer! Ein Handelsschiff wird mittschiffs getroffen und bricht in einer gewaltigen Explosion auseinander. Täglich lesen wir in den italienischen Wehrmachtberichten von derartigen erfolgreichen Aktionen der Luftwaffe unseres Achsenpartners

Ataque rasante sobre una base inglesa en el Mediterráneo. Un barco mercante fué alcanzado en su mitad y desaparece en una violenta explosión. En los comunicados de las Fuerzas Armadas italianas leemos diariamente semejantes brillantes acciones de la aviación de nuestro aliado

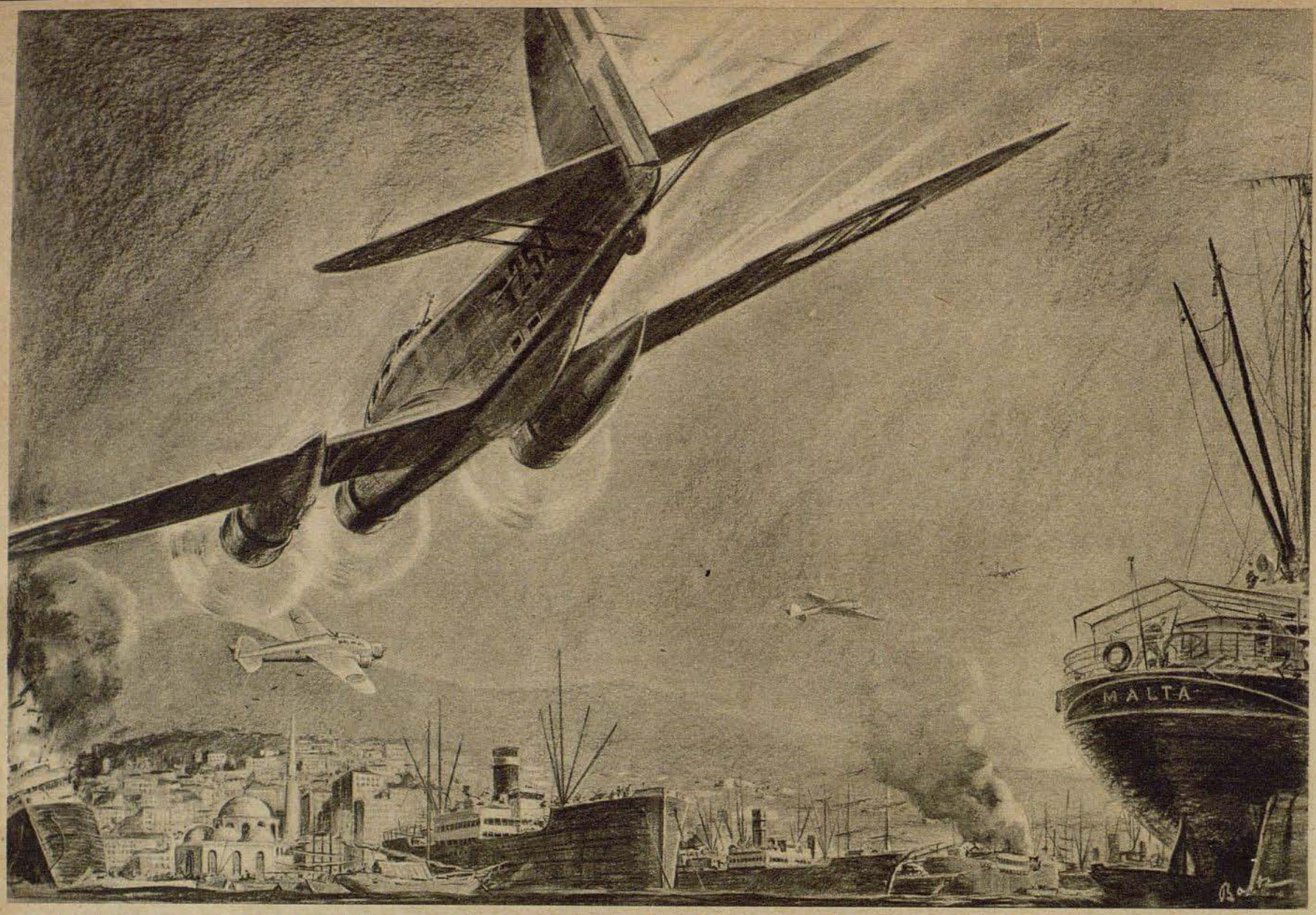
Los ejemplos amenazadores de Polonia, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia no impidieron a Grecia mezclarse en el peligroso juego de Inglaterra y dejarse arrastrar a una guerra, cuyo resultado definitivo no puede ser dudoso. Mientras que las tropas de Italia están todavía en la frontera greco-albanesa en una lucha dura y enconada para allanar las adversas dificultades del terreno, la aviación de nuestro aliado avanza en continuas oleadas ofensivas contra los centros de los ingleses y griegos en el Mediterráneo. Con certeros bombardeos alcanza los nervios sensibles del despliegue anglo-griego, cámaras de reservas, depósitos de munición, tanques de combustibles y refinerías de petróleo, debiéndose también a su constante actividad, que los barcos de carga británicos estén obligados a dar grandes rodeos de semanas enteras. También la marina de guerra enemiga experimentó repetidas veces el empuje de la aviación italiana y el tan celebrado poderío e invencibilidad de Inglaterra en el Mediterráneo sólo se ha manifestado hasta el presente en que Londres haya tenido que enviar refuerzos a toda prisa a la zona amenazada, a pesar de ser necesitados urgentemente estos buques de guerra en el Atlántico y para la defensa de las Islas Británicas. Uno de los motivos principales por lo que Inglaterra jugó la carta griega fué el deseo de establecer nuevas bases en el Archipiélago Griego para las fuerzas navales británicas. Las causas secretas de la aventura inglesa en Grecia se mostraron muy significativamente para la opinión pública mundial, después de estalladas las hostilidades, en las maniobras de desembarco de las formaciones de tropas británicas. La aviación italiana se opuso precisamente con gran número de violentas operaciones contra estas tentativas de los ingleses de establecerse en las islas griegas. Los comunicados diarios



Während die Engländer auf einer griechischen Insel eben mit Truppenausladungen beschäftigt sind, gelingt es italienischen Fliegern, einen Überraschungsangriff durchzusetzen. Eine schwere Bombe explodiert dicht neben dem Transporter, eine zweite kann sch on im nächsten Augenblick mitten in das feindliche Schiff schlagen

Mientras que los ingleses se ocupan en un desembarco de tropas en una isla griega, efectúan los aviadores italianos un ataque por sopresa. Una bomba pesada explota muy cerca de un transporte y una segunda puede caer ya en el próximo momento en medio del barco enemigo





Wieder ist ein englischer Schlupfwinkel im Mittelmeer aufgestöbert worden. Bombe auf Bombe prasselt auf die feindlichen Schiffsansammlungen herab, Tod und Verderben ausstreuend. Die italienische Luftwaffe läßt die Briten nicht zur Ruhe kommen und konzentriert ihre Angriffe auf solche Häfen, in denen der Feind Stützpunkte eingerichtet hat

De nuevo ha sido levantada una guarida inglesa en el Mediterráneo. Bomba tras bomba caen sin cesar, sembrando la muerte y ruina entre las concentraciones navales enemigas. La aviación italiana no deja en tranquilidad a los ingleses y concentra sus ataques sobre los puertos en los que el enemigo ha establecido sus bases



de las Fuerzas Armadas italianas testimonian de todas maneras, que la aviación fascista sabe cumplir estas difíciles misiones, a pesar de la extensión del Mediterráneo y de los objetivos dispersados por todas partes. El jefe de Italia sabía a fondo que su aviación tendría que llevar el peso principal de las operaciones en caso de una guerra. Las altas virtudes militares de los pilotos italianos son indispensables para el éxito, dadas las grandes distancias y difíciles condiciones del Mediterráneo. Garantizan también la victoria final, que alejará definitivamente a la Gran Bretaña del espacio mediterráneo, en el que no tiene ya nada que buscar

Zeichnungen Wilhelm Baitz (3), v. Zglinicki (1)

Diese Übersichtskarte vom Kriegsschauplatz im Mittelmeer zeigt deutlich den Aktionsradius der italienischen Luftwaffe. Von den Flugplätzen auf den Dodekanes aus können alle englisch-griechischen Häfen in mehr oder weniger langen Flügen erreicht und bombardiert werden

Este mapa de las operaciones en el Mediterráneo señala claramente el radio de acción de la aviación italiana. Desde los aeródromos del Dodecaneso pueden ser alcanzados y bombardeados todos los puertos anglogriegos en vuelos más o menos largos

Im Übungsgelände angekommen, ist der Lehrgang in Linie zu einem Gliede angetreten. Das Kommando „Rührt euch!“ lockerte die erstarrte Front

Llegados al terreno de ejercicios forman los componentes del curso en línea. La orden "en su lugar descanso,, alivia la rígida formación

Auch Flieger halten Bergwacht

La aviación también vigila en la montaña



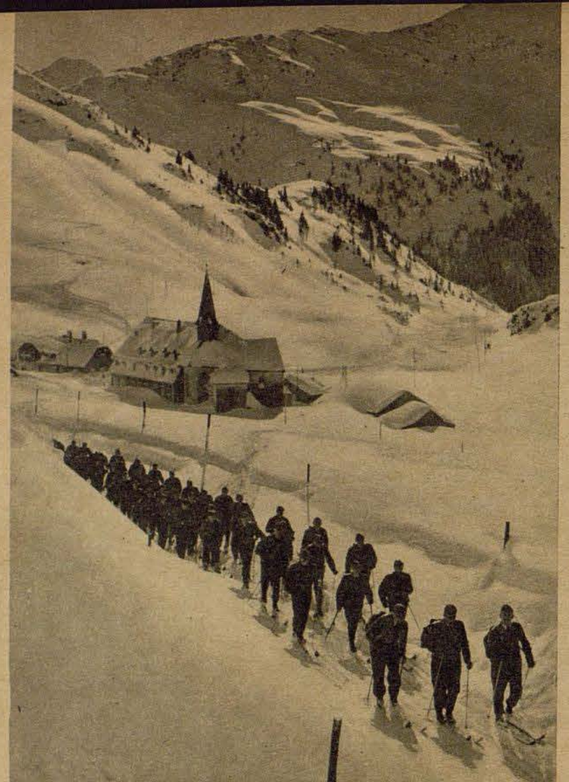
Mit aufgenommenen Skiern und vollständiger Ausrüstung marschiert der Lehrgang zum Abfahrtplatz, wo (Bild rechts) die Skier angeschnallt werden

Um die sanitätsdienstliche Versorgung der Flugwachen im winterlichen Berggelände sicherzustellen, werden aus den Rekrutenlehrgängen für Ärzte und Sanitäter der Luftwaffe besonders geeignete Unteroffiziere und Mannschaften zur Skiausbildung im Hochgebirge abkommandiert. Daß alle Soldaten, die das Glück haben, an solchen Lehrgängen teilnehmen zu dürfen, diesen Vorzug durch doppelten Eifer wettmachen, bedarf keiner Erwähnung. Unsere Aufnahmen zeigen den Verlauf einer Übung im sonnigen winterlichen Hochgebirge

Con el fin de asegurar el abastecimiento de los servicios de sanidad militar de los destacamentos de vigilancia de la aviación en las regiones nevadas, son entresacados de los cursos de reclutas para médicos y sanitariós de la aviación aquellos suboficiales y soldados predispuestos al manejo de los esquíes en la alta montaña. Es obvio mencionar que todos los soldados que tienen la suerte de participar en tales cursillos, pagan esta distinción con celo redoblado. Nuestras ilustraciones muestran uno de los ejercicios en las elevadas, soleadas y nevadas montañas



Con las tablas al hombro y equipo completo marcha el curso al lugar de partida (derecha) donde se colocan todos los esquíes



In Marschordnung begeben sich die angehenden Sanitätsoffiziere der Luftwaffe und Sanitätssoldaten zum Übungsgelände

Los futuros oficiales de sanidad y soldados sanitarios de la aviación se dirigen en perfecta formación al campo de ejercicio



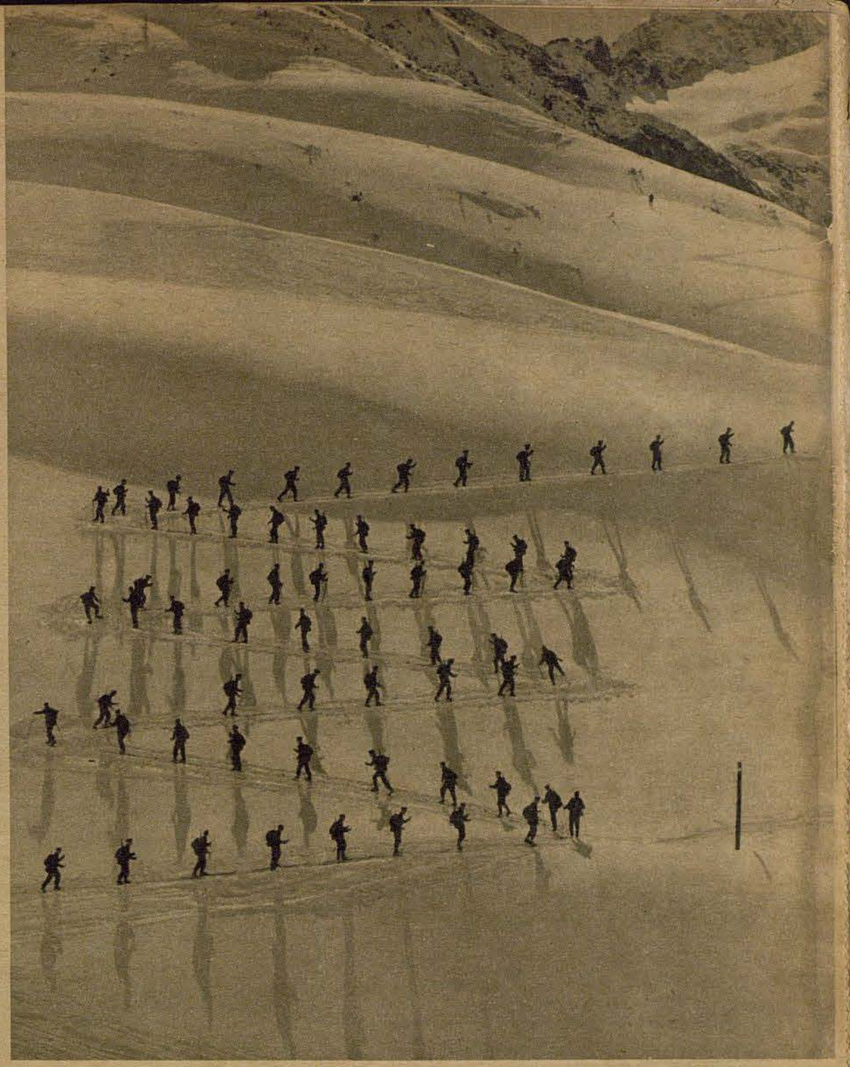
Ein Verletzter mit rechtsseitigem Unterschenkelbruch ist gefunden worden. Ärzte und Sanitätssoldaten leisten erste Hilfe durch Anlegen eines Stützverbandes. Vor dem Verunglückten der geöffnete Sanitätstornister, der alles enthält, was der Arzt für die erste Hilfe benötigt. Im Hintergrund wird der Rettungsschlitten für die Abfahrt vorbereitet

Ha sido encontrado un herido con fractura del muslo derecho. Médicos y soldados de sanidad prestan la primer asistencia colocando una ventaje provisional. Ante el herido se ve la mochila botiquín abierta, la que contiene todo lo necesario para casos de urgencia. Al fondo es preparado el trineo de salvamento para la bajada



Zum Bilde links unten: Der Verletzte ist auf dem Rettungsschlitten festgeschnallt. Über schwachgeneigte Hänge wird er zu Tal gebracht. Sicherungsleinen verhindern ein Abgleiten des Schlittens. Ein solcher Transport setzt vollkommene Beherrschung des Skilaufs durch die Bergungsmannschaft voraus

Izquierda: El herido ha sido afianzado sobre el trineo. Sobre colinas de poco declive es bajado al valle. Cuerdas de seguridad impiden el deslizamiento inmotivado del trineo. Esta clase de transportes requiere el dominio perfecto de los esquíes por el personal de las brigadas de salvamento



Eine überaus malerische Aufnahme von der Uberwindung eines Steilhanges in militärischer Ordnung. Es ist deutlich zu sehen, wie die einzelnen Läufer an den Spitzkehren wenden. Das Bild zeigt ferner, daß der Führer des Lehrgangs die Spur vorbildlich angelegt hat. Diese Art der Ersteigung eines Steilhanges ist etwas langwierig. Die Belohnung winkt aber in der bevorstehenden brausenden Schußfahrt

Aufn. Lothar Röbelt, Wien (8)

Una fotografía sumamente pintoresca de la subida por un escarpado en perfecto orden militar. Puede verse claramente como doblan los corredores en las revueltas. La ilustración demuestra igualmente la perfección técnica con la que el guía ha iniciado la huella. Es algo pesada esta forma de escalar una pendiente pronunciada. Pero el premio espera en forma de una bajada primorosa



Zum Bilde unten: Die Übung ist beendet. Noch einmal ist der Lehrgang in langer Front angetreten. Auch für die Soldaten auf Skiern heißt es „Stillgestanden!", dann aber geht es heim in die Quartiere

Fotografía inferior: El ejercicio ha terminado. El cursillo ha vuelto a formar en línea. También hay una orden de "firmes„ para los soldados sobre las tablas. Tras esto se inicia el descenso a los alojamientos



Wettflug der Libellen

Competición de las libélulas

Reichswettbewerb für Saalflugmodelle

Campeonato alemán de aeromodelos de salón



Das Fluggewicht des nur wenige Gramm schweren Saalflugmodells wird geprüft. Die große Schenkelwaage mißt die feinsten Gewichtsunterschiede

Es examinado el peso en vuelo del aeromodelo de salón, que sólo es de pocos gramos. La gran báscula mide las más pequeñas diferencias de peso

Aufnahmen NS-Fliegerkorps (Riehme)



Rechts: Der große Augenblick — Ein Doppeldecker-Saalflugmodell startet

A la derecha: El gran momento: despega un aeromodelo biplano de salón





NSFK-Mann Erich von Holst, im Pivatberuf Dozent der Zoologie in Göttingen, erklärt ein von hm auf Grund langjähriger, wissenschaftlicher Forschung gebautes Vollschwingen-Flugmodell, das einen durchaus neuen Weg weist

El militante del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación, Erich von Holst, de profesión docente de Biología en Gottinga, explica un aeromodelo sin fuselaje construído por él basándose en largos años de investigación científica, que señala un rumbo nuevo en absoluto

El jefe del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación, general de Aviación Fr. Christiansen, organizó recientemente en conformidad con el jefe de las Organizaciones Juveniles del Reich el 2.° Campeonato alemán de aeromodelos de salón. Vencedor y con ello ganador del valioso Premio de Turismo y de la Medalla de Oro del jefe del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación fué el joven hitleriano Helmut Kermess, del Grupo núm. 14 del Cuerpo Nacionalsocialista de aviación (Hochland), que actualmente presta servicio en la Aviación. Mereció gran aplauso el militante del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación, Erich Holst, enviado por el Grupo núm. 9 (Weser-Elba), quien con sus aeromodelos sin fuselaje, desarrollados según ejemplos de la naturaleza ha descubierto un rumbo completamente nuevo en el aeromodeli mo sin fuselaje. Holst equipa sus aeromodelos con alas, que no sólo deberán sustituir a la hélice, no sólo el avance, sino simultaneamente suministrar la sustentación — como en el vu:lo animal. El movimiento fiel a la naturaleza de estos aeromodelos estaba en notable contraposición con los tranquilos movimientos de vuelo de los aeromodelos normales revestidos de micropelícula de colores relucientes, a los que se vió a menudo evolucionar varios al mismo tiempo en la elevada bóveda de la "Jahrhunderthalle".
Entre los espectadores que llenaban las filas de la "Jahrhunderthalle", puede ser que se hallarse algún observador ingenuo, que considerara juego o puro deporte lo que aquí se realizó y, sin embargo, este campeonato fué todo lo contrario: la instrucción en el aeromodelismo, tal como el Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación inculca a los muchachos de doce años, es la primera escuela del futuro soldado de la aviación alemana.
Dr. Röpke



Der Hitler-Junge Kermeß, heute Soldat der Luftwaffe, erreichte mit seinem Modell die längste Flugdauer — 11 Min. 7 Sek. — und errang damit den Wanderpreis und die Goldene Plakette des Korpsführers des NS-Fliegerkorps

El joven hitleriano Kermess, hoy soldado de la Aviación, alcanzó con su modelo la más larga duración de vuelo — 11 minutos 7 segundos — y obtuvo con ello el Premio de Turismo y la Medalla de Oro del jefe del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación

Links: Inmitten der Gruppenführer und Ehrengäste verfolgt Generalleutnant Mahnke an der Seite des NSFK-Gruppenführers Sauke den Verlauf des Wettbewerbs

A la izquierda: En medio de los jefes de Grupo y de los invitados de honor, el teniente general Mahnke, sigue el curso del campeonato, al lado del jefe de Grupo del Cuerpo Nacionalsocialista de Aviación, Sauke

Zum Bilde rechts: Der H.-J.-Kameradschaftsführer Joachim Mischke von der NSFK-Gruppe 1 (Ostland) errang den Sieg in der Klasse der über 16 Jahre alten Modellflieger, die mit ihren mit Mikrofilm bespannten Normalflugmodellen an den Start gingen

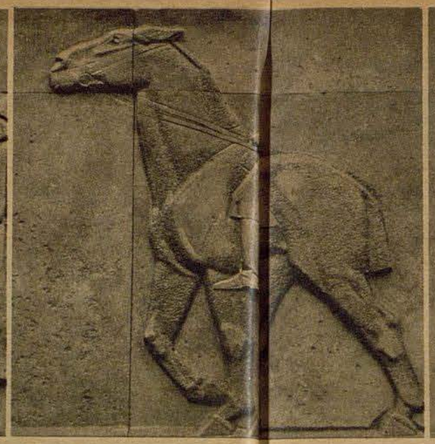
Fotografía a la derecha: El jefe de camaradería de la Juventud Hitleriana del Grupo núm. 1 (Ostland), obtuvo la victoria en la clase de los aeromodelistas de más de 16 años, que fueron a la pista con aeromodelos normales revestidos de micropelícula

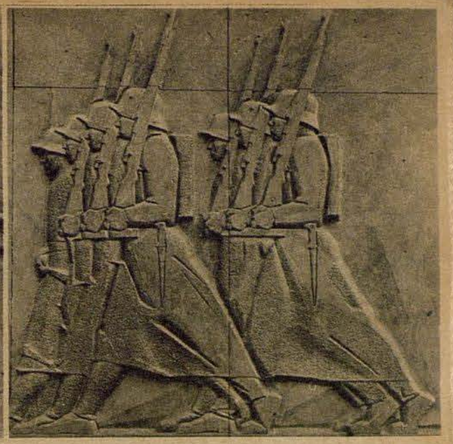
Zum Bilde rechts außen: Die aus dem flüssigen Mikrofilm hergestellte Haut, ein federleichtes Gewebe zum Bespannen des Saalflugmodells, wird vorsichtig von der Wasseroberfläche abgehoben

Ultima fotografía a la derecha: La capa fabricada con la micropelícula líquida, un tejido ligero como una pluma para el revestimiento de los aeromodelos de salón, es recogida cuidadosamente de la superficie del agua





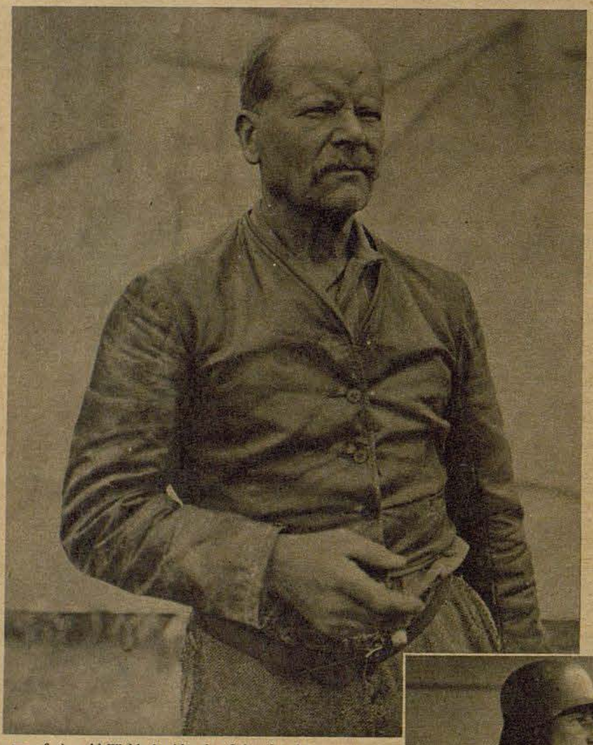


Die FAHNENKOMPANIE

Ein Riesenrelief am Reichsluftfahrtministerium

La compañía de banderas

Un relieve gigantesco en el ministerio del Aire del Reich



Prof. Arnold Waldschmidt, der Schöpfer des monumentalen Reliefs, der kürzlich in Anerkennung seiner künstlerischen Verdienste zum Senator der Preußischen Akademie der Künste ernannt wurde. In vierjährigem unermüdlichem Schaffen hat der Künstler, der gegen sich selbst der strengste Kritiker ist, dieses Werk vollendet

El prof. Arnold Waldschmidt, el creador del monumental relieve, quien recientemente fué nombrado senador de la Academia Prusiana de Arte, en obsequio de sus méritos. El artista, que es el crítico más severo de sí mismo, ha terminado esta obra en una labor infatigable de cuatro años



Das Reichsluftfahrtministerium. Die Innenwand der im Vordergrund sichtbaren Pfeilerhalle wird in einer Länge von 25 m und einer Höhe von 3,10 m von dem gewaltigen Relief bedeckt

El ministerio del Aire del Reich. La pared interior del atrio de pilastras que se ve en primer término es cubierta por el grandioso relieve en una longitud de 25 metros y en una altura de 3,10



Zum Bilde rechts: Auf jede Einzelheit kommt es dem verantwortungsbewußten Bildhauer an. Hier treibt Prof. Waldschmidt in seinem Atelier an einem Modell Vorstudien für die Gestaltung eines stahlhelmbewehrten Soldatenkopfes

Fotografía a la derecha: Todo detalle interesa al escultor consciente de su responsabilidad. El prof. Waldschmidt practica aquí, en su taller, estudios preparatorios en un modelo para la realización de una cabeza de soldado con casco de acero

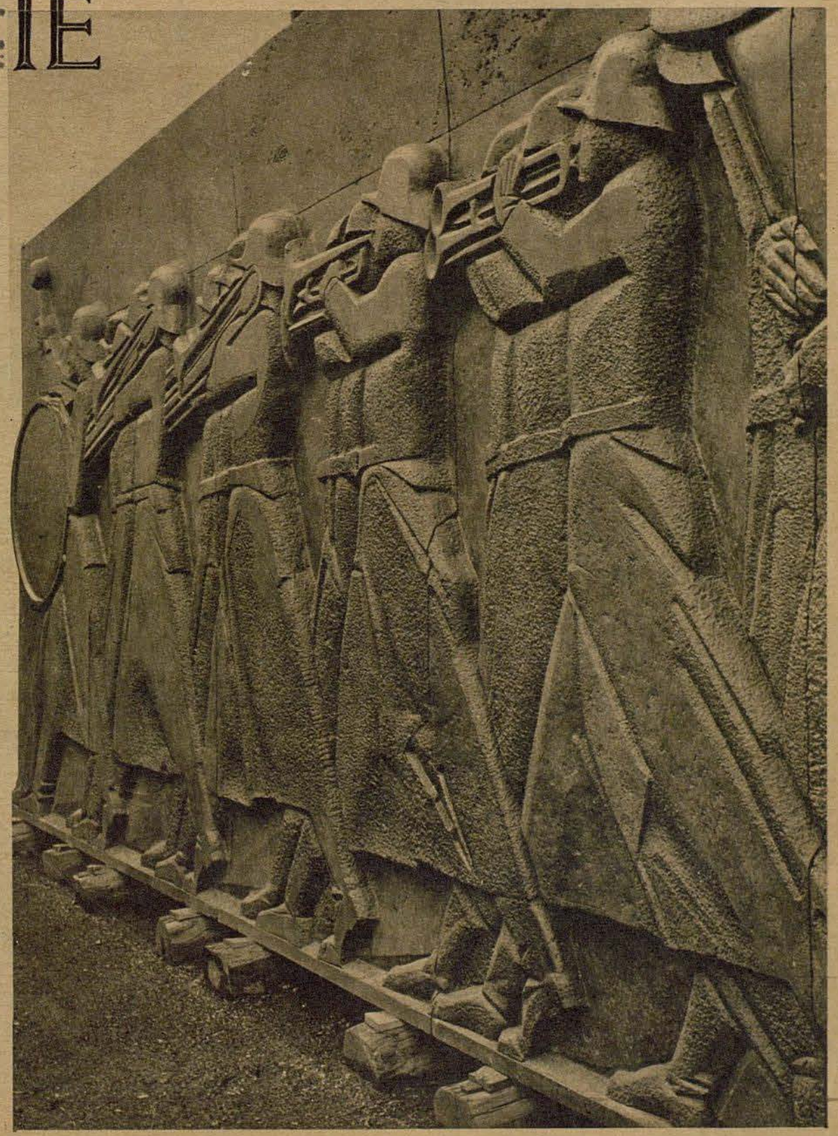
Rund vier Jahre hat der Professor der Stuttgarter Akademie, Bildhauer Arnold Waldschmidt, in einer kleinen roten Baracke auf dem Tempelhofer Feld inmitten des brausenden Luftverkehrs an seinem Werk geschaffen. Nicht nur Entwurf und Vorarbeiten zu dem großen Relief stammen von dem Künstler, sondern er war auch sein eigener Steinmetz. Bei dem verwendeten Stein, einem stumpf schimmernden Würzburger Blaubank, war das eine gewaltige Leistung, denn das Material — fast so hart wie Granit — fordert von dem Steinhauer einen erbitterten Kampf um jeden Millimeter. Jetzt ist das Kunstwerk „Die Fahnenkompanie" vollendet und schmückt die Pfeilerhalle des Reichsluftfahrtministeriums an der Leipziger Straße. Kraftgeladen, von echt monumentaler Wirkung, stellt es eine ausziehende Feldkompanie dar als Sinnbild der ehernen Geschlossenheit und des soldatischen Geistes der deutschen Nation

El profesor de la Academia de Stuttgart, el escultor Arnold Waldschmidt, ha trabajado en su obra unos cuatro años, dentro de una pequeña barraca roja en el aeródromo de Tempelhof en medio del atronador tráfico aéreo. No sólo el esbozo y los trabajos preparativos del relieve proceden del artista, sino fué también su propio picapedrero. Con la piedra empleada, una veta azul de Würzburg de reflejo tenue, era un rendimiento extraordinario, puesto que el material — casi tan duro como el granito — exigía del cantero una dura labor por cada milímetro. La obra artística "La compañía de banderas" está ahora acabada y adorna el atrio de pilastras del ministerio del Aire del Reich, en la Leipziger Strasse. Lleno de vigor, de puro efecto monumental, representa una compañía del ejército en marcha — como símbolo de la férrea unidad y del espíritu militar de la Nación alemana

Aufnahmen: Hildegard Heise (3) Dähn (3) Köster (1) Scherl-Bilderdienst (1)

Im Bilde rechts ist die meisterhafte Oberflächenbehandlung des harten Gesteins besonders deutlich zu erkennen

En la fotografía a la derecha se observa muy claramente el maestral tratamiento de la superficie de la dura piedra

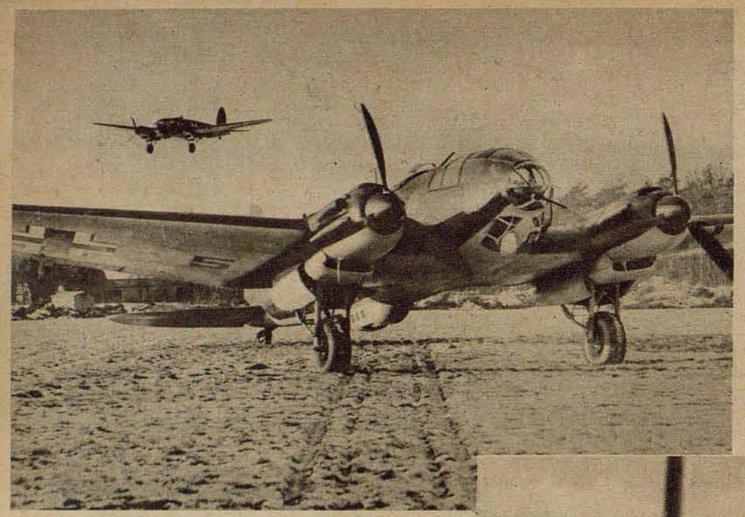


Dem Feindes Herz

Heinkel-Bombereifen an

En el corazón del enemigo

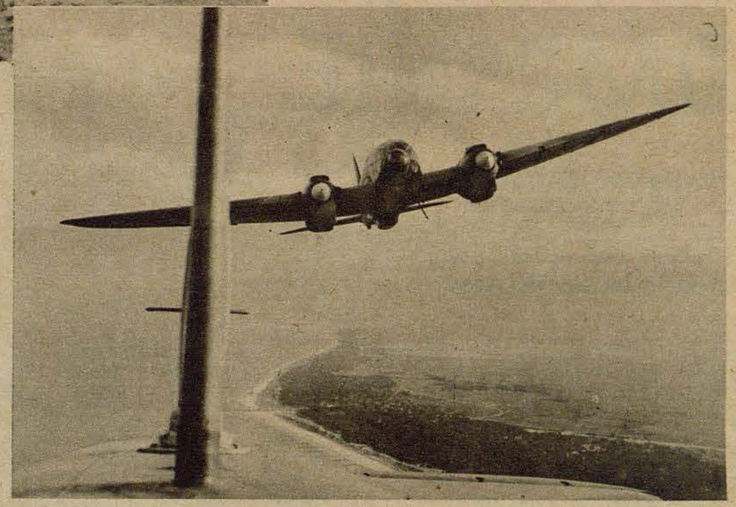
Bombarderos Heinkel atacan



Die Staffel ist startklar, eine Maschine nach der anderen hebt sich vom Boden ab. Wie seit Monaten — Angriffsziel England

La escuadrilla está dispuesta a despegar, un aparato tras otro se elevan del suelo. Como desde hace meses — el objetivo ofensivo es Inglaterra





Zum Bilde links: Wenige Minuten vorher ist der Auftrag von den Besatzungsmitgliedern genau durchgesprochen worden. Es sind tapfere und erfahrene Flieger; längst trägt jeder von ihnen das Eiserne Kreuz

A la izquierda: Pocos minutos antes ha sido estudiada la misión detenidamente por las tripulaciones. Son aviadores valientes y acreditados; cada uno de ellos ostenta hace tiempo la Cruz de Hierro



Zum Bilde links: Die Motoren laufen auf vollen Touren, und schon bleibt die Küste zurück. Mit jeder Sekunde näher an den Feind!

A la izquierda: Los motores funcionan a toda marcha y la costa queda detrás. Cada segundo se está más cerca del enemigo

Rechts: Über Meer und Wolken — ein malerisches Bild voll Kraft und Schönheit

A la derecha: Sobre el mar y las olas — una fotografía pintoresca llena de fuerza y belleza



Zum Bilde links: Im Verbandsflug über der Nordsee. Dicht aufgeschlossen, als handele es sich um einen Übungsflug über dem Heimathafen, fliegt Maschine neben Maschine, nach allen Seiten sichernd, genauen Kurs

A la izquierda: En vuelo de formación sobre el Mar del Norte. Cerradas las filas, como si se tratara de un vuelo de ejercicio sobre la base, vuelan aparato tras aparato con rumbo exacto, vigilando a todas partes

Werkaufnahmen (6), Weltbild (1), Stöcker (1), PBZ (1), Holzapfel (1)

Zum Bilde rechts: Ruhig, aber mit festem Willen, den Gegner ins Herz zu treffen, bereitet sich die Besatzung des deutschen Kampfflugzeuges auf den Angriff vor

A la derecha: Tranquila, pero con la firme voluntad de alcanzar en el corazón al enemigo, prepárase para el ataque la tripulación del avión alemán de combate





Das Ziel ist erreicht. Bombenschächte auf! Schon sausen die schweren Brocken nach unten, alles in Schutt und Asche legend

Ha sido alcanzado el objetivo. ¡Abrir los depósitos de bombas! El pesado lastre se precipita hacia abajo, reduciéndolo todo a escombros y ceniza



Nach getaner Arbeit brausen die deutschen Kampfflugzeuge fast in Paradeformation heimwärts . . .

Después de cumplida la labor regresan los aviones alemanes de combate casi en formación de parada . . .

Zum Bilde unten: „Befehl ausgeführt!" meldet nach erfolgter Landung der Staffelkapitän seinem Kommandeur

Fotografía inferior: "Cumplidas sus órdenes", da parte el jefe de escuadrilla a su comandante después del aterrizaje





. . . und schweben, eine nach der anderen, über ihrem Heimatflughafen ein. Wieder einmal sind wichtige Positionen des Feindes von der deutschen Flugwaffe zerschlagen worden

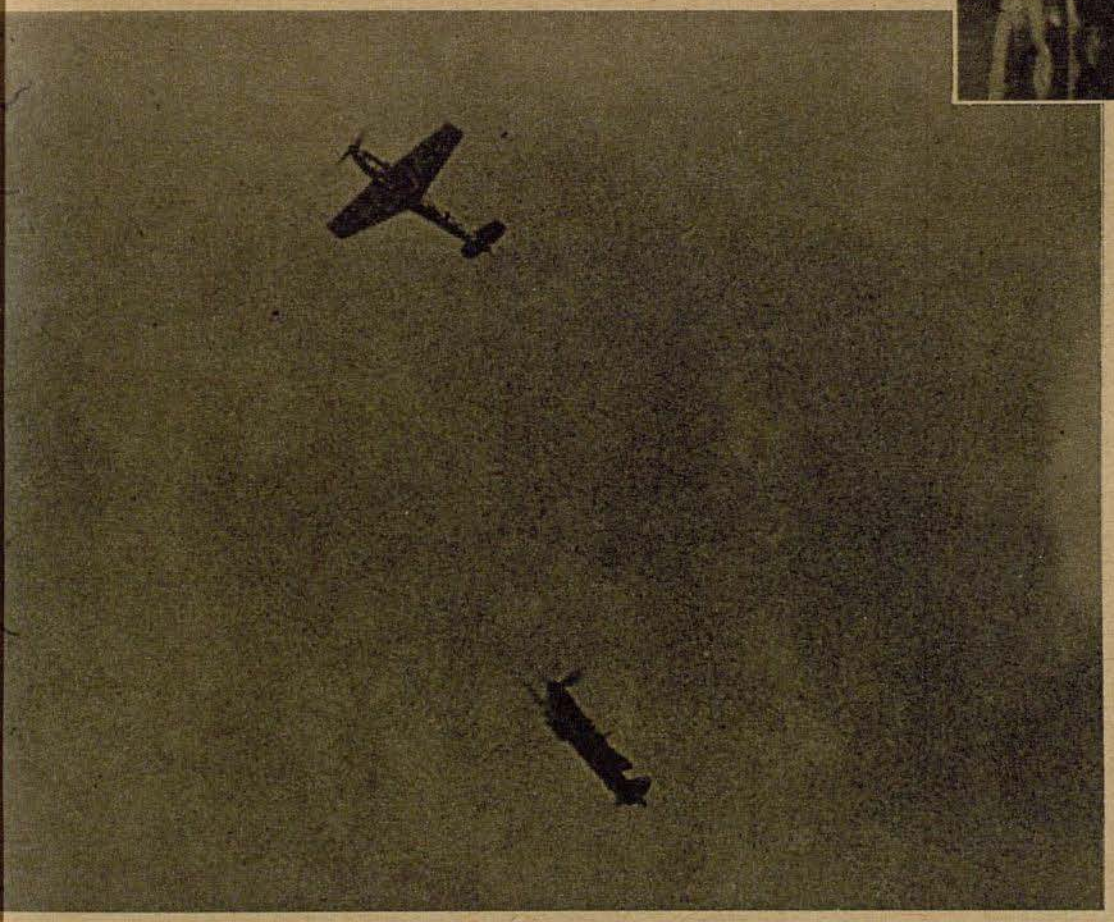
. . . y aterrizan uno tras otro sobre su base aérea. De nuevo han sido destruídas importantes posiciones del enemigo por la aviación alemana

Me 109 greift ein

Messerschmitt 109 interviene

Überall, wo englische Jagdflugzeuge den planmäßigen Einsatz unserer Kampfverbände zu stören versuchen, da sind auch unsere Jäger sogleich zur Stelle. Sie stürzen sich auf den Feind und vernichten ihn oft binnen weniger Sekunden. So halten sie ihren Kameraden von den Kampfflugzeugen den Weg offen zu den befohlenen Angriffszielen. — Die seltenen Aufnahmen, die den erfolgreichen Einsatz einer Me 109 festhalten, wurden an Bord eines deutschen Kampfflugzeuges hoch über England gemacht

Por doquier los cazas ingleses intentan hostilizar la actividad sistemática de nuestras formaciones de combate, están también presentes nuestros cazas. Se precipitan sobre el enemigo y le destruyen a menudo en pocos minutos. De este modo mantienen abierto el rumbo de los aviones de combate a los objetivos asignados. — Las extraordinarias fotografías, que captan la brillante actuación de un Messerschmitt 109, fueron hechas a bordo de un avión alemán de combate en cielo inglés





Das deutsche Kampfflugzeug hat die britische Küste passiert; jetzt heißt es gegen englische Jäger gewappnet sein. Unablässig sucht der Beobachter den weiten Himmel ab, und plötzlich wird er Augenzeuge eines dramatischen Zweikampfes

El avión alemán de combate ha rebasado la costa inglesa; ahora hay que estar armado contra los cazas ingleses. El observador vigila el vasto cielo incesantemente y de repente es testigo ocular de un duelo dramático

Bild links: Eine Spitfire, die sich an den Heinkel-Bomber angehängt hat, wird unversehens von einer begleitenden Me 109 angegriffen. Der Engländer zieht nach oben weg und sucht zu entkommen. Aber schon hat ihn unser Jäger im Visier . . .

A la izquierda: Un Spitfire, que persigue a un bombardero Heinkel, es atacado de improviso por un Messerschmitt 109 escoltante. El inglés toma altura e intenta escapar. Pero ya le tiene nuestro caza en el alza . . .

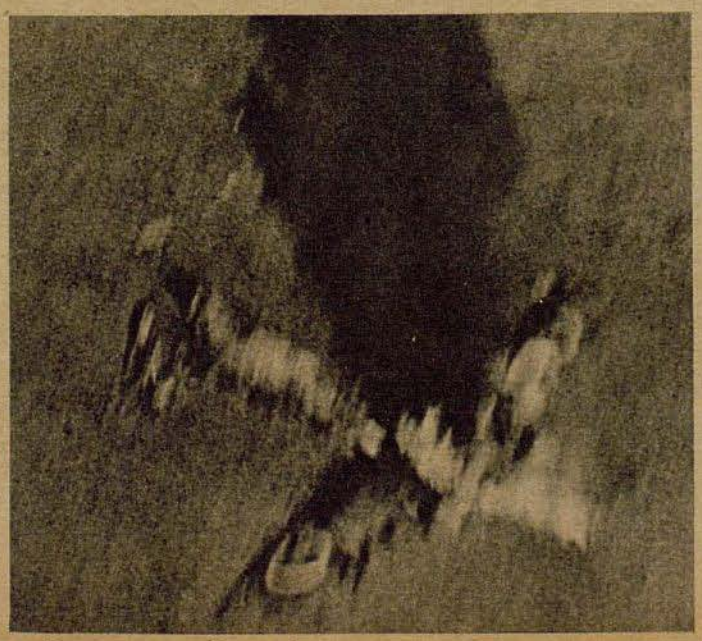


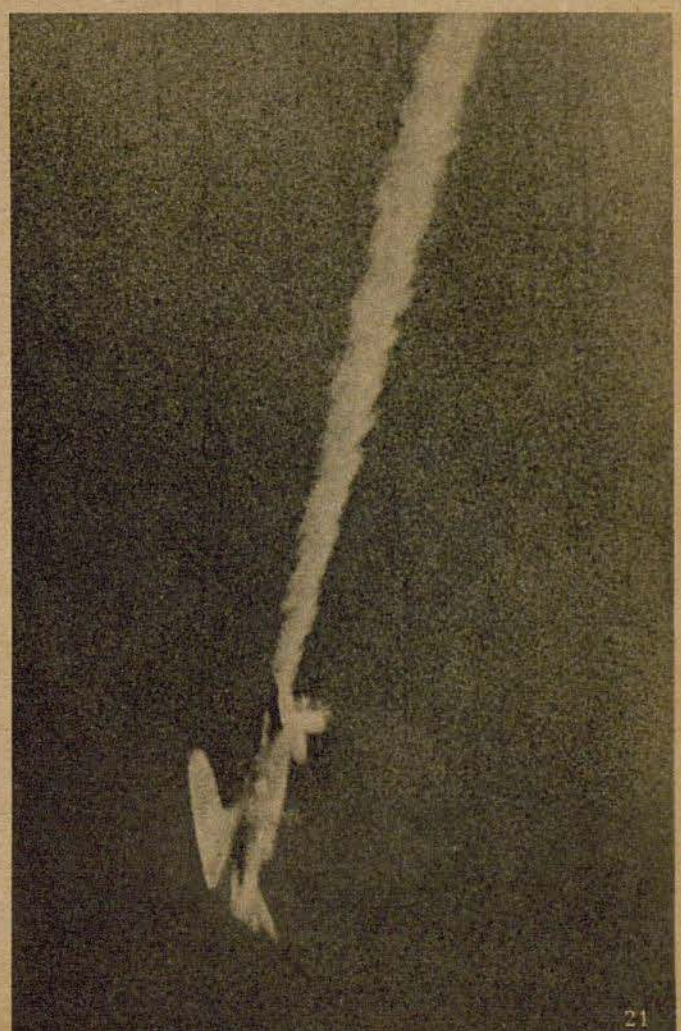
Bild rechts: . . . und deckt ihn mit den Garben seines MG förmlich zu. Unablässig jagen die Feuerstöße dem Feind entgegen, bis er, eine lange Rauchfahne hinter sich herziehend, in die Tiefe stürzt

A la derecha: . . . y le cubre materialmente con las ráfagas de sus ametralladoras. Incesantemente se suceden los disparos contra el enemigo, hasta que se precipita en el abismo, trazando detrás de sí una larga columna de humo

Aufnahmen Holzapfel (4)

Links: Das sind die Überreste des englischen Jagdflugzeuges: ein rauchender, unentwirrbarer Trümmerhaufen

A la izquierda: Estos son los restos del caza inglés: un montón humeante y confuso de escombros



Die Gewinner des Adler-Preisausschreibens

Die Entscheidung, auf die über 400 000 Teilnehmer unseres Preisausschreibens „Kennst du unsere Luftwaffe?" seit Wochen mit Sehnsucht und Ungeduld gewartet haben, ist nun nach der langwierigen Prüfung der Einsendungen durch das Preisgericht und nach der Auslosung endlich gefallen. Die zehn glücklichen Gewinner, die die zehn ersten wertvollen Preise erhielten, haben inzwischen in der Reichshauptstadt als Gäste des „Adler" geweilt, um die Urkunden über ihre Gewinne persönlich in Empfang zu nehmen. Die Namen der ersten 10 Preisträger lauten:

1. Preis
Ein Segelflugzeug oder eine Luftreise über 15000 Flugkilometer oder ein 30-qm-Jollenkreuzer:
Fluglehrer Wilhelm Pachmann, Wien 3

2. Preis
Ein Segelflugzeug oder eine Luftreise über 7500 Flugkilometer oder ein 20-qm-Jollenkreuzer:
Architekt Kurt Stege, Bremen 8

3. Preis
Ein Segelflugzeug oder eine Luftreise über 3000 Flugkilometer oder eine 15-qm-Wanderjolle:
Schüler Horst Oster, Frankfurt a. M.

4. Preis
Ein Werkzeugschrank zum Bau von Segelflugzeugen:
Schüler Joachim Cäsar, Berlin SW 29

5. Preis
Ein Rundfunkempfänger (Telefunken-Spitzen-Super):
Komponist Hans Zander, Lübeck

6. Preis
Ein Rundfunkempfänger (Telefunken-Spitzen-Super):
Verwaltungslehrling Heinz Bloedorn, Danzig-Langfuhr

7. Preis
Ein Ruderboot:
Soldat Simke, Aschersleben/Harz

8. Preis
Eine Schmalfilm-Aufnahme-Kamera „Movex 8" und Schmalfilm-Projektor nebst Bildschirm:
Stenotypistin Gertrud Rhode, Berlin O 112

9. Preis
Eine Rudersegeljolle:
Kaufm. Lehrling Heinz Abel, Düsseldorf-Holthausen

10. Preis
Eine Leica-Kamera mit Zubehör:
Schüler Wilfried Hoselmann, Herringen b. Hamm i. Westf.

So also sieht ein Mensch aus, dem das Glück hold gelächelt hat! — Was heißt überhaupt „ein Mensch"? — Zehn in einem Raum haben wir gesehen, zehn glückliche Hauptpreisträger des großen „Adler"-Preisausschreibens, und sie strahlten nur so um die Wette. Wo wir die Zehn gesehen haben? Bei uns natürlich, im Scherlhaus. Wir hatten sie nämlich eingeladen, sich ihre Gewinnurkunden persönlich abzuholen. Das hatten sie sich nicht zweimal depeschieren lassen, und nun saßen sie also als unsere Gäste und liebe Angehörige der großen „Adler"-Familie unserem Direktor Dr. v. Boehmer mit den Herren vom Preisgericht gegenüber und ließen sich von ihm als Vertreter der insgesamt 1000 Gewinner, das heißt der über 400000 Teilnehmer des Preisausschreibens überhaupt, für das der Luftwaffenillustrierten „Der Adler" bewiesene Interesse danken und sich von ihrem Werdegang, ihren Aufgaben und Zielen erzählen. „Nicht wir schenken", betonte Direktor Dr. v. Boehmer, als er nun den glücklichen Zehn, die wir eingangs veröffentlicht haben, ihre Urkunden aushändigte, „wir selbst sind beschenkt worden durch so viel reges Interesse!" — Auf dem Tisch vor den zehn Glücklichen lag eine Auswahl in der Aufmachung höchst origineller Lösungen. Auch sie stimmten, nur mit Fortuna hat nach anzunehmender Meinung der Einsender etwas nicht gestimmt. Das Mädchen ist eben launisch und geht an schweinsledergebundenen Prachtlösungswerken achtlos vorüber, wenn es ihm gerade so paßt. — Als man sich später zu gemeinsamem Mittagessen zusammenfand, wußten die zehn Auserwählten auch Bescheid, wie und wo ihr „Adler" entsteht, denn sie besichtigten das Scherlhaus, wie anschließend auch die Adler-Ausstellung am Dörhoffplatz. Sehr lustig erzählten sie alle, in welcher Weise ihr Innenleben auf die drahtliche Kunde von der Preisträgerschaft mit der Einladung nach Berlin reagiert hatte. Architektens aus Bremen hatten unverzüglich einer Pulle Schampus den Hals gebrochen und dann den Rest der Nacht nicht schlafen können, weniger allerdings der Pulle wegen als vielmehr vor Freude über den Preis und die bevorstehende Berlinreise. Und in der Familie des Pimpfen Oster zu Frankfurt a. M. hatte der Depeschenbote zunächst schlimmste Ahnungen von irgendwelchem verwandtschaftlichem Unheil, dann aber gewaltigen Jubel ausgelöst. In seiner Klasse ist Horst Oster seither der Held des Tages. — Dem Berliner Schüler Joachim Cäsar hatten die Eltern das Telegramm in seiner Abwesenheit draußen an die Flurtür geheftet. Als er es heimkehrend fand, schwur er, dem furchtbar mitzuspielen, der sich solch albernen Scherz mit ihm erlaubt hatte. Der Lübecker Komponist aber lag krank danieder, als ihn die Siegesbotschaft ereilte. Da verließ er seine Matratze und war genesen.

Da man die Geduld der draußen vor einem halben Dutzend Landauer schnaubenden zwölf Rosse nicht allzusehr mißbrauchen wollte und überdies noch viel vorhatte, startete man alsbald nach vollzogener Sättigung zur Rundfahrt durch Alt- und Ganzneu-Berlin. Und wir Reichshauptstädter, die wir zum Teil auch anderswoher stammen, waren nicht wenig stolz, den Gästen des „Adler" unsere schöne Stadt mit vielen ihrer Sehenswürdigkeiten zeigen zu können. Die Berliner aber, getreu geheiligter Tradition, liefen allenthalben zusammen, um unseren Kutschenkorso gebührend zu bestaunen. — So ging es in weitem Umkreis um das Berliner Rathaus, dann über die Linden und Wilhelmstraße zum Tiergarten, die Ost-West-Achse entlang zum Westen, wo man bei Kranzler am Kurfürstendamm erst wieder einmal dem Magen etwas anbot, bevor einen die wackeren Rosse zum „Haus Vaterland" beförderten. Hier genoß man eine vergnügte Stunde auf der Rheinterrasse, und schon ging's in das nächste Vergnügen, den Wintergarten, wo das Programm höchste Anerkennung unserer Gäste fand.

„Schade!" sagten sie alle, als wir uns bei anbrechender Polizeistunde vom gemütlichen Beisammensein im „Heidelberger" losrissen, „aber ein herrlicher und unvergeßlich schöner Tag war es!" Im Zentral-Hotel, der Unterkunft unsere Gäste, noch ein letzter Händedruck und beiderseits ein ernstgemeintes Auf Wiedersehen! Und als wir „Adler"-Männer schon an der Tür waren, ein Ruf aus vollster Seele: „Macht bald wieder ein „Adler"-Preisausschreiben!"



Der große Augenblick der Preisverteilung ist gekommen. Inmitten des Preisgerichts, das sich aus Herren des Verlages und der Adler-Schriftleitung zusammensetzt, begrüßt Direktor von Boehmer die Glücklichen, die als Träger der Hauptgewinne eigens nach Berlin geladen wurden, um die Urkunden über die gewonnenen Preise persönlich in Empfang nehmen zu können

Wenn die übrigen 990 Gewinner unseres Preisausschreibens, die das Los ermittelt hat, auch nicht die Hauptgewinne erhalten konnten, dann soll das ihrer Freude keinen Abbruch tun, denn auch sie werden mit den ihnen zugedachten Geschenken vollauf zufrieden sein. Nachfolgend seien auch ihre Namen veröffentlicht, wobei wir ausdrücklich darauf hinweisen, daß alle hier genannten Preisträger vor der Zustellung der Gewinne noch eine schriftliche Mitteilung erhalten werden.

Adam, Eugen, Greifswald, Preis 568; Adam, Fred, München 2, Pr. 78; Adler, Horst, Belgard, Pr. 868; Ahrens, Paul, Berlin W 35, Pr. 410; Ahrens, Wolfgang, Leipzig N 22, Pr. 486; Albersmeier, Karl, Attendorn, Pr. 620; Albrecht, Gerhard, Berlin-Biesdorf-Nord, Pr. 428; Alt, Lukas, Bellenberg b. Ulm, Pr. 987; Althaus, Helmut, Essen-Frintrop, Pr. 118; Angermüller, Helmut, Friedersdorf Kr. Beeskow, Pr. 90; Aner, Jochim, Schwabach b. Nbg., Pr. 421; Anton, Bruno, Berlin-Tempelhof, Pr. 630; Arnhold, Max, Helgoland, Pr. 479; Arnold, Willi, Darmstadt, Pr. 732; Asbeck, Ekkehard, Essen a. d. Ruhr, Pr. 494; Asch, Erich, Flieger, Lw. B.-Batl. 14/IV/XI, Greifswald, Pr. 286; Asselmann, Heinz, Münster i. W., Pr. 240; Auch, Werner, Neumünster-Tgd./Holstein, Pr. 554; Autin, Karl Ludwig, Idar-Oberstein, Pr. 696; Ay, Kurt, Berlin-Schlachtensee, Pr. 351.

Bach, Else, Apolda/Thür., Pr. 340; Bade, Kaspar, Erfurt, Pr. 151; Badouin, Konrad, Schwabendorf 34½, Krs. Marburg, Reg.-Bez. Kassel, Pr. 547; Baecke, Heinz, Magdeburg-Cracau, Pr. 46; Bähr, Dieter, Köln-Zollstock, Pr. 595; Bänisch, Hermann, Münchberg, Pr. 140; Bahne, Bernhard, Bremen i. Wfl., Pr. 18; Bahr, Horst, Berlin-Spandau, Pr. 731; Bahrdt, Otto, Berlin N 113, Pr. 31; Baltrusch, Wolf, Stuttgart-W., Pr. 754; Banger, Lilo, Rüsselsheim, Pr. 50; Barnewald, Heinrich, Darmstadt-Arheilgen, Pr. 292; Barnewald, Wilhelm, Darmstadt-Arheilgen, Pr. 300; Barnitzke, Hans-Joachim, Breslau X, Pr. 611; Barthelmes, Oskar, Windsheim/Mfr., Pr. 969; Bartl, Rudolf, Olmütz-Neustift (Protektorat), Pr. 775; Bassenauer, Peter, Griesheim b. Darmstadt, Pr. 507; Bauer, H., Weener/Ems (Ostfriesland), Pr. 68; Bauer jr., Hans, Oppenheim a. Rh., Pr. 516; Bauer, Helmut, Dörsdorf üb. Katzenelnbogen/Unterlahnkreis, Taunus, Pr. 143, Bauer, Leopoldine, Augsburg, Pr. 923; Baum, Lothar, Erfurt, Pr. 217; Baum, Theodor, Möhringen b. Stuttgart, Pr. 347; Baumbach, Jürgen, Jena/Thür., Pr. 665; Baumgarten, Günter, Braunschweig, Pr. 669; Beckert, Ernst, Tübingen (Wttbg.), Pr. 388; Becker, Günter, Eschwege/Werra, Pr. 629; Becker, Karl-Heinz, Magdeburg, Pr. 242; Beckmann, Rolf, Bielefeld i. W., Pr. 525; Bein, Willy, Mannheim-Neckarau, Pr. 530; Beltle, Siegfried, Eßlingen a. N., Pr. 374; Bennholz, Wolfgang, Lengde üb. Goslar, Pr. 550; Bergmann, Reinhold, Dortmund-Hörde, Pr. 816; Bergmann, Wilh., Kattowitz, Pr. 134; Berndt, Erna, Neuländel, Post Geiersberg üb. Goldberg/Schl., Pr. 357; Berntzen, Hermann, jr., Bogen pr. Tönsberg/Norwegen, Pr. 772; Berthold, Alfred, Greiz/Thür., Pr. 652; Besier, Adolf, Wiesbaden, Pr. 376; Beßlich, Helmut, Pfalzel b. Trier, Pr. 879; Beyer, Kurt, Berlin-Steglitz, Pr. 202; Bieling, Arthur, Hadersleben (Dänemark), Pr. 771; Bienick, Heinz, Breslau 21, Pr. 837; Biesold, Karlheinz, Langensalza, Pr. 167; Binzer, Albert, Darmstadt, Pr. 301; Biringer, Maria, Göstling a. d. Ybbs, Pr. 884; Birnbach, Thomas, Berlin-Zehlendorf, Pr. 562; Birnbaum, Justus, Rittergut Wildenhagen Post Gülzow, Krs. Kammin/Pommern, Pr. 751; Bischoff, Arno, Pforzheim-Brötz, Pr. 313; Bist, Wilhelm, Ufhoven/Thür., Pr. 974; Blaha, Herbert-Kurt, Düsseldorf, Pr. 931; Blasberg, Alfred, O. Soldat in einer Panzer-Abteilung, Pr. 689, Blasberg, W., Ing., Witten-Ruhr, Pr. 850; Blatz, Eugen, Mannheim-Käfertal, Pr. 40; Bloh, Hans, Mücke/Oberhessen, Pr. 364; Blütchen, Werner, Klotzsche/Dresden, Pr. 909; Blumberger, Ludwig, München 13, Pr. 113; Bock, Fritz, Glauchau/Sa., Pr. 206; Bögl, Theo, München 19, Pr. 405; Böhm, Peter, Wien 117, Pr. 540; Böhmer, Siegfried, Neuruppin, Pr. 302; Böttcher, Gerhart, Flöha/Sa., Pr. 158; Bolland, Eberhard, Hannover, Pr. 685; Bolms, Gerhard, Hamburg-Bergedorf I, Pr. 121; Bonsack, Heinrich, Obergefr., Feldpost-Nr. 27 715, Pr. 635; Booß, Hans-Joachim, Ahlum Krs. Salzwedel/Altmark, Pr. 241; Bopp, Herbert, Wiesbaden, Pr. 58; Borchert, Erich Germehnen Post: Lisk-Schaaken, Krs. Samland/Ostpr. Pr., 961; Borggräfe, Helene, Dahl Ennepe-R[illegible]-Kreis, Pr. 201; Bornkessel, Richard, Wieda/Südharz, Pr. 423; Be[illegible]eis, Dieter, Berlin-Schmargendorf, Pr. 830; Braasch, Sigrid, Berlin [illegible]13, Pr. 656; Bracke, Ellinor, Görlitz/Schles., Pr. 54; Bradl, Josef, Mannheim-Waldhof, Pr. 264; Bräuer, Heinz, Rodewitz Nr. 7 Post Neukirch Laus. Land, Pr. 794; Brandenburg, Horst, Herzebrock i. Wfl., Krs. Wiedenbrück, Pr. 508; Braun, Ludwig, Karlsruhe-Rintheim, Pr. 341; Braun, Karl, Klosterreichenbach i. Schwarzwald, Pr. 787; Braun-Drachholz, Klaus, Neutrebbin/Oderbr., Pr. 47; Braune, Adolf Homberg Bez. Kassel, Pr. 856; Brauner, Reinhard, Peila Krs. Reichenbach/Eulengeb., Pr. 841; Breitfeld, Gerhard, Großenhain/Sa., Pr. 6[illegible]0; Bresser, Heinz, Wiedenbrück i. W., Pr. 30; Brettschneider, Otto, Berlin-Lichtenberg, Pr. 866; Brimmer, Kurt, Berlin-Spandau, Pr. 632; Brix, Wunibald, Pinkaute 58 b. Unterlangendorf Post üb. Mähr. Neustadt/Sudetenland, Pr. 858; Brodbeck, Walter, Neckarhausen/Nürtingen, Pr. 662; Brodersen, Karl-Heinz, Berlin-Frohnau, Pr. 328; Bröker, Erich, Hamburg 26, Pr. 139; Bruckner, Adolf, Soldat, Feldeinheit 26 835, Pr. [illegible]24; Brückmann, Horst, Berlin O 112, Pr. 697; Brückner, Lothar, Bieselbach/Thür., Pr. 962; Brückner, Siegfried, Chemnitz-Borna, Pr. 988; Bründel, Georg, Kiel-Hassee, Pr. 409; Brüning, Fritz, Brake i. Oldbg., Pr. 440; Bucher, Rudolf, Stuttgart-S., Pr. 591; Buchham, Anneliese, Nordhausen a. Harz, Pr.703; Buchow, Edmund, Berlin-Weißensee, Pr. 781; Buchow, Elli, Berlin-Weißensee, Pr. 411; Buchter, Hans, Pforzheim, Pr. 247; Buck, Richard, Seestadt Wismar, Pr. 205; Bübl, Johann, Uffz., Segelfliegerschule d. Lw. techn. Komp., Neuhausen b. Königsberg/Pr., Pr. 402; Bürger, Adelheid, Berlin-Zehlendorf, Pr. 811; Büttner, M. Hermann, Uffz., Flugzeugführer, Pr. 860, Buhl, Richard, Waldenburg/Altwasser, Pr. 424; Bunzel, Helmut, Harpersdorf Krs. Goldberg/Schles., Pr. 377; Burmeister, Ernst, Ribnitz i. M., Pr. 33; Burnitz, Hermann, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 906; Busch, Hans, Remstädt b. Gotha, Pr. 232.

Canstein, v., Franz Raban, Berlin-Zehlendorf, Pr. 785; Casteel, J. H., Berlin-Steglitz, Pr. 848; Caterbow, Günther, Berlin NW 21, Pr. 752; Chmielewicz, Thaddäus, Zakopane (Gen.-Gouv.), Pr. 792; Centnerowski, Carl-Heinz, Danzig, Pr. 445; Cöster, Werner, Oberelsungen Krs. Wolfhagen, Bez. Kassel, Pr. 277; Christiansen, Gertrud, Braunschweig, Pr. 876; Cux, Bruno, Berlin SW 29, Pr. 72.

Danneker, Rechberghausen, Krs. Göppingen/Wttbg., Pr. 441; Denke, Helmut, Tautenhain, Bez. Leipzig, Pr. 387; Denschel, Adolf, Sprottau (Schles.), Pr. 642; Derigs, Josef, Essen, Pr. 760; Dethlefssen, Gerhard, Flensburg, Pr. 453, Dettmann, Hellmuth, Flieger, Pr. 936; Deuer, Günther, Traben-Trarbach, Pr. 709; Diener, Friedrich, Aschbacherhof üb. Völklingen/Saar, Pr. 231; Dießner, Hans, Ober-Schmitten üb. Nidda/Hessen, Pr. 725; Dietrich, Gustav, Kapitän, Fl.-Obernautiker, Pr.706; Digallo, Alois, Graz-Nord (Andritz), Ostmark, Pr. 425; Dinkel, Karl, Stuttgart 13, Pr. 708; Dinsing, Karl, Viersen/Rhld., Pr. 223; Dischinger, A., Obergefr., Pr. 886; Dittmann, Hermann-Georg, Köln, Pr. 142; Dobrick, R., Berlin-Spandau, Pr. 505; Dörr, Karl-Heinz, Worms a. R., Pr. 756; Doeisch, Waldemar, München 13, Pr. 917; Dombrowe, Berlin-Weißensee, Pr. 303; Donzig, Siegmar, Dresden A 21, Pr. 191; Dorer, Fabian-Gustav Bremen, Pr. 213; Dornaus, Walter, Brüx/Sudetengau, Pr. 671; Dost, Egon, Dortm.-Lütgendortmund, Pr. 846; Dotzauer, Karl, Chodau b. Karlsbad/Sudetengau, Pr. 456; Drecke, Christoph, Lübeck, Pr. 534; Dresen, Ernst, Bonn a. Rh., Pr. 246; Dreßler, Adalbert, Düsseldorf-Rath, Pr. 305; Drewsen, E., Klosterschule Roßleben/Thür., Pr. 144; Dürschinger, Georg, Fürth i. B., Pr. 258; Dunker, Heinz, Braunschweig, Pr. 580; Dziddek, Fritz, Sensburg/Ostpr., Pr. 623.

Ebeling, Wolfgang, Wendemark Post Seehausen, Altmark-Land, Reg.-Bez. Magdeburg, Pr. 255; Eber, Otto, Heidenheim/Brz., Pr. 147; Eberhard, Elisabeth, Berlin N 65, Pr. 720; Ehbrecht, Klaus, Neustadt/Weinstraße, Pr. 853; Ehle, Gerhard, Witten-Annen, Pr. 790; Ehlers, Oswald, Hildesheim, Pr. 676; Ehlers, Wilhelm, Braunschweig, Pr. 839; Ehrlich, Rolf, Tübingen a. N., Pr. 549; Eich, Johannes, Köln a. Rh., Pr. 693; Eisenbart, Siegfried, Köln-Merheim, Pr. 797; Eimbeck, Gustav, Wieda/Südharz, Pr. 957; Ellguth, Fritz, Breslau, Pr. 51; Engel, Heinrich, Mz-Kostheim, Pr. 22; Engelhardt, Walter, Nürnberg, Pr. 512; Erdmann, Gerhard, Großmöllen Krs. Köslin Land/Pommern, Pr. 648; Ermecke, Annemarie, Witten/Ruhr, Pr. 937; Erzgräber, Hilda, Lychen/Uckermark, Pr. 156; Essing, Wilhelm, Solingen-Landwehr, Pr. 825; Ewert, Werner, Fürstenberg/Mecklbg., Pr. 55; Eynern, v., Max Eberhard, Rechlin/Müritz, Luftnachrichtenstelle, Pr. 52.

Fackel, Gisela, Schwetzingen/Baden, Pr. 216; Fahlbusch, Josef, Hannover, Pr. 480; Falk, Julius, Westerland/Sylt, Pr. 146; Falke, Walter, Stabsfeldw., Pr. 865; Fasching, Marie, Waidhofen a. d. Thaya/Ostmark, Niederdonau, Pr. 702; Feeß, Heinz, Mannheim, Pr. 444; Fehling, Hanni, Berlin-Lichtenrade, Pr. 89; Feindt, Olaf, Berlin-Köpenick, Pr. 65; Feistĥammer, G., Zillerthal/Rsgb., Pr. 749; Felbinger, G., Hannover, Pr. 71; Feldner, Harry, Lautawerk, Pr. 989; Ferino, Karl, Braunschweig, Pr. 874; Feuerstein, Wilh., Bielefeld, Pr. 451; Feustle, G., Schongau a. Lech,

Fortsetzung auf Seite 28





Glückstrahlend nimmt ein aufgeweckter Pimpf, der Schüler Horst Oster aus Frankfurt a. M., die Urkunde in Empfang, die ihn als Träger des 3. Preises ausweist. Das mittlere Bild zeigt die glücklichen Gewinner der zehn Hauptpreise während des Besuches der Adler-Ausstellung



In vornehmen Kutschen, in denen sonst nur selige Hochzeitspaare befördert werden, wurden die Gewinner der zehn Hauptpreise nach Altberliner Art durch die Reichshauptstadt gefahren und ihnen durch kundige Führer alle Sehenswürdigkeiten gezeigt

Aufn. Scherl (4)



Fliegen sind immer besondere Menschen gewesen. Sie, die keine Gefahr scheuen und im Kampf nur ihrer eigenen Kraft vertrauen, hängen ihr Herz in freien Stunden an ein kleines Tier, an ein lebendiges Etwas. Es ist ihr Talisman, es soll ihnen Glück bringen in der Stunde des Einsatzes. Dies zum Beispiel ist der Staffellöwe Simba, und er kommt in Abwesenheit der „englischen Löwen", die sich nur selten bei den deutschen Jagdfliegern an der Kanalküste sehen lassen, voll zu seinem Recht. Er ist der Liebling aller

Los aviadores han sido siempre personas especiales. Mientras no temen peligro alguno y en el combate sólo confían en su propia fuerza, sienten cariño durante las horas libres por un pequeño animal, en un ente animado. Es su talismán y les debe dar suerte en la hora de actuación. Este por ejemplo es el león de la escuadrilla Simba y hace valer sus derechos durante la ausencia del "león británico", que rara vez se deja ver en la costa de La Mancha por los cazas alemanes. Es el favorito declarado de todos





Ein Jagdflieger, der auf einem norwegischen Flughafen stationiert ist, hat sich diesen kleinen Silberfuchs zugelegt. Es ist ein zutraulicher Kerl, und die Maschine ist sein Lieblingsplatz, den er nur ungern verläßt

Un aviador de caza, destacado en un aeropuerto noruego, se ha provisto de esta pequeña zorra argentada. Es un animal manso y su sitio favorito es el aparato, que sólo abandona de mala gana. Ahora hay que despedirse su amo despega contra el enemigo

Zum Bilde rechts: Kaum ist die Jagdstaffel gelandet, nimmt die alte Jule gravitätisch auf dem Propeller Platz. „Das habt ihr gut gemacht", sagt sie mit feierlichem Flügelschlag und ist stolz auf ihre — Männer

A la derecha: Apenas ha aterrizado la escuadrilla de caza, se sienta gravemente la vieja Jule en la hélice. "Os habéis portado bien", dice con solemne aletazo y está orgullosa de sus hombres

Simba und die alte Jule

Glückstiere unserer Flieger

Simba y la vieja Jule

Mascotas de nuestros aviadores

Zum Bilde links: Kann es einen schöneren Talisman geben als einen lebenden Falken? Dies edle Tier, Sinnbild stolzer Luftherrschaft, soll der Jagdstaffel schon besonderes Glück gebracht haben

Fotografía a la izquierda: ¿Puede haber talismán más bonito que un halcón vivo? Parece ser que este noble animal, símbolo de gloriosa supremacía aérea, ha traído buena suerte a la escuadrilla de caza



„Waldemar" ist in freien Stunden der Spielgefährte der deutschen Flak am Kanal. Plötzlich richtet er sich auf und blickt über das Wasser; aber er kann auch nicht die Schwanzspitze eines englischen Flugzeuges entdecken

"Waldemaro" es el popular compañero de juego de la artillería antiaérea alemana en La Mancha, durante las horas de asueto. De repente se pone de pie y mira a lo lejos del mar, pero tampoco puede descubrir la cola de ningún avión inglés



Rechts: Die Lieblinge unserer Jäger bei einem Morgenspaziergang in der Wintersonne. Im Bereitschaftsraum wartet auf sie ein großes Gatter mit Stroh gefüllt, in dem sie sich wieder aufwärmen können

A la derecha: Los favoritos de nuestros cazas en un paseo matutino al sol invernal. En el puesto de prevención les espera un gran recinto con paja, donde pueden volver a calentarse

Auf der Propellerhaube sitzt „Kasimir", der Staffelhund, und erwartet treuherzig seinen Herrn. Der wird nun gleich in voller Fliegerausrüstung in die Maschine klettern und mit dröhnendem Propeller davonbrausen. Dann heißt es wieder stundenlang auf seine Rückkehr warten

"Casimiro", el perro de la escuadrilla, está sentado en la caperuza y espera confiado a su amo. Este subirá en seguida al aparato con su equipo de vuelo y despegará al estruendo de la hélice



Simba (Bild rechts) fühlt sich bei seinen Fliegern pudelwohl, wenn man das von einem Löwen sagen darf. Am liebsten spielt er mit dem MG

Simba (fotografía a la derecha) se encuentra en su elemento entre sus aviadores, si es que puede decirse esto de un león. Lo que más le gusta es jugar con la ametralladora



Aufn. Weltbild (4), Scherl-Bilderdienst (3) PBZ (1)

Weihnachtsstimmung bei unseren Verwundeten

Ambiente de Navidad entre nuestros heridos

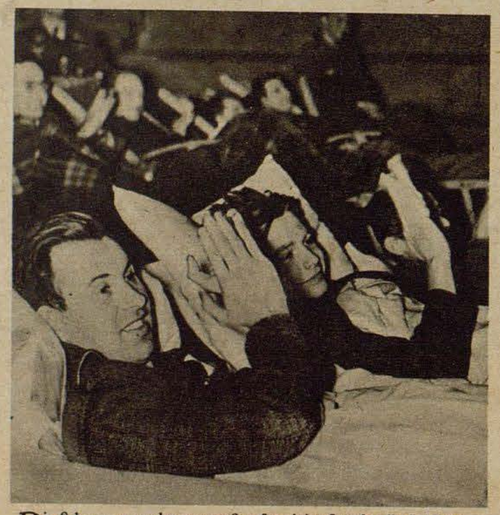
Es ist schon immer ein schöner Brauch gewesen, unseren Soldaten, die in den Lazaretten durch sorgsame Pflege von ihrer Verwundung genesen sollen, Kurzweil jeder Art zu bieten. Besonders in der weihnachtlichen Zeit sollen gerade sie an diesen von einem eigenartigen Zauber erfüllten Tagen Anteil haben. So haben sich die Fahnenjunker der Ärztlichen Akademie der Luftwaffe für einige Stunden der heiteren Muse verschrieben, um 2000 Kameraden zu erfreuen

Siempre ha sido una bella costumbre ofrecer distracción de toda clase a nuestros soldados, cuidadosamente asistidos en los hospitales para la curación de sus heridas. Durante la época navideña deberán tomar parte precisamente en estos días revestidos de un encanto especial. De este modo los alumnos de la Academia Médica de la Aviación se han entregado por unas horas a la musa gaya, para alegrar a 2000 camaradas



Unter der Ehrengästen des „Bunten Nachmittags" befand sich als Vertreter des Sanitätsinspekteurs der Luftwaffe Generalarzt Dr. Neumüller (links), der sich mit den Oberstärzten Dr. Sünbrich und Dr. Martius über die Darbietungen besonders freute

Entre los invitados de honor a la "matiné artística" figuraba como representante del inspector de Sanidad de la Aviación, el médico general Dr. Neumüller (a la izquierda), quien con los médicos mayores Dr. Sünbrich y Dr. Martius se mostró muy complacido del programa



Die Schwerverwundeten vergaßen für einige Stunden ihr Leidenslager und klatschten eifrig Beifall, waren es doch ihre Kameraden, die oben auf der Bühne alle Register der frohen Laune zogen

Los heridos graves olvidaron sus sufrimientos por algunas horas y aplaudieron con entusiasmo, puesto que eran sus camaradas quienes en el escenario hacían todo género de extravagancias

Zwischen den Schwestern des Roten Kreuzes sitzen die leichter Verwundeten und lauschen vergnügt den von echtem Soldatenhumor getragenen Vorführungen

Entre las hermanas de la Cruz Roja se sientan los heridos leves y contemplan satisfechos los números representados con genuino humor militar





In einem „Bunten Nachmittag" darf natürlich der Musikclown nicht fehlen, hinter dem sich hier ein zukünftiger Sanitätsoffizier der Luftwaffe verbirgt

En una "matiné artística" no debe faltar tampoco el "clown" musical, tras el que se oculta un futuro oficial de Sanidad de la Aviación



Hier produziert sich ein Fahnenjunker mit dem „Klavier des Soldaten", auf dem sich besonders schöne Solostücke spielen lassen

Aufn. Scherl-Bilderdienst (3

Un alumno da aquí una audición con el "piano del soldado", en el que puede tocar composiciones muy bellas



Wenn Fahnenjunker mit modernen Instrumenten spielen, dann gibt es Schmiß und Rhythmus. Sie haben sich eine 14 Mann starke Kapelle selbst zusammengestellt

Reina brío y ritmo, cuando los alumnos tocan con instrumentos modernos. Han organizado ellos mismos una banda de catorce músicos



Man meint, eine Militärkapelle vor sich zu haben, so gut ist der Musikkörper eingespielt (Bild rechts). Kein Wunder, daß da die Verwundeten eifrig applaudieren, wie das untere Bild zeigt

Créese estar ante una banda militar, por lo bien que toca el cuerpo de músicos (fotografía a la derecha). No es sorpresa que los heridos aplaudieran frenéticamente, como muestra la fotografía inferior



Die Liste der Preisträger

Fortsetzung von Seite 23

Pr. 992; Filler, Josef, Schwarzenau 136 N.D., Pr. 826; Findeisen, Hermann, Deuben b. Wurzen i. Sa., Pr. 650; Fink, Werner, Berlin N 4, Pr. 598; Fischer, Eduard, Korbach/Waldeck, Pr. 116; Fischer, Gerhard, Frankfurt/M., Pr. 324; Fischer, Hermann, Kaaden b. Eger (Sudetengau), Pr. 813; Fischer, Joachim, Potsdam, Pr. 946; Fischer, Otto, Emmendingen/Baden, Pr. 109; Fischer, Walter, Minden i. W., Pr. 307; Flegel, Max, Berlin-Neukölln, Pr. 117, Fleischer, Heinz, Reichenberg/Sudeteng., Pr. 363; Flickinger, Erich, Schorndorf/Wttbg., Pr. 712; Fondermann, E., Soldat, Pr. 432; Franke, Klaus, Reutlingen/Wttbg., Pr. 473; Franke, Lieselotte, Berlin-Steglitz, Pr. 820; Freese, Fritz, Horchheim b. Worms a. Rh., Pr. 638; Freund, Paul, Arbeitsmann, Pr. 723; Friedrich, Peter, Gondorf üb. Kyllburg/Eifel, Pr. 737; Friedrich, Wolfgang, Liebertwoltwitz b. Lpzg., Pr. 57; Fritz, Franzjosef, Thür b. Manen/Rhld., Pr. 81; Fritze, Gerhard, Magdeburg, Pr. 99; Fröhlich, Werner, Guben N. L., Pr. 101; Frost, Anni, Oberröblingen/See, Pr. 910; Fuchs, Heinz Graslitz/Sudetengau, Pr. 395; Fuchs, Walter, Sibiu-Hermannstadt/Rum., Pr. 91; Fülsdner, Erich, Hannover-Linden, Pr. 933; Funk, Dietmar, Eger/Sudetengau, Pr. 322; Funk, Erich, Seeheim a. d. B., Pr. 913.

Gamp, Helmut, Funker, Radom Gen.-Gouv., Pr. 320; Gardian, Ignatz, Rothenburg/Saale, Pr. 579; Gasa, Hans, Breslau, Pr. 610; Gaß, Kaspar, Gersfeld/Rhön, Pr. 761; Gebauer, Horst, Berlin O 34, Pr. 514; Geißler, Walther, Hauptmann, Pr. 517; Genes, Heinz, Hof i. Bay., Pr. 270; Genuit, Werner, Berlin-Lankwitz, Pr. 83; Genzmehr, Anneliese, Angermünde, Pr. 976; Gericke, Kurt, Berga/Elster, Pr. 192; Gerth, Willy, Beckerhagen (Weserbergland), Pr. 679; Geser, Franz, Nonnenhorn a. B., Pr. 941; Geuting, Maria, Dorsten i. W., Pr. 207; Giesing, Walter, Schleiz 5 Post Großdorf N.-Donau, Pr. 285; Glaser, Fred, Rudolstadt/Thür., Pr. 431; Glatho, Artur, Dessau, Pr. 597; Glenz, Wolfgang, Hamburg 13, Pr. 289; Globig, Klaus, Berlin-Halensee, Pr. 400; Glückler, Erich, Barth/Ostsee, Pr. 298; Göbel, Hermann, Frankfurt a. M.-S. 10, Pr. 317; Goertz, Max, Mülheim-Ruhr, Pr. 273; Goldbeck Dr., Oberfeldarzt, Pr. 667; Gollwitzer, Fritz, Weiden Opf., Pr. 179; Golze, Günter, Berlin-Schöneberg, Pr. 829; Gorissen, M., Frankfurt/Main, Pr. 640; Gottschick, Bernhard, Berlin C 2, Pr. 129; Gouschor, Ernst, Fl. Techn. Borschule, Taucha b. Leipzig, Pr. 394; Goyn, Herrmann, Berlin-Friedenau, Pr. 788; Graef, Richard, Uffz., Pr. 280; Graf, Hans-Joachim, Berlin SO 36, Pr. 626; Graßmann, Willi, Rüdersdorf b. Berlin, Pr. 175; Grebmeier, Jakob, Soldat, Pr. 219; Gregersen-Cordsen, Greger, Weselbyhfer Flensburg-Land, b. Maasbüll, Pr. 832; Grenz, Walter, Heiligenwalde Ortl. Kanzberg üb. Königsberg, Krs. Samland, Pr. 740; Griese, Fritz, Leopoldshall-Staßfurt, Pr. 462; Große, Johannes, Jüterborg II, Pr. 729; Großmann, Arnold, Berlin SW 68, Pr. 244; Grothe, Gefr., Pr. 728; Grotthaus, Günter, Essen/Ruhr, Pr. 966; Gründer, Horst, Ottendorf-Okrilla, Krs. Dresden, Pr. 149; Grunwald, Karl, Königsberg/Pr., Pr. 211; Guanchez, Gerhard Restauration, Stromberg/Hunsrück, Pr. 649; Guckut, Elli, Berlin NO 55, Pr. 817; Gühne, Georg, Döbeln (Sa.), Pr. 470; Günsche, Berta, Remschütz 40 b. Saalfeld/Saale, Pr. 895; Günther, Hermann, Großrückerswalde-Boden üb. Marienberg/Sa., Pr. 973; Günzel, Wolfgang, Hellerau/Dresden, Pr. 568; Gurtt, Oswald, Berlin N 65, Pr. 742; Gursch, Horst, Schildow, Pr. 315; Guthmann, Erkner, Pr. 622; Güttler, Oberluftschutzführer, Münster in Wtf., Pr. 477.

Haaga, Rolf, Möringen a. F., Pr. 672; Haaga, Rudolf, Bad Cannstatt, Pr. 968; Haase, Alfred, Schadewitz Post Kirchhain N.L. Land, Pr. 928; Haberl, Karl, Passau, Pr. 198; Habermalz, Fritz, Erfurt, Pr. 130; Habild, Max, Magdeburg, Pr. 887; Haebler, Gerhard, Berlin N 58, Pr. 224; Hahn, Friedrich, Witten/Ruhr, Pr. 189; Hahn, Heinz, Chodau 425 b. Karlsbad, Sudetenland, Pr. 475; Hahn, Leo, Ulm a. D., Pr. 17; Hahn, R., Leopoldshain Krs. Görlitz, Pr. 971; Haimann, Michael, Budapest VI, Pr. 182; Haisch, Karl-Heinz, Klosterreichenbach (Wttbg./Schwarzw.), Pr. 304; Hamann, Werner, Hannover-Nickl., Pr. 888; Hammer, Jean, Stuttgart-Echterdingen, Pr. 861; Hannberg, Erwin Schleswig a. d. Schlei, Pr. 359; Hansen, Karl, Kellinghusen, Pr. 502; Hansen, Karl-Heinz, Münster, Pr. 616; Happold, Erwin, Heilbronn a. N., Pr. 497; Harbach, Werner P., Wiesbaden, Pr. 766; Harnisch, Egon, Meuselwitz/Thür., Pr. 253; Hartitt, Günter, Hannover N., Pr. 653, Hartung, Valentin, Dresden A 1, Pr. 245; Haschke, Sigurd, Funker, Pr. 355; Haß, Margarete, Berlin-Oberschöneweide, Pr. 214; Hassel, Siegfried, Dortmund, Pr. 180; Haub, Franz, Frankfurt/Main, Pr. 631; Haubrock, Else, Bruckmühlen Krs. Herford/Wtf., Pr.390; Haube, Klauspeter, Görlitz-Moys, Pr. 34; Hause, Martin, Jungmann am Finanzamt, Leipzig-West, Pr. 934; Hausch, Marie, Göppingen-St. Gotthardt/Wttbg., Pr. 332; Hausen, Wolfgang, Flöha/Sa., Pr. 339; Heberle, G., Düsseldorf, Pr. 577; Heck, Fritz, Freiburg i. B., Pr. 609; Heese, Erich, Gefr., Pr. 413; Heide, Klaus, Chemnitz, Pr. 564; Heidblond, Elsbeth, Hannover, Pr. 319; Hein, Günter, Starenheim O. S., Post Boßwalde, Pr. 531; Heinze, Ludwig, Mellenbach/Thür., Pr. 815; Heißig, Wilhelm, Kamp Lintfort (Krs. Moers), Rrdh., Pr. 805; Hellbach, Walter, Geisweid Krs. Siegen, Pr. 674; Heller, Armgard, Kassel/B., Pr. 678; Hellmann, Alfred, Liegnitz, Pr. 276; Hellmich, Anni, St. Joachimstal/Sudetenland, Pr. 571; Henkel, Margarethe, Berlin-Borsigwalde, Pr. 97; Hennerbichler, Johann, Stadt Haag/Niederdonau, Pr. 965; Hennich, M., Berlin-Zehlendorf-W., Pr. 670; Hensel, Gerhard, Berlin-Rosenthal, Pr. 310; Hentschel, Günter, Beuthen Bez. Liegnitz, Pr.844; Herke, Franz, Oestrich i. Rheingau, Pr. 576; Hermes, Ruth, Eulenbruck Rosbach a. d. Sieg (Siegkreis), Pr. 383; Herr, Anne, Möhringen b. Stuttgart, Pr. 389; Herrmann, Otto, Niederbühl b. Rastatt, Pr. 926; Herwig, Wolfgang, Hildesheim/Hann., Pr. 138; Hesse, Gustav, Uffz., Pr. 567; Heuwinkel, Otto, Bielefeld/Wtf., Pr. 765; Heyne, Annelore, Finow, Mark (Eberswalde), Pr. 226; Heyne, Martin, Gefr., Pr. 352; Hilbig, G., Uffz., Flgzf., Pr. 369; Hildebrand, Johannes, Plauen i. V., Pr.834; Hinrichs, Marianne, Bremen, Pr. 221; Hinterhöller, Georg, Linz a. Donau, Pr. 233; Hinze, Kurt, Hamburg-Kl. Borstel, Pr. 458; Hirsch, Kurt, Offenburg i. B., Pr. 613; Hitzer, Georg, Nauheim b. Groß-Gerau, Pr. 284; Hochmuth, Willy, Stangengrün, Krs. Zwickau/Sa., Pr. 401; Höfer, Heinz, Berg.-Gladbach/Köln, Pr. 249; Höld, Anton, San.-Feldw., Pr. 124; Hoever, August, Münstereifel/Eifel, Pr. 337; Hoffmann, Erich, Berlin-Neukölln, Pr. 27; Hoffmann, Hans-Joachim, Seestadt Rostock, Pr. 141; Hoffmann, Kurt, Gefr., Pr. 360; Hoffmann, Lothar, Kohlfurth, Pr. 533; Hoffmeister, Hans, Dortmund, Pr. 354; Hofmann, Willibald, Pottenbrunn, St. Pölten Nieder-Donau/Ostm., Pr. 716; Holzbauer, Klaus, Stuttgart-O., Pr. 715; Holzinger, Franz, Nördlingen, Pr. 891; Hoppe, Adolf, Pinzelberg (Altmark), Pr. 645; Hoppe, Fritz, Broitz Krs. Greifenberg, Pr. 396; Hoppenheit, Lothar, Fürstenberg a. Oder, Pr. 687; Horst, Rolf, Königstein/Elbe, Pr. 539; Hossfeld, Richard, Essen-West, Pr. 199; Huber, Johann, Säckingen a. Rh., Pr. 553; Hülsmann, Päule, Duisburg, Pr. 902; Hündling, Wilhelm, Holte Post Stichhausen-Belde, Krs. Leer/Ostfr., Pr. 220; Hufnagel, Rudolf, München 25, Pr. 438; Hugel, Paul, Schwaig b. Nürnberg, Pr. 561; Huhn, Friedrich, Flieger, Pr. 278.

Jägermann, H. A., Heidelberg, Pr. 646; Jänicke, Paul, Luckenwalde b. Berlin, Pr. 76; Jänicker, Werner, Luckenwalde b. Berlin, Pr. 77; Jahn, Karl-Heinz, Eckernförde, Pr. 521; Jahn, Rolf Dieter, Düsseldorf, Pr. 106; Jahrmann, Manfred, Berlin-Reinickendorf-W., Pr. 506; Jannasch, Rudolf, Mannheim, Pr. 898; Jena, Karl-Eberhard, Misdroy i. Pom., Pr. 188; Jsland, Fritz, Krensitz üb. Ellenburg b. Leipzig, Pr. 584; Ihme, Harald, Breslau-Ohlewiesen, Pr. 836; Ihmenkamp, Heinrich, Gelsenkirchen-Buer i. W., Pr. 200; Jirka, Karl, Niemes/Sudetengau, Pr. 812; Jörgs, Werner, Kummer üb. Ludwigslust i. M., Pr. 495; Jopke, Hermann, Berlin C 2, Pr. 824; Jsele, Elsie, Rheinfelden/Baden, Pr. 60; Jülicher, Rolf, Detmold/Lippe, Pr. 511; Jürgens, Ernst A., Kiel-Gaarden, Pr. 541; Jürgensen, Hans W., Flensburg, Pr. 210; Jung, Jakob, Gefr., Pr. 908; Jungclaussen, Chr., Fähnrich, Pr. 367.

Kaba, Nicolaus, Prag XIV, Pr. 770; Kabelitz, Heinz, Zerbst/Anh., Pr. 384; Kachel, Wilhelm, Eschwege/Werra, Pr. 426; Kadow, Werner, ff-Untersturmführer, Pr. 115; Kaffeler, Eugen, Wiesloch b. Heidelberg, Pr. 513; Kaiser, Hanna, Köln-Nippes, Pr. 299; Kaiser, Richard, Hof/Saale, Pr. 882; Kalkowski, Walter, Ludwigsfelde Krs. Teltow, Pr. 145; Kamm, Karlheinz, Stuttgart-W., Pr. 894; Kamphenkel, Otto Magdeburg, Pr. 501; Kampmeier, Heinrich, Detmold/Lippe, Pr. 896; Kanzler, Hermann, Pol.-Rev.-Oberwachtm., St. Pölten N.-Donau Ostmark, Pr. 478; Kapfhammer, Emil, München 19, Pr. 624; Karnop, Frank, Berlin-Dahlem, Pr. 195; Kaspareit, Heinz, Berlin-Schöneberg, Pr. 436; Kauscher, v., Hans Aug., München 22, Pr. 271; Kayler, Gerhard, Fürstenwalde/Spree, Pr. 67; Keller, Karl, Schwann Krs. Calw/Wttbg., Pr. 43; Kempfer, Horst, Berlin NO 55, Pr. 465; Kern, Walter, Uffz., Pr. 959; Kessel, Charlotte, Berlin-Charlottenburg 2, Pr. 722; Kienitz, Anna, Dortmund, Pr. 350; Kiesel, Walter, Eßlingen/Wttbg., Pr. 618; Kiewitt, Fred, Berlin-Friedenau, Pr. 565; Kiewnick, Gerhard, Berlin-Köpenick, Pr. 25; Killmann, Georg, Godorf b. Köln a. Rh., Pr. 601; Kischkel, Walter, Bochum, Pr. 899; Klagge, Herbert, Malchow i. M., Pr. 849; Klappert, Heinz, Siegen, Pr. 939; Klatt, E. G., Fähnrich, Pr. 362; Klatt, Rudolf, Köslin/Pom., Pr. 174; Klaus, Gottfried, Chemnitz, Pr. 44; Klauß, Friedrich, Bremen-Hemelingen, Pr. 334; Kleber, Eva, Berlin-Baumschulenweg, Pr. 187; Klein, Eugen, Berlin-Tempelhof, Pr. 197; Kleiner, Josef, Soldat, Pr. 477; Klesen, Bernhard, Scheuern/Saar üb. Lebach, Pr. 730; Klohe, Willi, Wernsdorf Post Eichwalde, Pr. 958; Kloos, Ilse, Mannheim C 2.15, Pr. 560; Klostermeier, Lisa, Bünde i. W., Pr. 677; Klug, Waldemar, Hamburg 13, Pr. 994; Knauschner, Maria, Aussig, Sudetengau, Pr. 457; Knödel, K., Uffz., Pr. 459; Knörzer, Ly, Stuttgart-W., Pr. 433; Knüppel, Lothar, Magdeburg, Pr. 911; Koch, Günter, Magdeburg-B., Pr. 747; Koch, Otto, Alt-Ehrenberg-Sudetengau, Pr. 739; Koch, Paul, Leipzig N 21, Pr. 967; Köhler, Gerhard, Leukersdorf/Erzgeb., Pr. 555; Köhler, Stephan, Budapest X., Pr. 36; Köhler, Wilfried, Berlin-Spandau, Pr. 356; König, Hans-Eugen, Koblenz, Pr. 683; König, Wendelin, Augsburg, Pr. 929; Kötsch, Walter, Welda i. Th., Pr. 778; Kolle, Hermann, Berlin-Lichtenberg, Pr. 587; Koretzki, Rudolf, Sinzig/Rh., Pr. 155; Kornke, Anny, Pr. 768; Kornmann, A., Karlsruhe, Pr. 803; Kosel, Franz, Voitsberg/Stmk., Pr. 864; Kossakowski, Bruno, Oberfeldw., Pr. 88; Kräft, Gustav, Stolp i. Pom., Pr. 408; Kraft, Alfons, München 23, Pr. 636; Kraft, Richard, Erfurt, Pr. 269; Krahl, Werner, Pirna, Pr. 371; Krasno, W., Hamburg, Pr. 573; Kratzsch, Johannes, Wurzen, Pr. 880; Krause, Hans, Nonneburg/Thr., Pr. 382; Kretzschmar, Dieter, Dresden A 21, Pr. 236; Kricheldorf, Anneliese, Königde üb. Garbelegen/Altmark, Pr. 154; Kriesmann, Manfred, Berlin W 35, Pr. 644; Krings, Toni, Karken b. Hainsberg Krs. Geilenkirchen/Rh., Pr. 193; Kroker, Gerhard, Berlin SW 61, Pr. 814; Kroll, Alfred, Hamburg 30, Pr. 404; Krone, Friedel, Celle, Pr. 135; Krowiors, Maria, Breslau II, Pr. 59; Krüger, Anna, Berlin-Schöneberg, Pr. 634; Krüger, Anna, Rostock i. M., Pr. 196; Krüger, Horst, Elbing, Pr. 799; Krumkühler, Lydia, Bremen 13, Pr. 552; Krumren, Alfred, Berlin N 65, Pr. 168; Kuchenbrod, Katharina, München, Pr. 903; Kühl, Heinz, Bremen, Pr. 869; Kühn, Herbert, Breslau 21, Pr. 325; Künkler, Helmut, Marienberg/Westerwald, Pr. 186; Kuhlmann, Karl-Hein, Minden/Wtf., Pr. 643; Kunstmann, Hans-Peter, Hamburg-Blankenese, Pr. 94; Kunz, Raimund, Karlsruhe/Grünwinkel, Pr. 559; Kunze, Margot, Dessau/Anh., Pr.705; Kurth, Brigitte, Klotzsche b. Dresden, Pr. 558; Kurth, Werner, Freudenberg Krs. Siegen, Pr. 125; Kuschel, G., Wachtmeister, Pr. 990.

Lässig, J., Halle a. d. S., Pr. 594; Lang, Hans, St. Georgen/Schwarzwald, Pr. 150; Lang, Sigmar, Liebenwalde a. Finowkanal, Pr. 999; Lange, Elisabeth, Dober Krs. Naugard/Pom., Pr. 701; Lange, Günther, Frankfurt/Main, Pr. 615; Lange, Willi, Woltersdorf b. Luckenwalde, Pr. 588; Langmann, Wolfgang, Bunzlau/Schles., Pr. 537; Lanner, Rudolf, Villach, Lind/Kärnten, Pr. 605; Lapaginski, Franz Joseph, Oschersleben a. Bode, Pr. 546; Lederer, Hans, Büchenbach 54 b. Roth (Nürnberg), Pr. 178; Lefholz, Horst, Berlin W 30, Pr. 914; Legermann, Franz, Geldern/Rhld., Pr. 14; Leginski, Hans-Jürgen, Jüterbog II, Pr. 228; Lehmann-Goldschmidt, Erika, Berlin-Mariendorf, Pr. 290; Lehmann, Günter, Berlin O 34, Pr. 743; Lehnen, Martha, Neunkirchen/Saar, Pr. 744; Leichsenring, Martin, Feldw., Erfurt, Pr. 114; Leidenroth, Wolfgang, Gotha/Thür., Pr. 259; Lemsky, Karl, Nordenham i. O., Pr. 993; Lesch, Herbert, Hamburg 4, Pr. 780; Leise, Hans-Joachim, Halberstadt, Pr. 163; Leuber, Ernst, Zickenberg b. Kassel, Pr. 698; Lichtenthäler, Hans, Betzdorf/Sieg, Pr. 281; Liebegott, Trude, Chemnitz Sa., Pr. 92; Linde, Werner, Schönfließ über Berlin-Hermsdorf, Pr. 171; Linke, Max, Erfurt, Pr. 177; Lipinski, Günther,

Fortsetzung auf Seite 30

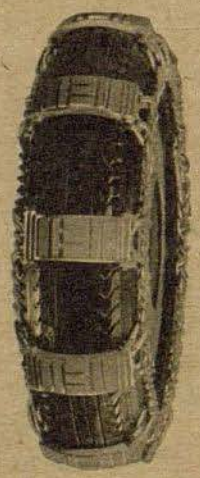
Schneider OPTIK
IN KAMERA UND GERÄT

SCHNEIDER OPTIK KREUZNACH — ein Begriff für Hochleistung
SCHNEIDER GÖTTINGEN — bei Aufnahme u. Beobachtung

JOS. SCHNEIDER & CO
OPTISCHE WERKE
KREUZNACH RHLD. GÖTTINGEN

Saba
GEBR. KORTE SOLINGEN

Cadenas antideslizantes especiales Hetz
miles de veces acreditadas en tiempos de paz y de guerra, en el interior y en el extranjero



Cadena con eslabones de acero revestido de goma, para circular fuera de caminos

con eslabones de acero revestidos con goma
con huella de oruga
Patentes alemanas y extranjeras, Marca registrada en Alemania

Máxima seguridad y protección eficaz
tanto de las personas como del material al luchar con terrenos difíciles, al circular sobre caminos malos y resbaladizos, ya sea en áridos desiertos o en parajes de nieve y hielo.
Adecuadas para tractores militares, tractores de transporte, tractores de cultivo, coches de turismo, camiones, motocicletas, remolques, etc.
Sírvanse solicitar nuestro folleto A



Cadena con huella de oruga, para la nieve congelada

Fritz Hetz, Fábrica de cadenas, Ettlingen (Baden)

ADLER-Kalender
Der schöne Wandkalender mit 53 verschiedenfarbigen Blättern mit Kalendarium und Kupfertiefdruck-Postkarten. Außerdem 5 wertvolle ganzseitige Bildeinlagen. Verlag Scherl Berlin

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Stellvertreter Dr. Georg Böse. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 8. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

La batida en los aires

viene de la página 6

Poco más tarde supimos que le habíamos hecho un gran favor a la infantería desacada en las trincheras de primera línea a orillas del Mosela cerca de Perl, pues el ponsabido francés hacía tiempo que era tan conocido como odiado por los infantes. Con sorprendente regularidad aparecía con cualquier tiempo sobre las posiciones para arrojar bombas y peinar las trincheras con el fuego de sus ametralladoras. Hoy debía de tener otros propósitos pues de otra forma no habría evolucionado a tan gran altura. Quizás había regresado de un vuelo de reconocimiento a distancia sobre Alemania, y nosotros le frustramos el aprovechamiento del material de observación que posiblemente había acumulado. Como quiera que en la acción participó toda la bandada no fué la victoria de un solo piloto, sino que le fué adjudicada a la escuadrilla. A principios de mayo me perseguía la mala suerte. En cada vuelo alargábamos los cuellos observando hasta cansarnos, pero durante diez días no vimos ni el rabo de un adversario.

En la jornada del 20 de mayo derribó mi escuadrilla cinco aviones Bristol-Blenheim. Por alguna causa ya olvidada no participé en este vuelo, lo que me llenó de la natural y comprensible rabia. "Se olía" mi furia, según suelen decir en Baviera, tecnicismo que ha pasado a pertenecer al lenguaje de la aviación.

Pájaros extraños

En la jornada del 22 de mayo volábamos a 500 metros de altura pegados a una densa capa de nubes. Súbitamente cayeron quince bombarderos franceses a poca distancia de nosotros de las nubes. Eran "Loiré et Olivier". No era precisamente necesario el que nos llamaramos mutuamente la atención sobre la profusión de fantásticos objetivos que se nos presentaban, aunque simultáneamente gritaba mi compañero de pareja: "¡Aviones enemigos, aviones enemigos!" Los franceses se nos colocaban tan bien ante las bocas de nuestras ametralladoras, que el comandante von Winterfeld que volaba a poca distancia de mí, pudo incendiar a uno de ellos. Al parecer pretendían los franceses arrojar bombas sobre nuestras posiciones, porque todos ellos bajaron hasta tocar casi el suelo. Poco después de desplomarse el primero pude yo aniquilar a otro, que se precipitó al suelo con una formidable detonación. Con tal cantidad de objetivos no podía yo contentarme de ninguna manera con uno solo. En vuelo rasante zumbaban los franceses rumbo a su tierra. Desgraciadamente se me había agotado la munición de mis cañones, pero las ametralladoras también debían de poderlo hacer. Al acercarme al siguiente avión de bombardeo pude ver que el tirador de cola disparaba sobre mí con su cañón. Ese, pues, tenía que ser el primero en caer; pero cuando el diablo lo quiere así; a pesar de que disparaba furiosamente no podía observar efecto alguno, hasta que me cansé. Apunté ahora sobre el motor derecho, el que reaccionó asombrosamente antes que el tirador de cola. Inmediatamente salió una llamarada del plano, y mi francés se estrelló, envuelto en una enorme llama, contra un bosquecillo. En total derribamos ocho de los catorce aparatos franceses.

En mi sexto combate aéreo sobre Calais di cuenta de un extraño pájaro. Era un biplano como jamás le habíamos visto, siendo así que en todo el frente ya no se empleaban biplanos. Uno gritó: "¡Un aparato inglés!" El inglés evolucionaba a poca altura del suelo, volaba maravillosamente. Lo extraño del caso es que no quería arder. El piloto inició el aterrizaje, y la suerte quiso que llegara en ese preciso instante sobre el aeródromo Marck cerca de Calais. Pero si que parece haber estado algo falto de serenidad, porque al tocar tierra capotó. Precisamente quería cerciorarme de la suerte que había corrido la tripulación, cuando divisé allá a lo lejos entre la neblina del mar a otro de estos raros pajarracos. Lo demás fué cosa de pocos segundos. El inglés ardía como una antorcha y cayó al mar silbando. Estas dos victorias no me han sido reconocidas porque no tenía testigos. El primer avión obligado a aterrizar, fué adjudicado a la artillería antiaérea. Yo por mi parte me resigno. Eran aviones torpederos británicos.

El día 5 de junio había de ser una gran jornada, a pesar de que de momento llevábamos la misión de escoltar aviones de asalto. De pronto aparecen a nuestros pies escarapelas enemigas. Yo pienso que se trata de aparatos Curtis y ordeno el ataque de una bandada. Casi al mismo tiempo descubro encima de nosotros de quince a veinte franceses. ¡Un poco más cerca, señores! Con una sangre fría que a mí mismo me espanta, y que nunca me ha vuelto a abandonar en posteriores combates aéreos, localizo en mi mirilla al último francés y aprieto los gatillos. Mi hombre arde en seguida como jara y se desploma. Vuelvo a enderezar y — pero ¿qué es esto? Un caza francés Bloch anda persiguiendo a un Me 109. "¡Atención, atención, suboficial, que le sigue de cerca un francés!" Pero andemos seguros, que a lo mejor da cuenta el francés de mi suboficial. Me desplomo sobre el ala derecha y me coloco a pedir de boca detrás del francés. Disparo furioso. También este intrépido francés arde en seguida. Ahora vuelta a empezar y a quedar sobre el enjambre de enemigos.

Quizás queda aún algo por hacer. Por cierto, ahí hay un francés que quiere torcer de rumbo, o mejor dicho que se quiere retirar por el foro. Yo aprieto la palanca de mandos y con velocidad vertiginosa me pego a sus talones. Entre las ráfagas de mi fuego saltan los cachos de su aparato, que se precipita a tierra barrenando. Ojeo a mi alrededor por si queda alguno más. Nada, tengo tiempo de ver cómo mi francés va cayendo a tierra. Se va achicando por momentos hasta que ya no alcanzo a verle desde tan gran altura. Después de algún tiempo, y en la dirección de la caída del francés puedo ver una diminuta llamarada seguida de una negra nube de humo. Ese ya no se mueve. Con la mayor objetividad registro la tercera victoria de esta jornada para mí. Al mirar de nuevo a mi alrededor veo que el resto de los aviones adversarios ha desaparecido.

Me encuentro solo con mi compañero. Bueno, vámonos a casa. Pero, ahí, al frente, ¿qué es ese puntito sospechoso que se destaca en el cielo? Mira, mira, un caza francés Bloch solo, las sobras de la fiesta por lo visto. He desechado todas las objeciones que lo por general suele uno plantearse antes de cada combate aéreo, nacidas del sentido común; me satisface la serenidad sorprendente con la que entro en este cuarto combate de la jornada. Me abalanzo sobre él desde el sol. Pues no se ha dado cuenta aún, no puede verme. Aprieto los gatillos después de haberle localizado bien. Con satisfacción diabólica veo la clásica nubecilla de gasolina, la que anuncia el próximo fin del enemigo. Y en efecto, el francés capota de frente y cae desmandado. Pero vuelve a rehacerse. ¿Qué, aún no tienes bastante? Pero ya vuelve a caer, esta vez en serio. Se estrella contra el suelo y arde. El número cuatro.

Continuará



En las atractivas competiciones deportivas

el aficionado no gusta de ser interrumpido. Aun cuando los deportistas no ceden a cualquier chubasco, era antes, sin embargo, preciso en algunos casos y por cariño al traje, retirarse y buscar un techo protector. Hoy no es ya preciso, por causa de la lluvia, abandonar un acto deportivo.

Las ropas impermeabilizadas con Ramasit son impermeables y por consiguiente están protegidas contra la influencia dañina de la lluvia. Al efectuar sus compras ponga atención a esta etiqueta.



DARMOL

der Name sagt's:
die gute Abführ-Schokolade
RM -.74 u. 1.39, in Apoth. u. Drog., Nachweis durch
DARMOL-WERK, WIEN XII/82

EXAKTA
la cámara universal, dando los mejores resultados



¡Prospectos gratuitos!
Para fotografías técnicas y de efectos pictóricos, micro- y macro-fotos, fotografías a largas distancias, vistas deportivas y informaciones fotográficas, para instantáneas c/Vakublitz, fotos nocturnas y de escenario
Ihagee Kamerawerk, Dresden-Striesen 669

Seit Generationen
Gilka
Kümmel

IMMER AM FEIND

In diesem neuen Fliegerbuch der Adler-Bücherei berichten deutsche Flieger, die den Sieg über England erkämpfen, von den Erlebnissen bei ihren Feindflügen. Dazu viele Fotos und Zeichnungen

Verlag Scherl Berlin

Togal

gegen Erkältungs-Krankheiten

Togal ist hervorragend bewährt bei
Rheuma | Nerven- und Kopfschmerz
Ischias | Erkältungen
Hexenschuß

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit über 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch - aber nehmen Sie nur Togal!

Preis 99 Pfg. In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farb. illustr. Buch „Der Kampf gegen Rheuma und Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 8/K

ADLER-JAHRBUCH

Der schöne Buchkalender mit spannenden Tatsachen- und Erlebnisberichten, mit Fliegernovellen- und Anekdoten und vielen Fotos, Zeichnungen und Karten

VERLAG SCHERL BERLIN

Die Liste der Preisträger

Fortsetzung von Seite 28

Elsgrund-Döberitz, Pr. 467; Lips, Ewald, Uffz., Pr. 370; Löber, Fritz, Stettin, Pr. 41; Lohse, Alfons, Hamburg Osdorf, Pr. 386; Lollert, ranz-Josef, Hagen i. W.-Boelerheide, Pr. 819; Lommerse, G., Amsterdam, Pr. 520; Lorenz, Rudolf, Wien XII/82, Pr. 365; Losansky, Harro, Potsdam, Pr. 152; Lubina, Joseph, Grunsruh Krs. Rosenberg O. S., Pr. 429; Lubitz, Alfred, Berlin SW 29, Pr. 851; Ludewig, Günter, Görlitz/Schles., Pr. 873; Ludolff, Renate, Hamburg-Wandsbek 1, Pr. 358; Ludwig, Karlheinz, Berlin SO 36, Pr. 603; Lüneburg, Karl, Hamburg-Bahrenfeld, Pr. 639; Luther, Alfred, Solingen-Widdert, Pr. 466; Luther, Helga, Braunschweig, Pr. 203

Maage, Erich, Burg üb. Herborn, Pr. 176; Maaß, Helmut, Luftgaupostamt Hamburg 1, Pr. 647; Mackenbach, Elisabeth, Bonn a. Rh., Pr. 563; Mäder, Wilhelm, Berlin-Schöneberg, Pr. 681; Mähl, Gerhard, Obergefr., Pr. 102; Männchen, Oskar, Sitzendorf/Thür., Pr. 673; Marschall, Anton, Feldolling Post Feldkirchen b. Westerhan Obb., Pr. 70; Martin, Franz, Riedegg Post Nesselwang (Allgäu), Pr. 782; Marx, Gerhard, Großenhain II, Pr. 393; Mattern, Heinz, Grünstadt (Saarpfalz), Pr. 980; Matthias, Hans-Jürgen, Berlin-Lankwitz, Pr. 862; Matthies, Irma, Magdeburg, Pr. 420; Matuschke, Herbert, Halle an der Saale, Pr. 406; Matzke, Günther, Herringen b. Hamm/Wfl., Pr. 881; Mauz, Kurt, Nürtingen, Pr. 633; Mayer, Otto, Burg b. Magdeburg, Pr. 682; Mayr, Elli, Augsburg 10, Pr. 922; Mayr, Erwin Attnang-Puchheim, Ober-Donau, Pr. 468; Medgenberg, Marilles, Siegburg, Pr. 272; Meinhold, Annelies, Lobstädt Bez. Leipzig, Pr. 878; Meisch, Walter, Erfurt, Pr. 227; Meißner, Hans, Gräfelding b. München, Pr. 585; Meißner, Harry, Halle a. d. S., Pr. 122; Meißner, Johannes, Großenhain i. Sa., Pr. 970; Melber, Fritz, Wien 66, Pr. 309; Melzer, Hans W., Berlin NW 40, Pr. 757; Menne, Carl, Berlin-Neukölln, Pr. 808; Mersmann, Bernh., Remscheid, Pr. 542; Merzbach, Manfred, Leipzig C 1, Pr. 599; Meyer, Ernst, Woltersdorf b. Erkner, Pr. 239; Meyer, Ernst, Dillenburg Hessen-Nassau, Pr. 260; Meyer, Friedrich, Obergefr., Nürnberg A, Pr. 460; Meyer, Friedr., Gefr., Pr. 556, Meyer, Gerh., Bremen, Pr. 655; Meyer, Gustav, Hiddenhausen, Pr. 604; Meyer, Hans, Berlin-Zehlendorf, Pr. 889; Michlik, jun., Karl, St. Pölten Ried.-Donau/Ostmark, Pr. 651; Miggel, Paul, Duisburg, Pr. 336; Mischorr, Josef, Ahlen/Westf., Pr. 657; Möller, Paul, Uffz., Pr. 104; Möller, Walter, Sonneborn üb. Gotha/Thür., Pr. 164; Mönnich, Ruth, z. Zt. b. Rother, Königshütte O. S., Pr. 153; Moersch-ner, Erika, Stolp/Pom., Pr. 566; Mohaupt, Paul, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 979; Mohs, Gerhard, Berlin-Friedenau, Pr. 268; Moldenhauer, Willy, Zimmerhausen Krs. Regenwalde/Pom., Pr. 916; Moll, Eugen, Meckenbeuren Krs. Friedrichshafen a. B., Pr. 316; Moll, Felicitas, Berlin SO 36, Pr. 920; Monnheimer, Heinz, Pionier, Pr. 953; Montag, Wilhelm, Osnabrück, Pr. 821; Mock, Werner, Hofheim a. Taunus, Pr. 53; Mrosak, Hermann, Ückeritz/Ostseebad, Pr. 407; Muckermann, Bernhard, Oelde i. W., Pr. 331; Mudra, Alfred, Kaufmann, Kronshagen b. Kiel, Pr. 659; Mühlbrecht, Emil, Berlin-Charlottenburg 9, Pr. 796; Müller-Hoffstede, Justus, Bremen 18, Pr. 63; Müller, Alex, Worms a. Rh., Pr. 694; Müller, Anneliese, Neunkirchen/Saar, Pr. 80; Müller, Artur, Uffz., Pr. 827; Müller, Erwin, Berlin-Spandau, Pr. 294; Müller, Georg, Uffz., Pr. 870; Müller, Hans, Stuttgart, Pr. 381; Müller, Hans, NSKK-Oberstaffelführer, Berlin W 50, Pr. 500; Müller, Kurt, Ostseebad Warnemünde, Pr. 160; Müller, R., Pr. Friedland, Krs. Schlochau/Pom., Pr. 612; Müller, Reinhard, Havelberg a. d. Havel, Pr. 975; Müller, Richard, Elsterberg i. V., Pr. 498; Müller, Ursula, Berlin-Tempelhof, Pr. 378; Müller, W., Trier, Pr. 951; Müller, Walter, Königgrätz (Protekt. Böhmen-Mähr.), Pr. 131; Müller, Werner, Gefr., Pr. 126; Müller, Wilhelm, Gefr., Pr. 822; Münster, Franz, Uffz., Pr. 243; Münzer, Horst, Mühlhausen (Thür.), Pr. 454; Münzner, Emmi, Köthen-Anhalt, Pr. 427; Muschwitz, Anneliese, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 333; Muschwitz, Gerhard, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 412; Muschwitz, Hulda, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 385

Naber, Camill, Karlsruhe-Weiherfeld, Pr. 527; Nagel, Ernst, Werdohl, Pr. 692; Nagy, v., Ernst, Rostok b. Prag, Pr. 607; Naumann, Hans, Königsberg/Pr., Pr. 707; Naumann, Herbert, Masch.-Obe gefr., Pr. 942; Neesmann, Hermann, Münster i. Wfl., Pr. 372; Nehlsen, Dieter, z. Zt. Ref.-L. III Schwerin/M. (Uffz.), Pr. 536; Neshau, Herbert, Angern Krs. Wolmirstedt üb. Magdeburg, Pr. 608; Neu, Josef, Bonn a. Rh., Pr. 675; Neuendorf, Kurt, Berlin-Charlottenburg 4, Pr. 326; Neumann, Gerhard, Berlin-Pankow, Pr. 472; Neumann, v., Hellmut, Letschin/Oderbruch, Pr. 557; Neumann, Rudolf, Berlin-Steglitz, Pr. 190; Neumann, Wilhelm, Oberschöneweide, Pr. 327; Neuner, Kurt, Jungmann, Pr. 20; Neus, Hermann, Dahlbruch Krs. Siegen, Pr. 222; Nickels, A., Rüsselsheim a. M., Pr. 215; Nicolodelli, Philipp, Innsbruck, Pr. 82; Nielsen, Peter, Hamburg-Altona, Pr. 483; Niemann, Lotty, Homburg 13, Pr. 499; Nienhaus, Alex, Köln-Riehl, Pr. 956; Nierth, Gerhard, Eßlingen a. N., Pr. 137; Nießmann, Elise, Köthen/Anh., Pr. 323; Nikolaizik, Uffz., Pr. 349; Noeker, Walter, Weidenau/Sieg, Pr. 710; Nolf, De, Albert, Brügge (Belgien), Pr. 493; Nolting, Heinz, San.-Soldat, Pr. 29.

Ofen, H., Lage/Lippe, Pr. 108; Ontrup, Egon, Herne-Sodingen, Pr. 123; Opitz, Hans, Ahrenshoop i. Pommern (Ostsee), Pr. 907; Opitz, Horst, Steinseiffen/Rsgb., Pr. 699; Oppermann, Claus, Recklinghausen/Süd, Pr. 165; Ortmann, Wolfgang, Barnstorf Bez. Bremen, Pr. 449; Ostermeier, Josef, München, Pr. 476; Ostry, Johanna, Stuttgart-Bad Cannstatt, Pr. 485; Oswald, Klaus, Erfurt, Pr. 218; Otto, Edmund, Warnstorf Nr. 251/III, Pr. 921; Otto, Herbert, Lendersdorf b. Düren/Rhld., Pr. 64; Otto, Wolf-Kurt, Soldat, Pr. 661.

Pallas, Horst, Schülerkomp., Posen/Warthegau, Pr. 16; Pallas, Kurt, Berlin-Neukölln, Pr. 809; Pape, Ilse, Magdeburg, Pr. 746; Papenmeyer, Erich, Berlin-Lichterfelde-West, Pr. 230; Papst, Harry, Hameln/Wfl., Pr. 275; Paul, Günter, Berlin-Niederschönhausen, Pr. 930; Paul, Hans, NSFK-Mann, Oberursel/Ts., Pr. 173; Paulsen, Kurt, List auf Sylt, Pr. 87; Pawera, Karl, Sillein/Slowakei, Pr. 617; Pankowski, Otto, Essen-Ruhr, Pr. 434; Pech, Jans-Joachim, Berlin SW 29, Pr. 437; Peltzer, E., Groß-Schönebeck/Schorfheide, Pr. 627; Penzien, Hans, Gr. Klein Post Warnemünde/Mecklbg., Pr. 107; Peter, Helmut, Bremen, Pr. 208; Peterek, Horst, Beuthen-Stadtwald, Pr. 418; Peters, Friedemann, Eberswalde, Pr. 589; Peters, Max, Berlin C 2, Pr. 283; Peters, Wilhelm, Gefr., Pr. 680; Petry, Helene, Geraberg/Thür., Pr. 132; Pfaue, Dessau-Kleinkühnau, Pr. 783; Pfeiffer, Hans, Neustadt/Aich (Mittelfr.), Pr. 482; Pfeil, Walter, Halle a. d. S., Pr. 593; Philipp, Gerhard, Dresden N 6, Pr. 448; Pic, Obergefr., Pr. 885; Pieles, Margarete, Breslau 1, Pr. 833; Pietsch, Hellmuth, Königsberg/Pr., Pr. 736; Pietsch, Irene, z. Zt. Eckernförde, Pr. 590; Pingert, Georg, Nürnberg O., Pr. 481; Plappert, Hch., Dieburg (Hessen), Pr. 344; Plath, Hermann, Oberfeldwebel, Pr. 769; Plescher, Eleonore, Heeresverwaltung in B. u. M., Prag XIX, Pr. 784; Poeppel, Ottokar, Zoppot, Pr. 762; Pohl, Hans, Trier a. Mosel, Pr. 943; Pohl, Wilhelm, Wiesbaden, Pr. 767; Popp, Wolf, Trautenau/Rsgb./Sudetengau, Pr. 416; Porzelt, Hans, Kitzingen a. Main, Pr. 714; Priestel, Erich, Berlin-Charlottenburg, Pr. 986; Proske, Erwin, Uffz., Pr. 368; Proske, Heinz, Bautzen/Sa., Pr. 103; Pullmann, Fritz, Darmstadt, Pr. 461; Putzke, Gerhard, Berlin-Charlottenburg, Pr. 93.

Quaritsch, Rudolf, Potsdam-Babelsberg 2, Pr. 949; Queißer, Hans, Weinhübel b. Görlitz, Pr. 73.

Rach, Erich, Uffz., Pr. 1000; Radloff, P., Berlin-Wilmersdorf, Pr. 972; Rau, Heinz, Berlin-Mahlsdorf, Pr. 19; Rave, Karl-Friedr., Berlin-Friedenau, Pr. 248; Reche, Joachim, Magdeburg, Pr. 574; Reckersdrees, Ahlen (Wfl.), Pr. 748; Redeker, Alois, Trier, Pr. 49; Reich, Herbert, Berlin-Staaken, Pr. 847; Reichert, Hansjörg, Freiburg i. Br., Pr. 85; Reichert, Hans, Großkörls, Pr. 238; Reichl, Leonhard, Weitmoos Post Eggstätt a. Chiemsee, Pr. 755; Reimann, Walter, Schmalkalden/Thür., Pr. 295; Reimer jr., Karl, Gefr., Pr. 945; Reisinger, Georg, Gefr., Pr. 964; Reißmann, Margot, Jüterbog, Pr. 875; Remmerbach, Margrit, Hannover-Leinhausen, Pr. 570; Rentel, Herbert, Oberfeldw., Pr. 45; Reuter, Siegbert, Wriezen, Pr. 625; Reydt, Willy, Dortmund-Kruckel, Pr. 919; Richter, Julius, Dux/Sudetengau, Pr. 162; Richter, Martin, Bernsbach i. Erzgeb/Sa., Pr. 256; Richter, Johanna, Berlin-Friedenau, Pr. 503; Riedel, Günther, Leipzig N 24, Pr. 471; Riedl, Harry, Graslitz/Sudetengau, Pr. 614; Riedl, Ludwig, Rott a. Inn, Obby b. Rosenheim, Pr. 373; Rieneder, H., Stabsfeldw., Pr. 225; Ries, Kurt, Mainz, Pr. 952; Rieth, Walter, Ilmenau/Thür., Pr. 543; Rietmüller, Fritz, Bremen, Pr. 75; Risch, Joachim, Eisenach/Thür., Pr. 637; Ritsch, Gerhard, Sondershausen/Thür., Pr. 262; Ritter, Walter, Frankfurt a. M., Pr. 414; Robens, Heinz, Pionier, Pr. 306; Rösener, Helmut, Osnabrück, Pr. 86; Rötz, Edgar, Hamburg 21, Pr. 119; Rogoschik, Joachim, Breslau I, Pr. 311; Rojahn, Berlin-Kladow, Pr. 918; Roon, van, E. L., Scheveningen/Holland, Pr. 932; Rosche, Leonore, Halle a. d. S., Pr. 252; Rothe, Siegfried, Luckenwalde, Pr. 308; Rüschenschmidt, Herringen b. Hamm, Pr. 274; Rüthning, Walter, München 9, Pr. 293; Rukwid, Rudolf, Reutlingen/Wttbg., Pr. 982; Rupp, Moritz, Fm.-Höchst, Pr. 835; Ruprecht, Günter, Potsdam-Babelsberg, Pr. 963; Ruß, Fritz, Wien IX, Pr. 596; Rusteberg, Fritz, Greifenhagen b. Stettin, Pr. 435; Rutenbach, Helmut, Wuppertal-B., Pr. 237; Ruthardt, Eug., Remnat b. Stuttgart, Pr. 95.

Saaran, Horst, Athenstedt Krs. Wernigerode/Harz, Pr. 450; Saaran, Rolf, Athenstedt üb. Halberstadt a. H., Pr. 391; Sachse, Gert, Nauda b. Eisenberg/Thür., Pr. 764; Sädel, Christa, Berlin-Schöneberg, Pr. 439; Säger, Leo, Berlin-Spandau, Pr. 133; Salomon, Hans-Werner, Gefr., Pr. 229; Sander, Kurt, Sauerbrunn b. Mr.-Neustadt, Nd.-Donau, Pr. 735; Saß, Ursula, Berlin NW 21, Pr. 84; Sattler, Wolfdietrich, Bremen-Blumenthal, Pr. 733; Sauerbrey, Kurt, Wachenbrunn Themar/Thür., Pr. 758; Sauerzweig, Günter, Staßfurt Gau Magdeburg-Anhalt, Pr. 342; Seewöster, Fritz, Gefr., Pr. 488; Seide, Willi, Liegnitz, Pr. 960; Seidel, Henni, Kiel, Pr. 74; Seifert, Detlev, Charlottenburg 9, Pr. 776; Seifert, Hermann, San.-Gefr., Pr. 288; Seipelt, Richard, Wien II, Pr. 854; Seitz, Werner, Friedberg i. H., Pr. 261; Selimann, K., Bingerbrück a. Rh., Pr. 111; Sickert, Eberhard, Oberfeldw., Prerau/Mähren, Pr. 32; Sieber, Rudolf, Düsseldorf, Pr. 954; Siefer, Gregor, Braunschweig, Pr. 842; Siepmann, Ernst, Erkenschwick, Krs. Recklinghausen, Pr. 583; Stoda, Mitzi, Baden b. Wien, Pr. 21; Sonez, Walter, Uffz., Pr. 935; Speckmann, Hans, Göttingen, Pr. 575; Spindler, Willy, Luftgaupostamt München 2, Pr. 717; Spitzner, Günter, Jungmann, Klotzsche b. Dresden, Pr. 810; Sprantel, Franz, Offenbach a. M., Pr. 100; Suchetzki, Bruno, Stettin 9, Pr. 510; Süfke, Hans-Ulrich, Hamberg b. Lübeck, Pr. 828; Sußebach, Adam, Obergefr., Pr. 183; Swoboda, Günter, Bremen, Pr. 170; Swoboda, Wilfried, Grottau/Sudetenland, Pr. 753; Szwillus, Martin, Pachollen Post Christburg Krs. Mohrungen/Ostpr., Pr. 492; Schauenburg, Fritz, Obergefr., Pr. 713; Scheder-Bieschin, Max, Hamburg-Altona, Pr. 548; Scheid, Stephan, Waldfischbach, Pr. 11; Scheller, Werner, Münster i. W., Pr. 688; Scheller, Wilhelm, Hauptwachtm., Pr. 379; Scheunemann, Hilda, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 234; Scheunert, Wolfgang, Köthen/Anh., Pr. 422; Schicke, Herbert, Funker, Westdievenow/Wollin, Pr. 266; Schiebel, Oswald, Zehitz üb. Freudenthal/Ostsudeteng., Pr. 169; Schillberg, Fritz, Kassel, Harleshausen, Pr. 745; Schirmer, Kurt, Eichfeld b. Rudolstadt/Thür., Pr. 798; Schlegel, Otto, Soldat, Berlin-Heiligensee, Pr. 793; Schleiter, Heinrich, Helgoland, Pr. 528; Schleuter, Kurt, Duisburg a. Rh., Pr. 654; Schliewe jur., Eugen, Storkow/Mark, Pr. 250; Schlingermann, Hans, Oberhausen/Rhld., Pr. 490; Schmeidl, Alfred, Ampfing (Obb.), Pr. 489; Schmidt, Alfred, Jungmann, Pr. 700; Schmidt, Bruno, Würzburg, Pr. 105; Schmidt, Franz, Grünberg/Schles., Pr. 185; Schmitt, Herbert, Dressau Kl.-Kühnau, Pr. 686; Schmidt, Inge, Frankfurt a. M.-Oberrad, Pr. 840; Schmidt, Max, Kirchenlaibach b. Bayreuth/Bay., Pr. 166; Schmidt, Paul, Oberfeuerwerker, Pr. 872; Schmidt, Georg O., Nierstein/Rhein, Pr. 726; Schmitt, Wilhelm, Marburg/Lahn, Pr. 852; Schnazauff, Rosemarie, Quedlinburg (Harz), Pr. 877; Schneider, Günter, Berlin-Heiligensee, Pr. 883; Schneider, Herbert, Merseburg/S., Pr. 578; Schneider, Margarethe, Berlin NO 55, Pr. 997; Schneiders, Aug., Ulm a. Donau, Pr. 664; Schoen, Joachim, Breslau 29, Pr. 23; Schöne, Ursula, Wernigerode (Harz), Pr. 569; Schönrogge, Harald, Kiel, Pr. 287; Scholz, Wolfgang, Adolf-Hitler-Schüler, Pr. 496; Schorr, Hermann, Hüttigweiler (Saar), Pr. 721; Schrammel, Georg, Rasch b. Nürnberg, Post Altdorf, Pr. 398; Schrammen, Heinz, Titz Krs. Jülich, Pr. 838; Schreiner, Arthur, Warnsdorf/Sudetenland, Pr. 161; Schreiner, Helmut, Mainz-Mombach, Pr. 464; Schrepper, Friedel, Markkleeberg Mitte, Pr. 265; Schrimpf, Werner, Weimar, Pr. 148; Schröder, Hans, Grafting, Markt b. München, Pr. 572; Schröder, Eberhardt, Borghorst i. Wfl., Pr. 524; Schröder, Friedrich Wilhelm, Buxtehude, Pr. 415; Schroeder, Hildegard, Berlin-Wilmersdorf, Pr. 254; Schroth, Günter, Hornhausen, Krs. Oschersleben/Bode, Pr. 159; Schubert, Lothar, Chemnitz, Pr. 518; Schütz, Willi, Dillenburg, Pr. 859; Schütze, Günter, Werder b. Jüterbog, Pr. 312; Schugg, Alois, Rohrdorf, Post Isny/Wttbg., Pr. 13; Schulz, Fritz, Stolp/Pom., Pr. 181; Schulz, Wolfgang, Königsberg (Pr.), Pr. 996; Schumacher, Albert, Berlin-Spandau, Pr. 455; Schumacher, Philipp, Einhausen/Hessen, Krs. Bergstr., Pr. 263; Schumann, Fritz, Berlin SO 36, Pr. 621; Schumann, Paul, Waltersdorf b. Neumühle, Krs. Greiz/Th., Pr. 912; Schwark, Hans, Lensahn/Ostholstein, Pr. 763; Schwarm, Otto, Seestadt Rostock, Pr. 235; Schwarz, Otto, Ploesti/Rumänien, Pr. 26; Schwarze August, Hauptfeldwebel, Pr. 925; Schweihofer, Alfons, San.-Angest., Pr. 641; Schweizer, Willi, Worms a. Rh., Pr. 695; Schwerdhöfer, Wilhelm, Donauwörth, Pr. 983; Schwerdtfeger, Karl, Wiesbaden, Pr. 267; Staberow, Herbert, Berlin-Treptow, Pr. 927; Stalter, Wolfgang, Karlsruhe, Pr. 348; Stebich, Walter, Dönis/Sudetengau, Krs. Reichenberg, Pr. 905; Steffen, Hermann, Kiel-Holtenau, Pr. 628; Steffens, Lotte, Remscheid/Rhld., Pr. 338; Steinberg, Emma, Hannover-Waldheim, Pr. 786; Steinhaus, Alfons, Sindersfeld 20, Krs. Marburg/Lahn, Reg.-Bez. Kassel, Pr. 666; Stender, Kurt, Gefr., Luftgaupostamt München 2, Pr. 157; Stenger, Elly, Chemnitz, Pr. 519; Stephan, Arno Plauen i. V., Pr. 789; Stephan, Jakob, Sobernheim, Pr. 619; Stephan Lydia, Litzmannstadt, Pr. 37; Steven, Heinrich, Meschede i. Wfl., Sauerland, Pr. 296; Stiehl, Rolf-Dietrich, Königsberg/Pr., Pr. 430; Stiller, Horst, Breslau 17, Pr. 399; Stimming, Dietrich, Berlin-Charlottenburg, Pr. 977; Stoltenberg, Fritz, Todendorf üb. Trittau Bez. Hamburg, Pr. 353; Storp, von Ettel, Berlin W 62, Pr. 329; Stracke, Hans-Hugo, Osnabrück, Pr. 915; Streitenberger, Otto, Frankfurt/Main 1, Pr. 940; Stronzik, Alfons, Grenzen-Bieraben üb. Ratibor, Pr. 532; Stückrath, Herbert, Berlin-Spandau, Pr. 452; Sturm, Hans, Berlin-Steglitz, Pr. 985; Sturm, Leutnant, Luftgaupostamt Paris, Pr. 335.

Taeger, Lucie, Hamburg 20, Pr. 515; Tautz, Friedrich, Neustadt/Orla, Pr. 35; Al. Tebbe, Heinrich, Bad Rothenfelde (T.W.), Pr. 375; Tesch, Hildegard, Berlin-Tempelhof, Pr. 346; Teschner, Georg, Mohrungen/Ostpr., Pr. 581; Teubner, Horst, Berlin NO 55, Pr. 96; Teuscher, Martin, Krumpa (Geiseltal), Pr. 504; Tgahrt, Bruno, Posen, Pr. 110; Thiele, Dr. med. M.-Gladbach, Pr. 39; Tillmann, Günter, Köln-Ehrenfeld, Pr. 136; Tilly, Erwin, Hamburg 33, Pr. 446; Tinz, Werner, Obergefr., Luftgaupostamt Dresden, Pr. 361; Titz, Heinrich, Nicklowitz Nr. 2, Post Marienthal, Ostsudetenland, Pr. 366; Töbelmann, Karl-Theo, Köln-Riehl, Pr. 551; Tönjes, Hans-Gert, Berlin-Spandau, Pr. 892; Töppner, Kurt, Conradsdorf Nr. 79 üb. Freiberg Sachsen, Pr. 857; Tometzky, Walter, Berlin-Siemensstadt, Pr. 719; Trendelkamp, Luise, Attendorn/Sauerland, Pr. 704; Tresnak, Herbert, Grottau Krs. Reichenberg, Pr. 442; Tresnak, Josef, Grottau Krs. Reichenberg, Sudetenland, Pr. 734; Trittig Hans, Berlin NW 87, Pr. 61; Tschörner, Edeltraut, Reichenberg/Sudetengau, Pr. 998; Turba, Adele, Wesritz 173/Sudetengau, Pr. 38.

Ude, Christian, Klotzsche/Dresden, Pr. 818; Ueberschaar, Günter, Rudolstadt/Th., Pr. 978; Uhe, Josef, Paderborn i. Wfl., Pr. 62; Uhl, Theo, Frankfurt/Main, Pr. 529; Ullmann, Norbert, Greiffenberg/Schles., Pr. 321; Unruh, v., Hub., Dresden-Weißer-Hirsch, Pr. 691.

Vach, Karl-Friedrich, Volmarstein i. W., Pr. 795; Vaehsen, Gerta, Berlin-Charlottenburg, Pr. 900; Väth, Leo, Fürth i. Bay., Pr. 291; Vahl, Viktor, Charlottenburg 5, Pr. 98; Vallentin, Robert, Berlin N 65, Pr. 209; Vedder, Hans-Joachim, Berlin-Mariendorf, Pr. 380; Ven, van der, Guido, Kalmthout/Belgien, Pr. 522; Veit, Franz, Oberleutensdorf 18, Sudetengau, Pr. 600; Vermeil, Konrad, Köln-Sülz, Pr. 663; Vermeulen, Marlene, Stuttgart-Degerloch, Pr. 724; Viehmann, Walter, Offenbach a. M., Pr. 15; Völling, Bruno Hans, Eschborn/Taunus, Pr. 204; Vogel, Günther, Jungmann, Pr. 991; Vogel, Wolfgang, Schweinfurt/Main, Pr. 855; Vogler, Paul, Berlin O 34, Pr. 845; Vogt, Günther, Halle a. d. S., Pr. 592; Vogt, Günter, Mainz, Pr. 948; Voigt, Margarete, Radebeul I, Pr. 297; Volkhardt, Falk, Starnberg a. See, Pr. 487; Vollmer, Manfred, Pfullingen/Wttb., Pr. 950; Volz, Hermann, Uffz., Pr. 184; Vorholz, Edgar, Hamburg-Fuhlsbüttel, Pr. 194; Voß, Marga, Braunschweig, Pr. 279.

Wagner, Friedbert, Gerlingen b. Stuttgart, Pr. 463; Wagner, Grete, Bingen a. Rh., Pr. 318; Wahler, Kurt, Bergen-Enkheim, Krs. Hanau, Pr. 843; Wales, Hilde, Wien IV/50, Pr. 491; Wallwitz, Helga, Berlin-Charlottenburg, Pr. 823; Walter, Franz, Eger/Sudetenland, Pr. 66; Walter Rudolf, Gütersloh, Pr. 606; Wank, Siegfried, Lötzen/Ostpr., Pr. 995; Wasner, Paul, Straubing a. d. Donau, Pr. 890; Weber, Fritz, Berlin-Wilhelmsruh, Pr. 741; Weber, Gerda, Hamburg 3, Pr. 509; Wegbrod, Raimund, Obergefr., Pr. 904; Weger, Siegfried, Uffz., Pr. 330; Wegner, Klaus, Feldbergen b. Hildesheim, Post Gronbolzum, Pr. 443; Weich, Hans-Artur, Jena/Thür., Pr. 800; Weichert, Egon, Heidersdorf, Krs. Lauban/Schles., Pr. 981; Weigand, Heinz, Mainz, Pr. 257; Weigmann, Hubertus, Oels/Schles., Pr. 419; Weiler, mann, Kurt, Nürtingen, Pr. 984; Weiler, Karl, Kirn/Nahe, Pr. 25; Weingast, Helmut, Wien XXIV, Mödling, Pr. 863; Weinrich, Alfons, Worbis, Pr. 484; Weisgerber, Franz, Esch a. d. Alzette/Luxemburg, Pr. 282; Weiß, Otto, Büsingen, Amt Konstanz, Pr. 535; Weiß, W., Hauptm., Pr. 538; Weißbach, Kurt, Großrückerswalde i. Sa., Erzgeb., Pr. 901; Wellbrock, Hans-Hermann, Wilhelmshaven, Pr. 658; Wellbrock, Marie, Bremen, Pr. 526; Weltzien, Heiner u. Jürgen, Krefeld (Rhld.), Pr. 474; Wentzien, Werner, Hamburg, Gr. Flottbek, Pr. 759; Werdermann, Fritz, Berlin-Steglitz, Pr. 750; Weser, Hans, Augsburg, Pr. 523; Wesolowski, Bruno, Berlin NO 55, Pr. 128; Wessel, Tino, Bochum-Langendreer, Pr. 807; Westerdorff, Joh., Gut Hünderser, Post Schötmar i. L., Pr. 791; Wetzel, Max, Werder/Havel, Pr. 804; Weyer, Georg, Oberfeldw., Braunschweig, Pr. 48; Wiche, Fritz, Brünn-Kumrowitz, Protektorat, Pr. 944; Wichmann, Boje, Kiel, Pr. 711; Wichmann, Ingeborg, Plauen i. V., Pr. 127; Wick, Heinrich, Bochum-Linden, Pr. 469; Wickfürgen, Otto, Sperard Nord 78 üb. Gütersloh, Pr. 718; Wiegel, Ernst, Aachen, Pr. 738; Wienecke, K. H., Dr.-Ing., z. Zt. Flieger-Stabsingenieur, Pr. 773; Wieprecht, Hildegard, Wiesbaden, Pr. 545; Wies, Georg, Finthen b. Mainz, Pr. 660; Wiese, Otto Helmstedt, Pr. 779; Wiesendorf, Karlheinz, Rudolstadt (Thür.), Pr. 172; Wilberger, Ludwig, Traunstein Obb., Pr. 79; Wilde, Heinz, Berlin SW 29, Pr. 582; Wilhartitz, Othmar, Gmünd II, Nieder-Donau/Ostmark, Pr. 602; Willner, Otto, Komotau II/Sudetenland, Pr. 727; Winkel, Werner, Berlin-Reinickendorf-Ost, Pr. 403; Winkler, Jochen, Gefr., Fliegerhorst Posen, Pr. 397; Winkler, Walter, Aalen (Wttbg.), Pr. 831; Winkler, Walter, Aschersleben/Harz, Pr. 938; Winnkötter, W., Gefr., Pr. 343; Winter, Gretel, Hamburg-Altona, Pr. 69; Witt, Siegward, Neustettin, Pr. 112; Wittmann, Herbert, Graz, Pr. 586; Wöhlert, Heinrich, Magdeburg S., Pr. 544; Wöhrl, jun., Hans, München 49, Pr. 871; Wolf, Fritz, Näherstille b. Schmalkalden i. Th., Pr. 897; Wolf, Gerhard, Berlin-Lichtenberg, Pr. 774; Wolf, Otto, Frankfurt a. M., Pr. 893; Wollseiffer, Willy, Bonn, Pr. 392; Worbs, Heinz, Weißstein i. Schles., Krs. Waldenburg, Pr. 867; Wück, Erich, Kroisbach b. Graz, Pr. 12; Wulf, Erich, Berlin-Lankwitz, Pr. 947.

Zemlin, Martha, Berlin-Spandau, Pr. 777; Ziegler, Karl, Gefr., Pr. 802; Ziegler, Rudi, Berlin-Neukölln, Pr. 345; Zieske, Walter, Uffz., Pr. 42; Ziffer, Erna, Berlin N 54, Pr. 56; Zimmer, Rolf, Oberhausen/Rhld., Pr. 417; Zimmermann, Berta, Köln, Pr. 806; Zimmermann, Fritz, München 19, Pr. 801; Zimmermann, Gisela, Plauen i. V., Pr. 212; Zittlau, Rudolf, Düsseldorf 10, Pr. 955; Zlobinski, Kurt, Heidebrink/Wollin, Pr. 120; Zöllner, Hans, Breslau 16, Pr. 24; Zöllner, Karl, Regensburg, Pr. 314; Zschiesche, Hans, Soldat, Pr. 251; Zwingenberger, Erhard, Kan., Stolpmünde/Pom., Pr. 684.

Generalmajor Wolff von Stutterheim

Am 3. November erlag Generalmajor Wolff von Stutterheim seinen im Luftkampf erlittenen Verletzungen. Der im 47. Lebensjahr Verschiedene vollendete eine soldatische Laufbahn, die an Erfolgen besonders reich ist, die aber auch Blutopfer verlangte, wie sie wohl kaum zu finden sind. Im Weltkrieg erhielt er schon als junger Leutnant die höchste Auszeichnung, den Orden Pour le mérite. Das goldene Verwundetenabzeichen, das dieser lebensvolle, stets einsatzbereite Offizier trug, zeugte von siebzehn Verwundungen, die er in den Jahren 1914 bis 1918 im Infanteriekampf erlitten hatte. Nach dem Zusammenbruch ging Stutterheim zum Grenzschutz Ost, wo er mit seinem Pferde über eine in der Nacht gelegte Straßensperre stürzte und sich schwerste Schädelverletzungen zuzog.

Drei Jahre außergewöhnlich harter Leiden folgten, dann entschloß sich der zähe, von einem unbeugsamen Willen beseelte Mann zum Studium der Forstwissenschaft und schlug nach Ablegung der Examen die höhere Forstlaufbahn ein. Als aber der vorbildliche Menschenerzieher und Menschenführer 1932 mit der Segelfliegerei in enge Berührung kam, gab er seinen Beruf wieder auf, wurde Ortsgruppenleiter beim Deutschen Luftsportverband und lernte selbst noch fliegen. Es kam dann die Zeit des Neuaufbaus der Luftwaffe. Der Oberste Befehlshaber der Luftwaffe berief Wolff von Stutterheim als Major wieder zum aktiven Dienst. Das Unglück wollte es, daß Stutterheimer als Teilnehmer am Olympiasternflug 1936 abermals schwer verletzt wurde. Noch nicht ganz wiederhergestellt, zog dann der Oberst von Stutterheim als Gruppenkommandeur gegen Polen und später in den Krieg gegen Frankreich. Für seine hervorragende Tapferkeit verlieh ihm der Führer und Oberste Befehlshaber das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz. Als Geschwaderführer wurde Generalmajor von Stutterheim am 15. Juni im Luftkampf verwundet. Dieser achtzehnten Kriegsverletzung ist der junge General nun erlegen.

Mit General von Stutterheim ist ein vorbildlich tapferer Offizier und Soldat der alten und jungen deutschen Wehrmacht dahingeschieden, dessen ganzes Leben erst der Erhaltung des Vaterlandes und dann der Wiederherstellung des jungen Reiches galt.

Wie sie das Ritterkreuz erwarben



Major Hahn



Major Kless



Major Petersen



Oberleutnant Priller



Oberleutnant Machold

Oberst von Chamier-Glisczinski hat seit Beginn des Krieges sein Geschwader mit vorbildlichem persönlichem Einsatz zu hervorragenden Erfolgen geführt. Die Waffentaten des Geschwaders sind mit den Kämpfen in Polen, im Westen und mit den rollenden Angriffen auf England engstens verbunden. Im ganzen hat das Geschwader 42 Siege in der Luft erfochten und 70 feindliche Flugzeuge am Boden zerstört. Diese Erfolge des Verbandes waren nicht zuletzt auf den persönlichen Einsatz und die wohldurchdachte Führung des Geschwaderkommodores zurückzuführen.

Major Hahn hat als Kommandeur seine Kampfgruppe in fast täglichen Angriffen auf London und eine große Anzahl wichtiger Ziele in England zu bedeutsamen Erfolgen geführt. In zahlreichen Tiefangriffen, die den Schneid der Gruppe wiederholt unter Beweis stellten, wurden Flugplätze, Industrie- und Dockanlagen erfolgreich mit Bomben belegt. Vorbildlich im eigenen Einsatz, gab Major Hahn seiner Gruppe stets ein leuchtendes Beispiel.

Major Kleß konnte mit seiner Kampfgruppe innerhalb von drei Monaten in ständigem Einsatz gegen England 780000 kg Bomben abwerfen. Gekrönt wurden diese Erfolge durch den Angriff auf ein für die britische Rüstungsindustrie sehr wichtiges Flugzeugwerk an der Südküste Englands, das durch zielsichere Bombentreffer vollkommen zerstört wurde. Über diese hervorragende Tat hinaus führte Major Kleß gegen Frankreich und als Gruppenkommandeur gegen England eine große Anzahl erfolgreicher Flüge durch.

Major Petersen hat mit seiner Gruppe an den Kämpfen gegen Norwegen, Frankreich und England teilgenommen. In der Nordsee, im Atlantik und um England wurden 103000 t Schiffsraum versenkt und 75000 t beschädigt. Diese hervorragenden Leistungen der Gruppe sind in erster Linie das Verdienst ihres Kommandeurs, der mit seinen Flügen beispielgebend gewirkt und durch sein fliegerisches Können zu dem großen Erfolg entscheidend beigetragen hat.

Hauptmann Bertram führte seine Jagdgruppe mit unermüdlichem Draufgängertum und schoß selbst 13 Gegner im Luftkampf ab. Obwohl das Können und der Mut dieses tapferen Offiziers zu weiteren größten Hoffnungen berechtigten, befahl der Oberbefehlshaber der Luftwaffe seine Verwendung an der fliegerischen Front der Heimat, nachdem seine beiden Brüder im Luftkampf gegen England den Fliegertod gefunden haben.

Hauptmann Bretnütz, ein vorbildlich tapferer Kommandeur einer Jagdgruppe, schoß bis zum 4. November in schneidigem Einsatz an der Spitze seiner Gruppe 20 Gegner im Luftkampf ab.

Hauptmann Kaldrack führte mit nie erlahmendem Schneid eine Zerstörergruppe als Begleitschutz und sicherte durch Angriffe auf meist überlegene Feindverbände dem Kampfverband die Durchführung seiner Aufträge.

Hauptmann Knapp hat mit seiner Staffel seit Beginn der Operationen im Westen weit über 300 Fernaufklärungsflüge durchgeführt, wobei er grundsätzlich die schwierigsten Aufträge selbst übernahm. Die ausgezeichneten Erkundungserfolge haben der Führung wertvollste Unterlagen vermittelt.

Hauptmann Nacke ist ein Staffelführer, der durch seine mitreißende Kühnheit und Entschlossenheit die von ihm geführte Staffel zur erfolgreichsten seines Zerstörergeschwaders machte. Von 169 Abschüssen und 37 am Boden zerstörten Flugzeugen seiner Gruppe entfallen auf seine Staffel allein 75 Abschüsse in der Luft und 19 am Boden.

Oberleutnant Machold und Oberleutnant Priller, die beide ihre Staffeln von Erfolg zu Erfolg führten, gelang es, in Luftkämpfen über 20 Feindflugzeuge zum Absturz zu bringen.



Oberst v. Chamier-Glisczinski



Hauptmann Knapp



Hauptmann Nacke



Hauptmann Kaldrack



Hauptmann Bertram



Hauptmann Bretnütz

Aufn. Scherl-Bilderdienst 11

Alarm

¡Alarma!

Auf allen Flugplätzen, ob sie sich nun im Reich oder in den besetzten Gebieten befinden, hat die Horstfeuerwehr für die Sicherheit der Maschinen und Hallen eine wichtige Aufgabe zu erfüllen. Um im Falle der Gefahr sofort zur Stelle zu sein, sind immer wieder Übungen großen Stils notwendig, denen sich diese Fliegertruppe mit dem gleichen Soldatengeist unterzieht wie ihre Kameraden im Kampf gegen den Feind

En todos los campos de aviación, ya estén situados dentro del Reich o en los territorios ocupados, tiene que cumplir el servicio de incendios de la base una importante misión con la protección de los aparatos y de los cobertizos. Con el fin de extremar la alerta en caso de peligro, son necesarios constantes ejercicios de gran envergadura, a los cuales se somete esta fuerza afecta a la aviación con el mismo espíritu militar que sus camaradas en lucha contra el enemigo



Ein in Brand gesetztes Beuteflugzeug ist bei dieser Einsatzübung die Ursache für den Alarm d deutschen Horstfeuerwehr. Im Falle eines Brandes oder bei Unfällen anderer Art auf Flugplätzen sin die Feuerwehrmänner schnell zur Stelle

La causa de la alarma para el servicio de incendios de la base aérea ha sido esta vez un avión capturad enemigo envuelto en llamas. En caso de incendio u accidentes de otro índole en los campos de aviació están prontos a acudir los muchachos de dicho servicio





Das Feuer ist durch den aufgespritzten Schaum erstickt. Nur Teile der Außenhaut sind vernichtet

El fuego ha sido sofocado por la burbujante espuma. Solamente han sido destruídas partes de la cubierta exterior



Links: Die Feuerwehrmänner sind durch Asbestanzüge und Hauben geschützt

Izquierda: Los bomberos se han protegido mediante monos de amianto y monteras

Rechts: Das Flugzeug ist völlig mit Schaum überdeckt, der an den brennenden Maschinen- und Rumpfteilen hängenblieb

Aufn. PK Grosse-Weltbild (4)

Derecha: El avión se encuentra totalmente cubierto de espuma, que se ha pegado a las partes incendiadas del mecanismo y del fuselaje

HEFT 9 BERLIN, 6. MAI 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Vernichtungsschläge im Südosten

Los golpes destructores en el sudeste



Stuka-Angriff auf Festung Belgrad

In engem Zusammenwirken mit den unaufhaltsam vorwärtsstürmenden deutschen Heeresverbänden hat die Luftwaffe sofort erfolgreich die wichtigsten militärischen Zentren, die Verkehrswege und Nachschubkolonnen des Feindes angegriffen und damit zur Vernichtung des Gegners entscheidend beigetragen. Zeichnung FK Eligaard

Ataque de los Stukas sobre la fortaleza de Belgrado

En colaboración estrecha con las columnas del ejército que avanzaban en cerrada avalancha, ha atacado la aviación alemana inmediatamente y con éxito los centros militares principales, las vías de comunicación y las columnas de renuevos del enemigo, contribuyendo con ello a la aparatosa derrota del adversario



Der Stuka-Angriff auf den Rupelpaß. Hier bildet der Durchbruch der Struma eine kilometerlange Talenge. Dieser durch modernste Bunkeranlagen geschützte Engpaß bildete ein schwieriges Hindernis. Den Bombenangriffen der Luftwaffe aber hielt auch diese Stellung, ein Teil der Metaxaslinie, nicht stand. Unser Bild zeigt Sturzkampfflugzeuge nach dem Angriff

Aufnahme PK Wundshammer

El ataque de los Stukas contra el puerto de montaña de Rupel. El paso del río Struma forma aquí valles angostos y profundos. Este puerto de montaña, protegido por fortines estratégicos y modernos, suponía un obstáculo serio. Pero a los intensos bombardeos de nuestra aviación no pudo resistir tampoco este baluarte de la Línea Metaxas. Nuestra ilustración presenta las unidades de Stukas después del ataque

STURM über dem BALKAN

La tempestad sobre los Balcanes



La aviación alemana en su lucha contra Yugoeslavia y Grecia

Igual que en todas las campañas de esta guerra, ha demostrado ser el Ejército del Aire alemán la potencia arrolladora, que, rompiendo las líneas de resistencia enemigas, las preparó para su asalto y ocupación por las fuerzas de tierra. En la mañana del 6 de abril despegaron las escuadrillas de reconocimiento, de bombardeo y de combate en picado y en su protección las de caza desde las bases aéreas de Estiria y Rumanía, desde Hungría y Bulgaria. Despegaron contra la desgraciada Grecia y Yugoeslavia, que siguiendo las promesas de los estrategas ingleses, creyeron poder arrostar la lucha contra el Gran Reich Alemán

Die ersten Bomben auf Skoplje detonieren in den militärischen Anlagen dieser größten Stadt Südserbiens. Mit dem Fall des Eisenbahnknotenpunkts Skoplje war die einzige Straßen- und Bahnverbindung zwischen Südslawien und Griechenland unterbrochen und damit die Bildung eines gemeinsamen serbisch-griechisch-englischen Front verhindert

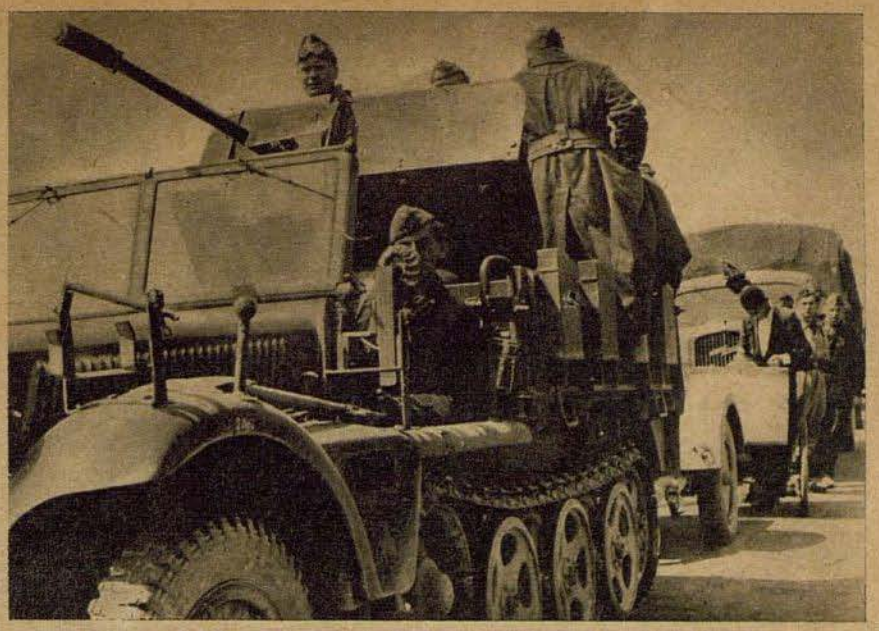
Aufnahme PK Gallé

Las primeras bombas destinadas a Skopiji, hicieron explosión en las instalaciones militares de dicha gran urbe yugoeslava. Con la ocupación del enlace ferroviario de Skopiji quedaron interrumpidas todas las comunicaciones ferroviarias y de carreteras entre Yugoeslavia y Grecia, frustando la formación de un frente común greco-yugoeslavo



Schon in den Tagen des Feldzugs gegen die Serben wurden Tausende von Gefangenen gemacht. Im Norden des Landes wurden sie den kroatischen Wehrorganisationen übergeben

En las primeras jornadas de lucha contra los serbios ya se hicieron incontables prisioneros. En el norte del pais fueron entregados a las organizaciones de defensa de Croacia



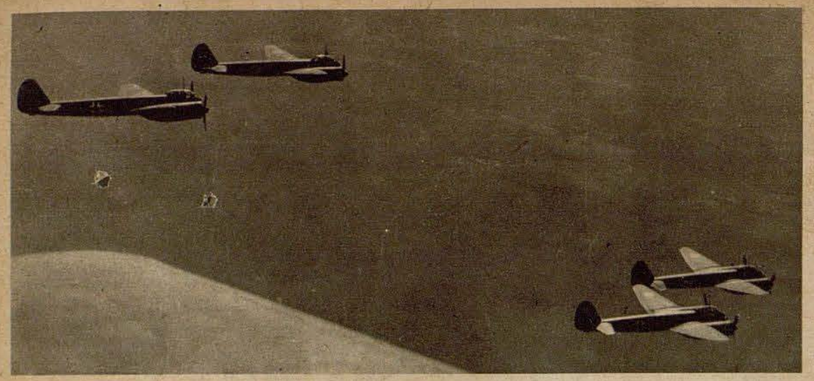
Ununterbrochen rollen die Kolonnen der Wehrmacht nach Süden. Zu ihrem Schutz sind motorisierte 2-cm-Geschütze der Flakartillerie in die Marschverbände eingeordnet Aufnahmen PK Grabler (2)

Sin interrupción se dirigen hacia el Sur las formaciones del ejército acompañadas de cañones antiaéreos motorizados de 2 cm



Flakartillerie auf schwierigen Wegen durch das bulgarisch-griechische Grenzgebirge. Es waren nicht zuletzt diese Schwierigkeiten des teilweise alpinen Geländes, welche die Machthaber Griechenlands und Jugoslawiens ermutigt hatten, sich unserer Wehrmacht zu stellen Zeichnung PK Ellgaard

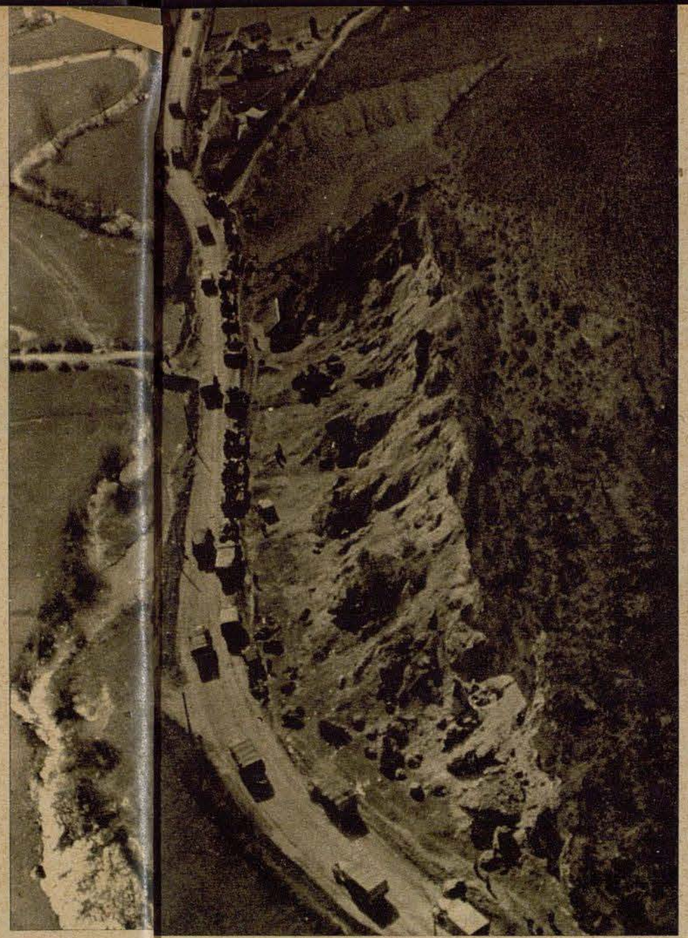
Artillería antiaérea avanzando por los intransitables caminos de las montañas fronterizas búlgaro-griegas. En parte fueron estas dificultades del montañoso terreno las que han animado a los gobernantes de Grecia y de Yugoeslavia a enfrentarse con nuestro ejército

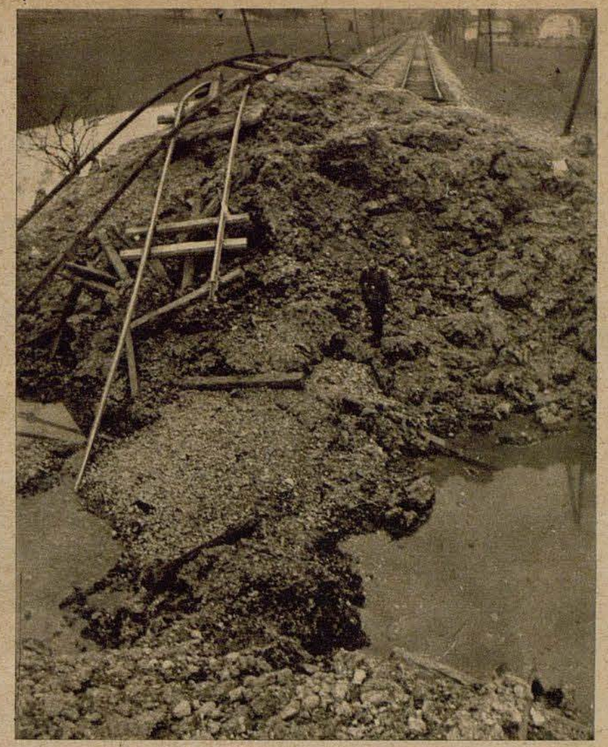


Den Erdtruppen weit voraus fliegt ein Ju-88-Kampfverband über Griechenland nach Larissa, dem Hauptstützpunkt der im Hafen von Volos gelandeten englischen Truppen, um den Briten durch Bombenangriff die Möglichkeit zu nehmen, sich zurückzuziehen

Aufnahme PK Wundshammer

Adelantandose a las fuerzas de tierra, vuela una formación de bombardeo de aviones Ju 88 sobre Grecia rumbo a Larissa, principal base de las fuerzas expedicionarias británicas desembarcadas en el puerto de Volos. El ataque imposibilitará la retirada del inglés





Maßarbeit deutscher Stukas. Diese strategisch wichtige zweigleisige Eisenbahnlinie wurde von zwei schweren Bomben vernichtend getroffen. Der Bahndamm ist so auseinandergerissen, daß in den Einschlagtrichtern das Grundwasser hochsteigt. Das Luftbild links zeigt den deutschen Vormarsch im nördlichen Serbien. Rechts an der Straße haltende Panzer, die von Kolonnen motorisierter Infanterie überholt werden

Aufnahmen PK Grabler (z).

Trabajo de precisión de nuestros Stukas. Esta vía férrea de importancia estratégica fué alcanzada matemáticamente por dos bombas pesadas. El terraplén ha sido roto, y los embudos de las explosiones son tan profundos, que en su fondo aparece el nivel del agua. La vista aérea de la izquierda muestra el avance alemán a través del norte de Serbia. Al borde de la carretera paran tanques, que son pasados por las columnas de infantería motorizada



Rechts: Die griechische H
fenstadt Saloniki am Ä
schen Meer, kurz vor der Ei
nahme durch die deutsche
Truppen von einem Fernau
klärer aufgenommen

Aufnahme Luftwa

**Derecha: La plaza maritim
griega de Saloniki en la cos
del mar Egeo, fotografiada po
un aviador de reconocimien
antes de su ocupación por la
tropas alemanas**

Mit vernichtender Wuc
dröhnten die Stuka-A
griffe über die serbische
Stellungen hinweg. Aus de
Aussagen der serbischen G
fangenen geht klar hervo
daß die Armee dieses Vi
völkerstaates der zermalme
den Schlagkraft der deutsche
Luftwaffe seelisch nichts en
gegenzusetzen hatte

Zeichnung PK Ellga

**Con ímpetu arrollador arr
san los ataques de los Stuk
las posiciones serbias. De l
declaraciones de los prisi
neros serbios se comprue
que este ejército compues
por una amalgama de nacio
nalidades, no ha tenido
menor resistencia moral q
oponer a la pujanza de
aviación del Tercer Reich**



Luftkampf über Griechenland! Ein griechisches Jagdflugzeug englischer Herkunft vom Baumuster Hurricane wurde in Brand geschossen. Der Flugzeugführer ist abgesprungen und versucht, sich mit dem Fallschirm in Sicherheit zu bringen. Es war nicht viel, was die Griechen unseren schnellen Messerschmitt-Jägern entgegenzustellen hatten. Neben Flugzeugen englischer Herkunft waren es polnische PZL-Jagdflugzeuge, Doppeldecker mit Rädern, eine leichte Beute unserer Jäger

Zeichnung PK Ellgaard

Combate aéreo sobre Grecia! Un aparato griego tipo Hurricane, de procedencia inglesa, es incendiado en el aire. El piloto se ha tirado e intenta salvarse con el paracaidas. No ha sido mucho lo que los griegos tuvieron para enfrentarse a nuestros Messerschmitt. Aparte de los aviones de procedencia inglesa había aparatos de caza polacos del tipo PZL, biplanos con ruedas, los que fueron fácil presa de nuestros cazas





Bombenangriffe auf griechische Bergstellungen. Eine Salve ist gerade in einem Truppenlager detoniert. Im Hintergrund sind weitere Hallen und Unterkünfte zu erkennen, die im nächsten Anflug gefaßt werden. — Links: Kleines Stimmungsbild von einem serbischen Fliegerhorst. Deutsche Flieger unterhalten sich mit dem kroatischen Polizeibeamten, der am Eingang Posten steht

Aufnahmen PK Wundshammer, PK Grabler

Bombardeo de las posiciones de montaña de los griegos; una salva entera acaba de hacer explosión en un campamento de fuerzas. Al fondo se distinguen cobertizos y alojamientos que serán el objetivo de los siguientes ataques. Izquierda: Escena en una base aérea serbia. Aviadores alemanes conversando con un policía croata, que vigila la entrada al campo

Vormarsch

aus dem „Storch" gesehen

Von Kriegsberichter Josef Grabler

Avance a vista de pájaro

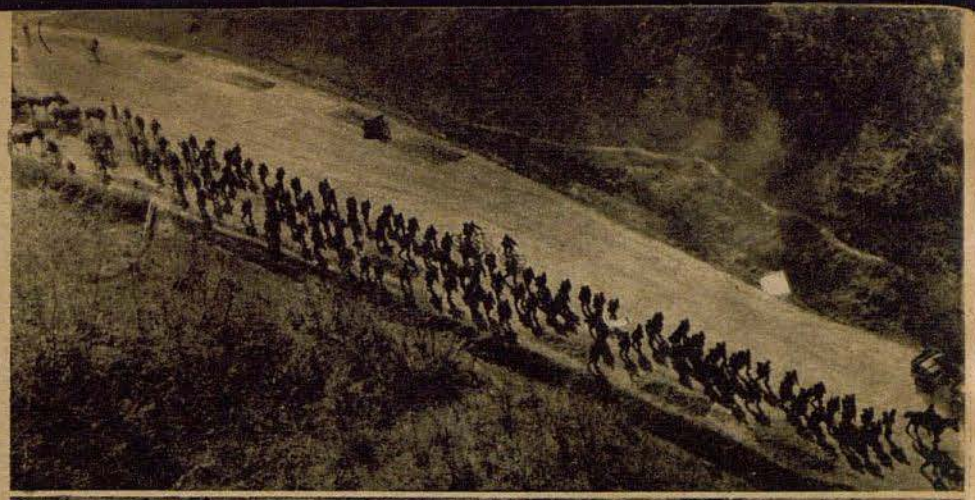
Am Ostersonntag startete ich mit einem jungen Gefreiten als Flugzeugführer im „Storch", um nach vorn zu fliegen. Schon auf halbem Wege überholte ich einen riesigen Heerwurm, der sich auf dieser Vormarschstraße gegen das Kapela-Gebirge vorschob. Dieser Flug in abwechselnd zehn bis zwanzig Meter Höhe gab einen überzeugenden Eindruck von der Wucht des deutschen Vormarsches. Zuerst überholten wir marschierende Infanterie (Bild 1). Dann kam pferdebespannte Artillerie (Bild 2), dann eine kleine Weile nichts, bis endlose motorisierte Kolonnen auftauchten (Bild 3). Dazwischen schwerste Artillerie, Kradfahrer (Bild 4), und dann lag voraus die kleine Stadt. Weit im Südwesten standen über der Straße große Staubfahnen. Hieraus war zu schließen, daß die Panzerspitze schon weit über ihr erstes Ziel, die kleine Stadt, hinausgestoßen war. Wir flogen weiter und erreichten die haltende Panzerreserve bei einem Felsabsturz (Bild 5). Wenige Kilometer weiter fuhren drei einzelne Panzer. Das war die vorderste, gegen den Feind gerichtete Spitze einer dreißig Kilometer langen Marschkolonne

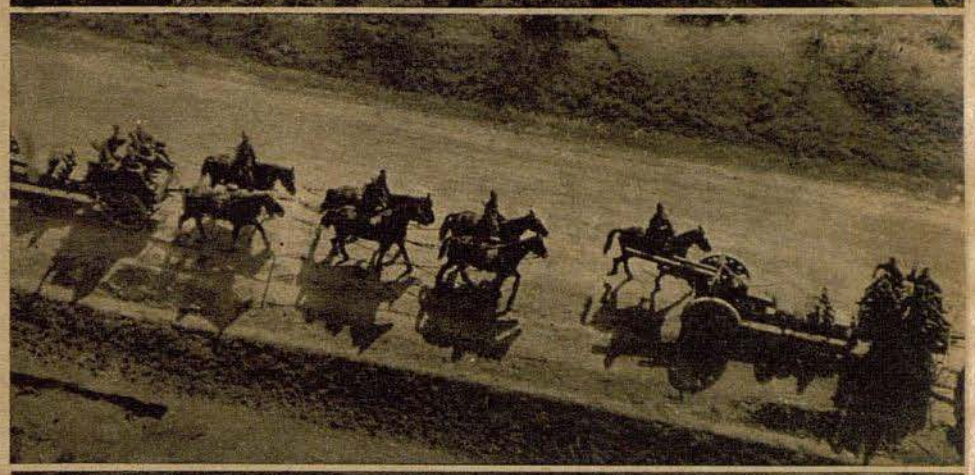
El domingo de pascuas despegué con un jóven sargento de piloto a bordo de un "cigueña" en dirección al frente. A mitad de camino adelantamos una interminable serpiente de tropas, que se movia pausadamente en dirección a las montañas de Kapela. Este vuelo a una altura de diez a veinte metros daba una impresión clara de la potencia y envergadura del avance alemán. Primero adelantamos a las fuerzas de infantería (fig. 1). Después vimos artillería de tiro animal (fig. 2), luego no hubo nada hasta que aparecieron las interminables columnas motorizadas (fig. 3). Entremedias rodaba la artillería pesada, motoristas (fig. 4), más adelante podia verse ya la pequeña ciudad. Hacia el Sudoeste se delataba la carretera por una serpiente de polvo, de lo que podiamos deducir que las avanzadas de fuerzas de carros de combate habían rebasado con mucho su primer objetivo, la pequeña ciudad. Seguimos volando y alcanzamos a las reservas de tanques que habian parado frente a unas peñas (fig. 5). Pocos kilómetros más adelante marchaban solos tres tanques. Esos formaban la punta de una columna de fuerzas de treinta kilómetros de extensión, que avanzaba contra el enemigo



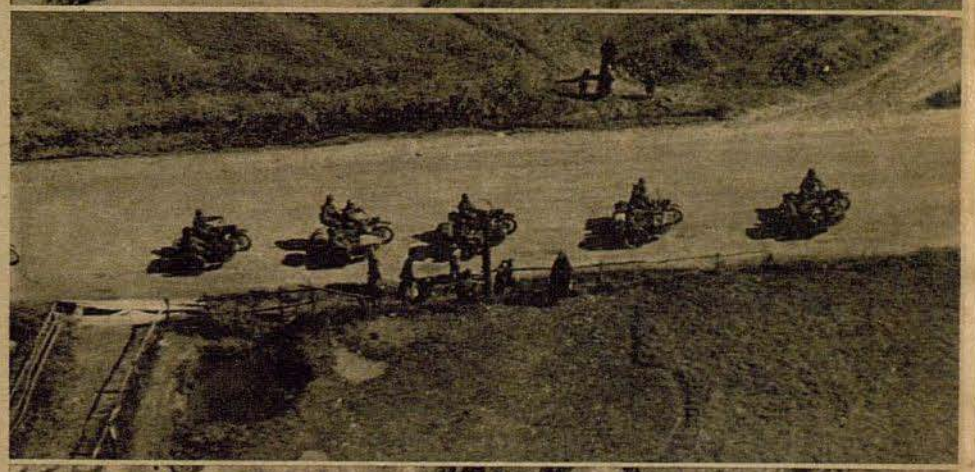
Über eine Brücke, die für unsere schweren Fahrzeuge von Pionieren durch Holzbohlenträger verstärkt worden war, schob sich diese Kolonne. Die kroatische Bevölkerung der kleinen Stadt verfolgte interessiert den Durchmarsch der deutschen Truppen

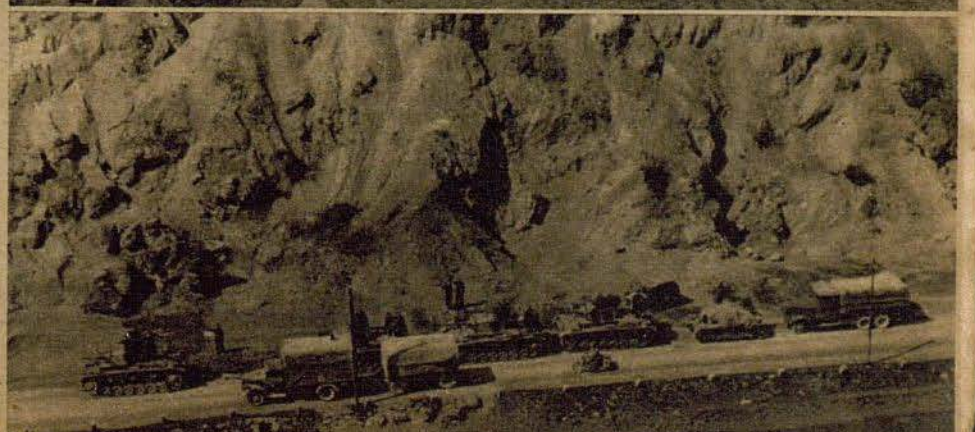
La columna pasaba sin detenerse sobre un puente, que había sido reforzado mediante fuertes vigas por nuestros pontoneros para el paso de las unidades pesadas. La población croata de la pequeña ciudad observaba interesada el paso de nuestras tropas







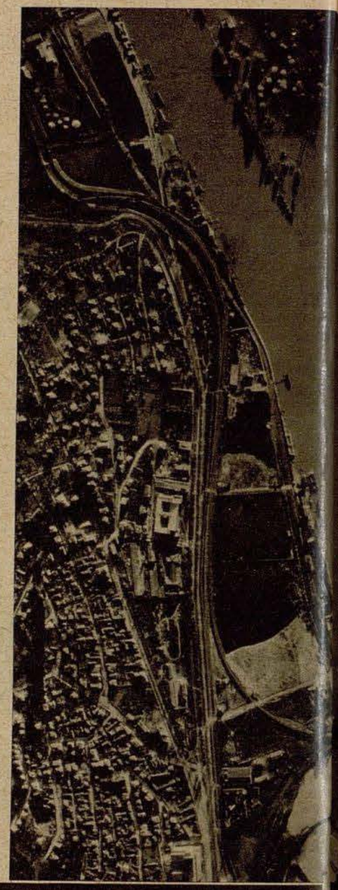




Bomben auf Belgrad

Bombas sobre Belgrado









Después de haber provocado el gobierno sedicioso serbio del general Simovic con su golpe de estado la lucha con el Reich, hubo en la mañana del 6 de abril un despertar como imposiblemente pudieron haber esperado los conspiradores de Belgrado. Las escuadrillas de bombarderos y de Stukas alemanes aparecieron sobre la capital de la que fué Yugoeslavia y atacaron los numerosos objetivos militares de dicha plaza fuerte. Las ilustraciones de la página presente revelan los resultados de dichos ataques. La foto superior representa la ciudadela que se yergue a orillas del Danubio, y de la que ya se alza el humo y polvo de las explosiones. — La pequeña foto fué sacada durante el ataque de una escuadra de bombardeo contra un gran campamento de barracas. Cual inmensa seta se eleva el humo de las explosiones producidas por las bombas. — La foto grande de la derecha ha sido sacada a mayor altura, dando una impresión parcial del fuerte de Belgrado. La estación central está envuelta en llamas. Allí donde se levanta el humo, pueden verse también las llamaradas de los enormes incendios. En la parte superior se distingue la desembocadura del Save en el Danubio. El gran puente proyecta con majestuosidad plástica su sombra sobre las aguas del Danubio.

Fotos Luftwaffe (3)

Bulgariens Flieger

La aviación de Bulgaria

Sonderaufnahmen
von Kriegsberichter J. Grabler

La aviación de Bulgaria es de reciente creación, después que dicho país, siguiendo el ejemplo dado por Alemania, se librara del yugo del tratado de Neuilly. Es sorprendente la labor de reconstrucción que se ha realizado en el corto espacio de apenas tres años: Las perfectas bases de aviación erigidas con arreglo a modelos alemanes, o los numerosos campos de aviación de campaña y el parque de maquinaria y aparatos tan grande como moderno, lo mismo que la perfección en la instrucción del personal aéreo y de tierra. Quien tenga ocasión de visitar estos nuevos campos de aviación de Bulgaria y quien pueda sentir el espiritu de que están animados estos excelentes aviadores búlgaros, no va descaminado si dice encontrarse entre los prusianos de los Balcanes



Eine Flugzeugbesatzung ist mit ihrem Bodenpersonal angetreten. Der Leutnant gibt den Flugauftrag

La tripulación de un avión ha formado con el correspondiente personal de los servicios de tierra. El teniente ordena el objetivo de vuelo



Auf einem Feldflughafen bewacht der Posten während der Mittagsruhe die getarnten Flugzeuge

Durante el reposo del mediodía, vigila el centinela los aparatos camuflados sobre el campo



Flugbetrieb! Ein Martin-Bomber, wie sie in Bulgarien zahlreich zur Umschulung auf zweimotorige Flugzeuge verwendet werden, ist soeben gelandet und rollt zu neuem Aufstieg an den Start. Der Flugleiter überwacht die Schulung

¡En plena labor de instrucción! Un aparato de bombardeo del tipo Martin, como suele emplearse en Bulgaria para la instrucción de vuelos con bimotores, acaba de aterrizar, y vuelvé a dirigirse a la pista para elevarse de nuevo. El oficial instructor vigila la operación









Ein Kampfflugzeug wird enttarnt und zum Start fertiggemacht

Un aparato de bombardeo es librado de su camuflaje y preparado para el vuelo



„Der Leutnant Georgieff fliegt die Zweimotorige schon sehr ordentlich", meint sehr befriedigt der Flugleiter

El teniente Georgieff ya se da bastante maña pilotando el bimotor, opina satisfecho el profesor de vuelos

Das rechte Bild zeigt (links) den Kommandeur eines bulgarischen Fliegerregiments, Oberstleutnant Stoikoff. Rechts (mit Lederjacke) der Ausbildungsleiter des Regiments, Leutnant Simeonoff

La ilustración de la derecha presenta al comandante en jefe de un regimiento de aviación búlgaro, teniente coronel Stoikoff. A la derecha (con la pelliza), el jefe de instrucción del regimiento, teniente Simeonoff

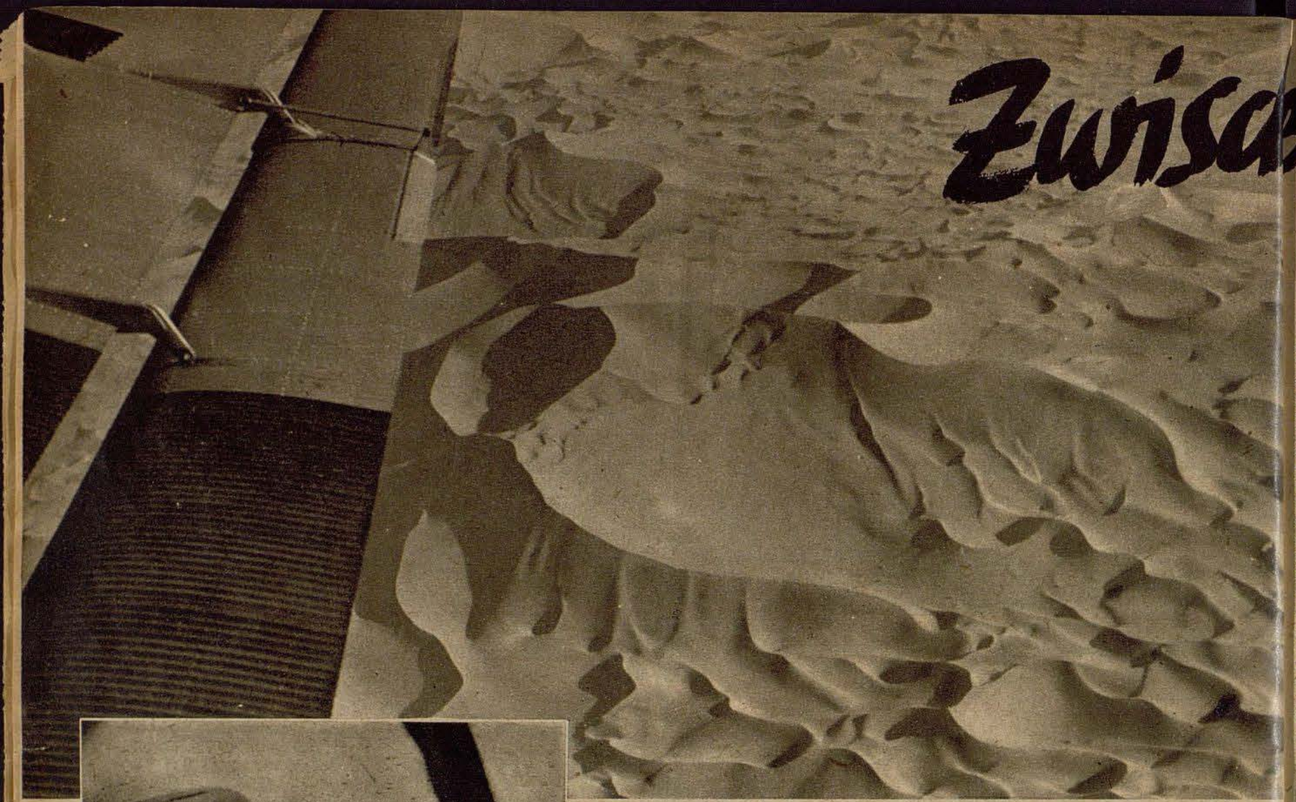


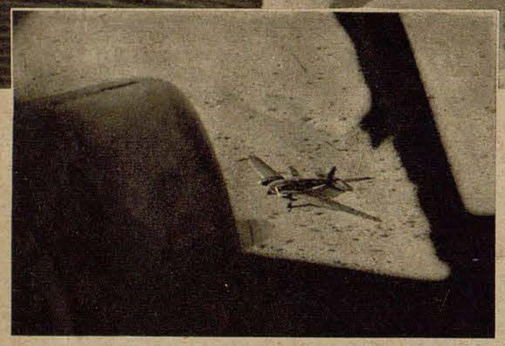
Die vier Porträte links unten zeigen Flugzeugführer, Beobachter, Funker und Bordwart eines Do-17-Kampfflugzeuges deutscher Herkunft. Diese vier Flieger bekleiden den Rang von Offizier-Stellvertretern, den höchsten Dienstgrad, der für Unteroffiziere erreichbar ist

Los cuatro retratos presentan al piloto, al observador, al telegrafista y al mecánico de un avión Do 17, bombardero de procedencia alemana. Estos cuatro aviadores ocupan el rango de oficiales suplentes, mayor grado de servico què puede alcanzar la clase de sub-oficiales

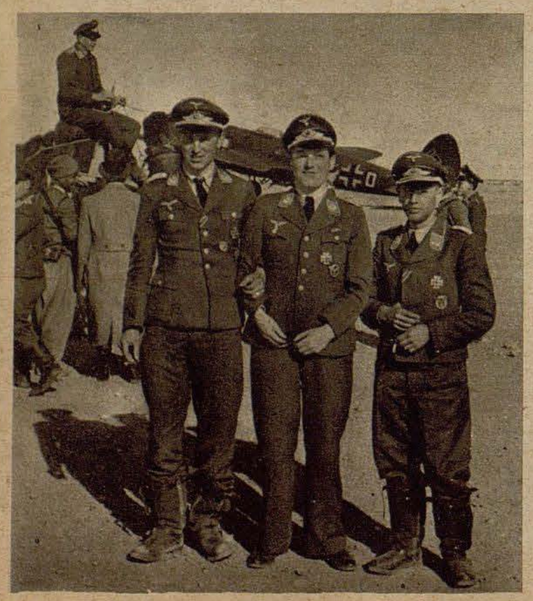
Zwischenfall in Afrika

Un incidente en Africa





El avión Ju 52, enviado en busca del aparato aterrizado por avería en el desierto, evolucionó durante largas horas sobre el interminable mar de arena. Por fin descubre uno de la tripulación un pequeño punto negro en el horizonte, y algo más tarde una señal luminosa. Poco después vuela el Ju sobre el avión He 111, inmovilizado sobre el desierto (izquierda)



La alegría de la tripulación salvada es indescriptible, y su primer acto es dejarse fotografiar junto con el piloto del avión de salvamento (en el centro). Poco antes de aterrizar el Ju, ha llegado al lugar del incidente una patrulla italiana de soldados indígenas — la ilustración inferior muestra el Ju sobre la arena del desierto

Se trataba de encontrar a la tripulación de un avión alemán, que al emprender el vuelo de regreso de una operación a gran distancia se vió obligado al aterrizaje forzoso de noche en medio del desierto de Libia, a sudeste de Bengasi. Los aviadores se encontraban sin agua durante dos días. Esto no suena a tragedia, pero quien conoce el mar de arena de Libia, sabe lo que es el aire seco del desierto sin gota de agua.

Nosotros no conociamos la posición exacta del avión, solo nos guiabamos por los datos inciertos que habiamos recibido del aparato al emprender este el aterrizaje forzoso. Asi salimos volando en nuestro Ju 52. Habiamos previsto todo. Nuestro médico "del desierto" nos acompañaba, y habiamos hecho acopio de agua y víveres. — Porque también nosotros habiamos de calcular con la posibilidad de un aterrizaje forzoso en pleno desierto, y por si acaso, llevabamos con nosotros un intérprete alemán, que dominaba perfectamente el árabe y el italiano, sin olvidarnos de nuestro ingeniero mecánico, que pudiese reparar nuevamente el avión averiado. En nuestro Ju viajaba por tanto un verdadero cuerpo expedicionario: Después de fracasar nuestras primeras búsquedas, fué coronada nuestra labor por fin por la suerte. Habiamos evolucionado dos horas aproximadamente sobre el desierto. Nuestros ojos se habian cansado de mirar fijamente sobre la blancura de arena del desierto, cansancio que era acrecentado por el gran calor que reinaba en el interior del aparato. Ya queriamos volver decepcionados, habida cuenta de que desconociamos la situación de las primeras líneas enemigas, cuando divisamos al frente un pequeño punto negro sobre el suelo. Inmediatamente tomamos rumbo directo hacia el. ¿Serlo acaso una mera ilusión de nuestras cansadas pupilas? Porque súbitamente volvia a desaparecer el punto en cuestión. Pero ah, allí estaba otra vez.

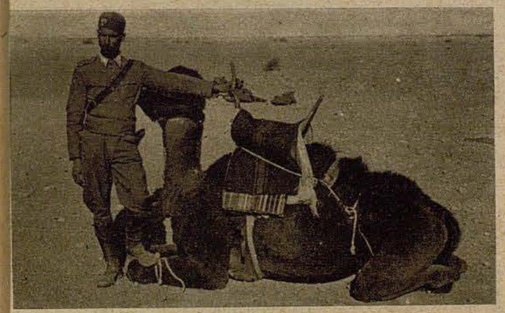
Vimos una fina columna de humo. ¡Hurra, son ellos, que tiran tiros para hacerse más visibles! y hele ahi, al bravo avión parado en medio del desierto! Es dificil de describir el júbilo que se apoderó de nosotros.

Hemos encontrado a los camaradas después de buscar largamente. Envolucionamos sobre el avión perdido. Allí abajo se bailan los compañeros loca danza de alegría. Afortunadamente no falta ninguno.

Buscamos un lugar apropiado para aterrziar, descendemos, y con suavidad se posa nuestro avión sobre la arena, para parar casi junto al avión encontrado. Lo primero que hicieron aquellos pobres, era abalanzarse sobre el agua que tralamos, sin que por ello cesaran de contarnos lo que habia acontecido. Poco antes de nosotros habia llegado al lugar del aterrizaje una patrulla del desierto, compuesta por un oficial italiano y alguno árabes sobre camellos. La tensión de los perdidos, un tanto sobrecogida por la incertidumbre de si serian encontrados o no, habia cedido un tanto con la llegada de la patrulla, y al aterrizar nosotros habia degenerado en una alegría desenfrenada. El próximo rato lo pasamos haciendonos amigos de los árabes, los curiosos jinetes de los camellos. Acto seguido fué exáminado detenidamente el avión averiado. El piloto habia emprendido el aterrizaje de noche con verdadera maestria. El avión no habia sufrido con ello lo más mínimo. Nuestro ingeniero no tardó tampoco en arreglar el motor enfermo, y poco después estaba el avión de nuevo en condiciones de elevarse a los aires. Nosotros seguimos poco después. Atrás dejamos el desierto sumido de nuevo en su sepulcral silencio. La fata morgana, que se nos habia presentado sobre el refulgente horizonte, volvió a desaparecer. Atrás quedaron solo nuestros bravos árabes, que seguian patrullando solitarios por la vasta extensión de arena. Pero para todos nosotros que asistimos a este incidente, nos será un suceso inolvidable de la campaña en la Cirenaica.



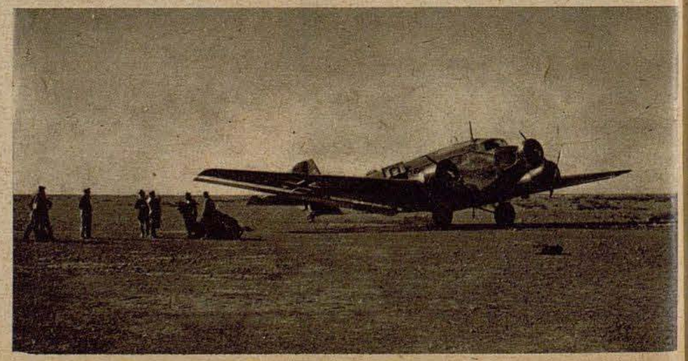
Achmed Ben Mohammed, el cabo libanés, contempla interesado las manipulaciones del ingeniero y de los mecánicos venidos en el avión alemán, para volver a hacer funcionar al motor enfermo del aparato averiado



Para las tripulaciones de los aparatos no hay nada que hacer. El sargento libanés les pone a disposición los camellos para un pequeño paseo



Derecha: El autor de este reportaje montado gallardamente sobre uno de los dromedarios. Para mayor cuidado no sueltan los árabes las riendas de sus animales



Texto y fotos
Teniente Hinckeldeyn



El aterrizaje forzoso en el desierto y el feliz salvamento no seria nada sin una buena fotografía de grupo. Helos aquí todos reunidos; las tripulaciones de los dos aviones alemanes y la patrulla árabe del desierto. Al fondo el avión He 111 salvado. El paisano al frente es el intérprete que ha traido la tripulación del Ju

Es ist so schön Soldat zu sein...

La gloria de ser soldado

La instrucción primaria del recluta de aviación





Links: Erst heißt es: „Gewehr über!" Um die militärische Grundausbildung kommt keiner herum. Bevor einer Flieger, Funker oder Flakartillerist wird, muß er sich schon als Soldat die Stiefelsohlen abgelaufen haben

Izquierda: La órden dice: "fusil al hombro! nadie puede esquivar la instrucción militar primaria. Antes de que llegue a ser piloto, telegrafista o artillero antiaéreo, tiene que haberse desgastado el soldado más de una suela sobre los campos de instrucción

Aufnahmen: Seeger-Mauritius (8)

Auch mit dem Maschinengewehr muß der Luftwaffenrekrut umgehen können. Er hat zum erstenmal Geländedienst, und der Ausbilder belehrt ihn, wie er sich mit dem MG im Gelände vorzuarbeiten hat

El recluta de aviación tambien tiene que saber manejar la ametralladora. Por primera vez tiene instrucción de campaña, y el instructor le enseña a avanzar con la ametralladora pegandose al terreno

Oben: Da stehen die Luftwaffenrekruten auf dem Kasernenhof, wo ihnen der Unteroffizier die Anfangsgründe des Soldatendaseins beibringt. Jetzt werden gerade „Griffe geklopft". Das muß wie am Schnürchen gehen

Arriba: He aquí los reclutas de aviación en el patio del cuartel, donde el suboficial les enseña los elementos de la vida del soldado. En este momento hacen instrucción de fusil. Hasta que lo hagan en sueños





Zur Abwechslung einmal Unterricht im Freien. Da heißt es, den Kopf anzustrengen. Aber der richtige Luftwaffenrekrut weiß auch hier seine Aufgaben zu bezwingen

Para cambiar se les da clase teórica al aire libre. Ahora se trata de concentrar el pensamiento. Pero el recluta de aviación sabe también aquí haberselas con sus deberes

Al hacer el jóven recluta de aviación su entrada en el cuartel, es arrollado por mil impresiones para el desconocidas. ¡Desde el primer dia tiene que aprender, nada más que aprender! Las escorias bien pronto las pierde, y en un mes puede decirse ques es un hombre nuevo. A veces, cuando recibe en los primeros tiempos su instrucción de infantería, piensa anhelante en su oficio posterior de aviador, de telegrafista o bien de artillero antiaéreo. Pero antes de que le sea dado ocuparse de cerca con arma especial, tiene que haberse acreditado como soldado. Eso no ha de costarle demasiado; porque a diestra y siniestra marchan camaradas animados del mismo espíritu y en pos del mismo fin. Todos ellos se sienten fuertes por el espíritu de unidad. De ahí que a pesar de la dureza del servicio y de la gran tensión física, no hay nadie que ria tanto ni tan abiertamente como nuestros soldados. Su oficio por cierto que no es desenfrenado, sinó lleno de compromiso y disciplina, pero al hombre le hace libre y apto para la vida





Stiefelputzen ist die letzte Beschäftigung des Tages, und sie wird mit dem nötigen Eifer betrieben, damit am nächsten Morgen die Kommißstiefel blitzblank sind. Das Lied von der Annemarie gibt der Bürste erst den richtigen Schwung

La limpieza del calzado es la última ocupación de la jornada, la que suele hacerse con el celo pertinente para que a la mañana siguiente aparezcan las botas con reluciente brillo. La canción que acompaña el trabajo, da al cepillo el ritmo adecuado



Links oben gibt ein Bordfunker an der Morsetaste einen Bericht durch, den die jungen Luftwaffensoldaten abhören und niederschreiben

Izquierda superior: He aquí a un telegrafista de a bordo dando un parte por el pulsador de morse, el cual es cogido y escrito por los jóvenes soldados de aviación



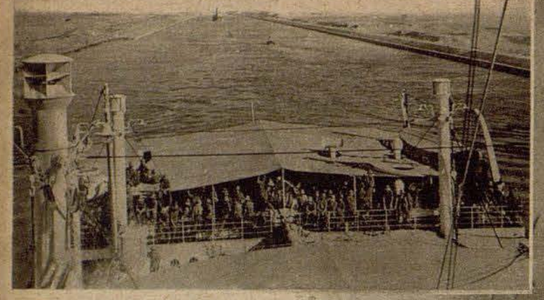
Weiße Linien und Kurven auf dem Globus . . . Die angehenden Flieger sind gespannt bei der Sache; sie werden mit den Anfangsgründen der Navigationslehre vertraut gemacht

Lineas blancas y curvas sobre el globo terráqueo . . . los futuros pilotos prestan la mayor atención, son confiados con los principios elementales de las leyes de navegación



Und dann wird noch einmal herzhaft gegähnt. Nur eine Frage gibt es hier: Wer von den beiden schläft zuerst? Junge Rekruten pflegen nach dem harten Dienst nicht an Schlaflosigkeit zu leiden

Y por último un bostezo más que justificado. Solo un problema queda por solucionar aquí: ¿Quien de los dos dormirá primero? Los jóvenes reclutas por cierto que no padecen de insomnio despues del duro servicio



Un transporte de guerra atraviesa el Canal de Suez. Comoquiera que en muchos puntos no tiene el Canal más anchura que unos cien metros (ancho del cauce de 45—60 metros), ocasionan los buques ingleses hundidos por la aviación alemana dentro del Canal el bloqueo total de la navegación durante largo tiempo. Recto y estilizado, atraviesa el Canal de Suez el desierto pelado en una extensión de 171 kilómetros. En la parte superior derecha de la foto se distingue un buque destruido por la aviación de bombardeo alemana. Con ello ha quedado totalmente cerrado el Canal. Dos buques esperan a que quede limpio el cauce. Los raros abanicos que pueden verse a ambos lados del canal son los terraplenes de arena levantados por el movimiento de tierras durante la construcción del Canal

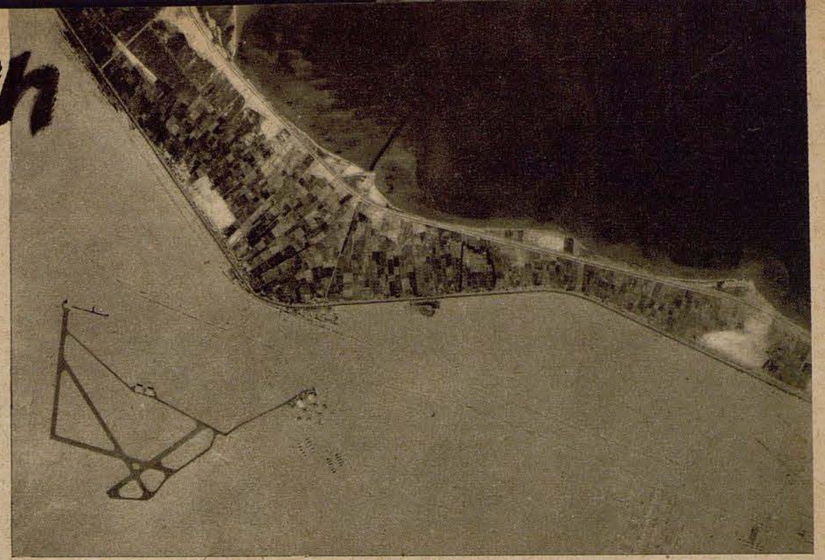
Spähraügen über den SUEZ

Ojos de lince sobr el Canal de Suez

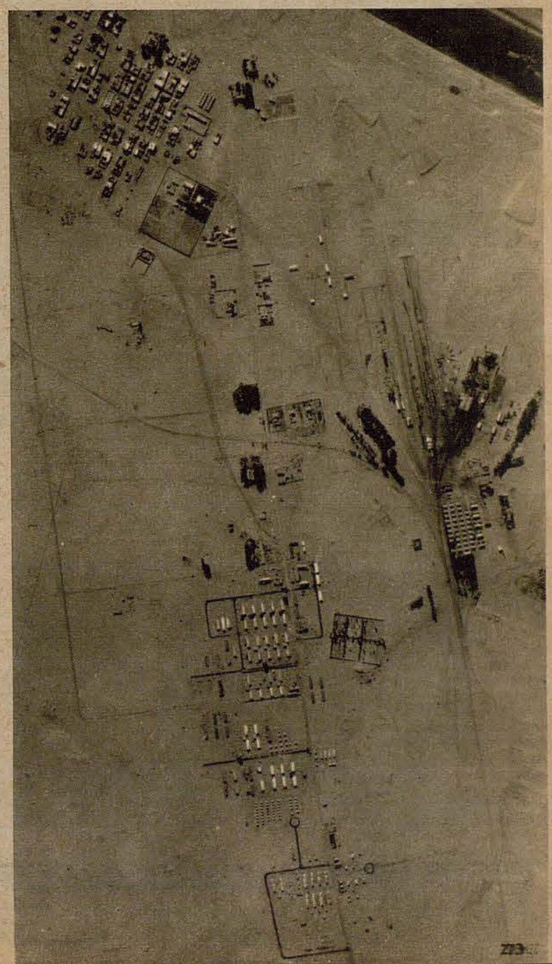
Las gestas de los pilotes de reconocimiento alema

Fotos
Luftwaffe (4) Scherl (1

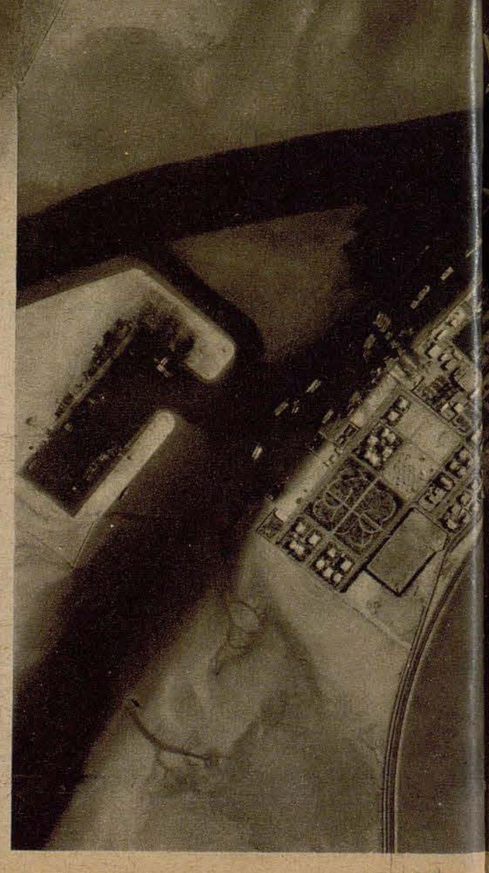
El paso libre por el Canal de Suez es factor de vital importancia para el abastecimiento de la metrópili británica con víveres, materias primas y manufacturas. Pero desde que aparecen sobre el Canal de Suez las unidades de bombardeo y de ataque en picado alemanas, y desde que son alcanzados y hundidos numerosos buques mercantes ingleses a su paso por el Canal, ha quedado sensiblemente restringido el tráfico marítimo por el mismo. La aviación de reconocimiento alemana no descansa un solo momento en sus extensos vuelos de exploración, para abarcar el Canal de Suez y los territorios circundantes hasta en sus más alejados rincones, con el fin de dar al mando la base para nuevas y eficaces operaciones



La fotografía aérea superior presenta la población de Fayid a orillas del Gran Lago Amargo. Las raras formas geométricas (izquierda superior) representan las pistas de despegue y aterrizaje de una base de campaña de la aviación británica. La ilustración inferior representa un campamento de tropas inglesas a orillas del Canal de Suez cerca de El Kantarah, localizado en todos sus detalles por la aviación de reconocimiento alemana. Con toda claridad se precian las barracas, alojamientos, tiendas de campaña, caminos y las huelles de los carruajes. La más insignificante pequeñez ha sido fijada por la foto y es aprovechada en la preparación de las futuras operaciones de las unidades de combate alemanas



Aquí desemboca el Canal en el Golfo de Suez. Numerosos barcos han anclado en la bahía, condenados a permanecer inmóviles durante algún tiempo, ya que el Canal ha quedado bloqueado más arriba a causa de los ataques alemanes. El casco del buque hundido que obstruye el Canal ha de ser quitado de en medio tras inauditos esfuerzos







Mit einem fröhlichen Lied auf den Lippen marschiert die Pioniertruppe der Luftwaffe zur Arbeitsstätte. Es sind die Männer mit den schwarzen Spiegeln, die überall Hand anlegen, wo ihr starker Arm gebraucht wird

Con una alegre canción sobre los labios marchan los pontoneros de la aviación a la obra. Son los muchachos de las solapas negras, que, dondequiera que se les necesite, echan mano rápida- y eficazmente

Mit schwarzen Spiegeln

Los de las solapas negras

Un campo de aviación en un lugar del oeste. Bom
barderos ruedan sobre el campo y despegan rumb
a Inglaterra. Pero un buen dia, en que los aviones y
no necesitan dar tumbos sobre barbechos y prado
sinó que ruedan fácilmente sobre espaciosas pistas
lugar de despegue, no caben las tripulaciones en sí d
admiración por el milagro que se ha perpetrado entre
tanto. El mismo campo estaba rodeado de árboles
misma mañana — por la tarde se les ofrece un cuadr
completamente distinto: el campo está libre y abier
en todas direcciones.
Así son siempre los muchachos del batallón de obras d
la aviación? ellos trabajan para crear en parte aquell
condiciones garantes del éxito de los vuelos de su
camaradas: El despegue y el aterrizaje sobre un camp
perfectamente acondicionado. Aunque ya existía

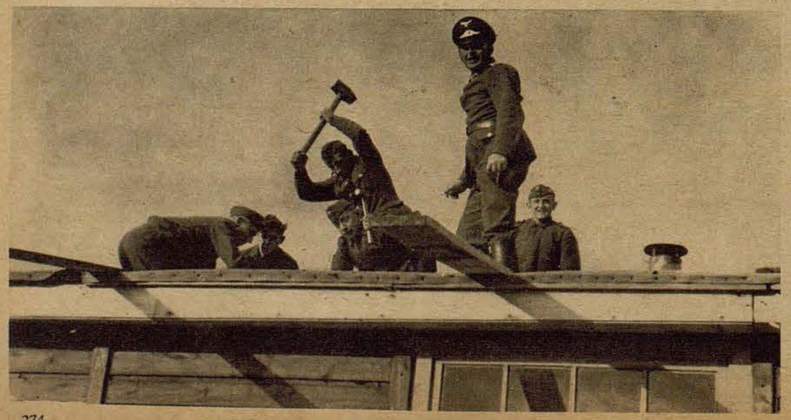
Vielseitig ist der Einsatz des Luftwaffen-Baubataillons. Wird eine Splitterwand für den Liegeplatz einer Kampfformation gebraucht, dann springen die Pioniere ein, die im Handumdrehen einen solchen Schutzraum fertigstellen

La actividad de los batallones de pontoneros de la aviación es variada y múltiple. Si se precisa un parapeto para salvaguardar de la metralla el estacionamiento de una formación de bombardeo, intervienen nuestros pontoneros, los que en un santiamén erigen ese muro de protección



Eine Baracke aufzubauen ist eine Kleinigkeit für die Luftwaffenpioniere, die auch die lustigen Aufschriften dazu liefern

La construcción de una barraca es cosa fácil para los pontoneros de la aviación. Ellos la preveen también con los graciosos lemas



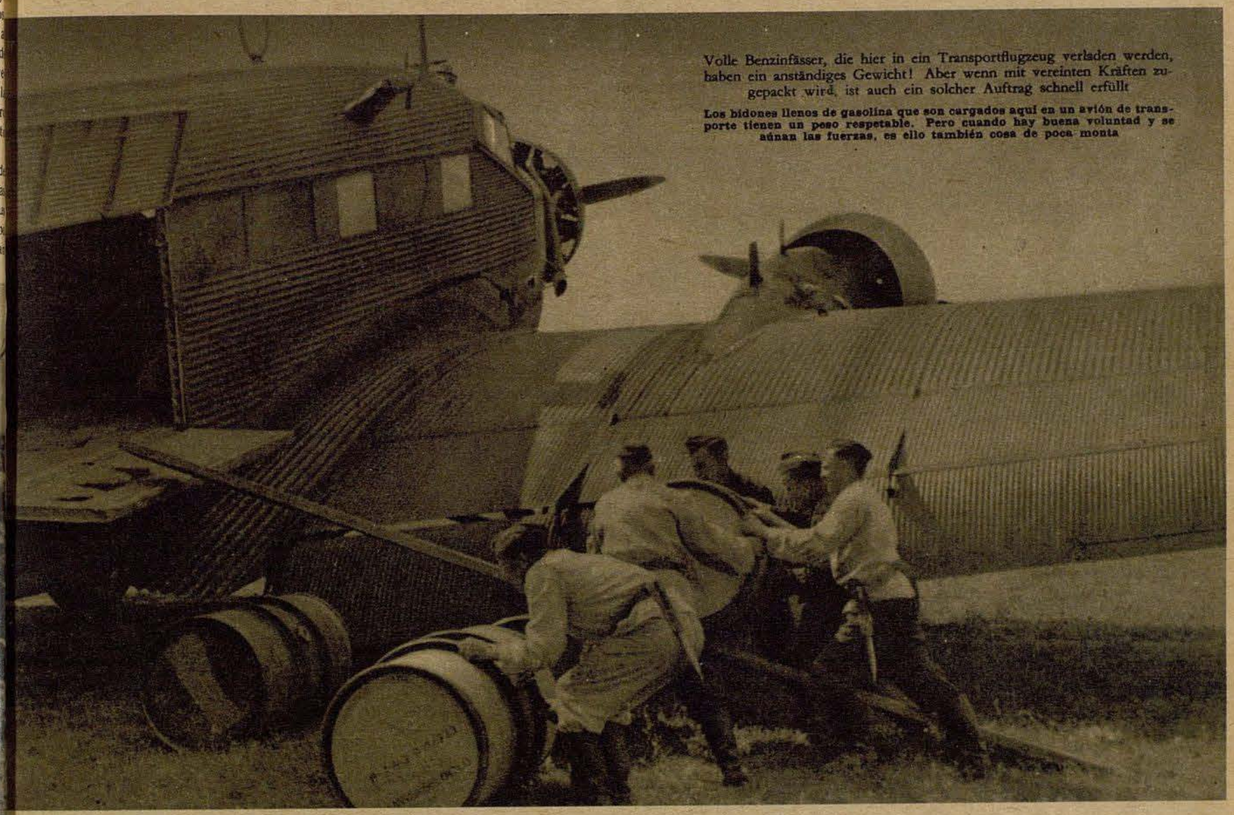


Hauruck — das ist der Kampfruf der Männer des Luftwaffen-Baubataillons. Vielseitig ist die Verwendbarkeit dieser jüngsten Waffengattung der Luftwaffe

"— A una, —" ese es el grito de guerra de los pontoneros de la aviación

Vom Einsatz der Luftwaffen-Baubataillone

De la labor de los batallones de obras de la aviación



Volle Benzinfässer, die hier in ein Transportflugzeug verladen werden, haben ein anständiges Gewicht! Aber wenn mit vereinten Kräften zugepackt wird, ist auch ein solcher Auftrag schnell erfüllt

Los bidones llenos de gasolina que son cargados aquí en un avión de transporte tienen un peso respetable. Pero cuando hay buena voluntad y se aúnan las fuerzas, es ello también cosa de poca monta



antes las unidades de obras de la aviación en formaciones pequeñas, es no obstante la creación de batallones de obras como tropa especial de la aviación al lado de las fuerzas del aire, la artillería antiaérea y las de transmisiones, parte del más reciente desarrollo.
Los batallones de obras son integrados por soldados de aviación. Como emblema exterior luce esta nueva arma solapas negras. Con ello se insinua a la vez cierto parentesco con las unidades de obras del ejército, los pontoneros. Este significado por el color del espejo tiene su justificación plena, confirmada sobradamente por el rendimiento probado de las unidades de obras de la aviación. Aparte del objetivo natural de toda tropa, de instruir a sus miembros militarmente para convertirlos en soldados útiles, se les ha planteado a los batallones de obras de la aviación una serie de problemas arduos, que exigen su preparación e intervención inminente tanto en la planeación como en la renovación de campos de aviación.
La pala y la excavadora son los signos de su labor. Extensiones grandes son roturadas y efectuados enormes movimientos de tierra. Pistas de despegue y explanaciones para el aterrizaje como puntos de parada perfectamente enmascarados son el resultado de dicha labor. Casi ninguno de los muchachos se ha ocupado con estos

Selbstverständlich wissen Luftwaffenpioniere auch mit Waffen und Munition umzugehen. Mit sachkundigen Händen werden hier dicke Brocken für einen fliegerischen Einsatz verladen

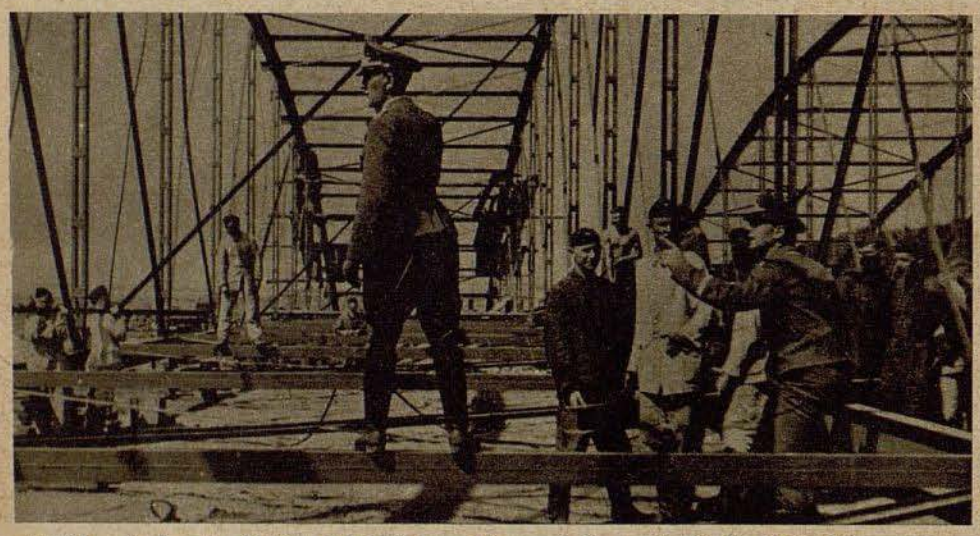
Como es de suponer, los pontoneros de la aviación tambien entienden del manejo de las armas y la munición. Manos duchas en la materia se aprestan a cargar las "píldoras pesadas" para el próximo raid



trabajos en tiempos de paz. Pero todos ellos los acometen con ce
e interés. Causa admiración la rapidez con que ejecutan cad
faena a ellos encomendada. Frecuentemente son relevadas l
palas y los picos por maquinaria especial. Son entonces los medi
auxiliares enormes excavadoras, transportadores sin fin, tractor
y sierras mecánicas. El lugar de trabajo de un batallón de obr
de la aviación semeja a veces una extensa instalación fabr
acentuándose esta impresión en la contemplación del terren
lleno de la más moderna y variada maquinaria.
Casi todas las unidades de obras de la aviación viven en estrech
contacto con un campo de aviación, que les da "el sustento" en l
verdadera acepción de la palabra. Constantemente son solicitado
destacamentos para ejecutar trabajos que las fuerzas de los servicio
de tierra no están en condiciones de ejecutar. Estos muchacho
de las fuerzas de obras de la aviación no solo conocen el emple
teórico de la bomba de aviación hasta el saco terrero! Ellos so
en primer lugar soldados y el material de guerra les es tan familia
como la pala y el pico. Hay veces que destacamentos especiale
se ocupan durante semanas enteras con la carga de las espoleta
de bombas de aviación. Entonces trabajan mano a mano con e
personal de los servicios de tierra de las unidades de bombardeo
Por cierto que las pesadas píldoras están en buenas manos. Ello
acarrean las bombas de todos los calibres hasta los aviones dis
puestos a despegar rumbo a Inglaterra, no sin haberlas dotad
antes con sus mejores deseos. Pese a la dureza del trabajo en la
obras a ellos encomendadas, son los batallones de pontoneros d
la aviación fuerzas de combate perfectamente preparadas. L
labor netamente militar ejerce gran influencia sobre esta la má
joven tropa de nuestra aviación. Cada momento libre es utilizad
para el tiro, la instrucción y el perfeccionamiento en el manejo d
las armas mecánicas. Solo así es posible que un batallón de obra
de la aviación esté dispuesto a todo. Desde el oficial hasta e
último soldado, todos ellos pueden cubrir el flanco cuando se
preciso — así son los muchachos de las solapas negras.

Daß es im ehemaligen französischen Kampfgebiet für die Luftwaffe
pioniere Arbeit in Hülle und Fülle gibt, beweist das nebenstehende Bild
das eine durch einen Volltreffer vollständig zerstörte Flugzeughalle zeig

**La fotografía a la izquierda prueba sobradamente que en los que fue
campos de batalla en Francia hay trabajo más que suficiente para lo
batallones de obras de la aviación. La foto muestra un hangar totalmen
destruido por una bomba**



Irgendwo im besetzen Gebiet wächst eine neue Flugzeughalle aus dem Boden. Auch hier erweisen sich die Pioniere der Luftwaffe als „Meister ihres Fachs", wenn sich auch in Friedenszeiten kaum einer dieser Männer mit einer solchen Tätigkeit befaßt hat

En un lugar cualquiera del territorio ocupado nace súbitamente un cobertizo. También aquí demostraron los pontoneros de la aviación ser maestros en la materia, a pesar de que casi ninguno de estos hombres se ha ocupado en tal actividad en tiempos de paz





Spaten und Spitzhacke gekreuzt sind das Symbol der Pioniertruppe. Darüber ist meist noch das Erkennungszeichen eines Bataillons angebracht, wie z. B. der Sumpfbiber

Pico y pala cruzados son el emblema de los pontoneros. Generalmente se encuentra sobre este signo aún el del batallón correspondiente, como por ejémplo un nutria

Aufnahmen:
PK Willi Ruge (7), Hptm. Schmidt (3)

An der Kanalküste gibt es für die Männer mit den schwarzen Spiegeln viel zu tun. Diese sauber gebaute Flakstellung ist ihr Werk

Para los muchachos con las solapas negras hay trabajo en gran abundancia en la costa del Canal. Esta posición antiaérea tan limpiamente construida es obra de ellos

Blick auf Benghasi

Die Einnahme dieser militärisch und wirtschaftlich wichtigen Hauptstadt der Cyrenaika durch deutsche und italienische Streitkräfte leitete einen Wendepunkt in der nordafrikanischen Kriegführung ein. Hierdurch wurde die Behauptung der Engländer, sie bestimmten wenigstens in diesem Gebiet den Ablauf der militärischen Ereignisse, endgültig über den Haufen geworfen. Unaufhaltsam stießen deutsche Aufklärer in die weite unbekannte Wüste vor. Sie erforschten trotz größter Schwierigkeiten das Gelände. Sie brachten der militärischen Führung sichere Nachricht über die Stellungen und Bewegungen des Feindes. Und dann konnte der deutsche Gegenangriff wirksam beginnen. So wurde Benghasi genommen, dasselbe Benghasi, das die Engländer noch vor kurzem geradezu als die Schlüsselstellung für das östliche Mittelmeer und für die Durchfahrt in das westliche Mittelmeer bezeichnet hatten. England, das von der Cyrenaika aus die italienische Stellung im Mittelmeer aufrollen wollte, sieht sich nun selbst in größter Bedrängnis

Aufnahme Luftwaffe

Vista sobre Bengasi

La ocupación de la capital de la Cirenaica, de tanta importancia militar y económica, por las fuerzas germano-italianas, fué la iniciación de un cambio trascendental de toda la campaña norteafricana. Esta acción echó también por tierra la alevosa pretensión de los ingleses, de que son ellos los que imprimen su voluntad al desarrollo de los acontecimientos militares en dicho sector. La aviación de reconocimiento alemana irrumpió sin descanso sobre las vastas extensiones desconocidas del desierto. A pesar de las cuantiosas dificultades, exploró todo aquel territorio, aportando al mando los datos seguros sobre las posiciones y los movimientos del enemigo. Acto seguido pudo comanzar el contraataque alemán con la debida eficacia. Así fué tomada la plaza de Bengasi, la que poco antes era calificada por los ingleses como la posición clave del Mediterráneo oriental y punto estratégico por excelencia para el paso al Mediterráneo occidental. Inglaterra, que desde Bengasi pretendió arrollar las posiciones italianas del Mediterráneo, se ve ahora en la más apurada situación. En todos los frentes actua la aviación alemana en constante ofensiva, y dondequiera que se presente el inglés, es derrotado



Der fliegende Taucher

El buzo volador

De sobra han probado los aviadores ser hombres enteros y derechos. Y porque no ha de haber alguno entre ellos que sea el buzo perfecto? Pero no solo, claro está, en la piscina, sinó como los de verdad, con el traje de goma y la pesada escafandra. El mecánico de pruebas de un taller de aviación es maestro en los dos elementos. Con frecuencia tiene ocasión de probar su destreza bajo el agua, y hasta suele ocurrir, que después de un vuelo hasta 4000 metros de altura, tiene que descender 40 metros y más al fondo del mar, cuando se trata de realizar una reparación bajo agua, o, como dicen nuestras ilustraciones, cuando ha de levantar una pieza hundida



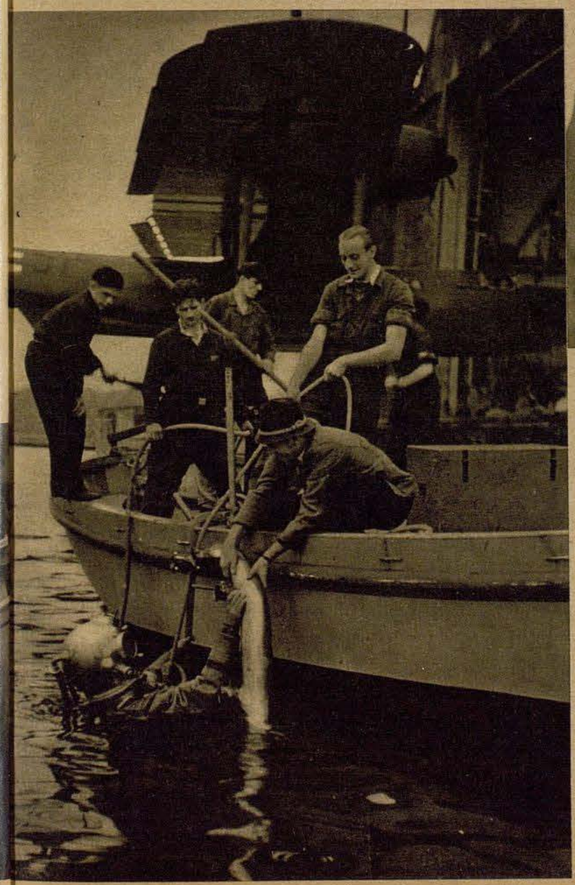
4000 m über dem Meeresspiegel. Der Bordmechaniker eines deutschen Flugzeugwerkes auf nächtlichem Werkstattflug. Unmittelbar nach der Rückkehr vertauscht er bisweilen die Fliegerkombination mit . . .

A 4000 metros sobre el nivel del mar. El mecánico de unos talleres de aviación alemanes durante un vuelo de pruebas nocturno. Después del vuelo suele cambiar frecuentemente la combinación de aviador por . . .

. . . der schweren Taucherausrüstung, um 40 m unter dem Meeresspiegel seine Arbeit als Werktaucher aufzunehmen, denn er ist Meister in beiden Elementen. Das untere Bild zeigt, wie die Gummimanschetten des Taucheranzuges gegen das Eindringen des Wassers sorgfältig eingefettet werden

. . . la pesada escafandra de buzo, para realizar trabajos a 40 metros de profundidad dentro del mar, pues el es maestro en los dos elementos. La ilustración inferior muestra como son engrasados cuidadosamente los puños de goma del traje de buzo, para impedir la entrada absoluta de agua







Das Tauchen macht ihm genau so viel Spaß wie das Fliegen, und ebenso sicher wie Tausende von Metern über dem Erdboden fühlt sich der „tauchende Flieger" auch bei den Arbeiten unter Wasser

Tanto le agrada volar como actuar de buzo, y tan seguro como a miles de metros de altura, se siente el "buzo volador" cuando trabaja en el húmedo elemento

Aufnahmen: Hartmann-Mauritius (6)

Als einmal das Auspuffrohr eines Flugzeugmotors bei der Montage ins Wasser fiel, war der Werktaucher rasch zur Stelle und holte es aus 40 m Tiefe herauf

Cuando durante el montaje cayó al agua el tubo de escape de un motor de aviación, no tardó el buzo en buscarlo a 40 metros bajo el nivel del agua



Die schnellen Kanonen von Abbeville

Los cañones rápidos de Abbeville

Sucesos de guerra del teniente coronel Wolf y los muchachos de su grupo de la artillería antiaérea

por Hans Wörner



Teniente coronel Wolf, cuyas peripecias en el frente de Oeste son relatados aquí. Fué condecorado por el Führe y Jefe Supremo del Ejército con la cruz de caballero

Foto Sche

I

Son bien pocos los que saben donde están las poblaciones Süggerath y Prummern, Beggendorf, Frelenberg, Úbach-Palenberg. Apweiler, Floverich e Immendorf . . . Cuando Dios hizo nuestra bella Alemania, no le quedaba más sitio para estos lugares que en las márgenes occidentales, allí donde los holandeses poseen Limburgo. Y lo mismo que en la parte holandesa, son las gentes del partido judicial de Geilenkirchen-Heinsberg de carácter rudo, hombres fornidos y algo tozudos en sus modales, difíciles de impulsar, pero joviales en el corazón. Los chicos van de mañana a misa con sus zuecos inseparables, y en aquellos lugares se suele comer el pan de centeno, las tajadas untadas de mantequilla por ambos lados y buena capa de cuajo, lo que acompañan con tiernas hojas de lechuga. Y el que haya nacido en esa noble región, tiene el provecho para toda la vida.

Este es el ambiente en que se ha emplazado el primer grupo del regimiento de artillería antiaérea 64 en diciembre de 1939. Este mes de diciembre es más que frío, Immendorf adquiere carácter siberiano. Bajo los neumáticos de las motocicletas, los coches y los camiones, cruje una especie de nieve, que en realidad se compone de agujas punzantes duras y secas. Toda la región está llena de soldados, en cada villorrio, en los pueblos y pequeñas ciudades aquellas habían sido acantonadas tantas compañías, batallones y regimientos para ahogar inmediatamente cualquier ataque. Pero la guerra, para la cual están preparados tantos soldados, esta guerra tan rara, parece haberse buscado también un buen alojamiento, y duerme una semana tras otra sin rechistar. Comienza el año nuevo. La primavera se presiente. Y súbitamente hace explosión cierta mañana la bomba de Noruega.

¿Será destinado el grupo a Noruega?

Pero en Noruega ruge la guerra sin pensar en ese grupo de artillería antiaérea.

Y en estas situaciones se mira naturalmante hacia el comandante y hacia los camaradas.

Así como ha ocupado su posición el grupo frente a la frontera holandesa, ha tiempo que se ha convertido en una indisoluble fusión de oficiales y soldados. Por ello ha velado su comandante, el teniente coronel Wolf, con tanta experiencia como energía. Allí donde hacía falta, actuó con decisión y entereza, esforzándose para convertir su grupo en una formación capaz de resistir las más duras pruebas. Mucho antes de pasar el grupo por su bautismo de fuego, sabe el teniente coronel por lo tanto, que cumplirá con su deber, por exigente que sea. Pocos son los oficiales de su grupo que, aparte de el mismo, cuentan con experiencia propia de la Gran Guerra. Pero todos son tallados de la mejor madera: activos y duros, perseverantes y muy dueños de si mismos. Más de una vez piensa el teniente coronel, que a nadie podría desearle oficialidad más perfecta que la que el mismo tiene bajo sus órdenes.

La tropa misma ha sido reclutada en Renania, y los que llevan dentro sangre renana son de rápida asimilación y fáciles de dirigir, aunque impetuoses y sensibles. Poco esfuerzo le cuesta al teniente coronel, pensar con los pensamientos de sus hombres, y de inculcarles por su parte los suyos. El no solamente quiere ser respetado por ser el comandante del grupo, sinó que por su misma personalidad quiere demostrar que merece autoridad. De la vida de este hombre singular podría contarse largamente. Pero seremos escuetos, como lo es su carácter militar. Nació en 1899 y es oriundo de Brunswik. En 1917 se alistó como alférez en el 4. regimiento de infantería en Hameln del Weser. A fines de aquel año ya pasó semanas enteras pegado a las húmedas trincheras de Cambrai, en medio de un infierno de cascos de metralla y barro, viendo derramarse la sangre a raudales. De aquella época poco se sabe del que hoy es teniente coronel Wolf. Pero cumple en todo momento. Ileso, regresa de la imponente conflagración y abandona el servicio militar.

Pasan quince años. Para el viene el gran cambio en su vida. Vuelve a ser soldado y pasa a pertenecer al regimiento General Göring. En Neuhammer manda el capitán Wolf la décimasegunda compañia. En el verano de 1935, pasa el Fuehrer y el general Göring revista a las jóvenes fuerzas. El regimiento ha sido motorizado, hasta la banda de música lo ha sido.

El mismo verano se realiza la prueba de resistancia, maniobras a través de toda Alemania, quince días y noches, sin descanso, marchas forzadas con las luces amortiguadas. En invierno es reorganizado el regimiento, y en abril de 1936 pasa a pertenecer al ejército del aire.

En 1937 hay una parada ante el Fuehrer, en el Congreso del Partido. Wolf presta ahora servicio en la artillería antiaérea ligera. De momento lo hace dentro del regimiento General Göring; pero en dicho tiempo ya van aumentando en número los regimientos en Alemania. Por partición, por segregación de destacamentos activos de instrucción y formación de nuevos contingentes con las planas mayores de los existentes. Wolf pasa a comandante y es destacado a Lippstadt y poco después a Duesseldorf.

Como comandante y jefe de un grupo de artillería antiaérea marcha a la guerra.

Como teniente coronel y comandante de la misma fuerza se encuentra el 9 de mayo de 1940 en el sector de Grotenrath en la frontera de Limburgo.

II

¡Alarma!

¡9 de mayo de 1940!

¡13.59 horas!

Día claro y sereno. El sol calienta como si fuese pleno verano. El aire cálido está saturado de esencias, como de tierra fresca de prado. El mejor tiempo para marchar. Las carreteras están secas y firmes, como para resistir millones de pisadas de botas militares. ¿Acaso es también el mejor tiempo para morir? ¡Quizás, camarada! ¡Pero mejor aún es este tiempo augur de brillantes victorias!

13.58 Santo y seña: ¡Hindenburg 10035!

¡A las 14.28 Alarma!

A las 16 horas reunión de jefes.

A las 16 horas ve el teniente coronel Wolf por última ve a los jefes de sus baterias antes de iniciarse el avanc El capitán K. de la segunda batería falta, participa d un cursillo especial de tiro directo. La segunda bateri es mandada por el teniente M. Wolf espera que el capitá K. a quien tiene en alto concepto, venga aún.

Reunión de jefes.

En una de estas ocasiones dijo el Gran Federico, que vence o "¡no nos veremos más, mis oficiales!" El teniente coronel imposiblemente puede haber dicho algo igual Las baterías avanzan a sus posiciones iniciales. S objetivo es cubrir el avance de la división desde reta guardia. El teniente E con su tercera batería, el mism teniente que durante semanas enteras se venía entre nando a dirigir el tiro por puntos misteriosos buscand blancos aún más misteriosos, que solo encuentra sobr el mapa, ese mismo ya hace rato que ha desaparecido

La noche al 10 de mayo.

Todos comprendemos que ahora la cosa ya no es mer ejercicio. Toda la zona fronteriza está invadida d tropas. La noche está saturada del ruido incesante d motores y ruedas, ruido de respetable concentración Las carreteras están abarrotadas de soldados, que s estrechan lo que pueden para estár lo más pegados a la frontera. Y de continuo llegan nuevas fuerzas, bie de las inmediaciones, bien de la retaguardia lejana. D todos los rincones y villorrios, por todos los caminos y sobre todos los puentes marchan y ruedan y trotan Es impresionante y difícil de comprender, de donde viene tanta masa de tropa, imposible de contar, cuantos son, e imposible de describir lo que llevan consigo d armas y material, de equipo y avituallamiento, y lo que cada uno de aquellos miles lleva dentro de si de capacidad aprendida y de fé. Aquí se levanta imponente un pueblo de hombres, un pueblo inmenso, compuesto solo de hombres admirables armados de las más maravillosas armas.

La noche está cargada de esperanzas y de valor, de desprecio sonriente de la vida propia. Esta noche de hombres encierra en si la seguridad de la victoria.

El 10 de mayo amanece, el horizonte se dibuja por destellos de claridad. A las 3 de la madrugada ya se alcanzan a distinguir las manillas del reloj, si se acerca lo suficiente a los ojos. A las tres y media se pelan los miles de soldados de sus mantas y capotes, y a las cuatro son puestos en marcha cientos de motores para ser probados por última vez.

Pocos momentos después se estremece la tierra bajo el ronco rugido de cientos de motores, que va acentuándose desde el este en dirección oeste. Es la aviación alemana que ha emprendido la ofensiva. Sobre las cabezas del ejército de infantes pasa otro ejército de hombres rumbo a las líneas enemigas. Es un ruido ensordecedor, el aire y la tierra temblan al paso de las escuadrillas.

Pasan cual ráfagas de flechas los veloces cazas. Luego se percibe imponente el zumbido de las unidades de combate en picado, cual potentes mazas lanzadas a occidente.

Después atruenan el aire las formaciones de los potentes bombarderos, verdaderos fortines blindados sobre alas. Inmensos pájaros nunca vistos. Los hombres en la tierra gritan entusiasmados, rien y saludan a sus camaradas del aire. Por último, pausados y lentos, surcan el aire los Junkers Ju 52, los aviones de transporte, que marchan también rumbo al oeste.

Las 5 y 35 minutos.

Un "viva" estruendoso se oye imponente a lo lejos, y es repetido por miles de gargantas en interminables oleadas. Los motoristas aprietan el acelerador como los carreristas los camiones vomitan fuego por los escapes... ¡Comienza el avance!

Por todas las carreteras, por todos los caminos y por todas las veredas, ruedan, marchan y trotan interminables columnas de tropas, serpientes de formaciones y columnas, compañias, batallones, regimientos, artilleria, pontoneros, infanteria, antiaéreos, carros de combate y tiradores motociclistas. ¿ Quien puede describir el majestuoso cuadro? Al frente, muy lejos, se oyen algunos tiros de infantería, más a la derecha cortan el aire unas cortas ráfagas de ametralladora lijera, una batería ligera toma al galope una pendiente, como si tuviese algo que disparar aquí cerca.

Pero en realidad no hay objetivos tangibles. Tampoco para nuestro grupo antiaéreo. Cumpliendo la órden recibida, protege el avance de las fuerzas del ejército desde retaguardia, o sea, que ha emplazado sus posiciones lo más a vanguardia posible, para dejar gran parte de la división y volver a colocarse después otra vez a vanguardia. De esta forma queda defendida la división contra posibles ataques de la aviación enemiga.

Pero no se ve avión alguno, salvo los alemanes, que en compacta formación toman rumbo al enemigo, y vuelven a sus bases para cargar nueva metralla. Los habitantes de Limburgo nos reciben amables y atentos. Nos saludan efectivamente brazo en alto, como a viejos emigos. El avance es impetuoso y rapidísimo, a pesar de que casi todos los puentes habian sido volados.

Antes de mediodía cruzan nuestras avanzadillas el Canal Juliana, y al caer la noche alcanza la punta del ejército el Mosa. Pero hasta ahora no han disparado más que unas cuantas piezas lijeras, de los grandes del ocho con ocho no se ha estrenado ninguno . . . aquí no hay nada que hacer, pensamos. Y no obstante tenemos una sorpresa. El capitán K. de la segunda batería aparece de improviso, se presenta ante el teniente coronel Wolf sonriente y se hace cargo de su fuerza. El teniente M. regresa a la plana mayor del grupo. Durante una jornada entera tuvo el mando de la batería, pero sin llegar a disparar un solo tiro. El único que se estrenó aquel día fué el capitán B., que con sus piezas ligeras del dos combatió algunos objetivos de tierra y que hasta llegó a hacer unos cuantos prisioneros que salian estupefactos y sorprendidos de sus escondites, holandeses aburguesados, que aún no sabían lo que es la guerra.

Pero luego nos enteramos que en aquella memorable jornada si que hubo otro que se estrenó, y vaya si se estrenó: desde las 11 de la mañana hace fuego como un acorazado de combate, es el teniente E. quien habia desaparecido con su batería tan misteriosamente entrenada . . .

E. habia desaparecido de madrugada. De la órden que recibiera, sabe perfectamente, que de todos los hombres que esperan frente a la frontera de Limburgo, es el quien tiene el menor tiempo que perder. Todo el ejército alemán lleva hoy mucha prisa, pero el mas que ninguno. A las 11 ha de tomar posición en un prado determinado, un prado en Bélgica, la que naturalmente no ha visto nunca, y de la que tampoco sabe si entretanto no ha sido inundada con agua o traspasada con alambreras de espinos o incondicionada por otros motivos para emplazarse sobre el.

Por ello necesita el teniente E. llegar al prado antes de las once. Se siente nervioso e impaciente. Cada vez que mira al cielo y ve pasar los rápidos aviones, quisiera colgarse de alguno para llegar antes a su destino.

A las 5.35 todavía no estaba E. con su batería lo cerca de la frontera como había deseado. Pero ahora se adelanta serpenteando con su batería los obstáculos de la carretera, deja tocar las sirenas y bocinas, para que le dejen pasar, un momento solo, el preciso, para que la veloz batería se pueda adelantar.

Cinco, seis veces tiene que bajar de la carretera y procurar pasar campo a traviesa, los motores Krupp rugen enfurecidos. Pero E. no tiene tiempo que perder. Y efectivamente consigue engañar hasta las mismas avanzadillas. Por último pasa a los tanques, primero a los pesados, luego a los ligeros. De los torretas de los carros de combate le miran extrañados y sorprendidos los jefes de las unidades. Porque ellos saben perfectamente, que son ellos la punta misma de todo el ejército alemán — que es lo que quiere ese loco comandante de una batería antiaérea — ¿ adelantarnos? — de ninguna manera!

Pero si que hubo manera . . . E. hace violentos gestos riendo, chilla, toca la bocina. Los pesados tractores están medio metidos en las cunetas, pero E. consigue adelantarse a los tanques. Por fin tiene la carretera libre para correr, por cierto una libertad bien peligrosa, pero libertad al fin . . .

Pese a todos los obstáculos, llega a su punto de destino con veinte minutos de retraso. El prado belga está firme y seco. Inmediatamente toma su posición de combate.

Cientos de granadas han sido disparadas, cuando se va haciendo de noche. Pero aquella noche no hubo ningún objetivo de jornada para la batería tercera, ni descanso, ni comida. Solo un pitillo a ratos, podían fumar los valientes muchachos.

Uno de los aviones "cigüeñas", de esos aparatos patiabiertos y zancudos, que no sólo se parecen a una cigüeña, sinó a una cigüeña en un campo de coles, aparece y aterriza cerca de la tercera batería.

Un alto oficial recibe la novedad del teniente E., echa una mirada a la batería que trabaja afanosa e incansable, al interminable ir y venir de los municioneros, a las montañas de cartuchos disparados . . . asiente con la cabeza, y dice que el avance va bien.

El teniente E sigue el fuego durante todo el 10 de mayo. Vuelve a caer la tarde, y sigue disparando, toda la noche, todo el 11 de mayo hasta que vuelve a hacerse de noche. Entonces puede volver a emprender la marcha. Y ahora queda a su pericia y a sus posibilidades de cálculo, el descubrir el paradero del teniente coronel Wolf con el grueso del grupo, al cual debe agregarse ahora el teniente E. con su batería.

Ordena enganchar y poner en marcha los motores. Claro está, que no se le ocurre pensar que ha de rodar bastante tiempo hasta dar con el grupo.

En la noche a la segunda jornada de ofensiva esperaba el teniente coronel Wolf la terminación de un puente de pontones para pasar con sus baterías el Mosa. Los vehículos se encuentran atascados en un enorme barullo del que no hay salida posible. Todos los cañones de las baterías se yerguen amenazadores en la noche. Pero lo mismo que en la primera noche, aparecen aviones enemigos para combatirlos.

A las tres de la madrugada ha sido concluido el puente. Uno de los primeros que puede cruzar el río es el teniente coronel Wolf con algunas piezas de la batería de B. Poco después siguen también la cuarta batería y el capitán K. con su segunda batería pesada.

Continuará



El canon de la pieza antiaérea pesada senala amenazador hacia el cielo — Foto PBZ

Die Abholer

Los pilotos de "entrega"

Un He 111 antes de su viaje al frente

La industria de armamento alemana marcha a toda máquina de día y de noche, y en las fábricas de aviones salen los aparatos terminados por series enteras de las naves de montaje. ¿Pero como llegan estos aviones a las fuerzas del frente a quienes han sido destinados? El traslado del avión es la misión de las tripulaciones "de entrega" especialmente comisionadas al efecto, las que en realidad suponen el más perfecto enlace entre las fábricas y el frente. Antes de la entrega se comprende que el avión ha sido probado hasta el último tornillo. Quedan por ultimar las diferentes formalidades de entrega. Sobre todo se trata de examinar y sellar la documentación por el encargado del Ministerio del Aire del Reich, y el visto bueno del piloto "de entrega" en la documentación y la explicación detallada de las cualidades de vuelo del avión entregado por el ingeniero de los talleres



Der zur Betreuung der Abholer bestimmte Werkingenieur erläutert der Besatzung eingehend die Flugeigenschaften der neuen He 111

El ingeniero de los talleres que se ocupa de la dotación enviada para el traslado del aparato, explica detalladamente las cualidades de vuelo del nuevo He 111



Werkaufnahmen Heinkel (5)

Der Beauftragte des Reichsluftfahrtministeriums prüft und stempelt die Bordpapiere, deren Empfang der Kommandant der Abholerbesatzung (Bild unten) bestätigt

El encargado del Ministerio del Aire del Reich examina y sella la documentación del avión, cuya entrega certifica el comandante de la tripulación de "entrega" (abajo)



Ein kräftiger Imbiß vor dem Start. Nach Abwicklung aller Übernahmeformalitäten nimmt die mit der Abholung des Flugzeugs beauftragte Besatzung gemeinsam mit dem Ingenieur im Kasino des Werkes das Mittagsmahl ein

Una sabrosa colación antes de despegar. Una vez concluidas todas las formalidades de entrega del avión, almuerza el ingeniero de los talleres en compañía de la dotación en el casino de la fábrica





Ein Bild des Heinkel-Kampfflugzeuges He 111, das der Ingenieur der Besatzung überreicht, wird gern als Andenken mitgenommen

Una foto del avión de bombardeo Heinkel He 111, es entregada por el ingeniero a la dotación, quien la acepta gustosa como recuerdo



JUNKERS

JU 87 JU 88 STUKAS

eine wirksame Waffe zum deutschen Sieg!

Ob im Norden, Süden oder Westen – überall, wo es gilt, den Feind vernichtend zu schlagen, bahnen JUNKERS-STUKAS den Weg zum Sieg!

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G., DESSAU





„Holzauge" und „Kettenhund"

Ein kleines Feldflug-Lexikon

Von Oberleutnant Hänel

Wissen Sie eigentlich, was „Holzauge" ist? Nein? Irgendeine medizinisch-technische Angelegenheit vielleicht, meinen Sie, oder, aha — jetzt haben wir's —, der Kampfname eines bemokassinten tomahawkschwingenden, blutrünstigen Karl-May-Indianers vom Stamme der Delawaren à la Jugenderinnerungen zehnten bis sechzehnten Lebensjahrs!

Nicht enttäuscht sein, daß es nicht stimmt, sondern Selbsterkenntnis einschalten, daß hier demnach eine „Bildungslücke" klafft — zumal man auch mit dem zweiten Ausdruck der Überschrift nichts Rechtes anzufangen weiß — und auf Abhilfe sinnen! Handelt es sich hierbei doch um eine Angelegenheit modernster Prägung, nämlich um Ausdrücke, die unsere Flieger fanden und sprechen, wenn sie vom Einsatz kommen, mit denen sie leben. Na, und nicht wahr, da möchten Sie doch auch Bescheid wissen! (Sicher nicht nur deshalb, weil das „modern" ist, sondern wirklich auch aus innerer Anteilnahme heraus.)

Außerdem ist gerade die „Fliegersprache" eine Fundgrube saftigster und anschaulichster Ausdrükke, geradezu der Schlüssel für die Absicht, unerfreuliche oder auch nur alltägliche technische Vorgänge in ein paar Worten so plastisch hinzustellen, daß sie leben, und erfreuliche Tatsachen so zu deklarieren, daß man allein dadurch schon schmunzeln muß. — Ich bin überzeugt, daß nach Kriegsende ein Lehrstuhl für die Fliegersprache eingerichtet wird.

Aber es ist nicht der Humor allein, dessentwillen die „Fliegerrhetorik" entstand, sondern der oft nur zu berechtigte Wunsch, durch diesen Geheimcode sich nur Leuten vom Bau verständlich zu machen und Laien schonungslos als solche zu entpuppen. Na, wie immer dem sei, ich glaube doch, Sie staunen, wie diese Wortbildungen den Nagel auf den Kopf treffen. Genießen Sie zum Beispiel mal: „Ich bekam den Laden vollgerotzt." Ja, drastisch und ein wenig despektierlich ist das schon; daran dürfen Sie sich nicht stoßen; aber nun sagen Sie mal, kann man die ekelhaft-scheußliche Situation, die sich ergibt, wenn einem der Gegner eine Unmenge Geschosse in die Kabine knallt, noch prägnanter zeichnen?



HANNA REITSCH

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat der bekannten Fliegerin Flugkapitän Hanna Reitsch, die sich unter fortgesetztem Einsatz ihres Lebens besondere Verdienste um die Entwicklung von Luftwaffengerät erworben hat, persönlich das Eiserne Kreuz 2. Klasse verliehen. Diese hohe Auszeichnung erhielt sie als bisher einzige Frau Deutschlands. Wenige Tage zuvor überreichte ihr Reichsmarschall Hermann Göring das Flugzeugführerabzeichen in Gold mit Brillanten. Unser Bild zeigt Hanna Reitsch während eines festlichen Empfangs, der ihr in ihrer Heimatstadt Hirschberg i. Riesengebirge bereitet wurde. Aufn. Scherl

El Fuehrer y Jefe Supremo de las fuerzas militares alemanas, ha condecorado personalmente con la Cruz de Hierro de II. clase a la famosa aviadora, capitán de aviación Hanna Reitsch, que en contínuo riesgo de su vida, ha contraido especiales méritos en el desarrollo de materiales de aviación. Tan alta condecoración le fué concedida como hasta ahora primera mujer en Alemania. Pocos dias antes le hizo entrega el Mariscal del Reich Hermann Göring de la insignia de piloto en oro y brillantes. Nuestra ilustración muestra a Hanna Reitsch durante una solemne recepción de que fué objeto en su lugar natal, Hirschberg en las Montañas Gigantes

Doch noch sind wir nicht in der Luft, sondern „röcheln" noch in den Betten unseres „Château-Schlosses", da gerade „Fliegerwetter" ist. (Fliegerwetter ist, wenn der Flieger wegen Nebels und Schlechtwetters nicht zu fliegen braucht.) Plötzlich Alarm! Die mit Wind-, Feuchtigkeits- und Luftdruckmessern operierenden Wetterkarten schwingenden „Wetterfrösche" haben „Flugwetter" prophezeit.

Und nun stehen Sie mit uns in dem emsigen Gewimmel, das dieses Zauberwort auslöst bei allen Sparten des reichgegliederten Unternehmens zur Vernichtung unserer Gegner, gleichgültig, ob wir Jäger, Aufklärer, Kampfmaschinen oder Transporter, Stukas oder Fernkampfbomber sehen. Die „Jungs", die Flugzeugwarte, bremsen die Maschinen ab, die „Mühlen" oder, wenn man in vielen Flügen ein besonderes Verhältnis zu ihnen bekam, die „ollen Schinken" oder „Staatsschiffe".

wischen „steigt die Besatzung ins Geschirr", indem sie die Fallschirmgurte egt — machen Sie schnell, damit wir den Anschluß nicht verlieren —, schon ingen wir an Bord, da rollt der Vogel zum Start, „baut sich dort auf" und wartet f das Startzeichen. Dann geht's los. Der Flugzeugführer schiebt die „Pulle 'rein", rnt damit die „Gaskocher", die Motoren, zu höchsten Touren an, die ihrerseits „Latte", den Propeller, zu wildester Raserei treiben. Nachdem sich der Verd, der „Haufen", nach „Fahren einer Riege" um den Platz gesammelt und rniert hat, wird „Strich" zum Ziel geflogen, der Kettenführer vorneweg, ihm r Seite, etwas rückwärts gestaffelt, die „Katschmareks" oder „Kettenhunde". ssen Sie nun, was ein „Kettenhund" ist?

sonders beliebt ist übrigens die Anwesenheit in der letzten Kette, die „Holzauge" das heißt als Aufpasser gegen feindliche unlautere Absichten, und als „Kugelg" gegen Angriffe aus dem Rücken fungiert. (Den letzten beißen die Hunde — e Sache!)

d nun müssen Sie selbst zugeben, es ist eine imposante Sache, die Maschinen hinziehen zu sehen, jetzt weiß man wenigstens, wofür man seine Steuern zahlt! hen Sie doch nur die Jäger, die wie ein Hornissenschwarm dahinzischen, nachdem im „Kavalierstart" wie Raketen in den Himmel spritzten, oder die Kampfschinen, die in eherner Phalanx davondröhnen. Dagegen wirkt „die alte Tante" er „die alte Frau Ju" natürlich ein bißchen plump, die da eben auf Gegenkurs uns vorbeiwackelt. Aber lassen Sie nur, dieser „müde Vogel" hat auch seine feriten". — Wie oft mag er, vollgepackt „bis an die Halskrause", Nachschub bracht haben!

und nun „hängen wir also am Himmel"! Der Funker „schiebt Sprit in die tenne", nimmt Funkverbindung auf, der „Heizer" oder „Schmiermaxe" (Bordnteur) streichelt in Gedanken seine Motoren; denn es wäre unangenehm, wenn sie zt „kotzten" oder „meckerten", zumal die Mühle sowieso 'ne richtige „Porzellanre" ist, durch den vielen Sprit und die „Eier", die der Beobachter dann mögst nutzbringend zu „legen" gedenkt, und der Fliegerschütze „peilt nach hinten", mit sich kein Gegner „ins Genick setzen" kann. — Inzwischen ist es Zeit, nachn man durch den „Dreck" oder „Müll" der Wolken durch ist, durch utschen" Sauerstoff zu nehmen. So ungefähr zieht der „Haufen" feindwärts, er den anderen deckend und schützend und die „Häschen", die noch jung und erfahren sind, in die Mitte nehmend.

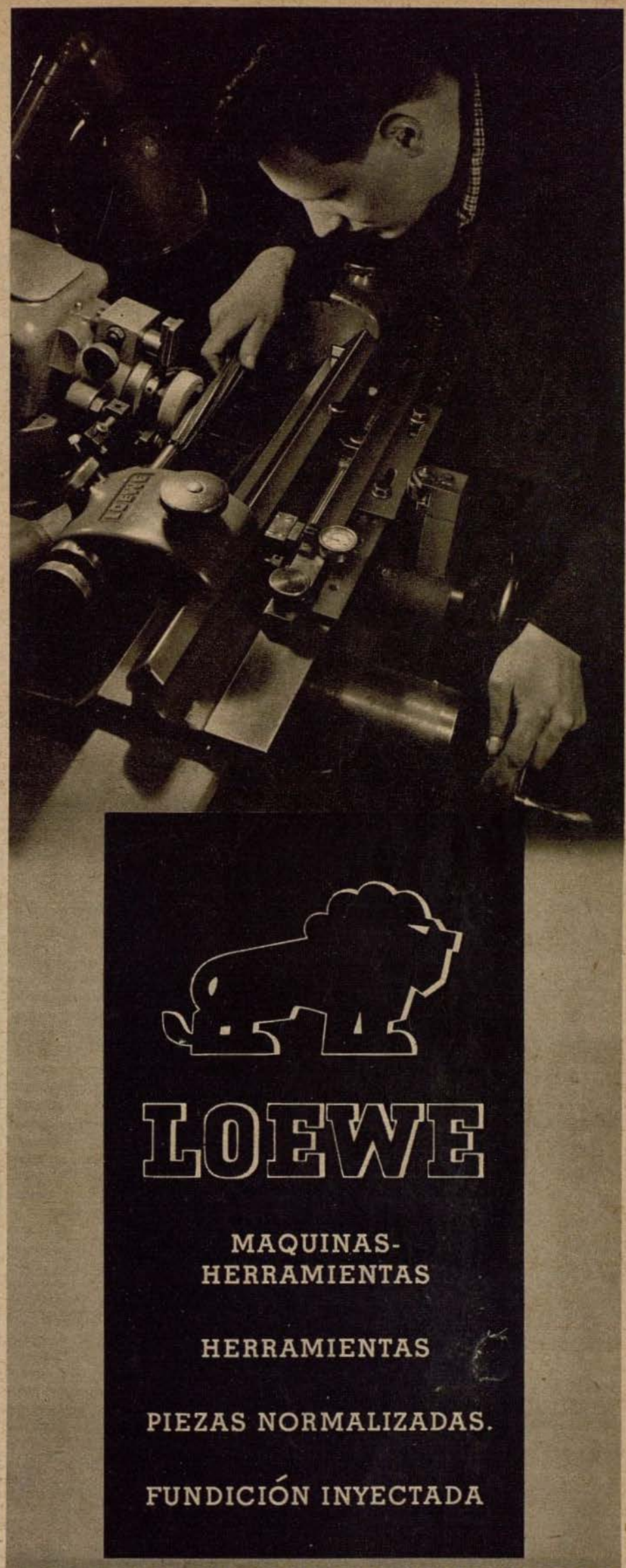
hwieriger ist da schon der Fernaufklärer dran, das „Auge der Führung" (der mber ist übrigens ihr „langer Arm"), der mutterseelenallein dahinkrebst, um t seiner „Strahlenfalle" Aufnahmen zu machen. Natürlich ist der ganz „Holzge", um sich den „Laden nicht vollrotzen zu lassen", was der Gegner zweifellos n täte, indem er „auf die Knöppchen drückt", die seine Schußwaffen betätigen. r Aufklärer soll nur sehen, nicht kämpfen und seine „Sichtungen" gut nach use bringen. Deshalb, so schwer's auch fällt, lieber die „Mühle 'rumreißen", schwänzchen hoch" und „Druckpunkt nehmen" und „davonrudern", als sich len Hintern aufreißen" zu lassen, womöglich zu „kokeln" anfangen und nn „stinkend" „auseinanderzublättern"; denn die schwärzliche Rauchwolke, e dabei als „Rauch aus der Küche" aus der Maschine quillt und die zeigt, ß es „im Karton geknistert" hat, illustriert eine Situation, die durch das ussteigen", das Verlassen des liebgewordenen Vogels per Fallschirm, nicht genehmer wird, zumal man womöglich „in den Bach fällt", der sich zwischen gland und Frankreich breit macht, und dies, abgesehen von dem dabei fälligen hnupfen, auch für die Filmkassetten nicht gut ist. — Das ist bei den deren Maschinen was anderes, die den Gegner ins „Visier nehmen dürfen", n die Leuchtspur der MGs, die „Leichenfinger", „um die Ohren pflastern", daß er bald „die Hosen voll", einen „Kupferbolzen" oder einen „Buntstift Hintern" hat, seine Kiste „auf die Schnauze" stellt und mit „Affenfahrt" e weinend abhaut, weil „es ihm stinkt". — 'ne ganz aufregende Sache, finden e, ist solch ein „Rabatz". Doch noch ist der eigentliche Auftrag nicht erfüllt, r sich dann im Heeresbericht in Orten mit leeren Fensterhöhlen, in Abschußzahlen s Gegners der Öffentlichkeit kundtut oder, wie es nun mal der Arbeit der ufklärer oder Transporter ergeht, sich nur in den Stäben auswirkt.

ch nun kommt der Heimflug. Schon gibt der „Alte" das Zeichen zum Auflösen s Verbandes, denn weiß leuchtet unter einem schon das „Hemd des Kommannten", das Landekreuz, das aus weißem Stoff besteht und den Maschinen die ndrichtung und die Stelle zeigt, an der sie aufsetzen müssen. Besondere eude herrscht natürlich, wenn viele Kisten „wackelnd" ankommen, was für s heute dasselbe bedeutet, was dem Indianer die erbeuteten Skalpe waren. acheinander „setzen sich die Maschinen hin"; womöglich gibt's mal 'ne auchlandung", weil man die „Beine", das Fahrgestell, nicht herausbrachte, d bei einer „Eierlandung" ist man besonders vorsichtig, um die angekratzte Kiste" durch Landestöße nicht zu zerlegen; denn es wäre faul, nach glücklich erstandenem Flug jetzt noch „Kleinholz zu machen" oder den Vogel „hinzutzen". Schon sind wieder die „Jungs" da, die sich nun unsrer „Mühlen" nehmen, ihnen aus dem „Geschirr helfen", und ich glaube, diese sind ganz h, jetzt wieder festen Boden unter den Füßen zu haben im Bewußtsein, daß re „Gefechtsbirne", auf der sich jetzt leichte Schweißperlen zeigen, keinen haden genommen hat. Sollte ihnen am Ende doch noch, nachdem sie sich ährend des Fluges so gut hielten, „das Frühstück aus dem Gesicht fallen?" a, dann gehen Sie schnell mal hinter jener Halle durch, Richtung Kantine, rt „zischen" oder „verlöten" sie einen, dann „röcheln" sie 'ne Stunde oder, as dasselbe ist, „horchen an der Matratze"; dann ist alles wieder gut. Jedenfalls ssen Sie nun, wie wichtig „Holzauge" und wie wertvoll ein guter „Kettenhund" t. Na, und die anderen Ausdrücke werden Sie auch noch lernen. Nun müssen e uns aber entschuldigen. Wir müssen zum Gefechtsstand, uns zurückmelden d über die Auftragsausführung berichten.

lso „Hals- und Beinbruch" bis zum nächsten Flug!

er Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren

auptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9. Verantwortlicher Anzeigenleiter illy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, erlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. mtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu hten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



El pequeño almanaque del "ADLER"

Un cacharro extraordinario

Suceso real del año 1917

La publicación "Diario del 10. cuerpo de ejército" que se publicaba en Vilna, escribe a principios del año 1917: "En nuestro sector fué derribado recientemente un avión de carácter marcadamente internacional. El aparato mismo parece proceder de Rumanía, lo que deduce el observador de las iniciales G. P. J. S. pintadas sobre los planos. El piloto era inglés, y francés el observador. El motor era de origen japonés. El depósito de bencina llevaba grabada la efigie del principe heredero de Serbia. La aceitera llevaba inscrita la marca de una fábrica portuguesa. La ametralladora procedía de América. El aparato fué por fin derribado por tiradores austriacos con munición de Krupp, con lo que los ocupantes salieron volando como en su día . . . los belgas de Lieja."

La primera disposición de policía en la aeronáutica

De una disposición de policía de la ciudad de Francfort del Meno se deduce que ya en las primeras ascensiones de globos solían ocurrir accidentes. Se trata además de la primera disposición dictada por la policía que se ocupa con la aeronáutica, y su texto, un tanto modernizado es el siguiente:

"Los alcaldes y consejeros de la ciudad de Francfort del Meno ven con suma insatisfacción los ensayos que se vienen haciendo con máquinas aerostáticas que son impulsadas, no con aire combustible, sinó con aire calentado con fuego de paja, y a los que se añade carbón ardiente y otros fuegos. Porque, en el momento que estos aparatos descienden, puede ocurrir fácilmente que se posen sobre casas, pajares o edificios dentro o fuera del casco de población, con lo que son de temer grandes desgracias.

En su consecuencia, y en evitación de un desastre general, disponemos terminantemente, que nadie emprenda la ascensión de ninguna clase de globos sin la previa autorización gubernamental, la cual habrá de depender del grado de inofensividad de los experimentos respectivos, dictándose las penas a que hubiere lugar en caso de contravención. De lo cual damos conocimiento general. Francfort, 27 de abril de 1784."

Hilos de lana ayudan al investigador de la corriente

En los vuelos de pruebas se necesita hacer frecuentemente visible la corriente de aire sobre los planos. A este efecto se pegan sobre la superficie del ala en toda su envergadura largos hilos de lana o de seda por filas, los que durante el vuelo se adaptan exactamente a la dirección de la corriente de aire, relatando los torbellinos, el cambio de dirección y la dislocación de la corriente. De la posición de los hilos filmados durante el vuelo, pueden hacerse valiosas deducciones respecto a la actitud de los planos en las corrientes de aire. El ensayo "de hilos" pertenece por lo tanto a los accesorios indispensables a la aerodinámica experimental moderna.

Der Dämpfer



„So, so — also fliegen lernen wollt ihr?! — Na, bei mir werdet ihr erst mal loofen lernen!!"

Zeichnung Ciesielski

Conque . . . ¿quieren aprender a volar? ¡Conmigo primero aprenderán a caminar!

Unser Büchertisch

„Der Krieg 1939/40 in Karten." In Verbindung mit Albrecht Haushofer, Wolfgang Höpker, Horst Michael, Ulrich Link. Herausgegeben von Giselher Wirsing. Verlag Knorr & Hirth, München. RM 2,—.

Auf 31 großen farbigen Kartenblättern werden hier im Auftrag der Deutschen Informationsstelle, Berlin, die einzelnen Feldzüge und andere wichtige Ereignisse des Krieges so anschaulich und einprägsam dargestellt, daß die entscheidenden Entwicklungsphasen von 1939/40 dem Betrachter wirklich im Gedächtnis haften bleiben. Selbst die verwickeltsten Zusammenhänge werden damit im wahrsten Sinne des Wortes auf einen Blick deutlich gemacht. Jeder Karte ist eine Textseite beigegeben, und im Anhang sind außerdem die Schlußberichte des Oberkommandos der Wehrmacht über die bisherigen Feldzüge veröffentlicht. Dieses neuartige Kartenwerk vermittelt nicht nur einen Querschnitt durch die vergangenen Kriegsgeschehnisse, sondern es wird auch bei der Betrachtung kommender Ereignisse in den Händen vieler Leser ein wichtiges Hilfsmittel bilden.

Georg Bös

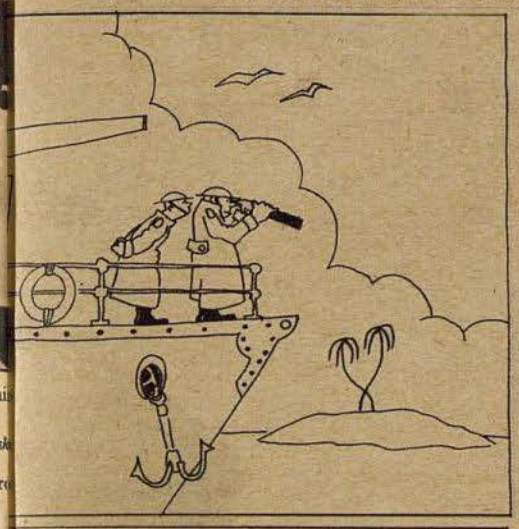




ROBINSONADE 1941

VON HEINZ-WERNER KAISER

Robinsonada de 1941



AUS DER PRESSE:

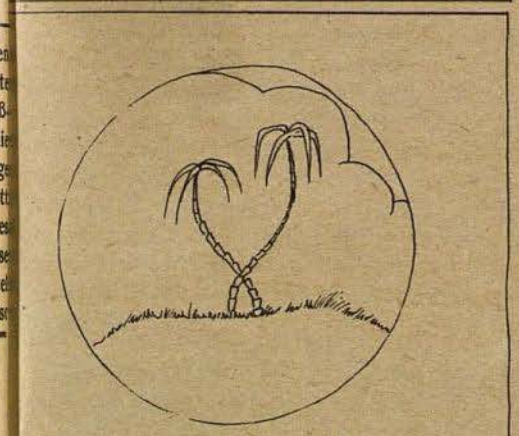
„... Wieder einmal besetzten die britischen Truppen eine nichtbefestigte Insel und machten die ahnungslosen Einwohner zu Gefangenen ..."

De la Prensa:

". . . Las tropas inglesas han vuelto a ocupar una isla indefensa, haciendo prisioneros a sus sorprendidos habitantes . . ',

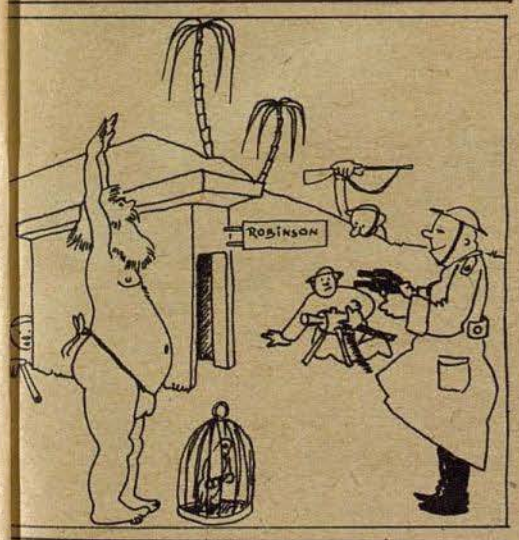
Den Briten, „Herrschern" aller Meere,
Kommt eine Insel in die Quere.
Sogleich, mit sichtlichem Ergötzen,
Beschließt man, diese zu besetzen.

¡ Al inglés, "dueño del mar" presunto,
Una isla se le antoja !
Y a ocuparla procede al punto,
Porque el alemán no la coja.



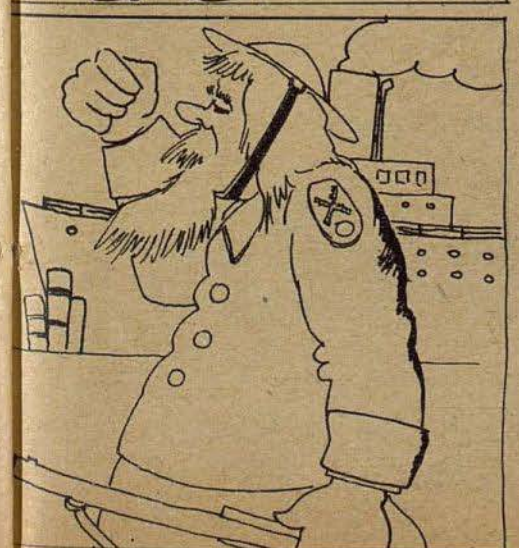
O Himmel, wenn dort Deutsche sitzen !
Schon der Gedanke bringt zum Schwitzen.
Doch durch das Fernglas kann man sehn,
Daß drüben nur zwei Palmen stehn.

Cielos ! ¿ Acaso ya está ocupada?
Pensarlo sudores cuesta;
Mas los lentes, sola y aislada,
Con dos palmeras la muestran.



Ganz ahnungslos wohnt lange schon
Auf dieser Insel Robinson.
Er wurde — kaum an Land gegangen —
Vom Landungstrupp gleich eingefangen.

En la isla ha mucho que vive
El pacífico Robinsón;
La tropa, al verle, le persigue,
En "Airosa" operación.



Er wurd' von ihnen aufgeklärt,
Wer diesen Krieg heraufbeschwört,
Und dient, was schließlich recht und billig,
Nun gegen Deutschland kriegsfreiwillig.

Demostróle el inglés bribón,
Quien de la guerra es autor;
Y contra Alemania Robinsón
Voluntario se alistó.




GERHARD FIESELER WERKE

HEFT 10 / BERLIN, 20. MAI 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Deutsche Flugzeuge am Olymp

Wie Symbole des Sieges in Griechenland kreisen deutsche Flugzeuge um den Olymp, den 2900 Meter hohen Sitz der Götter des antiken Hellas Aufn. PK Grabler

Aviones alemanes sobre el Olimpo

Como símbolos de la victoria en Grecia, evolucionan los aviones alemanes alrededor del Olimpo, donde, a 2900 metros de altura, residen los dioses de la antigua Hélada

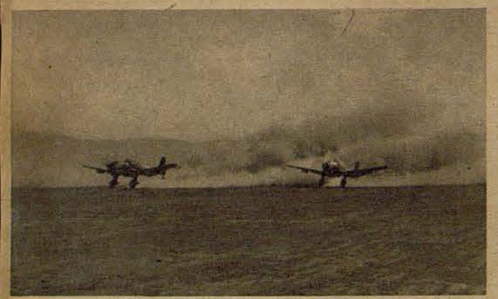
Zusammenbruch in Griechenland

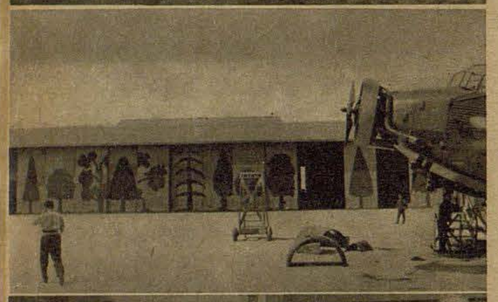
El derrumbamiento en Grecia

Keseltreiben an der Ägäis

La batida en Grecia

Texto y fotonista de guerra J. Grabler











El hecho de que mucho antes de que se iniciase la campaña del sudeste se hubiesen instalado los ingleses en Grecia, no deja de tener sus ventajas. Para la aviación por lo menos es así, porque con la construcción de campos de aviación ha realizado el inglés un gran trabajo para nosotros. Sólo faltaba que en su retirada hubiese dejado sobre cada campo a un oficial que hubiese hecho formalmente entrega de sus instalaciones. Pero esta pequeña falta de formalidad se la han perdonado los alemanes magnánimemente a los aviadores de la RAF, lo mismo que no se les tiene en cuenta el gran desorden que reinaba sobre los campos. Porque el primer repaso de todo lo que sobre ellos abandonaron ya dió resultados favorabilísimos. En la base p.e. de que tratamos aquí había almacenados cientos de bidones de doscientos litros de cabida cada uno, todos ellos bien repletos de estupenda gasolina inglesa. Para comprender el alto valor de este botín baste observar que las formaciones aéreas habían penetrado en Grecia al mismo tiempo que se iniciaba el avance de las fuerzas terrestres, o sea, que todas las fuerzas de los servicios de tierra seguían por tierra desde Bulgaria. Claro que al día siguiente ya llegaron los acreditados Ju con bombas y gasolina, pero ya era un día más tarde. La gasolina amablemente abandonada por los ingleses hizo posible la segunda intervención de las unidades aéreas llegadas en la misma jornada, siendo hundidos varios transportes de guerra ingleses que de otra forma hubiesen podido escabullirse. El rango siguiente en la apreciación por nuestros aviadores lo ocupan las maravillosas tiendas de campaña de los australianos, a las que siguen las grandes cantidades de víveres, sin olvidar la rica cerveza de Sydney y de Changhai. Todo lo demás estorbaba: enormes cantidades de bombas pintadas de amarillo, en todos los tamaños y precios, montañas de cinchos con munición y aviones que no estaban aún en condiciones de despegar.

En un robledal cercano al campo de aviación, ha sido emplazado el puesto de mando de la escuadra. El comodoro es un joven comandante, y su escuadra es una flota aérea en pequeño. Hay de todo lo que necesita un jefe de aviación para hacer la guerra en el aire con cierta independencia, aviones de reconocimiento y cazas, unidades de bombardeo y Stukas. — Las ocho de la mañana. El sol ya está muy alto, y hace tal calor, que apenas se ve un solo soldado vestido del todo. El recuerdo de la campaña en España surge al contemplar tan aguerridos muchachos en pantalones cortos de sport y con botas altas. Los achatados robles están cubiertos de follaje, el trigo ya está alto y los campos se han cubierto de un tapiz de flores.

El comodoro regresa de su operación matutina, la que ha volado en compañía de su ayudante. Mientras que, sentado sobre el tambor de un cable, se desayuna frugalmente, se presenta el jefe de una escuadrilla de Stukas, teniente L., con dos oficiales: "Orden cumplimentada, con seis aparatos he atacado unidades enemigas en la bahía de Eleusis. Tres transportes con un total de docemil toneladas y un crucero han sido echados a pique."

"¿Qué?" dice el comandante, "y eso tan de mañana, así en ayunas? ! Asistente! venga café para los señores! siéntense y cuenten."

"Con el teniente S. volaba en la primera patrulla. Desde nuestra altura de vuelo podían distinguirse los contornos de la costa, y también se alcanzaban a ver algunas embarcaciones mayores sobre el agua, pero la neblina ocultaba otros detalles. Pero al picar, el teniente S. detrás de mí, mejoraba la visualidad rápidamente. Entonces reconocí el buque de guerra, con toda claridad pude ver su forma y sus dos torres delanteras. Tiene que haber fondeado de noche en la bahía porque ayer por la tarde aún no estaba allí. Hice la consiguiente advertencia al teniente S. y arrojé mi bomba. En una curva cerrada volví a subir y vi levantarse una gran nube de humo de la explosión de mi bomba. Al mismo momento estalló la bomba del teniente S. en medio de navío. Inmediatamente surgió una imponente columna de fuego y humo, la que imposible podía proceder únicamente de la bomba. S. tiene que haber alcanzado la Santa Bárbara. Pedazos de treinta metros de largo volaban por el aire. El crucero se tumbó seguidamente hacia un lado.

El comodoro se levanta "enhorabuena". Yo desafortunadamente no tuve tanta suerte. Llevaba la intención de acabar con los dos buques anunciados en la Bahía de A. ataque en vuelo rasante, pero en el último momento descubrí la cruz roja sobre el casco. Con seguridad que lo utilizarán también como transporte de guerra, pero para que no digan de nosotros. Torcí y ataqué al otro, más pequeño. Tresmil toneladas. Para eso le metí en la barriga la bomba de doscientoscincuenta kilos. Se le abrió un boquete en el costado como la puerta de un granero. — Ahí viene por fin nuestro piloto de reconocimiento. ¿Qué, nos trae Vd. algo bueno?"

Pasa un alto teniente de aviación, puesta la combinación de vuelo, tostado por el sol, la tabla de los mapas bajo el brazo: "Desafortunadamente no mucho, mi comandante. Aquí, en el Cabo B. ha anclado en una estrecha bahía uno de cincomil toneladas, bastante pegado a tierra. El segundo es cargado en este momento en el puerto de N. Pudiera tener seismil toneladas."

Serie de la izquierda, de arriba a abajo: Los campos de aviación de Grecia carecen en su mayoría de capa de prado, por lo que en cada despegue se levantan enormes nubes de polvo. Aquí despegan Stukas, cuyas bombas pueden distinguirse bajo los planos. — En un campo de aviación griego se había intentado un camuflaje ilusorio de los cobertizos con árboles pintados. — Tiradores de montaña que habían resultado heridos en los combates por les Termópilas, esperan animados y contentos el momento de ser trasladados a la reta guardia con aviones de transporte Junkers. — Dondequiera que avancen las fuerzas del ejército y de la aviación, está también presente la artillería antiaérea alemana para encargarse de la defensa contra ataques aéreos. — Soldados griegos, por cierto de quintas bastante antiguas, regresan a sus hogares después de haber sido desarmados



El jefe de una flota aérea, general del aire Löhr, y el general del aire Freiherr von Richthofen, se han encontrado sobre un campo de aviación griego y estudian la situación. Nada mejor para demostrar la supremacía soberana de la aviación alemana en Grecia que la confianza en la victoria que se refleja en los semblantes de ambos generales

La fotografía aérea inferior muestra la ciudad Pharsala, utilizada por los ingleses como punto de apoyo. Pharsala domina un cruce de la carretera principal, que conduce desde Larissa hacia Lamia, pasando las Termópilas. En Pharsala se habían hecho fuertes los ingleses en su retirada desde Larissa. Su resistencia fué rota por un ataque de los Stukas alemanes. La ilustración muestra el momento en que caen sobre la ciudad las bombas, arrasando las posiciones británicas

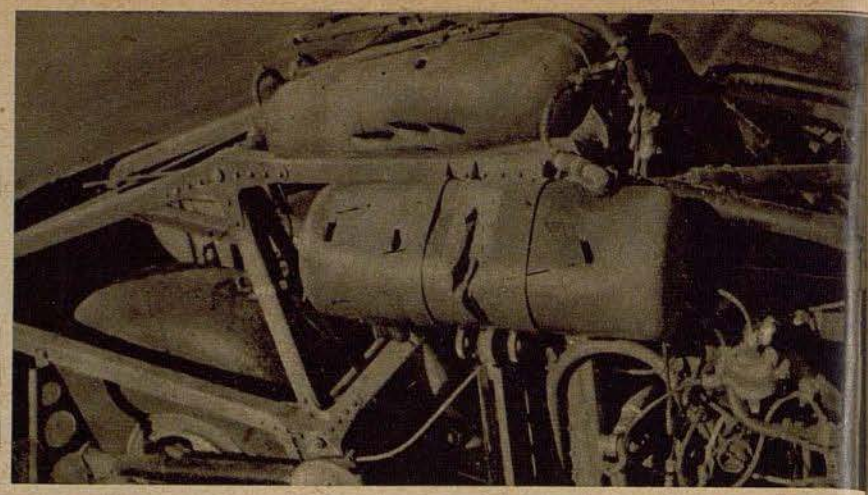


Fotos Luftwaffe (2)

En la fotografía aérea de la derecha puede verse el fin de una catástrofe. Una columna inglesa, que en su huída pasa por la desembocadura de la carretera, ha sido aniquilada totalmente por las bombas de los Stukas. Sobre la carretera y a los lados pueden verse claramente los impactos, rodeados de carruajes retorcidos y restos humeantes. A la derecha de la carretera otros seis vehículos inmovilizados. La foto es un comprobante eficaz para la labor de los Stukas, que frecuentemente y con razón suele denominarse "a la medida"



Esta inscripción de una tienda de campaña, que dice "los sin patria", han abandonado soldados australianos en su huída. La tabla ostenta los motes de los habitantes de la tienda



Vista parcial de un avión de bombardeo inglés Bristol Blenheim, que tuvo que ser abandonado por los ingleses. Para inutilizar el avión, le han roto los ingleses con los machetes los depósitos de esencia

El comandante ha marcado la situación de ambos en su plano, se yergue en su asiento, echa la gorra hacia atrás. Hace calor. "Gracias", dijo, "no es mucho, pero ya es algo que merece la pena. ¿A quién le doy ahora esos dos cacharros?" El comandante von W., que ostenta sobre el pecho el pasador de la Gran Guerra de la Cruz de Hierro de primera, pide, cuadrándose, se le conceda uno de los dos vapores. Para él sería el primero.

El comodore ríe: "Bien, le dejo libre el buque localizado en N. Me parezco a un gran señor en una cacería. Se le concede la primicia sobre el ciervo en el húmedo valle. Y al de la bahía que se lo dejen a los Stukas. No, Vd. no, teniente L., que Vd. ya tiene bastante por hoy con su crucero. Tanque que repartir la escasa caza equitativamente. Que acabe con él la tercera escuadrilla."

Por el puesto de mando hay un constante ir y venir, lo mismo que sobre el campo mismo, de donde se oye continuo zumbar de motores. Dos pilotos de caza dan parte de una operación acabada. "Sobre la carretera de M. a Ch. hay gran movimiento de columnas de fuerzas. Cientos de vehículos. Todo marcha en dirección sudeste. Como quiera que no se veían señales de reconocimiento, hemos atacado en vuelo rasante con nuestras ametralladoras y cañones. Con plena eficacia, mi comandante." "¿Y está Vd. completamente seguro de que eran ingleses?" "Sí, mi comandante, también los tipos de vehículos me parecían diferentes y raros." Pero el comandante dudaba; quería saberlo seguro "Si son ingleses, ya tenemos nuevos objetivos. Teniente Br.", se vuelve el comandante a su ayudante, y su mirada me roza también a mí, "vaya Vd. con el cronista de guerra y aclare el asunto. Utilice el 'cigüeña', pero sin exponerse innecesariamente. Pero la cosa tiene que ir de prisa, para que no se nos escapen."

Camino del campo de aviación encontramos al comandante von W., un tanto desanimado: "Le he fallado, maldita sea. Pero vuelvo al ataque, pues estaría bueno que no de con el cacharro." Escuadrillas enteras de Junkers aterrizaban sobre el campo, trayendo bombas y gasolina, levantando el consiguiente polvo al aterrizar. Había que esperar un rato, hasta que volvía a despejarse. Pasamos rápidamente sobre los milcuatrocientos metros de la sierra de O. La carretera de la costa ya puede distinguirse al otro lado de la montaña. Se encuentra cubierta por el fuego pesado, aunque no se sabe si de bombas o de artillería. Desde las Termópilas, cuya entrada al otro lado del escarpado valle tenemos en frente nuestro, viene un Do 17. A la derecha se distingue la ciudad Lamia. Sobre la carretera en dirección a las Termópilas hay vehículos. Son alemanes. Toman rumbo a la entrada del puerto, que se encuentra bajo el fuego incesante. Algo apartados de la carretera, hay sobre un prado dos aviones. En este momento aterriza un Henschel 126, o sea que son observadores del ejército. Aquí podemos enterarnos mejor de lo que queremos saber. Aterrizamos y rodamos hacia una tienda de campaña al borde del prado. Es raro, no se ve a nadie, tan sólo una manada de reses vacunas pace cerca. Súbitamente salta en medio de la manada un surtidor de barro y fuego, y oímos una fuerte detonación. Dos de las reses quedan muertas en el suelo — las otras, siguen paciendo tranquilamente. Estupidez digna de admiración. Ahora ve a las dotaciones que corresponden a los aviones. En una zanja estrecha se han parapetado. El prado es tiroteado por la artillería. Es algo desusado para un campo de aviación. Entre dos explosiones salto a la zanja. Si se pega uno bien al suelo, ofrece alguna seguridad. Un brigada observador, nos explana la situación: "La avanzadilla de carros de combate ha irrumpido en las Termópilas, pero a ambos lados del puerto se han hecho fuertes los ingleses en lo alto de las montañas y cubren con el fuego de varias baterías la carretera, y a nosotros también. Hace una hora que la artillería propia combate la retirada de los ingleses." "¿Se conocen las posiciones de las baterías inglesas?" "Sí, mi teniente, yo he estado allí. Si me permite Vd., se las señalo en su mapa. No vendrían mal unos cuantos Stukas." "Natural", dice mi piloto, "en media hora estamos allá, con dos escuadrillas les vamos a dar pa'l pelo. Pero tenemos que darnos prisa en regresar y traerlas."

El teniente Br. llama a los mecánicos, cuyas espaldas desnudas y tostadas brillan al sol: "Necesito dos hombres para poner en marcha mi "cigüeña". ¿Quién se presta? Unas cuantas cabezas se levantan, y cuatro muchachos se acercan acompasados y lentos. Nosotros tampoco seguimos tumbados. Una granada silba y hace explosión con gran ruido a ochenta metros de nosotros. Llevamos sólo dos hombres y corremos hacia el aparato. Ojalá eche andar nuestro pajarraco enseguida. El motor echa a andar.

Treinta minutos más tarde rugen los Stukas Ju 87 dos escuadrillas como lo había prometido el ayudante anzando su mortal cargamento sobre las baterías inglesas, que callan para siempre. Otras unidades de caza, de bombardeo y de Stukas, se las entienden con las columnas enemigas que se retiran sobre la carretera costera. — El avance prosigue.



Un teniente regresa de un vuelo contra el enemigo y da parte al comodoro de haber hundido un buque transporte inglés de sietemil toneladas



Una base de campana es cubierta por el fuego de artillería inglesa. Al fondo se distingue el humo de las explosiones de las granadas

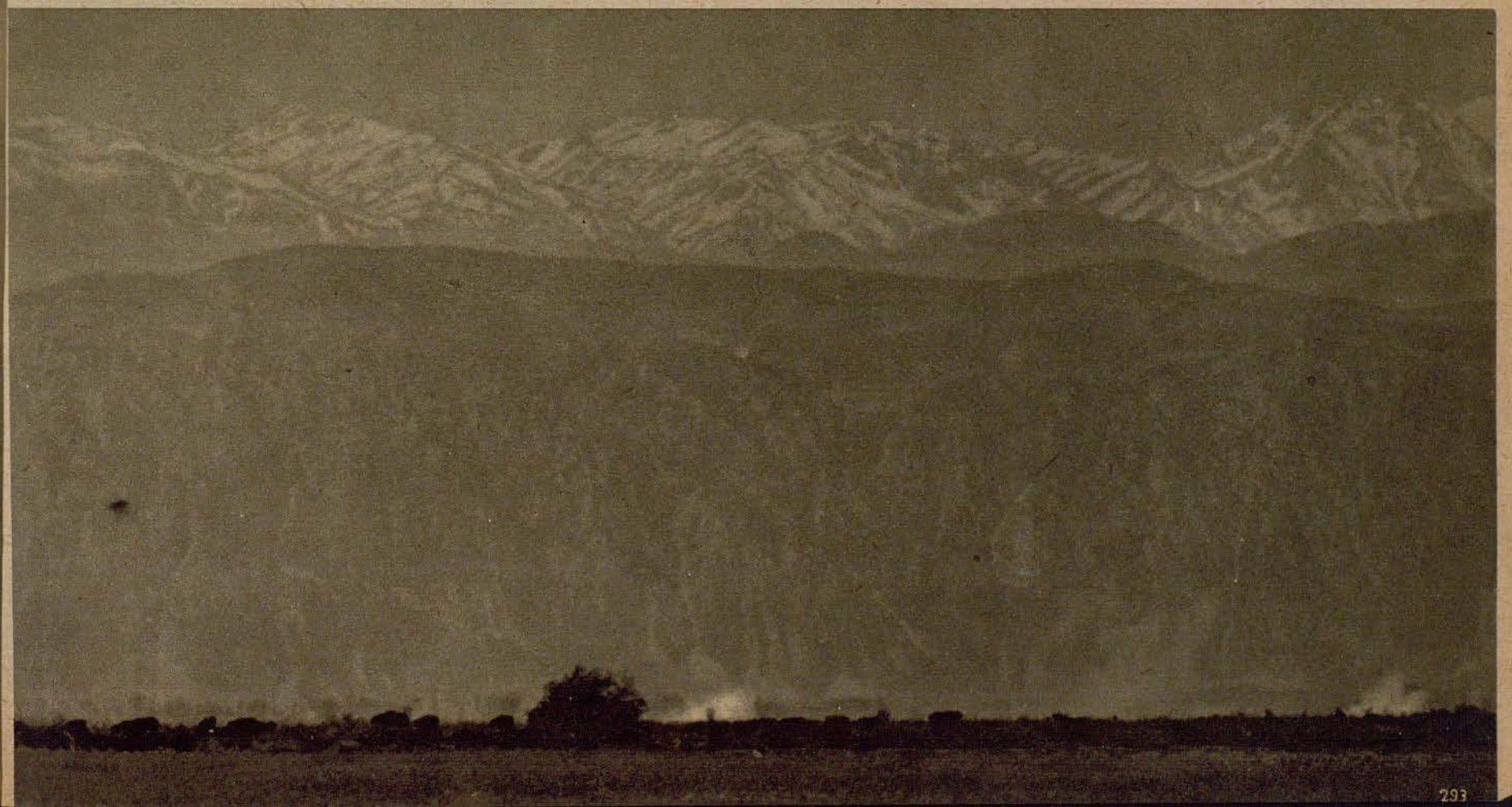
Kampf um die Thermopylen

ucha por las Termópilas

Las termópilas son el símbolo histórico de la resistencia heróica por la famosa lucha que allí libraron griegos contra persas. Pero los descendientes de los mitológicos guerreros helénicos, no han guardado fidelidad a su honrosa tradición al intentar detener en este lugar con sus aliados ingleses el avance alemán. Su famoso ascendente Leonidas, a la amenaza del rey de los persas, que la muralla de sus guerreros iría a nublar el sol, había dado la clásica contestación: "Entonces lucharemos a la sombra". También hoy tuvieron que luchar los griegos a la sombra, pero esta vez era la sombra de las alas de la aviación alemana, la que, como en todas partes, rompía impasiva cualquier resistencia, también en estos lugares clásicos. — En la ilustración de la derecha ha fijado el dibujante el momento en que los destructores Messerschmitt atacan en vuelo rasante la carretera del puerto de montaña, mientras que la foto inferior hace ver el fuego de la artillería pesada inglesa contra la carretera de acceso a las Termópilas. Al fondo se eleva la montaña del Parnaso, cubierta de nieve.

Dibujo: PK Ellgaard. Foto: PK Grabler

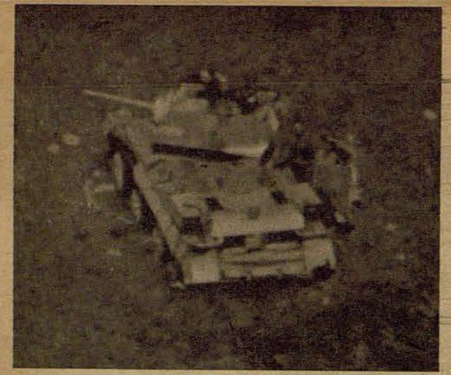




DER FELDZUG in HELLAS

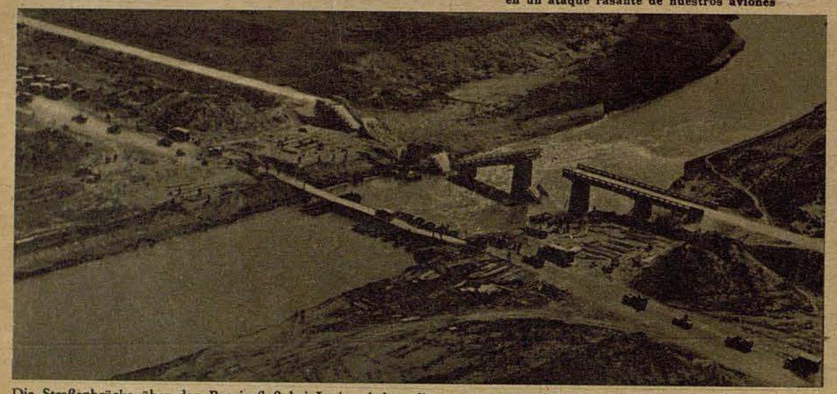
am Rande ziehen

La campaña en la Hélada, vista al margen



Dieser britische Panzer wurde durch einen Tiefangriff deutscher Flieger außer Gefecht gesetzt

Este carro de combate inglés fué puesto fuera de combate en un ataque rasante de nuestros aviones



Die Straßenbrücke über den Peneiosfluß bei Larissa haben die Engländer bei ihrem Rückzug gesprengt. In wenigen Stunden bauten deutsche Pioniere daneben eine Behelfsbrücke

Los ingleses han volado en su retirada el puente sobre el río Peneios cerca de Larissa. En pocas horas construyeron los zapadores alemanes al lado un puente auxiliar



In dem Schützengraben schwelen die Reste des „Papierkrieges", den die Briten vor ihrem Rückzug in aller Eile vernichten wollten

En las trincheras humean aún los restos del "papeleo", que los ingleses han tenido buen cuidado de destruir antes de su retirada



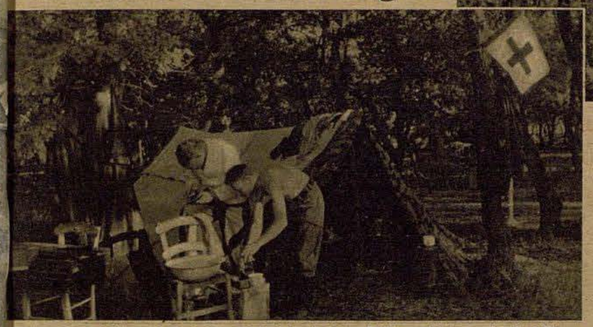
Die Feldpost ist angekommen. Unter allgemeiner Anteilnahme werden die Briefe vorgelesen

Ha llegado el correo. La correspondencia es leída con interés general



Die Vormarschstraße über das Ordrys-Gebirge nördlich Lamia. Ein britischer Lastkraftwagen ist im Feuer deutscher Tiefangriffe von der Straße abgekommen, aber wie durch ein Wunder vor dem Sturz in den Abgrund bewahrt geblieben. Rechts auf der Straße ein im Feuer liegengebliebener englischer Panzerwagen

La carretera del avance sobre la sierra de Ordrys al norte de Lamia. Un camión inglés ha ido a parar fuera de la carretera por el fuego de los aviones alemanes, pero como por milagro no se ha precipitado al abismo. A la derecha de la carretera un tanque inglés inmovilizado por la metralla



Die Verbandstelle einer fliegenden Einheit ist in einem Eichenwäldchen nahe dem Flugplatz untergebracht und trotz der primitiven Unterbringung stets einsatzbereit

El botiquín de una unidad de aviación ha sido instalado en un robledal, y pese a su primitivo alojamiento trabaja maravillosamente



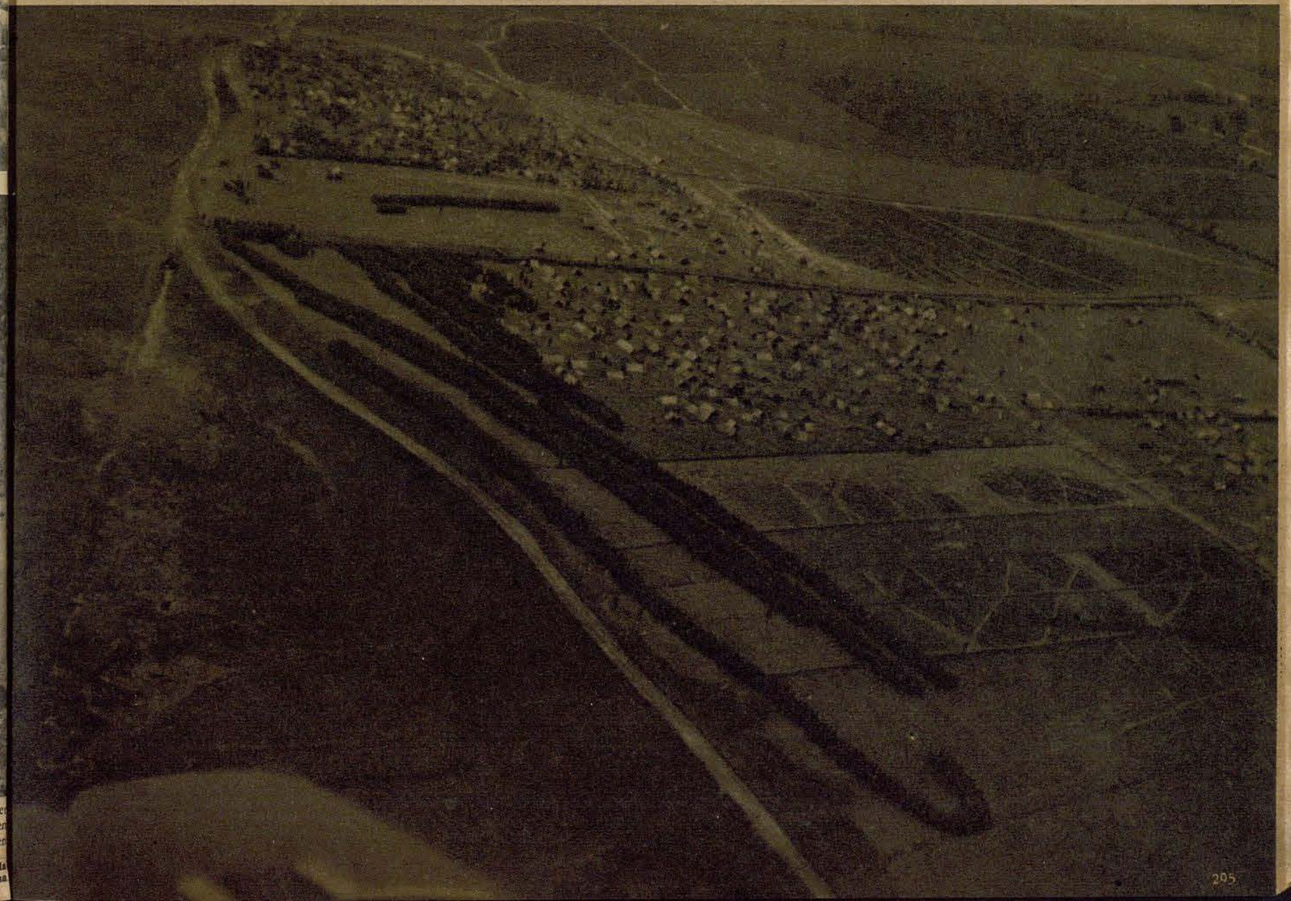
Blüten und Vernichtung, Leben und Tod nahe beieinander. Diese schweren Bomben haben die Briten bei der Räumung eines Flugplatzes zurückgelassen

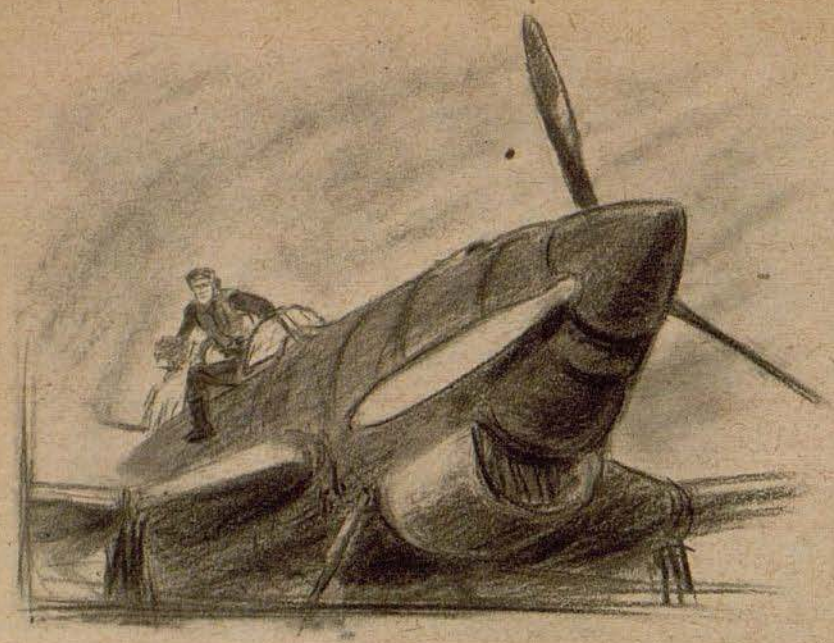
Flores y destrucción, la vida y la muerte juntas. Al evacuar el campo de aviación, han abandonado los ingleses estas bombas pesadas

Aufnahmen: PK Grabler

Das untere Luftbild zeigt Tausende von griechischen Soldaten, einen Teil der Nordarmee, die nach der Einnahme von Saloniki kapituliert hatte, vor ihrem Zeltlager angetreten. Die griechischen Soldaten wurden nicht in Gefangenenlager gesperrt. Nach der Entwaffnung durften sie als freie Männer in ihre Heimat zurückkehren

La fotografía aérea inferior muestra miles de soldados griegos, parte del ejército del norte que había capitulado después de la ocupación de Saloniki, formados ante sus tiendas de campaña. Los soldados griegos no fueron encerrados en campos de concentración, sino que se les permitió regresar a sus hogares después de ser desarmados





Ausbruch AUS DEM Wüstenfort

Evasión de un fortín del desierto

Aventuras de un piloto alemán en la Cirenaica

En un lugar del inhóspito desierto de la Cirenaica aterrizó el piloto con su aparato averiado. Había sido una lucha encarnizada. El telegrafista herido mortalmente, y el motor destrozado. El aterrizaje forzoso salió bien, pero ¿ahora qué hacer? El aterrizaje en medio del desierto puede ser la muerte. El fantasma de la sed es el más horrible. Pero un aviador alemán no se deja amedrentar por nada. Luchará por su vida, mientras corra en sus venas una sola gota de sangre. El piloto no pierde el tiempo, sale de su aparato y emprende la marcha hacia lo desconocido . . .



. . . marcha cara al sol, que abrasando aún con sus rayos, tiende a ponerse en occidente, donde supone se encuentra el frente alemán. A su alrededor todo es arena reluciente, amarillenta y rojiza. El silencio que le envuelve es espectral y sobrecoge el ánimo, el aire caliente le impide respirar, parece el aliento de la muerte. Durante largas horas ha marchado el aviador por la arena, y la helada noche ha relevado a la canícula del día. Allí al frente — ¿o es que lo pinta su fantasía? — parecen dibujarse los contornos de una oasis, de la que resplandece la blancura de unas torcidas chozas de barro. ¡Seres humanos! Eso, en el desierto, siempre es la salvación. Pero de todas maneras conviene guardar precaución. En este poblado árabe puede haberse alojado el enemigo, y la prisión sería la última solución. El aviador alemán se tira al suelo y observa largamente la oasis, que se le antoja un pequeño paraíso. Allí no faltará agua, aunque no sean más que unas gotas para apagar la abrasadora sed. Pero



nada oye sino el ladrido lánguido de un perro y el monótono canturreo de una voz de mujer. Aquí, así piensa, no saben nada de la guerra. Por fin penetra en el poblado y encuentra buena acogida. Le dan de comer y de beber y le ofrecen un lecho para descansar. Pero a la mañana siguiente se presentan dos ingleses inopinadamente y le declaran prisionero. Con su coche habían pasado de patrulla por el poblado, y uno de los indígenas les había contado del extranjero que se había refugiado en el poblado, sin saber lo que con ello hacía. Rápidamente es trasladado ahora a un fortín del desierto. El alemán está cerca de la desesperación, pero ni un solo momento deja de pensar en su salvación.

Según sus cálculos no puede estar muy lejos el frente alemán. Pasa medio día, horas que al alemán se le antojan eternidades detrás del alambre de espinos del pequeño fortín en la arena. Pero súbitamente afina el oído. ¿No había sido aquello el lejano tronar de cañonazos y las apenas perceptibles ráfagas de

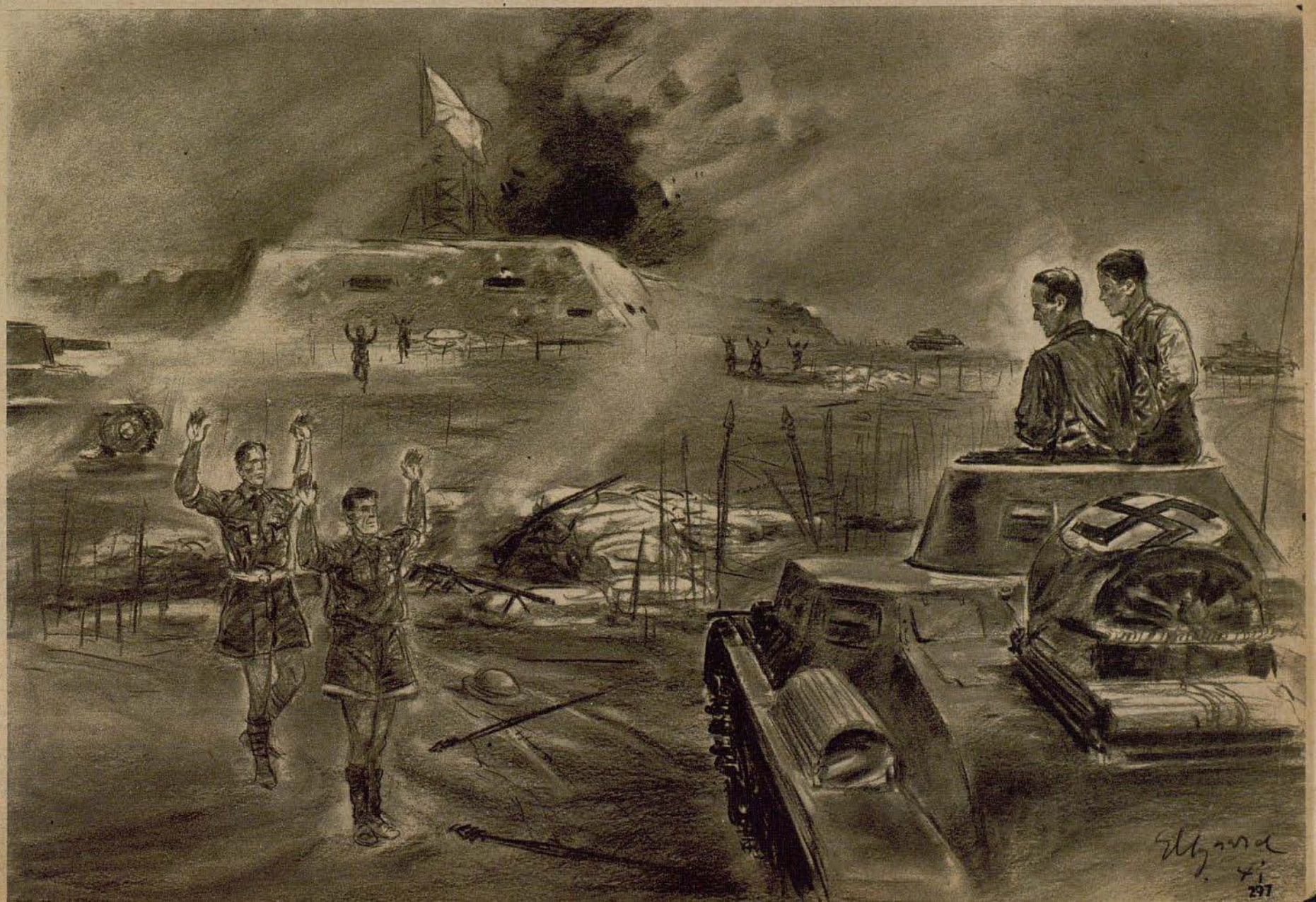


ametralladoras? El fragor del combate iba acercándose. En el fortín reinaba loco desconcierto. Ya caen en sus inmediaciones las primeras granadas alemanas. Los ingleses ya no se ocupan de su prisionero, que aprovecha el momento apropiado para darse a la fuga. Corre el riesgo de ser alcanzado por las balas de sus propios camaradas. Pero él slo lleva una idea ¡fuera de aquel infierno! Pero no necesita correr como loco mucho tiempo. Pronto se le acerca el primer carro de combate alemán. Desde lejos hace el aviador alemán señales para darse a conocer. El tanque se ha acercado, y el



comandante abre la torreta para acoger al aviador alemán. Las declaraciones del evadido sobre el fortín y la fuerza de su dotación es de suma importancia para el desarrollo del ataque. Los partes correspondientes son telegrafiados inmediatamente a los tanques siguientes. El piloto mismo tiene ocasión de participar en el asalto contra el fortín al lado del comandante. La lucha es dura y encarnizada, pero al fin se entrega el enemigo. Por cierto que ponen caras extrañadas al ver salir de la torreta de uno de los primeros tanques al aviador alemán, que apenas hacía una hora había sido su prisionero

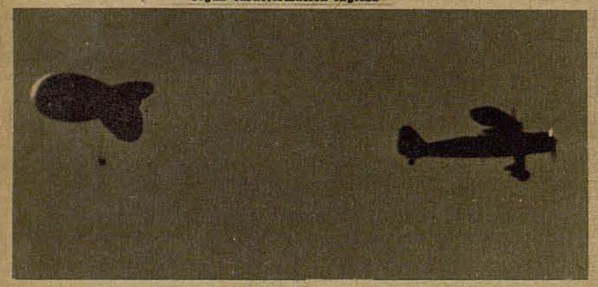
Dibujos: PK Ellgaard





„Wenn man ständig auf der Lauer liegt, dann gelingen manchmal Bilder von besonderem Reiz. Hier eine seltene Begegnung mitten im Kanal: Eine Kette deutscher Jäger kehrt vom Feindflug zurück und kreuzt die Flugbahn eines Aufklärers, der gerade ein Schiff überfliegt. Dieses Schiff hat zwei der neuen Rettungsbojen, der sogenannten Udet-Bojen, im Schlepp, wie sie der ADLER kürzlich in englischer Darstellung gezeigt hat"

"Si no se cansa uno de permanecer al acecho, se suelen conseguir fotografías de especial atractivo. He aquí un encuentro desusado en medio del Canal: una patrulla de cazas alemanes regresa de una operación y cruza el camino de un avión de reconocimiento, que evoluciona sobre un buque. El vapor lleva a remolque dos de las nuevas boyas de salvamento, las llamadas boyas Udet, como las publicó recientemente "DER ADLER" según caracterización inglesa"



Recientemente ha publicado "DER ADLER" interesantes fotografías obtenidas con la telecámara, el "cañón de largo alcance" entre el instrumental fotográfico, que cada día encuentra mayor adaptación en la información de guerra. La telecámara es capaz de tomar vistas imposibles de obtener con aparatos normales ni con las mayores distancias focales. Si además se emplean clisés infrarojos, es posible fotografiar objetos que quedan ocultos a la vista humana por la neblina. Un informador de guerra acechó cierto día desde la empinada costa del Canal, enfocando con su telecámara la costa inglesa, a cuarenta kilómetros de distancia. Un trípode giroscópico especial permitía mover el pesado aparato hacia todas direcciones, de forma que podían perseguirse con él hasta los aviones en el aire. Pero damos la palabra al informador de guerra, para que nos explique lo que ha visto





„Über dem Kanal herrscht reger Flugbetrieb. Aus fünf Kilometer Entfernung holt die Fernkamera zwei in entgegengesetzter Richtung fliegende Flugzeuge heran

"Por encima del Canal hay gran movimiento aéreo. Desde cinco kilómetros de distancia atrae el teleobjetivo dos aviones que vuelan en direcciones contrarias"

Das Bild rechts zeigt den Kriegsberichter mit seinem „Langrohrgeschütz" bei der Arbeit

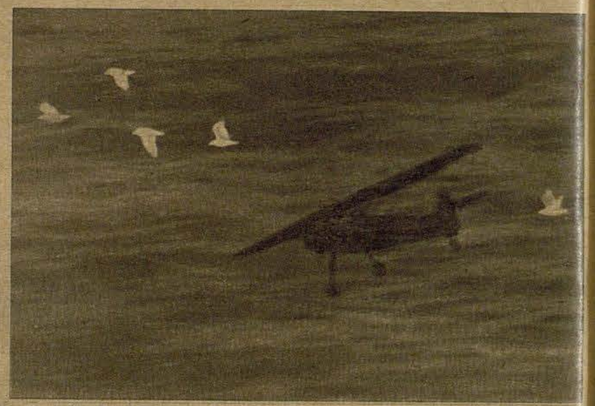
La ilustración de la derecha muestra al informador de guerra durante el trabajo con su "cañón de largo alcance"



Der Fernkamera bleibt nichts verborgen

La telecámara todo lo descubre — *Una mirada a través del Canal de la Mancha*

Sonderaufnahmen von Kriegsberichter Hans Schaller



„Kurz darauf werden durch den Motorenlärm eines Aufklärers Möwen aufgescheucht. Der Schatten des Flugzeuges scheint mit ihnen um die Wette zu fliegen. — Das linke Bild zeigt, am Morgenhimmel über der Kanalküste aus 3 km Entfernung aufgenommen, die Begegnung eines Aufklärers mit der ‚aufgeblasenen Konkurrenz', einem Fesselballon"

"Poco después ahuyenta el ruido de los motores de un observador a una bandada de gaviotas. La sombra del avión parece querer hacer carrera con ellas. — La foto de la izquierda, tomada desde tres kilómetros de distancia contra el cielo matutino de la costa de la Mancha, muestra el encuentro de un explorador con su "panzuda concurrencia", un globo cautivo"



„Plötzlich taucht vor hohen Wolkentürmen ein Flugzeug auf, das sich näherkommend als eine Spitfire entpuppt. Für einige Augenblicke habe ich das feindliche Flugzeug im Visier. Da schießt mit großer Fahrt eine Me 109 ins Bildfeld. — Sekunden später sitzt der deutsche Jäger hinter dem Engländer (unten). MG-Salven dröhnen über den Kanal"

"Súbitamente aparece de entre las amontonadas nubes un avión, que al acercarse resulta ser un Spitfire. Durante algunos momentos he localizado al aparato enemigo con mi objetivo, cuando penetra en mi campo de mira con gran velocidad un Me 109. — Segundos después se ha pegado el caza alemán a los talones del inglés (abajo). Las salvas de las ametralladoras rompen el silencio sobre el agua"

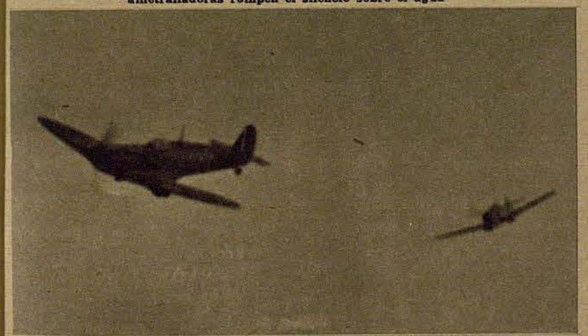
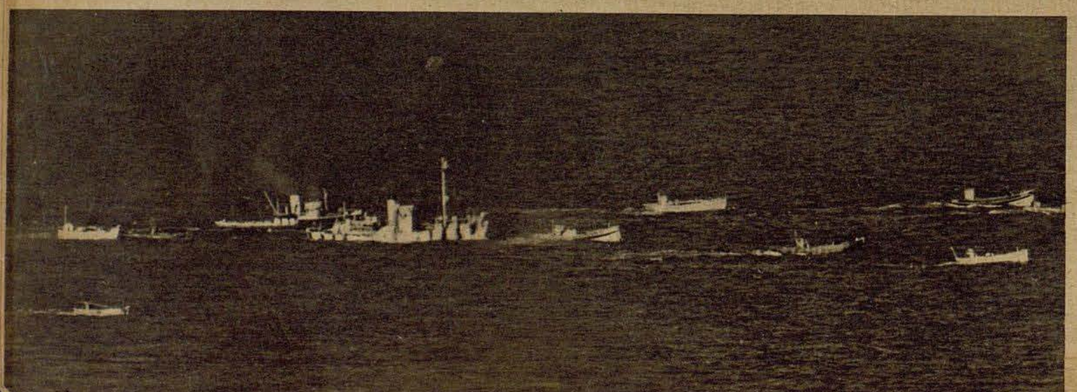


Bild rechts: „Der Engländer ist tiefergehend nach seiner Heimatküste verschwunden. Minuten später gibt es neue Schnappschüsse. Zurückkehrende Jäger gehen im Tiefflug auf die Fahrzeuge der Kriegsmarine herunter — Begrüßung der Kameraden zur See"

Derecha: "El inglés ha descendido para desaparecer rumbo a su costa patria. Minutos después hay nuevos disparos del objetivo. Los cazas que regresan de tierras enemigas pasan en vuelo raso sobre las unidades de nuestra marina de guerra — saludo a los camaradas del mar"



„Nicht nur in der Luft, auch auf dem Wasser herrscht Hochbetrieb. Ein Schwarm kleiner Hilfsfahrzeuge der Kriegsmarine stampft und schlingert, auf 15 km aufgenommen, durch den Kanal. Infolge der großen Entfernung und der dazwischenliegenden Wellenberge scheinen einige Fahrzeuge halb im Wasser zu liegen"

"Pero no solamente en el aire, también sobre el agua hay un constante ir y venir. Una patrulla de pequeñas unidades auxiliares de la flota cabecea y se balancea por el Canal, a quince kilómetros de distancia. En vista de la gran distancia y de las montañas de agua que los separa de la costa, parecen sumergirse algunos navíos en el agua"

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Como se ganaron la Cruz de Caballero



HAUPTMANN STREIB



HAUPTMANN DASER



OBERLEUTNANT BOB



LEUTNANT GESCHWILL

El capitán Streib, uno de nuestros más heroicos pilotos de caza nocturnos, ha alcanzado 13 victorias aéreas como jefe de escuadrilla, de ellas diez durante la noche. Es ello un ejemplo de su pericia aérea y de su arrojo, y a la vez ejemplo luminoso de espíritu militar para esta nueva actividad de la aviación de caza. Al valiente y eficaz piloto le fué concedida en el pasado otoño la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. — El capitán Fliegel, como jefe de un grupo de bombardeo, pudo obtener resonantes victorias en la guerra comercial en numerosas acciones contra Inglaterra y operaciones a distancia sobre alta mar. Su grupo ha hundido 39 barcos con un total de 206.000 toneladas, causando graves averías a otros 20 buques con 115.000 toneladas. El capitán Fliegel mismo ha echado a pique siete navíos y averiado a seis. — El capitán Daser ha obtenido importantes éxitos en numerosas operaciones a distancia. Todos los objetivos especiales que le fueron encomendados, tal como la destrucción de la emisora Vadsö durante la campaña de Noruega, son fruto de su pericia aérea, de su sangre fría y de su valor. — El teniente Barth distinguióse especialmente como comandante de un hidroavión por su incansable actividad en las operaciones de reconocimiento sobre el mar, igual que por su inusitado arrojo y los conocimientos tácticos demostrados. Entre otros consiguió echar a pique 36.000 toneladas de cabida marítima enemiga. — El teniente Bob, quien se ha revelado como excelente piloto de caza y perfecto capi án de escuadrilla, ha derribado 19 aparatos enemigos en combates aéreos, demostrando la mayor pericia y espíritu de mando en numerosos ataques aéreos. — El teniente Genzow ha dirigido su escuadrilla con siempre igual constancia y arrojo contra el enemigo. Más de cien veces estuvo sobre Inglaterra obteniendo victorias contra la aviación y la industria inglesas que pasan de lo normal. Entre otros consiguió la destrucción de una base aérea nocturna británica a pesar de la intensidad del fuego antiaéreo y contra tres ataques consecutivos de los cazas nocturnos enemigos. — El teniente Geschwill, piloto de especial arrojo y pericia, ha conseguido destruir unas fábricas de armamento de especial importancia para el enemigo. Por lo demás mostró un comportamiento heroico y extraordinario valor en numerosos ataques de día y de noche contra Inglaterra. — El teniente Höflinger ha cumplido con inquebrantable tesón los objetivos que le fueron ordenados. Pese a las malas condiciones atmosféricas y a la violencia del fuego antiaéreo, atacó eficazmente unas fábricas de motores en Birmingham. Además participó en los meses de noviembre y diciembre de 1940 en todos los ataques de gran envergadura contra Coventry, Birmingham, Liverpool, Southampton y Londres

Aufnahmen Scherl-Bilderdienst (8)



HAUPTMANN FLIEGEL



OBERLEUTNANT BARTH



OBERLEUTNANT GENZOW



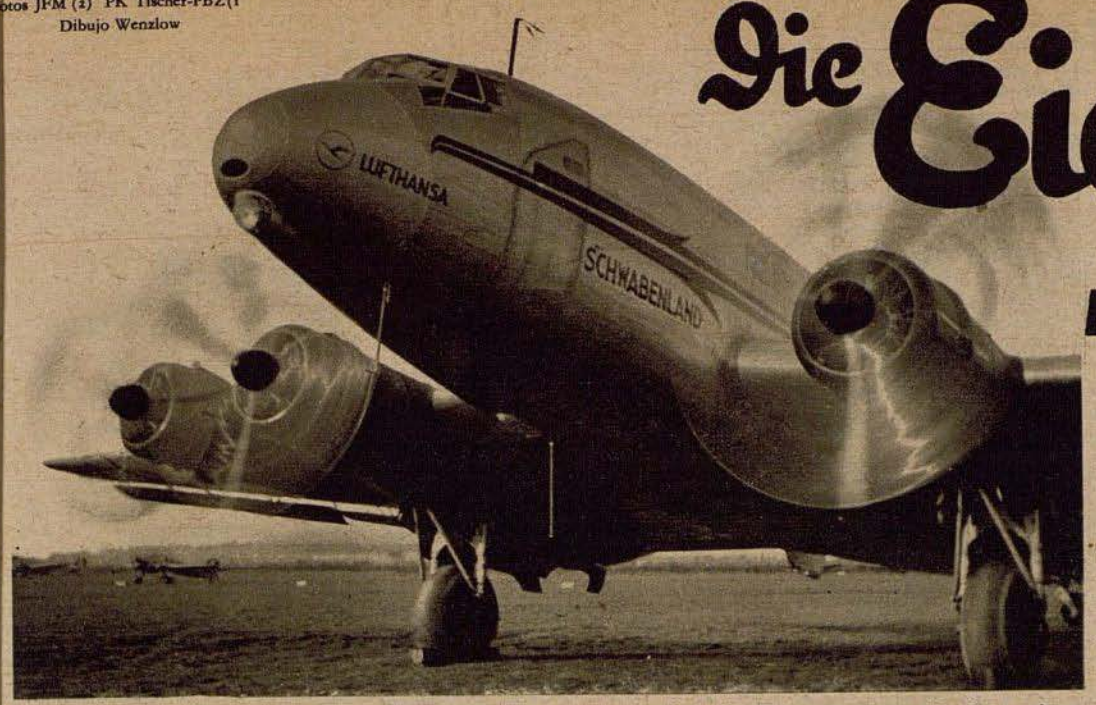
LEUTNANT HÖFLINGER

Fotos JFM (2) PK Tischer-PBZ(1
Dibujo Wenzlow

Die Eierschale

El cascarón de huevo

Un ejemplo para la construcción de aviones



Entre los aviones gigantes del mundo figura en lugar preminente el Ju 90. Este tipo es un ejemplo excelente para demostrar las ventajas de la construcción monocoque, en la que son maestros los constructores alemanes de aviones

por **Gerhard Meyer**

En una noche de luna clara deribó la artillería antiaérea en las inmediaciones de una pequeña población francesa un avión de bombardeo Wellington. Fué a estrellarse cerca de una posición de la infantería, y naturalmente, a la mañana siguiente no faltá uno de los quintos en el lugar del incidente, pues la mayoría de ellos nunca habia visto a un avión tan de cerca. ¡Y menos bajo aquellas circunstancias! El imponente esqueleto yacía yerto e informe sobre el campo. Desgarrados colgaban los arpados de lona de la red de los entrelazados miembros de finas barras metálicas, que cual una red tejida de aluminio y formando un túnel o un tubo, componían el cuerpo del avión. A través de la espaciosa malla de aquel tejido de metál podía verse el interior de los puestos de ametralladoras, de los que se erguían cuatro finos cañones de los fusiles Nash and Thompson.

"Atiza", dijo uno de los infantes rascándose la cabeza, "si el cacharro este es de tela. Y yo que creía que todos son de hojalata."

Uno de los jóvenes ingenieros mayores de aviación, que habían llegado con algunos oficiales de la batería antiaérea para examinar los restos del abatido adversario, volvióse hacia el sorprendido soldado de infantería.

"Hombre, y date cuenta qué esqueleto tan raro tiene. Si parece una gruesa malla de alambre." El infante no alcanzaba a comprenderlo y movía absorto la cabeza. El ingeniero veía que era preciso dar una explicación del caso. "Tienes razón", le dijo al extrañado soldado, "los aviones de guerra son, allí donde intervienen en el frente de combate, casi exclusivamente de chapa, o sea, enteramente metálicos. Pero este pajarraco Wellington es una de las pocas excepciones. La red de la que se compone el armazón de los planos y del fuselaje, es una invención netamente inglesa, la que no obstante no se la envidiamos a nuestros amigos de allende el Canal. Nosotros construimos nuestros aviones en "forma monocoque", o sea, de un armazón de barras metálicas con revestimiento de chapas. También los ingleses tuvieron que someterse al mencionado procedimiento monocoque. Pero no querían dejar de probar algo nuevo, y así idearon la construcción de la red metálica que veis inerme ante vosotros. Con todas las cosas nuevas hay que tener cuidado. Hay muchas posibilidades y caminos, pero muchos de ellos extraviados." "Señores", dijo el jefe de ingenieros aprestándose a marchar. El joven ingeniero mayor saludó y suspendió con ello una explicación, que aunque dejaba mucho en tinieblas, había puesto en claro otro tanto. Daba a entender la gran escición que reina constantemente en el corazón del constructor de aviones, y que le hace exclamar como al personaje del Fausto: "Dos almas viven en mi pecho." Un alma es la del físico, del investigador e idealista, al que en la compenetración espiritual de las leyes de la naturaleza adquiere consistencia la forma del avión ideal jamás realizable, la otra alma es la del hombre realista y prosaico, quien tiene que entregarse al problema, a veces tan desagradecido, de dar al cuadro nacido en la imaginación las formas tangibles para el mundo real.

El difícil de decidir cuál parte del espíritu creador humano ha contribuído más a la subida por los aires, si la fuerza visionaria de un Otto Lilienthal o el entusiasmo frío aunque asqueta que animaba la mecanística de los hermanos Wright. En los primeros constructores de aviones vibraba ante todo la consumidora fiebre que les hacía olvidar todo lo demás: "¡Ellos querían volar!" El mecanismo que convertía su voluntad en hechos, era lo de menos. Para volar necesitaban las alas, el motor, los mandos. El fuselaje ya era algo que calificaban de innecesario. Los primeros aviones carecían completamente de fuselaje. Un informe armazón de barrotes cumplía la misión de sustentar las alas. Los primeros aviones no es extraño que tuviesen formas raras e incompletas. Para el constructor suponían un esqueleto fijo, rígido en sí y resistente, cuyos planos, afianzados mediante un sinnúmero de cables y tensores o palos, habían de ser recubiertos de lona, para hacer posible el vuelo de tan extravagante armatoste. Y, sin embargo ¡qué enorme entusiasmo, y qué cantidad de bellas fantasías y nobles aspiraciones despertaban ya aquellos hoscos pajarracos!

Hoy se compone un avión de no menos de 35.000 piezas! Tal complejidad de detalles técnicos exigía la más estricta represión por el espíritu claro y conciso del hombre y su inteligencia natural. Ya no daba lo mismo la forma del mecanismo. Porque si bien es la idea la que nos mueve a volar, es en cambio la materia, la que nos permite realizarlo.

Y así fué desarrollado el avión. En el fondo se compone aún hoy el avión de dos partes principales, del armazón sólido afianzado por largueros y travesaños, los que en el fuselaje han adquirido, lo mismo que en las embarcaciones marítimas, las formas de cuadernas, y que en los planos aparecen en forma de "costillas", y del casco o revestimiento. Toda esta construcción en su conjunto está sometida naturalmente durante el vuelo a las exigencias más varias. El viento huracanado se arroja impetuoso sobre los planos, las fuerzas de dirección ejercen fuerte presión sobre el fuselaje, y al aterrizar es sacudido todo el aparato por fuertes golpes. El constructor de aviones está obligado a darle tal energía vital a su hijo espiritual, para que pueda enfrentarse a todas aquellas exigencias. Para ello puede seguir en el fondo dos caminos. Por una parte puede construir un armazón rígido, que desde luego queda impasible ante todas las fuerzas exteriores que atentan a retorcerlo o doblarlo. Este armazón lo reviste de lona, en parte para conservar las superficies de sustentación, en parte para aminorar la resistencia que el aparato entero ofrece al aire. Con ello habría obtenido un avión como lo tenían los primeros constructores, que no obstante suele emplearse aún en forma mucho más perfeccionada en forma de avionetas y aviones de escuela.

Pero el constructor de aviones también puede proceder de otra forma. Si en cambo elige para el revestimiento



Las abombadas cuadernas del esqueleto de metales ligeros se alinean como una arcada de clásica belleza. La armonía de líneas, nacida del pensamiento del racionalismo, hace ver que la construcción monocoque no solamente es una forma constructiva de perfección técnica, sino que al mismo tiempo lo es bajo el punto de vista artístico

un cuerpo más fuerte, tal como chapas de madera contraplaqué o bien chapa metálica, ya no necesita construir un armazón tan fuerte y rígido, habida cuenta de que el revestimiento tanto más sólido contribuye eficazmente a aumentar la resistancia de todo el aparato. Lo ideal sería no necesitar armazón alguno, sino poderle conceder a la construcción la resistencia necesaria por el grueso y consistencia de las chapas del revestimiento, lo mismo que el cascarón del huevo conserva él mismo su forma original resistiendo a todas las fuerzas e influencias exteriores. Desafortunadamente desterró la realidad crasa al avión ideal sin armazón de apoyo al reino de los sueños. Las chapas adquirirían excesivo grosor y peso si se quisiera basar la resistencia del avión entero a su grosor y a sus formas exclusivamente.

Hoy se suelen emplear chapas relativamente finas, sujetas a travesaños longitudinales y transversales de diferentes secciones, que son los que conceden a toda la construcción la necesaria resistencia. O sea, que también en la construcción "monocoque", que domina hoy todo el campo de la aeronáutica, se tiene un armazón, formado por dichos refuerzos longitudinales y transversales. Pero si dejásemos dicho armazón solo sin las chapas de revestimiento, ya no estaría en condiciones de resistir las fuerzas exteriores del vuelo. El revestimiento, y esta es la principal característica de la construcción "monocoque", contribuye por sí mismo a la solidez del avión.

A todo esto tuvieron los ingleses la idea — y con ello regresamos al bombardero Wickers-Wellington, orgullo de la Royal Air Force — de construir aquella imponente malla de barras de duraluminio, con miras a obtener los mismos resultados que con la construcción "monocoque": la construcción rápida, sencilla y económica, sin menoscabo de la condición básica en todo avión de hoy: mínimo peso con máxima resistencia. De paso sea mencionado que los ingleses tuvieron con sus bombarderos Wellington la primera gran sorpresa en la ya histórica batalla aérea en la Bahía Alemana con un total de 52 aparatos derribados, en diciembre de 1939.

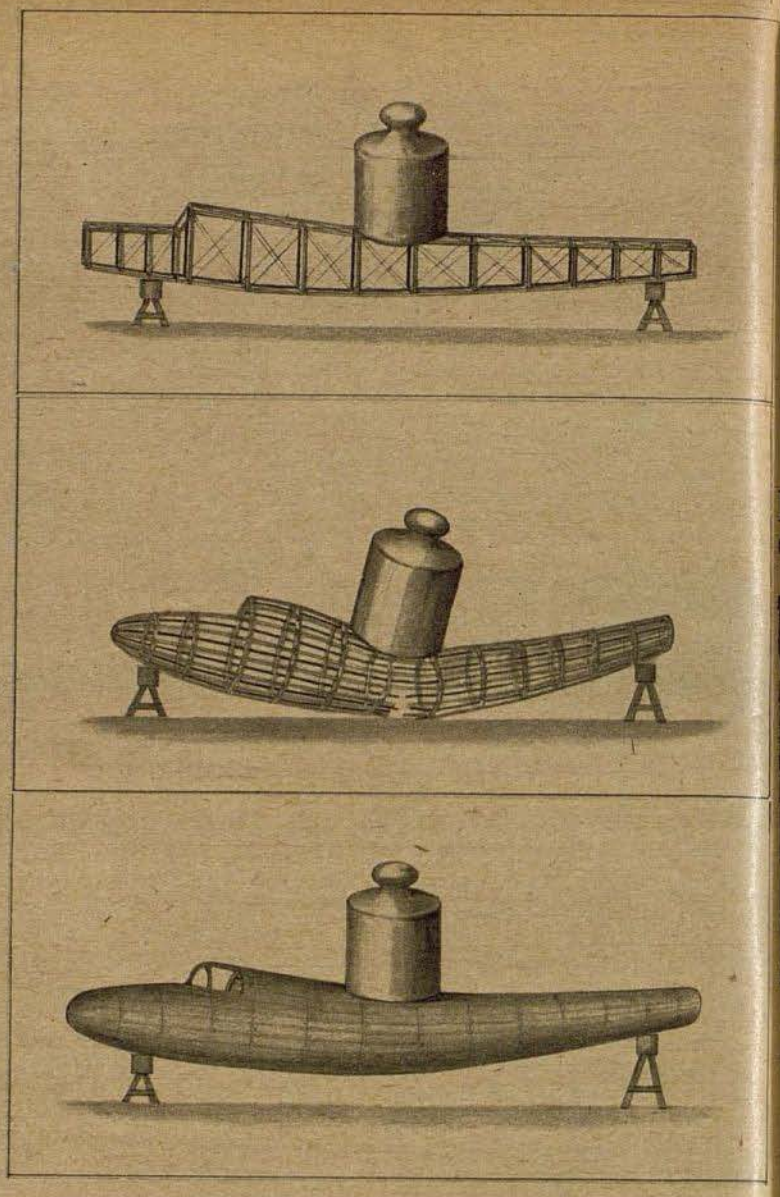
Los aviones construídos por el sistema de los Wellington siguen un antiguo principio: el armazón por sí solo está en condiciones de soportar todas las fuerzas, que hacen presión durante el vuelo sobre el fuselaje y los planos, sirviendo la lona únicamente de revestimiento. El fuselaje o plano construído por el sistema de red forma, por el contrario de los cables tensores cruzados y los armazones de tubos, un cuerpo completamente hueco, igual a un tubo, cuyo interior está en condiciones de tragar todo cuanto necesita un aparato de gran bombardeo, las cámaras de bombas, las armas mecánicas, la estación radiotelegráfica, las botellas de oxígeno, etc.

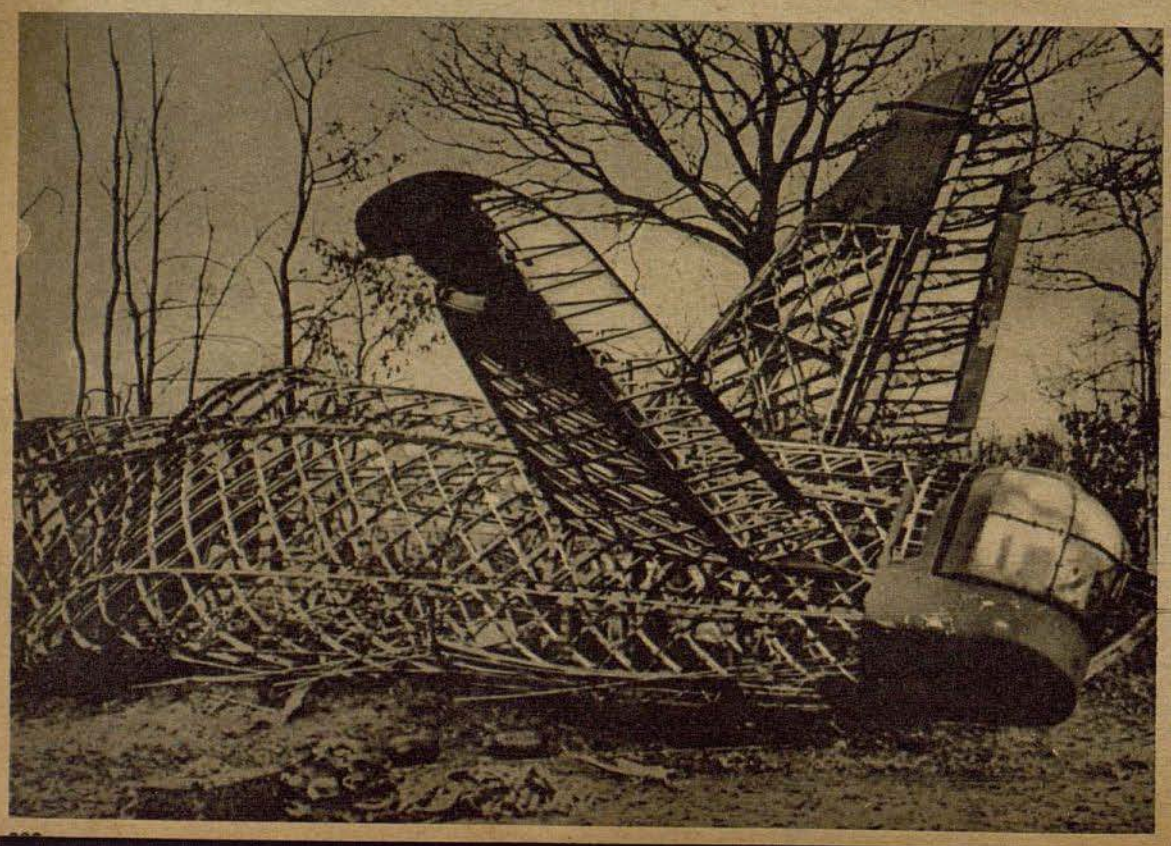
Con ello gana indiscutiblemente la forma de construcción en red metálica con la construcción monocoque, porque también ésta forma un cuerpo hueco ideal. Es natural y comprensible que el inventor de esta forma

En otros tiempos se componían los aviones de un esqueleto rígido de tubos de acero, revestido de lona, allí donde no se aplicaba la construcción de madera. La lona solamente servía de revestimiento del esqueleto, el que por sí solo había de estar en condiciones de aguantar todas las cargas que pudieran presentarse. También en la actual construcción monocoque se compone el avión de un armazón comparable a una jaula, formado por soportes longitudinales y travesaños más fuertes, sobre el que es fijado el revestimiento de chapa. Pero el esqueleto de hoy es excesivamente débil para soportar todas las fuerzas del vuelo. Bajo las cargas correspondientes terminaría por aplastarse. La piel o revestimiento que es colocado alrededor suyo, aumenta de tal manera la resistencia de toda la construcción, que le capacita a responder a todas las exigencias. El revestimiento y el esqueleto son, por lo tanto, dos sistemas inseparables en la construcción monocoque. El revestimiento ya no es un peso adicional desaprovechado, sino que contribuye por sí mismo a soportar la carga,
y esta es la innovación decisiva

de construcción reclame para su idea las mayores ventajas, las cuales no viene a defender hoy ya el constructor, sino solamente la Royal Air Force. Pero la construcción monocoque aún no le deja la libertad completa de acción a la incalculable potencia de trabajo de las prensas gigantes. Ella también tiene sus inconvenientes. Porque no solamente se plantean numerosos problemas al cálculo de un avión de construcción monocoque, sino que también la construcción misma va ligada a una serie de inconvenientes y embrolladuras. El esqueleto de finas barras longitudinales y más gruesos trabazones transversales tiene que ser unido al revestimiento exterior. Los refuerzos tienen que ser perfilados. Piezas sueltas tienen que ser unidas por remaches en grupos de montaje, para ser unidas a los demás, que, entre todos, forman después el avión. Esta construcción requiere cientos de miles de remaches. A pesar de que se pasó a prensar numerosas piezas de chapa, y aunque muchos de los soportes y travesaños se confeccionaron con el revestimiento de chapa mismo, en forma de canales o rebordes, siempre quedaba aún mucho que remachar.

La única salvación sería el avión totalmente prensado, o sea, el avión sin ninguna clase de esqueleto interior de sustentación, el cual no podría ser construído ni de madera ni de metal. Casi parecía que este avión iba a ser un eterno sueño irrealizable, como el perpetuum mobile, cuando hizo aparición una nueva clase de





Tampoco la moderna forma de construcción de red, innovación rara y muy discutida de la industria aérea inglesa, no pudo desviar la suerte de este y otros muchos aviones de bombardeo Wellington. Pero lo mismo da— construcción de red o monocoque — bajo el fuego impasivo de la artillería antiaérea alemana o de los cazas alemanes siempre habrá de ser el inglés la víctima de la técnica suprema
y del espíritu de combate del ejército alemán

materiales de construcción: los materiales sintéticos. Ya hay muchas personas, que en la creciente propagación y mejoramiento de los materiales sintéticos ven el amanecer de una nueva época técnica. Después de la era de los metales ligeros, la de las materias sintéticas. ¡Qué cortas van siendo las eras!

Bajo materias sintéticas no solamente se comprenden las diferentes clases de baquelita, lisas, duras, frecuentemente rompibles, de las que se vienen confeccionando vajilla, ceniceros, materiales eléctricos y demás objetos de uso común, sino que también caen bajo dicha rúbrica las chapas de madera contraplaqué u otras maderas, saturadas de resinas sintéticas, para adquirir después sus formas en la prensa, bajo presión y calor. Claro está, los experimentos se limitan de momento a los aviones pequeños, pues sería un problema aún dificilísimo, crear materiales sintéticos de tal consistencia, que pudiesen ser empleados para la fabricación de aviones gigantes. Ya existen algunos aviones de escuela construídos con materiales sintéticos, los cuales, según se declara, han respondido plenamente a todas las esperanzas en ellos puestas, respecto a la resistencia y a la economía de tiempo. Quizás lleguen a abrir los materiales sintéticos el camino hacia el avión popular, del que tantos aviadores sueñan hoy.

Pero hoy rasgan el aire los aviones gigantes que confían en la resistencia de los metales, del acero, del aluminio y del manganeso. Y así será para mucho tiempo. La construcción monocoque ha conseguido implantar su dominio durante la guerra actual. Los constructores alemanes de aviones son maestros en la construcción monocoque. He aquí también uno de los secretos en que se basa la intangible supremacía de la aviación alemana.

Britischer Nachlass auf griechischen Flugplätzen

La herencia de los ingleses en los campos de aviación de Grecia

La huída de los ingleses de sus bases en Grecia fué tan aparatosa, que ni siquiera tuvieron tiempo para retirar su material de guerra. Las fotografías de la página presente dan idea de esta herencia británica



Eine Sammlung leichter englischer Splitterbomben, zum großen Teil noch in den Transportkisten verpackt

Una colección de bombas rompedoras inglesas ligeras, que en gran parte se encuentran aún en las cajas de transporte

Rechts: Berge von gegurteter Munition, Bombenzündern, Leuchtbomben liegen heute noch auf den Flugplätzen herum

Derecha: Montañas enteras de munición cinchada, de espoletas de bombas y de bombas luminosas hay tiradas por los campos de aviación

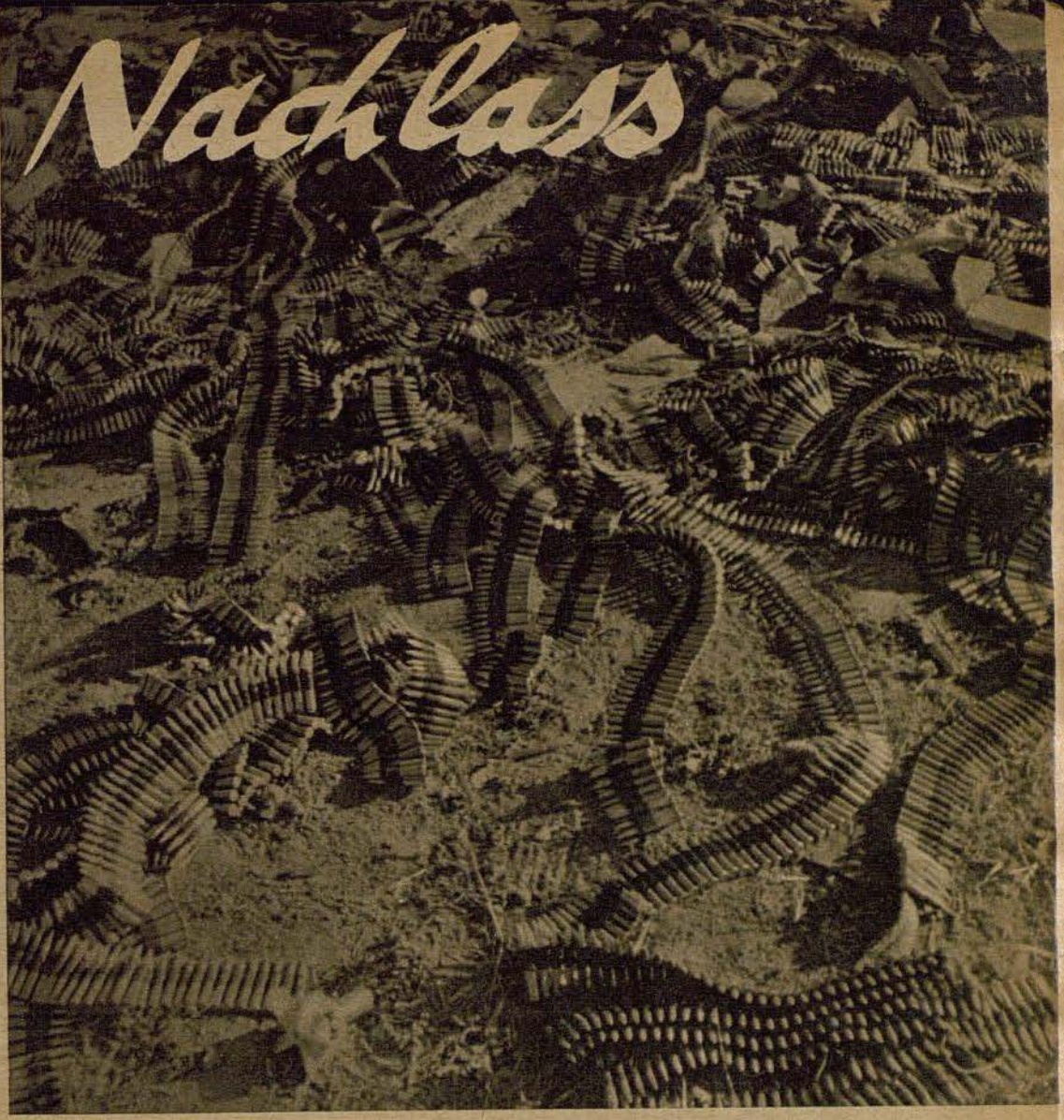
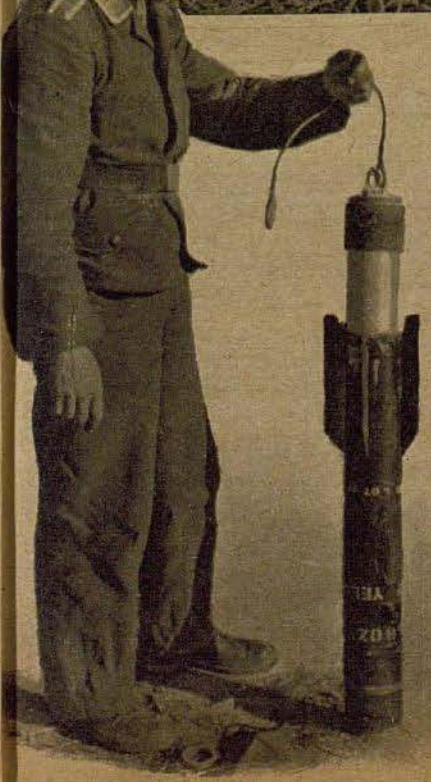


Bild unten: Die Aufschriften auf den Bombenkisten verraten mit aller Deutlichkeit ihre Herkunft

Abajo: Las marcas sobre las cajas de bombas revelan con toda claridad su procedencia





Das Beste an der britischen Erbschaft war neben dem hinterlassenen Benzin das gute Lagerbier aus Sydney und Schanghai Aufnahmen PK Grabler

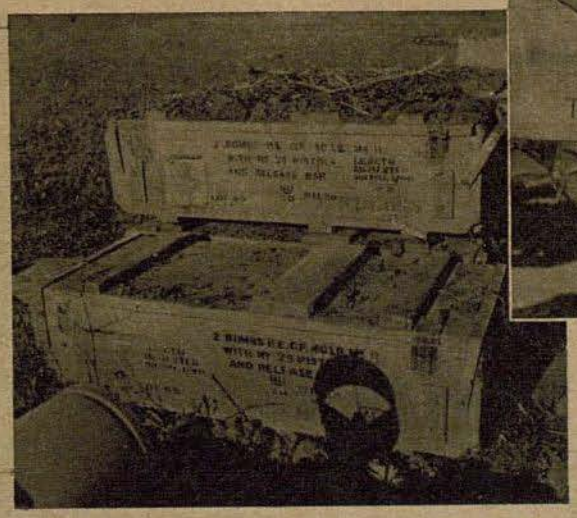
Lo mejor de la herencia inglesa aparte de la gasolina abandonada fué la cerveza de Sydney y de Schanghai

Der Unteroffizier hat sich eine britische Leuchtbombe vorgenommen und sucht ihre Geheimnisse zu ergründen

El suboficial ha cogido una de las bombas luminosas inglesas e intenta descifrar sus secretos

Auch hier wieder Bomben aller Größen. Im Hintergrund rollen deutsche Mannschaften das erbeutete Benzin zu ihren Flugzeugen

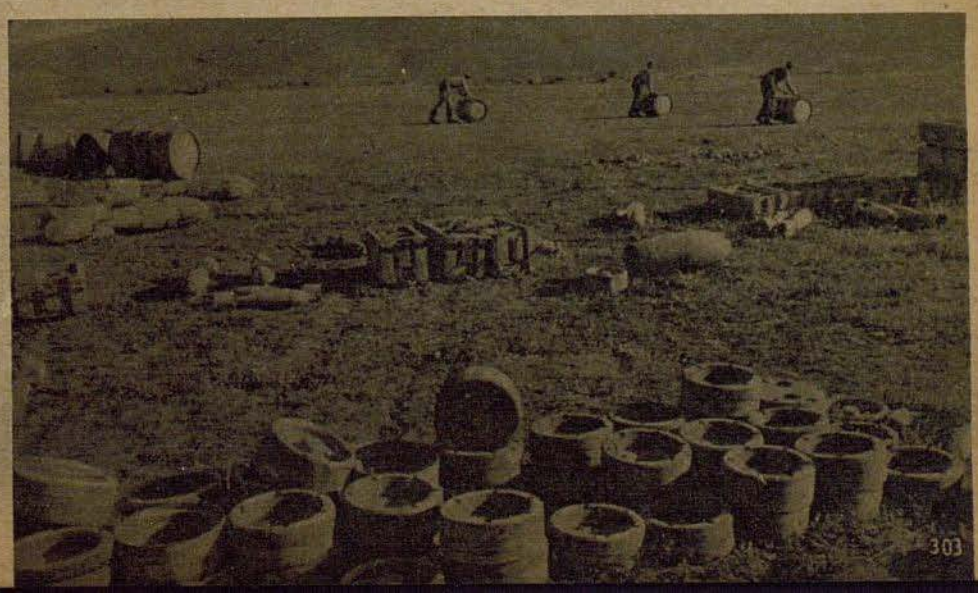
He aquí bombas de todos los calibres. Al fondo soldados alemanes acarreando la bencina cogida a sus aviones

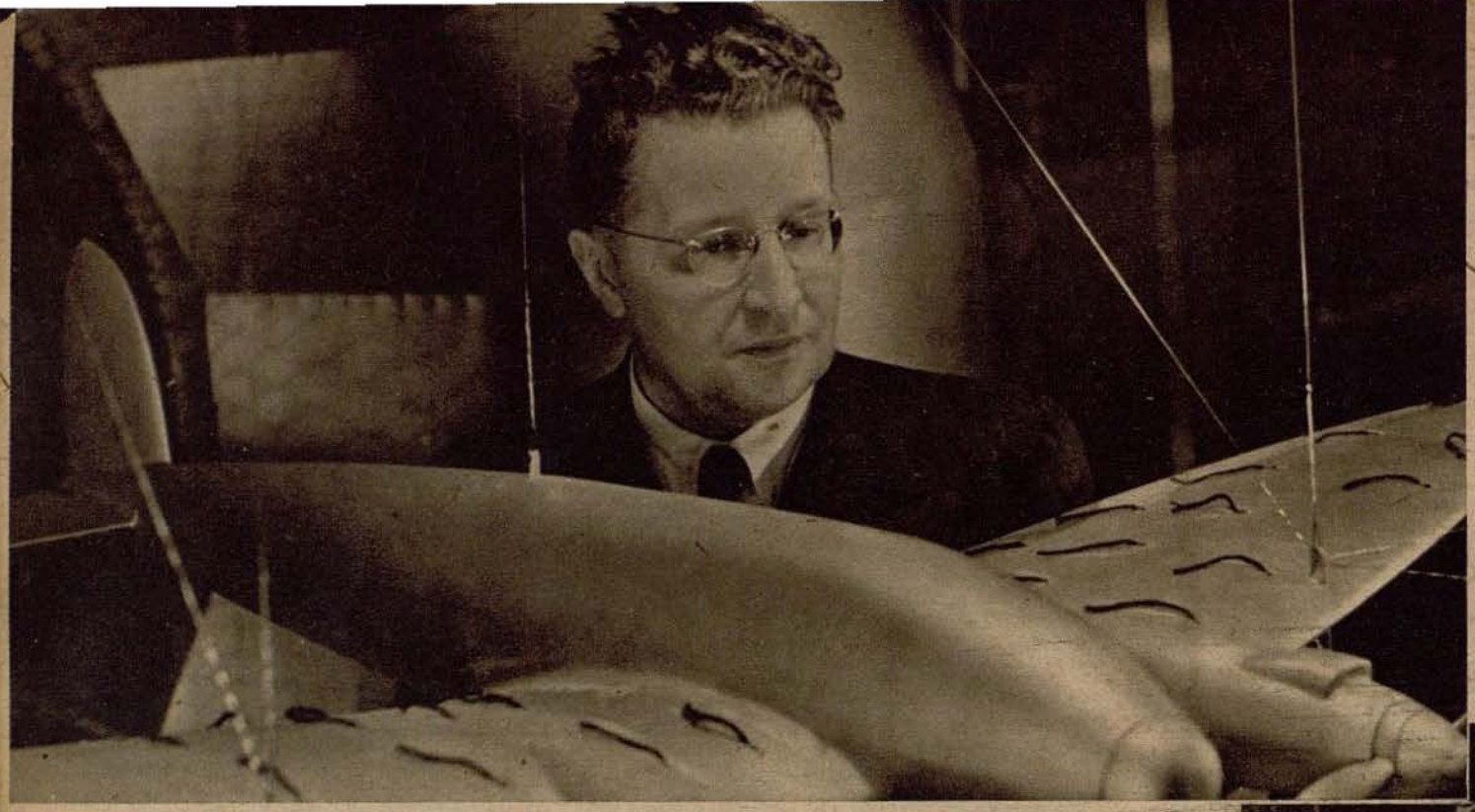




Auch zahlreiche Flugzeuge und Montagegeräte mußten die Engländer bei der Räumung zurücklassen

También tuvieron que abandonar los ingleses en su retirada numerosos aviones y material de montaje



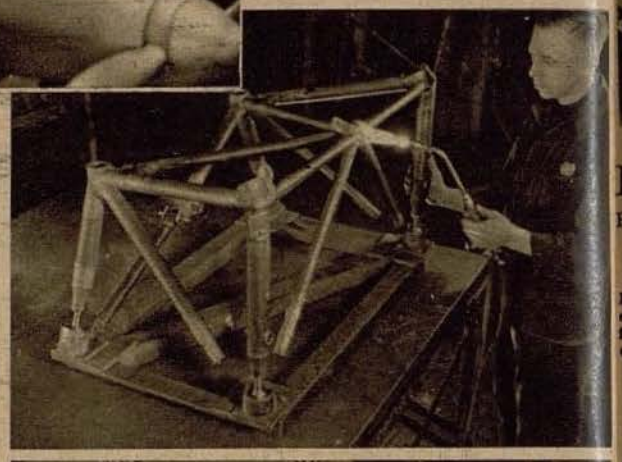


Nach durchgeführter Berechnung und Konstruktion des Kampfflugzeugs wird ein Modell der Zelle auf seine aerodynamischen Eigenschaften hin geprüft. Unser Bild zeigt den Entwurfskonstrukteur der He 111 bei der Prüfung eines Modells im Windkanal

Una vez calculada la construcción de un avión de bombardeo, es examinado un modelo de cabina en sus condiciones aerodinámicas. Nuestra foto muestra al constructor proyector del He 111 examinando un modelo en el canal de aire

Unten: Schweißen des Motorträgers. Einer Kraft von Tausenden von PS müssen die Schweißnähte widerstehen können, eine der zahllosen Voraussetzungen für die Sicherheit des Flugzeugs

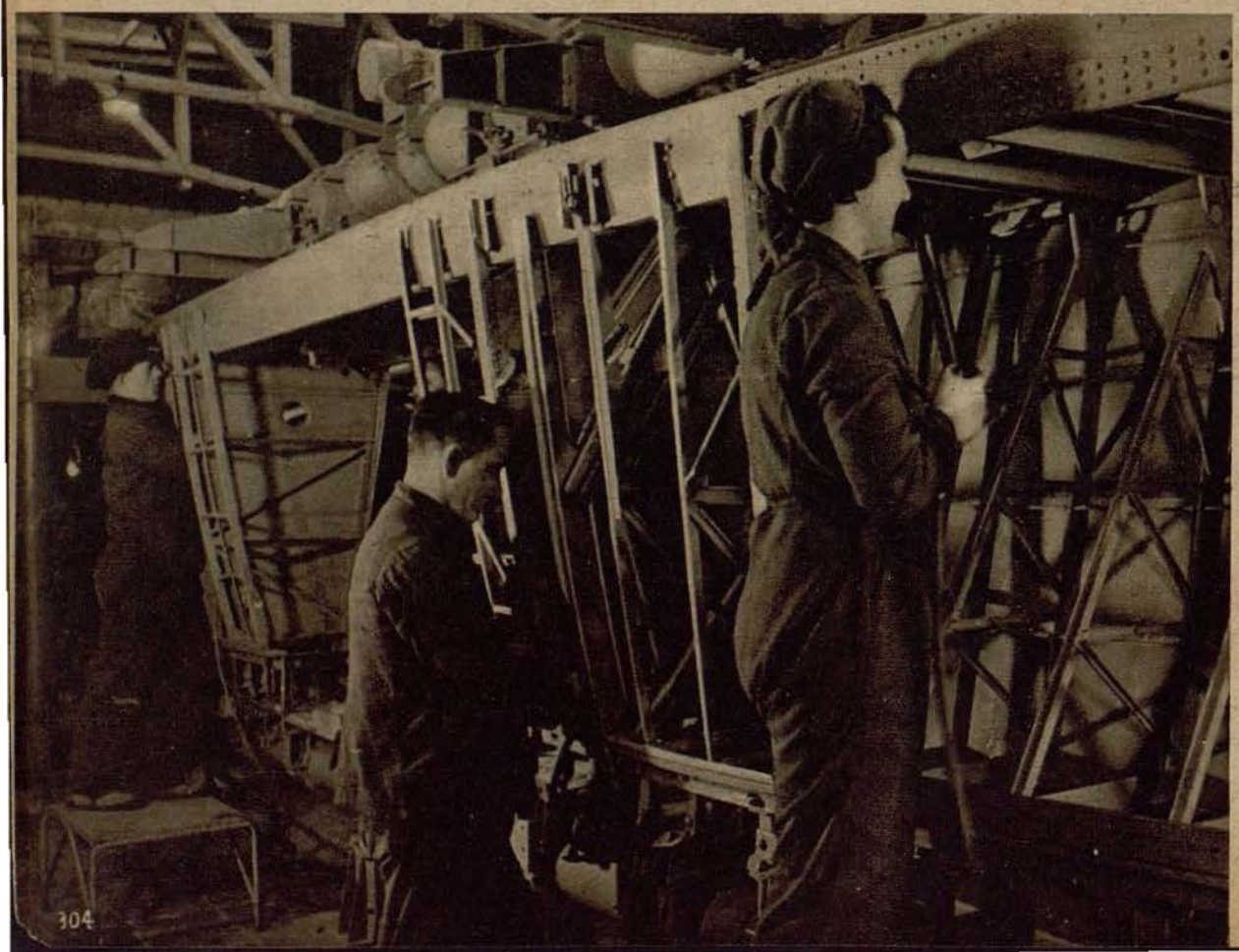
Abajo: Soldadura del chasis del motor. Las costuras de la soldadura tienen que resistir la presión de muchos miles de CV, una de las condiciones múltiples para la seguridad del avión



Vom MODELL zum BOMBER

Del modelo al avión de bombardeo

Hay un largo camino desde el departamento de construcción, o mejor dicho, desde la mente del constructor hasta el bombardero terminado. A la construcción definitiva precede un desarrollo de muchos años, basado en el conjunto de las experiencias acumuladas en la aeronáutica. Miles de brazos trabajan en las grandes series de fabricación con arreglo a un plan de trabajo meditado hasta en sus más pequeños detalles, y día y noche salen de las naves de montaje aviones terminados





Beim Walzen der Motorhaube wird das Leichtmetallblech unablässig zwischen den glatten Walzen hin und hergezogen

En la operación de laminado de la capota del motor es estirada la chapa metálica continuamente entre los apretados cilindros

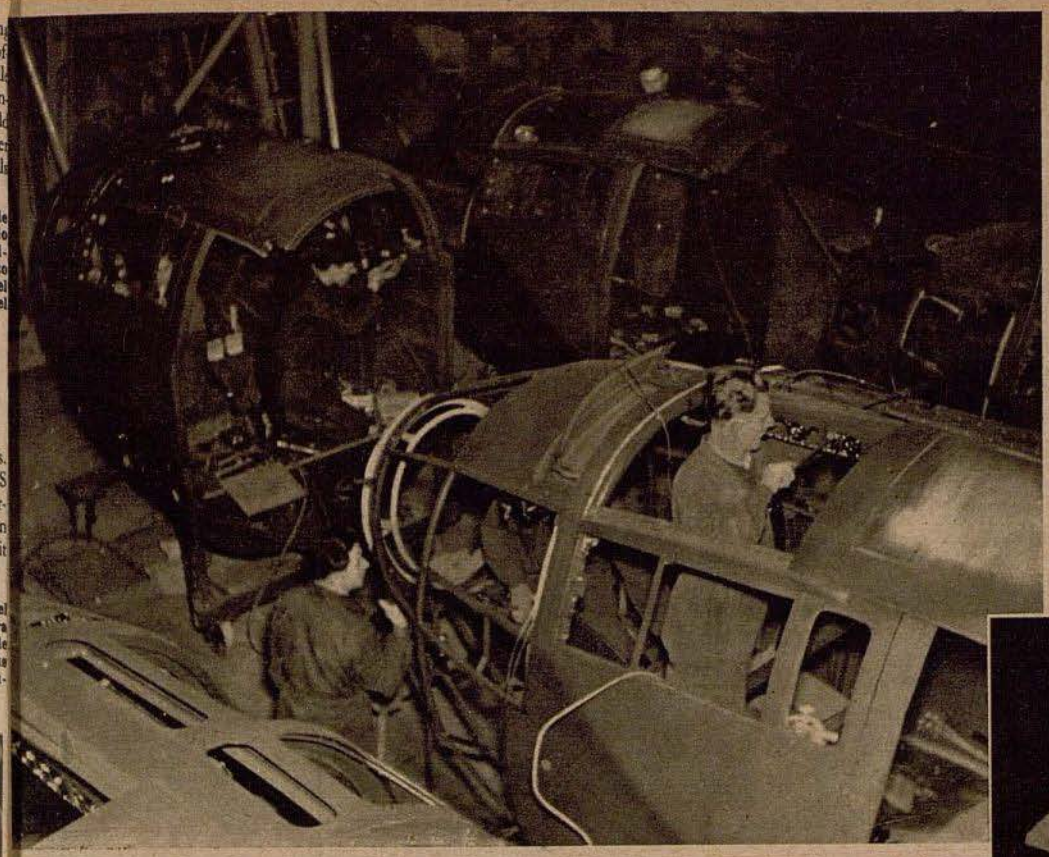


Das Leichtmetallblech formt sich zur Motorhaube. Auf kleinen Hellingen wird die Form montiert und vernietet

La capota del motor va adquiriendo formas. Sobre pequeñas gradas es montada y remachada la forma

Zum Bilde links: Aus diesem scheinbar sinnlosen, nur dem Techniker verständlichen Durcheinander von Streben entsteht bald die klargeformte Tragfläche der He 111

Izquierda: De este enredo de tirantes y soportes, sólo comprensible para el técnico, ha de nacer el plano de perfectas formas de un He 111



Kabel und Instrumente werden in großen Rumpfbauwerkhallen eingebaut. Wie Räder eines Uhrwerkes greifen überall die Arbeitsprozesse ineinander

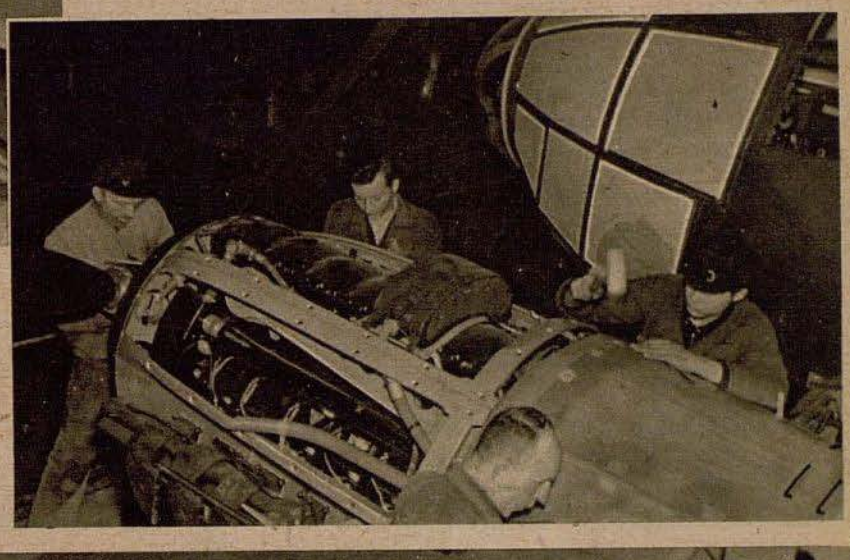
Los cables y los instrumentos son montados en las grandes naves de construcción de los fuselajes. Cual ruedas de relojería engranan entre sí todos los procesos de fabricación

In der Montage, wo in zunehmendem Maße auch Frauen Verwendung finden, fügen sich die zahlreichen Einzelteile zum Ganzen. Unser Bild rechts gewährt einen Blick in den Kanzelzusammenbau

En la nave de montaje, donde trabajan también mujeres en gran número, son aunadas las diferentes piezas en un conjunto único. Nuestra ilustración de la derecha ofrece una vista del montaje de los castilletes frontales

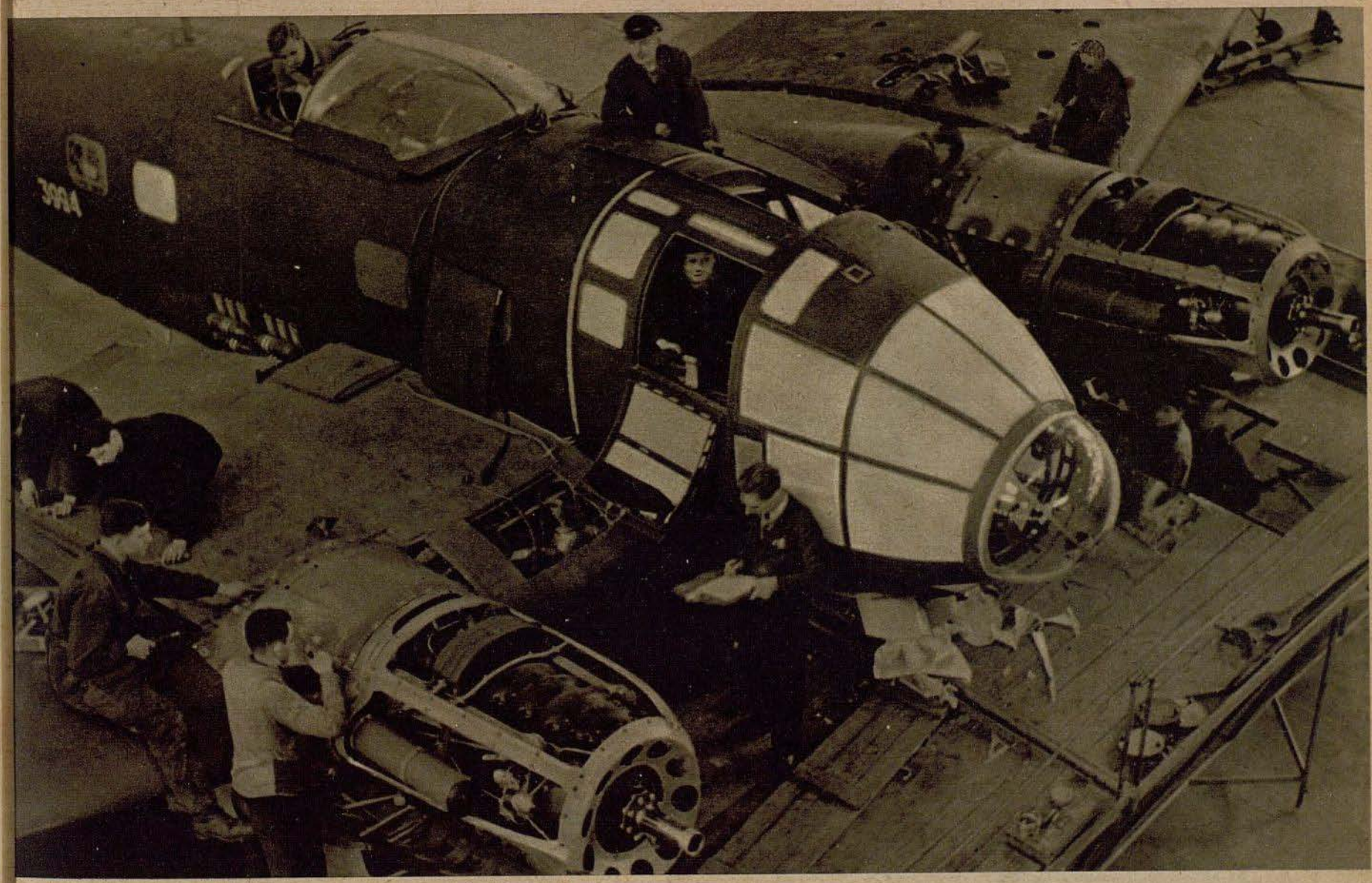
Aufnahmen:
PK Lysiak-Scherl (9)





In der Endmontage (Bild rechts) erhält das Kampfflugzeug seine Motoren. Mit besonderer Präzision werden die Luftschrauben auf die Propellerwellen aufgesetzt

En la última fase del montaje (derecha) son colocados los motores. Con la mayor precisión son colocadas las hélices sobre las cabezas de los cigüeñales



Der letzte Arbeitsgang vor der Fertigstellung. Überall — in und auf der Maschine — sind Männer in schwarzen Kitteln dabei, die letzte Hand anzulegen. In wenigen Minuten erfolgt das Signal zum Taktwechsel, und eine neue Kampfmaschine verläßt fix und fertig die Montagehalle

El último toque antes de la conclusión. Dentro y fuera del avión se ocupan mecánicos en sus monos negros con revisar detenidamente todo el mecanismo. En pocos minutos se dará la señal de relevo, y un nuevo avión de bombardeo abandonará definitivamente la nave de montaje

Flieger-HJ zu Besuch im Lazarett

La Juventud Hitleriana de visita en un hospital militar

La juventud y el espíritu militar son inseparables, y es así que cada vez que se les ofrece la ocasión a nuestros menores de visitar a nuestros valientes soldados, no hay uno solo que no la acoja con entusiasmo. Así ocurrió también al seguir una pequeña unidad de aviación de las Juventudes Hitlerianas la invitación de un grupo modelista de un hospital militar, para ver los trabajos que habían hecho y pasar en estrecha camaradería unas horas agradables. Los soldados tuvieron mucho que contar de su arma y de sus hazañas en el frente. También tuvieron que explicar detenidamente los modelos de aviones que habían confeccionado. Pero también los pequeños trajeron sus modelos de planeadores, y ante los ojos de nuestros soldados se entabló más de una alegre disputa entre los futuros aviadores

Aufnahmen: PK-Grosse (PBZ)



Die Bastelgemeinschaft eines Lazarettes hat eine ganze Staffel von Heinkel-Bombern He 111 naturgetreu nachgebildet. Den Flieger-Hitlerjungen, die zu Besuch kamen, erklärt ein Unteroffizier, der selbst Bordfunker ist, an Hand der Modelle die Marschordnung einer Kampfstaffel. Rechts: Eine Erzählung, die ihre Wirkung nicht verfehlt. Ein verwundeter Soldat schildert den Hitlerjungen, wie ihm ein Metallspiegel, den er bei sich trug, das Leben rettete. Die Kugel prallte ab und verletzte ihn nur leicht

Un grupo de modelistas del lazareto ha construído los modelos fidedignos de una escuadrilla entera de bombarderos Heinkel 111. Un suboficial, que prestaba sus servicios como telegrafista aéreo, explica a los atentos muchachos el orden de vuelo de una escuadrilla de bombardeo. Derecha: Un relato que ha de surtir sus efectos. Un herido cuenta a los jóvenes visitantes como le salvó la vida un espejo metálico que llevaba consigo. La bala saltó y le causó tan sólo una herida leve





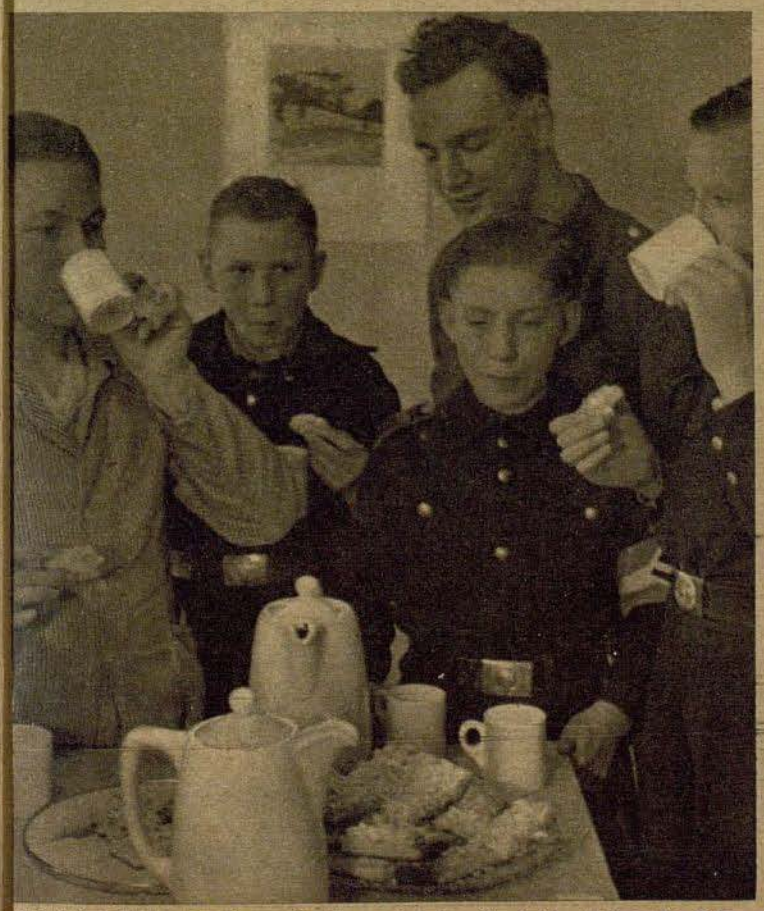


Bild links und oben: „Fachleute" unter sich. Ein Marine-Hitlerjunge unterhält sich über sein selbstgebautes flugfähiges Modell mit den Bastlern des Lazaretts

Izquierda y arriba: "Técnicos" entre sí. Un pequeño de la Juventud Hitleriana Naval conversando con un modelista del lazareto sobre un modelo de construcción propia

Ein gelungener Luftstart mit einer eigenen Konstruktion. Die Hitlerjungen haben ihre Modellflugzeuge mitgebracht und veranstalten nun vor den Augen der Soldaten einen kleinen Modellflugwettbewerb. Rechts: Ein Fensterplatz des Lazaretts ist von den kundigen Blicken der Jungen sogleich als günstiger Startplatz erkannt worden. Nun hat jeder von ihnen Gelegenheit, die Flugfähigkeit seines Modells zu beweisen

El despegue conseguido con un modelo de construcción propia. Los muchachos del partido han traído sus modelos de aviones y realizan ante los ojos de los soldados un pequeño concurso de vuelos. Derecha: Una de las ventanas del lazareto ha sido descubierta por los conocedores ojos de los chiquillos como punto de despegue más apropiado. Cada cual tiene ahora ocasión de demostrar la capacidad de su modelo



Bei Schokolade und Streuselkuchen wird der für beide Teile erfreuliche Nachmittag beschlossen

Un buen chocolate con pasteles concluye para ambas partes la entretenida y alegre tarde





Foto Dr. Stra



Luftwaffe spielt auf

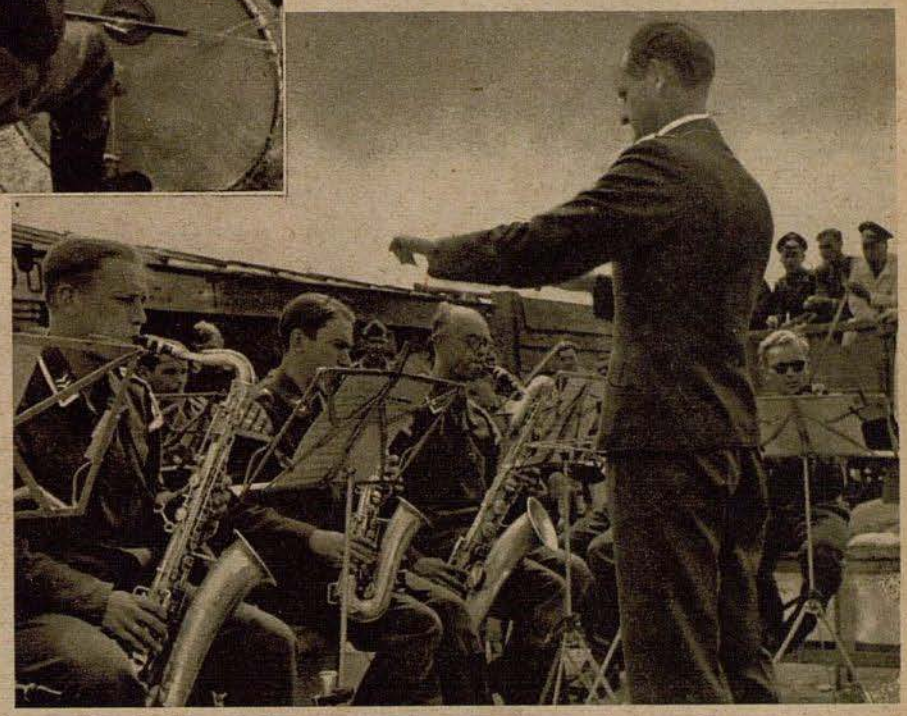
La banda de aviación toca

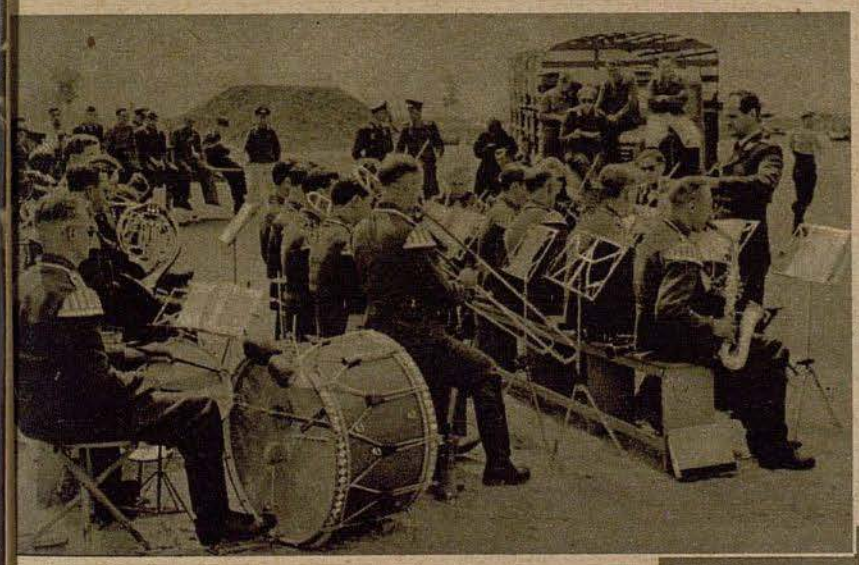
Concierto bajo el cielo meridional

Weit wölbt sich der Himmel über einem Feldflugplatz in Sizilien, auf dem ein Musikzug der Luftwaffe zwischen dem Dröhnen der Motoren und dem Rattern der Transportwagen ein Unterhaltungskonzert gibt

El cielo forma una bóveda majestuosa sobre el campo de aviación sobre Sicilia, en el que una banda de música de la aviación da un concierto entre el zumbido de los motores y el traqueteo de los carros de transporte

Los sonoros clarines rasgan alegres el aire, el contrabajo interviene apacible y ronco, las cornetas llenan de entusiasmo y marcialidad, y el bombo marca el compás de todo. ¡La aviación toca! No siempre ha de volarse, también ha de haber descansos entre dos operaciones, para que los soldados del aire los aprovechen para reponer fuerzas perdidas. Da gusto tumbarse al sol y estirar los entumecidos miembros, dejando volar los pensamientos sobre montañas y mares, allí donde se sabe de un corazón querido. Pero cuanto más se estima en esos ratos de ocio el son de melodías patrias, si de los instrumentos tocados con maestría por la banda suenan los ritmos de épocas imperecederas, los que parecen fundir en uno las distancias y los horizontes, y en las que se reflejan a un tiempo las palmeras de Sicilia y los abetos de la patria, los verdes prados y la brillante arena





Flug und Musik — beide haben ein überwältigendes Gefühl gemeinsam: Befreiung, Losgelöstsein, Triumph über die Alltäglichkeit. Sie alle, die da auf einem Feldflugplatz am Mittelmeer in losen Gruppen den Darbietungen der Musikkapelle lauschen, mögen von ähnlichen Gedanken beseelt sein

El vuelo y la música — ambos aunan la impresión de lo sobrenatural: redención, desprendimiento, el triunfo sobre lo cotidiano. Todos ellos, los que en grupos sueltos se han reunido sobre el campo del Mediterráneo para escuchar la música de la banda, están seguramente animados de tales pensamientos

Aufn. PK Petertil-Scherl (3), PK Raeder-Scherl (1), PK Onken-Scherl (1)

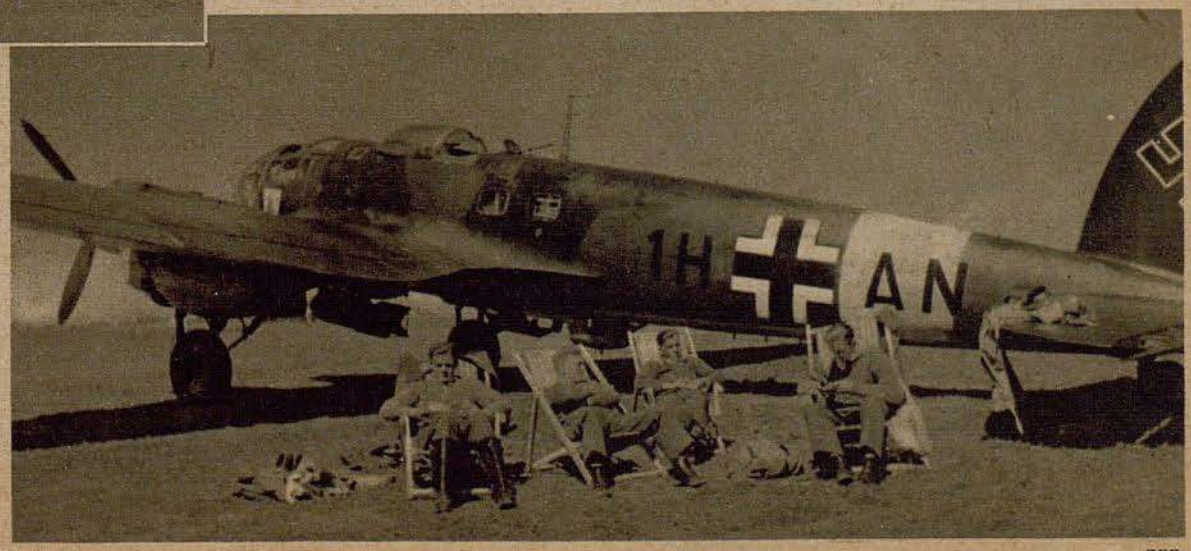


Zu den altbekannten Instrumenten der deutschen Militärmusik tritt bei der Luftwaffe das Saxophon, das mit seinen leichtbeschwingten Tönen das erdenferne Dahinschweben am besten charakterisiert

A los antiguos y conocidos instrumentos de las bandas militares alemanas se ha añadido el saxófono, que es capaz de caracterizar mejor los tonos ligeros y desapasionados

Bild links: Die Musik, die unter freiem Himmel zündende Weisen spielt, ist für diese Flugzeugbesatzung ein brausender Auftakt zu neuem Kampf

Izquierda: La música, que bajo el cielo azul entona marchas airosas, es para esta tripulación preludio de nuevas luchas



Auch diese fliegende Besatzung eines Kampfgeschwaders, die sich im Schutze „ihrer" He 111 recht wohlzufühlen scheint, ist ganz Ohr für die musikalische Abwechslung

También esta dotación de una escuadra de bombardeo, que parece haberse acomodado a gusto a la sombra de su He 111, escucha atenta al entretenimiento musical

Fliegerschützen auf der Schulbank

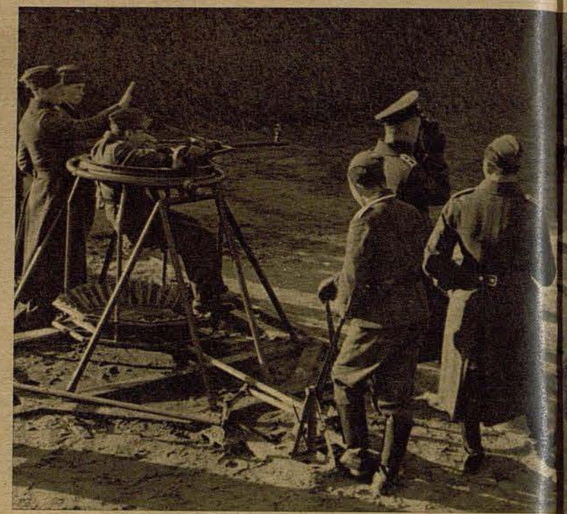
Los quintos de aviación en la escuela militar

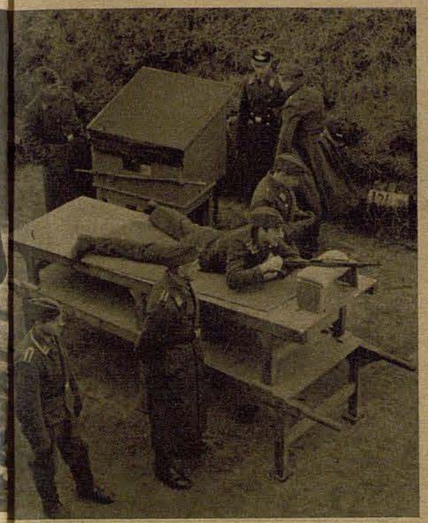
Como son instruídas las tripulaciones en el manejo de las ametralladoras



Rechts: Im „Wackeltopf", einem mittels Gestänges beweglichen Drehkranz, gewöhnt sich der Fliegerschütze beim Schießen an die unregelmäßigen Bewegungen des Flugzeuges

Derecha: Dentro de una torreta especial giratoria, suspendida por barrotes móviles, se tiene que acostumbrar el alumno a los incesantes movimientos del avión





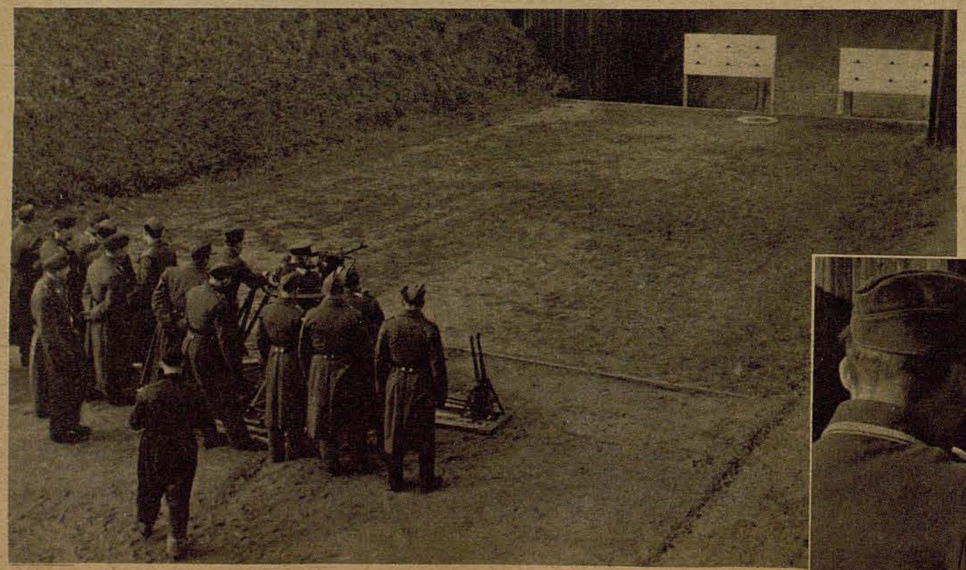
Links und unten: Der Schlagbolzenwechsel, diese wichtigste Übung des MG-Exerzierens, wird nicht nur in Wettbewerben nach Zeit, sondern auch mit verbundenen Augen geübt

Izquierda y abajo: El recambio del punzón del percutor, tan importante operación en el ejercicio de ametralladoras, no solamente se realiza por concurso a tiempo, sino lo mismo con los ojos vendados



Cada miembro de la tripulación de un avión de bombardeo tiene su cometido especial, el que se trata de cumplir al pie de la letra, si la operación ordenada ha de ser coronada por el éxito. Como tiradores de a bordo, tienen el mecánico y el telegrafista la misión de repeler los ataques de los cazas enemigos. De su temple y sangre fría depende no pocas veces la suerte de toda la dotación, por lo que deben dominar perfectamente su arma, un fusil ametralladora ligero. Ello se consigue en un cursillo especial, al que están destinadas una serie de escuelas de tiro de la aviación. — Aparte de ciertas clases de carácter teórico, tal como lo es la táctica, la identificación de aviones, la teoría de armas, etc., se ejercitan los alumnos ante todo en el manejo de las ametralladoras. El lugar más preeminente lo ocupan no obstante los ejercicios de tiro, cuyo momento culminante, esperado con impaciencia, es el "tiro desde el aire", que para muchos supone simultáneamente el bautismo del aire

Aufnahmen PK Dr. Franz (PBZ)



Vor dem Schießen aus der Luft muß eine Reihe von Übungen auf dem MG-Stand geschossen werden. Über Zielstachel und Kreiskorn visiert der Schütze eine Flugzeugscheibe an

Antes de disparar desde el avión en vuelo hay que cumplir una serie de ejercicios de tiro obligatorios en el campo. El alumno apunta contra un blanco en forma de avión, dirigiendo la vista a través de la mirilla circular y el punzón de alza





Endlich ist es so weit . . . An einem klaren Morgen marschiert die Ausbildungsgruppe auf den Flugplatz zur ersten Schießübung aus dem Kampfflugzeug. Die Maschine steht schon bereit, um je zwei Mann an die Scheiben zu bringen

Por fin les ha llegado la hora . . . En una mañana clara marcha todo el grupo de instrucción al campo de aviación para realizar el primer ejercicio de tiro desde el avión de bombardeo. El aparato ya está listo, y dos hombres pueden ocupar sus puestos de tiro a la vez



Neben dem Maschinengewehr muß der Fliegerschütze auch die Handfeuerwaffen, vor allem Karabiner und Pistole, beherrschen

Aparte de la ametralladora, tiene que dominar el alumno también las armas de fuego corrientes, sobre todo el fusil y la pistola



Rechts: Heute noch Übung — morgen schon harte Wirklichkeit. Für manchen sind es die ersten Flüge seines Lebens, auf denen er den Nachweis erbringen muß, daß er ein treffsicherer Schütze ist, auf den sich eine Besatzung wohl verlassen kann

Derecha: Hoy prueba . . . mañana en serio. Para muchos son los primeros vuelos de su vida en los que tiene que comprobar que es un tirador perfecto, en el que la tripulación entera puede poner toda su confianza



Segelflüge
AUF JAPANS HEILIGEM BERG

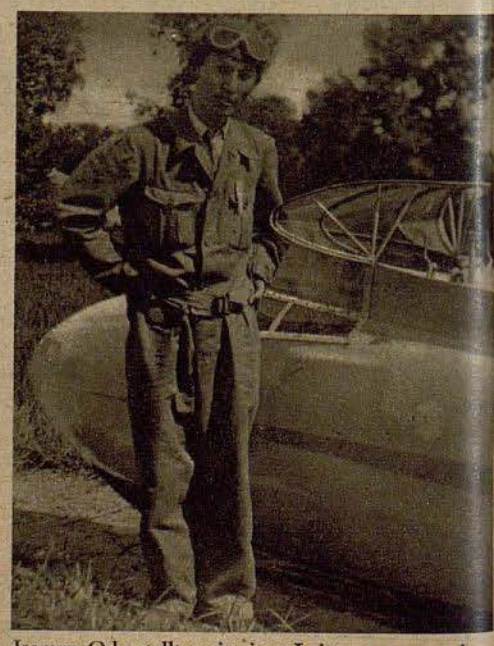
Planeadores sobre la montaña sagrada del Japón





Startbereit steht das Hochleistungsflugzeug au der durch eine Holzrinne gebildeten Startbahn Sekunden später schwebt es bereits über den Wolken die den Gipfel des Berges verhüllen (oben)

El aparato de gran rendimiento está listo para des pegar sobre la pista formada por un deslizador de madera



Isamua Oda stellte mit einer Leistung von 72 km in 58 Minuten 20 Sekunden eine neue japanische Höchstleistung auf

Isamua Oda batió un nuevo record japonés con un recorrido de 72 kilómetros en 58 minutos — 20 segundos



Alle Flugzeugschüler müssen kräftig zupacken, um die Segelflugzeuge auf dem steilen Gelände des Fujijama an den Startplatz zu bringen

Aufnahmen: Japan Photo Library

Todos los alumnos tienen que esforzarse para subir los planeadores por las pendientes de Fujijama hasta el punto de despegue

Si hemos de dar crédito a la leyenda, ya existía en el Japón una escuela de vuelos sin motor hace 350 años. Un artesano nipón de oficio fabricante de puertas de papel, cuyos productos manufacturados fueron arrastrados un buen día por el vendaval en elegante vuelo planeado, concibió la idea confeccionar alas con sus puertas de papel. El experimento tuvo éxito, y según la leyenda, ha sido por lo tanto el maestro japonés el primer piloto a vela. — Tuvieron que transcurrir cerca de tres siglos y medio, hasta que por segunda vez intentara otro japonés, el teniente Isobe, en el año 1930, realizar vuelos con un planeador de construcción propia. De ahí data el desarollo del deporte del vuelo a vela en el Japón, que más tarde fué organizado ampliamente al estilo de Alemania por la Sociedad de Navegación Aérea Imperial. El jóven deporte encontró singular fomento con los cursillos dados por pilotos a vela alemanes, dirigidos por Wolf Hirth, quienes siguieron una invitación del gobierno en otoño de 1935. El gobierno, que ve en el deporte de vuelos a vela un medio apropiado para el entrenamiento aeronáutico, hace cuanto puede por fomentarlo. Hoy existen en el Japón más de 100 organizaciones de vuelos sin motor, las que mediante concursos incitan al máximo rendimiento. Por recomendación del Estado Mayor ha sido introducido el deporte de vuelos sin motor en todas las escuelas de segunda enseñanza y superiores. Este deporte va, por lo tanto, por el mejor camino de ser deporte nacional en el Japón



Lautlos schwebt der schlanke Vogel über dem Wolkenmeer, gefolgt von den bewundernden Blicken der Zuschauer. Unten: Hochbetrieb an den Hängen des Fujijama, einem der herrlichsten Segelfluggelände Japans

Silencioso se desliza el estilizado pájaro sobre las nubes, seguido por las admiradoras miradas de los espectadores. Abajo: En las pendientes del Fujijama, uno de los más apropiados terrenos para los vuelos a vela, reina grand actividad



¡ATACAD!

Ataque

Un estudio de expresionismo y mímica, fotografiado durante el vuelo


1


2


5


3


6


4


7

Las fotografías de la página presente, que muestran al piloto de un avión de bombardeo en picado "Ju 88" en el momento de picar y restablecer el avión, han sido sacadas por primera vez durante el ataque contra un navío inglés, o sea, durante el combate y bajo el efecto del fuego enemigo. El informador de guerra se colocó de espaldas sobre la torreta de proa, de forma que tenía al piloto siempre enfrente. — La foto 1 ha sido hecha en el momento en que el piloto ha descubierto el buque mercante enemigo, mientras el observador marca la situación sobre el plano. En las fotografías 2 a 7 han quedado impresionadas la expresión de la cara y los movimientos de mando del piloto al picar y al restablecer el avión. En la foto 2 se inicia el vuelo en picado. El piloto mira a través de la mirilla (derecha superior) para localizar el objetivo al fondo. Las fotos 2 y 3 han sido tomadas durante el descenso. La columna de dirección es doblada más y más hacia abajo. La vista del piloto no se aparte un solo instante del vapor enemigo localizado en la mirilla. La decisión fría imprime sus facciones (foto 4). Entre las fotos 4 y 5 cae el momento en que son arrojadas las bombas. Las fotos 5 y 6 muestran primeramente el momento en que es levantada la columna de dirección para parar el rasante descenso. Los efectos de la enorme fuerza centrífuga sobre el cuerpo del piloto se reflejan claramente en sus facciones. Su mirada ha abandonado ahora la mirilla. Con los labios apretados y los ojos cerrados por espacio de pocos segundos, se esfuerza en zanjar este difícil momento. En la foto 7 comienza a ceder la tensión. El timón ha vuelto a colocarse en su posición normal, pero sólo por pocos segundos. Porque ahora, después de que el piloto ha perdido de vista su objetivo en el momento de restablecer el avión, tuerce a describir un amplio círculo, con el fin de observar el efecto de su ataque. La foto no necesita explicación expresa. La dotación ve lo que presenta la foto 9. El humo de la explosión de las bombas se eleva a gran altura sobre el navío alcanzado, que ha quedado envuelto en llamas y que en pocos minutos terminará por hundirse

Fotos PK Sessler (8), Luftwaffe (1)


8


9

Die schnellen Kanonen von Abbeville

Los cañones rápidos de Abbeville

Sucesos de guerra del teniente coronel Wolf y los muchachos de su grupo de la artillería antiaérea

por Hans Wörner



"... diez aviones Blenheim! El teniente B. derriba a tres de ellos envueltos en llamas, el cuarto se aleja también alcanzado por la metrella..."

III

En la noche del primero al segundo día de ofensiva esperaba el teniente coronel Wolf con sus baterías a la terminación de un puente de pontones al este del Mosa. Con sus baterías se encontraba aconchado en un indisoluble marasmo de vehículos, del que no había salida posible. Todos los cañones del grupo se erguían en aquella noche hacia occidente, dibujándose sus siluetas contra el despejado cielo primaveral. Pero lo mismo que en la jornada anterior, hicieron acto de presencia en la segunda noche aviones enemigos de ninguna clase.

A las tres de la madrugada ha sido terminado el puente. Uno de los primeros en atravesarlo es el teniente coronel Wolf con sus piezas ligeras. Pero pronto les siguen la 4.ª batería del capitán K. con su 2.ª batería pesada. En arrollador avance consigue atravesar dicha segunda batería también en Canal de Hertogenbosch.

Los primeros aviones enemigos aparecen por la tarde, ¡treintaiseis horas después de haberse iniciado el avance! Es increíble, y sobra para comprender que los ingleses, franceses, belgas y holandeses ya se han jugado esta primera fase de la guerra, sólo que los tontos no parecen haberse dado cuenta de ello.

Son aviones Bristol-Blenheim los que llegan ahora con día y medio de retraso. Pretenden ahora atacar el paso sobre el Mosa, por el que ya ha tomado la mitad de nuestro ejército. Sólo el capitán F. con su primera batería se encuentra aún a orillas del Mosa, por el hecho de haber quedado atascado en la necesaria congestión del tráfico armado. Él es por tanto quien tiene la suerte de hacer la presentación del grupo antiaéreo del teniente coronel Wolf, y ¡vive Dios, que lo hace con todas as de la ley! Los tommies se acercan pegados al suelo, pero el fuego no obstante los acoge con tal certeza, que antes de colocarse sobre la batería, se desploma el primero de los aviones enemigos, para clavarse zumbando en la tierra. El segundo quizás ya había sido alcanzado antes por la metralla, pero consigue avanzar unos trescientos metros más, para torcer lentamente sobre el costado. En un espacio de medio kilómetro alrededor del puente sobre el Mosa braman todos de alegría. Los soldados de infantería gritan y saltan de alegría, de un golpe se han enamorado de la artillería antiaérea. "Nada, ¿nuestros antiaéreos son de primera, eh?"

Y en realidad, así demuestran serlo. Más al oeste del Mosa se acercan las avanzadillas a la misma hora al Canal del Rey Alberto. Todos van animados del único deseo de avanzar sin descanso.

Esto pasaba en la segunda jornada de ofensiva al este del Canal del Rey Alberto. La velocidad del avance es increíble, pero aún tiende a aumentar. En la jornada siguiente, el doce de mayo, es pasado el Canal del Rey Alberto. Nuevamente llegan los aviones ingleses con muchas horas de retraso. El capitán K. con su segunda batería avanza desde las primeras horas de la madrugada por la orilla opuesta del Canal del Rey Alberto rumbo al oeste contra el Gette, y consigue hacer prisionera a una patrulla de oficiales belgas. También la primera batería lleva la orden de pasar por el puente provisional a la orilla occidental del Canal, pero el puente cruje bajo los pesados tractores de remolque — a. F. se le prohibe pasar de momento. Pero al mediodía desenfrena su ira con los ingleses. Ahora por lo menos ya van viniendo algo más frecuentemente y algo más cerca, pero sólo para sufrir pérdidas sensibles.

Las 10.25, diez aviones Blenheim. El teniente B. derriba a tres de ellos envueltos en llamas, el cuarto se aleja también alcanzado por la metralla.

Las 10.40, un Hurricane. La 4.ª batería del capitán B. y la primera sección del capitán F. la cubren de fuego al mismo tiempo, hasta que se deploma contra el suelo. Al frente se sienten los primeros síntomas de que la retirada de los belgas va degenerando en aparatosa fuga. La punta de la división ya ha alcanzado el Gette.

Al día siguiente ha sido pasado el Gette, los belgas siguen huyendo contra la línea Dyle. El grupo del teniente coronel Wolf sufre hoy las primeras bajas. Son muchachos de la batería ligera de B. Dos de estos hombres, el suboficial W. y el sargento S., tenían la misión de proteger la avanzadilla de la infantería con su pieza del dos, verdaderamente rápida. Aviones no aparecieron, pero sí dos tanques franceses pesados, dos de esas imponentes masas de metal, toscos y lentos, que si bien son fáciles de alcanzar, son difíciles de poner fuera de combate por una pieza del dos. Los muchachos de B. disparan salvas enteras contra los dos portentos, pero los tanques permanecen intactos. Al fin tuercen su dirección, pero W. y S. yacen inermes al lado de su pequeño cañón rápido.

Los primeros muertos del grupo, el primer luto y el primer ogullo. En uno de los diarios de guerra de un sargento hay una simpática nota sobre estos dos primeros caídos del grupo. El autor del diario describe como en las atascadas carreteras de Bélgica solía haber un constante murmullo entre las formaciones que iban y venían, entre los destacamentos que se encontraban y se pasaban constantemente, y unos preguntaban y otros si ya habían tenido bajas que lamentar; generalmente no las había.

Pero de pronto pasaba alguna compañía de infantería, o un destacamento de antiaéreos paraba en el cruce de una de las carreteras, o bien una sección de ametralladoras descansaba a la entrada de alguna población, o un grupo de tiradores motoristas había parado ante un río en espera de que terminasen los pontoneros la pasarela — y entonces solían decir aquellos: "¡Oye, esos

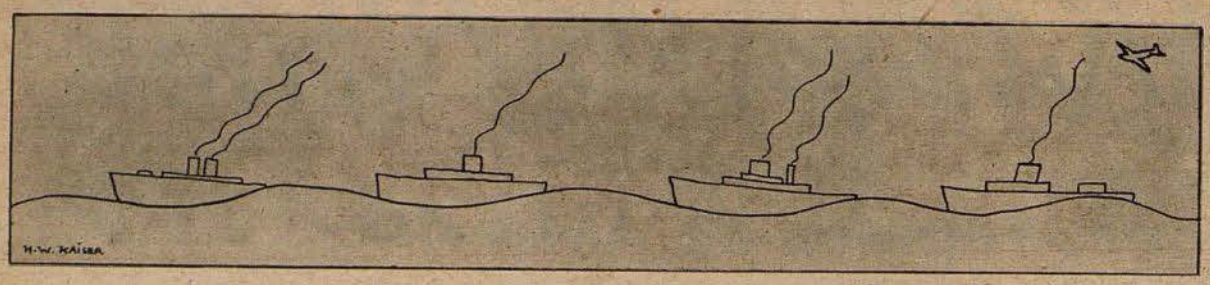
pase a la página 318



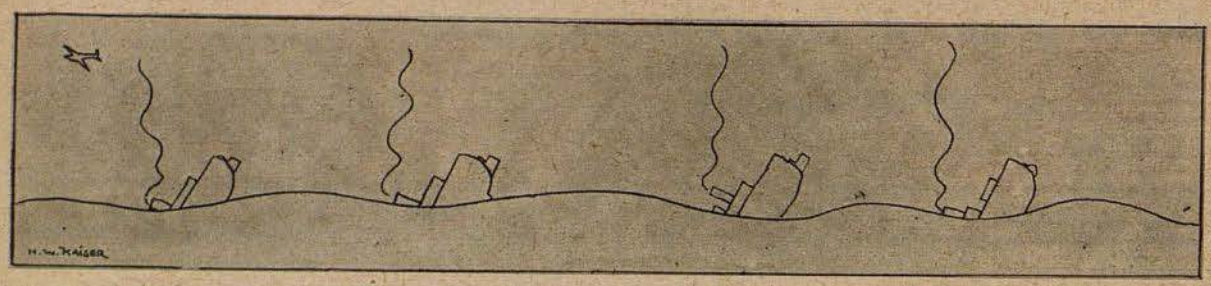
"... En los soldados, doblegados por el cansancio, aún repercuten las horrorosas explosiones de los armones repletos de munición, pero la primera batería vuelve a restablecerse rápidamente, para cojer su paso duro y acostumbrado..."

Dibujo Max Ludwig

La canción del convoy

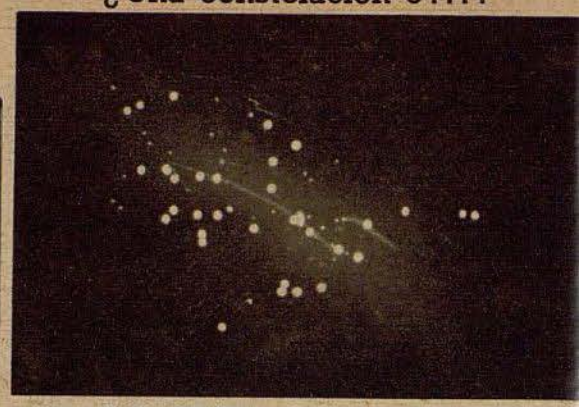


Todos mis patitos van nadando sobre el mar —



cabecitas bajo el agua, las colitas al aire dan — Dibujo Heinz Werner Kaiser

¿Una constelación o...?



La fotografía de estos fuegos artificiales, difícilmente imaginables a primera vista, se hizo durante uno de los últimos bombardeos nocturnos realizados contra Berlín. Representa una serie de puntos producidos por la metralla de la artillería antiaérea, en medio de ellos, como una raya blanca, la trayectoria de un avión inglés iluminado por los proyectores y, finalmente, la huella de un haz de luz de estos últimos. La fotografía en cuestión se hizo en la forma siguiente: se colocó la cámara sobre un trípode abriendo su objetivo y no cerrando la exposición hasta que se impresionaron todos estos detalles. Y así sucedió que el aparato iluminado por el proyector no aparece como un avión sino como una raya blanca. Este es el camino aéreo que recorrió dentro de la luz del proyector durante todo el rato que duró la exposición. Los diferentes puntos de la metralla antiaérea no han quedado impresionados tampoco en un instante determinado sino que se esparcieron durante el tiempo que tardó en hacerse la fotografía. Por la publicación de esta última no se aconseja la copia del proceso descrito. Se trataba de un caso especial. También los fotógrafos deben de acudir al refugio en caso de alarma aérea. Fotografía Fr. E. Schmidt

El pequeño abecedario ADLER

Volar — "la gran tontería"

Hubert Latham, que en su tiempo perteneció a los más célebres precursores de la aeronáutica, pudo decir de sí con orgullo, que no solamente ha llamado grandemente la atención de los ciudadanos berlineses, sino en mayor grado de su policía. El 27 de septiembre de 1909 se decidió el atrevido Latham a emprender algo que el mundo, y especialmente el de Berlín, no habían visto hasta entonces. Dió gas a su monoplano, y después de dar una pequeña vuelta sobre el campo de Tempelhof, desapareció con su pajarraco en dirección a Johannisthal. A 80 ó 100 metros de altura dirigía Latham su aeroplano por encima de los magros campos y de las escasas fincas de la periferia de la capital del Reich, y aterrizó efectivamente 14 minutos 31 segundos más tarde en Johannisthal, que con motivo de la gran semana aérea lucía en galanaduras festivas. Pero la policía no pudo por más de echar su gota de Vermouth en el entusiasmo de las masas por el primer vuelo a distancia realizado en Alemania, calificando la inesperada excursión de "gran tontería", dictando una pena contra el atrevido aviador. Esta fué la primera sanción con la que la policía daba a entender que el espíritu prusiano del orden no permitía extravagancias ni en el aire.

La última novedad dada por Boelcke

La última novedad dada por Boelcke fué el parte sobre su cuadragésima victoria aérea:

Hacia las 4.45 ataqué con siete aparatos de mi escuadrilla unos aviones ingleses D.D. en el sector al oeste de Pusieux-au-Mont. El aparato por mí atacado, cuyo observador ya no disparaba después del primer ataque, comenzó a echar humo al segundo ataque. Los ocupantes me parecían haber muerto. El avión capotó de costado y fué a caer sobre la segunda posición inglesa, incendiándose. Como quiera que fuí atacado por un monoplaza Vickers en 2000 a 3000 metros de altura, no pude observar lo último detenidamente. Según parte posterior del grupo . . . al Alto Mando . . . fué derribado a las 4.45 un avión de observación atacado por un monoplaza al oeste de Serre.

Boelcke, capitán, 27. 10. 1916.

Lucha contra el fuego de combustible

Un tiro en el depósito de esencia supone casi siempre la sentencia de muerte para un avión, habida cuenta de que la gasolina que sale puede incendiarse y destruir el aparato. Los depósitos resistentes a la metralla, como suelen emplearse en los aviones de guerra modernos, no son blindados, sino que se elaboran de una masa, que vuelve a comprimirse inmediatamente después del impacto. Esta clase de depósitos por lo general no son rígidos como los depósitos metálicos, sino que ceden como goma. Su composición suele ser de una malla de fibra con inclusión de mallas metálicas y sujetadas por una masa como de goma. La gasolina que intenta salirse ablanda dicha masa, que se hincha y cierra el agujero originado por la bala.





Caballerosidad alemana

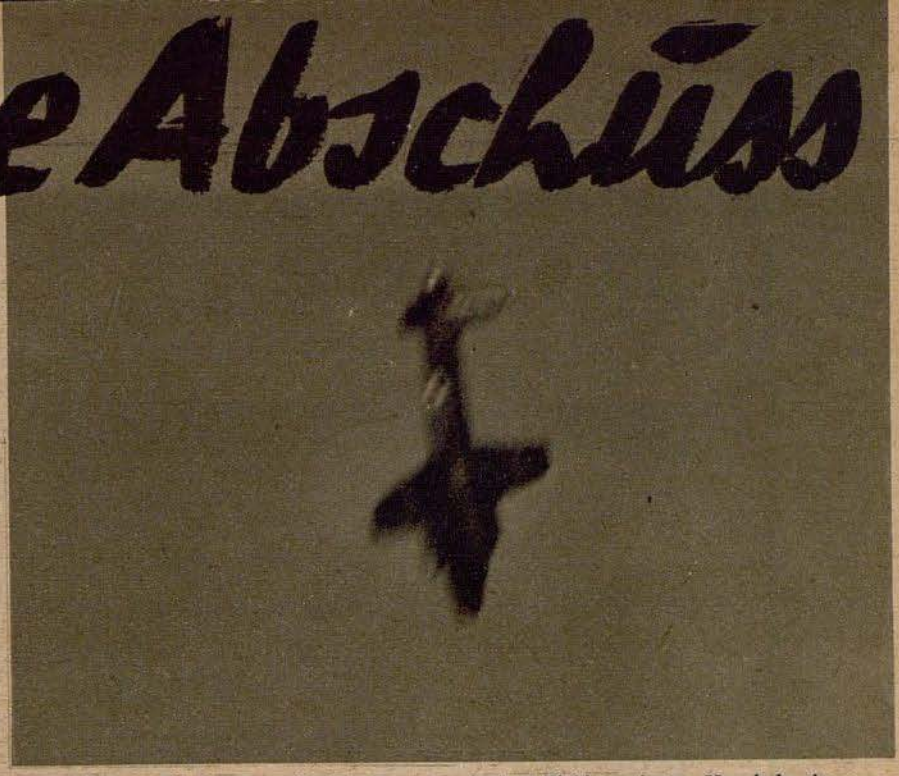
Durante uno de sus recientes ataques aéreos contra Berlín fueron derribados algunos de los aviones ingleses por nuestra artillería antiaérea. Mientras que los demás ocupantes de los aparatos derribados encontraron la muerte, escapó este piloto inglés con una herida en el pie de carácter leve. El jefe de la batería antiaérea que obtuvo tan brillante victoria, se apresuró a trasladar al inglés a la base aérea próxima, con el fín de que recibiese inmediatamente la necesaria asistencia médica. Nuestras ilustraciones muestran como el médico y la enfermera colocan un vendaje al inglés herido, y como más tarde es trasladado por soldados de sanidad alemanes a su alojamiento provisional

Fotos Luftwaffe (2)

Der neunte Abschuss

La novena victoria aérea

Los éxitos alcanzados por una batería antiaérea emplazada en el litoral de la Mancha



Dieser Engländer wollte die Feuerwand einer Flakbatterie am Kanal durchstoßen, was ihm aber schlecht bekam. Nachdem die Batterie 20 Schuß abgefeuert hat, stellt sich die feindliche Maschine auf den Kopf und verschwindet nach jähem senkrechtem Sturz in den Fluten des Kanals

Este inglés llevaba la intención de atravesar la barrera de fuego de la artillería antiaérea, pero le ha salido mal la cuenta. Después de haber hecho la batería veinte disparos, cabecea el avión enemigo y desaparece en vertiginosa caída er las aguas del Canal



Links: Die Sprengwölkchen der ersten Gruppe lagen gut. Jetzt bekämpft die Batterie das feindliche Kampfflugzeug mit Dauerfeuer

Izquierda: Las nubecillas de explosión del primer grupo acusaban la certeza del fuego. Ahora cubre la batería al bombardero enemigo con fuego contínuo

Aufnahmen PK Scholz-PBZ (5)



Rechts: Da — getroffen! Groß ist die Freude aller Kanoniere über diesen neuen Erfolg. Die Arbeit ist getan, der nächste kann kommen!

Derecha: ¡Ahí va — blanco! La alegría de los artilleros por este nuevo éxito es inmensa. ¡Ya puede venir el siguiente!



Links: So sieht die Siegestafel bei vier Flakgeschützen aus, die Anfang Juli 1940 zum erstenmal am Kanal eingesetzt wurden

Izquierda: He aquí el cuadro de victorias de cuatro piezas antiaéreas, estacionadas por primera vez en la costa del Canal a principios de julio de 1940

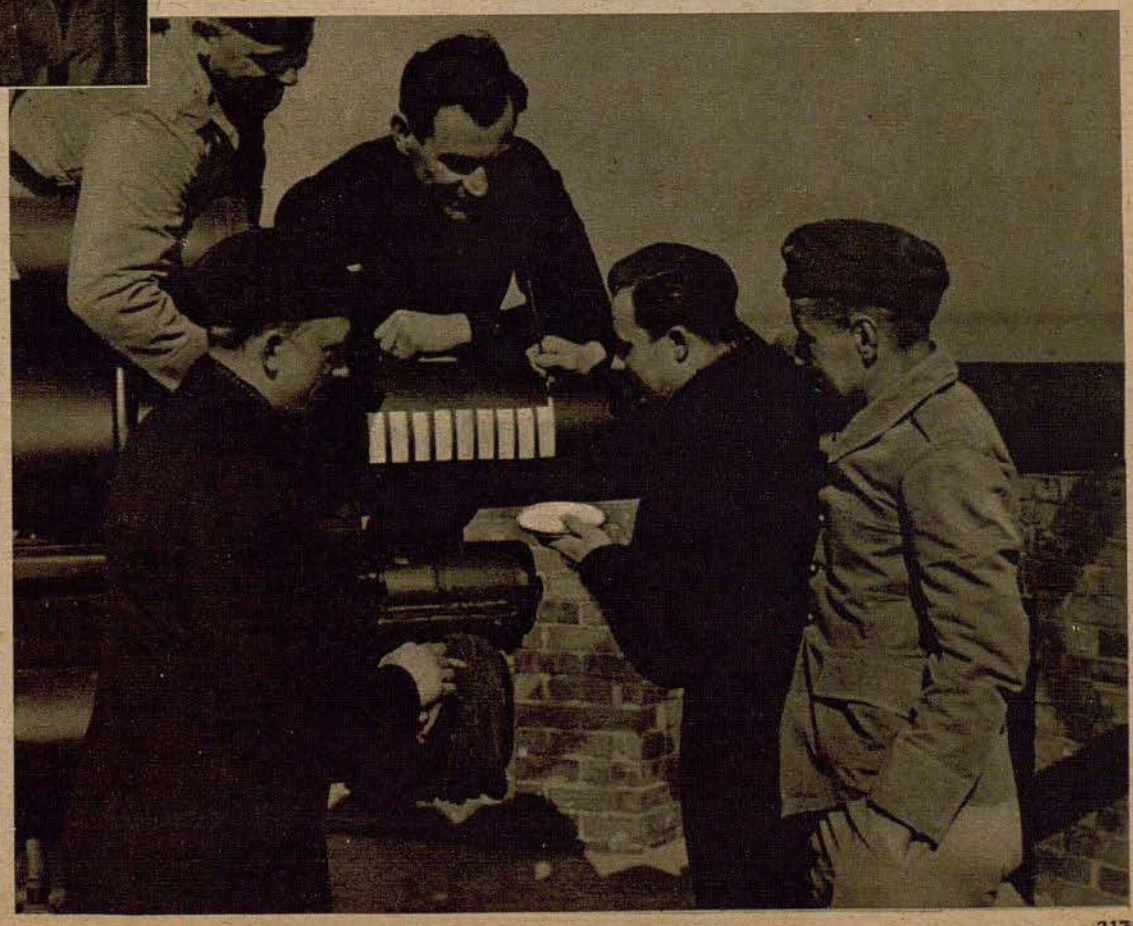


Bild rechts: Sofort nach dem Abschuß wird die Siegestafel der Geschütze vervollständigt. Fein säuberlich wird auf das Rohr das neunte „Etikett" gemalt, welches das Datum und Baumuster des vernichteten Feindflugzeugs vermerkt

Derecha: Inmediatamente después de caer otro enemigo es completada la lista de victorias. Con limpieza es pintada la nueva etiqueta sobre el cañón, la que ha de ostentar la fecha y el tipo del avión enemigo derribado





Togal ist hervorragend bewährt bei

Rheuma · Ischias
Hexenschuß · Erkältungen
Nerven- und Kopfschmerz

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten und Kliniken seit über 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch – aber nehmen Sie nur Togal!

In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen Rheuma und Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 8/K

Los cañones rápidos de Abbeville

viene de la página 315

ya tienen cuatro muertos!" Y los muchachos solían mirar hacia el grupo con calla admiración, y veían como los artilleros tenían fija la vista al frente, orgullosos sí mismos, y como llevaban su dura experiencia cual ocultas coronas, irguiénou en actitud viril, como hombres que ostentan el orgullo de poderse medir con l mejores.

Suboficial W. y sargento S., vosotros dos habéis dado al grupo del teniente coron Wolf el callado y duro orgullo de ser un grupo que ya ha aportado sus sacrifici en holocausto de la patria. Al anochecer del tercer día de ofensiva reciben sepultu en Attenhoven en un bello rincón de tierra belga, que despierta bajo las caric de la primavera. El teniente B. escribe sus nombres en el diario de guerra del grup en el cual son registrados por lo general los nombres de los oficiales trasladad o de reciente incorporación, y los de los ascendidos y condecorados.

Y en aquella jornada hizo el grupo un fuego violento, como si se tratara del últim adios a los caídos . . . contra un Morane, que cae violentamente envuelto en llama contra un caza belga que se estrella contra la tierra! contra un Bristol-Blenhei que se hace pedazos en una imponente explosión! contra un Potez, que cae al su como una tabla y explota igualmente! y otra vez contra un Morane, que es zara deado por los proyectiles antiaéreos y se descompone en el aire antes de caer! cont un Hurricane, que se desploma como una flecha para clavarse en el suelo! contra ot Bristol-Blenheim, que perdiendo velocidad, termina por desplomarse estremeciéndo en todo su cuerpo! contra un monoplano belga de construcción anticuada, que incendia violentamente y cae! contra otro Morane, que, alcanzado por la metral intenta planear en dirección oeste, pero siendo alcanzado de nuevo, capota y c al suelo echando humo. Nueve aparatos con 19 aviadores de tripulación cier envueltos en llamas las tumbas de W. y S.

El sector de la línea Dyle cuesta dos días de lucha encarnizada. El teniente coron opera en estrecha colaboración con la décimoctava división de infantería, abrien el fuego con sus piezas sobre las posiciones de la artillería antitanque enemiga y lo nidos de ametralladoras del adversario. También derriba algunos aviones. Pe eso ya va siendo más difícil, porque los pilotos de los aliados han perdido muc de su espíritu de lucha, y prefieren torcer el rumbo a tiempo. Sobre todo los france escapan en dirección opuesta en cuanto sienten las explosiones de nuestros proyectil antiaéreos.

El avance sigue, pero se atasca a medio camino hacia el Senette. La batería d capitán F. se ha colado en un desfiladero cerca de Croiseau, donde caen las granad francesas, causando víctimas en las columnas apretadas, dos armones de munici vuelan por el aire, un coche Krupp y una motocicleta arden, y catorce heridos inten tan escapar de aquel infierno escalando trabajosamente una pendiente, y cuat muertos yacen inmóviles junto a los restos de los vehículos. El teniente coron Wolf acude presuroso, su puesto está junto a la plana mayor de la división, pe ahora nada puede detenerle a estar junto a su batería en el momento de peligr No hay duda, la primera batería ha sido alcanzada, y es menester reponerla rápida mente. El teniente coronel Wolf ordena desplegarse a la batería, y habla con l soldados. Ahora ha de comprobarse si los muchachos también responden cuar aún no se han repuesto del espantoso estertor de la explosión de los armones repleto de munición, al dar en ellos las granadas tan misteriosamente como certeramen disparadas. La primera batería se repone efectivamente con gran rapidez, y sigu con su paso firme y seguro. A la mañana siguiente sigue el avance en formació disciplinada, dispuesta como siempre a todo, ávida de ganar terreno, porque aquella mañana acababa de caer la posición del Senette de los belgas.

En aquella jornada le es concedido al teniente coronel Wolf el pasador de la Cru de Hierro ganada en la Gran Guerra, esta condecoración tan singular de esta cam paña, singular, porque enlaza el ayer con el hoy, adornando a quienes la ostent con doble honor, el de haber sido ya héroe en los días trágicos del pasado.

La condecoración del jefe del grupo cae a un tiempo con una orden que concluy su intervención con la décimoctava división. El grupo es retirado del frente y dest nado a una misión especial. Al efecto emprende la marcha através de Bélgica rumbo al sur. Vuelve a rodar como fuerza autónoma cerrada, las baterías vuelve a verse de nuevo después de nueve días de separación. En los ratos de descanso cuentan las incidencias de los días pasados, y tan sólo la batería mandada por falta.

El teniente coronel Wolf marcha tres días seguidos. En los puntos destinados d antemano al efecto, encuentra las columnas de munición y repone sus existencia de granadas, y con la misma puntualidad encuentra columnas de combustible dond reponerse de la necesaria gasolina para sus tractores ligeros y pesados. Hay media noches tranquilas. También hay alojamientos para la fuerza.

En un punto determinado de la marcha de cuatro días prestan los muchachos especia atención: ¡en ese momento atravesaban la frontera belgo-francesa! Ahora se da cuenta de que el avance no solamente marcha con gran ímpetu a través de Holand y Bélgica, sino que lo mismo por Francia.

¿La Línea Maginot?

Pero en el sector de Maubeuge se defienden aún una serie de fortines. El frente y se encuentra más al sur, porque el frente marcha.

El teniente coronel Wolf tiene cumpleaños. Lo celebra con su grupo, y el día siguiente el décimocuarto día de ofensiva, ha de ser día de descanso. Mejor no podía caer la fecha — el teniente coronel tenía por cierto suerte hasta en estos detalles.

Pero otro lo ha querido de otra manera, y la fiesta queda aguada. El día de descans es revocado. La primera tiene que dejarse de cumpleaños, para seguir el avance.

Y sigue la lucha.

Se combate por Bouchain. Al este se queda atascado el teniente B. con sus piezas del dos en el fango, y tiene que retroceder ante el fuego de ametralladora de los franceses. Más al oeste logra pasar y cumple su objetivo.

El canal del Escalda . . . la infantería ya lo ha zanjado y vuelve a retroceder, avanza de nuevo y se agarra férreamente al terreno ganado con grandes sacrificios, el grupo de artillería antiaérea amartilla los nidos de ametralladoras, tiene algunos heridos, pero a pesar de todo consigue pasar el agua con algunas piezas ligeras . . . y el avance puede seguir. De nuevo es retirado el teniente coronel Wolf de la primera línea, para seguir la marcha. Un día de descanso!

bía que ver el aspecto de los carruajes, cubiertos de polvo y llenos de barro, que pega tenazmente a todas las piezas. Los uniformes semajaban tablas, impregnadas telas de sudor y polvo, de grasa y de barro. Y los muchachos mismos; había e verlos. Las barbas estaban grises de polvo, los ojos se les saltaban de cansancio, pelos revueltos y pegajosos, y en todos los pliegues de la piel se pegaba el barro mo cemento.

enuda fiesta de limpieza, de fregado y de lavado general! Cuanto más activos en limpieza y en su aseo, más contento y más alegría se va notando en los cansados mos. Se sienten ganas de hacer gárgaras veinte veces al día, y de andar descalzo do el día. Y muchos se duermen con el cepillo aún en la mano, con el que se quería sar el cabello delicadamente.

ro aquel día hubo un acontecimiento, que aunque primer día de descanso del grupo, el sector de Ferme Bouveneule, que hacía despertarse al más profundo durmiente. cualquier lado llega el rumor impensado, que despierta loca alegría. Los oficiales efonean y los convierten en hecho oficial. La radio lo confirma: El ejército belga capitulado, desde las primeras horas de la mañana se amontonan allí en Flandes fusiles, y los cañones y vehículos militares son concentrados en grandes campos, columnas enteras e interminables de soldados belgas desarmados se mueven hacia aguardia, en medio de las fuerzas alemanas que avanzan con rapidez vertiginosa ra cubrir el hueco inesperado.

i empiezan las grandes victorias, piensa el teniente coronel Wolf. Ahora marcha- mos con más facilidad hacia nuestros grandes días, en dirección al Soma . . . de mayo de 1940.

grupo antiaéreo vuelve a marchar. Durante un día entero ruedan los vehículos r tierras floridas, por el Artois. Según el mapa no hay gran distancia hasta el ar, allí donde termina el Canal de la Mancha y empieza el Atlántico, en la desem- cadura del Soma en el mar.

l Soma! este nombre evoca trágicos recuerdos en los muchachos del grupo. Recuer- s de tiempos duros, llenos de sacrificios, que ya hace 22, 23 años que pasaron. ro aquellos tiempos imperecederos se les antojan que pertenecen a una época tológica, a un pasado heroico, en que los centauros gigantes combatían blandiendo descomunales mazas del destino, dejándose matar sin ceder un solo palmo de rreno.

s que en cada guerra en la que lucha Alemania por el aire que respira, tiene que ber un Soma? ¿Es que el camino de la victoria pasa irremisiblemente sobre el oma, siguiendo una ley irrevocable? Parece que así es. Y ahora, Wolf, parece que llegado ese momento; mirales a los ojos a tus capitanes K. y F. y al teniente M. — stos tres conocen el Soma, nadie más que ellos, y nadie mejor que ellos. Para dos los demás, oficiales como soldados, es el Soma una historia legendaria, llena sangre, que despierta en la imaginación cuadros horribles de tragedia y lucha, muerte y desolación. ¿Se repetirían ahora aquellas épicas jornadas del ayer? . . . bbeville se llamaba aquella población.

quel lugar ya no pertenecía en aquel memorable 29 de mayo de 1940 a los objetos e se calificaban, de "usados y bien conservados". No puede decirse que está uy destruída, y en las calles principales que tomaban rumbo al Soma no es que biese excesivos montones de escombros, pero detrás de las fachadas de casas había algunos lugares bastante destruído, y en otro todo.

l teniente coronel Wolf se ha orientado rápidamente. Los carros de combate del eneral Guderian hace pocos días que han pasado cual salvajes jinetes orilla abajo el Soma, llevando tras de sí una división enteramente motorizada, la que transpor- ba hasta al último infante. Esa división había copado en Abbeville a grupos enteros reclutas franceses que hacían tranquilamente su instrucción, consiguiendo formar una vuelta una cabeza de puente al sudoeste del Soma.

ero aquella cabeza de puente, de un diámetro de treinta kilómetros, por cierto una abeza de puente bastante respetable, no la pudo fortificar, sino que la atravesó n velocidad vertiginosa, como si se tratase de delimitarla. Porque la cuestión a seguir la marcha, y torciendo a la derecha en dirección al Artois, comenzó a rrar la parte sur de la bolsa, en la cual, formando un ancho arco con el centro e Dunquerque, habían quedado encerrados todo el ejército belga y británico, y lo ejor del ejército francés.

para los soldados del general Guderian se trataba de cerrar dicha bolsa, la cabeza e puente de Abbeville era cuestión de propina impensada, esa la confeccionaron un descanso, como quien dice. Otros regimientos, los bávaros de reserva de infan- tería de línea y la artillería de tiro animal, ocuparon aquel sector para sostenerlo.

quello era duro de pelar, pues apenas se hubieron repuesto los franceses del susto e los carros de combate, comenzaron a arremeter como locos contra la cabeza de uente de Abbeville. Para ello acumularon la mayor fuerza posible, concentrando nques pesados propios e ingleses, y grandes masas de artillería mediana y ligera. staban ellos decididos firmemente a estrujar aquella cabeza de puente, y de rechazar quellos alemanes hasta el Soma o, mejor aún, arrojarlos sobre el río.

a superioridad numérica y de material era notoria. Los carros de combate pesados e los franceses hicieron bastante mella en sus cuatro ataques consecutivos contra s armas antitanques ligeras, hasta que perdieron todo su recelo y precaución. los regimientos bávaros obligaban a ceñirse contra la tierra, tirando al blanco ontra los enlaces, y allí hacían ceder a una compañía, más allá a una sección. Pero os muchachos resistían a pesar de todo, sangrando de mil heridas, la oficialidad había ido sensiblemente diezmada, compañías enteras apenas tenían aún un solo teniente y menos de la mitad de sus suboficiales. Pasaban hambre, y las piezas de la artillería e que habían sido dotados apenas tenían más munición a causa de la rapidez ver- iginosa del avance.

l teniente coronel Wolf poco sabía de estos hechos al caer la tarde del 29 de mayo. l ha buscado a la plana mayor de la división, cuyas fuerzas sostienen la cabeza de uente. Por fin ha encontrado la plana mayor.

Pregunta por los puestos de mando de los regimientos. La división no los conoce xactamente. Pregunta por la trayectoria de la primera línea. Tampoco le pueden ecir nada en concreto. Tiene que informarse él mismo para saber lo que procede acer.

Continuará

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hiersu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



Adler-Bücherei

Deutsche Adler über dem Firth of Forth

Wir jagen den Tommy

Zange um England

und viele andere spannende Beiträge, wertvolle Bilddokumente und lebensvolle Zeichnungen berichten vom heldenhaften Einsatz der deutschen Luftwaffe gegen England. Kampfteilnehmer schildern in echtem deutschen Fliegergeist ihre Unternehmungen gegen Englands Flotte und kriegswichtige Ziele auf der Insel. Das ADLER-Buch

Immer am Feind

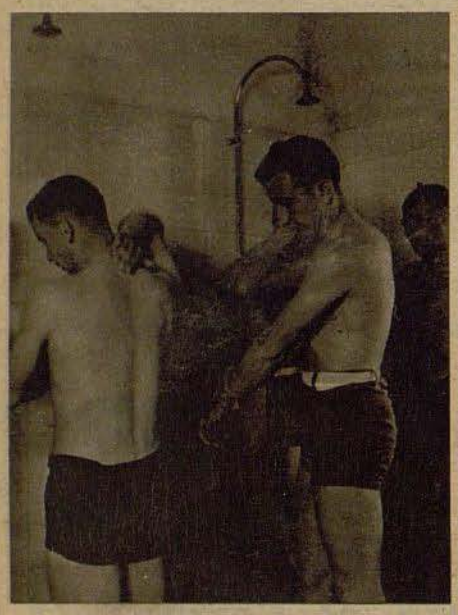
kostet 1 Mark und ist im Verlag Scherl, Berlin SW 68, erschienen





Und nach Dienstschluß..

Y después del servicio . . . .



Alle Sehnen straffen sich im fröhlichen Wettstreit. Links: Nach dem Sport geht's unter die Dusche. Oben rechts: Einige Flieger haben sich zu einem kleinen Orchester zusammengeschlossen Aufn. Pollmann-Mauritius (6)

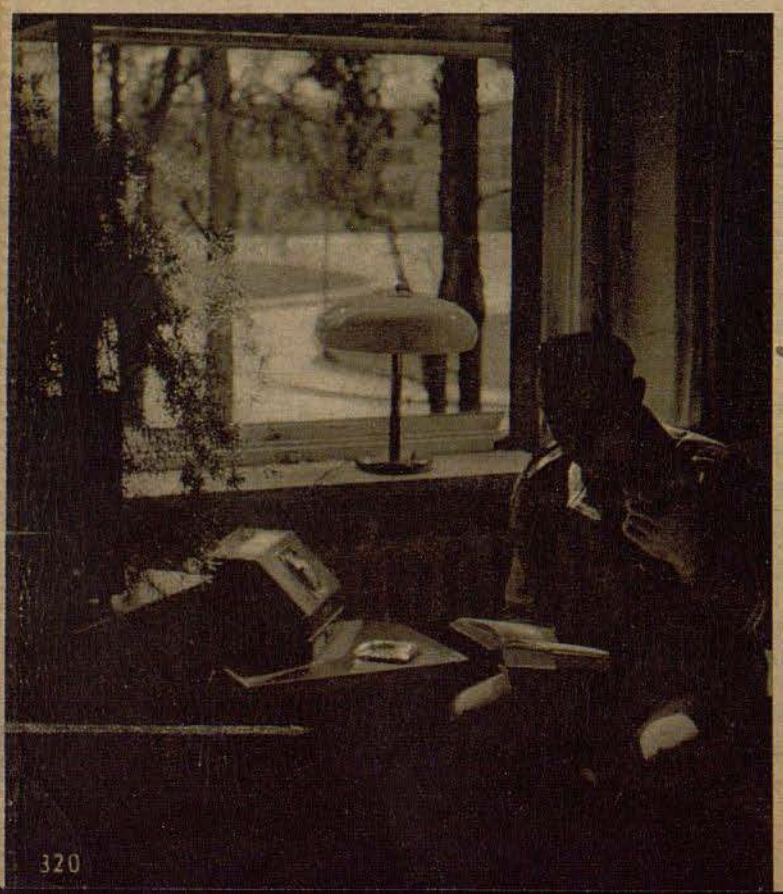
El cuerpo queda flexible y duro mediante alegres concursos. Izquierda: Después del deporte, la ducha. Derecha superior: Un grupo de aviadores se han juntado para formar una pequeña orquesta

Aufn. Pollmann-Mauritius (6)



Jeder kann seine Freizeit so verbringen, wie es ihm Spaß macht, die einen bei Sport und Musik, die anderen beim Kartenspiel oder mit einem Buch, wie der Hauptfeldwebel (unten), der sich zu einer beschaulichen Stunde auf seine Stube zurückgezogen hat

Cada cual puede pasar sus ratos libres como mejor le agrade, unos con deportes y música, otros jugando a las cartas, o bien leyendo algún libro, como el brigada (abajo), que ha optado por retirarse con su lectura a su cuarto





Eine fröhliche Gruppe bei Spiel und Musik vor der Kantine eines Fliegerhorstes

Un grupo de soldados se entretiene con juegos y con música ante la cantina de una base aérea

HEFT 11 / BERLIN, 3. Juni 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS



„Nach dem Siege bindet den Helm fester!"

Die deutsche Luftwaffe hält sich nach dem Sieg über die Engländer in Griechenland bereit zu neuen Taten, wohin auch immer der Führer sie rufen wird Aufn. Dr. Franz

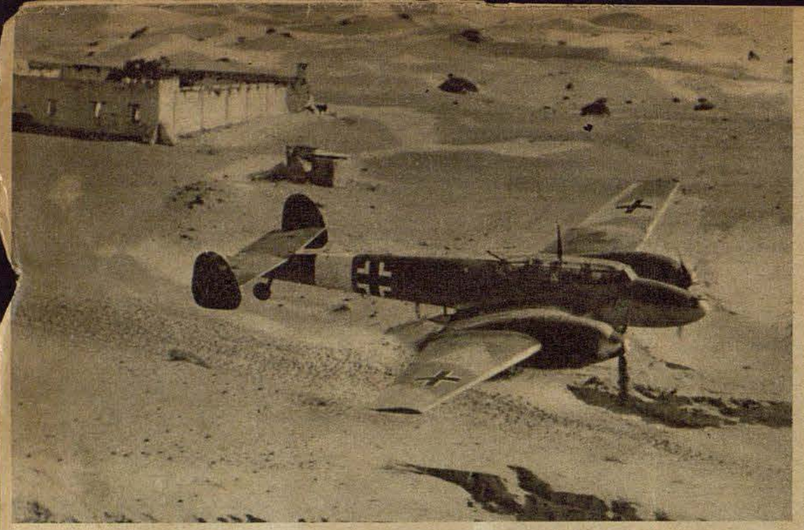
"Después de la victoria, ceñid la espada aún más fuerte!"

Después de la victoria sobre los ingleses en Grecia, está preparada la aviación alemana para nuevas gestas, dondequiere que lo ordene el Führer

Mit Bomben und MGs dem Briten auf den Fersen

Pisándoles los talones a los ingleses

Gran parte de la durísima lucha, que en estrecha hermandad de las armas libran alemanes e italianos contra el enemigo común en la frontera de Egipto, pesa sobre los hombros de la aviación alemana. Las unidades aéreas destacadas al Norte de Africa causan gran quebranto al enemigo en operaciones diarias. Las formaciones de bombardeo y de Stukas atacan con la misma violencia y heroismo a los navios de la escuadra inglesa en el Mediterráneo como las fortificaciones de tierra del inglés. Publicamos una serie de interesantes ilustraciones sobre esta particular



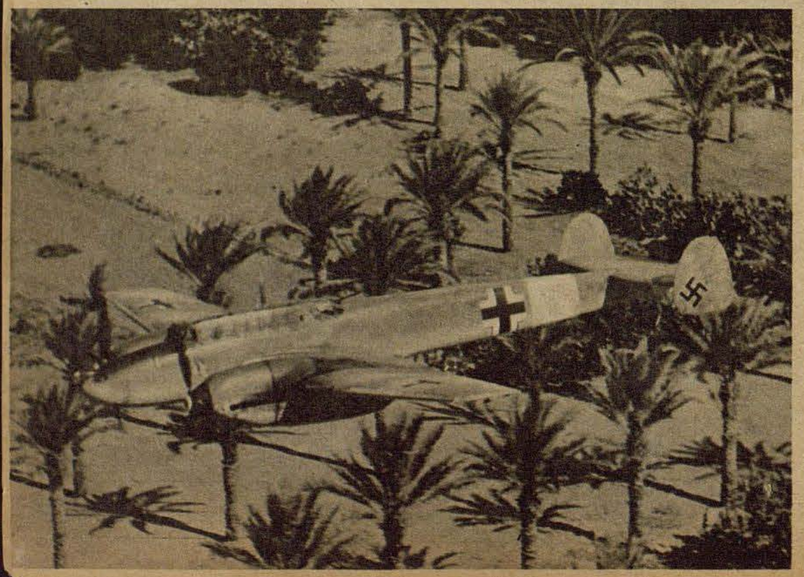


Links oben: Im Tiefflug braust ein Messerschmitt-Zerstörer Me 110 über die Libysche Wüste. Das Flugzeug hat mit mehreren anderen die Aufgabe, an einem bestimmten Treffpunkt den Schutz einer Kampfgruppe gegen feindliche Jäger zu übernehmen. Links im Hintergrund ein arabisches Gehöft

Izquierda superior: En vuelo rasante zumba un destructor Messerschmitt Me 110 sobre el desierto de Libia. El avión lleva la misión, juntamente con otros de su tipo, de proteger a las unidades de bombardeo contra la acción de los cazas enemigos durante un ataque contra una base inglesa. Al fondo se distingue un poblado árabe, y bajo el avión corre la "carretera", que se compone unicamente por los surcos de los camiones y tractores, que se dibujan claramente sobre la arena del desierto

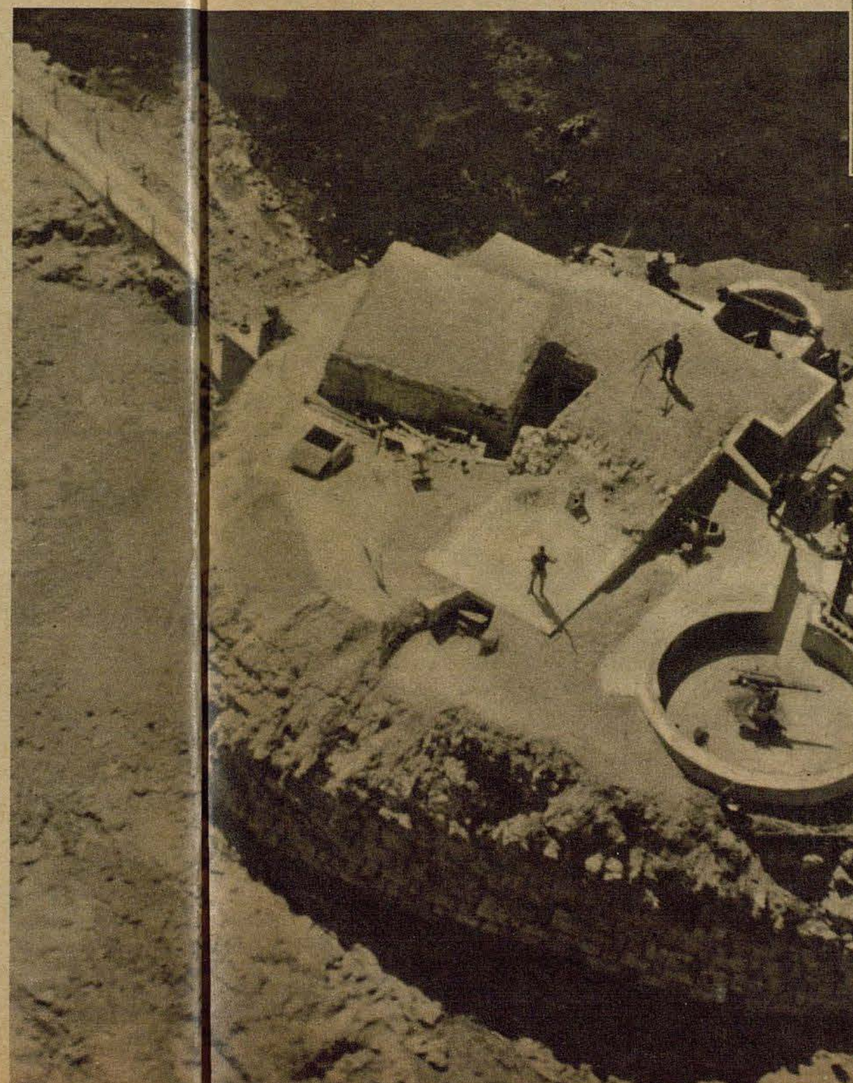
Trostlose Wüste, Sanddünen, die ein kärglicher Strauchwuchs kaum unterbricht, breiten sich unter den deutschen Flugzeugen aus, deren Schatten ihnen vorauswandert

Desierto intransitable, dunas de arena apenas interrumpidas por algunas retamas, se extienden a los pies de los aviones alemanes, cuyas sombras parecen escapar ante ellos



Dankbar begrüßen es die Flieger, wenn das ewige Einerlei der Wüste durch eine Palmenoase unterbrochen wird. Im Tiefflug rasen sie über die gefiederten Bäume hinweg

Los aviadores acogen con alegría cada pequeño oasis de palmeras que interrumpe la monotonía del desierto. En vuelo rasante pasan sobre los árboles



Die Küste des Mittelmeeres kommt in Sicht und, unmittelbar am Ufer gelegen, eine schwere Flakbatterie der italienischen Waffengefährten. In ihren von gemauerten Steinwällen umgebenen Ständen drei festeingebaute Geschütze, dazu (links oben) das Kommandogerät. Die im Tiefflug gemachte Aufnahme läßt jede Einzelheit der Batterie hervortreten. Bei jedem Geschütz liegen, auf der Umwallung sauber aufgereiht, die acht Stahlhelme der Bedienung

Ya se divisa la costa del Mediterráneo, y frente a la playa una batería antiaérea pesada de los camaradas italianos. Rodeados de parapetos de piedras tres piezas montadas, y (izquierda superior) el aparato de dirección de fuego. La fotografía tomada en vuelo rasante permite reconocer cada detalle de la batería. Al lado de cada cañón se pueden ver sobre el muro los cascos de acero de la dotación, impecablemente alineados



In den Schutz des deutschen Feldflugplatzes teilen sich kameradschaftlich deutsche und italienische Abwehr. Ein Bersagliere am schweren Fliegerabwehr-MG. Malerisch schmückt den Tropenhelm das Kennzeichen seiner Waffe, der Hahnenfederbusch

La defensa antiaérea alemana e italiana se reparten la protección de la base aérea de campaña alemana. Un bersaglieri con una ametralladora antiaérea pesada. Su salacof es adornado por el pintoresco distintivo de su arma, el llorón de plumas de gallo



Die Grenze zwischen der Cyrenaika und Ägypten ist übersprungen. Der Verband ist auf größere Höhe gegangen, während unter ihm italienische Kampfflugzeuge mit dem gleichen Ziel, der Vernichtung alles dessen, was britisch ist, unterwegs sind. Schwere Bomben eines italienischen Kampfverbandes haben Fahrzeugkolonnen der Briten bei Sidi el Barani gefaßt

Ya ha sido saltada la frontera entre la Cirenaica y Egipto. La formación ha ganado mayor altura, mientras que a sus pies pasan bombarderos italianos en busca del mismo objetivo, la aniquilación de todo lo que es inglés. Las bombas pesadas de una formación de bombardeo italiana han destrozado columnas de coches y camiones ingleses en Sidi el Barani



Selbst wenn die Männer an den Motoren arbeiten, müssen sie Tropenhelm oder Tropenmütze aufsetzen und als Schutz gegen den ewig wehenden Sand große Brillen tragen

También durante los trabajos de repaso de los motores, tienen que ponerse los soldados el salacof y proteger la vista con grandes gafas contra la finísima arena arremolinada por el viento

Das befohlene Ziel ist erreicht. In der Tiefe schlagen die Bombensalven des deutschen Kampfverbandes in dem britischen Lager ein, über dem die Zerstörer feuernd kreisen

El objetivo ordenado ha sido alcanzado. Al fondo caen las salvas de bombas alemanas sobre el campamento inglés, sobre el cual evolucionan los destructores disparando con ametralladoras





Zeichnung: PK Ellgaard
Aufnahmen: PK Ruge (5), Luftwaffe (1), Moosmüller PBZ (1)

Auch deutsche Sturzkampfverbände haben über den Weiten Nordafrikas neuen Ruhm erworben. Mit großem Erfolg greifen sie britische Stützpunkte, Marschkolonnen und Truppenansammlungen an. Unsere Zeichnung erfaßt den Dämmerungsangriff auf ein britisches Lager, das unter dem Qualm der Bombenexplosionen verschwunden ist. Aber immer neue Stukas kippen zum Angriff nach unten ab. Immer neue Vernichtungsschläge dröhnen auf die Briten in der Tiefe nieder. Hoch über den Sturzkampfflugzeugen verpuffen wirkungslos die Sprengpunkte britischer Flakgranaten

También los Stukas alemanes han contribuído a ganar terreno sobre las vastas extensiones del Norte de Africa. Con gran resultado atacan incesantemente las bases inglesas, las columnas en marcha y las concentraciones de fuerzas enemigas. Nuestro dibujo representa un ataque al anochecer contra un campamento inglés, que casi desaparece tras las nubes de humo producidas por la explosiones. Sin cesar arremeten nuevos Stukas contra la posición. A gran altura sobre los aviones atacantes explotan sin efecto alguno las granadas antiaéreas disparadas por el enemigo



Un enviado especial de la agencia Reuter, que participó en la aparatosa fuga de las fuerzas inglesas de Grecia, dió un relato de aquellos acontecimientos, que por cierto varia bastante de los acostumbrados partes londinenses. Esta crónica del corresponsal de guerra Ellgaard la hemos ilustrado con los consiguientes dibujos. El texto de los pies ha sido entresacados del informe de Reuter. También el titulo "marcha fantasma hacia Corinto" ha sido dado por el informador de guerra inglés

Als die Nacht hereinbrach, erhielten wir den Befehl, uns in Dreierreihen aufzustellen. „Im Falle eines Luftangriffes müßt ihr auf der Straße weitermarschieren. Etwaige Verwundete sind mitzunehmen." Ich werde diesen Marsch nie vergessen

Al caer la noche, nos fué dada la órden de formar en línea de a tres. "En caso de un ataque aéreo, teneis que seguir marchando por la carretera. Los heridos no deben ser abandonados." Jamás olvidaré aquella marcha





Zuerst beobachteten wir Stukas, die zunächst den Hafen mit Bomben belegten, und später richtete sich der ganze Angriff auf das Tal. Dann kreisten deutsche Bomber über uns, ohne daß man ihnen Widerstand leistete, da wir unsere Flakgeschütze nicht einsetzen konnten. Darauf kamen die Bomber tiefer herunter und belegten die Wälder und die Büsche längs der Straße systematisch mit Maschinengewehrfeuer

Primero observamos como cubrían los Stukas de bombas el puerto, para dirigir despúes su ataque contra el valle. Después evolucionaban sobre nuestras cabezas los bombarderos alemanes, sin que se presiase resistencia alguna, por no poder operar nuestros antiaéreos. Después bajaron los aviones alemanes a poca altura, arrasando con el fuego de sus ametralladoras los bosques y matorrales a lo largo de la carretera

Dibujos PK-Ellgaard

Gespensterzug nach Korinth

La marcha fantasmacia *rinto*





Nach endlosem Warten kamen Barkassen angefahren (Bild links). Größere Truppenabteilungen wurden von ihnen aufgenommen und zu den Transportern gebracht, die draußen im Hafen lagen. Zusammen mit mindestens 5000 Soldaten kam ich an Bord eines Kriegsschiffes. Dann fährt der Reuter-Bericht fort: „Ein Major der Artillerie, unrasiert und sehr müde aussehend, erzählte, wie er mit anderen Offizieren und einer Handvoll Leuten den Einschiffungshafen erreichte. Er hatte seinen Männern zugerufen, sie sollten sich kämpfend durchschlagen. Viele hätten dabei kein Glück gehabt. Schließlich erreichten sie den Einschiffungshafen, nachdem sie unterwegs andauernd furchtbarem Maschinengewehrfeuer ausgesetzt waren. Die Zurückgebliebenen hatten nicht die geringste Chance, zu entkommen"

Izquierda: Después de interminable esperar llegaron las barcazas. Contingentes mayores de tropas fueron embarcadas en ellas y trasladados a los transportes surtos en la bahía. Juntamente con unos cincomil soldados fuí llevado a bordo de un navío de guerra. Después continua el informe de Reuter como sigue: "Un comandante de artillería, con una barba de varios días y extenuado de cansancio, contó como en compañía de algunos oficiales y un puñado de soldados había alcanzado el puerto de embarque. Había gritado a su gente que intentase abrirse paso luchando. Muchos habían tenido suerte. Atravesando la constante barrera de fuego de las ametralladoras y fusilería enemigas, consiguieron llegar a la costa. Los rezagados no tenían la menor probabilidad de escapar"

Am frühen Morgen kamen wir auf die See hinaus und erhielten einen sehr starken Geleitschutz durch Kreuzer und Zerstörer. Das Schiff war vollgepfropft von Offizieren und Mannschaften, von denen viele verwundet waren. Militärärzte, die schon viele Tage anstrengendster Arbeit an der Front hinter sich hatten, waren während der ganzen Nacht mit neuen Operationen beschäftigt. Später unternahmen feindliche Bomber Angriffe im Sturzflug. Ergänzend sei hinzugefügt, daß diese Stuka-Angriffe von außerordentlichem Erfolg waren. Viele der Transporter sind versenkt worden. Einen solchen Augenblick stellt die obere Zeichnung dar. Die Taue eines Rettungsbootes, das von dem bereits brennenden Dampfer zu Wasser gelassen werden soll, sind gerissen, und das Boot stürzt mit seiner ganzen Fracht in die Tiefe

Muy de mañana nos hicimos a la mar y recibimos la escolta de nutridas fuerzas navales, entre destructores y cruceros. El buque estaba materialmente barrotado con soldados y oficiales, muchos de los cuales estaban heridos. Médicos militares, que durante días seguidos habían trabajado sin descanso en el frente, no cesaban de hacer operaciones durante toda aquella noche. Más tarde emprendieron bombarderos enemigos ataques en picado que fueron sumamente eficaces. Muchos de los transportes fueron echados a pique. Uno de estos trágicos momentos inmortaliza el dibujo presente. Las amarras del bote salvavidas que ha de ser echado al agua desde el buque envuelto en llamas, se han roto por el peso, y el bote cae al agua con toda su carga humana

Mit Mann und Maus

Con toda la tripulación



Südlich Galaxidion liegt versteckt in einer Bucht ein britischer Transportdampfer. Die deutschen Aufklärer haben ihn entdeckt, und kurz danach sausen die ersten Bomben auf das Schiff in der Tiefe. Das untere, am nächsten Tage aufgenommene Bild zeigt den noch immer brennenden Dampfer, der seine Lage etwas verändert hat. Es scheint, daß er durch die Bombeneinschläge von seiner Verankerung gerissen ist. Das Bild ganz unten zeigt das jetzt ausgebrannte Schiff

Al sur de Glaxidion intenta esconderse un transporte inglés en una bahía. Los aviones de reconocimiento alemanes lo han descubierto, y poco después caen sobre el buque las pesadas bombas de aviación. La fotografía inferior, sacada al día siguiente, muestra el vapor ardiendo aún, con su posición algo cambiada. Parece haber sido desprendida el ancla por las explosiones. Abajo del todo puede verse el mismo buque totalmente carbonizado



Aufnahmen Luftwaffe (7)



In der Bucht von Aspraspitia, 60 km südlich Lamia, wurde ein Tankdampfer in Brand geworfen und sank auf Grund. Die Aufnahme zeigt die gleiche Bucht wie die beiden Bilder der rechten Seite. Der hier gesunkene Dampfer ist auf dem Bilde rechts mit (2) bezeichnet

En la bahía de Aspraspitia, a 60 kilómetros al sur de Lamia, fué alcanzado un petrolero que se hundió después de incendiarse. Las fotos muestran la misma bahía como las de la página derecha. El buque hundido es el marcado con (2) en las fotos de la derecha

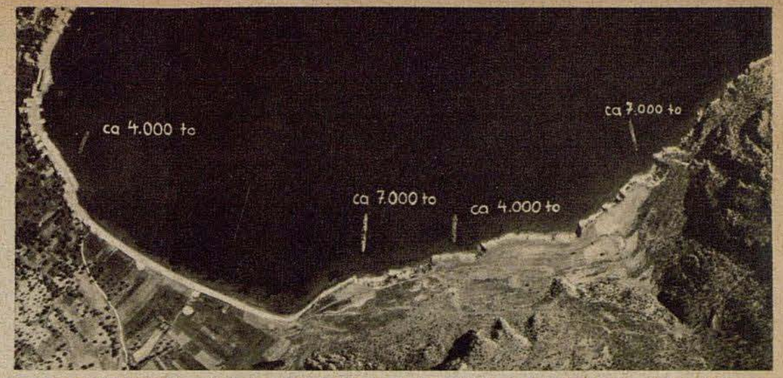


Bei Megara faßten die Stukas einen großen Transporter und deckten ihn förmlich mit Bomben ein. Die Einschläge lassen das Meer weithin aufwallen

En aguas de Megara localizaron los Stukas un gran transporte y lo cubrieron materialmente de bombas. Las explosiones hacen arremolinarse el mar violentamente

El segundo Dunquerque en la costa de Grecia

En la última edición del ADLER quedó demostrada la soberana supremacía de la aviación alemana en los frentes de Grecia, en la crónica intitulada "La batida en el Mar Egeo". Cada transporte de guerra inglés era constantemente observado. Las presentes páginas muestran los resultados de la meticulosa labor de reconocimiento



Die obere Bildmeldung umfaßt einen Teil der Bucht von Aspraspitia mit vier Transport- und Tankschiffen von zusammen 22 000 Tonnen. Die Aufnahme wurde vor dem ersten Angriff gemacht. Auf dem unteren Bild ist die ganze Katastrophe zu sehen. Der Dampfer bei (1) ist schwer getroffen, wie das ausgelaufene Öl beweist. Ein 7000 Tonnen großer Tanker (2) brennt und ist anschließend gesunken. Der Viertausender bei (3) ist schwer beschädigt, während das mit (4) bezeichnete Schiff ebenfalls in hellen Flammen steht

El parte fotográfico superior abarca una parte de la bahía de Aspraspitia con cuatro buques mercantes y petroleros con un total de 22.000 toneladas de desplazamiento. La foto fué sacada antes del primer ataque. En la ilustración inferior se aprecia toda la catástrofe. El buque (1) ha sido alcanzado de lleno, como demuestra la balsa de aceite derramado. Un petrolero de 7000 toneladas (2) está envuelto en llamas y se ha ido a pique poco después. El de 4000 toneladas (3) ha quedado gravemente averiado, mientras que el buque marcado con (4) se ha incendiado igualmente



Drehscheibe zwischen 3 Kontinenten

El compás entre tres continentes

EL CERCANO ORIENTE ¿CENTRO DE FUTURAS DECISIONES?

POR EL Dr. W. SCHEUNEMANN

Colocado en la encrucijada del viejo mundo, en el punto de unión de los tres continentes, Europa, Asia y Africa, adquiere el Cercano Oriente hoy una gran importancia político-estratégica, como la tuvo ya en todas la épocas de su movida historia. Numerosas guerras fueron libradas por la posesión de esta zona, que se extiende desde los Dardanelos hasta el estrecho de Aden, el "portal de la muerte" (Bab el Mandeb), y desde la frontera de Libia con Egipto hasta el Irán. En nuestros dias, igual que en la Gran Guerra, vuelve a tener esta zona un gran poder de atracción, habida cuenta que es de importancia vital para las comunicaciones de Inglaterra con su valioso y extenso poderío colonial, la India y los demás territorios de la Corona bañados por las aguas del Océano Indico. A esto hay que añadir que encierra también gran riqueza natural, como lo son los petróleos, los minerales de hierro y metales preciosos, aparte de que encierra, como en la zona bifluvial del Eufrate y del Tigris, incontables posibilidades de desenvolvimiento agrícola. De ahí que, tanto por las fuerzas intrínsecas como por sus auspicios para el porvenir y por su situación puente entre los continentes, vuelve a ser el Cercano Oriente centro del interés mundial.

*

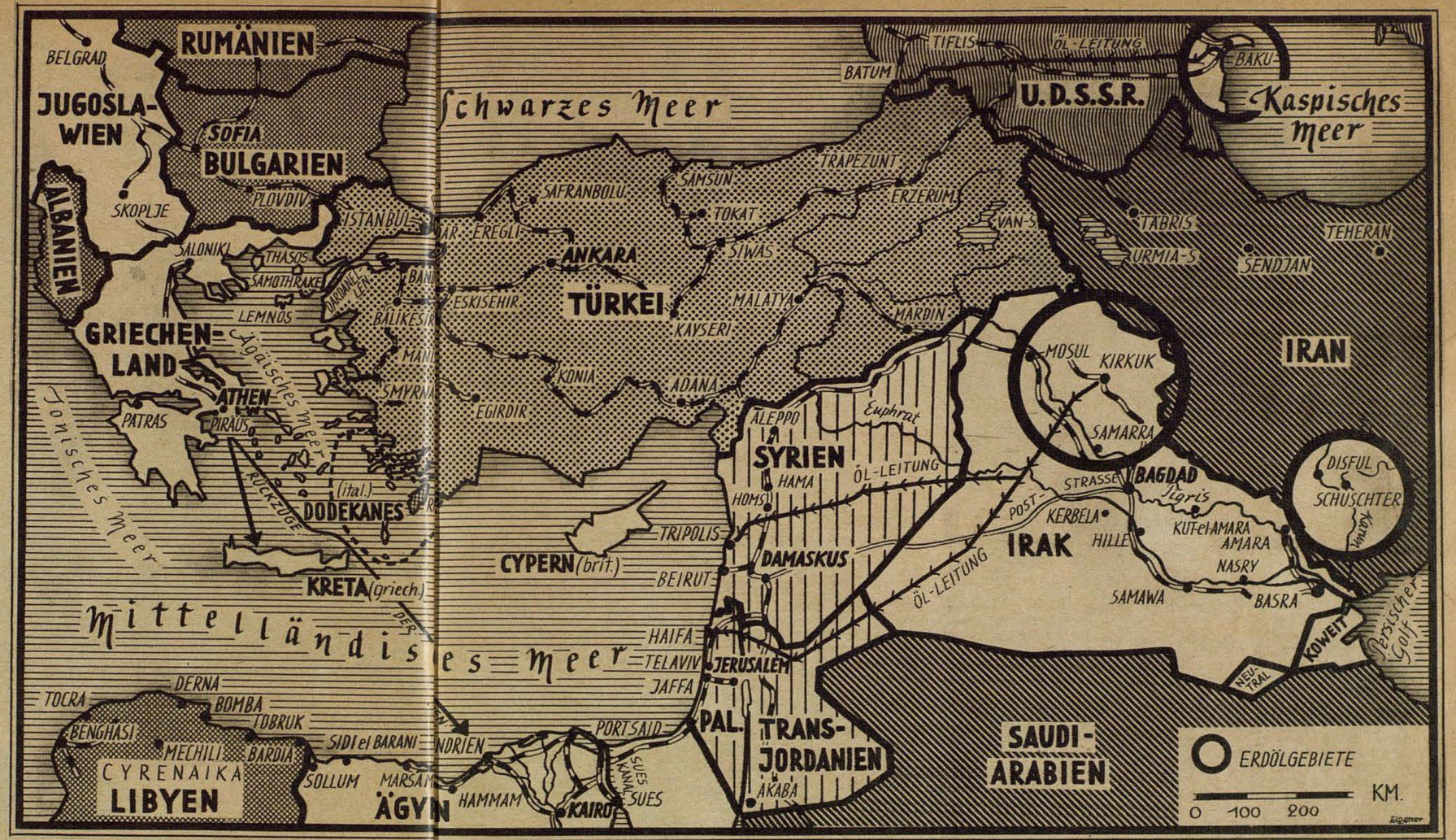
Bajo el punto de vista geopolítico se destaca el Cercano Oriente, a cuya zona pertenecen, aparte de Turquía y los países sirio-árabes, también Egipto y el Irán, por diversas características. Este territorio se extiende sobre una latitud de treinta grados y una longitud de treintaicinco, o sea, que viene a ocupar una extensión algo más pequeña que Europa (sin la Unión Soviética). Pero sobre el territorio total de cerca de 5,5 millones de kilómetros cuadrados viven escasamente sesenta millones de almas, pues mucho más de la mitad de toda su extensión la ocupan desiertos de piedra o arena, montañas inhóspitas o demás zonas intransitables. De aprox. 1 milión de kms. cuadrados (aprox. el doble del territorio del Reich en 1914) de la superficie total de Egipto solamente 35.000 kms. cuadrados son terrenos habitables y cultivables. En esta zona, convertida en riquísimos páramos cultivables mediante riego artificial, vive en cambio una población de 16 millones de almas. Respecto al territorio bifluvial del Eufrate y del Tigris, que se encuentra bajo la soberanía nacional del Irak, la Mesopotamia de los antiguos imperios de Asiria y Babilonia, se calcula una capacidad de población de 100 millones de almas, mientras que su población efectiva no asciende a más de 3 millones. Aquí falta por completo la menor obra de desagüe y riego artificial de los arenales y de los terrenos pantanosos, obras que en la antigüedad primera convirtieron dichos territorios en verdaderos centros de prosperidad y cultura, cuyos monumentos aún hoy dan fe de la potencia de aquellos estados. Esta pobreza de población aparejada a la decadencia agraria, y por otro lado el hacinamiento de densas masas de población en terreno reducido puede observarse en los más diversos puntos del Cercano Oriente. Se sobreentiende que este fenómeno surte notorios efectos, en sentido negativo, sobre la fuerza de los estados que encierra dicha zona, igual que sobre su importancia en las comunicaciones y la situación estratégica. A sus características geopolíticas pertenece igualmente el hecho de que sus más importantes arterias del tráfico, el Canal de Suez, Bab el Mandeb, los Dardanelos, etc. están situadas al margen de toda la zona. De las tres rutas marítimas es la más importante el Canal de Suez. Hoy se ha acercado en muchos cientos de kilómetros a la zona de influencia militar del Reich como consecuencia de la campaña de Grecia. Una ojeada al mapa demuestra el detrimento que ha de sufrir su seguridad, al quedar a merced de la aviación alemana. Con ello queda interrumpida la comunicación entre los territorios orientales del imperio inglés y de la metrópoli, y de un golpe se viene abajo todo el sistema de puntos de apoyo construído por los ingleses en labor de decenios mediante una red de continuas artimañas políticas y diplomáticas. Chipre y Palestina, los territorios de protección del Canal de Suez por el norte, ya caen dentro del radio de acción de la aviación alemana, pero aunque así no lo fuese han perdido por completo todo su valor estratégico, habida cuenta de que el objetivo de su protección, el Canal de Suez, es amenazado por la misma aviación directamente. En el fondo puede aplicarse lo mismo a Malta y Gibraltar, Aden y las islas de Perim y Socotra. Con ello queda afectada toda la red tejida por Inglaterra en los últimos cien años, pero especialmente después de la Gran Guerra, sobre todos los pueblos árabes y estados del Cercano Oriente. La política de Inglaterra en el Cercano Oriente, allí donde queda ligada a la política estratégica y de comunicaciones, ha estado siempre impulsada por el lema: "protección de la ruta marítima hacia la India". En esta acepción ya ha perdido por completo su sentido. Pero igual si se mira bajo el punto de vista del tráfico aéreo, es el Cercano Oriente una zona de importancia sumamente problemática, por lo arriesgada, para la Gran Bretaña. En efecto es así, que gran parte del valor que para la política del Imperio revisten los territorios del Cercano Oriente, estriba en el hecho de que Palestina, Transjordania y sobre todo el Irak, ofrecen puntos de apoyo favorables para el tráfico aéreo desde Inglaterra a la India — Singapore — Oceania. Además parten de dicha zona las líneas hacia el Cairo para enlazar con las líneas norte-sur a través del Africa. Con la creciente intensidad del tráfico aéreo del Imperio aumentó desde el año veinte a treinta el valor del Irak y de Transjordania para la Imperial Airways en particular, y para la política de comunicaciones inglesa en general. Pero también esto ha terminado, lo cual tiene consecuencias desastrosas para la Gran Bretaña, puesto que las comunicaciones marítimas con el Oriente y Oceania ya han quedado interrumpidas, o bien, pueden mantenerse penosamente por las largas rutas del Cabo de la Buena Esperanza. Como puente del Imperio inglés ha quedado el Cercano Oriente casi totalmente interceptado, tanto en el mar como en el aire. Y esta importante columna del Imperio terminará por desmoronarse del todo en el momento en que se enciendan en llama viva los rescoldos de sublevación entre la población árabe, animados por el ejemplo del Irak. Esta encrucijada entre los continentes, que desde la antigüedad ha venido siendo teatro de trascendentales decisiones, puede alcanzar nueva importancia histórica bajo las actuales condiciones. La historia de toda esta zona comprendida entre el Mar Negro y el Mar Rojo es en efecto una cadena de guerras y campañas, empezando por las conquistas de los egipcios hasta la Mesopotamia, las incursiones de los Asirios en Egipto, las conquistas de los persas bajo Kyros, las de los Macedonios y Griegos bajo Alejandro, las luchas entre romanos y partas, los viajes y guerras de los sarracenos y turcos, la expansión del Islam, las cruzadas de la Edad Media cristiana, las avalanchas mongoles, y más tarde la campaña de Napoleón a Egipto con el objetivo fracasado de la India y finalmente los combates de la Gran Guerra, librados en Armenia igual que en el sur de Arabia, en el frente de Suez como en los Dardanelos, y en Mesopotamia como hasta la frontera del Irán.

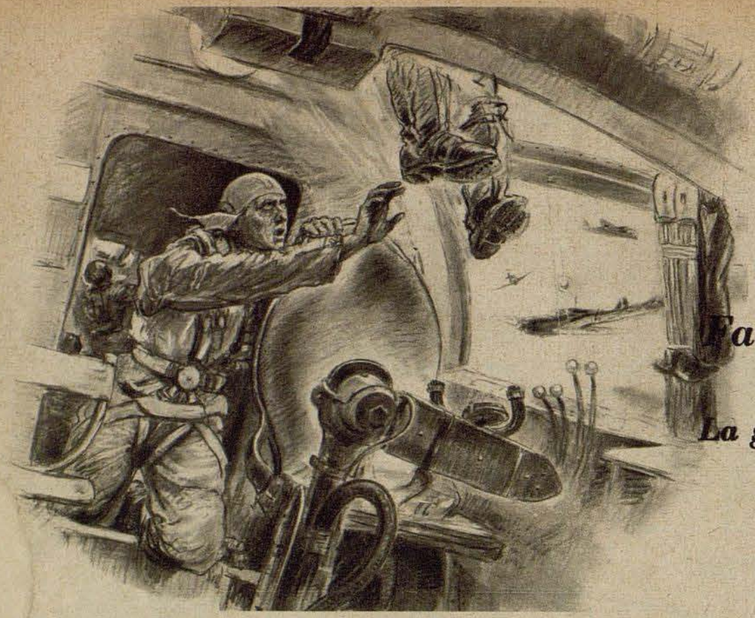
Y allí donde no ha sido teatro de guerra o terreno de paso de los ejércitos contrincantes, no ha dejado de ser esta zona, en parte inexplorada y desconocida o recaída al atavismo cultural, centro importante de interés político-económico. Los franceses e italianos como potencias mediterráneas, los rusos con su tendencia hacia los Dardanelos, y en tiempos con sus reinvindicaciones hacia el Océano Indico a través de Persia, los ingleses en interés de sus comunicaciones con su imperio colonial, y por fin Alemania en consecución de su política económica en el Sudeste con el famoso proyecto del ferrocarril de Bagdad: todos en general han mostrado su vivo interés por estos territorios, siendo el interés de Alemania, como en tantos otros puntos del planeta, exclusivamente de carácter económico. En efecto, con la construcción del ferrocarril de Bagdad ha prestado Alemania, como única potencia, una verdadera colaboración concreta y positiva para la evolución económica de aquella zona, en interés primordial de su población. Después de los recientes acontecimientos bélicos, ha obtenido el ámbito del Cercano Oriente de nuevo gran relieve en la actualidad mundial. Procede por tanto recordar, que con ello vuelven a reanudar estos territorios una vieja función. Su valor como fuente de riqueza natural es de época reciente, aunque por las riquezas que encierra el suelo alcanza doble importancia e interés. A estas riquezas no solamente pertenece el algodón de Egipto, que sin duda alguna podría cultivarse en las mismas condiciones en la zona bifluvial del Eufrate y del Tigris. Hay que recordar también la gran riqueza de minerales, entre ellos el hierro, esparcidos profusamente por el vasto territorio en cantidades y composición explotables. Pero en primer lugar figura el petróleo, cuya riqueza es explotada en la actualidad en la zona de Mosul-Kerkuk, al este de Basra en el sur del Irán y sobre las islas del Golfo de Persia, mientras que sin duda alguna quedan importantes yacimientos por descubrir y explotar.

Desde principios del siglo se ha venido librando una lucha encarnizada y cruenta por la posesión del petróleo, cuyos detalles no podemos explanar en las presentes líneas. La lucha terminó con la toma de posesión de los yacimientos por Inglaterra, después que se hubo desprendido de los demás competidores, entre los que figuraba en primer lugar Francia, su antiguo aliado de la Gran Guerra. La guerra desencadenada por las instigaciones de Inglaterra entre Grecia y Turquía en 1921, ofreció la anhelada ocasión para la ocupación del territorio petrolífero de Mosul. Formalmente fué adjudicado al Irak, cuyo país obtuvo en 1930 la aparente declaración de su soberanía por Inglaterra. En realidad ha tendido la política inglesa en todo momento, no sólo a no dejarse arrebatar su influencia en dicha zona, sino de aumentarla en lo posible. Por sus yacimientos petrolíferos le siguen en importancia las Islas Bahrein en el Golfo de Persia. Si bien son explotados dichos yacimientos por empresas norteamericanas, es aprovechado el petróleo por los ingleses, lo mismo que él de los yacimientos del Irán, explotados por la Anglo-Iranian Oil Company. Aparte de las mencionadas, hay otras ricas existencias del preciado mineral en otros puntos del Cercano Oriente, así en todo el litoral oeste y sur del Mar Caspio, donde su explotación se concentra en los pozos rusos de Baku.

Tanto para el abastecimiento de combustible de la armada inglesa del Mediterráneo como para la aviación militar y para los servicios aéreos de la línea Londres-Bagdad-Carachi-Bombay revisten los yacimientos petrolíferos de Mosul, Kerkuk, del sur de Irán y de las Islas Bahrein enorme importancia. Con enorme costo fueron construídos hace algunos años los oleoductos (pipe lines) a través del desierto hasta el puerto de Haifa y el de Tripolis. Si estos conductos son interrumpidos hoy, supone ello una merma incalculable para el abastecimiento y con ello para el potencial de lucha de la flota inglesa en el Mediterráneo.

La derrota de Inglaterra en el Cercano Oriente, la pérdida de los manantiales de combustibles y el bloqueo de las más importantes vías de comunicación, hieren al Imperio en su punto más vulnerable. Sus efectos h brán de sentirse en todo el mundo mohametano, después de rebasar los límites del Cercano Oriente.





Ein Fallschirm zu wenig

Falta un paracaídas

La glorificación del supremo compañerismo

Dibujos H. v Medwey

Estos cuatro aviadores alemanes saben lo que es el verdadero compañerismo desde aquellos trágicos minutos en que lucharon por sus vidas sobre Inglaterra, mirando cara a cara a la muerte. Fué una de aquellas grandes jornadas en que era Londres el objetivo de uno de los ataques de gran envergadura de nuestra aviación. Una gran formación de cazas ingleses intentaba detener el ataque alemán ante la costa inglesa, mas sin conseguirlo. Tanto mayor fué el ahinco con que los cazas enemigos se arrojaron sobre aparatos aislados para encontrar así más fácil presa. Muchos perros son la muerte del conejo! Así consiguieron descolgar de la formación a un bombardero alemán y averiarlo seriamente tras varios ataques. Con el motor derecho hecho pedazos no podía pensarse en consumar el ataque. El piloto





quiere torcer el rumbo, pero los mandos no obedecen. No queda otra solución: el paracaídas! Aún intenta la tripulación de cinco hombres volver a restablecer el equilibrio del avión arrojando la mayor cantidad posible de balasto. Pero ¡en vano! con gran rapidez planea el avión hacia tierra. El piloto levanta la capota de su cabina y quiere esperar hasta que todos estén listos. Pero la imponente corriente de aire le agarra y le hace saltar de la cabina. Para los restantes cuatro ocupantes ha llegado el momento de darse prisa. Pero súbitamente quedan aterrorizados. Al arrojar el balasto había caído del avión por un fatal descuido uno de los paquetes con paracaídas. Así faltaba uno, uno de ellos tenía que quedarse en el avión sin mando. Pero no, si alguno había de perecer, perecerían todos; así se juraron los cuatro sin decir palabra, las miradas decían bastante. Y para que ninguno de ellos se arrepintiese en último momento, arrojaron al espacio los restantes tres paracaídas. Si había que morir, morirían los cuatro, como camaradas, cuyo honor y fidelidad hasta la muerte eran algo más que meras palabras. Ahora bien, el aviador alemán no se da por vencido así como así. Hasta en la situación más desesperante intentarán aprovechar cualquier posibilidad de salvación, por muy dudosa que parezca. El mecanico de a bordo ha aunado dichas posibilidades hasta concebir en su mente el camino de posible salvación. Penetra hasta el puesto de mando para intentar centrar el avión. Y en efecto, el avión vuelve a restablecerse, muy lentamente primero, pero a cuatrocientos metros sobre el suelo inglés ha conseguido lo que parecía imposible . . . Cuatro hombres, que habían dado ya por terminada su vida, vuelven a ser regalados por ella. El destino no ha querido perderlos, y por eso se deciden a hacer los imposibles por llegar a casa con el avión averiado, o cuando menos si han de caer, lo harían sobre el Canal. Los Tommies no saldrían con la suya. Pero ya vuelven a arrojarse tres cazas ingleses sobre el maltrecho por la metralla. ¿Es que terminará por ser su presa? En este caso no lo serán sin encontrar encarnizada resistencia. Pero los ingleses evolucionan alrededor de su presunta presa, sin hacer fuego; al parecer se les ha agotado la munición. Ante el fuego de la tripulación alemana tuercen pronto de rumbo y desaparecen. Ahora pueden ocuparse los cuatro ocupantes exclusivamente con su avión. Casi rozando el agua intenta alcanzar la costa salvadora. Es una lucha de metro por metro. El motor izquierdo apenas tiene algunos litros de aceite. Pero alcanzan para intentar el aterrizaje de panza sobre un descampado algo decente. El aterrizaje resulta estupendamente. Locos de alegría se abrazan los cuatro ocupantes del avión. El comodoro de la escuadra habló del cumplimiento del deber hasta el último momento, pero los cuatro sólo decían: "Pues no faltaba más . . .!"



FERNAUFKLÄRER

Reconocimiento a distancia

Las fotografías aéreas obtenidas de los diferentes teatros de la guerra, tan extraordinariamente nítidas y ricas en detalles, que con razón justificada vuelven a despertar nuestra admiración cada vez que las vemos, son las obras maestras de un sector especial de la labor gráfica militar de nuestra aviación de gran reconocimiento, sin la que no puede pensarse hoy la guerra moderna. Tanto para la observación dentro de las operaciones militares, que aportan al mando los datos para sus resoluciones, como para la labor de reconocimiento táctico, es de importancia decisiva la actuación de nuestras unidades de gran reconocimiento. El ojo humano por sí solo no estaría jamás en condiciones de retener la multiplicidad de detalles valiosos a la velocidad de vuelo del avión moderno. Aparte de las cámaras de mano para la obtención de fotografías oblicuas, se emplean aparatos fijos para fotografías en serie. Estos aparatos están dotados de objetivos de gran distancia focal con el fin de poder obtener vistas fotogramétricas de gran escala. El material negativo es una cinta de película, que se transporta automáticamente. El disparador automático hace posible la obtención de una serie de fotografías que representan el terreno reconocido sin la más mínima solución de continuidad

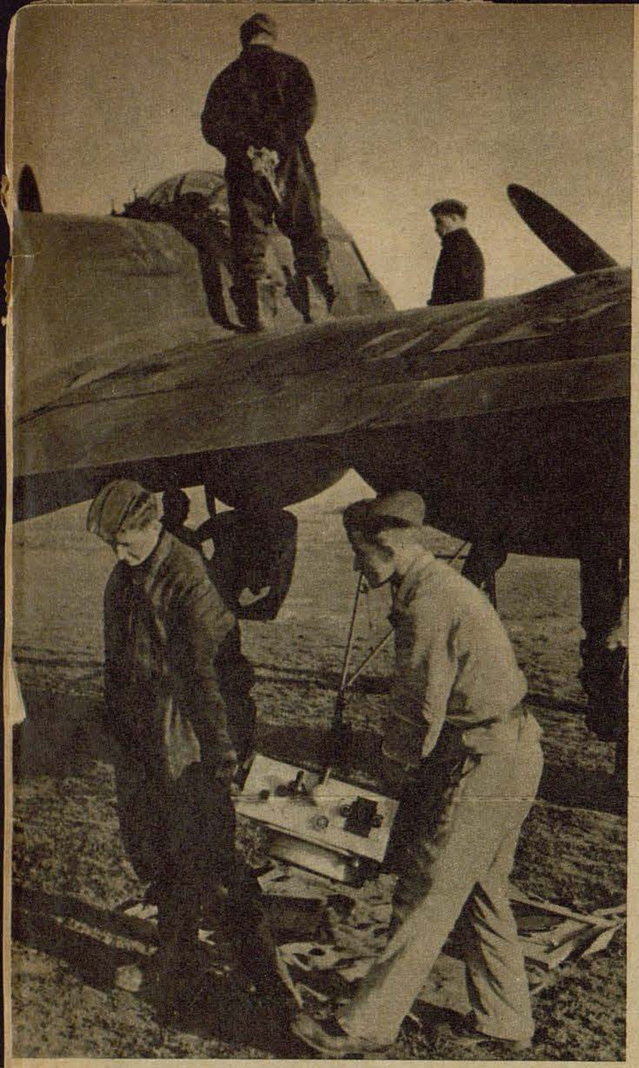


Bild links: Zwei Mann müssen kräftig zupacken, wenn es gilt, das Reihenbildgerät, mit dem der Beobachter des Fernaufklärungsflugzeugs seine Aufnahmen macht, an die Maschinen zu bringen

Izquierda: Entre dos hombres es llevado el pesado aparato para las fotografías en serie al avión de gran reconocimiento





Die hochwertigen optischen Geräte werden zum Einbau in das Flugzeug vorbereitet (links)

Los aparatos ópticos de gran precisión son preparados para su montaje en el avión (izquierda)

Aufnahmen:
PK Röder (Scherl) 8
PK Dietrich (Scherl) 1
Hartmann (Mauritius) 1
Scherl-Bilderdienst 1

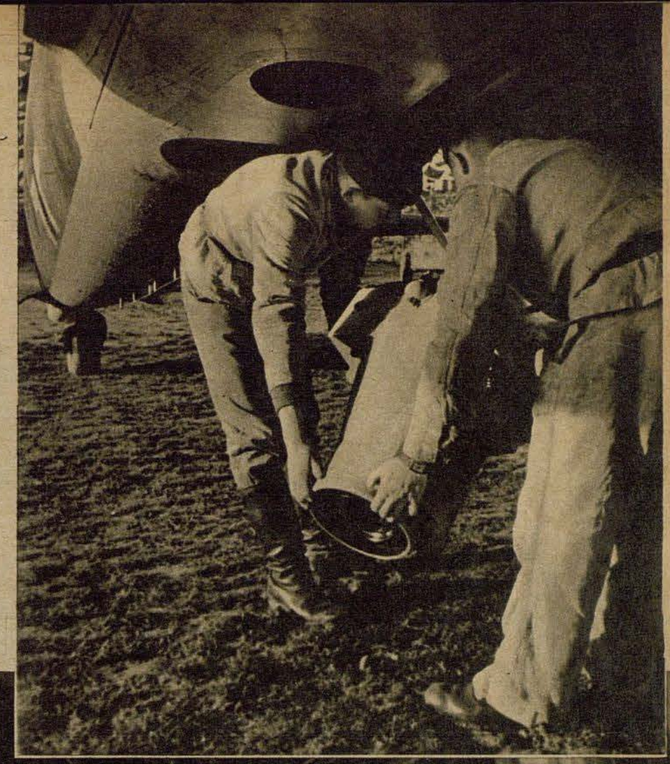
Rechts: Der Auftrag ist bereits erteilt, die Besatzung des Fernaufklärungsflugzeugs vom Baumuster Do 215 macht sich nun fertig zum Start

Derecha: Ya ha sido dada la orden, y la tripulación del aparato de gran reconocimiento del tipo Do 215 se prepara para despegar

Los ojos de nuestra aviación

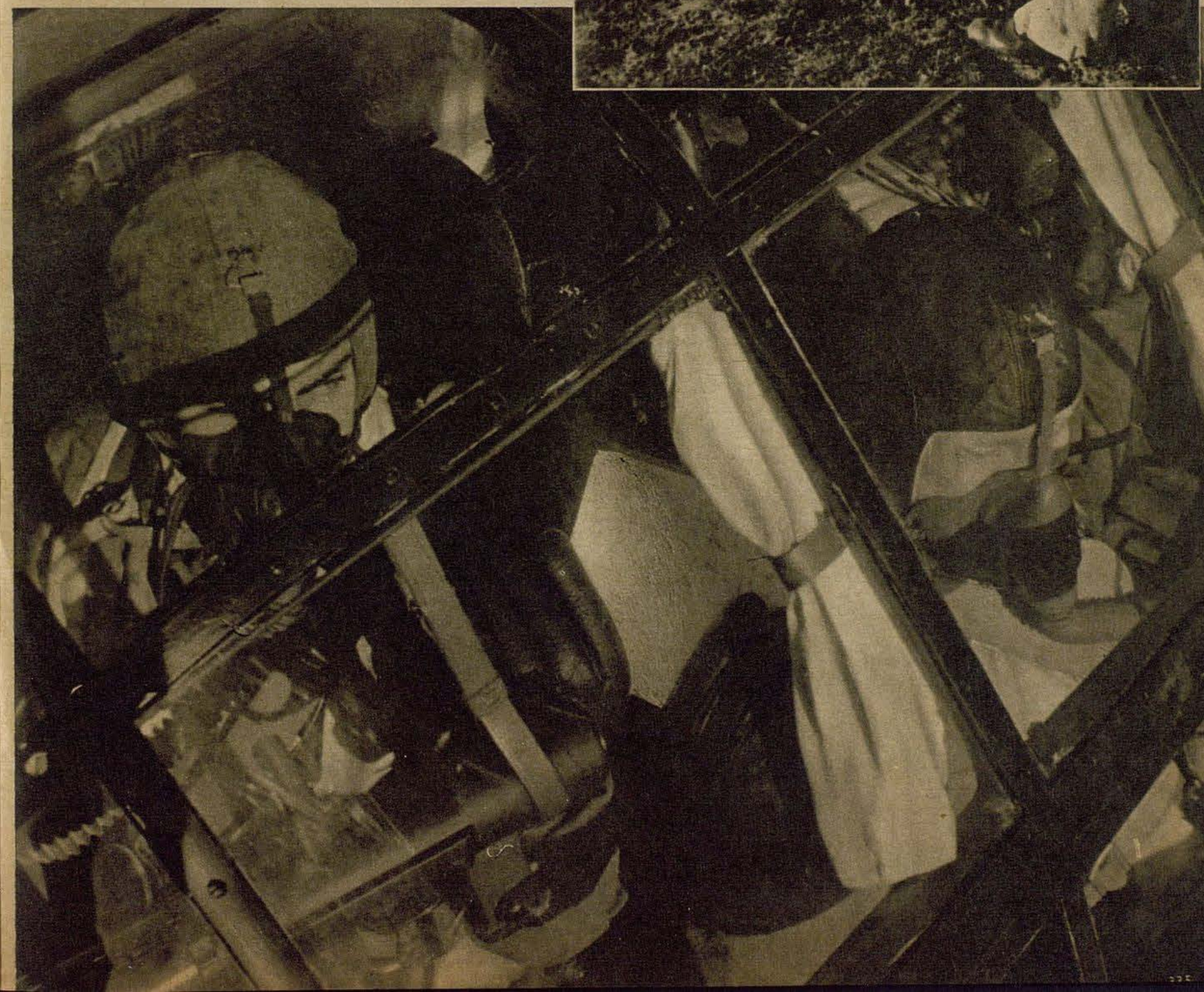
Das „Auge" des Aufklärers. Mit dieser Riesenkamera, einem Reihenbildgerät, werden die außerordentlich scharfen Senkrechtaufnahmen gemacht, die, weit über die Möglichkeiten der Augenaufklärung hinausgehend, alle Einzelheiten des Aufklärungsraums festhalten

El "ojo" del observador. Con esta cámara gigante son tomadas las series de vistas aéreas perpendiculares de nitidez extraordinaria, que, rebasando todas las posibilidades de la observación por el hombre, fija los más insignificantes detalles de la zona de reconocimiento



Während des Fluges, noch bevor der Aufklärungsraum, ein englisches Rüstungszentrum, erreicht ist, entdeckt der Beobachter nahe der englischen Küste einen feindlichen Geleitzug. Rasch schreibt er seine Meldung und übergibt sie dem Funker

Durante el vuelo, antes de alcanzar la zona de reconocimiento ordenada, un centro de armamento inglés, descubre el observador un convoy inglés cerca de la costa. Rápidamente escribe el parte y lo entrega al telegrafista







Gleichzeitig an mehreren Tischen (Bild rechts) werden die Negative zur ersten Auswertung durchleuchtet, um den Kampfverbänden schnell entsprechende Aufträge übermitteln zu können

Simultáneamente sobre varias mesas de trabajo, son transparentadas las películas obtenidas (derecha), con el fin de poder dar nuevas órdenes a las unidades de bombardeo





Rechts: Mit Hilfe von Lupe, Metermaß und den Abbildungen feindlicher Schiffstypen wird in der Bildauswertung die Belegung eines Feindhafens genau festgestellt

Derecha: Con ayuda de la lupa, del micrómetro y de gráficos de tipos de navíos enemigos, es determinada la ocupación naval del puerto enemigo por las fotografías aéreas obtenidas

Unten: Ein spannender Augenblick. Haben die Bomben gesessen? Durch Vergleich mit früheren Erkundungsaufnahmen stellt der Auswerter in Gegenwart der Besatzung, die die Aufnahmen heimgebracht hat, die Veränderungen des Geländes durch den letzten Bombenangriff fest

Abajo: El momento álgido. ¿Habrán dado las bombas en el blanco? Comparando las fotografías recientes con otras de reconocimientos anteriores, determina el operario los cambios que se observan sobre el objetivo bombardeado



Auf die Trockentrommel gespannt, werden die entwickelten Filmstreifen mit dem Fön getrocknet

Extendida sobre el tambor secadero, son aventadas las películas con un aparato especial para secarlas rápidamente

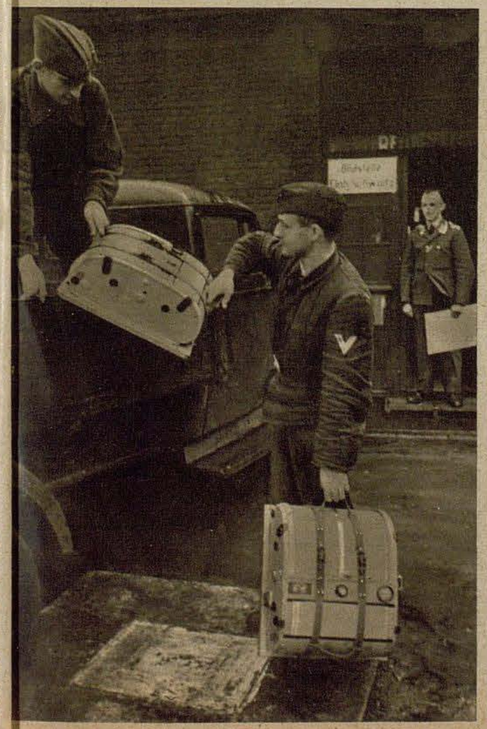


Bild links: Der Aufklärer ist über dem englischen Rüstungszentrum angekommen, das tags zuvor Kampfverbände angegriffen haben. Der Beobachter schaltet das Bildgerät ein, das nun selbsttätig eine Aufnahmereihe herstellt

Izquierda: El observador ha llegado sobre el centro de armamento inglés, que días antes había sido atacado por unidades de bombardeo. El observador conecta la cámara fotográfica, que obtiene ahora una serie entera de vistas automáticamente

Bild rechts: Inzwischen ist eine andere Maschine vom Feindflug zurückgekehrt. Sofort werden die Kassetten mit dem wertvollen Filmmaterial ins Laboratorium gebracht

Derecha: Entretanto ha regresado otro avión de un vuelo sobre tierras enemigas. Rápidamente son llevadas al laboratorio las recámaras con el valioso material fotográfico

RAD

El Servicio de Trabajo del Reich

Auxiliares de la aviación alemana

La guerra también ha imprimido su sello al Servicio de Trabajo del Reich. Su actuación durante las campañas de Polonia y Francia, sin variar su composición interior, ha conducido al despliegue creciente de sus fuerzas intrínsecas. Juntamente con las fuerzas de avituallamiento del ejército, marchan las formaciones del Servicio de Trabajo directamente detrás de las tropas de combate, y más de una vez han tenido que desempeñar su responsable cometido bajo los efectos de la represión enemiga. Los hombres de la pala se han convertido así en auxiliares indispensables para nuestra aviación. Ante todo encierra su campo de labor la construcción de campos de aviación de campaña y los trabajos con ello relacionados. La importancia del Servicio de Trabajo del Reich la ha subrayado el Führer recientemente al concederle al Jefe del Servicio de Trabajo del Reich, Constantin Hierl, la Cruz del Mérito de Guerra de primera clase



Hier heißt es kräftig zufassen. Auch mittlere und leichte Bomben sind „schwere Brocken", wenn es gilt, sie zu Tausenden an die Liegeplätze der Maschinen zu schleppen, wo sie für den rollenden Einsatz der Luftwaffe bereit sind. Zum Bild unten: Männer des Spatens beim Ausheben eines Entwässerungsgrabens auf einem Flugplatz in Nordfrankreich

Aquí hay que emplear todas las fuerzas. También las bombas de aviación medianas y ligeras son "píldoras pesadas" cuando se trata de acarrearlas por miles a los aviones, donde quedan listas para los ataques ininterrumpidos de la aviación. Abajo: Los hombres de la pala abriendo una zanja de drenaje en un campo de aviación del norte de Francia

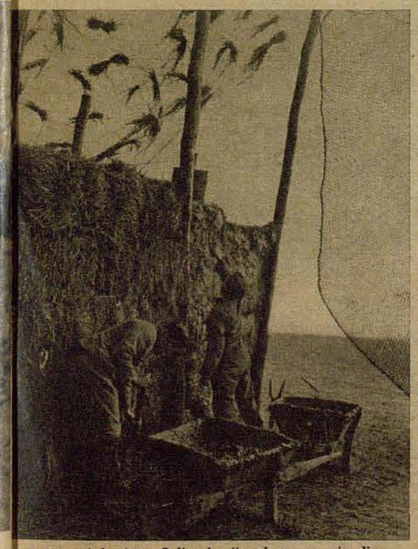






Unzählige Tonnen von Bomben, die täglich von unseren Kampffliegern über England abgeworfen werden, wurden von Arbeitsmännern auf den Einsatzflughäfen der Luftwaffe zu den Flugzeugen geschafft

Las incontables toneladas de bombas que arrojan nuestros aviadores diariamente sobre Inglaterra fueron acarreadas a los aviones en las bases de campaña por los muchachos del Servicio de Trabajo



Hier wird eine „Splitterbox" gebaut — wie die Arbeitsmänner den durch Splitterschutzwände gebildeten Liegeplatz der Flugzeuge nennen. — Rechts: Bomben schweren Kalibers werden klar gemacht

Aquí es construído un "cajón de protección" para evitar el deterioro de los aviones por cascos de metralla. Derecha: Preparación de bombas de gran calibre

Regelmäßig besucht der Reichsarbeitsführer die im Kriegseinsatz stehenden Einheiten des RAD im besetzten Gebiet. Auf einem Feldflughafen läßt er sich an Hand einer Karte über den Fortgang der Arbeiten unterrichten

El Jefe del Reich del Servicio de Trabajo visita regularmente las unidades de trabajo que actúan en los territorios ocupados. En un campo de aviación de campaña se orienta sobre el curso de los trabajos

Aufn. Hans Retzlaff (7)



Bild unten: Arbeitsmänner als Bodenpersonal: Die schweren Kaliber werden mit dem Bombenheber, der gleichzeitig als Beförderungsmittel dient, zum Stapelplatz gefahren

Abajo: Muchachos del Servicio de Trabajo en los servicios de tierra: Los calibres pesados son llevados con el carro elevador al lugar de almacenamiento



Fliegerheim PARIS

El hogar de la aviación en París

Escondido detrás de unas rejas de herrajería, en medio de la ancestral paz del parque de Monceau, se eleva en París un antiguo palacete estilo barroco. El general en jefe de la zona aérea de París ordenó se estableciere en su interior, después de las consiguientes obras realizadas por los destacamentos especiales de obras de la aviación, un hogar modelo para los soldados de aviación. La instalación interior fué ejecutada por empresas de construcción alemanas, bajo la dirección y según proyectos de la oficina de obras de dichas destacamentos. En este hogar puede encontrar el aviador el necesario descanso y esparcimiento después de las largas horas de su penoso servicio. Aquí, lejos de la patria, encuentra un rincón donde se siente cerca de ella. Tampoco falta en el hogar el espíritu solícito del ama de casa, cargo desempeñado por una jefa de la Cruz Roja

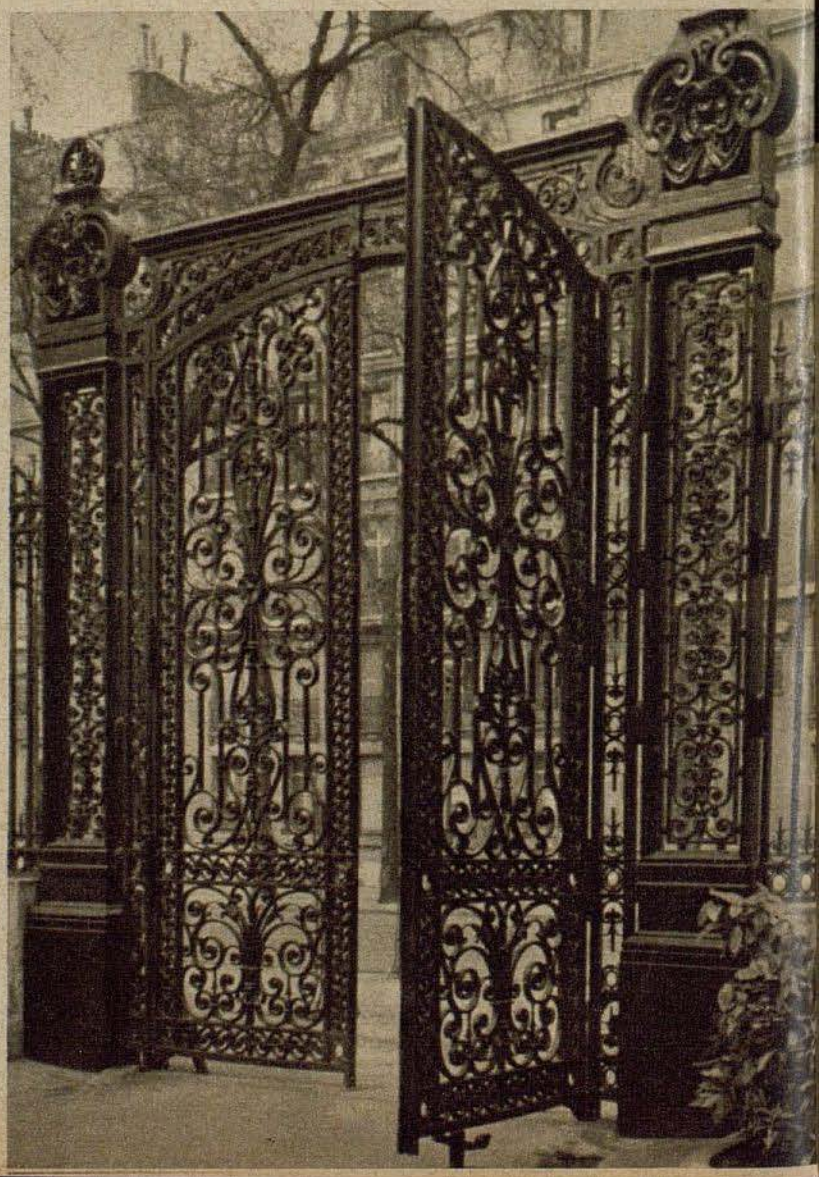


Während des Mittagessens im Speisesaal des Fliegerheimes Paris, das Anfang des Jahres durch den General der Luftwaffe Paris eröffnet wurde

La hora de la comida en el comedor del hogar del aviador en París, inaugurado recientemente por el general en jefe de la zona aérea de París

Rechts: Ein prächtiges schmiedeeisernes Tor bildet den Eingang zu einem ehemaligen Barockpalais, das zum Fliegerheim Paris umgestaltet wurde

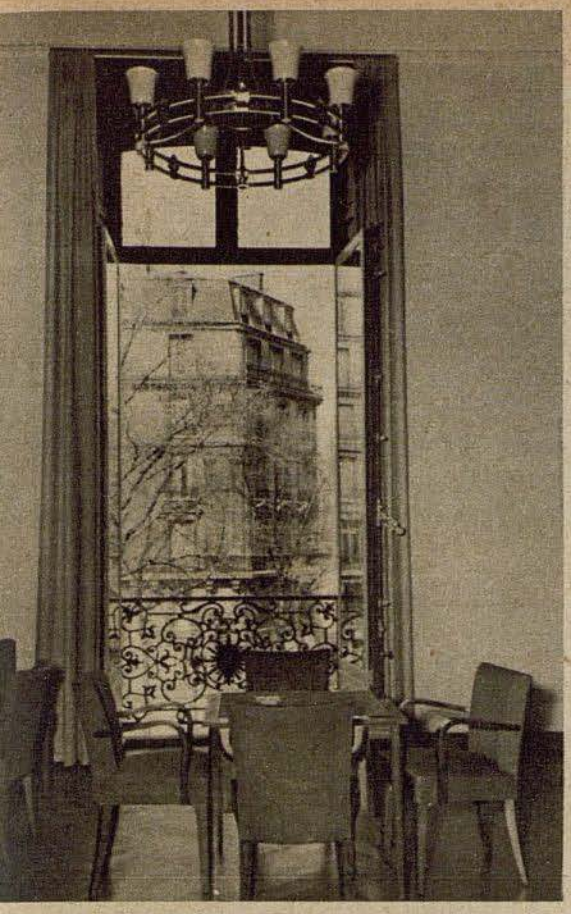
Derecha: Un bello portal de herrajería forma la entrada al antiguo palacete barroco, en el cual ha sido instalado el hogar





Das Schreibzimmer, wie alle anderen Räume geschmackvoll und wohnlich eingerichtet

El escritorio, instalado con gusto y sobriedad como todas las demás dependencias



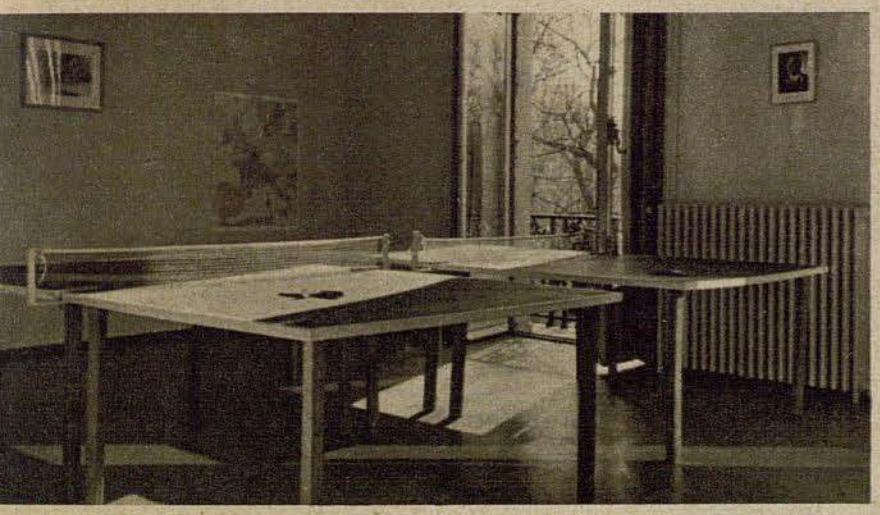
Links: Einer der kultiviert und zweckmäßig eingerichteten Gesellschaftsräume, die den Fliegern zum Aufenthalt während der dienstfreien Stunden zur Verfügung stehen

Izquierda: Uno de los salones de estar confortablemente instalados, que está a disposición de los aviadores después de las horas de servicio

Aufnahmen Luftwaffe

Rechts: Das Treppenhaus schmückt eine Bronzeplastik des Führerkopfes, die von der kunstvollen Schmiedearbeit des Treppengeländers umrahmt wird

Derecha: Frente a la escalera ha sido colocada una plástica de bronce del Führer, rodeada por las artísticas herrajerías de la barandilla



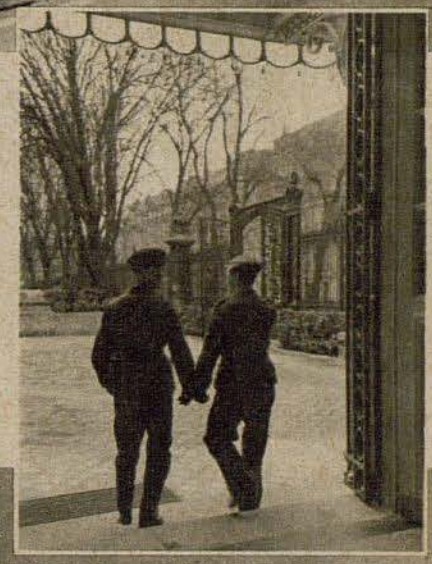
Pingpong-Tische im Spielzimmer, einem der beliebtesten Aufenthaltäräume des Fliegerheims

Mesas de ping-pong en la sala de juego, uno de los lugares favoritos de los aviadores



Rechts: Nach ein paar Stunden der Erholung und des kameradschaftlichen Beisammenseins geht's wieder zum Dienst

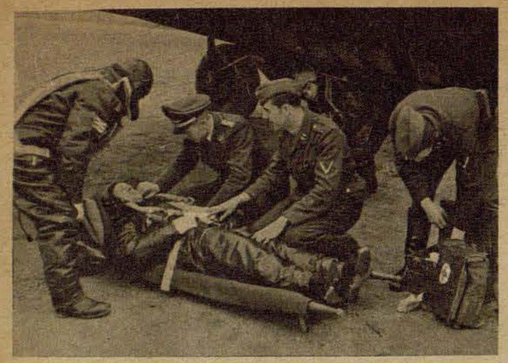
Derecha: Después de unas horas de descanso y esparcimiento en el hogar, empieza de nuevo el servicio



Unten: Kein Raum im ganzen Fliegerheim läßt leichter vergessen, daß man sich fern der Heimat im besetzten Gebiet befindet, wie dieser zünftig eingerichtete Bierkeller

Abajo: No hay lugar alguno en el hogar que haga olvidar tan efectivamente el país extranjero en que se vive, como esta típica cervecería





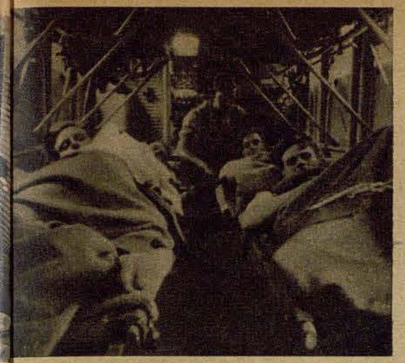
Soeben ist die Maschine vom Feindflug zurückgekehrt. Der Truppenarzt der Kampfgruppe hat die Maschine auf dem Rollfeld erwartet und leistet nun die erste Hilfe

El avión acaba de regresar del vuelo contra el enemigo. El médico militar del grupo de bombardeo espera el aterrizaje del avión sobre la pista para prestar inmediatamente la primera asistencia médica

Rechts: Behutsam wird der Verwundete in die große mit aller Bequemlichkeit ausgestattete Sanitäts-Ju gebettet, die ihn und seine Kameraden sicher in die Heimat fliegt

Derecha: Con el mayor cuidado es colocado el herido en el interior de la espaciosa cabina del avión, que ha de transportarle a él y a sus camaradas a la patria



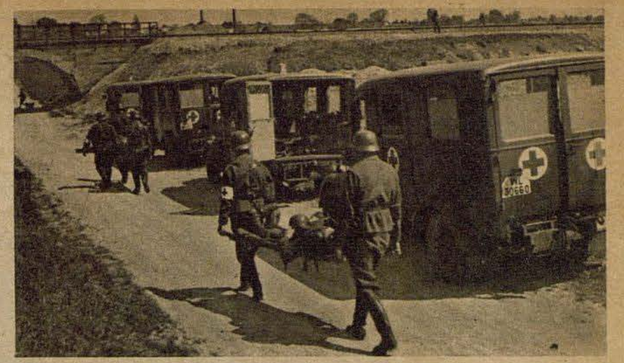


Auch eine Transport-Ju ist mit wenigen Griffen in ein behelfsmäßiges Sanitätsflugzeug zum bequemen Transport von acht Schwerverletzten umzuwandeln

También el avión Junkers de transporte puede transformarse con pocas manipulaciones en aparato de sanidad auxiliar, capaz de trasladar cómodamente a ocho heridos graves

Rechts: Eine motorisierte Lw.-Sanitätsbereitschaft im Transporteinsatz. Diese Bereitschaften können als rasch errichteter Hauptverbandplatz eingerichtet werden

Derecha: Una sección de sanidad motorizada de la aviación preparada para su transporte. Esta sección lleva el material necesario para la instalación rápida de un botiquín de urgencia principal



Waffenfarbe: Blau

Ilustraciones del servicio sanitario de la aviación

Rapidez, esmero y precisión fueron siempre las cualidades relevantes de la aviación alemana. Nuestros aviadores demuestran cada día en sus operaciones contra el enemigo. Pero también las demás unidades agregadas de la aviación no ceden un punto de esas condiciones a sus camaradas del aire. Entre estas unidades figura el servicio sanitario, y también en dicho servicio depende la eficacia de la rapidez. De horas depende en la mayoría de los casos la vida y la salud de muchos heridos de guerra. Día tras día transportan los aviones del servicio sanitario a los heridos desde el frente a la retaguardia. Muchos miles de heridos enfermos fueron retirados de los teatros de guerra de Polonia, Noruega, Francia, Africa, los Balkanes por medio de aviones. Las fuerzas de sanidad motorizadas de la aviación acompañan a la artillería antiaérea y a los carros de combate en su constante avance. No solamente mantienen la velocidad de marcha de la tropa, sino que al mismo tiempo asisten a los heridos, los retiran del fuego, les hacen las curas de urgencia y los trasladan a los aviones de sanidad o bien a los hospitales de campaña rápidamente instalados. Los oficiales de sanidad de las unidades de vuelo, que frecuentemente también son pilotos, se ocupan constante y asiduamente de la salud y la capacidad de servicio de nuestros aviadores. La investigación de la resistencia individual a las condiciones fisiológicas impuestas por el vuelo, la más nueva rama del estudio y experimentación de la ciencia médica les ofrecen posibilidades incontables y nuevas para el cumplimiento de su cometido. El oficial de sanidad de la aviación es preparado especialmente para su penosa labor, la que cumple animado de un gran espíritu de responsabilidad e incansable actividad. Y en los ojos de los heridos se lee la admiración y el profundo agradecimiento como mayor premio para los camaradas de las solapas azules

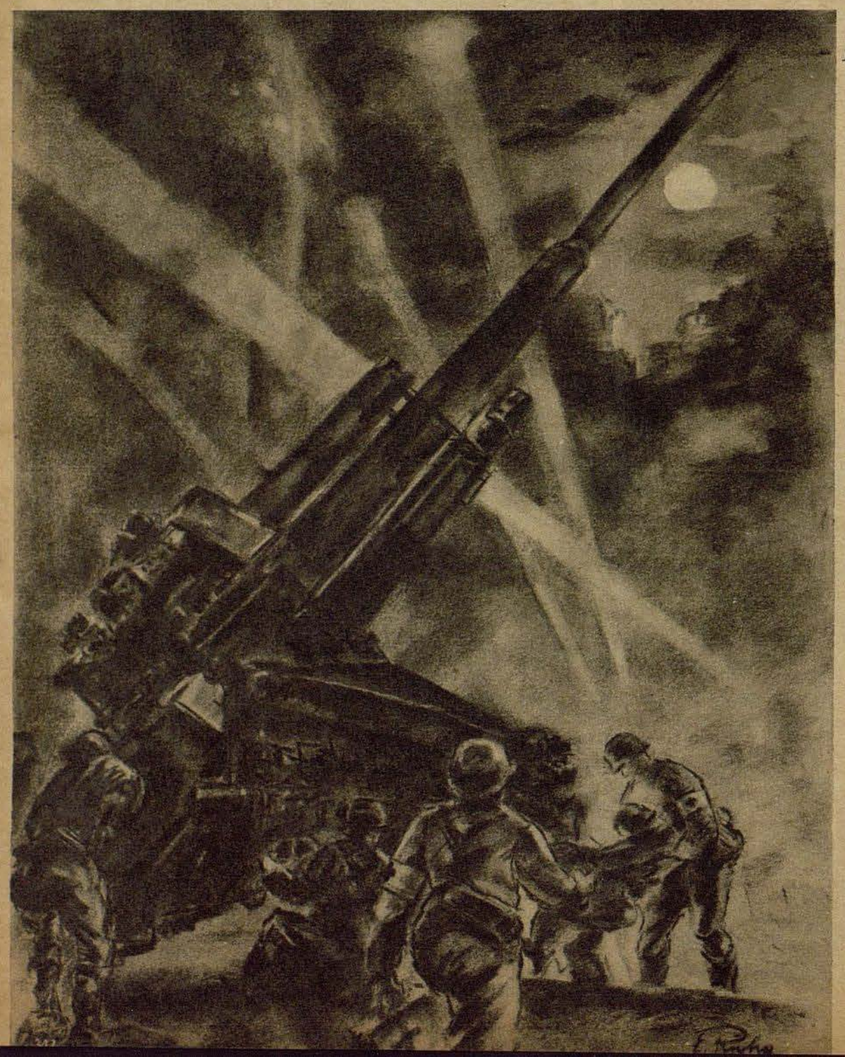


„Ist das Bein gebrochen?" Die Röntgenaufnahme wird diese Frage klären. Die Krankenreviere unserer Frontfeldflughäfen sind mit den modernsten medizinischen Geräten ausgestattet

¿"Ha sido fracturada la pierna?" Los rayos X lo revelarán bien pronto. Los hospitales de sanidad en los campos de aviación de campaña están equipados con los instrumentos y aparatos de medicina más modernos

Unten: Die „TABX" ist im Heimathafen gelandet. Rasch werden die Verletzten ausgeladen und sind schon wenige Stunden nach ihrer Verwundung in der sorgenden Obhut des Heimatlazaretts

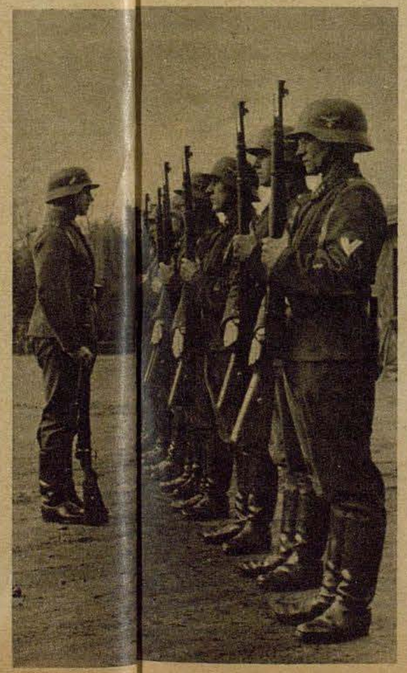
Abajo: El "TABX" ha aterrizado en el campo patrio. Rápidamente son descargados los heridos, y pocas horas después de haber sido heridos ingresan en el hospital definitivo, donde reciben solícita asistencia



Links: „Verfl . . . Schweinerei". Der Tommy hat das Geschütz im Tiefflug mit MG beharkt. Schon eilen die Kameraden mit den blauen Spiegeln zur ärztlichen Hilfeleistung herbei

Izquierda: "Diablos . . ." El tommy ha cubierto la pieza con el fuego de ametralladora. Los camaradas de las solapas azules acuden presurosos a prestar la primera ayuda

Zeichnungen von Ernst Ruhe



Rechts: „Präsentiert das Gewehr!" Beim täglichen Exerzieren heißt es „die Knochen zusammenreißen", denn Sanitätssoldaten durchlaufen die gleiche militärische Aus- und Weiterbildung wie jeder andere Angehörige der Luftwaffe

Derecha: "¡Presenten armas!" La hora de instrucción diaria no le es regalada a ninguno. Los soldados de sanidad pasan por el mismo período de instrucción de armas como cualquier otro miembro del Ejército del Aire







Rasch ist ein Verbindezelt aufgeschlagen. Noch gibt der Oberarzt die letzten Anweisungen, da werden schon die ersten Verwundeten gebracht

Rápidamente ha sido levantada una tienda botiquín. El médico militar da sus últimas instrucciones, cuando son traídos los primeros heridos

Links: Aus dem feindlichen Feuer wird der Kamerad geborgen. Motorisierte Lw.-Sanitäts bereitschaften begleiten auch die im Erdkampf eingesetzte Flak

Izquierda: El camarada es retirado del fuego enemigo. Las secciones motorizadas de sanidad de la aviación acompañan también a la artillería antiaérea en sus operaciones terrestres



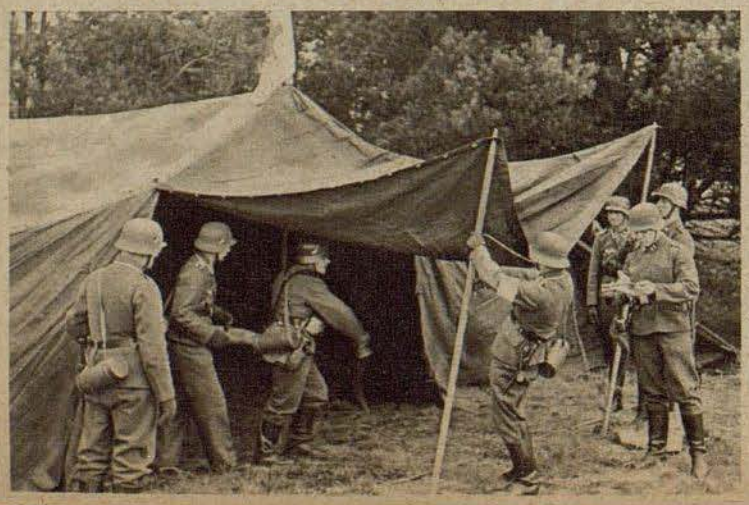
Der Hauptverbandplatz wird aufgeschlagen. In rasender Eile entladen die Sanitätssoldaten das Gerät. Wenig später ist die Lw.-Sanitätsbereitschaft (mot) arbeitsfähig

Instalación del hospital general de campaña. Con enorme rapidez descargan los sanitarios el material. Pocos momentos después está listo el hospital de campaña



„Keine Sekunde verlieren!"
Im Laufschritt geht es zur Unfallstelle, um die abgestürzten Kameraden zu bergen. Sekunden entscheiden hier . . .

"¡No hay que perder un solo segundo!" A la carrera acuden al lugar del accidente, para retirar a los camaradas del avión derribado. Aquí deciden sólo segundos . . .



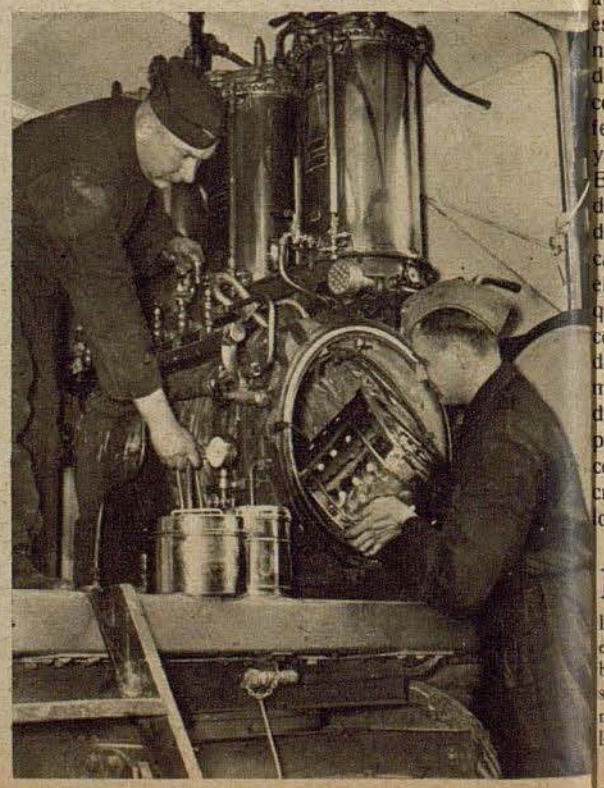
Links: Gleich steht das Zelt. Die letzten Handgriffe werden getan, hundertmal geübt und ebensooft im Einsatz ausgeführt, zeigen sie den hohen Ausbildungsstand und die Zuverlässigkeit, mit der hier gearbeitet wird

Izquierda: Pronto está levantada la tienda. He aquí las últimas manipulaciones, mil veces ensayadas e igual de veces ejecutadas en la guerra, lo que es prueba del alto grado de instrucción y la precisión con que se trabaja también aquí

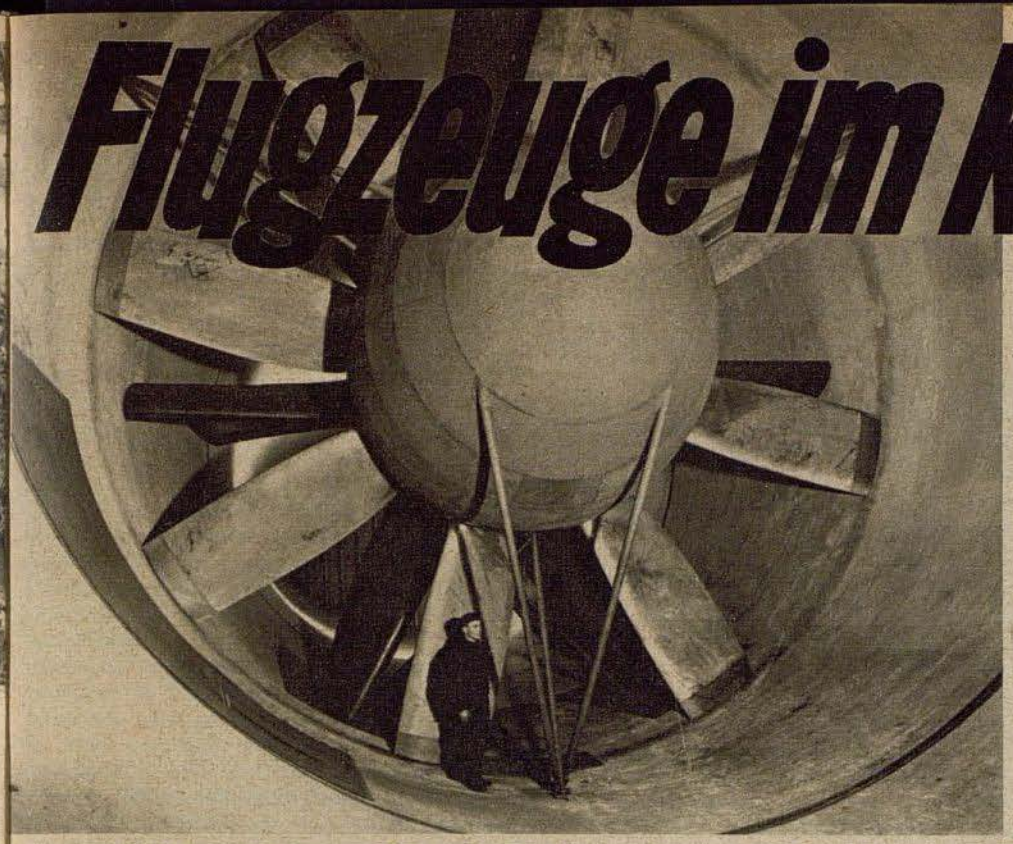
Aufnahmen: Hinderks (5) Luftwaffen-Sanitätsinspektion (3) Scherl-Bilderdienst (3) PK-Breu (1)

Zum Bilde unten: „Her mit der Trommel!" Diesmal handelt es sich nicht um eine MG-Trommel, sondern um eine Sterilisiertrommel mit Verbandmitteln und Operationswäsche. In eigenen Sterilisationswagen können bei den Lw.-Sanitätsbereitschaften jederzeit die notwendigen Vorbereitungen zu großen Operationen getroffen werden

Abajo: "¡Venga el bote!" Se trata del bote con las vendas y gasas esterilizadas y las ropas de operación. En un vehículo de esterilización puede hacerse los preparativos necesarios para cualquier operación



Flugzeuge im künstlichen STURM



Las poderosas aletas de este ventilador, movidas por un motor eléctrico de 2 700 c. de fuerza, arremolinan el aire en ciclo constante a través del gran "canal para aire", del Centro Alemán de Ensayos para la Navegación Aérea. Con estas poderosísimas paletas se pueden producir corrientes de aire de 235 km. por hora

Aviones en la tempestad artificial

El canal de viento al servicio de la investigación de corrientes de aire

por **Gerhard Meyer**

Un águila se lanzó desde las alturas. Detuvo la caída con sus alas extendidas y se colocó de repente al lado del avión sin motor. Silenciosamente se mecía en el aire, cortando con el pico el viento del Este que alisaba sus plumas y observando con acerados ojos el aparato que bailaba en el espacio al mismo tiempo que ella. Minuto tras otro continuaron ambos en esta forma. En apariencia permanecían inmóviles pues no se acercaban ni una pulgada siquiera al precipicio que se abría al final de una corta pradera, ni tampoco a las tiendas de campaña y a los camaradas que observaban atentamente los movimientos del avión y del ave.

Debajo, en el abismo, el viento daba tenaz caza a la arena que se arremolinaba o se lanzaba por la sima en delgadas y extensas capas. No obstante, el águila y el aparato seguían en el mismo lugar, como nadador en mar picada que no puede llegar a la orilla. Volaban por tanto sin moverse y con ello pasaban por así decir a la categoría de un pequeño milagro puesto que en realidad no es posible la permanencia en el aire de un avión.

"Movimiento es media vida", dice un viejo lema de aviación que abarca, en palabras, el fundamento de la navegación aérea, ya que el impulso necesario para elevarse se produce únicamente al moverse el avión. ¿Pero es que no se mueven entonces el pájaro y el aparato? ¿Es que el nadador no recorre un cierto espacio en su lucha contra una violenta corriente que no le permite adelantar ni un metro? Sí, sólo que la distancia hay que compaginarla no con la orilla sino con la corriente. Y este es precisamente el mismo fenómeno en que se encuentran actualmente el águila y el aeroplano: se mueven en un movimiento.

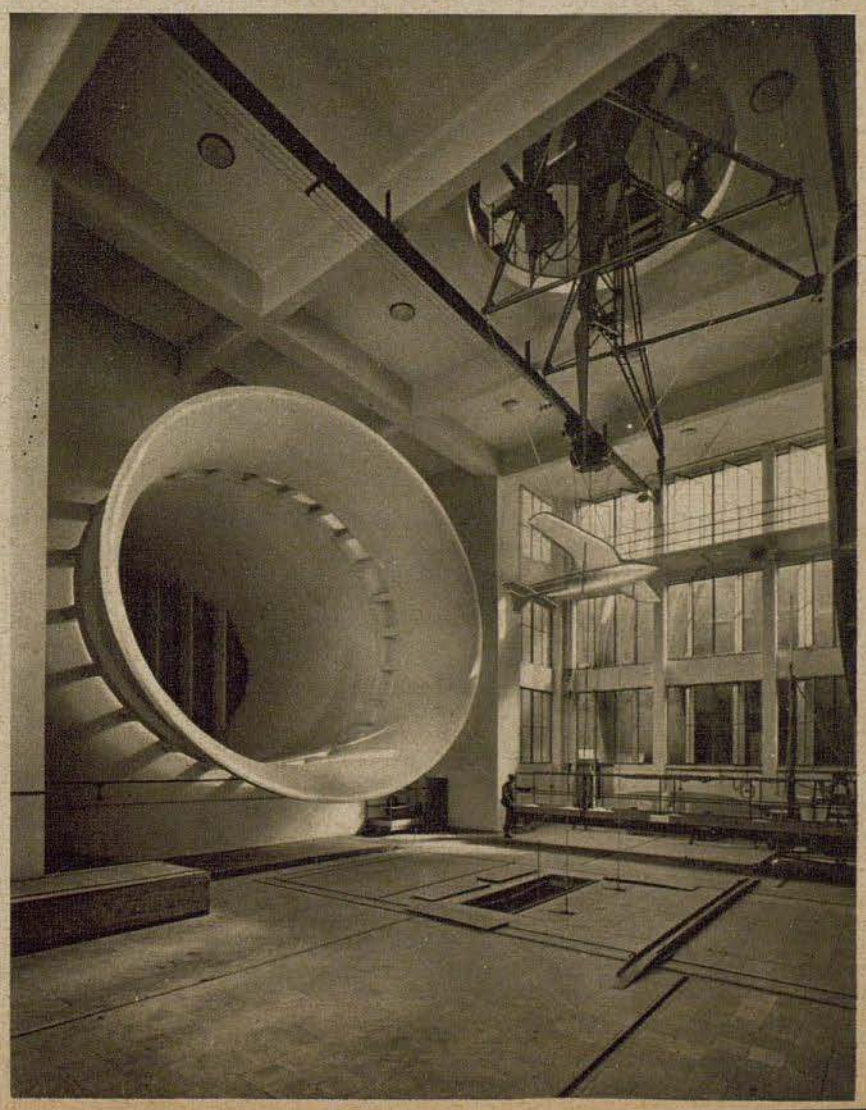
Este proceso que en la vida diaria se produce multitud de veces adquiere especial importancia en la técnica de aviación, puesto que es la base de la técnica de todo canal de viento. Si es que es lo mismo que se mueva el aire o el avión, es mucho mejor al hacer ensayos que le pudieran costar la vida al piloto realizarlos con el aparato inmóvil. Con ello nace la idea del canal de viento. El aeroplano permanece quieto, y es precisamente el aire el que se mueve. Por lo demás el canal de viento no es ningún invento moderno como lo pudiera hacer suponer el hecho de que sea tan poco conocido su funcionamiento. Hoy en día se continúa creyendo todavía que Otto Lilienthal y después de él los hermanos Wright descubrieron la navegación aérea del amplio cielo como poéticos inventores. Pero precisamente fué el caso contrario. Otto Lilienthal lo consiguió con la paciente observación de los pájaros por espacio de años enteros, y hasta los Wright pusieron en funcionamiento un canal de viento del que dedujeron exactamente lo que podían esperar de sus aeroplanos.

La preocupación mayor de los constructores de aviones fué en aquel entonces la cuestión del peso que podían levantar las alas o — hablando técnicamente — la fuerza de ascensión de las superficies de sustentación. En un principio no se podía saber hasta que se veía si se elevaba o no el avión al efectuar la maniobra de despegue. Más tarde se comprendió que este procedimiento era demasiado incómodo y largo y que sería mejor colocar las alas sobre una balanza o colgar al aparato de las palancas de la misma. Y al soplar luego una corriente de aire con la misma rapidez con que se quiere volar después entonces no cabe duda que el ala se encuentra en aquella posición característica que pueden conseguir a veces aparatos relativamente lentos como el avión sin motor o el Fieseler Storch. Y el impulso que desarrolla ahora el ala se mide exactamente en la balanza. Con ello del invisible e intangible concepto de fuerza ascensional o impulso se ha formado algo palpable y físico que se puede pesar y expresar incluso en cifras.

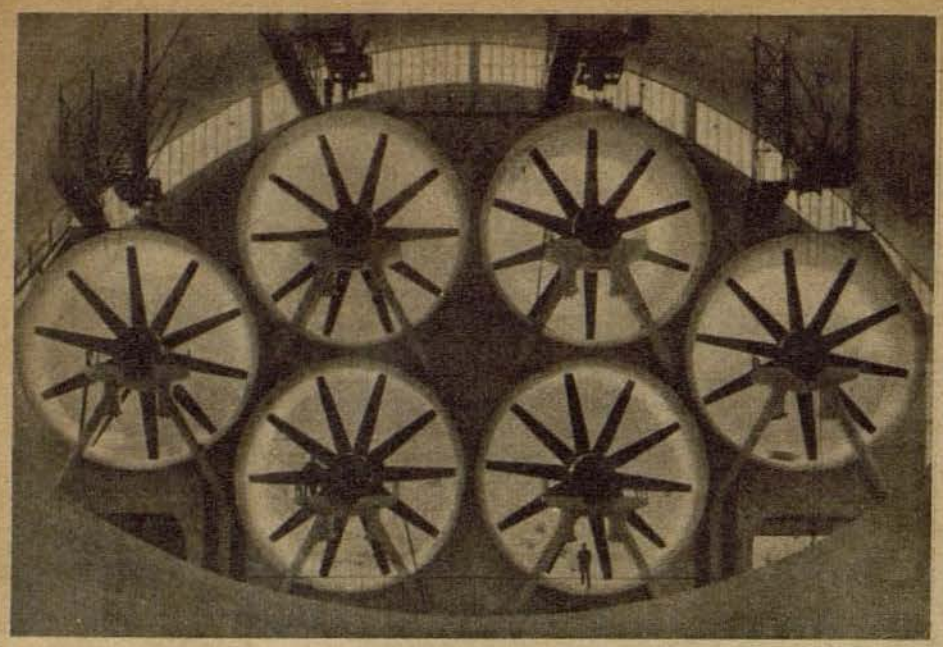
Esto es el fundamento del canal de viento. Antes de que ascienda el aparato al espacio tiene que haberse medido y determinado su rendimiento. Del canal de viento de los hermanos Wright surgió el armatoste de lienzo conocido por la humanidad como el primer aeroplano.

De los canales de viento actuales salen también los bombarderos y cazas que se precipitan contra el enemigo con motores de mil caballos de fuerza. No es de extrañar que, con el avión, se haya modificado el aspecto de los canales de viento. El instrumento de experimentación discreto y desvencijado de entonces se ha transformado hoy día en un inmenso edificio con cimientos de hormigón armado que aparece entre los cobertizos y laboratorios de los centros de investigación y fábricas de aviones como una visión de la super-técnica.

Como es natural ha quedado siendo el mismo el esquema del canal de viento: la balanza y el fuerte tubo a través del cual sopla la corriente producida artificialmente. Pero en la actualidad la balanza pesa no sólo la fuerza ascensional sino también una serie de fuerzas distintas. Claro está no obstante que en primer término



De estas fantásticas instalaciones de ensayo en el gran "canal para aire" del Centro Alemán de Ensayos de Adlershof, se desprende lo maravilloso de la técnica. El poderoso embudo recibe la masa de aire que se precipita después por la tobera, todavía distinguible al final, pasando por el llamado "espacio de medición". La corriente de aire es recogida después por así decir por la boca del embudo y, por medio de las aletas de cambio de dirección (situadas detrás del embudo), se la conduce de nuevo al punto de partida para volver a lanzarse después por el "espacio de medición". En él, el modelo está de espaldas. Hilos finísimos conducen a los brazos de la balanza cuyo varillaje penetra en el espacio de medición a través de la abertura redonda de la cubierta, donde se registran exactamente todas las fuerzas de aire que se desarrollan



Estos inmensos ventiladores del "canal para aire" de Chalais-Meudon se hallan como seis estrellas en las aberturas redondas del muro atravesado. Mueven el aire con una fuerza de 6000 c. hacia el canal de medición, que es uno de los mayores del mundo, y lo empujan después para atrás. La investigación de navegación aérea alemana ha prescindido hasta ahora de la construcción de estos grandes canales de aire, que pueden abarcar aviones enteros, porque tenían todavía algunas desventajas

Fotografías Krajewsky, Köster, "Luftwissen"
dibujo Wenzlow

figura siempre el impulso o fuerza ascensional. Pero no es menos importante la resistencia al aire de todo el conjunto. Luego hay todavía diversos "momentos", denominación bajo la cual el constructor de aeroplanos comprende todas las fuerzas que quieren apartar al avión de su ruta. En total hay seis diferentes fuerzas parciales o "componentes", por cuyo motivo la balanza ha recibido también el explicativo nombre de "balanza de seis componentes".

Pero, sin embargo, con la agrupación de todos estos detalles no se ha concluido el milagro del canal de viento. No se sospecha el cuadro verdaderamente futurista del canal de viento en su interior. No se ven los muros de los inmensos y lisos tubos del canal, redondos y oscuros, que desaparecen en el fondo, ni se cree exista este colosal hocico del que salen con violencia las corrientes de aire.

El aire tiene que soplar contra las alas. Esto se puede conseguir con cualquier hélice de avión dirigida contra el ala. En los canales de viento, no se lanza el aire del ventilador contra el ala sino que se aspira. El ventilador se encuentra por lo tanto no delante sino detrás del ala. Un ventilador de los grandes y modernos canales de viento posee grandes y anchas paletas y consigue un rendimiento de 2000, 3000 y hasta 8000 c. Se puede uno imaginar la corriente que se produce en el interior de este canal cuando empiezan a moverse estas modernas aspas de molino. En la corriente de aire que llega por ejemplo a 180 kilómetros por hora se puede colocar no sólo un modelo sino también un avión entero. Uno de estos grandes canales de viento tiene una anchura de 18 metros y una altura aproximada de 9 m.

En tales canales en general, el aire no se aspira sencillamente delante de los tubos y se expulsa por detrás sino que los tubos se unen en un rectángulo y el aire aspirado que ha adquirido ya toda la velocidad no sale por detrás del ventilador al exterior sino que circula por el rectángulo en ciclo constante y, por tanto, sopla de nuevo contra el modelo.

La mayoría de los canales de viento actuales trabajan con esta instalación. Pero no obstante no son raros los canales en los cuales el aire es aspirado por delante y expulsado por detrás. A esta clase pertenece una de las instalaciones de canal de viento mayores y más modernas del mundo entero, construída hace años por los franceses en Chalais-Meudon. En este canal gigante, en cuyo espacio de medición se pueden colgar enormes modelos de grandes aviones, no es ya suficiente un solo ventilador para desarrollar la corriente que chocando contra las alas hará funcionar la balanza. Cuando menos sería imposible obtener una corriente de aire regular. Y por tanto se han construído seis ventiladores que tienen paletas de una longitud de varios cuerpos humanos.

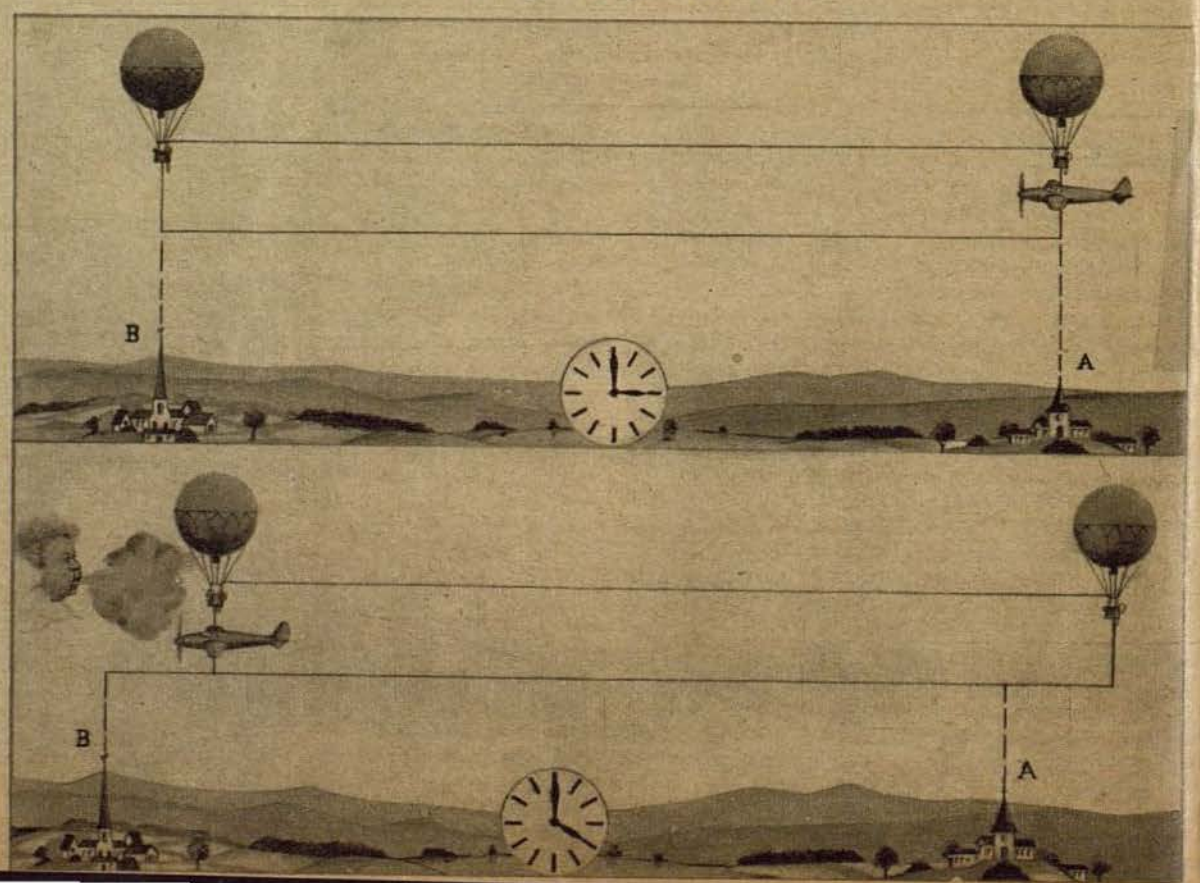
El tubo por el que se impulsa el aire está cortado en una parte. Se abre por ambos lados en amplio espacio, y en el lugar libre entre estas aberturas, el "espacio de medición", que es el más importante de todo el canal de viento, se cuelga de finos hilos el modelo, un ala, por ejemplo. Los hilos en cuestión conducen a la balanza, cuyo complicado varillaje se descubre arriba, por encima del espacio de medición. Se comprobará con asombro que el ala está colgada para abajo en lugar de para arriba. Esta forma de colgar el modelo era antes una cosa usual puesto que está claro que la fuerza ascensional, comparable con un peso se tiene que dejar actuar como tal. Y un peso tiende hacia abajo. Pero en la fuerza ascensional esto es sólo posible si el ala cuelga precisamente al revés de la corriente de aire y es empujada hacia abajo en vez de hacia arriba.

Parece que el canal de viento tiene posibilidades ilimitadas. Es el fiel aliado del investigador al que le ha proporcionado conocimientos que constituyen hoy día el fundamento de la técnica de la navegación aérea y cuyos últimos frutos han sido los pájaros metálicos que conquistan actualmente el espacio vital de Alemania.

Y no obstante el canal de viento no es un remedio universal. No puede abarcar de ninguna manera todos los fenómenos a que se ve expuesto el aparato y a veces falsea lo que descubre en forma tan peligrosa y equivocada que una confianza ciega en sus resultados puede ser fatal. La corriente de aire en el canal de viento no es en realidad tan regular como en la atmósfera. Y también obran las diferentes fuerzas en el pequeño modelo en forma muy diferente al avión real. Por lo tanto, desempeña un papel la "influencia del tamaño".

Y por consiguiente con el transcurso del tiempo se introdujeron muchas modificaciones al primitivo canal de viento. El espacio de medición no está siempre abierto y no es accesible por todos lados, sino que está cerrado también en algunos canales. El ingeniero de medición puede observar pues a través de los cristales del espacio de medición el modelo colgado en la corriente de aire. Este canal de viento con espacio de medición cerrado ofrece ya una nueva e importante posibilidad de modificación. Se puede nada menos que condensar el aire del canal de forma que no está ya más bajo la presión normal del aire del exterior sino que quizá llega a dos y a tres atmósferas. Entonces como es natural el aire es por así decir más espeso. Y por tal motivo y por razones que fueran demasiado extensas para mencionar aquí son de mucha mayor confianza los resultados obtenidos en los ensayos con el modelo. Se elimina en parte la influencia de la diferencia de tamaño. Para los vuelos a gran altura y para evitar la congelación se presentan grandes tareas a la investigación para cuya solución no se precisa pasar a la práctica. ¡Cuántas víctimas costarían los ensayos de hacer llegar un avión a la zona de influencia de la "muerte blanca", qué cantidad de tiempo y de dinero se perdería si para cada medición tuviera que elevarse primeramente a la estratósfera un aeroplano! Para la verdadera prueba es naturalmente indispensable el volar, mas por la magnífica labor del canal de viento se limita considerablemente.

Y así adquiere un importante puesto el canal de viento, lo mismo en la investigación de vuelos a gran altura que en la de eliminación de la congelación. A temperaturas del aire, graduables, se lanza agua en el canal en cuestión sobre el ala, que se va cubriendo poco a poco de esa capa de hielo blanca que es el tan temido comienzo de la congelación total que conduce a la llamada "muerte blanca". Y de esta forma se van reflejando todos los sectores de la navegación aérea en los canales de viento en cuyas instalaciones de tubos los motores eléctricos de miles y miles de caballos de fuerza producen corrientes más violentas que las que provoca a veces la misma naturaleza. Se descubren peligros y se hallan nuevos caminos sin que tenga que abrir la primera puerta el atrevido gesto de uno solo.



Si un avión que desarrolla una velocidad de 500 kilómetros por hora, parte a las 3 de un punto A, debiera de encontrarse a las 4 en un objetivo situado a 500 kilómetros de distancia en el punto B. En realidad, no obstante para esa hora no va a estar en B puesto que un viento contrario de 60 kilómetros por hora de velocidad ha trasladado toda la masa de aire entre A y B, y con ella los dos globos que marcaban la distancia, a 60 kilómetros hacia atrás. Por tal motivo el aparato, después de una hora volará efectivamente al lado del globo-objetivo y de hecho se hallará a 500 kilómetros del globo primero, desde donde ha emprendido el vuelo. Pero, sin embargo, el punto B se hallará aún a 60 kilómetros de distancia. Y si el viento hubiese soplado con mayor intensidad, entonces el avión se hallaría todavía más alejado de B, y si, por último, llegara a ser tan rápido como la velocidad del avión, en tal caso después de una hora de vuelo estaría distanciado del globo A por 500 kilómetros (puesto que el globo en cuestión se movería con la misma velocidad del viento) pero en cambio continuaría hallándose sobre el punto A. Con ello se habría producido el fenómeno que se aprovecha en los canales de aire o de viento. El aparato vuela sin apartarse del punto de partida . . . y en el canal de viento, el avión o el modelo en su caso tampoco se mueve y el aire sopla en dirección contraria con la velocidad deseada en cada caso

Los cañones rápidos de Abbeville

Sucesos de guerra del teniente coronel Wolf y los muchachos de su grupo de la artillería antiaérea

por Hans Wörner



". . dentro del sótano hay soldados de infantería alemanes. C. reúne a la gente y las lleva hacia adelante . . ."

V

Lo que en la orden de marcha es denominado "cabeza de puente de Abbeville" es un saco de límites desconocidos, aunque al parecer bastante limitados, y que presenta todas las características de una trampa. Va cayendo la tarde del 29 de mayo. Hay pocas probabilidades de que se aclare la situación antes de caer la noche. Pero el teniente coronel Wolf obra a pesar de todo y destaca a su primera y segunda batería al interior del saco.

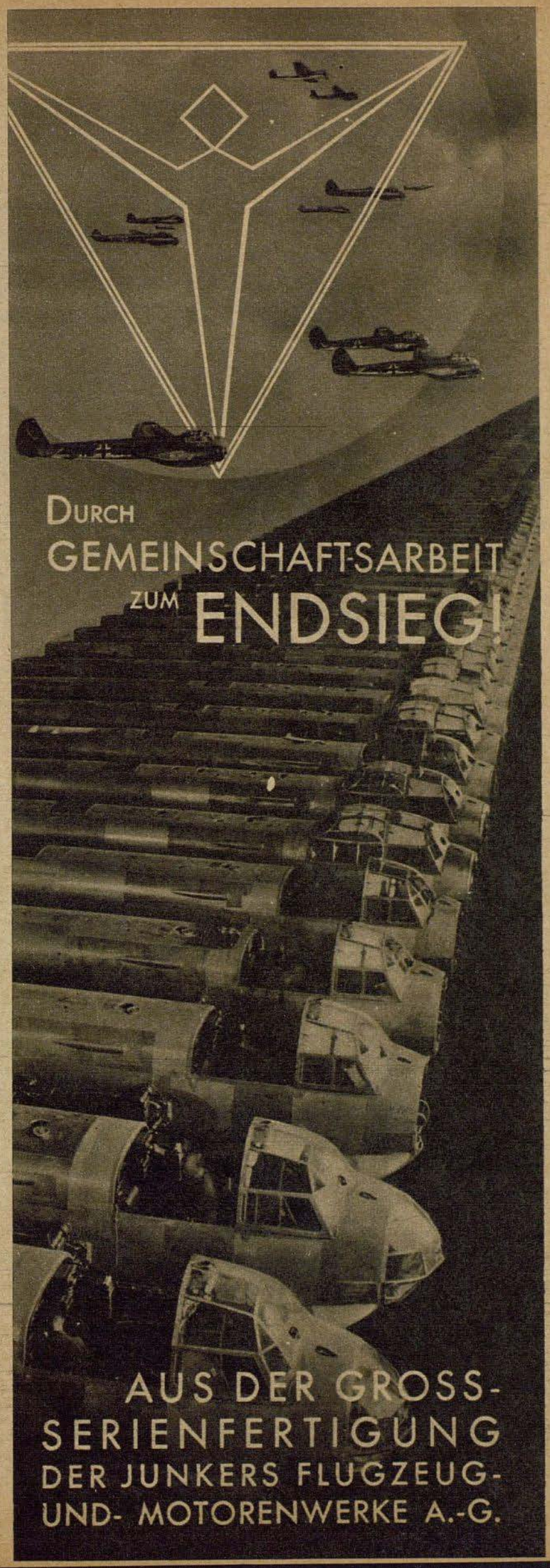
Las dos baterías atraviesan el puente, que es protegido convenientemente por las piezas del dos de la batería de B. Al otro lado sube la carretera hasta un grupo de casas demolidas, que un tiempo formaban el pueblo Caubert. Aún parece que sigue habitado en parte. A la salida del pueblo se bifurca la carretera, tomando una de ellas, ancha y recta, hacia Rouen. En la misma dirección hay paralela con esta otra carretera, donde se emplazan dos piezas de la segunda batería. El camino de la derecha parte de la bifurcación hacia Cambron, ladea una alargada colina, que sobre el mapa existe bajo el nombre de Camp de César. Hacia la carretera se presenta abrupto y empinado, mostrando en su vertiente unas canteras abandonadas. Hacia el sudoeste, en dirección al enemigo, cae la colina lentamente, perdiéndose en prados matorrales. Sobre lo alto de dicha colina precisamente es donde se establece el capitán K. con dos de sus piezas.

La primera batería sigue avanzando por la carretera hacia Cambron, pasa el pueblo y encuentra otra nueva bifurcación. Hacia la derecha marcha el camino hacia Le Trepot, el de la izquierda hacia Mainnay. Sobre cada una de dichas carreteras coloca el capitán F. dos piezas del ocho con ocho.

Y así cae la noche. La primera batería fué tiroteada en su avance, precisamente al atravesar el cruce de carretera de Cambron. La segunda batería alcanzó sus objetivos respectivos sin incidentes. Pero ello más bien se debe a la suerte que a la situación. El teniente coronel Wolf cuando menos no se deja despistar por la aparente calma y aconseja a su fuerza fortificarse. "¡Fortificaos, por muy cansados que esteis!"

Y a la mañana siguiente comienza la danza, para no cesar durante una semana entera. Casi imposibles de describir fueron aquellos días . . .

Al hacerse de día lentamente, se presta el teniente C. a dar una ojeada al terreno. Durante la noche ha permanecido junto a su gente. Una de las piezas ha sido emplazada sobre la carretera hacia Rouen, cubierta de bosque espeso por ambos lados. A la derecha, escondido entre la arboleda, hay un pequeño palacete. Hay allí emplazada una pieza de infantería, y en el palacete mismo se encuentra la plana mayor de un batallón del regimiento de infantería 179. Varios destacamentos de infantería se han parapetado a la izquierda en el bosque, mirando hacia el Soma. Pero C. se da cuenta que más adelante ya no puede haber gran cosa. Los soldados de infantería parecen agotados, sin afeitar hace días, sin hablar apenas y con semblantes que parecen decir de hambre. C. regresa a donde se encuentra su cañón y llega a tiempo para dirigir el fuego contra los primeros carros de combate pesados de los franceses.



Son dos de esos imponentes dragones de acero que se acercan a nuestra posición. Nuestro cañón "César" dispara con rapidez endemoniada, servido por uno de los más aventajados artilleros de toda la batería, hombre con el mínimo de nervios. El primer tanque no consigue pasar de los trescientos metros de distancia, el segundo deja de disparar, pero sigue avanzando hasta quedar envuelto en llamas a doscientos metros de la pieza. Pero ahí no termina la cosa. Al fondo, a retaguardia de los restos de los dos carros de combate, empieza a moverse sobre el prado, la infantería francesa intenta el asalto. Pueden verse claramente saltar y avanzar a los soldados. "César" hace blanco sobre ellos, tirando al cero.

Y mientras el cañón trabaja afanosamente y sin descanso, observa el teniente C. Quisiera oír el traqueteo de ametralladoras amigas o mejor aún las órdenes tajantes de la infantería alemana. Pero nada se apercibe . . . A vanguardia no puede haber unidades de infantería alemanas intactas. C. no pierde el tiempo. No quiere retirar a "César" de ninguna manera. Por lo tanto, no queda otra solución que ir en busca de fuerzas de infantería.

Sale corriendo, en dirección a Caubert. Ahora se da cuenta de que el pequeño poblado está más destruido de lo que parecía estarlo ayer. A la entrada de un sótano hay emplazada una ametralladora, y en el interior hay soldados de infantería. C. reúne a la gente y la dirige hacia adelante. Cien metros ante "César" se parapeta la ametralladora. Todos abren un fuego violento, "César", la ametralladora, y la pieza del dos. La infantería francesa retrocede.

Pero no tarda mucho tiempo en llenarse el aire del crepitar de las granadas enemigas. Los cascos mortales saltan sobre los árboles, haciendo saltar las ramas como brazos amenazadores, y del suelo saltan surtidores de barro y piedras. Hasta sobre la misma carretera dan los fulminantes fogonazos de los impactos. Tres veces seguidas son alcanzados los vehículos. Imposible pensar en disparar.

Los artilleros se ciñen lo que pueden a la tierra, metidos en la cuneta de la carretera o parapetándose tras los árboles. C. retrocede arrastrándose con los hombres de la ametralladora y los artilleros de la pieza del dos. Está convencido de que la próxima media hora puede traer el fin trágico de todos. Según las reglas de guerra no tardará en avanzar la infantería francesa de nuevo, protegida por el fuego de su artillería, para intentar apoderarse de "César". Habrá un combate de infantería, del que resultaremos vencidos por ser menores en fuerza. "Pero nos defenderemos como leones", resuelve C. . . .

Atrás caen unas granadas con gran estruendo sobre el carro de municiones, el capote salta hecho añicos. Ahora explotará la munición . . . ahora . . . no, aún no . . . la munición queda intacta.

Los artilleros de "César" se han parapetado, y esperan, empuñando con decisión los fusiles. El barro y las astillas de ramas saltan sobre sus cabezas, pero constantemente se alza una de esas tozudas cabezas del suelo, para ver si ya vienen los franceses.

Súbitamente cesa el fuego de la artillería. Pero los franceses no vienen.

Cortz se eleva un poco para observar. El fiel cañón sigue intacto sobre la carretera. Los dos artilleros primeros ya han acudido a su lado, sin que se muevan los franceses. "Bueno", piensa el teniente, "buscaremos una posición de fuego que esté menos al descubierto."

El coche de municiones ha quedado sin motor, pero puede rodar perfectamente. Un empujón, y sale andando carretera abajo hasta Catibert. "César" sigue a remolque.



". . . Nunca tuvieron ocasión de disparar sobre tanques, pero sin inmutarse, como enloquecidos por el fragor de la lucha, no ceden un palmo al lado de su pieza . . ." Dibujos: Max Ludwig





En el cruce de la carretera hacia Ronvroy encuentran a la otra pieza de la batería, "Dora". La pobre ha corrido análoga suerte, el enemigo la cubrió de fuego como si se tratase de tiro al blanco. El teniente K. ha retirado la pieza del fuego hasta la bifurcación del camino. Pero tampoco K. quiere ceder más que aquellos doscientos metros.

Pero pronto se demuestra que el cruce de carretera tampoco era lugar más apropiado que las antiguas posiciones. En el aire vuelven a silbar las granadas. K. siente tal curiosidad por observar el tiroteo de la artillería francesa, que resuelve esperar lo que ocurre. Primero salta a la derecha de la carretera, entrándose en el bosque, y en seguida caen las granadas en dicho lado. Pero no hace más que pasarse al lado izquierdo del camino, cuando cambia el fuego también de dirección. Se ve que los franceses disparan con su artillería sobre cada soldado!

Fácil es de comprender que aquello no era una posición propicia. Cortz se acuerda del palacete a la derecha de su primera posición. Desde el palacete en cuestión conduce un sendero no muy ancho hasta el borde del bosque que hace cara al enemigo, a vanguardia del cual hay matorrales y arbustos más condicionados para camuflarse.

El teniente Cortz allá se dirige. El pequeño parque que rodea el palacete está materialmente roturado por las granadas enemigas. La plana mayor de la infantería lo ha evacuado. Pero allí había alguien explorando el terreno. Nadie menor que el teniente coronel Wolf, con un aspecto verdaderamente de frente, sin afeitar, sudoroso y bienhumorado. Oye la novedad de Cortz, pero no es de la opinión de tomar posición en las inmediaciones del palacete. El edificio, así opina el jefe, está marcado en cada plano. "¡Vea Vd. como está el suelo de impactos!"

El teniente Cortz vuelve a ocupar con el cañón "César" de la segunda batería su antigua posición. Sabe bien que puede ocurrirle lo mismo que en la mañana. Empieza a caer la tarde. A la derecha de su posición se oye un violento tiroteo. Cortz distingue claramente los ininterrumpidos disparos de las piezas pesadas del ocho con ocho. Esos son "Anton" y "Berta" del capitán K.

En efecto, las dos piezas antiaéreas se encuentran en vueltas en furioso combate. La mañana había transcurrido sin novedad, si como tal no se quieren contar los repetidos asaltos de artillería del enemigo, que resistieron metidos tras los parapetos de sus posiciones a espaldas de la colina del Mont de César. Un puñado de hombres aguanta heroicamente allí arriba junto a sus cañones. Pero inopinadamente gritan alerta.

¡Tanques franceses, carros de combate pesados, lo menos veinte!

El capitán K. no necesita repetir ninguna orden. Los artilleros saltan del suelo como boxeadores cuando comienza el siguiente round. Poco segundos después abren el fuego contra los atacantes, que adquiere inmediatamente una violencia verdaderamente infernal. No sólo dispara, sino que aciertan. Al fondo ya arde uno de los tanques, otros dos dan una vuelta de campaña y quedan inmovilizados, y pronto son cinco los gigantes de acero inmolados. De algunos saltan las dotaciones francesas de las torretas y se dan a la fuga. Otros dos tanques son alcanzados, mientras los restantes se apresuran a dar la vuelta y retirarse. Pero el octavo es alcanzado por nuestras granadas antes de poder desaparecer en el bosque. ¿Y la infantería francesa?

No, esta vez no atacan los infantes. Esta actitud es difícil de comprender. ¿Por qué sacrifican los franceses sus pesados carros de combate sin hacer avanzar a la infantería, para que cuando menos intente sostener el terreno ganado en espera de un nuevo asalto de las fuerzas blindadas? La explicación es quizás más sencilla de lo que se cree: El francés abriga la esperanza de poder romper con sus tanques el frente de los antiaéreos, para después irrumpir en nuestras líneas con la infantería. Quizás es esa la enseñanza que ha ganado esta mañana en su ataque contra la posición del teniente Cortz en la carretera.

Por fin cae la noche.

Detrás de las posiciones de fuego de "Anton" y "Berta" se han acurrucado los artilleros a media pendiente en sus parapetos. Abajo sobre la carretera están los coches con la munición y el coche del capitán K. en el que duerme. No muy lejos, en la vertiente del Mont de César ha sido levantada una tienda de campaña. Malamente caben en ella dos personas. En la tienda residen el teniente coronel Wolf y el teniente B.

Los dos repasan los partes de su batería. El grupo entero ha tenido tres heridos. Un coche de munición y una motocicleta han quedado destrozados. Estas pérdidas son soportables. Y en cambio, ¿cuánto se ha conseguido? 14 tanques franceses han sido aniquilados, diez por la segunda batería y cuatro por la primera. Bu. con sus piezas, emplazadas en los puentes de Abbeville, ha hecho tan violento fuego contra una posición de aviones enemigos, que ni uno solo ha conseguido colocar sus bombas sobre los puentes. Uno de los aviones ha sido derribado.

"Bu. se ha instalado en una posición estupenda", dice B. que ha ido a verla. Con sus piezas del dos se ha colocado el teniente Bu. sobre la carretera adoquinada, donde no puede ahondar. Pero en la necesidad de parapetarse, ha rebuscado por las casas de Abbeville, hasta encontrar un montón de sacos repletos en un almacén.

Con estos sacos construye el parapeto, amontonándolos hasta construir una verdadera fortificación modelo. Los sacos son bonitos y rechonchos, hechos del mejor yute, muy limpios y lisos. Sobre algunos de ellos pone "Guatemala" y sobre la mayoría "Costa Rica", y su contenido es . . . café. Todo el pueblo huele la posición de Bu.

VI

31 de mayo. La orden de la división dice que la cabeza de puente de Abbeville ha de ser sostenida a todo trance. Unicamente podrá retrocederse en virtud de orden escrita . . . Pero afortunadamente resulta que la jornada de ayer, en la que por primera vez ha podido operar el teniente coronel Wolf en el sector de Abbeville con sus piezas rápidas, ha tenido dos consecuencias. Los franceses se han roto las narices y se han dado cuenta que no tienen enfrente solamente fuerzas de infantería que no puede resistir el asalto de los tanques de 32 toneladas. Y por otra parte ha sido grandemente apoyada la infantería misma. Ahora puede respirar más sose-

pase a la página 351

ARADO
AR 196
BORDFLUGZEUG FÜR AUFKLÄRUNG, BESCHÜTZER DER KÜSTE UND ERFOLGREICHER JÄGER FEINDLICHER U-BOOTE

ARADO
FLUGZEUGWERKE G.M.B.H. POTSDAM

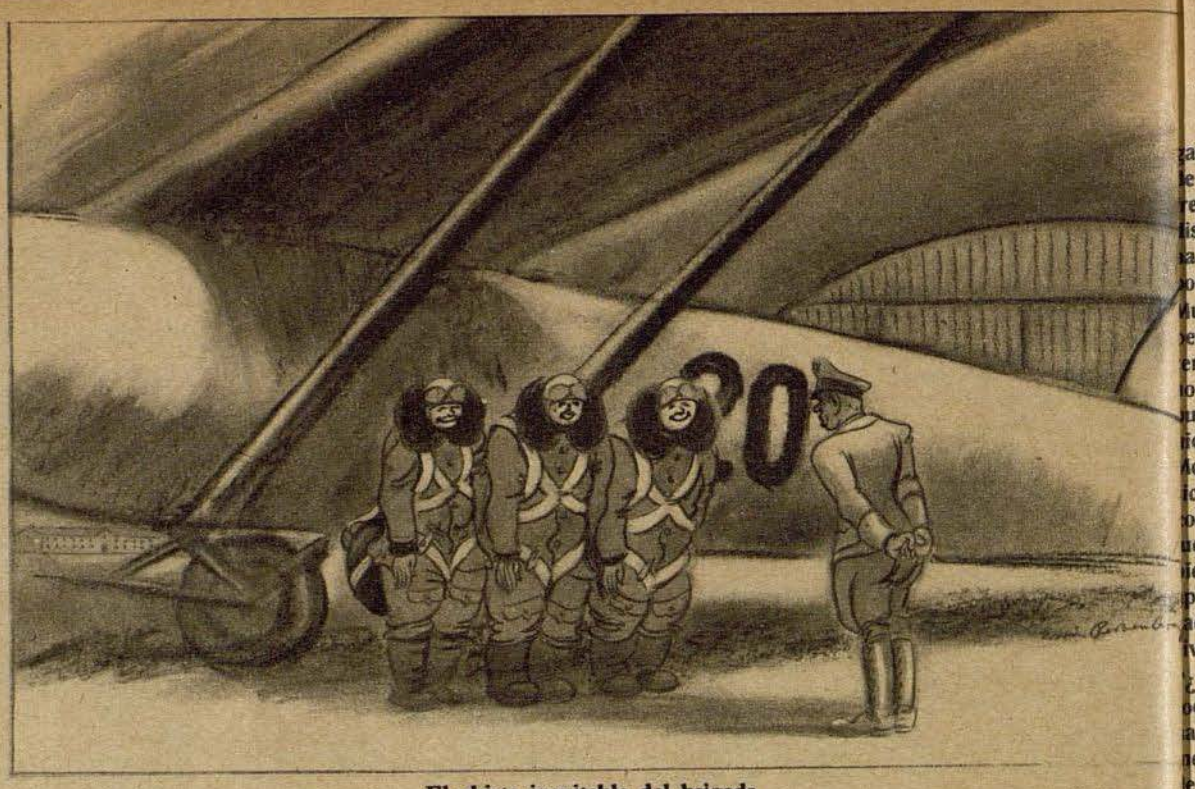
El pequeno almanaque del ADLER

El profeta

Guillermo Kress, decano de la industria aeronáutica austriaca, pronunció en Estrasburgo el 27 de marzo de 1897 una conferencia por iniciativa de la Asociación de Aeronáutica de Renania, a cuyo final dijo lo siguiente: "Nostros, los representantes de la aeronáutica dinámica, estamos acostumbrados a que nuestra labor sea acogida con poco entusiasmo; el interés público se concentra mucho más en la actualidad sobre el vuelo de globos. Pero nosotros estamos seguros de nuestro porvenir. La técnica no es cuestión de sentimientos; sus resultados no se hacen tan rápidamente palpables como una composición musical. Pero nosotros trabajamos incansablemente en persecución de la gran misión de hacer útiles al hombre las fuerzas de la naturaleza. Al descubrirse y ponerse en práctica el ferrocarril, el telégrafo y el teléfono se acogieron aquellas innovaciones de momento con sonrisas incrédulas — el gran Thiers calificó el primer ferrocarril francés de juguete; y quien pudiera hoy pasarse sin el? — La aeronáutica dinámica es hoy aún cenicienta; pero no tardará mucho en dejar de serlo. Ya empieza a amanecer, y muchos de Vds. verán todavía que cruzaremos los aires como surcamos los mares."

El avión como atleta pesado

Al ala del avión se le atribuyen hoy fuerzas de resistencia sumamente importantes. En el año 1910 se le habría negado la posibilidad de resistir más de 15 a 18 kilógramos por metro cuadrado de ala. Una de los famosos monoplanos Etrich del año 1910 llevaba una superficie de ala de 32 metros cuadrados, sin que pesase más de 350 kilógramos. O sea que un metro cuadrado de plano no resistía ni siquiera un peso de 12 kgs. Si no se hubiesen creado por la investigación nuevas posibilidades de carga, tendría que tener el moderno aparato de caza de una plaza, cuyo peso es siete veces mayor (el Me 109 pesa 2540 kgs.), un plano también siete veces mayor, o sea de nada menos que 224 metros cuadrados. ¡El ala llegaría a tener en su consecuencia 32 metros de envergadura con un ancho de siete metros! Alas de este tamaño no las tiene hoy siquiera el avión de bombardeo grande, de dos motores. En realidad tiene el avión de caza Me 109 una superficie de planos de 16,4 metros cuadrados, o sea la mitad del antiguo monoplano. Con un metro cuadrado de su superficie del plano puede soportar el Me 109 una carga de más de 150 kgs. La capacidad de sustentación del plano ha aumentado por tanto más de diez veces en comparación con los primeros aviones. Los últimos aviones de bombardeo aún están en condiciones de soportar cargas mayores. Ya se construyen aviones con una capacidad de carga de 200 hasta 220 kgs. por metro cuadrado de plano, fuerza digna del mayor atleta.



El chiste inevitable del brigada

"... y si alguna vez no llegase a abrirse el paracaídas, acudid enseguida a cambiarlo por otro ...!" Dibujo Erwin Rechenberg

In Kampf und Sieg



hat in diesem Kriege eine neue Strategie überrascht: Die selbständige Operation der Luftwaffe. Im Polenfeldzug wurde sie erstmalig erkennbar, traf den Feind nicht nur auf dem Schlachtfeld, sondern auch in seinen wichtigsten Lebenszentren und trug dadurch wesentlich zur schnellen Beendigung des Polenfeldzuges bei. Wertvolle Aufzeichnungen über die einzigartigen Erfolge dieser neuen Strategie, die zur Grundlage aller weiteren Operationen der deutschen Luftwaffe wurde, veröffentlicht das spannende ADLER-Buch

Luftsieg über Polen

128 Seiten. Mit vielen Fotos und Karten, kartoniert RM 1,—

Adler-Bücherei
VERLAG SCHERL · BERLIN

Togal
contra
el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K, que entrega gratuitamente y constituye una guía médica para personas sanas y enfermas

Los cañones rápidos de Abbeville

viene de la página 349

adamente. Ya no tiene motivo de creerse abandonado. Desde las primeras horas e la mañana se oye en efecto nuevamente el ladrido de las ametralladoras pesadas rente a Moyenville. Son de la infantería alemana. Los antitanques vuelven a isparar, como si hubiesen resucitado. El teniente coronel Wolf ríe, pues sabe que a iniciado su difícil labor con éxito rotundo. Pero también sabe lo que le queda or hacer.

uy de mañana intentan nuevamente los tanques llegar hasta el Mont de César, ero los cuatro osados monstruos son incendiados como antorchas. Ya hay dife- encia con ayer. Ayer fueron veinte los que avanzaban en compacta avalancha, oy ya no se atreven a salir más que cuatro de sus escondites. K. opina que procede uscar otra ocupación. Con alguna perspicacia pueden distinguirse unos cuantos idos de resistencia y un puesto de observación artillera de los franceses al sur del ont de César. La segunda batería — entre "Anton" y "Berta" dibujan las po- iciones enemigas materialmente sobre el suelo con las granadas matemáticamente olocadas sobre el objetivo. Claro que no puede faltar en justa compensación el uego fijo de la artillería enemiga. Los artilleros saltan a sus parapetos. Las buenas iezas sufren una verdadera lluvia de cascos de metralla. 19 granadas se encuentran piladas a seis pasos de "Anton" sobre la hierba pisoteada. La munición es alcan- ada por una granada y hace explosión. El ruido ensordecedor hace taparse insti- ivamente los oídos a los asustados artilleros, el suelo trepida.

¿Todos sanos?" grita alguien al terminar la danza. El capitán K. ordena ocupen odos sus puestos para ver lo que han sufrido los cañones. Desafortunadamente an sufrido bastante daño, tanto, que estas dos piezas no podrán utilizarse sucesiva- ente más que para el tiro planeado directo. Caso todos los aparatos accesorios e que está dotada la pieza antiaérea, han quedado destrozados. Vuelve a disparar artillería enemiga. El fuego no cae esta vez sobre la cumbre del Mont de César, ino contra la vertiente opuesta. Las granadas silban por encima de la posición y repitan con gran estruendo en las canteras y sobre la carretera y en el bosque.

El coche de municiones!

ero ya es demasiado tarde para retirar el coche del fuego. Ya ha sido alcanzado su contenido explota, levantando una nube de hierro y cascos, de fuego y polvo, ue se esparce como una seta en todas direcciones.

l jefe con su tienda de campaña, tiene que buscar nuevo domicilio. Vuelve a caer noche. El teniente coronel Wolf ha buscado alojamiento algo más hacia el norte, ero el nuevo sitio no le parece mucho más seguro que el anterior. No en balde ha do antiguo infante de la gran guerra. El mismo se extraña que vuelva a revivir an intensamente en él el instinto de las antiguas trincheras. Se acuerda que el apitán K. suele dormir de noche lo mejor que puede en su coche sobre la carretera. e aconseja seriamente que no lo haga. Pero K. opina que el coche es más cómodo. l teniente coronel Wolf saca el balance de la jornada. Habían sido tiroteados más e lo que sus cañones habían disparado. La primera batería había derribado un vión Morane y averiado un Potez, la cuarta batería había rechazado al caer la rde a un montón de bombarderos mixtos. B., en su posición de café torrefacto abía disparado mucho, pero sin resultados visibles. Los franceses — eso no hay ue dudarlo — dominan hoy el ámbito aéreo sobre Abbeville.

su artillería por cierto que no había dormido. Es un verdadero infortunio el que artillería alemana no pueda contestar el fuego como procede. Con la violencia el tiroteo es un verdadero problema el abastecimiento eficaz de munición.

ero los franceses no han sabido aprovechar su indudable dominio en el aire ni su perioridad artillera en aquella jornada. No se han atrevido a avanzar, aparte del taque de los cuatro tanques destrozados por K. Parece que el castigo del día an- rior les había salido duro. Pero mañana deberían venir, calcula el comandante . . .

ero en la víspera de la inolvidable jornada del primero de junio no se ha de interesar teniente coronel Wolf únicamente lo que ha de hacer o dejar de hacer el enemigo añana contra la cabeza de puente de Abbeville. Bien es verdad que la situación quiere la máxima concentración, pero aún así le queda interés sobrado para las as de la vida y esta vez no puede por más que entusiasmarse por el "profesor". scuche, B., ahí viene el profesor" . . . . "Cómo quiere Vd. saber que ese es profesor", objeta B. "Las botas de los quintos suenan todas igual!"

ero el teniente coronel Wolf ya ha salido de la tienda. Desde Caubert se acerca n paso tardo un soldado de infantería, sin fusil, con paquetes de pan colgados manera de alforjas, y los brazos llenos de bultos. "Venga Vd., B." dice el teniente ronel Wolf. "Es el profesor!" "Tiene Vd. algunos pitillos todavía?"

eguramente que el buen soldado no es ningún profesor, pero el teniente coronel ha dado ese apodo. El hombre lleva unas confortables gafas, es más redondo e alto, ríe amigablemente y muestra una puntualidad profesoral. Cada noche ene de Abbeville y trae sobre los hombros y en brazos todo cuanto puede llevar uno de esos heroicos grupos de infantería que resisten tenazmente en los prados nte a Moyenville. El profesor pertenece a aquel grupo de héroes anónimos, que empre están dispuestos a realizar los encargos más desagradables, sin perder por o muchas palabras.

l comandante le ofrece los pitillos que tiene. Pero no parece que ha de fumarlos mismo. Más bien tiene tipo de fumar buenos puros, cada domingo por la tarde o. Los pitillos quizás se los da a sus compañeros.

Muchas gracias", dice riendo. Este profesor es un soldado con un vocabulario vil. El teniente B. opina que el jefe le debe de haber cogido especial simpatía. ando habla de Abbeville, siempre se acuerda del "profesor".

Continuará

r Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
uptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter lly Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, rlin SW 68. Fernsprecher - Sammel - Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. ntliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu hten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



Prüfung im Flugzeugerkennungsdienst

Exámenes en la identificación de aviones

Para todo soldado de aviación es sumamente importante el conocimiento de los tipos de aviones. El artillero antiaéreo tiene que estar en condiciones de distinguir los aviones propios de los enemigos, aún a las mayores distancias, mientras que el piloto y demás miembros de tripulaciones han de poder reconocer inmediatamente al avión enemigo como tal y determinar rápidamente su tipo de construcción. Pues solamente así puede enfrentarse eficazmente con el adversario, conociendo su clase de armamento y su actitud en combate. De ahí que el servicio de identificación de aviones sea una de las fases más importantes en la instrucción de los soldados de aviación







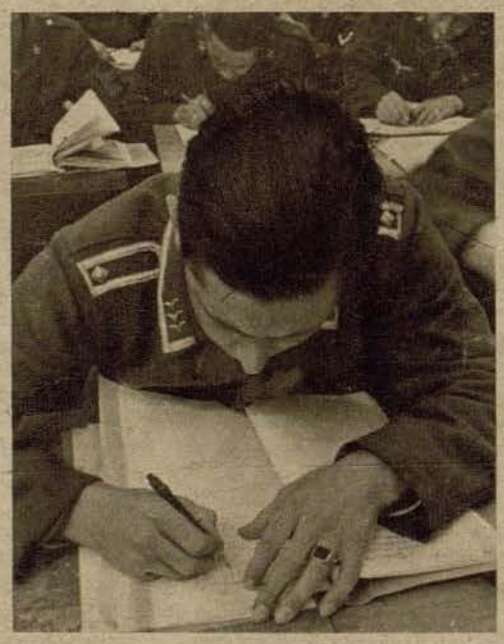
Eine der schwierigsten Aufgaben im Flugzeugerkennungsdienst ist die Unterscheidung sich ähnelnder deutscher und feindlicher Typen. Hier wird ein englischer und ein deutscher Zerstörer verglichen

Uno de los problemas más difíciles del servicio de identificación de aviones es la distinción de los tipos parecidos de fabricación alemana y de procedencia enemiga. He aquí la comparación entre un destructor alemán y un inglés

Aufn. PK-Heidrich Weltbild (4)

Rasch und sicher muß der Flieger ein Flugzeug ansprechen können. Eine reichhaltige Modellsammlung gibt die beste Gelegenheit zur Übung

El aviador ha de distinguir con rapidez y seguridad cualquier tipo de avión. La extensa colección de modelos es un buen medio de entrenamiento en este sentido



Freund und Feind liegen fri lich nebeneinander. Al dings nur als naturgetreu na gebildete Modelle, die im Fl zeugerkennungsdienst Verw dung finden

Amigo y enemigo en pacífi unión. Claro que se trata so mente de modelos fielmen copiados, como se emplean en servicio de identificación de av nes

Um sich die einzelnen Flu zeugbaumuster besser ein prägen, muß jeder Schüler sä liche deutschen und feindlich Flugzeuge in Aufsicht, Vord und Seitenansicht aufzeichn und ihre Erkennungsmarke führen

Con el fin de grabarse inborrab mente en la memoria los dife tes tipos de aviones, ha de po dibujar el alumno cada tipo avión a vista de pájaro, de costa y de frente y conocer los sig de identificación



HEFT 14 / BERLIN, 15 DE JULIO 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

En imponentes acciones asestó la aviación alemana durísimos golpes a las fuerzas del aire ruso-soviéticas. Nuestra foto ilustra la lucha de un Junkers Ju 88 contra varios monoplazas de caza del tipo Rata. El avión alemán se ha desprendido de los adversarios en notoria supremacía

Dibujo: H. v. Medvey

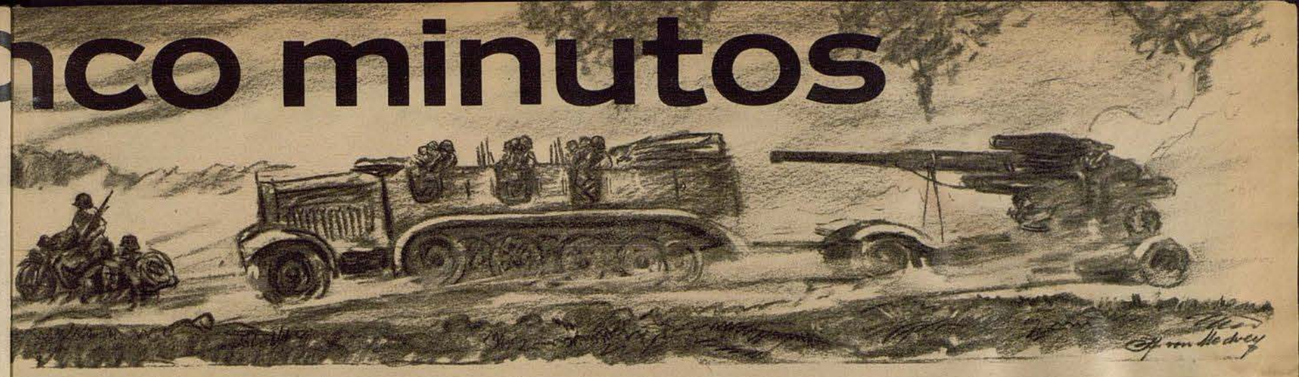
Frente contra los Soviets

Hvan Medvey

Dibujos
por Heinrich v. Medvey

A las tres y cinco minutos

La aviación alemana dispuesta a la lucha contra el traidor soviético



Apenas acaba de recibirse la orden de lucha contra el perturbador de Europa, cuando ya se ponen en marcha las fuerzas de la artillería antiaérea en unión con los carros de combate y la infantería motorizada hacia tierras enemigas, para llevar el ataque incontenible hacia las líneas enemigas. La fotografía superior muestra una pieza antiaérea pesada durante el avance, poco después de haber atravesado la frontera del imperio de los soviets

Con el paso que diera el 22 de junio de 1941, ha dado el Führer y Jefe Supremo de las fuerzas militares alemanas la órden de lucha contra el traidor soviético, esquivando con ello un eminente peligro no sólo para el Gran Reich Alemán sino para toda Europa. Durante mucho tiempo creyó la Unión Soviética, instigada a ello por la política de la Gran Bretaña, poder causar a Alemania gran intranquilidad con la concentración de sus divisiones armadas a lo largo de la frontera occidental. Como siempre no ha dejado el Führer en manos del enemigo la iniciativa de elegir el momento de dar la batalla, sino que él mismo ha tomado en sus manos la ley de la acción en el momento oportuno, momento que vió preparados a los aguerridos soldados de nuestros ejércitos para la batalla decisiva contra el enemigo soviético. La política alemana ha arrancado definitivamente la careta del rostro traidor de los soviets, y la espada alemana velará con la mayor minuciosidad por que sea vengada la traición cometida en nuestras fronteras orientales



El dibujo de arriba muestra aviones de bombardeo alemanes del tipo Heinkel He 111 en su primera operación aérea sobre territorio soviético

A poca distancia de un destacamento de infantería soviética ha reventado una bomba de aviación. A las primeras horas de lucha quedó comprobado que la fuerza militar de los Soviets no está ni mucho menos a la altura del espíritu de acometividad del soldado alemán bajo un mando superior



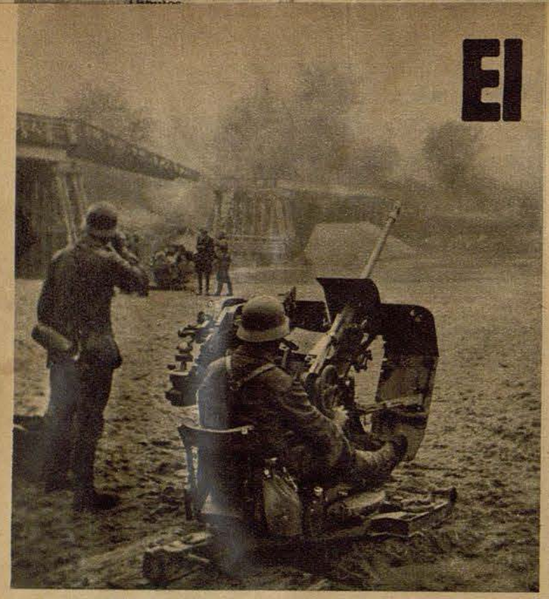
Un avión de bombardeo Martin, agregado a una formación de bombarderos soviéticos que volaba contra las líneas alemanas, ha sido despistado por cazas Messerschmitt Me 109. Tan gravemente ha sido alcanzado por el fuego de éstos, que comienza a dejar una estela de humo de su motor derecho, antes de desplomarse contra tierra

Izquierda: Igual que en los campos de batalla anteriores, no llegaron tampoco las fuerzas aéreas soviéticas siquiera a desplegar actividad de guerra alguna, porque antes de que se quisieran dar cuenta, habían sido arrolladas por los ininterrumpidos ataques de la aviación alemana, que las cubrió materialmente con una lluvia de bombas, siendo destruídos una gran cantidad de aviones en el suelo. El dibujo representa un violento ataque contra un campo de aviación soviético. Los aparatos de caza del tipo "Rata", alineados sobre el campo, con los que ya había cruzado la Legión Condor la espada victoriosamente durante la campaña de liberación española, fueron destruídos totalmente con bombas lanzadas en serie

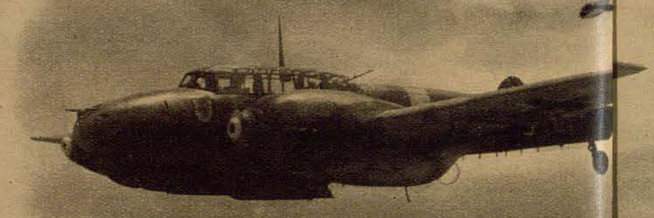
El Juicio Final sobre Unión Soviética

Así batió la aviación alemana a los potentados del Kreml

Bien pronto han tenido que sentir los potentados soviéticos lo que supone provocar al Gran Reich Alemán y a su fuerza armada. También en este nuevo teatro de guerra ha demostrado la aviación alemana en estrecha colaboración con las demás armas, que está en todo momento en condiciones de batir decisivamente a su adversario. Aviadores, telegrafistas artilleros y no por último el personal de los servicios de tierra han probado en estos históricos días que la aviación alemana es invencible



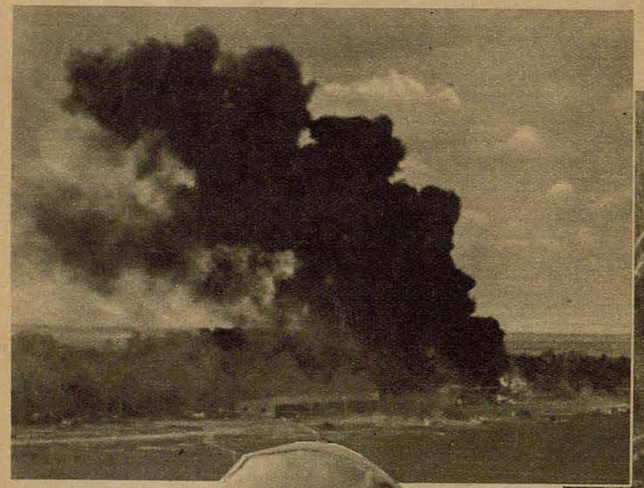
La artillería ligera ha ocupado posiciones a orillas del Bug, para asegurar la reparación provisional de un puente destruído por los soviets. En todos los sectores del frente han protegido los artilleros de la aviación alemana en primera línea el avance de los camaradas de otras armas



Izquierda: Momentos después de un ataque en vuelo rasante de los bombarderos alemanes contra un campo de aviación rusosoviético, que tras pocos minutos quedó convertido en informe montón de escombros



Los soldados de la aviación alemana han recibido la orden de iniciar la lucha contra los soviets. Los aviones están preparados sobre las pistas de despegue, y en pocos minutos iniciarán las tripulaciones su primera operación contra el nuevo enemigo

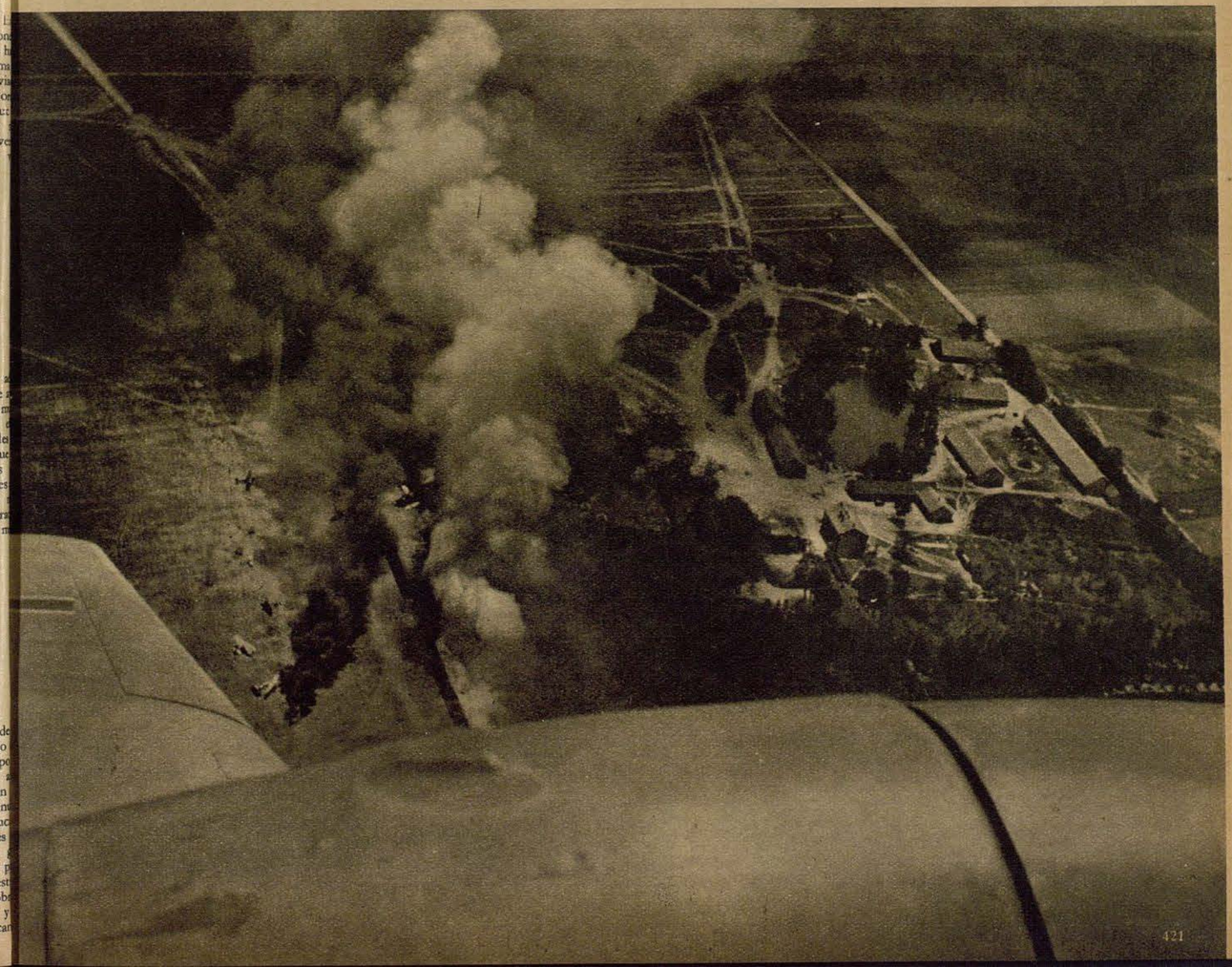


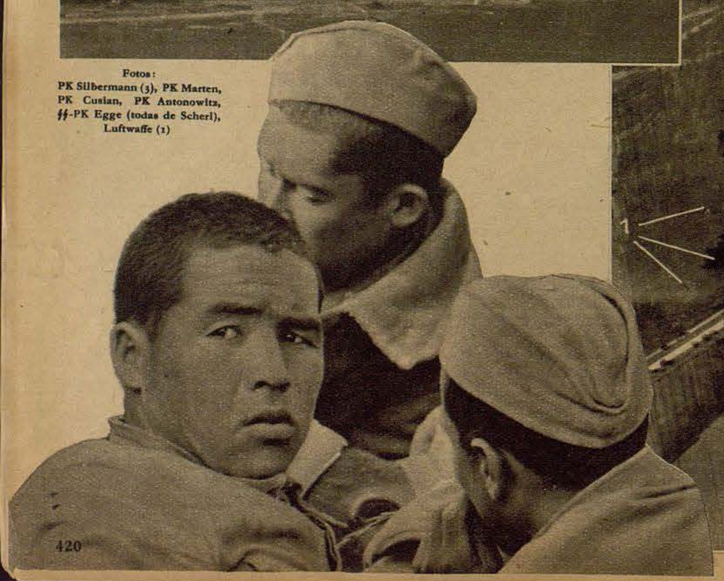


Izquierda inferior: L
los primeros prision
de guerra soviéticos h
la más variada gama
razas y tipos, envia
todos a la lucha por o
de Moscú, lucha qu
tiene que ver lo
mínimo con sus ve
deros intereses de

Izquierda: Ataque
contra un campo de
ción. La fotografía m
tra claramente los
tos de las formidable
plosiones, de las qu
sultaron destruídos
gran serie de avione
puestos a despegar,
cados en la ilustra
con rayas para su m
distinción

Derecha: Vista desde
avión de bombardeo
mán sobre un campo
aviación soviético,
sado totalmente en
ataque alemán. Las n
y surtidores produc
por las formidables
plosiones llegan a
altura y ocultan en p
las devastadoras dest
ciones originadas sob
pista de despegue y
los edificios del ca





Fotos:
PK Silbermann (3), PK Marten, PK Cuslan, PK Antonowitz, ᛋᛋ-PK Egge (todas de Scherl), Luftwaffe (1)

¡Manos arriba!

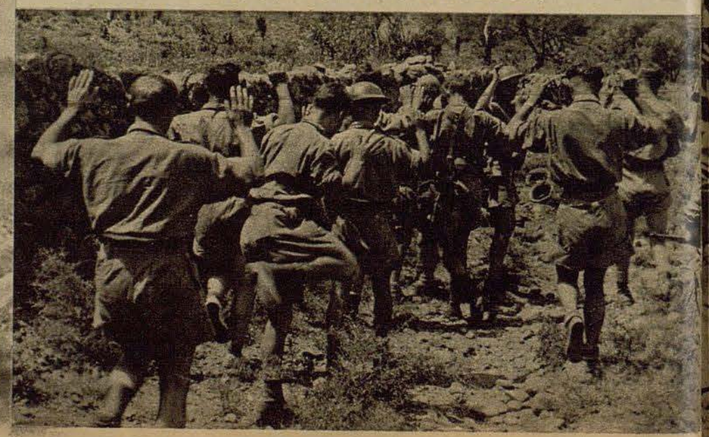
Paracaidistas sorprenden y derrotan al tommy

Fotos:
PK Weixler-Scherl





La propaganda inglesa ha pretendido hacer ver que la pérdida de Creta se debe a la superioridad numérica de la aviación alemana. Se trata esta vez como siempre de la acostumbrada tergiversación de la historia por Inglaterra, porque de sobra sabe el inglés que no ha sido el número, sino el arrojo y heroismo del soldado alemán a quien debe su derrota. Muy al contrario, los ingleses eran muy superiores en número, disponían de armas pesadas y mantenían posiciones fuertes. Los paracaidistas alemanes, con ímpetu sin igual, arrojaron a los ingleses de sus escondites, y lo que no quedaba exánime sobre el campo de batalla, pasaba a ser prisionero de guerra. Nuestras ilustraciones presentan unas escenas especialmente interesantes de la dramática lucha





"¡Manos arriba!" — "Hands up!" Cada vez son más los ingleses que van saliendo de sus parapetos siguiendo la invitación de los soldados alemanes. Con las manos en alto se entregan a su suerte, siguiendo con ello el ejemplo de muchos miles de camaradas suyos que así se entregaron en Andalsnes, Dunquerque, en la Cirenaica y en Grecia, en aquellas famosas retiradas, que más tarde eran convertidas desde Inglaterra en victorias







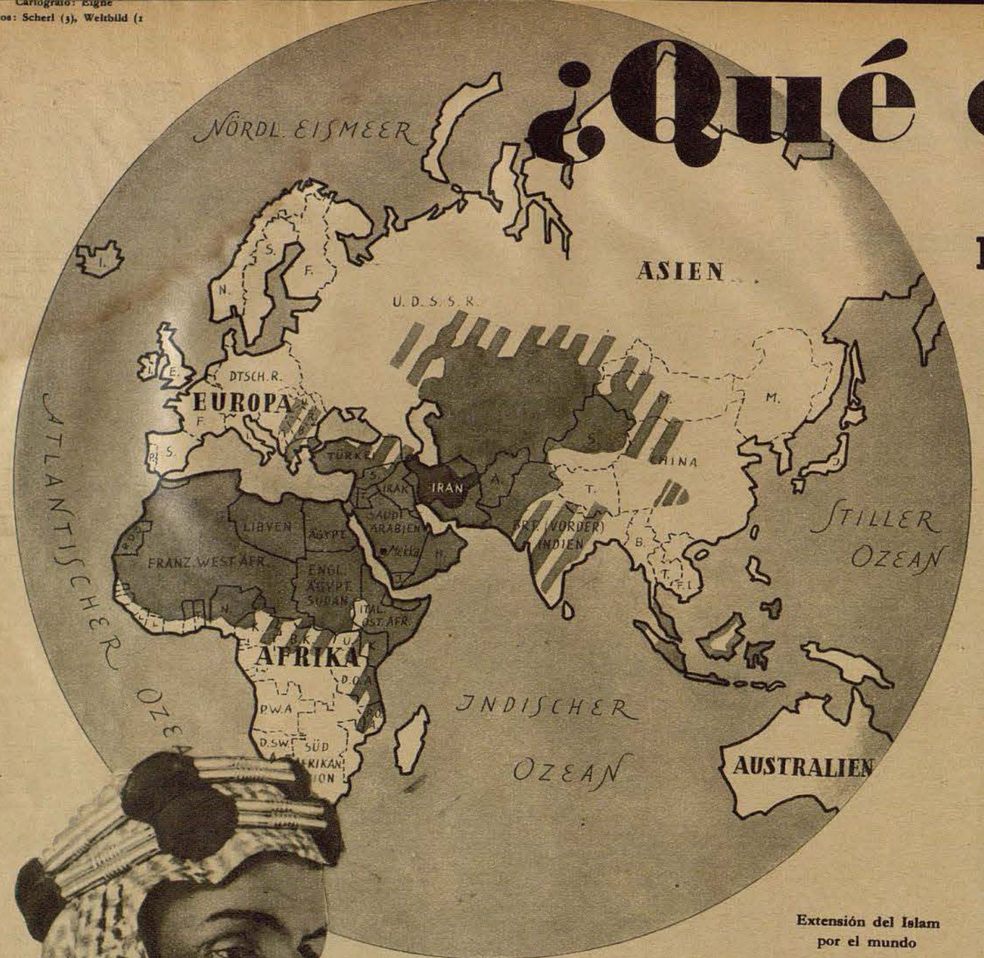
Ante el impetuoso avance de las fuerzas paracaidistas queda rota la más encarnizada resistencia



Cartografía: Eigne
Fotos: Scherl (3), Weltbild (1

¿Qué ocurre en el Islam?

El papel mundo mahometano en el presente | Por Gotthart Meyer



Extensión del Islam por el mundo

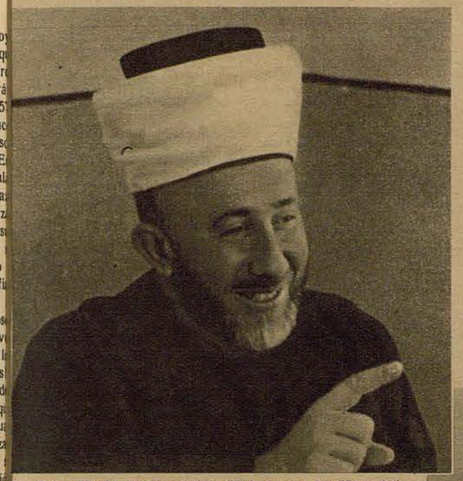


Ibn Saud, Rey de Hedschaz
pugna principalmente por una Arabia independiente. Con su actitud tan reservada y con su prudencia en esperar se ha vuelto desde hace mucho tiempo un factor indeseable en la política británica por cuanto hace a las aspiraciones inglesas en el Cercano Oriente

Los aviones de combate alemanes surcan el aire por encima de mezquitas y lugares santos del Islam en el Africa del Norte y en el Cercano Oriente. La guerra se ha extendido hasta las tierras del mundo islámico. Es ahí que Inglaterra posee sus más fuertes bastiones, pero es ahí también que se enfrentan con las tropas británicas no sólo aviadores y soldados alemanes sino también el nacionalismo de los pueblos árabes, en cuyas banderas se distingue la media luna del Profeta. Nuestras fuerzas han hallado ya en Bosnia y en el resto de los Balcanes contacto directo con los restos del Islam, esparcidos por la oleada de los ejércitos turcos en tierras de Occidente que llegó hasta las mismas puertas de Viena. Por las calles de Sarajevo circulan mujeres con la cara cubierta y desde la torre de la mezquita de Saloniki el almuédano llama a los fieles. ¿Es el Islam una pobre religión del fatalismo, como algunos creen? ¿Existe en realidad un panislamismo, una unidad de importancia política? ¿Es el Islam o el sentimiento nacionalista el que empuja a los pueblos de Oriente a la lucha por la libertad?

Quien quiere comprender hoy día la realidad del Islam debe repasar un poco el pasado. En efecto, sólo de esta forma se nos aclara mucha cosa, y de él surgen también las fuerzas vitales del moderno mahometismo que, con la renovación espiritual de su fe, reclaman el derecho a un lugar en el mundo. Islam significa "devoción". Y cualquiera sabe que fué Mahoma Ibn Abdallah quien difundió esta doctrina. De los elementos de religiones ya existentes como por ejemplo del cristianismo oriental, de la religión judía y del paganismo árabe, con profundo fervor religioso y con la fe en un cercano e inminente tribunal mundial en el cual quería salvar a sus árabes para el paraíso, el Profeta se inspiró en aquella mezquina tierra desértica de la Meca y Medina en la orilla oriental del Mar Rojo.

Allí tuvo sus visiones y o
las palabras de Dios q
fueron agrupadas más tar
en las 114 suras del Alcorá
Esto era en los años entre 5
y 632 d. J. y desde entonc
las ciudades de Hedjaz s
santas para los fieles. E
una religión arábico-popul
la que apareció. La ra
árabe, el desierto, las fuerz
del viejo mundo con s
numerosos imperios que
lanzaban uno contra otro
sus provocadoras filosofí
fueron los padrinos de
creación de Mahoma. "Nos
tros, árabes — dijo una v
Ibn Saud — somos como l
wadis de nuestros desiertos
Con ello quería dar a entend
los cauces secos por los q
a veces se precipitan las agu
de las tormentas y destroz
cuanto se les opone. Así
parecía también la expansi
islámica a una crecida
aguas que no hay obstácu
capaz de detener.
Mahoma murió sin dejar hij
y no había nada dispues
tampoco sobre quien deb
sucederle. Cuando pasó
mejor vida era Señor
Hedjaz como Dignatario
su religión, como Jefe de
ejército y como Presidente
su Estado. Si un día no
hubiera enfadado su mujer preferida Aïscha con su hi
político Ali porque este último no tomó el partido
aquélla en un escándalo en el que jugaron cierto pap
un collar y un extranjero, se habrían ahorrado segur
mente al Islam no sólo muchas luchas sino tambié
la gran división que continúa existiendo aún hoy en d
entre los zunitas y los schiitas. Discordias y disput
familiares han arrojado desde aquel entonces mancha
de sangre en la historia del Islam. Ali, como marid
de Fatima, hija del Profeta, hubiese sido el verdader
sucesor. Pero se distinguió como primer califa ("r
presentante") al padre político de Mahoma Abu Bek
A él seguían otros dos califas y hasta el cuarto no ven
Ali. Este último no pudo triunfar sobre la poderos
aristocracia y el partido de Aïscha. La familia Omey
se hizo con la dignidad suprema, hizo heredera
dignidad de califa, y trasladó la residencia a Damasc
El Schia de Ali, el "Partido" del hijo político
Mahoma reconocíale sólo a él como sucesor del Profet
Sus partidarios, los schiitas negaron toda obediencia
califato que no era de su secta. A ello se añadiero
nuevos ritos de forma que pronto fué irreparable
separación entre los schiitas y los zunitas. Esto
últimos, ortodoxos, siguen la zuna, el "camino" fijad
por Mahoma y los primeros cuatro califas y constituye
la gran mayoría del Islam.
Los califas de los árabes fueron al mismo tiemp
prelados supremos de la iglesia, jefes de estado, estra
tegas y representantes de Mahoma. La creencia d
Islam se extendió a todos los países del Cercano Orient
Africa Septentrional y en el Este hasta el Indo.
"Aschhadu an la ilaha illallah, aschhadu anna Muham
madan rasulallah." "Aseguro que no hay más Dios qu
uno, aseguro que Mahoma es el Ministro de este Dios
Estas palabras son plegaria y grito de guerra al mism
tiempo, y son un sencillo precepto popular. El Islam



El Gran Mufti de Jerusalén Hai Amin Al Husseini
es "el alma de la lucha árabe por la libertad, en Palestina". Husseini, quien no sólo es un importante dignatario espiritual como "intérprete del Corán", sino que también ejerce gran influencia política, ha demostrado ser un enemigo irreconciliable de la política británica

no conoce misterios ni panaceas. Entre Dios y los creyentes no hay intermediarios, y el rito no contiene grandes obligaciones sino sólo algunas plegarias: rezar cinco veces al día, hacer una limosna, ayunar en el mes del ramadán y hacer una peregrinación a la Meca. Como ideología total el Islam transformó por completo la vida de los creyentes, y desarrolló una enseñanza moral obligatoria y un sistema de derecho. Por todo ello tuvo una gran fuerza propagandística.
A los Omeyas siguieron los Abasidas, familia de un primo del Profeta. Establecieron el dominio de los califas en Bagdad y de ellos nos es conocido de todos Harun al Raschid (780—809) que hizo coleccionar los cuentos de las Mil y una Noche. Después de gran esplendor y extensión por el Este y el Oeste vino una época de constantes luchas, si bien las artes y las ciencias florecieron todavía hasta el siglo XIII. El imperio lo destruyeron sectarios y separatistas. De Persia llegaron muchas influencias culturales, pero en política imperialista tuvo una importancia esencial la infiltración de los pueblos turcos en el año 1000. Cuando en 1258 irrumpieron en Mesopotamia los mogoles quedó destruída por completo la posición política de los califas. Quedó solamente la dignidad espiritual. Pero también sobre ella se lanzaron los conquistadores para extender su fuerza sobre los pueblos islámicos. Después del desmoronamiento del Imperio islámico tuvo lugar la división del mundo árabe, que había constituido hasta entonces una sola unidad, en diferentes estados y dinastías. Más tarde apareció aún el nacionalismo de los pueblos y de las razas. Desde entonces al hablar del Islam no se debe considerar ya más un frente político único. De un estado religioso surgieron muchos pueblos de religión islámica.
Después de su expulsión los califas fueron fugitivos en la corte de los mamelucos, en Egipto, hasta que los sultanes del Imperio otomano pretendieron para sí la dignidad de califas desde 1517. Hasta los últimos tiempos los gobernantes de Constantinopla han exigido la soberanía sobre todos los musulmanes, pero lo han conseguido sólo en parte. En la Guerra Mundial Inglaterra apoyó al nacionalismo árabe como cuña para derribar al Imperio turco, y obtuvo éxitos. Más tarde, sin embargo, engañó a los árabes. El califato, empero, fué suprimido en la moderna Turquía de Kemal Atatürk en el año 1924.
El papel más importante en la extensión del Islam lo desempeñó la Dschihad, la "guerra santa". "Quien caiga en la guerra santa contra los infieles, muere sin pecado", asegura la Zuna. La Dschidad se hizo durante los tiempos de Mahoma contra los árabes de la Meca, que no le reconocían como profeta. Luego fué la consigna de lucha en el transcurso de la historia del Islam que es eminentemente agresiva. Solamente el califa podía proclamar guerra. Los sultanes-califas de Constantinopla mandaban enarbolar la bandera del Profeta ("sandschak scherif") sobre la Hagia Sophia de Estambul, como señal de la guerra santa.



Feisal II.,
heredero del trono del Irac, el más joven monarca del mundo. Seguramente no ha sido turbada su conciencia juvenil con la movida lucha de su pueblo por la liberación del yugo británico

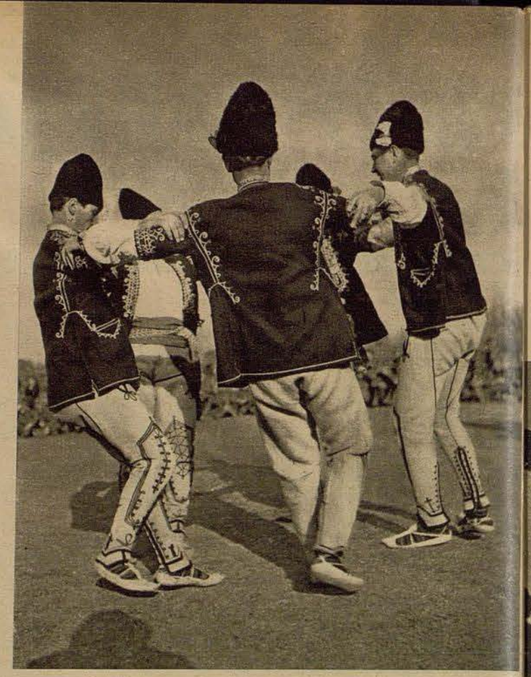
El Islam tiene hoy día aproximadamente unos 250 millones de fieles. Su extensión llega desde la costa occidental de Africa hasta las Indias Holandesas, desde el Africa Oriental Alemana, hasta las estepas rusas de los quirguizes y las provincias del noroeste de China. Domina, pues, en ese cinturón de tierra caracterizado por desiertos, estepas y altiplanicies donde viven pastores nómadas pero que, en las pocas ciudades, el comercio reúne grandes riquezas. El mundo islámico no es rico en primeras materias y nada menos que cuatro quintos de sus fieles viven bajo el dominio europeo; 95 millones bajo el pabellón británica. A Mahoma ruegan pueblos de todas las razas: Bereberes y moros, tuáregs y negros de la Somalia, turcos, bosniacos, árabes, javaneses, indios, iranianos, turcomanos, malayos, calmucos, quirguizes y chinos. En la China del Norte y en el Turquestán chino, el Japón fomenta el Islam; en los países árabes los creyentes están en rebeldía con los ingleses y judíos; en Rusia el Islam se practica en secreto y en el Africa Septentrional francesa transcurrió largo tiempo paralelamente al comunismo. La Turquía europea separa severamente la Iglesia del Estado. El Reino de Ibn Saud es un verdadero estado pontífico. Una parte de los musulmanes se arrojó en brazos de la civilización occidental, y la otra intentó resucitar fanáticamente los verdaderos preceptos del Profeta. La universidad de Azhar en el Cairo, donde se instruyen constantemente en un estudio de quince años a millares de jóvenes musulmanes que salen después sacerdotes o versados en el derecho canónico, busca una síntesis moderna, y de allí parten los misioneros que pueden conseguir en Africa por ejemplo una creciente extensión del Islam. Y si múltiple es el mundo islámico, también lo son sus frentes. Empero existen también conferencias mundiales y se hacen esfuerzos para crear un centro religioso para todos los fieles en la forma de un califa. El Islam exige que el califa sea un árabe de pura ascendencia, ejemplarmente piadoso, elegido de todos los musulmanes y apto para defender con las armas la doctrina del Profeta. Se dijo que el clero de Azhar quería hacer califa al Rey de Egipto, pero también al único Rey árabe independiente, Ibn Saud, de 61 años de edad se le repitió que optase a la dignidad de califa. Este último es la primera figura de la secta puritana de los Wahabitas. Todos estos hechos son bastantes intransparentes. Se sabe callar. Pero son muy de actualidad las esperanzas de que en vista del conflicto entre las grandes potencias europeas, el Islam vuelva a adquirir su antigua importancia e influencia.
Recordemos, pues, algunos hechos: El Islam es una religión sin representante supremo espiritual. La comunidad tiene puesta su fe y obra en su poder el Coran, escrito en lengua árabe. Hay centros de la vida

pasa a la página 447



Emir Abdullah de Transjordania,
desde hace años una figura obediente en el tablero de la política oriental británica. Su nombre no pasó hasta hace poco a la prensa mundial a raíz del atentado que perpetró contra él su propio hijo a consecuencia de la inclinación británica del padre. Resultó gravemente herido

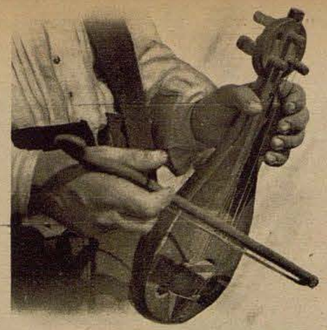




Fotos: Dr. Panoff

Bailes búlgaros *ante nuestros* aviadores

Cuando en Bulgaria, en ese bello país de rosas, llega la hora del baile, se carga el ambiente de temperamento y fogosidad, y todo es alegría de vivir. Es ocioso mencionar que ninguno de nuestros aviadores falta como espectador. No tardan en entablarse conversaciones animadas entre los aviadores y las bailarinas. A las más bellas hasta les es permitido probar sus talentos musicales en el juego de campanas, las sonoras chapas de la lira, mientras que los compañeros de baile danzan esta vez entre sí



También se baila al son de la "Gadulka", la guitarra búlgara de tres cuerdas, que no puede faltar en el folklore búlgaro



Abajo: El "Choró", o sea coro, bailado al aire libre es fuente inagotable de regocijo y alegría. Los movimientos son cada vez más fogosos y rápidos, y los bailarines cada vez más alegres y animados



Para los espectadores es difícil quedar sentados e inactivos ante tanta fogosidad y tanto movimiento. Pero nuestros aviadores han sabido solucionar el problema: cogidos del brazo, se mueven unos y otros al compás del baile. Si no fuese por los trajes típicos regionales, podría pensarse que están en su pueblo



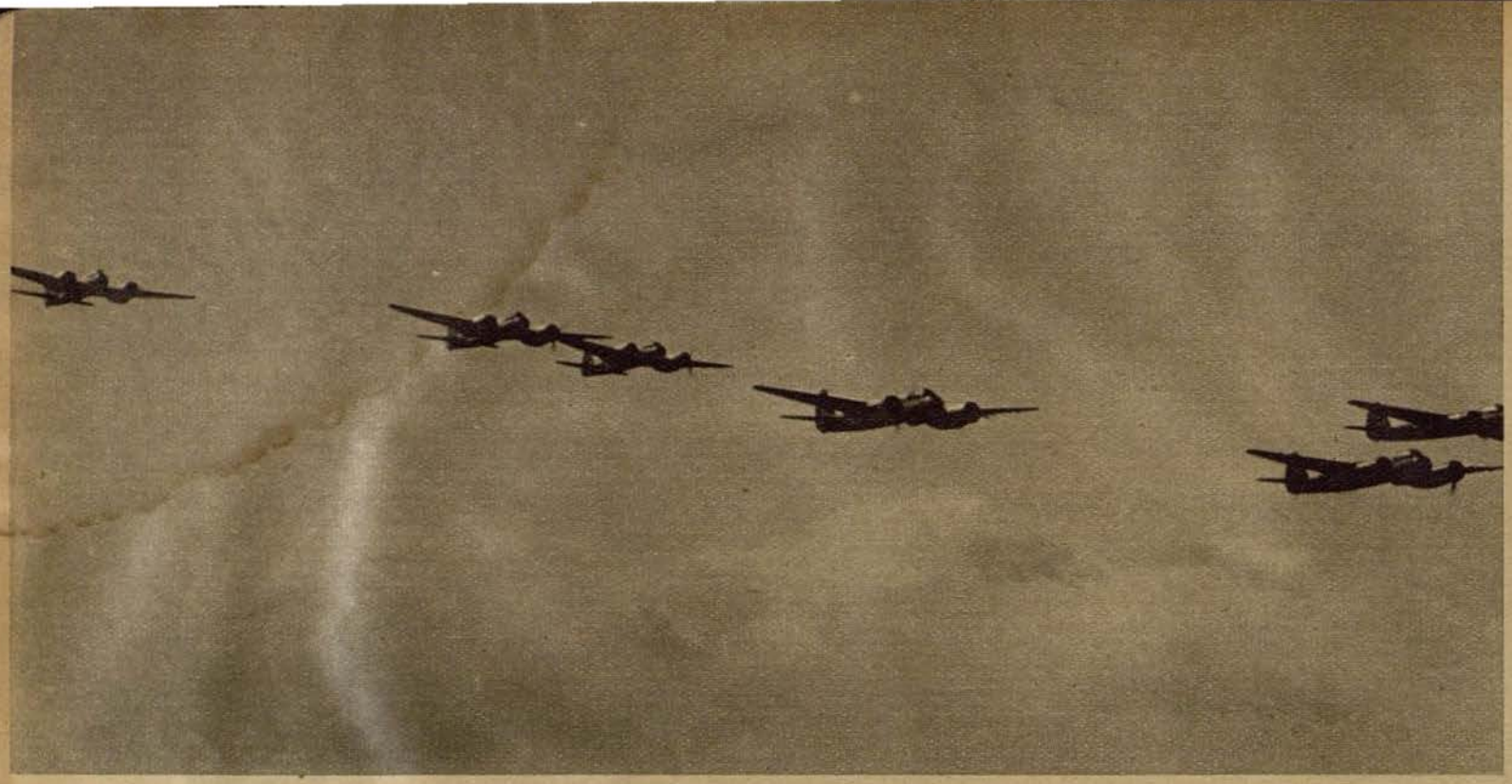




También se baila al son de su flauta. Los sonidos limpios y pausados de la flauta pastora búlgara (el kavál) termina por entusiasmar a las bailarinas, las que también tienen que presentarse ante el espectador una vez "del otro lado"



Calcetines de los más varios colores y las ligeras sandalias de piel de toro pertenecen al equipo de las bailarinas. Es importante fijar cada detalle con la cámara, y si la escena que se presenta es especialmente bonita, pasan los entusiasmados fotógrafos materialmente al ataque para no perder ocasión alguna



Un avión reconocimiento alemán ha localizado en una bahía a un grupo de buques mercantes enemigos, entre ellos un petrolero. Inmediatamente despega una escuadrilla de Stukas Ju 88 la que, volando a veces encubierta por las nubes acude rápida en pos de su presa

Fotos: PK Wundshammer, Atlantik (7), PBZ (3)

Otro buque cisterna menos



El enemigo ha sido descubierto, los bombarderos se abalanzan sobre su presa, picando un aparato tras otro a intervalos regulares, tal como lo han practicado los pilotos mil veces en los ejercicios tácticos

Las pérdidas de barcos de los ingleses han adquirido tal envergadura, que comienza a tambalear todo el fundamento del abastecimiento británico. Las cifras de hundimientos mensuales ya hace tiempo que no pueden ser recuperadas ni remotamente por la construcción de nuevas unidades ni con la compra de cabida mercante extranjera, hecho que la misma propaganda inglesa tiene que confesar, mal que le pese. Pero especialmente sensible es para la navegación inglesa la pérdida de cada buque cisterna, pues aparte del barco se pierden cada vez miles de toneladas de valiosos combustibles. Es de comprender por tanto el que la aviación alemana sienta especial predilección en cubrir con sus bombas tan condicionadas presas









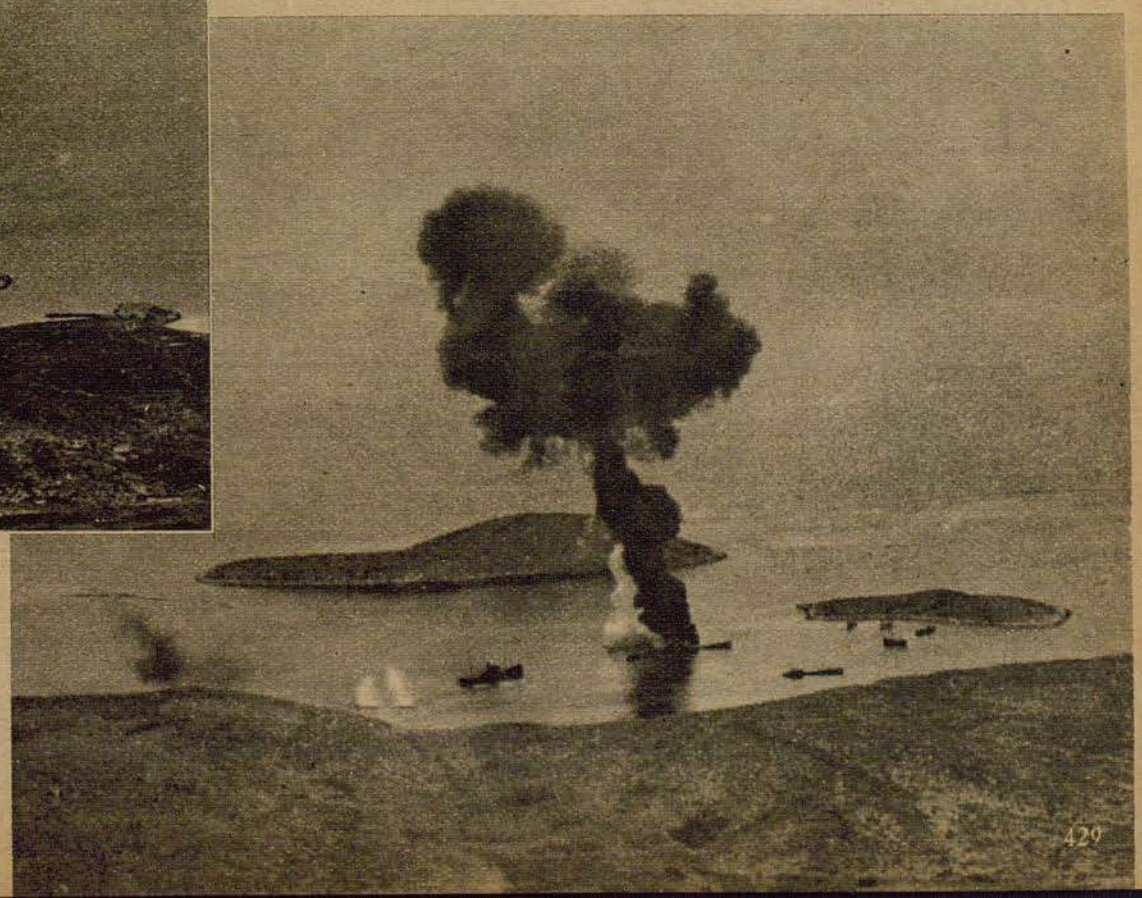


Comienza la "bendición". El petrolero, la presa más importante del convoy, ha sido alcanzado (izquierda). De su casco se levanta una enorme seta de humo negro, que va agrandándose por momentos (de arriba a abajo). De pronto salen grandes llamaradas que iluminan el de por sí dramático cuadro. Las llamas se extienden más y más, proyectando fantástico resplandor sobre la superficie del mar. Pronto cesan las llamas (derecha) y una densa nube de humo negro se cierne sobre el buque que está a punto de hundirse, fanal de una guerra incompasible, querida y provocada por Inglaterra



El objetivo ha sido cumplido con precisión. Orgullosos del éxito obtenido, regresan los intrépidos pilotos a su base. En uno de los siguientes partes de guerra dice después con el acostumbrado laconismo: "... entre ellos un petrolero cargado de ... toneladas de desplazamiento". Inglaterra espera una vez más en vano la llegada de miles de toneladas de combustible, tan necesarias para "su" guerra





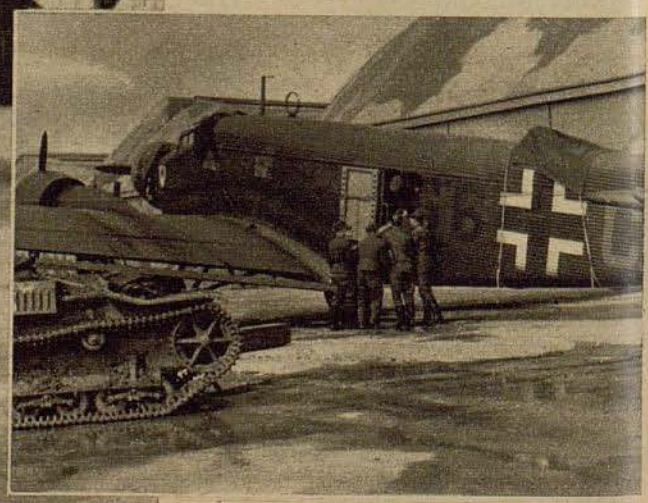
Traslado de un campo de aviación



Todo el mundo tiene que echar una mano si es que el traslado se tiene que efectuar rápidamente. Con ayuda de tractores se conduce al avión de transporte el material que se tiene que trasladar

Fotos: Rondophot (6), JFM (2)

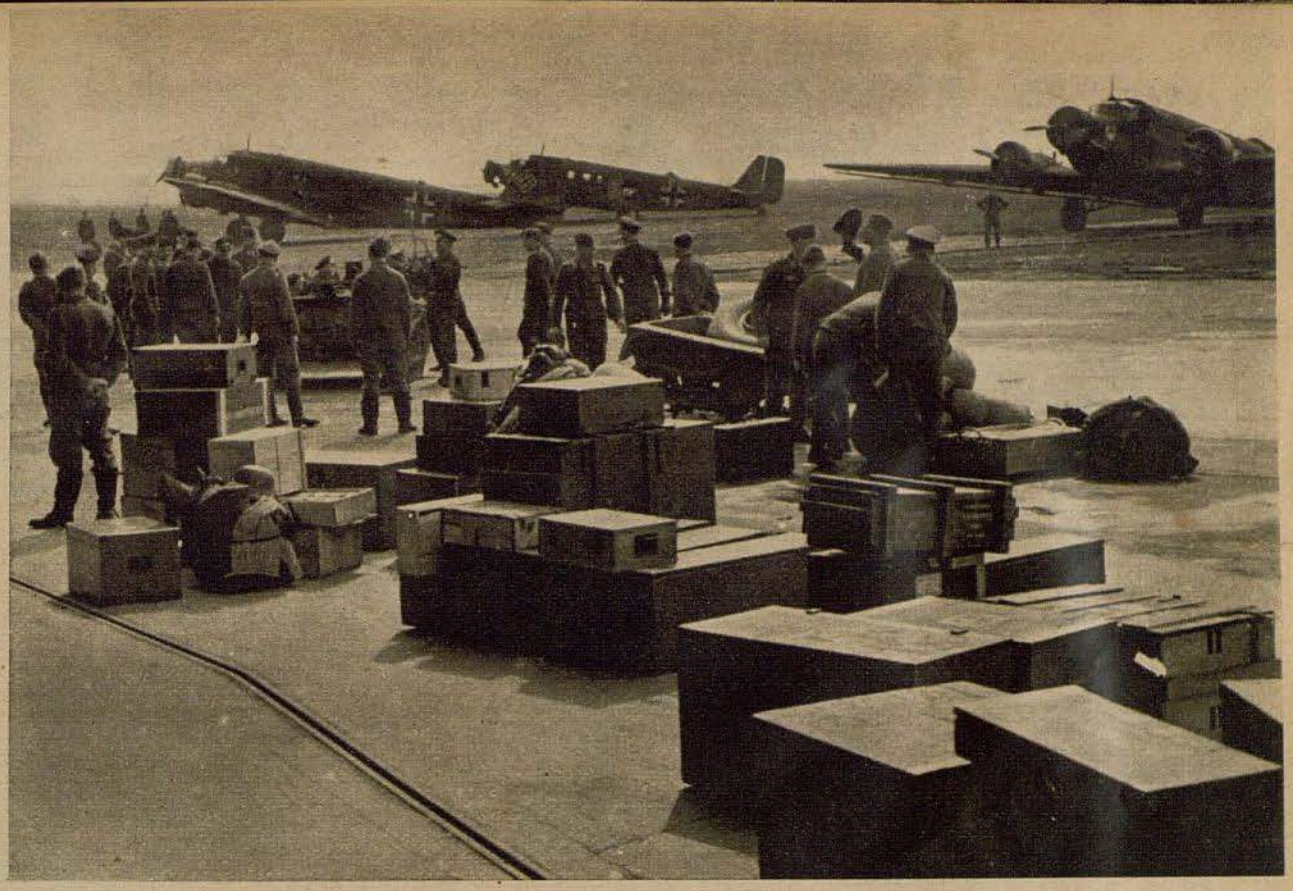
Una caja como esta es terriblemente pesada; sin embargo, ningún aviador, que tiene que actuar ahora de obrero de transporte, rehusa hacer esta tarea



¡Adentro! Con el esfuerzo de todos desaparece bulto tras otro en el estómago de un Ju 52. Es increíble lo que puede transportar un aparato como éste



Los grandes neumáticos de recambio de los aviones de combate no ofrecen dificultades de ningún género. Se les conduce sencillamente rodando sobre el suelo — como si fueran aros

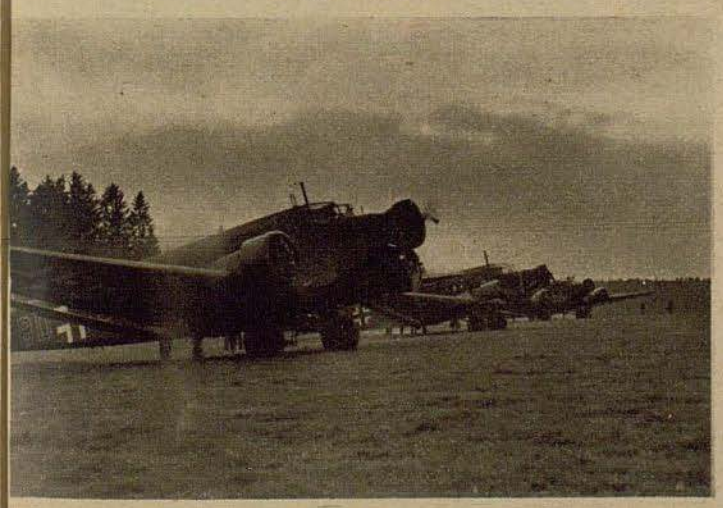


Derecha: Preparado para el transporte. Todo lo necesario se ha colocado en cajas y recipientes y ahora los Ju 52 están dispuestos para recibir la carga como si fueran "carros de mudanza" aéreos

Lo que significa un traslado, las dificultades que trae consigo ya cuando se trata de un pequeño hogar y la gran cantidad de trabajo que exige, lo sabe cada uno por propia experiencia. Ahora bien, si un campo de aviación cambia de lugar de la noche a la mañana, con todo el material que en él se encuentra, en este caso nuestros muchachos del arma aérea se hallan frente a una gigantesca tarea que la pueden realizar en el tiempo prescrito sólo gracias a la magnífica organización y al excelente trabajo de colaboración con el personal de tierra. Uno no puede hacerse idea de la cantidad de "chismes" que hay en un campo de aviación. Y no obstante estos "chismes" son tan importantes como los mismos aparatos y tienen que cuidarse con esmero y embalarse adecuadamente. Sólo en una cosa se diferencia un traslado de esta naturaleza del que se suele efectuar en el mundo civil: en lugar de los pesados carros de mudanza se utilizan aeroplanos de transporte que llevan los "trastos" rápidamente al nuevo lugar de destino



Ya se ha hecho el trabajo y los auxiliares preparan los aparatos de transporte que, por decirlo así, se llevarán por los aires un verdadero campo de aviación



Los Ju 52 están formados con los motores en marcha. Pronto se dará la orden de despegue y entonces un aparato tras del otro se elevará del suelo y pondrá proa a la nueva localidad





El hidroavión BV 138 en los vuelos de pruebas

BV 138

El nuevo hidro de reconocimiento naval

En los talleres de aviación de la empresa de construcciones navales Blohm & Voss, de fama mundial, ha nacido un hidro trimotor bajo la dirección del conocido constructor, el ingeniero Richard Voigt. Tras minuciosas pruebas ha sido puesto dicho tipo de hidroavión al servicio de la aviación alemana para vuelos de reconocimiento naval. Se trata de un aparato de condiciones de vuelo sobre el mar especiales, para una tripulación de cinco hombres. El Dr. Voigt es por cierto el constructor de los conocidos hidros con dos flotadores Ha 139, con los cuales había establecido la Lufthansa antes de la guerra el servicio aéreo regular entre las Islas Azores y los Estados Unidos

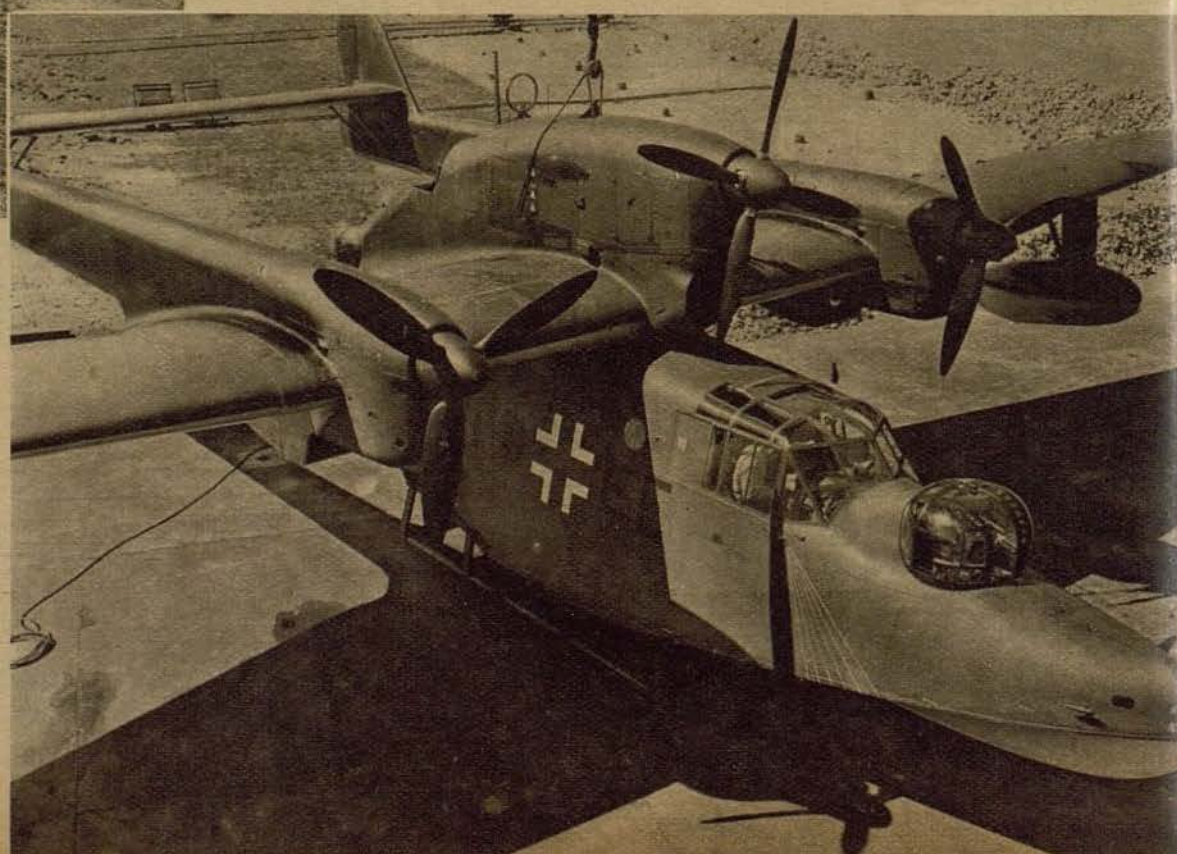


La presente ilustración caracteriza las formas de construcción del BV 138. El aparato va equipado con tres motores Junkers-Diesel de aceite pesado, sumamente económicos en el consumo de combustible. Su radio de acción es especialmente grande, y su armamento de cañones y ametralladoras modernísimos tan potente, que han hecho del hidro BV 138 un valioso complemento para la aviación alemana en lo que respecta al reconocimiento armado y la vigilancia de vastos espacios marítimos en la lucha contra Inglaterra

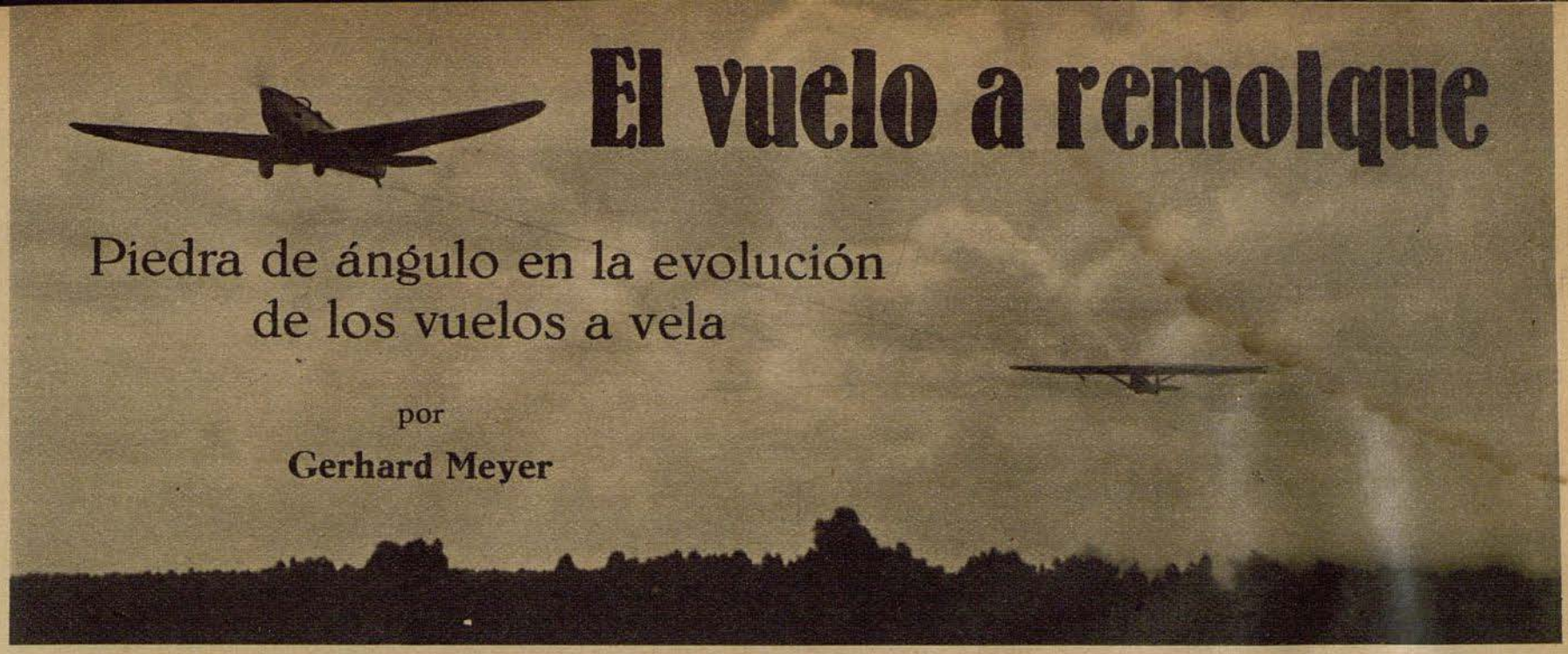


Despegue del BV 138. La construcción con dos fuselajes permite la vista libre en todas direcciones, capacitando a este tipo de avión especialmente para el reconocimiento

Fotos: Alex Stöcker



El aspecto del nuevo aparato de reconocimiento naval de nuestra aviación parece más imponente al volar sobre tierra. A pesar de su voluminosidad y la potencia de sus armas ha demostrado ser el nuevo aparato de Blohm & Voss un avión de especial re dimiento



El vuelo a remolque

Piedra de ángulo en la evolución de los vuelos a vela

por

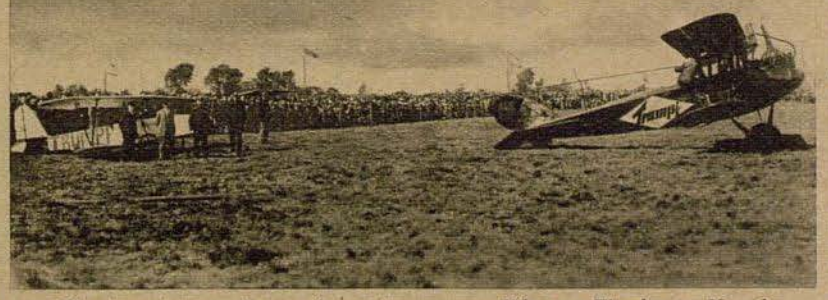
Gerhard Meyer

Allí donde la aviación alemana extiende sus alas, marcha la victoria alemana. Una obra como lo es la aviación del Reich no puede ser mero producto de prensas gigantes ni remaches, sino que es hija del espíritu que encierra. Fué labor verdaderamente difícil la de mantener y avivar el espíritu de la aviación en el pueblo alemán, pues por espacio de muchos años estuvo Alemania sin aviación alguna. Sólo un puñado de hombres entusiastas tuvieron que verselas con ese problema. Con el deporte de los vuelos sin motor crearon para el pueblo alemán una fuente espiritual llamada a ser más tarde la cuna del nuevo Ejército del Aire del Reich. Pero los vuelos sin motor nunca habrían alcanzado la fantástica evolución de que hoy somos testigos sin ayuda de otro invento importante — el del remolque aéreo. El vuelo a remolque independizó al avión sin motor de las pendientes y colinas, a las que parecía estar ligado irremisiblemente, abriéndole con la posibilidad de volar a mayores alturas y de alcanzar las zonas de aire caliente, todas las regiones alemanas, desde las costas del Mar del Norte hasta las estribaciones de los Alpes. La introducción de los vuelos a remolque se convierte con ello impensadamente y uno de aquellos hechos, llamados a ser piedras de ángulo en una de las evoluciones técnicas de mayor trascendencia.

Claro está, que cuando el 12 de marzo de 1927 emprendiera el más tarde maestro de vuelos acrobáticos Gerhard Fieseler y el conocido piloto de vuelos sin motor Espenlaub el primer vuelo a remolque, no pensaba nadie que con ello se iniciaba una nueva época del vuelo a vela. Pero precisamente este hecho es prueba evidente del imperturbable ánimo y voluntad de vida de la actividad aérea alemana. Este pequeño episodio histórico no deja de tener cierto resabio de amargura, pues recuerda la brutal sumisión a que estaba condenada la navegación aérea alemana. Tanto más sale a relucir hoy la energía y voluntad del aviador alemán. Fieseler pertenecía en aquel entonces a aquel escaso número de hombres que volaban "pese a todos los obstáculos". Y eso no era poco en un país que sólo podía poseer aviones ligeros, y estos también en número escasísimo. Quien a pesar de todo quería ganarse el sustento con la palanca de mando, tenía que decidirse, mal que le pesara, a participar del "circo aéreo", tan impresionante pero de poco rendimiento, o sean, todos aquellos espectáculos de vuelos acrobáticos, con los que se entretenían los aviadores alemanes en aquella época para saciar el ansia de diversión de las masas. Claro que no se debe despreciar a este respecto el valor y la indudable importancia de tales vuelos. Cuando menos mantuvieron latente en el pueblo el interés por la aeronáutica en tiempos difíciles.

El programa que solía ofrecerse en uno de dichos espectáculos es por todos conocido. Nombres que hoy han quedado grabados con letras de acero en la historia de la nación, se hicieron ya populares en aquellos días difíciles de la aéronáutica alemana. A la cabeza de todos ellos figuraban dos grandes pilotos de caza de la Gran Guerra, Udet, el hoy Intendente General de la Aviación Alemana, y Fieseler, el famoso creador del avión de enlace alemán, conocido por el nombre de "Fieseler Storch". Udet voló con su "Flamingo" los loopings con hélice parada y leventaba casi del suelo con el extremo de un ala un pañuelo. Fieseler entusiasmaba al público con sus loopings volados con fantástica precisión y con sus famosos "ochos", con los que realizó como primer aviador la voltereta hacia adelante. Pero ni estas proezas sin igual, muestras de gran valor y de conocimientos excepcionales, pudieron mantener el interés de las masas por mucho tiempo. Había que inventar nuevas proezas, mayores "atracciones", como solíanse llamar tales espectáculos en descrédito propio. Y así nació el vuelo a remolque.

La primera manifestación de esta nueva idea chocó con una verdadera ola de oposición en los medios aeronáuticos. Colgar un avión sin motor y dejarlo arrastrar por otro de impulsión mecánica, eso parecía más que absurdo. Más de una mera insinuación resultó con el tiempo un asunto de amor propio. En Fieseler despertó de nuevo el "tigre de Macedonia", el viejo piloto de caza, el que con su escuadrilla mantuvo a raya todo un sector del frente balcánico contra un enemigo muy superior en fuerzas. También en este caso estaba decidido a imponer una idea que calificaba de sensata y realizable. El mismo concibió el dispositivo de enganche, y el mismo lo confeccionó. Y cierta tarde esperaba sobre el campo de aviación de Cassel un pesado biplano LVG, que aún había pasado por las barreras de fuego de la Gran Guerra, dispuesto a realizar el primer remolque por el aire.



El primer intento de remolque aéreo emprendido por Fieseler en Kassel

De la parte trasera del fuselaje, poco antes del empenaje, se había colocado una ancha horquilla, destinada a recibir un largo tubo sujeto sobre la cabina del piloto. El tubo estaba en condiciones de girar hacia ambos lados, quedando limitada la oscilación lateral por los extremos de la horquilla. El tubo sobresalía un tanto del empenaje y tenía la misión de recibir en su interior el delgado cable de remolque y llevar uno de sus extremos hasta la misma cabina de mando, pues al ser descolgado el avión sin motor no debía de enredarse el cable de ninguna manera en las aletas de dirección ni en el fuselaje. El piloto desenganchaba el cable desde su asiento, y el cable, una vez suelto, salía disparado del tubo para caer hacia atrás.

Claro está, que el primero en descolgar había de ser siempre el piloto a vela, y el primer vuelo a remolque se llevó efectivamente a cabo de la misma forma fundamental como se viene ejerciendo hoy en general: El piloto a vela desengancha su avión y tuerce el rumbo en busca de las zonas de vientos ascensionales, mientras que el piloto con motor se aplasta para no ser obstáculo a los movimientos de su compañero. Antes de aterrizar tira el piloto el cable sobre el campo.

Unos cien metros detrás del biplano, apoyando una de sus estilizadas alas en el suelo, esperaba el planeador, con el que pensaba dejarse remolcar por primera vez el conocido piloto a vela Espenlaub. El mismo Espenlaub no parecía estar muy convencido del resultado de su empresa, lo que no era de extrañar, pues en los próximos minutos igual podía estrellarse que salir airoso de la misma. Fieseler en cambio conservó la entereza y serenidad de un hombre completamente seguro de sí mismo.

Y en efecto, Fieseler llevaba razón. El motor zumbaba a todo gas, el pesado biplano comenzó a rodar sobre la pista, arrastrando tras de sí al planeador, el cual, después de dar algunos saltos desmedidos, terminó por elevarse y sostenerse a cierta altura del suelo. También el biplano se había levantado de cola, y después de tambalear un poco por la carga desacostumbrada, despegó del suelo y se elevó normalmente.

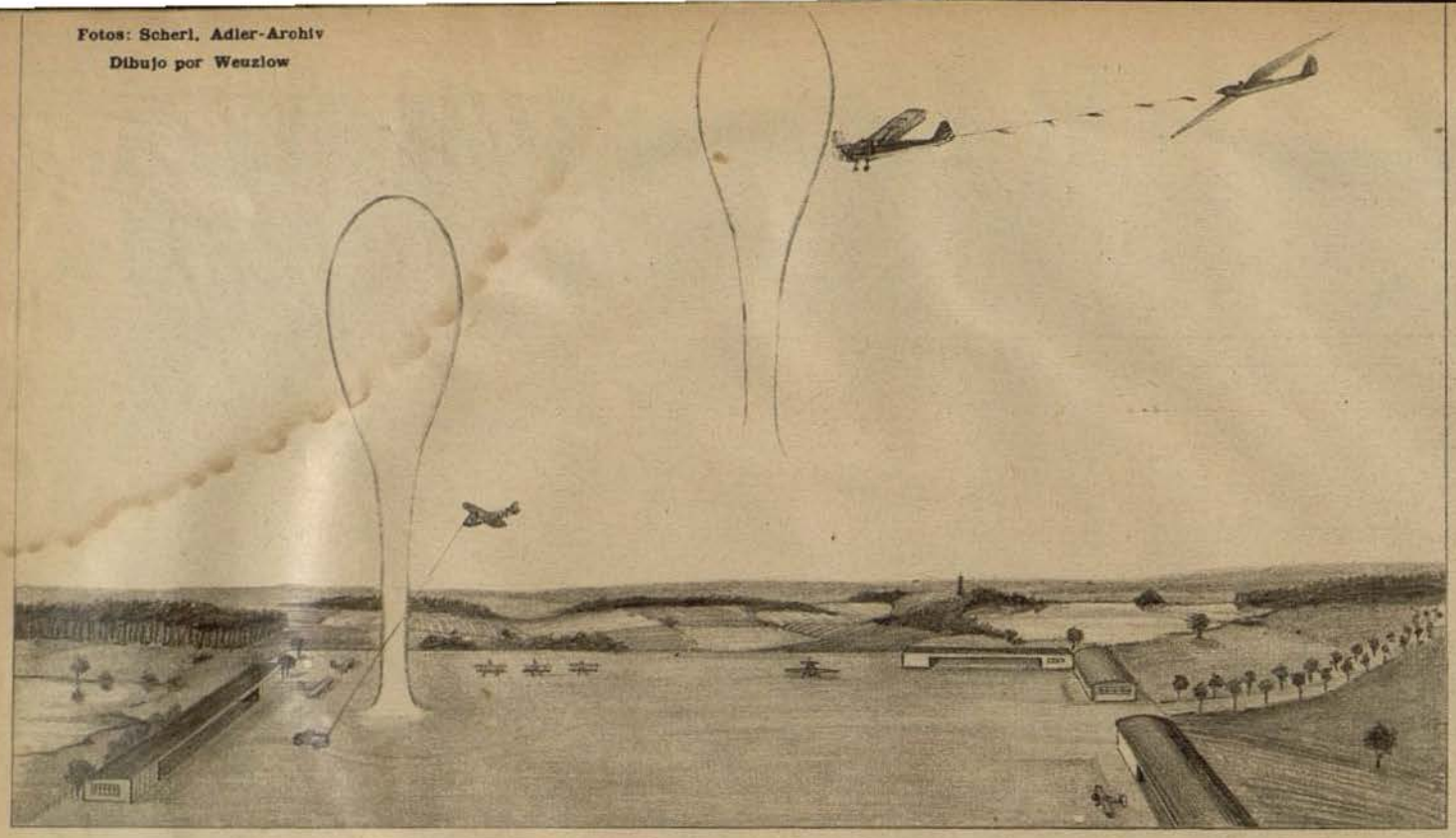
Pero en este momento ya calificaba Espenlaub la gran proeza de plenamente lograda, desenganchó el cable y efectuó un brillante aterrizaje desde la importante altura de doce metros. Fieseler tomó nota de tal "ruptura de relaciones" y aterrizó con su biplano LVG, después de dar con gran limpieza una vuelta sobre el campo, al lado del planeador, que entretanto se había convertido en el primer avión remolque del mundo.

Con ocasión de la primera representación pública del vuelo a remolque, celebrada el 18 de abril de 1927 en Cassel, hizo resaltar el organizador las incalculables posibilidades que ofrecía dicha nueva fase de la aeronáutica, "por el hecho de que un avión sin motor pueda ser llevado a grandes alturas, donde quizás encuentre corrientes ascensionales que le permitan mantenerse mucho tiempo en el aire y recorrer sin fuerza motriz alguna grandes distancias".

En efecto, no tardó mucho tiempo en convertirse en realidad el prometedor prólogo de un espectáculo público. Los adeptos de los vuelos sin motor hicieron suya esta proposición. Era esto tanto más fácil cuanto que no era problema eludir las patentes obtenidas por Fieseler para su dispositivo de remolque.

No tardó mucho en desarrollarse una gran actividad de este nuevo deporte. Sobre las colinas del Rhön, por encima del Hornberg y las Montañas Gigantes, igual que sobre los prados y las vastas extensiones de la llanura del norte arrastraban ligeras avionetas de dos plazas a sus compañeros sin motor hasta los bordes de las nubes. En aquellos años resultó de tal desarrollo, que el planeador está en condiciones de volar igual-

Fotos: Scherl, Adler-Archiv
Dibujo por Weuzlow



Bajo las caricias constantes del sol se calienta el aire a flor de tierra rápidamente. Las masas de aire calentado se acumulan en enormes bolsas, las que, al igual que globos invisibles, se despegan del suelo y ascienden. Como quiera que el borde inferior de una de estas bolsas de aires ascensionales rara vez queda a menos de 200 metros sobre el suelo, es sumamente difícil para un planeador lanzado con cable de goma llegar a dicha zona favorable para su vuelo. El cable o la cuerda utilizada generalmente para esta clase de lanzamiento no llega hasta la zona de aires ascensionales. En cambio, remolcado por un avión con motor, está en condiciones el planeador de alcanzar cualquier altura. Así puede soltarse dentro de la misma zona de corriente ascensional y evolucionar dentro de la misma, para dejarse arrastrar después con toda la bolsa de aire favorable por encima de campos y montes. El vuelo a remolque se ha convertido de esta manera en el precursor del vuelo a vela sobre las planicies

mente en las corrientes de aire calentado que se elevan de la tierra bañada por el sol. Este vuelo "térmico" produjo a su vez la loca carrera de los records. Las mangas de vientos ascensionales rara vez comienzan a menos de 300 a 400 metros de altura, pero en cambio no solamente se presentan en los terrenos montañosos, sino por doquier se extienda tierra firme bajo el firmamento. Si, por lo tanto, es llevado el planeador hasta una de estas zonas de aire ascensional, está en condiciones de evolucionar y curvar, ganando constantemente altura. Después puede planear hasta alcanzar la siguiente manga de aire-ascensional, con lo que está en condiciones de mantenerse en vuelo horas y horas y de hacer grandes recorridos. Con este hecho alcanzó la gesta de un alemán, nacida de la calamitosa situación de la aeronáutica alemana, el más inpensado desarrollo.

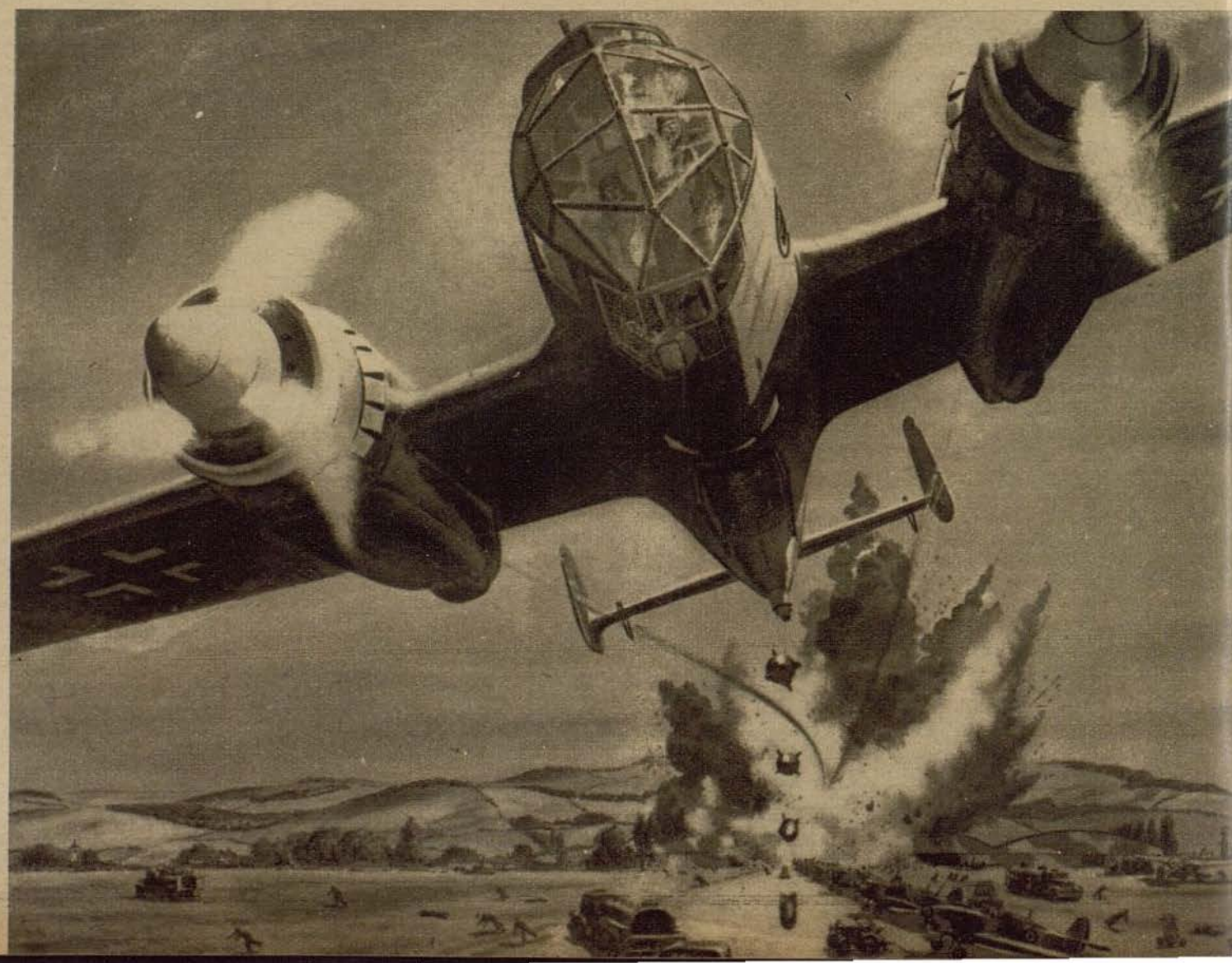
Numerosos aviadores alemanes fueron huéspedes de estados extranjeros en casi todos los países del mundo, donde pudieron demostrar de lo que era capaz el espíritu que animaba a los medios aeronáuticos alemanes. En Finlandia, en Sudamérica, en el Japón establecieron impresionantes records, los que únicamente fueron posibles de conseguir llevando los planeadores a remolque hasta ciertas alturas. Heini Dittmar batió en Sudamérica el record mundial de altura con 4675 metros; también a él le había llevado un avión a remolque hasta la manga de nubes productora de corrientes ascensionales suficientes; sin el vuelo a remolque nunca habrían sido saltados los Alpes por un avión sin motor.

La juventud alemana ha reconocido y aprovechado plenamente las posibilidades que le ofrecía este deporte. En el deporte se ha templado, para estar preparada para la lucha. Una vez popularizado el vuelo remolcado empezaron a evolucionar los ligeros planeadores con la misma facilidad a inmensas alturas sobre las marismas que por encima de las montañas del sur de Alemania. Los mismos muchachos que entonces dejábanse remolcar hacia las nubes por un avión con motor, para sentir en el zumbido de los vientos lo que es "volar", son los que hoy conducen nuestros pesados aparatos de bombardeo y los ligeros cazas que vuelan hoy contra Inglaterra. Entonces nació en ellos aquella fuerza que producía el entusiasmo y el sentido de responsabilidad; el espíritu aéreo alemán, el que salvó a la aeronáutica alemana de la perdición y la ruina, y el que conduce hoy a la nueva aviación de victoria en victoria.

Como lo ven los demás

Ataque en vuelo rasante contra un campo de aviación inglés, según interpretación americana

de la revista "Life" del 17. 5. 41



El dibujante reproduce, según el texto del pie de su dibujo, uno de los ataques aéreos alemanes contra un campo de aviación de la fábrica de motores Brookland. Desde poca altura deja caer el avión alemán sus bombas sobre los cobertizos y los 10 aviones Hurricane que se encuentran alineados sobre la pista. Los pilotos ingleses no tuvieron tiempo alguno de despegar con sus aparatos. Del ataque resultaron incendiadas las naves de montaje y destrozada totalmente la pista de despegue



COMANDANTE HEYMER



CAPITAN NOESKE



TENIENTE CZERNIK

DE SU ACTUACION NACE LA VICTORIA QUE HA DE ASEGURAR LO FUTURO DE ALEMANIA



Como se ganaron la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

Fotos: Scherl — OKW

El comandante Heymer, capitán de escuadrilla de un grupo de reconocimiento, se ha distinguido como piloto de reconocimiento por su incansable actividad en numerosos vuelos contra el enemigo y por sus sobresalientes conocimientos tácticos. En el Norte de Africa, y por su sacrificio personal, perseverante y ejemplar, ha creado como jefe de una escuadrilla las condiciones preliminares que dieron el éxito completo a las operaciones de ofensiva del Cuerpo Alemán de Africa.

El capitán Noeske, ha demostrado como capitán de escuadrilla sus excelentes conocimientos y su incansable actividad en más de cien vuelos contra el enemigo, de ellos 60 sobre Inglaterra, obteniendo con su escuadrilla importantes éxitos. Especialmente durante las operaciones de colocación de minas en los puertos enemigos ha dado en todo momento a sus soldados ejemplo de sus excelsas virtudes militares con su heroica actitud. Su condecoración es simultáneamente merecido reconocimiento de los pilotos minadores por su difícil y abnegada labor.

El teniente Czernik, igualmente capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, ha probado sus sobresalientes condiciones en todos los frentes de guerra en más de 130 vuelos contra el enemigo, de ellos 74 contra Inglaterra y 11 contra Serbia y Grecia. Su briosa acometividad y su actitud militar ejemplar condujeron a las tripulaciones de su mando a importantes victorias. En heroicos ataques rasantes destruyó su escuadrilla 24 aviones en el suelo y derribó cuatro cazas enemigos en combates aéreos. En el valle de Larissa combatió contra columnas de fuerzas británicas hasta su total aniquilamiento, llevando a cabo eficaces ataques contra objetivos marítimos en el sector de Chalkis, a pesar de haber sido alcanzado su avión por la metralla antiaérea.



ALFÉREZ RUDORFER

El alférez Rudorfer, piloto en una escuadrilla de caza, ha demostrado heroico comportamiento en 145 vuelos de ataque, de ellos 45 contra Inglaterra. El 28 de octubre de 1940 fué ascendido a alférez por méritos de guerra. A su acometividad y su tenaz perseverancia se deben 20 victorias aéreas. Para sus camaradas fué siempre ejemplo de soldado valeroso y oficial modelo.

El pequeño almanaque del ADLER

150 litros por cada victoria aérea

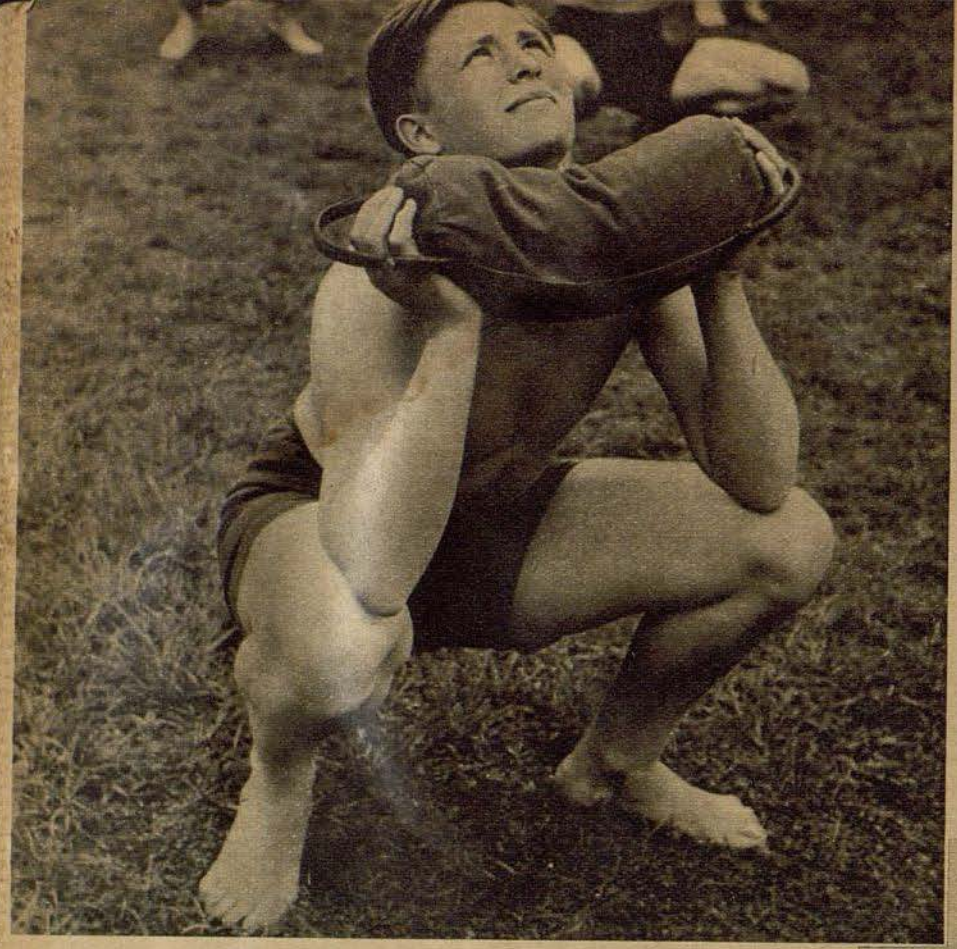
Macedonia 1917/18. En un inhóspito descampado se encuentra el campamento de los pilotos de caza alemanes. Por último no son más que tres aviadores los que tienen la misión de defender un sector de 100 kilómetros de frente. Entre ellos se encuentra el "tigre", su nombre civil es Gerhard Fieseler. En aquel entonces era conocido el jóven aviador por amigo y enemigo en todo el Sudeste. Más tarde se hizo famoso como campeón del mundo de vuelos acrobáticos, y hoy lleva su nombre uno de los inventos más sobresalientes de la aeronáutica, el famoso avión cigüeña. Las dificultades bajo las que tenian que luchar los pilotos alemanes en la Gran Guerra fueron enormes. Así, por ejemplo, cuenta Gerhard Fieseler, que su escuadrilla (que como ya dijimos se componia de tres personas) disponia por últimos nada más que de cincuenta litros de esencia por día. ¡50 litros para tres aviones de caza! Como quiera que con aquello no habia nada que hacer, volaba Fieseler siempre solo, para poder permanecer cuando menos una hora en el aire. Pero la cosa cambió al prometerle el comandante en jefe 150 litros de esencia por cada avión enemigo derribado, en calidad de premio especial. Al oír Gerhard Fieseler esta noticia, le dió loco de contento una palmada a su compañero diciendo: "Hombre, ahora ya estamos salvados, yo no necesito tanta bencina para una victoria aérea." Y así combatió contra un enemigo que por último luchaba en relación de quince contra uno. Veinte victorias aéreas obtuvo Gerhard Fieseler en aquel frente, de ella seis sólo en la última semana de guerra.

Con 12 CV a 2000 metros de altura

Viendo la enorme potencia que hoy desarrollan los modernos aviones de bombardeo que vuelan contra el enemigo, se suele olvidar cuán escasa fuerza motriz se necesita en realidad para poder volar. Los motores más pequeños montados en aviones rendían de dos a cuatro CV. Claro que sólo trabajaban en calidad de motores auxiliares para planeadores. Como avión completo dotado del motor más pequeño puede calificarse el modelo inglés E. E. C.-Wren, altiplano equipado con motor de 7 CV, que alcanzaba una velocidad de 50 kms. por hora y que hasta estaba en condiciones de realizar vuelos acrobáticos. La técnica alemana ha superado en cambio este adelanto del adversario de hoy. El alemán Hans Klemm vió ya en 1919 con gran claridad la línea evolutiva del avión ligero y construyó el altiplano Daimler L 15, que batió el record contra todas las demás construcciones del mundo de su clase, pues ya en 1923 realizó con un motor de sólo 12 CV y con dos personas de tripulación vuelos territoriales de bastante extensión, subiendo hasta dosmil metros de altura. De este tipo de avión resultaron más tarde los famosos aviones ligeros Klemm, de tan alto rendimiento, que el barón König-Warthausen pudo atreverse a dar la vuelta al mundo con una avioneta ligera Klemm con motor de 20 CV, vuelo que realizó con pleno éxito. pase a la página 446.

Templados por el deporte

Los ejercicios físicos en la aviación



Izquierda y abajo: El saco de arena, aparato de entrenamiento que apenas se conocía pero que hoy ha alcanzado general predilección. Robustece singularmente la musculatura del torso, los brazos, del estómago y de las piernas, o sea que puede considerarse como accesorio universal deportivo. Los jóvenes soldados de aviación se entregan con gran asiduidad a este entrenamiento



Con buen tiempo se efectúan los ejercicios al aire libre. Salto por grupos sobre los potros grandes



Aparte de las carreras y saltos figura en el programa de entrenamiento especialmente el lanzamiento, dándose preferencia a la bola, al disco y a la jabalina, a la que se añade en este caso la granada de mano. — Abajo: Los múltiples ejercicios con el balón medicinal, tan favorable para el fortalecimiento general, son fuente de regocijo para nuestros soldados



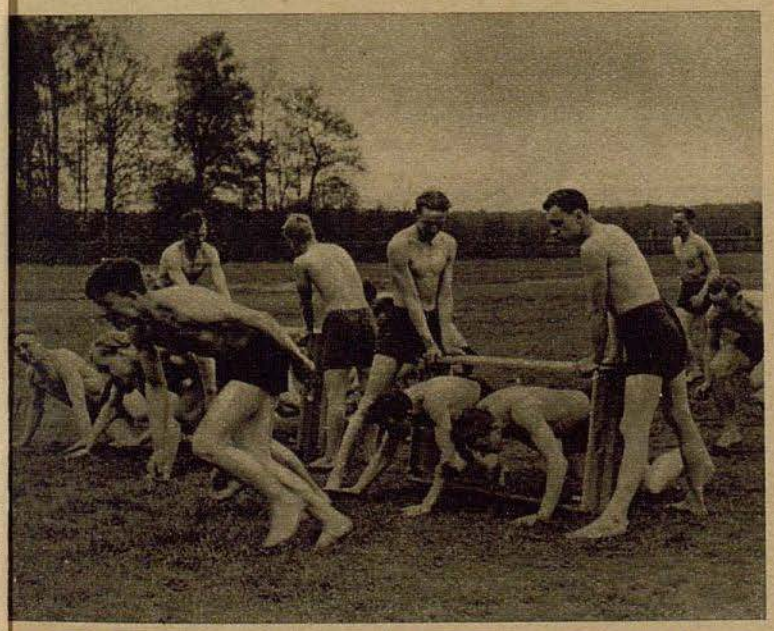




Con una carrera al paso gimnástico, que afloja la tensión de los miembros, comienza el entrenamiento. Después de algunas vueltas comienzan los ejercicios



¡Nadie queda excluído del boxeo! Los compañeros forman el ring alrededor de los que luchan



Ejercicios de agilidad en las carreras de obstáculos. Estos obstáculos tan extraordinarios han sido ideados en la intención de acostumbrar al cuerpo a exigencias extraordinarias

Ejercicios gimnásticos con el tronco o la barra, deporte esencialmente masculino y por tanto estimado por nuestros aviadores

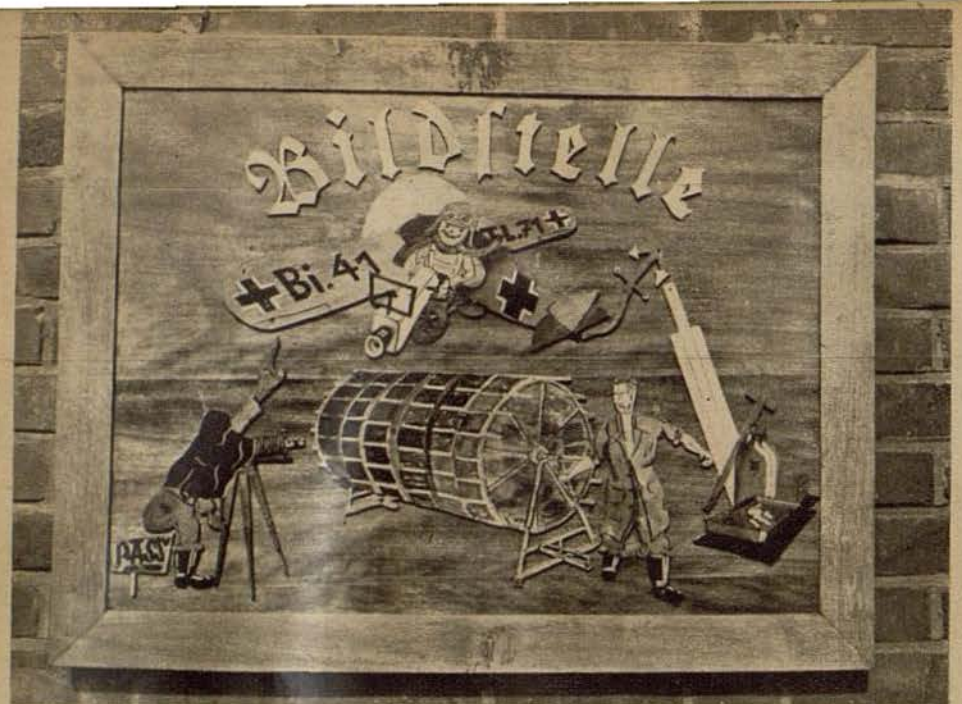
Fotos:
Sportbild-Verlag
Max Schirner



Todo con humor

Las pinturas humorísticas en los cuarteles de aviación

La gravedad y tensión del servicio militar exigen cierta compensación. La obra de asistencia al soldado ha sido puesta bajo este lema. A ella pertenece también la instalación interior de los cuarteles, las que, comparados con los alojamientos militares de épocas pasadas, se distinguen por la cultura y sobriedad modernas. En la decoración interior se le concede gran importancia al humor, proverbial compañero del soldado. A veces son los mismos soldados los que con habilidad artística inmortalizan sus alegres y humorísticas ideas sobre carteles, placas indicadoras y pinturas murales



La sección fotográfica de una base aérea naval ha escogido esta placa substancial como indicador. Representa humorísticamente la misión de los observadores fotográficos y del personal agregado, sin que se haya olvidado al fotógrafo de pasaportes ni al asistente que, con el sudor de su frente, da vueltas al gran tambor secadero del laboratorio



Izquierda: He aquí el resultado de un concurso para el nombre de un cuartel. El pincel, la sierra de marquetería y sobre todo el proverbial humor del soldado han creado lemas y pinturas para los cuadros indicadores dentro del espacioso solar del cuartel

Abajo: En los cuarteles de la aviación alemana no se han olvidado los adornos murales. Frecuentemente son caracterizaciones humorísticas, como esta que trae nuestra ilustración, las que guardan premeditado contraste con la seriedad del servicio



Esta reja de fundición humorísticamente labrada ante la ventana del comedor colectivo de un cuartel de la aviación abre el apetito del recluta, aunque no puede decirse qué le falte

Fotos: Dr. Wolf Strache



Cuando tocan a pagar, no hay soldado que ande despacio. Una simpática escena de la vida de cuartel, vivida tres veces por mes por el soldado, adorna el indicador del camino que conduce hacia la primera batería de un cuartel de la artillería antiaérea

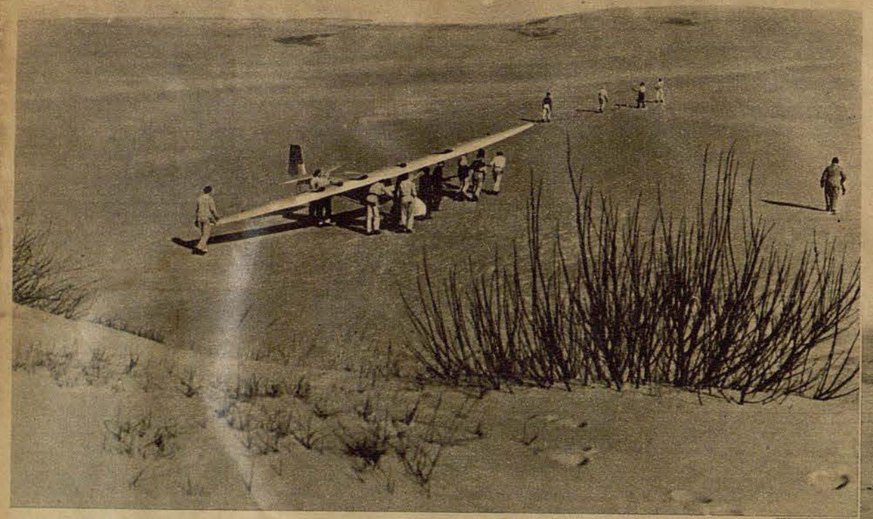


Izquierda: Una vez dado el toque de retreta, hay que saltar la tapia para entrar en el cuartel — y si se tiene mala pata, va uno a parar en manos del centinela. He aquí el sentido de esta humorística pintura mural en un cuartel de aviación

Aviadores a vela

Después de su última evolución ha aterrizado el planeador sobre la extensa planicie de arena que linda con las blancas dunas de la costa. Ahora ha de ser llevado por la arena hasta su punto de despegue

Hace unos dos decenios fué iniciada la organización sistemática del movimiento en pro de los vuelos sin motor en Alemania, movimiento que tanta importancia y trascendencia hubo de adquirir para el desarrollo de la técnica aeronáutica en general. La juventud alemana, animada de un espíritu de sacrificio y voluntad sin igual, ha emprendido una verdadera labor precursora. Hoy ya no se puede pensar la aeronáutica ni la aviación en general sin los vuelos a vela. Una de sus misiones más importantes es la preparación de los renuevos de jóvenes pilotos como más valiosa garantía para la conservación permanente de la capacidad de lucha de la aviación militar alemana





Derecha: Paso a paso arrastra la tripulación el planeador hasta la pista de despegue. En las numerosas huellas marcadas en la arena puede deducirse que la actividad ya ha sido grande en esta jornada de entrenamiento



Fuertes puños juveniles han agarrado el cable de goma. A la carrera saltan los muchachos pendiente abajo para tensar el cable. En pocos momentos soltarán los muchachos arriba el avión, el que se elevará hacia arriba, impulsado por el cable de goma





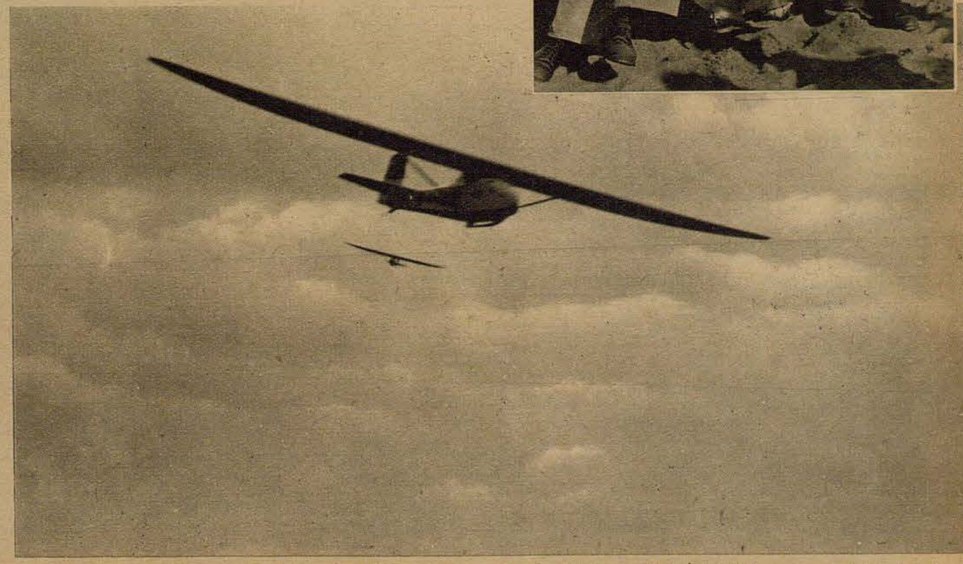
Mientras es tensado el cable de goma, espera el alumno sereno y concentrado sobre su asiento el momento de despegue. Pero aún no ha llegado el momento ...

Fotos: PK Schröter-Scherl



Cuanto más tenso va quedando el cable de goma mayor fuerza desenvuelve la dotación de alumnos para contener el avión, con el fin de darle mayor velocidad de impulsión

Derecha: "Si se le ocurre describir ahora una curva, podrá alcanzar quizás la corriente ascensional de la nube." Los alumnos siguen el vuelo de su camarada con miradas críticas y conocedoras



Pausados y serenos extienden los veleros del mar de éter sus anchos planos y evolucionan cual gigantescas gaviotas sobre el mar y las dunas

Tres veces escapados a la muerte



. . El telegrafista arrastrándose penosamente hacia delante consigue librar al piloto de la careta . . .

Episodios vividos por la dotación de un destructor en tres campos de operaciones

Por el informador de guerra Mittler

Dibujos H. v. Medvey

I

Sobre el infierno del Mosa

Hay personas que parecen haberse familiarizado con la suerte que le lleva en constante lucha cara a cara con la muerte. Porque a veces es incomprensible como han conseguido siempre de nuevo escapar de sus impasibles garras. A este respecto tengo que pensar en los dos miembros de una tripulación de destructor, cuyos aventurados vuelos contra el enemigo he podido seguir sobre tres teatros de la guerra. — Hace mucho que conozco ya a estos dos hombres, al capitán y a su brigada. Fué en los primeros días después de comenzar la gran ofensiva del oeste. El capitán y su brigada despegaron a bordo de un avión destructor, a la cabeza de una escuadrilla, para proteger dentro de una formación mayor el paso de nuestras tropas de tierra sobre el Mosa contra los ataques de la aviación de bombardeo enemiga.

Sobre las colinas del Mosa se ha desencadenado el infierno. El enemigo sabe lo que tiene que perder aquí y sabe que debe defender aquellas posiciones con todos los medios de que dispone. De ahí que haya concentrado la mayor cantidad posible de aparatos de caza para destruir o dispersar las formaciones de bombarderos alemanes. En este aquelarre irrumpen nuestros destructores. En pocos minutos se ha entablado un violentísimo combate, del que participan en vuelo loco los Me 110 y los Curtis. Aquí caen aviones envueltos en llamas al río, y allí desaparecen otros averiados antes de caer. Los destructores hacen horrenda mella en la formación de Curtis, pero cada vez aparecen nuevos, cada vez son más. — El capitán K. se las entiende precisamente con un caza enemigo. Tras pocas ráfagas de su ametralladora queda el caza enemigo atrás, echando humo por los planos, hasta estrellarse entre las colinas del Mosa.

En ese preciso momento se oyen algunos chasquidos de metralla en el avión propio. El capitán K. es alcanzado por un proyectil. Los cinco dedos de la diestra se agarrotan, y el dolor le sobrecoge. La mano izquierda imprime la palanca de mando, haciendo picar al avión en dirección al Mosa. Pero todo el valle y las colinas circundantes tienen para él un aspecto raro; todo parece verlo tras un cristal empañado. Sólo por espacio de pocos segundos pierde el completo dominio de sus sentidos, en seguida se repone y vuelve a pensar con agudeza como antes. Ya sabe lo que procede hacer. ¡Regreso inmediato! en vuelo rasante.

Dos heridos en un avión

La brújula marca rumbo al este. La escala apenas oscila. El capitán K. sigue con la careta de oxígeno puesta, porque con la izquierda, la única mano que le queda para gobernar el avión, no se la ha podido quitar. Por eso llama al telegrafista mediante al micrófono de laringe, para que acuda a ayudarle en su situación. Pero aquel no oye. Parece que la comunicación interior no funciona tampoco. Entre el piloto y el telegrafista no hay entendimiento posible. El pobre telegrafista tiene de sobra qué hacer, el francés le ha herido con dos balas en la pierna. Pero por fin se da cuenta el telegrafista como su piloto hace imposibles gesticulaciones para librarse de la careta. Ahí va mal algo. Centímetro tras centímetro se arrastra cabina adelante y consigue por fin, estirando el brazo por encima de los aparatos, coger con la mano la cinta de sujeción de la careta. Todavía puede gritarle a su capitán que ha recibido dos heridas en las piernas. Aquel asiente sólo con la cabeza y señala hacia su brazo derecho.

¡Dos heridos! El capitán tiene que concentrar toda su atención en el vuelo, para llegar sin mayores incidencias a casa. Pero el terreno a sus pies adquiere un carácter raro. Ya deberían de llegar las primeras estribaciones del Eifel. Pero en su lugar se extienden allá abajo cada vez mayores planicies, grandes extensiones de prados y campos cultivados. Cada momento adquiere dicho paisaje mayor uniformidad, hasta que se da cuenta el capitán K. adonde han volado: hacia nordeste. A pesar de todo sigue la brújula marcando impasible al este; tampoco funciona.

Por fin ven los dos un avión Ju 52, parado cerca de un pequeño campo. Aquí intentará el aterrizaje forzoso, porque las tropas alemanas no deberán andar muy lejos del campo. Todas las manipulaciones preliminares para el aterrizaje le salen bien con una mano. El aparato planea perfectamente. El aterrizaje parece normal. — Pero al tocar el avión el suelo, da un pequeño salto como de costumbre, pero súbitamente vuelve a alcanzar velocidad, cada vez mayor. Por el golpe parece haberse movido solo el acelerador, ya que no pudo sujetarlo con la mano izquierda. El aparato rueda a gran velocidad en dirección a un bosquecillo de hayas, donde paran algunos paisanos. A la derecha hay troncos apilados. Rápidamente imprime con la izquierda el acelerador para quitar el gas, e inmediatamente vuelve a coger la palanca de mando. El avión va a parar con el tren de aterrizaje contra el montón de troncos, soltándose todo él. Después aterriza de panza. Cuatro, cinco veces gira el avión por su propio centro, hasta quedar parado poco antes de los primeros árboles, enterrando sus motores en el suelo. — Enseguida acuden los primeros soldados alemanes. Un bávaro, el primero en llegar al avión, ayuda a sacar rápidamente a los dos ocupantes, le dice con tranquilidad al capitán K.: "¿Hombre, qué es lo que os ha pasado a vosotros . . .?"

Han aterrizado sobre una base de los Stukas tras la primera línea de combate. El mismo día son trasladados con un avión de transporte al hospital militar de Düsseldorf. El capitán K. tiene una bala en el hombro derecho, que le ha inmovilizado por completo el brazo. Pero sólo cinco semanas aguantan allí, para dejarse mandar de nuevo al frente. En estas cinco semanas, y gracias al entrenamiento enérgico y a la gimnasia diaria, consiguió el capitán ganar de nuevo el uso completo de su brazo. Los dos se despiden agradecidos de las enfermeras y regresan a la posición de su escuadra, que espera en aquellos días precisamente las primeras grandes operaciones contra Inglaterra. — ¡Hemos llegado aún a tiempo! — eso es lo primero que piensan ambos al aterrizar allí. Ahora ya pueden volar de nuevo, y, vive Dios, que no han de dejar escapar una.



. . Los dos náufragos sienten una loca alegría al ver que el buscaminas toma rumbo hacia ellos

II

Aterrizaje forzoso en alta mar

El pequeño calendario sobre la mesa de campaña del capitán K. marca el 18 de agosto de 1940. Ese día vuelven a despegar los dos de nuevo contra el enemigo. El inglés no se hace esperar mucho tiempo al otro lado del Canal. Mientras que el capitán K. concentra su atención en uno de los cazas atacantes y lo consigue derribar incendiado, se ha pegado otro de los Hurricanes en posición de tiro trás del aparato alemán. Varias ráfagas de su ametralladora alcanzan de lleno el motor izquierdo, que empieza a lanzar bocanadas de humo. El piloto se ve obligado a pararlo. Y en estos álgidos momentos no puede disparar el telegrafista para contestar la agresión. Loco de rabia grita hacia adelante, que su ametralladora se ha atascado, que no consigue disparar tiro alguno. El capitán K. aplasta el avión a menor altura, para buscar la neblina. Pero el inglés sigue pegándose a los talones. Tomando rumbo al este consigue desprenderse por fin de él.

Pero súbitamente se para también el motor derecho. Las dos hélices señalan inmóviles al aire. A diestra y siniestra le dan escolta al avión averiado dos aparatos de la escuadrilla, para defender a su capitán. El mar se va acercando. Desde lo alto se distinguen las crestas de espuma que levantan las embravecidas olas. Va a ser una verdadera aventura el descender sobre el agua. El capitán K. se hace pocas ilusiones a este respecto. Con rapidez abandonan la cabina, llevándose consigo el bote neumático, para esperar la llegada de socorro. Apenas han terminado de inflar los chalecos salvavidas cuando se aploma el avión definitivamente, desapareciendo entre las arremolinadas aguas del mar. Sobre las cabezas de los dos náufragos siguen evolucionando los dos aviones. Uno de ellos se dirige hacia la costa en busca de ayuda, mientras el otro sigue vigilando de cerca a los dos compañeros en peligro, hasta que no le queda más esencia que la necesaria para alcanzar la cercana costa.

En estos largos minutos tienen los dos infelices naufragos trabajo de sobra con su bote neumático. No quiere flotar. Parece haber sufrido algún deterioro durante el combate, y únicamente les permite a los dos colgarse de el. Los miembros comienzan a quedarse yertos en el agua fria. Cada vez que son levantados a lo alto de una montaña de agua, pueden distinguir a lo lejos la costa, pero inmediatamente vuelve a desaparecer tras de la siguiente ola.

Un bote neumático caído del cielo

Por fin aparece en el horizonte un punto negro que va agrandándose rápidamente. Es un avión de salvamento naval que viene en busca de los infortunados aviadores. Desde el agua disparan cohetes luminosos para indicar su posición exacta, pues entretanto los ha llevado la corriente a la deriva. Ya han sido descubiertos. El hidro describe varias vueltas sobre las cabezas de los náufragos antes de disponerse a amarar, operación sumamente difícil y peligrosa sobre la mar agitada. Pero el piloto lo intenta. Apenas tocan los flotadores el agua, levantando aún así una nube de espuma; pero el hidro vuelve a despegar, el piloto ha vuelto a acelerar los motores rápidamente, evitando el choque seguro con la próxima ola, cuya fuerza habría roto con seguridad los dos flotadores. Vuelve a evolucionar sobre los dos aviadores. Por fin se da cuenta la tripulación que los dos náufragos no se encuentran en el bote neumático, sino que solamente nadan agarrados a sus bordes. Inmediatamente lanzan al agua otro bote neumático, que va a parar a veinte metros de distancia de los dos. Con sus últimas fuerzas, casi extenuados, alcanzan el capitán K. y su brigada a nado el nuevo bote, y consiguen meterse dentro; aliviados se echan sobre el fondo del mismo, buscando un poco de abrigo contra el frío. Echan al agua el pequeño ancla de arrastre, pero nada consigue hacer este contra la fuerza del mar embravecido. Medio helados por el agua, extenuados por el cansancio, esperan lo que ha de traerles la noche. Con los remos se esfuerzan continuamente de mantener la dirección del bote, para evitar zozobre al romperse contra él alguna ola de costado. En el fondo del bote ya se ha acumulado bastante agua. Pese a todo se han dormido varias veces durante aquella noche, despertándose cada vez que, zarandeados por la marea, va a parar la cabeza contra alguna pieza dura del bote, o cada vez que es cubierta la ligera embarcación por una nueva rompiente de agua salada.

Pero también pasa aquella noche, lentamente va amaneciendo. El cielo se ha cubierto de nubes grises y espesas, y un viento frío se ha levantado con el albor del día. Pero los dos no se desaniman; ya no ha de tardar el salvamento. De sobra saben que con aquella marea no ha podido hacerse a la mar ningún bote de salvamento. — Al subir la marea, distinguen por fin la costa, pero al bajar de nuevo, son arrastrados por la corriente sin compasión mar adentro.

A gran altura pasa por encima de ellos un avión de reconocimiento. El telegrafista coge la pistola y dispara varios cartuchos luminosos. Pero — no son vistos desde el avión. Después cruza rumbo al enemigo una patrulla de cazas. Otra vez pasan sin ver a los dos náufragos. Finalmente distinguen a lo lejos — un Me 110, quizás sea de la misma escuadrilla que vuelve a buscar sobre el lugar del accidente. Esta vez si que son observados los cohetes luminosos. Dos veces vuela el camarada sobre sus cabezas, para torcer en seguida rumbo a la costa, donde da aviso a un navío buscaminas. Los dos se yerguen sobre el bote sin dejar de mirar al pequeño punto que se va acercando en dirección a ellos sobre el mar. ¡Salvados al fin! Desde el navío es tirada una cuerda al agua; con los dedos de las manos medio agarrotados por el frío, escalan la borda del buque. Un fornido cabo de mar levanta al capitán K. como un niño en sus brazos, lo tumba sobre una mesa y le da una buena sesión de masaje para su rápido alivio.

III

Prisioneros en Serbia

Han transcurrido meses. Meses en que no nos volvimos a ver, hasta que nos encontramos de nuevo cierto día, al regresar los dos de la prisión enemiga, después de vivir días trágicos y penosos. Otra vez había sido un aterrizaje forzoso.

Iba a comenzar el ataque de gran envergadura contra Belgrado. Se trataba de proteger a las unidades de bombardeo alemanas y de ganar la supremacía aérea sobre la ciudad. No son aquellos aviones cazas serbios. Pronto hay un gran revoloteo de cazas alemanes y serbios por encima de la capital. Pronto caen envueltos en llamas los primeros aparatos enemigos. El capitán K. acababa de obtener su primera victoria aérea en este nuevo teatro de la guerra. Mientras que el telegrafista observa aún atento la tierra, para no perder detalle al estrellarse el avión vencido contra el suelo, se oyen varias explosiones en el motor izquierdo. El motor termina por agarrotarse, dejando tras de sí una estela de humo, mientras va subiendo peligrosamente la temperatura. Los manómetros parecen querer estallar. ¡Quién sabe de dónde procedía la ráfaga de fuego que lesionó tan sensiblemente el avión? En el violento torbellino de aviones que combaten por encima de la ciudad, difícil es prever las intenciones de cada atacante. Pero con un solo motor también llegarán a casa. — Eso les tranquiliza. Pero la cosa no pasa del buen deseo, porque también el motor derecho empieza a vomitar, pierde velocidad, hasta quedar completamente paralizada su hélice. De nuevo se ven obligados a realizar el aterrizaje forzoso con los dos motores destrozados. ¿Dónde irán a parar? quizás en medio

pase a la página 445





En vuelo contra Inglaterra

Una patrulla de los aguerridos destructores Messerschmitt Me 110

Foto PK Grosse-PBZ

Tres veces escapados a la muerte

viene de la página 443

de una horda de aguerridos serbios? El pensarlo así tiene poco de halagueño. El avión va perdiendo rápidamente altura. Aún consiguen pasar sobre los tejados de una pequeña población, tomando rumbo derecho hacia una plantación de frutales. Los jóvenes árboles amortiguan un tanto el golpe, y la cosa sale mejor de lo que esperaban. Ahora se encuentran los dos cerca de la orilla del río Theiss. — ¿Si habrá observado alguien su aterrizaje involuntario?

Como entonces en Francia y más tarde sobre el Canal, se congratulan primero de haber tenido una vez más tanta suerte — con laconismo socarrón lo pone así de manifiesto el telegrafista. A su izquierda queda el río, a la derecha se extienden peligrosos pantanos, la fuga, por lo tanto, sólo queda libre en dos direcciones. Rápidamente se ocultan detrás de unos matorrales, para destruir todo cuanto pueda revelarlos. Pero desde cierta distancia han sido observados por dos campesinos. ¿Son perseguidos? en la orilla distinguen un bote, al que llegan corriendo. Pero sus fuerzas no alcanzan para ponerlo a flote; tan fuertemente le sujetan las cadenas de amarre. Quieren tomar otra dirección, pero los dos campesinos se han plantado ante ellos. Ante las amenazadoras pistolas contestan repetidas veces, que no hay soldados en las inmediaciones, y que ellos nada quieren de los dos aviadores. Pero los dos individuos ya habían preparado la cosa antes. Soldados llegan, un destacamento nutrido, para aprisionar a dos aviadores alemanes. Con las bayonetas caladas, el oficial haciendo violentas gesticulaciones con su pistola, así se acercan. Toda huida parece imposible. Ambos se dirigen hacia el grupo, en dirección al oficial que manda las fuerzas. Súbitamente se arrojan todos al suelo encarándose los fusiles. Situación aquella, que en medio de la gravedad del momento no dejaba de ser sumamente cómica. 40 á 50 soldados serbios se agazapan y se parapetan cuando se les acercan dos aviadores alemanes. Al parecer había que temer todo de los dos prisioneros. Después de un rato recobran ánimos y se acercan peligrosamente con sus bayonetas a los dos alemanes, hasta que el capitán K. les grita de dejar aquellas niñerías. Algo les impone la voz del capitán y el oficial serbio ordena moderación a su gente. Un automóvil parado cerca los lleva a la ciudad cercana. En la ciudad está en pleno apogeo el reclutamiento de las reservas; unos ya lucen sobre sus chaquetas de paisano el cinchо con la bayoneta, mientras que otros solamente pudieron conseguir un gorro. Aquéllo era una rara mezcolanza de soldadesca y paisanos; ¿creerían aquéllos poder detener por un momento el avance alemán? — Comienza el primer cacheo. Al capitán K. se le declara: "Su telegrafista ya ha confesado todo, estamos perfectamente enterados." "Está bien, entonces sobran todas las declaraciones de mi parte", contesta el capitán. Desde la plana mayor del regimiento son llevados al de la división. Aquí se les manifiesta que serían fusilados inmediatamente si de su avión sale un solo disparo. Sabe Dios como se imaginaban aquellos señores las características de un avión alemán. Prueba no obstante de que se les tenía a los aviadores alemanes un miedo más que acérrimo.

El oficial de estado mayor serbio inicia el interrogatorio con suma sagacidad. Pregunta cuánto tiempo han volado y de qué dirección proceden, preguntas todas, que sólo mueven a risa. Después quiere ver el portamonedas. Entre la moneda alemana encuentra algunas piezas de moneda húngara. De manera que vienen de Hungría. Aquéllo era la prueba evidente. Pero el capitán K. sabe salvar la situación. Le muestra al oficial serbio monedas italianas, búlgaras y rumanas y le hace ver que ambos son entusiastas coleccionistas de moneda. Entre constantes amenazas y violentas gesticulaciones es terminada la sesión, para ser alojados en un cuartel. De nuevo suben al coche, escoltados por el alférez y dos soldados, todos armados hasta los dientes. Es un oficial de la reserva, de profesión comerciante.

"Eres guapo, pero..."

Esta marcha en coche se convierte en un camino de horror, apenas se ha dado cuenta la gente en las calles de que en el interior del coche hay dos aviadores alemanes, empieza a desencadenarse la ira del populacho. Mozalbetes se suben a los estribos blandiendo pistolas. En un cruce de calles tiene que parar el coche. La horda lo rodea en actitud amenazadora y grosera. Unos quieren sacar del coche a los dos prisioneros y lincharlos, otros pretenden matarlos en el acto. Uno de los agresores busca alcanzar el cuello del telegrafista con un afilado puñal, pero su brazo es detenido a su vez por aquéllos que prefieren verlos morir lentamente. Otro apunta con su pistola contra el capitán y aprieta el gatillo; pero el tiro falla. El capitán pierde la paciencia ante aquel revuelo, airado le grita al oficial, que entiende algo de alemán, de oponer por fin resistencia a las agresiones del populacho. En efecto, uno de los soldados quita de en medio al loco pistolero y le retuerce el brazo hasta que suelta el arma.

Pero ahora les toca a las mujeres. Con las caras pintadas y las uñas tiznadas de rojo chillón, contemplan al capitán. Una de ellas se acerca al coche y balbucea en alemán: "Eres guapo, hombre, eres guapo, pero pronto brr ..." dice, pasándose la mano por la garganta. El último piripo antes de la muerte, piensa sonriendo el capitán. — Otra vez vienen grupos de gente, unos corren al lado del coche, otros en bicicletas blandiendo pistolas y sables viejísimos. Algunos se han colgado del coche para ver si consiguen disparar sobre los alemanes sin peligrar a los propios soldados. — Por fin llegan al cuartel, y el coche desaparece por el enorme portal. El alférez serbio se aleja otra vez. Pero antes de dejarlos, se acerca al capitán alemán y le dice en voz baja: "No podría Vd. darme una legitimación de que le he tratado humanamente?" — Aquel se quería curar por lo visto en salud, por si venían las tropasa lemanas. — ¡El verdadero representante de su pueblo!



El helicóptero "Storch" como salvador

En una ambulancia de campaña. El soldado X, gravemente herido, hay que operarle a la mayor brevedad en Alemania. Para su transporte se utilizará por consiguiente un avión. Al no disponerse de un campo de aviación de las debidas condiciones, el helicóptero "Storch" resolverá de nuevo, brillantemente, esta cuestión. Aterriza entre las tiendas de campaña, la camilla con el herido queda alojada en la espaciosa cabina y casi desde el sitio en que se halla el aparato, se eleva y desaparece en el aire. Esta vez, el "Storch" tiene que demostrar que también es capaz de volar a gran velocidad. Así lo hace y la operación resulta un rotundo éxito.

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE GMBH KASSEL

En el patio del cuartel reina un desconcierto aterrador. Reparto de uniformes y armas, ejercicios de tiro, grupos de paisanos y soldados en pintoresca mezcolanza. Estos grupos de gente indisciplinada y sin orden tienen que atravesar los dos prisioneros. Aquello fué una verdadera carrera de baquetas. La escolta apenas puede defenderlos contra las agresiones de aquella chusma. Con gran esfuerzo llegan hasta el edificio, cubiertos de arañazos y cardenales.

Continuará

El pequeño almanaque del ADLER

viene de la página 435

Animales, paladines de la aviación

En algunos momentos decisivos del desenvolvimiento aéreo, el magnífico heroismo, que es una de las características más importantes del sexo humano, abandonó por completo al homo sapiens. El hombre desaprovechó la oportunidad y renunció a los laureles para dejarlos nada menos que a unos dignos representantes del — mundo animal. Y así fué que el primer viaje aéreo no lo hizo de ninguna manera un hombre sino tres animales: una oveja, un gallo y un pato fueron los tres viajeros que se cargaron cuidadosamente en una cesta el 17 de septiembre de 1783, y que fueron enviados por los aires con un globo de aire caliente, una Montgolfière. En el momento, pues, en que llegó la realización del sueño de miles de años, el hombre se apartó cuidadosamente y contempló primero desde lejos si la naturaleza permitia "lo increíble", sin reaccionar. — Y el primer paracaidista lo buscaríamos también en vano entre las filas del sexo humano. Una cabra le tomó la delantera. También en el año 1783 el sabio francés Profesor Lenormand arrojó desde la torre de la iglesia de Avignon un macho cabrío, al que había atado antes al primer paracaídas. El animal llegó al suelo, algo intranquilo, pero suavemente. Sin embargo, la huida que emprendió el animalito inmediatamente después de haber llegado a tierra demostró por otra parte que aquel tonto ser no se había dado cuenta de la importancia del momento.

Invención del paracaídas

En 1783 un tal Monsepesullan se atrevió a lanzarse desde su habitación a la calle con dos paraguas corrientes, abiertos, y no se causó daño alguno. 14 años más tarde, Garnerin consiguió inventar el verdadero paracaídas de globo que se abre por sí mismo al saltar al espacio. Este individuo lo probó personalmente. Era el 22 de octubre del citado año cuando Garnerin anunció a los parisinos que se elevaría con su globo desde el parque Monceau y que, al llegar a la altura de 300 toises, es decir, algo más de 200 metros, se lanzaría del aerostato mediante un paraguas de 14 pies de diámetro. La concurrencia de público fué enorme y los corazones de todos los espectadores palpitaron emocionados cuando vieron saltar repentinamente de la barquilla del globo a un hombre que, aparentemente, no llevaba más que un grueso palo en las manos. Un par de segundos más tarde, sin embargo, el palo se extendió y el osado aeronauta, gracias al inmenso paraguas extendido, aterrizó en majestuosa lentitud y fué recibido con abrazos y ovaciones por el público.

El más antiguo cañón de artillería antiaérea

Ya durante la guerra germano-francesa de 1870/71 se tuvo necesidad — ciertamente que por vez primera — de un cañón de defensa contra globos. Durante el cerco de París los franceses intentaron repetidas veces hacer llegar por medio de globos libres a mensajeros detrás del territorio ocupado por tropas alemanas a fin de entrar en contacto con los órganos gubernamentales, que se habían retirado a Burdeos, y con el mundo en general. Casi cada segundo día se elevaba de la fortaleza un globo libre.

Por este motivo precisamente se dió el encargo a Krupp de construir un cañón apropiado para la destrucción de globos. Y fué de esta forma que entonces apareció ya el cañón de 4 centímetros que se movía con una pieza giratoria y sobre una base coniforme de hierro fundido. La pieza se colocó y afirmó en la plataforma de un vehículo, de forma que podía disparar en todas direcciones y en los mayores ángulos de elevación. La construcción, por lo tanto, tuvo lugar según unos puntos de vista que, en parte, continúan hoy día habiendo mantenido toda su importancia. Sólo por cuanto se refiere al calibre se varió de opinión por las experiencias recogidas durante los primeros meses de la Guerra Mundial. Este primer cañón para la destrucción de globos no pudo demostrar su utilidad prácticamente. Cuando llegó a las puertas de París, los franceses no lanzaron más globos libres por habérseles agotado el material necesario. Una vez firmada la paz dos de estos cañones se llevaron a la Armería de Berlín donde se pueden ver hoy día aún.

Desenvolvimiento de la aviación francesa durante la Gran Guerra de 1914—1918

La rapidez de los aviones que era de 130 kilómetros por hora fué aumentada por el inventor Gourdon, en el año 1918 a 240. Un aeroplano Morane se remontó en 1914 a la altura de 2000 metros en 12 minutos; en el año 1918 un Nieuport había conseguido llegar a la misma altura en 4 minutos 31 segundos. La altura máxima alcanzada fué en 1914 (con carga de guerra) solamente de 4000 metros mientras que durante la conflagración europea un Nieuport 29 C 1 batió este record llegando a los 7600. En 1914 un Voisin llevaba una carga útil de cien kilogramos, mientras que en 1918 un Caudron C 23 llevaba 1250. El rendimiento del motor en el Voisin; que era de 130 caballos de vapor, aumentó a los 400 en el Breguet. La mayor ruta cubierta que era de 500 kilómetros pasó a ser con un Breguet 14 B 2 de 1500. En los hidroaviones la velocidad por hora que era de 100 kilómetros pasó a ser de 205 en el aparato Spad; la mayor altura alcanzada de 1500 a 5000 metros; el rendimiento del motor de 130 caballos de vapor a 700; la mayor carga útil con dos personas y un vuelo de tres horas de 20 kilogramos a 580 en un hidroavión Tellier. A este respecto no se trata naturalmente de records obtenidos en aparatos especiales sino del rendimiento en general de los aviones de uso normal.

El "Adler" aparece cada 15 días. Precio de suscripción por correo 44 Pfennig mensuales (incluidos los 4 ó 6 Pfennig de franqueo) más 4 Pfennig de gastos de entrega
Director Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 9. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

Efasit
para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Togal
contra
el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K, que entrega gratuitamente y constituye una guía médica para personas sanas y enfermas



Con tranquilidad inquebrantable surca el aire el trimotor de transporte Junkers Ju 52, acreditado en cientos de vuelos, tomando rumbo a través del Mediterráneo, cuyas onduladas aguas qrillan a la luz del sol vespertino Foto Alférez Knorr

¿Qué ocurre en el Islam?

viene de la página 425

religiosa como por ejemplo el Cairo, la Meca y Medina. Los schiitas rezan en Kerbela y Kufa sobre las sepulturas de sus santos. No se puede hablar de un panislamismo. El Islam, como religión, está propiamente dividido en dos sectas: los schiitas y los zunitas. No hay que suponer que se pueda suprimir esta división confesional. Además hay Wahabitas puritanos y otras diversas sectas y órdenes.

Esta es la situación religiosa. La raza no dcsempeña en sí ningún papel divisorio por cuanto hace a la fe, pero es decisiva en cambio en el desenvolvimento politico de los diferentes pueblos islámicos. En el wahabismo se agrupan el sentimiento árabe, el fanatismo religioso y el arte politico en el Estado, del Rey Ibn Saud. A fines del siglo XVIII Mohammed Ibn Abdul Wahab predicó la fe en su pureza primitiva. Con él se manifcstó también en la Arabia central el príncipe Mohammed Ibn Saud de Nedschd. Riad fué la capital de eficaz actuación hasta que el Sultán de Constantinopla intervino, venció a los Wahabitas y mandó cortar las cabezas de sus cabecillas. Con ello desapareció exteriormente todo. Pero, sin embargo, en la noble familia de Nedschd vivía el magnífico ejemplo de los antepasados. Ibn Saud nació en el año 1880 y a la edad de 5 años tuvo que huir de los beduínos de Schammar hacia Koweit. Cuando tuvo 20 años, no obstante, consiguió conquistarse en forma avanturera la residencia de sus padres en Riad y empezó entonces la renovación del wahabismo así como una lucha política hasta que consiguió ser dueño absoluto en Arabia y las ciudades santas después de 30 años.

Con su estado árabe independiente Ibn Saud creó un eficaz y patente ejemplo para todos los demás pueblos árabes. Además de este reino hay que mencionar también como estados independientes de religión islámica Turquía, Irán, y Afganistán. Bajo el dominio extranjero se hallan los países árabes de Irak, Siria, Palestina, Transjordania y Egipto. Marruecos y Tunez no son más que estados ficticios bajo el dominio francés. Pero en todos estos países se junta al nacionalismo lae f en la lucha contra el extranjero. Todos los demás musulmanes viven o bien como minorías dentro de grandes estados como por ejemplo en la Rusia Soviética, en India y en China, o bien como simples pueblos coloniales bajo la soberanía extraña, como por ejemplo en las Indias Holandesas y en Africa.

Este es el cuadro político. Cuando un país musulmán lucha por su libertad hallará desde luego las simpatías de todos los fieles y hasta cierta ayuda. Pero, no obstante, la guerra santa no se puede proclamar prácticamente más que por el clero de países aislados. Y entonces queda limitada a estos y a sus amigos. Desencadenar una Dschihad, en la que tomen parte todos los creyentes con ciega fidelidad es ahora una utopía. Pero, ¿sería quizá posible unir en una cruzada a toda la cristiandad? Se han acrecentado otras fuerzas e ideas que forman a los pueblos según los elementos creados por la raza, el país y la historia. Pero doquiera se junta la lucha popular con el ardiente fanatismo de la fe, surgen comunidades que repercuten a la larga en perjuicio de la más fuerte potencia. Este proceso es el que se está efectuando en diferentes lugares del mundo islámico y se dirige casi exclusivamente contra Inglaterra. Alemania es amiga del Islam y de los pueblos árabes. Desea el principio de todos las naciones de desenvolverse tal como Dios las ha hecho. Inglaterra, en cambio, tiene que vigilar miedosamente todo movimiento en la tierra del Profeta. Hoy día necesita aún el antiguo método de la discordia y la división como medio de combate. Pero, a la larga, el Islam puede constituir una comunidad que elimine por completo la destreza manual de la Gran Bretaña.



Comida sana - personas sanas

El rendimiento de las personas depende de su alimentación por contener ésta las materias nutritivas que necesitamos para nuestra existencia y para el desarrollo de nuestras actividades. Cuanto más completada e igualada sea la alimentación a lo que requiere nuestro cuerpo, tanto más sana es ella.

La experiencia ha demostrado que la mejor alimentación para toda persona es aquélla que corresponde a la tierra en que habita por constituir al mismo tiempo el fruto de aquel suelo, ambiente y clima. Y al igual que en todas partes lo sencillo y menos mixtificado resulta puro y duradero, también para las personas el insignificante fruto del suelo como nos da la naturaleza es el más digestivo.

Por esta razón, tendremos en cuenta sobre todo cuando se dispone de gran surtido de frutas y verduras que las ensaladas, la verdura, las patatas, las zanahorias y las frutas constituyen las materias más nutritivas para nuestra alimentación. A estas hay que añadir el pan integral con las características alimenticias y conteniendo todas las preciosas materias nutritivas del trigo. Lo que podamos comer crudo debemos ingerirlo en este estado, siendo además importante que mastiquemos bien todo bocado, pues lo esencial no es que traguemos mucho como suelen hacer desgraciadamente muchas personas, sino tan sólo cuanto digerimos, dependiendo este extremo de como hayamos masticado nuestros alimentos.

Por este motivo es de suma importancia que conservemos los dientes sanos porque la alimentación más nutritiva no sirve para nada si no podemos masticar bien, debido a tener los dientes malos.

La conservación de los dientes en buen estado resulta sumamente sencilla si los limpiamos regularmente por la mañana y por la noche con un buen cepillo de dientes propio y el dentífrico Chlorodont para preservarlos de ese modo de toda enfermedad peligrosa.

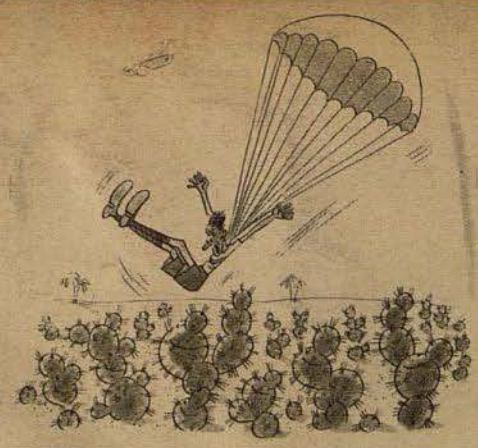
Si, además, masticamos bien una alimentación sana, contribuimos no sólo a la salud del cuerpo sino también de los dientes, que por su actividad son cada vez más resistentes y que a través de la sangre participan también de la sana alimentación ingerida. Si dos veces al año nos dejamos además examinar los dientes, lo haremos todo esto en evitación de cualquier enfermedad de los dientes. Una sana alimentación y un cuidado justo de los dientes son la base esencial para cuidar en general de la salud.

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes



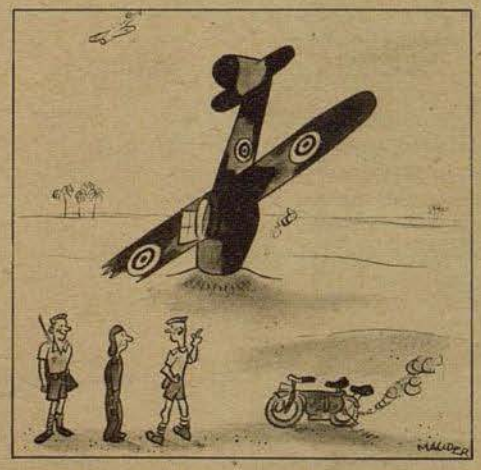
"Qué paz la que se respira aquí, Charlie — adonde alcanza la vista no se ve ningún avión alemán"



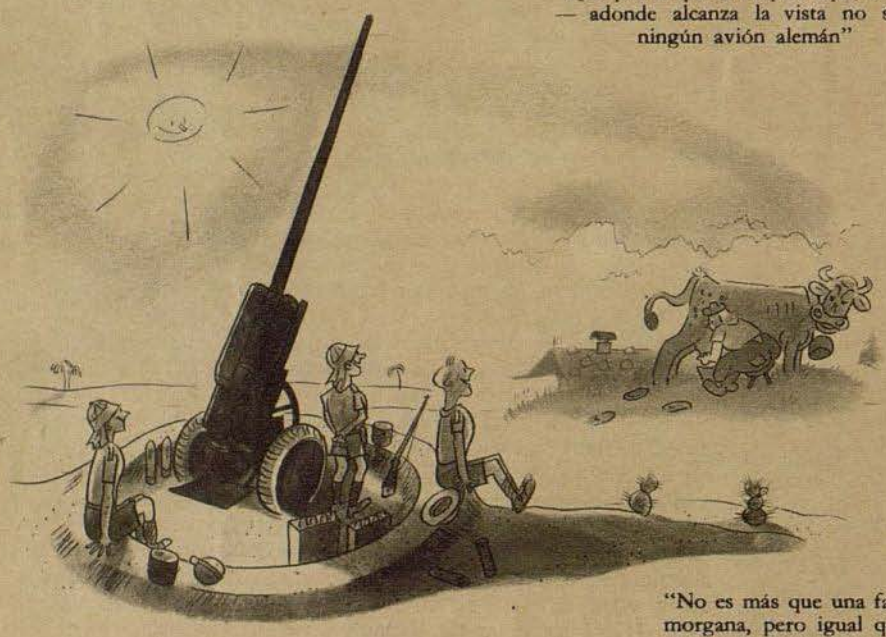
"¡Qué bandidos son estos alemanes! No se les ocurre más que tirarme sobre un campo de chumberas"

A cuarenta grados centígrados

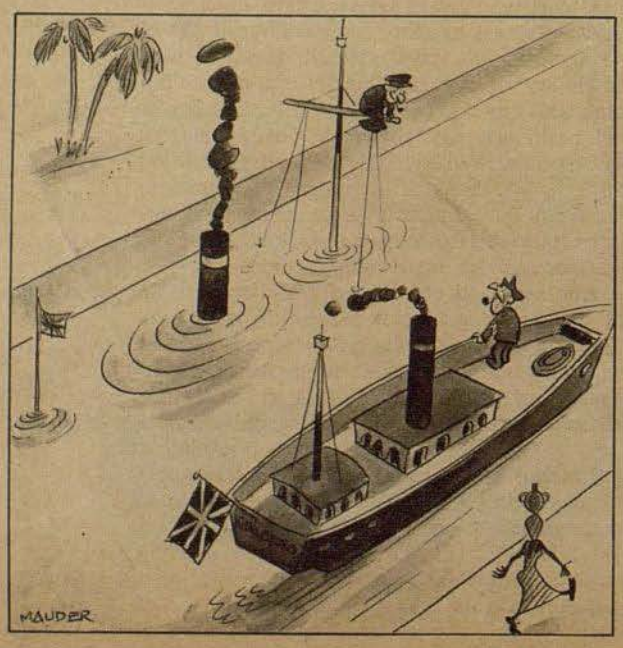
LA GUERRA DE AFRICA, VISTA POR NUESTRO DIBUJANTE MAUDER



"Debe ser un africano; eso de meter las narices en la arena se lo ha visto hacer a los avestruces"

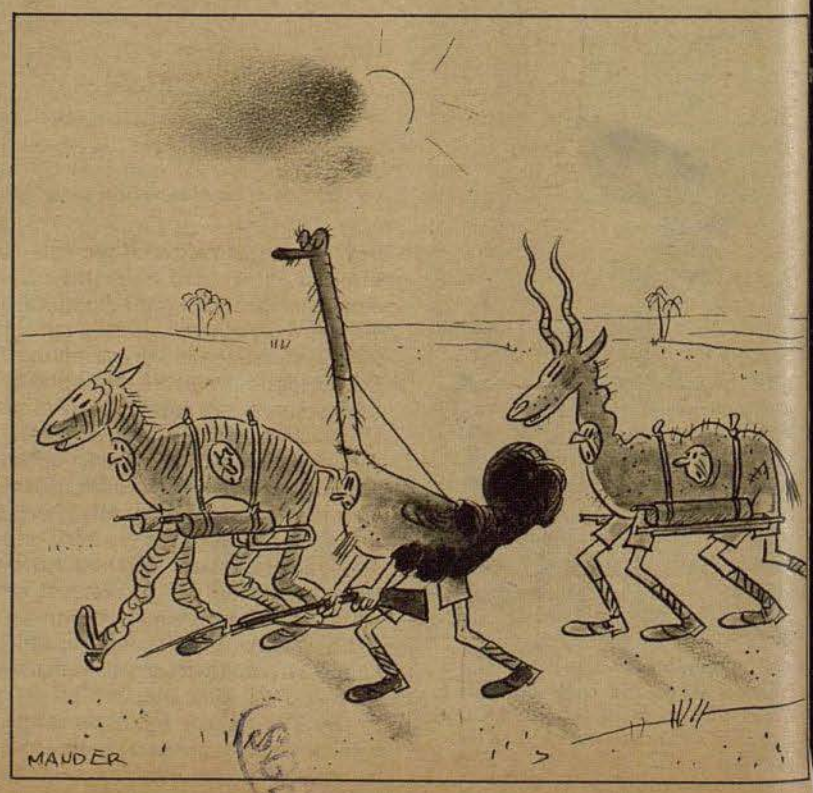


"No es más que una fata morgana, pero igual que en casa." Estas cosas no se ven más que en el desierto



Izquierda: "¡Sigue mi ejemplo, MacDonald, echa a pique tu barco! Los alemanes revientan de rabia cuando ven que no les queda nada que hacer con sus bombas"

Derecha: "Y ¡qué otro remedio nos queda! Los observadores alemanes descubren hasta la punta de un alfiler"



HEFT 15 / BERLIN, 29 DE JULIO 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

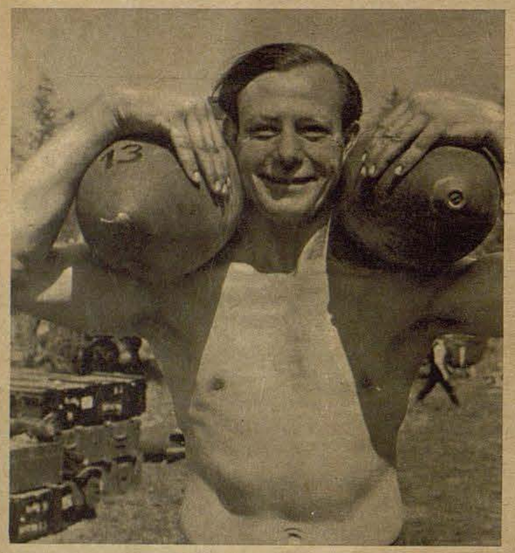
Los golpes destructores en el este

Vista desde un avión de combate Heinkel sobre otros aparatos de una escuadrilla de He 111, durante un ataque contra las posiciones soviéticas que se hallan diariamente bajo la lluvia constante de nuestras bombas

Fotografía: PK Grosse (Weltbild)

Sobre las rutas de la victoria

Reportaje gráfico sobre la actuación de la aviación alemana contra la Unión Soviética

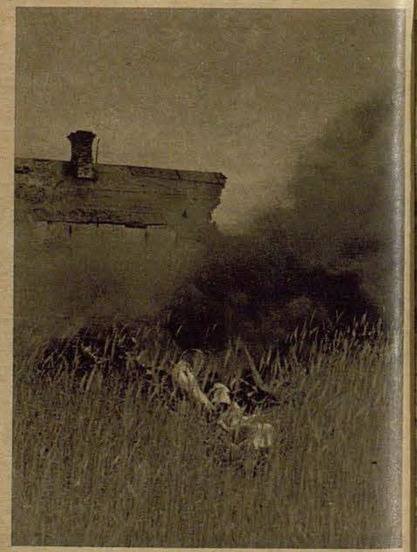


El acarreo de las bombas por cierto que no es cosa fácil, pero este auxiliar de los servicios de tierra rie satisfecho de su importante misión, pues sabe que también él colabora decididamente al logro de las imponentes victorias en el nuevo frente

Día tras días informan los comunicados del Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas de los grandes éxitos obtenidos en todos los sectores del frente oriental. El enemigo ha sufrido ya tan graves pérdidas que su fuerza de resistencia ha quedado muy debilitada. La Luftwaffe apoya cada vez con más intensidad las operaciones terrestres, destruye las carreteras de acceso del enemigo, destroza importantes centros de abastecimiento militar y origina con bombardeos rasantes y de altura entre las filas soviéticas cada vez mayores pérdidas. Sin pausa ni descanso nuestros pilotos acosan incesantemente al adversario en retirada, de manera que no pueda rehacerse para realizar contraataques de mayor envergadura

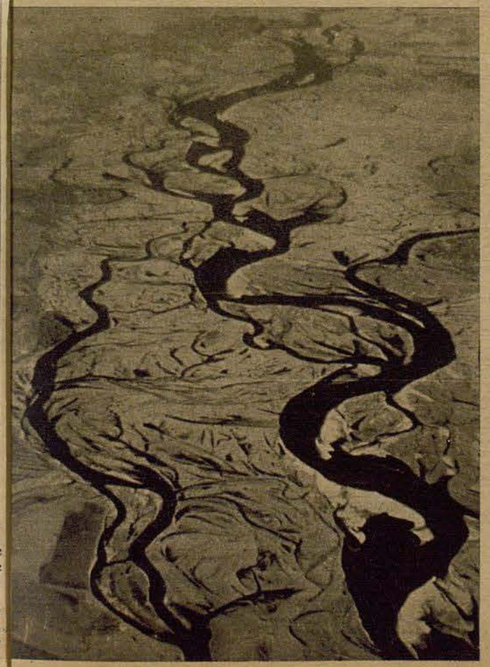
Derecha: Un cuadro típico de los campos de batalla del este. Pocos momentos después de un ataque de los Stukas contra una división de carros de combate soviéticos. Las nubes de explosión se ciernen aún sobre la tierra y ocultan por algún tiempo a la vista los desastrosos efectos del bombardeo





He aquí los restos de un bombardero soviético derribado, que al caer ha deteriorado parte de una finca, quemándose totalmente

Izquierda: En una base aérea del este. Después de haber recibido la orden de marcha, se dirigen las tripulaciones a sus respectivos aviones, preparados entretanto para el vuelo por el personal auxiliar

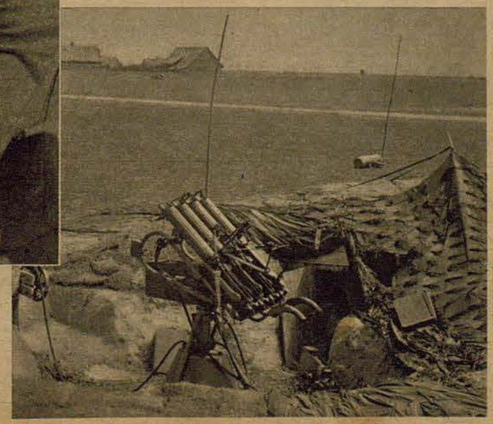




Izquierda: Al regresar de un victorioso vuelo de ataque sienta divinamente una taza de buen café

Izquierda: He aquí el empantanado paisaje del Dniepr al sur de Kiew, visto desde seis mil metros de altura — interesantísima fotografía tomada con película infrarroja por nuestra aviación de reconocimiento

Abajo: Estas piezas antiaéreas habían sido destinadas por los soviets a proteger una base aérea contra los ataques de la aviación alemana. Entretanto han pasado a engrosar el numeroso botín de guerra





Huellas de la guerra. En todas partes donde las fuerzas armadas soviéticas ofrecían tenaz resistencia, era vencida en corto tiempo por los incontenibles ataques de nuestra Luftwaffe y de nuestro ejército, siendo arrojadas de sus posiciones. El enemigo en su retirada incendiaba muchas veces pueblos y ciudades

Fotografías: PK Wanderer, PK Brüning, PK Kühn, PK Dietrich, PK Friedrich, PK Grosse, PK Fenske, PK Jutz, PK Bankhardt, PK Marten (2), todos de Scherl; PK Gutjahr-Atlantik, PK Grosse-Weltbild, PK Meyer-P. W



Derecha: ¡Camino del cautiverio! Soldados de una compañía de servicios de aeródromo de nuestra Luftwaffe, limpiando un sector aún ocupado por el enemigo. La velocidad del avance de nuestras magníficas tropas hace imposible el evitar que se queden "al borde del camino" grupos de soldados enemigos o focos de resistencia sin importancia alguna. Tiene, por lo tanto, gran importancia para la consolidación del éxito de las operaciones alemanas, la concienzuda búsqueda de soldados y armamento soviéticos, que han quedado diseminados en estas comarcas



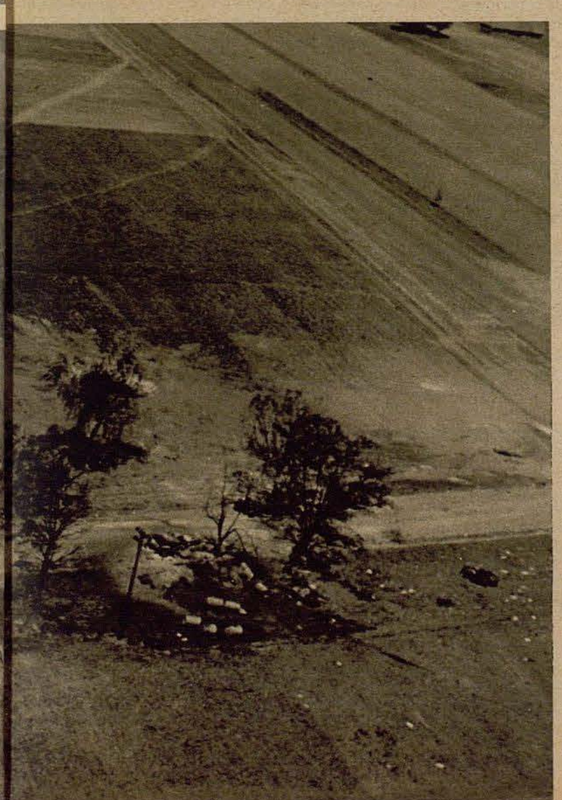
Desde un avión que regresaba de un vuelo sobre territorio enemigo llegó el siguiente telegrama: "Un hombre herido". Inmediatamente después del aterrizaje, los camaradas del personal de tierra se dirigen hacia el avión para transportar al herido con toda clase de cuidados al hospital de campaña



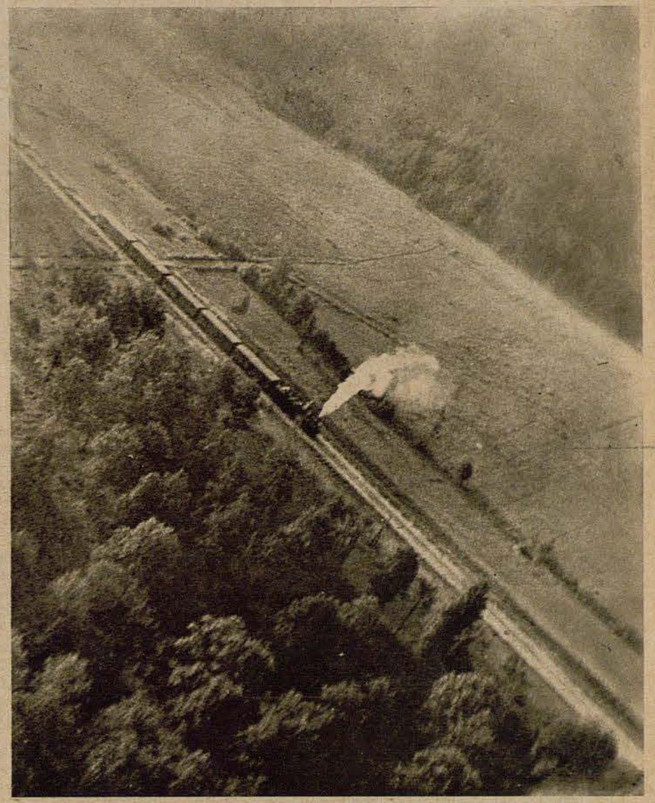
Siguiendo las huellas de las victorias. Así actuó la Luftwaffe alemana. La foto de la derecha nos enseña el devastador efecto de un ataque de nuestros Stukas en contra de una formación de tanques enemigos, que fué por completo diseminada y aniquilada



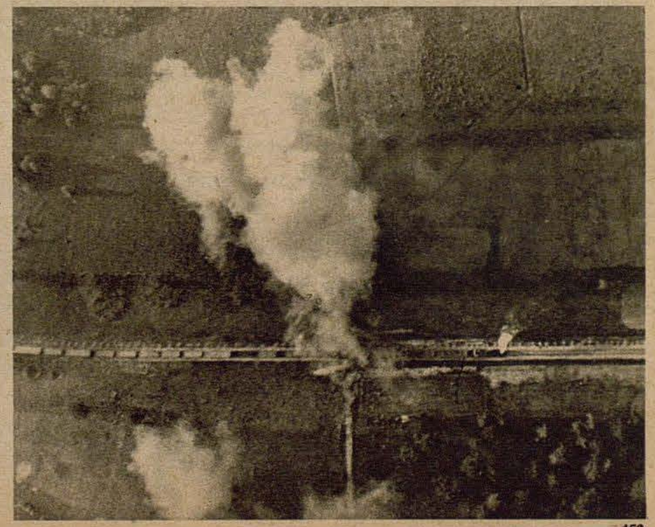
El teniente Philipp, que cuenta en su haber 33 aparatos enemigos derribados, y que ahora ha vuelto a destacarse en los primeros combates aéreos sobre el frente oriental, narra a sus camaradas, después de regresar de un vuelo sobre terreno enemigo, el transcurso de un combate contra bombardeos soviéticos. Se ve, por la alegría de este joven oficial, que el enemigo salió maltrecho de este encuentro



El fin de un transporte militar



La tripulación de una Ju 88, que realizaba un vuelo de reconocimiento armado, observó, a poca distancia suya en una de las más importantes líneas férreas de la URSS un tren militar que a toda velocidad se dirigía hacia el frente. ¡Por lo tanto, formidable presa! No se duda un momento siquiera, una dos, tres bombas se precipitan sobre su objetivo y lo alcanzan tan de lleno, como se puede ver en la foto inferior, que el tren detiene violentamente su marcha volcando la mayoría de los coches. El fuego que vorazmente se va extendiendo acabará dentro de poco la obra destructora. — Una vez más no llegará a su destino un transporte militar



Lo que dice ser y lo que es la aviación soviética



Inspección de fuerzas aéreas soviéticas — claro que antes de tener que entrar en combate, aún han de pasar todos ellos por un durísimo bautismo de fuego

Fotografías:
OKW (2), PK Meyer-OKW (2), PK Funk-Scherl (1), Archivio Feuchter (2), Scherl (1)

El bolchevismo ha comenzado bien pronto a organizar una potente fuerza armada para respaldar sobre ella los planes de la revolución mundial. Pero siempre ha sabido mantener todos los acontecimientos relacionados con el armamento y el potencial guerrero tras de un insondable misterio, pues el mundo no había de saber el peligro que sobre él se cernía desde el este europeo. Y quizás con mayor rigor que en ninguno de los demás terrenos fué mantenido el secreto acerca de los asuntos concernientes a la aviación. Muy pocas veces, con ocasión de alguna de las portentosas paradas en Moscú o en alguna exposición internacional, dejaban traslucir los potentados soviéticos algún secreto sobre su nuevo ejército del aire.

Algo más de claridad se llegó a tener sobre el potencial aéreo de la URSS durante la Guerra Civil de España, donde intervinieron numerosas unidades aéreas soviéticas a favor de los rojos, a las que se enfrentaron las victoriosas fuerzas aéreas de la Legión Condor. Por vez primera conoció el mundo en aquel entonces el material de guerra soviético en la práctica, llegando a convencerse que no podía desmentirse la existencia de la formidable máquina de guerra de la URSS. La nueva imponente campaña comenzada por Alemania para anticiparse a la agresión preparada por los soviets ha traído en pocos días claridad completa acerca del potencial efectivo del nuevo adversario del aire.

Hay un hecho que no puede ponerse en duda, y es la indudable potencia numérica de las fuerzas del aire rusosoviéticas. Ya la gran cantidad de aviones concentrados en los diferentes campos de aviación del frente soviético permitió ver ya después del primer día de lucha que la aviación alemana se encontraba frente a frente a un enemigo muy superior en fuerzas. Bajo este punto de vista no cabe duda que no era del todo descaminada la pretensión de los soviets de poseer el más potente ejército del aire del mundo. Ahora bien, ya los primeros combates pusieron de manifiesto que entre las formaciones de combate y bombardeo de la aviación soviética figuraban aún aviones de tipo anticuado, cuyas condiciones de lucha no respondían ni mucho menos a los que se pide hoy de un avión de guerra moderno, tipos que seguramente habrían sido condenados a la chatarra en numerosos países. En su consecuencia, pese a la fuerza numérica, existe en realidad una gran inferioridad técnica en la parte soviética, que, aparejada a la falta de experiencia de lucha, explican las sorprendentes victorias alcanzadas por la aviación alemana.

Entre los aviones de bombardeo soviéticos figura en primer lugar el tipo SB-2 (conocido en la Guerra Civil Española como "bombardero Martin", y el modelo perfeccionado del mismo tipo SB-3. Estos aviones, bimotores de ala intermedia, para una tripulación de tres hombres, no responden ya sino en parte a las exigencias modernas. Algo mejor es el tipo DB-2 (también conocido por ZKB-26). Los bombarderos cuatrimotores pesados como los del tipo TB-3, TB-6 y TB-7 son en parte anticuados o bien existen en número insignificante. Contra las unidades de caza alemanas no ha conseguido imponerse ningún avión de bombardeo soviético; las infiltraciones en territorio prusiano intentadas por la aviación de bombardeo soviética en los primeros días de lucha fueron frustradas sangrienta y rápidamente.

Lo mismo ocurre con la aviación de caza rusosoviética. También este arma ha dejado de ser moderna en lo que respecta al material aéreo. Los cazas soviéticos que se enfrentaron a las fuerzas de aviación alemanas pertenecieron en general al tipo I-16 (conocidos de la guerra de España por el nombre "Rata"), bajoplano con la característica forma de moscardón. También intervino el tipo I-15, sesquiplano denominado también "caza Curtiss". Tanto por su rendimiento de vuelo como por su construcción técnica pueden considerarse ambos tipos de anticuados; su construcción es mixta, o sea de madera y acero, y alcanzan tan sólo velocidades con las que quedan a la zaga hasta de los bombarderos alemanes Ju 88 y He 111. Los aviones de caza de tipo más moderno, los J-26, J-153 o J-180 están representados en número escaso en las formaciones del frente. Pero tampoco los aviones de estos tipos alcanzan la velocidad ni el potencial combativo del avión de caza alemán Me 109.

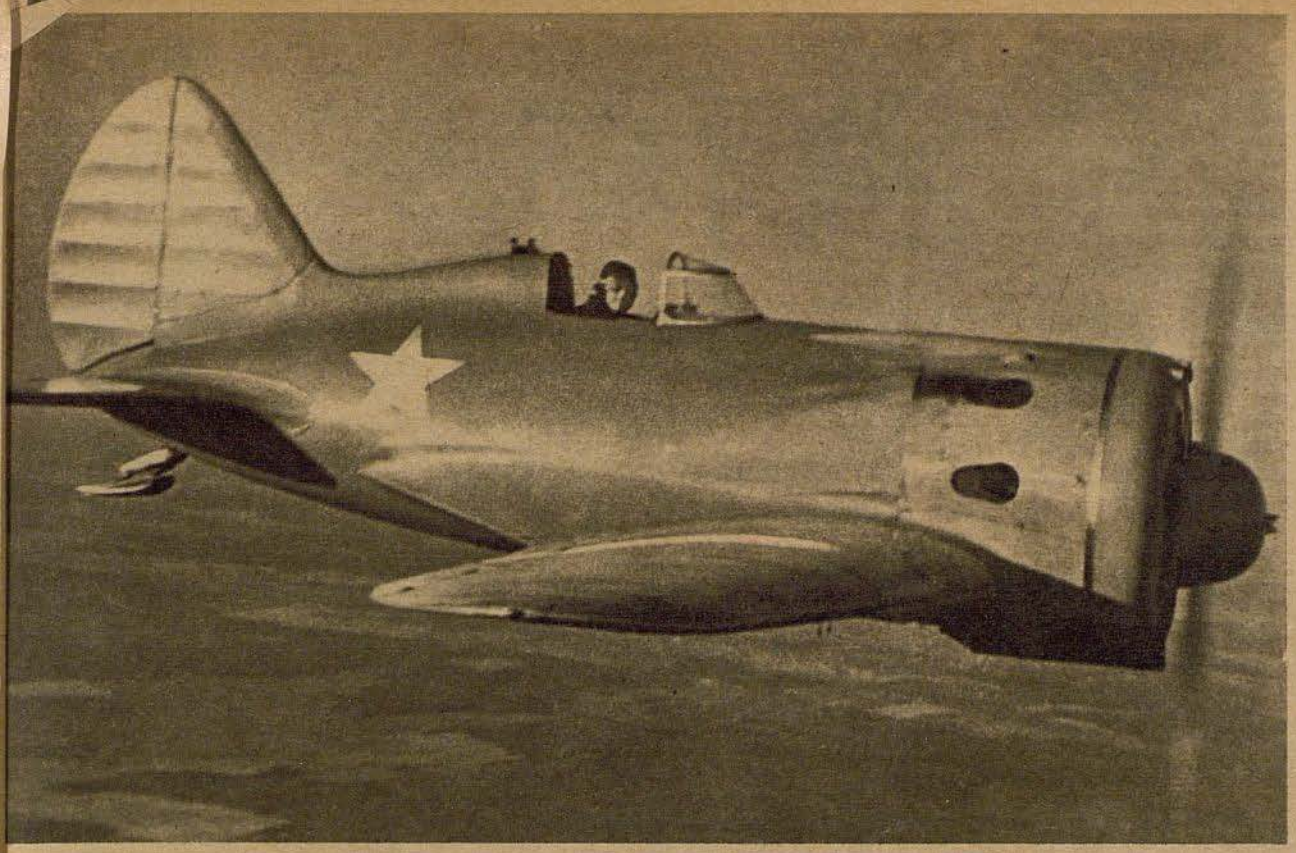
La fuerza numérica de la aviación soviética ha sido conseguida en visible detrimento de su capacidad, al seguirse construyendo aviones de tipos anticuados. Pero ello no quiere decir que el ejército alemán o la aviación no sigan estando expuestos a la acción de las fuerzas del aire soviéticas, pues es así que también con aviones de tipos anticuados pueden llevarse a cabo bombardeos contra los más varios objetivos. En la



El avión de bombardeo SB-2, el llamado "bombardero Martin", dotado de dos motores de a 860 CV, para una tripulación de tres hombres, con tres ametralladoras móviles, carga de bombas de 600 a 900 kgs., velocidad máxima 420 kms. hora



Avión de bombardeo DB-3 con dos motores de a 950 CV, para una tripulación de tres a cuatro hombres, dotado de tres ametralladoras móviles, carga de bombas de 100 a 250 kgs., velocidad máxima 430 kms. hora



tal como no se han visto en ninguna de las campañas anteriores. Especialmente por la destrucción en la tierra han sido elevadísimas las pérdidas soviéticas. A ello contribuyó notoriamente el estado de desorganización de los servicios de tierra. Como ejemplo para ello baste mencionar el hecho de que gran parte de los aviones soviéticos cogidos ni siquiera estaban dotados de arranque, o sea que había que ponerlos en marcha penosamente desde fuera, por lo que en ningún caso habrían estado en condiciones de despegar a tiempo.

En los combates aéreos del este ha demostrado la aviación alemana desde el primer momento su indiscutible supremacía, haciéndose dueña de los aires en la primera jornada de lucha. Para ello le ha valido extraordinariamente la experiencia acumulada en las numerosas campañas desde 1939 y la superioridad de su material aéreo. Lo que el adversario soviético pueda poseer más en número, lo tiene el aviador alemán demás en conocimientos, espíritu de lucha y experiencia. R. S.

Izquierda: Caza monoplaza J-16 llamado "Rata", con un motor de 750 CV, 4 ametralladoras, velocidad máxima de 540 km. hora

Abajo: Caza monoplaza J-17 (Z.K.B. 19) con un motor de 860 CV, 4 ametralladoras, velocidad máxima de 490 km. hora

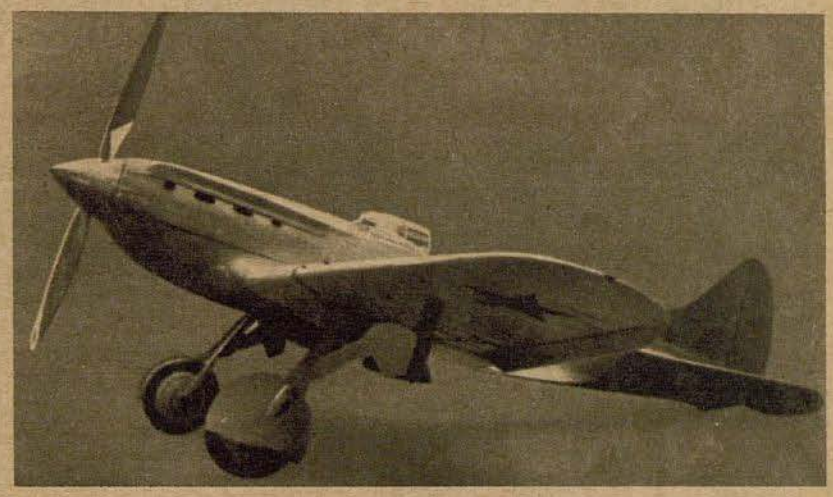
lucha de hombre contra hombre claro está que sale siempre perdiendo la aviación soviética, máxime si se considera que a los pilotos rusos les falta por completo la enorme experiencia de guerra de las fuerzas del aire alemanas.

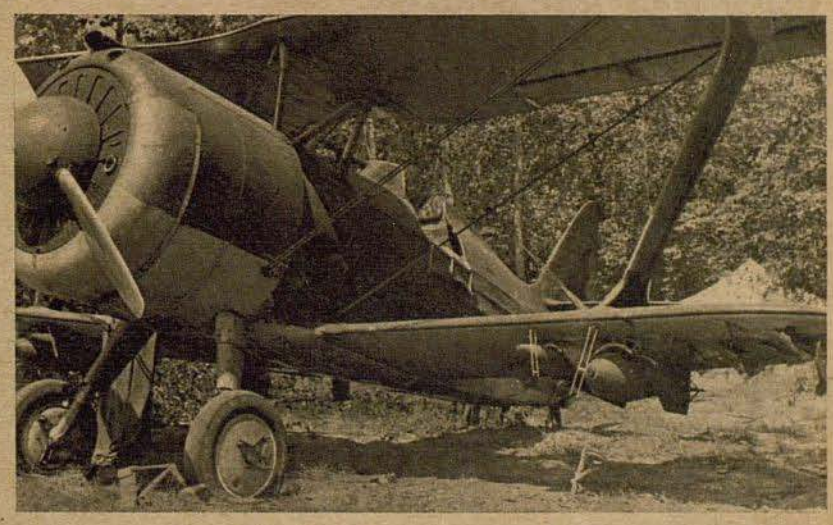
Los soviets siempre alababan con orgullo el rendimiento y el potencial de sus fuerzas aéreas, pero hoy se ha visto que no les asistía la razón para tal arrogancia. Contra cualquier otro país de Europa puede ser que la aviación soviética hubiese constituído un arma temible, pero no para la nueva Alemania, que en pocos años supo forjar de la nada la mejor aviación del mundo. El ejército del aire soviético no ha pasado de ser un hijo real del bolchevismo: imponente en número, pero mediano en su capacidad.

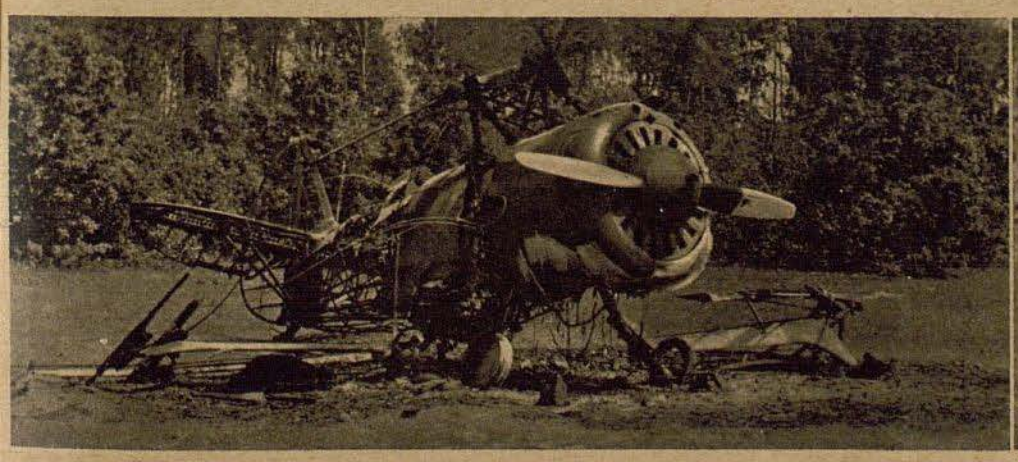
Especialmente se ha puesto esto siempre de manifiesto en la industria de la aeronáutica soviética, la cual, si bien ha podido responder a las necesidades en cuanto a la cuantía, le ha faltado siempre toda capacidad creadora propia. Mientras que en todas partes va ligada la industria aérea indisolublemente con los nombres de constructores geniales, no ha pasado la industria soviética de ser una organización inanimada, en la que los aviones y los motores no llevaban más que números, en la verdadera acepción de la frase. La incapacidad de una producción creadora condujo frecuentemente al procedimiento de la adquisición de patentes de construcción de tipos de aviones extranjeros. Pero en la mayoría de los casos tampoco bastaba la preparación ni la organización técnicas, de forma que el producto final de fabricación resultaba variado, pero nunca mejorado. Pese a la ayuda prestada por casi todas las naciones de renombre en la aeronáutica, ha quedado la fabricación de motores y de aviones en la URSS siempre varios años a la zaga del desenvolvimiento de la técnica aérea mundial. El único constructor, cuyos trabajos encontraron eco favorable fuera de la URSS, A. N. Tupolew, fué "liquidado" hace algunos años. La mayoría de los constructores soviéticos empero se contentaron con copiar más o menos fidedignamente los tipos de aviones extranjeros.

No es muy distinta por cierto la impresión que han causado los pilotos y el personal aéreo soviético en cuanto a conocimientos y capacidad se refiere. Mientras que en todos los países que poseen un ejército del aire se les exige a los aviadores el máximo de conocimientos generales y una inteligencia clara y desenvuelta, parece que para la aviación soviética bastan los conocimientos elementales de mecánica para el cargo de piloto. La mayor parte del personal aéreo por lo menos parece estar muy por bajo de aquel nivel de cultura e inteligencia que es necesario para la ejecución de operaciones aéreas de importancia decisiva. Después de lo antedicho no puede extrañar a nadie el hecho de que en las dos primeras semanas de lucha haya sufrido la aviación rusosoviética bajas de una envergadura

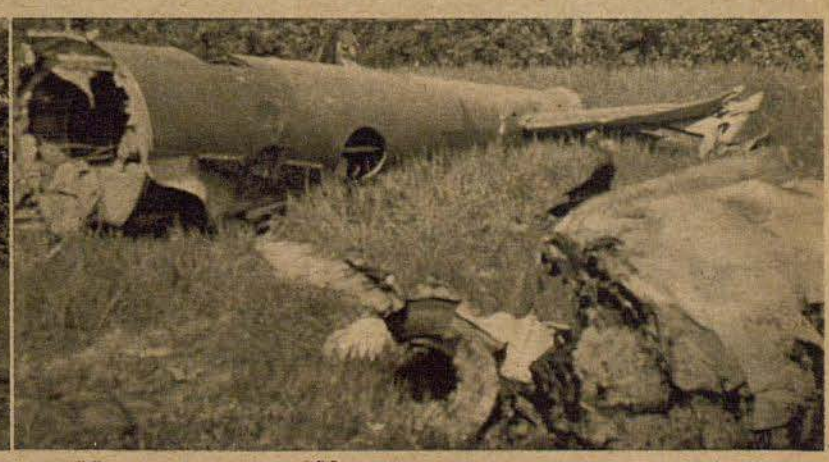
Derecha: Monoplaza de caza J-15, conocido también como caza "Curtiss", con un motor de 750 CV, cuatro ametralladoras, velocidad máxima 390 kms. hora







Esto es lo que ha quedado del caza soviético, que ante lo inesperado y la rapidez del ataque alemán no tuvo tiempo siquiera de despegar para repeler la agresión del impetuoso adversario



Este avión soviético en cambio ha sido derribado en combate aéreo haciéndose añicos al estrellarse contra el suelo. Dondequiera que los aviadores soviéticos han intentado enfrentarse a la aviación alemana, han sufrido rápido y durísimo quebranto



Son hombres de acendrada entereza los pilotos que, hora tras hora, vuelen en sus aviones a través de la inmensidad del mar en pos de un convoy enemigo. El tirador de a bordo (izquierda) observa atento el firmamento para repeler rápidamente cualquier agresión de la aviación de caza enemiga

El observador de a bordo otea sin cesar el horizonte con sus gemelos, para descubrir en seguida el menor indicio de humo o la silueta de algún vapor



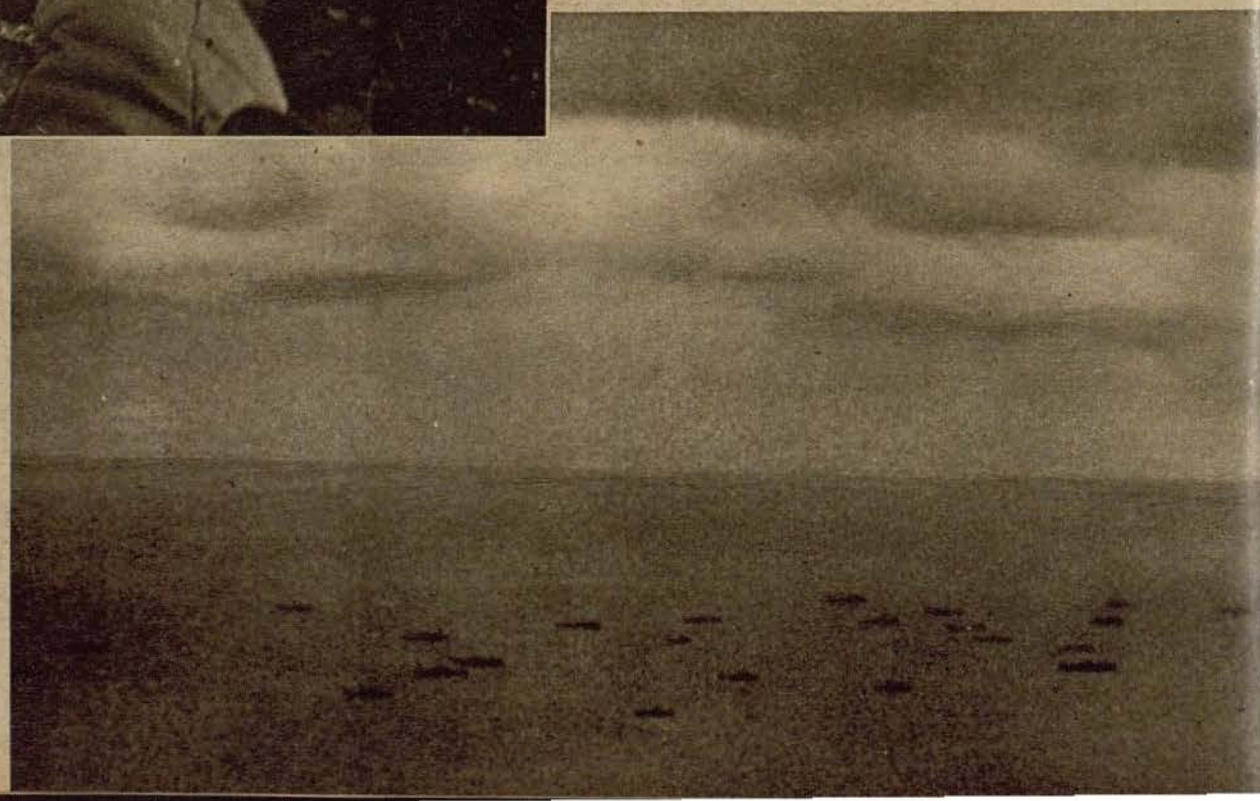
Caminos de Inglaterra,



caminos de la muerte

Al comienzo de la guerra creían los ingleses firmemente que la aviación alemana no llegaría a ser nunca un serio peligro para la navegación mercante y de guerra de la Gran Bretaña. Pero los hechos bien pronto les ha hecho convencerse de lo contrario. Desde el momento en que Alemania utilizó en sus operaciones aéreas los aviones de gran bombardeo del tipo Condor, intervino la aviación alemana decisivamente en la batalla del Atlántico. Una vez que los pilotos alemanes han localizado su presa no sirve de nada la marcha en zig-zag ni la huída más apresurada. La perdición y la muerte son más veloces. Los bombarderos alemanes encuentran su objetivo pese a todos los obstáculos

Un convoy enemigo ha sido localizado. Rápido como el viento se lanza el avión sobre su presa. El comandante da las últimas órdenes



Fotografías
PK-Deutsche Wochenschau
(Holzapfel)

Conforme va acercándose el avión al convoy se van destacando claramente los contornos de los buques, hasta que se le ofrece a la tripulación un cuadro fantástico: sobre el mar marcha un convoy numeroso

Una de las unidades mayores es atacada. La primera bomba cae de lleno, desgarrando totalmente la borda. La suerte del buque está sellada. Pese al intenso fuego de los antiaéreos descargan los aviones su péligroso balasto sobre otras unidades, convirtiendo la superficie del mar en un verdadero infierno

El convoy entero ha quedado dispersado. Muchos de los buques han sufrido tan graves averías que difícilmente conseguirán alcanzar el puerto, mientras que otros se han hundido rápidamente al ser alcanzados por las bombas. Los restos de uno de los buques aún se yerguen un rato del agua, antes de desaparecer para siempre. Las rutas de Inglaterra son rutas de muerte





Apenas se ha desprendido de su mortal cargamento, toma el Condor nuevamente rumbo a su base. Las estilizadas formas del enorme pajarraco se dibujan claramente contra el firmamento

UdSSR mosaico de razas

Política de Nacionalidades entre los Soviets / Por Albert Brodbeck









Fotos
PK Etzold, PK Reimers, PK Rösaler, PK Ullrich (todos Scherl), Archivio ADLER (1), Scherl (5)
Dibujos: Eigener

Izquierda: Tipos de prisioneros soviéticos. Es cuadro que se ha presentado constantemente a oj de nuestros soldados durante su victorioso avanc habla bien a las claras de la mezcolanza de raz existente en la Unión Soviética



Joven labradora ucraniana con su vestido nacion típico. Los ucranianos que ocupan el extrem sur del territorio europeo de la URSS hasta el M Negro, son un grupo popular independiente co desarrollada cultura

En el mapa inferior se puede ver que la extensió territorial de las diferentes razas, e specialmen en la parte asiática de la URSS, no dice nada de importancia numérica de cada una de ellas

Cuando, a fines de junio, nuestros bravos soldados atravesaron la frontera ruso-soviética y después de las primeras y victoriosas luchas vieron pasar por su lado las largas columnas de prisioneros de guerra quedaron asombradísimos. ¿Con qué, esta gente eran los rusos? ¿Este aspecto tenían? Y no eran precisamente los uniformes en general desaliñados y el equipo de los prisioneros lo que motivaba su sorpresa, sino las caras y tipos de los prisioneros. A veces tenían la impresión de que los cabecillas rusos habían formado sus regimientos y divisiones de algunas docenas de razas: era tal la mezcla de tipos en las sucias columnas de los soldados rojos. En ellas se veían verdaderos atletas rubios al lado de enanos morenos, individuos con delgado rostro junto a soldados de origen mogol. El soldado alemán vió todo esto y se convenció en seguida — hoy día ya no se admira más de ello — de que en el Este no se había enfrentado contra él un pueblo o una nación sino una incomparable mezcla de razas, un coctail de tipos, pueblos y naciones distintos. Y entonces el soldado alemán se acordó quizá de la época escolar, de cuando el maestro le dijo que la población de Rusia se compone de gran cantidad de razas distintas. Allí, precisamente en la misma Rusia, halló su completa confirmación la modesta sabiduría escolar al contemplar los Ejércitos destrozados.

Y no obstante, en este punto divergen considerablemente las opiniones de los entendidos en la materia. Aún hoy día existen ciertas dudas de si en la Unión Soviética hay 85, 119 ó 200 nacionalidades diferentes, y tan incontestable es asimismo la otra cuestión de si en el Imperio de los soviets se hablan 47, 76 ó 150 idiomas. Estas cifras no son exageradas de manera alguna. Pues hasta según la estadística oficial soviética, en Rusia hay 41 pueblos con más de 100.000 personas, 11 con más de 50.000 y 36 con menos de 50.000. De ser así habrían ya 88 nacionalidades que viven en una frontera única y que están regidos por un mismo sistema. Pero como que las estadísticas soviéticas, según veremos, se equivocan con frecuencia y adrede, hay que suponer que el número de pueblos que forman parte de la Rusia Soviética, es considerablemente mayor de lo que acepta y difunde Moscú.

Ciertamente que para tratar de esto habría que ver si estos pueblos constituyen todos nacionalidades determinadas y si tienen conciencia de tal. La historia de Rusia ha sido desde hace siglos una serie ininterrumpida de luchas de nacionalidades. Es absolutamente imposible hablar de una "Rusia", en el verdadero sentido de la palabra. Esto fué posible quizá hace 400 años, cuando el gran Principado de Moscú constituía una unidad política, popular y cultural apoyada sólo por rusos. Pero entonces Rusia empezó a extenderse cada vez más e irrumpieron constantemente nuevas razas en el seno nacional. Este inmenso proceso, después de cuyo final provisional surgió el inmenso Imperio que ocupa una sexta parte de la tierra está colocado bajo un denominador único. Los "típicos rusos", es decir los antiguos moscovitas, mantuvieron su señorío sobre los demás pueblos y defendieron siempre su posición con todos los medios a su alcance (y no fué en último término la fuerza bruta) hasta nuestros días. Los actuales rusos aterrorizan a las restantes cien o doscientas nacionalidades en la misma forma que el zarismo. Y aquí culmina precisamente una de las más gigantescas mentiras del comunismo soviético, que se presenta frente al resto del mundo como el abogado del derecho de libre determinación de los pueblos. En el Imperio de los bolcheviques no existe el derecho de libre determinación de un grupo de nacionalidades, a pesar de que este grupo sea tan grande. Con ayuda de la estadística la raza opresora rusa ha intentado basar precisamente en el actual sistema su derecho al poder. La estadística rusa es efectivamente algo interesante. Todavía no hay nadie que sepa cuál es la población de la Rusia Soviética. Durante el censo del año 1926, se contaron 147 millones. En el año 1937 se anuló un censo que se hizo y se detuvo al organizador porque el resultado no correspondía a lo esperado por el Gobierno de Moscú. Parece que no debía trascender el hecho de que durante el régimen soviético habían sido fusilados centenares de miles de individuos y que millones de personas se habían muerto de hambre en el verdadero sentido de la palabra. Mientras se estaba haciendo aún el recuento del censo del año 1939, Moscú dió ya el resultado que fijó en 186 millones. Sin embargo, más tarde se corrigió y se fijó en 170. No obstante, la verdadera cifra de la población de la Unión Soviética está entre 120 y 145 millones de personas y, por lo tanto, es menor que cuando la guerra mundial. Hace un par de años Moscú aseguró al mundo que habían 109 millones de rusos, y con ello quiso demostrar que esta raza tiene la mayor participación en la familia de pueblos de la Unión Soviética. En realidad, empero, la realidad es muy diferente. Según el censo del año 1926 hay 77 millones de rusos, cosa que corresponde al 52,8 por ciento de la población total. Luego siguen los ucranianos con 31 millones, lo que equivale al 21,2 por ciento. En tercer lugar están los rutenos blancos, con 5 millones. Entonces había unos 4 millones de cosacos, 3 de tártaros, y 1,8 de georgianos; más de un millón de turcos, armenios, tadchikas, mordwinas y más de medio millón de turcomanos, polacos, quirguís, y basikes. Pero con ello no se han terminado los pueblos más importantes. En el Norte viven por ejemplo los finlandeses y todavía más hacia el septentrión hay los carelios. En la península de Kola los lapones y más al norte los samoyedas constituyen importantes pueblos. En la parte septentrional de la Rusia Soviética se encuentran las importantes razas de los syrjänas, wotyakas y tscheremisses junto con los ya mencionados mordwinas. Los calmucos que viven en el Sur, cerca de los tártaros, cuentan con unas 200.000 personas. El número de alemanes del Volga se tiene que continuar calculando hoy día en un millón. De todas estas razas sólo tres pertenecen a la eslava: los rusos, los ucranianos y los rutenos blancos. No obstante los únicos que son de raza más pura son los rutenos blancos que viven hacia el Oeste. Los rusos, señores del Imperio gigante, no han tenido jamás el

pase a la página 477



Labrador ruso caminando por la amplia estepa. Esta raza que se ha sentido siempre "dominante" y portadora de la tradición moscovita cuenta con poco menos de la mitad de la población total de la Unión Soviética

Izquierda: Algunos ejemplos del mosaico de razas dominadas por los potentados del Kremlin. De arriba abajo: Labradores rutenos blancos, pastores balkaris del extremo Nordeste del Cáusaco, y quirguis del valle Alai



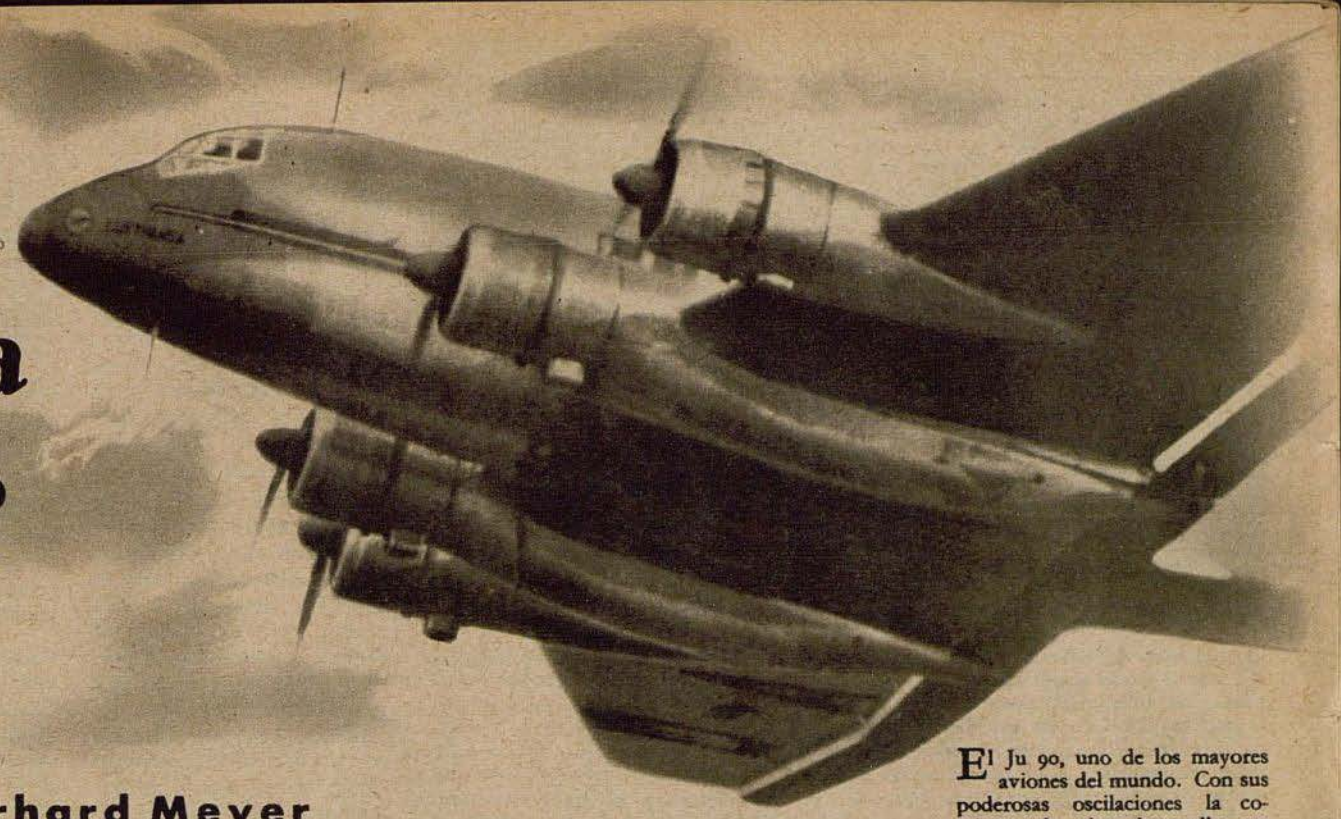
ALEJANDRIA

Objetivo de la Luftwaffe alemana

Desde que bombarderos alemanes atacaron por primera vez el puerto de Alejandría en la noche del 4 al 5 de junio después de la conquista de Creta y aprovechándose de las nuevas bases adquiridas allí, esta importante base naval inglesa en el Mediterráneo Oriental ha sufrido un ataque aéreo después de otro. Objetivo principal de estas incursiones son la base naval y las instalaciones para el suministro de combustible de la flota británica, a los cuales las bombas alemanas han causado importantes estragos. Las enormes llamaradas que iluminan a gran distancia el cielo de esta base inglesa en Egipto demuestran con evidencia que la Luftwaffe ha sabido dar el golpe. Nuestra foto aérea, magistral obra de nuestros pilotos de reconocimiento, da una clara impresión del puerto occidental de Alejandría, base de la flota británica. Entre el muelle que se extiende profundamente mar adentro y que protege la dársena del puerto se amontonan los barcos, dando la impresión de un criadero de peces

Fotografía: Luftwaffe

¿Por qué vuela un avión?



El Ju 90, uno de los mayores aviones del mundo. Con sus poderosas oscilaciones la corriente de aire desarrolla tan poderosas fuerzas que hacen posible la elevación de una carga de 23 toneladas

Por Gerhard Meyer

El soldado Mertens se asombraba a cada instante. Cuando los pesados aviones de transporte se elevababan por encima del campo y tomaban lentamente la dirección de vuelo destinada, cuando volaban tan bajos que todo su cuerpo vibraba por el ruido de los motores se apoderaba de él este sentimiento tan raro de la incomprensión y la sorpresa: "¡Diablos!", exclamaba para sus adentros; y mientras veía desaparecer en la lejanía a los pájaros metálicos pensaba: "¡Doscientos quintales! Un vagón de tren entero! Y se sostiene en el aire como si nada! Esto no lo entenderé nunca!" Y arrollaba la delgada goma con la que un momento antes había dado aire todavía a los neumáticos del gran coloso que se mecía ahora en la atmósfera y se retiraba hacia el hangar con el aparato, ensimismado su cerebro en profundas interrogantes.

No podemos tomar a mal que el soldado Mertens no estuviera mejor enterado. Lo que él no comprendía no llegó a entenderlo jamás toda la humanidad durante más de dos milenios. Consideraba el volar como un regalo especial que Dios había hecho sólo a los pájaros y para ella hubiera sido una blasfemia sólo desear para los hombres el mecerse por los aires puesto que esto habría ido en contra del estado de cosas creado por el Todopoderoso en la tierra.

¿Pero es que puede existir el mundo sin la revolución contra la ordenación de la naturaleza? ¿Es que no es cumplir el sentido de esta ordenación reconocer y descubrir todos sus secretos y conseguir con ello una comprensión cada vez más profunda del Todo? Cuando empezó a cundir este convencimiento empezó a florecer la técnica. Desde entonces el volar no era ya sólo un regalo de Dios sino una propiedad que todo el mundo podía conseguir aplicando ordenadamente las fuerzas. El primer mortal que pensó en esta forma fué Leonardo da Vinci. Él fué quien hizo el importantísimo descubrimiento, que no comprendió la humanidad, sin embargo, hasta siglos más tarde. Da Vinci dióse cuenta de que los pájaros no sólo vuelan cuando baten el aire con sus alas sino también cuando, sin moverlas se deslizan por la atmósfera desde una altura, teniéndolas sólo extendidas. Lo importante no fué, pues, saber que las alas eran de plumas y que batían el aire vigorosamente sino que los pájaros se mantenían en el aire sin hacer esfuerzo alguno. Y fué de esta forma que Leonardo da Vinci, por suposiciones y observaciones propias dibujó la hélice.

Se tenía que descubrir la fuerza que reside en el aire. En el año 1807 el mecánico alemán Degen puso ya manos a la obra. Pero él creía también que el único medio era con alas como las de los pájaros y consiguió en efecto elevarse hasta el techo de la gran sala de la Universidad de Viena, de 16 metros de altura. Además utilizó un contrapeso de 40 libras. 80 años más tarde Otto Lilienthal siguió los pasos de Leonardo al buscar la tan misteriosa fuerza en las alas extendidas y con ello puso fin, felizmente para la humanidad y desgraciadamente para él, a todos los intentos de vuelo por otros procedimientos.

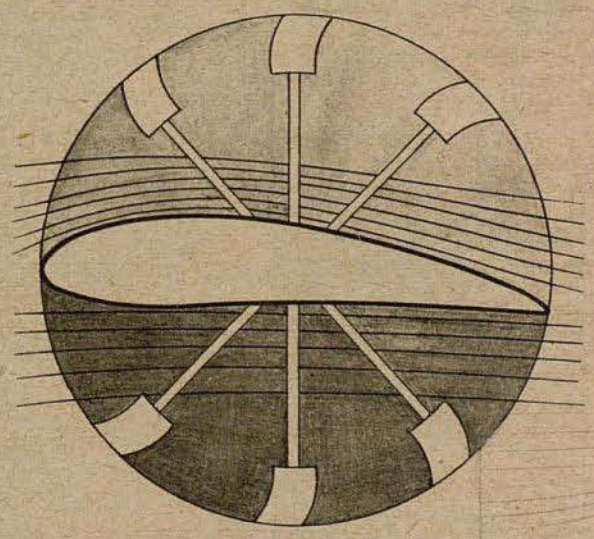
Se había hallado la fuerza. Y Otto Lilienthal enseñó además el camino para una explicación. Sus experimentos habían demostrado ya que en alas arqueadas la fuerza de mantención erá mucho mayor que en las completamente planas.

Con ello el volar se había arrancado de la esfera de lo imposible. No era, pues, el aliento de Dios sino el aire el que mantenía a los pájaros. Se había hecho esta revolución sin que se hubiesen conmovido en lo más mínimo las leyes de la ordenación de la naturaleza. Y, sin embargo, cuántas equivocaciones, cuántos tanteos, y cuántas pruebas antes de que la fuerza se pudiera emplear tan magistralmente que pudiera elevar por los aires, tal como lo ve el soldado Mertens, a un vagón entero de mercancías.

Las alas de nuestros aviones no son ciertamente lisas, pero tampoco abovedadas que es como lo proponía Lilienthal. En realidad no son ni siquiera superficies, sino cuerpos huecos, tan gruesos y anchos que en algún caso se consigió colocar en su interior hasta una cabina entera. Todo ello indica que hoy día consideramos desde una perspectiva completamente distinta todas las causas o, mejor dicho, el proceso de elevación del aeroplano.

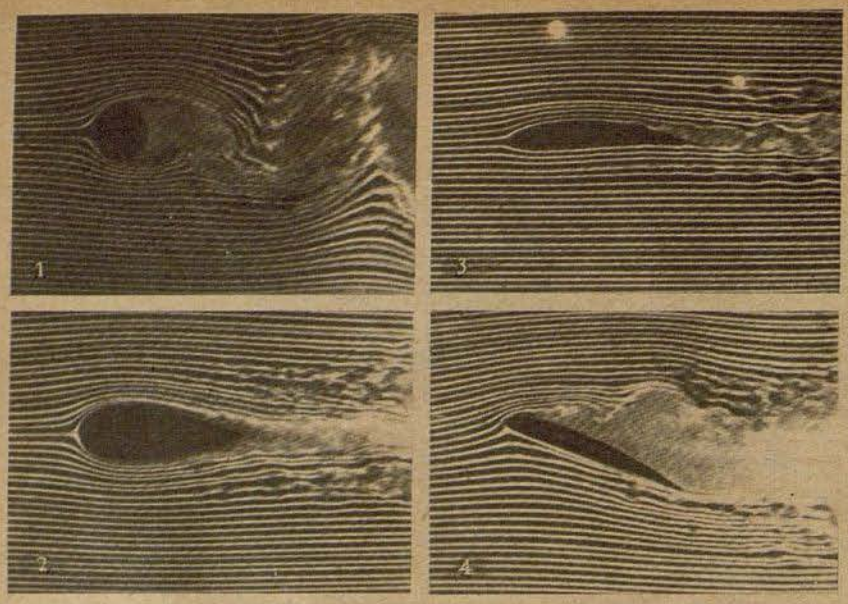
Los primeros aviadores, que pensaban más en volar que en meditar, creían que el aire presionaba desde abajo sobre las alas inclinadas por cuyo motivo el avión era empujado hacia las alturas. Si hubiesen tenido razón se hubiera podido medir también la poderosa presión elevadora en la parte inferior del ala. Sin darnos cuenta hemos llegado a un problema que se tuvo que solucionar efectivamente por el primer investigador aeronáutico. Mientras que afuera se oye el ruido de los motores y los aviones se deslizan majestuosamente a través del cielo, en la sala de investigación se piensa y se observa procurando profundizar en los más íntimos secretos de la naturaleza. En la parte inferior del ala hacemos algunos agujeros pequeños e introducimos por la parte interior una serie de tubos de goma que terminan en algún manómetro. Medimos la presión del aire que es de 760 milímetros en la columna de mercurio. Y luego hacemos soplar aire sobre el ala. La corriente invisible se precipita con violencia y actúa como si realmente se hallara el ala en el espacio. Miramos entonces la columna de mercurio y nos convencemos de que los primeros aviadores tenían aparentemente razón. La presión de debajo del ala ha aumentado a 761 milímetros. Al volar se forma una fuerte presión en la parte inferior del ala pero que, según se deduce de fácil cálculo, es completamente insuficiente como para mantener al avión en la atmósfera.

Hagamos ahora otra cosa. En la parte superior del ala podemos medir también la presión atmosférica. Utilizamos el mismo procedimiento de los tubos de presión, la corriente se lanza sobre las alas y... entonces comprendemos. Hace un instante aún la columna de mercurio estaba a 760 milímetros y ahora, de pronto ha descendido y queda sólo a 757 milímetros.



Detrás de todos los fenómenos de la corriente se halla una fuerza invisible: la circulación. Si se dejara dar vueltas a una rueda de palas cuyo centro pasara exactamente por la mitad del ala, entonces arrastraría el aire consigo. (Las palas tendrían que correr en este caso de la parte superior del ala a la inferior.) Si el ala se mueve en dirección recta entonces el aire que la rodea está supeditado a dos velocidades: la corriente a lo largo del ala y el movimiento de remolino o circulación alrededor de la misma. Ambos movimientos se complementan. Arriba hay que añadir a la corriente rectilínea la del remolino por lo tanto el aire tiene que pasar más rápido por encima del ala. Abajo en cambio el remolino está frente a la corriente rectilínea, por cuyo motivo el aire tiene que disminuir su velocidad. Pero según una ley del físico italiano Bernoulli donde una corriente corre más rápida se produce una depresión y donde corre más lenta una sobrepresión, fuerzas, ambas, ascensionales que se complementan y empujan el ala hacia arriba. La circulación, sin embargo, no está producida en realidad por una rueda de palas sino según la ley de la acción y reacción por el "remolino de despegue" que al arrancar el avión sale de la parte de detrás del ala y que tiende hacia arriba. Entonces la circulación se efectúa en sentido contrario





En el canal de humo se soplan ligeras estelas de humo contra los cuerpos colgados a fin de poder seguir con todo detalle el transcurso de la corriente. Donde las estelas pasan más juntas por encima del cuerpo la corriente es más rápida y se produce una depresión. En el cuerpo aerodinámico (cuadro 2) se juntan por ejemplo arriba y abajo de forma que no hay fuerza ascensional porque la depresión de arriba y de abajo se equilibran mutuamente. En el ala, en cambio (cuadro 3), las líneas aerodinámicas están más juntas sólo en la parte superior de forma que la depresión que se produce, obra como remolino ascensional, es decir, como fuerza ascensional. Si el ala está colocada demasiado recta (cuadro 4), entonces se producen detrás remolinos, en forma parecida a los de detrás del cilindro (cuadro 1), y se anula por completo la fuerza ascensional

Encima del ala se ha producido pues algo asombroso, casi paradójico, que ni sospechaban siquiera los primeros pilotos. La presión atmosférica no ha quedado la misma sino que ha perdido, se ha producido una depresión mucho mayor que la presión que actúa debajo del ala inferior, en este caso tres veces más intensa. Es decir, por debajo sobrepresión, pero por encima depresión. Ambos fenómenos, pues, constituyen las causas del impulso hacia arriba que tanto favorece al avión y que juntamente con otras fuerzas hace posible que el aeroplano eleva por los aires a "un vagón entero de mercancías".

Esta es una explicación bastante satisfactoria del volar. Ahora sabemos que el "impulso" hacia arriba, aquella fuerza en la que confían centenares de personas no es otra cosa que la depresión que hace que el ala sea atraída hacia arriba y la ligera presión que ayuda desde abajo, y con ello nos mostramos satisfechos de la penetración de nuestra ciencia.

Y, sin embargo, hay algo oscuro todavía. Lo que sucede en el ala que flota sobre la corriente de aire es algo tan extraordinario, es tan diferente de lo que vemos diariamente en el mundo de nuestro alrededor que no habría habido jamás cerebro humano que lo hubiera sospechado sólo con la única fuerza de su propiedad de imaginación. Hoy aún se tiene que presentar como magia negra. Pues, ¿por qué caramba se forma tal succión por encima del ala? ¿Por qué volamos mejor con ella que no sólo con la presión natural y comprensible que actúa desde abajo?

Y ahora empieza efectivamente la verdadera penetración en los secretos de la naturaleza. Hasta ahora, que nos preguntamos: "¿Cómo es posible?", no salimos del mundo en el que se mecen los aviones por su cielo azul y aparecen en la esfera misteriosa de lo abstracto, del mundo en el que se hacen reconocibles toda clase de fenómenos. Uno de los más interesantes es por ejemplo la ley de Bernoulli.

Imaginémenos una corriente, ya sea de aire, de agua aceite o leche, no importa. Esta corriente, la vamos a dejar salir tranquila y regularmente, sin límites ni paredes laterales. En ninguna parte puede ir más despacio o más deprisa porque cada partícula de líquido por sus vecinas y las partículas que tiendan a adquirir mayor velocidad serán frenadas inmediatamente por sus antecesoras más lentas. De esta forma en toda esta masa de partículas que siguen una misma dirección reina la misma presión. Pero si el movimiento se parara en álgún sitio o se adelantara, entonces tiene que haber habido una perturbación, la presión no puede haber quedado la misma sino que tiene que haber disminuído o aumentado en el sitio en cuestión.

Pasemos ahora de nuevo de las consideraciones teóricas al mundo del verdadero avión. El aire que sopla sobre las alas es como una corriente líquida poderosísima e ilimitada, pero que se aparta de sus leyes naturales en dos lugares distintos: en la parte de arriba y en la de abajo del ala que se halla dentro de la corriente. En ellas, tal como lo han demostrado nuestras mediciones, no existe la misma presión que en los demás puntos de la corriente.

¿Qué significa esto? De nuevo aparece a nuestra vista la corriente, o mejor una cola de gente. Si se deshace la aglomeración repentinamente entonces cada uno va más de prisa, pero si las masas se aprietan todavía más entre sí entonces toda esta muchedumbre va avanzando sólo lentamente.

De esta forma surge casi de por sí la interesante conclusión. Sobre el ala hay menos presión, por consiguiente la corriente tiene que ir más rápida, pero por debajo en cambio se comprime la presión, y por lo tanto el aire tiene que ir más lento. La medición confirma también en este caso las suposiciones. No le ha sido fácil a la humanidad llegar al reconocimiento de las diferentes velocidades del aire encima y debajo del ala, y sobre todo considerar que esta corriente más lenta o más rápida era debida a la mayor depresión succional o a la presión. Para ello, sin embargo, es decir, para llegar a estas conclusiones no había necesidad de apartarse de los límites de lo visible y medible. Lo que no se puede ni representar ni medir es el verdadero secreto del volar. Cada uno puede imaginarse lo que quiera del por qué el aire va más deprisa sobre el ala y más despacio por debajo de ella. Porque se trata de un fenómeno que ni es visible ni tangible sino que, en forma parecida a la corriente eléctrica, descubre sólo su existencia por su presencia. Es la llamada "circulación".

A primera vista esta palabra significa tanto como decir: "Está en la luna". Como que la mente humana comprende mejor las cosas haciendo comparaciones, en este caso también no habrá más remedio para explicar bien las cosas que establecer una comparación, ciertamente que esta vez en forma no muy exacta.

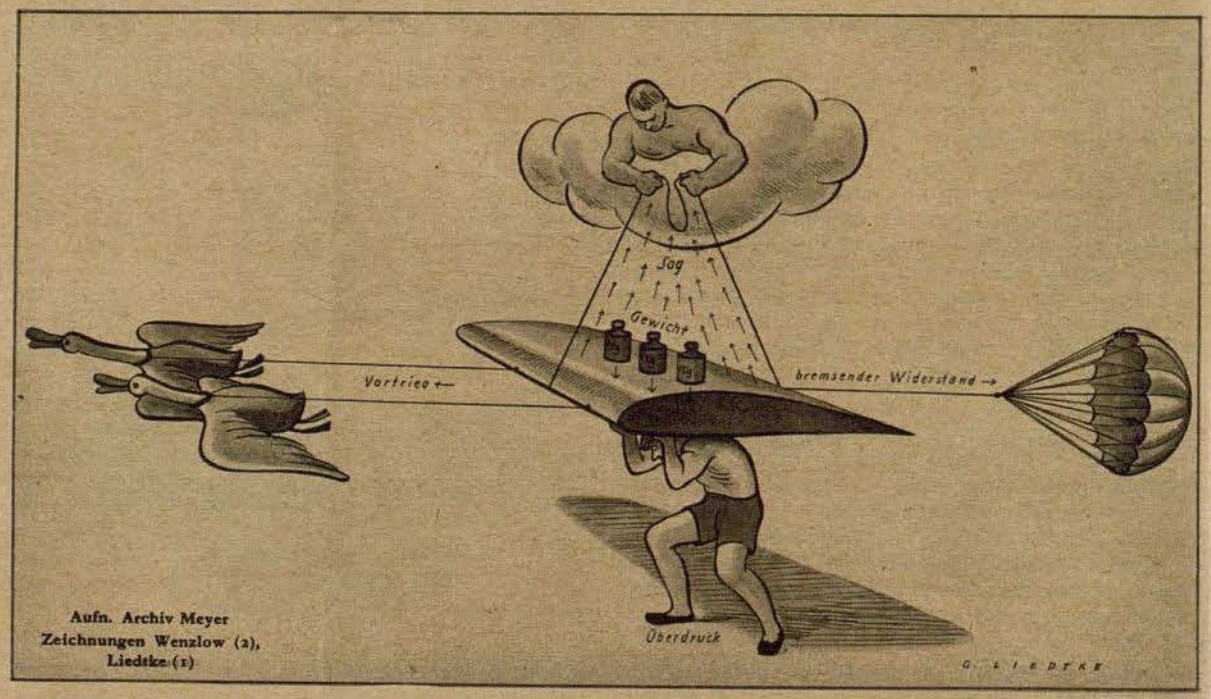
Se trata, pues, siempre que sea posible de acelerar la corriente por encima del ala y al mismo tiempo retrasarla por debajo de ella. ¿Qué pasaría si se hiciese girar alrededor del ala una gran rueda de palas que fuera de toda su extensión y cuyo eje pasara exactamente por el centro de ella? Si el ala se mueve entonces en dirección recta y la rueda empieza a dar vueltas, las palas pasarán de la parte delantera del ala a la trasera, y de esta de nuevo a su primitiva posición y con ello se producirá un fenómeno que nos interesa. Las palas arrastrarán consigo el aire, por cuyo motivo las partículas de aire no seguirán una línea recta, no se moverán, como el ala, en una sola dirección sino que describirán un círculo. Arriba seguirán hasta cierto punto con la corriente de delante a atrás e irán más de prisa. En cambio abajo las palas recogerán a las partículas contra la corriente, por cuyo motivo toda la corriente será más lenta. Pero este es el fenómeno que hemos observado y cuyas causas buscamos.

Si ahora una fuerza misteriosa hace desaparecer repentinamente las palas pero, sin embargo, la corriente continúa describiendo este círculo entonces tendremos la explicación de un cambio de velocidad tan interesante entre la parte superior y la inferior del ala. Pero ¿cómo es posible que pueda surgir y persistir una corriente tan singular sin la rueda de palas?

Pero con ello hemos llegado al final de las preguntas. Pues hay una explicación de la aparición de este remolino que todavía no ha visto nadie puesto que su movimiento y el movimiento principal se confunden uno con otro como los metales en una aleación. El remolino de la circulación está producido por la forma del ala, es decir la forma de este cuerpo hueco que llamamos ala. El aire se aparta con tanta violencia de la parte de detrás del ala que da una verdadera vuelta. Se da la vuelta formando un remolino dirigido hacia arriba que se forma inmediatamente después de haber arrancado el avión, por cuyo motivo se llama "remolino de despegue". En un principio se queda cerca del extremo del ala, pero se va alejando a medida que aumenta la velocidad del aeroplano hasta que se queda a cierta distancia detrás del aparato, distancia que conserva. En física hay una frase que se puede aplicar ciertamente a la vida humana y que dice: "No hay acción sin reacción". Doquiera se forme un remolino se tiene que producir también un "contrarremolino". Pero precisamente este "contrarremolino" del remolino de despegue constituye en el avión la llamada "circulación" que se mueve siempre en sentido contrario al remolino de despegue.

Lo que estuvo oculto para generaciones enteras lo ha descubierto la nuestra. Cayó el romanticismo de aventureras fantasías e hizo sitio a la realidad de los hechos positivos. Pero sólo de realidades se desarrolla el progreso técnico.

El soldado Mertens no tiene por qué asombrarse. Si estos inmensos aviones elevan por los aires centenares de kilogramos de peso no es que les empuje una fuerza misteriosa o mágica, sino las fuerzas de la naturaleza que son mucho más sencillas, aunque no tanto como parece.



Aufn. Archiv Meyer
Zeichnungen Wenzlow (2),
Liedtke (1)

Alrededor del ala que conduce al avión por encima del suelo se producen una serie de fuerzas contrarias. Los motores producen las fuerzas de avance. Pero entonces aparecen otra serie de fuerzas que actúan favorable o des favorablemente para el vuelo. El ala, como todo cuerpo, tiende al reposo y se opone a todo movimiento ofreciendo enérgica resistencia. A la fuerza ascensional se opone el peso del ala. Para poderse elevar necesita del remolino que hace factible el despegue: y entonces el avión vuela





"¡Poned los motores en marcha! He de dar una "vuelta al ruedo." Entre los zumbantes motores se encuentra Elly Beinhorn en su verdadero elemento

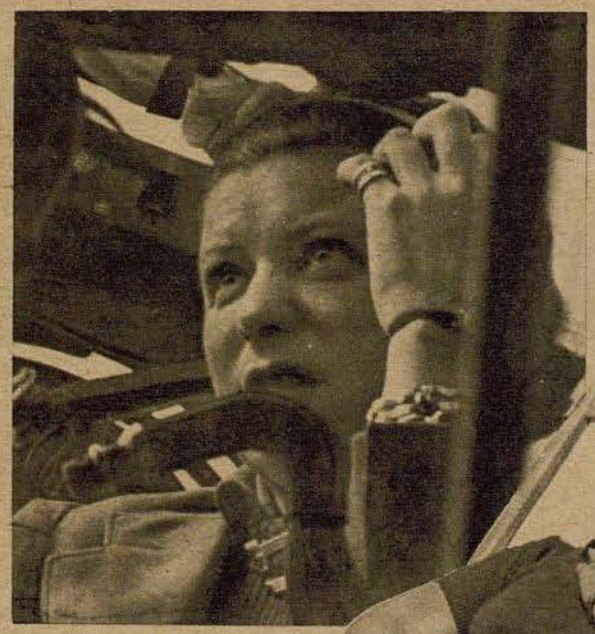
Elly de visita

Elly Beinhorn entre los aviadores de combate





Abajo: "Caramba, el Ju 88 es algo bastante más serio que mi avioneta deportiva", opina Elly Beinhorn al concentrarse sobre los pormenores de tan complicado mecanismo como lo es el de un avión de bombardeo Derecha: Claro, antes de marchar acude más de uno en solicitud del acostumbrado autógrafo. Un suboficial se presta voluntario para sustituir el escritorio

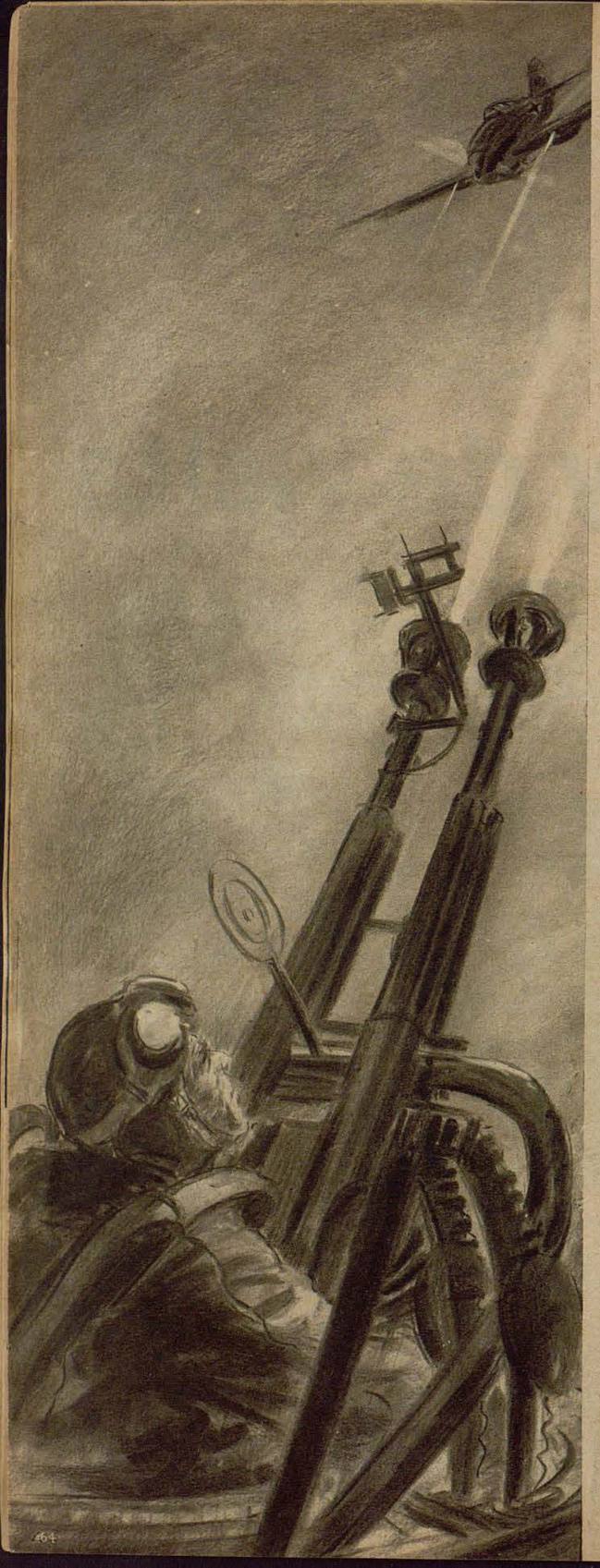






Fotografías:
PK Stempka-Scherl

De la cabina de un Ju 88, aterrizado en una de las bases de la aviación de bombardeo alemana en un lugar del oeste aparecen impensadamente un par de piernas femeninas. "Atiza", opina uno de los aviadores de la base, "¿a quién pertenecerán?" — "Pero, sí es Elly, como viste y calza." Pronto ha sido reconocida en la inesperada visita la persona de la famosa aviadora Elly Beinhorn-Rosemeyer. A ella no han dejado de interesarla los aviones, su especial atención va dirigida esta vez a los de bombardeo del tipo Ju 88. El comandante de la base la instruye en lo que cabe en los secretos alrededor de la palanca de mando. En animada conversación con uno de los pilotos de bombardeo demuestra una vez más, que, aunque mujer, sabe de la emoción y tensión de los vuelos en picado

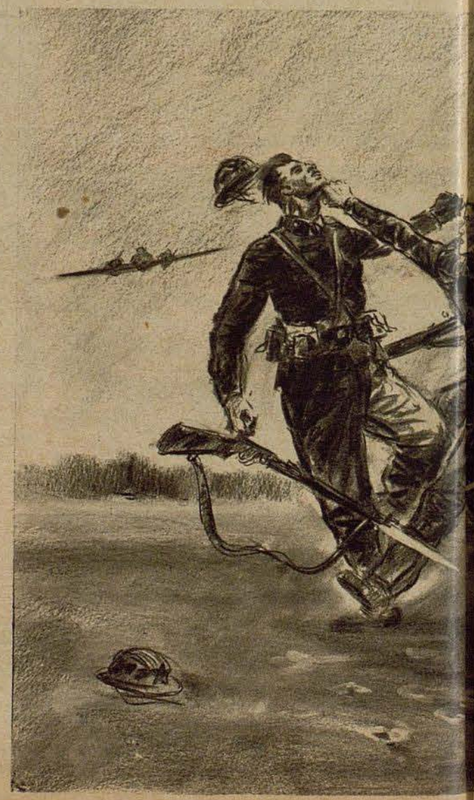


Separado de sus camaradas... y lo que sucedió mientras tanto

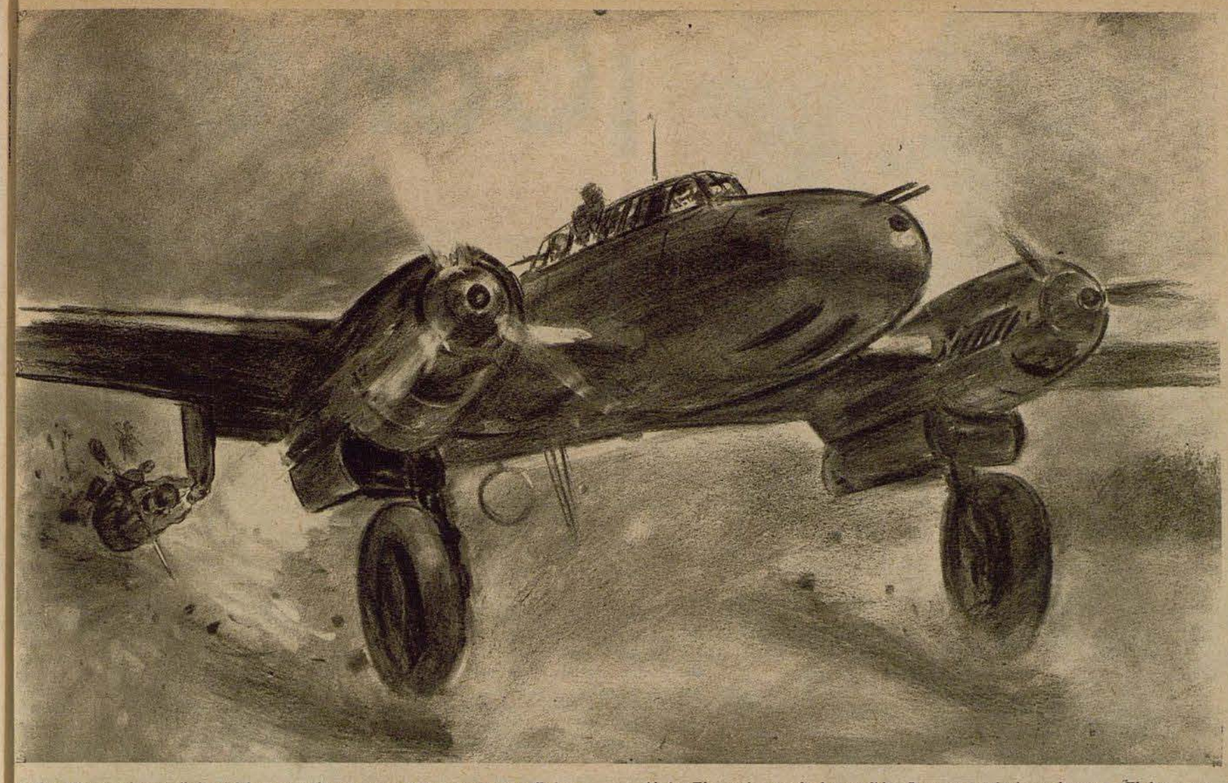
En la gigantesca contienda que desde hace una semana se está desarrollando en los campos de batalla del frente oriental el arma aérea alemana participa de nuevo decisivamente. Desde un principio asestó al enemigo tan rudos golpes que éste no tuvo la posibilidad de desenvolver sus fuerzas aéreas, en cantidad y poderío nada despreciables. Detrás de esta victoriosa lucha alemana en pro del dominio del aire sobre el territorio soviético, se hallan un sinfín de hazañas individuales y un ejemplar espíritu combativo que ya es tradición en la Luftwaffe del gran Reich alemán. Una de estas hazañas es reproducida por nuestro dibujante Ellgaard

Dibujos PK Ellgaard

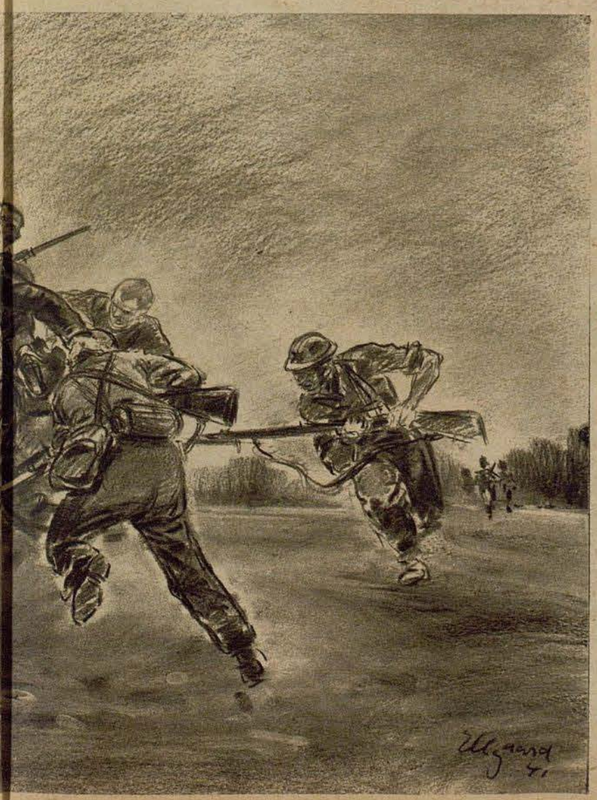
Derecha: El suboficial alemán cae en manos de los soldados soviéticos que lo tratan brutal e ignominiosamente. Durante un ataque rasante de destructores alemanes y aprovechándose del pánico y desorden en las filas enemigas, el aviador alemán consigue desasirse de sus custodiadores y trata de huir. La tripulación de un Me 110, que casualmente observó lo sucedido desde escasa altura, decide aterrizar. El alemán corre por su vida — hacia sus camaradas — perseguido por sus verdugos



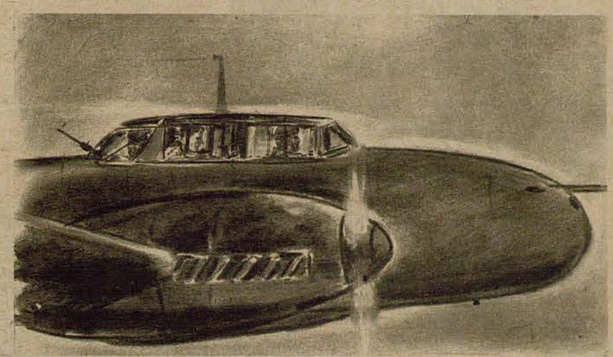
Izquierda: Un caza alemán que ya derribó con éxito varios aviones enemigos, y que por su parte ha recibido varios impactos de importancia, ataca a pesar de ello a un avión soviético. El ametrallador enemigo se defiende desesperadamente, pero inútilmente. El aparato adversario se precipita hacia el abismo. También al caza alemán le es imposible continuar su vuelo, viéndose obligado a realizar un aterrizaje forzoso detrás de las líneas enemigas



Arriba: Mientras el ametrallador del destructor alemán pone en jaque con su ametralladora al persecutor soviético. Inmediatamente después de subir el suboficial al avión Me 110, el piloto da gas. Uno de los perseguidores intenta aún asirse al fuselaje para impedir que el avión pueda despegar. Una ráfaga de la ametralladora acaba con él



Abajo: El enemigo queda desprendido. Los tres consiguieron despegar. El destructor gana rápidamente en altura. En el avión se entiende con el pasajero que tan excepcionalmente ha subido a bordo, decidiendo aterrizar para desembarcarlo en su cercano aeródromo de campaña. Pronto es localizado el campo de aviación aterrizando en él



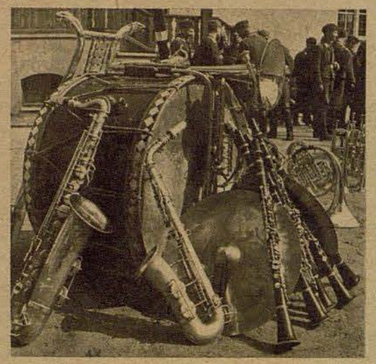
El suboficial salta a tierra y se despide de sus dos salvadores. Mientras el destructor se eleva, el suboficial, que ya era considerado como desaparecido, es saludado por sus camaradas con grandes muestras de júbilo ante las tiendas de campaña. Todo el incidente que tan fácilmente hubiera podido ser trágico, sólo duró 32 minutos



¡Con trombón y chinesco!



Saxofones sólo los hay en las bandas de la Luftwaffe. Fueron introducidos como primera innovación para dar más vida al cuerpo sonoro y para realzar la armonía. Un cuarteto de saxofones. Un músico tocando un saxofon barítono

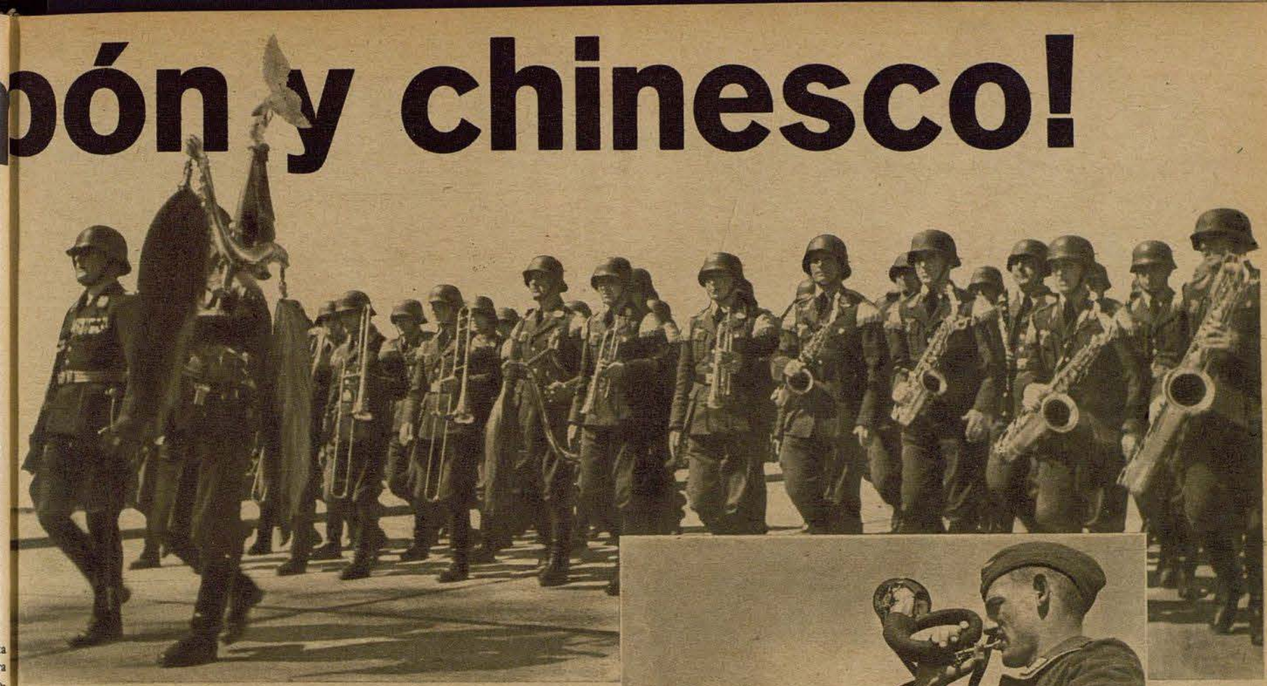


Las bandas de la Luftwaffe tienen un instrumento más extenso que las de otras armas. Innovaciones son los saxofones, clarinetes adicionales y los instrumentos de metal de mesuración estrecha de sonido alto y fuerte

¡Francamente! ¿No nos emociona a todos cuando oímos al pasar una banda de música? No sólo es la juventud escolar la que acompaña largo trecho al mismo paso a la tropa que marcha por las calles. — La música militar alemana goza, en verdadero sentido de la palabra, de gran renombre en el mundo entero. Pero, ¿qué complejo es el concepto de "música militar"? ¡Cuán distinta suena la música de una sección de piteros, con sus estridentes pífanos, acompañados solamente por entrecortado redoble de tambores, a una banda de infantería que consta de flautas, trompetas, trombones, cuernos ingleses, clarinetes, oboes, tubos y tambores!

En cambio nos produce un efecto por completo diferente la música de las tropas de caballería. Los dos timbales y las distintas clases de trompetas caracterizan el sonido y el ritmo especial. La música de los cazadores tiene preferencia — según su tradición — por el sonido romántico de los cuernos ingleses.

La Luftwaffe (Arma aérea), se ha ocupado muy extensamente de los problemas acústicos de la música militar. La música de la Luftwaffe ha buscado desde el principio gran contraste y pastosidad del cuerpo acústico, lo cual, como es natural, aporta grandes posibilidades de expresión. La primera innovación fué la creación de un cuarteto de saxofones. Estos instrumentos dan más vida a las voces intermedias y subrayan la armonía. Mas, esto no fué todo. Con el fin de alcanzar efectos especiales se acortó la mesuración de algunos de los instrumentos de metal antiguos, como la trompeta en si bemol, tuba-tenor, corneta-soprano y trombón-tenor. Ahora suenan más claros, fuertes y flexibles. La madera ha sido enriquecida con los nuevos clarinetes y cuernos ingleses de sonido alto y bajo. El metal fué también ampliado con una trompeta-bajo en do, un sopranino en mi bemol, un trombón-bajo de pistones y un trombón contralto de tiro. La actual música de instrumentos de viento de la Luftwaffe posee ya hoy día un cuerpo acústico complejo muy flexible que se compone de instrumentos de mesuración amplia y estrecha en la madera y metal, de saxofones y de la imprescindible y completa batería. De esta forma no sólo se cumple la genuina tarea de servicio músico-militar. Las bandas de la Luftwaffe cuidan desde hace años con mucho éxito la música sinfónica





Una banda de la Luftwaffe cuenta hasta con 54 músicos. Formaciones menores tienen de 30 a 40 músicos; en cambio las bandas de infantería sólo tienen de 27 a 37

Fotografías: Dr. Strache

El cornetín es uno de los instrumentos de las secciones de piteros y tambores. Los componentes de estas secciones no son músicos de profesión sino soldados de la tropa. Un estudio metódico y aplicado les pone en el dominio de la técnica, además tienen que aprenderse de memoria toda clase de señales (toques) y piezas



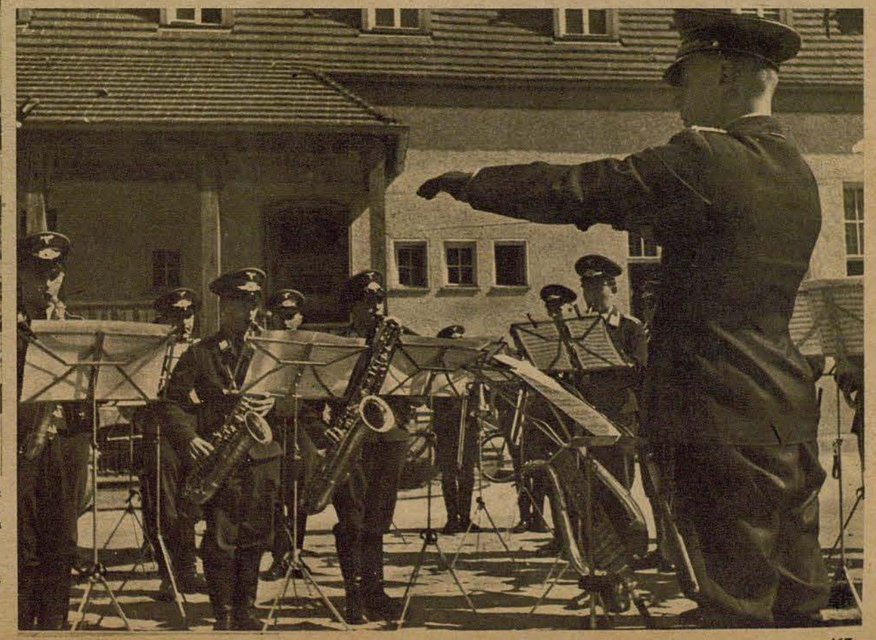
A la cabeza el chinesco y tocando marchas militares desfila la banda a la cabeza de la tropa. Las charangas y el ritmo marcial nos llenan de orgullo y alegría



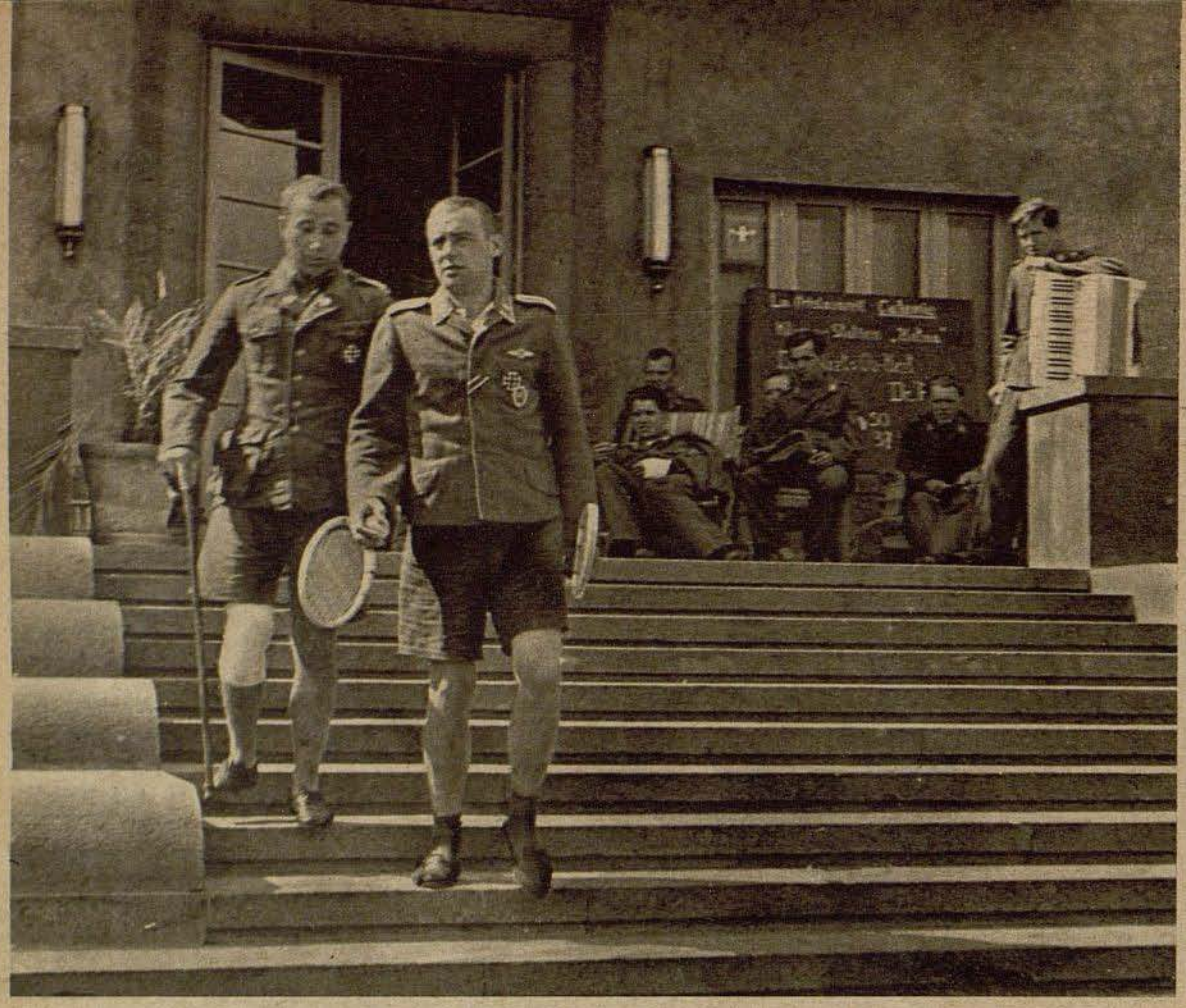
No en balde se habla al mencionar la música militar de timbales y trompetas. El que lleva los timbales (o el bombo), es un hombre de importancia, puesto que da el tono de la música



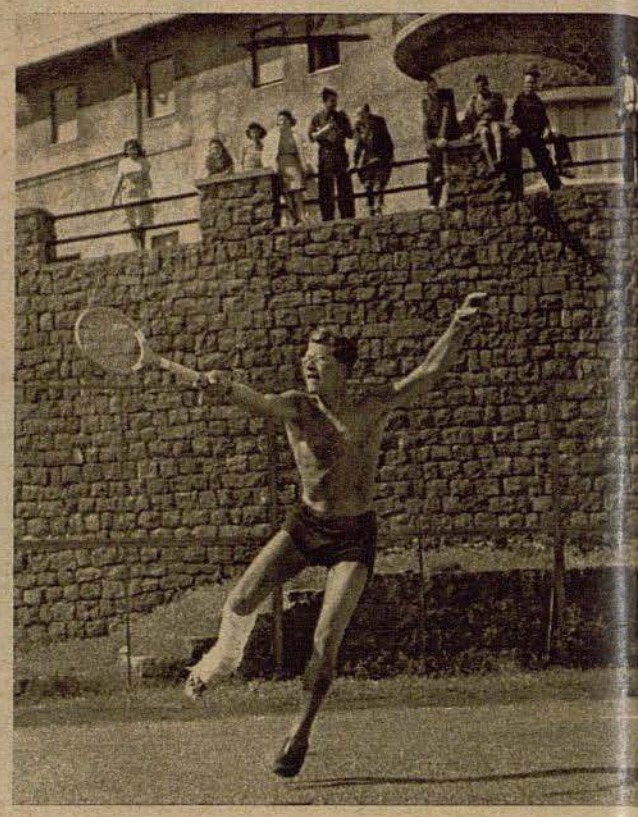
Músicos gozan de gran simpatía, especialmente entre los niños. El uniforme, los brillantes instrumentos, música marcial . . . ¡todo esto cautiva al corazón infantil! Después del concierto se hace amistad



Un concierto ante la cantina del cuartel alegra a los camaradas después de la comida

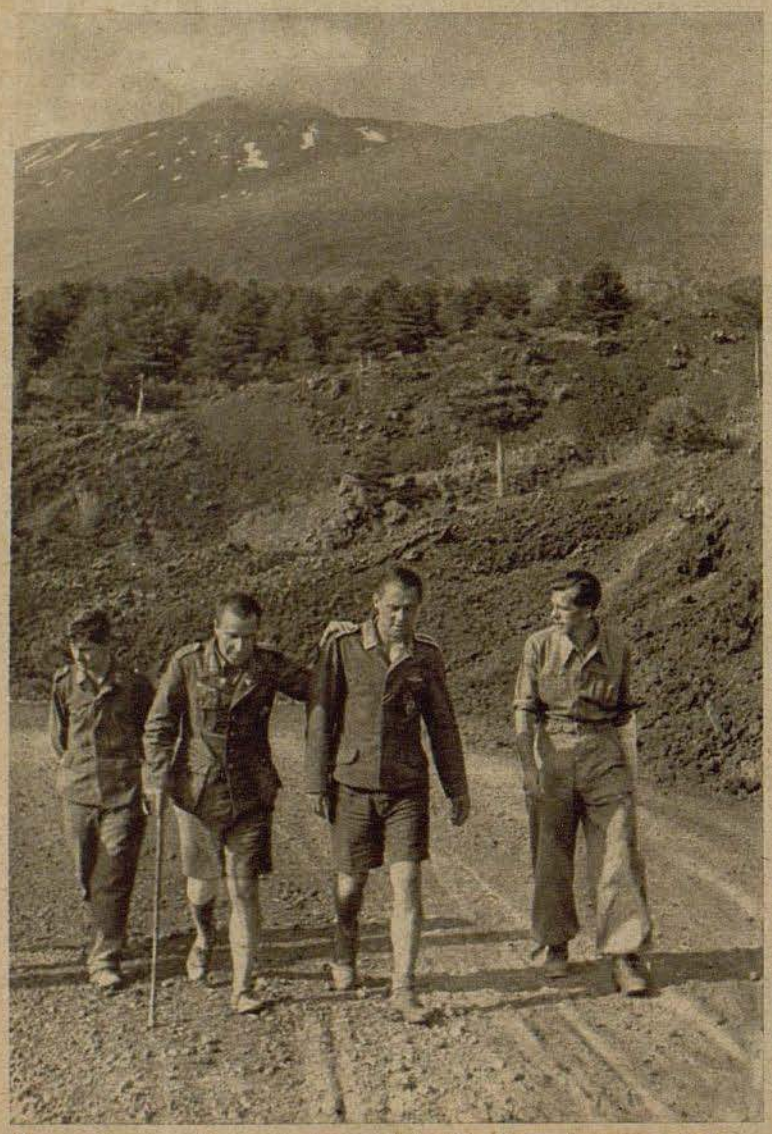


Izquierda: Es deliciosa la estancia en la estación climática "Etn
El calor meridional queda disminuído por la altura, por cu
motivo los heridos pueden permanecer todo el día en el exteri
y dedicarse preferentemente, a pesar de sus heridas, al deporte
al juego. Según se puede ver en la fotografía inferior, un venda
enyesado no constituye obstáculo alguno para jugar al tenis



Estación climática "ETNA"

Es natural que el Ejército alemán dedique especial cuidado a sus heridos. Por todas partes donde, en medio de bonita naturaleza, las condiciones climatológicas favorecen el proceso de curación se han instalado centros de restablecimiento para nuestros soldados. Incluso fuera de las fronteras del Reich, por ejemplo en regiones especialmente apropiadas de Italia, tenemos sanatorios en los que desempeña papel importantísimo la eficacia curativa de la naturaleza



Largos paseos por los negros campos de lava fortalecen el cuerpo y el alma, aunque alguno que otro herido tiene que tomar un bastón de ayuda



Es un placer bailar al aire libre sobre tierra siciliana y con "signorinas" de pelo negro. No tiene que ser precisamente música ligera: un tango es suficiente

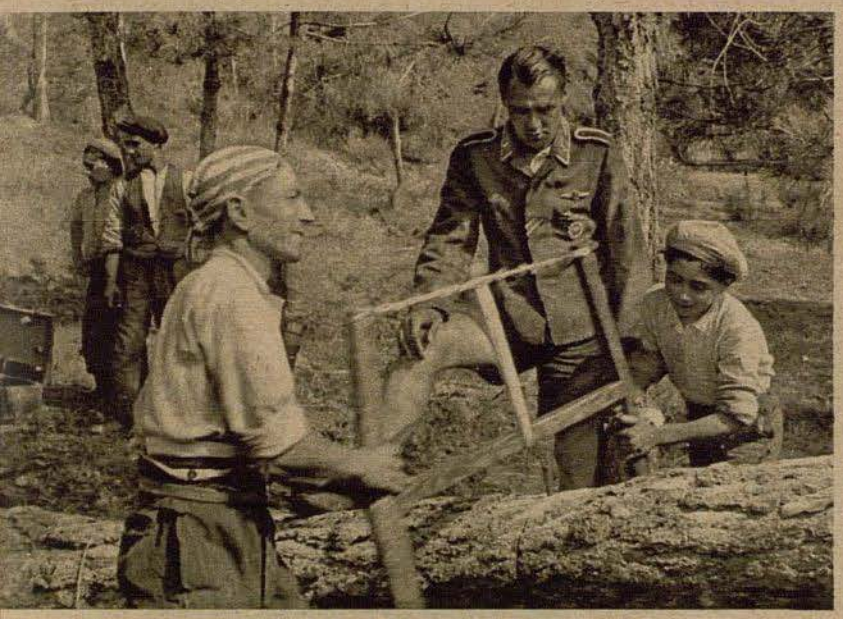


Camaradería entre las diversas armas. El suboficial de aviación y el soldado del cuerpo de tanques de la Cirenaica han establecido amistad y esperan ahora juntos su completo restablecimiento

Fotografías PK Sturm (Scherl)



1000 metros de altura el Etna posee una sorprendente riqueza en madera. Si los leñadores están haciendo su trabajo, el pensamiento de nuestros heridos pasa a la ria donde también resuena poderoso el golpe de hacha en los extensos y frondosos bosques



Qué es lo que está pensando el suboficial mientras los dos sicilianos hacen penetrar cada z más profundamente su sierra en el tronco del árbol? ¿Si es que él lo debe intentar también alguna vez?



¡Cortar árboles da sed! Un trago de una tinaja siciliana es un refresco estupendo

Pasar por encima de los duros y pedregosos campos de lava es difícil puesto que el pie no halla base sólida. Pero ayudándose mutuamente los heridos van avanzando y saben apreciar además este ejercicio en lo que vale para su curación

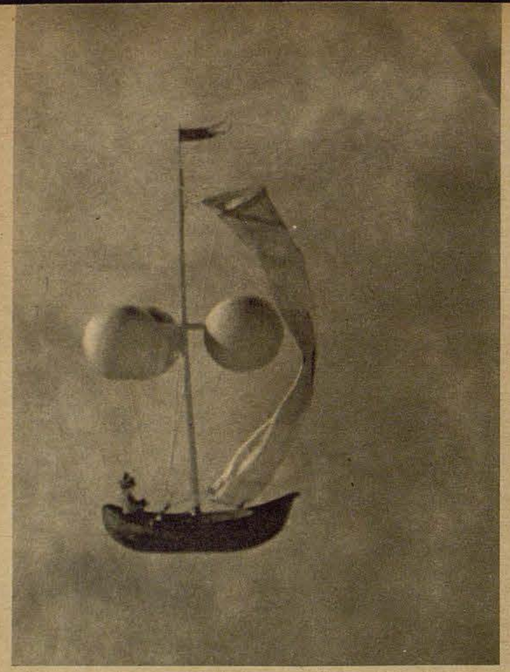


Titanes el cielo

Una nueva película de la Tobis

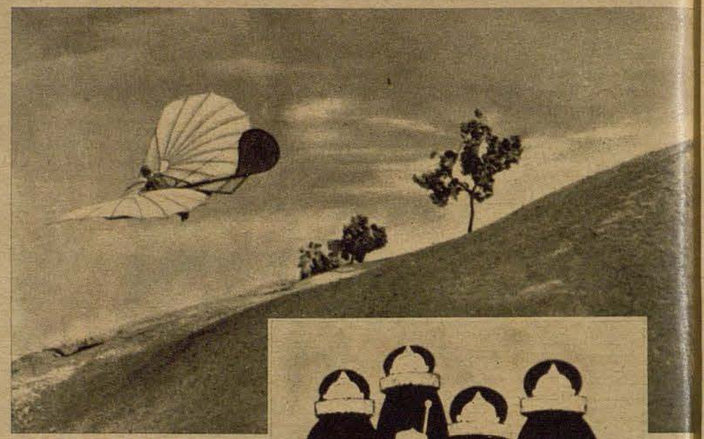
Las gestas de los precursores de la aeronáutica en fotografías originales

Walter Jerven firma como productor responsable de la nueva cinta de largo metraje que está siendo rodada aún en los estudios de la Tobis. El film presenta los comienzos de la aeronáutica en escenas a veces emocionantes, escenas de doble interés por el hecho de que la hora de nacimiento de la aeronáutica va aparejada con la de la cinematografía, representando los documentos únicos al mismo tiempo valiosos datos de la historia del film. Al emprender Otto Lilienthal, calificado por los hermanos Wright con razón como el "profeta de la aviación", sus primeros intentos de vuelo desde unas colinas de Steglitz, no fué inmortalizada su labor aún por la cámara cinematográfica. Fotografías con modelos llenan este hueco. Pero todo el desarrollo posterior, el sensacional vuelo de Wilbur Wright el 8 de agosto de 1908, los primeros ensayos del viejo maestro Grade, la primera travesía del Canal de la Mancha por Blériot y algunas pruebas fracasadas con autogiros: todo el empinado y espinoso camino seguido por los precursores de la aeronáutica es inmortalizado en este singular film



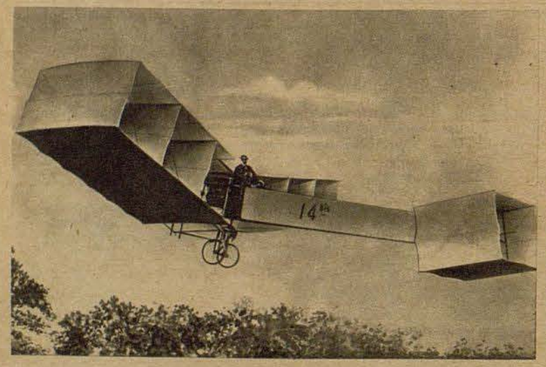
A la prehistoria de la aeronáutica pertenece el invento del padre jesuita Francisco Lana, Profesor de matemáticas y filosofía en Brescia, que pretendía hacer volar un barco de vela mediante una bolas al vacío. Adelantándose con su visión fantástica en trescientos años, reconoció Lana la importancia del aparato aéreo como arma de guerra

Abajo: Un monstruo para nuestra concepción actual fué sin duda el avión ideado por Santos-Dumont, con el que hizo pruebas en 1906. El vuelo va en sentido de la cabina de mando, colocado al frente del alargado fuselaje



Otto Lilienthal es el primer hombre volador. A falta de fotografías originales presenta la película mediante modelos copiados las pruebas del aviador alemán efectuadas en Steglitz y en las colinas de Rhinow, donde resultó muerto en una de ellas en 1896

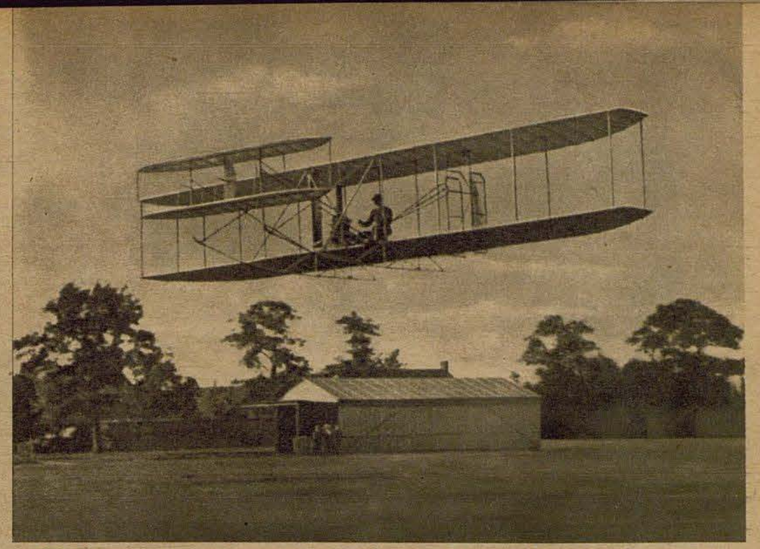
Fotos: Tobis (10)



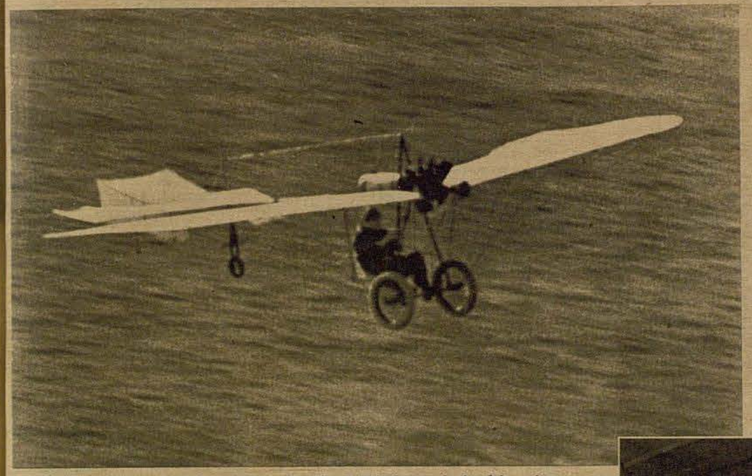
El nombre de Johannisthal va estrechamente ligado a la historia de la aeronáutica alemana. Con razón puede calificarse como su cuna. Derecha: Este humorístico anuncio convidaba al público a asistir a un expectáculo de vuelos en la primavera de 1910. Abajo: Los curiosos espectadores durante uno de los espectáculos en el aerodromo de Johannisthal



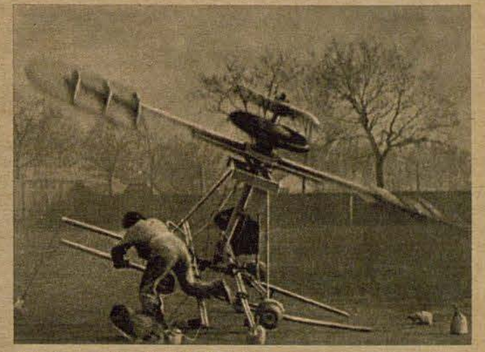




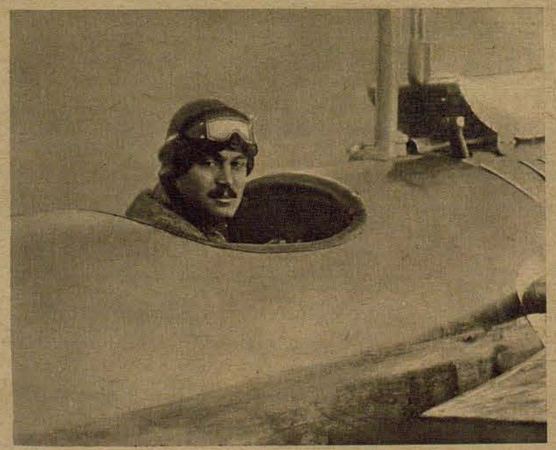
El 8 de agosto 1908 ha quedado escrito con letras de oro en la historia de la aeronáutica. Wilbur Wright evoluciona con el aeroplano por él construido durante dos minutos sobre el hipódromo de Hunaudières en Paris. La cámara cinematográfica, que aún pasaba por su infancia más tierna, ha inmortalizado tan sensacional acontecimiento



Dos meses después del sensacional vuelo de Wright consiguió el ingeniero alemán Hans Grade dar el primer salto por el aire. Pocos segundos se mantuvo sobre el suelo



Esfuerzo baldío: La idea del autogiro ya es antigua, pero hubieron que pasar muchos años hasta que con el perfeccionamiento de los medios técnicos fuese coronado por el éxito este nuevo sistema



Hellmuth Hirth, más famoso de los aviadores alemánes antes de la guerra mundial, con su famosa "Paloma Etrich"



Melli Beese, la primera aviadora alemana, perteneció durante muchos años a las más populares figuras de los espectáculos aéreos públicos

LA VALENTIA ES EL



TENIENTE CORONEL GALLAND



TENIENTE CORONEL MÖLDERS

HONOR DEL SOLDADO

En la batalla aérea del día 21 de junio de 1941, el Teniente Coronel Galland tuvo especial participación por el magnífico mando de su formación y por la destrucción de 3 aviones enemigos. Un día más tarde, el Teniente Coronel Mölders abatia su 72 adversario. Por tan heroico comportamiento de ambos oficiales el Führer les ha concedido la nueva condecoración de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con hojas de roble y espadas, y les ha enviado telegramas de felicitación

COMO SE MERECIERON LA CRUZ DE HIERRO



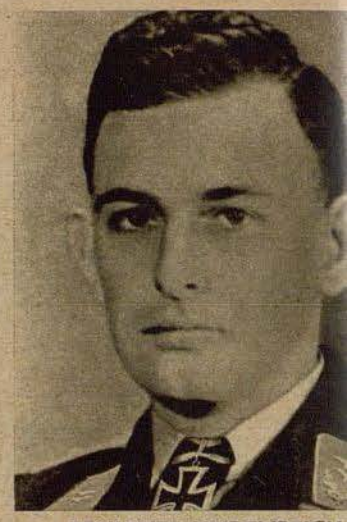
TENIENTE FORGATSCH



GENERAL DE DIVISION MEINDL



CAPITAN v. RETTBERG



TENIENTE HEIDENREICH



TENIENTE HOMUTH

El General de División *Meindl*, Comandante de un regimiento de asalto, tenía la misión, cuando las luchas de Creta, de tomar el campo de aviación de Maleme. Fué el primero de su regimiento que saltó y dirigió el ataque en medio de violento fuego adversario. Después de larga lucha fué herido gravemente en el pecho. — El capitán *von Rettberg*, como comandante de grupo de una escuadra de destructorees, ha abatido en cien vuelos cuatro aviones y destruído 12 en el suelo. Por su ejemplar arrojo y su valentía personal ha tenido gran participación en las victoriosas luchas llbradas en el Sudeste. Cuando la campaña de Creta el capitán von Rettberg ha hecho nuevos y grandes méritos de guerra en numerosos vuelos rasantes. — El teniente *Forgatsch* se ha distinguido en 50 incursiones sobre Inglaterra como magnífico aviador de un grupo de combate. Como hechos de armas más importantes conviene hacer resaltar dos eficaces ataques contra una de las fábricas británicas de motores de aviación más importantes, y la destrucción de un transporte de tropas de 14.400 toneladas. — El teniente *Heidenreich*, como observador de un grupo de reconocimiento puede apuntarse grandes éxitos para el mando, en sus vuelos de exploración a larga distancia. Durante su última acción, el avión del teniente fué seriamente averiado por cazas enemigos, y él mismo sufrió graves heridas al verse obligado a aterrizar forzosamente. — El teniente *Homuth* se ha distinguido en todos los frentes como magnífico piloto de caza así como también como ejemplar capitán de escuadrilla. En violentos combates aéreos ha abatido 20 aparatos enemigos y destruído, en vuelos rasantes, tres aviones que estaban en el suelo. — El teniente *Naumann*, capitán de escuadrilla de una formación de aviones de bombardeo en picado, se distinguió en más de 100 incursiones sobre el Norte y el Centro de Grecia. Su escuadrilla destruyó, entre otros, 10 buques con un total de 36.000 toneladas. Él hundió además en la bahía de Suda un transporte de 6000 toneladas y en la batalla aéreo-naval de Creta consiguió 3 impactos de lleno sobre cruceros ligeros y pesados, y hundir o averiar gravemente 4 destructores. — El alférez *Teusen*, jefe de sección en un regimiento de cazadores paracaidistas, quien se distinguió ya cuando la acción de su tropa en Holanda, ha demostrado ser ahora, con su actuación en Corinto, un magnífico militar. En las luchas sostenidas en el puerto de Nauplion se sostuvo con su débil sección, a pesar de estar herido, hasta que se le entregaron los ingleses, que eran unos 1400 hombres. — El alférez *Thiede* ha demostrado en más de 100 vuelos de Stuka su gran arrojo y valentía, así como sus estupendas condiciones aeronáuticas. Cuando el ataque contra la línea Metaxas destruyó importantes posiciones con blancos de lleno y facilitó de esta manera el avance de los tanques. También consiguió magníficos triunfos en la lucha contra la flota mercante y de guerra de la Gran Bretaña.

Fotografías Scherl-OKW (10), Inge v. Rettberg (1)



ALFÉREZ TEUSEN



ALFÉREZ THIEDE



El enemigo en acción

Los soldados de los cañones antiaéreos están en sus puestos para ofrecer a los adversarios "una calurosa recepción"

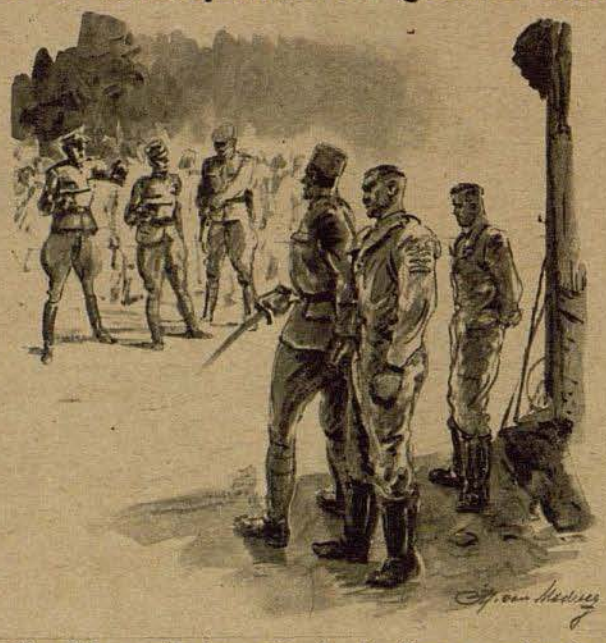
Fotografía: Dr. Franz

Escapados tres veces de la muerte

Aventura de una tripulación de destructor en tres frentes de guerra

Por el corresponsal de guerra Mittler

La tripulación de un avión destructor, capitán K. y su brigada, han pasado en tres diferentes frentes horas críticas entre la vida y la muerte. Sobre el Mosa fueron atacados por una formación de Curtiss, sin embargo, a pesar de sus graves heridas consiguieron hacer llegar al avión detrás del frente alemán donde quedó inmóvil después de haber hecho un aterrizaje forzoso. Sólo cinco semanas estuvieron ambos pilotos en el hospital; después, el 18 de agosto de 1940, despegaron por primera vez contra Inglaterra. Tuvieron también mala suerte. Después de un violento combate aéreo tuvieron que amarar en alta mar donde estuvieron largo tiempo a la deriva y hasta a punto de perecer. Finalmente apareció en el último momento un avión alemán de salvamento de náufragos que les echó un bote neumático con el que se pudieron salvar ambos aviadores. Pero hasta la mañana siguiente no fueron recogidos por un dragaminas, cuando ya estaban completamente agotados. Desde entonces han pasado meses. El 6 de abril se llevó a cabo el gran ataque contra Belgrado. Otra vez no fué afortunado para los dos aviadores un encuentro con cazas serbios. En medio de terreno enemigo aterrizan con su aparato gravemente averiado. Se les hace prisioneros y se les conduce á un cuartel. Por el camino les rodea la exaltada muchedumbre que les quiere linchar y sólo con trabajo y apuros se les protege de las iras del populacho y alcanzan finalmente el edificio con el rostro y el cuerpo llenos de arañazos, golpes y chichones.

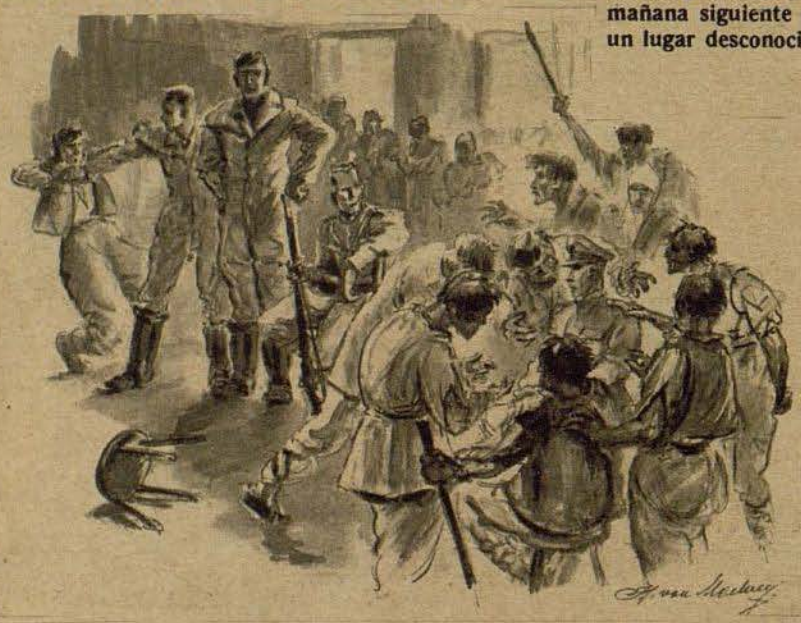


"... Sólo pasando por encima de mi cadáver os apoderaréis de estos dos aviadores ...!"

III

Entregados a las hordas serbias

Comparecen ante un oficial de aviación serbio. Pretende saber su cometido, pero tropieza con sus preguntas con la muralla del silencio. Después de un interrogatorio de una hora son conducidos a la ciudadela. Pero ahora a pie, con dos centinelas a derecha e izquierda. Centenares de personas corren por las calles a su encuentro. Les escupen, pegan, y pisan. De pronto aparecen cazas alemanes que los salvan. En vuelo bajo atacan las instalaciones de los cuarteles y en un momento quedan vacías las calles y reducido a la nada todo el valor de la muchedumbre serbia. Sin más obstáculos ni incidentes consiguen llegar a la ciudadela. Poco después se da de nuevo la señal de alarma y tienen que ir a un gran refugio adonde van también todos los del edificio. Apenas reconocidos comienzan de nuevo insoportables minutos de ignominia, creyendo a cada instante que se ha terminado todo. De pronto el capitán K. ve a un comandante, se abre paso hasta él, y le pide que le haga comparecer, en seguida ante el General. Dice que es capitán de aviación alemán y que, juntamente con su tirador de a bordo, se le está tratando en forma vergonzosa. Consigue efectivamente hablar con el General, quien promete protección, pero él mismo comprende en aquel instante que sus palabras no pasarán de promesas porque conoce a su pueblo y a sus soldados que, en parte, ha reclutado sólo desde hace unas horas.



"... Cada vez se agrupan más aldeanos. Se acercan al oficial que les acompaña y susurran algunas palabras a su oído ..."

Interrogatorios, protocolos, así se continúa. A la mañana siguiente se efectúa un nuevo traslado hacia un lugar desconocido. Por el camino el oficial que les acompana los quiere maniatar puesto que no se siente bien entre los dos. — Van dejando atrás a columnas, a pesar de que estas últimas avanzan a toda velocidad. Después de un viaje de 3 horas se detienen ante una estación ferroviaria. Desde allí deben continuar el viaje en tren, pero antes tienen que aguardar largas horas en la sala de espera, o algo que se le parece.

¡Ahora se trata de tener cuidado!

Cada vez se agrupan más aldeanos. Se acercan al oficial que les acompaña y susurran algunas palabras a su oído. En estos días el capitán K. ha aprendido ya algunas palabras de serbio, por cuyo motivo se pone en guardia al darse cuenta de que se sostiene una conversación en tono bajo. Los aldeanos dicen al oficial, que se aparte unos cuantos metros que de lo demás se ocuparán ellos. ¡Cuidadito ahora! El capitán se dirige al Teniente serbio al que dice: "Si Vd. no me protege de estos aldeanos mañana estará colgado de un árbol, porque entonces ya estarán aquí nuestros tanques." Estas palabras tienen efecto. Finalmente llega el tren.

Pero parece que tarda una eternidad en arrancar. Entretanto se va agrupando gente ante el departamento. Entre ella se halla también una enfermera que hace el significativo signo de cortar el cuello.

Después de un largo viaje se les conduce de nuevo a un cuartel, donde permanecen 6 días. Su vigilante es un cabo serbio — un tipo que les tiene que salvar varias veces la vida en el curso de los próximos días. Casi cada noche les va a visitar un teniente croata que se ha enterado de su presencia. Les trae siempre cigarillos, jabón y agua.

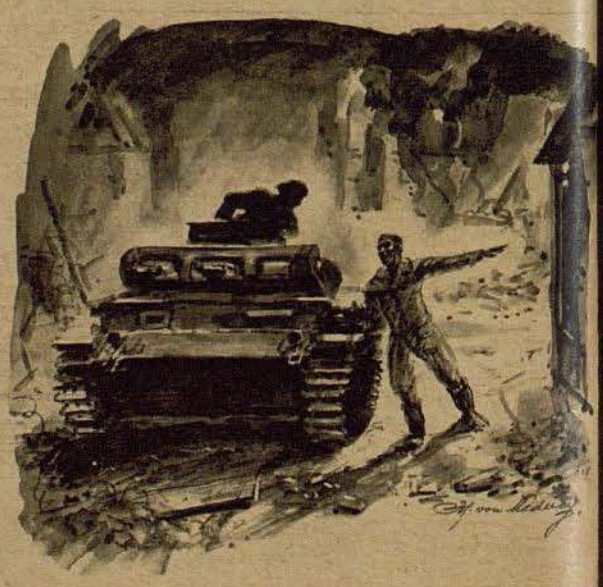
En este cuartel viven un ataque rasante de su propio grupo de destructores, pues las insignias de la escuadrilla se pueden distinguir perfectamente. Durante el bombardeo se dan cuenta de lo destructor que puede ser un ataque de esta naturaleza. A su alrededor ven el terror y el miedo pintados en los rostros de estos serbios.

Por la noche se les traslada de nuevo. Ahora a las montañas ... y a pie. Como único centinela les acompaña el cabo serbio. Al atardecer del día siguiente pasan por delante de la casa de este último. Es un labrador y permanecen aquella noche en su hogar y les ofrece bastante de comer.

Durante los días siguientes el sol es abrasador, y el calor se deja sentir todavía más si se tiene que caminar con estas botas de piel. Cada vez hay que ir más de prisa. Los aviones de combate alemanes ametrallan ya la retaguardia. Cuando ha tenido lugar un ataque de esta clase el cabo los conduce por otros caminos que los que sigue el ejército en su retirada. Porque entonces la impotente rabia de las hordas no conoce límites. En estas aldeas tan alargadas a lo largo de la carretera es cuando se lo pasan peor, porque en ellas no hay medio de buscar calles paralelas, y a pesar de que el cabo hace cuanto está buenamente a su alcance por protegerlos no siempre es dueño de la situación.

Un cabo enérgico

Ante una taberna de una aldea todo el mundo se detiene. Los camiones se embisten uno contra otro, y los coches se abren paso con grandes dificultades. De la puerta de esta taberna salen algunos gendarmes, entre los cuales resalta la figura de un teniente. Animados por el alcohol llaman a los transeuntes y descubren con sus ojos vidriosos a los dos aviadores alemanes. Con paso inseguro, casi tambaleándose, el teniente se dirige hacia donde está el cabo, al que dice que los dos alemanes le pertenecen, y que tiene orden de llevarlos más hacia la retaguardia. Entretanto dijo que tomara una copa por su cuenta, que los prisioneros los iba a conducir él detrás de la casa. El cabo se queda un momento suspenso, mas después al ver que el Teniente y sus compañeros desenfundan las pistolas



"... ¡Alto! ¡Aquí aviadores alemanes prisioneros! ¡En aquella casa se halla todavía mi telegrafista ...!"

Dibujos H. von Medvey


MESSERSCHMITT A·G



Esta tortuga, con el emblema de la aviación alemana pintado en su coraza, se ha convertido en la mascota de una escuadrilla en el Sudeste Fotografía PK Silbermann (Scherl)

y se agrupan en semicírculo alrededor de los alemanes, da un salto, desenvaina el sable y grita en serbio: "Sólo pasando por encima de mi cadáver os apoderaréis de estos dos aviadores. Tengo orden de entregarlos al general y a nadie más!" El capitán K. le aprieta la mano libre, lleno de reconocimiento. Cada uno de los dos prisioneros piensa que este cabo es un gran muchacho. Los serbios pretenden todavía algún rato convencer al cabo, pero él permanece firme en su decisión. Por fin se van, mascando entre dientes toda clase de amenazas.

Y las cumplen. En otro lugar vuelven a aparecer, pero en aquel momento aparece un avión alemán de reconocimiento a corta distancia que ataca a la columna con fuego de ametralladora, así que el grupo de gendarmes desaparece rápidamente. — A la siguiente parada parece que la suerte está también de su parte El camino se estrecha extraordinariamente y se consigue avanzar sólo con lentitud. No hay que pensar tampoco en apartarse de los grupos siguiendo por caminos laterales. Otra vez empieza a rodear todo el mundo a los dos aviadores germanos. Avanza decidido hacia ellos en tipo ventrudo muy estrafalario. De pronto cae al fondo de una cañada un gran mortero y este incidente distrae la atención de todos. Los tres desaparecen rápidamente.

Los tanques salvadores

La noche les sorprende en la altiplanicie. En una casa de labor hallan cobijo. En ella se halla también un teniente al que piden de nuevo una mejor protección, pero él tiene otras preocupaciones. En el establo pasan la noche juntamente con el cabo. Más tarde entra también un brigada de gendarmería serbio que se coloca delante del capitán K. al que le mira fijamente. El capitán K. se hace el dormido. Poco después oye roncar a su lado y de vez en cuando entreabre los ojos y ve que el serbio sigue mirándole con el mismo interés, sin apartar la vista de él.

De repente se oyen disparos en el exterior. Parecen ser ametralladoras. ¿Qué pasa? ¿Serán ya tropas alemanas? Ninguno lo cree porque no pueden imaginarse volver a estar libres. ¿Tanques alemanes? pregunta el capitán K. al cabo en voz baja. Pero éste no hace más que encogerse de hombros. Hace un momento que estuvo en el exterior pero entonces no se notaba nada extraño. Y ahora, sin embargo, se continúan oyendo ráfagas de ametralladora que nadie sabe de donde proceden. Unos instantes después se percibe ya el roncar de motores, en una forma que parece que están pasando por la carretera pesados vehículos.

Esto sólo pueden ser tanques alemanes, piensa el capitán K. En un momento toma la decisión. Quiere ir al retrete. El brigada enseña el camino al cabo. Al lado de la citada puerta se halla una segunda. Entonces, el capitán se aparta rápidamente, consigue llegar al exterior, salta por encima del seto y corre por la calle. Pues sí, son tanque alemanes. Ahora llega otro. K. grita: ¡Alto! ¡Aquí aviadores alemanes prisioneros! En aquella casa se halla todavía mi telegrafista rodeado de gendarmes!" Entonces de la tapa del tanque aparece la cabeza de un suboficial, un berlinés según puede deducirse por sus primeras palabras. "¿Qué pasa, dónde . . .?", exclama. Va con el capitán. El telegrafista parece que despierta de un sopor cuando alguien le dice: "¡Rápido, afuera, estamos libres, nuestros tanques están aquí!" Unicamente no fué posible encontrar al teniente y a sus compañeros. Pudieron escapar aún oportunamente.

¡Nuevamente libres!

Con el mismo cabo, que conserva aún el fusil, se deshace ahora todo el camino en automóvil. En el primer puesto de mando de un regimiento se entrega al cabo un papel por el que se ordena a todas las autoridades militares y civiles que le protejan, puesto que ha salvado la vida en repetidas ocasiones a dos aviadores alemanes. Este serbio mira con orgullo esta hoja blanca sobre la que resaltan tantos sellos. Cuando después se trata de despedirse los dos aviadores agradecen una vez más todo lo que ha hecho por ellos este cabo, simple soldado y labrador de su pueblo que ha demostrado más pundonor que oficiales de alta graduación del mismo país. El capitán K. y su telegrafista se dirigen después de nuevo junto a sus camaradas.

¿Y Creta? En aquella isla helena por poco que no les ocurre otro percance después de haber efectuado un vuelo rasante sobre posiciones de artillería antiaérea enemiga. Sin embargo, con un solo motor consiguieron todavía volar sobre el mar escudriñando en todas direcciones un islote cualquiera donde tomar tierra; Quien hizo este vuelo con un motor en esta región tan cálida sabe lo que significa dirigirse desde Creta al Peloponeso con un avión trimotor, pero con dos motores destrozados.

. . . Caramba, caramba, exclama aún hoy al recordar el pasado sentado ante su tienda de campaña del Peloponeso y contemplando el estrellado cielo azul que se extiende tan nítido ante sus ojos, como si jamás se hubiera desencadenado un combate bajo su firmamento.

Pero estas estrellas iluminan también ahora a todos aquellos camaradas que están en Creta y que reúnen nuevas fuerzas para las próximas horas a fin de terminar victoriosamente esta lucha. Estrellas del cielo meridional, en las cuales está escrito nuestro destino, reflejando vida y muerte.

El pequeño almanaque del "ADLER"

El paracaídas

No sucede a menudo que un hombre se cayera del cielo — excepción hecha de las caídas intencionadas de nuestros paracaidistas. Sin embargo, el caso pasó hace algunos años en una fábrica de aviones en el Sur de Alemania, y en aquella ocasión se cayó del cielo un hombre en el verdadero sentido de la palabra. No se trataba de un morador del cielo, ni de un habitante de Marte, sino de un mecánico de abordo que había emprendido un vuelo de ensayo conjuntamente con el piloto, en un tipo especial de avión. Ambos tripulantes estaban equipados con paracaídas, conforme al reglamento, y para garantizar su salvación segura para el caso que tuviesen que abandonar el avión durante el vuelo, este fué provisto de asientos especiales, tanto para el piloto como también para el observador. Gracias a esta disposición especial, al mover una palanca se desplazaba el asiento, de manera que la persona sentada se caía al vacío a través de la abertura.

Durante el vuelo, el mecánico de a bordo se hallaba en la parte central del fuselaje para observar las temperaturas, la presión, etc. Después haber comprobado que todo estaba en orden, se dirigió al asiento del observador con el objeto de examinar el motor, el aletón y los timones. Súbitamente, una ráfaga de aire le obligó a agarrarse y su mala suerte quiso que lo hiciera de la palanca que removía el asiento. Este desapareció y el hombre se cayó del aparato. No se hizo impresionar, sin embargo, y después de una caída de 60 a 70 metros hizo desplegar con sangre fría el paracaídas que funcionó correctamente. Tocó unos cables de alta tensión y luego aterrizó sano y salvo en la copa de unos árboles. Al ocurrir el accidente, el avión se hallaba a una altura de unos 500 metros.



El piloto no había notado nada de todo esto y, en la creencia de que su camarada de a bordo viajaba tranquilo en su asiento, había continuado el vueloy aterrizado en el aeródromo de la fábrica. ¡Cuál fué su sorpresa y la del personal de la pista de despegue al comprobarse que faltaba el mecánico! ¡Qué de suposiciones y opiniones! Pero, como era poco probable de que el desaparecido se había quedado en el aire, se emprendió una búsqueda en automóviles en todo el paraje — ¡todo en vano! Mientras tanto el "caído del cielo" — cuyas primeras palabras fueron asegurar que su paracaídas no había sufrido lo más mínimo — había llegado a pie al aeródromo con su paracaídas bajo el brazo. Gracias solamente a su sangre fría la "caída del cielo" no había tenido consecuencias funestas. Salió con el susto y con la caminata de hora y media.

H. M.

Homenaje malogrado

Uno de los más arriesgados pilotos de los tiempos mozos de la aviación, el joven Bruno Hanuschke, tuvo el privilegio de adjudicar a su avión un papel extraordinario, que es el de casamentero. El joven que había adquirido fama por más de un vuelo atrevido, se había enamorado mortalmente de una bella sueca. Le parecía luego muy natural ofrecerle sus homenajes a fuero de su gremio, por vía aérea. Cargó su liviano monoplano de un enorme ramillete de rosas, apretó el acelerador a fondo y salió a razón de 70 kilómetros por hora. Al atronador ruido del motor que hizo retemblar toda la casa hasta sus cimientos, salió apresurada al balcón la despavorida joven sueca. No quiso creer lo que veían sus ojos, ya que a pocos metros por encima del techado de su casa volaba su adorador enfilando la calle y haciéndole seña. Dió un viraje y con un vivo esfuerzo arrojó en sus brazos el abultado ramillete de rosas. El excelente éxito de este primer asalto estimuló al emprendedor joven a realizar nuevas hazañas. Poco tiempo después acometió un nuevo desfile aéreo andando y volviendo en su avión frente al balcón de la chica, más atemorizada que entusiasmada, y causando satisfacción y regocijo en todos los vecinos. Desgraciadamente, se olvidó de la malicia del tanque de bencina, que a veces suele vaciarse. El motor empezó a fallar inesperadamente y el señor Hanuschke fué a parar con gran estruendo a la copa de los pinos más cercanos. Fué un accidente poco agradable, pero, por suerte, tuvo consecuencias muy felices. La joven sueca que hasta entonces no había definido sus sentimientos para el atrevido saltarín, se vió precisada de consentir, "para que no cometiera nuevas locuras que le podrían costar caro". Tiempos más tarde Bruno Hanuschke reconoció el valor de la compasiva resolución de la dueña de su corazón con estas palabras aparentemente melancólicas: con el volar había ganado siquiera una cosa, que era su mujer; nada más. *G. M.*



Dibujos v. Medvey

UdRSS mosaico de razas

viene de la página 459

sentimiento del orgullo de raza. Durante el transcurso de los siglos se han mezclado con toda clase de pueblos. Algunas razas han sido absorbidas en el transcurso de los siglos por los rusos o cuando menos han estado imposibilitados de poderse desarrollar por sí mismas. Y en aquellas partes donde el ruso no conseguía llevar a la práctica este procedimiento de opresión, como es el caso de los ucranianos y rutenos blancos, entonces empleó los medios más extremos de política de fuerza. De esta forma se explica el terror bajo el que viven desde hace decenios los ucranianos, terror que se ha agravado considerablemente con la subida al poder del régimen rojo.

La lucha de los rusos contra los ucranianos se perfila en la historia de los últimos veinte años como una tragedia de importancia histórico-mundial. Data de siglos la contraposición ruso-ucraniana. Estos últimos constituyen en la Unión Soviética la mayor de las minorías. Su lengua la hablan 45 millones de personas. Y fué precisamente este grupo popular que oprimieron los soviets con más fruición. Por lo demás es interesante hacer resaltar que desde hace años no ha sido posible hallar ningún ucrainano entre el círculo íntimo de los cabecillas de Moscú a pesar de que el pueblo ucraniano es el que debiera de seguir al ruso por la cantidad de personas que forman parte de él. A los ucranianos se les niega lo que consiguen los georgianos que no constituyen ni siquiera una décima parte de su población: obtienen importantes cargos en Moscú — acordémonos de Stalin y de Gorki!

La contraposición entre rusos y ucranianos nos aporta quizá la mejor prueba de la debilidad interna del inmenso Imperio ruso. A pesar de que ambas razas estén muy emparentadas por su origen eslavo aparecen entre las dos obstáculos insuperables. El ruso no es muy activo espiritualmente, ni sobrio ni tenaz, en realidad más colonizador que sedentario; posee además poca fantasía, un sentido del orden todavía menos desarrollado y, en muchas ocasiones — especialmente en el campo — extraordinariamente primitivo y modesto.

En la conducción del estado ruso se refleja cada vez más el carácter del ruso. Frente a ello, el ucraniano, que tiene un aspecto mucho menos mogol que el ruso, y que es más pequeño, moreno, ágil y alegre que su opresor, es también mucho más culto. Presenta rasgos fisonómicos meridionales que recuerda el Mediterráneo. En realidad los griegos vivieron una vez en aquella zona y hasta Roma reinó en sus tiempos hasta allí. Gogol, el gran poeta, ha hecho de los ucranianos magníficas descripciones. Entre los rusos y los ucranianos no hay armonía interior de ninguna clase, porque las diferencias entre ambos son demasiado grandes.

Pero al llegar a este punto surge ante nuestros ojos aquel problema que se ha planteado hace ya años: ¿Es que puede continuar en esta forma un estado formado de tantos pueblos bajo la dominación de los rusos? Moscú se ha dado cuenta instintivamente de este problema, lo mismo antes cuando el zarismo que ahora con el bolchewismo. Los potentados rojos llevaron tan lejos la mentira de la libre determinación que fundaron su imperio en repúblicas "autónomas". Pero ya el grotesco hecho de que al lado de una gran república rusa de 100 millones de habitantes haya otra quirguís, con sólo más de un millón, indica bien a las claras que jamás fué verdad lo de "autonomía". Ciertamente, la constitución dice que las repúblicas, con sus infinitos departamentos "autónomos", poseen un amplio derecho de libre determinación, tan libre que cada república, según se dice textualmente en la constitución, puede hasta salir de la Unión. Pero ¡pobre de la que lo intentara! El comité ejecutivo central de "la federación de Repúblicas soviéticas" residente en Moscú, está siempre en condiciones, según la misma constitución, de suprimir toda decisión de "las repúblicas soberanas". El órgano central de Moscú es todopoderoso. En realidad los distintos pueblos no tienen vida propia, ni política, ni cultural, ni popularmente. Moscú no lo ha permitido nunca, ni durante los zares ni tampoco ahora bajo el dominio de Stalin o de Lenin. A los ojos de los soviets, toda mención de vida nacional propia es la expresión de un "patriotismo local", ridículo, peligroso y, por tanto condenable. Las cuestiones de nacionalidades las ha solucionado siempre hasta ahora la GPU en una forma sencilla e impresionante. Pero con ello no se solucionan naturalmente los problemas. Por el terror — y esto lo han demostrado experiencias hechas en el transcurso de los últimos años en otras partes que en Rusia — no hay medio de solucionar perfectamente y para siempre la cuestión de las nacionalidades. Y no es, pues, de suponer que la Unión Soviética constituya una excepción.

¿Qué es lo que realizaron los aviones militares en el año 1913?

Los diferentes países presentaron las siguientes propiedades que debían caracterizar a un avión militar útil para la guerra: Francia exigió una velocidad de 60 kilómetros por hora con carga completa, que pudiera llevar el combustible necesario para recorrer 300 kilómetros, y 300 kilogramos de carga útil con un pasajero; Inglaterra una velocidad de 88,6 kilómetros, combustible para 4 horas, 150 kilogramos de carga útil y un pasajero; Rusia 70/80 kilometros de velocidad, combustible para 3 horas, 160 kilogramos de carga útil con un pasajero; Alemania 70 kilometros de velocidad, combustible para 250 kilómetros de vuelo, 200 kilogramos de carga útil con dos personas; Austria-Hungría 80 kilómetros de velocidad, combustible para 5 horas, 250 kilogramos de carga útil con 2 personas.

Por cuanto se refiere a la capacidad de ascensión se exigieron: en Francia 500 metros en 15 minutos; Inglaterra 300 metros en 5 minutos; Rusia y Alemania 500 m. en 15 minutos; Austria-Hungría 1000 metros en 15 minutos (sin viento). Además todos los Estados exigían doble capacidad de maniobra (para el piloto y el pasajero alternando).

El "Adler" aparece cada 15 días. Precio de suscripción por correo 44 Pfennig mensuales (incluídos los 4 ó 6 Pfennig de franqueo) más 4 Pfennig de gastos de entrega Director Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 9. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



El helicóptero "Storch" como salvador

En una ambulancia de campaña. El soldado X, gravemente herido, hay que operarle a la mayor brevedad en Alemania. Para su transporte se utilizará por consiguiente un avión. Al no disponerse de un campo de aviación de las debidas condiciones, el helicóptero "Storch" resolverá de nuevo, brillantemente, esta cuestión. Aterriza entre las tiendas de campaña, la camilla con el herido queda alojada en la espaciosa cabina y casi desde el sitio en que se halla el aparato, se eleva y desaparece en el aire. Esta vez, el "Storch" tiene que demostrar que también es capaz de volar a gran velocidad. Así lo hace y la operación resulta un rotundo éxito.

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE GMBH KASSEL

El profesor "aéreo"

Recuerdos del Profesor Ernst Vollbehr

Igual que en la guerra mundial, el pintor de 65 años Profesor Ernst Vollbehr se halla en el frente y asimila en infinidad de cuadros de agradables tonos, que hace en general desde un avión de bombardeo a gran altura, escenas de esta guerra y acciones de nuestro incomparable ejército. El "profesor aéreo", le llaman los aviadores alemanes, y con razón porque tan insigne personalidad pertenece a ellos en cuerpo y alma desde hace casi 30 años.

"Ud. debe de estudiar las nubes como la cara de una persona a la que quiere retratar", me dijo un gran maestro cuando le enseñé mis estudios de Grecia. Y desde entonces miré las nubes con otros ojos.

En Brasil tuve ocasión de ver por encima del río Amazonas cúmulos a miles de metros de altura. En aquellas ocasiones me sentaba en la cubierta de algún buque fluvial, y admiraba y soñaba.

Por fin, durante la guerra mundial, pude ver las nubes desde más cerca, volaba por encima de la capa blanca. Si se elevaba una nube más que la otra era empujado de nuevo por mano invisible para que se restableciera el orden total. A la izquierda se ponía el sol que adoptaba un color rojo-amarillo, y al mismo tiempo aparecía por el lado opuesto una luna de color plateado. Volábamos por encima de un paisaje encantado y se olvidaba todo, hasta la sangrienta guerra que se hacía abajo.

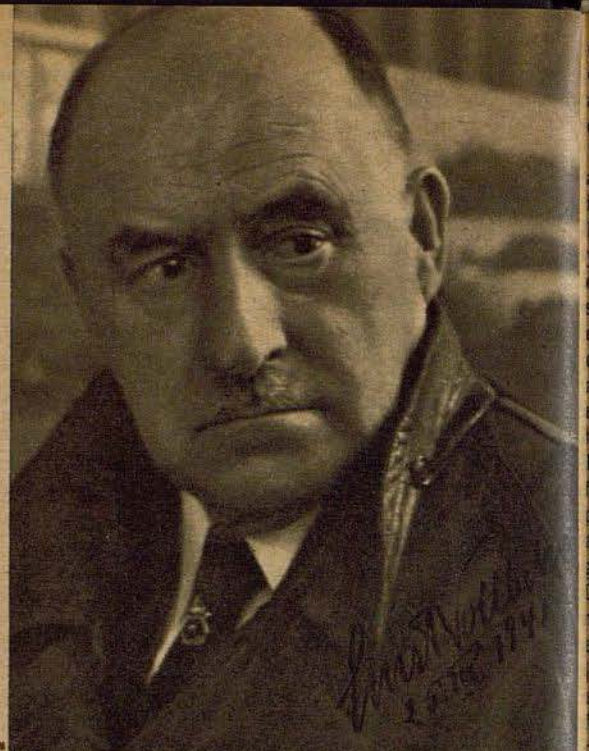
En cierta ocasión vimos aparecer un pequeño puntito en el horizonte: era un avión enemigo. Como que no estábamos armados descendimos de altura y penetramos en una espesa capa de nubes donde permanecimos hasta que, creyéndonos ya en seguridad, salimos del escondrijo descendiendo todavía más. Lo que vimos fué algo maravilloso: todo parecía sumergido en un baño aurífero. Era debido a las superficies de inundación de la Mosa y a la gran cantidad de cráteres de granada, cubiertos de agua, sobre los cuales se reflejaba el sol poniente. En medio de todo resaltaban todavía las nubecitas de humo de las armas de fuego. Habíamos descendido de la agradable soledad de las nubes al tumultuoso barullo de la guerra.

El primer día de la ofensiva de Verdun no se sabía donde conducir al pintor de escenas de guerra porque desde un lugar "terrestre" no podía observar toda la inmensa extensión del sector de lucha. El Príncipe Heredero, que mandaba un grupo de Ejército ante Verdun me envió al campo de aviación a fin de que intentase pintar desde un aeroplano que volase a gran altura. Antes de que llegara al campo comencé a oír ya claramente los estallidos de nuestros morteros de 42 y de 21 centímetros. Me esperaba un avión descubierto, de cuatro plazas. Los dos motores estaban ya en marcha y daban tantas revoluciones que me resultó dificilísimo a consecuencia de la corriente de aire llegar hasta el aparato con la voluminosa caja de pinturas. No había medio de comunicarse con los compañeros de viaje. Detrás de mí, ante la ametralladora, estaba sentado un oficial conocido mío, que no abría la boca, y ante el puesto de mando se hallaba, con grata sorpresa por mi parte, un buen amigo mío, el aviador Leo Leonhardy, que fué mi piloto en otros vuelos anteriores y lo tenía que ser todavía en otros más peligrosos en lo futuro. Iniciamos el despegue.

Había colocado el tablón de pintar encima de mis rodillas y estaba dibujando. Mi sitio era extraordinariamente cómodo. Tenía que trabajar con febril rapidez pues las escenas se cambiaban con enorme velocidad y se confundían en mi mente gran cantidad de impresiones al unísono.

A las 10 había empezado un violento fuego graneado. Todas las piezas lanzaban su carga mortífera sobre las posiciones francesas, carreteras de acceso, puentes sobre la Maso y constantemente sobre la ciudad de Verdun que comenzó pronto a arder por los cuatro costados. De las casas y aldeas en las cuales había hecho presa el fuego se elevaban poderosas columnas de humo que hacían un raro contraste con el cielo azul. Sobre las trincheras francesas estallaban ininterrumpidamente las granadas y proyectiles de la artillería e infantería alemanas, y yo pintaba todo cuanto veía.

Nosotros y los cazas que nos acompañaban nos vimos pronto comprometidos en una lucha aérea. Los impactos hacían estremecer a nuestro aparato. Por mi parte estaba tan atareado con el trabajo que apenas noté nada del inmenso peligro por que



El pintor de escenas de guerra Profesor Ernst Vollbehr
Fotografías: Uckerus-Fotos

Efasit
para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Togal
contra
el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K, que entrega gratuitamente y constituye una guía médica para personas sanas y enfermas

estábamos atravesando. Hice un diseño tras otro. Finalmente el sol empezó a descender, adornándose de un círculo amarillo. El mundo se iba oscureciendo, aunque podía percibirse aún perfectamente el resplandor de las granadas al hacer explosión. Al hacerse de noche aterrizamos sobre el campo de aviación de Stenay. Y no fué hasta entonces que me dí cuenta de que nuestro oficial que estaba sentado ante la ametralladora había sido herido de muerte y que nuestro aparato presentaba infinidad de blancos de todas dimensiones.

Los aviadores son personas a las que hay que apreciar a la fuerza por su habilidad y gracia, y por este motivo me sentía siempre enormemente feliz cuando podía salir de mi casa al edificio del lado donde tenían su casino. En tales casos era saludado siempre con el título de "profesor aéreo". Entonces tenía que contar algún acontecimiento que me hubiese ocurrido ya en el aire ya en el suelo durante los diferentes combates que había dibujado. Por todas partes del frente hallaba entonces amigos aviadores que me tomaban en sus vuelos. Durante la guerra mundial he volado efectivamente tantas veces y estuve tanto tiempo en el globo cautivo que pude hacer desde las alturas una exposión perfecta del frente total desde Suiza hasta Inglaterra y traspasar después las impresiones en mi libro "Das Gesicht der Westfront" (El aspecto del frente occidental). Los originales surgieron de la naturaleza, pero los dos grandes cuadros de dos metros de anchura pertenecientes a la obra antes citada los hice bajo el control del gran estado mayor y con ayuda de fotografías aéreas.

Después de la guerra, cuando nuestra aviación estaba deshecha, vino una época muy triste. Y no obstante muchas veces nos reunimos en mi taller varios aviadores, entre los cuales me contaba yo también bajo el apodo de "Franz". No perdimos jamás la fe en lo futuro alemán. Mi amigo Leonhardy en Staaken, entusiasmó e instruyó para volar a gran número de jóvenes. A mí me llamó para el mismo fin, y tuve que volar en aviones descubiertos y más tarde en otros cerrados. Y así continué, pintando y volando, y enseñando siempre en mis cuadros nuevas combinaciones de colores de que disfrutan aquellos que se mecen por los aires.

A la puesta de sol volé una vez sobre el Zugspitze que estaba ya envuelto en sombras debajo de mí. Ví también a lo lejos formando parte del panorama de los Alpes, blanco de nieve, las puntas del Grossglockner y del Grossvenediger que se elevaban majestuosamente y se destabacan como antorchas encendidas. Encantado aún de la magnificencia de que había disfrutado en aquellas soledades a tan gran altura, pasamos sobre Munich a 3000 metros por encima de la capital y aterrizamos poco después. Otro día salí de Munich y pasé por encima de la cadena de los Alpes, sobre el valle del Inn, y llegué al mediodía a Innsbruck. Allí, a la caída de la tarde, tuve ocasión aún de volar de nuevo en un biplaza y disfrutar otra vez de las orgías de colores. Las manchas de aceite de motor, que pueden verse en mi cuadro, demuestran que estaba sentado en un aparato descubierto. Desde Berchtesgaden he volado frecuentemente sobre el Watzmann y el Hohe Göll, y hasta una vez con el Cardenal Pacelli, actual Papa, quien no sorprendióse poco de ver la rapidez con que hacía un diseño tras otro.

No sólo en Europa, sino también en Java he volado en un avión militar descubierto. Tenía que pintar el doble volcán Tankobang desde arriba. El interior del cráter era de un color amarillo oscuro y destacaba enormemente del alrededor, de tono verde claro. Hice dos diseños, pero cuando ví aparecer en el lejano horizonte, al lado de la costa, la cresta puntiaguda del Tjerimai, de 3070 metros de altura, manifesté al piloto por signos mi gran deseo de volar también por encima de aquel gigante y grabarlo en un diseño.

En Manila se me puso a disposición en una Nochebuena un hidroavión descubierto, a fin de que, al amanecer, pudiera volar por encima de las islas Filipinas, de formas frecuentemente grotescas, y las dibujara detenidamente. Por la noche volamos sobre una isla rocosa, con palmeras, donde se estaba celebrando una fiesta. Los hombres y las mujeres con sus largos pelos negros estaban vestidos sólo con faldas de hilo y guirnaldas de flores. Este lugar me pareció el más apropiado para pasar la Nochebuena. Amaramos y pronto fuimos rodeados de canoas con centenares de personas, asombradísimas porque no habían visto nunca un avión. Me había llevado un pequeño árbol de Navidad con seis bombillas, pero por desgracia no me pude colocar en el centro de la canoa sino en el extremo. Como europeo me resultaba demasiado difícil y me caí al agua. Pero pronto toqué fondo y pude llegar con el árbol de Navidad hasta la playa. Mi piloto y mi amigo eran alemanes también y los trés empezamos a cantar "O Tannenbaum", ante el árbol ya preparado. Como yo era el que cantaba más fuerte se me consideró como misionero.

Podría hablar todavía de estupendos vuelos por encima de países extraños. Pero lo más importante para mí fué volver a reanudar mis verdaderos trabajos en Alemania. Se me dió encargo de dibujar el Westwall que se estaba construyendo. Con el Ministro del Reich Dr. Todt, hice muchos vuelos sobre estas instalaciones fortificadas del Oeste.

Pero hasta septiembre de 1939. cuando comenzó la campaña de Polonia, no fuí el antiguo y típico "profesor aéreo". Los pilotos jóvenes conocían mis libros con muchos dibujos desde las alturas y consideraron como una cosa lógica que subiera con ellos en un avión de bombardeo Heinkel He 111 y volara sobre Modlin y Varsovia en llamas, sacando como "profesor aéreo" diseños de escenas de guerra. Cuando miro lo que he hecho en un momento me sorprendo a mí mismo de que lo haya conseguido. Es por este motivo que yo soy siempre contemplador de mis cuadros. He prestado juramento en la guerra de 1914—18 y en la de 1939—41, de que en mis dibujos no mejoraré nada con ayuda de la imaginación, a fin de que sean siempre documentos reales.

Durante la actual conflagración, incluso cuando la campaña de Francia, he volado frecuentemente; y cuando una vez aterricé en la costa del Canal se estaba desarrollando sobre nuestras cabezas un combate aéreo. Uno de nuestros aparatos, con el tren de aterrizaje destruído, tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, y un caza inglés se precipitó en el abismo, envuelto en llamas. Hoy día espero que, a pesar de mis 65 años, podré volar como "profesor aéreo" sobre Inglaterra a fin de poder hacer todavía muchos cuadros de este frente.

Estoy muy orgulloso de que el Führer se haya hecho cargo de los documentos dibujados en la guerra mundial y los que van apareciendo en esta conflagración a fin de transferirlos conjuntamente al pueblo alemán. Hoy día puedo decir ya que he pasado una vida muy agradable puesto que, en las grandes épocas de la historia de nuestra patria, que he podido ver, he hecho para la posteridad centenares de miles de dibujos y cuadros. Pero las mejores horas han sido siempre sin embargo las que he pasado en las alturas sobre un avión, como "profesor aéreo"."



Stoß im Englands Flanke

Tatsachenberichte in Wort und Bild herausgegeben von Major Volderauer. Dieses neue Adler-Buch gibt einen zusammenfassenden Bericht über den Einsatz der deutschen Luftwaffe im Norwegen - Feldzug. Mit vielen Bilddokumenten und packenden Zeichnungen. 128 Seiten stark, kartoniert RM 1,–

Adler-Bücherei

VERLAG SCHERL · BERLIN

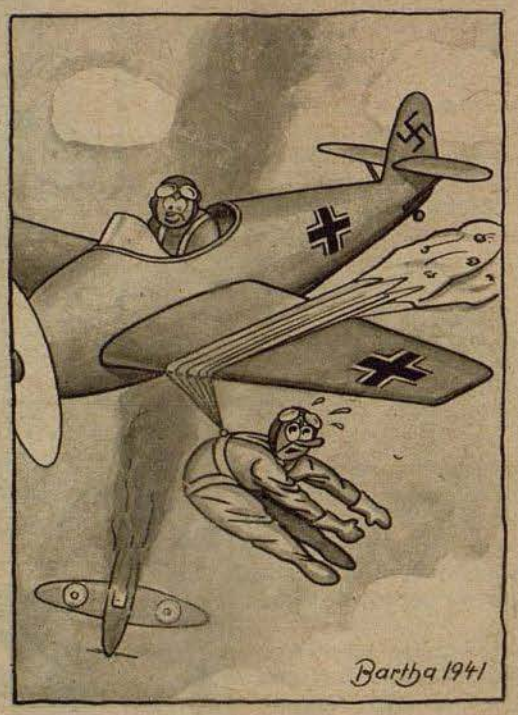
Hay que ver las cosas humorísticamente!

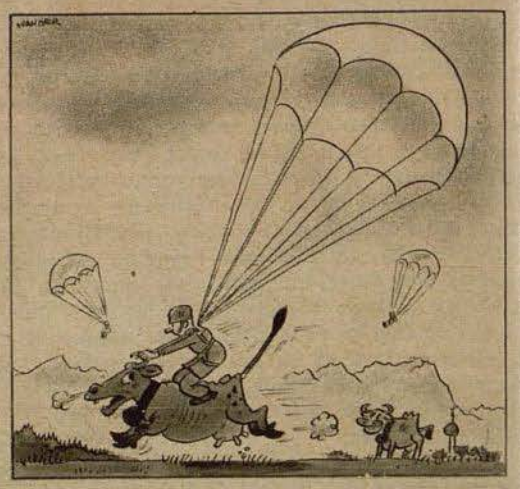


¡Ps! Habla bajito; el curioso de Paco nos está oyendo!



Se muere del susto en cuanto se entere de que los idiotas han seguido al pie de la letra el plano (doblado)





Como fué que el tirador José Huber se convirtió en un "paracaidista de caballería"

El capitán de escuadrilla abrirá los ojos desmesuradamente en cuanto le presente mi primer adversario abatido sacado directamente de la tienda

Dibujos Liedtke (2), Mauder (2), Ciesielski (1), Bartha (1)



Boys, os digo que la instrucción de tierra es tontería. Los Stukas alemanes nos arrojarán al fin al agua



Lo ves, querida: esto también lo han copiado los hombres de nosotros

NUMERO 16 / BERLIN 12 AGOSTO 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

El enemigo mundial cogido por el pescuezo!

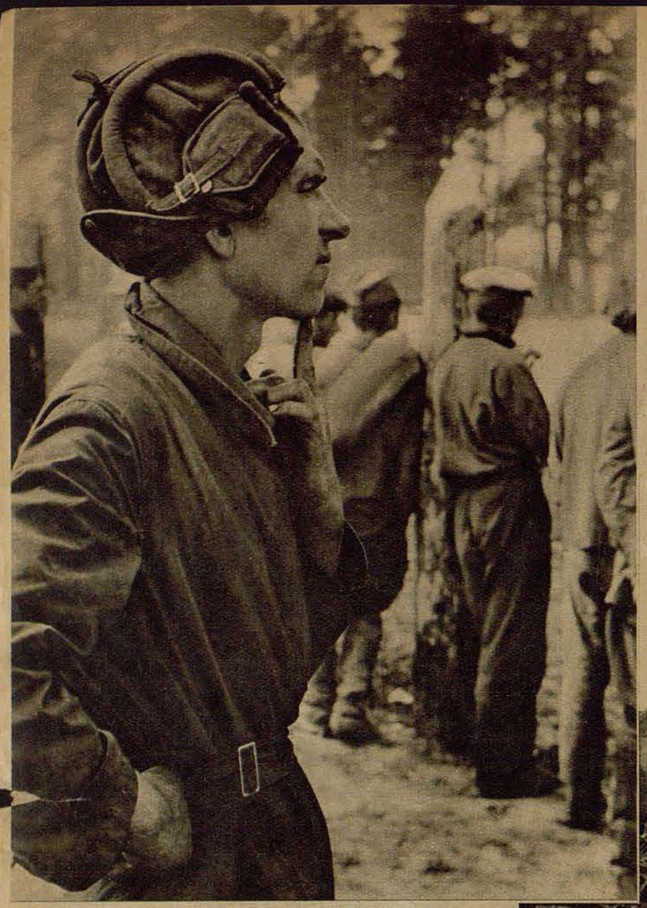
El más victorioso aviador de caza del mundo entero

El Coronel Mölders, que dirige a su gloriosa escuadra de caza de victoria en victoria, ha sido distinguido por el Führer y Jefe Supremo del Ejército después de su 101 triunfo aéreo, y como primer oficial del Ejército, con la mayor condecoración de valentía alemana: las hojas de encina con espadas y brillantes de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

Foto: PK Grabler (Scherl)

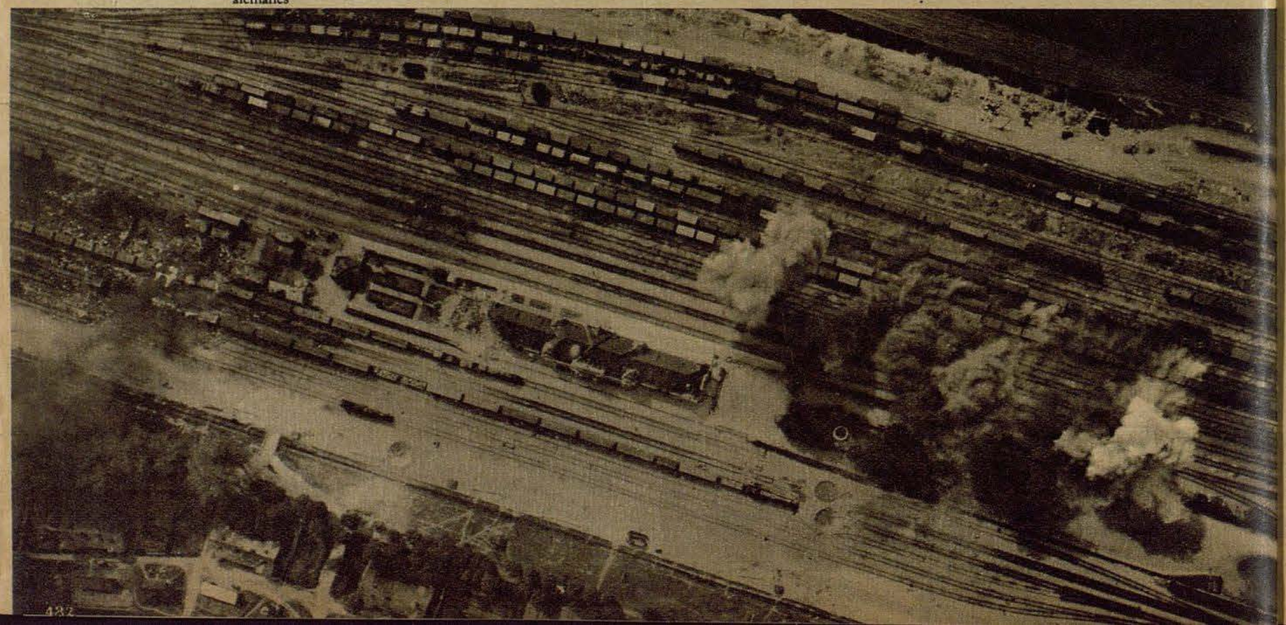
Hacia el caos!

Informe ilustrado del frente oriental



Bien pensativo es el semblante de este soldado de una división de tanques enemiga que fué deshecha por la terrible violencia de los ataques, en colaboración entre las formaciones del Ejército alemán y de las escuadrillas de Stukas. ¡Cuan diferente se había imaginado él esta campaña! — Abajo: Blanco de lleno sobre trenes de mercancías rusos. No hace más que unos instantes que los aviones de reconocimiento han descubierto esta larga serie de vagones en una estación soviética y ya se han incendiado los valiosos cargamentos de mercancías de importancia para la guerra, a consecuencia de las bombas de los aparatos de combate alemanes







Vista desde un avión de reconocimiento a corta distancia de columnas alemanas en marcha hacia el frente



Cuando la vanguardia de una escuadrilla de aviones alemanes de reconocimiento a larga distancia tropezó con resistencia en un bosque al trasladarse el campo de aviación, se produjo un corto combate en cuyo transcurso se hicieron estos prisioneros



Mientras por todas partes en las principales carreteras las tropas alemanes están avanzando continuamente, los soldados soviéticos cansados e insensibles caminan hacia el cautiverio

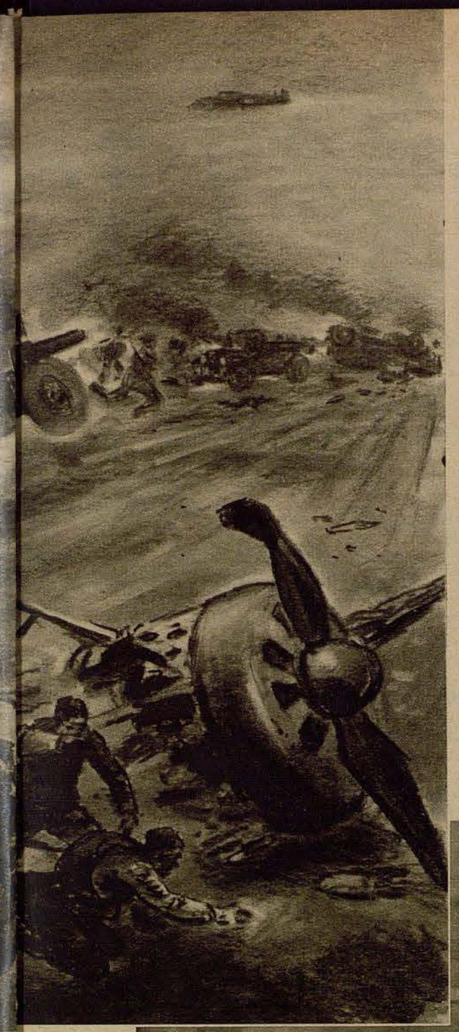
Abajo: Un prisionero de guerra con la característica gorra soviética. En sus ojos está escrita toda la tragedia de las últimas luchas en cuyo transcurso, y después de tenaz resistencia, cayó prisionero de los alemanes juntamente con muchos otros de sus camaradas de sufrimientos



Derecha: Guerra y paz, una junto a otra. Mientras en primer término el ganado pace tranquilamente como si no hubiera pasado por encima de este lugar el horror de la guerra, en el fondo arde a llama viva una casa de labranza en la cual el enemigo se había hecho fuerte ofreciendo de esta forma una resistencia tan tenaz como inútil









Así obran las bombas de aviación alemanas. Una serie de aviones de caza soviéticos, dispuestos estupendamente en un aeródromo, fué destruida casi por completo por nuestros aviadores de combate

Fotografías PK Wirthgen (2), PK Wiesebach, PK Missler, PK Bankhardt, PK Schödl, PK Speck, ɧ-PK Wiesenbach, (todos Scherl); PK Brunngräber-Atlantic, PK Kähle-Weltbild, Luftwaffe (2)

Dibujo PK Ellgaard

Izquierda: En atrevida caza los destructores alemanes Messerschmitt arremeten en vuelo bajo contra una columna soviética que se halla en retirada. Hombre y bestia, martilleados por las ametralladoras, son presas de pánico salvaje. Los caballos huyen, los vehículos y cañones chocan unos contra otros y en ninguna parte se presta atención a las llamadas al orden y a la disciplina. A la derecha, en primer término, el motor de un monoplaza "Rata" derribado. — Abajo: Efecto del ataque de los aviones alemanes de combate contra un campo de aviación en Kiew. Las series de bombas demuestran la magnífica situación de blanco de la pista de despegue entre los aviones soviéticos así como en las barracas y edificios de alojamiento al extremo del campo

ENTRE LAS BATALLAS



Qué bien sabe un cigarrillo después de un vuelo sobre territorio enemigo, y especialmente si es una mano de camarada la que nos da fuego



Durante un corto descanso el aviador lanza una mirada sobre el periódico del frente que le informa tan rápida como fielmente



Una corta pausa durante el constante avance es aprovechada para echarse un sueñecito en el coche



GPU- Síntesis del Terror



La residencia de la GPU en la Lubljanka de Moscú, en la que se hallan también las famosas cárceles de la policía terrorista soviética

Por Wolfgang Fehrmann

Director del Departamento de Prensa del Anti-Komintern

El instrumento más característico y significativo del bolchevismo continúa llevando ante la opinión pública mundial el nombre de GPU, a pesar de parte oficial soviética se le llame ahora NKWD. Con ello se ha reaccionado instintivamente frente al intento bolchevique de retirar de la circulación a un nombre de tan mala fama, para dar a entender así que se había producido una modificación funcional de esta institución. El nombre GPU sustituyó ya en los primeros tiempos a otro, cuya sola mención, bastaba para hacer sentir al mundo cultural un profundo horror hacia sus portadores: la "Tscheka". Todas estas modificaciones se tienen que atribuir únicamente al característico sentido agitador de los soviets. El fondo de este instrumento de la lucha de clases y de la revolución mundial no se ha modificado en manera alguna.

El día en que se creó oficialmente la GPU fué el 7 de noviembre de 1917. En esta fecha, Lenin, como Presidente del Consejo de los Comisarios del Pueblo, dió la orden de formar la llamada "Comisión extraordinaria para la lucha contra la contra-revolución, el sabotaje y deservicios". Las dos primeras palabras dicen en ruso Tschreswytschainaje Komissija; sus primeras letras dan el nombre de: "Tsche-Ka". Esto sucedía dos semanas después de haber caído el gobierno provisional en Petersburgo. Después de los espantosos años de la guerra civil y de la primera gran hambruna, cuando el país parecía que iba a desaparecer, por la sangre vertida y el hambre — en primer término una consecuencia de la eficacia de la Tscheka — el gobierno soviético se vió obligado a conceder una pausa y dejar a un lado las doctrinas marxistas. Este período — llamado "NEP" — favoreció especialmente a la clase labradora, terriblemente diezmada. En efecto, se repuso en corto tiempo después de que, por motivos tácticos, se le había dado en alto grado la posibilidad de iniciativa personal. El ablandamiento de la doctrina bolchevique se intentó hacer resaltar todavía más al hacer desaparecer el gobierno soviético el fatídico nombre de Tscheka. Pero la ley que había motivado esta circunstancia no tenía otro objeto que reforzar considerablemente la Tscheka, cosa que se tradujo en una rigidez de organización y una ampliación extraordinaria de sus atribuciones. Recibió el nombre de "Administración federal, estatal, política", o sea abreviado del ruso "OGPU", o sencillamente "Administración estatal política" o sea abreviado "GPU". La tercera modificación del nombre tuvo lugar durante la época de la política del frente popular, de la intensa toma de contacto con los países demócratas, de la entrada de la Unión Soviética en la Sociedad de Naciones — en una palabra, en aquel período caracterizado por el nombre Finkelstein-Litwinoff. El bolchevismo se escondía bajo un antifaz demócrata y parlamentario. Stalin hizo una nueva constitución.



Felix Dscherschinski, fundador de la Tscheka, y que murió en 1926 — según dicen los rumores a consecuencia de un envenenamiento después que se había opuesto a Stalin

Siguiendo la misma táctica se trataba de suprimir el nombre GPU, que tantos escalofríos producía; recibió la denominación de "Administración central de la seguridad del Estado", con la abreviación rusa "GUGOBES", y fué supeditada al Ministerio del Interior cuya abreviación es "NKWD". Este "Ministerio" no es nada más que la GPU que desde un principio se le entregaron toda clase de funciones de política interior.

Primer Jefe de la Tscheka fué Felix Dscherschinski, que murió en circunstancias misteriosas, después de una discusión con Stalin en la oficina política. Su sucesor fué Menschinski, un individuo sin ninguna personalidad política que se hallaba por completo bajo la influencia de sus primeros representantes Jagoda y Trilisser,



Jagoda, que llegó a ser uno de los hombres más importantes de la GPU, fué fusilado después de una violenta lucha política



Firin era responsable ante todo de los trabajos forzosos realizados en forma desconsiderada bajo la dirección de la GPU

ambos judíos. El primero se cuidaba de toda actividad de la GPU en el país, Trilisser de la del Departamento Administrativo para el extranjero. Jagoda fué sucesor de Menschinski que murió asimismo bajo circunstancias muy misteriosas. La GPU fué siempre un lugar privilegiado del judaismo. Mientras gobernó Jagoda ocuparon los cargos más importantes y significativos sus hermanos de raza. Jagoda fué asesinado después de una violenta lucha personal para conseguir el poder. Stalin puso en su lugar a Jeschoff que estuvo en su cargo hasta que hubo extirpado formalmente toda la intelectualidad del partido y de los funcionarios y asegurado con ello perfectamente la posición de Stalin.

Jeschoff es un protegido de Kaganowich que ha sabido asegurarse una posición privilegiada en el régimen bolchevique y que colocó a sus familiares en los más importantes y preponderantes cargos del estado y partido. Jeschoff, que no era judío, tenía casi exclusivamente ayudantes israelitas.

La zona de influencias de la GPU y el alcance de sus diferentes secciones se han visto ya en la Tscheka. El tschekista Lazis ha pronunciado una vez la siguiente frase lapidaria: "Puesto que no hay ningún sector de la vida en que no haya intentado su destructor trabajo la contra-revolución la 'Comisión Extraordinaria' (Tscheka), se

tuvo que mezclar frecuentemente en todos los sectores: en el aprovisionamiento de productos alimenticios, en la aviación, ejército, marina, escuelas, en los consulados, en la industria, etc. etc." Cinco secciones se cuidaron de controlar todos estos sectores: la primera fué el Departamento de Investigación en el que no se hallaban como es natural jurisconsultos sino viejos tschekistas que gracias a su "sentido proletario" determinaban la diferencia de clase del detenido y tenían que presentar al consejo la lista de los condenados a muerte. El consejo pronunciaba entonces la sentencia. Después seguía el Departamento Especial que se cuidaba de descubrir los elementos enemigos de clases. Esta sección extendió en corto tiempo una ingente red de agentes por todo el territorio de la Unión Soviética, — según la estadística a cada doce habitantes correspondía un agente de esta sección de la GPU — y creó también para la puesta en práctica de su tarea partidos "contra-revolucionarios", que se procuraban la mayor cantidad de miembros posible. Mediante este sistema tan "entretenido" y "gracioso" para los Tschekistas se consiguió descubrir infinidad de "enemigos de clase" que, como es natural, eran todos candidatos a la muerte, y, de esta forma, se demostraba de nuevo la "extraordinaria aptitud del Departamento". El tercero, el Departamento de Acción, se cuidaba sólo de tareas puramente militares: a él estaban supeditadas las tropas tschekistas. Estas últimas se empleaban en grandes acciones, como por ejemplo, contra obreros que, según las palabras anteriores a la revolución creían hacer huelgas, o contra los labradores en los famosos períodos de la "dictadura de los productos alimenticios", de la "socialización", y "colectivización forzosa", durante los cuales se amotinaron muchas veces los labradores. El cuarto, el llamado Departamento del Comandante, se cuidaba de la formación de verdugos, creación de cámaras de suplicio, y de los medios de transporte para los cadáveres, en una palabra de toda la ceremonia de la ejecución.

El camino del enemigo de clases desde su detención hasta su ejecución pasaba por tanto por las siguientes etapas: el Departamento Especial comprobaba la naturaleza enemiga de la víctima, el Departamento de Acción detenía al o a los acusados juntamente con sus familiares; los jueces del Departamento de Investigación seguían un proceso que se extendía con frecuencia a meses y años y proponían después al consejo el castigo: muerte, deportación. La ejecución de la sentencia, ya sea la "liquidación" o la conducción a los campos de trabajos forzados, de concentración o de prisión general corría después a cargo del Departamento del Comandante.

Esta división de la Tscheka soviética se repetía después en todas las Tschekas regionales. Además había una serie de Tschekas profesionales como, por ejemplo, a militar, la del frente, la de los ferrocarriles, etc.

La GPU se ha hecho cargo de las mismas tareas con la sola diferencia de que el aparato administrativo aumentó enormemente, se refinaron los métodos y creció en gran manera el interés por la colectividad en el extranjero. El nuevo Departamento para el Extranjero lo fomentó especialmente Jeschof, que creó un gran aparato de espionaje que se extiende por todos los países y que trabaja íntimamente con la sección del Komintern de la nación afectada. Además vigila a los ciudadanos e instituciones soviéticos en el extranjero y lucha contra la emigración rusa con todos los medios de la descomposición, del espionaje y de la provocación. Los crímenes más famosos cometidos por esta sección y que han alcanzado fama mundial fueron el rapto y asesinato del jefe emigrante ruso Kutjepow y de su sucesor General Miller. Para la vigilancia de la zonas fronterizas se crearon las tropas fronterizas de la GPU cuya tarea era aislar herméticamente del resto del mundo a la Unión Soviética, cosa que realizaron con éxito extraordinario. Sólo ahora, cuando los soldados de los pueblos de Europa penetran cada vez más en el corazón de la Unión Soviética, se podrá saber la verdadera situación de Rusia. De la mayor importancia sin embargo son el Departamento para Cuestiones especiales y la Sección secreta. Se cuidan de la vigilancia del ejército y de la flota. A ellos pertenece también la administración política y por tanto la de los comisarios políticos que se ocupan de la orientación e instrucción política del ejército y de la flota. En manos de estos dos departamentos se halla efectivamente el control absoluto de todas las administraciones civiles, navales y de guerra.



"Trabajos forzados en la Unión Soviética"
Desterrados por los soviets, construyendo el Canal del Mar Blanco, que se puede decir que está hecho sólo por las víctimas de la GPU Fotografías Archivio Antikomintern (5)

Las tropas de la GPU están educadas en un sentido puramente militar. Disponen de toda clase de armas y están divididas en unidades como en el ejército. Una gran parte de ellas, especialmente las tropas fronterizas de la GPU, fué deshecha ya en el transcurso de las primeras grandes batallas.

En todo lo que va dicho no se ha pronunciado ni una palabra siquiera que hable del terror con que procede de esta organización ni del sadismo ni perversidad con que atormenta a centenares de miles y hasta a millones de personas.

Los campos de concentración y de trabajos forzados que están a cargo de la GPU y en los que se hallan desde hace muchos años los obreros y labradores calificados de "enemigos de clase", forman ciudades enteras, casi podríamos decir provincias. ¿Cómo es posible un crimen de tal magnitud y tan terriblemente repetido? "La Gazette de Lausanne" ha dado hace algún tiempo la respuesta bien acertada: "No es que se trata aquí de un castigo de rebeldes sino de un sistemático proceso político." No es pues la defensa de un régimen sino la destrucción de clases mencionada en centenares de ocasiones, discutida teóricamente y fijada en un programa. "El camino del terror — dijo Lenin — es nuestro único camino; ¿creen Uds. que podríamos triunfar sin este terror revolucionario tan brutal?" Los judíos han sabido crear conceptos como "Kulak" y "enemigos de clases" y presentarlos como algo aborrecible que se tiene que extirpar por todos los medios, en miles de reuniones, en artículos de prensa y en folletos de propaganda. Pero como estos conceptos cambían constantemente, el terror bolchevique es una máquina que funciona siempre. No es pues ninguna polémica de agitación si decimos ahora que el bolchevismo es un principio para gente inferior y que destruye todo lo valioso bajo el punto de vista racial.

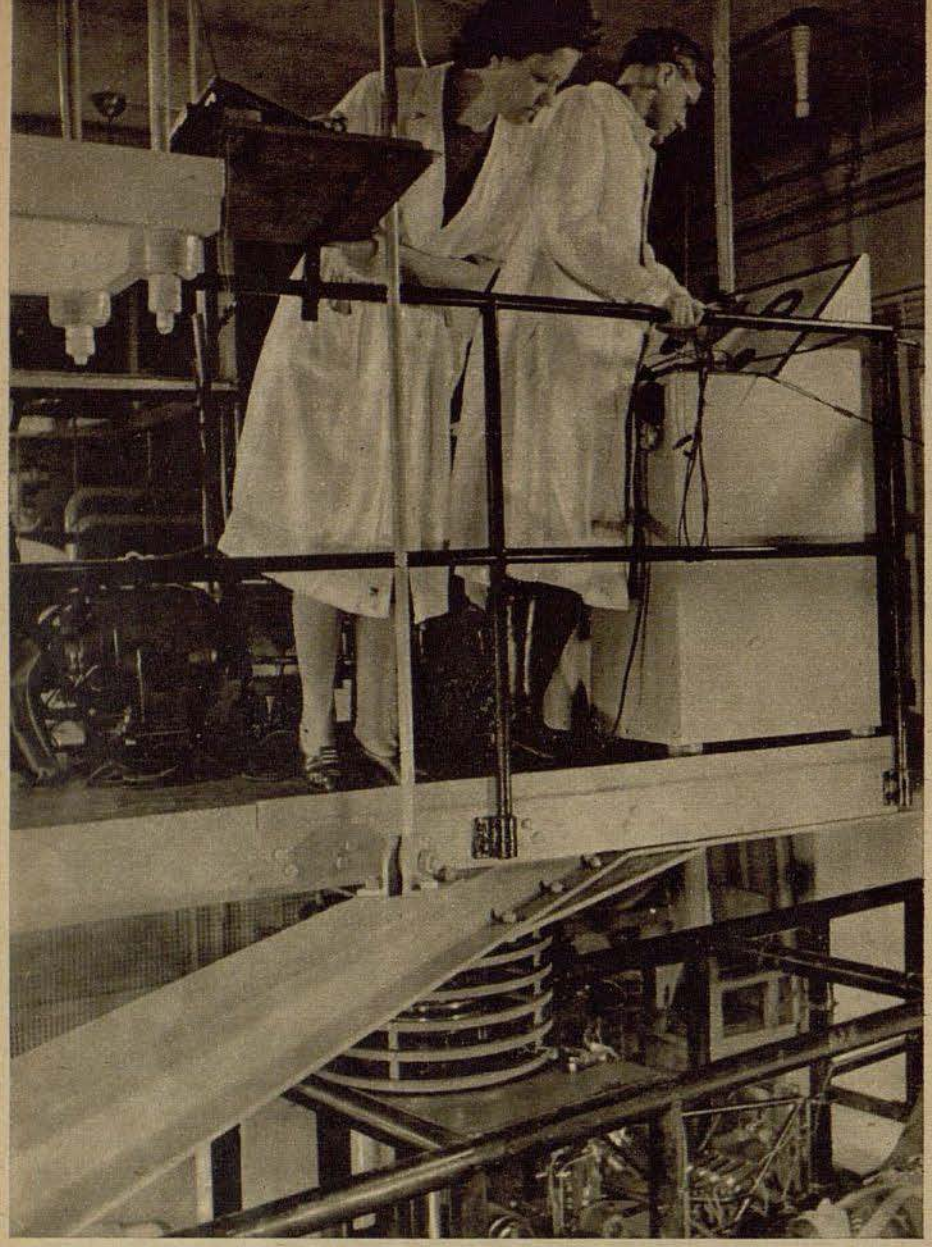
Los pueblos de Europa se han levantado contra este sistema y se han colocado al lado del Reich, paladín de su futuro, para destruir definitivamente al enemigo bolchevique. El ejército alemán se cuidará de que el triunfo de sus armas sea el de la cultura occidental.

De esta forma arrojaban los soviets la antorcha de la guerra entre la población

Fotografía
PK Bayer (Scherl)

La fotografía aérea representa una aldea rusa destruída por las llamas. No ha quedado ni una casa. En la calle principal se distinguen perfectamente las sombras de los edificios que no son ahora más que un montón de ruinas

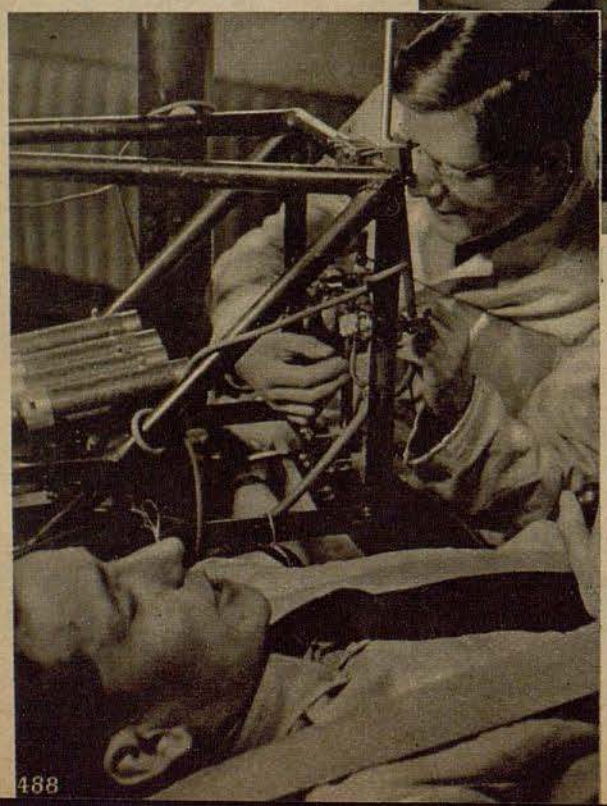




En el cuadro de la "centrifuga". Con ayuda de este aparato se pueden producir en las personas que se examinan los mismos efectos de las aceleraciones que en los vuelos en picado y aún otros mayores que no llegan a producirse nunca en la práctica



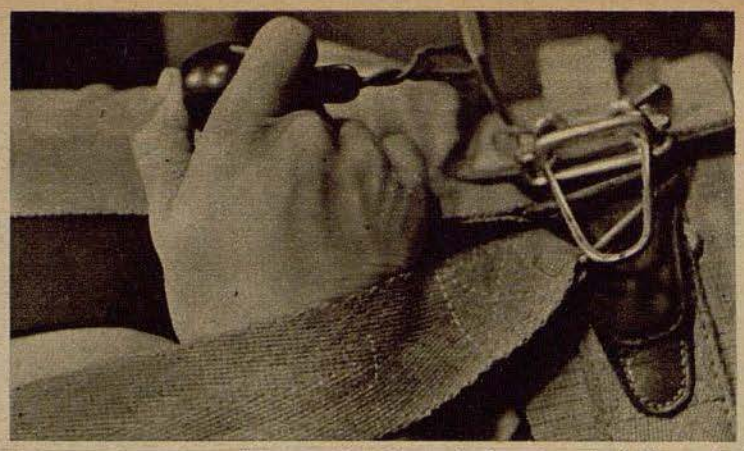
Antes de cada prueba se controlan con cuidado los instrumentos de examen que funcionan automáticamente. Aquí cada milímetro es de gran importancia para asegurar la exactitud científica



Respirando mezclas de oxígeno especiales, se consiguen producir durante el examen condiciones de aire tal como aparecen o pueden aparecer prácticamente durante el vuelo en picado

Fotografías
Dipl.-Ing. Hinderks

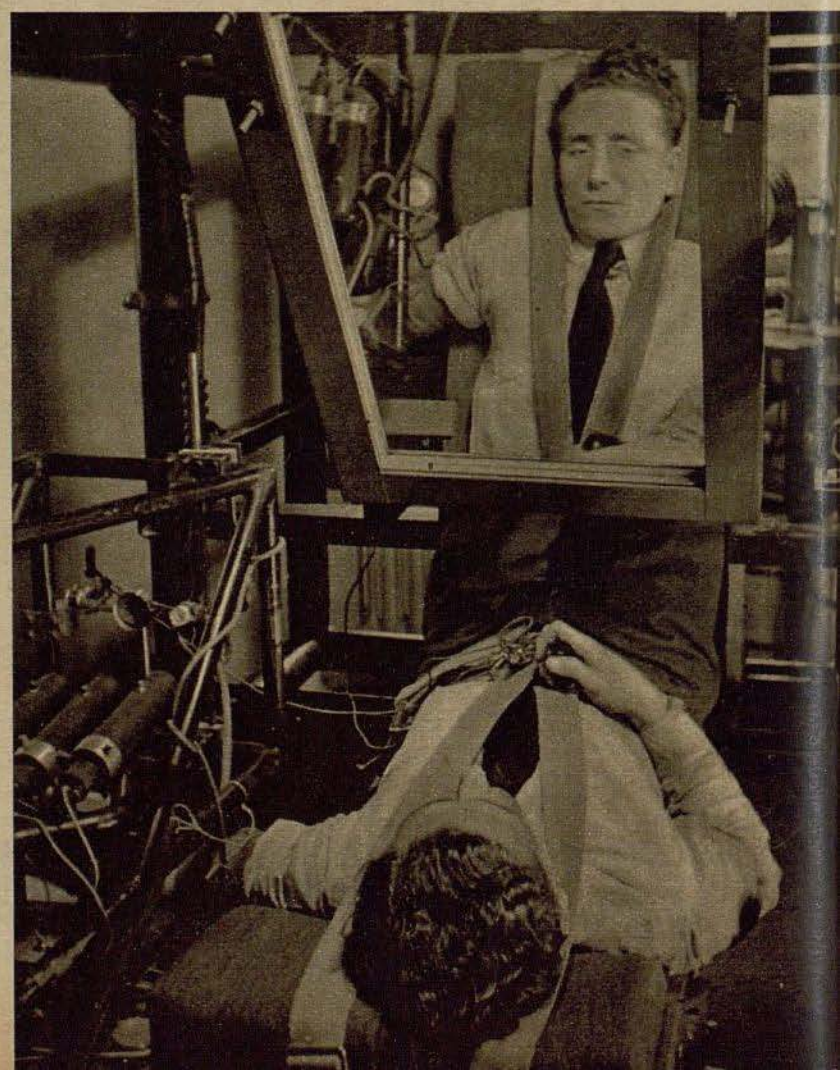
La expresión del rostro es importante; durante el examen del aceleramiento se queda gravada en la película. De ella se pueden sacar después importantes deducciones. La cámara, que retiene el cuadro, está montada en medio de la centrifuga

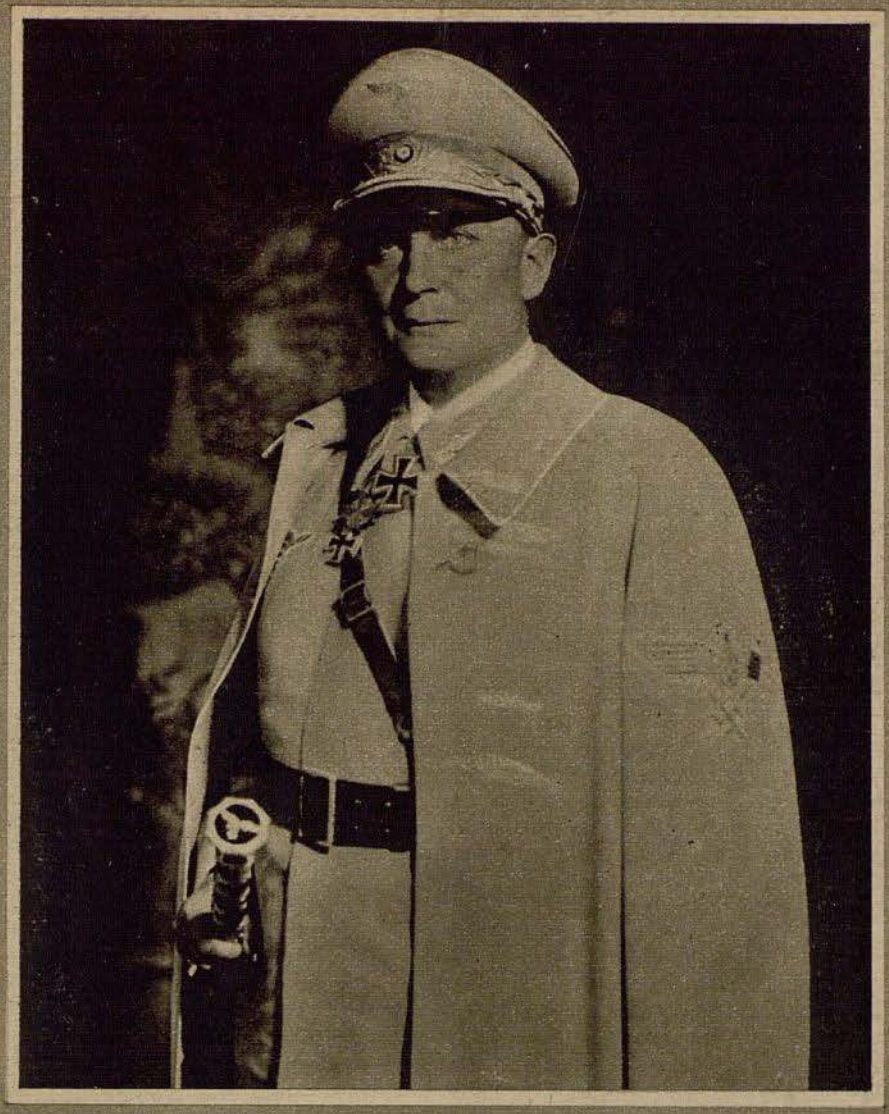


Un botón importante: Si lo suelta el examinado suena un timbre y la centrífuga se para — cosa que sucede por ejemplo si el interesado pierde el conocimiento

Con 7g en la centrífuga

El servicio de nuestros aviadores es pesado y lleno de responsabilidad, y grandes son también las condiciones que se exigen de cada uno. Aquí la investigación de la medicina aeronáutica interviene para determinar el grado del esfuerzo activo del cuerpo y crear al mismo tiempo la base de una acción lo más eficaz posible. En el vuelo en picado y en los combates en evoluciones se producen, por ejemplo, aceleraciones cuyo efecto sobre el cuerpo humano se puede examinar exactamente. El grado de la aceleración se puede medir y se expresa en "g". 1 g, es el aceleramiento que tiene el cuerpo en caída libre. A los 7 g, es decir, cuando el cuerpo tiene una aceleración siete veces mayor, el cuerpo está sujeto a una presión extraordinaria que debe poder resistir, sin embargo, en todos los casos. Las "centrífugas" de los Institutos de Investigación con ayuda de la medicina aeronáutica, hacen posible presionar sobre la persona que se examina con todos los valores de la aceleración. Unos complicadísimos instrumentos de investigación demuestran con toda exactitud el efecto del aceleramiento sobre el cuerpo humano. Después favorecen a nuestros aviadores los resultados de tales pruebas





Triunfo sin ejemplo en la historia

Ahora se hallan ante el Führer los más valientes combatientes de la campaña de Creta.

Ahora se hallan ante el Führer en su Cuartel General en el frente del Este. Los más valientes de entre los valientes. El Jefe Supremo da las gracias a sus heroicos paracaidistas. Han conseguido efectivamente un triunfo sin par en la historia.

Los héroes de Creta se han colocado ante todo el pueblo alemán. En estos instantes laten los corazones de millones de personas llenas de amor y admiración. Pero el Führer y la patria recuerdan también con orgulloso duelo a los inolvidables combatientes de Creta que descansan bajo la cálida tierra de aquella lejana isla.

Desde un buen principio fué muy atrevido el camino de las tropas paracaidistas alemanas. Atrevida y grande al mismo tiempo fué la idea del Mariscal del Reich que previendo el porvenir creó estos regimientos de asalto aéreo y les concedió desde el primer día su más profunda confianza. Aquellos hombres estaban rodeados de un misterio, pues sólo unos pocos conocían el objetivo de esta nueva arma. Lo que se realizaba en los campos de ejercicio, aquel trabajo silencioso, pero tenaz y pesado no trascendió a la opinión pública. Pero cuando las erguidas figuras de los cazadores desfilaban en una parada con sus cascos especiales el júbilo se desbordaba. El pueblo alemán saludaba con instinto seguro a su valiente legión. Su tarea era ya en tiempos de paz estar preparados para la acción. El nuevo cuerpo constituía un nuevo instrumento militar que exigía hombres con cabeza fría y corazón ardiente. Al comienzo de la guerra por la libertad de la Gran Alemania, el mundo hablaba de los tanques, de los stukas y de los submarinos germanos. Ellos eran la punta de la espada que alcanzó al enemigo en medio del corazón.

Todavía no había llegado la hora para los paracaidistas. Pero ya en abril y mayo de 1940 escribió con mano de hierro el primer capítulo de sus heroicidades. Nombres como Oslo, Stavanger, Dombas y Narvik, nombres como Eben Emael, Rotterdam y Dorbrecht continuarán siendo siempre en el libro de la historia una prueba del espíritu militar alemán. En todos esos lugares, y en otros que no se citan, nuestros paracaidistas han vencido y han derramado sangre.

El frente de los Balcanes los llamó de nuevo. En un osado ataque desde el aire se arrancó de manos británicas el Canal de Corinto. Pero ni este salto dado en medio del enemigo se puede comparar con la proeza de Creta.

En la lucha por la conquista de aquella isla, el alto mando tenía que exigir el máximo de los paracaidistas, tropas de desembarco aéreo y cazadores de montaña. Pero los hombres del General Student no se hacían tampoco ilusiones. La dura prueba era inminente y, no obstante, ardían en inmensos deseos de lucha y sacrificio.

Por primera vez se iba a realizar un ataque aéreo contra una isla muy separada del continente y ocupada por un enemigo dispuesto a defenderla palmo a palmo. Pues Creta era el Gibraltar del Mediterráneo oriental.

Y es así que en aquella mañana del 20 de mayo saltó valiente y osadamente una oleada tras otra de nuestros paracaidistas en aquella fortaleza de acero y piedra. Se arrojaron en medio de un fuego mortífero y de un escabroso país. Y el saber táctico de cada individuo, junto con la fanática tenacidad y gran denuedo se manifestaron después de haber llegado al suelo, en forma tan heroica y grande que a su lado palidecen incluso las narraciones legendarias de los antiguos. El paracaidista alemán imprimió en escenarios históricos un nuevo ideal de combate.

De este espíritu de sacrificio por el Führer y el pueblo surgió un triunfo sin ejemplo. El telegrama que el General Löhr mandó por la noche del 1.º de junio al Mariscal del Reich, con las lapidarias palabras: "Orden cumplida. Creta quedado hoy libre enemigos", ha pasado definitivamente a la historia.

Fotografía Scherl-Bilderdienst

Major Diplom-Ing.
Walter Urbanek:

Heroica lucha por la conquista de Creta

Creta está situada ante el Mar Egeo como una verdadera barrera. Es un amplio pedazo de aquel puente de islas que describe un verdadero semicírculo desde Morea hasta el Dodecaneso y que une de esta forma a Europa con el Cercano Oriente. Quien se halla en Creta ha puesto el pie en el umbral que separa el occidente del oriente; quien se halla fortificado en ella, está en un baluarte y un trampolín ante tres continentes.

Esto lo sabía Inglaterra desde siempre. Y a este convencimiento británico del enorme valor estratégico de la isla se debe el que Creta haya tenido siempre una historia eternamente agitada. Y es por esto que este pueblo insular ha estado incluído por espacio de decenios enteros dentro del fatal campo de líneas de la política mediterránea de Inglaterra. Ello ha hecho que los cretenses se hayan vuelto un pueblo de instintos frecuentemente espantosos que, por las crueldades bestiales cometidas con los soldados alemanes, se han merecido el horror y el desprecio de todo el mundo civilizado.

Sobre Creta ondeó ya una vez la bandera imperial británica. En aquel entonces, durante la Guerra Mundial, los aviadores británicos estaban instalados en la bahía Suda. Inglaterra, pues, conocía al dedillo aquel bastión del Mediterráneo cuando las democracias encendieron en 1939 el barril de pólvora de la actual conflagración. Pero entonces Creta continuaba siendo aún una etapa del avance inglés en el Cercano Oriente. Y siguió así hasta que dieron la alarma el terrible golpe alemán en el Oeste y la entrada de Italia en la guerra al lado del Reich. Entonces, Creta fué en un santiamén un campo de aviación del Arma Aérea británica. Por cierto que se trabajó concienzudamente: con notable minuciosidad se habilitaron bases aéreas en la costa septentrional, se construyeron magníficas pistas de despegue, resistentes a toda clase de condiciones atmosféricas, hangares, posiciones de artillería antiaérea, y centenares de otras parecidas instalaciones de defensa para la Aviación, el Ejército y la Marina. Por otra parte, la bahía de Suda, muy bien abrigada del viento y del fuerte oleaje, fué el puerto de guerra y de carga verdaderamente ideal. De esta forma, la isla se preparó hasta lo último desde el punto de vista militar, algo que, desde luego, no podía haber pasado desapercibido ni a ojos de Italia ni a los del Reich. La fortificación de aquella base no dejó lugar a dudas de que los ingleses se proponían defender hasta el máximo la isla de Creta, si es que algún día se trataba de ello. Las potencias del eje no se dejaron embaucar: Creta había pasado a la categoría de un Gibraltar.



Contra el enemigo. Decididos y serios, con la mano en la banda de desgarre, los paracaidistas esperan la orden de lanzarse al espacio, en la cabina del avión de transporte

Con el desarrollo de la campaña de los Balcanes, tenía que lucharse más pronto o más tarde por la isla de Creta. Hasta el cabo Malia la campaña en cuestión tomó su acostumbrado transcurso grandioso. La aviación, los tanques, zapadores, cazadores de montaña y paracaidistas derrotaron también al enemigo en estas salvajes montañas de los Balcanes. Pero en el extremo meridional de Grecia se terminaba el arte militar empleado hasta entonces por Alemania. Entonces tenía que aparecer un procedimiento completamente nuevo. Cierto que se fué ocupando y librando de enemigos isla tras otra de las situadas ante Creta, mediante atrevidos golpes de mano desde el mar, pero ello no era otra cosa que estrechar cada vez más el cerco alrededor de la gran fortaleza. Creta sabía lo que la esperaba. Pero la isla había recibido refuerzos de las tropas huídas del continente. Tenía toda clase de armas pesadas, tanques, artillería costera, aviones, y enormes reservas de municiones y de productos alimenticios; en el exterior, en el mar, patrullaban torpederos y lanchas rápidas británicas y en el Sudeste se encontraban las grandes unidades de la flota del Mediterráneo dispuestas a partir y a colaborar en la ayuda a la primera llamada de socorro. Los defensores de Creta podían contar además en todo momento con gran número de aviones de caza, de un portaviones.

Después de todo lo dicho el General Freyberg, comandante de la isla, debía de haber esperado en realidad los futuros acontecimientos con tranquilidad absoluta. El Imperio miraba en efecto lleno de confianza la barrera colocada ante el Mar Egeo. Se examinaban y juzgaban fríamente las posibilidades de una acción alemana. Seguramente que el Reich enviaría sus avanzadas desde el aire, y hasta no cabía duda de que se lanzarían al espacio las fuerzas más escogidas de los paracaidistas germanos. Pero ¿y qué? ¿Qué sucedería después? Los alemanes no tenían medio de asegurarse un triunfo. En la costa septentrional había sólo algunos pocos lugares que pudieran servir para arrojarse sobre ellos los paracaidistas. Y estos lugares eran justamente foco de defensa y bajo el alcance de las armas más pesadas: Malemes, Canea, Rethymnon, Hiraklion.

¡Que vengan los paracaidistas germanos y saltarán en la muerte o hacia el cautiverio! ¿Y qué pasaría después? Pues que vendrían nuevas oleadas a las que les sucedería exactamente lo mismo que las anteriores.



Quizá intentarían hasta unidades ligeras de la marina desembarcar tropas amparadas por la noche. Mas, ¡que lo intentaran! Cada kilómetro de costa estaba fuertemente defendido. Por tanto no darían ningún resultado los intentos de desembarco. Es así que pensaba el General Freyberg, y esto le tranquilizaba. Pero, ¿qué sucedió en realidad durante las primeras horas de la memorable mañana del 20 de mayo de 1941? Los paracaidistas alemanes se arrojaron efectivamente en medio de las posiciones enemigas de Malemes, Canea, Rethymnon y Hiraklion. Pero, eso sí — y fué justamente esto lo que sucedió en forma algo contraria a la esperada por los ingleses — la pesada artillería aérea, los aviones de bombardeo y stukas habían arrasado en un verdadero fuego graneado las instalaciones de defensa británicas y griegas. Donde antes se levantaban hacia el cielo anemazadores los cañones de las baterías antiaéreas, se veía la tierra socavada por las potentes bombas de stuka; donde hacía poco que se hallaban fortificaciones cuya misión era proteger los campos de aviación, carreteras o alturas, no había otra cosa que un montón de hierro y piedra. La seguridad de blanco de los stukas desconcertaba a los mismos enemigos. Un oficial inglés, huído de Creta, decía que cuando los aviones alemanes de bombardeo en picado atacaban una carretera se podía estar completamente a salvo a una distancia de 20 varas.

Naturalmente, el enemigo lanzó a sus cazas contra las formaciones de combate alemanas. Pero el mando alemán había contado con ello y lanzado al combate cazas de protección que llevaron a cabo su tarea tan maravillosamente que los Spitfires y Hurricanes enemigos no pudieron influenciar para nada el trabajo de los aviones de combate germanos. Los aviones destructores se hicieron también dignos de su nombre durante las primeras horas de la campaña de Creta. Lanzándose desde las alturas pusieron fuera de combate nidos de ametralladoras y de tiradores gracias a sus armas de a bordo.

Y entonces se pasó a la segunda fase del "programa al minuto" de una nueva táctica alemana en la guerra aérea. Invisibles formaciones de aviones de transporte se acercaron a la isla y de su interior se lanzaron al espacio valientes y osados paracaidistas.

Ciertamente: el enemigo estaba aturdido por la lluvia de bombas de las formaciones de combate y su fuerza defensiva debilitada en forma considerable, pero en vista del nuevo peligro mortal que se le venía encima se lanzó enseguida a las armas. Y entonces se inició una enconada lucha cuerpo a cuerpo. El terreno se conquistaba palmo a palmo y en aquellos lugares donde la superioridad enemiga era demasiado grande se sostenían los paracaidistas con la tenacidad del acero. No había retirada. En ataque muy atrevido se conquistó el campo de aviación de Malemes. Esto significaba mucho, extraordinariamente mucho, pues con ello se había conseguido una base para la llegada de refuerzos.

Hay que imaginárselo todo: algunos centenares de hombres, abandonados a sí mismos, llegan a la isla después de haber cubierto muchos kilómetros por vía aérea sobre el mar, sobre un mar que el enemigo domina con toda la supremacía de una flota poderosa. Y esta tropa tan temeraria consigue conquistar un campo de aviación en el corazón de una isla enemiga. Unas horas más tarde aterriza casi se podría decir que con ejercitada naturalidad una escuadrilla de transporte tras otra. Traen regimientos de asalto, cazadores de montaña, zapadores, motoristas y otras tropas. Desde la puerta abierta de la Ju 52 se pasa inmediatamente al combate, se derrota al enemigo y se lleva el ataque hasta el interior de la isla. Esto fué ciertamente posible porque en este plan, meditado en todos sus detalles, figuraban también formaciones de caza que limpiaban el cielo de enemigos y abrían de esta forma el camino a las escuadrillas de transporte.



Semblante del paracaidista. Energía y valor, espíritu de combate osado y atrevido . . . he aquí las cualidades más sobresalientes que reúne esta nueva arma alemana

Fotografías Senckpiehl, Dibujo Eigener



Y ¿qué hace el enemigo? Recrudece hasta el máximo el bloque por mar porque piensa que los alemanes tendrán que utilizar tarde o temprano la vía marítima. Pero no, las tropas del Reich continúan llegando siempre desde el aire. Regimientos enteros se trasladan por este procedimiento. Los cruceros y destructores británicos escudriñan en vano el horizonte. Y entonces llegan de nuevo los stukas que lanzan sobre ellos bombas del más pesado calibre, más peligrosas que los torpedos de submarino. A su manera los stukas daban caza libre desde el amanecer hasta la noche a las preciosas y magníficas fortalezas flotantes de Su Majestad británica, en el azulado Mar Mediterráneo. Hasta el 24 de mayo se hundieron ya 7 cruceros, 8 destructores y 5 lanchas rápidas. Pero a pesar de estas terribles pérdidas en una lucha sin esperanzas, Inglaterra manda constantemente nuevas fuerzas navales. Después se ha decidido ya la batalla de Creta, entonces ya no se desembarca sino que se salva lo que todavía se puede salvar. Paracaidistas, tropas de desembarco aéreo y cazadores de montaña alemanes dan caza a las tropas griego-británicas hacia el Este y Sur. En puertos bien protegidos, y de noche, los destructores ingleses recogen batallones derrotados para llevarlos lo más pronto posible al Africa y Asia. Sin embargo, las noches son cortas y cada nuevo día trae consigo nuevos ataques de aviones de combate y de bombardeo en picado que hacen presentar combate a las formaciones de la flota y derrotan por segunda vez al ya derrotado "señor". La batalla de Creta se acercaba a su fin. Fuerzas alemanas e italianas se estrecharon la mano a últimas horas del 30 de mayo de 1941 en Hierapetra. La aviación continúa abriendo el camino a las tropas terrestres en dirección sur y después los vencedores se hallan ya en la escarpada costa de la parte meridional de la isla.

Se disparan los últimos tiros. Allá enfrente, a una hora de vuelo solamente, en la otra orilla del Sur del Mar Egeo, ondea llena de gloria la bandera del Cuerpo alemán del Africa. A las 20.30 del 1 de junio, el jefe de la flota aérea 4, Generaloberst Löhr, comunica al Mariscal del Reich: "Orden cumplida. Creta quedado hoy libre enemigos."

En un principio está callada hasta la prensa de Inglaterra tan acostumbrada a retiradas victoriosas. Después empero Londres pretende eliminar la importancia del triunfo alemán con muchas palabras y dar nuevos ánimos al asustado pueblo inglés. No obstante verdadero ánimo en esas horas tan amargas para Gran Bretaña quizá no lo tuvieron más que dos periódicos londinenses, que escribieron que la derrota de Creta era sencillamente injustificable. Bajo estas circunstancias es mejor el silencio que las palabras. En este silencio crece, sin embargo, en forma gigantesca el triunfo de la aviación, del mando y de los soldados alemanes, pero especialmente de los paracaidistas.

Quien está en Creta ha puesto el pie en el umbral entre occidente y oriente.

Su actuación, nuestro ejemplo

La Cruz de Caballero para valientes paracaidistas que se han distinguido

Malemes, Cania, Rethymnon, Hiraklion — con letras doradas están grabados estos nombres cretenses en el libro de heroicidades de la historia alemana. A ellos está unida la inmortal gloria que se han conquistado especialmente nuestros paracaidistas por sus atrevidas acciones. Como tropas de choque "aéreas" han demostrado al mundo, bajo el mando del Capitán General Löhr y del General Student, herido el año pasado durante las luchas en el frente occidental, el inconmovible espíritu de ataque del Arma Aérea alemana, creación cumbre del Mariscal del Reich Hermann Göring. El Führer y Jefe Supremo del Ejército ha concedido en su Cuartel General a aquéllos que más se hna distinguido en las formaciones de paracaidistas la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, expresando con ello el agradecimiento inmenso que debe tener el Gran Reich alemán para con estos hijos suyos

El General de División Meindl, durante las luchas de Creta, recibió la orden, como Comandante de un regimiento de asalto, de tomar el campo de aviación de Malemes. Este lugar estaba preparado por el enemigo con toda clase de medios de defensa. Las posiciones adversarias estaban en algunas alturas alrededor del mismo y estaban fuertemente armadas con nidos de ametralladoras. El General de División Meindl, que tiene ahora 50 años, fué el primero de su regimiento en lanzarse al espacio y dirigió el ataque en medio de violento fuego enemigo. Su valiente actuación personal hizo avanzar a su regimiento. Después de larga lucha, el General fué gravemente herido de un balazo en el pecho. — El Coronel Heidrich, saltó con el paracaidas ante la capital de Creta, Canea, juntamente con su regimiento de paracaidistas, del cual era Comandante. Gracias a sus magníficas y prudentes aptitudes de mando llevó a cabo la orden dada, a pesar de las difíciles condiciones. Lo mismo en el ataque en la defensa, actuó personalmente en gran manera, tomó por propia decisión una estación de radio y continuó avanzando después en dirección a Canea. Él fué verdaderamente el ejemplo gráfico para su regimiento. — El Coronel Sturm fué el Jefe de las fuerzas paracaidistas empleadas en Corinto. Preparó la empresa en forma ejemplar y la llevó después a cabo con extraordinaria sangre fría. A su mando hay que agradecer el que la empresa fuera un éxito completo y contundente para el enemigo. Su nombre estará siempre unido al de este enemigo. Cuando el ataque contra Creta fué jefe de las tropas de asalto que actuaron en Rethymnon. Caído en medio del enemigo con una parte de su Estado Mayor, se defendió varias horas con un puñado de hombres contra gran superioridad numérica enemiga hasta que no quedaron más municiones y fué hecho prisionero por los ingleses. Después de unos diez días de cautiverio fué libertado por fin. Hay que hacer resaltar especialmente que el Coronel Sturm, con sus 52 años, es un brillante ejemplo personal para su regimiento como Jefe y como combatiente. — El Comandante Stentzler saltó con su batallón en las cercanías del campo de aviación de Maleme, se apoderó de las alturas dominantes rompiendo tenaz resistencia enemiga y creó de esta forma la base para la ocupación del campo de aviación. En Canea apoderóse asimismo de varias alturas fortificadas gracias a su impetuoso espíritu de ataque. — El Comandante Heilmann, como Comandante de batallón de un regimiento de paracaidas saltó con su tropa al espacio y cayó en medio de violento fuego adversario. A pesar de todo consiguió apoderarse de una serie de colinas en las cuales el enemigo se defendía tenazmente. Más tarde mantuvo esta posición clave con graves pérdidas contra todos los ataques del adversario. Su ejemplo y su actuación empujaron a sus hombres hacia delante. — El capitán Freiherr von der Heydte ocupó con su batallón alturas dominantes en Canea, cuya toma era de decisiva importancia para el futuro desarrollo de las operaciones. El éxito de este ataque hay que atribuirlo en primer lugar a su gran valentía y arrojo. En la defensa subsiguiente mantuvo por espacio de cinco días el terreno completamente descubierto contra los violentos ataques enemigos y casi sin abastecimiento, gracias a su arrojo personal que exhortaba siempre a la tropa a mantenerse. Después fué el primero en penetrar con su batallón en la ciudad de Canea. — El capitán Gericke participó en forma destacada como Comandante de batallón de un regimiento de asalto en la conquista del campo de aviación de Maleme. Consiguió, juntamente con sus hombres, conquistar la base más importante del enemigo, la aldea Maleme, que estaba muy bien fortificada y que fué defendida tenazmente. En violentas luchas en la calle se fué avanzando palmo a palmo. En el avance hacia Canea el Capitán G. actuó con su batallón en primera línea. Se apoderó de diferentes alturas y, juntamente con los cazadores de montaña penetró en la capital de Creta. Mediante su ejemplo personal y su valentía sus hombres fueron avanzando y ganando terreno. Ya se había distinguido anteriormente cuando las tropas paracaidistas actuaron en Dinamarca y Holanda. — El Teniente Barmetler actuó con su compañía en las luchas más violentas por la conquista del campo de aviación de Maleme, venció al enemigo que se defendía tenazmente, en un combate cuerpo a cuerpo y penetró finalmente en la posición clave. Después y a pesar de una dolorosa herida de cuello continuó mandando a su compañía. Al penetrar en Canea se distinguió en la parte más peligrosa y rechazó con éxito un contraataque de tanques adversarios. Estuvo siempre en primera línea hasta que fué gravemente herido por un balazo en la rodilla que le obligó a abandonar el campo de batalla. — El Teniente Becker participó con su tropa en el ataque contra la ciudad de Hiraklion que estaba defendida por un enemigo muy superior en número. Fué el primero de su compañía que penetró en la localidad y avanzó, a pesar de graves heridas, hasta el puerto de la misma. En violenta lucha calle por calle y casa por casa hizo avanzar con su ejemplo a sus hombres y demostró en la lucha cuerpo a cuerpo extraordinaria valentía. Cuando la campaña de Holanda se había distinguido ya por su arrojo y valor. — El Teniente Egger atacó también con su compañía Hiraklion y le correspondió avanzar por una zona de la ciudad defendida con especial tenacidad. Luchando en primera línea ocupó con sus hombres barricada tras otra. En combates posteriores se distinguió también por su actuación. — El Teniente Gentz se ha distinguido especialmente como Jefe de Compañía de un regimiento de asalto en las luchas de Creta. Saltó con su compañía detrás de las líneas enemigas y consiguió en un golpe de mano y después de violentos combates vencer una batería antiaérea pesada defendida por un enemigo muy superior en número. Una vez cumplido su cometido, que facilitó la llegada de nuevas tropas, avanzó por medio de posiciones enemigas y después de una lucha de 24 horas consiguió entrar en contacto con otras unidades de los paracaidistas. — El Teniente Hagl, con su grupo de paracaidistas, luchó en Canea, y consiguió decidir en su favor, gracias a una decidida acción personal, una grave crisis que había entrado en la lucha a consecuencia de la fuerte resistencia enemiga. Gracias a esto facilitó a su batallón la victoriosa continuación del ataque. También se distinguió por su extraordinario valor en la realización de diversas acciones de vanguardia cuyo resultado era de grandísima importancia para el subsiguiente desarrollo de la batalla. Sus atrevidas hazañas fueron coronadas finalmente por la ocupación de la última posición de defensa de los ingleses en Canea. El Teniente Hagl ha salido de la tropa y encarna el tipo del mejor soldado del frente. — El Teniente Herrmann tenía la misión de tomar el campo de aviación de Hiraklion, con su compañía. A pesar de que al saltar había sido herido gravemente de un balazo en la cabeza atacó con pocos hombres de su compañía el campo de aviación fijado. Cegado momentáneamente por la herida se hizo conducir hacia adelante por su brigada en medio de violento fuego adversario. El brigada cayó, y fué herido también mortalmente otro cazador que conducía a su jefe de compañía cegado, entre la metralla enemiga. Después de haber sufrido graves pérdidas, el resto de su compañía tuvo que pasar a la defensa. El Teniente Herrmann continuaba mandando, sin embargo, a sus hombres hasta que hubo pasado la situación crítica, entonces se dejó conducir al puesto de socorro. Con ello dió a sus valientes paracaidistas, en una situación extraordinariamente crítica, un vivo ejemplo de arrojo y gracias a su avance y a haber permanecido en la línea de fuego dió a su regimiento una favorable base para la continuación de las operaciones. — El Teniente von Roon ha participado con su compañía en casi todas las acciones de las tropas paracaidistas, y siempre se ha distinguido extraordinariamente. Cuando el ataque de Creta se portó de nuevo con gran valentía. En una situación peligrosa y difícil en el campo de aviación de Rethymnon se debe a su actuación la toma de una altura dominante que constituía el foco de la resistencia británica. Después, rodeado de fuerzas enemigas, exhortó a su tropa, agotada y debilitada, hasta que los cazadores de montaña libraron a su grupo de combate de la crítica situación. — El Teniente Toschka aterrizó con su grupo en la localidad de Canea, en medio del enemigo. Bajo violentos ataques enemigos fué avanzando hasta su compañía y colaboró también en la destrucción de una batería antiaérea adversaria. Toschka, que se había distinguido ya extraordinariamente cuando las acciones de Holanda y que fué ascendido de brigada a oficial, fué herido durante el transcurso del combate. — El Capitán Trebes saltó con su batallón en las cercanías del campo de aviación de Maleme en medio de violento fuego adversario, decidió con su decisión personal una situación momentáneamente desesperada y condujo su tropa con su ejemplo al victorioso ataque. La aldea de Malemes fué conquistada después de enconada y tenaz lucha cuerpo a cuerpo casa por casa. Durante otras luchas en Canea figuró también en lugar destacado con su sección. Con su actuación y su extraordinaria valentía coadyuvó en forma decisiva en el triunfo de la campaña de Creta.



ENERAL DE DIVISION MEINDL



CORONEL HEIDRICH



CORONEL STURM



COMANDANTE STENTZLER

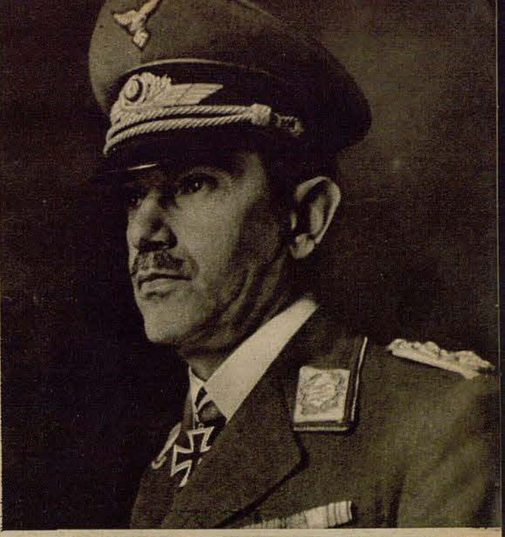


COMANDANTE HEILMANN



CAPITAN FREIHERR v. d. HEYDTE

Fotografías
Scherl-OKW (16), Röhr-Scherl (1), PK Rauchwetter (1), PK Schmitzer-Scherl (1), Senckpiel (1)



General en Jefe Löhr, Jefe de la flota aérea 4, bajo cuyo dirección se llevó a cabo el victorioso ataque de Creta



General de Aviación Student, Jefe de los paracaidistas y tropas de desembarco aéreo, así como de las formaciones de transporte



General de Aviación von Richthofen, Jefe del Cuerpo de Stukas, que actuó tan magníficamente en Creta

MALEMES · CANEA · RETHYMNON · HIRAKLION



CAPITAN GERICKE



TENIENTE BARMETLER



TENIENTE BECKER



TENIENTE EGGER



TENIENTE GENZ



TENIENTE HAGL



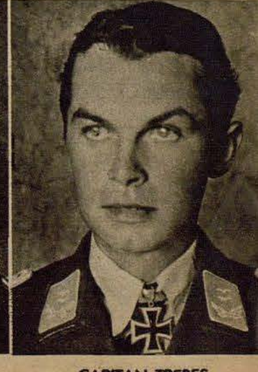
TENIENTE HERRMANN



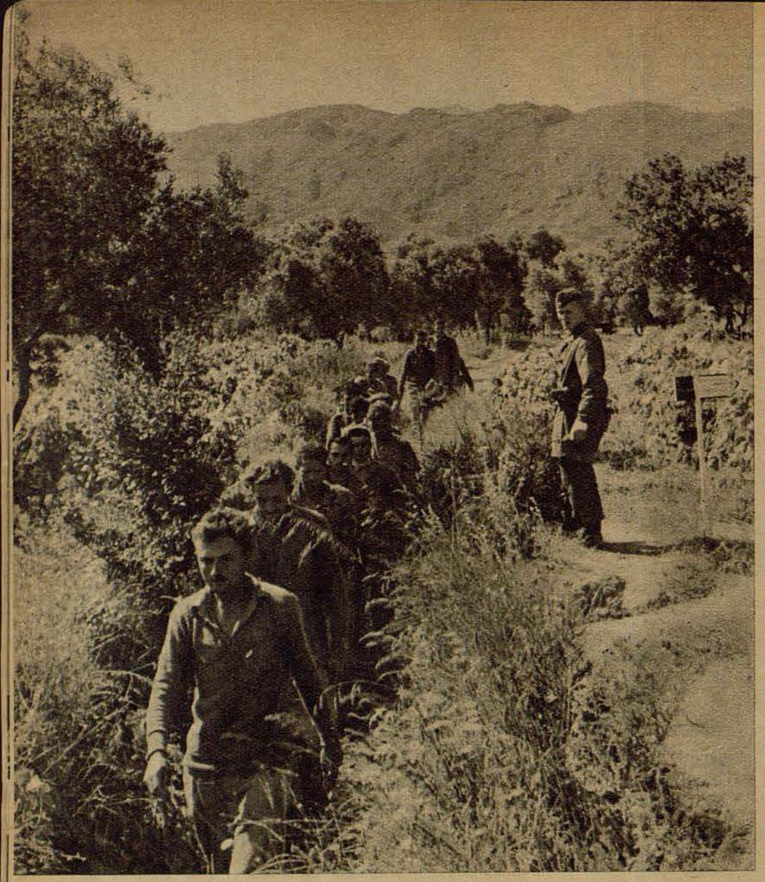
TENIENTE v. ROON



TENIENTE TOSCHKA



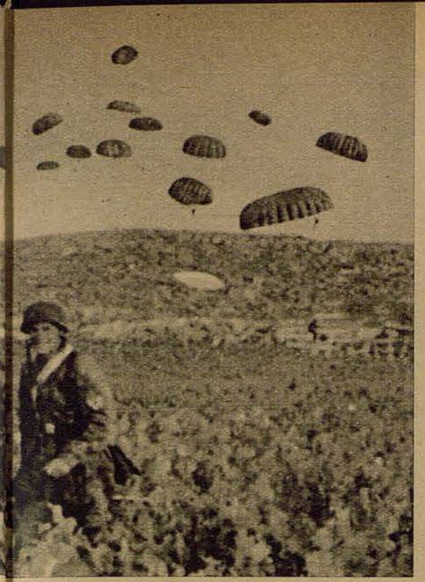
CAPITAN TREBES



Arriba: Prisioneros ingleses son conducidos por paracaidistas al lugar de agrupación. A pesar de que los ingleses tenían todos los medios de la técnica moderna, estaban preparados para un ataque desde el aire y de que disponían de enorme superioridad frente a los paracaidistas alemanes, fracasaron rotundamente en sus esfuerzos y gracias al espíritu combativo alemán fué rota hasta la más tenaz de las resistencias



Oleada tras otra los paracaidistas alemanes se lanzan sobre los puntos más importantes de la isla de Creta, que fué tenazmente defendida como último baluarte inglés en el Sudeste de Europa. Fué frecuente el que los hombres tuvieran que abrirse camino paso a paso y completamente solos a fin de preparar el terreno para las futuras operaciones a los camaradas que iban llegando más tarde. Con frecuencia grupos de poca importancia consiguieron decisiones de importancia trascendental. De su valentía, su perspicacia y su presencia de ánimo dependía la vida de miles de compañeros. El que los paracaidistas en Creta no hayan fallado ni un instante siquiera en las peligrosísimas situaciones por que atravesaron constituye indudablemente una página de gloria en la historia del Ejército alemán



Asalto, Triunfo, Regreso

Los paracaidistas germanos que han abierto el camino de la conquista de Creta han regresado entretanto a sus cuarteles de la patria, donde han sido recibidos con entusiastas aclamaciones por la población civil. Sería desagradecimiento frente al enorme esfuerzo realizado por estos hombres si dejáramos pasar ya sus hazañas a la historia. Su ejemplo es actualidad y santa obligación. En un informe definitivo presentamos de nuevo a los lectores de "Adler" el aspecto de las luchas de Creta, desde los primeros ataques contra una superioridad numérica enorme, y de los combates duros y tenaces que se libraron, hasta el regreso a la patria

Informe definitivo sobre los paracaidistas en Creta



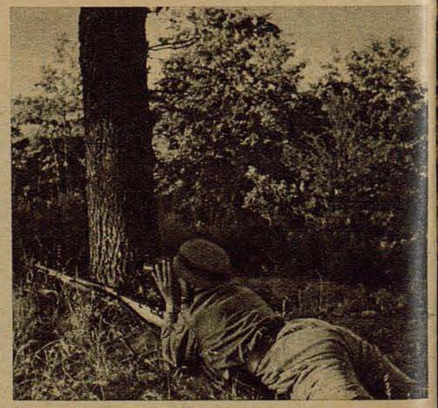
En Creta se llegó frecuentemente a enconadas luchas de posición en las cuales se combatía por cada metro de terreno. Esta fotografía, hecha con objetivo a larga distancia, representa a paracaidistas lanzando granadas de mano



Después de duros combates de varios días de duración, librados en una zona montañosa, los paracaidistas aprovechan un corto descanso y reúnen fuerzas para el nuevo ataque



Derecha: Una pequeña escena al lado de los grandes acontecimientos de guerra — se han encontrado dos amigos y ahora se abrazan llenos de inmensa alegría por haberse vuelto a ver



Una patrulla de paracaidistas apuntando





Después de la victoriosa terminación de la gran lucha de Creta, los combatientes son distinguidos por su comandante con la Cruz de Hierro, antes de efectuar el viaje de regreso

Fotografías PK Grunwald (2), PK v. Kayser (2), PK Bischhaus-Scherl, PK Vidua-Scherl, PK Bischhaus-PBZ, PK Grunwald-PBZ

Izquierda: ... cubiertos verdaderamente de gloria regresan luego a sus cuarteles de la patria; y hacia ellos se dirigen adornados de flores y entusiásticamente saludados por la población

Cóndor caza convoyes



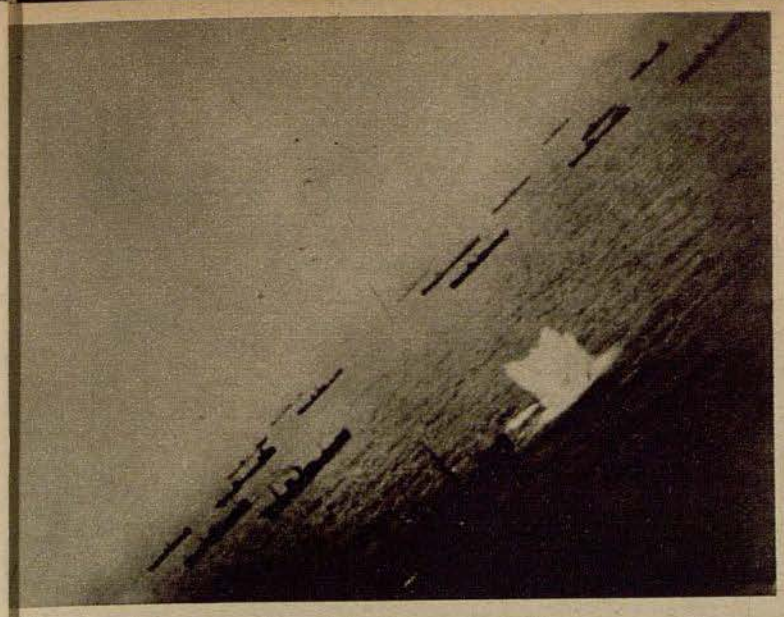
Mientras que en los campos de batalla orientales se consiguen triunfos de importancia histórica, la batalla del Atlántico continúa con las misma intensidad que antes. Junto a las fuerzas navales alemanas, nuestra aviación está constantemente en acción para destruir los convoyes que se dirigen a Inglaterra y alcanzar al Imperio británico en las arterias de su organismo

Izquierda: El Focke-Wulf FW 200 "Condor", victorioso avión alemán de bombardeo a larga distancia, que ha deshecho ya a más de un convoy británico y causado profundas e incurables heridas en el aprovisionamiento enemigo de tanta importancia para la guerra. La insignia de la escuadrilla, que es un globo terráqueo con un círculo, simboliza orgullosamente el amplio radio de acción de los aviones "Condor" que crean graves preocupaciones a los ingleses desde las islas Feroé, en el Norte, hasta el extremo de la costa occidental

Capitán Fliegel, uno de los más victoriosos comandantes de los aparatos "Condor", empleados especialmente para combatir los convoyes británicos, en conversación con individuos de su tripulación, antes de efectuar una acción contra el enemigo

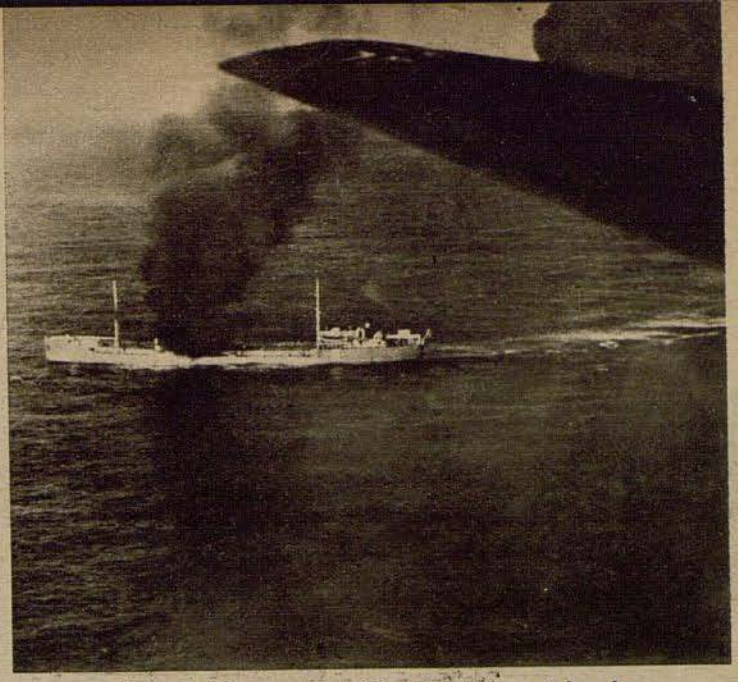
Fotografías PK-Ehrmann (Scherl)

El "Condor" en vuelo bajo sobre las Feroé, donde los pilotos alemanes se sienten tan en su casa como a muchos miles de kilómetros más al sur en el Atlántico

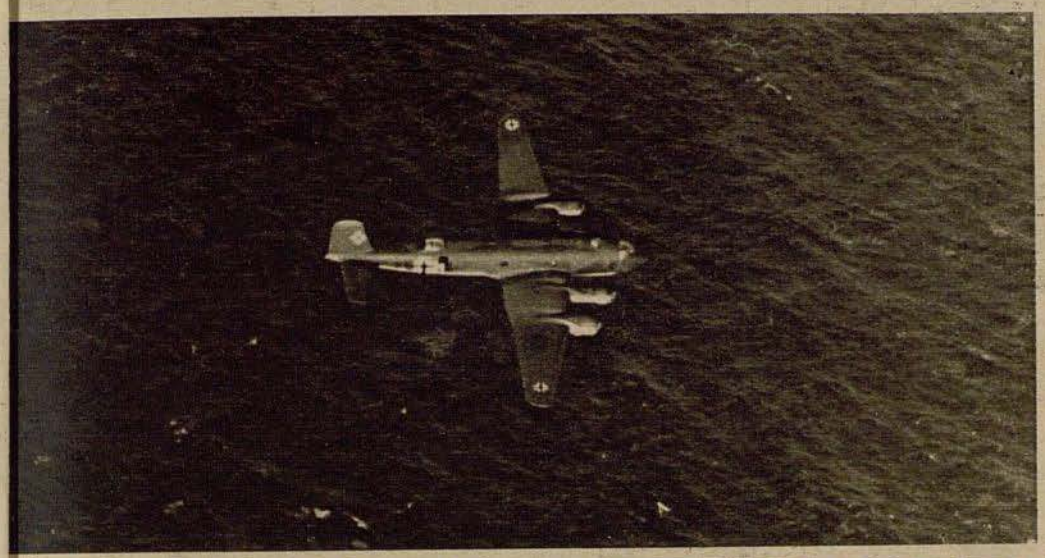


El gran momento (Foto de la izquierda). El anunciado convoy, fuertemente protegido, compuesto de más de 20 unidades, ha sido localizado y en este momento hace explosión ya la primera bomba en la popa de uno de los petroleros atacados. Tan inclinada como esta foto se le ofreció la escena al fotógrafo

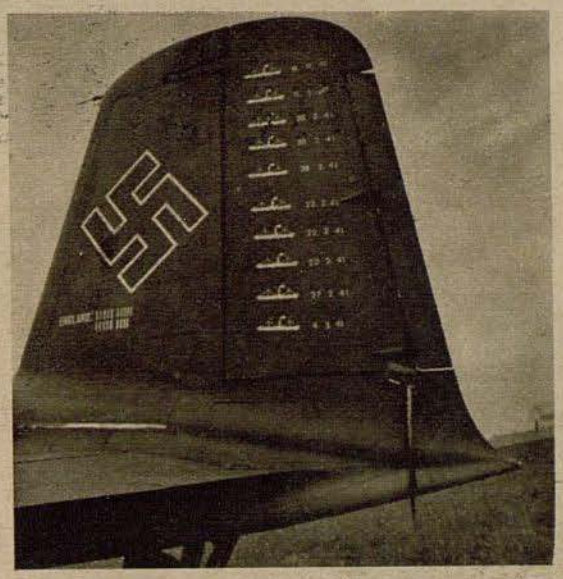
Derecha: La segunda bomba cae ya exactamente en medio del buque y provoca una explosión, sin que el violento fuego del adversario pueda impedirlo



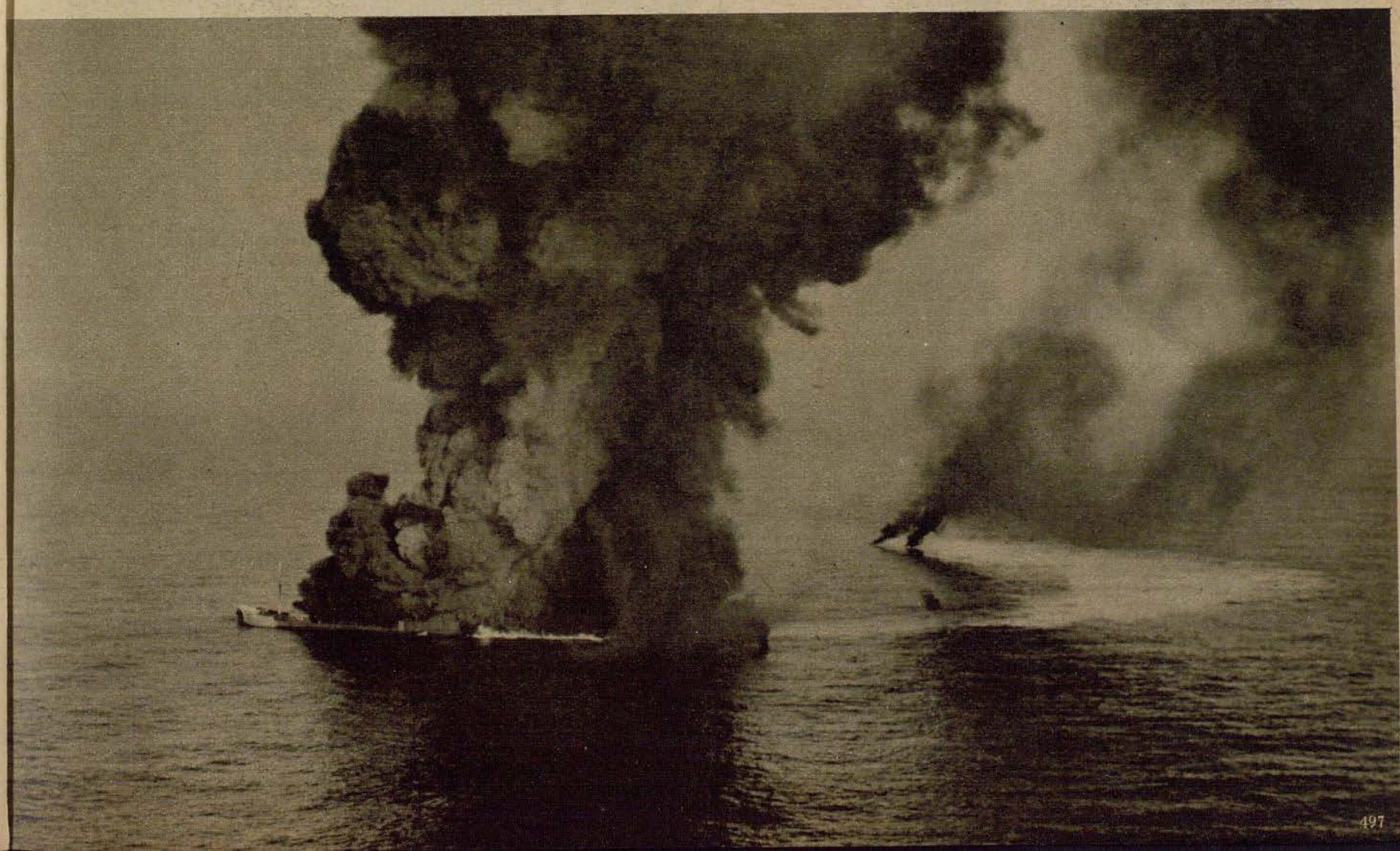
Abajo: En el puerto de salida se hace otra señal en la "placa de los éxitos" que es como llaman los aviadores a esta parte del fuselaje. En el balance de la economía de guerra inglesa significa esto: ¡un barco menos!



Los tripulantes del "Condor" observan claramente que han realizado buen trabajo. A corta distancia de la superficie del mar el victorioso avión de combate continúa tranquilamente su camino por la inmensidad del Océano Atlántico . . .



Abajo: Mientras tanto el fuego se ha extendido por todo el petrolero que está envuelto ahora en una espesa nube de humo oscuro. La suerte del buque está echada: no conducirá ya más petróleo al servicio de Inglaterra





Los alumnos experimentan sobre su propio cuerpo la enorme fuerza de un paracaidas abierto; tienen que aprender a deshacerse del paracaidas una vez llegados a tierra, y esto con viento muy fuerte

"El salvavidas del aire"

Instrucción de técnicos-paracaidistas por el cuerpo de aviación NS

Dentro del marco de la instrucción de futuras tropas de aviación, dada por el cuerpo de aviación nacionalsocialista, se forman técnicos-paracaidistas de muchachos de las juventudes hitlerianas que reúnen las condiciones adecuadas. La enseñanza se efectúa en las escuelas técnicas del cuerpo de aviación nacionalsocialista. Allí aprenden a plegar cuidadosamente, a conservar y a servirse de los diferentes tipos de paracaídas, empleados por las fuerzas aéreas del Reich



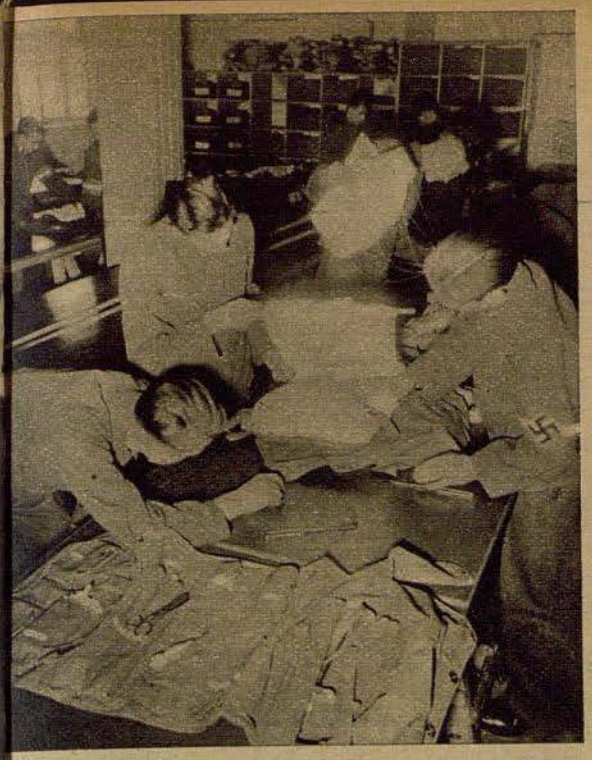
En un principio los discípulos no saben por donde empezar a colocarse las correas, si "por arriba", o "por abajo". El instructor les explica la manera de hacerlo hasta que el ejercicio da el resultado apetecido. El paracaídas de nuestra fotografía es el utilizado por nuestros pilotos de hidroavión



"Al dar el salto — dice el instructor — se tiene que tirar del gancho, tres minutos después de hallarse en el espacio. De esta forma se abre la tapa del paquete del paracaidas y se separa el paracaídas auxiliar que, al llenarse de aire hace fuerza sobre el paracaídas, que se extiende y arrastra las cuerdas. Después se llena de aire y hace llegar con seguridad al suelo al que salta"



Enseñanza en la clase. En la larga mesa se extienden los paracaídas y se colocan una junto a otra las diferentes cuerdas del mismo. El instructor se fija con gran cuidado en cada movimiento al plegar la tela, pues la primera condición en esta clase de trabajo debe de ser la confianza máxima en la perfección del mismo



Izquierda: Una vez plegado cuidadosamente, el paracaídas se coloca en la bolsa especial. En primer término se puede ver una bolsa de herramientas, que emplea en general la Aviación alemana para plegar los paracaídas

Fotografías Riehme
(Cuerpo de Aviación NS)

Derecha: Formados para escuchar la orden del día antes de partir



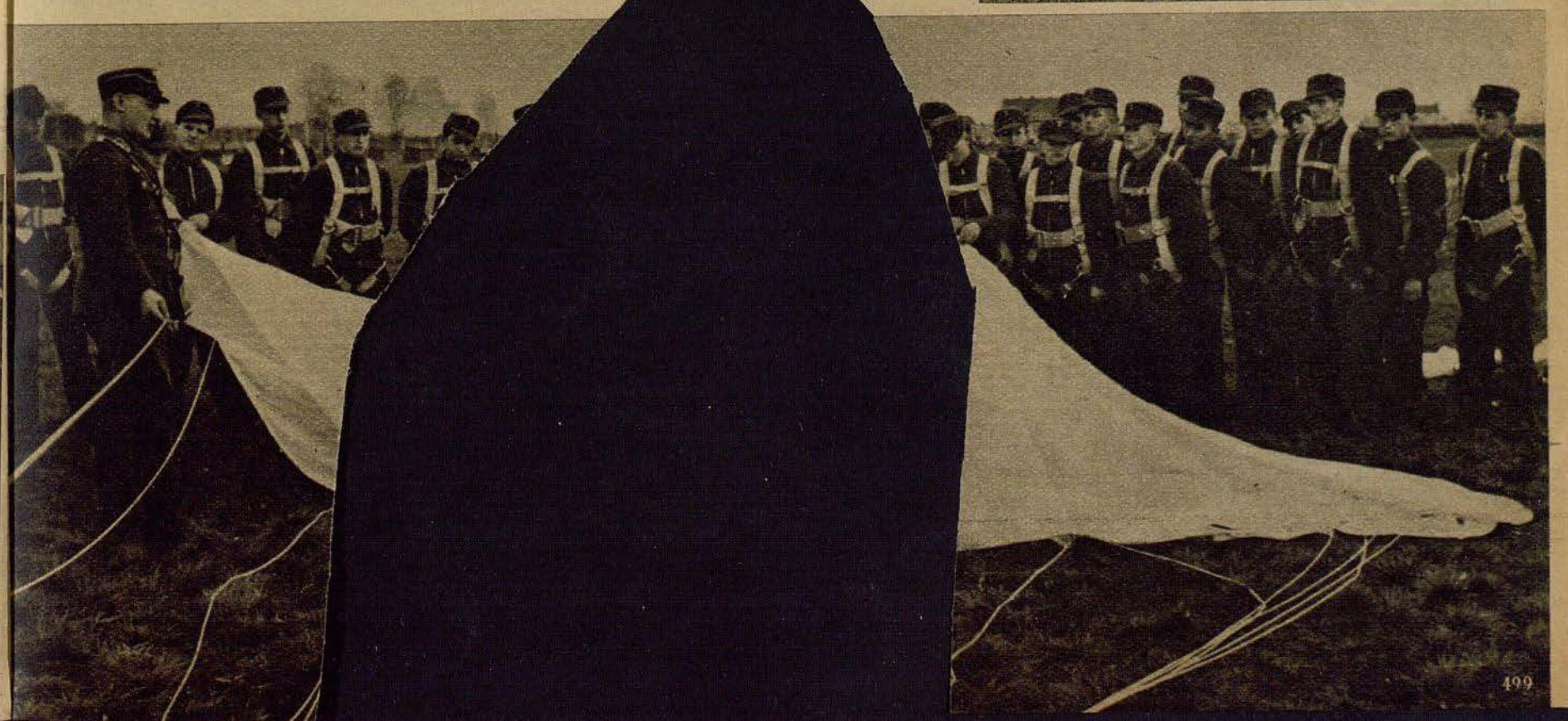


Con los paracaídas debajo del brazo y las correas puestas los futuros técnico paracaidistas se dirigen al campo de ejercicios

Derecha: Con el paracaídas abierto se hace ver claramente todo el proceso que sigue para abrirse durante el salto



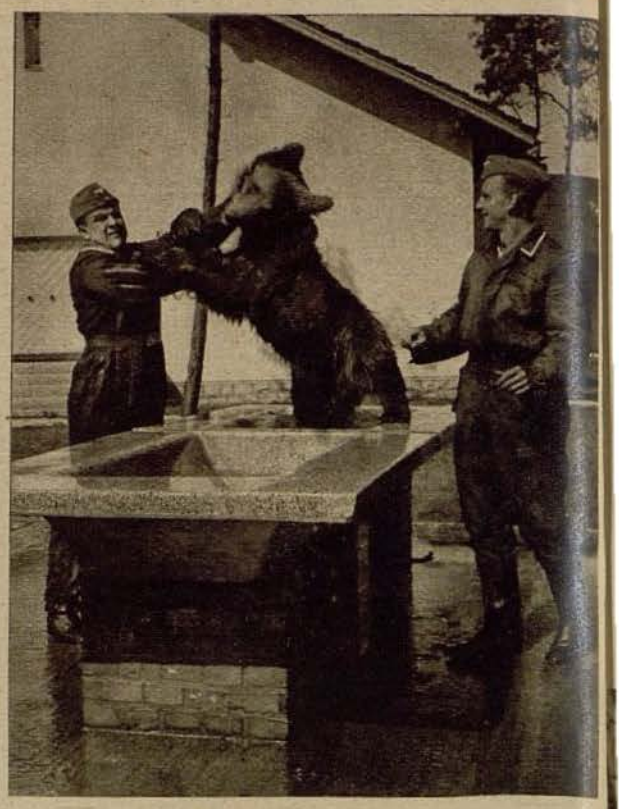
Abajo: Con el paracaídas completamente abierto se puede explicar con mayor claridad cómo actúan las diferentes partes





Los muros de un cuartel ante el cual pasan los hombres del regimiento de información aérea ostentan el dibujo de un oso, en cierto modo un retrato del "maestro Petz" al que vamos a conocer en seguida

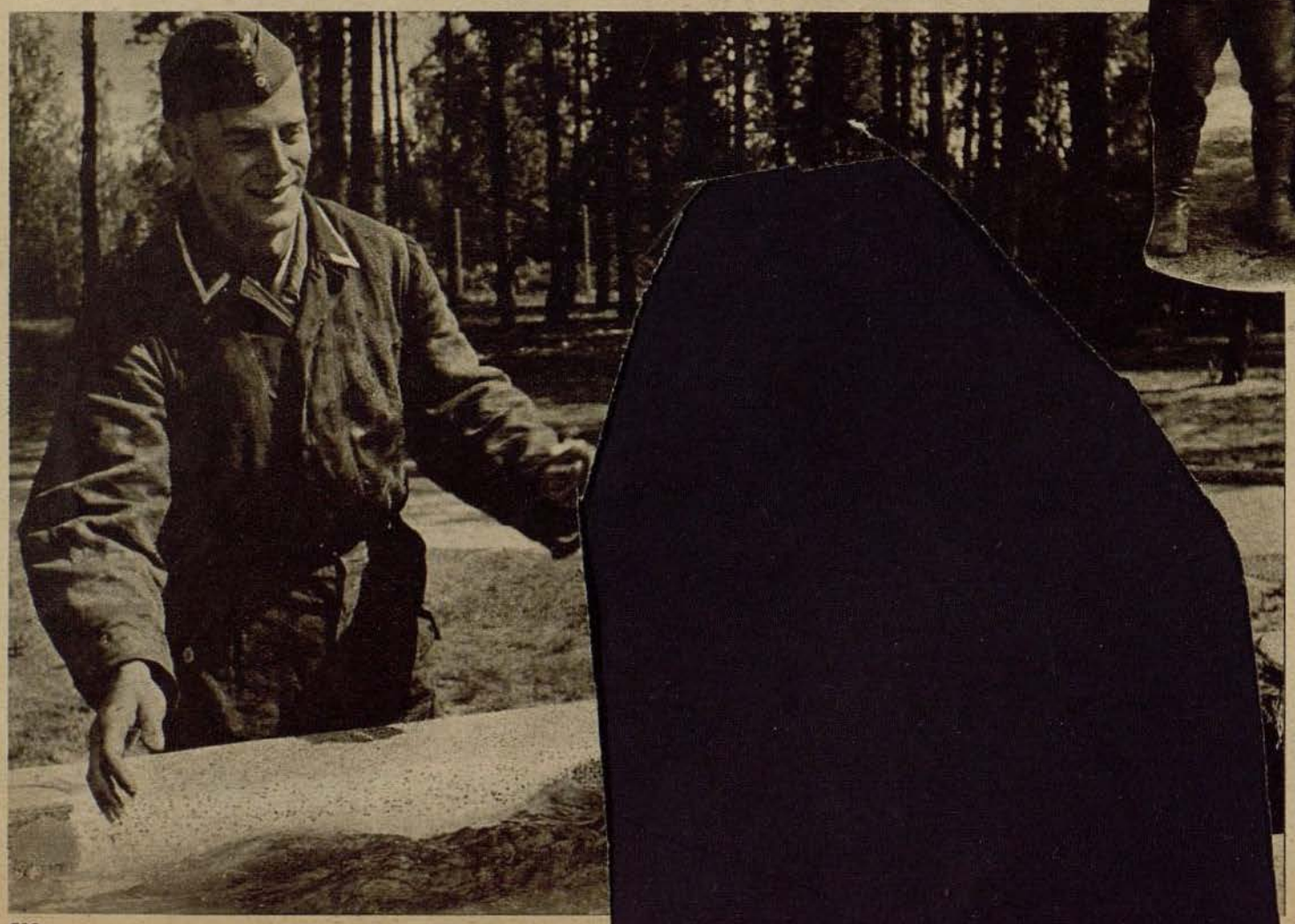
Abajo: Sólo con astucia y picardía se consigue arrastrar hacia la palangana a fin de efectuar la limpieza cotidiana el pequeño osito tan gracioso por su torpeza. La limpieza pertenece a la disciplina de la vida de cuartel y de ella no escapa ni nuestro amigo cuadrúpedo



El animal heráldico viviente

Insignias de escuadrilla y símbolos de suerte están muy difundidos entre la Aviación alemana. En los aparatos que se lanzan directamente a la lucha contra el enemigo podemos ver y admirar con frecuencia dibujos tan chocantes como humorísticos. No obstante, un magnífico oso pardo como animal heráldico viviente es de todas formas una rareza. Un regimiento de información aérea se enorgullece de poseer esta fortuna que protege con todo cuidado y esmero





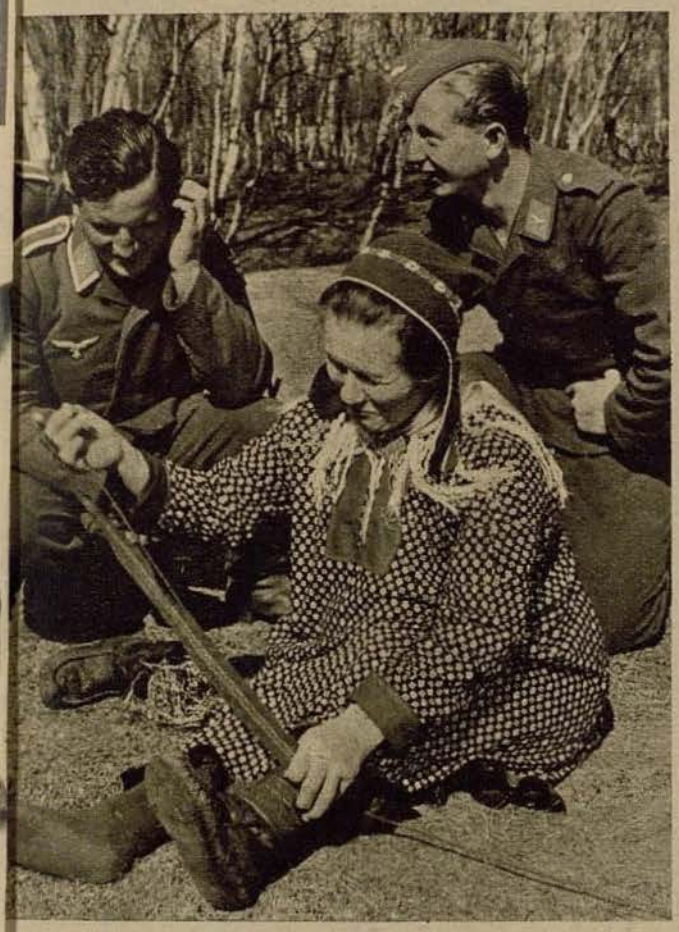
Cuando el "maestro Petz" se ha acostumbrado al agua se siente perfectamente en su bañera de piedra y no parece tener ganas de salir de ella

Fotografías Pollmann (Mauritius)

Cuando está levantado sobre sus dos patas traseras se ve que el oso va a ser pronto más alto que quienes lo cuidan, pero, según puede verse en la fotografía se entienden muy bien entre ellos

Los zapatos lapones son muy agradables

En el inmenso frente que se extiende desde el Océano Glacial Artico hasta el Mar Negro, nuestros soldados entran en contacto también con los habitantes del Norte, los lapones. Las partes septentrionales de Escandinavia, Finlandia y Rusia están pobladas por esta raza cuyas raras costumbres ofrecen mucho de nuevo e interesante a todo extranjero. Nuestras fotografías representan a oficiales alemanes en una visita hecha a una familia de lapones noruegos



Durante su visita los aviadores alemanes se interesan especialmente por los curiosos zapatos de las mujeres laponas y se hacen enseñar como se las calzan



¡Ahora lo quiere probar también él! El lapón le ayuda amistosamente a calzarse este práctico zapato de piel de reno, llamado "Komager"

Fotografías Hartmann (Mauritius)

Derecha: Los primeros pasos con zapatos lapones. Los camaradas y el lapón con su mujer miran atentamente. En efecto: los zapatos son tan estupendamente cómodos que nuestro aviador desea quedarse con ellos



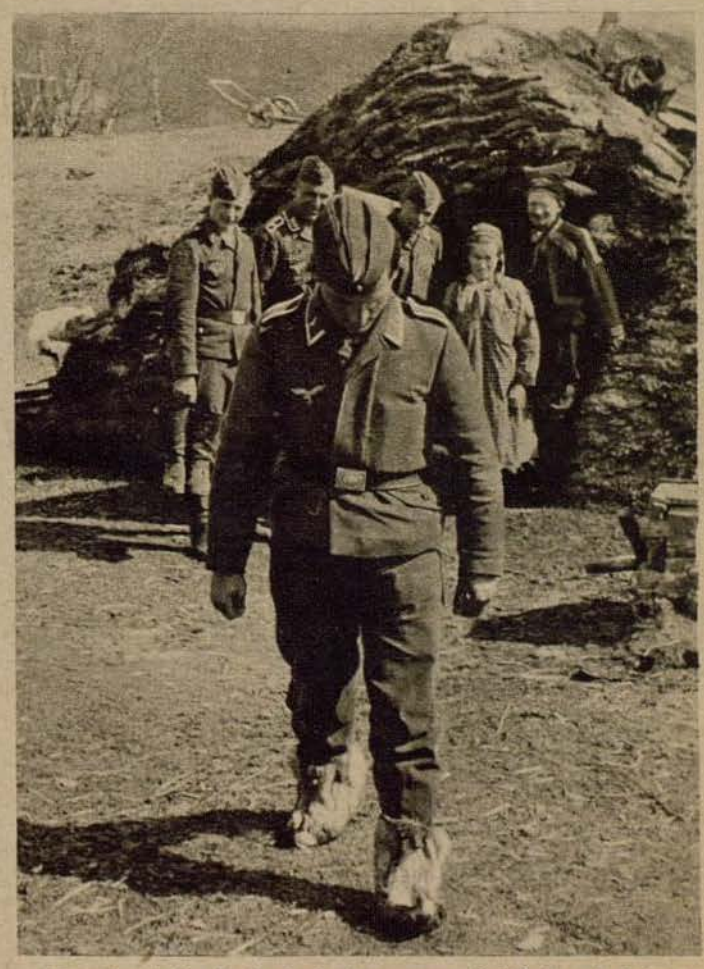


Foto izquierda: Se ha hecho la compra. Satisfechos de haber comprado un par de "Komager", que prestan en invierno valiosos servicios, se separan con el mayor agradecimiento de la familia lapona que les despide amistosamente desde la entrada de su cabaña de barro

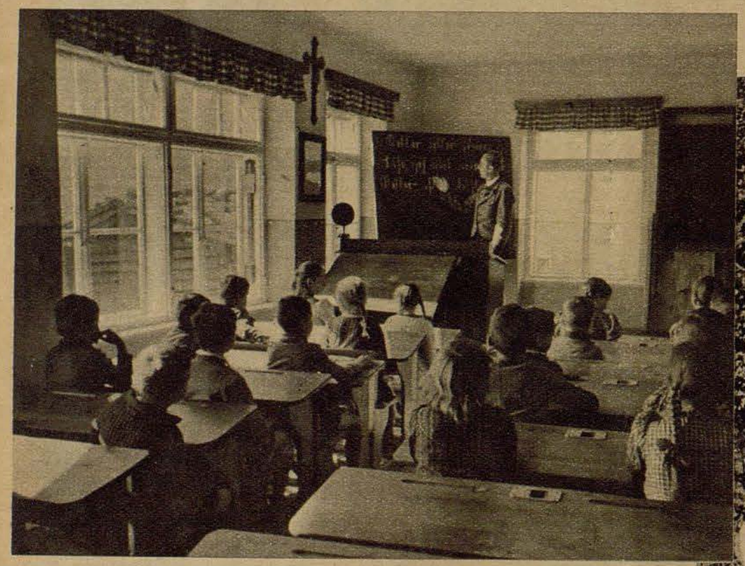
Con alegría y cariño

Enseñanza al aire libre en una escuela de pueblo en el valle del Enns

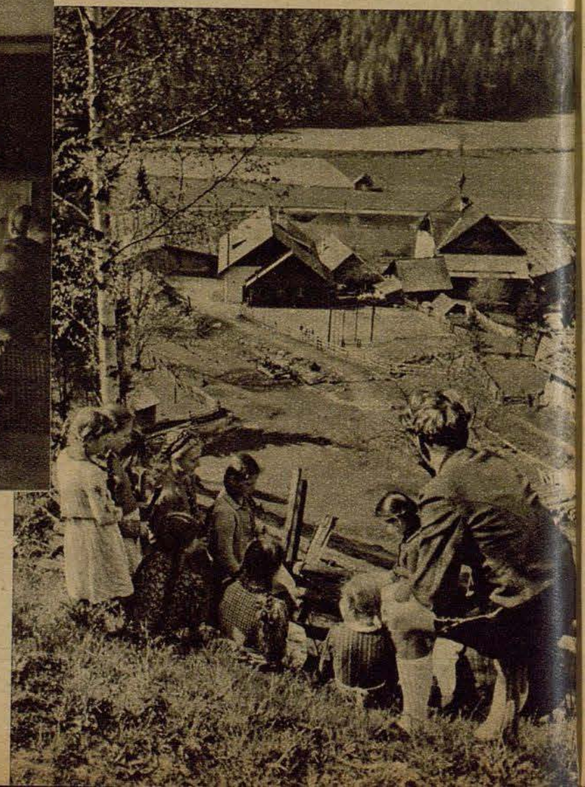
En la región de Salzburg, en el magnífico valle del Enns se halla solitaria en el monte una escuela de pueblo. El trabajo del maestro no se limita exclusivamente al interior de las cuatro paredes de la clase. El maestro es, en el verdadero sentido de la palabra, amigo, consejero y jefe de la juventud de la localidad. No les inculca ciencia insulsa ni les da excesiva instrucción. El aprender bajo su dirección es presencia viva. Al aire libre deja bailar y tocar a su pequeño grupo de discípulos; con los medios más primitivos se fabrican instrumentos para trepar, o el "señor maestro" explica a sus alumnos los fundamentos de la escultura en madera. ¿Es que no es bonito ver en nuestras fotos a los pequeños párvulos transportando un tronco de árbol, o utilizando una piedra de afilar que se han hecho ellos mismos? De esta forma, casi podríamos decir que jugando, se despiertan y se fomentan todos los talentos y aptitudes infantiles. Al mismo tiempo en esta escuela se hace mucho por el mantenimiento de las costumbres típicas del campo y con ello se realiza un verdadero trabajo cultural



Música y baile en el césped, a 1.000 metros de altura. A los acordes de los instrumentos populares se ejercitan en los bailes típicos

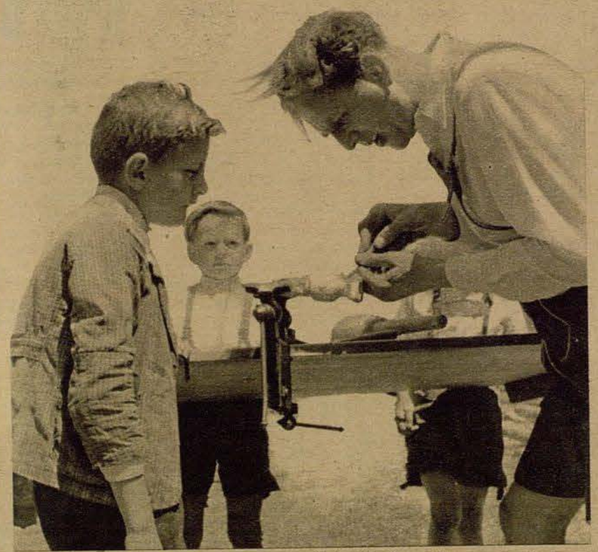


Sin la instrucción escolar no se puede pasar pero el "señor maestro" sabe a mil maravillas hacérsela agradable a sus pequeños discípulos. Los niños y niñas le siguen con la mayor atención por la difícil senda y aprenden gramática alemana



Fotografías Hennig Nolte (Mauritius)

Fotografía de la derecha: ¡Con el lápiz y un bloque de papel al aire libre, a la naturaleza! ¿Donde se podrían dar motivos más hermosos? De esta forma los pequeños discípulos se dan cuenta de las bellezas de su patria. Miran interesados y admirados como la mejor dibujante hace un diseño de la escuela a vista de pájaro



Tallar la madera es un típico y antiguo arte de los labradores. El maestro entiende también de esto, y los alumnos están orgullosos si pueden enseñar a sus padres la pieza de arte hecha en la escuela



A los pequeños les gusta una enormidad hacer ejercicios en el instrumento de gimnasia hecho por ellos mismos. (Foto de la derecha.) La piedra de afilar hace honor al espíritu inventivo de los muchachos



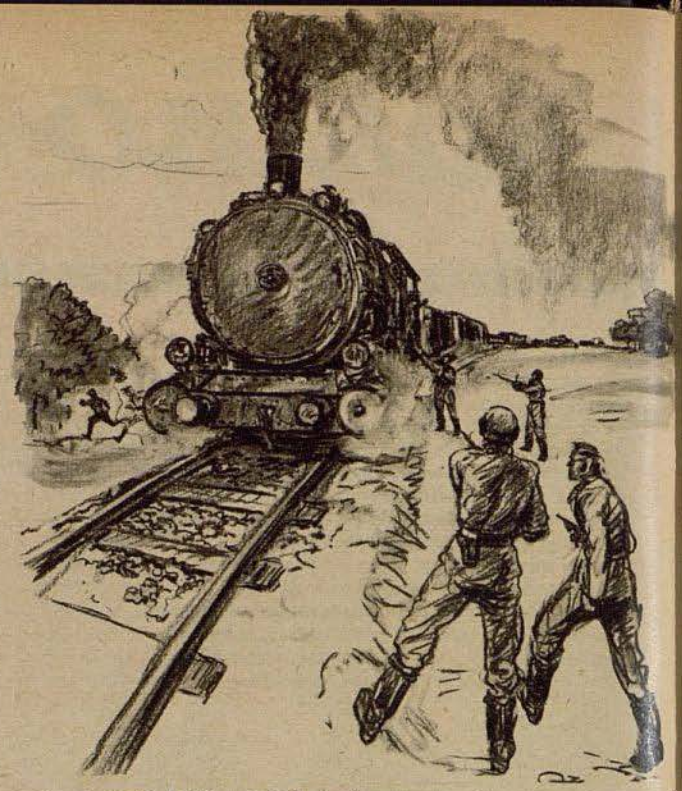
Abajo: ¡La unión hace la fuerza! Esto lo aprenden muy bien los niños por la práctica, como en esta ocasión por ejemplo, transportando un árbol derribado que deberá servir de poste de alumbrado



Cuatro hombres a espaldas de los soviets

Aventura de aviadores alemanes que aterrizaron forzosamente en territorio enemigo

Por el corresponsal de guerra Heinz Ockhardt



. . . se acerca lenta y pesadamente por una via cercana un tren de mercancías. Lo detienen con sus amenazadoras ametralladoras . .

A la una de la noche se despertó a la tripulación. La noche anterior los observadores habían recibido mapas del territorio soviético, y por tanto cuando el oficial de servicio llamó a los hombres, cada uno de ellos supo en seguida que había llegado la hora de la lucha. Para el Suboficial E. iba a ser este el primer vuelo sobre el territorio enemigo. Tenía que ir con el Teniente B. Los aviones de ambos tenían que atacar un campo de aviación no lejos de Tarnopol, que según se afirmaba estaba abarrotado de bombarderos soviéticos. El vuelo sobre los Cárpatos se efectuó sin incidentes. Cuando ambos Ju 88 se hallaban por encima de la cresta de una montaña de aquella cordillera, que se extiende del Noroeste al Sudeste, y tomaron la dirección de Tarnopol entraron por vez primera en contacto con los cazas soviéticos. Ambos aviadores hicieron descender sus aparatos y los telegrafistas lanzaron algunas ráfagas de ametralladora contra los 6 ratas que intentaron repetidas veces atacar a ambos bombarderos alemanes por la izquierda y la derecha a un mismo tiempo.

Pero cuando uno de los cazas enemigos

se desvió repentinamente dejando tras de si una nube de humo

si bien aun se hallaba en condiciones de vuelo, los restantes abandonaron la lucha a pesar de su superioridad numérica. Los dos aviones continuaron libremente su ruta. El terreno tenía todavía un carácter ondulado, y sobre las pequeñas colinas, que sobresalían discretamente, resaltaba el color verde de las praderas en las que se veían las sombras de distintos árboles y maleza. Pero cada vez eran menos frecuentes estas colinas y pronto desaparecieron, por completo, sustituídas por la amplia y extensa llanura. Las miradas se podían pasear allí libremente por encima de la inmensidad de aquel uniforme país, transformado en abigarrado mosaico por los largos rectángulos de los campos de cereales, de color verde amarillo y el verde jugoso de las plantaciones de trébol.



De todas formas, las bombas pasan por el lado de las alas se hunden en el suelo arcilloso y hacen explosion...

Dibujos H. v. Medvey

Según cálculos del observador tenía que alcanzarse el objetivo en aquellos instantes. Sin embargo por más que se esforzó escudriñando detenidamente el paisaje por todas direcciones no pudo descubrir por ninguna parte el campo de aviación buscado. El piloto preguntó por radio al comandante del otro aparato si desde allí se había hallado el objetivo. Pero recibió también una respuesta negativa. Ambos aviones describieron todavía un amplio círculo para no tener que regresar a su base sin haber podido realizar su cometido. Cuando se estaban consultando todavía y ya volaban en dirección oeste, el Suboficial E. vió a estribor un aparato que estaba desplegando en aquel momento el tren de aterrizaje. No cabía duda, aquel avión iba a tomar tierra. Por tal motivo debía hallarse en las cercanías un aeródromo. La noticia se comunicó en seguida al Teniente B., y el Suboficial E. siguió al aeroplano enemigo que empezaba a descender de altura. Los dos aviadores alemanes consiguieron descubrir por fin la base adversaria, situada entre dos accidentes del suelo.

El Suboficial E. se hizo cargo del lado izquierdo, mientras que el Teniente volaba sobre la otra parte. Sin ser vistos ambos aparatos se acercaron a los campos de aviación enemigos. El Suboficial E. vió en seguida que se hallaban en él largas hileras de aeroplanos adversarios, se trataba de bimotores. En un instante se hizo un ligero cálculo,

pueden ser unos cincuenta o sesenta aparatos

esto cuando menos parecía desde el avión propio que iba a gran velocidad. Los dos Ju 88 no habían alcanzado todavía el campo enemigo cuando se abrieron las tapas del depósito de bombas y los proyectiles cayeron uno tras otro sobre las alas de los aeroplanos enemigos o bien hicieron explosión entre ellos y destrozaron sus motores y su fuselaje. Empezó a arder todo lo que había en el campo. Los hombres que trabajaban allí corrieron como locos en todas direcciones o se arrojaron al suelo, presos de pánico atroz. Y sobre toda aquella obra de destrucción se produjeron blancas nubecillas de humo que quitaron bondadosamente de la vista de los pilotos germanos aquel incendio y aquella destrucción. El efecto de este ataque repentino de los aviones de combate alemanes no había podido ser mejor. Cuando unas horas más tarde el comandante del grupo de combate voló por encima del aeródromo atacado, no había en él ni un aparato siquiera que estuviese en condiciones de vuelo.

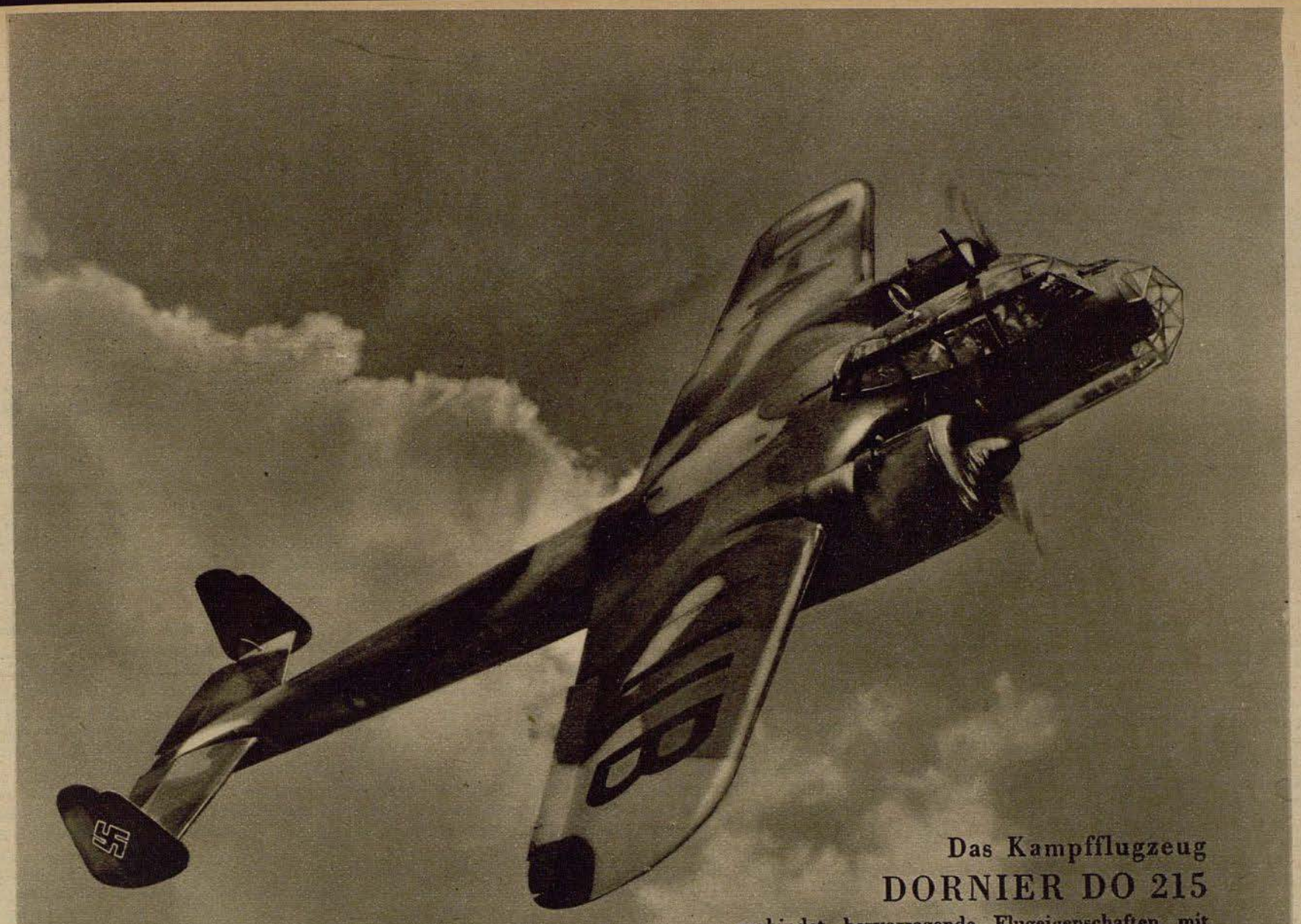
Unos minutos después del ataque al campo de aviación soviético, ambos aviadores germanos divisaron un campamento enemigo sobre el que quisieron lanzar el resto de las bombas. Pero, sin embargo, antes de que se hubiese realizado su propósito el telegrafista vió que del motor de la izquierda salía una gran llamarada. Por lo visto la artillería soviética lo había alcanzado al volar por encima del campo en vuelo bajo. El piloto consiguió apagar el fuego, quitando el contacto del motor. Quedaba por tanto la posibilidad de alcanzar la base con un solo motor. Una empresa que no se podía calificar sin más ni más de "perfectamente realizable", pues la distancia era de 250 kilómetros. El Suboficial E., no obstante, hizo el intento y dirigió a su avión por la dirección prevista. Con un solo motor no podía alcanzar grandes alturas y, por otra parte, el vuelo rasante ofrecía mayor seguridad. Por tanto



. . . Dejaron acercar algo más a los enemigos, y, después, empezaron a disparar

la altura en que el Suboficial E. mantenía a su aparato oscilaba entre 5 y 10 metros.

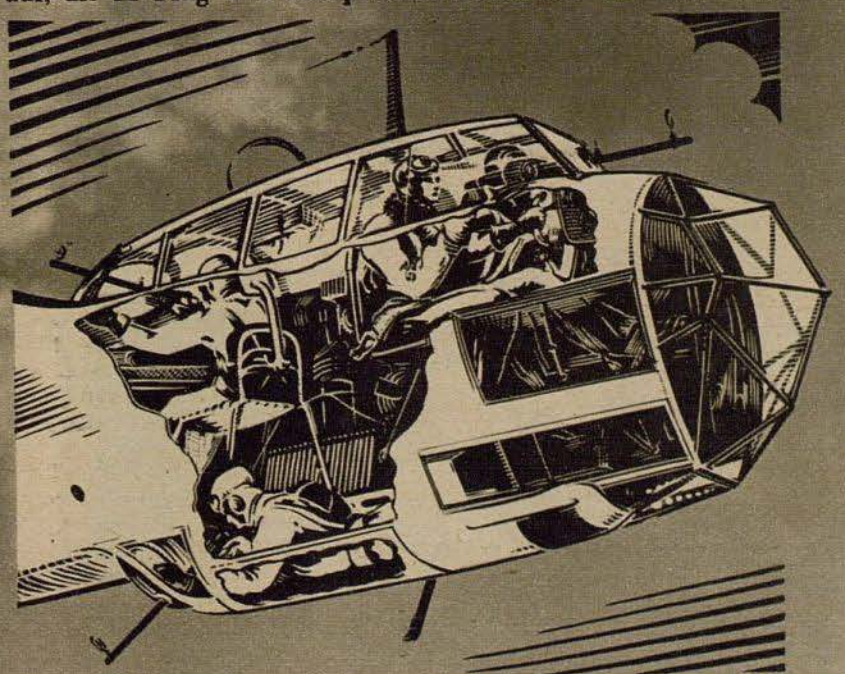
La cara del piloto expresaba tranquila confianza: el motor funcionaba con regularidad. Seguramente que continuaría así, a menos . . . claro está, a menos que ocurriera algo. Pero desgraciadamente no fué así; ahora que lo que pasó no hay que atribuirlo a la poca solidez del material o a la avería del motor. Apenas transcurridos 10 minutos, el telegrafista descubrió un grupo de siete aparatos que se acercaba rápidamente y que parecía ser de destructores soviéticos. ¿Y qué puede hacer un solo avión de combate, que además estaba averiado, contra siete destructores? ¿Quién daría un centavo por la vida de cuatro hombres que se hallan impotentes frente a la supremacía material enemiga? El telegrafista estaba detrás con su ametralladora y seguía atentamente todos los movimientos de los aparatos adversarios. Estos últimos volaban en formación cerrada a una altura de dos a trescientos metros. El telegrafista estaba alerta y si alguno de los destructores soviéticos intentaba acercarse al avión de bombardeo alemán, le daba caza con las ráfagas de balas luminosas de su ametralladora y le obligaba a torcer el rumbo o a cambiar de altura. ¿Pero qué importaba eso? ¿Es que no eran siete contra uno?



Das Kampfflugzeug

DORNIER DO 215

verbindet hervorragende Flugeigenschaften mit hoher Kampfkraft. – Die Anordnung der Waffen gewährleistet beste Schußfelder nach allen Richtungen. Die geräumige Vollsichtkanzel nimmt die gesamte 4-köpfige Besatzung auf, die in Flug und Kampf ideal zusammen arbeiten kann



El avión de bombardeo DORNIER DO 215

a las más excelentes condiciones de vuelo une una potencia de combate extraordinaria. – El armamento está dispuesto en forma de asegurar un tiro libre hacia todos los lados

Una espaciosa barquilla con vista libre en todos los sentidos sirve de alojamiento para los cuatro tripulantes, que pueden ayudarse mutuamente de modo ideal durante el vuelo y en combate

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / FRIEDRICHSHAFEN



GENERAL SCHMIDT GENERAL BOGATSCH GENERAL BIENECK GENERAL ANDRAE GENERAL BODENSCHATZ GENERAL KASTNER-KIRDORF

El Führer y Jefe Supremo del Ejército ha ascendido: A General de Artillería anti-aérea, al Teniente General Schmidt (August); a Generales de Aviación a los Tenientes Generales Bogatsch, Bieneck, Andrae, Bodenschatz, Kastner-Kirdorfi a Comandantes Generales a los Coroneles Baur de Betaz, Nuber, Heling, Berthold, Muggenthaler; a Coroneles a los Tenientes Coroneles Rowehl, Pirmann, v. Kistowski, Wolz, Schmidt (Heinrich), Heckmanns, Achilles; a Médicos de Estado Mayor a los Doctores Mader, Gratzer Fotografía: Presse-Hoffmann

De repente un aparato enemigo se adelantó a los demás, y aumentó cada vez más la distancia. El telegrafista seguía atentamente todo movimiento del avión adversario. Pero no se había dado cuenta todavía de lo que se proponía el contrario. Este último se colocó pronto sobre el aeroplano alemán y a una altura aproximada de cinco metros. El destructor soviético continuó volando en esta posición por espacio de algunos minutos, mientras que el telegrafista se hallaba impotente detrás de su ametralladora e intentaba en vano ponerla de nuevo en condiciones de tiro, pues se había encasquillado. De repente salieron del centro del avión enemigo algunas sombras siniestras. Bombas. Serían tres o cuatro. El telegrafista lo vió y lo dijo y los demás oyeron sus palabras.

Las bombas caen casi sobre el avión de combate

El individuo que se halla detrás de la ametralladora las ve avanzar rápidamente siguiendo la inexorable ley de la caida. ¿Dónde harán explosión? El piloto había oído también las palabras del telegrafista.

Un movimiento, sólo un ligero movimiento del avión, quizá lo ha hecho hacer el Suboficial E. instintivamente, quizá no era necesario. De todas formas, las bombas pasan por el lado de las alas, se hunden en el suelo arcilloso y hacen explosión. En el mismo instante en que la última bomba ha abandonado el aparato describe éste una curva hacia la izquierda. En los combates aéreos son decisivos a veces segundos, y hasta milésimas de segundo. Sólo un instante el destructor soviético se ofrece al blanco de la otra ametralladora, pero es suficiente. Se oyen distintamente los chasquidos de los proyectiles y de la pieza de a bordo salen ráfagas de balas luminosas. El aparato enemigo fué alcanzado de lleno. Pronto se vió salir de él una columna de humo y, poco después, se precipitaba contra el suelo levantando la tierra algunos metros. Parece realmente increíble, pero no obstante corresponde a los hechos: los restantes 6 destructores no se atrevieron a vengar la pérdida de su camarada atacando al aparato alemán de combate que se hallaba además averiado. Sin más intentos abandonaron la persecución y desaparecieron. — Podía esperarse que el avión de combate, con su motor averiado, continuárase manteniendo a aquella altura por espacio de algún tiempo, pero no había ni que pensar siquiera en que el aeroplano pudiera salvar el obstáculo natural de los Cárpatos. No quedaba más remedio pues que dirigir el vuelo hacia el Sur para llegar de esta forma a territorio rumano donde se podrían salvar los cuatro.

El motor continuaba trabajando infatigablemente cuando, de pronto, apareció en el horizonte una montaña. Con un motor no había medio de pasarla, se tenía que hacer funcionar pues de nuevo al otro motor, al averiado. Así se hizo. Funcionaba con mucha irregularidad, y al llegar arriba, se había calentado tanto que la pintura se caía del metal al rojo vivo. Entonces se estropeó definitivamente.

El avión dejó atrás todavía otros 160 kilómetros, acompañado siempre del aparato del Teniente B. Después apareció otra elevación que no era posible trasponer. El suboficial E. se mantuvo firme en su punto de vista: Como de todas formas era imposible pasar el obstáculo no quedaba otro remedio que aterrizar. El piloto hizo aterrizar por fin a su aparato sobre aquel terreno pedregoso y abrupto.





No pudo efectuar más que un aterrizaje sin tren.

El pesado cuerpo del avión se arrastró algunos metros por el suelo y se detuvo por fin ante una trinchera. En el instante de tocar tierra, el observador había sacado la cubierta de la cabina. Después fué el primero en salir. No había tiempo que perder pues los cuatro se hallaban aún en territorio enemigo. Era de temer que el aterrizaje había sido observado y que pronto aparecerían tropas soviéticas. Felizmente la trinchera que había servido de muro de tope al avión no estaba ocupada por cualquier motivo. Quizá el adversario había evacuado este sector ante el avance incontenible de las tropas alemanas.

Con febril apresuramiento se desmontaron dos ametralladoras, se tomó un mapa que debía indicar el camino de la frontera y el aparato fotográfico. Había que destruir todo lo que pudiera ser de utilidad a los rusos. El observador y el tirador de a bordo hicieron un pequeño montón y le pegaron fuego. No se había terminado todavía este trabajo, y el observador estaba colocando un vendaje en la mano del tirador de a bordo, que había sido herido de un impacto de artillería antiaérea, cuando apareció de un bosque cercano un grupo de caballería soviética. El enemigo se acercó a galope tendido. Las únicas armas dignas de llamarse así eran las dos ametralladoras porque¿ de qu· iban a servir las pistolas frente a la caballería?

¡Fuego, fuego, antes de que el adversario se acerque demasiado! Dos de ellos tomaron las ametralladoras y las aguantaron de pie pues no había más tiempo para emplazarlas en cualquier parte. Dejaron acercar algo más a los enemigos y, después, comenzaron a disparar. No es fácil mantener en tal posición las armas y apuntar resulta también considerablemente difícil. No obstante tienen suerte. Después de las primeras ráfagas, se encabritan los caballos y desaparecen en el bosque. Antes de que los cuatro se dirijan a la frontera — por la carta ven que la distancia es aproximadamente de 20 kilómetros — se tiene que destruir el aparato. Con las ametralladoras y las pistolas de señales disparan sobre las partes más delicadas del aeroplano, del que, poco después, se levantan poderosas llamas que lo destruyen en corto tiempo.

Se hallan pues cuatro aviadores alemanes en territorio soviético y meditan como pueden alcanzar con la mayor seguridad y rapidez la frontera rumana. Mientras están pensando se

acerca lenta y pesadamente por una vía cercana un tren mercancías

Lo detienen con sus amenazadores ametralladores. ¿Que tal estaría — piensan después — si se desenganchara la locomotora y se procurara acercarse con ella lo más cerca posible de la frontera tan deseada? Desgraciadamente este deseo es irrealizable por completo puesto que la línea férrea va en dirección contraria. Más tarde se enteran por los labradores rumanos que en el momento en que detuvieron el tren saltaron del mismo dos oficiales soviéticos que huyeron rápidamente hacia el bosquecillo cercano. Con su equipo de piloto y cargados con las ametralladoras y demás objetos que se llevaron, los cuatro valientes se dirigieron a la casa de campo más cercana. Allí vivían labradores rumanos que acogieron hospitalariamente a los fugitivos. Les ofrecen leche, queso y pan, y ellos comen con fruición después de las vicisitudes pasadas durante las últimas horas. Luego es cuestión de transformarse porque los bolcheviques van a hacer todos los posibles para capturarlos. Además en la frontera parece que se encuentran todavía algunas secciones de soldados enemigos. Los labradores entregan de buena gana a los alemanes sombreros y abrigos usados, y con ello nadie diría al primer vistazo que son soldados alemanes. Después un joven muchacho les acompaña hacia el bosque donde se proponen esconderse provisionalmente. Al llegar la tropa a un riachuelo los aviadores deshacen las ametralladoras y arrojan las piezas al agua.

En un rincón del bosque se construyen una pequeña cabaña de ramas y hojas de árbol y en ella permanecen hasta el siguiente mediodía. Sólo se atreven a hablar cuchicheando, pues nadie puede decir si a corta distancia de ellos se encuentran los sabuesos rusos buscando sus huellas. Por espacio de 24 horas los nervios de aquellos hombres están en insorportable y abrumadora tensión. Por la noche se acerca de nuevo el muchacho de la casa de labranza con alimentos y noticias frescas. Estuvo hasta la misma frontera y se enteró de que el enemigo buscaba en los bosques con perros sabuesos. En casa de un guarda forestal, donde hubieran podido ir y quedarse, se acercaron los bolcheviques y registraron la vivienda de arriba abajo.

Las horas transcurrían lentamente y la noche parecía no querer terminar. Parecía que pasaba una eternidad hasta que alboreaba. Un bocado del resto de comida del día anterior trajo algo de animación a los cuerpos y se despertaron de nuevo los espíritus. Pero estas horas pasaron y el voluntarioso rumano les condujo por caminos secretos a casa del guarda forestal. Allí se tumbaron en la cama y quedaron profundamente dormidos, pues todas las peripecias y esfuerzos de las últimas horas se dejaban sentir considerablemente. Uno de los cuatro fué despertado de pronto por

el ruido de la verja y duros gritos de mando

Tenían que ser los bolcheviques que habían descubierto finalmente sus huellas. ¿Habrían sido en vano todos sus esfuerzos? En un instante llamó a sus camaradas. Los cuatro cambiaron impresiones, pero no se les acudía nada para salir de aquella casa porque había que suponer que hacía ya mucho rato que estaba rodeada de enemigos. De repente, se abrió la puerta y penetró el guarda forestal. ¡Qué suspiro lanzaron los cuatro cuando oyeron por boca de aquel simpático individuo que abajo se hallaba una patrulla de caballería rumana! 23 hombres bajo el mando de un teniente. Grande fué la alegría quando estrecharon las manos de los soldados aliados que luchan en esta cruzada al lado del Reich alemán.

Como que el tirador de abordo estaba herido, se acordó que él, juntamente con el piloto, permaneciera allí mientras que los demás acompañaban a aquella patrulla.





Esta medida de precaución era necesaria porque en aquella zona fronteriza debían de hallarse todavía importantes secciones de tropas enemigas. Y así los que se quedaban, vieron desaparecer a los otros que debían traer ayuda. En el aire es precisa ciertamente tener suerte, pero también es necesaria la buena fortuna en la tierra. Después de una hora escasa de cansada marcha la tropa encontró a una patrulla de oficiales alemanes, compuesta de dos tenientes y un brigada. Ambos aviadores volvieron de nuevo hacia atrás con la patrulla para enseñarle la posición enemiga. Sin tener contacto con el enemigo, el teniente hizo un diseño de aquella zona y después se detuvieron de nuevo ante la casa del guarda forestal y se recogió a los dos camaradas que se habían quedado en ella. Sin más incidentes, los siete soldados alemanes se encontraron con las tropas rumanas al cabo de pocas horas. Se les puso en seguida a su disposición algunos caballos y el tirador de abordo que estaba herido y no podía montar, se le colocó en el sidecar de una moto; los otros intentaron mantenerse sobre las espaldas de los caballos, cosa desde luego algo extraña para hombres que están acostumbrados a hallarse a miles de metros por encima de la tierra. Después de unas horas de marcha tropezaron con los primeros puestos de las avanzadas alemanas. Los cuatro aviadores alemanes se hallaban definitivamente a salvo.

Habían pasado nueve días cuando los cuatro aviadores después de un largo viaje por ferrocarril se presentaron de nuevo ante su capitán de escuadrilla. El primer día de las operaciones alemanas contra la Rusia bolchevique habían partido y realizado con gran éxito el cometido que se les había señalado, y ahora ..... regresaban a pie.

El piloto y el telegrafista, que eran suboficiales, fueron ascendidos a brigadas; el observador y el tirador de abordo son, desde entonces suboficiales.

Los abejones soviéticos atacan

Por el corresponsal de guerra Rolf Boyne

Son pequeños, de dos alas, rápidos, ágiles, ligeros, vuelan como insectos, y se distinguen por su astucia maliciosa que queda caracterizada por sus alas cortas y achatadas. Los artilleros de las piezas antiaéreas los llaman "abejones soviéticos", su verdadero nombre es I 15.

Pinchan y pican donde pueden y es notable que jamás se presentan solos sino en enjambres no inferiores a 6, a menudo son 9 y hasta llegan a formar a veces bandadas de 12. Su ataque es el verdadero prototipo de la manera de luchar de las fuerzas soviéticas.

Y de esta forma, gracias a su agilidad, llegaron sin ser vistos hasta el campo visual de las pesadas baterías de defensa antiaérea. Se presentaron con una velocidad casi inverosímil.

Pero esta vez llegaron demasiado pronto, hasta para ellos mismos, pues antes de poder disparar su ametralladora habían pasado ya por encima de las baterías alemanas.

El Jefe de la batería es un hombre de sangre fría y férrea decisión que se da cuenta en seguida de los instantes críticos. "¡Chicos — exclamó el capitán — éstos van a volar un par de kilómetros, darán después vuelta, y nos atacarán!" Mediante el teléfono dió desde su puesto de mando y con imperturbable calma la siguiente orden a cada jefe de pieza: "Rechazar el ataque rasante."

De esta forma se aprovecharon los segundos para poder efectuar luego una defensa eficaz.

Cuando los abejones, tal como se había previsto, dieron media vuelta y atacaron a la batería, todas las bocas de los cañones estaban silenciosas.

Pero cuando atacaron los tres primeros fueron recibidos por un nutrido fuego de la batería. Uno de los aparatos se incendió a unos cien metros de distancia y el piloto del otro debía de ser herido pues el avión que tripulaba perdió la dirección y se precipitó contra el suelo, donde hizo explosión.

Los disparos de los antiaéreos consiguieron encender el aparato del centro de la segunda escuadrilla. Su piloto intentó salvarse utilizando el paracaídas, pero no se abrió porque se hallaba demasiado cerca del suelo. Más tarde se encontró un mapa en los bolsillos del uniforme del cadáver. En él estaba indicada con lápiz la situación de la batería antiaérea pesada. Efectivamente, se puede decir que el avión soviético de reconocimiento que consiguió a duras penas ponerse en seguridad por la mañana de aquel mismo día, había cumplido su misión perfectamente . . .

La tercera escuadrilla de "abejones", al ver el espectáculo y la suerte corrida a sus compañeros prefirió optar por las de Villadiego. Pero en aquel momento entraron en acción los cañones antiaéreos pesados. Las pesadas granadas silbaron pronto en el espacio en busca de una presa. Y, así fué, en efecto. Un aparato fué alcanzado y quedó tan averiado que perdió en seguida altura y se precipitó contra el suelo.

Se oía distintamente el chasquido de las balas de las ametralladoras enemigas al dar contra la pieza de protección de los cañones. Felizmente, no hubo ni siquiera heridos entre los artilleros de las baterías que rechazaron el ataque de los aparatos soviéticos. Resultado: atacaron 9 "abejones" y fueron abatidos 4 de ellos. Se comprende que no volvieran a aparecer.

Avión de reconocimiento destruye 7 escuadrones

Por el corresponsal de guerra Herbert Scharkowski

Los aviadores de las compañías de propaganda son madrugadores, esto corresponde por otra parte a la naturaleza de su arma. Sin embargo, la escuadrilla de estado mayor es la primera en levantarse pues a ella le corresponde la tarea de efectuar vuelos de reconocimiento para toda la formación de combate y tienen que haber dado sus noticias antes de que despegue el primer grupo. Rudos pasos, golpes enérgicos y la voz resonante del oficial de servicio pertenecen por tanto en el alojamiento de esta escuadrilla a los procedimientos más normales para salir del más profundo sueño. La llamada hace salir enseguida del descanso al personal de tierra y a las tripulaciones; 20 minutos más tarde hay conferencia de vuelo y, después, se sale al exterior, al campo de aviación sobre el que sopla todavía el refrescante viento de la noche.

Hoy van a volar por lo visto dos hombres sólo: el Teniente M. y su observador, el suboficial U. Vuelan con el Me 110. Su misión es reconocer los movimientos enemigos por las carreteras y ferrocarriles. Además, empero, se tiene que comprobar exactamente hasta donde han avanzado ya las tropas alemanas. Esto es de mucha importancia pues el frente, en el sector de combate K. se modifica a cada instante debido a la retirada rusa, y la escuadra aérea no puede esperar tanto rato hasta que el Ejército comunique exactamente el lugar donde se hallan sus secciones de vanguardia. Pero, para reconocer con seguridad al amigo y al enemigo, se tiene que volar bajo, y por esto el rápido Me 110 es el mejor.

El aparato despega en medio de los primeros rayos del sol naciente. Sobre la tierra hay sólo una ligera neblina matutina; el cielo está sin nubes. Por debajo va pasando como en un film las diferentes escenas del paisaje oriental: campos y praderas dispersos, alguna que otra cabaña de barro, cubierta de paja, pantanos, ciénagas sobre las que el agua permanece quieta, oscuros bosques . . . De vez en cuando algún lago refleja la luz solar. Ellos son los mejores orientadores, lo mismo que los sinuosos ríos. Pronto ha llegado el Me 110 al espacio indicado para el reconocimiento.

El Teniente M. busca con escudriñadores ojos por las carreteras y vías férreas. La cinta amarilla de allá enfrente, que se extiende casi horizontalmente de Oeste a Este, debe de ser la carretera principal, que es la que tiene que observar con más detenimiento. Ya a alguna distancia se da cuenta de que pasan por ella importantes columnas. Al irse acercando más ve que son tanques. Pero esto no basta. Tiene que comprobar si son amigos o enemigos. En realidad no es posible lógicamente que las tropas alemanas hayan llegado ya tan lejos. Hay que observar pues con exactitud. El Teniente evoluciona sobre la carretera, busca el lugar más apropiado, y desciende después repentinamente y vuela unos instantes paralelo a ella. Después asciende y se aparta. A primera vista se ha dado cuenta: son tanques alemanes los que avanzan en aquella dirección. Están pues mucho más lejos de lo que se suponía. El Teniente M. sigue en vuelo bajo a lo largo de la carretera y después vuelve a ascender, para echar un vistazo. Otra vez ve columnas de tanques. Efectúa la misma maniobra de antes y entonces ve distintamente sobre ellos un triángulo blanco. No hay duda, estos son los soviets. Y por si hubiese dudado le habrían convencido de la realidad las balas luminosas de la artillería antiaérea enemiga que pasaron al lado del aparato. El Teniente se ha fijado bien en el lugar, y desde la altura que ha ganado ahora de nuevo echa otra mirada sobre ambos frentes: escasamente dos kilómetros separan a la sección de vanguardia alemana de la columna enemiga.

Ahora puede continuar ya el vuelo de reconocimiento. Por todos lados la misma escena: los soviets efectúan un movimiento de retirada. Delante de las avanzadas de tanques, se halla la artillería, y más adelante aún la caballería. Luego se ven interminables columnas de coches ligeros, todos en dirección Este. De vez en cuando se distingue algún que otro coche ligero o motocicleta que siguen la dirección contraria: se trata seguramente de enlaces que llevan órdenes. Y lo mismo de aquí se ve por todos lados: el enemigo gravemente derrotado intenta salvar todavía lo que se puede. El Teniente M. hace funcionar el aparato fotográfico en todos los puntos importantes para gravar en el film sus impresiones. Después de una hora y 20 minutos ha cumplido perfectamente su cometido.

El Teniente M. podía dirigirse a su base utilizando el camino más corto. Pero esto es algo imposible para un aviador de combate que dispone aún de todas las municiones. El Teniente se ha hecho ya un plan. La carretera principal que ha reconocido va a ser su objetivo. Estaba tan repleta de enemigos que era algo imposible pasar por encima con indiferencia.

En primer lugar, no obstante, atrae su atención una carretera de segundo orden. En ella hay 8 camiones que se le presentan a sus ojos que ni pintados. Apunta enseguida sobre el primero y lanza una ráfaga de ametralladora. Después disparan los cañones. Mientras tanto ha descendido tanto que tiene que preocuparse de ascender. Efectúa una nueva evolución a tiempo que su observador le grita: "El primero arde." Ahora se trata del segundo. Los soldados que había en ellos se lanzan como locos en dirección a una casa cercana, para ponerse en ella en seguridad. La ametralladora les da caza; después ataca al camión. El cañón habla de nuevo y se distingue abajo una nube de humo. Enseguida después oye de nuevo al observador que dice: "¡La casa arde también!" El Teniente escucha apenas aquellas palabras pues está atareado apuntando ya sobre el tercer vehículo. Y así continúa hasta el último. Cada vez se distingue en primer lugar una pequeña llamarada, a la que sigue una espesa nube de humo — señal de que ha sido alcanzado el depósito de gasolina. Estos vehículos no llevarán más tropas soviéticas al frente, piensa el Teniente M., cuando se aleja. A su alrededor estallan los proyectiles de la artillería antiaérea que le había tomado bajo fuego al efectuar los dos últimos ataques.

Un puesto de mando en las guerras de la independencia alemana de 1814

El "puesto de mando volante" del Ejército alemán de 1941



Sammlung Handke, Berlin

EL PUESTO DE MANDO *volante*

Las grandes evoluciones que caracterizan la moderna estrategia militar alemana exigen medios especiales para garantizar al comandante en jefe una impresión personal del desarrollo del combate y un aspecto general de toda la situación. La industria aeronáutica alemana ha proporcionado al Ejército alemán este medio con el helicóptero "Storch" equivalente a un "puesto de mando volante"

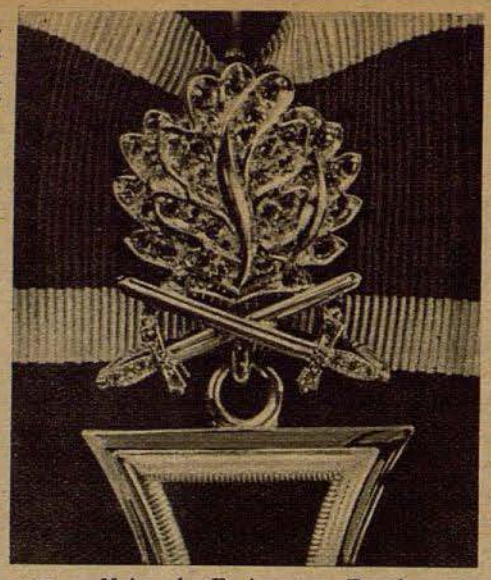
El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE GMBH

Ahora le toca el turno a la carretera principal. El Teniente M. tropieza con la caballería, que ya había visto la primera vez. La calle está casi sin polvo pues la noche anterior ha llovido. Por tal motivo se distinguen perfectamente los caballos y jinetes.

El Teniente evoluciona y desciende después y pasa en vuelo bajo sobre el primer escuadrón. Distingue claramente como los jinetes le están mirando. Después se lanzan al trote. Cuando empieza a atacar por detrás, el escuadrón va ya a galope tendido. Los jinetes azotan salvajemente a los caballos. Pero sólo saben seguir la carretera con gran tenacidad. A ninguno se le ocurre separarse por la derecha o la izquierda.

Ahora el Teniente tiene al escuadrón entre su punto de mira y lanza sobre las primeras filas las ráfagas de su ametralladora. Si caen — piensa con acierto — todos van a pasar por encima. Las primeras balas han alcanzado su objetivo exactamente. En la cabeza del escuadrón se distingue un tumulto de caballos y jinetes. M. coloca el aparato en posición más inclinada para abarcar con su arma el resto de los enemigos. Con ametralladora y cañones sigue disparando. El ataque ha durado sólo los pocos segundos durante los que se ha precipitado desde la altura, pero, no obstante, las consecuencias han sido tremendas para el enemigo. El escuadrón en peso no es más ahora que un informe montón. Sobre él dispara aún con su ametralladora el Suboficial U. que está detrás del aparato. Pero ya no vale la pena. — En cuanto el avión comienza a elevarse de nuevo se distinguen enseguida las balas luminosas de la artillería antiaérea, y algo más arriba se ven perfectamente las nubecillas producidas por las explosiones de las granadas de 4 centímetros. La lucha no es pues desigual. A cortos intérvalos se hallan en las carreteras de retirada cañones anti aéreos para proteger a las tropas soviéticas. Cuando el observador toma bajo fuego las posiciones de artillería enemiga, que distingue muy bien por las llamaradas al disparar las piezas, callan prudentemente los cañones. Los artilleros se escapan corriendo ante las balas luminosas que les dan caza desde las alturas. Mientras tanto el Teniente M. ha colocado a su aparato en posición horizontal y se prepara para atacar al segundo escuadrón, que se lanza enseguida al galope en cuanto ve la amenazadora maniobra. Pero igual que el otro se mantiene firme en la carretera y le sucede naturalmente lo mismo que la primero. Lo mismo ocurre con el tercero y cuarto escuadrón. El quinto empieza a mostrarse más prudente. Los jinetes desmontan en cuanto se acerca el avión, dejan correr a los caballos, asustados del ruído del motor, y se ponen ellos mismos en seguridad, al abrigo de una pequeña altura. Pero el montículo detrás del que creían estar seguros es pequeño, por cuyo motivo no se pueden escapar del fuego del avión que se lanzan sobre ellos casi verticalmente.



Las Hojas de Encina con Espadas y Brillantes que han sido concedidas hace poco al Coronel Mölders como primer oficial del Ejército

Ahora no quedan más que otros 2 escuadrones. Se hallan a un kilómetro de distancia detrás de los otros y seguramente que no se han dado cuenta de los ataques. Sea como sea, se portan de la misma forma que los cuatro primeros. También se les destruye. Bajo el fuego de un solo Me 110 se han deshecho pues nada menos que 7 escuadrones.

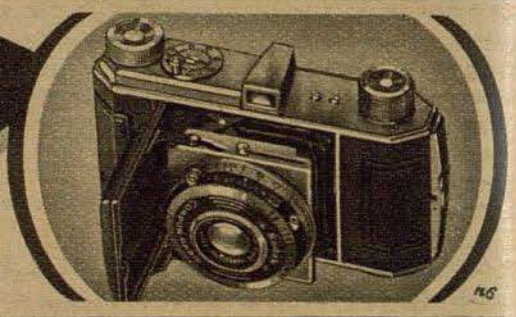
La siguiente columna es artillería tirada por caballos. El Teniente M. ataca otra vez y ve cómo da la vuelta un cañón cuyos caballos se habían desbocado. Pero en este momento se hace cada vez más intenso el fuego de defensa. La artillería antiaérea ha sido reforzada por los tanques. Esto no le retendría al Teniente, pero no tiene munición antitanque y, por otra parte, una mirada al indicador de gasolina le hace comprender la necesidad de volver cuanto antes al campo de aviación. Cuando el Teniente M. sale del aparato, su rostro atrevido, que recuerda involuntariamente al de un alpinista, refleja la alegría y satisfacción del soldado combatiente. Sin embargo, la noticia del triunfo es corta y concisa. Sobre le campo resuena ya el ruído de los motores de los bombarderos Heinkel, que despegarán pronto para sembrar la destrucción y el desconcierto en las carreteras de retirada adversarias.

Was gut war; bleibt: Auch die RETINA

ist eines Tages wieder da!

Diese wirklich gute Präzisions-Kleinbild-Kamera, die Hunderttausenden so viel Freude macht - - mit ihrer lichtstarken Optik, ihrer Filmsperre, ihrem Compur-Verschluß!

KODAK



Efasit

para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Togal

contra

el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K. que entrega gratuitamente y constituye una guía médica para personas sanas y enfermas

Pequeño Abecedario Adler

Un cráneo duro

Fué en una mañana de verano del año 1917. En el cobertizo de una fábrica de aviones del sur de Alemania se hallaba un nuevo aparato preparado para el vuelo de prueba. Los señores de la comisión de inspección, constituída por oficiales de marina y de aviación, se hallaban ya presentes. Las puertas del cobertizo estaban abiertas y el jefe-mecánico probaba por última vez los motores. Todo en orden y ya iba a dar la señal para el transporte del avión al agua cuando uno de sus ayudantes llegó corriendo hacia el aparato por el lado de babor y empezó a hacerle señas. Pero el jefe-mecánico no tenía tiempo y por tanto no hizo caso porque delante, en la proa, había una escalera y el individuo aquel la podía usar muy bien si quería algo de él. — De repente, sin embargo, se quedó mudo de asombro. El ayudante había subido al aparato por detrás y parecía no ver las hélices que estaban funcionando. Le gritó e hizo signos y se lanzó finalmente al tablero de mandos para quitar el contacto, pero era demasiado tarde: el aparato sufrió una verdadera sacudida como si alguien hubiera dado un golpe de martillo. El jefe-mecánico cerró los ojos para no ver la terrible escena pues dos años antes había sido testigo de la muerte de un colaborador al que la hélice le cortó de un tajo la cabeza.



Dibujo Günther Ciesielski

Pues bien, cómo respiró aliviado cuando el hombre — no quería creer lo que estaban viendo sus ojos — después pués le miraba sorprendido ante él, pero sano y tranquilo. Fuera de un chichón en la cabeza nada indicaba el golpe que había sufrido; Quería traerle las gafas de protección y se disculpó todavía. El jefe una vez salido del asombro le dió como es natural una severa reprimenda por su negligencia y después dedicó su atención a la hélice. Pero, ¿era posible aquello? El propulsor presentaba en una parte una abolladura y además bailaba cosa de diez milímetros sobre su eje. ¿Y era nada menos que una paleta de hélice de un moto de 260 HP, recubierta de metal!

Todos los presentes, con inclusión de la comisión de inspección habían quedado asombradísimos y continuaban mirando la cabeza del hombre y la hélice. ¡Qué cráneo debía de tener aquel tipo! Se le dió un permiso de un día, y salió de allí contentísimo. Pero los vuelos de prueba, sin embargo, no se pudieron efectuar hasta unos días más tarde porque primero se hizo necesario hallar otra hélice apropiada.

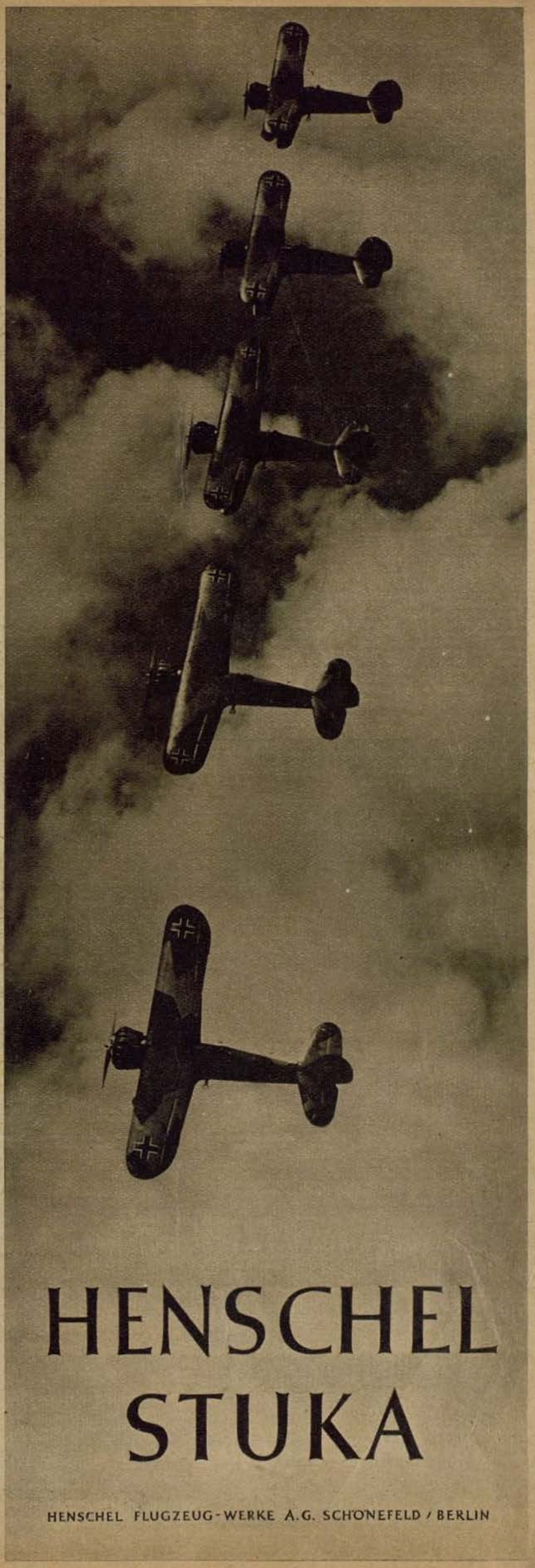
De dos y de uno

En los años de lucha del Conde Zeppelin hubo en la prensa alemana una violenta campaña en pro y en contra de su dirigible. Especialmente las relaciones entre el Conde y su antagonista en Berlín, el Ministro de la Guerra von Einem (traducido el nombre sería "de Uno"), se iluminaban siempre irónicamente. Así escribió un periódico entonces: "En relación con el conflicto entre el Conde Zeppelin y el Ministro de la Guerra von Einem se puede decir que ahora se habla efectivamente de los dos, pero que más tarde se hablará solamente de Uno (von Einem), o sea del Conde Zeppelin."



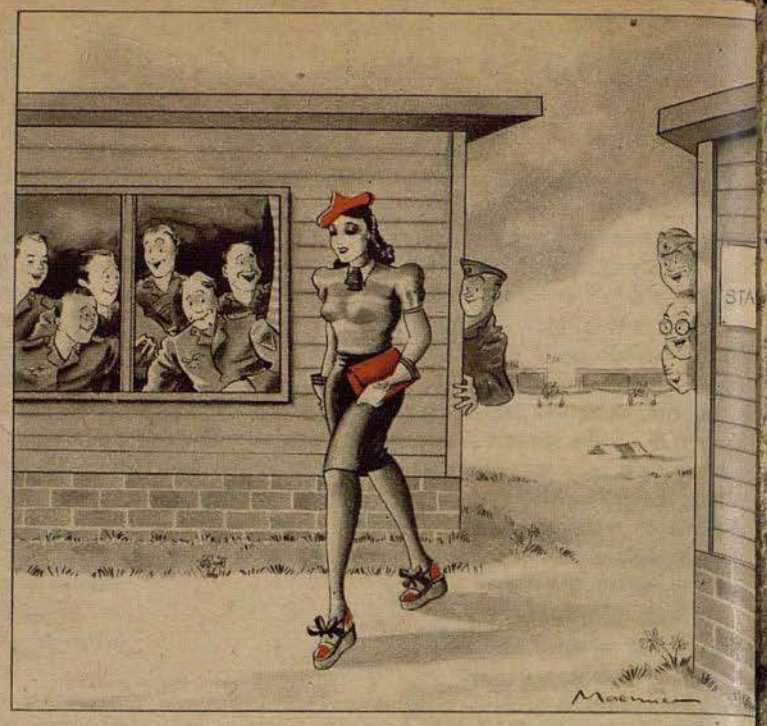
Retorno de la tripulación de un avión de reconocimiento después de una ausencia de seis días. Los compañeros escuchan atentos el relato del piloto que ha logrado regresar salvo y sano con su tripulación

Fotografía PK Bütow (Presse-Hoffmann)



Izquierda: "¡He hecho venir a mi novia del cuerpo de baile, señor brigada; ahora los muchachos aprenderán con mayor rapidez el paso de parada . . .!"





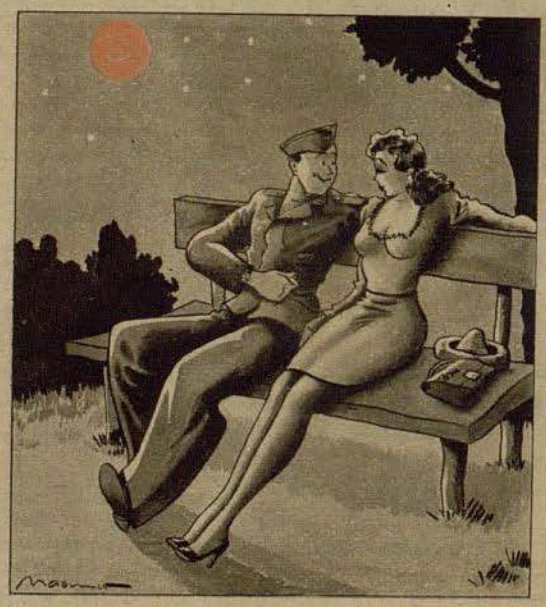
Derecha: ¡Alarma! Una muchacha bien proporcionada pasa por el campamento

Esto les gusta tanto a las muchachas!





Aviadores ayudando en la cosecha: "¡Oye tú, si debo decirte la verdad prefiero quedarme con el personal de tierra!"



Nocturno: "¿En qué mes ha nacido Vd.? En Abril. Entonces es usted un Aries. ¡No, un tirador de popa!"



Izquierda: "Monika se ha prometido efectivamente con la velocidad de un relámpago. Claro, por esto está también con las "muchachas relámpago"

Dibujos Maenner

Derecha: "¡Pues sí, sabes, esto lo ha visto en Africa y ahora quiere que haga yo lo mismo . . .!"



El "Adler" aparece cada 15 dias. Precio de suscripción por correo 44 Pfennig mensuales (incluidos los 4 ó 6 Pfennig de franqueo) más 4 Pfennig de gastos de entrega Director Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 10. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

NUMERO 17 / BERLIN 26 AGOSTO 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Stukas contra tanques soviéticos

Las divisiones blindadas de los Soviets estaban destinadas a arrollar cual incontenible torrente al ejército alemán. Así se lo habían imaginado por lo menos los potentados del Kreml. Pero en contra de estos cálculos, fueron dispersados, destruidos o cogidos los tanques del enemigo en dondequiera que presentaran batalla, también allí donde eran lanzados a la lucha en notoria superioridad numérica. La aviación alemana, en primer lugar por la intervención de los Stukas, tuvo principal participación en estos importantes éxitos

Dibujo: PK Ellgaard

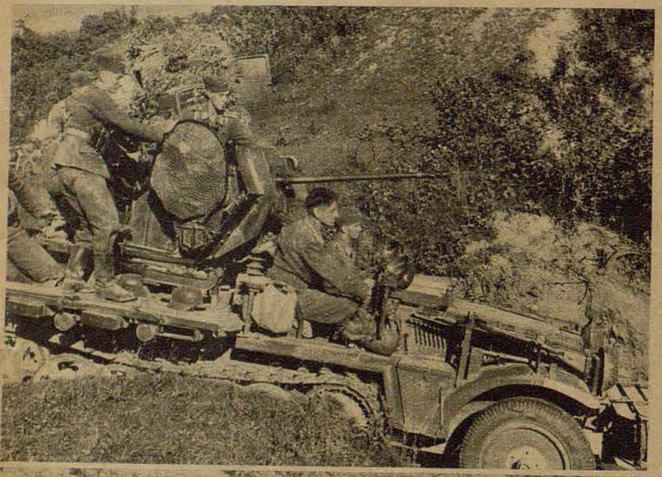
El drama a espaldas de la Línea Stalin

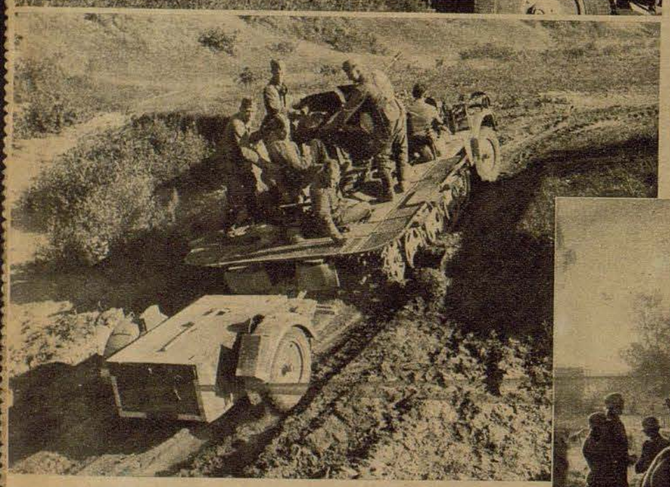
La artillería antiaérea avanza

Constante acción en la lucha terrestre contra los bolcheviques



Un cuadro que se ofreció en muchas ocasiones a una batería de artillería antiaérea ligera que actuaba en un puesto avanzado: un lugar de concentración de prisioneros soviéticos de toda clase de razas y pueblos





Fotografías de arriba: A través de un terreno abrupto, los cañoneros de la artillería antiaérea intentan rodear al enemigo y coparlo por el flanco. Ambas fotos permiten hacerse una idea de las dificultades que fueron necesarias salvar para cumplir el cometido

Derecha: Allá, detrás del bosque, se han hecho fuertes tropas soviéticas e intentan dificultar constantemente las operaciones con fuego de sorpresa. Pronto son destruidas sin embargo por el ininterrumpido y bien dirigido fuego de los cañones de la artillería antiaérea



Dentro de poco se habrá conseguido con cañones aislados copar al enemigo por ambos flancos. Se le lanza después tal cantidad de metralla hasta que se quebranta su resistencia y tiene que abandonar la lucha. Los hombres con la insignia roja en el cuello del uniforme han aportado a sus camaradas de las formaciones del Ejército, en numerosas ocasiones, valiosísima ayuda gracias a su actuación acertada y valiente prestada en el último momento



La artillería antiaérea alemana se ha salido desde hace ya mucho de su estrecho margen de acción y ha demostrado ser, en el verdadero sentido de la palabra un arma ofensiva de la mayor fuerza contundente. Esto lo está demostrando de nuevo en la campaña del Este. Los hombres de la insignia roja en el cuello del uniforme estuvieron siempre al frente de las tropas que avanzaban y doquiera se tenía que romper o quebrantar la resistencia adversaria cumplieron a la perfección su cometido. Especialmente en aquellos lugares donde el enemigo soviético se había hecho fuerte amparado por las condiciones de un terreno dificilmente accesible esta nueva arma, que figurará en los anales de la gran lucha alemana por la libertad, cubierta de gloria, lo destruyó o dispersó irremisiblemente



Una de las primitivas chozas de labrador que — alcanzadas por las granadas de la artillería soviética — ardía como yesca con grandes llamaradas



Casas de labranza, envueltas en llamas, caracterizan el camino que han seguido las tropas soviéticas en su retirada ante las tropas alemanas. Donde el fuego ha hecho ya presa de estas ligeras construcciones de madera, surgen pronto ingentes llamaradas que se levantan poderosamente hacia el cielo y, en corto espacio de tiempo, se desmorona todo con un ruido sordo y apagado

Todas las fotografías: PK Freytag (PBZ)



Izquierda: La lucha se ha decidido. Bajo el fuego concentrado de las baterías de artillería antiaérea han fracasado todos los intentos soviéticos de resistencia. Ahora abandonan a toda prisa el campo de batalla. Cesa el fuego y puede continuar ya el impetuoso e incontenible avance de nuestras magníficas formaciones del Ejército alemán

Hazaña de un avión de reconocimiento a corta distancia

Los aviadores alemanes no temen ni a la muerte ni al diablo



Los últimos preparativos antes del despegue. Mientras que el observador hace aún un par de anotaciones en el mapa, el encargado de a bordo se ha dirigido al asiento del piloto y frena el aparato por última vez

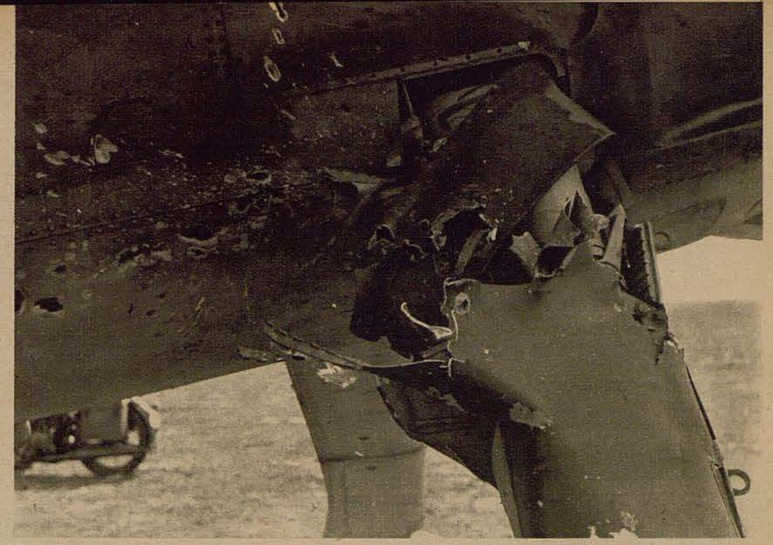
PK Neubauer (Presse Bild-Zentrale) 7
Scherl-Bilderdienst (1)



Raramente se llega a enterar la publicidad del trabajo tan agotador como lleno de responsabilidad que llevan a cabo los aviadores de reconocimiento a corta distancia, que, frecuentemente, se tiene que realizar en medio de violenta defensa enemiga a fin de sacar las necesarias fotografías, imprescindibles para la continuación de las futuras operaciones. De nuestro informe ilustrado se desprende la serie de peligros a que se vió expuesta la tripulación de uno de estos aviones de reconocimiento a corta distancia, del tipo Henschel Hs 126, formada por dos personas, y cómo, a pesar de todo, consiguió hacer llegar el aparato a la base llevando consigo valioso material de reconocimiento



Derecha: El observador prueba finalmente su instrumento de telegrafía del avión, que le facilita la inmediata comunicación con su unidad



Y así regresó la magnífica Hs 126. Con centenares de impactos en el fuselaje y en las superficies de sustentación consiguió llevar a su tripulación, después de cumplida su misión, a la base de donde había partido. Este recorte de foto demuestra cuán afectado había quedado ya el tren de aterrizaje de la derecha



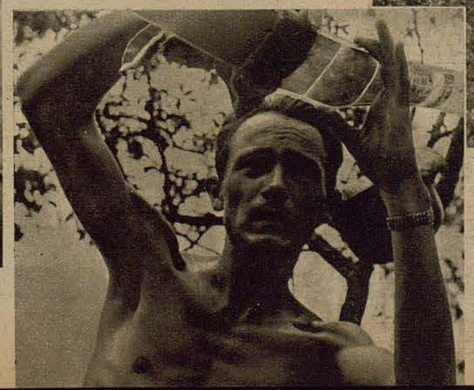
El mismo observador fué herido en la cabeza por un casco de metralla durante la violenta defensa de la artillería antiaérea. Pero ello no impidió que, inmediatamente después de haber aterrizado, se dirigiera a su capitán de escuadrilla para darle cuenta con el mapa en la mano de los resultados obtenidos durante el vuelo de reconocimiento



No hay que perder tiempo. Mientras que el observador explica todavía detalladamente los detalles del resultado del reconocimiento recibe los primeros cuidados de parte del médico de la escuadrilla



En un instante se transporta el aparato fotográfico con su valioso film al lugar donde va a ser revelado este último. (Fotografía de la izquierda.) Las películas se tienen que revelar lo más rápidamente posible. La vista de la cámara es aguda y perfecta, y con frecuencia retiene y hace resaltar importantes puntos del terreno que habían pasado desapercibidos por la tripulación durante el rápido vuelo efectuado, pero cuyo conocimiento puede ser de trascendental importancia para la continuación de las operaciones



Munición al frente!



Ju 88 en apoyo ques alemanes

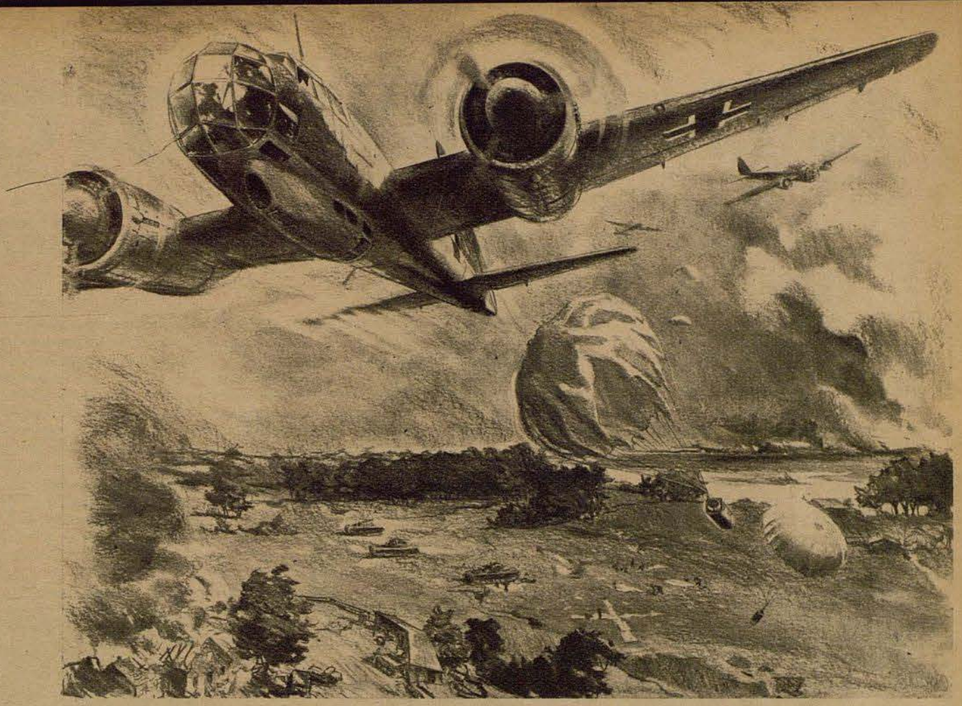
Con un grupo de bombardeo Ju 88 en una base de campaña de frente este. En las primeras líneas, muchos cientos de kilómetros más al este, se le han agotado las municiones a fuerzas blindadas alemanas, que han solicitado renuevos urgentes por radiotelegrafía. El caso no admite dilación ninguna. Los bombarderos más rápidos son los únicos llamados a prestar ayuda inmediata. En este momento acaban de aterrizar en la base aérea los aviones Ju de transporte, que en sus espaciosas cabinas traen la munición necesaria para las fuerzas de carros de combate que han abierto una cuña en las líneas enemigas. Los Ju 88 tienen que hacerse cargo de la última etapa de transporte de la munición. Los aparatos son cargados con los armones llenos de granadas para tanques, que han de ser arrojados sobre las primeras líneas con ayuda de paracaídas. Pocos minutos más tarde despegan los aparatos rumbo al este

Dibujos Baitz

Izquierda: A sus pies ven pasar los aviadores las columnas de tropas motorizadas y las fuerzas de infantería, que cual interminable reptil avanzan sobre las carreteras enemigas. Pueblos carbonizados y densas humaradas de fincas incendiadas son los mudos testigos de la cruenta lucha. Motoristas veloces pasan en constante ir y venir las columnas alemanas. Los bombarderos vuelan a tan poca altura que sus ocupantes están en condiciones de distinguir el menor detalle sobre la tierra. En poco tiempo tienen que llegar a su destino. Las fuerzas blindadas han quedado en extender sobre el suelo cruces blancas para su reconocimiento desde el aire



Derecha: Atentos observan todos la tierra. Allí, al márgen de un lago, medianamente ocultos entre matorrales y arbolado, se distinguen los tanques alemanes. Claramente se ven las cruces blancas. Los aviones evolucionan un rato para perder altura y quedar a la conveniente para lanzar su importante cargamento. Esta vez no se trata de arrasar las posiciones enemigas con sus bombas, sino de acudir en ayuda de los camaradas de tierra. La carga es arrojoda. Lentamente descienden los armones con la munición, balanceando a expensas del viento. Otra vuelta, y el resto de la munición cargada ha sido arrojada a tierra



Abajo: Los armones lanzados con paracaídas han llegado a su destino. Entre las dotaciones de los tanques reina gran alegría. Rápidamente son recogidas las municiones dispersas sobre el campo. Agradecidos saludan a sus camaradas del aire, los que toman nuevamente rumbo a su base de partida. A toda marcha zumban sobre las vastas extensiones del territorio ruso, sobre poblaciones incendiadas, que — trágico fanal de la guerra — dibujan el horizonte en todas direcciones

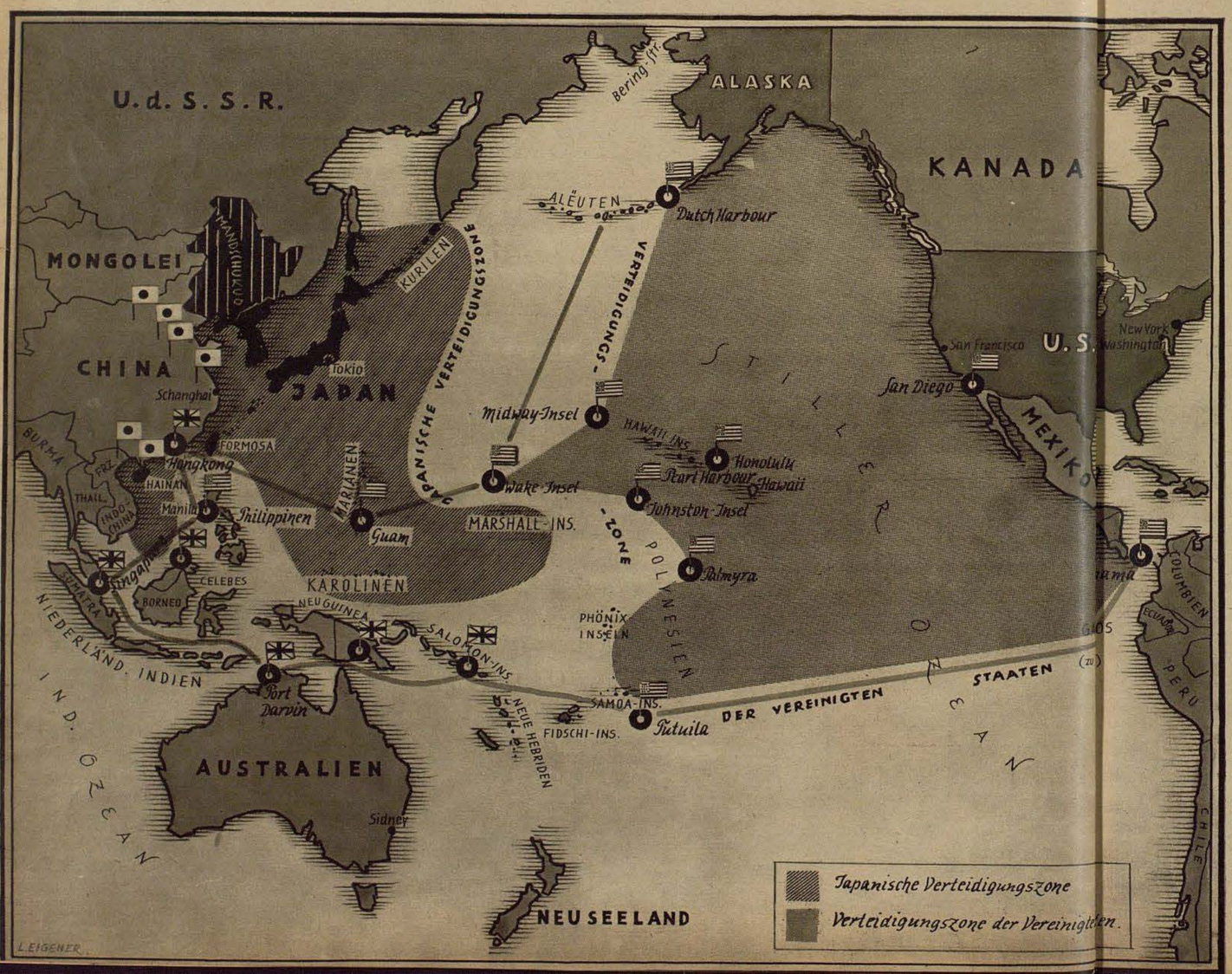


La tensión en el Pacífico

Las garras de Roosevelt sobre el Océano

Por Wolf Schmalfuss

Cuando en 28 de noviembre de 1520 consiguiera cruzar el gran navegante hispano-portugués Fernando de Magallanes el gran oceano de la India, lo llamó "mare pacifico", porque durante todo su arriesgado crucero tuvo la suerte de no sufrir ningún temporal. Pero es así que el "pacifismo" de este gigante entre los mares del mundo es engañoso, tanto bajo el punto de vista geofisico como bajo el geopolitico. Porque es así que los tornados, tifones y terremotos han influenciado al cabo del tiempo la vida en el ámbito pacífico con mayor intensidad que las leyes políticas. Bajo las sobrehumanas sacudidas de los descomunales temporales de aquella zona, se han derrumbado de la noche a la mañana jerarquias y centros políticos de gran poderío. Terremotos y ciclones han causado incendios y destrucciones de tal magnitud que han transformado por completo el carácter natural de las zonas adyacentes. Recordemos por ejemplo las catástrofes de San Francisco, Valparaiso y Tokio; pensemos que en Chile se cuenta con un gran terremoto cada nueve años poco más o menos, que el Japón ha sufrido nada menos que 223 grandes terremotos en los 1500 años de su historia y que la Isla Nipón es sacudida cada día por cuatro movimientos sísmicos de los que apenas ya se toma nota alguna. Tampoco podemos negar que el ciclón de 1904 fué la causa del fracaso del plan de guerra ruso, lo mismo que el fin trágico de la famosa retirada del ejército chino de Mongolia en el año 1921 se debió a un formidable ciclón del Pacífico; por el mismo motivo, pudo ser evitada la invasión de los mongoles en territorio imperial japonés. Las costas y las planicies han adquirido caracteres distintos por los caprichos vulcánicos del Pacífico. La famosa gran marea de Kamakura obligó a trasladar la capital japonesa a Tokio, el terremoto de Kwanto (1933) cambió la conformación de la Bahía de Sagami, y la famosa maravilla natural de la Terraza de Sinter desapareció como por encanto por una erupción vulcánica. Estos ejemplos, enumerados de la interminable serie de catástrofes naturales, prueban a las claras que nada hay tan injustificado como el nombre que lleva el Océano Pacífico.



Las dimensiones del ámbito como momento retardante

Esta sentencia es perfectamente aplicable también en el sentido politico: Las naciones que rodean el Pacífico son por lo general mucho menos "pacifistas" que los pueblos que circundan el Atlántico y el Océano índico, pero la enorme extensión de aquel ámbito marítimo actúa de momento retardante. Porque es así que de la superficie total de agua en el mundo (361 millones de kilómetros cuadrados) pertenece la mitad, o sea 180 millones de k.² al Océano Pacífico, que con ello rebasa la superficie total de tierra del globo, que cubre solamente una superficie total de 149 kilómetros cuadrados. Así por ejemplo, cabería Europa entera, con sus 10 millones de kilómetros cuadrados, nada menos que 17,5 veces dentro del Océano Pacífico. Los dos grandes concurrentes, el Océano Atlántico con 106 millones kms. cuadrados, y el Océano índico, con 75 millones kms. cuadrados, alcanzan juntos la superficie del gigante Pacífico. Son precisamente las relaciones de la superficie y las dimensiones las que ejercen una influencia decisiva sobre la actitud política de los continentes adyacentes, Asia, América, Australia con Nuevazelandia y Oceanía, sin contar el despoblado Antártico. Es sin embargo significativo que tan sólo los territorios marginales de estos continentes dan cara al Pacífico. Las cordilleras costeras — toda la parte oriental del Océano Pacífico está rodeada de costas montañosas intransitables y de difícil acceso — disminuyen la superficie terrestre aprovechable, siendo así que el interior de los grandes territorios Pacíficos dan en realidad la espalda al gran océano. En sentido geopolítico, es dividido este mar por límites norte y sur. El límite norte alcanza la frontera canadiense-americana sobre Alasca y el norte de Asia hasta el estrecho de Tsugaru en aguas japonesas. Aunque de estructura general similar, dificultan las condiciones climatológicas desfavorables el desenvolvimiento económico y la colonización por el hombre. Al límite norte se agregan territorios costeros, que hacia el oeste fueron los engendradores de las más viejas culturas del mundo y que hacia el este abarcan las naciones civilizadas más jóvenes; y allí donde habitan los pueblos civilizados más viejos reina una densidad de población excesiva y falta de suelo para el hombre, mientras que en las zonas opuestas apenas si se apercibe la densidad de población. Los límites sur son influenciados por las grandes corrientes de occidente y por la corriente del Cabo de Hornos. En esta zona, quedan emplazadas Australia y Nuevazelandia, con la vasta zona de archipiélagos conocida bajo el nombre de Oceanía, y como límite extremo el formidable continente Antártico. El carácter marginal de la colonia australiana, las capitales acumuladas en la costa y las grandes extensiones tropicales desaprovechadas del norte de Australia, son las características típicas de aquellas zonas, condicionadas así por las fuerzas destructoras y creadoras a la vez del Océano Pacífico. También el raro escalonamiento de la riqueza del subsuelo se debe a la influencia natural del ámbito pacífico. Carbón, petroleo, hierro, cobre, cinc y nitratos se encuentran en las márgenes del Océano Pacífico en yacimientos especialmente ricos. Pero estos yacimientos, o bien son de dificilísimo acceso desde la costa, o bien están situados en los puntos más vulnerables de las diferentes esferas políticas. Así es que el Continente Americano se desborda materialmente por su exhuberante riqueza en importantes materias primas, mientras que el Japón, como potencia primera del Lejano Oriente, es pobre en hierro y petróleo, poseyendo solamente riquezas en cobre y sulfatos.

Nudos de tension de primer orden

Todos estos factores antes enumerados dieron también el carácter a la política militar del Pacífico. En contraposición con el Atlántico, muestra facciones más tranquilas y sosegadas, habida cuenta de que las enormes distancias que separan los pueblos que residen en el ámbito Pacífico les da a estos una manera de pensar política sumamente amplia. A esto hay que añadir que no todas las zonas habitadas del pacífico despliegan una actividad de política militar importante. Así encontramos en los límites nortes del gran mar territorios que a falta de contrastes políticos y de población, se han sumido en una verdadera apatía y pasividad en cuestiones de política militar. Encambio hay otros pueblos, así los habitantes de las costas occidentales del Pacífico, que son mucho más sensibles en este sentido. En esta zona, o mejor dicho, en el cinturón de islas que encierra el territorio de Asia Oriental, se encuentra un centro de tensión de primer órden, ya que en esta zona se concentran los intereses de Inglaterra, los E.U.U. de América y de Francia, que se cruzan todos ellos con los vitales del Japón.

Continuará en la página 541

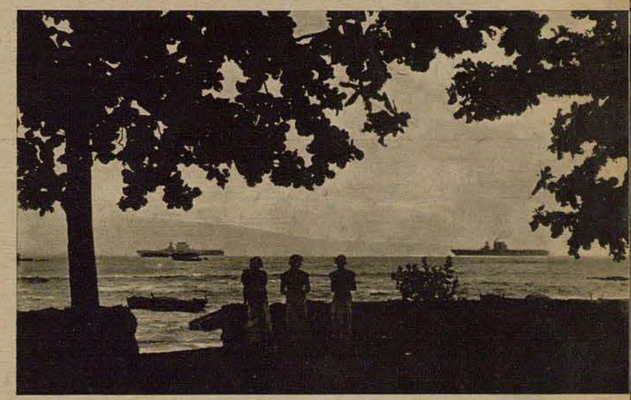


El buque insignia japonés "Izuno", antes de salir. La flota de guerra nipona es un arma contundente contra toda amenaza de la independencia japonesa

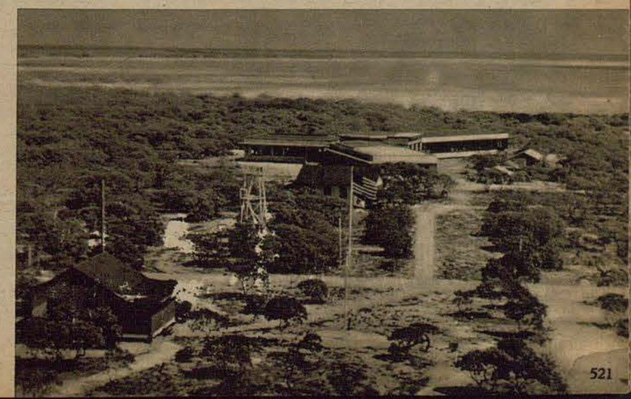


Manila, capital de las Filipinas, archipiélago norteamericano que es el que está situado más más cerca del continente asiático oriental

Fotografías Scherl-Bilderdienst (



Los dos portaaviones yanquis "Lixington" y "Saratoga" en unas maniobras de la flota norteamericana del Pacífico. Abajo: La isla de Wake, que, al igual que Guam, está muy fortificada por los Estados Unidos constituyendo una amenaza para el Japón



El bote de salvamento del aviador

Ejercicios de la aviación con botes neumáticos

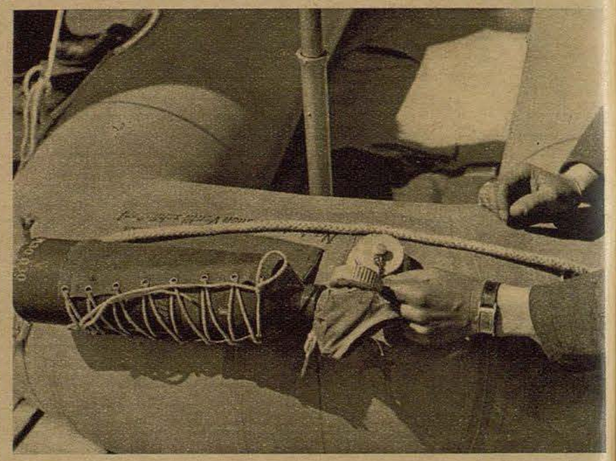
Fotos especiales para "ADLER" del Dr. H. Franz



Aparte del chaleco salvavidas con el cual va equipado cada aviador en los vuelos sobre el mar, lleva cada avión, lo mismo el de bombardeo que el de reconocimiento y de caza, que haya de recorrer grandes distancias sobre alta mar, un bote neumático como salvavidas. Este pequeño bote, plegado y con todos sus accesorios y equipo completo, no es mayor que un pequeño paquete, y en caso de peligro puede ser montado y dispuesto para el uso en pocos momentos. El bote neumático de la aviación ya ha dado excelentes resultados en numerosas ocasiones, y más de un piloto que vuela hoy con nuevos ánimos contra Inglaterra, le debe a él su vida

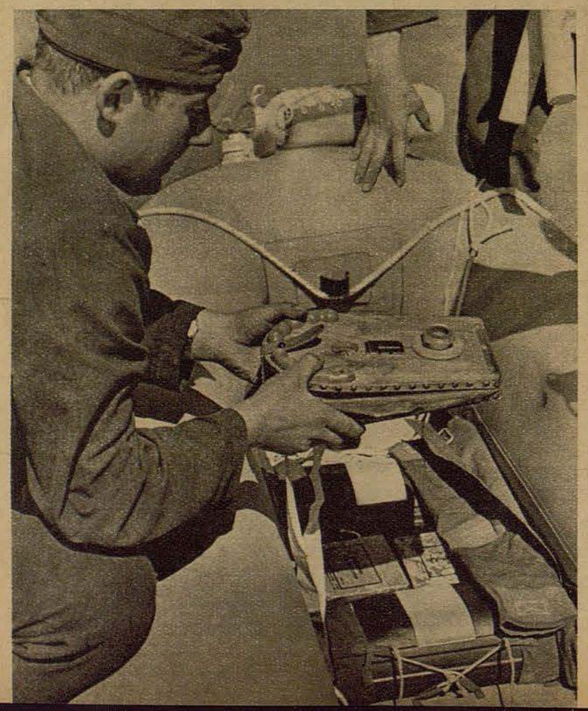


Para que en caso de apuro haya de dar resultados prácticos el bote neumático, es preciso dominar con exactitud las manipulaciones para su manejo. El entrenamiento constante es por tanto condición natural para los aviadores. He aquí una tripulación echando al agua el bote neumático



Este pequeño paquete contiene el bote neumático de la aviación, provisto de todo su equipo y accesorios

Abajo: El fuelle, que forma parte de equipo del bote que es guardado en un saco impermeable en el fondo del mismo, pone a la tripulación en condiciones de resistir varios días sobre el mar





Tirando del cordel (abajo) queda abierta la botella de ácido carbónico, mediante el cual se infla el bote. Una vez lleno (arriba), es quitada la botella y cerrada la entrada mediante tornillo



El ancla de arrastre impide la deriva del bote neumático, facilitando su encuentro en caso de peligro



En lo futuro será completado el equipo de los botes neumáticos con una emisora de socorro marítimo, un pequeño aparato portátil con antena cónica, con la que puede dar a conocer la tripulación su situación y pedir socorro aún después de hundido el avión



Cada bote neumático va igualmente dotado de equipo de vela, que pone en condiciones a sus ocupantes de recorrer mayores distancias sin tener que remar





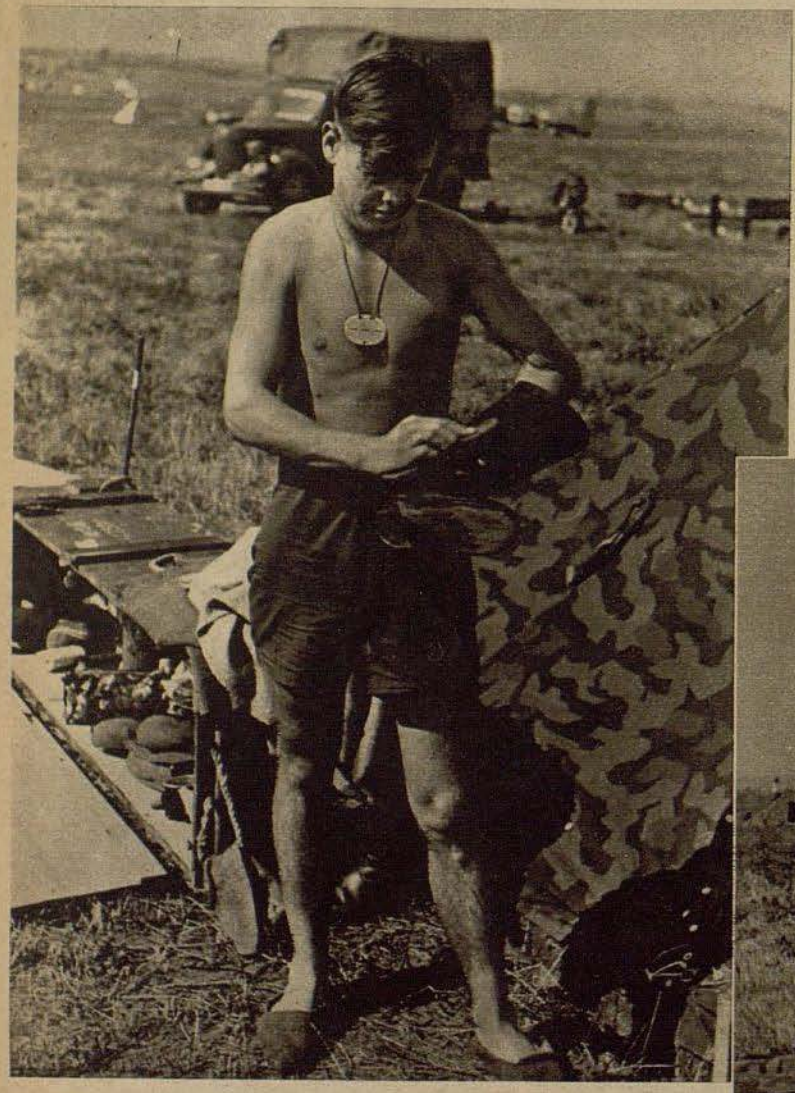
Cuando reman tres a la vez, sentados sobre los neumáticos inflados, hace el bote buena marcha

"En algún campo de aviación del Este"



La aviación alemana desempeña de nuevo un papel decisivo en el desmoronamiento de un enemigo que se preparaba traidoramente para caer sobre las espaldas de Alemania y extender así por toda Europa el incendio bolchevique. Ya después de los primeros golpes contundentes se había conquistado el dominio aéreo sobre el inmenso espacio soviético. Como es naturel en este violento avance hacia el Este, las formaciones alemanas tienen que ocupar campos sobre los cuales antes no había estado avión alguno y que no ofrecen tampoco ninguna posibilidad de alojamiento. Por este motivo, los soldados llevan casi siempre una vida de campamento que, con sus tiendas de abigarrados colores, y en general el modo de vivir y desenvolverse recordaría algo el tiempo de los lansquenetes, si es que en aquel entonces hubieran habido aviones, pilotos, bombas y granadas...

Se construye una nueva "casa", cuyo andamiaje se puede ver ya. Los tres se aplican todo lo que pueden para levantar sobre "su" parcela una vivienda aireada que, por otra parte, quizá no les ofrezca alojamiento más que para un par de días, pues el avance del Ejército alemán continúa sin descanso y, por tanto, el Arma Aérea tiene que ir desplazándose también hacia delante



Las botas estaban colocadas ante la „puerta", y ahora el "boy" del "hotel" está afanado sacándolas brillo. La caja de bombas sirve de armario tocador y el pequeño hotel es una tienda, cosa típica en un campo de aviación auxiliar



Desayuno sobre la soleada veranda. Algo primitivo, ciertamente, pero agradable. De todas formas no siempre transcurre la comida en forma tan cómoda a la demostrada por la fotografía. Con frecuencia en medio del "idilio" llega la orden de actuar inmediatamente

Fotografías Rondophot







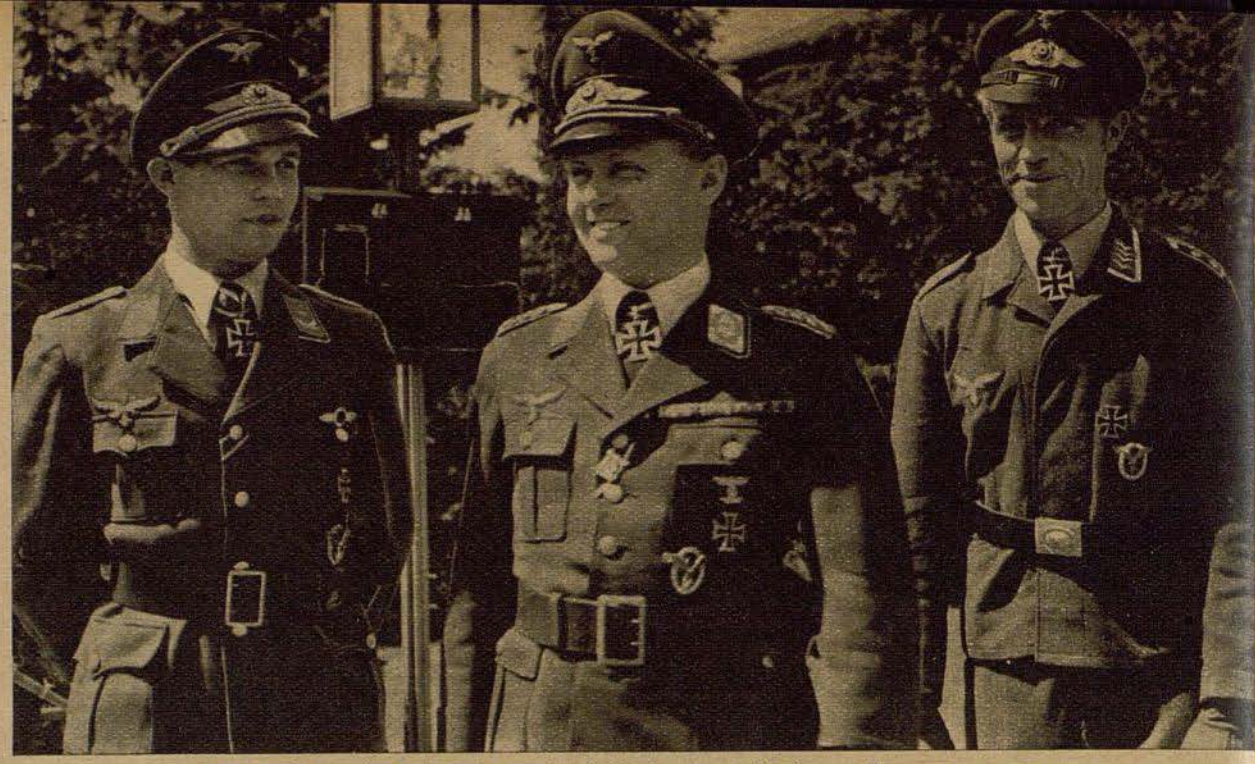
Durante un corto descanso, se pone una placa a fin de oir un pequeño "concierto de plaza". La guerra es dura e inexorable, pero sería un mal soldado quien a pesar de la seriedad del momento no mantuviera su espíritu libre de preocupaciones

Otra vez se ha adelantado "un buen trozo" un campo de aviación en el Este. Después que los aparatos se han "estacionado" en el nuevo terreno, se pasa enseguida a levantar las tiendas. ¡Se tiene que tener donde apoyar por la noche la cansada cabeza! El equipaje entero tiene como es natural un peso extraordinario que hace necesaria la ayuda de hombres fuertes



Esto es el limpio armario tocador de un aviador de combate. Todo lo que necesita para su aseo personal se halla colocado en esta caja de bomba que ha quedado libre. El contenido que había antes ya ha cumplido su misión; en alguna parte ha dado a entender al enemigo que la aviación alemana no bromea

EN LA LUCHA SE DEMUESTRA EL HOMBRE



La cruz de caballero para victoriosos aviadores de caza nocturna

El General Kammhuber, comandante de una división de cazas nocturnos (Medio), Alférez Hans Hahn, aviador de una formación de cazas nocturnos (izquierda) y Brigada Paul Gildner, que figura como uno de los más famosos aviadores de una formación de cazas nocturnos y que ya ha conseguido derribar numerosos enemigos



Capitán BRÜCKER



Capitán FROMM

Cómo se ganaron la Cruz de Caballero

El General Josef Kammhuber nació el 19. 8. 1896 en Burgkirchen (Baviera). En la campaña de Francia fué comodoro de una formación de combate y llevó a cabo, a la cabeza de ella, eficacísimos ataques contra campos de aviación y parecidas instalaciones militares de importancia. Durante un vuelo de ataque contra París se vió obligado a saltar del aparato con el paracaídas y fué hecho prisionero de los franceses. Al regresar del cautiverio el General Kammhuber se hizo cargo del mando de una división de cazas nocturnos. Gracias a sus magníficos condiciones y aptitudes de organización, en corto espacio de tiempo se ocupó tanto de su tarea que hoy día se le considera como el mejor conocedor y organizador de la caza nocturna. — El capitán Brücker cuya experiencia se basa en más de 100 acciones contra el enemigo en todos los frentes de batalla, destruyó con su grupo, siendo el primero que se lanzó al ataque en picado, grandes fortificaciones en el paso del Rupel. Después de haber puesto fuera de combate a baterías enemigas consiguió hacer que se continuaran los ataques de los tanques, que se habían detenido, y facilitar de esta forma una profunda cuña entre las posiciones adversarias. Actuando en otra ocasión contra buques enemigos en el Mediterráneo su grupo hundió unas 125.000 toneladas y averió gravemente a más de 75.000. En la lucha entablada en la isla de Creta, consiguió él y su grupo hundir 3 destructores ingleses. — El capitán Walter Fromm nació el 2. 2. 1910 en Dingelstädt. Experimentado en todos los campos de batalla se ha distinguido especialmente en las luchas de defensa del Norte de Africa, gracias a su magnífica actuación personal, y, juntamente con su sección, ha obtenido éxitos que han decidido batallas. Durante los violentos combates de Sollum, de tres día de duración, él y su sección destruyeron nada menos que 80 tanques adversarios. El 21 de junio de 1941 su nombre fué mencionado y ponderado en el Parte Oficial del Alto Mando del Ejército alemán. — El capitán Gerhardt Kollewe nació el 3. 3. 1912 en el Kruschin alemán. Experimentado en numerosas acciones contra el enemigo, como comandante de grupo y piloto, ha conducido a su grupo a decisivos éxitos en la lucha sobre el Mediterráneo. En ejemplar actuación personal consiguió hundir 34.000 toneladas de buques enemigos o cuando menos averiarlas gravemente, echar a pique a un destructor y conseguir blancos de lleno, o muy cerca de 2 acorazados, un crucero y otro destructor. Bajo su dirección su grupo ha hundido un total de 148.000 toneladas mercantes enemigas y dos destructores, y averiar 203.500 toneladas mercantes, 3 acorazados, 8 cruceros pesados, 5 cruceros ligeros y 9 destructores. — El teniente Erich Jäger nació el 17. 9. 1916 en Simmern (Hunsrück). Como Jefe de un tren de artillería antiaérea de 8,8 centímetros, se distinguió en la lucha contra un macizo de fortificaciones de la línea Metaxas, llevada a cabo a corta distancia, y todo ello gracias a su magnífica actuación personal. A pesar de la más violenta defensa de la artillería y ametralladoras enemigas hizo adelantar a sus tropas y puso fuera de combate 30 fortines, 8 tanques y 12 objetivos parecidos. Con ello colaboró decisivamente en la rápida conquista de aquel poderoso macizo defensivo, que se realizó por parte de una división de cazadores de montaña. — En más de 150 acciones contra el enemigo, el Teniente Neubert ha conseguido magníficos éxitos gracias a sus condiciones de mando y a su incomparable valentía frente a la defensa enemiga de cazas y artillería antiaérea. A su ejemplar actuación se tiene que agradecer la rápida destrucción de las instalaciones defensivas del enemigo en el paso del Rupel, muy difíciles de descubrir. En la lucha contra la flota inglesa en el Golfo de Corinto, en la zona costera del Píreo y en la bahía de Suda superó, con su buen ejemplo, todas las dificultades que se derivaban de la fuerte y violenta defensa enemiga. Consiguió, con su escuadrilla, hundir un buque petrolero de 4.000 toneladas, así como un vapor mercante y un gran destructor británico que formaba parte de una formación de la flota, y averiar gravemente 13.000 toneladas de buques enemigos. — El Teniente Pekrun ha actuado en forma muy eficaz contra posiciones de fortines en la zona del paso del Rupel y ha puesto fuera de combate a una batería enemigo que dificultaba considerablemente el curso de las operaciones. En la lucha de Creta descendió en medio de violenta defensa antiaérea en un ataque contra una formación de buques de guerra ingleses a tan poca distancia del enemigo que consiguió alcanzar un blanco de lleno. — El teniente Rödel se ha distinguido como capitán de escuadrilla en una formación de caza y ha demostrado siempre la mayor disposición para la lucha. Además de eficaces luchas a baja altura, ha derribado en combate aéreo en la lucha contra Inglaterra 20 aparatos adversarios, 11 de ellos bajo condiciones realmente difíciles. — El alférez Hans Hahn nació el 21. 2. 1919 en Rheydt. Es uno de los más eficaces aviadores de caza nocturna. Se ha lanzado con interés a este nuevo campo de lucha y ha conseguido ya, gracias a su tenaz constancia, resonantes e importantes éxitos. — El Brigada Paul Gildner nació el 1. 2. 1914, en Nimptsch. El también figura entre los más renombrados aviadores de caza nocturna. El ha conseguido ser el primero en derribar un aparato de noche con lo que arrastró a sus compañeros a emular el ejemplo. En la noche del 12 al 13.3 obtuvo dos triunfos consecutivos y en la noche del 19 al 20.6, tres.

Fotografías Scherl-Bilderdienst (7), Presse-Hoffmann (1)



Capitán KOLLEWE



Teniente JÄGER



Teniente NEUBERT



Teniente PEKRUN



Teniente RÖDEL

Originales de la aeronáutica

por **Gerhard Meyer**



El avión con la rueda de palas de Rohrbach. Las rápidas palas a ambos costados del fuselaje dan vueltas violentas como las palas de las ruedas de un vapor fluvial. Pero mientras que el vapor de ruedas es impulsado hacia adelante por las palas rotantes, tiene que producir la rueda de palas de nuestro avión además la necesaria fuerza de sustentación

Podría pensarse que en una época en que los más modernos aviones de bombardeo llevan cargas inverosímiles a gran velocidad sobre continentes enteros, se hayan extinguido los soñadores y extravagantes. No obstante no hace más que pocos años — la nueva aviación alemana ya había sido creada — que en un hangar abandonado de uno de los más viejos campos de aviación alemanes habitara un hombre que se entregaba a los más fantásticos planes y proyectos. Mientras que afuera rodaban sobre la pista veloces bimotores de combate y retumbaba el aire con el zumbido de los modernos aparatos de caza, trajinaba nuestro hombre en la obscura nave entre listones y planchas de madera contrachapada, pegando y clavando papeles y cartones hasta formar con ellos raros artefectos que debían ser aviones, pero que en verdad semejaban gigantescos murciélagos.

El ritmo del tiempo ha pasado por encima de este obscuro taller de un "estrafalario abandonado". Pero puede estarse convencido de que también hoy en nuestros días nace más de una de esas milagrosas aves modernas en rincones apartados, lejos de las curiosas miradas del mundo. Estas son las creaciones que echan por tierra frecuentemente todas las sentencias y leyes que la ciencia ha logrado acumular en los treinta años de vida de la aeronáutica.

Sería no obstante equivocado querer cortar por un mismo rasero a todos aquellos que logran inventos inverosímiles siguiendo sus pensamientos propios, a veces un tanto caprichosos. Bien al contrario. A veces requiere un valor extraordinario el seguir caminos desconocidos e inéditos y llevar a la realidad ideas que suponen a veces el más estricto contrasentido entre la teoría y la práctica. Precisamente la técnica aeronáutica es rica en caminos intrincados, unos más angostos y otros más fáciles, que conducen todos ellos al mismo fin. En el fondo es nuestro avión moderno un revolucionario, pues todos los voladores naturales, las aves, los insectos, vuelan de distinta manera que el avión. De ahí que fué necesario un verdadero movimiento revolucionario contra las leyes y ejemplos de la naturaleza para que también el hombre pudiera alinearse entre los seres volantes. Y he ahí que a los primeros saltos se había convertido rápidamente lo revolucionario en lo normal. El avión que intentara hoy atravesar el espacio moviendo las alas como las aves sería rápidamente relegado al ridículo.

A pesar de ello ha habido más de un científico y técnico que ha dedicado largas horas de su vida a la construcción y realización del avión ornitóptero. El resultado de esta labor no es en cambio muy grande. Pero si es así que los pequeños modelos de aviones ornitópteros están en condiciones de volar perfectamente, no se alcanza a comprender porque no ha de construirse algún día un avión de mayor envergadura que mueva las alas y con ello adquiera especiales condiciones de vuelo. Ello sería la realización de un viejo sueño de a aeronáutica, sueño al que una de las más preclaras figuras de la historia del aire, Gustavo Lilienthal, hermano del genial Otto Lilienthal, dedicara muchos intensos años de su vida.

Al preclaro precursor del avión moderno le bullía en la mente la idea de colocar en su avión un motor. Amigos que conocian los proyectos del inventor, manifestaban que para ello no se habría servido del acreditado avión cometa, sinó que intentaba montar el motor en un ornitóptero. Gustavo Lilienthal, que desde su más tierna infancia había acompañado a su hermano Otto en sus correrías por los vastos prados de Pomerania, donde solían dedicarse a observar el vuelo y movimientos de las cigüeñas, fué más tarde el más fiel y allegado paladín de su hermano. Más tarde, después de la trágica muerte del genial inventor, se dedicó Gustavo a continuar la obra del "primer aviador", buscando perfeccionarla especialmente en lo que respecta al avión ornitóptero.

Su primera construcción fué un pajarraco de formas antidiluviales, con alas de diez metros de envergadura, que se movían en articulaciones con movimientos un tanto violentos y hoscos. Un motor de unos seis CV movía los pesados planos, los que con su movimiento impulsaban al raro avechucho dando tumbos sobre el campo de aviación, más sin lograr nunca elevarlo del suelo. Más la fé inquebrantable en la bondad de su concepción no abandonó jamás al viejo constructor, que como honorable paladín de una idea tal vez anticuada resistió en el olvidado rincón de su polvoriento taller de Johannisthal hasta que un buen día se lo llevó la muerte, encontrándolo con el martillo y la lima en la mano enmedio de su labor.

La concepción del avión ornitóptero de Lilienthal data de la época impetuosa de las juventudes literarias, en la que cada avión nuevo había de ser necesariamente algo "único", nunca visto, cuyo valor por lo visto ganaba o perdía con arreglo a la sensación que produjera a la vista del público, ávido de espectáculos nuevos y sensacionales. Aviones de cuatro y sinco planos, autogiros fantásticos y otras construcciones de formas inverosímiles nacían como setas en el prado. Bien puede calificarse de suerte que ninguna de estas descomunales aves consiguió levantar su a veces panzudo cuerpo del suelo. El triplano, con el que el alemán Jatho emprendiera el primer vuelo, o mejor dicho salto en Alemania, tenia apariencias verdaderamente temerarias. No obstante merece el mayor respecto por nuestra parte, habida cuenta que fué el primer aeroplano que consiguiera mantenerse en el aire. Jatho lo había construído mucho antes de que la ciencia hubiese tenido la menor noción acerca de las leyes de sustentación. Claro que no consiguió cumplir en todos los puntos las esperanzas que en el pusiera su inventor, porque en realidad no pasó la cosa de unos cuantos aunque descomunales saltos.

Un multiplano de dimensiones verdaderamente fantásticas fué construido en 1910 por el americano E. Zeitz. Los seis planos escalonados semejaban una formidable escalera que parecía querer alcanzar las nubes. Pero la única manera de querer alcanzar con este pajarraco un punto algo más elevado sobre el campo de aviación de Los Angeles era realmente la de escalar el plano superior con ayuda de los otros. El raro aeroplano efectivamente no hizo más que rodar sobre la pista del aeródromo americano.

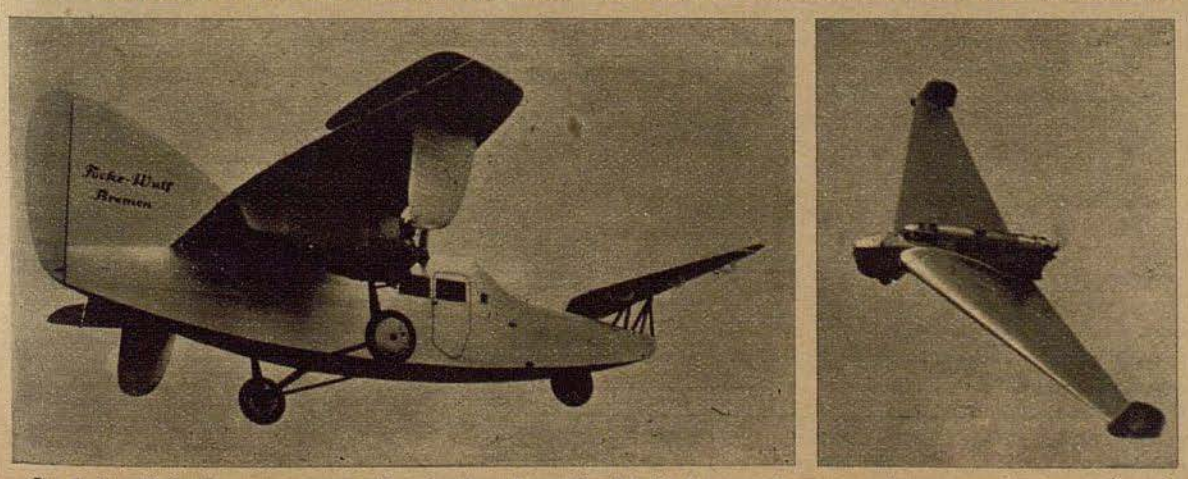
En el fondo eran en aquel entonces todos los constructores de multiplanos conservadores hasta la saciedad. Todos pretendían producir la fuerza de sustentación de sus milagrosos avechuchos de la manera más simple, intentando aumentarla duplicando, cuadruplicando o quintuplicando sencillamente el método original, bien por superposición o en serie.

Si hubiesen preferido a este respecto la colocación en serie de los planos, posiblemente habrían avanzado un paso más, pues el llamado avión tandem, un biplano cuyos planos se encuentran adosados uno detrás de otro al mismo fuselaje, ha llegado a ser a veces seria concurrencia del biplano normal.

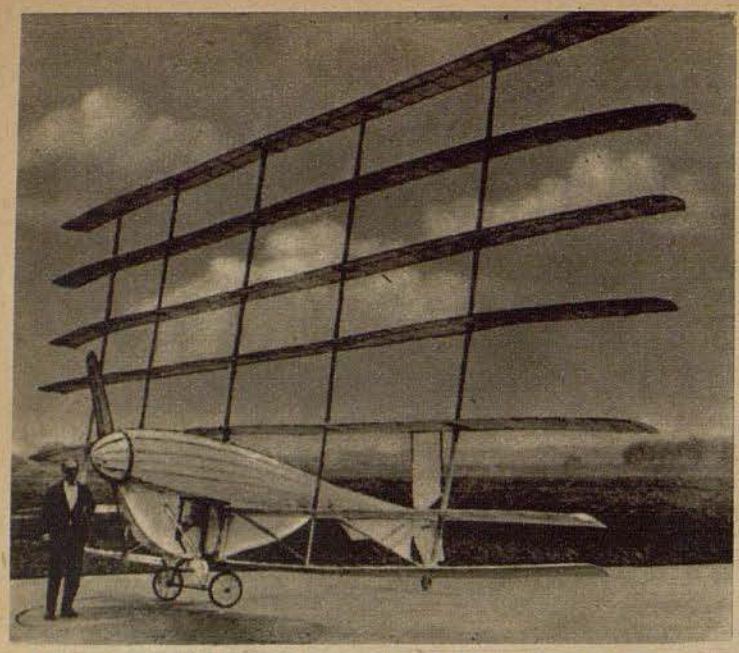
El último avión de construcción tandem, poco conocido por cierto, voló en Francia bajo el singular nombre de "piojo del cielo" — "Pou du ciel", un aeroplano lijero que con su motor relativamente pequeño realizó vuelos de cierta importancia para aquella época y que además poseia algunas condiciones como las que se esperan hoy del avión popular. Este original tipo miniatura resultó no obstante al fin y al cabo ser como aquellos artefactos construídos por aviadores amateurs, o sea poco resistente a las adversidades atmosféricas, de manera que desapareció bien pronto del plano de la aeronáutica.

Un aparejamiento especialmente genial entre el antiguo multiplano y el avión de disposición tandem moderno idearon los talleres de aviones italianos Caproni. En el año 1923 construyeron dichos talleres un hidroavión gigantesco, al que por su misma apariencia le estaba destinada una suerte especial. Fué este hidro un triplano triple, o sea que adosados al casco se encontraban tres series sucesivas de tres planos superpuestos, cada uno de 25 metros de envergadura. Todos este descomunal armazón desaparecía meterialmente tras de un bosque espeso de cables y soportes transversales, vientos y contrafuertes, siendo en su totalidad más bien un caso de atavismo a la más oscura edad media. El resultado de este desusado tipo de hidro no podía ser por lo tanto otro que el que se hiciese pedazos sobre el agua al intentar el primer despegue.

No por ello debemos de dejar de hacerles plena justicia a los intrépidos constructores. Si bien se habían perfilado ya perfectamente después de los cuatro años experiencias prácticas de la Gran Guerra las líneas de evolución de la construcción de aviones gigantes, era



Izquierda: El "avión pato,, construido por el profesor Henrich Focke, que durante muchos años voló como avión de pruebas y que sigue funcionando aún en nuestros dias. A su lado el avión sin fuselaje, construido por el conocido inventor alemán Lippisch en el año 1928 de un planeador



Con estas grotescas escaleras descomunales solían conseguir los contructores todo lo contrario de lo que se proponían. En lugar de facilitar el vuelo, terminaban generalmente por imposibilitarlo

en cambio el hidroavión más bien asunto del futuro que del presente en aquel entonces. Así que un paso en falso era perfectamente perdonable en aquella época, máxime cuando de los errores se ganaban nuevas valiosas experiencias. Y en efecto ha sido así que los talleres han sacado las consecuencias pertinentes de aquellos fracasos, pues los aviones de caza y los bombarderos construídos hoy en día por la misma empresa pertenecen a las unidades aéreas más eficaces de la aviación militar italiana.

Por lo general, no se iniciará ningún camino nuevo si al final del mismo no se vislumbran nuevos objetivos prometedores de pingües ventajas. Ello puede aplicarse especialmente a la técnica de la aeronáutica. El multiplano quería ganar en fuerza de sustentación por medio de su mayor número de alas. El avión ornitóptero quería conseguir lo que al avión cometa



Gustavo Lilienthal, el hermano del "primer aviador alemán" fué uno de los más decididos precursores del avión ornitóptero

Fotos Scherl-Bilderdienst (3), Adler-Archivo (1), Tobis (1)

no le fué posible alcanzar: el mantenerse parado en el aire.

Esta misma idea fué la que movió a la construcción del helicóptero. A Alemania le estuvo reservado construir el primer helicóptero verdaderamente útil, el famoso aparato construído por el Profesor Heinrich Focke. El constructor hábil por cierto que puede realizar verdaderas proezas equilibrísticas con ayuda del "ala giratoria". Esta especialidad se entrega a las más varias aberraciones técnicas, que pese de mover frecuentemente a general hilaridad, no dejan de tener fundamentos científicos perfectamente serios. Así ideó el francés G. C. Richard un artefacto denominado por el "helicóplano", en el que se sirvió en forma verdaderamente genial de la idea del helicóptero. El avión en realidad no poseía planos propiamente dicho sinó que estaba únicamente dotado de dos hélices de tres palas cada una adosada la una en proa y la otra en popa del fuselaje construído en forma de husillo. Ahora bien, el funcionamiento de estas hélices era un asunto especial.

El deporte de piragua es por cierto una actividad sumamente sana y no falta de interés para los deportistas de ambos sexos. Quien conoce la práctica de este deporte acuático sabe que al remar queda una pala del remo vertical contra la corriente, mientras que la otra permanece fuera del agua sin ofrecer resistencia al aire. La hoja del remo de la piragua cambia por lo tanto su posición en periodos rítmicos, quedando una vez perpendicular — la otra verticalmente con arreglo al bote. En manera análoga, se mueven las hélices del helicóplano. Sus hojas realizan un movimiento tal, que una vez producen fuerza ascensional y la otra ejercen movimiento de propulsión. Un mecanismo ideal de regulación vela por la justa distribución del trabajo entre las distintas hojas, de forma que queda siempre asegurado el equilibrio entre la fuerza ascensional y la de propulsión.

Parece claro que sea posible volar aplicando la práctica del remo de la piragua en su fundamento científico a la aeronáutica. En el año 1934 había incubado G. C. Richard en su mente la idea, en 1935 comenzó con la construcción de un modelo con hélices de 1,20 metros de diámetro, impulsadas por un motor de 3 CV. Este modelo fué probado en el famoso canal de aire de Chailais Meudon. También parece haber realizado algunos vuelos de prueba, pero desafortunadamente quedó relegado impasiblemente al olvido como otros tantos tipos de construcciones aéreas.

No menos aventurada pero un tanto más alentadora nos parece una construcción, ideada y calculada por el constructor alemán Rohrbach, si bien tampoco consiguió pasar de ser un proyecto sobre el papel. También Rohrbach quería llegar a la ascensión vertical y posiblemente a la inmovilización total en el aire mediante un plano giratorio. Para este fín no construyó una hélice horizontal, sinó que aplicó verdaderas ruedas de palas a ambos costados del fuselaje, a manera de las ruedas de palas que impulsan los grandes vapores fluviales. Pero las palas mismas tenian en este caso forma de alas estrechas y prolongadas, casi de la misma envergadura de planos comunes. Tres de estas alas formaban una rueda. Pero la sujeción de estas alas o aletas en el eje no era rígida como las palas en la rueda de los vapores, sinó que estaban en condiciones de cambiar su posición igual que las alas del helicóplano de forma que podían tan pronto producir fuerza ascensional como fuerza de propulsión.

Y así se intentó el primer viaje de este aparato. Teóricamente debía elevarse perpendicularmente, o bien habia de estar en condiciones de mantenerse parado en el aire o avanzar rápidamente a voluntad. Pero desgraciadamente quedó todo en la teoría, sinó es que se quiere ver la realización de este sueño en un modelo francés, construido por los talleres Loiré y Olivier en el año 1933 según los proyectos de Karl Bruno Strandgrens. Este tipo llevaba ruedas de palas de 6 metros de diámetro. Los diez alerones de que estaba dotado tenian una longitud de 2,45 metros, un ancho de 0,4 metros y un grueso de 0,038 metros, pesando cada uno cinco kilógramos. La enorme rueda se movía impulsada por un motor Clerget de 130 CV con 120 revoluciones por minuto, desarrollando una fuerza ascensional de 800 kilógramos sobre el caballete de pruebas. Esta fuerza ascensional habría sido perfectamente suficiente para volar habida cuenta de que todo el avión no pasaba de un peso de 600 kilógramos. Pero también este modelo terminó por ser la víctima de una época que tenía otras necesidades más urgentes.

La idea del aumento del rendimiento y de la economía en el consumo de combustible vuelve a surgir constantemente. Se pretende volar con mayor escrupulosidad científica. Uno de los caminos hacia este fin fué el avión sin fuselaje, que durante algún tiempo pareció ser el avión del futuro. Pero entretanto se han manifestado otra teorías, que cuando menos han desplazado un tanto al avión sin fuselaje. Porque el casco o cuerpo del avión que en el avión sin fuselaje era calificado francamente de estorbo, no es hoy el balasto inútil de aquel tiempo. Hoy soporta el fuselaje en los aviones gigantes no solamente el peso de los motores, sinó que en su interior tienen cabida toda la tripulación y el cargamento de enormes bombas, equipo, medicamentos, botes de salvamento, aparatos de radiotelegrafía etc. que seguramente no habrían podido ser alojados solamente en el interior del ala. A esto hay que añadir las favorables condiciones de visibilidad que para los aviones rápidos ofrece el fuselaje, aparte de que las alas excesivamente voluminosas no son precisamente un factor positivo para el vuelo, sinó que lo es más bien perjudicial en este sentido.

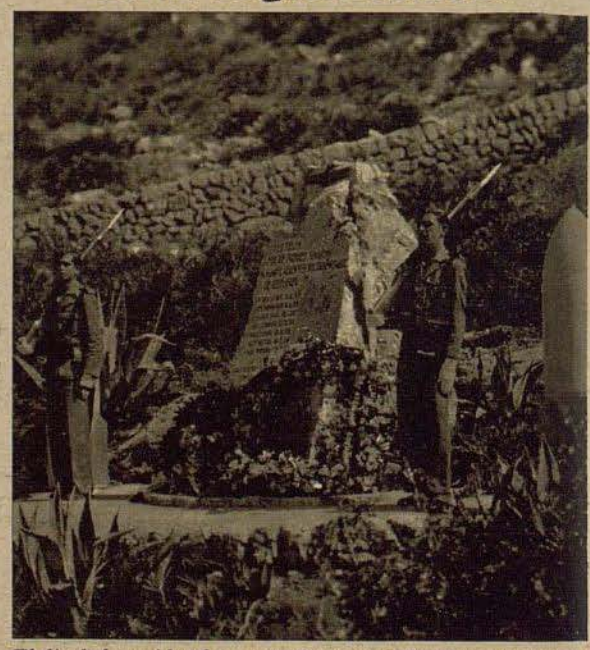
De ahí que el avión sin fuselaje construido en el año 1928 por Lippisch de un planeador, encontrara tan pocos adeptos. No obstante sigue hoy estando en boga el avión sin fuselaje, el Horten VI, que si bien comenzó su existencia como planeador, bien puede estar llamado a iniciar un nuevo periodo de desarrollo sano de este tipo de avión. Una de las causas que han obstaculizado notoriamente la evolución del avión sin fuselaje ha sido la dificultad de maniobra. Los aviones sin fuselaje siempre fueron aparatos poco estables.

No puede negarse que en el aire existe mayor falta de tablas que sobre el agua. De ahí que se concentren aún hoy todos los estudios y trabajos hacia la consecución del avión absolutamente seguro, creyendose algún tiempo haber encontrado la solución del problema en el "avión pato", que, visto desde tierra, parecía volar hacia atrás. En realidad volaba igual que todos los demás aviones, con la sola variación de que llevaba los alerones transversales y de altura colocados delante de los planos, sistema que ya antes habían adoptado los hermanos Wright.

También en la construcción del "avión pato" colaboró Alemania decisivamente. Un tanto impedido por las cadenas del Tratado de Versailles, construyó el profesor Henrich Focke un "avión pato", que realizó vuelos durante muchos años como avión de pruebas, y que sigue volando aún hoy. Con este avión se llevaron a cabo estudios y pruebas extraordinariamente valiosas que aportaron importantes datos al problema del mando y dominio del avión. Si no obstante no atraviesan en nuestros dias flotas enteras de "aviones patos" el ámbito aéreo se debe ello al hecho de que entretanto la ciencia ha encontrado otros caminos para evitar la caida en barrena del avión de construcción normal.

Al fin y a la postre ha quedado de todos vencedor el tipo de avión, que con cuerpo estilizado cual un torpedo y con las alas planas vuela a grandes velocidadas sobre territorios amigos y enemigos. Seguirá manteniendo su puesto predominante? Esta pregunta nos parece un tanto ociosa en vista e un desarrollo animado constantemente por nuevas ideas y sugerencias. Para ello es completamente igual como y de que manera son puestas al servicio del progreso las nuevas idcas y los cada dia más numerosos secretos que se consiguen arrancar a la naturaleza. Lo importante es el avance y el progreso mismo.

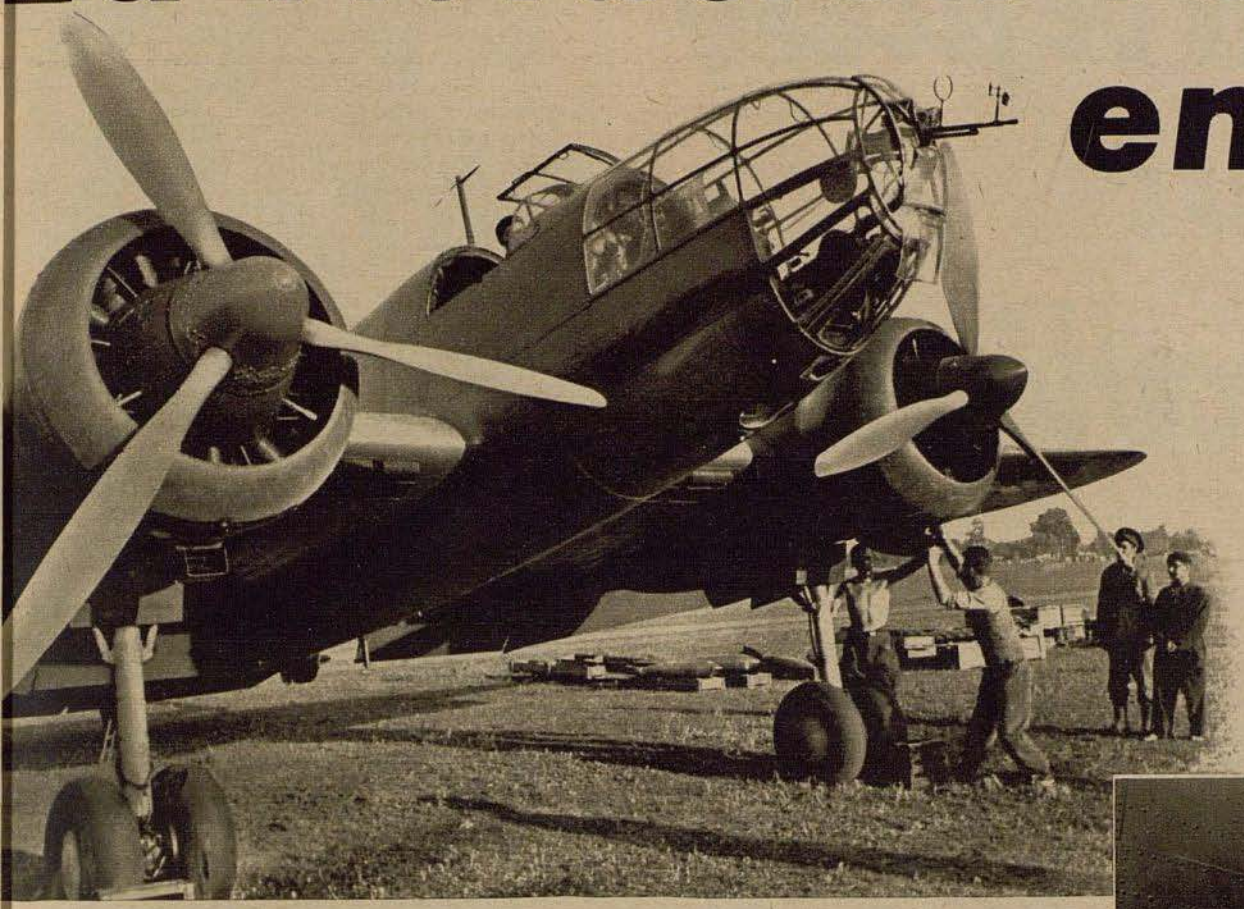
Acto en memoria a los caidos de la Legión Condor



El día de los caidos fué montada una guardia militar de honor ante el monumento levantado en memoria de los muertos de la Legión Condor en el puerto mallorquín de Pollensa

Foto Luftwaffe

La Aviación rumana en lucha



En el sector sur del frente europeo contra el bolchevismo lucha Rumanía, cuyo Jefe de Estado Antonescu se ha puesto en persona a la cabeza de sus tropas, hombro a hombro con el Ejército alemán y ha conseguido ya grandes triunfos sobre el enemigo mundial al que, entretanto le ha arrebatado de nuevo los territorios que le robó hace 2 años. Las tropas terrestres rumanas se ven protegidas eficazmente por sus formaciones de aviación, en la instrucción de cuyos pilotos tiene importante participación la Aviación alemana. La cordial camaradería que se ha formado en los pasados meses durante este trabajo, halla ahora su consolidación en la lucha común que se lleva a cabo



La insignia rumana en el fuselaje de un avión

Poco antes de despegar contra la Rusia soviética. La tripulación ha subido ya, el personal de tierra hace los últimos preparativos y, dentro de pocos segundos, el avión de combate rumano se pondrá en movimiento

Tres miembros de la Aviación rumana

. un tirador de a bordo



. . . y un capitán de escuadrilla

. . . un comandante

Derecha: El Rey Miguel en el frente de Besarabia

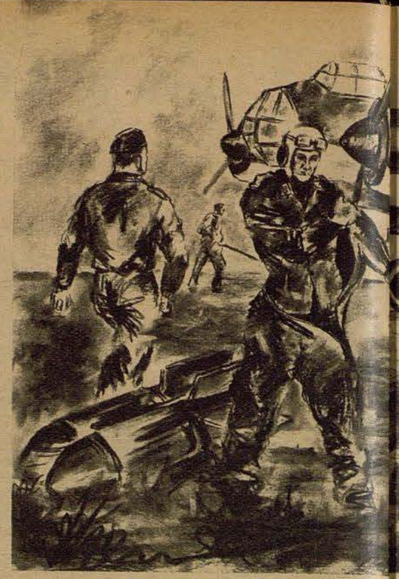
Fotografías:
PK Blaschke (Scherl) 5
PK Brunnengräber (Weltbild) 1

Granizada de acero sobre fortines soviéticos



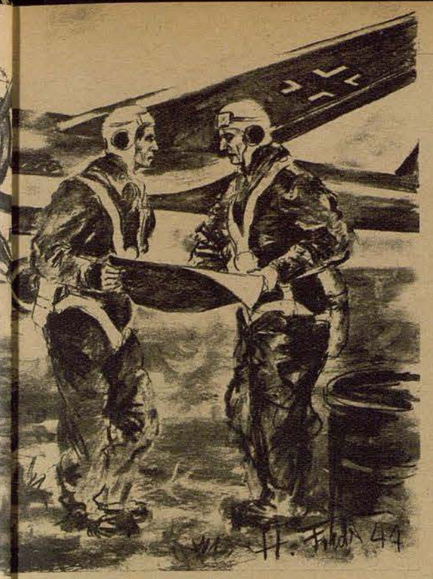
Los soviets vivían en el completo convencimiento de que resistirían al avance de las tropas alemanas desde sus modernos fortines. En efecto ha sido así que en diversos sectores del frente ruso, desde sus casamatas fortificadas y sus instalaciones subterráneas prestaron encarnizada resistencia hasta que pudieron ser tomadas por las tropas alemanas con los medios de guerra más modernos. Nuestro reportaje gráfico relata uno de los innumerables combates por la posesión de un fortín soviético. Por fin, fueron obligados los rusos a rendirse, después de que sufrieron el más duro castigo por la aviación alemana

Oficiales de la aviación y del ejército discuten juntos los detalles del proyectado ataque contra las fortificaciones soviéticas, estudiando para ello las fotografías obtenidas por la aviación de reconocimiento

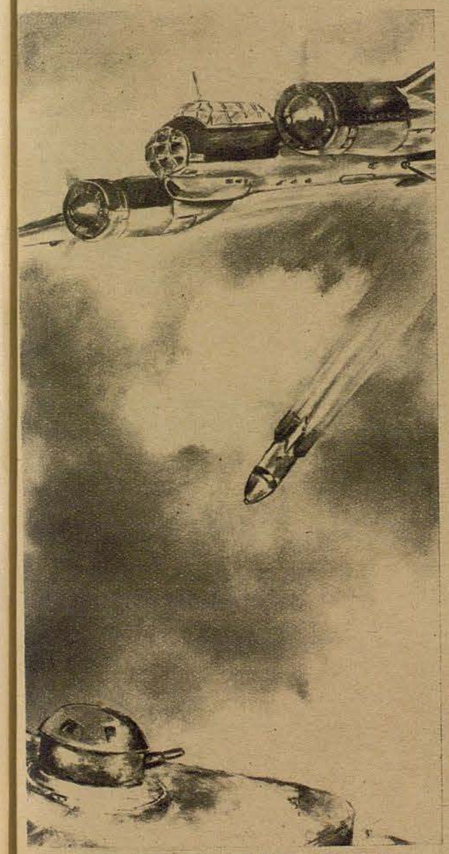


Después de haber sido fijadas la hora de despegue y el momento del bombardeo para cada una de las unidades aéreas, se dirigen las tripulaciones a sus respectivos aparatos. Su objetivo es arrojar en vuelo rasante bombas pesadas en los patios interiores de las casamatas, con el fin de obstruir las aspilleras, troneras y entradas por la violencia de las explosiones

Abajo: Entretanto se habían replegado las fuerzas del ejército, que desde hacía varias jornadas mantenían el estrecho cerco contra las fortificaciones soviéticas, a posiciones más seguras, para esperar allí el efecto del bombardeo aéreo. El primer avión Ju 88 pica desde las nubes sobre su objetivo, restableciéndose a poca altura sobre el centro de las casamatas rojas. La bomba cae matemáticamente en el centro de la fortificación, sintiéndose estremecer la tierra hasta muchos kilómetros de distancia. Pocos segundos después, se eleva de las casamatas una formidable nube de humo y polvo

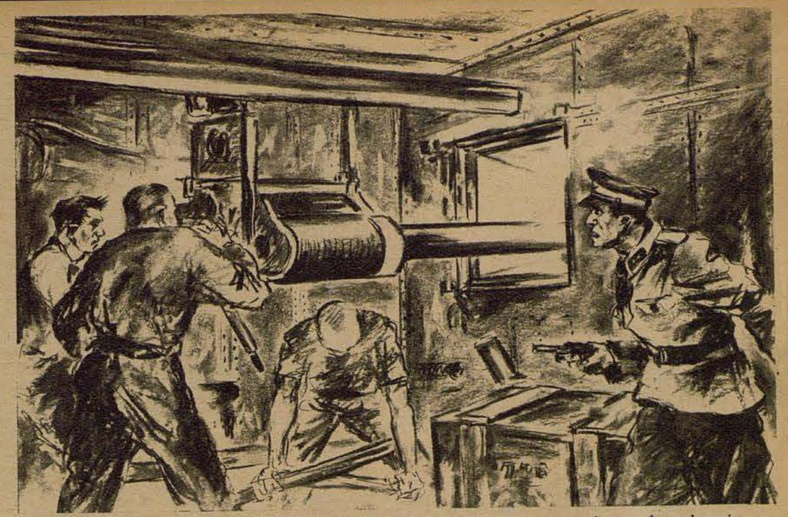


Dibujos por H. Freder



Ahora se acerca el segundo avión, en el matemático momento fijado en la consulta de oficiales. De las troneras es abierto un violento fuego de defensa, lo que demuestra que los sitiados aún pretenden mantenerse en su desesperada situación. Otra nueva explosión, tan formidable como la primera, acompañada de una ensordecedora detonación. Eso se repite siete, ocho veces . . .





Después del combate, se enteraron los alemanes del porqué de la encarnizada resistencia prestada por los rojos. Los comisarios soviéticos los alentaban a la lucha amenazando con sus pistolas a quienes desfallecían en la resistencia

Derecha: El efecto de la explosión ha sido exorbitante. Descomunales bloques de cemento armado y vigas de hierro fueron lanzados por el aire, y de los cuartelillos de las casamatas se oían los gritos de los heridos. La permanencia dentro de la fortificación se había convertido en un verdadero infierno para las dotaciones rusas

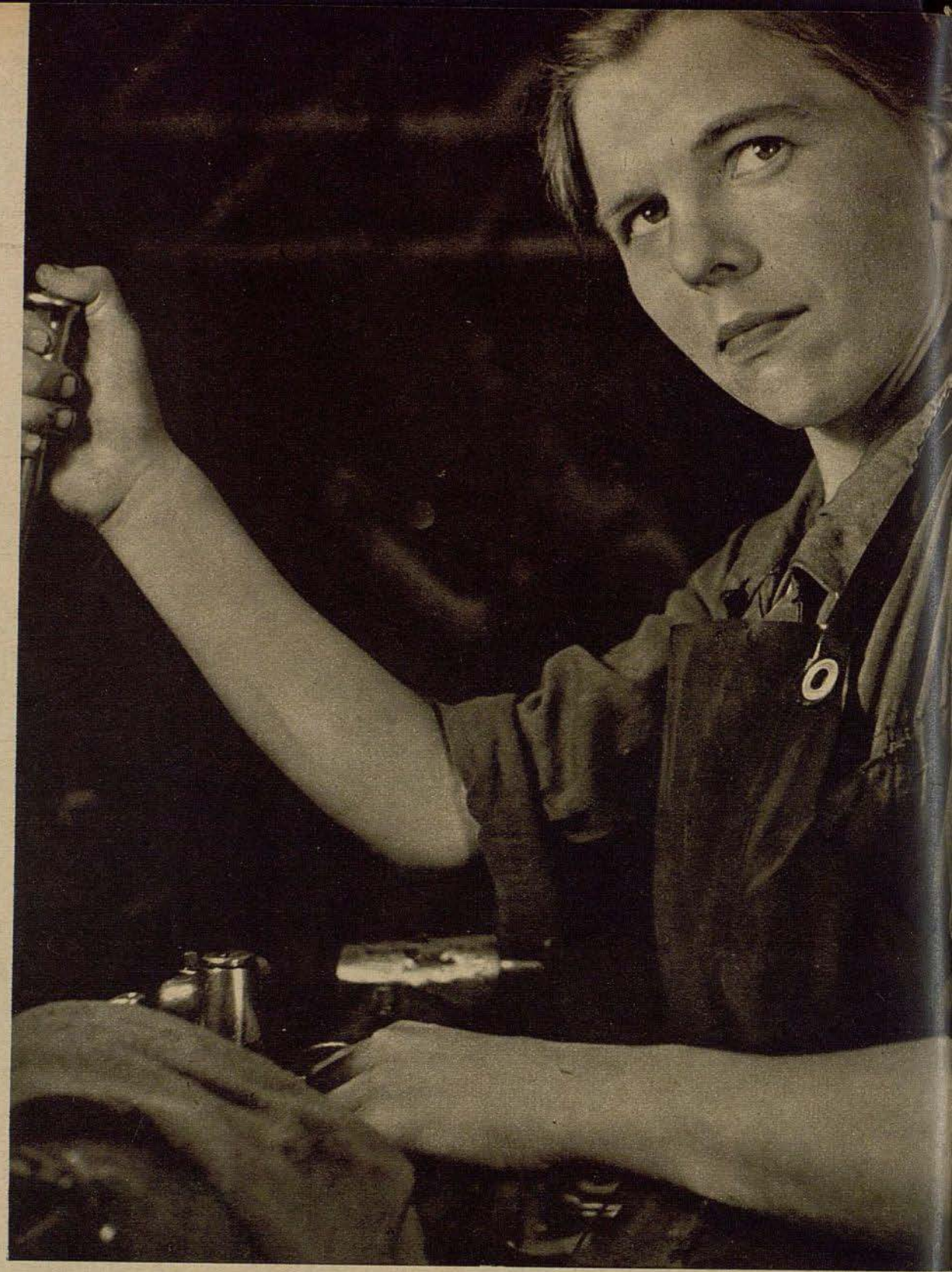


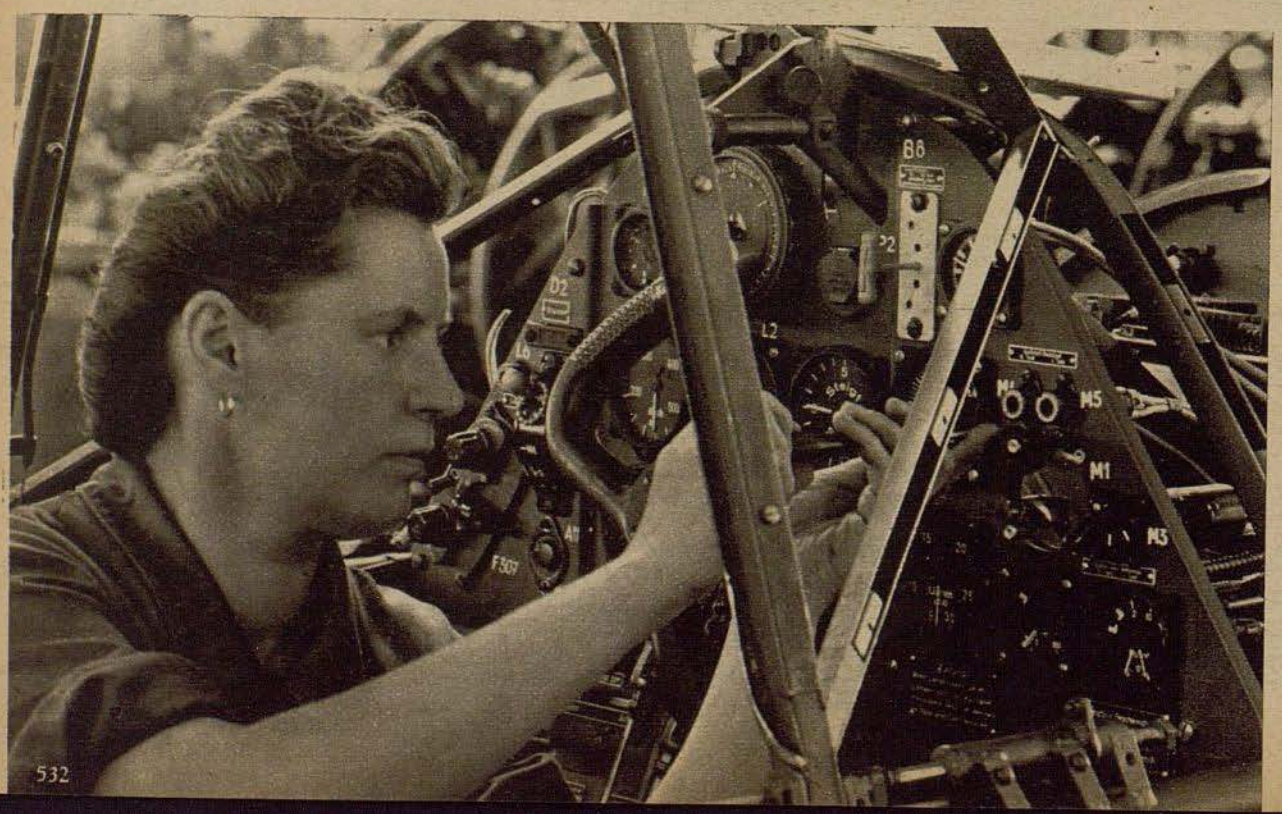
Abajo: Por fin, después de una prolongada y tenaz resistencia, sale una bandera blanca de la torreta de un fortín. Un grupo trás otro de soldados soviéticos, en el semblante las huellas de la cruenta lucha, los brazos en alto, abandonan sus parapetos y son hechos prisioneros por las tropas alemanas. Otro capítulo más de esta sangrienta guerra ha concluído



LAS MUJERES AYUDAN EN EL REARME

Hombro con hombro con sus camaradas masculinos, la mujer alemana se ha conquistado desde hace ya mucho un sitio importante en las industrias de armamento del Gran Reich. Su inclusión, especialmente en la sección del proceso de producción de importancia para la guerra ha hecho que quedaran libres para el servicio militar muchos hombres y que, con ello, se creara la condición decisiva e indispensable para el victorioso desarrollo de la actual conflagración. Con orgullo justificado la mujer alemana podrá decir más adelante que ha ayudado con todas sus fuerzas a armar y a triunfar





El semblante de la obrera alemana. Esta mujer, de la que se puede decir que "sustituye al hombre" en el verdadero sentido de la palabra, se puede parangonar con sus camaradas masculinos en habilidad y seguridad de la faena

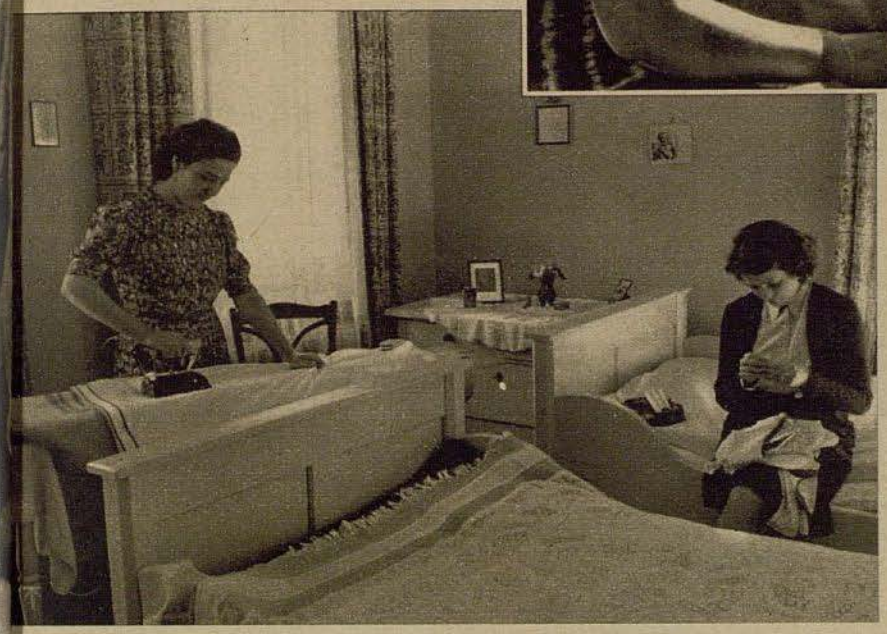
Fotografías Hermann Lapp

Al hacerse el montaje definitivo en la tabla de instrumentos de un hidroavión Arado Ar 196. Precisamente este trabajo de la construcción de aviones exige la mayor exactitud y la más extrema concentración, porque todos los instrumentos y armas que se envían al frente procedentes de la patria tienen que ser lo mejor de lo mejor

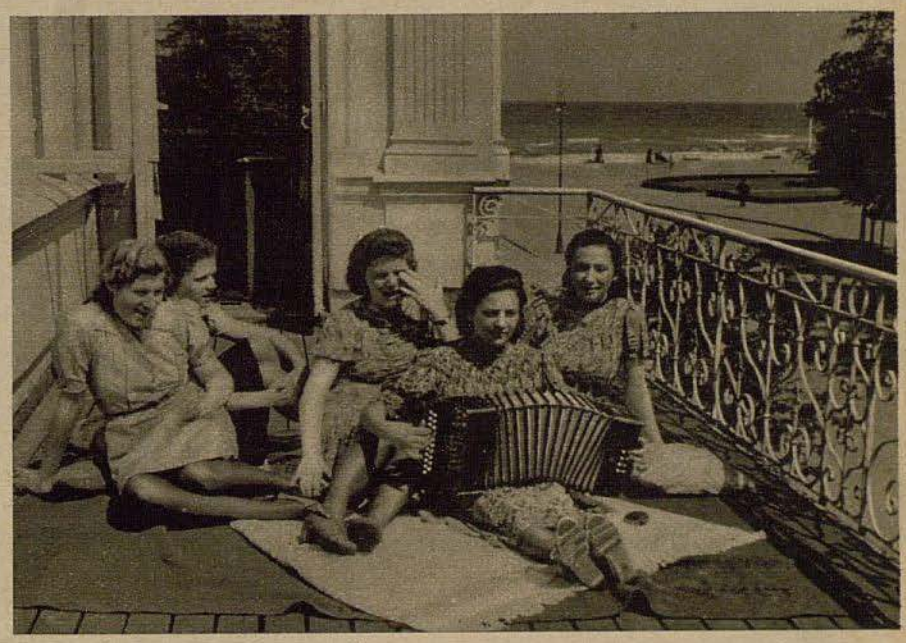
Después del agotador trabajo profesional se ha pensado como es natural en las mujeres y muchachas durante el tiempo libre de la industria de armamento alemana. Para aquellas que no tienen familia en el lugar donde trabajan se las ha procurado habitación cómoda y confortable. Nuestra fotografía representa a muchachas de las fábricas de aviones Arado al tomar el desayuno en su casa



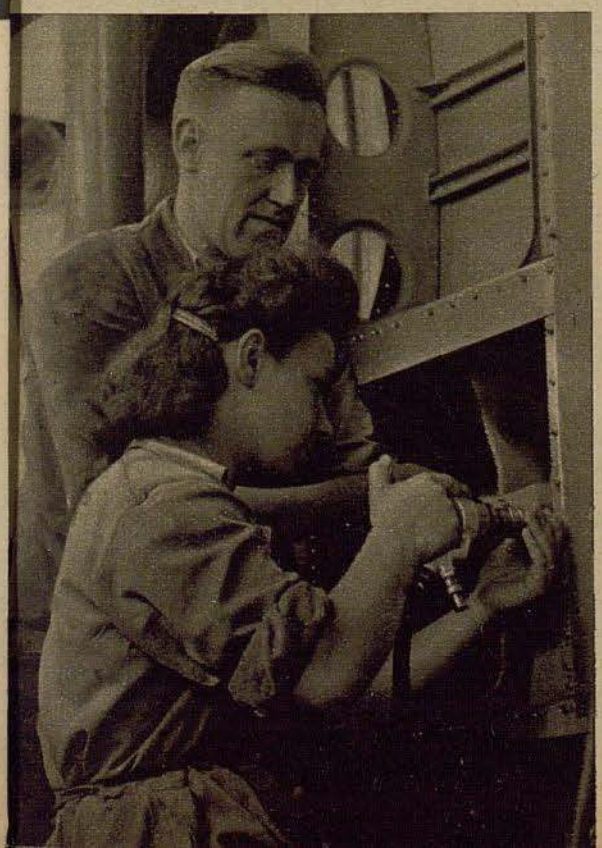
Abajo: Los cuartos tienen excelentes condiciones de luz y están arreglados en forma muy agradable. No es pues un milagro si quienes los habitan se sientan en ellos como en su casa. Aquí tienen también ocasión de guardar en el mejor estado la ropa y los vestidos como lo podemos ver en la fotografía de estas muchachas tan laboriosas



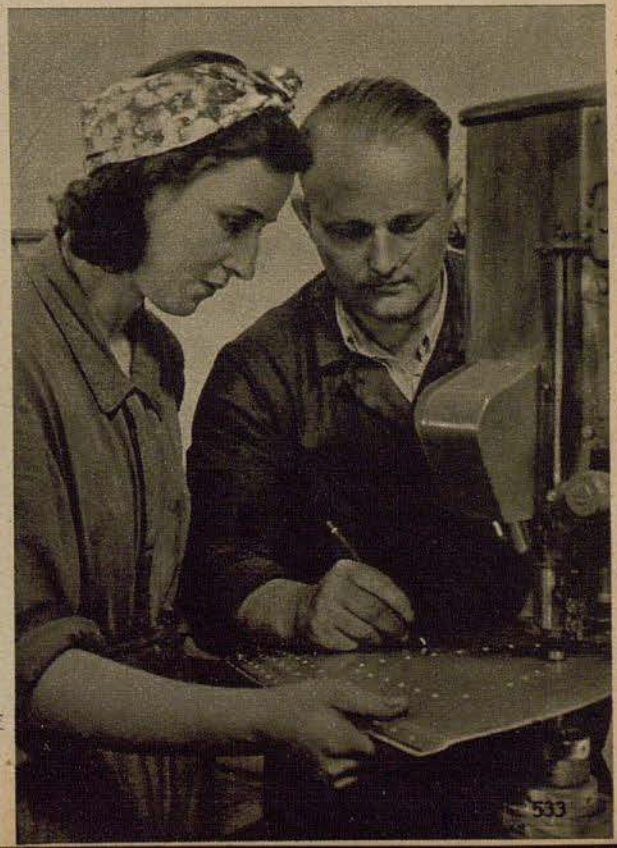
Abajo: En el verano el sol es aún bastante fuerte a últimas horas de la tarde para poder pasar en el gran balcón un par de horas agradables con música y canto



Abajo: Semblantes de mujer de la industria de aviación alemana. Izquierda: Un camarada de trabajo enseña a una muchacha que hace poco que está en la fábrica el remache por medio de aire comprimido, uno de los trabajos más importantes en la fabricación de aviones. La obrera de la fotografía del medio se siente muy bien en su nuevo elemento, comprende el trabajo manual como un "viejo". La fotografía de la derecha enseña a una obrera con la máquina de taladrar. Los lugares donde se tienen que efectuar las perforaciones se señalan por el camarada





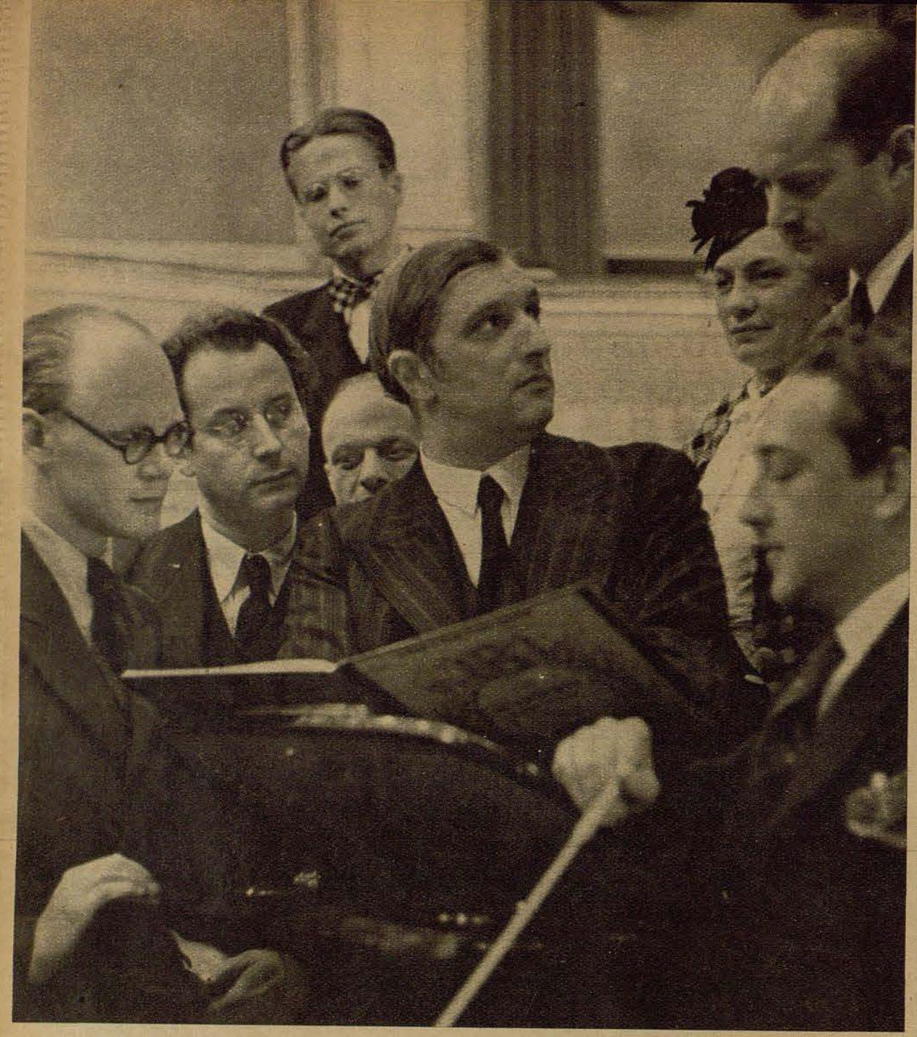


Con batuta en a mano . . .

Profesor Clemens Kra roduce a dirigentes extranjeros en las obras musicales alemanes

Un informe gráfico por el Dr. H. Franz

Quien quiere conocer detalladamente las creaciones del arte se busca siempre para su estudio el país en el cual fueron compuestas las obras en cuestión. Y esto se refiere lo mismo al arte de la enseñanza que a la música. El "Instituto Musical Alemán para Extranjeros", de Berlín, se ha impuesto la tarea de introducir a los músicos extranjeros en el estudio detenido de las obras musicales alemanas, por medio de reconocidos artistas y pedagogos de la música germanos. El Intendente de la Opera del Estado bávara, de Munich, Director General de Música, Clemens Krauss dirige cada año en este instituto un curso de verano para directores de orquesta. Los que participan en él tienen que ser ya músicos, o estudiantes de música, muy adelantados en la materia y que quieran profundizar sus conocimientos con un maestro consumado, que quieran recibir, por así decir, el último toque a su arte. A estos cursos se les tiene que atribuir una gran importancia cultural, porque de esta manera se facilita a los músicos o estudiantes de música extranjeros el concepto e interpretación de la música alemana





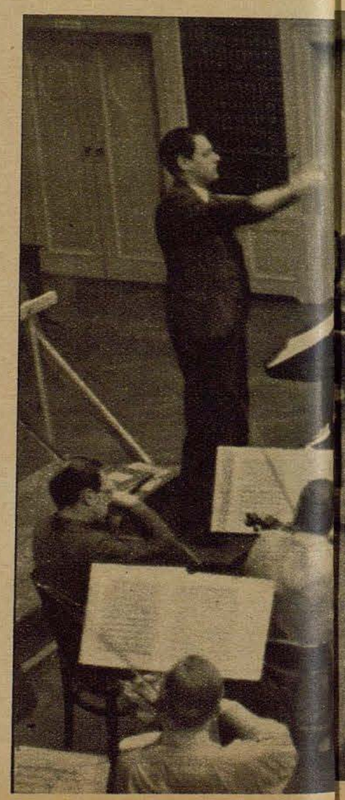
El Profesor Clemens Krauss, magnífico intérprete de las obras de los maestros alemanes de la música, habla de una partitura durante su curso para directores de orquesta con los estudiantes procedentes de todos los países del mundo

Foto izquierda: "Bajar la batuta al llegar al uno." Cuando este joven director de orquesta sueco dirija más adelante—quizá como famoso músico — la quinta de Bruckner, recordará siempre al llegar a la nota en cuestión que Krauss le ha ayudado

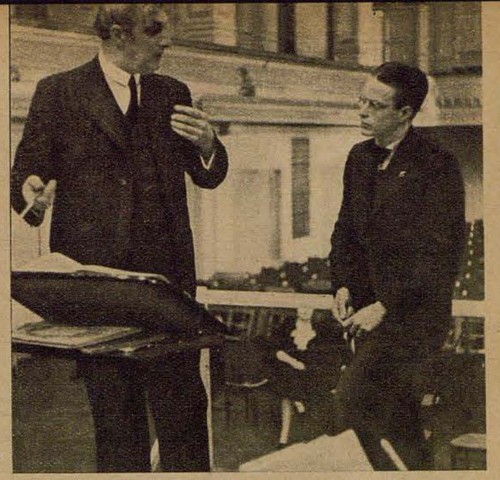
Foto derecha: Andante Maestoso — Con todo su interés Clemens Krauss hace todos los posibles para que los alumnos lo reproduzcan en forma todavía más expresiva. A disposición de los participantes en el curso se halla también una gran orquesta



"Pero, qué manera de tener la batuta!" La batuta se tiene que sostener bien en la mano. Estas cosas que parecen pequeñeces en apariencia son de gran importancia y se tienen en cuenta en el curso para directores de orquesta







Maestro y discípulo. "Ahora le voy a enseñar a Vd. cómo se dirige en las obras de Beethoven . . ."



. . . El alumno sigue con gran atención los movimientos de su maestro



". . . Ram — pam-pampampam — bien. Ahora continúe dirigiendo Vd. . . ." Con estas palabras el Profesor Krauss entrega la batuta

Aviadoras bajo la Media Luna

Una nueva profesión femenina en Turquía



Izquierda: Tres alegres muchachas de uniforme. Son aviadoras turcas ante sus aviones de deporte en un aeródromo del Estado, situado en las cercanías de Ancara

Abajo: El jefe, quien por su parte ha recibido instrucción aeronáutica en Alemania, explica a las aviadoras lo que tienen que realizar en un vuelo de ejercicio





Ayudar a ceñir el paracaídas a una bella aviadora es un agradable deber de los camaradas masculinos

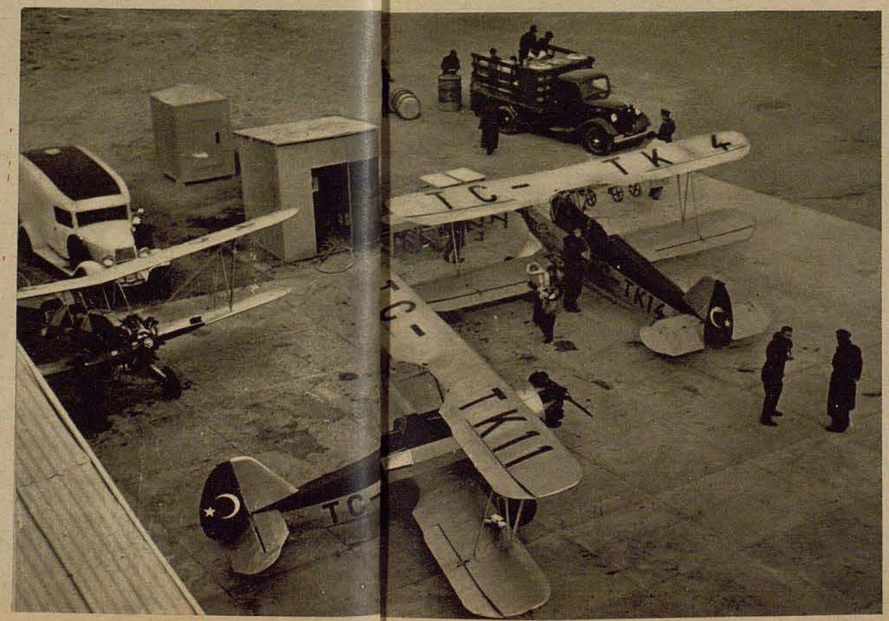


¡Preparadas para el vuelo! Falta sólo la orden de despegue

La turca como mujer de harén, cubierta con un velo, es un cuadro que pertenece desde hace mucho tiempo a la historia. La renovación de Turquía llevada a cabo durante los primeros años que siguieron a la guerra mundial por Mustafa Kemal Pascha, a quien su pueblo dió el nombre de Atatürk, padre de los turcos, fué un enorme proceso de transformación que abarcaba todos los sectores de la vida cultural y social. Por él, en lo que más influencia se ejerció fué en la vida de la mujer que hasta entonces carecía de derecho y que ahora, juntamente con el hombre, tiene participación en todos los bienes de la vida. Con la desaparición del velo, signo tanto real como simbólico del amanecer de la nueva época, la mujer entró en la vida profesional. Hoy día no hay apenas profesión que en aquel país no esté también ejercida por mujeres. Y como es natural pues la encontramos también en la aviación, según lo demuestran por otra parte nuestras fotografías, que fueron he has en un campo de aviación del Estado, en las cercanías de Ancara



Una aviadora al servicio del Estado. En cuestión de pocos años, las mujeres turcas se han introducido por todas las ramas profesionales. Hoy en día hay hasta toda una serie de entusiastas aviadoras de profesión





Aviones con la media luna. En el deporte y en la técnica, la nueva Turquía ha tenido que salir de tan gran atraso como en todos los demás sectores. La aviación era naturalmente algo nuevo por completo pero que por tal motivo fué aceptada con más entusiasmo. En un campo de aviación cerca de Ancara (izquierda), las mujeres penetran también en los misterios de la aeronáutica

A la caza de los grandes mercantes

Crónica de guerra de los ataques aéreos contra convoys enemigos

por el capitán Werner Baumbach



Con motivo de su condecoración con la Hoja de Roble de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro fué recibido el conocido piloto de combate en picado, capitán Baumbach, por el Fuehrer y Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas Alemanas en el Cuartel General Foto: Presse-Hoffmann

No hace mucho tiempo intervino nuestro grupo de gran bombardeo en un ataque en gran escala contra Glasgow, la ciudad lejana de Escocia. A mi escuadrilla le fué dada la órden de separarse de la formación para combatir objetivos marítimos, lo que estaba motivado en la fama que disfrutábamos, de ser aguerridos "matadores" de barcos. En la escuadra se nos llama en efecto los "expertos de buques".

Nuestro grupo ha despegado, y los que hemos quedado en la base esperamos impacientes los partes de nuestros camaradas que marchan rumbo a Escocia. Hemos quedado en que nos comunicarían por TSH las posiciones de cualquier buque observado. Comoquiera que el vuelo de nuestras unidades hermanas toca la costa oriental inglesa, es de presumir que localicen algún convoy enemigo.

El tiempo promete ser inmejorable para ataques nocturnos sobre el mar. Sobre nuestra base, se cierne un cielo claro y despejado. Las primeras estrellas se destacan de la obscuridad de la noche, y cuando salga la luna hasta tendremos una claridad desusada. Por nuestros camaradas nos congratulamos de que no tengan esta vez que luchar en su vuelo con las adversidades de la niebla, las nubes y la tempestad.

Para matar el tiempo, me dirijo a la casamata de los telegrafistas, y aunque no es de esperar que se reciban ya informaciones de nuestras escuadrillas en vuelo, no quiero perder un solo momento en el momento álgido en que lleguen. El telegrafista de servicio está sentado inmóvil ante su mesa de labor y se entretiene en pintar inverosímiles jeroglíficos sobre su bloque de notas. Fumamos juntos un cigarrillo. Ha pasado ya una hora desde que han despegado nuestros compañeros. Súbitamente me mira el telegrafista, deja el cigarrillo y comienza a escribir presurosamente. Por encima de sus espaldas puedo leer. "Al norte de la desembocadura del Humber, a las 21.30 horas, 15 á 20 buques parados." Ah, pienso, el efecto de nuestras minas. En la jornada anterior, habiamos minado profusamente la desembocadura de la importante arteria fluvial inglesa, y al parecer no se atravía el inglés a atravesar la barrera de minas hasta no haberla limpiado. Poco tiempo después, llega un nuevo parte que dice haber localizado un convoy de unos 30 buques que navegan a la altura de Great Yarmouth con rumbo a la desembocadura del Támesis. 30 barcos no es un objetivo despreciable, y también entre los 15 ó 20 del comunicado anterior habrá seguramente algunos cuyo tonelaje mereciera la intervención nuestra. Mientras acudimos a nuestros aparatos, aterrizan los cazas nocturnos que dieron un rato escolta a los bombarderos. Todos ellos confirman los partes recibidos anteriormente.

Poco antes de las 22 horas despegamos aisladamente. Mis dos compañeros de escuadrilla los he dirigido contra el convoy de Great Yarmouth. Yo por mi parte quiero reservarme el convoy parado ante la desembocadura del Humber. Hemos quedado en mantener comunicación radiotelegráfica recíproca. Sin incidentes hemos atravesado el Mar del Norte hasta la desembocadura del Humber, donde tuerzo rumbo al sur, siguiendo la línea de la costa. El telegrafista me avisa desde popa: "¡Cazas nocturnos!" Entretanto ha salido la luna, que ilumina el espacio en todo su esplendor. A la voz del telegrafista me aplasto rápidamente hasta quedar sumido el avión en la obscuridad. Así puedo observar al inglés, cuya silueta se dibuja claramente contra la luna. Era un caza del tipo Defiant. Está ahora tan lejos, que dificilmente podrá reconocernos. Vuelvo a tomar rumbo al sur.

Parece que hay gato encerrado en este sector. El observador me avisa y señala hacia arriba. Sobre nuestras cabezas, se divisan a gran altura las estrellas blancas y rojas de los petardos luminosos. Por mi parte les agradezco a los ingleses el que nos den aquellas simpáticas señales. Cuando menos no revelan que por allí andan los cazas nocturnos y como alguna misión tendrán, es fácil colegir que llevan la órden de proteger al convoy que buscamos. Pero aún no lo hemos encontrado. Desde tierra se encienden súbitamente incontables baterías de reflectores, que buscan el cielo mar adentro. Nos alejamos un tanto de la costa, para no ser cogidos por las garras luminosas que nos persiguen. Dejo perder altura al avión, para facilitar la visibilidad de nuestro vuelo. La luna aún no está muy alta, y su débil resplandor no nos permite dominar con la vista gran extensión de la superficie del mar. Durante quince minutos cruzamos la desembocadura del Humber en ambas direcciónes, sin descubrir el maldito convoy. Casi estoy tentado de dirigirme a Greet Yarmouth, para andar sobre seguro de encontrar alguna presa. Pero no he terminado aún de consolidar mis pensamientos, cuando grita el observador desde popa: "¡Sobre el mar un buque de gran tonelaje!" Tuerzo en una curva cerrada para evolucionar sobre el punto en cuestión, y veo destacarse claramente contra la luna la silueta de un gran navío, más allá otro, y otro: señores allí había cerca de veinte unidades juntas, las mismas que andábamos buscando. Calculo que unas quince del grupo podrían tener 2.000 á 3.000 toneladas de desplazamiento, y el resto sería de por lo menos 5.000 toneladas cada una.

De buena gana querría saber si aquellos buques iban cargados o no, porque se sobrentiende que con predilección hundimos buques repletos de preciosa carga, pero por otra parte no despreciamos tampoco los vacíos, sabiendo que lo importante es restar a Inglaterra tonelaje marítimo para sus transportes vitales. De noche es difícil reconocer a ciencia cierta si un buque va cargado o no. Así entro al ataque.

"¡Atención, atacamos, alerta a los cazas nocturnos!" Poco antes de mi presa tengo que ver que no puedo arrojar las bombas con la necesaria precisión. El avión pasa sobre la proa, y solo una bomba podría alcanzar al buque, y tampoco esta con la suficiente seguridad para hundirlo. Vuelvo a curvar de nuevo.

Desaparecemos en la obscuridad, extrañados soberanamente de que no hayamos recibido hasta ahora ni un solo tiro de los antiaéreos. Porque ya hace rato que evolucionamos sobre el convoy para que nos hayan descubierto. Quizás callen los antiaéreos en el propósito de dejar operar sin obstáculo a los cazas nocturnos propios. En una ancha curva torcemos nuevamente contra nuestra presa, esta vez con la suficiente precisión. De nuevo vuelve a destacarse contra la tenue luz de la luna la majestuosa silueta del buque.



"Poco antes de las veintidós despegamos . . ."

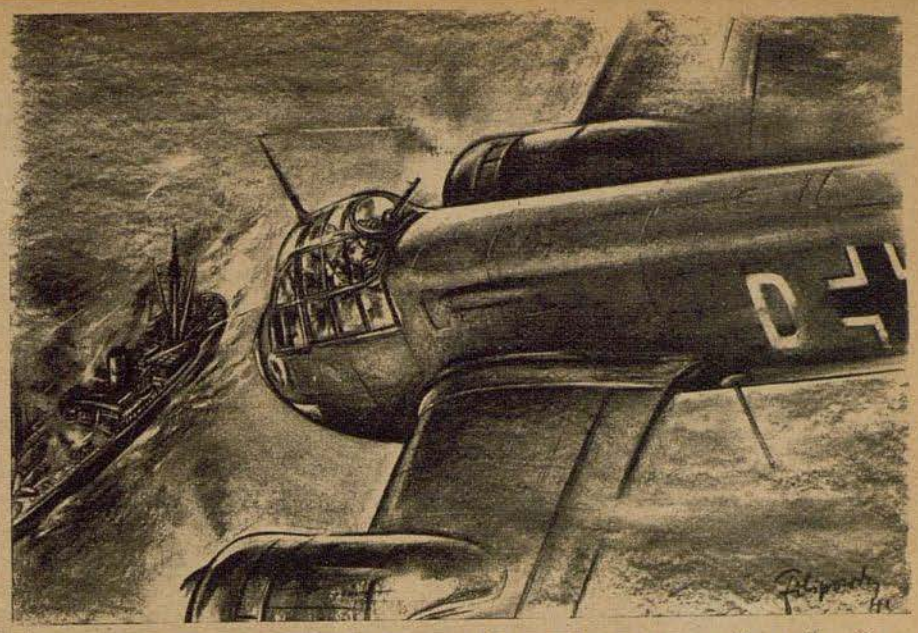
Una pequeña corrección del timón y la dirección de nuestro vuelo es perfecta. En el momento álgido del ataque, vuelvo a oir el maldito aviso: "¡Atención, cazas a babor!" bonita situación aquella: a nuestros pies nuestra codiciada presa, incapaz de esquivar nuestro ataque, y detrás de nosotros, el caza enemigo que busca arrebatárnosla. No queda momento alguno para pensar. Nuestro rumbo es tan perfecto que no pienso ni por un momento abandonar el ataque. En el momento de picar, no pasa por encima una ráfaga luminosa. Pero ya hemos bajado tan bajos, que el caza no parece atreverse a seguirnos. Cuando menos desapareció en la obscuridad sin dejar rastro. "¡Esta vez va la cosa viento en popa!" Para ir seguro quiero sacrificar dos bombas, una de quinientos kilos y la otra de doscientoscincuenta. Los antiaéreos siguen callados. El observador me da un golpe en el costado, señal de que hemos alcanzado la altura mínima de 40 metros, marcada en el altímetro de precisión que observa aquel con máxima atención. "¡Fuego!", grito hacia atrás al tirador de cola, que tiene que observar el efecto de nuestro ataque. Al caer las bombas, viene pronto su contestación: "las bombas caen bien", y segundos después el grito de "blanco" ¡La primera bomba quedó corta en ocho metros, la segunda ha alcanzado de lleno la cubierta!" A bordo reina general alborozo. Inmediatamente restablezco el avión, para salir cuanto antes de la luz de la luna. En este momento comienzan a vomitar violento fuego los antiaéreos. Son las piezas ligeras y las ametralladoras antiaéreas. Al parecer se han dado cuenta por fin de lo que ocurre.

Al salir del alcance del fuego enemigo, vuelvo a torcer el rumbo para ver el resultado completo de nuestro ataque y poder dar parte concienzudamente. Allí donde se encontraba el buque se eleva al cielo un fulminante resplandor del que se destaca ahora una formidable explosión. Ese ya no rechista. De buena gana volvería para verlo de cerca, igual que el asesino vuelve atraído al lugar de su acción, pero no puedo exponer a mis hombres y al avión inútilmente al fuego de la defensa antiaérea que parece haber despertado ahora de su letargo. Optamos por tomar rumbo hacia Great Yarmouth, pues no era de suponer que mis dos compañeros de patrulla hayan hundido todo lo que navega en dirección a la desembocadura del Támesis. Por telegrafía sabemos que el convoy sigue navegando sin cambiar de rumbo, encontrándose ahora al sur de Great Yarmouth.

Todo está tranquilo. Mis hombres se han entregado a una animada recopilación de las incidencias del pasado ataque. "No estaría mal que diésemos con otro cacharro como el que acabamos de hundir", opina el primer mecánico — que nos acompaña en este vuelo como tirador de cola suplente, siendo su primer raid contra el enemigo. El observador a mi lado ilumina de vez en cuando los planos, hasta que dice: "¡Tierra al frente, atención a los globos cautivos!"

En vista de ello, salimos unos 20 kilómetros mar adentro. En tierra reina gran revuelo. Los reflectores despliegan gran actividad y el cielo es rasgado contínuamente por los incesantes cartuchos luminosos disparados. De seguro que andan en busca de nuestros camaradas que a estas horas deben de estar de vuelta de Glasgow.

Nos dirigimos hacia el sur. La luna está ahora tan alta, que bajo su luz clara distinguimos el convoy enemigo ya a gran distancia. Son treinta unidades pequeñas y cinco o seis de gran tonelaje, todos ellos navegando rumbo al sur y al parecer cargados hasta los topes. Esta vez sale la operación mejor que frente a la desembocadura del Humber, gracias a la mayor claridad. Desde algunos cientos de metros de altura, arremeto contra el mayor de los buques. A causa de la velocidad que desarrolla no consigo atacarlo de costado, sinó diagonalmente a la dirección de marcha. Vuelvo a arrojar también sobre esta nueva presa dos bombas, una de calibre pesado, la otra mediana. Dos fulminantes fogonazos seguidos iluminan nuestra cabina, seguidos de dos estrepitosas detonaciones. El telegrafista grita entusiasmado: "¡Blanco de lleno sobre cubierta!" „La bomba ligera quedó cinco metros más allá. Desde la curva que volamos ahora hacia la obscuridad, volvemos la vista y distinguimos un tenue fulgor de fuego. Eso no me basta. Si es preciso hay que colocarle otra píldora. Termino de cerrar la vuelta para arremeter nuevamente sobre nuestra presa. El incendio observado sigue siendo pequeño, como si algo sobre cubierta su hubiese incendiado, lo cual no basta ni mucho menos para hundir un buque del tamaño del nuestro. A escasamente 80 metros de altura, zumbamos por encima del buque. En ese preciso momento, parece hundirse el mundo a nuestro alrededor. Parece como si un descomunal puño hubiese atestado un formidable golpe desde abajo al avión. La cabina es iluminada por un resplandor cegador. Mi cabeza es lanzada contra el casco. Eso solo puede haber sido uno proyectil antiaéreo. Apenas me atrevo a mirar hacia abajo, cautelosamente intento accionar la palanca de los mandos para cerciorarme si seguimos volando regularmente. Todo parece funcionar perfectamente, y, oh milagro, nadie ha resultado herido. Por fin, me arredro a describir una curva para ver lo que ha sido de nuestro buque. Ahí abajo teníamos la explicación del inexplicable fenómeno que todos habíamos tomado por una catástrofe. ¡Que expectáculo aquel! el buque ha hecho explosión y se ha partido materialmente en dos, en el preciso momento en que pasabamos por encima de el a escasísima altura. Su cargamento parece haber sido munición. Incesantemente se observan nuevas explosiones de las dos mitades del buque, que parecen inclinarse caprichosamente una contra la otra. Y a nosotros no nos había pasado milagrosamente nada. Había sido en efecto el fulminante resplandor y la fuerza de expansión de la explosión lo que nos había cortado por momentos la respiración y que había levantado a nuestro avión como un juguete por el aire. Ahora se desencadena toda nuestra alegría por la nueva victoria. El nuevo tirador de cola es el más entusiasmado, y muestra su incentenible orgullo por haber participado en su primer vuelo contra el enemigo de tan brillante acción. El hombre no para de contarnos todos los detalles del pasado ataque, detalles que aunque no con esta violencia, conocemos ya todos los demás de anteriores ataques aéreos volados.



El observador grita: "De primera! esta vez va la cosa viento en popa. Nos colocamós exactamente sobre el buque . . ."

Es hora de emprender el regreso a la base. Mientras volamos rumbo a la misma, ganando paulatinamente de altura, hago una observación que resulta menos agradable por cierto. El avión no quiere subir como debería, y pronto encuentro la explicación del hecho. El motor derecho parece no funcionar normalmente. La presión del combustible cede rápidamente. Al parecer ha resultado averiado por la explosión del buque. Pero mientras siga marchando tan bien el otro motor, no hay motivo de preocupación. Con un solo motor sano siempre llegaremos sin novedad a la base. Quito casi todo el gas del motor derecho hasta dejarle marchar al ralentí. También el primer mecánico comparte mi opinión de que no hay nada que temer.



A poca distancia del buque tengo que reconocer que debo de hacer una nueva corrección de rumbo. Vale más dar otra vuelta más . . ." Dibujos por PK Filipowski

Después de un cuarto de hora hago transmitir a la base el resultado de nuestro ataque y la hora probable de nuestro aterrizaje. Pronto divisamos la costa. Son las 0.30 de la noche. En todo su esplendor ilumina ahora la luna el firmamento, y nos permite orientarnos rápidamente. Al trascender la línea costera observamos todos atentos si hay posibilidades para un aterrizaje forzoso, pues hay que calcular que el motor derecho, sobrecargado un tanto por llevar solo todo el peso del avión, pueda fallarnos también. En este caso, no nos quedaría otro recurso que aterrizar inmediatamente. El caso ya no sería peligroso, pues volamos sobre territorio propio. Pero afortunadamente resiste el motor.

Nuevamente lanzamos al éter un aviso telegráfico para nuestra base, de la que sabemos ha de producir gran alegría a quienes nos esperan impacientes: "Aterrizamos en cinco minutos." Pero apenas han transcurrido tres minutos cuando nos sorprende el telegrafista con la inesperada órden: "¡Peligro aéreo, no aterrizar!" — No faltaba más — Apagamos las luces de posición rojas y verdes y nos apartamos algo de la esfera de la base, que ya se vislumbra al fondo. El telegrafista se apresta a la recepción de nuevos avisos, pero sin dejar de transmitir preguntas: "¿Cuando podemos bajar? ¡No podemos permanecer en el aire por mucho tiempo más! Por fin llega de abajo la pregunta: "¿Podeis aterrizar bien? "Nosotros asentimos. En tierra vemos encenderse después las señales luminosas para el aterrizaje.

Nos aplastamos hacia la pista. El mecánico imprime la palanca para desplegar el tren de aterrizaje. Pero el mecanismo falla. ¡Menudo apuro! Vuelvo a acelerar al pobre motor, maltrecho y casi extenuado, para dar otra vuelta sobre el campo. Ahora nos alegramos todos de llevar a bordo nuestro primer mecánico como tirador auxiliar. Porque si alguíen se las sabe entender con tan complicado mecanismo es precisamente este muchacho. Pronto se ha convencido de que el tren de aterrizaje no reacciona por fallarle el mecanismo hidráulico, aunque sin acertar a comprender los motivos. Damos otra vuelta más al campo. Todos los brazos libres se ocupan afanosamente en reparar el daño rápidamente. Por fin se despliega el tren normalmente y puedo dar la señal a tierra de que iniciamos el aterrizaje.

Al inclinar el avión quiero abrir los alerones auxiliares de aterrizaje, pero veo que solo ceden en un ángulo de un 10%. Lo normal son 50°, porque solo así están en condiciones de actuar como freno en el momento del aterrizaje. Bajamos perfectamente sobre el campo, pero no tocamos tierra sobre la pista marcada, sinó que obligo al avión a bajar detrás del mismo límite del campo, porque temo que el tren de aterrizaje no resista el golpe al tomar

tierra y nos haga realizar un desagradable aterrizaje de panza en medio del campo, con lo que obstaculizaríamos el aterrizaje de nuestros camaradas que no han de tardar en llegar de vuelta de su raid contra Glasgow.

Estamos a pocos metros sobre el suelo. Son segundos de gran emoción. El límite del campo pasa a nuestros pies, claramente aperceptible a la luz clara de la luna. Le doy el toque final a la palanca de mando, conteniendo la respiración. Si algo ha de ocurrir, ha de ocurrir ahora. Pero el tren de aterrizaje no cede. Nunca hice un aterrizaje tan suave como aquel. Pero el avión rodaba sin cesar a causa de su excesiva velocidad al aterrizar, ya que los alerones auxiliares habian quedado sin efecto práctico. Poco antes del límite opuesto del campo consigo parar el avión. Aún le quedan alientos al motor para llevarnos frente al cobertizo. Salimos rápidamente. Alguien enciende una linterna. "Pero muchachos, donde demonios os habeis metido?" Todos estamos materialmente bañados en aceite. Ahí teniamos la explicación para el mal funcionar del tren de aterrizaje. La explosión del vapor atacado había abollado todas las chapas de fondo del fuselaje, rompiendo los conductos de aceite. Y ahora también nos enteramos por el personal de tierra porqué habian dado el aviso de peligro aéreo antes de nuestro aterrizaje. Cazas nocturnos ingleses habían atacado el campo abriendo el fuego contra un avión que rodaba sobre la pista con las luces encendidas. Pero afortunadamente sin resultado alguno.

En el puesto de mando encuentro a mi compañero de patrulla, el brigada St. Con su avión atacó a uno de los buques en aguas de Great Yarmouth y se dirigió después contra la desembocadura del Humber, más sin encontrar el convoy por falta de visibilidad. Pero como sobre la Isla no faltan objetivos que atacar, dejó caer su mortal cargamento de bombas sobre un pequeño puerto costero. Mando a mis hombres a descansar; yo mismo permanezco en el puesto de mando en espera de las unidades enviadas sobre Glasgow. A esto entra un teniente de los cazas nocturnos. "Pero hombre, Baumbach, que hace Vd. aquí", dice extrañado, "Vd. aquí, tan tranquilo, y en el Humber le espera un formidable convoy que ni hecho a medida. Uno de los buques que lo componen está ardiendo, pero aún quedan bastantes. Eso es algo para Vd!" — "Pero hombre, que me dice" — Poco después aterriza mi grupo, de vuelta de Glasgow. Todos ellos vienen entusiasmados de los éxitos obtenidos allí arriba.

Muy de mañana me despierta el timbre del teléfono de un sueño más que merecido. Algo malcontento cojo el auricular. "Aquí el capitán X. Creo que le interesará saber que el buque que ha atacado Vd. ayer noche frente a la desembocadura del Humber es el "Essex-Lance", con un desplazamiento de 6625 toneladas. El buque se ha ido a pique."

Así que había hundido a los dos buques atacados ayer. Mi furia por la molestia telefónica se disipó como por encanto, lo que es fácil de comprender.

Cazamos Ratas

Ataque a un campo de aviación enemigo

PK. Interminables son los bosques de la Unión Soviética. Hace ya mucho rato que debajo de nosotros no vemos otra cosa que el eterno verde de los árboles. Sólo de vez en cuando la monotonía se ve interrumpida por una pequeña aldea con sus típicas cabañas semi-destruídas. Nuestra escuadrilla vuela en formación cerrada hacia el objetivo señalado. Los aviones de reconocimiento comunicaron antes de nuestra partida que en las cercanías de la ciudad R. se había visto un campo de aviación abarrotado de aparatos. Al hacerse la entrega de órdenes por parte del Comandante de Grupo hoy por la mañana temprano, se había fijado el ataque con toda clase de detalles. Cada escuadrilla había sido encargada de una misión limitada.

Los motores continúan produciendo constantemente su ruído peculiar y característico. El objetivo tiene que aparecer de un momento a otro. Según el mapa que ha extendido hace un instante el piloto del aparato no puede quedar ya muy lejos. Comenzamos a ver de pronto un par de casas de la ciudad. Pronto tendremos ante nuestros ojos el campo de aviación enemigo.

Es extraño que la artillería antiaérea no nos reciba con sus salvas. Parece que los bolcheviques no se han dado cuenta de nuestra presencia. Protegidos por la delgada capa de nubes, tan delgada que nos permite con mucha frecuencia lanzar miradas al objetivo, nos vamos acercando al campo enemigo. Los bombarderos, de cuya protección nos hemos encargado, comienzan el ataque. Como águilas se precipitan sobre la presa. Con velocidad de vértigo se arrojan hacia el abismo y, después, siembran muerte y destrucción en vuelo rasante. Por todas partes no vemos otra cosa que aparatos rojos, camuflados: Martinbomber de gran bombardeo, cazas, todos unos junto a otros. Allí en medio caen las bombas de nuestros aviones de combate. Se levantan ya hacia las alturas imponentes columnas de fuego y nubes de polvo, prueba palpable de que nuestros bravos muchachos han lanzado los proyectiles con matemática exactitud. A veces recibimos la impresión de que los aviones germanos vuelan en medio de grandes nubes de detonaciones, de las cuales llovieran trozos y pedazos respetables de aparatos de todas clases. Los bombarderos se elevan de nuevo cuando empieza a disparar la defensa antiaérea adversaria. Pero que importan un par de cañones que empiezan ahora a lanzar metralla a tontas y a locas. Hemos cumplido ya nuestra misión, porque, efectivamente, del caos de aeroplanos soviéticos que hemos dejado atrás, de los cobertizos en llamas y de los profundos cráteres que las bombas han abierto en el campo no va a salir ni un sólo aparato en condiciones de vuelo. El campo de aviación de F. ha quedado destruído por completo.

Queremos dar ya la vuelta cuando de pronto suena la palabra: "¡Ratas!" — ¿Donde? El piloto indica unos puntos en el frente. Sí, efectivamente, Ratas son. Diez, quince, y hasta quizá más se precipitan sobre nosotros. Creen seguramente terminar pronto con el enemigo porque vuelan en línea recta en nuestra dirección. Pero entonces empiezan a disparar nuestros cañones. Como un enjambre de avispones ahuyentado los ratas se separan y dispersan. Empieza una lucha salvaje: aparatos alemanes y adversarios en un mezcla indescriptible. Los gruesos y pesados ratas quieren derrotarnos gracias a su superioridad numérica. Pero no pueden con las cualidades de los Messerschmitt alemanes; lo mismo que hace tiempo en España, donde se enfrentaron por vez primera los cazas alemanes y los ratas rusos, van cayendo estos últimos uno tras otro.

Pero todavía nos rodea un cierto número de estos aparatos pequeños, extraordinariamente cortos y de aspecto tan achatado. Por todos lados se nos lanzan



ráfagas de municiones luminosas. Para completar el cuadro la artillería antiaérea soviética empieza a hacer fuego contra los aviones en lucha, sin tener en cuenta para nada la presencia de sus propios cazas. Felizmente las nubecitas de los proyectiles adversarios están tan alejadas de nosotros que nos podemos continuar dedicando a la caza de ratas.

Allá delante — a éste lo tenemos que pillar! A toda velocidad nos lanzamos detrás del bolchevique que hace esfuerzos sobrehumanos para apartarse de las ráfagas de nuestras armas mediante violentas evoluciones. Mas el fuego de nuestro cañón está bien dirigido. Parece que han sido alcanzados los depósitos de gasolina del enemigo. Del ala izquierda surgen llamas y el aparato va dejando detrás de sí una espesa nubecilla de humo. Otra ráfaga de nuestras ametralladoras ahora, y . . . blanco de nuevo! El soviet cae. El piloto se esfuerza en vano por colocar de nuevo al aparato en posición horizontal. No lo consigue! Si quiere salvar su vida debe saltar con el paracaídas. Así lo hace en efecto, y mientras él va descendiendo lentamente su avión se estrella en el suelo con gran estrépito. Una larga estela de humo señala distintamente el camino que ha seguido, y grandes llamaradas y espesa humareda enseñan el lugar donde se ha estrellado.

Pero en un principio no nos podemos alegrar todavía del triunfo conseguido. Para ello nos quedará ya bastante tiempo. Primero tenemos que terminar con los otros. Pero en cuanto han visto que caían algunos de sus camaradas han dado media vuelta y se han alejado de nosotros a toda velocidad.

Tomamos la dirección de nuestra base. La misión está cumplida. Nuestro capitán de escuadrilla comunica después: ¡Escuadrilla de regreso del vuelo contra el enemigo! ¡Cinco cazas soviéticos derribados y numerosos aparatos destruídos en el suelo!

Corresponsal de guerra Walter Schmidt

La tensión en el Pacífico

viene de la página 521

Esta situación bien puede compararse con la del Canal de la Mancha a la entrada occidental del Mar del Norte. Pero que diferencia en las dimensiones y la extensión. Con un radió de sólo 500 kilómetros se abarcan desde el Canal considerables extensiones de Alemania, Gran Bretaña y Francia; dentro del círculo descrito por este radio se halla la mayor densidad de población de Europa entera, las más importantes industrias, los puertos de más tráfico y la más elevada cultura. En cambio, para establecer la misma comparación en el Pacífico se precisaría un radio de 2.500 kilómetros, cuyo centro se tendría que hallar entre la base británica de Hongkong, el extremo meridional de la isla japonesa de Formosa y la punta norte de la isla Luzon, del archipiélago filipino dominado por Norteamérica. Entonces se comprobaría que la parte central de la industrial japonesa se halla a 2.500 kilómetros de Hongkong, y nada menos que a 5.000 de Singapore, importante base del frente anglonorteamericano. El puerto de Manila, situado en la isla Luzon que es la que más han fortificado los yanquis, no se alcanza hasta después de haber cubierto la distancia de 3.000 kilómetros. Incluso la importante base japonesa para la flota, situado en Taiwan (Formosa), isla la más meridional del Imperio del Sol Naciente, está a 2.500 kilómetros de la capital nipona; de Taiwan a Hongkong hay 700, a Manila 1.000 y hasta Saigon, capital de la Indochina francesa, nada menos que 2.100 kilómetros. Entre ellas se halla el Mar Meridional de la China, cuyas salidas del Sur están dominadas por los Straits Settlements británicos (Singapore) y por el Borneo septentrional inglés, así como también por las Indias neerlandesas, pero que — y esto será precisamente lo que en caso de guerra dificultará las operaciones y el aprovisionamiento — no son más que bases exteriores muy alejadas de las metrópolis o arrendadores (por ejemplo los Estados Unidos en Singapore), mientras que el Japón se halla, formando un todo único, relativamente "a las puertas".

El "puente estratégico"

Si ahora tenemos en cuenta que el radio de 2.500 kilómetros necesario para establecer una paralela entre el Atlántico y el Pacífico corresponde nada menos que a la distancia aérea que existe entre Londres y Moscú, se presentará muy claro a ojos de todos que la extensión del Océano Pacífico es una magnífico arma para el defensor, mientras que el atacante puede correr con pasmosa facilidad hacia el abismo. Esto resultará todavía más palpable si salimos del campo de tensiones del Sudeste asiático y nos fijamos en la situación de los Estados Unidos y Australia para con el Japón desde el punto de vista de todo el espacio del Océano Pacífico. Sólo la línea directa de Jokohama (Tokio) a San Francisco (o a la base naval norteamericana de San Diego situada al sur de aquella localidad), sin tropezar con una isla en la inmensidad del amplio desierto acuático, alcanza la distancia de cerca de 8.000 kilómetros, o lo que es lo mismo una quinta parte de la tierra! Y casi lo mismo ocurre al trazar una línea de Jokohama a Sydney, centro de fuerzas anglosajón de Australia; ciertamente que este camino pasa por delante de numerosas bases angloamericanas. Pearl Harbour y Honolulu, las poderosas bases norteamericanas en las islas Hawai, están a 6.000 kilómetros de Jokohama (o sea mucho más que la distancia Nueva York-Liverpool) y a 3.700 todavía de la ciudad de San Francisco. Lo mismo sucede con las islas Johnston y Palmyra y con las Midway, declaradas hace pocos días oficialmente, base para la flota y la aviación, por parte del Presidente Roosevelt. Y si bien el "puente estratégico" de Hawai a las Filipinas pasa por los islas Wake y Guam, verdaderas bases fortificadas, la ruta de las fuerzas norteamericanas, lo mismo las de mar que las aéreas, pasa asimismo por la posición de defensa del Japón en las islas Carolinas, Marianas y Marschal, que antes habían pertenecido al Reich alemán. Qué probabilidades se le ofrecen a la Marina Norteamericana.

El Almirante Nobumasa Suetsugu, Presidente de la "Asociación para la Protección de la Política imperial" y exjefe de la flota, así como fundador del Arma Submarina japonesa, declaró a este respecto ya en la primavera de 1941, lo que sigue: "Un ataque de la marina yanqui contra el Japón o sus posesiones de vanguardia significaría prácticamente su destrucción completa. América tiene dos rutas. Desde San Francisco, o San Diego sobre las islas Hawai, Wake Midway y Guam hacia las Filipinas. Este camino pasa por el medio del sistema de defensa japonés que se extiende en una longitud de 3.000 millas marinas desde la cadena de islas de las Curiles sobre el Imperio insular nipón hacia Formosa y Hainan, y que está protegido, por el sureste, por las islas de mandato japonesas. Aún suponiendo que la



flota norteamericana alcanzara sus bases del Pacífico occidental, se vería expuesta a tal cantidad de peligros que se tendría que enfrentar con el grueso de la flota de acorazados japonesa en condiciones muy inferiores: diezmada y debilitada y con las reservas de combustible y municiones completamente agotadas. La ruta de ataque más corta viene de las regiones árticas. Sale de Dutch Harbour en Alasca y pasa a lo largo de las Aleutinas americanas y de las Curiles japonesas. Conozco estas aguas por propia experiencia. De los 15 días de viaje teníamos siempre 13 días de pesada niebla polar que hace completamento imposibles los movimientos de grandes formaciones de combate. Es por esto que América se procura un camino por el Sur. Más allí, las orgullosas formaciones norteamericanas se verían expuestas a los ataques de nuestros submarinos, destructores e hidroaviones. Sufrirían también mucho más bajo el ardiente sol tropical que las tripulaciones de los buques nipones que, en prácticas de años enteros se han acostumbrado sistemáticamente a aquel calor. Además, las experiencias obtenidas durante la guerra de Europa han demostrado palmariamente que una flota de acorazados no puede actuar en una zona naval pequeña . . . De ser yo el Jefe de la flota norteamericana no me atrevería a exponer a mis buques y tripulaciones a peligros tan considerables. Por lo demás deseo hacer resaltar expresamente que el Japón no tiene porqué temer una batalla "en alta mar", en medio del Océano. Cierto que la proporción de tonelaje continúa siendo de 3 a 5, pero también los Estados Unidos tienen sólo 7 de los 15 acorazados que prestan servicio que reúnan las condiciones modernas necesarias. Nuestros buques son de más reciente construcción, más rápidos y, en parte, hasta mejor armados". Estas significativas declaraciones del périto naval japonés, mundialmente conocido, hablan por sí solas. No hay que olvidar tampoco el hecho de que la poderosa potencia que firmó el Pacto Tripartito de Berlín ha sabido muy bien, desde la renuncia a los acuerdos de flota con Washington y Londres, es decir desde 1936, mantener estrictamente secreto el número y la clase de las unidades del rearme naval nipón, de forma que el enemigo tiene que contar todavía con el factor sorpresa.

Con carabinas y pistolas ametralladoras

Artillería antiaérea en lucha a corta distancia contra posiciones de infantería y cañones antitanque

PK Los miembros están aún pesados y cansados. Desde primeras horas de la mañana de ayer se continuó el avance, al que siguieron 8 horas de lucha entre el más violento fuego de artillería que pueda uno imaginarse. Desde el amanecer nos hallamos ahora de nuevo bajo los constantes golpes de los proyectiles de las baterías enemigas, cuyas posiciones son imposibles de descubrir. Todo el mundo está convencido de que aquí se tendrá que hacer algo.
Un reconfortante desayuno despierta los espíritus y hace apartar el cansancio. Son las 7.30 de la mañana.

ALEX KAMP & CO., KAMP NÜRNBERG – N38



Efasit
para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Togal
contra
el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

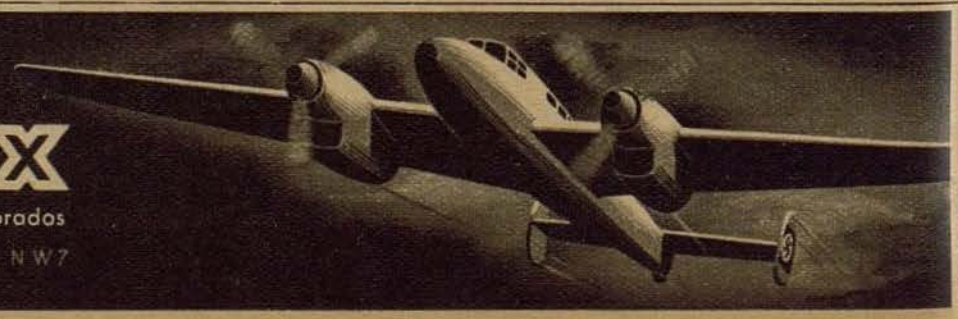
Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K, que entrega gratuitamente y constituye una guía médica para personas sanas y enfermas

Un extintor de fuego de fama mundial

MINIMAX

Los aparatos de bordo y de suelo más adecuados y renombrados

MINIMAX EXPORT COMPAGNIE · BERLIN NW7



Dentro de 30 minutos se hará la entrega de las órdenes en el regimiento — 8.20. El Jefe de nuestra batería antiaérea reúne a sus oficiales y jefes de pieza a su alrededor y les da instrucciones y distribuye órdenes. A las 9 en punto rodamos con la formación de acero de los tanques en dirección del enemigo. Las cadenas de los tanques y tractores se van abriendo camino. Para ellas no hay obstáculo que no sea posible salvar.

En un amplio círculo se rodeará al enemigo. Con movimiento hacia el Este, la formación se distribuye en posición de lucha. De nuevo se desarrolló ante nuestros ojos un cuadro de exacta y matemática dirección: se impiden las reacciones del enemigo pero se deja al mismo tiempo, espacio suficiente para la completa libertad de movimientos por nuestra parte.

Tiradores soviéticos de vanguardia se mueven: silban balas de fusil y se distingue claramente el ruido de las ráfagas de ametralladora. Avanza la infantería procedente del flanco de la dirección de ataque. Allá enfrente se incendia una aldea. Los bolcheviques, como liebres asustadas, huyen en grupos y rápidamente por las cálidas calles del poblacho y por una pequeña elevación del terreno, fácilmente escalable, desaparecen de nuestra vista.

Ahora tropezamos con la primera línea de tiradores compacta. Detrás se hallan posiciones de infantería y artillería antiaérea muy bien fortificadas. Se tienen que tomar en lucha cuerpo a cuerpo. Hemos descendido hace mucho rato de nuestro vehículo. Con pistolas y carabinas en los puños, la artillería antiaérea alemana demuestra que sabe también actuar en la lucha de infantería.

En el aire todo son silbidos de balas de fusil y de proyectiles de cañón. De vez en cuando estallan también granadas de mano. Uno tras otro se van conquistando los nidos de defensa enemigos. Miedo, miedo indescriptible se manifiesta claramente en las caras de cada uno de los soldados soviéticos que hemos hecho prisioneros después de que se han desprendido de las armas cuando su situación era ya insostenible. Por medio de gestos casi incomprensibles nos preguntan después que es lo que vamos a hacer de ellos, si les vamos a cortar la mano o el pie, si les sacaremos los ojos o si los degollaremos. Pero cuando nosotros con algunas palabras les damos a entender que no les va a ocurrir nada de todo ello, que son prisioneros de guerra y que van a ser bien tratados se animan considerablemente todos los rasgos de sus fisonomías. Uno de ellos, al que un soldado de infantería le da un cigarrillo, salta de alegría, que manifiesta además con unas cuantas exclamaciones ininteligibles.

No nos hemos extrañado mucho cuando, durante la conquista de las primeras posiciones artilleras enemigas, un cañonero espera impasible al pie de su pieza la llegada de los soldados alemanes y hace fuego después cuando estos han llegado a diez pasos de distancia. Luego espera en el mismo lugar, que los enemigos, tal como le ha asegurado su comisario, le masacren sin piedad. Le vuelve a la realidad un fuerte golpe en la espalda que le da un soldado alemán. En un principio no comprende el significado de aquel movimiento del militar germano. Le despiertan sin embargo por completo unas cordiales palabras del muchacho de infantería alemán. Después, de repente, corre todo lo que sus piernas dan de sí en dirección de las restantes figuras desarmadas, descubiertas y con sus uniformes de color verde de oliva, arroja al suelo su casco echa aún otra mirada de asombro a su alrededor, como dudando de la realidad y, después, se une a los grupos de sus camaradas en dirección al cautiverio.

Se han puesto fuera de combate cuatro baterías. Doce cañones han caído en nuestras manos. Pero, más al sur se halla el grueso de la artillería adversaria. Todavía se destruyen una serie de posiciones de artillería antiaérea y, después, entra finalmente una pausa en el combate. Una escuadrilla de aviones de reconocimiento parte de nuevo con la misión de reconocer las posiciones enemigas situadas más al sur.

Se está acercando la noche. La situación se ha aclarado ante nosotros. Pero por hoy hay bastante, tanto más por cuanto se sabe que el enemigo de enfrente además de estar prevenido es muy fuerte. Por tanto establecemos un campamento. Durante la noche, un bombardero soviético intenta todavía descubrirnos arrojando bombas luminosas. La viva luz ilumina bastante cerca del lugar donde nos hallamos. Finalmente le resulta demasiado larga la búsqueda al enemigo. Las bombas hacen explosión mucho más lejos de nuestro campamento, en campo libre.

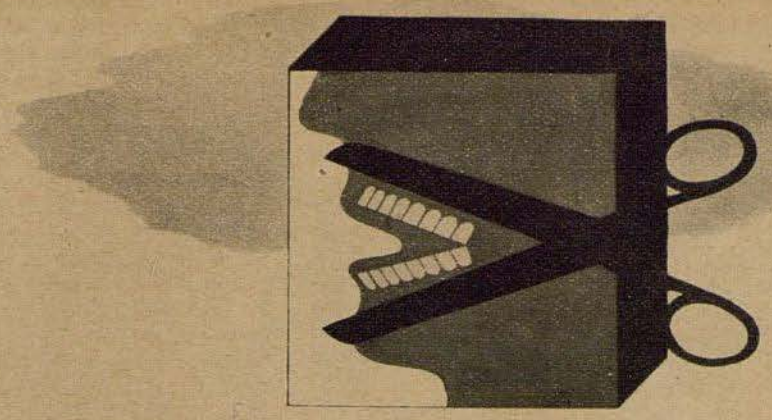
La débil luz matutina lucha denodadamente con la oscuridad de la noche. Son las 2.30 de la madrugada. Los primeros tanques se ponen en movimiento. Y antes de que la luz del día se haya esparcido por completo toda la formación se halla de nuevo en marcha contra el enemigo. Cuatro horas largas dura la violenta lucha. Después han caído otras 16 baterías en nuestras manos. Largas columnas de color verde de oliva emprenden el camino del cautiverio en dirección a Smolensk. Con respeto y duelo silenciosos los soldados se hallan delante de las sepulturas de sus camaradas caídos. La mirada empero se dirige hacia delante. Libre está el camino que conduce a Moscú!

Corresponsal de guerra Gerhard Kirsch

Pequeño Abecedario Adler

Pleito por concesión de patente por las aletas de estabilidad

Mientras que los primeros constructores de aviones en un tiempo en el que no había volado aún ningún aparato, pensaron ya en que cualquier aeroplano debía tener un timón de dirección y otro de altura, sólo a los hermanos Wright se les ocurrió que también se tendría que mantener mediante un timón adecuado la posición horizontal del aparato. Dispusieron las partes movibles del ala inferior de tal forma que mientras la de un lado se podía mantener elevada podía la otra continuar en posición hundida. De esta manera el avión mantenía espléndidamente su estabilidad. Por este invento se entabló un discutido pleito porque los aviadores franceses se aprovecharon de la patente de los Wright utilizando sólo, en vez de su sistema, aletas, es decir, las actuales aletas de estabilidad en la parte de detrás del ala. El pleito en cuestión, que duró varios años, terminó felizmente en forma desfavorable para los hermanos Wright porque, en caso contrario, habrían tenido que pagar licencia a los Wright todos los construtores de aviones durante años y años, porque hoy día las aletas de estabilidad son imprescindibles en todos los aeroplanos.



Nuestros dientes son unas herramientas vivientes

No es difícil comparar nuestros dientes con unas herramientas, tenemos que prestar tan sólo atención como actúan. Cortan, trituran y desgarran los alimentos ingeridos. No descuidaremos, sin embargo, que siempre operan en conjunto, motivo por el cual los podemos comparar con unas tijeras. Los huecos en la dentadura irrogan exactamente los mismos perjuicios para el trabajo a desarrollar por los dientes, que las mellas hondas de las tijeras.

Si bien es posible comparar los dientes con unas herramientas, no olvidaremos empero que aquéllos viven, pues por el tuétano de los mismos, establecen contacto con todas las vías del cuerpo y por añadidura su masticación sirve para conservar el organismo y con ello la salud. Si no toleramos herramientas malas en nuestra casa, talleres y fábricas con más motivo no permitiremos esto con nuestras herramientas vivientes de cuya valiosa labor depende nuestra salud en gran manera.

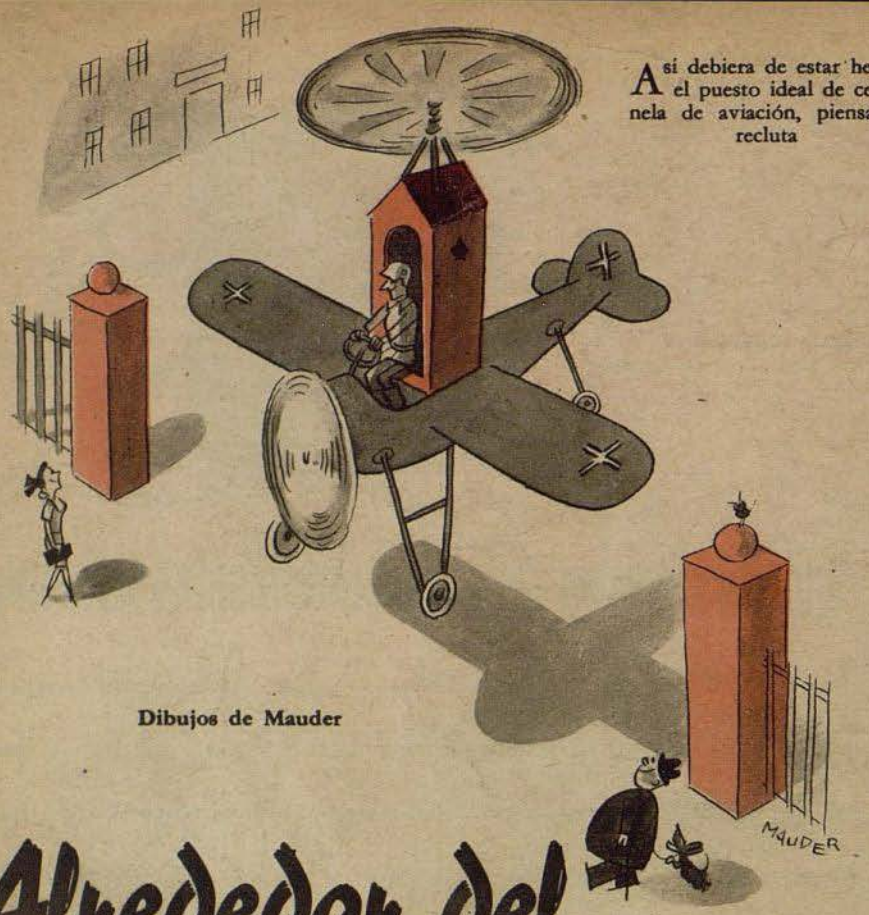
Es muy fácil conservar los dientes sanos, fuertes y en buenas condiciones para masticar con un cuidado justo, si lo entendemos mediante el constante empleo de un cepillo de los dientes propio y el dentífrico Chlorodont, dejamos trabajar bien los dientes haciéndoles masticar intensamente a ser posible comida dura y los dejamos examinar por un odontólogo o dentista por lo menos dos veces al año aun cuando no tengamos dolor de muelas

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

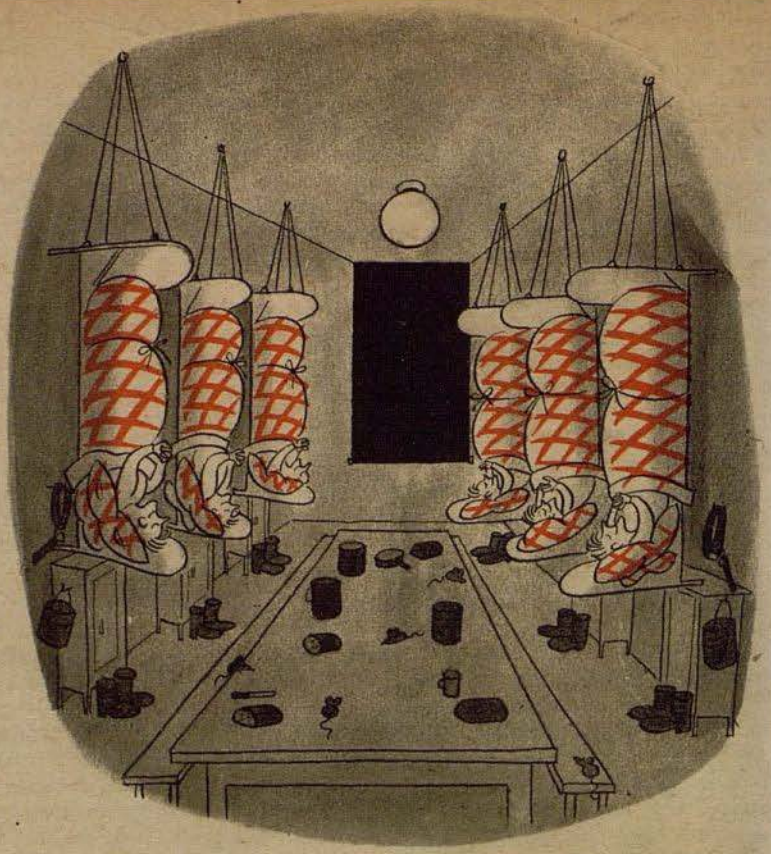
es la base para cuidar bien los dientes

Alrededor del campo de aviación



Así debiera de estar hecho el puesto ideal de centinela de aviación, piensa el recluta

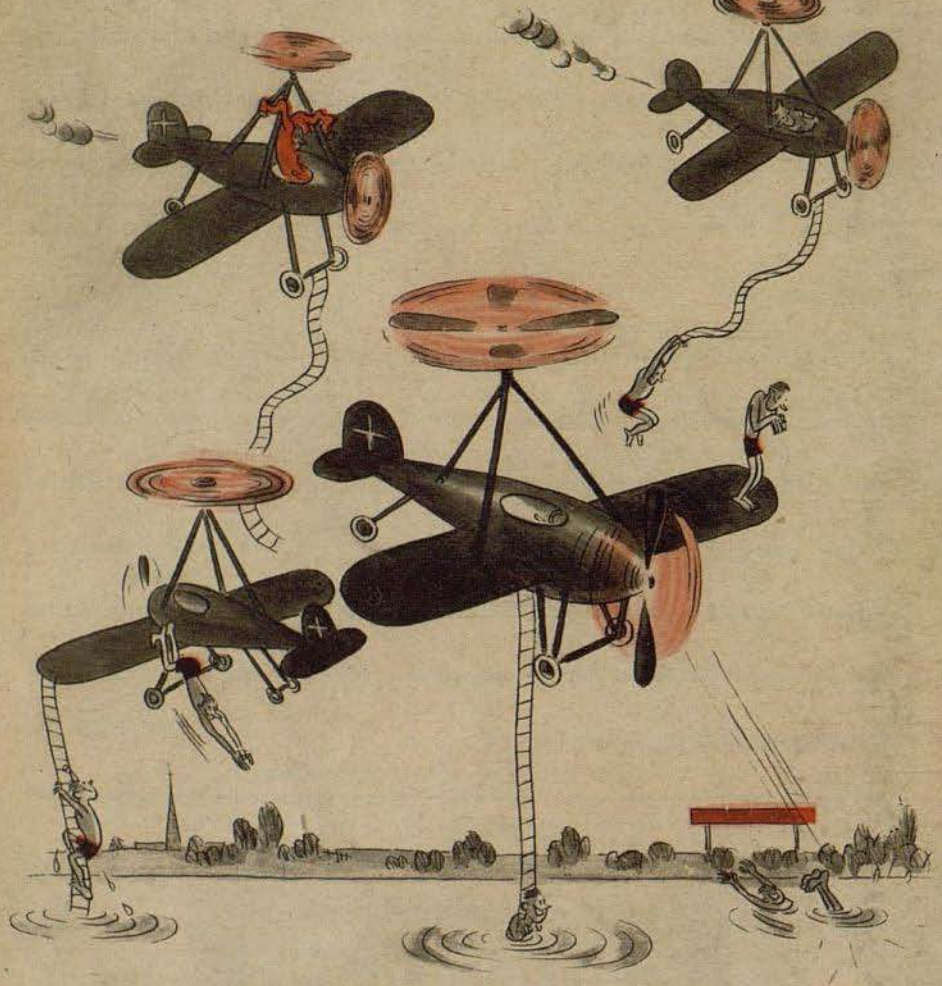
Dibujos de Mauder



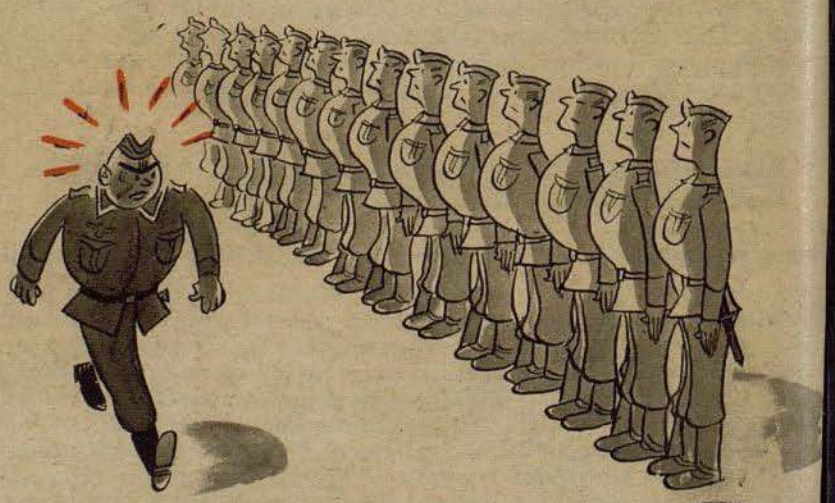
Sólo el principiante puede pensar que el futuro aviador de Stuka tiene que dormir con la cabeza echada para abajo



El recluta se ha imaginado la comida en el campo de aviación en forma muy "aérea"



Se imagina además en forma deliciosa el día de baño con los aviadores



Pero, como en todas partes, la dura realidad es también muy otra en el campo de aviación

Der Adler aparece cada 15 días Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsabile de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

NUMERO 20 / BERLIN, 7 DE OCTUBRE DE 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

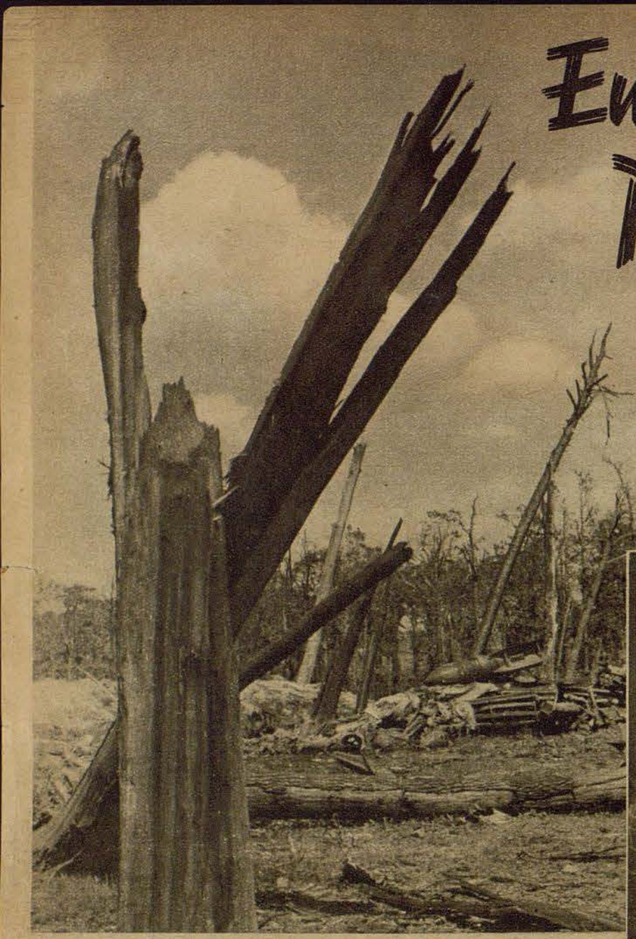
En el Corazón de la Potencia soviética

¡El enemigo en el punto de mira!

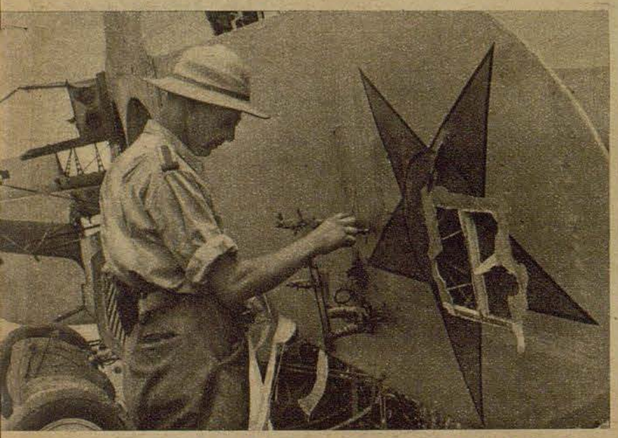
Con ojo y pulso seguro apunta el tirador de a bordo al enemigo. Los disparos de su ametralladora le aniquilarán

Foto PK Grosse (Scherl)

En el Corazón de la Potencia soviética

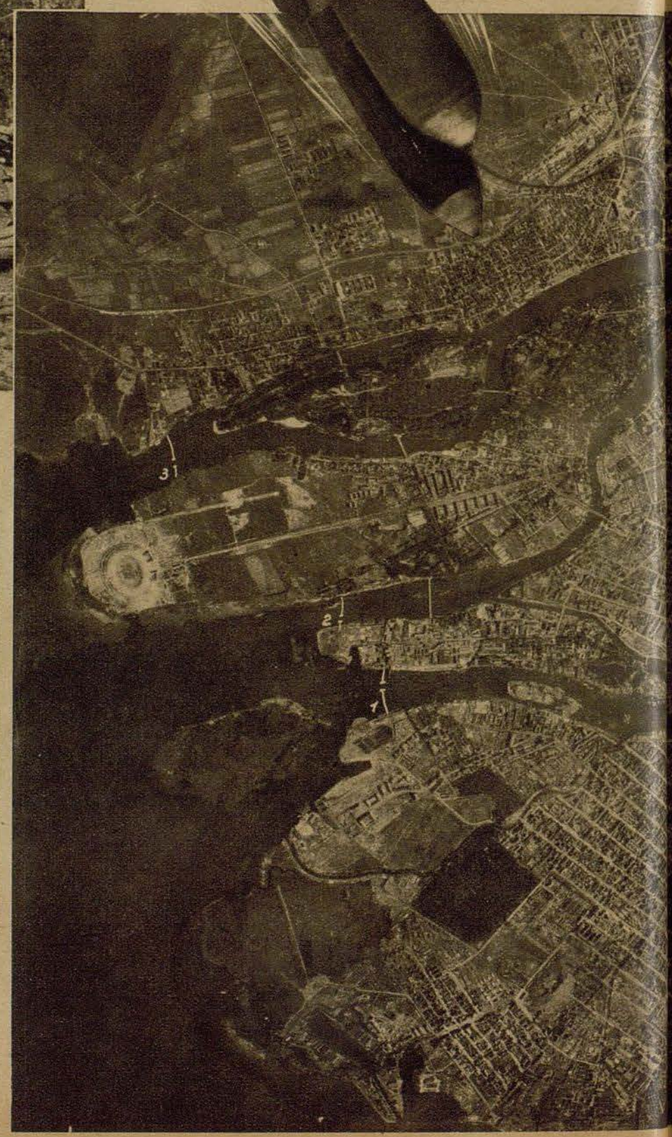


El paisaje de la muerte. Estos árboles deshechos y carbonizados son los restos de un espeso bosque donde los soviets habían instalado un depósito de municiones. Un certero blanco de lleno de una bomba de un Stuka alemán destruyó por completo el campamento



Un examen meticuloso. Un soldado alemán examina con ojo de perito los restos de un avión derribado en el sector sur del frente oriental

A la derecha: Tenazas de acero alrededor de Leningrado. Esta gran urbe, cuartel general del bolchevismo después de Moscú y uno de los más importantes centros industriales de la Unión Soviética, está cercada por completo por las tropas alemanas. La fotografía aérea enseña el puerto de Leningrado con las instalaciones de defensa entre las desembocaduras del pequeño y gran Neva. Las cifras indican: 1. La red que cierra la desembocadura del pequeño Neva. 2. Red de cierre de la desembocadura del pequeño Neva. 3. Red en la desembocadura del gran Neva



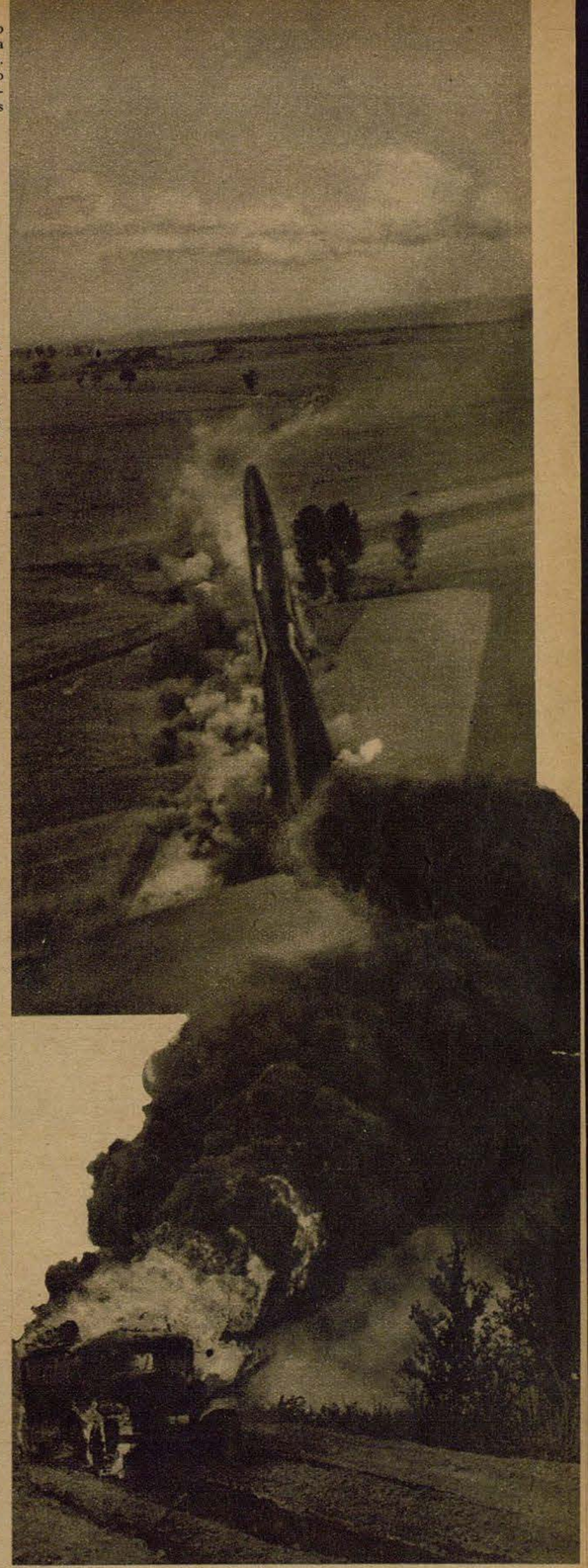




A la izquierda: El puesto de mando de una escuadrilla alemana de reconocimiento. Antes de emprender el vuelo el capitán explica a las tripulaciones la misión que se les está encomendada

Fotos PK Büning, PK Grosse, PK Lessmann (todos de la casa Scherl), PK Bass (Atlantic), Arma Aerea (2)

A la derecha: Ataque en vuelo rasante contra columnas soviéticas. En todos los sectores del frente, el enemigo es batido con éxito por el arma aérea alemana, tanto en las carreteras de retirada como en los lugares donde están oponiendo aun desesperada resistencia



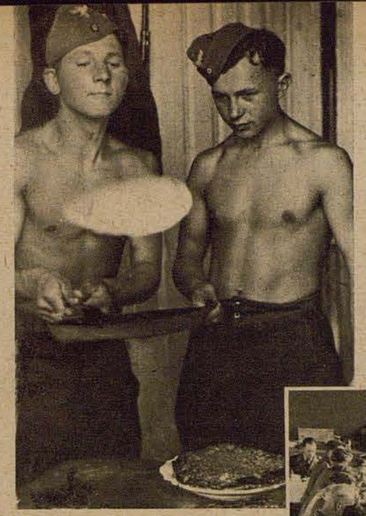
Uno entre muchos. Un tanque sovietico arde a llama viva incendiado por una bomba arrojada certeramente desde un avión. Estos vehículos motorizados se convierten pronto en antorchas en todos aquellos puntos donde pretenden oponerse al incontenible avance alemán



Esta es la tripulación de uno de los aparatos de reconocimiento que siguen constantemente a las formaciones del Ejército bolchevique en retirada y que, con sus informes, contribuyen en forma decisiva a que el Alto Mando del Ejército germano esté siempre al corriente de todo movimiento importante que hace el adversario







Hoy, domingo, se da una pequeña fiesta para los miembros de la escuadrilla después de un duro y peligroso servicio. En la foto de la izquierda, podemos ver a dos tiradores de a bordo actuando de hábiles cocineros; ahora, en las difíciles vueltas que dan a la tortilla, demuestran su seguridad de blanco, demostrada tantas veces

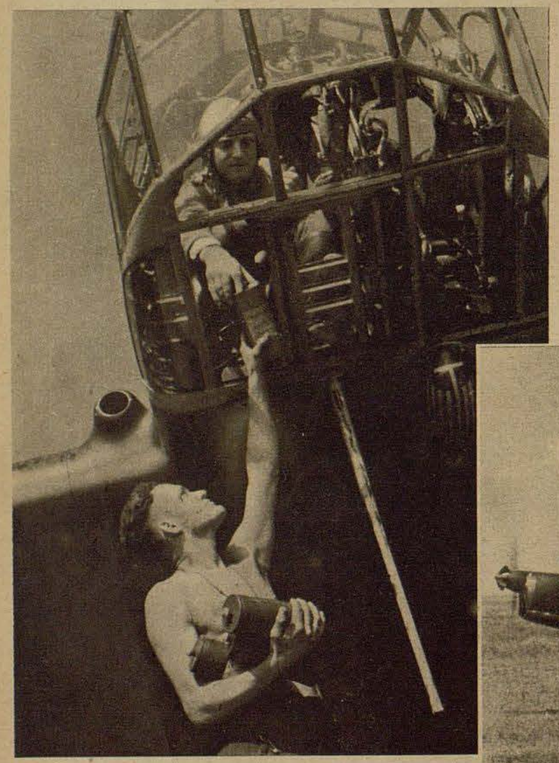
Fotos PK Grosse (Scherl)



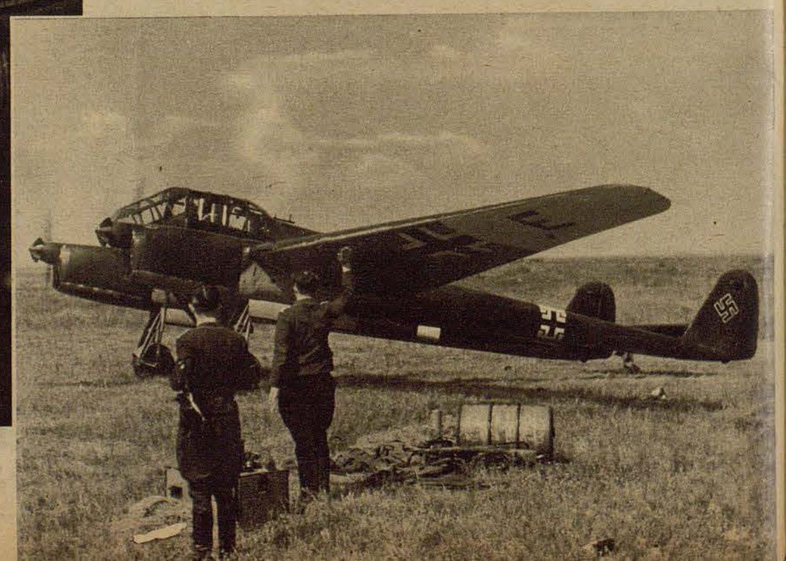
En rápido vuelo se recorre la zona de operaciones en un amplio frente. Los hombres que se hallan a bordo del FW 189, cuya característica forma de doble fuselaje es ya muy conocida por los valientes soldados alemanes en todos los frentes de combate, no pierden detalle de los movimientos enemigos. — A los aviadores de reconocimiento les gusta que haya nubes para acercarse al objetivo. En la presente fotografía, el vuelo del aparato está considerablemente facilitado por algunas "nubes de servicio"

Ver las cartas...

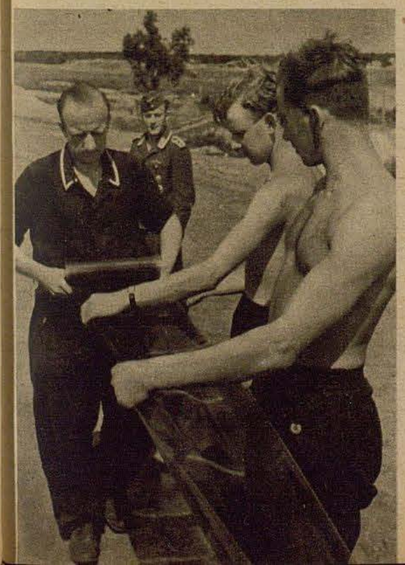
Una escuadrilla vigila ejércitos soviéticos



Antes del despegue se toman a bordo cartuchos especiales para dar cuenta, aún durante el vuelo, de las noticias importantes



Ha llegado el momento; el aparato de reconocimiento a corta distancia Focke-Wulf FW 189, ha recibido la señal de partida y se desliza ahora por el campo de aviación



La presa de fotos que ha llevado consigo el avión de reconocimiento a corta distancia se revela inmediatamente. La foto demuestra la forma como se coloca una película ya revelada. El film será examinado después con minucioso detalle por los técnicos en la materia

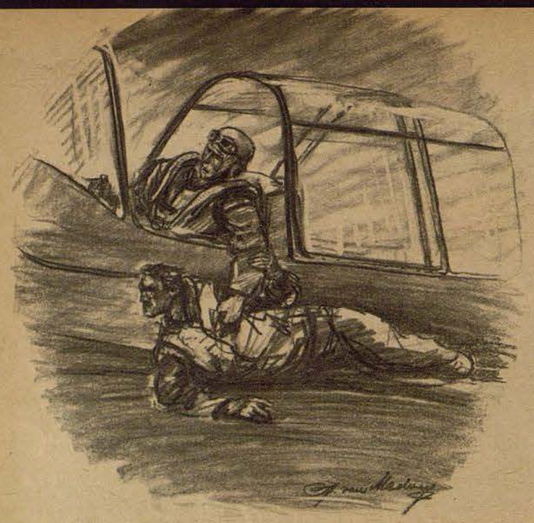


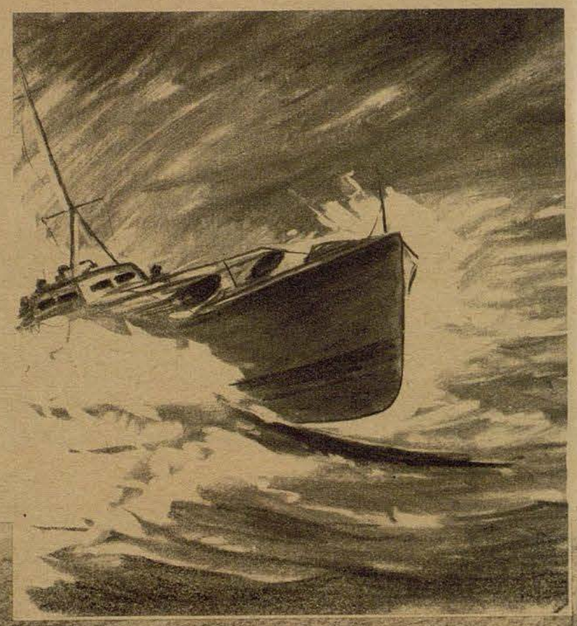
A poca distancia de las vanguardias alemanas, se echa una noticia importante en un cartucho de humo; corto tiempo después será recogida por motoristas que esperan ya al avión y será llevada a toda velocidad al puesto de mando

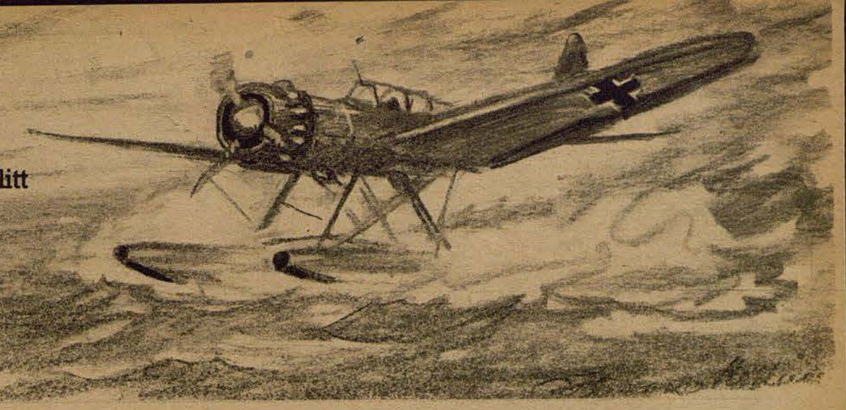
¡Y no obstante despegó!

Hazaña de un Avión Arado Ar 196

Aventura contada por el teniente Schlitt









Era un día de empeñada lucha sobre el Canal. Desde hace horas un avión para el salvamento de náufragos, del tipo Arado Ar 196, recorre cierta ruta, dispuesto en todo momento a salvar a camaradas naufragados. De repente, delante mismo de Dover, se distingue en el agua una mancha verde amarillenta, originada por una bolsa con colores. Pocos minutos después se distinguen cerca de esta mancha a cuatro personas nadando desesperadamente para salvar sus vidas. Hay que sacarles del agua cueste lo que cueste. ¡Pronto dicho! El pequeño avión, tipo Arado, con una sobrecarga de cuatro hombres y con mar gruesa . . . ! Pero el teniente Schlitt no reflexiona mucho tiempo. Con gran precisión el piloto, sargento mayor W., se dirige hacia ellos y amara casi a las mismas narices de los ingleses. El aparato se balancea mucho y a duras penas los dos hombres pueden sostenerse sobre las alas al intentar recoger a los náufragos. Pasan algunos minutos hasta que se distingue al primero. Es el radiotelegrafista que presenta quemaduras en la cara y se halla completamente extenuado. A toda prisa es atado sobre el ala. Es imposible arrastrarlo hasta el puesto del observador. El piloto le tiene cogido con una mano, mientras que con la otra maneja simultáneamente el volante, el timón y grifo del gas. Poco después es salvado el segundo, el mecánico. Tan ocupados estaban los "samaritanos del aire" que no se dieron cuenta que estaba acercándose a toda marcha una lancha rápida inglesa al lugar del accidente. Sólo cuando los aviadores oyeron silbar las ametralladoras se dieron cuenta del peligro. ¿Quedar prisioneros? ¡Jamás! En fracciones de segundos, el tercer aviador es arrastrado sobre el flotador



El avión no puede defenderse ni levantarse, lo imposibilitan el estado del mar y los tres hombres encima de las alas y del flotador. ¿Intentar el despegue? Nunca, mientras fuera, expuestos al torbellino de la hélice, se encuentran tres personas que apenas pueden sostenerse! De todos modos, al cuarto hay que abandonarlo a su suerte, de momento por lo menos. No vacila el teniente. ¡Adentro con los tres! ¡Al puesto de observador! Es un verdadero milagro, pero el teniente y el sargento mayor lo consiguen! Apiñados están como los arenques y encima de ellos, como una segunda capa, se coloca el teniente que dispara a todo disparar contra la lancha rápida enemiga. Después realiza el piloto lo increíble: El avión inicia el despegue, coge marcha, se levanta pesadamente, vuelve a caer pero se remonta de nuevo y se sostiene en el aire!

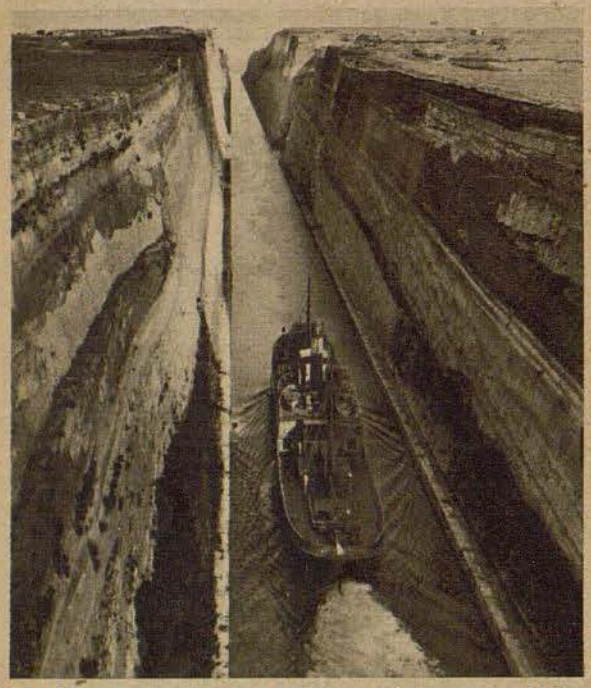
Dibujos de H. de Medvey

Hay tres personas más a bordo, pero el Arado 196 vuela. Los cuatro hombres querían prorrumpir en gritos de alegría, sino fuese pensando en el pobre muchacho que se vieron precisados a abandonar. ¿Lo salvará el ingles? No, la lancha rápida gira en el acto cuando ve que el avión se remonta. El vuelo hasta la costa francesa sólo dura pocos minutos. Una vez más retienen el aliento al iniciar el aterrizaje, pero el sargento mayor realiza la maniobra con pericia y maestría. Los ojos de los espectadores demuestran cada vez más asombro cuando uno tras otro los náufragos son sacados del avión. Apenas los tres salvados se encuentran asistidos, cuando el avión vuelve a despegar para ir en busca del cuarto hombre. ¡Suerte loca! Aun sigue nadando el pobre muchacho y hace señales. Otro amaraje con mar gruesa, el último camarada es sacado del agua y el avión se levanta de nuevo. El cuarto sólo se sonríe y dice con voz desfallecida: "¡Gracias!" Esta sola palabra ya valía haber expuesto la vida . . .



CANALES DE IMPORTANCIA HISTÓRICO-MUNDIAL

por Gotthart Meyer

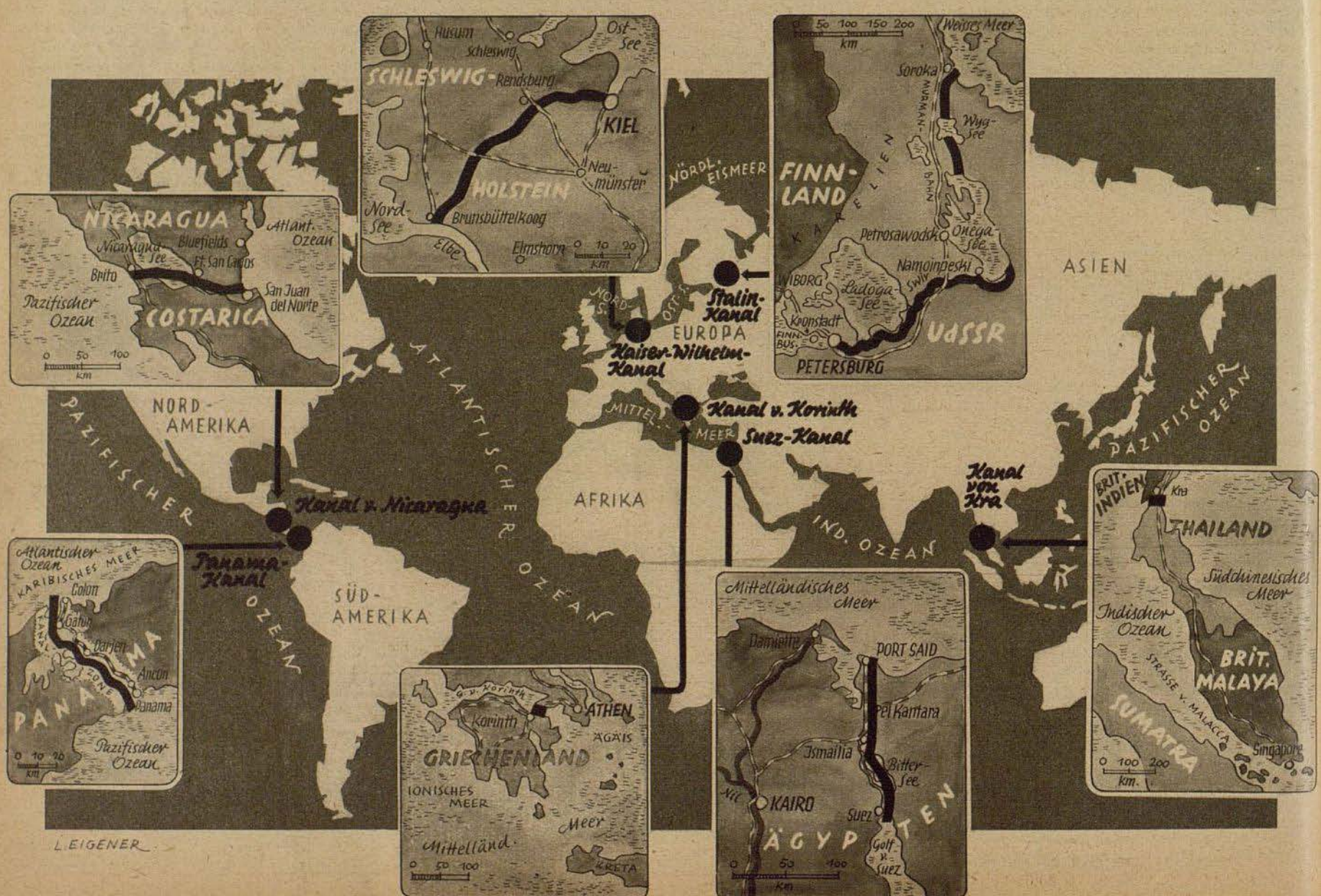


El Istmo de Corinto, sólo 6 kilómetros de largo, une el Mar Egeo con el Mar Iónico. Por el sorprendente avance de los paracaidistas alemanes en la campaña de los Balcanes, ha vuelto a llamar la atención de la opinión pública mundial. — El mapa enseña la situación geográfica y estratégica de los más importantes canales del mundo

Cuando Lesseps en la noche del 17 de noviembre de 1869 era objeto en el radiante palacio del Virrey egipcio en Ismailia de los honores por una obra que no se había imaginado, asistía también entre los congratulantes el representante inglés de la Queen Victoria y entregaba al francés la Granz Cruz de la Estrella de las Indias. ¿Una malicia, una indirecta? Al convoy de 80 buques profusamente engalanados de todos los países del mundo que realizaban en este día la primera travesía por el Canal de Suez, seguía a cierta distancia como primer buque mercante el vapor británico "Hawk", el "Halcón", pues Inglaterra iba ya de caza cuando Egipto y Francia se regocijaban ante el esplendor de la inauguración del Canal. A partir del día en que se terminó dicha vía de comunicación comenzó este Canal a hacer historia mundial.

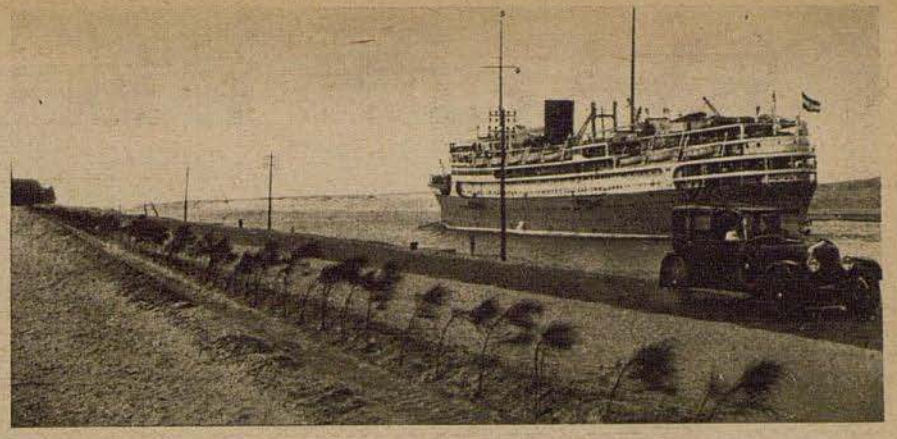
La construcción de vías navegables artificiales entre dos mares, que debían de servir de rutas para las grandes líneas de navegación, figura entre las más grandiosas creaciones de los pueblos. Cuando estas vías estén terminadas y el tráfico intenso de buques se desarrolle por ellas, entonces ellas mismas serán los factores de la historia, pues realizarán ésta tan bien como otras importantes vías marítimas o ríos que influirán en el porvenir de los pueblos. Hay los grandes canales internacionales entre océanos, cuya utilización está sometida a una regularización internacional y existen también canales nacionales entre determinados mares cuya trascendencia está muy por encima de la soberanía de los países pudientes. En tercer lugar están las vías fluviales continentales que determinan la estructura económica de los países. Estos son los canales que hacen historia nacional o mundial. Aparte de estos hay los numerosos canales que comunican con los ríos, acortan las rutas terrestres y sirven para la explotación de la región. Son de muy distinta naturaleza y su provecho es sumamente variado. Pero nosotros queremos hablar tan sólo de los canales que sirven de comunicación entre distintos mares.

La trascendental importancia que reúnen estos canales se deduce del hecho de que hayan jugado ya en la guerra un importante papel y además resultan muy significativos para el desarrollo de la lucha de los pueblos. Esto no es una afirmación exagerada sino una realidad palpablemente perceptible. Prescindiendo del canal existente entre Europa y Inglaterra, llamado Canal de la Mancha, sin ser un canal según nuestro concepto, hay que pensar en primer lugar en el Canal de Suez. Semana tras semana nuestros aviones de combate buscan en las claras noches del Mediterráneo la estrecha banda del desierto. Toda criatura sabe muy bien su importancia. Grandes trenes militares, enormes movimientos de tropas y material bélico y continuas meditaciones giran alrededor de esta vía de comunicación de Suez. En otro lugar se halla el otro canal internacional bajo la soberanía exclusiva de otra potencia: los EE. UU. Este canal es el de Panamá. Para el abastecimiento inglés, la importación de materias primas americanas, los planes estratégicos de los EE. UU. en el Pacífico y Atlántico — y para muchas cosas e imponderabilidades que para nosotros aun hoy día están muy lejos, desempeña el Canal en esta guerra un papel mayor de lo que muchos suponen.





Fotografía aérea de una instalación de esclusas del Canal Stalin, tomada desde un avión alemán de reconocimiento. Esta vía fluvial que va del Mar Báltico al Mar Glacial, fué hecha con miras a una salida del bolchevismo para la conquista del Norte de Europa. Por el avance alemán en el frente noreste ha quedado eliminado para las operaciones bélicas de los soviets



Autopista a orillas del canal de Suez que desde hace muchos meses se encuentra dentro del radio de acción de la aviación militar alemana. Gran Bretaña, que por múltiples intrigas se ha apoderado de este canal, el más importante del mundo, experimenta ahora, en esta guerra, de creciente manera su dependencia de él

Fotografías Scherl-Bildarchiv (3), Luftwaffe (1), mapas Eigener

El tercer canal de importancia internacional lo han dominado y puesto bajo control alemán nuestros paracaidistas, el día 26 de abril de 1941. Este es el estrecho pero importantísimo Canal de Corinto.

Siguen ahora los grandes canales nacionales. Basta sólo indicar el canal "Kaiser Wilhelm" entre el Báltico y el Mar del Norte, para hacer comprender la importancia estratégica extraordinaria de esta comunicación. El otro canal, el canal Stalin (Canal del Mar Blanco), que une el Báltico con el Mar Glacial septentrional, se encuentra actualmente en el centro de los acontecimientos bélicos. Un tercer sistema de canales nacionales de importancia universal lo forman las vías fluviales que fueron creadas desde los lagos Erie y Ontario a los ríos Hudson y Ohio para proporcionar así a la industria noramericana en los grandes lagos interiores una comunicación económica. También estos canales prestan a su manera servicios bélicos.

¿En qué debe consistir finalmente la gran importancia que tienen estos canales? Su finalidad es esta. La naturaleza ha creado a su capricho los mares y continentes con sus costas y formas quebradas. Los hombres tenían que conformarse con su existencia y se conformaron hasta llegar ser tan poderosos e inteligentes para poder enmendar la naturaleza donde creían más conveniente para sus fines. El más potente agente de los hombres, fué su deseo de entrar en mutuas relaciones, participar en todos los bienes de esta tierra y transportar grandes cantidades por el camino más rápido. Los pueblos que vivían en espacios reducidos o al lado de mares interiores anhelaban llegar al mar libre. Los mismos océanos con sus enormes distancias obligaban a buscar comunicaciones más cortas. La estratégia para la seguridad de los imperios y de sus comunicaciones exigía un rápido traslado de sus escuadras, salidas de escape y refugios seguros. Estas finalidades y exigencias determinados por los más puros y elevados anhelos, fueron los propulsores de las grandes construcciones de canales. Ahora se sostienen o sucumben las Naciones y grandes imperios con la posesión de estas comunicaciones creadas con la mayor concentración de todas las energías, fuerzas y costes como las más inteligentes correcciones de la naturaleza.

Si nos fijamos en el mapa del mundo, si buscamos los lugares donde se acercan más los mares, sin poder encontrarse, encontramos sólo dos sitios donde la naturaleza no había establecido ya una comunicación, como en Gibraltar, Singapore, el Bósforo y el estrecho de Bering. Encuéntranse estos dos lugares junto a los montes Sinaí y en el istmo de la América central. Y fué en estos dos lugares donde los hombres clavaron el pico, aunque el terreno y el clima oponían los mayores obstáculos, cavaron canales y juntaron los mares. Y desde entonces los pueblos empezaron a luchar por ellos.

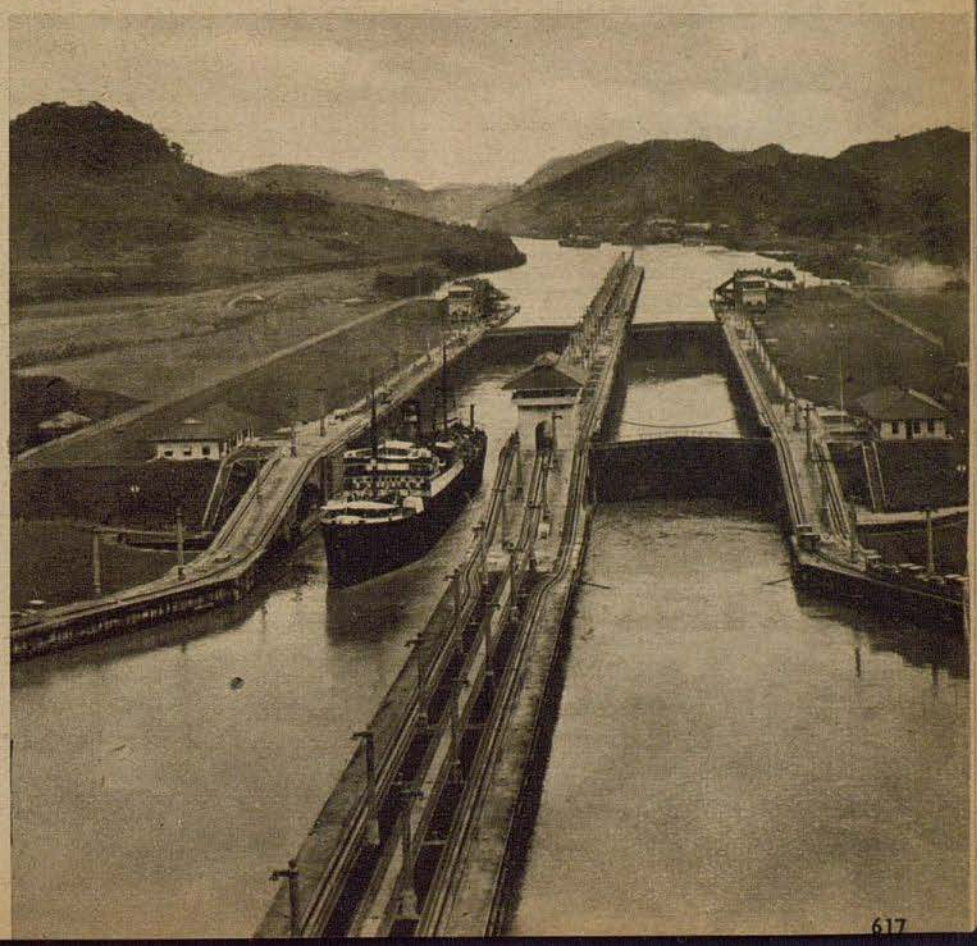
Examinemos el asunto de cerca. En primer término se encuentra para nosotros el canal bolchevique del Mar Glacial. Más apartado aun del mar y limitado al Continente que Alemania, el gran imperio del Este, zares y soviets, buscaron y buscan puertos y salidas al mar libre. Allá en el norte, en la península de Cola, existen puertos libres de hielo, desde donde se llega al Atlántico, por un camino por cierto largo, pero transitable. La Guerra Mundial subrayó la necesidad a más del Mar Báltico, la de crear un corredor que condujera al interior. La Entente necesitaba un camino de transporte para su material de guerra y se mandó construir, principalmente por prisioneros de guerra alemanes, el ferrocarril de Murmansk. Pero este ferrocarril a pesar de su vía doble no podía satisfacer las exigencias y el bolchevismo dió entonces un paso más. Para las mercancías en general, el carbón de Spitzberg y la exportación, así como para trampolín estratégico y para acortar el camino alrededor de Escandinavia a Archangelsk de 5260 kilómetros a 1280, fué construído el canal Stalin, que desde Leningrado por el río Newa, el lago Ladoga y el río Swir conduce a través del lago Onega a Soroka en la Bahía del Onega. El canal mismo tiene una longitud de 230 kilómetros. Fueron necesarias 19 esclusas, 15 diques, 12 presas y 49 terraplenes. Esta comunicación debían utilizarla también barcos de guerra de 1300 toneladas, es decir por lo menos todos los submarinos y la mayoría de los destructores. Durante 6 meses del año, empero, la parte norte del canal permanece cerrada a causa del hielo. Los soviets disponían solamente de escasos medios técnicos, no poseían dinero ni tenían tiempo, pero disponían de la materia prima barata del bolchevismo, es decir: el hombre. En el año 1931 fué publicado el decreto correspondiente y la GPU misma se encargó de la dirección. Según comunicación oficial de Moscú perecieron en esta construcción infernal 250.000 hombres, pero en realidad exigió un millón de víctimas, o sea, un muerto por metro. Con trabajos forzados de 18 horas en un clima mortífero, esta más grande construcción de esclavitud de la historia humana desde la creación de las Pirámides, fué realizada en dos años. Fueron sobre todo campesinos que pagaban con la muerte el crimen de haber poseído un pedazo de tierra y más de una vaca.

Pero este canal aun debía hacer historia. Fué una ruta de salida del bolchevismo para la conquista del norte de Europa. Por él los soviets querían avanzar hacia la costa noruega del Atlántico, mientras la potente flota del Báltico debía atacar a Escandinavia por el Sur. Hoy vuelan sobre sus esclusas aviones alemanes de combate y batallones fineses y alemanes avanzan contra el nervio vital del norte bolchevique. Bombas certeramente arrojadas ya han inutilizado este instrumento del Kremlín imperialista. Política y estrategia habían construído el canal con fines tenebrosos por lo cual ha quedado destruída esta obra llevada a cabo por centenares de miles de maldiciones de pobres infelices.

Desde el Mosela al Memel. Que Alemania sólo tiene una y continua costa marítima, hecho que aporta muchas ventajas, lo debemos a la energía de nuestros antecesores, que, desde 1887 a 1895 construyeron el Nordostsee-Kanal que lleva el nombre de Kaiser Wilhelm. Tiene 98 kilómetros de longitud, fué ensanchado y profundizado durante los años anteriores a la Guerra Mundial para dejar paso a los barcos de mayor calado. Sobre la importancia estratégica de este canal no podemos entrar en pormenores, durante la guerra actual, por causas comprensibles. Pero quien tenga un poco de sentido común, ya se habrá dado cuenta qué importancia para la Marina de Guerra alemana tuvo ya durante la campaña de Noruega, y tiene actualmente en la guerra contra el bolchevismo, el paso que se ha hecho a través de la base de la península de Jutlandia. La existencia de este canal, ya en la Guerra Mundial, alejó del pensamiento de los ingleses toda tentativa de desembarque en la costa alemana y privó a Inglaterra el molestar y socavar la posición alemana en el Báltico. También es de historia mundial lo que radía esta canal aunque todos los detalles de su importancia sólo lo sabremos más adelante.

Antes de ocuparnos más detalladamente de los dos grandes canales internacionales que se encuentran en poder de nuestros enemigos, echemos aún una corta mirada al Canal de Corinto, que hoy día ha vuelto a perder el interés del mundo, pero que conserva plenamente sus ventajas para Alemania e Italia. Tal vez es algo exagerado, pero de ninguna manera equivocado, si afirmamos que la existencia de esta comunicación de una longitud de sólo 6 kilómetros que une el mar Egeo con el Iónico, ha costado al Estado de Grecia la paz. Porque fué Inglaterra la que se fijó en este canal,

Continuará en la página 626



También el Canal de Panamá, del cual nuestra fotografía enseña una de las gigantescas instalaciones de esclusas al comienzo de esta vía que una a dos mares, desempeña desde su construcción un papel muy importante en la política internacional

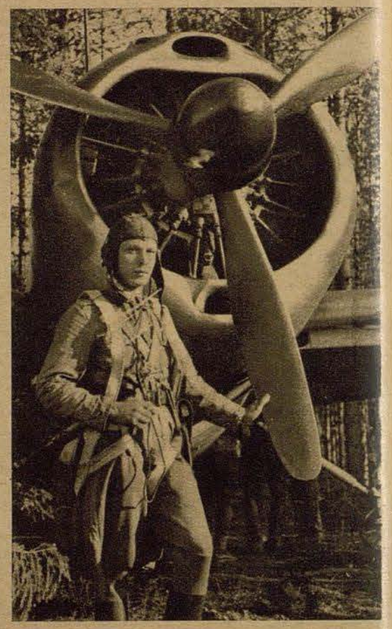
Camarados de Aviación en el Extremo Norte

El Arma Aérea finlana en lucha contra el bolchevismo



En un inmenso terreno, completamente impracticable en muchas partes, que se extiende desde el Océano Glacial Artico hasta la zona pantanosa entre el lago Ladoga y el Mar Blanco, la Aviación finlandesa lleva a cabo una lucha enconada con condiciones atmosféricas casi siempre desfavorables. No es la primera vez que los jóvenes pilotos finlandeses luchan contra el bolchevismo, principal enemigo de la humanidad; en el invierno de 1939—40, Finlandia llevó a cabo una guerra contra el mismo adversario, si bien entonces sucumbió ante la inmensa supremacía soviética. Mientras que entonces luchaba completamente sola sabe hoy que, a su lado, se encuentran los mejores soldados de Europa que cuentan como sus aliados

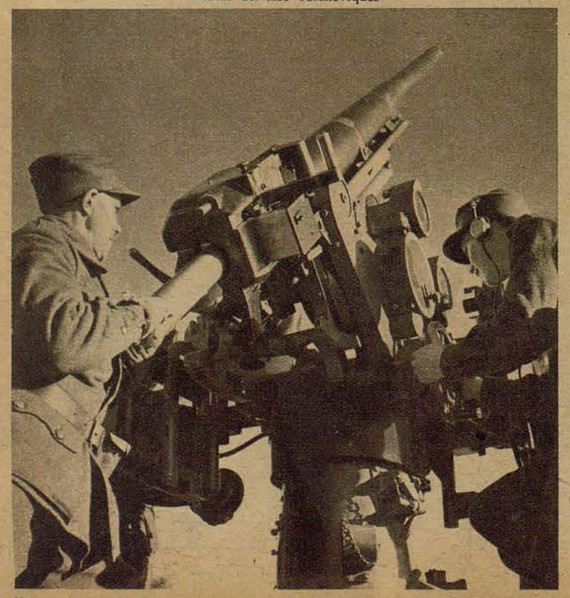




El paisaje nórdico destila seriedad y melancolía. Un lago se sigue al otro, y entre ellos se extienden espesos bosques que no ofrecen ninguna posibilidad de aterrizaje. Este es el sector de combate de la Aviación finlandesa. En este instante se halla efectuando una acción contra el enemigo una formación de hidroaviones de combate

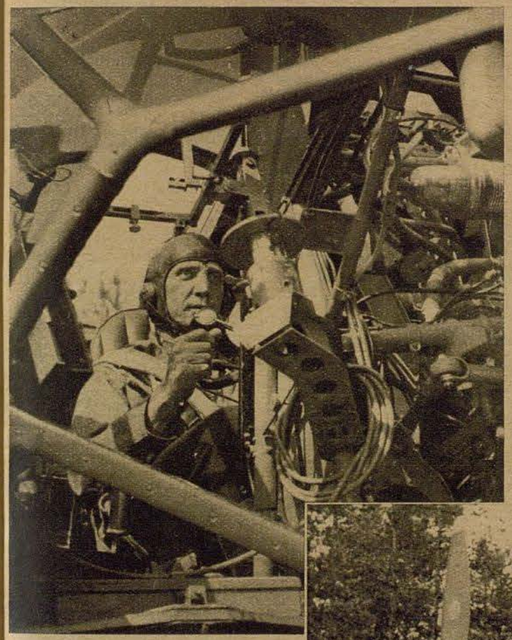
Derecha: La jóven Aviación finlandesa ha conseguido ya muchos triunfos sobre su adversario soviético. Este piloto de caza, brigada K., ha conseguido derribar en un solo combate aéreo cinco aparatos bolcheviques

En una posición muy bien camuflada, una ametralladora antiaérea finlandesa y (foto inferior) un pesado cañón contra aviones aguardan el ataque de las fuerzas del aire bolcheviques





Agradable actividad de pintor. En el timón de un aparato de caza, con el que vuela un conocido piloto finlandés, se marcan las primeras líneas blancas la contabilidad de sus triunfos aéreos. ¿Es que la dirección del dedo quiere indicar el espacio que se necesita provisionalmente para las rayas?



El semblante del aviador finlandés de combate. Sereno, impasible, con todos los músculos en tensión, de esta manera se lanza el piloto a la busca de su objetivo. El sabe, lo mismo que sus camaradas, que no se trata solamente de la existencia de su patria: en la lucha contra el bolchevismo, se juega la liberación de la cultura de Europa

Fotos Tarkastettu Granskat (7), Luftwaffe (1), Vitalis Pantenburg (1), Hanuschke (1), PK Winkel-Weltbild (1)

Un aeroplano finlandés de caza, del tipo Fokker D-21, se prepara para el despegue. El tren de aterrizaje ha sido pintado para ser camuflado; ahora estas rayas parecen las características de la piel de tigre. En las alas, como emblema, la cruz gamada azul, en fondo blanco, introducida en Finlandia desde hace más de 20 años

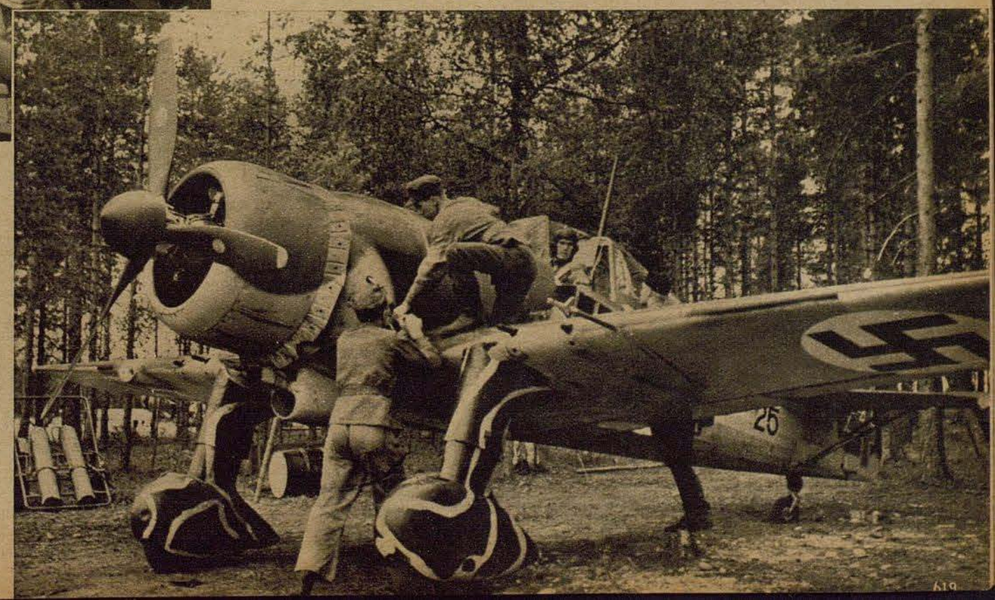


El General Stumpff, Jefe Supremo de la Aviación alemana en el frente norte y en Finlandia, en conversación con el General Lindquist, comandante de las fuerzas aéreas finlandesas





"Lottas" se las llama en Finlandia a aquellas mujeres y muchachas que prestan servicios auxiliares en las fuerzas de aire, mar y tierra. Nuestras fotos nos descubren a las jóvenes Lottas en el tejado de una casa haciendo servicio de observación. Se comprende enseguida que están plenamente convencidas de la importancia de su misión

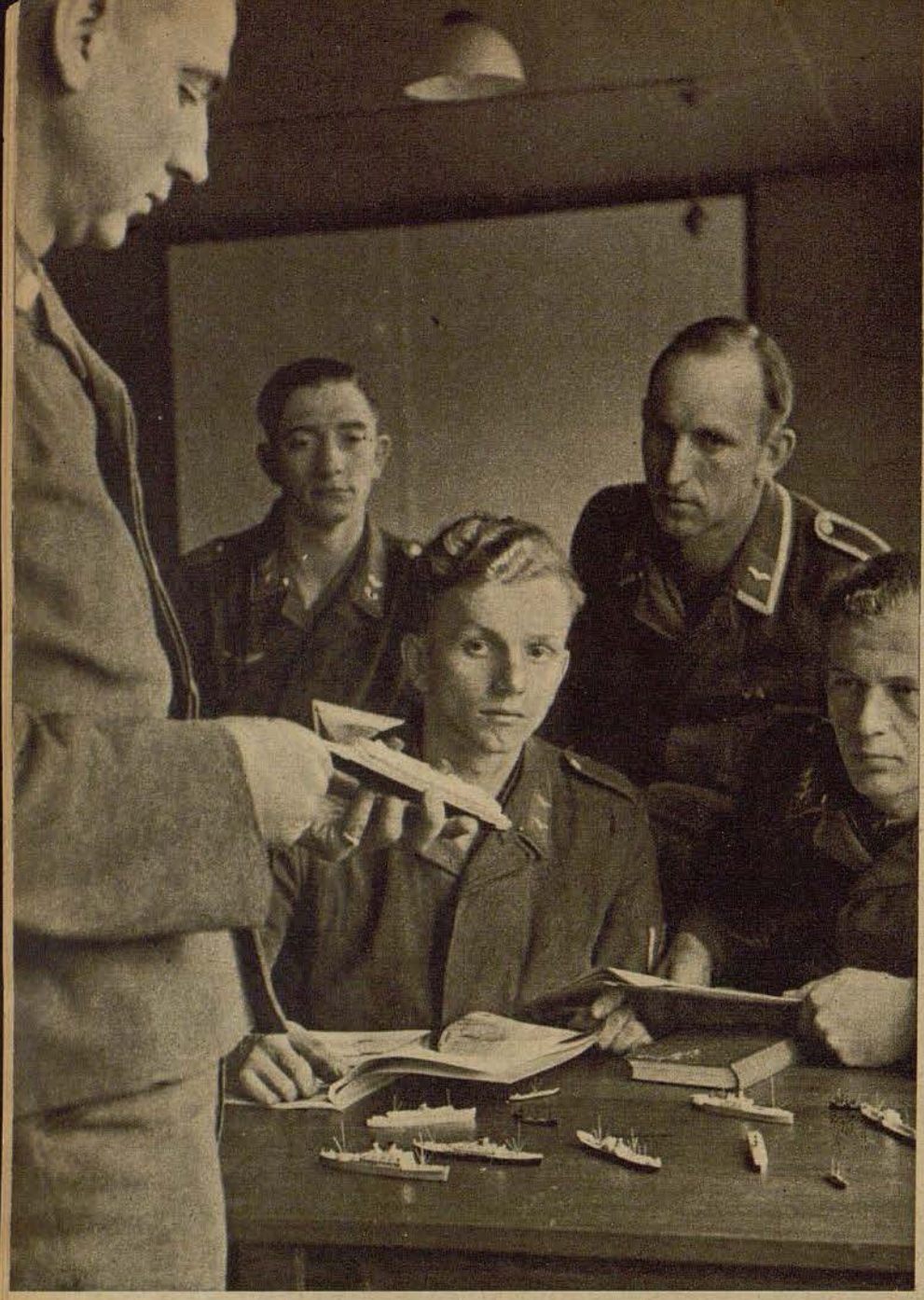


Un juego serio con pequeños buques

La instrucción del aviador de combate para el reconocimiento de objetivos navales

Fotos sacadas especialmente para ADLER, por Dr. H. Franz

Es necesario para la eficaz actuación de la Aviación en el bloqueo contra Inglaterra que nuestros pilotos puedan darse cuenta de los detalles en las instalaciones portuarias enemigas, que reconozcan los diferentes tipos de buques mercantes y de guerra y, especialmente, que sepan distinguir con toda seguridad a los barcos adversarios de los propios. Una importante fase de la enseñanza en las escuelas para aviadores de bombardeo es pues aquella que trata de la distinción de los tipos de buques y de otros objetivos navales. A tal fin se hallan a disposición una serie de ingeniosos medios de enseñanza. Se trata de una exposición gráfica de tipos de buques, de dibujos esquemáticos de sus principales características, de modelos de puerto con toda clase de detalles interesantes e importantes para el aviador y, en especial, de una serie de modelos de buques de guerra y mercantes, pertenecientes a las flotas alemana, de los aliados y de los enemigos. Para imitar lo más posible la realidad se puede practicar con esos modelos las acciones necesarias cuando hay niebla

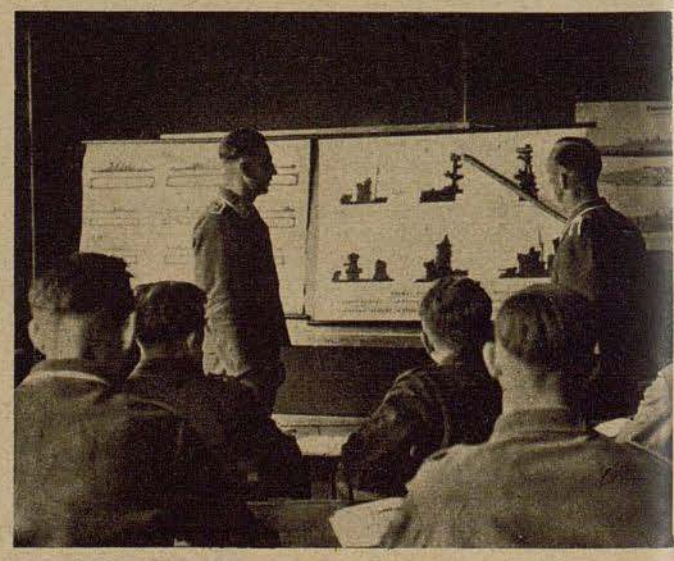


Con pequeños modelos de buques mercantes, los futuros aviadores de bombardeo aprenden a distinguir las "presas gordas" de los objetivos menos importantes, una enseñanza que producirá sus frutos cuando los alumnos realicen sus acciones contra el adversario



Esta caja, con acorazados cruceros y otras embarcaciones de guerra de la flota enemiga, sirve también para la enseñanza

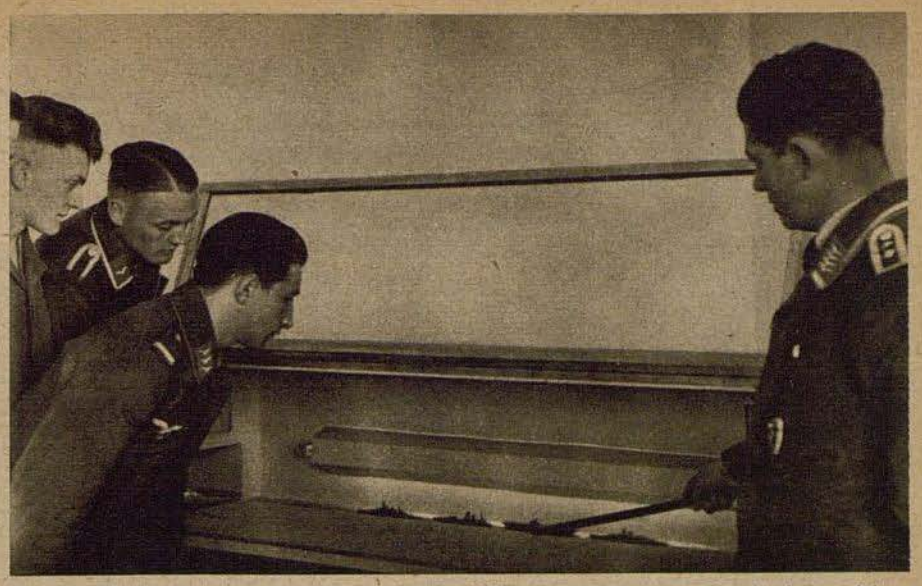




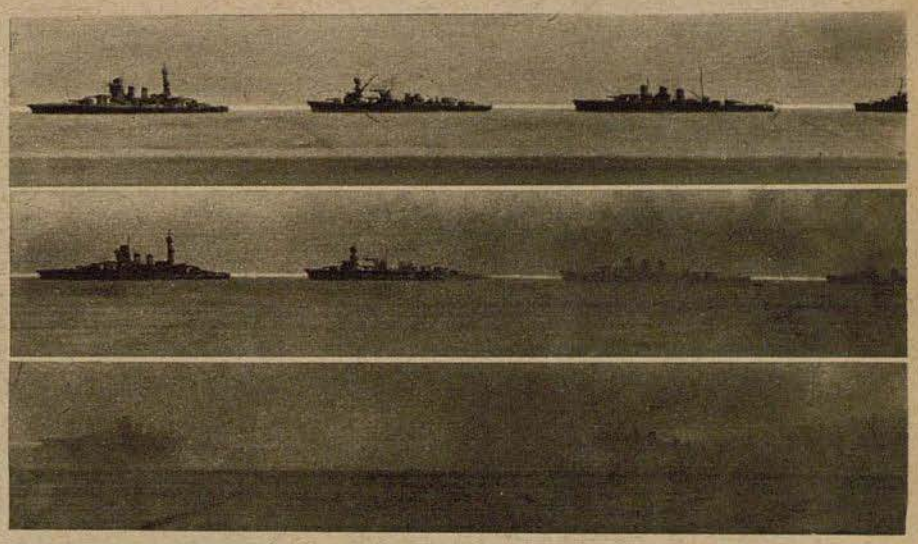
Los mástiles de combate son una de las más importantes características nacionales para distinguir a los buques de guerra. Así, por ejemplo, Alemania tiene mástiles redondos e Inglaterra de tres pies. Un dibujo esquemático hace resaltar estas diferencias. ¡Cada hundimiento una cruz! En la escuela de aviadores de combate se van registrando las pérdidas británicas por medio de una tabla de la flota



El diagrama plástico de un puerto, con toda clase de instalaciones como muelles, tinglados y diques, sirve en la enseñanza para el reconocimiento de objetivos importantes

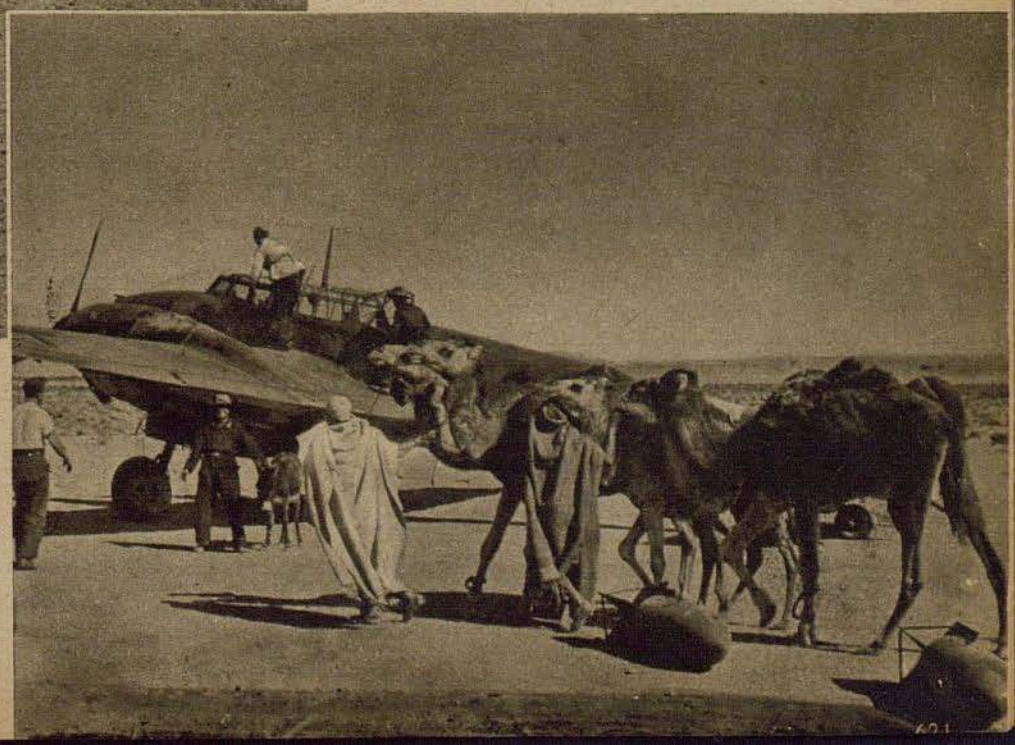


En una caja de humos se pueden cubrir de niebla, más o menos espesa, todos los modelos de buques, de forma que el discípulo tiene ocasión de practicar la distinción de los tipos de buque incluso bajo estas difíciles condiciones. El cubrirse con niebla artificial que se reproduce en la foto de abajo parece real



En la Tundra y en las arenas del desierto





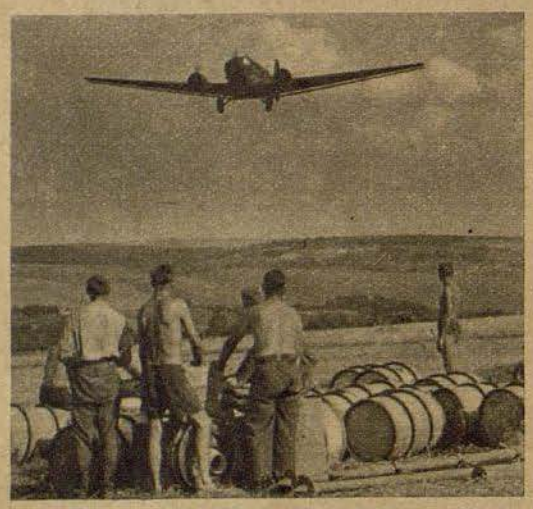
Desde las desiertas Tundras del Artico hasta la zona tropical del desierto del Sahara hay una distancia enorme, 4200 kilómetros en línea recta. Pero distancias no tienen importancia para el arma aérea alemana cuando se trata de batir y aniquilar al enemigo anglo-soviético. Rapidamente se acostumbra el soldado alemán al clima y condiciones atmosféricas de los diferentes teatros de guerra. Aquí sopla el rudo viento del norte y renos atraviesan a veces el campo del aeródromo; allá quema despiadadamente el sol tropical en el cielo plomizo y una caravana de camellos atraviesa la ardiente arena del desierto. Dos mundos separados por mares y países, pero una voluntad, un pensamiento, una lucha común contra un enemigo común

Fotos PK Sturm, PK Wagner-Scherl

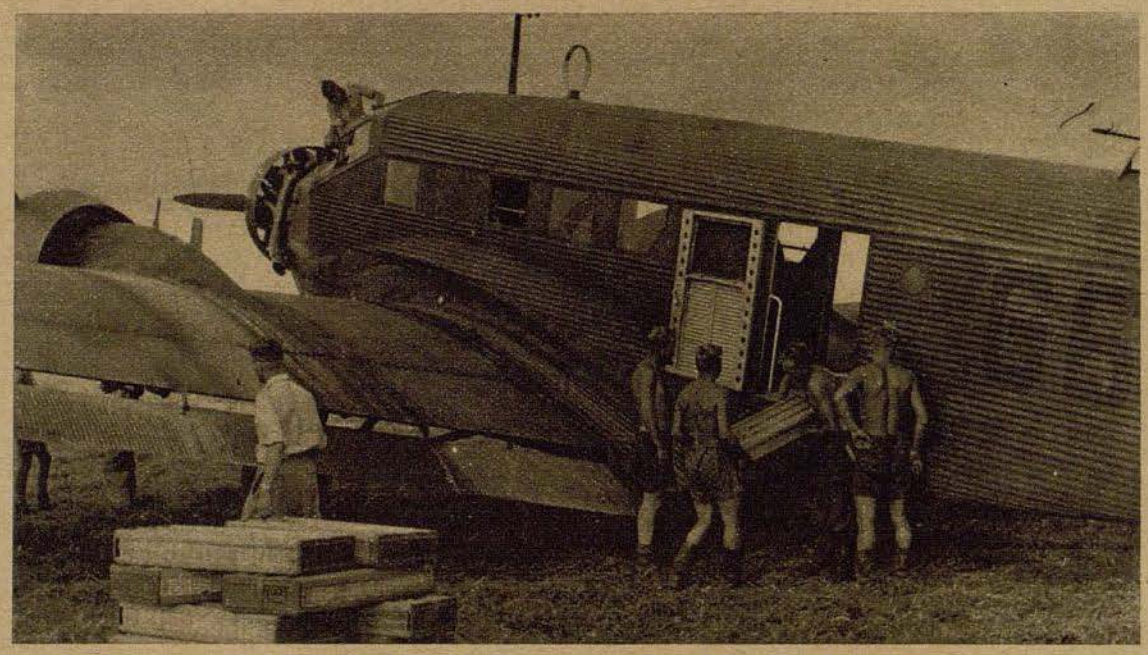
Valiente y buen Ju



Los Junkers Ju 52 están preparados en fila en un campo de aviación. Los motores funcionan ya, de un instante a otro se dará la orden para el despegue

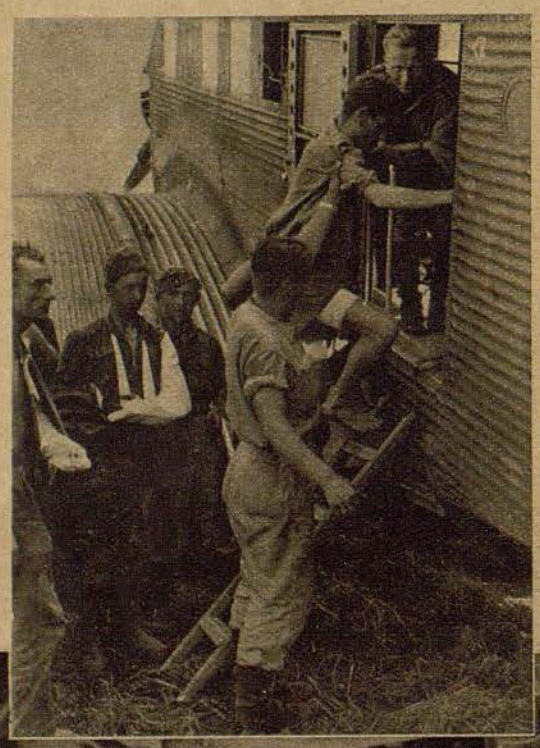


¡Ah — el Ju ha llegado! El personal de tierra se alegra de la llegada a la hora prevista de este "vagón de mercancías aéreo". Los barriles de gasolina están preparados para el transporte



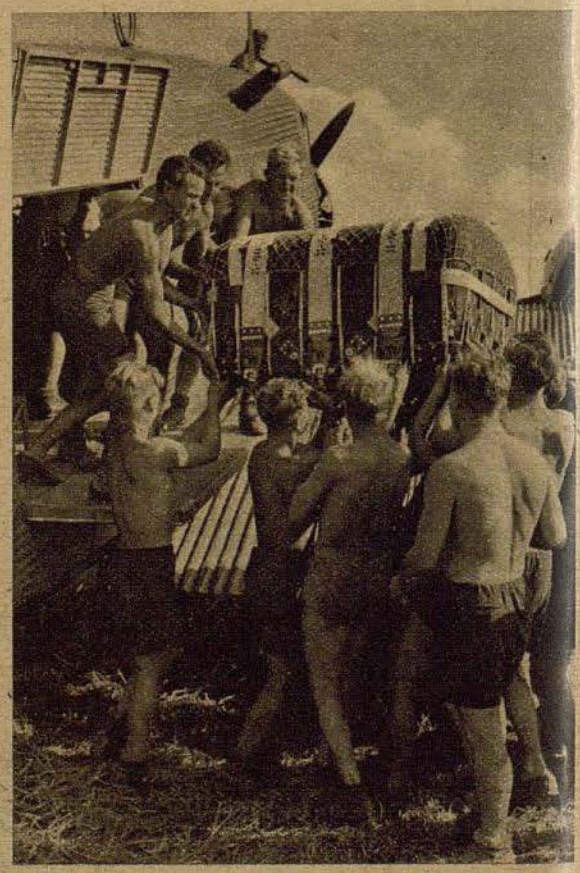
Del departamento de carga de un Ju 52 se sacan pesadas cajas. La descarga se tiene que efectuar lo más rápidamente posible puesto que el avión de transporte es esperado en otro campo de aviación

Entre las magníficas acciones de la aviación alemana en esta guerra, ocupa un especial puesto de honor el valiente Ju 52. De veras, este aparato de transporte es lo que se llama un "criado para todo". Lo que se le confía lo realiza perfectamente. Carga con bultos, transporta a tropas de desembarco aéreo, sirve de trampolín a los paracaidistas y no en último término traslada a los heridos del frente a los hospitales de la patria. No hay nada en absoluto que no soporte pacientemente el "valiente y buen Ju"



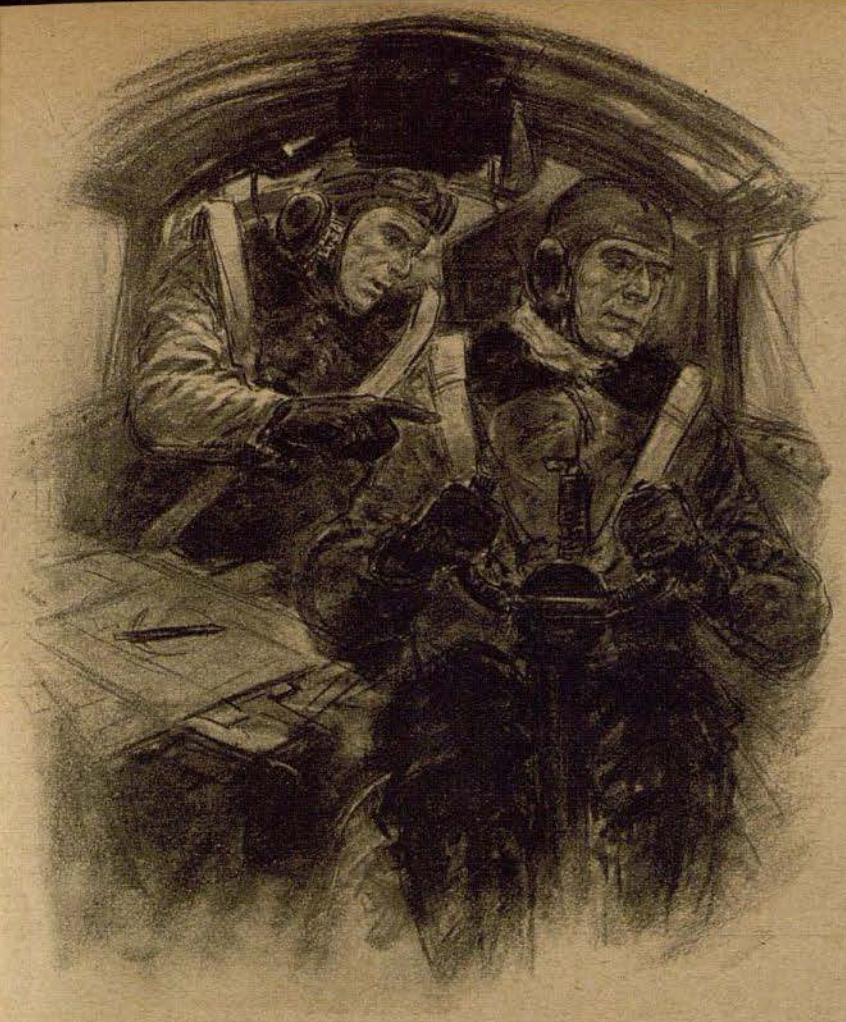
Todavía hay sitio para heridos que necesitan un tratamiento médio especial y rápido. Los "casos sencillos" suben por sí mismos en el Ju 52 (Foto izquierda). Los gravemente heridos — según se ve en la foto de abajo — se colocan entre cajas e instrumentos. El espacio es estrecho, ciertamente, pero también se llega con gran rapidez al lugar de destino





Un bulto pesado, un tanque con gasolina. Todos tienen que ayudar y, con los esfuerzos reunidos se consigue. Ciertamente, como "obrero del transporte" no se podría ir vestido más "aéreamente"

Fotos PK Hackl-Atlantic (5), PK Schlickum-Scherl (1)



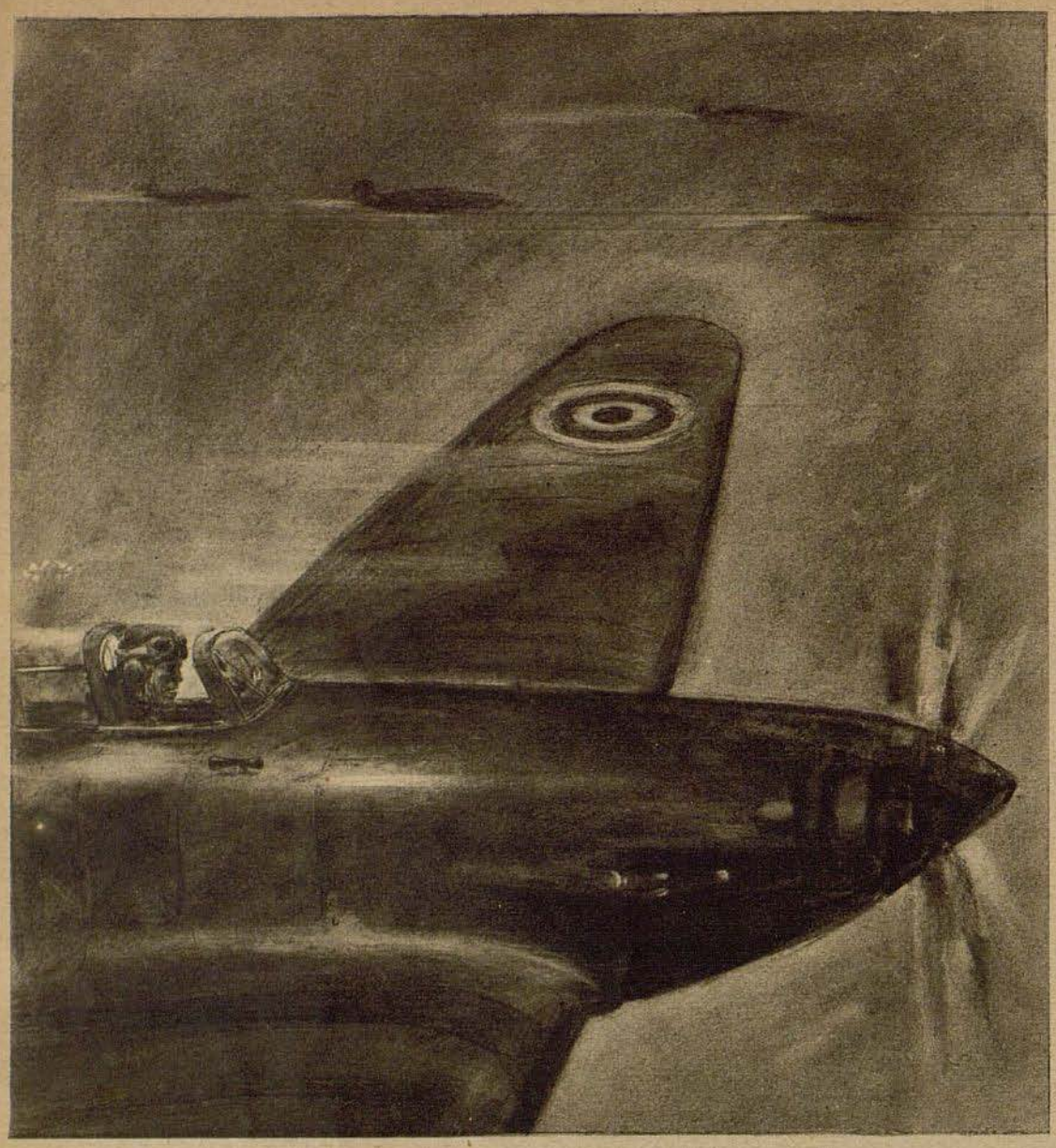
5:1

Un Do 17 emprende victoriosamente un combate aéreo contra cinco Hurricanes

Dibujos PK Ellgard

"¡Hombre, un convoy!" exclama el observador cuando el Do 17 abandona la capa de nubes y disfruta por tanto de buena visibilidad. Como es natural se aprovecha con mucha presencia de ánimo el momento de la sorpresa y lanzan sobre las diferentes embarcaciones una verdadera lluvia de proyectiles . . ."

Ellgard



Según dió a conocer el Alto Mando del Ejército alemán, un avión alemán libró un violento combate aéreo con 5 cazas ingleses tipo Hurricane. La tripulación, a pesar de una herida del piloto del aparato y de graves impactos sufridos por el avión, consiguió derribar a dos cazas enemigos y obligar a los restantes cazas a dar media vuelta. Por su parte regresó a su base y aterrizó magníficamente



"Pero ya están de nuevo los cazas adversarios. Cinco Hurricane creen tener presa fácil en el aparato alemán de reconocimiento a larga distancia. Y sin embargo no han contado con el espíritu de combate de los aviadores alemanes. A 30 metros de distancia, el enemigo recibe una ráfaga en pleno corazón, y el Hurricane se precipita hacia la superficie líquida . . ."





Un segundo Hurricane al describir una evolución presenta por un instante un magnífico blanco. Pero es suficiente. El único de a bordo lanza ya una ráfaga de ametralladora, muy bien dirigida. Segundos después cae también este enemigo en el agua . . ."

El cielo, encima del Canal, se halla otra vez encapotado cuando a primeras horas de una mañana el Do 17 se acerca velozmente a la costa oriental de la Gran Bretaña, donde tiene que llevar a cabo una importante misión de reconocimiento. Pero no continúa por mucho tiempo entre la espesa capa de nubes — apenas llegados a territorio enemigo se aclara por completo toda la bóveda celeste. Ha llegado pues para la tripulación el momento de estar muy alerta porque de seguro que el tommy está en guardia. En aquel instante, el telegrafista exclama ya: ¡Cazas! y enseguida después los ingleses lanzan sus primeros ráfagas y se acercan con la velocidad del rayo al aparato alemán. Ante situación tan peliaguda, el primer pensamiento de los alemanes es buscar rápidamente protección entre las nubes. Y lo que sucede después se desarrolla con pasmosa rapidez. Algo más al norte se vuelve a aclarar el firmamento, y el piloto intenta de nuevo la misma maniobra. Pero en aquel instante se acercan de nuevo tres enemigos. Vuelta a la capa de nubes. Hay que conseguir más pronto o más tarde. Hay que cumplir el cometido ¡cuesto lo que cueste!

El Do 17 sale de nuevo de las nubes y se lanza hacia abajo, casi se puede decir que se arroja en brazos de un convoy enemigo. Se aprovecha el momento de la sorpresa. Las grandes embarcaciones mercantes se atacan en vuelo rasante y se cubren de una verdadera lluvia de proyectiles. Pero ya están de nuevo los cazas adversarios. Y esta vez hay que aceptar la desigual lucha. No hay posibilidad de obrar como en las veces anteriores. 5 Hurricane creen tener presa fácil en el avión alemán de reconocimiento a larga distancia. A gran velocidad van atacando uno detrás del otro, pero el Do 17 se defiende como el diablo. Ya al atacar el primer Hurricane, el piloto alemán queda gravemente herido en la pierna y en la cabina saltan las balas y se conmueve todo como si hubiese llegado el fin del mundo. El adversario número 2 cree que va a asestar el golpe mortal al Do 17. No obstante, el telegrafista es mejor tirador. A 30 metros de distancia coloca una ráfaga de ametralladora en el mismo centro del aparato inglés. El caza adversario se precipita hacia el abismo envuelto en llamas. Los otros 4 se arrojan entonces con mayor saña y violencia sobre víctima tan fácil en apariencia. Pero los hombres del Do 17 se hallan detrás de sus armas con los dientos apretados y disparan todo lo que las ametralladoras dan de sí. Un Hurricane, al efectuar una evolución presente sólo un instante un magnífico blanco. Es suficiente. El mecánico sabe aprovecharlo y dispara un par de ráfagas bien dirigidas. Segundos más tarde, el segundo enemigo se precipita también hacia la superficie líquida casi en línea recta. La tripulación está decidida a proseguir el desigual combate con los tres restantes y terminarlo de una u otra forma. Sin embargo, el enemigo parece haber perdido los nervios. Hacen todavía algunos intentos, completamente infructuosos y después da media vuelta. El Do 17 regresa a su base con más de 100 impactos. Lo continúa conduciendo el bravo piloto que apenas si se preocupa de sus profundos dolores. Durante el combate se dió perfecta cuenta de que se trataba de una lucha a vida o muerte, de ahí que se impusiera a las grandes molestias de la herida.



TENIENTE BAUER



TENIENTE KOLBOW



TENIENTE PFLANZ

Como consiguieron la Cruz de Caballero

El Teniente Victor Bauer, capitán de escuadrilla en un grupo de caza, con infatigable espíritu de combate llevó a cabo sus ataques contra objetivos aéreos y terrestres y penetró, a pesar de la más violenta defensa antiaérea enemiga, volando frecuentemente a baja altura, hasta muy adentro de las líneas adversarias. El magnífico resultado de su ejemplar acción de guerra son 34 victorias aéreas. — El Teniente Kolbow, capitán de escuadrilla en una formación de caza, nació el 8 de enero de 1914 en Hamburgo. Se ha distinguido en numerosas y violentas luchas aéreas como estupendo aviador de caza y ejemplar capitán de escuadrilla y ha derribado hasta ahora 27 aviones enemigos, 13 de ellos en la lucha contra la Gran Bretaña. Numerosos ataques rasantes, llevados a cabo con gran valentía y arrojo, contra columnas y tanques soviéticos demuestran su heroico valor combativo. —

El Teniente Pflanz, piloto en una formación de caza, el Teniente Leie, piloto en una formación de caza, y el Alférez Egon Mayer, piloto también de una formación de caza, se han distinguido especialmente como aviadores. En violentos combates aéreos llevados a cabo en la costa del Canal, han abatido a numerosos aviadores enemigos. A su ejemplar valentía y férrea voluntad de triunfo hay que agradecer el que los intentos de incursión enemigos en el Canal, llevados a cabo durante el mes de Julio de 1941, fueron rechazados por completo con enormes pérdidas para el adversario. El Teniente Pflanz que era sargento el 4 de noviembre de 1938, fué ascendido a alférez el 9 del mismo mes y pasó luego a teniente el 1 de septiembre de 1940. El 5 de mayo de 1940 recibió la Cruz de Hierro de segunda clase, y el 10 de septiembre de 1940 la de primera clase. El Teniente Leie fué nombrado alférez el 8 de noviembre de 1938 y el 21 de marzo de 1940 destinado como piloto a una formación de caza. El Alférez Egon Mayer fué ascendido a brigada y al mismo tiempo a alférez el día 27 de agosto de 1939. En diciembre de 1939 fué destinado a la formación de caza Richthofen y en julio de 1940 a una escuela de aviación de caza. En noviembre de 1940 regresó luego a la formación de caza Richthofen.

El Teniente Nordmann, capitán de escuadrilla en una formación de caza, nació el 22 de noviembre de 1915 en Giessen, cuenta entre los mejores capitanes de escuadrilla de su formación y ha llevado a cabo con ejemplar arrojo y entusiasmo los ataques contra Inglaterra y contra la Unión Soviética, yendo siempre de triunfo en triunfo. Durante difíciles vuelos de protección de formaciones de combate, su escuadrilla ha abatido hasta ahora a 72 adversarios, 25 de ellos gracias a los certeros disparos de la ametralladora del Teniente Nordmann.



TENIENTE SCHNELL

El Führer y Jefe Supremo del Ejército ha concedido al Teniente Schnell, con motivo de su 40ª victoria aérea, como 18º oficial del Ejército alemán las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

Fotos Scherl OKW (6). Foto particular (1)

TENIENTE NORDMANN



TENIENTE LEIE



ALFÉREZ EGON MAYER



Canales de importancia histórico-mundial

Viene de la página 617

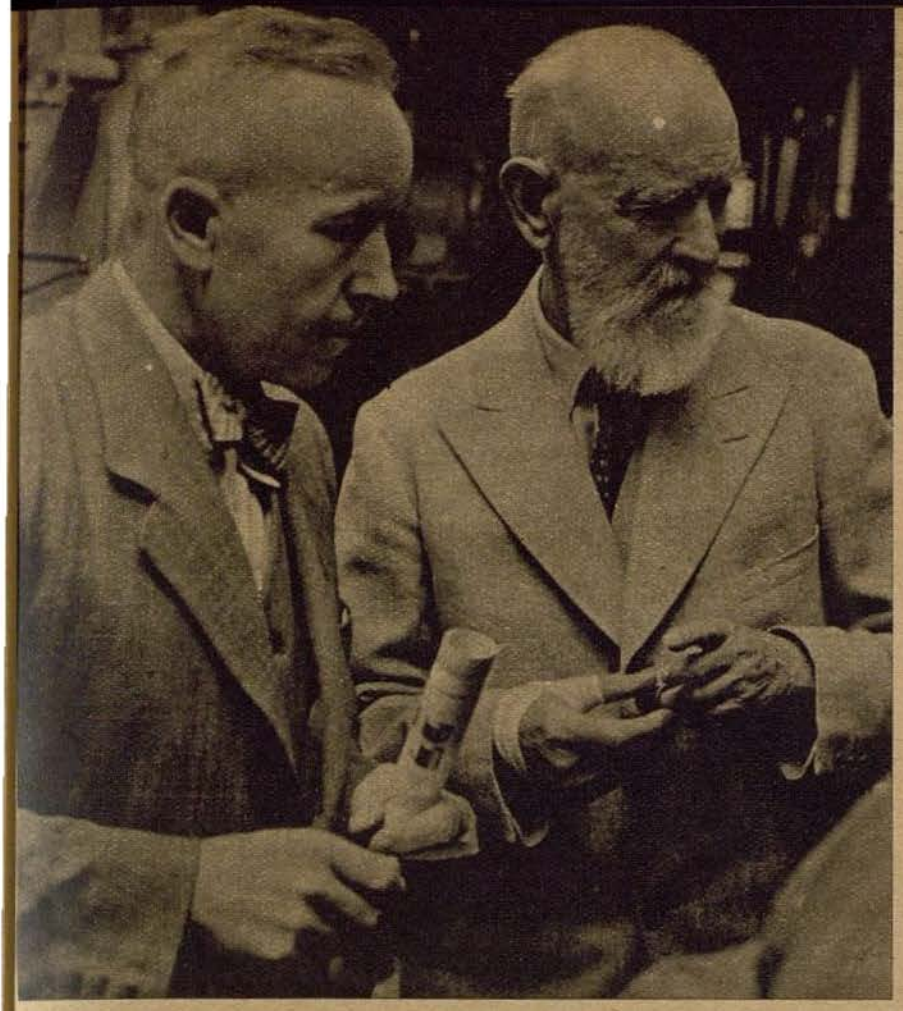
que podía servir de trampolín para su escuadra en las calas de Creta, cuando inició su política de intromisión tan funestra para los griegos. Así también este pequeño canal ha contribuído a hacer historia, porque la intervención inglesa provocó la de las potencias del Eje experimentando el Sudeste europeo una transformación fundamental. El Canal de Suez, el más importante del mundo, se encuentra dentro del radio de acción del arma aérea alemana. A sus orillas inícianse las protestas del Oriente islámico, hoy aun veladas, pero más adelante tal vez de importancia mundial. Y para ello el canal mismo es la causa. Abrió puertas selladas. Desde el descubrimiento de América habíase hundido el Mediano Oriente en las sombras de la decadencia, ya no tenía tanta importancia para la economía mundial. Pero cuando el francés Lesseps, para alcanzar fortuna y gloria, realizó la obra de Negrelli y de investigadores alemanes, llevando a cabo la perforación sin esclusas entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, donde ya una vez hace miles de años una estrecha vía fluvial estableció comunicación desde el Nilo hasta aguas meridionales, invadió a estos tranquilos países la intensa corriente del tráfico universal. El Oriente fué abierto de nuevo y arrastrado a las disputas entre el Este y el tiempo nuevo. Que la historia que debía escribir el Canal de Suez, sería una historia de sangre y de lágrimas, de inmensas riquezas, de toda clase de pasiones y grandes intrigas políticas y engaños, eso ya lo podía profetizar cualquier persona de claro juicio, al iniciarse las obras, a causa de las atrevidas convinaciones de las potencias y de los intereses capitalistas. La política europea en el Oriente fué ejecutada con los medios usuales en aquellos países. No faltaba nada, el Intelligence Service, ya desde el principio, no perdió de vista este canal de 160 kilómetros aunque los burgueses en Londres sólo mucho más tarde reconocieron la importancia de esta ruta a la India que economiza 8000 kilómetros de vía marítima. El Premier inglés judío Disraeli, consiguió la adquisición de las acciones del canal que poseía el virrey de Egipto. Cargado de deudas las vendió éste por una cantidad insignificante a la reina inglesa. No existe seguramente ningún otro documento diplomático que de una manera inequívoca evidencie la comunidad de intereses del espíritu lucrativo, judío-inglés, que la carta que Disraeli dirigió satisfechísimo a la reina cuando consiguió el gran golpe el 20 de noviembre de 1875. Esta decía: "Mister Disraeli muy humildemente a su Majestad: Ya está hecho. Tiene usted Señora 4 millones de libras y esto sin grandes esfuerzos. Existía solamente una casa capaz de realizarlo: Rothschild. Esta gente se ha portado admirablemente, han adelantado el dinero a un interés muy modesto y toda la participación del Khedive está en sus manos, Señora." Con esta participación, por cuyo adelanto Rothschild cobró, de todos modos 5 más 2,5%, obtuvo Inglaterra la mayoría de las acciones del Canal. Egipto en cambio perdió la libertad, porque ahora Inglaterra desde luego tenía que tomar bajo la protección militar esta valiosa comunicación para cuya construcción no prestó ninguna ayuda ni contribuyó con ningún céntimo. Este hecho se desarrolló hasta la subyugación de casi todos los países colindantes, es más, hoy Inglaterra ha puesto su mano también sobre Siria para ampliar su baluarte en el Oriente. El Canal de Suez como ningún otro ha hecho historia universal, deshecho el destino de muchos pueblos y a causa de su decisiva importancia, continuará desempeñando este funesto papel. La Humanidad creándolo se hizo ella misma una profunda y sangrienta herida. Inglaterra, empero, que se apoderó del Canal, ha hecho depender de él su imperio mundial de una manera tan amplia, que no lo soltará jamás voluntariamente. Así cada disparo y cada bomba sobre el canal da en lo vivo de los ingleses y puede ser que se desangren con él o sucumban al perderlo. Lesseps estaba mezclado también en la construcción del otro importante canal del mundo, el Canal de Panamá. Pero este capítulo de la vida del activo francés terminó en la cárcel y con uno de los más grandes y más corrompidos escándalos del capitalismo. La primera tentativa de romper el istmo de América central fracasó con millares de víctimas en los gigantescos obstáculos que el terreno y el clima opusieron a sus constructores. La obra dió comienzo en el año 1881 y fué terminada en 1915. Cuando la sociedad capitalista dirigida por los franceses

Continuará en la página 634

Robert Bosch

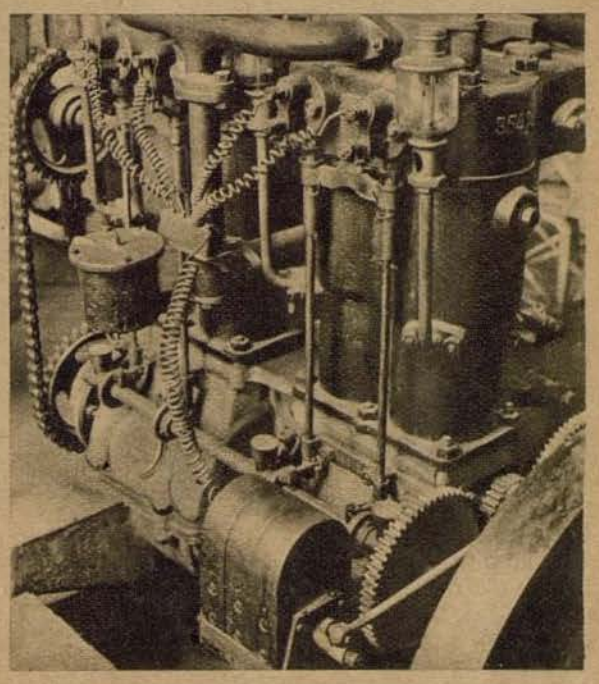
El padre de la bujía

En ocasión del 80 cumpleaños del gran inventor



Aun hoy en dia colabora el octogenario intensamente, quien se halla todavia en la plenitud de sus fuerzas, en la prosecución de su obra. La figura representa cómo un jefe de taller describe a Bosch una nueva bomba escalonada en cuya carcasa lleva unos condendores para eliminar lás perturbaciones en la radio

Fotos B. Holtmann, Bosch, Archiv



A la derecha: Así era antes: un magneto Bosch con ruptura (en el centro de la fig. abajo) montado al motor del primer zepelín del año 1899. Obsérvense los cables de encendido magnificamente arrollados

A una hora del camino de aquel lugar donde el intrépido "sastre de Ulm" emprendió — en 1811 — la trágica y cómica prueba de vuelo y que terminó en las frías aguas del Danubio, nació justamente 50 años después — en 1861 — el hombre que transcurrido otros 50 años — en 1911 — contribuyó en gran manera al desarrollo de la aviación. Fué en 1911 cuando el alemán Hellmuth Hirth consiguió realizar el célebre y primer vuelo Berlín-Munich y el francés Roland Garros batió el sensacional record de altura de 3900 m., después de que en 1908 uno de los Wright hubo alcanzado la fantástica altura de 110 m. Sobre la participación de aquel hombre, nacido en 1861, en los grandes éxitos de los precursores de la aviación, opinaba aquel Roland, quien por cierto fué el primer aviador que en 1913 consiguió cruzar el Mediterraneo, lo siguiente: "Si no hubiera el encendido Bosch, la navegación aérea estaría con seguridad varios años atrasada." Y en 1916 en plena Guerra Mundial un inglés afirmó sin rodeos: "Lo que se puede objetar bajo el punto de vista racial contra Alemania y con ello contra el Señor Robert Bosch es que experimento gran simpatía hacia él. Este sabe como se talla una rosca. He poseído muchos de sus magnetos; en ninguno de ellos se aflojaba un tornillo aún en motores no equilibrados dinámicamente y girando a una velocidad fantástica. Aparte de eso, sus magnetos acostumbran a durar mucho incluso aun cuando hayan sido desarmados repetidas veces y transcurrido muchos años sus diminutos tornillos es posible apretarlos tanto al igual que si fuesen nuevos." Muchas gracias. Esto supone en realidad un encomio para el material alemán. Aquel Señor Bosch que ha prestado tan valiosos servicios a los precursores de la aviación a motor con su célebre magneto y que suministraba hasta el principio de la Guerra Mundial a las principales casas, dedicadas a la construcción de motores de aviación de todo el mundo, suministra hoy en día al igual que antaño los magnetos para los motores de los aparatos alemanes. Aquel Señor vive aún.

En estos dias o sea el 23 de septiembre del año en curso, Roberto Bosch ha cumplido sus 80 años. El hijo de un labrador de las montañas de Suabia puso como jefe de un insignificante taller de Stuttgart la piedra fundamental de una obra que pronto adquirió una fama mundial. Al primer año se le encomendó por casualidad la misión de suministrar un magneto para un motor de gas pobre. Este magneto se acreditó bien pronto, ya que Robert Bosch era un entendido precoz en mecánica de precisión y en la Electrotecnia, y además era un fanático entusiasta del material de calidad. Diez años después había construído ya 1000 magnetos Bosch y cuando se puso entonces en contacto con la industria de automóviles pudo sacar a los constructores de motores de los grandes apuros que ofrecía a la sazón el encendido. Por los magnetos de alta tensión que Roberto Bosch lanzó al mercado en 1902 creó la base principal de los motores de bencina de gran velocidad. Sin los magnetos Bosch y la bujía de alta tensión del mismo nombre, no hubiera sido posible el gran éxito de los motores de bencina como tampoco la creación del motor de aviación acontecida pocos años después.

Roberto Bosch reconoció ya antes la trascendental importancia que reúne un encendido de toda garantía para un motor de aviación. Su colaboración con Hans Grade, Blériot y otros trajo pronto sus frutos y en consecuencia antes de la Guerra Mundial no había ningún magneto que pudiera competir con el de Bosch. De esto se dieron perfectamente cuenta los ingleses, por ejemplo, durante la Guerra Mundial cuando carecieron de los magnetos Bosch. A este respecto se cuenta la significante anécdota siguiente: En 1917 algunos aviadores alemanes tuvieron una vez muchas ganas de saborear de nuevo los bizcochos ingleses que conocían de algunas cajas apresadas. ¿Es que el Tommy será tan amable de lanzar una caja de bizcochos si le mandamos por avión un escrito concebido en los siguientes términos? ¡Haz el favor de mandarnos una porción de bizcochos! El Tommy hubiera dispensado a gusto este favor pero antes mandó asimismo una nota por avión diciendo: "Podéis tener bizcochos si recibimos magnetos Bosch." Ellos no consiguieron magnetos Bosch, pues con ellos volaban nuestros héroes. De los sencillos magnetos de entonces se han creado entretanto los magnetos de gran potencia actuales, con los que pueden contar absolutamente los pilotos alemanes porque además de su esmerada construcción están dotados del material inigualable alemán que ha difundido el nombre Bosch por todo el mundo. El funcionamiento de un magneto tiene que ser absolutamente seguro, pues de fallar éste para nada sirve el mejor motor y el carburante más eficiente. En un minuto tiene que generar en cifra redonda 12.000 chispas intensas de alta tensión para la corriente de encendido. Y a la exactitud de una diezmilésima de segundo, tiene que saltar cada una de estas chispas en una de las bujías del motor para que éste desarrolle la máxima potencia. Esto es pedir mucho; sin embargo, Roberto Bosch y sus colegas que le llaman desde hace tiempo el "padre Bosch" lo han conseguido. Gracias a la labor verificada por Bosch el encendido no preocupa es absoluto a nuestros aviadores.

En los últimos tiempos Roberto Bosch, quien ha conseguido también gran fama en las especialidades del equipo eléctrico de automóviles, de las toberas para motores Diesel, de las herramientas eléctricas, de neveras, de piezas para aparatos de radio, etc. ha contribuído en mucho al alto grado de perfección de la aviación alemana al desarrollar la inyección de aceite flúido para motores de aviación de gran potencia y la eliminación de ruidos perturbadores de la radio y el servicio radiogoniométrico durante el vuelo.

En la primavera de 1939 fué para Bosch otro éxito cuando Heinkel y Messerschmitt batieron el record absoluto de velocidad de 746,6 ó 755,11 km./h. ya que a él contribuyeron también el magneto y las bombas de inyección, las bujías y las toberas, todos ellos de la marca Bosch. Estas fantásticas velocidades alcanzadas, acreditaron la supremacía de los motores y aviones alemanes en tiempos de paz.

Los aviadores alemanes conmemoran con gratitud el 80 cumpleaños del fundador y jefe de las fábricas Bosch, quien además de ser un hombre modelo en sus éxitos técnicos lo es también en orden social. La supremacía de nuestros aviadores y aparatos en la cruenta lucha de nuestro pueblo contra el enemigo mundial, debemos atribuirla a la labor y obra del octogenario, que son únicas en el desarrollo de los motores de explosión.



Esta fotografía, tomada en el año 1910, representa Roberto Bosch (con abrigo y barba) junto a Hans Grade, el célebre aviador de antes de la Guerra Mundial, en la histórica esplanada Cannstatter Wasen de Stuttgart. A la derecha del grupo se halla Hellmuth Hirth (con abrigo claro y gorra) uno de los más notables precursores del vuelo a motor



Y entonces tiene que derrumbarse el enemigo

El pasado y el futuro después de dos años de guerra aérea

Por el capitán Wulf Bley

Cuando el Führer ordenó la creación de la Aviación alemana a partir del primero de marzo de 1935, la tuvo que crear casi de la nada. Ciertamente que se tenían las experiencias de la navegación aérea civil porque el trabajo de desenvolvimiento se había proseguido durante los años precedentes. Pero ahora no se trataba de fabricar el necesario material de vuelo ni de preparar al personal sino de forjar un arma y una tropa adecuada que supiera manejarla. El espíritu creador del Mariscal Göring abrió a la aviación alemana desde un primer instante caminos completamente nuevos que debían formar un nuevo capítulo de grandes éxitos y triunfos de la Historia germana.

Desde el primer día el Alto Mando del Arma Aérea del Reich se preocupó exclusivamente de las necesidades militares y fijó su atención principal en el aceleramiento y refuerzo de la eficacia de las operaciones del Ejército. Gracias a la agrupación de personal de vuelo, artillería antiaérea y tropas de información aeronáutica — estas últimas constituyeron una creación única en su género — la Aviación alemana fué, en el ataque y la defensa, un instrumento jamás alcanzado hasta entonces, en manos del Mando Supremo. Fué creada con la masa de sus formaciones en el sentido de Arma Aérea de acción, es decir, operativa. El armamento y la instrucción se completaron en todos los aspectos bajo el punto de vista unitario. Debido a la participación en la guerra civil española se recogieron valiosas experiencias. Claro que también las tenía el enemigo. Pero en contraposición con él, la Aviación alemana había sacado sus deducciones no sólo teóricamente sino también en la práctica y fué por tal motivo el Arma Aérea más moderno y mejor del mundo. Esta aptitud de llegar a prontas y claras deducciones y a la aplicación rápida y enérgica de las experiencias de la guerra facilitó a la Aviación alemana durante el actual transcurso de la guerra el poderse continuar manteniendo a la cabeza de todas por cuanto hace al desenvolvimiento de su fuerza combativa, estrategia aérea y táctica. El desarrollo técnico ha continuado haciendo progresos. Pero estos no son de carácter fundamental sino más o menos una especie de concurso de competencia entre las Armas Aéreas técnicamente más importantes, es decir, la alemana y la inglesa, por los rendimientos máximos. A este respecto los resultados de la lucha han demostrado siempre la posición dirigente de la Aviación alemana.

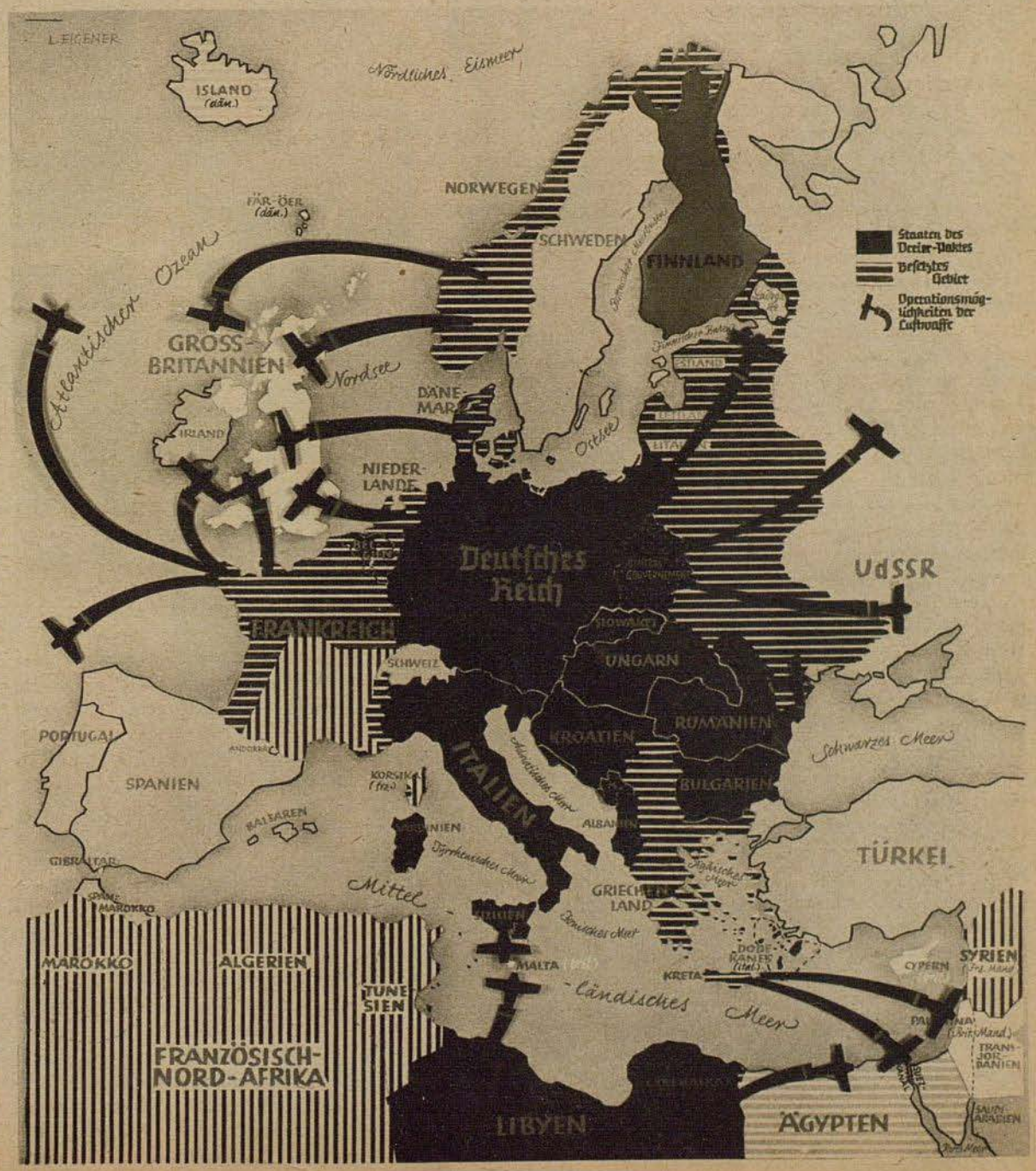
Es importante y característico por otra parte el hecho de que el enemigo, a pesar de las grandes aptitudes de los ingleses en el sector de la improvisación no estuviera en condiciones de formar algo parecido a los aviones alemanes de bombardeo en picado, por ejemplo, o a los paracaidistas o tropas de desembarco aéreo. Aquí no ha desempeñado solamente un papel importante la enorme fuerza creadora del alemán. No cabe duda de que en esta circunstancia se ha demostrado una vez más en forma clara y convincente la gran contraposición que existe entre el mundo moribundo ya de los pueblos envejecidos y la fuerza repleta de energías de las Alemania nacionalsocialista. La aviación germana es una creación típicamente nacionalsocialista y como tal ejemplar.

No sólo su naturaleza en sí sino también su actuación tiene un carácter revolucionario e histórico. Esto se vió desde el primer momento en la campaña de Polonia. Con rudos y violentos golpes atacó al Arma Aérea polaca y a sus organizaciones de tierra hasta la misma retaguardia enemiga. En el curso de pocos días quedaron destruídas por completo las fuerzas del aire polacas y la Aviación alemana poseía ya el dominio ilimitado sobre toda la zona de combate. Ya durante esta lucha protegió en gran manera y con efecto demoledor el avance del Ejército mediante la acción de sus formaciones aéreas contra tropas y posiciones enemigas. Una vez destruídas las Fuerzas del Aire adversarias se agruparon sus formaciones y tomaron parte en las grandes batallas de aniquilamiento colaborando con ello decisivamente en el sorprendente rápido fin de la campaña polaca.

El Ejército noruego no pudo oponer la Aviación alemana un Arma Aérea propia. Pero se tenía que contar desde luego con la actuación de las fuerzas del aire británicas. Pero la aviación germana llegó antes ocupando en un atrevido golpe de mano todas las bases aéreas noruegas. Además, mantuvo libre de enemigos no sólo el sector de combate noruego sino también la zona naval de alrededor y facilitó con ello a la marina de guerra alemana la continuación de las operaciones amenazadas constantemente por un enemigo muy superior en número. Y del buen éxito de aquellas operaciones dependía la actuación del Ejército. Durante toda la campaña noruega recayó sobre la aviación alemana la carga principal en la lucha de defensa contra la flota británica. Demostró clara y terminantemente que el dominio naval sin el dominio aéreo no es posible y que una flota superior no puede operar en reducidos espacios marítimos si se encuentra frente a un arma aérea enemiga superior. Mientras el arma aérea alemana durante las dos citadas campañas hizo sus experiencias y las aprovechó, el enemigo no aprendió nada nuevo. La campaña del Oeste vió nuevamente el arma aérea alemana actuar en gran escala. En ataques de varios días contra sus instalaciones y en encarnizadas luchas aéreas, con intervención heroica de todas las tripulaciones, las fuerzas aéreas enemigas fueron aniquiladas una vez más, de tal manera, que quedó establecido de nuevo el completo dominio en el aire. Una vez más fueron cortados desde el aire los medios de comunicación e información en tierra del enemigo, fueron destruídas sus reservas, deshechos sus principales focos de resistencia de una manera inimaginable, y desencadenada su retirada que se transformó pronto en una huída a la desbandada. Lo desarollado en el Este en batallas de aniquilamiento, no ha tenido ni tiene ejemplo en la historia. Incomprensibles fueron las pérdidas de las fuerzas aéreas enemigas, como igualmente incomprensibles han sido las escasas pérdidas propias. Los franceses, ingleses, belgas y holandeses perdieron en la campaña del Oeste 1124 aviones en combates aéreos y por la artillería antiaérea 699, o sea en total, 1841. Además fueron destruídos en tierra, por lo menos, 1600 a 1700 aparatos, elevándose por consiguiente la pérdida total, a por lo menos, 3500 aviones. Frente a estas pérdidas fueron ínfimas las alemanas. La aviación y la artillería antiaérea destruyeron además, en la campaña del Oeste, centenares de tanques. Ya no se puede precisar lo que fué destruído en instalaciones de defensa y aniquilado en tropas, mediante bombas arrojadas y disparos con armas de a bordo. Por aquel entonces Francia pidió en vano socorro británico. Pero aunque los ingleses hubieran querido prestarlo, no les hubiera sido posible, ya que hubieran tenido que renunciar a la única protección que les quedaba de su isla. Sin duda se dieron cuenta que pronto no habrían dispuesto ya de ninguna fuerza aérea. Esta paralización de la voluntad combativa británica en el aire posibilitó al arma aérea alemana su completo empleo e intervención en la lucha de tierra hasta la capitulación de Francia. Habiéndose dado cuenta de que el arma aérea alemana, siempre y en todas partes, fijó hora y lugar de las luchas, iniciaron entonces los ingleses su primera y única tentativa al tomar por su cuenta la iniciativa. Lo hicieron de una manera más criminal y al mismo tiempo más torpe. Procedieron a atacar objetivos no militares en Alemania. Esperaron de ello un rápido desmoronamiento moral del pueblo alemán. Esta tentativa iniciada entonces por ellos y continuada hasta hoy, fracasó y está fracasando por completo. Lo único que consiguieron fueron las represalias del arma aérea alemana contra objetivos de importancia bélica de las Islas Británicas, iniciadas el día 7 de septiembre de 1940. Pero también aquí quedó patentizada la diferencia fundamental del principio y del fin. Los ataques alemanes no tuvieron por objeto el sembrar terror entre la población civil inglesa, sino que se dirigieron en gran escala contra instalaciones de reservas y abastecimientos del enemigo, con el agravante de la posibilidad de que también sufra daño la población civil. Ya no se podía tener en cuenta

esta posibilidad y el evitar daños a la población civil. Los efectos y las consecuencias fueron terribles. Después de haberse demostrado de esta manera a los ingleses lo que habían provocado ellos mismos, extendiéronse los ataques durante el invierno a toda Escocia e Inglaterra. Pero ahora como antes quedaron en primer término los puntos de vista militares. Se encontraban al alcance de las fuerzas aéreas alemanas toda la economía inglesa, especialmente los grandes puertos de importación, así como las comunicaciones marítimas. Los ataques de represalia del principio se transformaron en continuos ataques en gran escala contra los centros vitales de Inglaterra. Con ello el arma aérea alemana abarca vastas regiones y grandes extensiones en el Atlántico. La participación de la aviación germana en los éxitos, en la lucha contra la navegación británica, llegó a ser muy considerable. La superioridad de la flota inglesa quedaba nivelada por el arma aérea alemana, que llegó a tener una importancia como jamás lo hubiera imaginado el enemigo. En colaboración fraternal con la italiana, se presentó también la aviación militar germana en el Mediterráneo y Africa del Norte, asegurando las operaciones bélicas por mar y tierra. Demostró su inquebrantable superioridad bajo las más difíciles condiciones climáticas. En Servia y Grecia se encontró ante nuevos deberes y problemas que fueron resueltos gracias a la experiencia de las tripulaciones y a pesar de las extraordinarias dificultades que ofrecían la estructura de las montañas balcánicas y sus condiciones atmosféricas. El enemigo fué aniquilado parte en los puertos de desembarque, parte en combates aéreos, y no se encontró ya en condiciones de impedir seriamente el rápido avance del ejército. Una vez las Stukas y los aviones de combate destruyeron los principales focos de resistencia del adversario. Una vez más fueron destruídos los medios de comunicación y aprovisionamiento enemigos, fueron aniquiladas con sangrientas pérdidas sus tropas de reserva y las que ya se batían en retirada. El cuerpo expedicionario que huía de Grecia por mar, experimentó otras sensibles pérdidas por el hundimiento de gran cantidad de barcos de transporte. Una hazaña histórica única, fué la conquista de la isla de Creta. Es cierto que las tropas paracaidistas desempeñaron un importante papel en la conquista del Canal de Corinto y que realizaron una hazaña única, pero esta fué superada aún. En Creta quedó patentizada la audacia y la grandeza de la idea del Mariscal del Reich, quien con los cazadores paracaidistas creó los regimientos de asalto del aire. Ahora salió a la luz del día lo que se había realizado en continuo, persistente y arduo trabajo para organizar esta arma. Es cierto que ya había escrito en el libro de la historia la grandeza de sus hazañas en Oslo, Stavanger, Dombas, Narvik, Eben Emael y Dordrecht. Pero lo que sucedió en Creta fué único en su género y seguramente continuará siéndolo. No fué posible sorprender al enemigo. Los paracaidistas se arrojaron sobre la isla, de ardiente sol, de montañas de carácter alpino, repleta de soldados enemigos, con armas de defensa de toda clase. No obstante, los valientes soldados del Reich, se arrojaron en medio del adversario conquistando los aeródromos necesarios para el aterrizaje de las tropas de tierra y no descansaron en sus ininterrumpidos ataques hasta que la isla quedó libre de enemigos. El arma aérea creó con estos ataques las condiciones previas para la intervención de las tropas terrestres. Además expulsó la flota inglesa del Mar Egeo. La conquista de Creta hizo estremecer a los ingleses en su isla. Al comenzar la campaña del Este se enfrentó el arma aérea alemana con su más potente adversario. Encontraba por fin un enemigo superior en número. Una vez más la fuerza bélica principal del contrario fué deshecha durante los primeros días, y destruídas sus fuerzas aéreas, dispuestas para el ataque, en los aeródromos cercanos a la frontera, en parte mediante ataques contra los aviones en el suelo y en parte en combates aéreos. Con ello fué alcanzada la supremacía aérea, pudiendo ser empleada la aviación en otras operaciones. Además ayudó al ejército eficazmente y de una manera comprobada y demostrada ya en otros teatros de guerra. La aviación soviética no tuvo tiempo de intervenir eficazmente, sobre todo no llegó a realizar incursiones contra el Reich. La proyectada colaboración entre el arma aérea británica y la soviética quedó ahogada en sus comienzos. Los ejércitos bolcheviques fueron paralizados en sus posibilidades de movimiento, de una manera decisiva, y los aviadores alemanes hicieron estragos entre las tropas cercadas en numerosas bolsas. El número de aviones soviéticos destruídos sobrepasó todos los cálculos. Mientras que, como ya hemos dicho, fueron destruídos por el arma aérea alemana en la campaña del Oeste por lo menos 3500 aviones enemigos, podía ella destruir desde el comienzo de la campaña del Este hasta el 22 de Agosto de 1941, 11.250 y juntamente con la artillería antiaérea aniquiló esta vez, no centenares, sino miles de tanques del adversario. Las pérdidas de los soviets en combates aéreos continuaron, y día tras día, calculando un promedio, fueron derribados más de 70 aparatos soviéticos, hecho que debilitó continuamente el arma aérea bolchevique. El mando soviético no puede reponer estas pérdidas. La campaña del Este constituye una nueva y tal vez más palpable demostración de que el arma aérea alemana, en todas circunstancias y bajo todas condiciones, puede intervenir donde conviene y que, por su ejemplar fuerza combativa, es superior a todo enemigo por importante que fuera. La aviación militar alemana, con su victoria sobre el arma aérea soviética, ha tenido una parte decisiva en la salvación de la cultura europea del peligro bolchevique destructor de los pueblos. Precisamente en el arma aérea tuvieron los soviets grandes esperanzas. Pensaban arrollar toda Europa con su fuerza numérica. Es imposible imaginarse lo que hubiera sucedido entonces. Los resultados obtenidos hasta ahora en la campaña del Este son de más importancia de los que muchos se figuran, para la situación general y sobre todo para la situación estratégica del arma aérea germana frente a Inglaterra. Los ingleses ya empiezan a comprenderlo. Mediante su ofensiva "Non-Stop" en el Canal, que fué, no precisamente desde el punto de vista militar, una ofensiva "Nonsens", intentaron reconquistar la supremacía aérea sobre el Canal, y los territorios ocupados. Esta tentativa fracasó con graves pérdidas para ellos, difíciles de sustituir además con la "legendaria" ayuda americana. Ahora como antes es el arma aérea alemana la que fija lugar, hora y forma de lucha. Dispone para ello de una superior situación estratégica desde el Cabo Norte hasta el Golfo de Vizcaya, conquistada en dura lucha. Inglaterra, empero, no puede, ni con sus propias fuerzas ni con la ayuda desde la "Tierra de las posibilidades ilimitadas" nivelar las pérdidas que le infligió y continúa infligiendo el arma aérea alemana. También en este sentido queda inquebrantable la supremacía alemana. Los ingleses saben muy bien que la cuestión de la supremacía aérea es para ellos cuestión vital. Muchos peritos ingleses, de sano juicio, ya se han dado cuenta de que esta supremacía redunda en perjuicio de Inglaterra. Pero el gobierno británico no quiere que sea verdad y, por lo tanto, el pueblo inglés tiene que sufrir y aguantar esta lucha hasta su trágico fin. Por esto se cumplirá forzosamente con Inglaterra el testamento de von Richthofen:

"¡Y entonces el enemigo tiene que caer!"



El mapa de al lado, da una idea de todo el teatro de guerra en Europa. Bajo la iniciativa de Inglaterra, Alemania debería ser aislada al igual que en la Guerra Mundial, pero los rápidos golpes de las fuerzas armadas alemanas no tan sólo rompieron este cerco, sino que cogieron al enemigo dentro de unas tenazas mortales. El arma aérea alemana ha contribuido en gran manera a este éxito. Su gran alcance abarca todas las posibilidades operativas

Dibujo Cartográfico Eigener, Foto PK Grosse (Scherl)

Manos jóvenes trabajan tales duros

Discípulos de las "Escuelas de Adolf Hitler" aprenden talleres donde se construyen los Ju 88



"¡Nuestra bandera ondea delante de nosotros . . .!" Muchachos de las "Escuelas de Adolf Hitler" en una terraza de la Ordensburg Sonthofen

Manos jóvenes trabajan metales duros. La juventud alemana no se interesa sólo por los acontecimientos de la guerra en el aire, por las heroicas proezas de nuestros aviadores; sus anhelos y deseos de saber se extienden también a todas las cuestiones relativas a la construcción de aviones. ¡Qué muchacho no quisiera estar una vez en un aeroplano o contemplar como se fabrican los aparatos con los cuales el arma aérea alemana alcanza éxitos sin par ni ejemplo! Durante sus vacaciones, un grupo de alumnos "Adolf Hitler" tuvo ocasión de ayudar en los establecimientos preparatorios de Junkers



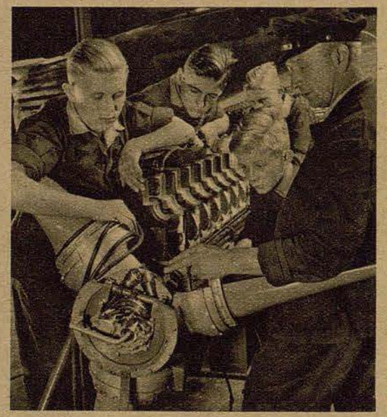


Un motor es como un ser vivo. Requiere un trato cuidadoso. Bajo la dirección de un viejo y experimentado maestro aprende el discípulo a escoger para cada clase de trabajo la herramienta adecuada



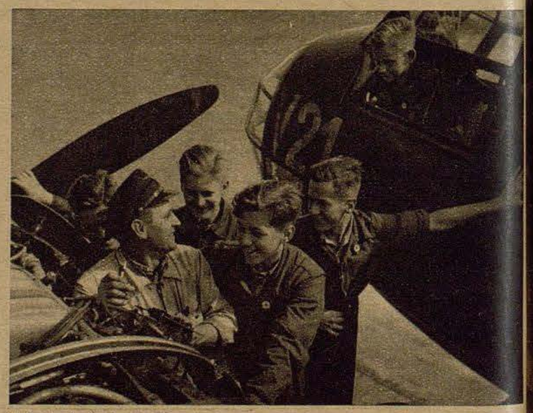
En un brillante vidrio flexible, bien ajustado, son examinados los defectos por el ojo crítico de un discípulo, que ya fué empleado como revisor



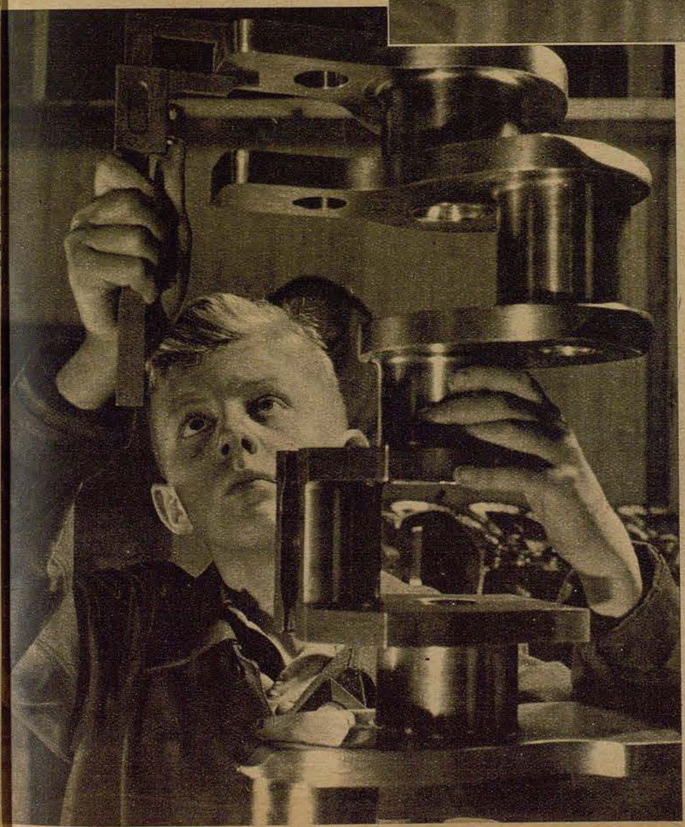


Arriba: Claras y bien ventiladas son las salas de los talleres para la enseñanza práctica en las fábricas Junkers. En la pared animadas escenas de la vida en los campamentos de la Juventud Hitleriana

Así trabaja la hélice regulable de los Junkers. El maestro de los talleres de enseñanza práctica explica en un modelo la manera como trabaja y funciona el motor y la hélice



A la izquierda: Todos los principios son difíciles, pero no tardará el "discípulo de Adolf Hitler" en aprender a manejar el torno, sobre todo cuando tiene voluntad e interés como el muchacho de nuestra foto **Fotos Krüger (Junkerswerke)**



Que el casco, el motor y la hélice, creados por millares de aplicadas manos, forman una unidad orgánica, puede ser explicado también a veces con buen humor a los jóvenes hitlerianos

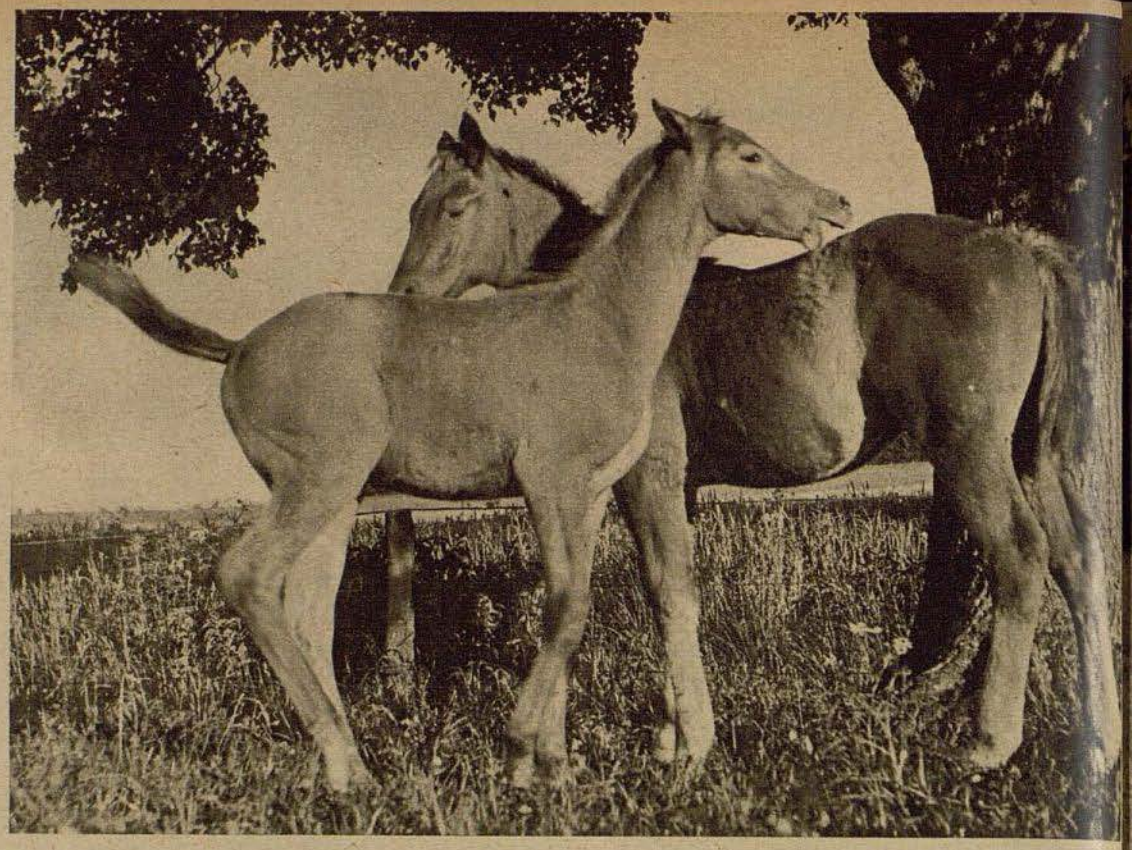


No dejó de llegar la recompensa a un trabajo bien hecho; consiste en un vuelo con un espacioso Ju 52 que llega a ser un acontecimiento para el discípulo de la Escuela Adolf Hitler



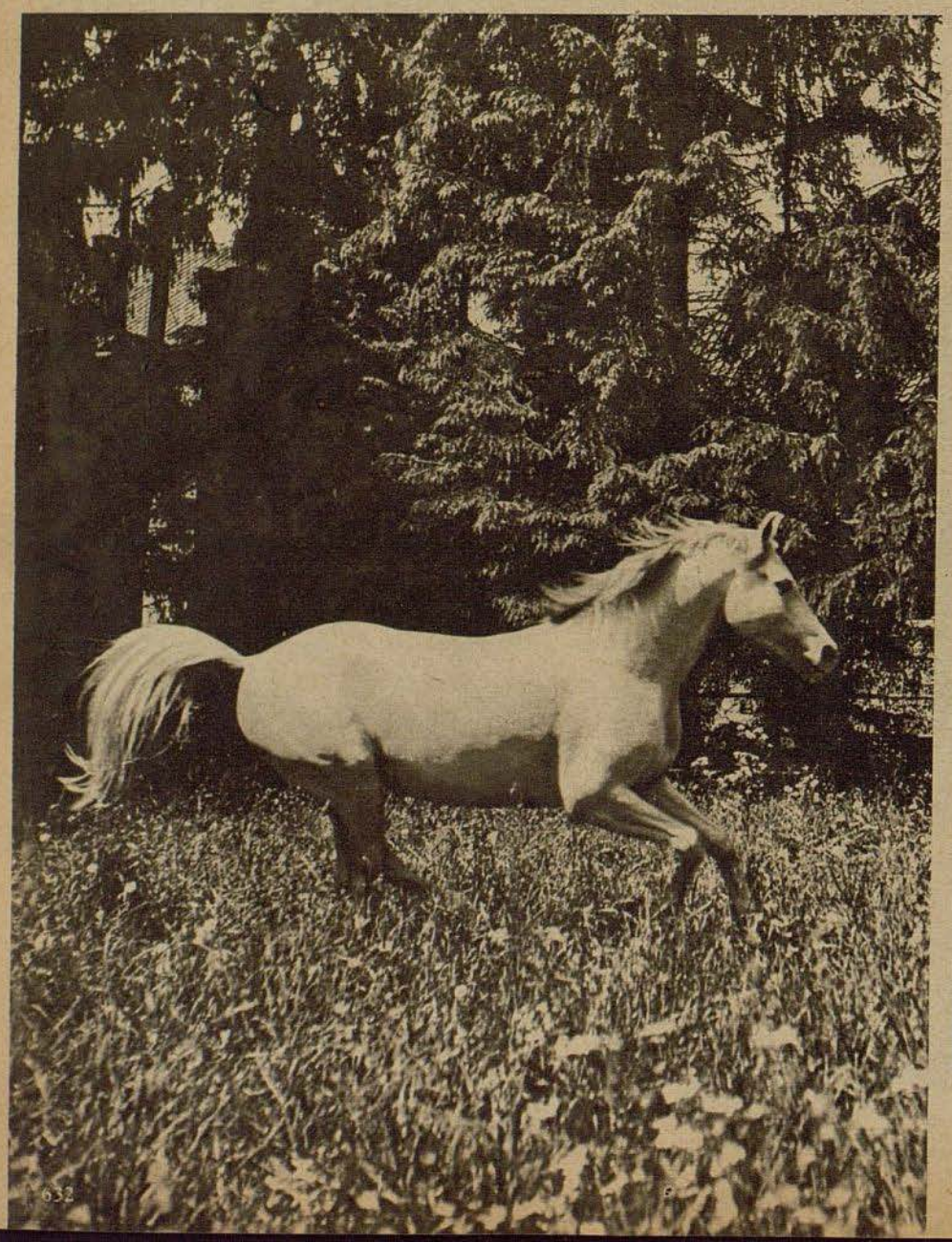
Tranquilamente, sin preocuparse de los visitantes, pacen los caballos en la fresca hierba de la dehesa, donde permanecen días enteros sin ser molestados

A la derecha: A la sombra de un viejo árbol están jugando dos potros. Los movimientos toscos de estos animales no hacen suponer que un día llegarán a ser caballos de la más pura raza

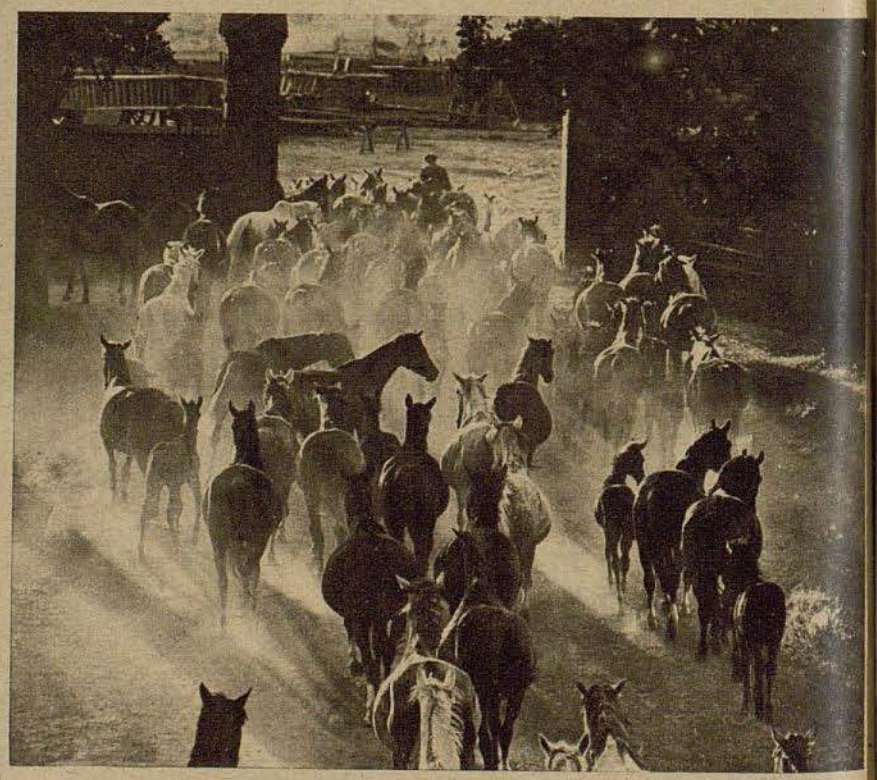


TRAKEHNEN

Granja de cría de caballos de raza



La palabra "Trakehnen" significa para el mundo entero la más pura raza de caballos alemanes. Los comienzos de la cría retroceden hasta los tiempos de los caballeros alemanes. Hace doscientos años fué fundada la cría de caballos de Trakehnen, donde crióse, mediante mezcla de caballos árabes y otros de pura sangre, y de acuerdo con un plan prefijado, un caballo de raza que corresponde a las múltiples exigencias y que, por los que se refiere a nobleza y constitución física, se aproxima al de pura sangre. El gran éxito de esta cría debe atribuirse en primer lugar a la casi completa libertad de que disfrutan los animales en los extensos terrenos de que disponen, pues sólo de esta manera se desarrollan las buenas cualidades, tales como resistencia, arrojo y temple. Con cuidadoso adiestramiento estas cualidades naturales son desarrolladas a la máxima perfección. Los cuernos del alce, distintivo de Trakehnen, pueden hallarse en cualquier parte del globo donde entran en competencia los mejores caballos del mundo



Las yeguas con sus potros procedentes de la dehesa entran por el portal a la granja. — A la izquierda: Jóven, rebosando fuerza, galopa sobre el prado un magnífico caballo blanco. Después, gira sobre las patas traseras y vuelve

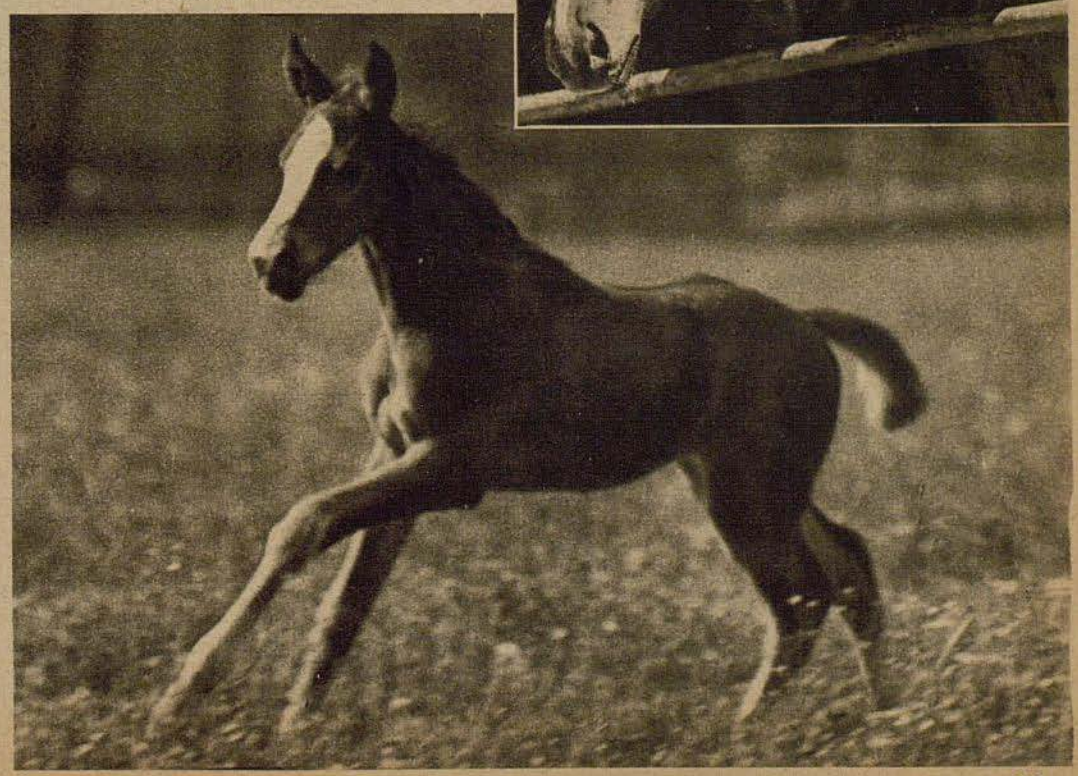


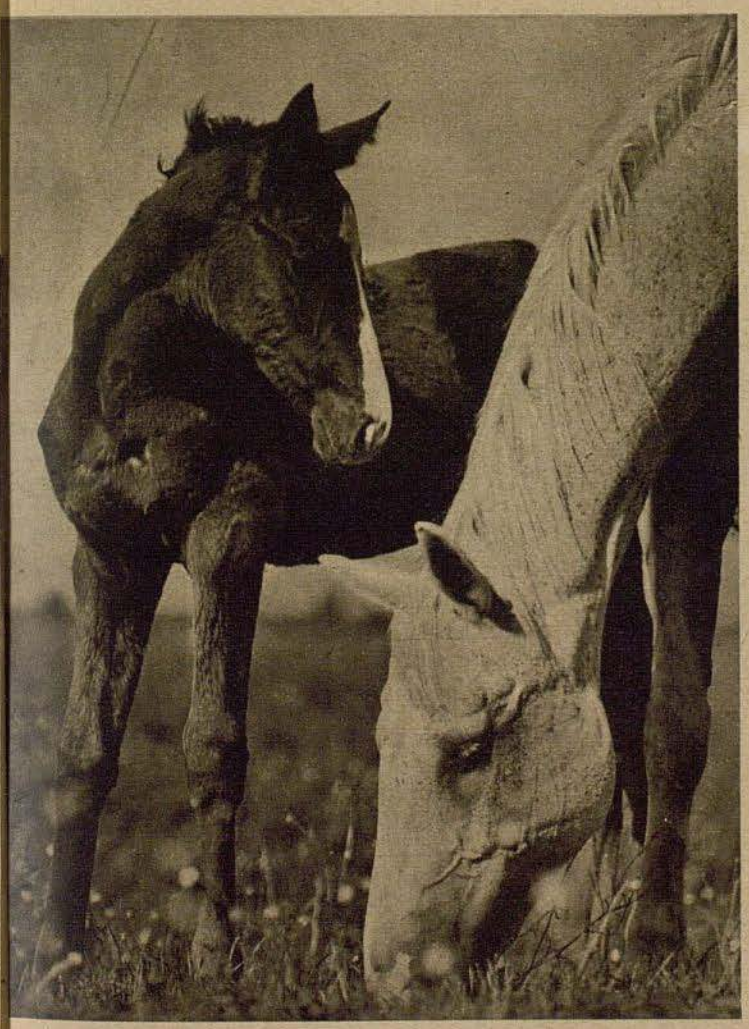
¡Dejarlos crecer en libertad! Es este el lema de Trakehnen. Todo un rebaño corre por el prado. Prolongados pastos y largos paseos, de día y de noche y también en invierno, son condiciones previas para el célebre temple de los caballos de Trakehnen

A la derecha: Caballos de un año y con inconfundible "sangre azul", criados en plena libertad en la dehesa



Alegremente salta y corre el potro ofreciendo un cuadro que hace latir el corazón de todo conocedor de caballos. Ya en los caballos jóvenes quedan patentizadas la fuerza y la nobleza de su raza





La yegua con los potros en la dehesa. Sueltas las piernas, satisfecho y cansado se ha colocado el potro al lado de la yegua que está paciendo pacíficamente

Fotografías Gorny

Un día con el Mariscal Kesselring



Un claro en el bosque como lugar de aterrizaje para el autogiro "Fieseler Storch", preferido por el Mariscal Kesselring, durante sus viajes de inspección a las líneas avanzadas



Fotos PK Hug (Atlantic)

Mariscal de campo Kesselring, uno de los más afortunados jefes de las fuerzas aéreas en el frente oriental

Fué al principio de la guerra cuando un general inglés creyó oportuno burlarse, según su opinión, del "promedio de edad demasiado joven" de los altos jefes y generales germanos. Él y sus compatriotas han sido desengañados entretanto, porque estos altos jefes y generales "demasiado jóvenes" han cosechado victoria tras victoria. El Mariscal Kesselring es una de aquellas personalidades que, con mano segura y acertada, dirige las operaciones y los movimientos de las tropas a su mando. Une a sus profundos conocimientos y experiencias un espíritu combativo juvenil que es el secreto de los éxitos germanos



El Mariscal celebra una conferencia con sus oficiales relativa a la situación actual

En un antiguo coche-restaurant son a menudo ideados y desarrollados los planes y proyectos decisivos para el ulterior desarrollo de la guerra aérea en el sector del frente que se encuentra bajo el mano del Mariscal Kesselring

Canales de importancia histórico-mundial

Viene de la página 626

se encontraba al cabo de la calle en 1888, únicamente se había terminado la tercera parte de los trabajos pero se había gastado el doble de la cantidad presupuestada en un principio. Un decenio más tarde se beneficiaron los EE. UU. de los trabajos abandonados por sus antecesores. Para adquirir el terreno que pertenecia a Colombia provocó Washington una pequeña revolución. Pronto se formó un Estado "independiente", Panamá, y los yanquis estaban prestos a poner bajo su protección este nuevo pequeño Estado que por pura complacencia le otorgó derechos de soberanía sobre los terrenos del futuro canal. Este canal de 87 kilómetros cruza la República de Panamá, pero por terreno de soberanía norteamericana. Es cierto que debía ser una vía de comunicaciones libre siempre y perpetuamente y esto lo hizo asegurar Inglaterra por escrito. Porque por aquel entonces, al terminar el siglo, fué Inglaterra aun la más fuerte potencia naval del mundo. Hoy día los EE. UU. se reirían de toda protesta, si una vez se les ocurriera cerrar o abrir el canal a su antojo. Es esta una de las muchas circunstancias que obligan a Inglaterra a ampararse en los EE. UU., porque este canal, que, por ejemplo, reduce el camino de Nueva York a Yokohama de 15.000 a 11.000 millas es de esencial importancia para Inglaterra que depende de los suministros de todos los rincones del globo.

Virtualmente está terminada desde 1915 esta obra con sus complicadas esclusas hoy día ya demasiado estrechas, con sus baterías de grueso calibre y sus extensas medidas de seguridad, pero en realidad el canal no quedará terminado nunca del todo. Precisa continuamente reparaciones, renovaciones y construcciones nuevas. A pesar de todo también esta vía marítima artificial ya ha hecho historia universal. No representa ni más ni menos el resurgimiento del nuevo imperialismo yanqui, que lleva las repugnables características de Roosevelt. La perforación de Panamá facilita a la Armada de los EE. UU. la posibilidad del rápido traslado y la arbitral concentración de fuerzas tanto en el Atlántico como en el Pacífico. La seguridad estratégica de los EE. UU. ha sido aumentada hasta la invulnerabilidad, y en este ambiente florece la desmesura de sus pretensiones a la cual se ven expuestos hoy los pueblos. También fué fomentada la subyugación económica de América del Sur por la posibilidad de dirigir el tráfico desde las regiones industriales de EE. UU. hacia la parte occidental del Continente meridional, con más corto trayecto. Al igual que Inglaterra en el Oriente robó y sometió también Washington a las pequeñas potencias de América central, para asegurar así la posesión del canal y penetró en todas las islas del Mar Caribe. Inglaterra misma entregó en 1940 a los americanos sus bases en aquellos parajes evidenciando así la definitiva renuncia al canal de Panamá. En la pugna histórica entre los EE. UU. e Inglaterra el "Nuevo Mundo" ha alcanzado nueva victoria. Pero estas son decisiones que producirán sus efectos más adelante.

Por otra parte el Canal de Panamá ha hecho también historia universal en el terreno de armamentos navales. Por las esclusas en cuya ampliación se trabaja desde el año 1938 sólo pasan barcos de guerra de 35.000 toneladas máximo. Por eso exigió y consiguió Washington en 1935 que este tonelaje sea el máximo para acorazados. Los japoneses, por cierto, traspasaron poco después este límite y pusieron a los americanos ante la alternativa de construir también barcos mayores que en este caso ya no les sería posible pasar por el Canal de Panamá. Roosevelt decidió las dos cosas: Mayores barcos y ampliación del Canal. Y como sus anhelos de poderío son ilimitados, dió también otro paso, el de la ofensiva de la estrategia naval poniendo en quilla una flota que es tan importante que no tendrá que temer ningún adversario más potente, tanto en el Atlántico como en el Pacífico.

A ser posible, con esta flota en dos Océanos, construir también un canal doble. Y con ello llegamos a los grandes proyectos. En Nicaragua se encuentran actualmente ingenieros americanos que estudian el trayecto para la construcción de un segundo Canal de Panamá. Este proyecto es muy antiguo. Cuando los EE. UU. en 1902 tenían que decidirse de si el canal debía atravesar Panamá o Nicaragua sólo la erupción del Mont Pelé decidió la cuestión a favor de Panamá. Por cierto este volcán se encuentra muy lejos en la isla de La

Continuará en la página 637

Pequeño abecedario ADLER

1848

Primer ataque aéreo a una ciudad fortificada

El primer ataque aéreo contra una ciudad fortificada lo llevó a cabo el oficial de artillería austriaco, más tarde Mariscal de Campo, Franz von Uchatius, el 2 de julio de 1848. Pertenecía al Ejército del Conde Thurn que sitiaba Venecia desde hacía 4 meses sin haber conseguido tomar a aquella ciudad tan valientemente defendida. Uchatius partió de la base de que un ataque aéreo contra una ciudad podía tener solamente eficacia en el caso de que se emplearan bombas de gran calibre con gran eficacia explosiva. A tal fin se procuró cinco globos con los que formó una cadena. Los cuatro primeros iban sin tripulación mientras que Uchatius y su hermano se hallaban en la barquilla del último aerostato. Todos los globos estaban unidos por medio de cables. Los cuatro primeros globos llevaban bombas de 50 libras de peso que se podían soltar desde el globo con tripulación por medio de un hilo eléctrico. Así consiguió Uchatius hacer llegar a su flota de globos hasta la ciudad manteniéndose él fuera del radio de defensa de la misma. Este primer bombardeo aéreo contra una ciudad fortificada era muy difícil de realizar porque dependía de muchos factores. Sin embargo, Uchatius tuvo éxito. Las bombas que fueron arrojadas sobre la capital en sucesivas acciones produjeron mucho más efecto que los cañonazos de la artillería austriaca. Destruyeron importantes instalaciones ferroviarias y transformaron en un montón de ruinas bloques enteros de edificios. Especialmente intenso fué el efecto moral que produjo este bombardeo aéreo. El ambiente revolucionario de la población de Venecia aumentó todavía más bajo la impresión del ataque aéreo y se exigió del Jefe militar la capitulación de la plaza. No obstante, cuando poco después cambió la dirección del viento no fué posible repetir la acción desde el aire. Algunas semanas más tarde Venecia capituló ante el destructor fuego de los nuevos morteros austriacos. Fué por este motivo precisamente que fué pasando poco a poco al olvido la atrevida acción del teniente Franz von Uchatius.

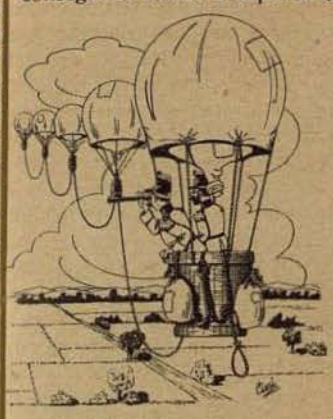




Foto Scherl

Ludwig Klitzsch

cumple 60 años

El nombre de este afortunado economista de gran capacidad, que, como Director General de la Editorial Scherl y de la Ufa, acaba de cumplir 60 años en el apogeo de su actividades, está estrechamente vinculado sobre todo con el desarrollo de la prensa y del film alemanes. La revista ilustrada de la aviación "Der Adler" recuerda en este ocasión con especial agradecimiento su nombre, pues debe su creciente importancia al amplio y activo apoyo de tan eminente personalidad. Junto con las felicitaciones del Führer y del Mariscal del Reich, el director Klitzsch ha sido honrado con la visita del ministro alemán Doctor Goebbels, del Ministro de Economía y Presidente del Reichsbank, Walter Funk, y de otras destacadas personalidades de la vida pública. Sus títulos de Jefe de Economía del Ejército, Senador de la Cámara Internacional de Derecho, Doctor honoris causa de Ciencias Naturales de la Universidad de Halle, su ciudad natal, son otras tantas demostraciones de reconocimiento de los grandes méritos de Director General Klitzsch en la vida cultural alemana.

Chiste aeronáutico

Un aviador americano que se encontraba en camino de Nueva York a Chicago se dió cuenta de que su aparato se incendiaba. Un piloto poco experto en este caso seguramente se habría arrojado de su avión en paracaídas para salvarse, pero el americano resolvió el problema de la manera más sencilla. Vió en las cercanías una nube cargada de agua y inmediatamente dirigió su avión hacia ella. El agua de lluvia extinguió el fuego, y el yanqui pudo aterrizar indemne.



El "puesto de mando volante" del Ejército alemán de 1941



Un puesto de mando en las guerras de 1870

EL PUESTO DE MANDO *volante*

Las grandes evoluciones que caracterizan la moderna estrategia militar alemana exigen medios especiales para garantizar al comandante en jefe una impresión personal del desarrollo del combate y un aspecto general de toda la situación. La industria aeronáutica alemana ha proporcionado al Ejército alemán este medio con el helicóptero "Storch" equivalente a un "puesto de mando volante"

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL

Perseguido once días por los bolcheviques

Interesante aventura de un aviador de combate cuyo aparato fué abatido

Por el corresponsal de guerra de la ϟϟ Hummel

Estamos prosiguiendo muestro incontenible avance que dura ya varios días y que ha adquirido ahora el carácter de una batalla de persecución. Hemos llegado a M. y el adversario está pegado materialmente a las grandes peñas. Hemos de tomar grandes precauciones a derecha e izquierda porque, en esta guerra de guerrillas, hay que ser siempre muy precavido. No sería la primera vez que recibiéramos una descarga cerrada de un grupo de "cadáveres" situado en algún campo de trigo a nuestras espaldas.

Desenfundo mi pistola cuando, de repente, veo salir de unos matorrales a un individuo desaliñado y sucio que al darse cuenta de nuestra presencia se dirige rápidamente hacia nosotros. Su harapienta chaqueta no despierta confianza ninguna. Lo que me detiene en el último instante de apretar el gatillo del arma es una frase alemana que pronuncian sus labios: "No tiréis . . . soy aviador alemán . . . hace once días que derribaron a nuestro Ju . . . tomadme con vosotros . . . tomadme . . .

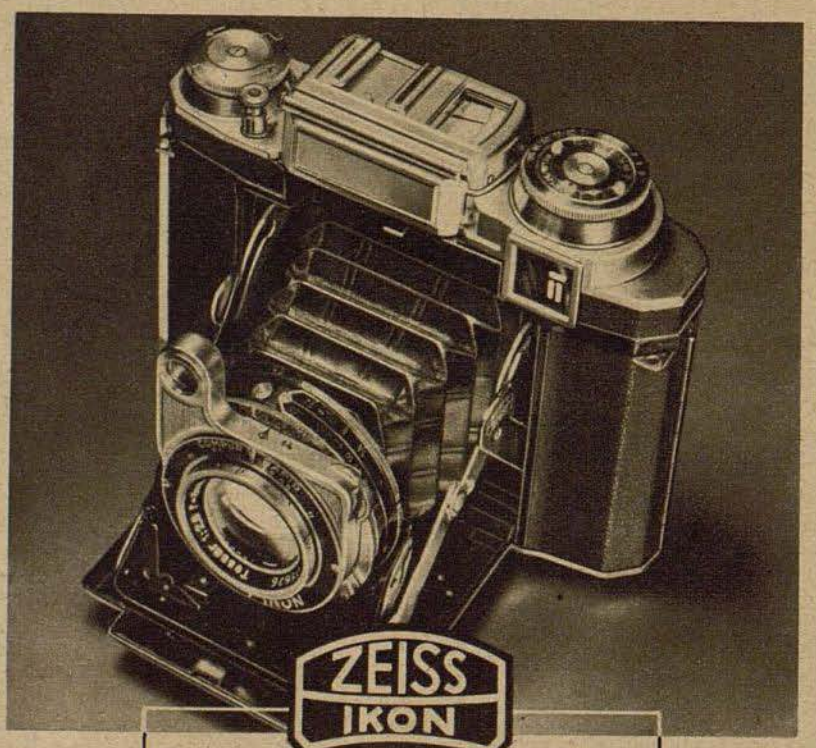
Esta curiosa escena que presencio después de un rápido avance me hace ser como es natural muy prudente. El conductor debe de pensar exactamente lo mismo porque exclama dirigiéndose a mí: "¡Ten cuidado!" Pero ahora me doy cuenta también de que ese individuo rubio, aunque de semblante descuidado, lleva pantalones de aviador, color azul oscuro, y que con manos febriles saca de un lio una blusa de piloto en cuyo cuello se hallan las insignias del arma . . . mis dudas desparecen finalmente al ver que sacaba de un bolsillo su libreta . . . entonces pierdo la desconfianza y nos apretamos los manos y nos damos un golpe en los hombres . . . Pero hombre, ¿de donde sales? . . .

La noticia de haber encontrado a un brigada de aviación ha causado el efecto de una bomba. Los ojos del joven Rudolf Sch. resplandecen de alegría por el salvamento. Los sustos pasados se le reflejan en la voz. Habla entrecortado . . . sus descripciones son algo confusas. En primer lugar, le damos de comer: pan y huevos que tanto conseguimos de la población. Luego el valiente aviador da un sorbo de la botella de campaña . . . casi puede decirse que se siente físicamente como va corriendo el líquido por su cuerpo.

"Nosotros — toda una escuadrilla de Ju 88 — teniamos orden de atacar el aeródromo de T.", dice el brigada. "Soy mecánico de bordo e iba lanzando ráfagas de ametralladora contra los aparatos soviéticos situados allá abajo. ¡Todo se iba destruyendo que daba gusto de ver!" Yo le digo entonces que hace un par de días al pasar nosotros por allí aterrizaron ya aparatos alemanes, aviones de reconocimiento que irán vigilando el terreno por las carreteras de la Unión Soviética. "Lo que dejamos de ver mientras realizábamos aquel trabajo de destrucción — continuó diciendo nuestro aviador — fué un aparato de caza enemigo. Nos dimos cuenta de él en el último instante y nuestras ráfagas — y las suyas — se cruzaron en el mismo momento. Vimos como se precipitaba hacia el abismo, pero también nuestro avión había sido alcanzado. Dos camaradas quedaron levemente heridos: el tirador de a bordo y el radiotelegrafista. El motor de la izquierda dejó de funcionar y unos segundos más tarde le imitaba el de la derecha. Para colmo de males se habia estropeado también el timón. No lo dudamos ni un instante: íbamos a estrellarnos." Como veo que sus recuerdos son demasiado vivos le interrumpo con la pregunta de cuales eran sus impresiones en aquel momento. "La impresión de caer la he tenido ya dos veces", asegura. "He volado en Francia, he realizado muchas incursiones sobre la Isla británica, Yugoeslavia y Grecia y lo mismo puedo decir de la Unión Soviética. Era mi 46.º vuelo sobre territorio enemigo. Mirad", y se pone la mano sobre la parte izquierda del pecho . . . aquí mi condecoración de primera clase . . . pero no la tiene. "Perdida" exclama. "La había recibido después de mi 20.ª acción. Pues bien la sensación de que hablo no es tan horrible como se cree, pues mientras uno está dentro de la cabina queda siempre un destello de esperanza en un posible salvamento. Pues bien, caímos rápidamente y al chocar contra el suelo quedó destruido por completo el tren de aterrizaje, el aparato sufrió otra sacudida y finalmente quedó empotrado. Nuestra primera idea fué salir al exterior pues del motor de la izquierda salía una espesa humareda, aunque después se vió que no era nada peligroso. El peligro consistía en el hecho de que a unos mil metros de distancia corrían en nuestra dirección soldados bolcheviques.

¿Quiere resolver problemas matemáticos los domingos?

Esto puede ocurrir muy bien al intentar de fotografiar durante un domingo sin sol. En tal caso es necesario "calcular" para encontrar los tiempos de exposición adecuados. Pero a veces se sufren equivocaciones. Cuánto mas fácil resulta para Vd. el problema, decidiéndose por la SUPER IKONTA II, de la Casa Żeiss Ikon A. G. — El fotómetro eléctrico de la cámara señala exactamente el tiempo de exposición. El telémetro óptico, de funcionamiento seguro, acoplado con el visor, formando así el "visor- telémetro", garantiza un enfoque seguro y un trabajo cómodo, mientras que el transporte automático de la película y el cierre del obturador evitan cualquier "accidente" por hacer avanzar demasiado la película u olvidar el transporte de la misma. Solicite prospectos ilustrados de la Zeiss Ikon A. G., Dresden (Alemania), S. 130.



Fotografías maestras con el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon

Quisimos sacar nuestras provisionse que se hallaban en el aeroplano, pero con el choque todo quedó tan destruído que no hubo medio de sacar nada. No sacamos nada más que una botella de vino y una tabla de chocolate para cada uno de nosotros. Huímos de allí si bien antes volamos el aparato con un cargamento de explosivos. Nuestro teniente, jefe de la escuadrilla, fué nuestro guía, si bien no disponía para ello más que de una brújula de bolsillo. Y así corrimos de un lado para otro y después en dirección noroeste durante todo el día hasta que se hizo de noche. Pero los soviets nos habían rodeado. Se fueron acercando de todas partes armados de ametralladoras, si bien tomando toda clase de precauciones. Los perros aquellos empezaron a disparar furiosamente desde unos 10 metros de distancia. Vi caer a dos de mis camaradas. Yo me eché al suelo, me arrastré hasta un hoyo cercano, me levanté después de nuevo y corrí después velozmente haciendo zigzags hasta un campo de cereales donde me escondí. Mi teniente consiguió escaparse también en otra dirección, ¡esto lo ví todavía mientras huía!"

Rudolf Sch. que había acompañado la descripción de su aventura con toda clase de ademanes queda de repente silencioso. Tiene los ojos cerrados . . . nosotros también miramos al suelo. No es la primera vez que oimos algo parecido. "Pero antes había tenido una gran alegría — continúa diciendo después con voz bronca. La carga de explosivos cuya maquinaria habíamos puesto en funcionamiento al abandonar al aparato estalló precisamente en el instante en que llegaban allí los bolcheviques y buscaban por todos lados. ¡Todo voló por los aires!"

"Luego me hallé completamente solo y al llegar la noche me puse de nuevo en movimiento . . . unas dos horas aproximadamente. Después estaba tan agotado que me quedé dormido casi instantáneamente. A la mañana siguiente, sentí los horrores del hambre y de la sed. Bebí agua sucia, espantosamente sucia y tragué el jugo de las hojas de trébol, más tardé las llegué a comer incluso. Sentí unos dolores de vientre tan terribles que pensé que iba a reventar. Cuando me hallaba tumbado de espaldas en algún campo de trigo veía con frecuencia aviones alemanes que pasaban ruidosamente por encima de mí. Veinte, treinta, a veces hasta cincuenta . . . ¡Y yo estaba allá en el suelo . . .! Al amanecer del tercer día me hallé algo mejor. Me decidí a procurarme por todos los medios algo de comer y de beber. Hallé a un viejo aldeano. Se volvió algo pálido al acercarme a él y me preguntó: ¿Ruski? ¿Polski? ¿Miliz? Levanté la mano hacia el cielo, hice brrrbrrr y bajé de nuevo la mano — comprendió por fin que era un aviador alemán. Me dió a beber algo de leche y comí también un pedazo de pan, ¡con qué apetito . . .!"

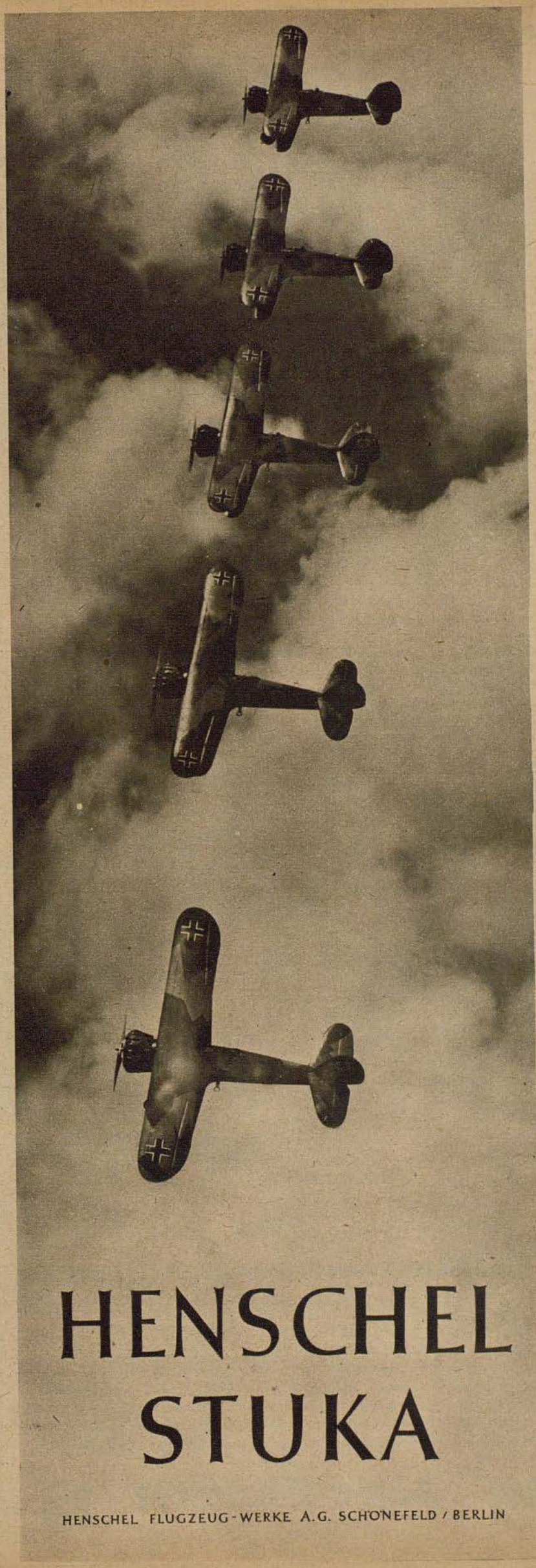
Al llegar a este punto parece que el recuerdo de la sed de entonces le hicieron entrar de nuevo ganas de beber porque se apoderó de nuevo de nuestra botella de campaña y tragó un largo sorbo. Luego prosiguió diciendo: "El aldeano en cuestión me aconsejó por signos de esconderme en cualquier parte y seguirle a él por la noche. Y así fué, y luego fuí con el viejo como si fuera un "viejo y harapiento mendigo". En un henil pasé siete días, ¡siete larguísimos días! Había envuelto en un lío a mi uniforme de forma que no se me podía reconocer a simple vista. Sucio ya iba bastante, así que con ayuda del aldeano conseguí pasar todo aquel tiempo desapercibido de soldados y milicias. Mientras tanto parece que fué corriendo el rumor de que allí había un alemán. Era visitado con bastante frecuencia por aquella gente sencilla. Todos ellos, por el hecho de guardar silencio y no descubrirme y entregarme regalos en forma de comestibles, demostraron bien a las claras que a pesar del peligro que representa se hallan ¡en contra de los bolcheviques! Pero al llegar al octavo día no lo pude aguantar más. Oía el fuego de la artillería y de las ametralladoras, y el estallido de las granadas. No cabía duda pues — ¡los nuestros estaban ya allí! Me despedí de aquellas buenas personas y me dirigí en la dirección de A., de donde procedía también el ruido de la batalla y donde, por tanto, debían de encontrarse los alemanes."

"Sí amigo — le dije. Esto está muy bien, pero has tenido suerte de que nosotros hemos rebasado hoy en mucho el objetivo que se nos había asignado que si no los rojos te habrían pillado aún en el último momento."

Canales de importancia histórico-mundial

viene de la página 634

Martinica, pero los sellos de Correos de Nicaragua que llevan impresos tres volcanes en erupción, recordaron al mismo tiempo a los americanos la gran cantidad de volcanes en dicho país. Se prefirió, por lo tanto, los pantanos malsanos de Panamá. A pesar de todo se aseguró Washington por sólo 3 millones de dólares el derecho de arrendar los terrenos para el canal en Nicaragua. Este canal tendría por cierto una longitud de 300 kilómetros, pero los ríos y lagos facilitarían grandemente la construcción entre Juan del Norte por el gran lago de Nicaragua hasta Brito en el Pacífico. Muy discutida es la cuestión de si se puede dar al lecho del futuro canal la profundidad necesaria para el paso de barcos de gran calado. Desde luego constituiría el proyecto una descongestión de tráfico para el actual canal de Panamá reservado para fines militares . . . Se calculan los gastos en mil millones. Mano a mano la segura ocupación militar de Nicaragua iría entonces también un avance ulterior de los EE. UU. hacia el Sur. ¡No es difícil el imaginarse los sentimientos de los americanos fuera de los EE. UU.! Para terminar nos queda dirigir una mirada sobre el llamado canal de Kra. Al hablar de este proyecto siempre se pensó en el Japón. Existe el favorable estrecho de Malakka que desde el Océano Indico al mar Chino del Sur, pero en este estrecho se encuentra Singapur. Un canal a través de la parte más estrecha de Thailand, cerca de Kra, donde el istmo sólo tiene 42 kilómetros de anchura representaría al lado de la reducción del trayecto una esencial desvarolización de la fortaleza inglesa. Ignoramos si Thailand misma persigue este proyecto, puesto que de su realización puede prometerse grandes ventajas económicas. Técnicamente no existen dificultades insuperables pero políticamente se opone ante todo Inglaterra. Así solo los proyectos de grandes canales hacen historia, historia mundial, y siempre habrá lucha por las vías marítimas artificiales de la tierra, mientras los barcos de los hombres surcan los Océanos.



Togal

contra

el reuma

Togal se ha acreditado brillantemente contra

reuma • ciática
lumbrago • constipados
neuralgia y dolor de cabeza

En gran número de casos las tabletas Togal han sido un rápido remedio. El efecto extraordinario del Togal lo han confirmado hace más de 25 años, médicos y clínicas. No da lugar a efectos secundarios desagradables. Tenga Vd también confianza y haga hoy mismo una prueba, pero tome solamente el Togal

en venta en todas las farmacias

Solícite el interesante libro, ilustrado en colores, "La lucha contra el reuma y el dolor" de la Casa Togalwerk Muenchen 8 K, que entrega gratuitamente y constituye una guia médica para personas sanas y enfermas

Objetivos intercambiables para cada fin dan la

Kine-EXAKTA



una incomparable aptitud a compararse al ángulo visual y a la perspectiva del motivo. El cristal esmerilado con lupa muy potente de la Kine Exakta le enseña a Vd. automáticamente al capuchón el cuadro exacto de la foto, libre de paralaje, y además la nitidez exacta. — Prospectos gratis.

Ihagee KAMERAWERK STEENBERGEN A.G.

Dresden Striesen 669

NEUERSCHEINUNG

Mölders und seine Männer

von Oberstleutnant von Forell

Spanien, Frankreich, England, Rußland — überall hat Deutschlands erfolgreichster Jagdflieger Oberst Werner Mölders sich bewährt und in unzähligen Luftschlachten sein hohes fliegerisches Können, seine stete Einsatzbereitschaft und seine Kühnheit bewiesen. Von ihm und seinen Männern, mit denen zusammen er Sieg auf Sieg errang, berichtet dieses neue, mitreißende ADLER-Buch als Zeugnis deutschen Fliegertums und heldenhaften Kampfgeistes. 128 Seit., kart., RM 1,–.

Adler-Bücherei

VERLAG SCHERL, BERLIN

Cazando trenes blindados y vías freas

por Corresponsal de guerra A. Peickert

PK A primeras horas de la mañana llega una orden especial a nuestra formación de combate, que poco después es leída en las diferentes escuadrillas. Dice textualmente: Mediante ataques consecutivos de las formaciones del Arma Aérea debe ser interceptada la retirada del quinto ejército ruso al norte de Kiew y por medio de destrucción se tienen que interrumpir las comunicaciones ferroviarias en la retaguardia del enemigo. Deben ser atacados con bombas y armas de a bordo los trenes soviéticos y las concentraciones de tropas enemigas que se vayan encontrando.

Nuestras escuadrillas tienen que salir varias veces durante el día. Pero es asunto que vale la pena. Tenemos el presentimiento de que hoy intervendremos en un aniquilamiento decisivo, pues nuestro jefe, el capitán de escuadrilla, capitán D. realiza hoy su centésimo vuelo contra el enemigo. Nadie habla de ello, pero ya todo el mundo lo sabe. El sargento mayor ha hecho todos los preparativos necesarios, ayudado por la tripulación de su jefe. Pero intervino el Dios de soldados y guerreros y las cosas cambiaron.

Todo comenzó muy bien. En nuestro campo de aviación había extraordinario movimiento. Despegaba aparato tras otro. Las escuadrillas juntáronse en formación. Otras ecuadrillas regresan en formaciones cerradas, dan una vuelta sobre el campo y se disponen a aterrizar. El personal técnico tuvo un día de prueba. El trabajo de estos muchachos es ya de por sí abrumador: día y noche tienen que estar preparados. Pero el día de hoy es para volverse loco. Cada aparato tiene que ser revisado después de su aterrizaje ya que debe salir inmediatamente de nuevo. Es una cadena sin fin, llenar los depósitos de bencina, cargar bombas y así uno tras otro todos los aparatos. Además reparar desperfectos, impactos de la artillería antiaérea y una sinfín de detalles que se presentan. Así, por ejemplo, de nuestra escuadrilla ningún aparato regresó sin avería más o menos importante. Todo esto tenía que ser reparado. Sólo un caso fué grave y fué durante el centésimo vuelo de nuestro capitán de escuadrilla. El percance sucedió de la siguiente manera: Salimos a las 11.40 con un sol espléndido, y con el encargo de bombardear una línea férrea a unos 200 kilómetros al norte de Kiew. La orden decía: interrumpir la línea y bombardear todos los trenes que se encuentren por el camino. Se sabía que había mucho movimiento en esta línea. Encontramos a los soviets en plena retirada. Esto era algo para nosotros. Al principio volamos a una altura de 1000 metros, pero era preciso bajar si queríamos ver algo. Tan buen tiempo que hacía al salir, y ahora el cielo estaba completamente encapotado, por negras y amenazadoras nubes que descendían a ras del suelo. ¡Así es que, más abajo! Primero a 400 metros y luego tuvimos que descender hasta 100. ¿Será mejor la visibilidad sobre el blanco? De momento no lo parece. Finalmente nuestros tres aviones He 111 se lanzan a 50 metros de altura sobre tierra soviética. Un asunto en extremo arriesgado porque a esa altura sólo basta un casual disparo de fusil para derribar toda la máquina. Pero como siempre la suerte ha estado con nosotros esta vez. Al fin y al cabo necesitamos ver algo. Abajo en los prados sobre los que volamos, corren manadas de caballos asustados, vacas que dan los más ridículos saltos, fugitivos que huyen en primitivos carruajes, que perdiendo la serenidad abandonan vehículos y huyen en todas direcciones, mientras que los caballos desbocados continúan su desenfrenada carrera con los carruajes vacíos dando tumbos. La destrucción personificada. Sembrando el terror por el estruendo de los motores, pasamos en vuelo rasante muy cerca de tierra. Sobre nosotros, un cielo plomizo y amenazador. Divisamos una línea férrea, pero no es nuestro objetivo. Aquí ya dejaron otros su rastro. Vemos un tren blindado descarrilado y deshecho por las bombas. Sus cañones ya no nos dan miedo. Nuestros camaradas nos explican más tarde como habían colocado una bomba en los rieles delante y detrás del tren, desde donde se disparaba desesperadamente con todos sus cañones. El convoy intentaba avanzar y retroceder pero no podía pasar más allá de los cráteres que abrieron las bombas. Finalmente los aviones alemanes lanzaron una bomba que hizo blanco de lleno y todo se acabó. Ya había sido abandonado por los soviets. Algunos kilómetros más lejos un gran tanque bolcheviqueo sobre los rieles también estaba liquidado. Una espléndida pieza de botín. Y ahora nos acercamos a la otra línea férrea que es la nuestra. Hasta este momento habíamos volado a cierta distancia de la vía pero ahora volamos directamente encima de ella a 30 metros de altura. Para nosotros, acostumbrados a distinguir desde grandes alturas, nos parecía todo tan cerca que podíamos cogerlo con la mano. Durante tales vuelos rasantes se da uno cuenta de lo que es velocidad. Como un huracán pasamos a ras de tierra. No puede uno darse cuenta de detalles hasta después de haber pasado sobre ellos. El tirador de bombas en la parte de delante tiene los rieles directamente bajo él, como si fueran cintas brillantes de acero en movimiento. En lontananza una casita, ya la hemos pasado. Ya tenemos delante de nosotros una línea recta que se pierde en el horizonte. ¡Y aquí trenes! Preparo mi ametralladora con la mira ajustada a los rieles. Pronto debe aparecer en la mira la larga hilera de los vagones. Y después ya no veo más bajo mí que tejados de color grisverdoso contra los cuales vacío mis depósitos de munición. El blanco es bien visible, es fácil acertar. Una pausa de segundos, y se repite la misma escena, es el segundo tren. Desde abajo disparan contra nosotros. Un humo blanco me priva por unos momentos la visibilidad. Es el humo de la máquina, pero ya hemos pasado. Desde arriba grita el radiotelegrafista: ¡Blancos! blancos! El tirador de bombas ha arrojado algunas sobre el convoy. Hacen segundos más tarde explosión cuando nuestro aparato ya se encuentra centenares de metros más allá. El tren queda destruído. La explosión de las bombas ha lanzado al aire los vagones, destruído los rieles, incendiado todo el convoy. Otros dos blancos de bomba han acabado la destrucción de la vía. De paso arrojamos otra bomba sobre el edificio de la estación que poco después sobrevolábamos, bomba que igualmente acertó el blanco.

Apenas hemos pasado este último blanco cuando el aparato salta de repente hacia arriba y da una rápida vuelta hacia la izquierda. "¡ Que venga al momento el mecánico de a bordo" oyese la aguda voz del capitán en el micrófono. ¡Debe haber pasado algo! Con gran tensión escuchamos el ruido de los motores, vigilamos todo movimiento del aparato. Pero no notamos nada extraordinario. ¡Paciencia! Hay gran quietud en el avión, se espera de un momento a otro cualquier noticia desagradable, pero nada. El mecánico de a bordo se ha dirigido hacia delante y ahora ya sabemos lo que ha pasado. Piden el botiquín portátil. Además oímos la voz de nuestro capitán: "Hasta el aeródromo ya aguantaré." Nuestro jefe el capitán está herido. La parte delantera del avión ha sido alcanzada por algunos disparos, dos de los cuales entraron en el pie del capitán saliendo por la rodilla. Fragmentos de metralla y astillas pasan rozando al observador sin lastimarlo pero rompiéndole el reloj. Es cuestión de obrar rápidamente. Al jefe ya le han cortado las botas, pierde mucha sangre, que mana de una profunda herida en la pierna derecha. Pedazos de carne han quedado pegados al cristal delantero. Pasamos el botiquín. Mientras el capitán continúa en el volante, maneja el observador tijeras, vendas y algodón. Se hace de primera cura, tan bien como se puede. No hay más remedio, el capitán, con el pie destrozado, se ve precisado a continuar guiando, pues es responsable de la máquina y tripulación. De él depende todo y la cosa marcha. Tenemos que aguantar un dos horas y se aguantará y cuando nos damos cuenta de que todo marcha bien, entonces durante el vuelo de regreso de este ataque contra el enemigo en el interior de la Unión Soviética se dirige por medio del micrófono la primera felicitación a nuestro capitán herido: "¡Nuestras más sinceras felicitaciones, señor capitán, por su centésimo vuelo!" Y todos felicitamos. Este no es ningún centenario corriente, sino uno entre soldados. Representa vuelos sobre Inglaterra, Francia y Rusia Soviética, arcos hundidos en las costas de Inglaterra, ataques contra tropas y fuerzas motorizadas contra ferrocarriles y artillería antiaérea. Todos nos sentimos orgullosos de haber podido participar en este vuelo.

Cuando llegamos a nuestro campamento, dejamos abandonada la mesa improvisada con todo cariño y medios al alcance. Nos dirigimos nuevamente a toda prisa al hospital para brindar y chocar los vasos con nuestro capitán.

Nuestra venta de libros

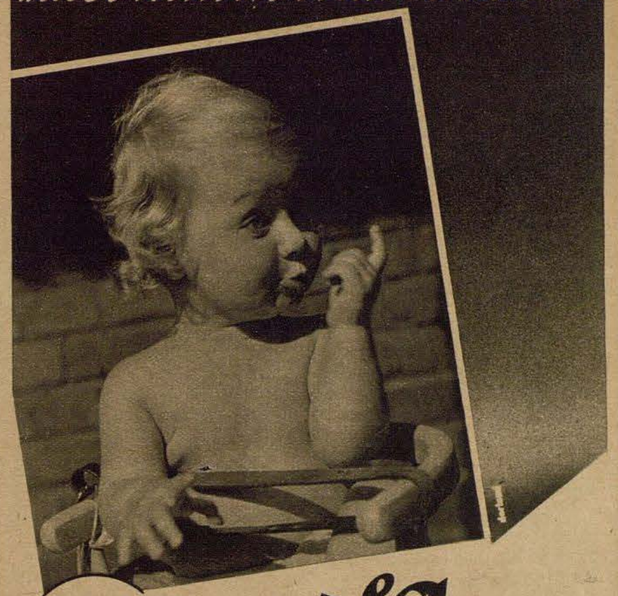
"Mölders y sus hombres." Por el Comandante Fritz von Forell. Adler-Bücherei, Scherl-Verlag, Berlin. 128 pág., Precio 1.—

Nunca se lee bastante sobre los aviadores. Cada nueva actuación de una formación aérea significa una novela, cada incursión sobre territorio enemigo una nueva aventura. El aviador, y en especial el aviador de caza, lucha aisladamente con el enemigo, y todas las victorias que ha conseguido y continúa consiguiendo de campaña en campaña alguien como nuestro Werner Mölders, se consiguen después de una nueva y violenta lucha con detalles y cambios inesperados, en una palabra: un máximo de peligro. Pero precisamente este peligro es el que agrada al aviador, cuyo corazón desea la lucha aérea, y al regresar al campo, cuenta entonces muchas cosas a sus camaradas. El Comandante Fritz von Forell ha estado con los camaradas de la formación de caza del Coronel Mölders, y ha escuchado del mismo Mölders la descripción de sus acciones, lucha por lucha, los instantes más dramáticos, el salto con el paracaídas, la actuación de la formación, el alto concepto de camaradería entre los jóvenes aviadores. Se ha enterado de los episodios de la juventud y de la instrucción militar del comodoro de la formación, de sus acciones con la Legión Condor en España, de los combates y triunfos en el cielo de Francia y de Inglaterra. Toda la historia desde el piloto de avión en la escuela de aviadores de combate hasta el maestro en la lucha aérea se revive en forma única y dramática con propias palabras de Mölders. El autor se ha procurado dietarios y cartas de él. Como todo héroe verdadero el Coronel Mölders es sencillo y modesto, siempre pondera a sus hombres y sus méritos. Con gran frecuencia le han ayudado en medio de una lucha tenaz y violenta, y muchas veces también ha sido él quien se ha mantenido junto a un compañero. Toda la formación está unida a vida y muerte, uno no es nada, pero todos juntos son una unidad invencible.

Pero todavía hay algo que se deduce claramente de las palabras de Mölders: lo mismo que entre los camaradas en el aire también entre los hombres de la formación en el suelo existe camaradería, entre los encargados de las armas, y entre los mecánicos que cuidan a los aparatos con gran esmero. Todos ellos son buenos camaradas de Mölders y participan en su trabajo de gran responsabilidad. Es de esta forma que ha aparecido un libro de aviación sacado de lo vivido. "Mölders y sus hombres", lleva por titulo, y se ha editado en la Adler-Bücherei de la Casa Scherl, Berlin. Tiene 128 páginas y están reproducidas gran cantidad de impresionantes fotos de Mölders y de los hombres de su formación. Se pueden leer las descripciones de la vida de los aviadores en la lucha y en camaradería. El coronel Mölders habla de si y de sus hombres. ¡Cada uno querrá estar presente y poder oír!

W. W. Bechtle

..aber nimm Mimosa-Film



Mimosa

Fordern Sie Werbeschriften von MIMOSA Aktiengesellschaft, Dresden-A 21

Efasit

para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

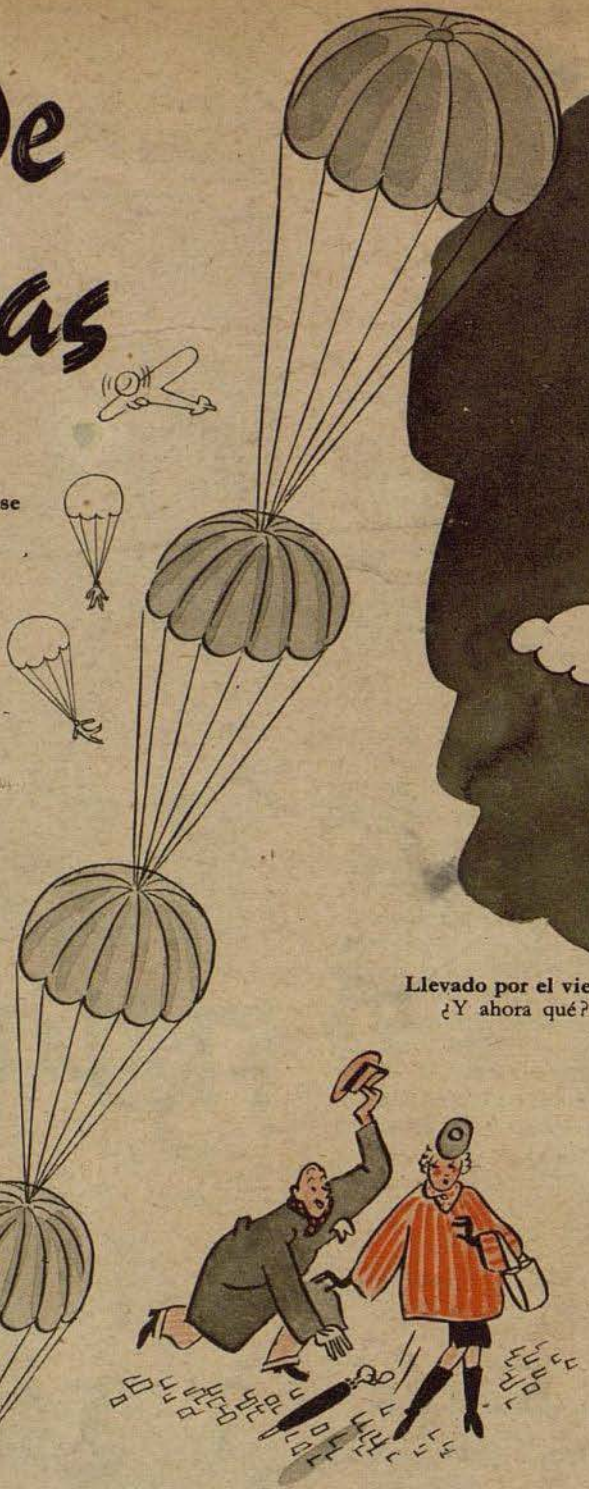
En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Episodios de paracaidistas

Dibujos de Werner Kruse



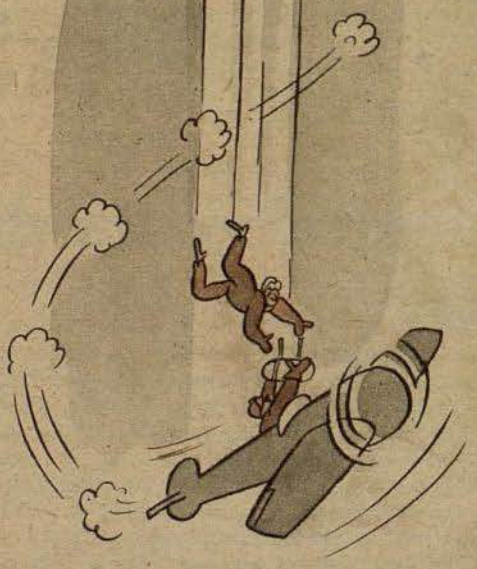
Del Lejano Oriente
La genial ocurrencia de mister Li Hung Hano: Simplificación nacional de la combinación del paracaídas



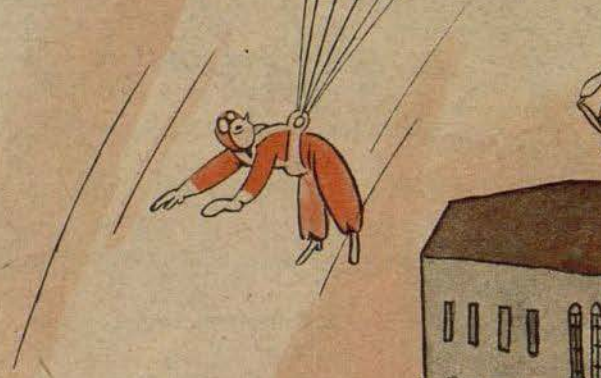
Un cazaparacaídas



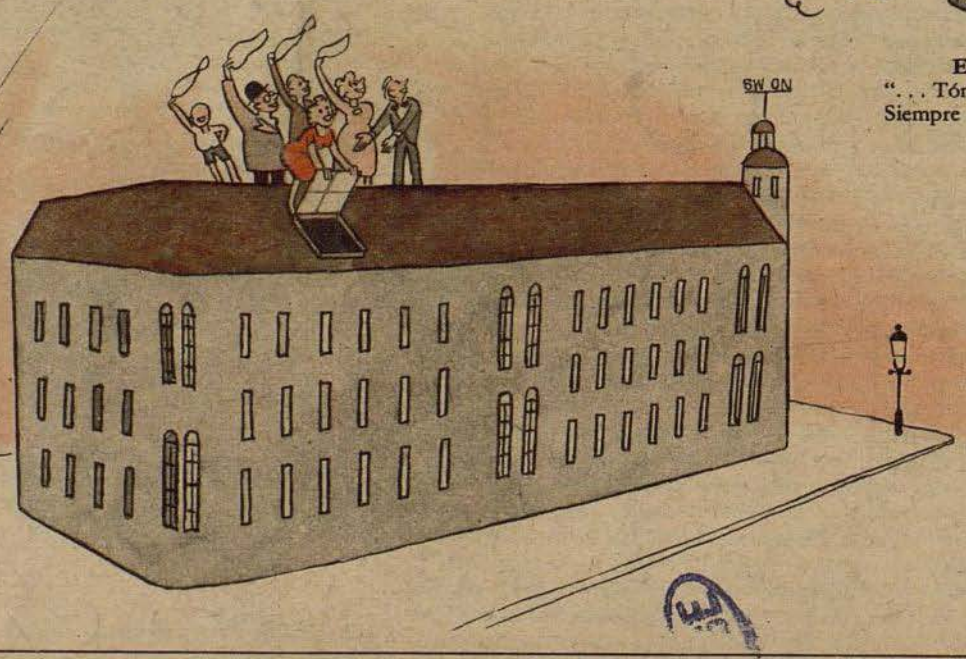
Llevado por el viento
¿Y ahora qué?



El olvidadizo
"... Tómalo de una vez. Siempre te olvidas de él"



El pesimista
"... Esperemos que se habrán abierto todos"



El paracaidista viene de permiso
"... Esperemos que Justav verá donde tiene que saltar"

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 10. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

NUMERO 21 / BERLIN, EL 21 DE OCTUBRE DE 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

El avión torpedero alemán

Gran información ilustrada en este número

El avión torpedero ha llegado a ser un arma temible para el enemigo. En la ilustración se ve un aparato Heinkel He 111 dotado de dos torpedos. En la parte delantera de la cabina de completa visibilidad se halla el aviador encargado de lanzar los torpedos

Fotos PK. Aviación (Alex Stöcker)

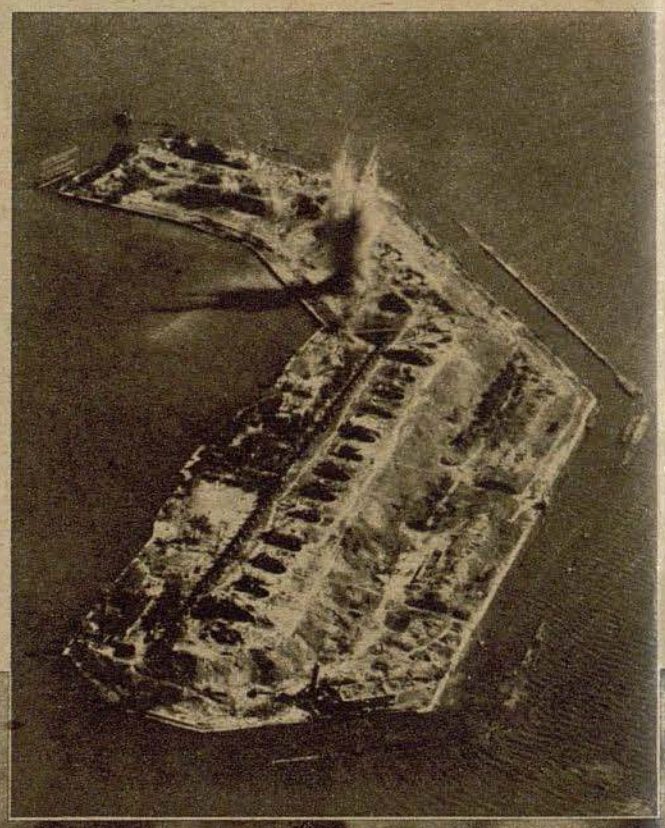
Bombas contra el fuert de una isla

Ataque de los Stukas

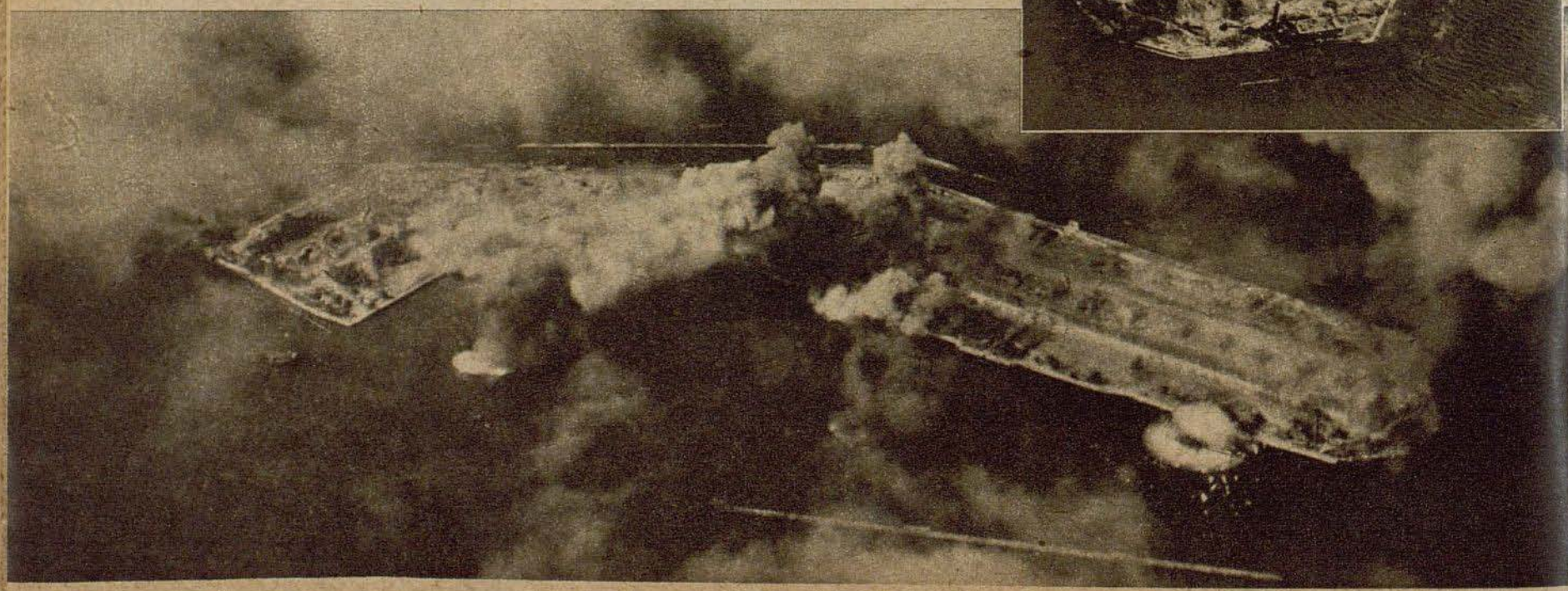
contra una dominante posición de artillería en la desembocadura de los ríos Bug y Dnieper

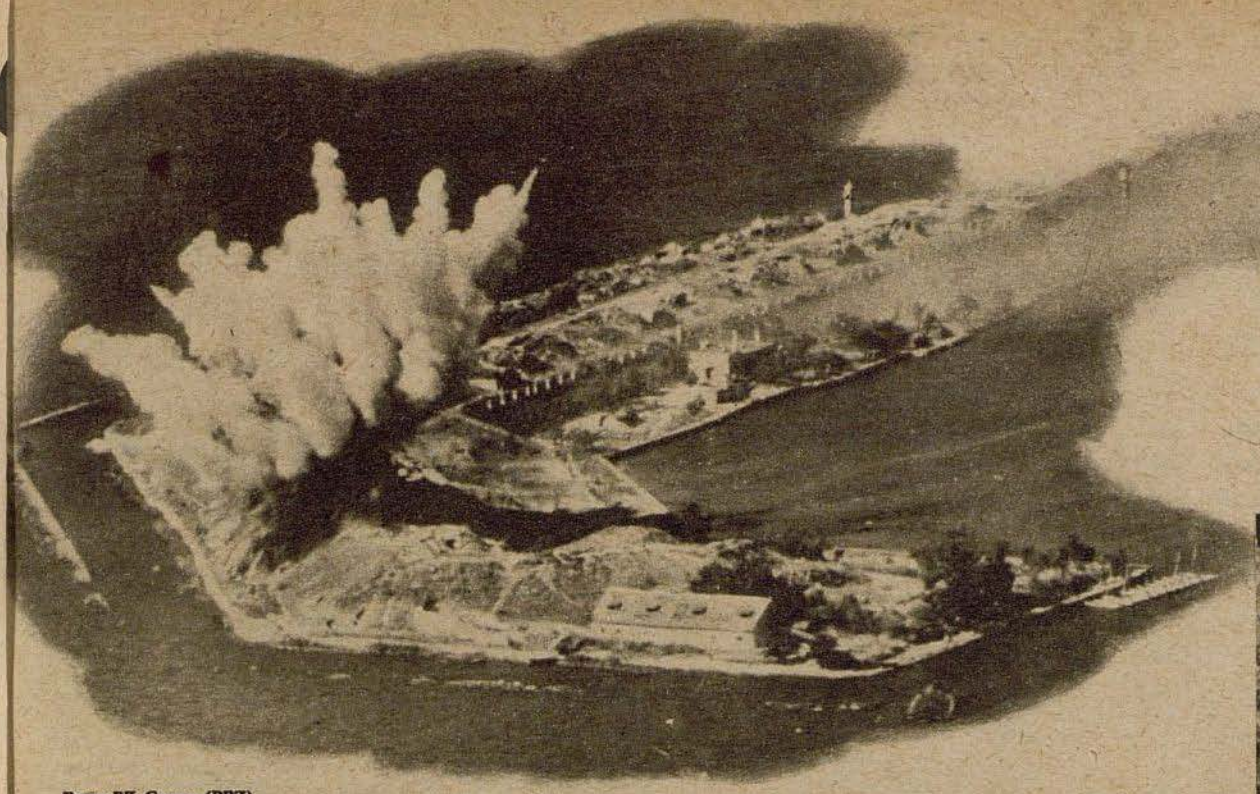
En la parte más estrecha del golfo donde desembocan al Mar Negro los ríos Bug y Dnieper, de gran importancia estratégica, se encuentra una isla con un faro, que ha sido transformada por los soviets en un potente fuerte. Sus casamatas e instalaciones de fortines, con sus pesados cañones de largo alcance, constituyen una contínua amenaza para la región costera ocupada ya por tropas alemanas y para el importante centro industrial de Nikolajew. Este fuerte de la isla tiene que ser eliminado a todo trance. Para tal fin fueron empleados Stukas, Junkers Ju 87 que en ataques consecutivos destruyeron las potentes construcciones de cemento armado y pusieron fuera de combate los cañones mediante acertados blancos de bombas arrojadas. A pesar de la más violenta defensa antiaérea del enemigo regresaron a sus bases todos los aviones que intervinieron





A los largo de los abruptos arrecifes que cortado a pico forman la costa del Mar Negro vuelan Stukas a ras de agua acompañados de su propia sombra. A la derecha: Se distingue abajo el fuerte de la isla donde los soviets se defienden aun con tenaz resistencia. Ha sido arrojada la primera bomba para comprobar la influencia del viento sobre la trayectoria. Ha caído algo apartada de las posiciones de los cañones, que se distinguen claramente por sus plataformas redondas. La foto de abajo: Lo que se ve ahora parece el infierno. Penachos de humos provocados por las explosiones crecen como gigantescas setas sobre la pequeña isla. Dos escuadrillas Stukas han hecho tabla rasa. El mayor éxito lo alcanzó el mismo comandante de la escuadrilla, cuyas bombas habían dado en un depósito de municiones

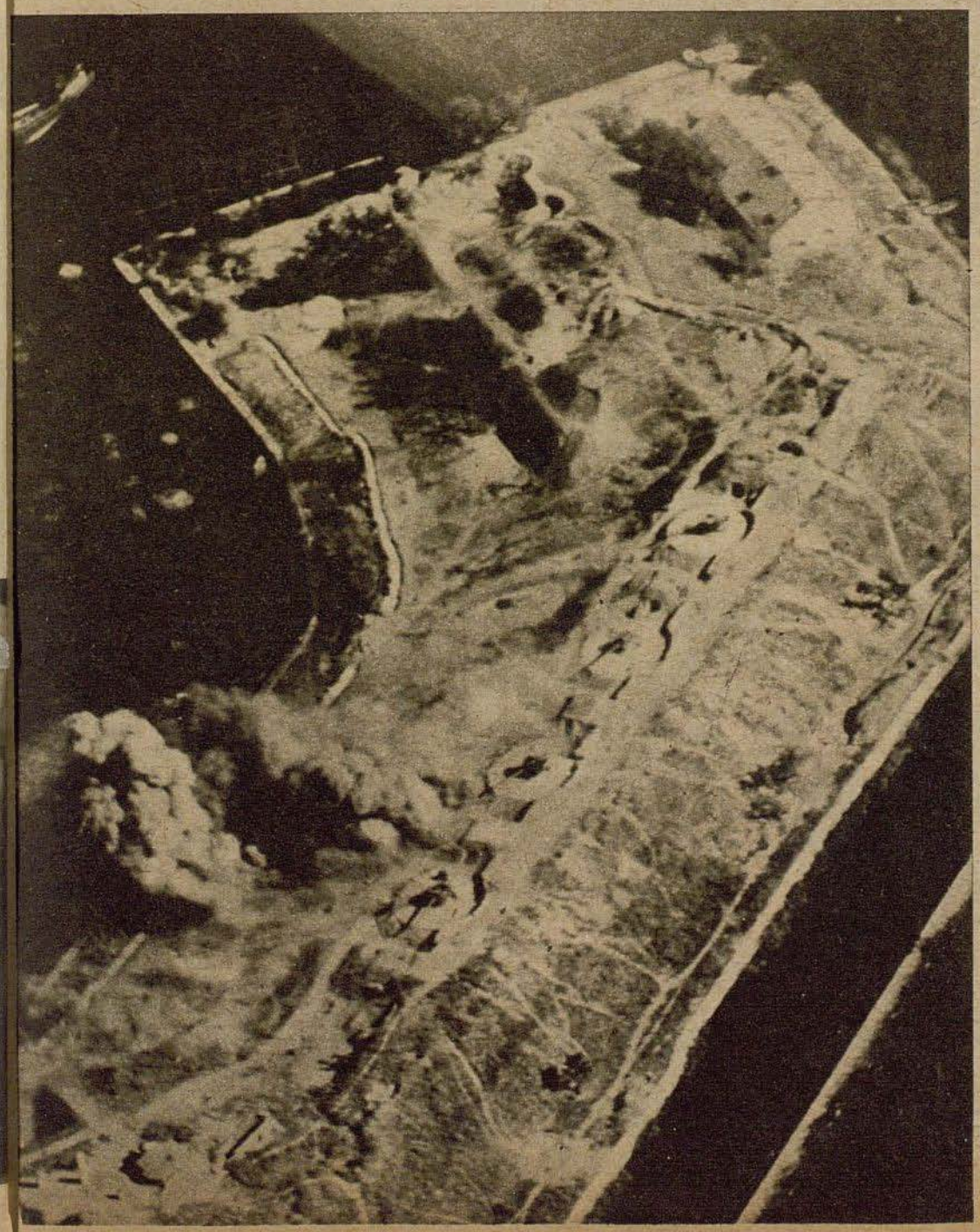




Fotos PK Grosse (PBZ)

Una bomba ha caído en medio de las posiciones artilleras. Las densas columnas de humo amrillento que suben hacia el cielo dan una idea de los enormes efectos producidos por la explosión entre las piezas de artillería. Según ha podido comprobar más tarde un avión de reconocimiento, los fundamentos de los cañones fueron desnivelados de tal manera que estos apuntaban hacia abajo. Fueron hechos añicos incluso los más potentes blindajes. Para la foto de abajo: Los penachos de humo producidos por las explosiones de las bombas se acercan cada vez más a las posiciones de artillería. Densas humaredas se levantan sobre las instalaciones de las casamatas.

El fuerte ha quedado eliminado



En un aeródromo de campaña



Armado de púas pero inofensivo. Dos cachorros de erizo de visita a un aeródromo de nuestros aviadores de caza
Foto PK Küke (Weltbild)



Intermedio divertido: Tan grandes son los neumáticos del Heinkel He 111, que una persona puede colocarse "comodamente" en su interior. Foto PK Blascha (Weltbild)



El dentista militar durante su trabajo. La cara del paciente evidencia que se encuentra bien entre sus hábiles manos
Foto PK Schödl (Atlantic)

Aviones torpederos en el frente

Antes del despegue para comenzar el vuelo contra el enemigo. Con el aparato de transporte y mientras el avión se halla todavía en tierra, el personal del campo arrastra el torpedo hasta la gabarra situada entre los flotadores

Un Heinkel He 115 se prepara para el despegue, cargado con torpedos. Debajo del aparato y sobre la gabarra se puede ver perfectamente el torpedo entre los flotadores

Dentro de la Aviación Alemana, el avión torpedero se ha desarrollado en corto tiempo en tal forma que hoy día es ya un instrumento de combate que ha causado graves daños al enemigo. Ahora, además del torpedo de buque existe también el torpedo de avión que es un verdadero peligro para la navegación marítima en todos los mares. El Adler, en el presente número, reproduce una serie de fotografías sobre la actuación de los aviones de torpedeo. Mientras que la foto que encabeza el número representa a un avión de combate tipo Heinkel He 111, equipado con torpedos, las siguientes fotografías son del hidroavión Heinkel He 115, que se utiliza también con gran éxito como arma de torpedeo

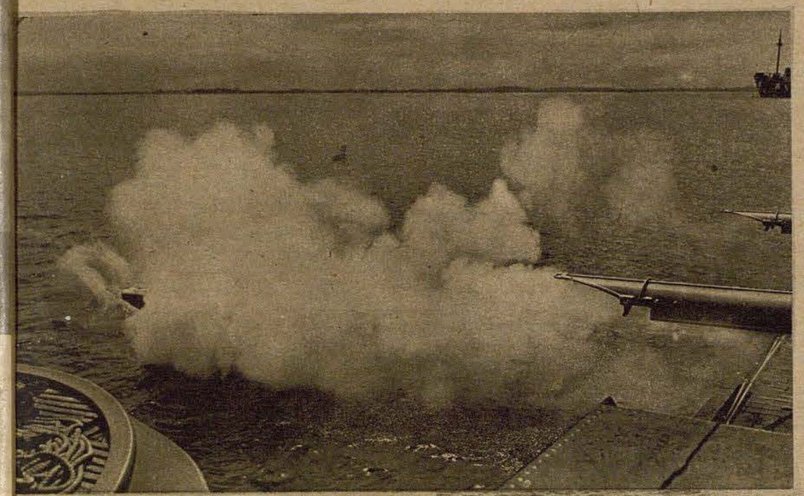
Derecha: Después del vuelo rasante a corta distancia de la superficie del mar y en la dirección del objetivo enemigo se acaba de lanzar el torpedo que se dirige en seguida hacia el buque.



Antes de actuar en la lucha contra la navegación británica, cada torpedo de avión se dispara por medio de tubos. En la foto de la izquierda el torpedo que se tiene que disparar se coloca en el tubo en cuestión

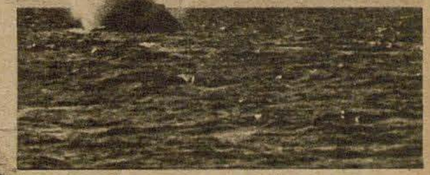
Fotos PK Luftwaffe (Alex Stöcker)

Abajo: Poco después de haber sido lanzado al agua. El torpedo avanza ya por entre la superficie líquida

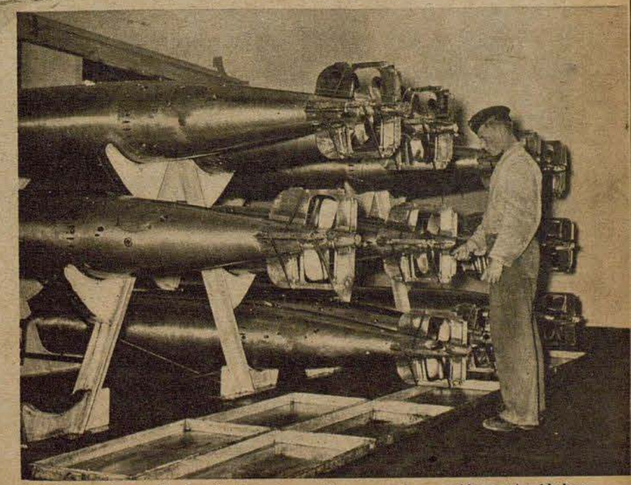


Derecha: Después de haber sido lanzado al agua, el torpedo aparece de nuevo sobre la superficie y es buscado por una barca especial a fin de poderlo emplear para nuevas pruebas





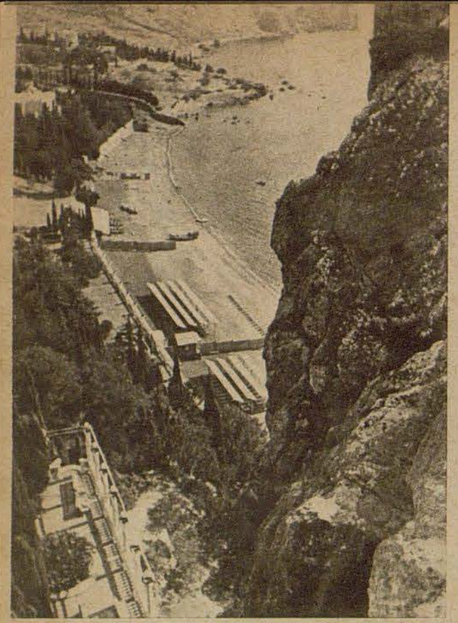
Ahora mismo se acaba de lanzar el torpedo y el avión se remonta de nuevo hacia las alturas. Después del choque da sobre la superficie del mar el pesado proyectil submarino se produce una gran columna de agua y la "anguila", que es como se llama al torpedo en el idioma técnico, comienza a iniciar por debajo del agua su tétrica carrera en dirección del objetivo



Torpedos en el polvorín. Estos proyectiles se guardan y cuidan aquí cuidadosamente a fin de que estén siempre preparados para actuar contra el enemigo

EL MAR NEGRO CENTRO DE INTERÉNTERNATIONAL

Por Wolf Schmalfuss



Gursuf en la isla de Crimea. Esta península del Mar Negro tiene carácter típicamente meridional por lo cual se le da también el nombre de "Riviera del Mar Negro"

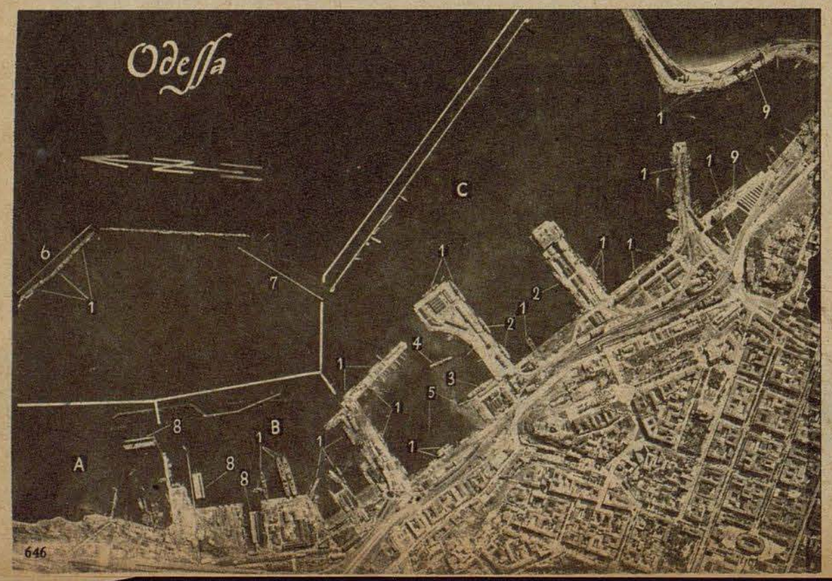


Vista de Sewastopol puerto de guerra más importante de los soviets. Esta fortaleza situada en la punta meridional de la península de Crimea fué ya teatro de sangrientas luchas en 1855, durante la guerra de Crimea

No hay que dejarse engañar por el nombre: las aguas del Mar negro son tan reverberantes y del mismo intenso color azul que las del Mediterráneo. ¡Como podría ser de otra forma, si sus aguas, no tan calientes y menos saladas, tienen un origen netamente mediterráneo! Por lo demás ya los antiguos Griegos tergiversaron la verdad, cambiando el nombre originario del Mar Negro: Pontos Axeinos (Mar Inhospitalario) en Pontos Euxeinos, es decir "Mar Hospitalario". Aunque los sabios aun no están de acuerdo hoy día, el hecho de que el fondo de las orrillas de este mar interior, segundo en importancia en el mundo, sea de color obscuro por contener un elevado porcentaje de sulfito de hierro, fué sin duda la causa que indujo a dar un nombre tan equivocado y sombrío a este Mar del Sur. La tierra negra fértil y poseedora de ricos tesoros atrajo ya a los pueblos de la antigüedad, a los cuales durante las grandes emigraciones de los pueblos, siguieron tribus asiáticas, eslavas, semitas y germanas, asi es que hoy día, por ejemplo, existe en el Caucaso una verdadera Torre de Babel de razas y lenguas. Con una superficie de 424.000 kilómetros cuadrados, sobrepasa el Mar Negro al Mar Báltico que tiene 400.000. Como comunicación marítima entre Europa y Asia, asi como brazo más oriental del Mediterráneo, el Mar Negro ha sido siempre desde los mas remotos tiempos, un centro de acontecimientos políticos, es decir en primer lugar no el Mar Negro propiamente dicho, sino su "Corredor al Mediterráneo: los Dardanelos, el Mar Mármara y el Bósforo. Bajo en nombre colectivo "Los Estrechos" o solamente los "Dardanelos", las problemas del Mar Negro influenciaron los planes y agitaron hasta nuestros días las ideas y pensamientos de los políticos y estrategas.

Entre Oriente y Occidente

Ya en la Antigüedad iba unido con las mas bellas leyendas y fábulas el nombre de los Estrechos, que por aquel entonces llamábanse "Hellespont" porque Helle la hija de los Argonautas, huyendo con su hermano Phrixos sobre el lomo de cordero con el vellón de oro, porque su malvada suegra amanezaba su vida, càyó y se ahogó en aquellas aguas. También cuenta la leyenda que Hekuba, esposa del rey troyano Priamos y madre del gran guerrero Hector muerto por Aquiles, fué transformada en perra. El "Hellespont" fué también escenario del drama de Grillparzer que enaltece los amores de Hero y Leandro y muchos siglos mas tarde, el famoso poeta británico y paladín de la libertad de Grecia, Lord Byron intentó imitar el clásico ejemplo del desgraciado enamorado Leandro atravesando a nado el estrecho entre Europa y Asia. El nombre Dardanelos procede del rey troyano Dárdanos. Durante las guerras Persas el rey Jerjes tendió aqui su famoso puente doble con objeto de hacer pasar su poderoso ejército a Grecia y Tracia. También los guerreros del Gran Alejandro marcharon en dirección opuesta desde Macedonia atravesando los Dardanelos para iniciar sus grandes conquistas en Asia. El Imperio Bizantino fué el que se estableció más tarde entre Oriente y Occidente. Durante siglos dominó en los Estrechos hasta que hicieron su aparición los primeros barcos otomanos del Mar Negro, llegaron los Conquistadores turcos procedentes de tierras asiáticas y crearon después de encarnizadas luchas la capital de Bizancio, más tarde Constantinopla, hollando asi tierra europea. Durante varios siglos volvió a ser muy disputado el dominio sobre los Dardanelos. Los Turcos extendieron incluso sus conquistas hasta el corazón de Europa. Ningún Estado del Occidente hubiera podido atreverse a proceder contra esta Gran Potencia Oriental y menos aun atacar la puerta entre el Mediterráneo y el Mar Negro. El invento de la pólvera y del cañón que inició el Tiempo Moderno fué también de importancia decisiva para los Dardanelos. Desde entonces llegó a ser infranqueable para toda flota agresora. Este paso marítimo de 65 kilómetros de longitud y anchura media de 5 a 6 kilómetros — 1,9 kilómetros en su lugar mas estrecho — que sale del Mar Egeo y desemboca en el Mar Mármara de 200 kilómetros de longitud y 75 de anchura para pasar después al Mar Negro por el Bósforo, que tiene 28 kilómetros de longitud y sólo de 160 a 3.300 metros de anchura, entre Constantinopla en la orilla europea y Escutari sobre la orilla asiática. Los cañones turcos y los sistemas de fortificaciones en estas zonas podrían actualmente pulverizar cualquier enemigo. Asi fué creado aqui, especialmente después de la construcción del Canal de Suez, una especie de pistola que apunta sobre "Las Vías respiratorias" del Imperio Británico y cuya culata la tiene aquel que posee los Dardanelos. Por lo tanto no es extraño que Londres haya hecho todo lo posible para tener prisionero en el Mar Negro y apartarle de Constantinopla al gran rival de la Potencia Rusa. Por otro lado no fué mas facil para los turcos seguir una política de rodeo para con los dos partidos. Asi Bizancio en el Tiempo Moderno ha llegado a ser plataforma giratoria de la política universal. Ya en 1809 Inglaterra hizo prometer a Turquía tener cerrado los estrechos para barcos de guerra de cualquier país, y con esto se refería especialmente a los rusos. En 1833 consiguió Rusia obtener del Sultán el derecho de paso, pero en 1840 Inglaterra volvió a obligar a Rusia a renunciar a este paso libre. El Congreso de París de 1856 confirmó de nuevo el principio del cierre de los Dardanelos e Inglaterra impuso incluso la neutralización del Mar Negro. En 1870 Rusia consiguió por lo menos la suspensión de esta neutralización, pero continuó prohibiendo el paso de barcos de guerra por los Dardanelos. Este arreglo subsistió en líneas generales hasta la guerra mundial. Mientras que hasta entonces habían bastado medios diplomáticos para solucionar los problemas políticos de esta plataforma giratoria, ahora, después de haberse unido los antiguos competidores para romper la barrera Berlin—Bagdad y cercar a Alemania floreciente, fué hecha por primera vez la tentativa de conquistar por la fuerza el dominio de los Dardanelos. Todos recordamos aún las hazañas heroicas de los cruceros alemanes "Göben" y "Breslau"



Aspecto del puerto de Odessa, estrechamente cercada desde hace semanas por las fuerzas germanas. La vista muestra: A) Puerto petrolero. B) Astillero. C) Puerto. 1. Barcos mercantes (27). 2. Barcos mercantes y de pasajeros (3). 3. Barcos de pasajeros (1). 4. Destructores (1). 5. Barco auxiliar de guerra (1). 6. Barrera de barcos. 7. Barrera de redes. 8. Diques flotantes (3). 9. Silos

así como de los temerarios marineros que fueron mandados en socorro de los turcos, sus valientes hermanos de armas. El inmutable criminal de guerra Winston Churchill tuvo que convencerse ya por aquel entonces de que en la guerra no decide la superioridad numérica de las armas sino el espíritu combativo del que las maneja. Como Ministro de Marina inglés fué entonces el responsable de la aventura de Gallipoli, tan sangrienta e infructuosa para los aliados. Los Dardanelos quedaron en manos turcas aunque si hubieran sido atacados por un adversario tan heroico como lo fueron los defensores germano-turcos, muy inferiores en número, sus fortificaciones completamente insuficientes y anticuadas no hubieran podido resistir la avalancha enemiga. No fué por lo tanto ningún capricho del creador de la nueva Turquía cuando, después del derrumbamiento del Imperio otomano provocado por Inglaterra, se trasladó el centro del Estado Moderno a la ciudad de Anatolia (Angora) para cambiar más tarde su nombre por el de Ankara. "Vivimos en un campamento y este es nuestro cuartel general. Aquí nos quedaremos porque en Constantinopla mandan los cañones de los barcos de guerra de las potencias extranjeras" así declaró en aquel día memorable el general Mustafa Kemal Bajá, quien como genial estadista y atrevido estratega eliminó punto por punto las consecuencias e intrigas del vergonzoso dictado de paz de Sèvres, conquistando inmortal gloria que se reflejó en la denominación que recibió de "Atatürk", "padre de los turcos".

Desde Losanna a Montreux

Fué fácil venganza contra un indefenso cuando las potencias victoriosas de Versalles dispusieron en el Convenio de Losanna del 4 de julio de 1923 que fueran desmilitarizados y puestos bajo la vigilancia de una "Comisión Internacional de los Estrechos", los dos estrechos de los Dardanelos y del Bósforo en una anchura de 15 hasta 20 kilómetros, así como las aguas entre ambos y de las islas de Samothrake, Lemnos, Imbros y Tenedos, situadas ante los Dardanelos. Tuvieron que ser destruidas todas las fortificaciones. Se prohibió a Turquía el sostener fuerzas armadas terrestres excepto policía, gendarmería y una guarnición de 12.000 soldados en Constantinopla, y una pequeña flota y tomar cualquier medida que pudiera impedir el libre paso por los estrechos. A las potencias firmantes del Convenio se les concedió el derecho de paso por los estrechos sólo de fuerzas navales equivalentes a la potencia naval del más importante estado a orillas del Mar Negro (Rusia Soviética), pero por lo menos tres barcos de guerra de hasta 10.000 toneladas. Submarinos solo podían pasar los estrechos navegando sobre la superficie y todas las unidades navales podían permanecer en estas aguas solamente el tiempo necesario para su paso.

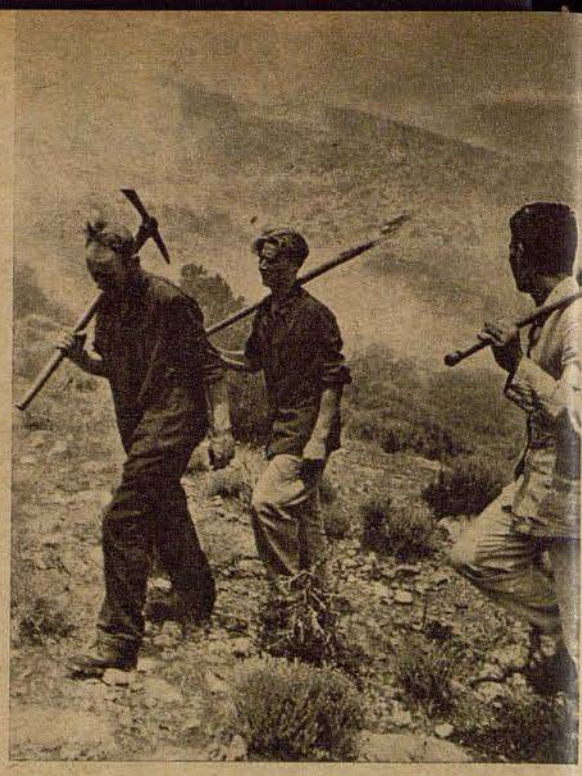
De ninguna manera se debía poner trabas al tráfico de barcos mercantes ni en caso de guerra. Es muy interesante el hecho de que el entonces comisario bolchevique del Exterior, Chicherin, mostrara ser más turco que los mismos turcos en la cuestión de los estrechos al declarar entre otras cosas lo siguiente: "La seguridad de la paz tanto en el Mar Negro como en el Cercano Oriente debe ser llevada a cabo con garantías firmes y esto quiere decir que los Dardanelos y el Bósforo deben quedar continuamente cerrados lo mismo en tiempos de paz como de guerra, tanto para barcos de guerra como para aviones. El Gobierno de la Unión Soviética insiste en que se ponga al Gobierno turco en condiciones de fortificar las orillas de los Estrechos y del Mar de Mármara, que disponga de una flota de guerra y pueda emplear para la defensa todos los medios de la técnica moderna . . . Basta recordar la ocupación de Odessa, Nikolajew, Cherson, Sewastopol, Batum y otros puertos del Mar Negro por lo Aliados. El mero hecho de que las fuerzas navales de los Aliados podían pasar los Estrechos posibilitó la ayuda de los ejércitos de Denikin y Wrangel en el Sur de nuestro país, en su lucha contra los gobiernos de Rusia y de sus aliados (La república ucraniana, ucrisinia y las demás repúblicas soviéticas)". Esta protesta por cierto no dió resultado, pero su argumentacion fué entonces para los Ingleses tan molesta como lo debe ser también hoy para los bolcheviques. En tenaz lucha diplomática a favor de la reconquista de su plena soberanía consiguió por fin la nueva Turquía alcanzar nuevo Estatuto de los Estrechos en la Conferencia de Montreux a fines de Junio 1936, debido al restablecimiento de la soberanía militar alemana, considerada como muy temible por las Potencias Occidentales, a la remilitarización de toda la Renania y al fracaso anglo-francés en Abisinia. De acuerdo con el convenio de Montreux, Turquía, en caso de guerra, tiene el derecho de permitir, mediante un pacto o convenio de ayuda, el paso, en ambas direcciones a barcos de aquellas naciones beligerantes que a base de las "disposiciones de la Sociedad de la Naciones" emprendan una acción o, presten servicio a un Estado aliado de Turquía. Por lo demás, de acuerdo con una proposición anexa soviética queda prohibido el paso de los Estrechos a barcos de guerra o barcos auxiliares de toda Nación en guerra. Las disposiciones correspondientes del "Convenio de los Estrechos" ya citado quedaron con esto anuladas y de esta forma se permitió así nuevamente la fortificacion de este paso marítimo. Esta aparente liberalidad frente a Turquía de las Potencias de Versailles — ante todo de Inglaterra — fué motivada por la creación de Eje Berlin—Roma que se firmó en aquellos tiempos. Londres creyó haber comprado entonces la leal adhesión de Ankara porque como compensación impuso en otoño de 1939 el "Pacto de Ankara" que debía comprometer a Turquía a formar parte del frente de acorralamiento anglo-francés. Las concesiones británicas en Montreux para con los bolcheviques se realizaron ya desde el punto de vista de la antigua amistad entre Moscú y Ankara que podía cuajar muy bien como valiosa base en el

Continuará en la página 670



El mapa ilustra positivamente la situación del Mar Negro como importante esfera de tensiones entre Europa y el cercano Oriente y evidencia la posición clave de los Estrechos entre el Mediterráneo y el Mar Negro. En el curso de la historia, los Dardanelos constituyeron tanto el puente entre Oriente y Occidente, cuanto al mismo tiempo fueron celosamente guardados y defendidos por los moradores de sus costas





En casos de apuro interviene el soldado alemán. Siempre ha sido así. Aquí en el monte se ha declarado un incendio en un bosque que amenaza tomar grandes y peligrosas proporciones. Armados con picos y palas han salido los hombres de arma aérea, junto con cazadores alpinos, para combatir el fuego

A la izquierda: Mientras parte de los soldados sofocan el fuego con espesas ramas de pino, cavan otros una gran fosa alrededor del foco para impedir que el incendio se extienda

Bosques en llamas

La aviación y los cazadores alpinos combaten el fuego



Los soldados se dirigen hasta muy cerca del foco de incendio protegiéndose del humo por medio de pañuelos empapados en agua que llevan en la boca. Vigilan estrechamente el fuego



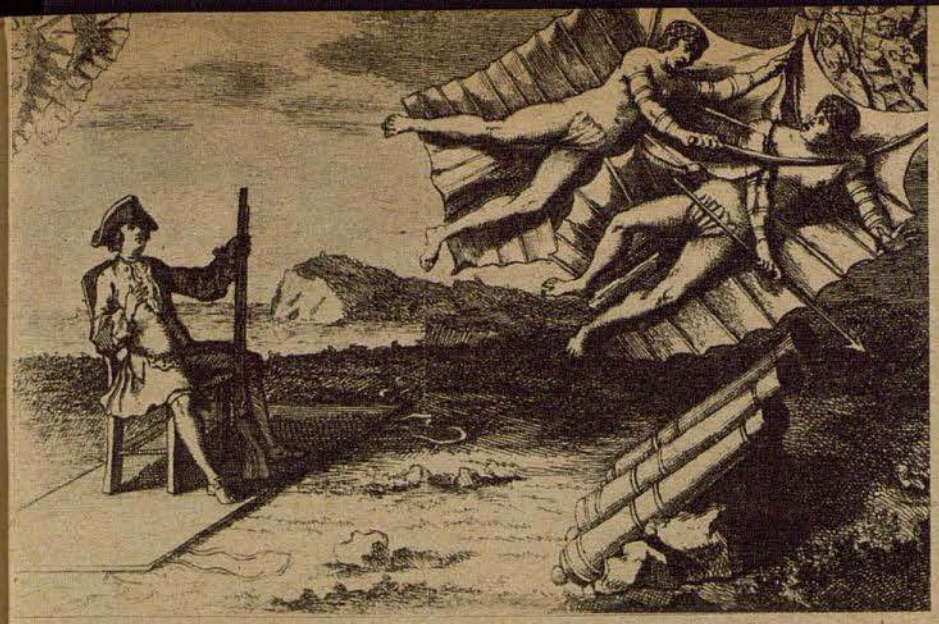
Grandes llamaradas se elevan hacia el cielo. El fuego es combatido con arena, medio eficaz para sofocarlo

Fotos Mauritius



Abajo, donde es necesario, se lucha por cada árbol para evitar que llegue a ser pasto de las llamas

La guerra aérea en fantasía y en realidad



Escuadrillas enteras de hombres y mujeres entablaron las primeras luchas aéreas en la tierra de fantasía de Doorpt Svangeati. Fué en el año 1751 que un escritor inglés hizo levantar estos murciélagos humanizados para entablar batalla con lanzas y sables

por GERHARD MEYER



Después de apenas 200 años el combate aéreo presenta otro cariz. Aqui un avión Spitfire intentó atacar un He 111. El observador avispado le contesta en el acto con bien dirigidos disparos. Se desarrolla unaferoz lucha describiendo infinidad de evoluciones, pero de repente sale una espesa humareda. — El inglés ha sido alcanzado

El hombre luchó ya en el aire cuando aún no había aviones ni dirigibles. No hace falta decir que estas prematuras batallas aéreas únicamente tuvieron lugar en la fantasía a la que no se le puede tomar a mal incluso las más atrevidas ideas, puesto que es la madre de todas las ideas creadoras. La fantasía había conquistado ya por aquel entonces el espacio aéreo de una manera más perfecta y completa como jamás la técnica pudiera realizarlo. Mientras la nave aérea de las primeras historietas de aviación a pesar de su timidez, se llegó a representar efectivamente como nave con mastiles y remos, dirigida por temerarios caballeros con cota de malla contra enormes dragones aéreos enemigos, las generaciones que les sucedieron se encontraron con menos dificultades. Pues ya nacieron con alas. Pero se les consideraba como hombres, pertenecían al pueblo de los "Glums" y "Gawrys" oriundos del país de Doorpt Svangeati. Los "Glums" eran hombres y los "Gawrys" mujeres que volaban. ¿Donde se encuentra el país de los "Glums" y "Gawrys"? Esto solo lo sabe el escritor inglés Robert Paltock que llevó a aquel paraíso de los aviadores al héroe de su novela escrita en 1750.

Los "Glums" y "Gawrys" entre muchas actividades humanas se ocupan también de revoluciones y guerras, dando al novelista inglés la posibilidad de inventar una guerra aérea en toda regla con aviadores y antiaéreos. En 5 escuadrillas aladas aparecen los cabecillas, armados con todo un equipo de guerra, como son sables, arcos, flechas y lanzas. ¿Qué diría en su tumba el inocente novelista Robert Paltock si viera ahora noche tras otra como las "escuadrillas aladas" cruzaban el espacio con el zumbido de sus motores y demostraban así que su país de Svangeati no es del otro mundo, sino se llama hoy . . . Inglaterra? Al igual que sobre el país de los "Glums" y "Gawrys", los cañones truenan también hoy desde las obscuras profundidades de la isla contra los hombres que vuelan y no son ahora antiaéreos construídos de viejos cañones de barcos de guerra, como en la novela, sino que sus tubos están forzados del más templado metal para cañones, de acuerdo con las reglas del arte de la fabricación de armas. Como artillero antiaéreo el héroe de la novela es por cierto un ejemplo no alcanzado hasta ahora. Realizó la proeza de derribar ya al primer disparo a 300 hombres que volaban. Los cadáveres cayeron tan profusamente sobre él "que tuvo trabajo para evitar el ser aplastado por ellos".

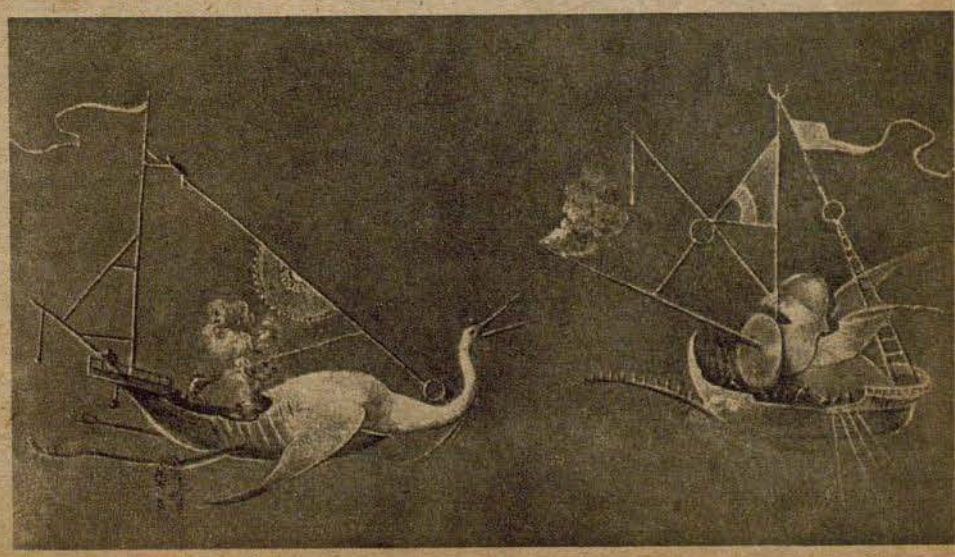
La invención de tan excelente defensa aérea demuestra que la inteligencia técnica del buen señor Paltock, fué superada considerablemente por la fertilidad de su imaginación de poeta. Esta cualidad, de todos modos la tienen generalmente casi todos los novelistas posteriores al estilo de un Julio Verne.

Funestas ideas bélicas llevó también otro conocido poeta, el escritor suizo Bothmer. Defendió su excursión al imperio de la técnica contra objecciones de crítica trasladándola a las esferas celestes. En su novela "Noachide" presenta al diablo como jefe de un ejército de demonios y gigantes en guerra contra el Jardin Eden dotándolo para este fin de un barco de guerra alado. Aunque el avión de hoy ha alargado sus alas siempre más y más y su cuerpo se ha desarrollado de tal manera que también la técnica moderna le da a veces el nombre de "barco aéreo", este hermoso y potente gigante no tiene nada de común con aquella creación de la imaginación de un poeta, es decir un barco con velas. ¿Pero como esperar comprensión profunda de una época que ni siquiera conocía el globo, cuando en tiempos más modernos e ilustrados se dibujaron globos aéreos que rompieron atrevidamente todos los límites de las posibilidades, transportando por el aire ejércitos enteros? Pero a pesar de todo no se debe desechar con ironía y burla estas imágenes donde en la barquilla de un globo son cargados recipientes enteros con hombres, caballos y vehículos. Nacen de la profundidad de la inconsciencia, de la esfera del soñar y fantasear y evidencian como la fantasía tanteó ya todas las posibilidades y perpectivas de la nueva invención revolucionaria del globo. El espacio es conquistado. La guerra por el aire llegará, porque donde son abiertos nuevos caminos sirven estos tanto para la paz como para la guerra. Aun estaban muy lejos los tiempos donde, como presentía una anotación del año 1788, "los ejércitos en guerra establecen vigilancias aéreas los unos contra los otros y donde se prefiriera leer en los diarios algo de encuentros aéreos, en vez de guerra por mar o tierra cuya victoria es decidida por la habilidad más o menos acertada en la construcción y dirección de naves aéreas". — Pero ya entonces la fantasía tuvo dificultades para marchar al compás de la realidad, porque durante las luchas de la revolución francesa aparece la nave de guerra aérea sobre los ejércitos. Por cierto de muy diferente forma a lo que esperaba la fantasía. Había cables que sostenían los globos que los franceses de la ciudad de Valenciennes sitiada, mandaron al espacio: Eran globos inmóviles. Fué inventado el globo cautivo que desde entonces acompañó a los ejércitos franceses a todos los campos de batalla. Durante las diversas batallas contra los austriacos, por ejemplo cerca de Charleroi y Fleurus, los globos se elevaban majestuosamente sin ser molestados, porque no había bala que los pudiera alcanzar.

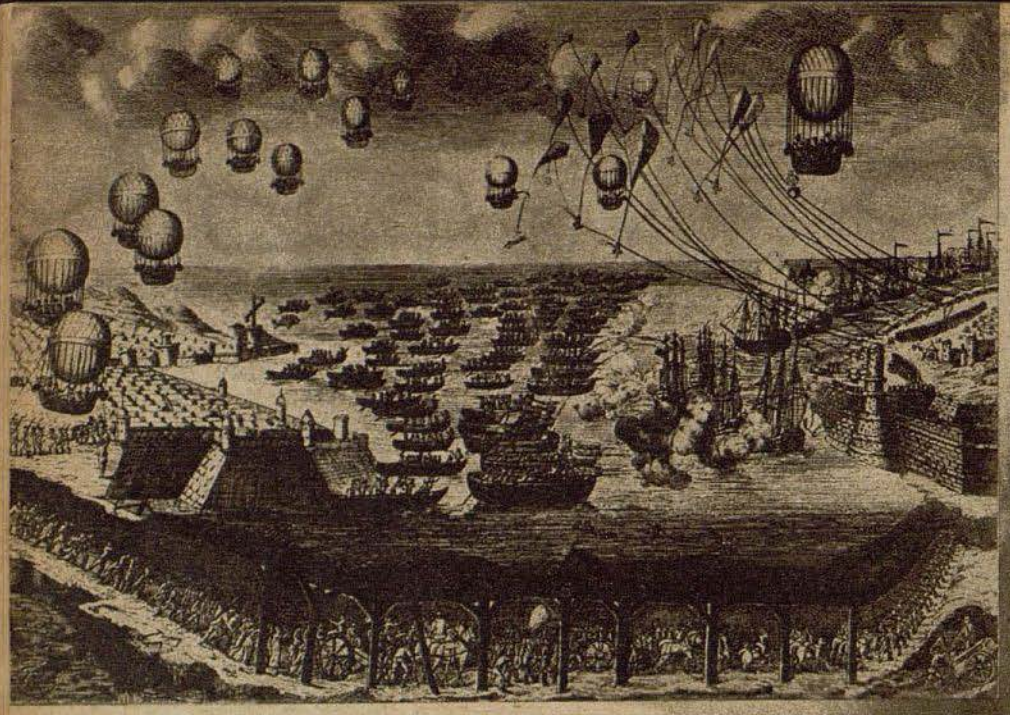
Ya pasó el tiempo de los seres alados de la fábula. La fantasía se apoya en la técnica cuando se imaginan combates aéreos entre los eternos y tenaces rivales, Inglaterra y Francia. A dos individuos que se parecen a dos camuflados profesores enfadados, se les atan globos a la espalda que les levantan del suelo. Con enfurecida decisión y arrojo los dos modestos ciudadanos cruzan las espadas sin lograr presentir que llegará un tiempo que en el combate aéreo se confundirán en fracciones de segundo la vida y la muerte en una lucha tenaz y violenta. El ejército del aire que la fantasía había reunido en la barquilla de un globo, se deshace en toda una flota de globos una armada del aire que ya entonces no podía dirigirse sinó contra un objetivo: Inglaterra el eterno enemigo hereditario de Europa. Por aquel entonces planchar el célebre aeronáuta francés ya había atravesado en globo el Canal de la Mancha.

La fantasía ya no conocía límites. La isla fué accesible. Napoleón I., empero, tenía muy poca comprensión por una idea que hacía depender la suerte del ejército de una serie de casualidades. Disolvió la tropa aeronáutica que ya entonces existía en el ejército francés. Inglaterra no sufrió ningún bombardeo, ni invasión. Pero la sombra de futuros peligros, aunque solamente existían en la frantasía, había obscurecido por un momento el cielo sobre las islas británicas.

Ninguna fantasía podía imaginarse tan fantásticamente el bombardeo desde el aire como es llevado a cabo en la realidad. En el cielo azúl estival de Venecia



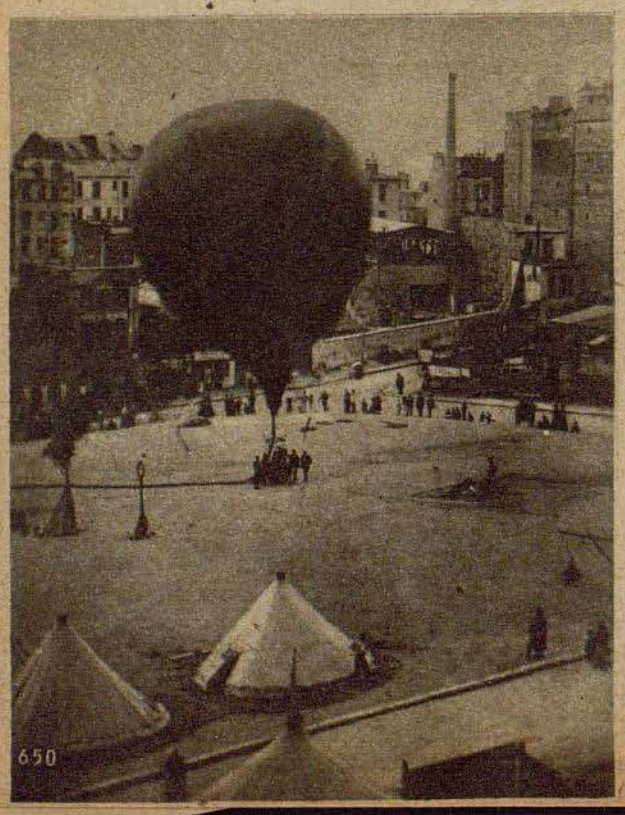
En el siglo XV, el de los últimos caballeros y de los primeros grandes navegantes se podía imaginar la lucha aérea únicamente como una especie de batalla naval en el aire, que era decidida por las armas de aquellos tiempos: Barcos, corazas y lanzas



Los franceses se dirigen contra Inglaterra. Más interesante que el plan de campaña que preveía un ataque en 3 frentes, por agua, tierra y mar, es la "modernísima arma de defensa" con la cual los ingleses pretenden impedir la incursión de la flota de globos francesa: globos de barrera en forma de dragones, en cuyos cables de sostenimiento debían cogerse los globos

pendian un día del mes de Junio de 1848, 5 potentes globos aéreos. Los venecianos que desde la segura posición isleña de la ciudad de las lagunas desafiaron a los ejércitos sitiadores del general austríaco Radetzky, admiraron el inusitado espectáculo. El viento soplaba desde el fuerte Malghera hacia tierra, empujando en dirección a la ciudad los globos alineados y atados por un cable. Efectivamente estos 5 globos de gas estaban atados entre ellos por un largo cable en cuyo extremo se encontraba un tambor colocado en el fuerte de Malghera. Así es que también aquí globos cautivos. Ya volava la extraña hilera de perlas, encima de las casas de la ciudad. En la góndola del último globo se distinguía a dos individuos que con gran atención miraban hacia abajo. ¿Qué querían? En este mismo momento descendían aullando desde el primer globo un par de toscos proyectiles en forma de obús, dieron contra el pavimento de la calle, abriendo un boquete en diferentes paredes en medio de una enorme explosión. ¡Bombas desde el cielo! Tal hecho no lo había ni soñado la más atrevida fantasía. El lanzamiento de bombas fué imaginado por los hermanos Francisco y José de Uchatius y fueron también ellos mismos quienes las arrojaron desde la barquilla del último balón, acción que se repitió varias veces con buen éxito, pero quedó olvidado más tarde.

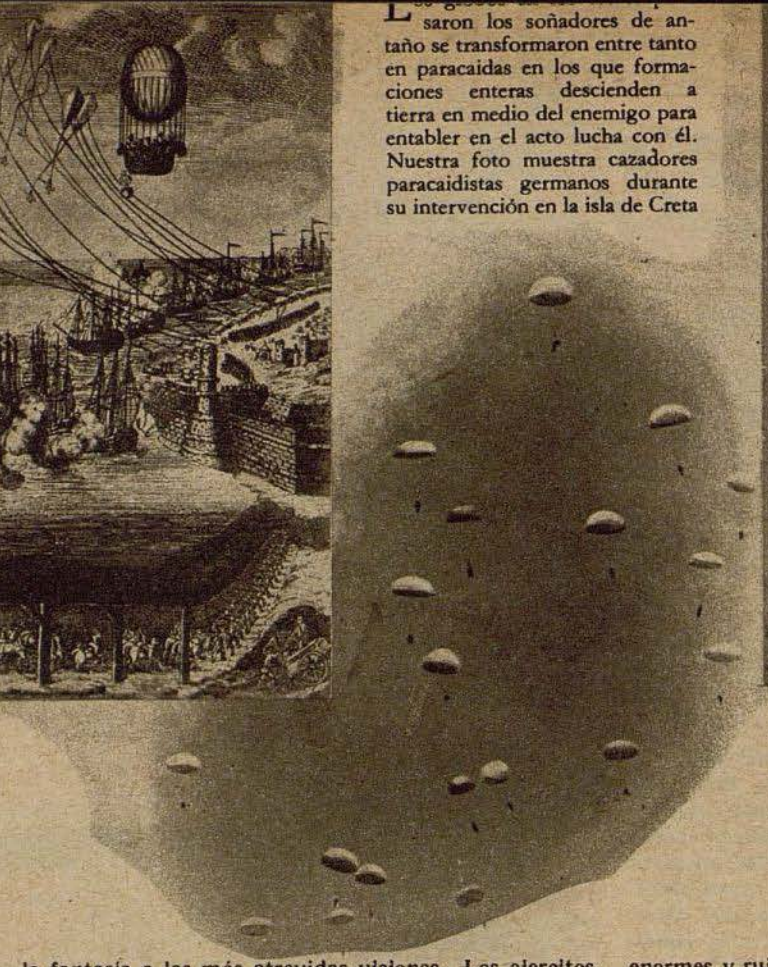
30 años después, en la guerra de 1870/71 recurrió la realidad nuevamente al instrumento que había excitado



Salida de un globo de París sitiado en la guerra de 1870-71

Unicamente mediante globos, la población de Paris pudo sostener comunicación con el exterior a través del irrompible cerco de los ejércitos prusianos. Por cierto una comunicación muy unilateral puesto que los globos bien podían salir de Paris pero no regresar

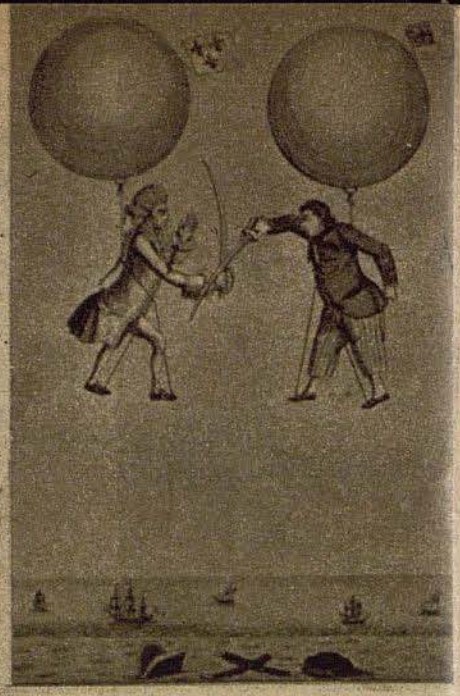
A la derecha: Un combate aéreo, como hoy día es cosa corriente en todos los frentes, se entabló por primeta vez en la guerra mundial. Pero las armas se han transformado. De las alas del murciélago se desarrolló el avión, y la lanza se transformó en ametralladora. La imagen a la derecha es una fotografía que hizo durante un combate aéreo un aviador de caza inglés que más tarde fué derribado



saron los soñadores de antaño se transformaron entre tanto en paracaidas en los que formaciones enteras descienden a tierra en medio del enemigo para entabler en el acto lucha con él. Nuestra foto muestra cazadores paracaidistas germanos durante su intervención en la isla de Creta

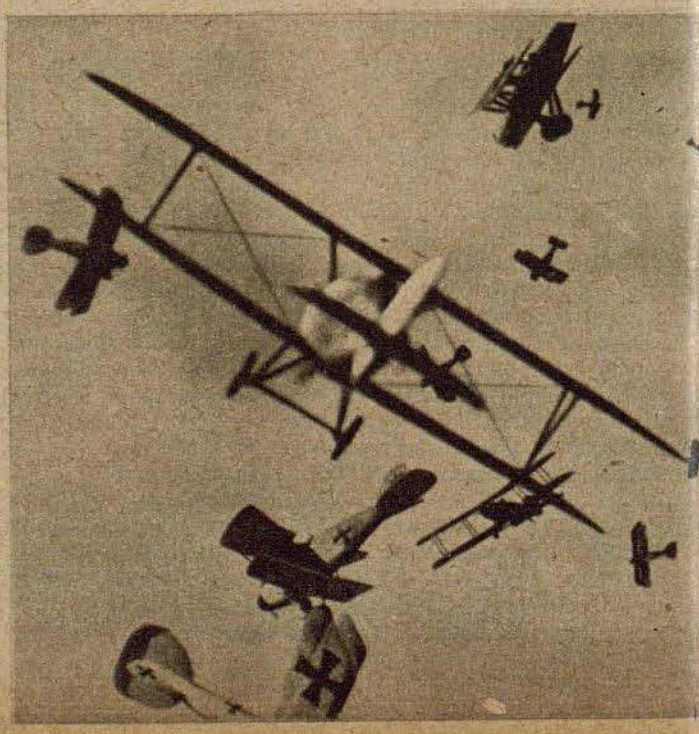
la fantasía a las más atrevidas visiones. Los ejercitos germanos habían cercado la capital francesa. París, considerado ya entonces por los franceses como el corazón de Francia se encontraba sitiado por las fuerzas alemanas. Quedó paralizado el centro de todas las energías. Existía únicamente un camino que conducía a la libertad, el aire. Así los parisinos movilizaron todos los globos que pudieron encontrar en el recinto de la capital y los mandaron uno después de otro, con cartas, mensajes y comunicaciones importantes a Francia no ocupada. Las tropas alemanas utilizaron contra ellos el primer cañón antiaéreo construído por la casa Krupp expresamente para derribar estos mensajeros del aire, que ya desarrolló certera puntería con gran pesar de los aeronautas. Se había iniciado la guerra aérea. Disparó el cañón del héroe de la novela inglesa. ¿Había ido demasiado lejos la fantasía? También los ejércitos que por el aire se dirigen contra el enemigo ya no vuelan hoy día en el reino de la imaginación. Fueron "las ganas de inventar cuentos" que guiaron el pincel del pintor mandándole pintar sobre el pergamino fantasmas y visiones que ligeros y airosos pendían en el cielo. ¡Qué les importaron imposibilidades técnicas! Todo un ejército vuela por los aires. ¡Fantástico! Pero la idea quedó. Incansablemente se ocupó el espíritu de estas supuestas fantasías buscando caminos para su realización. Y en el año 1936, durante la guerra de España, llegó a ser realidad lo que soñaba la fantasía y lo que el sano juicio había juzgado con incredulidad. El ejército marroquí del general Franco voló a la lucha. Por el espacio se dirigieron a Noruega los ejércitos alemanes, desde el aire fué conquistada la isla de Creta.

Los cruceros aéreos que por cierto no pueden transportar todo un regimiento pero bien casi toda una compañía, ya no existen hoy día sobre el paciente lienzo del artista, sino son construídos sobre el tablero de dibujo del técnico en enormes y ruidosos talleres. No son globos con amplias galerías, sino aviones, criaturas aladas cuya elegancia y potencia no podía imaginarlos ninguna fantasía. Durante la guerra mundial llegó el día que presenció el combate del hombre volante con su adversario del aire. Que diferencia de lucha aérea contra la que entablaron los aviadores en Doorpt Svangeati y al mismo tiempo tan parecida por la lucha del hombre contra el hombre que desafía el valor, la pericia y la fuerza del caballeroso luchador. Cuerpo contra cuerpo se aprietan los luchadores de los "Glums". Existen fotografías donde los aviadores de caza de la guerra mundial se acercaron tanto que sus alas parecían tocarse. Hoy día vuelan las escuadrillas contra Inglaterra. Hoy caen los soldados del cielo y desde el aire amenaza la perdición a los barcos que surcan los mares. Homero el más grande poeta de la antiguedad inventó los pájaros frigios que vuelan sobre los barcos de los argonautas lanzando desde sus plumas de hierro flechas contra los héroes griegos. ¿Podía presentir Homero que no la naturaleza, pero si el hombre, crearía estos pájaros de hierro, que 3.000 años más tarde serían arrojadas flechas de acero pero mucho más temibles, mucho más aniquiladoras de lo que jamás la fantasia hubiera podido imaginarse? Atrevida es la fantasía. No conoce límites, ni espacio ni tiempo. Pero más atrevida aún es la realidad, porque conoce los límites y no retrocede ante ellos. Al contrario, hace de fantasías . . . realidades.



Un francés y un inglés se baten en desafío que por cierto gana en encanto, pero de ninguna manera en peligro, por el hecho de que los dos contrincantes se han atado un globo a la espalda

Fotos Historia-Foto (3) Histor. Bilderdienst (2) PK Zeh-Scherl (1) Luftwaffe (1), Colección Cockburn-Lange (1)



Los mas importantes modelos de avion del Arma Aérea Inglesa



Como quiera que precisamente en estos días vuelven a aparecer, tanto en los comunicados del Alto Mando Alemán como en las reseñas de los corresponsales de guerra, los nombres de diversos aviones del Arma Aérea Inglesa, deseamos presentar a los lectores del "ADLER" en una serie de descripciones los más destacados entre los tipos de avión de que dispone la Gran Bretaña para sus empresas bélicas. Advertimos que varios de estos modelos existen sólo en reducida escala. Esto se refiere ante todo a los bombarderos cuatrimotores de que nos ocuparemos en uno de los próximos números

Fotos Archiv Deutsche Luftwacht (3), Servicio de Información de la Aviación

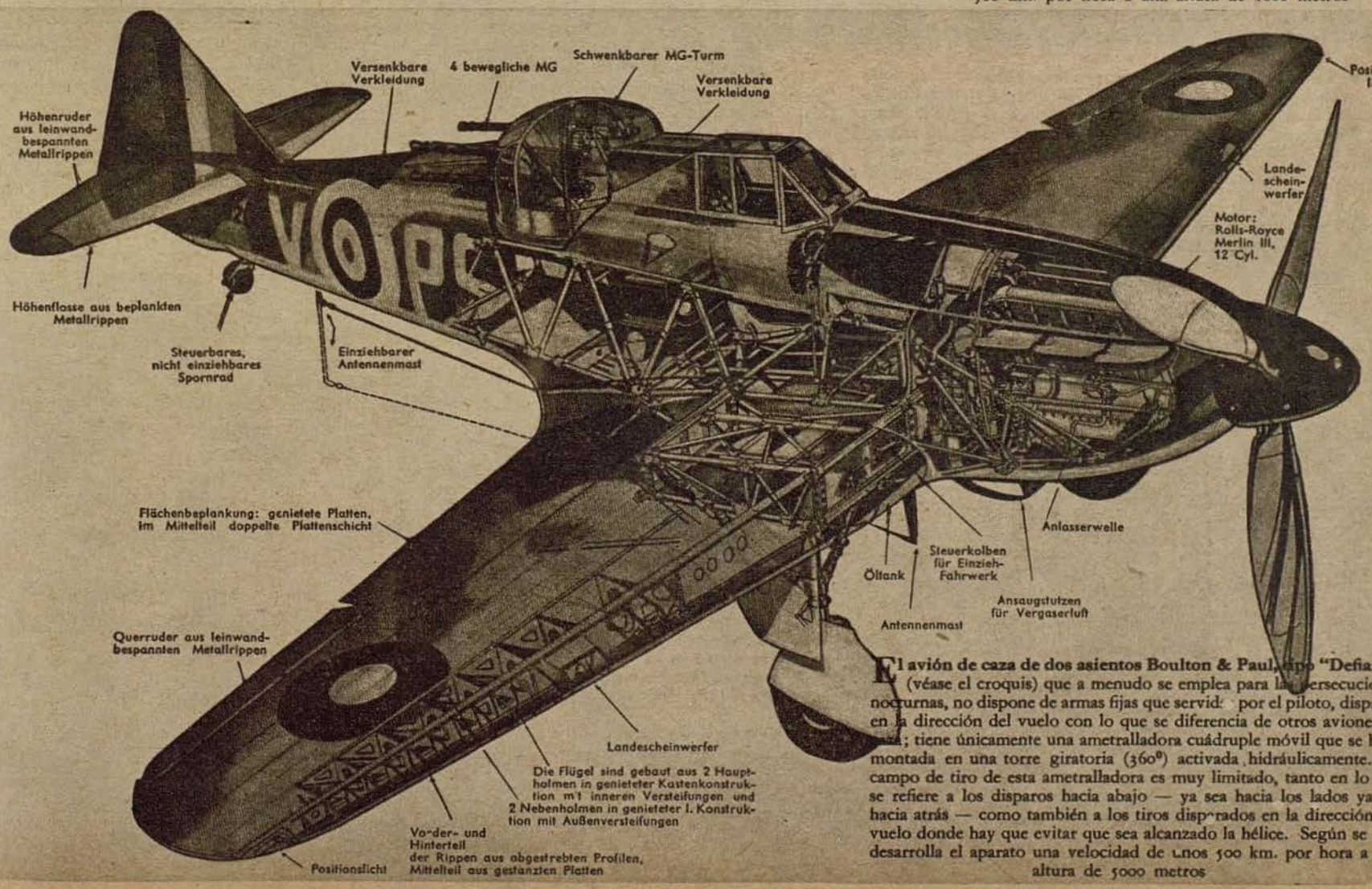
El caza monoplaza Hawker **"Hurricane"** es, aparte del tipo Supermarine "Spitfire", el más popular entre los cazas del arma aérea inglesa. Está dotado de ocho ametralladoras fijas que habiéndose montado cuatro a ambos lados del fuselaje en las alas, disparan a través del círculo de rotación de la hélice. La velocidad máxima de este tipo de caza es de 530 km. por hora a una altura de 5300 metros



El tipo **Supermarine "Spitfire"** es en la actualidad el más eficaz entre los cazas monoplaza británicos. Alcanza una velocidad máxima de 560 km. por hora a 5600 m. de altura. Su armamento se compone de ocho ametralladoras fijas que están dispuestas como en el tipo Hawker "Hurricane". En su lugar podrán montarse en el tipo de más reciente construcción, en cada ala, dos ametralladoras fijas y un cañon aéreo del calibre de 20 m/m., es decir en total cuatro ametralladoras fijas y dos cañones. En nuestra ilustración se ve el Supermarine "Spitfire" en el momento del despegue para un vuelo nocturno



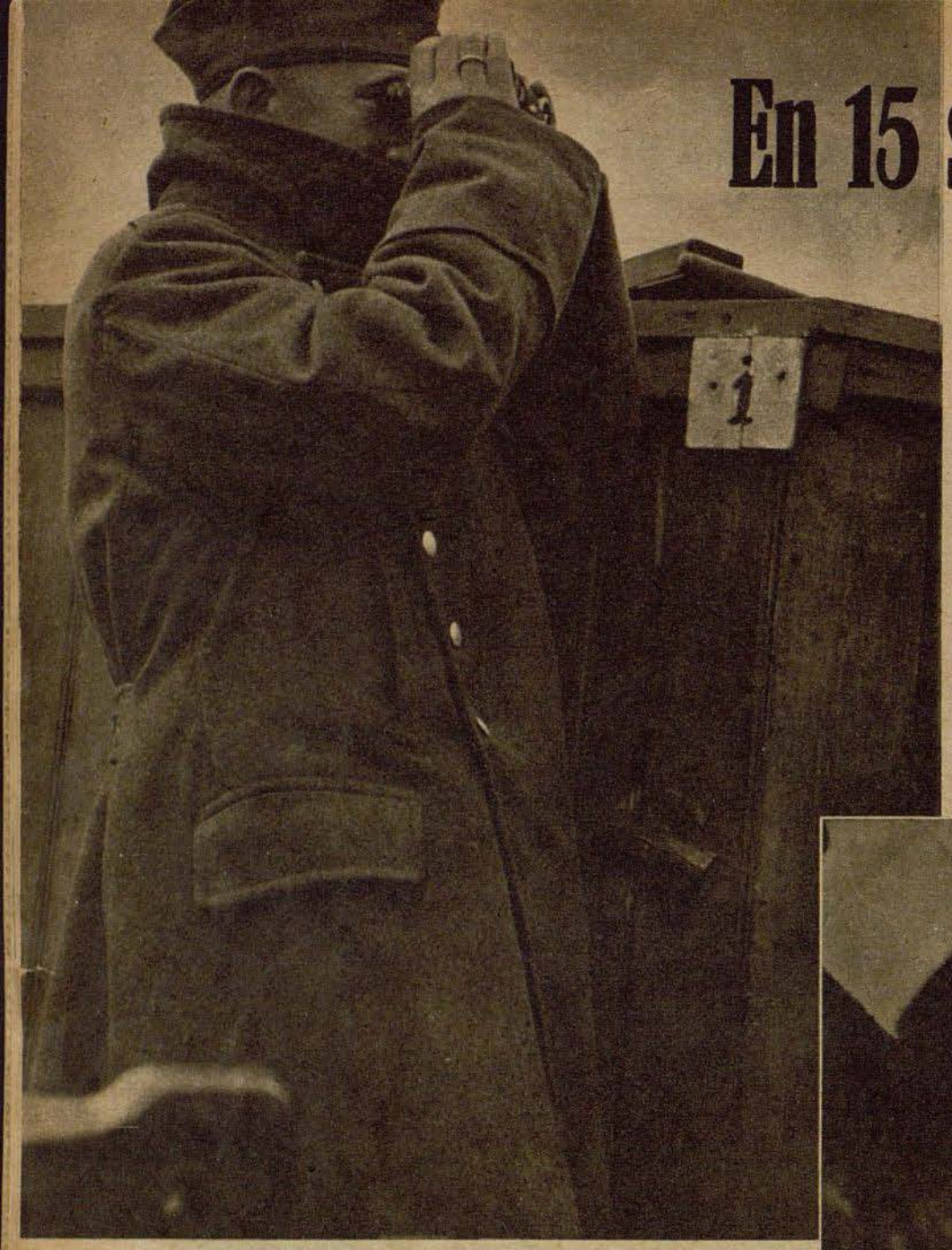
El **Bristol "Beaufighter"** es el más moderno entre los cazas ingleses de dos asientos; corresponde poco más o menos a nuestros "destructores". Está dotado únicamente de armas rígidas que servidas por el piloto disparan en la dirección del vuelo; el segundo aviador, el radiotelegrafista, está encargado de volver a cargar las armas; sólo en casos excepcionales dispondrá de armas móviles. Así pues, este tipo de caza no posee ninguna posibilidad de defensa hacia atrás. Según fuente inglesa se compone el armamento de ametralladoras y cañones aéreos fijos. En cuanto a la velocidad máxima, se la hace ascender a 510 km. por hora a una altura de 5000 metros



El avión de caza de dos asientos Boulton & Paul, tipo **"Defiant"**, (véase el croquis) que a menudo se emplea para las persecuciones nocturnas, no dispone de armas fijas que servid por el piloto, disparen en la dirección del vuelo con lo que se diferencia de otros aviones de ...; tiene únicamente una ametralladora cuádruple móvil que se halla montada en una torre giratoria (360°) activada hidráulicamente. El campo de tiro de esta ametralladora es muy limitado, tanto en lo que se refiere a los disparos hacia abajo — ya sea hacia los lados ya sea hacia atrás — como también a los tiros disparados en la dirección del vuelo donde hay que evitar que sea alcanzado la hélice. Según se dice desarrolla el aparato una velocidad de unos 500 km. por hora a una altura de 5000 metros

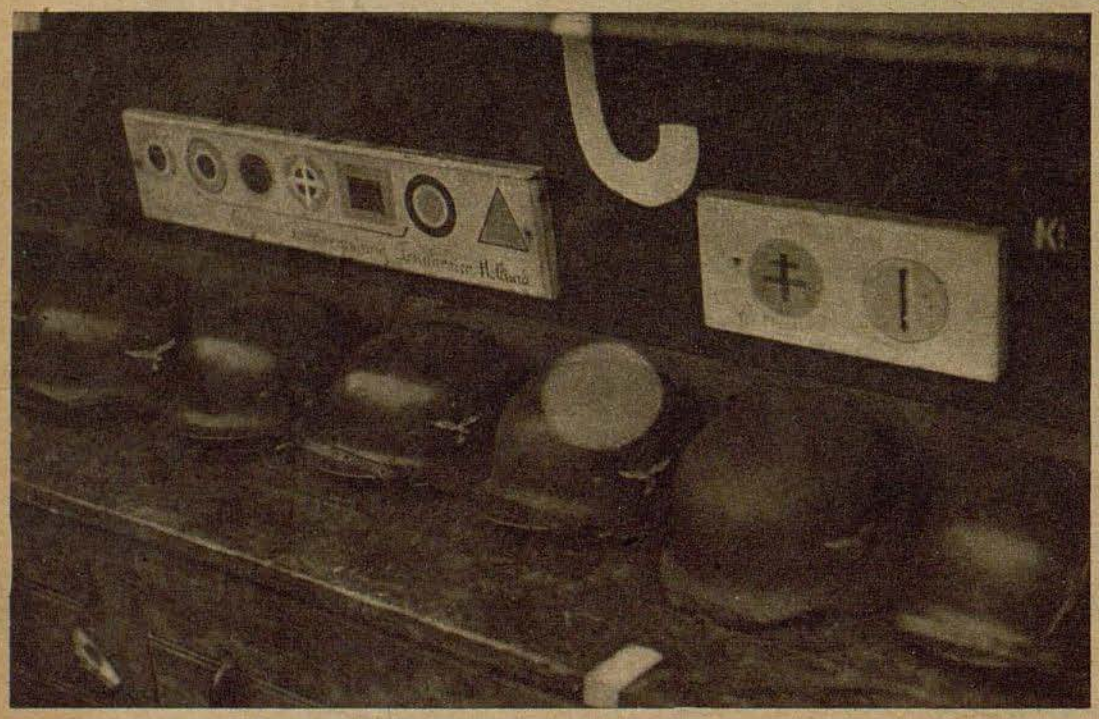
En 15 segundos preparado para hacer fuego

El secreto de una defensa antiaérea eficaz reside especialmente en la rapidez. El tiempo de duración entre la alarma y la defensa debe disminuirse a un mínimo. En ataques imprevistos, por sorpresa, como suceden a diario en el frente, la defensa tiene que actuar a tiempo. El perfecto conocimiento del cañón, la perfecta distribución, determinada previamente, de los numerosos y necesarios movimientos de los soldados que sirven la pieza y el continuado ejercicio conducen a un dominio casi artístico del arma que apenas sí permite un aumento todavía mayor de la rapidez de acción

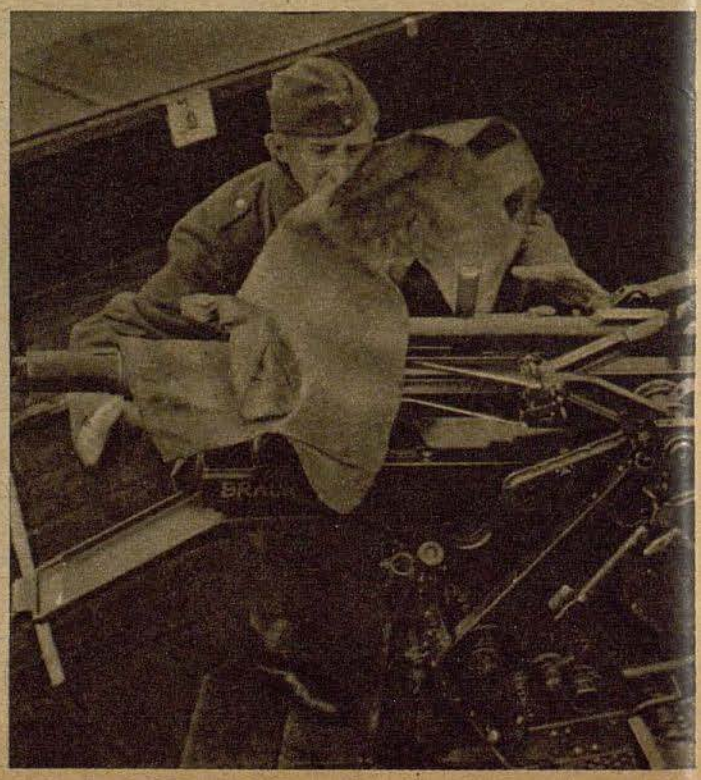


El puesto de escucha de una posición de artillería antiaérea en la costa. El centinela observa constantemente el aparato. Sólo de esta forma se asegura uno de los ataques por sorpresa de aviones enemigos en vuelo rasante. Porque en cuanto aparece en el horizonte se percibe en seguida el ruido del aeroplano. El centinela del puesto de escucha ha descubierto a un avión enemigo. Su mano aprieta el botón del timbre: ¡Alarma!





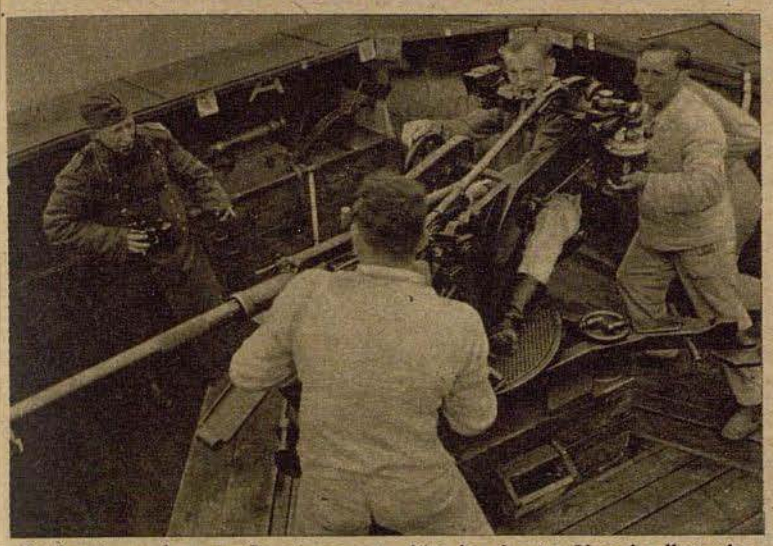
Los cascos de acero de los artilleros se encuentran al lado del cañón para un caso de necesidad. Encima de ellos, para tenerlos siempre presentes, los emblemas nacionales de los aviones enemigos



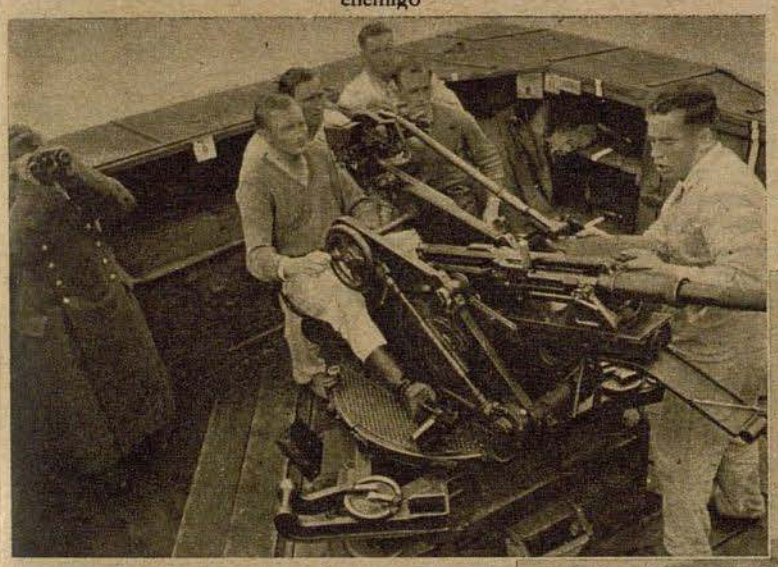
A la derecha: Después de haber dado la señal de alarma, el centinela se ha dirigido al lado del cañón y ha quitado la lona con un rápido movimiento mil veces ensayado y practicado



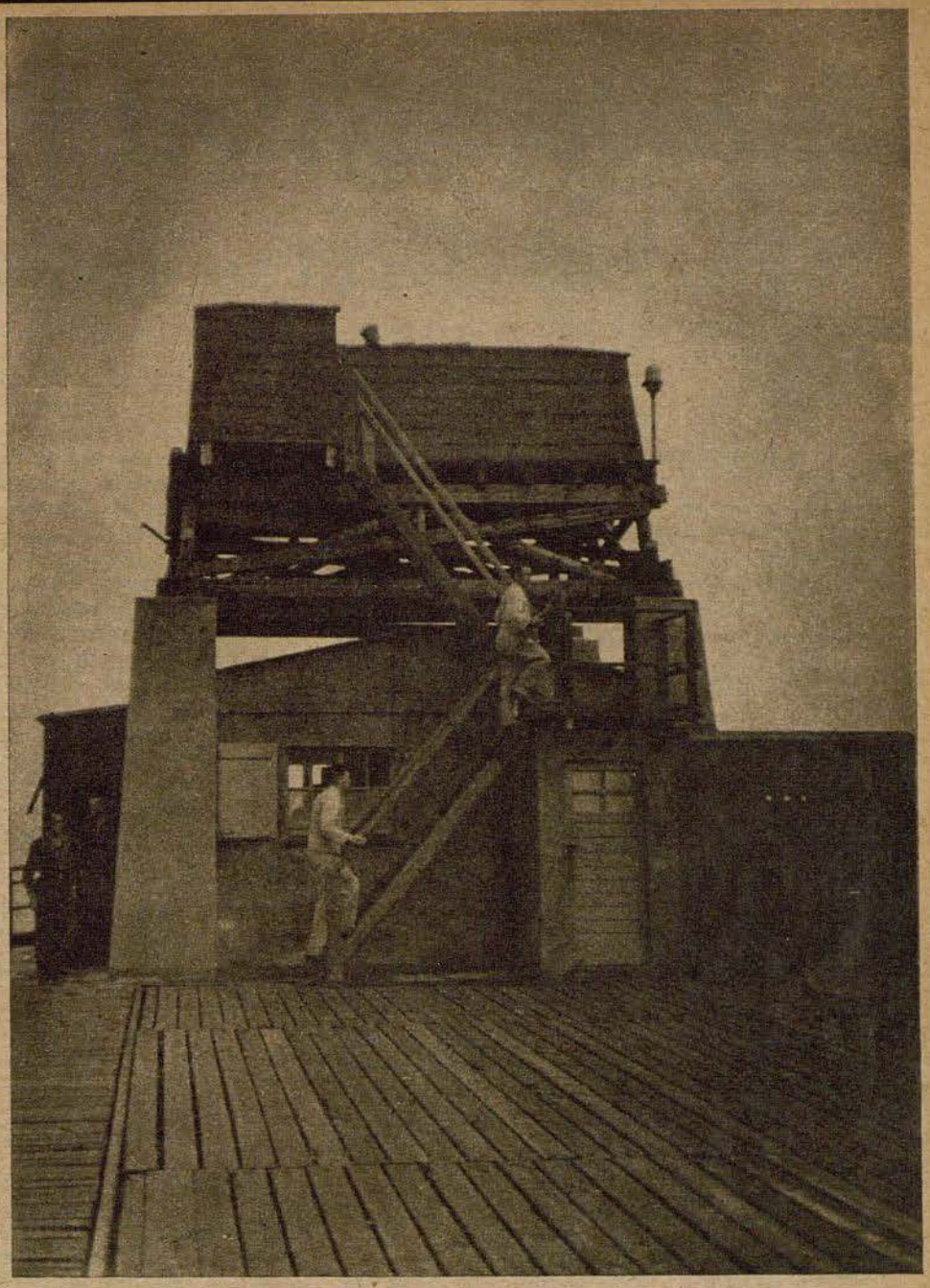
Pocos segundos después de tocar alarma aparece ya el primero de los artilleros. Con un salto gigantesco se coloca al lado del cañón



En fracciones de segundos aparecen también los demás. Uno de ellos sube al asiento y enfoca el cañón hacia la dirección por la que procede el avión enemigo



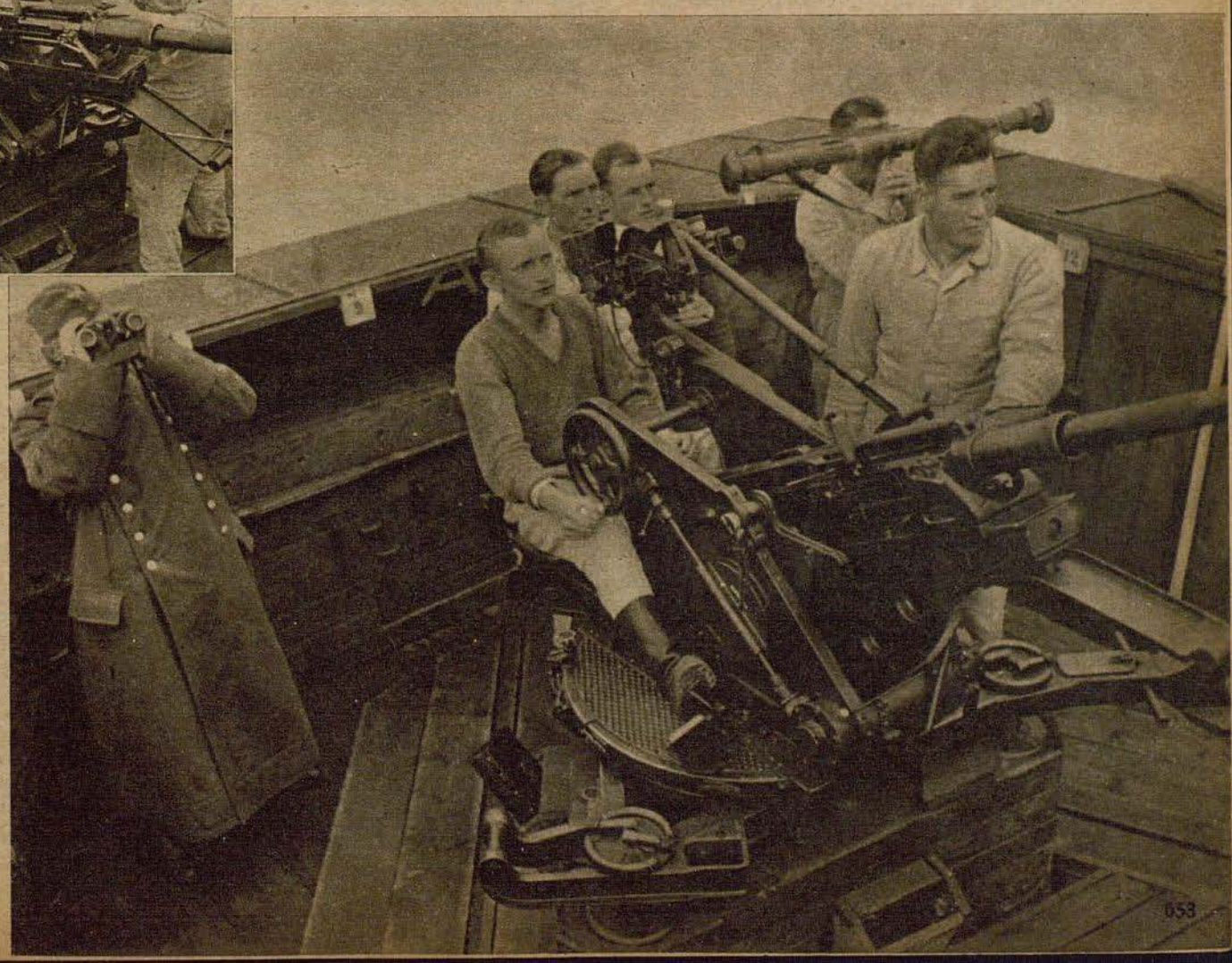
Cada uno se encuentra en su sitio. Un artillero trae en un momento la munición, mientras que el centinela continúa observando



El alojamiento de los soldados del cañón, situado inmediatamente debajo del mismo, está en el lugar más apropiado para una rápida acción en caso de alarma

Un informe especial para el ADLER por el Dr. H. Franz

El telemetrista ajusta el aparato hacia el avión que aun no se ha puesto al alcance de tiro. El cañón es graduado según las cifras obtenidas por el telemetrista y el artillero apuntador está precisando el alza apuntando al avión. Dispuesta a disparar espera la tripulación a que el aparato enemigo llegue al alcance de tiro



Cerca del Centro Ferroviario de X

Dos Aviones He 111 se deshacen de 9 Cazas Soviéticos

Por el Corresponsal de Guerra **Johann Jörgensen**

PK Los últimos minutos antes de emprender el vuelo contra el enemigo. Significan para nosotros concentración de los nervios y de todos los sentidos, significa el desprenderse de su propio Yo. Tan pronto se cierre tras nosotros la escotilla de entrada desaparece el individuo, es ahora un miembro de la tripulación una célula viva de un cuerpo grande.

"No sé lo que me pasa," opina Hannes, nuestro mecánico de a bordo, al pasar por la escotilla. "Hoy lo veo todo negro. Ayer perdí una barbaridad jugando a los naipes. Esta noche soñé en permisos y vacaciones, al levantarme esta mañana me cayó encima de la cabeza el cazamoscas y al lavarme confundí la crema para la piel con la de los dientes. No sé si saldremos bien hoy."

"Pero hombre, Hannes," contestéyo "Vuelves a fantasear. Hasta ahora todo ha ido bien 99 veces. ¿Por qué ha de ir mal precisamente hoy? ¡Animo, Hannes, arriba. Ya los espabilaremos! ¡Adentro!" Con estas palabras cortamos toda conversación entre nosotros y ocupamos nuestros puestos en el "Gustav". Hemos llegado a ser tripulación, compañeros de lucha, una comunidad a vida y muerte.

Todo lo demás se desarrolla como de costumbre. Nuestro avión, un He 111, se dirige pesadamente desde el hangar hacia la pista, seguido por otros dos compañeros. En formación cerrada, deslizámonos los tres sobre la pista de despegue, traspasamos las nubes bajas encima de nosotros y desaparecemos en dirección Este.

Vuelo sobre el campo de batalla

Nosotros conocemos perfectamente "la pista de carrera" que tenemos que recorrer hoy. Allí a la izquierda, el lago de forma oval rodeado de bosques, aquí aparece el pueblo casi completamente destruído por un incendio, después las anchas curvas del río Dnieper, las enormes regiones de bosques de abetos y pantanos. Queda atrás como un tapiz de verde obscuro el terreno pantanoso de las inundaciones. Ante nosotros por entre la neblina baja aparece la ciudad cuyo centro no es más que una mancha de color rojizo, sucio y quemado. En medio como brutal contraste con sus devastados alrededores, una iglesia con sus torres en forma de cebollas. Como irónica burla se destaca su silueta blanca, de los desiertos alrededores. Las chimeneas que aun han quedado en pie parecen secos monumentos en el cuadrado de un gran cementerio. Pero los pocos habitantes que han quedado en la ciudad no pueden buscar consuelo en el templo, ya que en esta iglesia hace tiempo que no se celebran Oficios Divinos porque los soviets la habían transformado en museo de ateos. Como símbolo de sus atroces devastaciones, no habían incendiado "este museo", cuando por orden de Stalin redujeron a cenizas las restantes casas de sus compañeros ante de emprender la huída. Siempre de nuevo nos domina el terror y el espanto cuando nuestras miradas se dirigen hacia este lugar de aniquilamiento y de arbitraria destrucción. Continúa nuestro vuelo. Cruzamos ahora una de las numerosas pistas para autos y carros blindados. Columna tras otra se dirigen hacia el frente las formaciones de nuestro ejército. El terreno a la izquierda y a la derecha de la carretera está sembrado de hoyos, posiciones fortificadas y cráteres abiertos por las granadas. Anchas fosas de varios kilómetros de longitud surcan el país en zig zag. Debían detener nuestros tanques. Debían . . .

Dejamos atrás el caos

Como trozos de tela aparecen abajo los amarillentos campos de trigo. Los blancos pañuelos de las segadoras parecen cabezas de alfiler tan pequeñas son. Las gavillas de trigo está colocadas en largas hileras. Protegidos por las fuerzas armadas alemanas los campesinos pueden efectuar la cosecha. Allende del frente, empero, de parte bolchevique, los maduros campos de trigo se encuentran aun sin segar. Muy amenudo habíamos hecho, esta constatación y muy amenudo también habíamos volado a lo largo de la línea férrea que como una cinta recta nos enseña el camino hacia las líneas enemigas.
Pronto nos damos cuenta de donde está el frente porque el avión de la derecha comunica al jefe que uno de sus motores ha dejado de funcionar por haber sido tocado por la metralla enemiga. Se ve obligado a regresar puesto que no puede desarrollar, con solo un motor, en vuelo en cuadrilla, la necesaria velocidad. Nosotros no estamos precisamente muy encantados por la falta de nuestro vecino de la derecha ya que de esta manera un lado nuestro queda al descubierto para cazas enemigos. De todos modos que vengan, ya sabremos recibirlos. No es la primera vez que hemos tenido que vernos con ellos. Las tapas para las bombas ya están abiertas. Ahora sólo faltan los trenes que transportan a las tropas soviéticas de la bolsa que está formándose. Esto tenemos que evitarlo a todo trance. El enemigo debe presentarse al combate. Debe ser cogido entre las tenazas y no debe escapar de ninguna manera de la bolsa. Además tenemos que destruir material rodante y el nudo ferroviario cerca de X. Esta es la orden recibida. Hasta ahora se han realizado ya muchos ataques contra parecidos blancos de la misma línea férrea, pero con cada éxito se ha aumentado también la distancia, pues cada vez hemos tenido que penetrar más en territorio enemigo. También hoy inspeccionamos un trayecto que todavía no conocemos. Ya nos encontramos a varios centenares de kilómetros lejos de nuestra base de salida. Tanto más penetramos en la gigantesca bolsa, cuando más débil es la defensa aérea del adversario, pero también más grande la posibilidad de llegar al alcance de la defensa de los cazas. Por tal motivo, es cuestión de vigilar estrechamente el espacio aéreo del enemigo.

Ante nosotros aparece una ténue estela de humo sobre la vía férrea. Un tren en marcha. Un blanco. Como el gato contra el ratón, nos lanzamos sobre él. Nuestras bombas lo alcanzan de lleno y una de ellas hace pedazos un vagón. El tren marcha aun algunos metros, pero se para poco después. Los coches montan unos sobre otros, descarrilan y forman un montón de escombros al lado de la vía. Algunos se han incendiado. Dejamos atrás el caos.

Este tren de transporte es la primera víctima pero no la última. Tres veces más atacamos de la misma manera y tres veces más los soviets tuvieron que experimentar la certera puntería de nuestros aviones de combate. Al llegar al fin ordenado no vimos ya más trenes. La vía estaba barrida. En algunas pequeñas estaciones, se encontraban aun por cierto algunos trenes parados, pero estos caerán en la trampa, tan pronto hayamos destruído el nudo ferroviario hacia donde nos dirigimos ahora.

Blanco en el motor, herido a bordo

La ciudad de X de cierta importancia y en cuyos suburbios se cruzan tres importantes líneas férreas está defendida contra ataques aéreos por numerosas baterías. Disparan ahora con toda violencia. Distinguimos los fogonazos y las nubecillas de las detonaciones Llegan bastante cerca de nosotros. Muy amenudo oímos un estallido amenazador debajo nuestro o al lado de nuestras alas. La metralla perfora las paredes del avión. De la mejilla izquierda del mecánico de a bordo brota sangre y veo como escupe en su pañuelo. El mismo no puede hablar, no hace más que gruñir, me da un codazo y me enseña: dos muelas y un pedazito de metralla del tamaño de un céntimo. Estaban en el pañuelo. "Hombre, Hannes," grito "Vengan las vendas." Pocos minutos más tarde, se encuentra de nuevo detrás de su ametralladora aunque ligeramente aturdido. Toda la cabeza de mi camarada Hannes está vendada. Un pedazo de metralla se encuentra aun en la quijada inferior, pero para esto hace falta



Una bomba deshace un vagón envuelto en llamas

una intervención quirúrgica. Hannes se porta muy bien pero no puede hablar y esto es lo que le fastidia. Porque arde en deseos de soltar la rabia concentrada en su cuerpo y se tiene que contentar disparando furiosamente contra las baterías antiaéreas enemigas. Acabo por avisarle que ahorre municiones pensando en los cazas que aun pueden presentarse.

Entre tanto los artilleros de nuestros dos aviones habían dejado caer las últimas bombas de gran calibre. Apenas vacíos los tubos giramos en dirección a nuestra base. Durante el virage, observamos los efectos de nuestro ataque. Sobre todo el centro del nudo de las vías que se cruzan extiende un denso mar de humo por entre el cual salen algunas llamaradas. No distinguimos más que espesa humareda y surtidores de barro y polvo. Entonces sabemos que hemos cumplido nuestro cometido. Pero la artillería antiaérea continúa tenazmente disparando contra nosotros y apenas habíamos enderezado de nuevo nuestros aviones



. . . Vengan tambores, vengan tambores . . .
Dibujos H. v. Medvey

cuando el radiotelegrafista anuncia desde arriba: "Sale humo del motor de la derecha." No cabe duda que nos ha alcanzado un blanco. El piloto comprueba que ha sido el manómetro para el líquido de refrigeración. Antes de que se atasquen los émbolos, para el motor. A nuestro avión compañero se transmite la orden de quedarse con nosotros para poder informar a la escuadrilla antes de que suceda lo peor. Pero no es la primera vez que realizamos con nuestra He 111 el vuelo con solo un motor.

Es ilimitada la confianza que tenemos tanto en la pericia de nuestro piloto como también en la buena calidad de nuestra máquina. Ya saldremos también esta vez, ya regresaremos.

Lucha aérea contra múltiple superioridad

Me encuentro delante dirigiendo mis miradas hacia atrás y hacia abajo. No me canso de examinar el cielo. El vivo blanco de las nubes casi me deslumbra. Hago mis cálculos: Tenemos que volar aun una hora hasta llegar a nuestras propias líneas. Una distancia bastante larga.

De vez en cuando escucho el crepitar de nuestro único motor. Como siempre, funciona perfectamente. Hannes, mi compañero se porta valientemente. Sé que sufre dolores porque una parte del vendaje está enpapado de sangre. Pero a pesar de todo se encuentra de pie encima de mi a horcajadas, examinando por las ventanas laterales el cielo buscando cazas enemigos. Como yo se da perfectamente cuenta de que en caso de un ataque de cazas nos encontraremos en situación poco envidiable. Lo principal es reconocer a tiempo el peligro y combatirlo con certeros disparos.

¿Me equivoco? ¿Es una mancha en el cristal de la ventana? Miro hacia atrás hasta hacer brotar lágrimas a mis ojos. Abajo detrás del timón distingo algunos diminutos puntitos, que casi se confunden con el horizonte, pero ahora dinstingo perfectamente tres biplanos, cuyas siluetas aparecen cada vez más claras. ¡Son cazas! "Tres cazas detrás de nosotros," comunico hacia delante. "Esto nos faltaba aún." Es la contestación que recibo. "¡A ellos pues!" A Hannes que sin auriculares no ha podico escuchar la conversación le doy un codazo señalando al mismo tiempo hacia atrás. Levanto al mismo tiempo tres dedos, pero él ya ha distinguido los tres cazas y ya tiene dentro del punto del mira a uno de estos pájaros. Solo veo aún como aparta la venda de su cara para poder mirar mejor y ya empiezan a funcionar nuestras ametralladoras. Disparan con toda violencia. También empieza a disparar nuestro compañero hacia los cazas enemigos que según parece se dirigen directamente contra la lluvia de balas.

Se desarrolla una lucha aérea de extrema violencia. Los soviets deben haberse dado cuenta de que volamos solamente con un motor. Se consideran superiores porque se acercan siempre más. 5 veces quieren iniciar un ataque pero 5 veces son recibidos con una verdadera lluvia de balas. Cuando un caza desaparece hacia abajo dejando larga estela de humo abandonan los dos restantes también la lucha. A nosotros mismos nos ha acogido una nube que por unos minutos nos protege contra nuevos ataques. Cuando salimos de ella habían desaparecido los cazas soviéticos.

En tenaz combate con un caza soviético

Pero aún no nos dejan respirar. Apenas habíamos puesto algún orden en la cabina donde los cilindros y cartuchos estaban esparcidos en montones por el suelo, nos llamó el radiotelegrafista otra vez a las ametralladoreas aún calientes. El aviso nos deja virtualmente electrizados. Ahora la cosa se complica, pienso cuando veo que se encuentran trás de nosotros hasta 6 cazas adversarios de igual tipo que los tres anteriores. Lo extraño es que ahora ante tamaño peligro nos sobreviene una enorme tranquilidad, una especie de calma y seguridad rayana ya en la indiferencia.

¿Piensa alguién de nosotros que puede ser alcanzado. Que ha de pagar con la vida su intervención? ¡No! A pesar de la visible superioridad enemiga y con el conocimiento de que nuestra propia máquina no puede funcionar normalmente, nadie de nosotros tiene la más mínima sensación de miedo. Es cierto que el corazón late con creciente celeridad amenazando romper el pecho. Los nervios están en tensión a más no poder y la sangre golpea las sienes. Pero esta agitación interior dura sólo pocos minutos. Entonces la mano sujeta como una garra la culata de la ametralladora y a través del mira ya no ve otra cosa que el enemigo a quien quiere derribar. Todo lo que se encuentra alrededor nuestro queda eliminado como por encanto. Ya no existe nada, todo se hunde en lo infinito. Se encuentra uno extraño a si mismo. Los manejos en la ametralladora son efectuados casi automáticamente. No existe más que una voluntad "no obstante y a pesar de todo". Es este el momento donde el joven se hace hombre y el hombre no conoce otra que: tú o yo.

¡Tu o yo! ¡nosotros o vosotros! es esta ahora la cuestión. Desde larga distancia, los cazas ya empiezan a disparar. Pero nosotros pensamos que no será tan fácil alcanzar la presa. Acercaos un poco más y probareis nuestras balas. Desde abajo hacia arriba se nos acercan dos por lado. Los restantes se quedan en el fondo atrás. Se nos presenta de repente una excelente posición de hacer fuego.

Nuestras ametralladoras arrojan una hilera incandescente de balas. Salva tras otra son dirigidas contra las cabinas achatadas de los enemigos que parecen abejones. Llevan más velocidad que nosotros. Ya han pasado enseñándonos sus partes achatadas con la estrella soviética. Por dos veces intentan repetir en vano sus ataques. Nuestro motor continúa funcionando y nuestro compañero se encuentra fielmente a nuestro lado.

Finalmente, se acercan siempre más los restantes biplanos enemigos que hasta ahora habían estado fuera del alcance de tiro. Se encuentran ya a cien metros de distancia detrás de nosotros cuando notamos ruidos sospechosos en las paredes de la cabina. Junto a mí se hace añicos un cristal. Al mismo tiempo noto como el pesado cuerpo de mi camarada Hannes cae



El inspector del Cuerpo de Sanidad de la Aviación, médico de Estado Mayor, Profesor Dr. Hippke, fué ascendido a General de Estado Mayor. En su calidad de inspector dirige todo el servicio de sanidad de la aviación y especialmente el traslado por vía aérea de heridos y enfermos del Ejército. Además de todas estas tareas ya citadas, el Inspector ha hecho muchos méritos por cuanto hace al fomento de la investigación en la medecina aeronáutica y su aplicación en la guerra

encima mío, amenazando aplastarme. Apenas puedo respirar. No tengo ni tiempo para volverme. Como desesperados, el radiotelegrafista y yo disparamos contra los enemigos que ya se encuentran a una distancia de 50 metros. Es una lucha a vida o muerte. Tenaz y testarudo se encuentra el adversario pegado a nuestro aparato. Diferentes veces silban las balas atravesando las paredes. Los cañones de las ametralladoras vacían tambor tras tambor, hasta que con gran pánico me doy cuenta de que se han acabado mis municiones.

"Vengan tambores, vengan tambores," grito.

De repente vuelve a animarse el cuerpo de mi camarada Hannes que poco a poco sale de su aturdimiento. Entonces saca desde arriba un tambor tras otro entregándomelos, todo sucede con la rapidez de un relámpago. Ahora puedo continuar disparando. Que sensación más agradable cuando el arma teclea ininterrumpidamente. Solo un tambor queda en la ametralladora: es el último . . . Ahora el caza soviético pasa por encima nuestro casi tocándonos. Su ala derecha parece rozar nuestra ala izquierda. Hannes reconoce con gran rapidez la situación. Sube en último esfuerzo a la ventana lateral de arriba, hace girar la ametralladora y vacía un tambor entero contra el aparato enemigo.

Lo que veo ahora se sucede con tanta rapidez que apenas puedo seguirlo con los ojos. Dejando detrás de si una negra estela de humo se lanza el biplano hacia arriba, queda por segundos en posición casi vertical y se precipita seguidamente contra el suelo. ¡Derribado! ¡Listo! — El otro caza da aún algunas vueltas a respetable distancia sobre nuestras cabezas sin disparar un tiro, y desaparece igualmente como una aparición. Pero también Hannes decae ahora visiblemente, se desliza en mis brazos y señala con cansado movimiento de las manos su muslo. Descubro en su combinación un agujero del tamaño de un garbanzo de donde emana un hilo de sangre. Por segunda vez tengo que hacer las veces de enfermero, corto la tela y vendo la herida. Un tiro directo sin lesionar el hueso.

Ahora solo después de haberse calmado la excitación de la dura lucha aérea, me viene a la memoria que Hannes, nuestro valiente mecánico de a bordo ha realizado hoy su centésimo vuelo contra el enemigo. Muy a pesar suyo se dibuja una sonrisa en sus labios, cuando le estrecho la mano felicitándolo. No ha entendido desde luego ni una sílaba de mis palabras consoladoras porque el ruido de los motores apagó el sonido de mi voz.

Nuestro único motor se ha portado magnificamente. Media hora más tarde nuestro piloto pone suavemente al "Gustav" sobre la pista de aterrizaje para evitar toda innecesaria sacudida. De esta manera da las gracias al camarada Hannes, que hoy ha vuelto a poner a prueba su espíritu combativo y de camaradería incluso por centésima vez.

Cuando después del aterrizaje se acerca el capitán con el cesto de regalos que según tradición se compone de unas botellas de vino, tabaco y pequeñeces nutritivas, opina Hannes: "¡No lo dije yo que hoy iba a salir algo mal!" Perder en el juego, soñar en permisos, cazamoscas en el pelo, crema para la piel en vez de pasta dentrífica — esto no podía salir bien. "Bien contestó el jefe." Lo del permiso no ha salido tan equivocado y está en toda regla."

Como contestación Hannes, ya echado sobre la camilla en el coche de la ambulancia, sonríe murmurando para sus adentros: Bien: "Pero ya no me refiero a un permiso de esta índole."

Un nuevo film de la "Terra":

Rühmann hace tonterías

Todo el mundo conoce al gran cómico de la pantalla Heinz Rühmann, pero no todos saben que en su vida privada es un gran aviador, y que recientemente estuvo en filas prestando servicio como aviador correo. Dentro de poco le veremos también en la pantalla como aviador representando en una película cómica el papel de piloto que al ingresar, a pesar suyo, en una escuela de aviación, vive la mar de peripecias y llega a ser, sin embargo, después de un sinfín de aventuras, en parte cómicas, en parte peligrosas, un buen aviador



Estamos en el aeródromo de la escuela de aviación donde vemos a seis nuevos aspirantes a piloto en cuyo semblante se refleja la preocupación que les domina. Uno de ellos es Otto Groschenbügel alias Quax que siendo ganador de un concurso de poesía, resultó agraciado, por su mejor verso de propaganda, con el derecho de ingresar en una escuela de aviación. Casi a pesar suyo se presenta, pero prudentemente se coloca en la última fila, pues — a decir verdad — la cosa no le hace mucha gracia



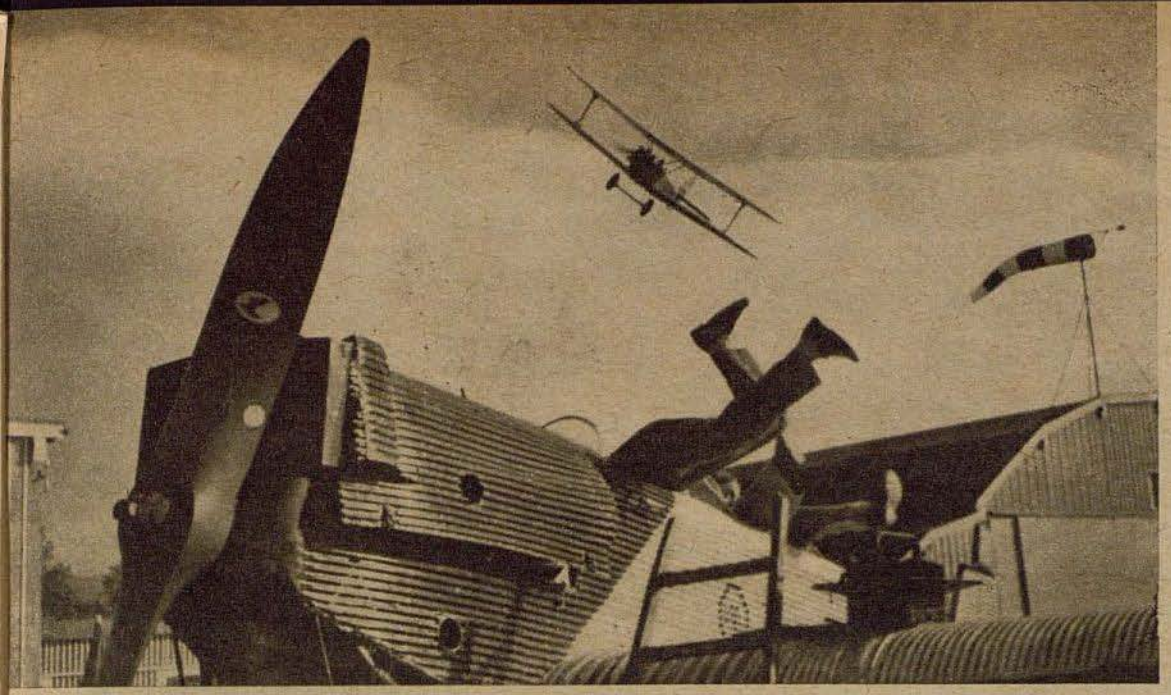
Pero pronto se acostumbra, y al cabo de poco tiempo se siente como "Perico por su casa". Delante de las personas que vienen a visitar la escuela y el aeródromo, Quax hace el papel de aviador experto. Hasta las situaciones más difíciles son para él juego de niños, y sus interlocutores se llevan la impresión de haber conocido a un "as" de la aviación

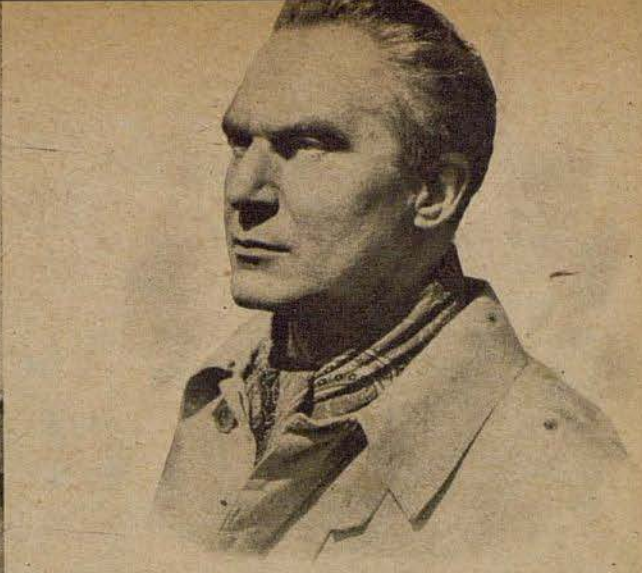




Pero mientras tanto le hacen sudar la gota gorda para que se familiarice con los secretos de la aviación. Un buen día, su "Emma" — con este nombre han bautizado su aparato — viene rodando por la pista ante la gran sorpresa de nuestro héroe que, a decir verdad, escucha con cierto pavor la voz de mando: "¡Listo para el primer vuelo!" Esto desconcierta algo a Quax que en realidad es un amante bastante tímido de su "Emma" por lo que preferiría tomar las de Villadiego

Ilustración de la izquierda: Este ya no es el empleado municipal Quax. Bajo la acertada dirección del profesor de aviación se ha ido transformando en un gran mecánico que hasta presume de sus manchas, y se muestra muy satisfecho cuando puede montar encima de la capota del motor. Por su mala suerte, sin embargo, maneja el martillo tan mal que más veces da en la mano que en el clavo





El profesor de aviación — en su vida privada se le conoce por Lothar Firmans — observa con preocupación, por cierto muy justificada, el primer vuelo de este discípulo suyo que es su pesadumbre

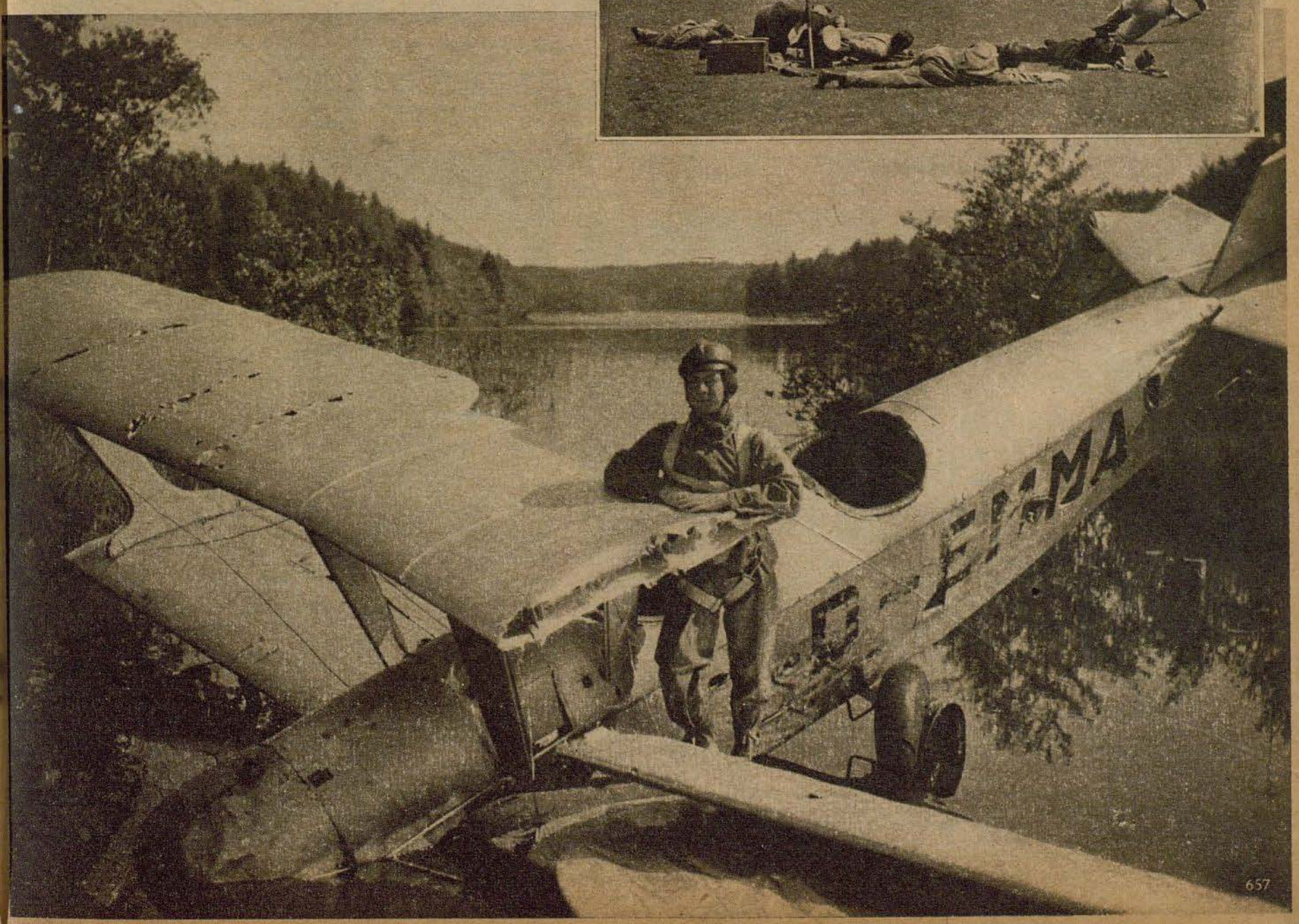
Pero ahora ya es tarde. No hay más remedio que montar en el aparato y hacer lo que se pueda. Apenas ha despegado el avión, Quax comienza a manejar las diferentes manivelas como un desesperado. De repente pasa como un rayo por encima del hangar. Sus camaradas se echan asustados al suelo, con las piernas al aire

Fotos Terra (8)

Ilustración de la derecha: Por fin se dispone a aterrizar. Antes de tocar tierra vuelve a obligar a sus camaradas a echarse al suelo. Luego aterriza

. . . pero no en la pista de hierba del aeródromo (ilustración de abajo) sino en un pantano vecino. El avión, desde luego, lo deja destrozado. A sus camaradas que acuden presurosos con el fin de asistirle, les dice con cara risueña: "Declaro inaugurada la nueva temporada de baños"





Globo cautivo contra dos Ratas

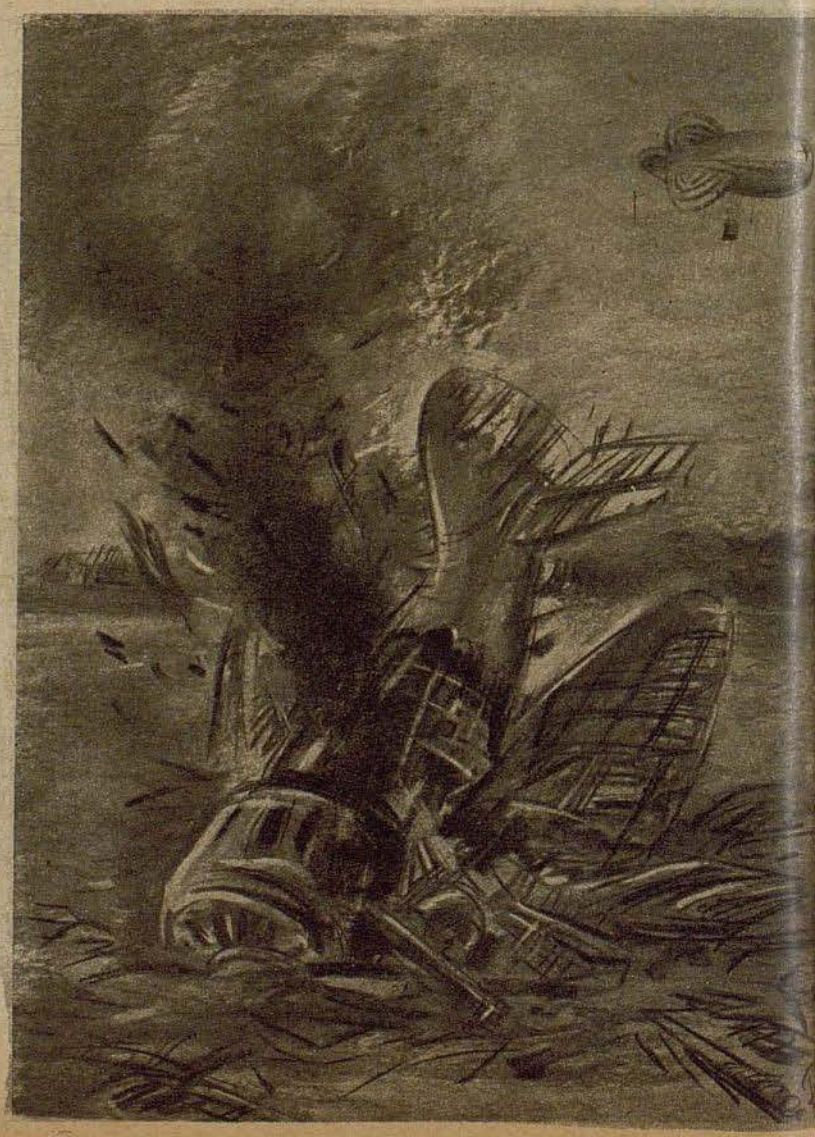
Era en el sector de Kiew. Por encima de un bosque se balanceaba el globo d observación de una sección de artillería alemana. De repente aparecieron do Ratas que atacaron furiosos cual si fuera su misión exclusiva destruir al aerostato con la carga humana que en él se hallaba. La tripulación del g lobo tomó en seguid la ametralladora y se aprestó a la defensa. Poco después son aban ya los primero disparos, dirigidos contra el primer Rata

Dibujos PK Filipowski



Al efectuar el segundo ataque quemaba ya el motor del caza adversario. El tirador de ametralladora habia apuntado con extraordinaria tranquilidad. Estaba decidido vender todo lo cara que fuera posible su vida y la de su camarada. Y que el enemigo perdió en la contienda, ¿quién lo hubiera dicho?

Como si fuera un antorcha encendida el Rata se precipitó hacia el abismo, se estrelló contra el suelo y el fuego hizo presa de él. El segundo aparato prefirió abandonar el combate. Fué la primera vez en la moderna historia de la guerra que un globo cautivo obtiene un triunfo sobre un avión





General de Brigada RAMCKE



Coronel CONRATH



General STUMPFF



Comandante KROH



Primer Teniente NORDMANN

El Führer y Jefe Supremo de las Fuerzas armadas otorgó al primer teniente Nordmann las Hojas de Roble para la Insignia de Caballero de la Cruz de Hierro, con ocasión de su 59 victoria aérea, como 35 oficial del ejército germano

Como alcanzaron la insignia de Caballero de la Cruz de Hierro

Fotos Scherl-OKW (10), PK Reimers (2), PK Jütte (1) todos de Scherl, Schorer (1)

General Stumpff, como jefe de una flota aérea en la lucha contra la Gran Bretaña, aprovechando acertadamente la situación, ha alcanzado con sus formaciones extraordinarios éxitos. Los continuos y duros golpes contra el abastecimiento inglés son el resultado de su acertada, enérgica y bien dispuesta dirección.

Encargado de los preparativos y de la ejecución de la guerra aérea en el sector norte del frente oriental, alcanzó el general Stumpff con sus formaciones nuevos decisivos éxitos también en este frente.

General de Brigada, Ramcke, comandante de un regimiento de Asalto, que empezó su carrera de soldado raso, con la edad de 51 años aun se presentó voluntario para la tropa de cazadores paracidistas. Durante la conquista de la isla de Creta, mandaba como coronel un regimiento de asalto contribuyendo decisivamente a la conquista del aeródromo de Maleme.

Coronel Conrath, comandante del "Regimiento General Goering", alcanzó decisivos éxitos en la campaña del Oeste y en la lucha contra la Unión Soviética. Con desconsiderada y valiente intervención personal, animó a sus tropas al máximo rendimiento, en una acción bélica, muy comprometida, en el frente oriental, transformando en victoria una situación en extremo difícil.

Coronel Kroh, comandante de un batallón en un regimiento de cazadores paracaidistas, intervino con su batallón en un terreno especialmente dificultoso cerca de Rethimon. Venciendo dificultades sobrehumanas actuó decisivamente en ayuda de un regimiento duramente acosado.

Capitán Rossiwall, capitán de una escuadrilla de aviones destructores, tuvo entre otras, destacada participación en la fructuosa ejecución de la acción de paracaidistas contra Corinto y Creta. Alcanzó nuevas glorias como representante del comandante de grupo, durante la batalla de acorralamiento de Bialystok.

Primer teniente Eckardt, ayudante en una escuadrilla de cazadores nocturnos, se distinguió hasta ahora por 3 derribos diurnos de aviones, nueva nocturnos y por la destrucción de 17 aparatos enemigos en el suelo. Durante un ataque aéreo británico, consiguió en el término de 46 minutos derribar 4 aviones del adversario.

Primer teniente Bruno Meyer, capitán en una escuadrilla de combate, realizó admirables proezas especialmente en la campaña del Este. De sus 200 vuelos contra el enemigo debe ser mencionado especialmente el rechazo de un ataque enemigo al Sur del río Duna.

Primer teniente Mütherich, capitán en una escuadrilla de caza, derribó en numerosos combates aéreos 31 aparatos enemigos. Tanto contra Inglaterra como contra Servia y en las luchas en el Este, contribuyó eficazmente a la ayuda de las tropas de tierra, mediante ataques a ras de suelo efectuados con gran arrojo.

Teniente Pöhs, piloto en una escuadrilla de caza, se distinguió en más de 225 vuelos contra Inglaterra. Consiguió derribar 21 aviones enemigos.

Teniente Fleig ha efectuado más de 250 vuelos contra el enemigo. Distinguióse especialmente como aviador de caza en la lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética, derribando 25 aparatos enemigos.

Primer sargento Mayor Welskop asaltó como cabo de sección en un regimiento de cazadores paracaidistas un montículo predominante cerca de Chania defendiendo éste montículo de esencial importancia para acciones ulteriores, contra ataques enemigos en sangrientas luchas cuerpo a cuerpo.

Sargento Mayor Kampke y sargento Mayor Schuster se distinguieron por especial arrojo durante la lucha por la conquista de Creta.



Capitán ROSSIWALL



Primer Teniente BRUNO MEYER



Teniente PÖHS



Primer Sargento Mayor WELSKOP



Sargento Mayor KAMPKE



Sargento Mayor SCHUSTER



Primer Teniente ECKARDT



Primer Teniente MÜTHERICH



Teniente FLEIG

La nueva generación de técnicos para el arma aérea

Información ilustrada para el "ADLER"

por **Dr. H. Franz**

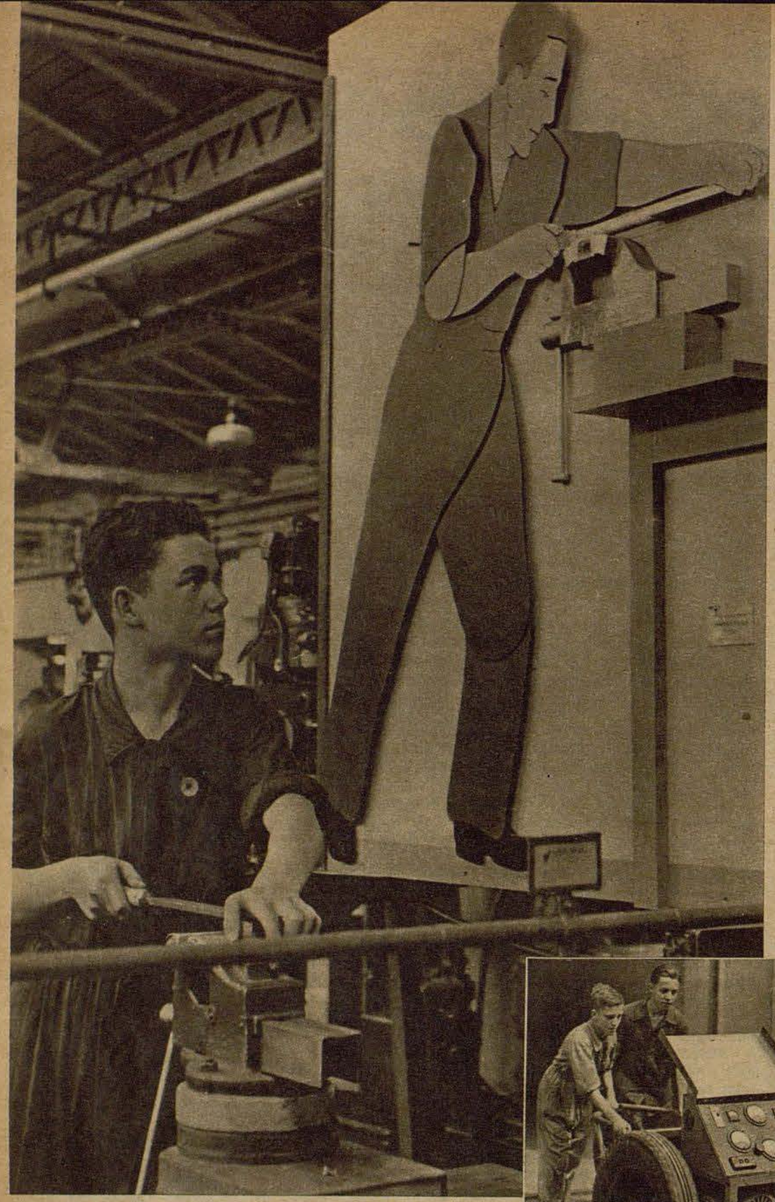
La guerra moderna aprovecha las conquistas de la técnica de una manera desconocida hasta ahora. Especialmente importante es la influencia de la técnica sobre el arma aérea. Los productos técnicos de la aviación de la más alta perfección y precisión, no solamente requieren ser bien manejados, sino también cuidados y constantemente vigilados.

Por lo tanto la instrucción de equipos técnicos capaces para ello ha llegado a ser una de las exigencias más apremiantes. Ya al iniciarse la reorganización del arma aérea fueron creadas escuelas preparatorias para la técnica aeronáutica, las cuales como institución militar del Ministério del Aire del Reich. No son escuelas propiamente dichas, sino instituciones agregadas a casi todas las grandes fábricas de aviones y de motores para los mismos. Los discípulos del Fl. T. V. son instruídos gratuitamente durante 4 años como constructores de aviones metálicos, como mecánicos para motores de aviación, mecánicos electricistas, mecánicos de precisión y mecánicos constructores de armas.

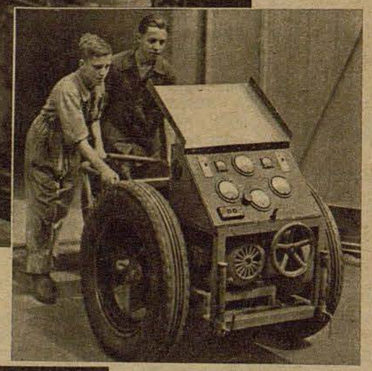
Para tal instrucción desde luego únicamente son escogidos los más aptos. La enseñanza técnica se efectúa los dos primeros años en el taller de aprendizaje de la correspondiente empresa y los restantes en los talleres mismos. Pero las cualidades técnicas solas no hacen aún el futuro soldado técnico aeronaútico. Hacen falta además, formación del carácter, fuerza de voluntad y sentimiento de responsabilidad, asi como camaradería y arrojo. Especial importancia se da a la enseñanza nacional política en el sentido de una firme conducta nacionalsocialista. La educación incluye además los deportes, instrucción premilitar y ejercicios con planeadores.

Para los soldados que salen de las escuelas técnicas preparatorias de Fl., las probabilidades de ascenso son en extremo favorables.

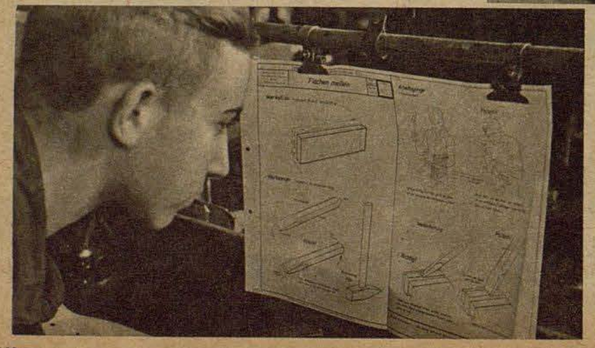
Dr.-Ing. E. Krausc



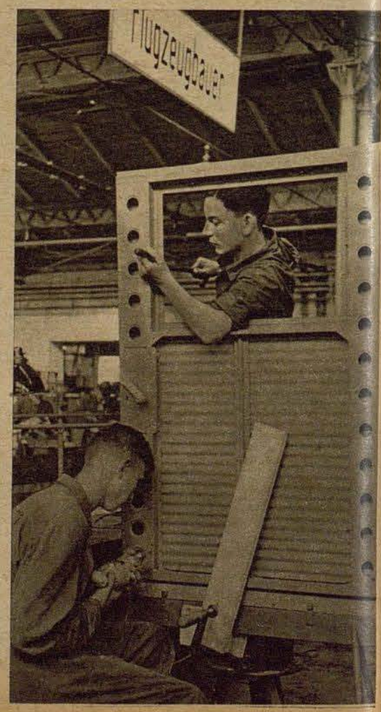
El mejor instructor . . . un robote. El "hombre limador" un robote desarrollado en los talleres de aprendizaje de Junkers, enseña al aprendiz, con más persistencia que cualquier maestro, la manera de aplicar bien la lima. Enseña de una manera perfecta el tiempo del movimiento, el ritmo y la posición del cuerpo

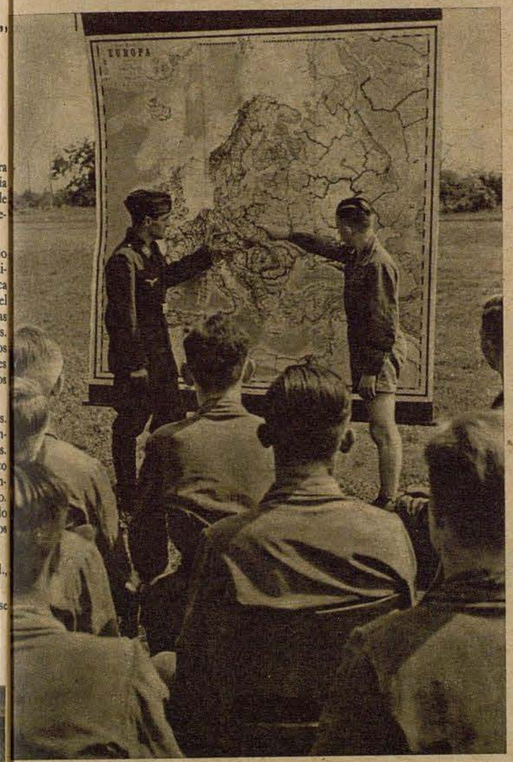


El programa de enseñanza en las escuelas preparatorias de técnica aeronaútica abarca desde el "curso elemental" (foto a la izquierda), hasta el trabajo productivo independiente. La foto de arriba muestra un carro de despegue para la Ju 90 construído por los discípulos militares en el taller de aprendizaje



La primera enseñanza técnica del discípulo militar se lleva a cabo en los talleres de aprendizaje. Nuestra fotografía de la derecha muestra a dos futuros constructores de aviones metálicos

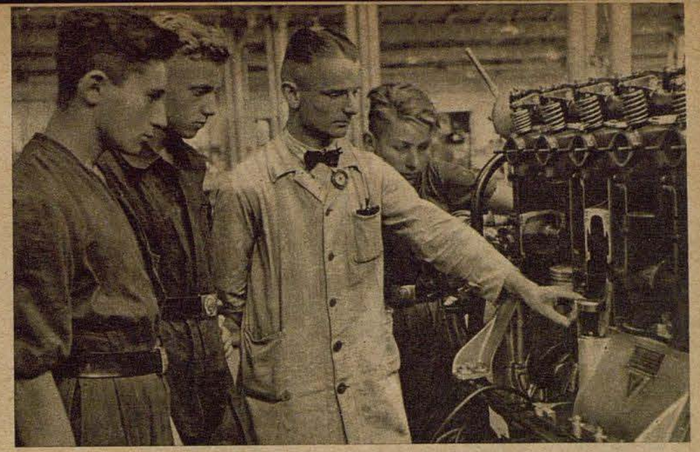




"Cuestiones políticas del día", que pertenecen al programa de educación política de la escuela aeronáutica preparatoria



De esencial importancia es el entrenamiento físico que se consigue mediante toda clase de deportes. Especial atención prestan los discípulos a los ejercicios con planeadores que son realizados durante las vacaciones y a fin de semana, bajo la dirección del cuerpo NS de aviadores



Ellos quieren ser perfectos mecánicos de motores. Un experimentado maestro explica un modelo patrón a los discípulos militares de los talleres de aprendizaje de las fábricas Junkers



Ya a los aprendices se inculca las exigencias militares de disciplina: Esta indicación demuestra como en conferencias telefónicas debe dar el aviso

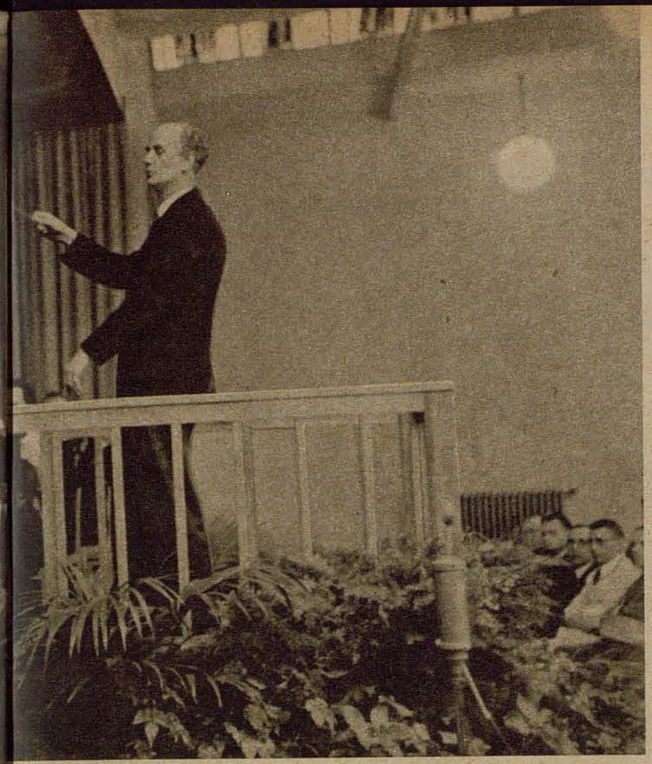




Solamente uno no podía asistir: el portero. Pero también él, por lo menos con su receptor popular, podía escuchar el concierto, retransmitido por el Deutschlandsender

Fotos
Dr. H. Franz





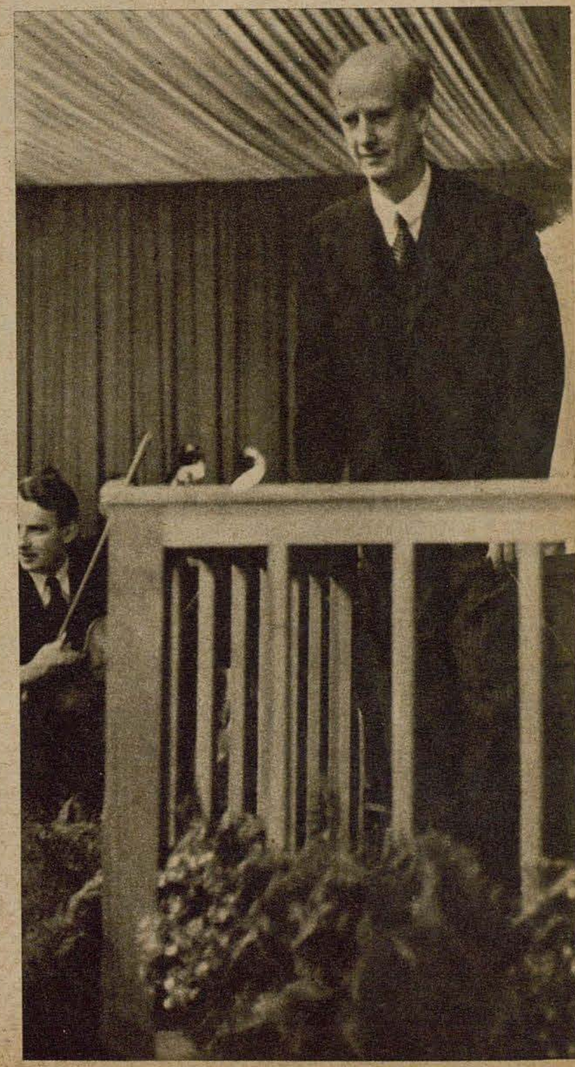


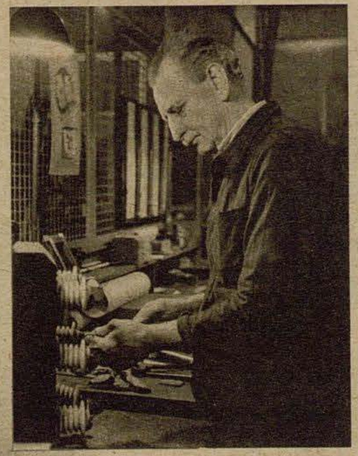
Con la misma devoción escuchan los sonidos de la música alemana, tando los obreros intelectuales como los manuales. La foto de la izquierda: En la sala de recreo de la fábrica suena el preludio de Egmont de Beethoven, ejecutado por los filarmónicos de Berlín bajo la magistral dirección del gran Furtwängler

Conciertos en las fábricas durante los descansos es cosa corriente ya en Alemania. El deleite que se proporciona al obrero durante el descanso debe darle nuevas fuerzas para su responsable trabajo. Además constituyen estos conciertos, parte del programa del cuidado cultural de los que trabajan. Nuestras fotos enseñan escenas de un concierto de orquesta para el cual se ha puesto a disposición nada menos que el célebre maestro Wilhelm Furtwängler. Vemos hombres con manos callosas, vestidos tal como salen del taller. Ensimismados escuchan las melodías que el gran maestro ejecuta con su famosa orquesta. El programa es tan selecto como popular. El preludio de "Egmont" de Beethoven, "Till Eulenspiegel" de Ricardo Strauss y como final es preludio de "Los Maestros Cantores" de Ricardo Wagner. Agradecidos aplausos recompensan al gran maestro. Tal vez ninguna organización fué más apropiada que este concierto durante el descanso en una fábrica, para demostrar que en la Nueva Alemania el arte pertenece al pueblo entero

El famoso maestro Furtwängler dirige un concierto para obreros



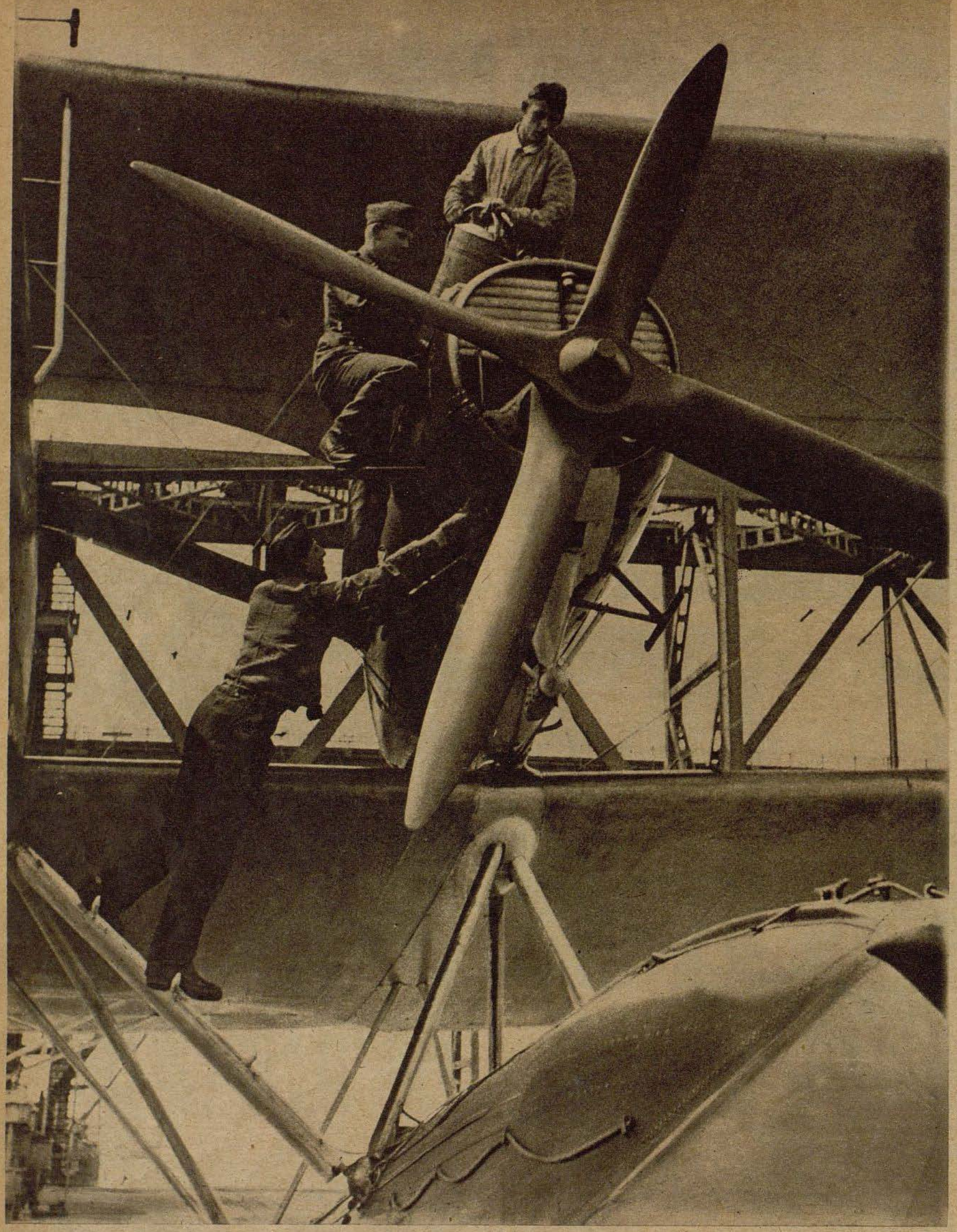






Un cuarto de hora antes estaba aun en su puesto de trabajo, dedicado enteramente a su responsable trabajo, pero ahora escucha el preludio de "Los Maestros Cantores" de Wagner, sinfonía del artesano alemán

Foto de la izquierda: Aplauden manos que por lo regular sólo saben manejar el torno. Pero por eso el entusiasmo no fué seguramente menos calcuroso que los que el gran maestro está acostumbrado a escuchar en las salas de conciertos. Foto de la derecha: Profesor Furtwängler da las gracias a los obreros por la entusiasta acogida que ha encontrado su concierto



Preparativos para el despegue de un avión alemán de socorro a los náufragos

Apenas ha regresado el avión a su puesto de estacionamiento, los hombres del servicio terrestre ponen en condiciones de despegue al aparato para el caso que tuviese que salir en rescate de aviadores náufragos

Foto Dr. Franz

¡Aja, el correo ya está!

Adondequiera que llegue el correo militar corre la voz como reguera de pólvora a través de la posición. A pesar de toda clase de dificultades, los camiones, motocicletas y aviones que hacen el servicio postal para el ejército, llegan hasta los puestos más apartados con una puntualidad verdaderamente admirable. En todo el frente se han improvisado pequeñas oficinas de correo donde se recogen las enormes cantidades de envíos postales que familiares y amigos dirigen a los combatientes. En cuanto lleguen los vehículos con su apreciada carga comienza una actividad sin igual. Los carteros militares saben la alegría y la impaciencia con que los camaradas están esperando las noticias y por tanto no les hacen aguardar inútilmente. Debido a la excelente organización del servicio postal del Reich, todos los envíos llegan también al frente sin la menor pérdida de tiempo y contribuyen así a hacer mas llevadera la separación de los seres queridos

Fotos PK Röder (Weltbild)



Acaba de llegar la columna de coches correo esperada por todos con gran impaciencia. No hay carretera, por intransitable que parezca, que pueda detener a estos "mensajeros del cielo". Sin sufrir la menor interrupción se realiza el servicio postal, y los envíos llegan en el menor espacio de tiempo de casa al frente y viceversa

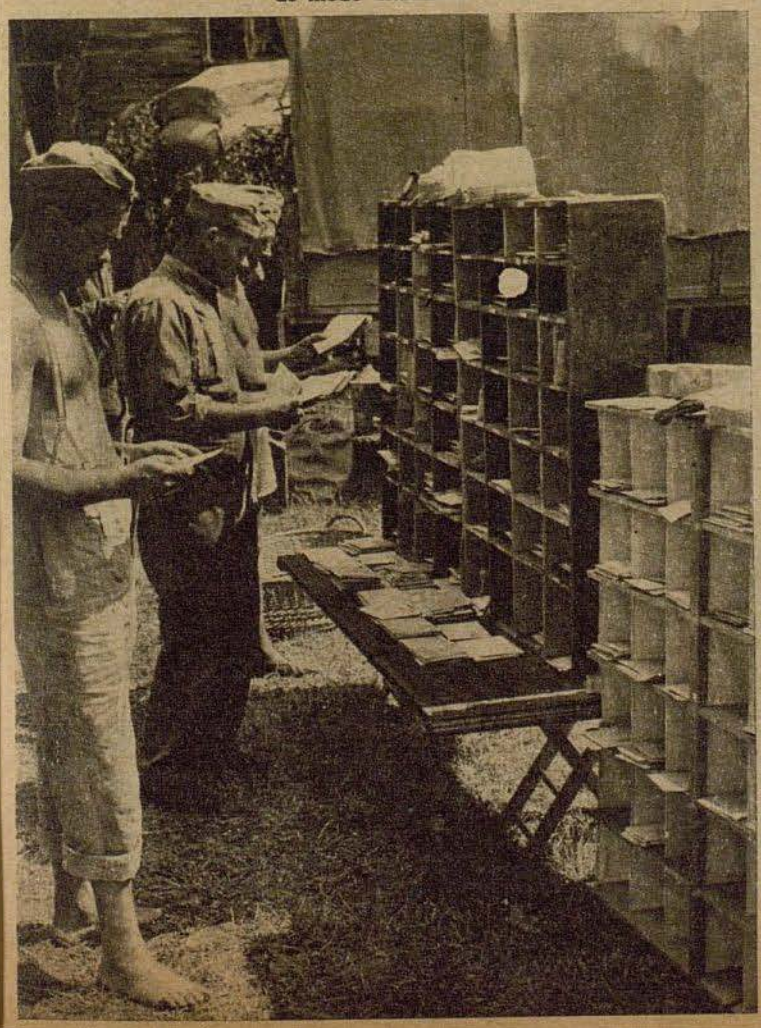


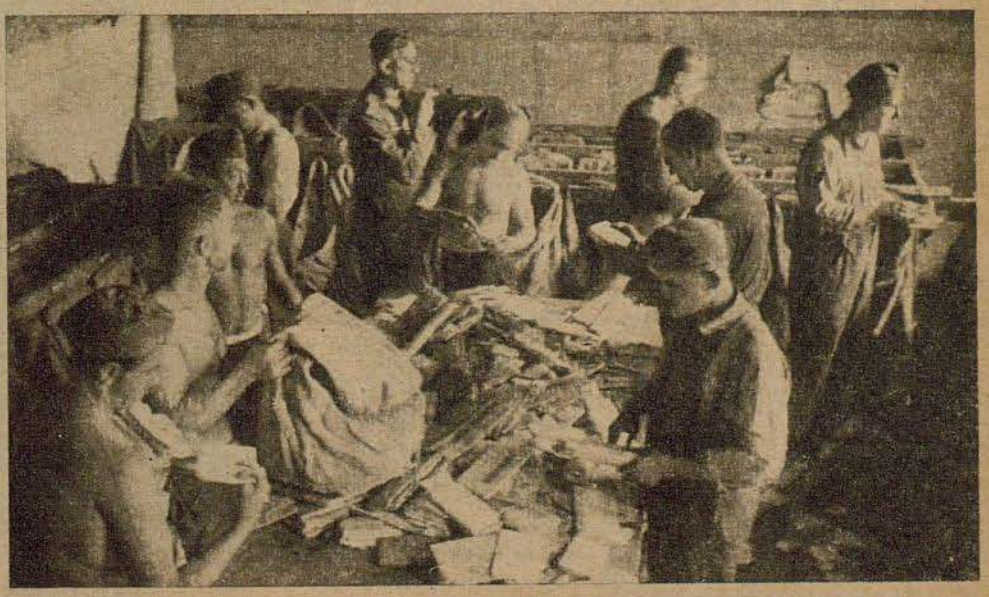
Estos tres están favorecidos por la suerte porque se encuentran en la misma oficina de reparto. Su mirada experta ha dado en seguida con "su" carta a pesar de hallarse mezclada en un enorme montón de correspondencia



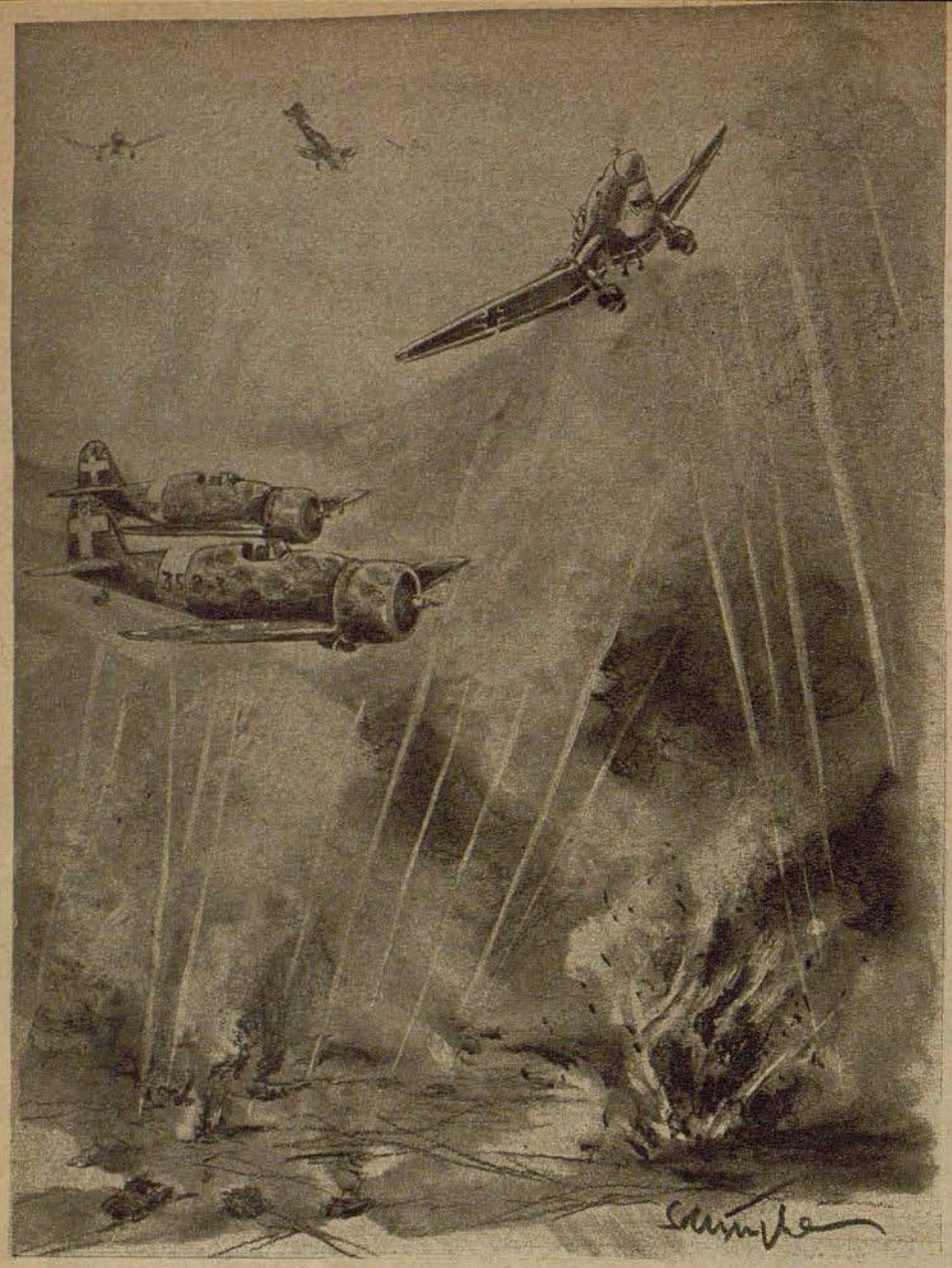
Rápidamente se descargan los camiones. La pesada carga resulta tarea "fácil y dulce". Delante de la entrada se ha estacionado ya un grupo de los más impacientes. Parece que se pasan el tiempo con adivinar en qué saca se halla la correspondencia dirigida a ellos

Abajo: En esta "oficina de correos al aire libre" va todo como una seda lo mismo que en las oficinas de las grandes ciudades. La construcción primitiva no es obstáculo para los encargados del servicio de correos de hacer el trabajo de modo intachable





En la central de reparto se vacían las sacas y se distribuyen los envios entre las diferentes secciones. Geralmente los que intervienen en hacer llegar los envios a su punto de destino, son "del oficio"



Protegidos por cazas italianos Fiat se precipitan "Stukas" alemanes contra el objetivo. Ya han sido alcanzados algunos de los pesados tanques ingleses, el resto intenta esquivar las acertadamente arrojadas bombas por medio de marcha en zig zag. Las densas humaredas del depósito de gasolina incendiado se deslizan sobre el terreno iluminadas por vivas llamas y traspasadas por la trayectoria luminosa de las balas de los antiaéreos

Stukas Sobre Mar y Tierra

La Aviación alemana en su lucha en la región de Tobruk

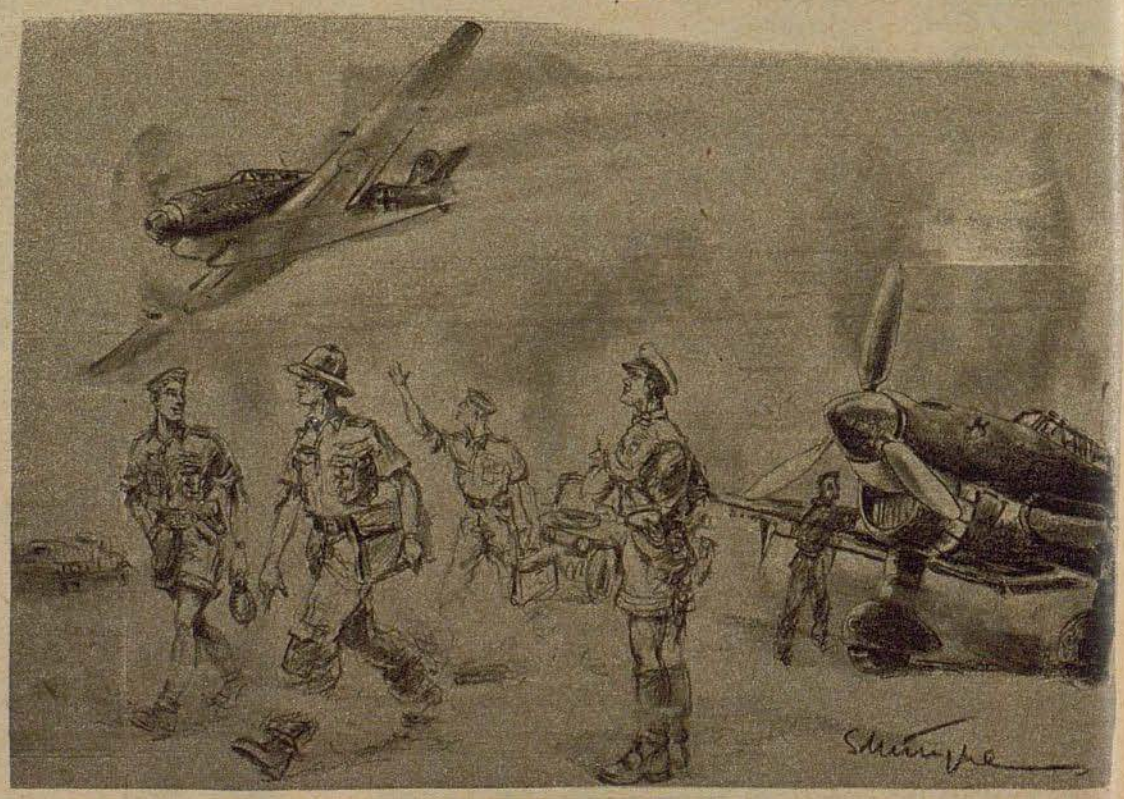
Texto y dibujos: PK Schimpke

PK Ser despertado del bien merecido primer sueño, aunque sea por manos cariñosas, pone de momento de mal humor al soldado de caracter más pacífico. En el caso mio había el agravante que mi cama de campaña se encontraba en Africa y de que media hora antes de conciliar el sueño tuve que sostener una encarnizada lucha con gran cantidad de mosquitos que de una manera clandestina se habían introducido debajo de la mosquitera, para perseguirme con sus zumbidos, incluso en el sueño. Aquí no me despertó ningún suave beso sobre mi sudorosa frente sino un ruido parecido al trueno, a poca distancia de mi lecho. Mi camarada y piloto con quien compartía la habitación se había caído de la cama intentando en vano deshacerse, renegando en alta voz, del lío que había hecho con su mosquitera. "Maldita desconsideración", gruñía, "por poco nos alcanzan esta vez." Estos tipos arrojarán tantas bombas hasta que un día sucederá una desgracia."

En el repentino silencio, distinguimos bien los zumbidos del motor del enemigo. Ahora crepitan también en la noche los primeros disparos de los antiaéreos. Este tipo se ha acercado como de costumbre desde el Mar a nuestra posición de Derna, que tan pacíficamente duerme al claro de luna. Pero ahora fuera ya la bodega porque nadie de nosotros quiere morir en la cama. También los otros camaradas salen de sus habitaciones envueltos en los más extraños y atrevidos vestuarios. Uno exclama: "Los que tienen ya permiso de vacaciones, que entren los primeros en el refugio." Al llegar a la puerta de nuestra casita, que antes había servido de refugio a una oficina inglesa, como se desprende de las inscripciones en las paredes, más o menos bonitas, nos echamos hacia atrás. Se oye un silbido en el aire y ante nuestras narices, en el patio, caen cierta cantidad de bombas incendiarias y lo alumbran con claridad de día. "Hombre, ahora tengo bastante ya", opina un berlinés, "Vamos apagar estos chismes." Pero una espesa hilera de arbustos cerca de la casa ya arde a llama viva. Es nada menos que la pared que esconde vergonzosamente el retrete de miradas indiscretas. El incendio es pronto sofocado con arena y palas.

Pero el Tommy continúa dando vueltas arriba en el cielo, entre los disparos de los antiaéreos se percibe muy bien el impertinente zumbido de sus motores. Aparentamente esta buscando un nuevo blanco. En dirección del aeródromo es enfocado de repente por los luminosos brazos de un reflector y atacado por todos los cañones antiaéreos. El individuo que se cuida del reflector en nuestra base tiene para este cometido una especie de sexto sentido. Cuando conecta su aparato, es cogido en el acto el avión enemigo cuando menos cada 99 veces entre cien. Sin duda un don especial de la naturaleza. "Fijate", exclama uno. ¡Ha sido tocado! — Como un gran cometa desaparece el avión alcanzado detrás de las negras siluetas de la Alta Planicie, donde está situado nuestro aeródromo. Mientras regresamos a nuestros lechos dice mi compañero: "No es que sea yo precisamente muy vengativo, pero si hemos de intervenir mañana, entonces pongo a nuestro "querida amigo" algo ante las narices, de lo que se acordará toda su vida. No permito que interrumpan mi "sueño de niño". A la mañana siguiente, después de haber examinado muy cerca de nuestra casa con jardín árabe, el cráter causado por la bomba que nos obligó a salir de la cama, llega la orden de intervención. Además trae el ayudante terroríficas novedades de la emisora inglesa que dicen que el visitante nocturno ha podido observar extensos efectos de explosiones e incendios en instalaciones de importancia bélica. El sol ardiente de Africa manda sus rayos ardientes sobre la pista seca. Aparatos que inician el despegue provocan una especie de niebla roja sobre la plaza y granitos de arena azotan nuestras caras tostadas por el sol. Cada paso que se da levanta nubes de polvo, todo está cubierto de una capa rojiza. El pan cruje entre los dientes, la carne acabada de sacar de la lata está llena de arena, en la taza de cafe queda un pozo rojizo. Suerte que los cigarrillos no saben a arena y polvo africano. En suma es tal como nuestro viejo amigo Karl May lo había descrito en sus famosos cuentos, con la única diferencia de que en vez de camellos, atravesamos el desierto sobre nuestros Stukas.

A cada momento puede llegar la orden de despegue. Estos hombres de nuestro grupo que en la tienda de campaña están esperando la llamada del teléfono



Escala en un aeródromo de campaña en medio del desierto. Mientras la tripulación atraviesa la pista ardiente por los rayos del sol para refrescar las secas gargantas en un fresco refugio, pasa un Messerschmitt Me 109 sobre la pista balanceándose en señal de victoria

para dirigirse a sus aviones, habían esperado ya la misma llamada en las ruinosas casas de campesinos polacos, en las limpias granjas de Dinamarca, en casitas de madera en los pintorescos fiords de Noruega, en los castillos franceses, en los Balcanes, asicomo en la bella Isla de Sicilia y bajo olivos griegos. Una vez frío y nieve, después lluvias y pistas inundadas, más tarde magnífico clima meridional y aquí un ardiente sol que con engañoso espejismo nos aluncina con lagos de agua fresca a los bordes de nuestro campamento. De seguro, estos hombres no quedarían sorprendidos si apareciera en el estrellado cielo africano, la Aurora Boreal!

Acaba de llegar la orden.

En las cercanías de Sollum, unidades de carros blindados ingleses deben ser atacados y aniquilados. Salida dentro de 30 minutos. Una breve conferencia de índole militar, con asistencia de los jefes italianos de la aviación que se encargarán de nuestra protección; el último cigarrillo y ya nos encontramos en las máquinas. Escuadrilla tras escuadrilla despegan, levantando tal cantidad de polvo que la pista desaparace completamente de nuestra vista. En vuelo a ras de suelo es insoportable el calor debajo del techo de vidrio de la cabina. Pero al ganar altura refresca considerablemente y a mayores alturas aun volvemos a bajar las mangas de nuestras camisas anteriormente subidas. Debajo de nosotros, la monotonía del desierto, con suelo rojo, de vez en cuando cubierto con yerbas secas, entre allas Wadis o lechos de ríos sin agua.

Extensas polvaredas señalan la dirección de nuestras columnas de autos que en ancho frente avanzan sobre las llamadas "pistas del desierto". De los vehículos apenas se puede distinguir los primeros. Todo lo demás desaparece entre nubes de color gris rojizo. En vista de esto, he hecho el juramento de no volver a renegar jamás si en la patria estoy una vez obligado a tener que correr 5 minutos detrás de un camión cargado.

Nuestras aparatos Ju 87 se acercan en perfecto orden a las objectivos indicados. Aun no puedo distinguir nada en el suelo, pero ya se ven los primeros impactos. Ahora nos toca a nosotros. Se saca el freno de vuelo en picado. El aparato se inclina como si intentase hacer una pirueta, se inclina cabeza abajo y se precipita en vertiginosa caída. Durante la misma puedo observar admirablemente el vuelo en picado de nuestro jefe de escuadrilla y distingo también ahora bien claramente, entre la polvareda levantada por las bombas, los pesados carros de combate ingleses, que en parte se encuentran medio enterrados, mientras otros huyen en zig zag. Después de haber arrojado las bombas y recogido el aparato, volvemos a levantarnos en vuelo de balanceo como defensa contra los bien intencionados pero ineficaces obuses de los antiaéreos ingleses que estallan en el espacio como estelas de humo. En medio de la aglomeración de carros de combate debe hallarse un depósito de combustible, pues se distingue una espesa humareda iluminada por vivas llamaradas. Los Tommys no tienen suerte, sus cañones por cierto continúan disparando pero no derríban a nadie, ni siquiera pueden apuntarse blancos. Nuestras probabilidades son por cierto seguras.

Durante el regreso percibimos aun en el horizonte por el espacio de largo tiempo las estelas de humo sobre el lugar del combate.

Los ágiles cazas italianos Fiat que también durante el ataque estaban continuamente al lado nuestro, vuelven a efectuar círculos alrededor de nuestras formaciones. Por desgracia ésta vez no han tenido ocasión de demostrar su pericia y su espíritu combativo. Nuestros aviadores conocen bien este espíritu y ven con gusto el acompañamiento de los aliados italianos.

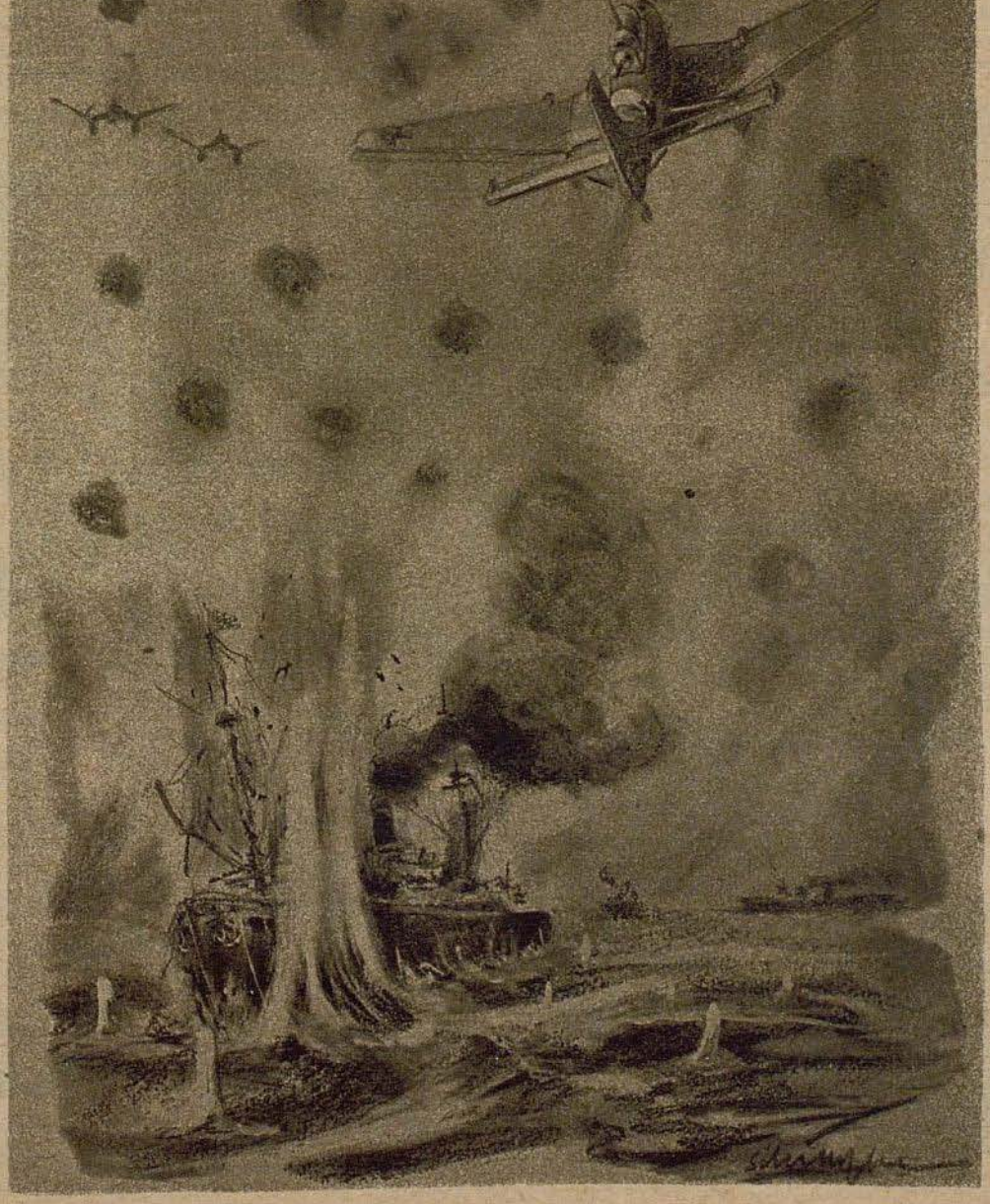
En medio del desierto, en un aeródromo de campaña, tenemos que hacer escala para reponer combustible. Aquí estan también estacionados cazas nuestros y mientras atravesamos la pista ardiente del sol, pasa sobre nuestras cabezas un avión Me 109. ¡"Hombre, balancea dos veces hacia la izquierda y dos hacia la derecha! ¿Es que ha derribado dos enemigos a la vez? Cuando nos encontramos en el fresco refugio de los cazas y apagamos nuestra sed con cafe hecho con agua salada, aparece el afortunado caza confirmando que dos hurricanes ya no podrán hacernos daño alguno. En este momento, pasa otro aparato Messerschmitt balanceándose, sobre la pista. Esta vez era un miembro de la célebre escuadrilla del primer teniente M., poseedor de las Hojas de Roble — pués solo sobre la isla de Malta derribo 42 aparatos sin pérdidas propias — que había tenido la suerte de encontrar un Hurricane. También puede confirmar el éxito de nuestro ataque, porque durante el vuelo de regreso había encontrado gran número de carros de combate ingleses incendiados.

Después de corto vuelo llegamos a nuestro punto de partida. Entregamos las informaciones sobre la lucha y los resultados obtenidos. Los aviones son cargados de nuevo y una vez repuesto el combustible, son entregados al cuidado del personal correspondiente.

Más tarde como punto final de este afortunado día, nuestro comandante es portador de la noticia de que ha fracasado por completo el ataque en gran escala de tanques enemigos, en colaboración con el ejército y su arma aérea y que los restos emprenden precipitada retirada. Además comunicó que nuestros cazas y los antiaéreos derribaron en un solo día 17 aparatos ingleses. — Desde hace 4 semanas, los ingleses ya no se atrevían a mandar al puerto de Tobruk barcos de mayor tonelaje con material bélico y provisiones. En el mes de Abril, formaciones de Stukas habían hundido el último barco de 5000 toneladas. Según informaciones de desertores, carece el enemigo de lo más necesario y lo poco que tienen tuvo que ser traido al amparo de la obscuridad, en pequeñas lanchas, que debían descargar durante la misma noche y alejarse antes de hacerse de día. Fueron rechazados los más desesperados intentos de los sitiados de romper el cerco, realizados a veces con carros blindados. En los puestos avanzados, en el hospital de sangre y en el puesto de mando de la artillería italiana hemos podido presenciar, como manadas enteras de individuos extenuados se entregaban prisioneros después de una malograda salida de los sitiados de Tobruk.



En un hospital de sangre ante Tóbruk. Ingleses heridos, hechos prisioneros durante un fracasado intento de salida llegan extenuados y agotados al sitio de reunión



La bomba ha caído exactamente delante de la proa del vapor. La parte delantera pasa por encima de la explosión que ha abierto una enorme vía de agua en el fondo del barco. No tardará en inclinarse hacia delante y desaparecer en las aguas

Con caras grises, arrugadas bajo el casco plano de acero, con movimientos cansados y los ojos inflamados, así llegan, luchando contra la tempestad de arena. Por lo regular son excelentes soldados estos ingleses y australianos, que bajo condiciones inhumanas, y con toda la tenacidad británica, intentan defender este único puesto, solamente para sostener el prestigio de su país.

La lucha en este suelo africano elimina ya desde el principio a los inaptos, pero los que resisten son del temple de acero. El aprovisionamiento nuestro de víveres y agua es efectuado sin dificultades, debido sobre todo a los equipos italianos de construcciones de carreteras que continuamente vigilan y arreglan las vías principales de comunicación. También los ingleses hacen todo lo posible para sostener la fortaleza y traer agua, municiones y víveres para sus tropas "elite" en Tobruk, especialmente entrenada para tal campaña. Las comunicaciones terrestres hasta más allá de Sollum se encuentran en nuestras manos. Su único acceso es por Mar. Como ya hemos dicho antes, el día 26 de Abril fué hundido por nuestros Stukas en el puerto de Tobruk el último gran transporte, un barco de 50.000 toneladas.

Las cantidades que llegan en pequeñas embarcaciones que apenas pueden ser distinguidas desde arriba, no bastan para el abastecimiento, así es que en el mes de Julio nuestros aviones de

Continuará en la página 671

16 veces atacó el avión Rata...

El He 111 derriba cazas soviéticos

Por el corresponsal de guerra Dr. A. Feickert

PK "Daba miedo", explica el pequeño pero vivo sargento mayor Pr. de Viena, que, como mecánico de a bordo derribó un "rata" desde su puesto de atrás. "Fué mi 70.º vuelo contra enemigo. Ya contra Inglaterra tomé parte en 20 importantes vuelos y nósotros mismos derribamos a dos cazas, pero cosa tan temeraria no la había presenciado jamás. No se debe hablar de presentimientos, pero durante todo el vuelo estaba en acecho pensando que algo podía ocurrir. Nuestro vuelo y ataque se desarrolló según programa y sin incidentes. Atacabamos con dos escuadrillas, o sea 6 aparatos, instalaciones ferroviarias y una estación cerca de Br. En el cielo, encima de los objetivos señalados, una capa de nubes, formada de cúmulos y espacios de cielo despejado. Al proceder al ataque, salimos de la formación para poder llegar mejor hacia el objectivo. Acabamos de arrojar nuestras bombas obteniendo magníficos blancos de lleno, cuando veo llegar por detrás 4 cazas soviéticos. Ahora después del ataque, nos encontramos completamente solos. Mando una advertencia por medio del micrófono y ya empieza el baile. Nuestro piloto, el teniente H., conduce el aparato hacia una nube situada algo más abajo. Los soviets ya empezaban a disparar. Yo desde luego repliqué. Llegamos a la nube en la que dimos una vuelta saliendo en otra dirección. Pero esta maniobra no dió resultado. Por cierto nos habíamos deshecho de tres de los cuatro cazas, pero el cuarto no desistió y parecia muy ducho en todos estos engaños y maniobras. De todos modos no se descuidó ni un solo momento. Para nosotros se trataba de refugiarnos siempre de nuevo entre las nubes. Había algunas encima de nosotros y algunas debajo. Todos cúmulos medianos, ninguna mayor, ninguna capa cerrada. No había más remedio que continuar jugando al escondite. Tuve que disparar con todos los tubos. Tan pronto que salimos de una nube para dirigirnos a otra, ya estaba el rata. Observaba siempre la misma táctica de ataque: Llegó por debajo, desde la derecha, acercándose hasta 200 y 100 metros. Vació todos sus tambores y volvió a descender verticalmente hacia la izquierda. Ofrecimos un buen blanco para él, pero también él a nosotros. En cada ataque fué recibido por mí con descargas cerradas y tan pronto como descendía hacia la izquierda grité ¡atención! dando un golpe a la espinilla a mi compañero, que sirvía la ametralladora de arriba. Este se apresuró a disparar desde la izquierda hacia el rata, mientras mostraba éste sus alas al dar la vuelta. Lo habíamos dispuesto todo muy bien. Mientras estabamos en las nubes, tenía el tiempo preciso para cambiar el tambor y arreglar de vez en cuando una pequeña obstrucción en el cargador. Ya habíamos vuelto a salir de la nube y como un buitre hambriento se lanzaba el rata contra nosotros. ¡Siempre de nuevo, cinco, diez, catorce veces! Nuestro piloto hacía las maniobras más inverosímiles. ¡Todo inútil! El rata continuaba pegado a nosotros, no nos soltaba, pretendía derribarnos a todo trance. ¡El o nosotros! En la parte delantera de la cabina, desde donde no se distinguía casi nada del rata enemigo, sólo vieron pasar las balas luminosas, que traspasaban nuestras alas por todos lados. Una granizada de hierro deshacia nuestro He 111. Observamos más tarde 40 impactos, en la cabina, en el motor y en el depósito. Pero nuestro valiente He 111 resistía todo. Una bala explosiva estalló debajo de la cabina. Los efectos de la explosión lanzaron a mi compañero contra la pared de la cabina, el radiotelegrafista fué herido por la metralla. ¡Un juego con la muerte! ¡El o nosotros no había otra alternativa! Más tarde felicité a abracé a nuestro armero, por el magnífico funcionamiento de nuestras ametralladoras. Teníamos muy contadas obstrucciónes del cargador, que fueron subsanadas durante los descansos de la lucha, de algunos segundos, en las nubes. Y de segundos se trataba. Disparar nada más que disparar, disparar con calma y pulso seguro. De lo contrario estamos perdidos. Por fin, durante el 15.º ataque, se nos presentó el rata en situación muy favorable, que puedo





Un avión de bombardeo Heinkel He 111 sobrevuela un aeródromo soviético Foto: PK Grosse (Weltbild)

colocarle una descarga cerrada en la parte delantera. Mi compañero de arriba le recibe con otra dirigida contra las alas. ¡Parece que esta vez hemos tenido suerte! El rata ya no evoluciona con tanta seguridad, se desliza algo sobre su ala izquierda y se aparta algo más de nosotros, hacia abajo, circunstancia que nos da algunos segundos de tiempo para la observación que tanto nos hace falta. Pués ya no podemos contar con refugiarnos entre las nubes, el cielo esta completamente despejado. Allí abajo está el rata, mucho más abajo que antes. Nosotros nos encontramos tal vez a 800 metros de altura, el rata bajó hasta 200. ¿Es que no puede más? ¡Si que puede aun! Un último esfuerzo, es el último desesperado ataque. El rata vuelve a subir. ¡Ahora llega la decisión! El piloto enemigo o bien el aparato sufrieron grave herida o desperfecto. ¡Se ve, se nota! Pero sin embargo ataca de nuevo. ¡Un muchacho valiente y un terco! Desde atrás se lanza contra nosotros, se acerca más, hasta 50 metros. Dispara con todas las ametralladoras. Le dejo acercarse. Apunto contra el piloto y el motor. Por ambos lados, nuestros pasan silbando las balas de los disparos enemigos. Tanto como ahora no se habia acercado núnca. Reconozco perfectamente al piloto. Un casquete negro cubre su cabeza, con gafas del mismo color ante los ojos. Como la muerte en persona se lanza contra nosotros. Disparo en carga cerrada todo mi tambor, el último que me quedaba aun, apuntando contra el piloto y el motor. ¡Y se acabó! Tiene bastante. ¡Por fin! Una vez más evoluciona hacia la izquierda, después entra en barrena, siempre más de prisa, se acerca al suelo, y después vemos el choque. Apercibimos viva llamarada salir del lugar del choque y una violenta explosión, parecida a la de una bomba de 250 kilos. El rata arde a llama viva, despidiendo densas humaredas. ¡Un derribo en toda regla! La lucha más dura que tuve que sostener hasta ahora. ¡16 ataques consecutivos! Cosa desconocida hasta ahora entre cazas soviéticos. — Hace una hora que la tripulación ha regresado de este vuelo. Ahora acaba de comer y de explicarnos la aventura. Ha pasado apenas hora y media. Y vuelven a ponerse las combinaciones y se dirigen hacia los aparatos. Vuelven a emprender nuevo vuelo, realizar nuevo ataque. Pero un rata como él de hoy, seguramente no se presentará nunca más.

Pequeña Cartilla de "ADLER"

Nota marginal

En el año 1912, organizó la aviación alemana un certamen para el mejor motor alemán de aviación. Las prescripciones disponían: "Para el émbolo y su varilla no deben ser empleados aluminio ni sus aleaciones." Estas prescripciones fueron entregados oficialmente también a un oficial de aviación, el cual escribió al margen la siguiente observación: "En el próximo certamen para un pájaro, se prohibirá seguramente el empleo de alas. Los émbolos deben ser fabricados de cartón o de mazapán y si resisten se les debe conceder el premio." Desde luego se enteraron también los superiores de las observaciones del oficial y le mandaron la siguiente contestación: ". . . que debe abstenerse de dar su opinión sobre problemas técnicos para cuyo juicio carece de experiencia y tampoco debe descuidar la forma de la información usual."



Este oficial que se había atrevido a adornar un documento oficial con una chistosa glosa, fué el entonces comandante Siegert, quien más tarde, como teniente coronel, fué nombrado inspector de las fuerzas aéreas de la Guerra Mundial. Hoy día, el émbolo de aluminio es tan necesario para el motor, como las alas para el avión.

El cristalino del ojo humano

se arquea o se extiende según la posición cercana o lejana del objeto a captar. El mismo fenómeno vuelve a repetirse en la cámara fotográfica ya que el objetivo de la misma debe ser acercado a o alejado de la cinta negativa para poder captar nitidamente el motivo deseado que se puede hallar a diferentes distancias. La cámara fotográfica "CONTAX" de 24 × 36 mm. de la Casa Zeiss Ikon AG. de Dresden, la cámara que resuelve cualquier problema relativo a la toma de vistas fotográficas, está dotada de un objetivo intercambiable, que se halla acoplado con un telémetro a cuñas óptico, cuyo funcionamiento puede ser calificado de la más alta precisión. Mediante la puesta en acción de dicho telémetro se consigue transportar automáticamente al objetivo



a la precisa posición que garantiza la captación de una exposición nítida. El telémetro y el visor tienen una ventanilla de observación común de manera que la captación del motivo y la graduación exacta de la distancia se reducen a una sola maniobra. Los objetivos intercambiables "Zeiss-Sonnar" independizan al aficionado de cualquier condición de luz. La colocación de la película negativa en el interior de la cámara es sumamente sencilla, gracias a la tapa posterior desmontable de la Contax. El obturador a cortina metálica, apto para cualquier condición climatológica, permite la obtención de tiempos de exposición extremadamente cortos hasta $^{1}/_{1250}$ segundo. Folletos ilustrados suministra a petición la Casa Zeiss Ikon AG. de Dresden (Alemania).

Fotografías maestras con el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon

El Mar Negro Centro de Interés International

Viena de la página 647

futuro "paisaje de guerra" de Londres. Pero también en este caso los Estadistas ingleses no contaron con el Führer, porque la guerra desencadenada por fin por Inglaterra el día 3 de Septiembre de 1939 se desarrolla en todos los terrenos en forma tan distinta a la que creyó la Gran Bretaña que Turquía volvió a recordar las siempre desinteresadas y fructuosas relaciones amistosas así como la vieja y gloriosa fraternidad de armas con Alemania concertando el día 18 de junio 1941 un convenio de amistad con el Reich. Lo acertado de esta decisión de Ankara quedó evidenciado por el impresionante llamamiento del Führer hecho el día 22 de Junio 1941 cuando el victorioso ejército alemán con sus valientes aliados inició un ataque contra el peligro universal bolchevique, en un imponente frente desde el Oceano Glacial Artico hasta el Mar Negro: Moscú en su delirio de revolución universal había intentado poner también bajo su dominio a los Estrechos Turcos! Así es que mientras Hitler lucha por los intereses vitales de Turquía, Churchill, con su monstruosa alianza con los bolcheviques hizo traición a su supuesto amigo de Ankara al igual que a todos aquellos pueblos europeos y asiáticos, aliados antes con Inglaterra.

"Mar Negro" Rojo

Para la marina de guerra y aviación soviéticas, en el teatro de operaciones del Mar Negro no se trata tan solo de la defensa de sus puertos, posiciones costeras, bases aéreas y las posibilidades de operación de sus unidades combativas, sinó también de sostener el más corto camino de aprovisionamiento desde Transcaucasia. No es por lo tanto extraño que el Gobierno bolchevique pusiera desde un bien principio la flota del Mar Negro bajo las órdenes de un Comisario propio y dedicara mayor atención a aumentar sus efectivos dentro del margen de sus sistemáticos preparativos bélicos. Así, al inciarse la ofensiva germana del Este el Alto Mando naval soviético disponía en Sewastopol del acorazado "Parisschkaja Pommuna", de 4 cruceros de 6 a 8.000 toneladas y de otras dos construcciones del tipo "Kirow" (9.000 toneladas), así como de tres barcos insignia, cada uno de ellos de 3.000 toneladas. Hasta fines del año 1941, el número de buques "tipo flotilla" debía ser aumentado a 10 barcos. 10 de los 15 destructores eran del tipo moderno así como los 3 torpederos de 740 toneladas cada uno. Disponía la escuadra del Mar Negro de 12 submarinos de 1.000 toneladas cada uno, de 15 medianos y de 11 pequeños. Completaban la escuadra 4 minadores, 13 dragaminas, y cerca de 100 lanchas rápidas. A estas cifras hay que añadir también aviones de mar y tierra, así como barcos de guerra auxiliares y de transporte de tropas cuyo número se ignora. De todos modos los bolcheviques tuvieron en cuenta la importancia militar, económica y política del Mar Negro, hecho que demostró también la conquista del más fuerte baluarte naval ucraniano de Nikolajew, donde cayó en manos de nuestros soldados junto con algunos destructores y cruceros un acorazado en construcción de 35.000 toneladas de desplazamiento. Entretanto las experimentadas formaciones de la aviación alemana, eficazmente apoyadas por el arma aérea rumana, aliada, y por las unidades navales germano-rumanas, diezmaron ya considerablemente las fuerzas soviéticas del mar Negro. Una huida de la flota bolchevique de aquel mar es imposible por completo a causa de la barrera búlgaro-rumano-germana, de los Estrechos, cerrados y por el dominio del Mar Egeo por las potencias del Eje. Su suerte se decidirá por lo tanto en el Mar Negro del Sur, con matemática exactitud al igual que en aguas del Báltico y del Mar Artico.

Las riquezas de la "Tierra Negra"

Aquí, donde antiguamente sobre tierras tan fértiles, predominaba una estepa ilimitada e incultivada, y donde un favorito de la Emperatriz Catalina II llegó a mostrarle a esta última sus ya famosas "aldeas de

Eines Tages ist sie wieder da.....

Sie wissen ja: die kleine, griffige, preiswerte Präzisions-Kleinbild-Kamera mit Compur-Verschluß, lichtstarker Optik, Filmsperre und rechtsliegendem Gehäuse-Auslöser!

RETINA KODAK



¿Tristeza?

¿por escasear pasajeramente la "Tintura para el cabello Sebald" y tener que gastarla con cuidado? Confiese francamente: ¿no ha abusado antes muchas veces desperdiciando demasiado? Cuando nosotros siempre recomendábamos de gastar siempre tan sólo unas cuantas gotas, un consejo que hoy vale más que nunca

Tintura para el cabello Sebald

Efasit

para pedicura



Si sufre de dolores en los pies, los productos EFASIT tan acreditados suponen para Ud. un verdadero remedio. EFASIT elimina eficazmente toda dolencia, vigoriza, desinfecta y cura los pies. El costo módico y la comodidad de la aplicación no cuentan en comparación con la felicidad que radia toda persona que los utiliza.

Baños EFASIT (ocho baños) **pomada y polvos EFASIT**
tintura para callos EFASIT

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas de específicos

Potemkin", los colonizadores de Suavia, en buena armonía y colaboración con el diligente pueblo ucraniano, crearon desde principios del siglo XIX el más importante granero de Europa. Ya en el año 1894, ésta región de "Nueva Rusia" — como la llamaba Catalina II, a estas estepas conquistadas del Chan de los tártaros de Crimea (vasallo del Sultán de Constantinopla) — fué dotada de un puerto en el Mar Negro Odessa. Con el creciente florecimiento del Hinterland este puerto se desarrolló con mucha rapidez en particular después de la construcción de una red ferroviaria en los años anteriores y posteriores a 1880. Sus playas ribeteándose de una preciosa cadena lujosas villas y balnearios al estilo occidental. En la península de Crimea, la Riviera rusa, extraordinariamente favorecida por el clima y la agricultura, de fama mundial por sus villas así como las costas del Mar de Azow que, con sus 37.600 kilómetros cuadrados de superficie es un importante mar, ramificación del Mar Negro, se desarrollaron simultáneamente Sewastopol, Kertsch y Rostow, centros comerciales de gran importancia y bases militares juntamente con lujosos balnearios y se llegó a formar una de las regiones más bellas de que dispone el gigantesco imperio ruso. Livadia, en la península de Crimea con sus lujosos palacios blancos era la residencia veraniega de los zares. Al Norte del Mar de Azow, entre Rostow y Charkow, tiene su centro una importante industria siderúrgica creada sobre los enormes yacimientos de carbón en la cuenca del Donez. Hacia el Este donde allende del Cáucaso empieza la frontera turco-soviética, encuéntranse a orillas del Mar Caspio los casi inagotables yacimientos de petróleo de Baku, cuyo precioso producto es llevado a los puertos sovieticos del Mar Negro, de Batum y Tuapse, mediante dos enorme tuberías. En contraste con la costa norte del Mar Negro muy favorable a la navegación, carece casi de puertos la costa sur, a 250 kilómetros de distancia, donde las montañas del Ponto caen acantiladas al mar. Alguna importancia tienen aquí los puertos turcos de Eregli, embarcadero para la cuenca carbonífera Zouguldak, así como Samsun y Trapezunt. La sobresaliente importancia de Estambul ya ha sido mencionada en relación con los Dardanelos. En la costa búlgara tiene especial importancia Burgas, como final de la línea férrea, ramificación de la línea de oriente que atraviesa Rumania oriental, así como el puerto de Varnia siempre libre de hielo, lugar de tránsito y transporte para trigo y otros productos agrícolas e importación de productos industriales, generalmente conocido como el más famoso balneario marítimo de Bulgaria. El puerto comercial y de guerra de Constanza, situado más al norte y unido con el Danubio, ha llegado a tener destacada importancia como punto de partida para las comunicaciones rumanas con Ultramar y ante todo en la actualidad como base naval de las potencias europeas aliadas. Así se completa el aspecto polticoeconómico y estratégico del Mar Negro y de los Estrechos turcos, que desempeña para el Báltico del Sur las mismas funciones que los pulmones en el organismo humano. Este gran mar continental, como vía comercial de primer orden, tendrá un porvenir muy brillante porque las regiones del Mar Negro abandonadas por los bolcheviques o bien explotadas únicamente bajo el punto de vista militar pueden ser aún explotadas convenientemente como enormes regiones de aprovisionamiento de la Nueva Europa. Los cuatro grandes ríos, Danubia, Dnjestr, Bug y Dnjepr, que desembocan entre otros al mar Negro, tendrán entonces como vías de comunicación igual importancia que el Mediterráneo liberado del dominio británico.

Stukas Sobre Mar y Tierra

Viene de la página 667

reconocimiento divisaron por primera vez dos grandes unidades que navegaban hacia Tobruk.

Eran dos bien armados destructores que aparentemente tenían el encargo de forzar el cerco, pedidos por una urgente llamada de socorro. El uno fué hundido y el otro gravemente averiado. La escuadrilla a la que pertenezco yo fué la que realizó el ataque y pudo distinguir claramente el blanco hecho en el barco de guerra. De su centro salió una espesa nube blanca de vapor, el barco se inclinó seguidamente de costado hundiendose poco después. Los sitiados se vieron por lo tanto obligados a estrecharse aun más el cinturón. Pero el día siguiente sucedieron aun cosas mas gordas. Había sido anunciado un convoy, que se componía de un crucero ligero, dos destructores y un mercante de mayor tamaño y uno mediano. Un buen bocado por lo tanto. Con nuestra formación debía intervenir también otro grupo de aviones Stukas, que debían atacar primero.

Una vez más nos encontramos volando en el cielo azúl africano. Mientra ganamos en altura cede la temperatura de invernadero de la cabina, a una atmósfera más agradable. Para hacer perder toda esperanza a los Hurricanes que tal vez puedan presentarse, nos acompañan los pequeños cazas italianos Fiat y algunos Me 109. Hemos llegado al cuadro del plano donde deben navegar los barcos; la escuadrilla que nos precede había hecho ya buen trabajo. Falta ya uno de los mercantes y un destructor ha sido alcanzado de lleno. Las demás unidades navegan nerviosamente en circulos y zig zag, formando toda clase de dibujos sobre la verdosa agua. Los antiaéreos de los barcos se defienden bien.

Mi piloto ha enfilado el otro barco mercante. Fuera los frenos — vuelo en picado — arrojar las bombas — recoger el aparato. ¿Hemos dado en el blanco? La bomba cayó inmediatamente delante de la proa del barco. La parte delantera pasa por encima de la explosión. ¡Esta vía de agua ya no puede reparar ningún astillero! El barco se inclina hacia adelante y desaparece. Alrededor nuestro se encuentran las amenazadoras nubecillas negras de los obuses antiaéreos que hacen explosión. Nuestro piloto aparta la Ju 87 fuera del alcance de los cañones antiaéreos, efectuando un movimiento especial de defensa que llamamos "el vals antiaéreo".

Durante el regreso repasamos rápidamente el número de los aviones. ¡No falta ninguno! Llegados a nuestra base podemos precisar blancos de metralla en algunos aparatos y también en el nuestro. Pero son perforaciones que el mecánico de a bordo arregla en dos horas.

Las informaciones sobre el ataque y su éxito son en extremo satisfactorias. También nuestros cazas han podido apuntarse algunos derribos.

Los ingleses deben volver a limitarse una vez mas a traer el aprovisionamiento necesario para la fortaleza sitiada por medio de embarcaciones pequeñas.

Blaupunkt Radio

BLAUPUNKT-WERKE G·M·B·H
BERLIN-WILMERSDORF



El carácter del hombre se revela al afeitarse

Entonces es cuando muestra sus pequeñas flaquezas frente al espejo. Por ahora no se ha inventado nada para convertir al afeitado en placer para gozar con ello cada día. Afeitarse es y será una obligación más o menos molesta que ha de cumplirse por lo menos lo más comodamente posible. Tal comodidad se ofrece con el

Afeitado Peri en cuatro fases:

1. *Crema de jabón de afeitar PERI, por su espumosidad y la facilidad de ablandar rápida y completamente la barba.*
2. *Hoja de afeitar PERI, por ser extraordinariamente delgada y su filo eficaz.*
3. *Bálsamo PERI, que preserva el cutis de rozaduras e infecciones.*
4. *Crema Hamamelis PERI, que suaviza la piel y la devuelve su elasticidad.*

Algunos de los productos PERI no pueden ofrecerse hoy en cualquier cantidad deseada, pero no obstante, no deje de pertenecer a los que aprecian los productos PERI y siga conservando su tradicional lealtad.

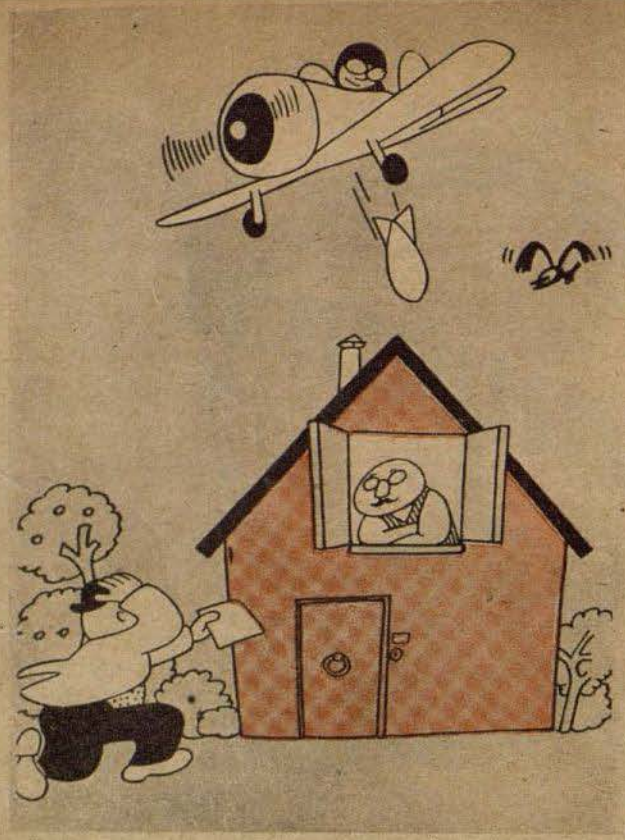
Dr. Korthaus

DR · KORTHAUS FRANKFURT A·M

Viert. 1/41

¡Siempre con buen humor!

Dibujos Mauder (4), Rechenberg (1), Bartha (1), L'Aquilone de Roma (1)



"¿Le interesa a Vd. un seguro de vida con condiciones extraordinariamente favorables¿"

Fanfarronadas

Dos pilotos que están al servicio de dos casas constructoras de aviones para ensayar sus nuevos modelos, se entretienen ponderando la importancia de sus empresas.

"Afirmo," dice el primero, "que mi casa ha logrado sacar el mejor aparato. Hace poco, ensayé uno que no ha necesitado más de veinte metros para el despegue."

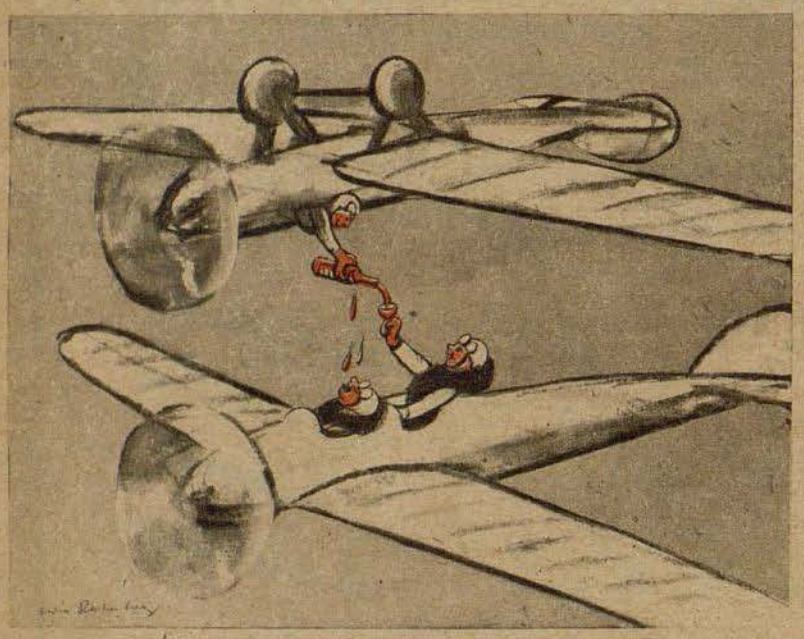
"Eso no es nada," replica el otro, "ayer tuve que ensayar un nuevo cacharro, y cuando me dispuse a poner en marcha el motor, me di cuenta de que ya estaba a cincuénta metros del suelo"

¡Paracaídas insuperables!

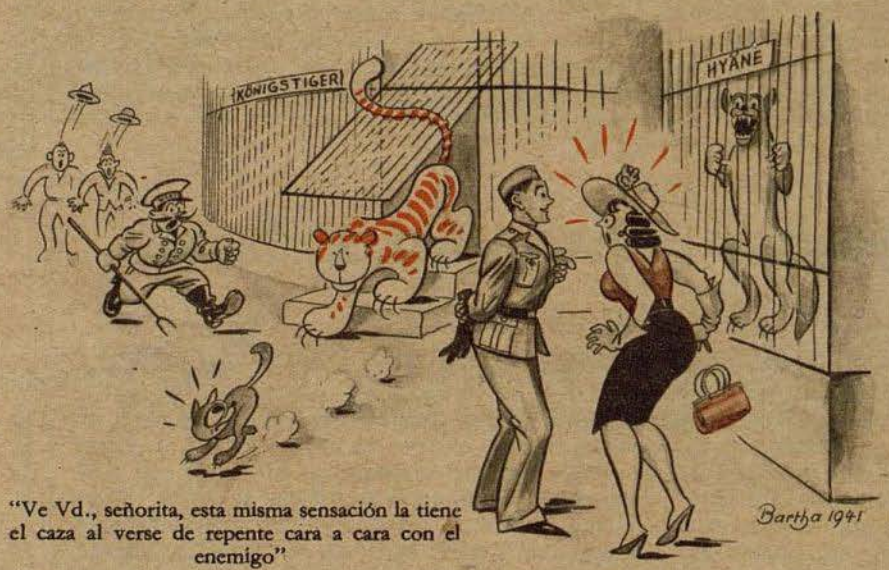
Anuncio de diario: "Vendo paracaídas insuperables a precios sin competencia. De no abrirse se devuelve el dinero"



"¡Hijos míos, no seais tan torpes! ¿No podriais imitar el ejemplo de los cazas nocturnos alemanes?".



Tomando esencia en las alturas

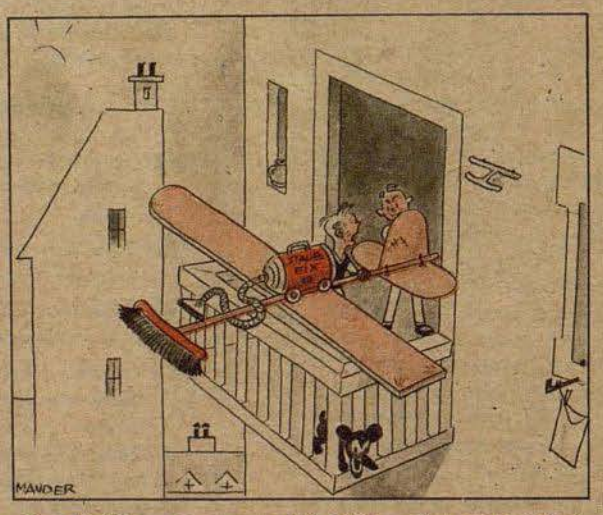


"Ve Vd., señorita, esta misma sensación la tiene el caza al verse de repente cara a cara con el enemigo"

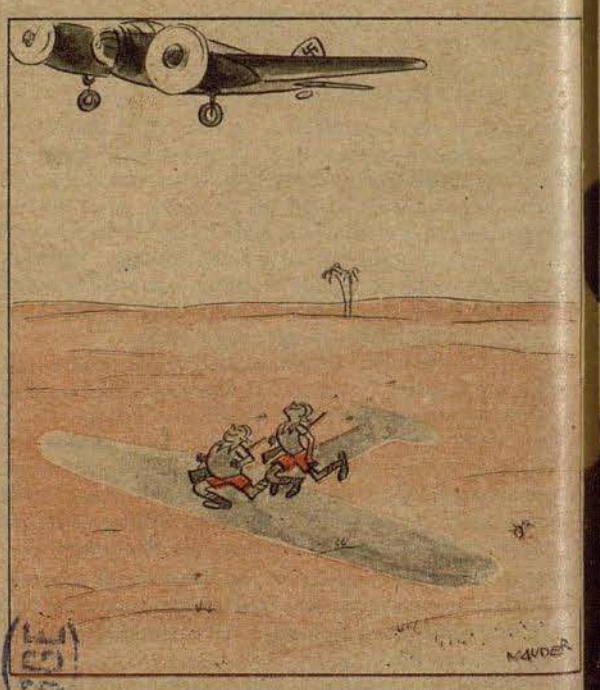
En Africa: "¡Aprieta, Max; hay que aprovechar esta sombra!"



Entre perros mascota: "Desde que le han pintado el cuerpo con rayas para indicar el número de aparatos enemigos derribados por su escuadrilla, se ha vuelto tan orgulloso que da rabia"



Oye, Heini, me parece que el tio Edi no es tan gran aviador como dicen. Resulta que se ha negado a despegar desde el balcón en el aparato que fué construído por mi con tanto cuidado



Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Bösé, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 10. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York. N. Y. Printed in Germany

NUMERO 24 — BERLIN, 2 DE DICIEMBRE DE 1941

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

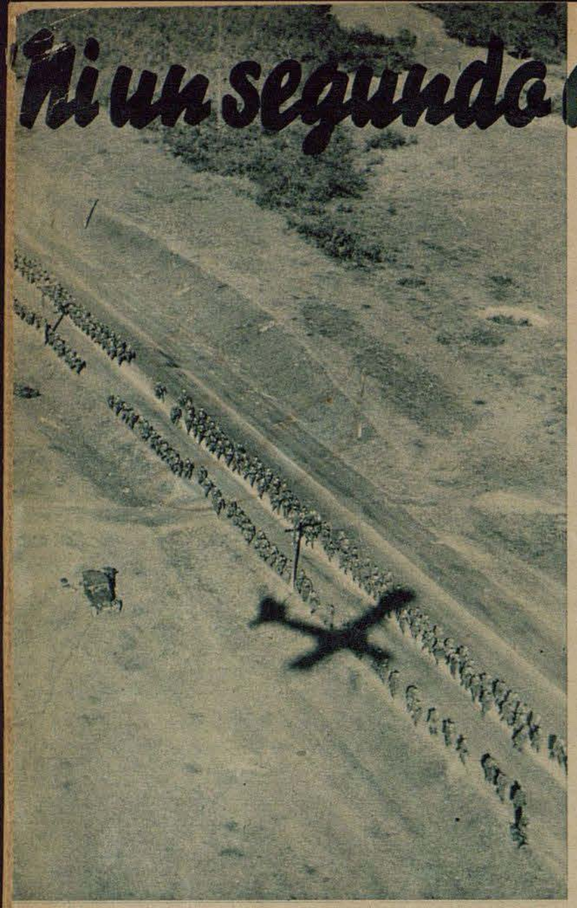


¡ Fuego !

En la represión de ataques de los tanques soviéticos, en lucha contra la aviación enemiga o contra fuerzas de tierra — siempre ha obtenido la artillería antiaérea alemana brillantes éxitos también en el frente oriental. Nuestra ilustración muestra una pieza pesada dispuesta a abrir el fuego

Fotografía especial para ADLER de Willi Ruge

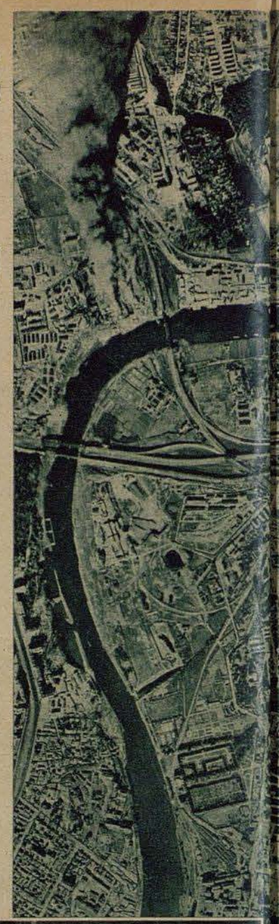
¡Ni un segundo de descanso para los soviets!



Sobre las carreteras que parecen conducir al infinito se distinguen desde la altura hasta donde alcanza la vista: Columnas alemanas y más columnas. Imperturbablemente marcha el infante alemán hacia la victoria final. La sombra de un autogiro "Fieseler Storch" pasa por encima de estos soldados desconocidos alemanes que son, según el Führer, la gloria entre los combatientes



El comandante Oesau, portador de las Hojas de Roble con Espadas de la Insignia de Caballero de la Cruz de Hierro es, con sus victorias aéreas que sobrepasan ya el centenar, uno de los más destacados aviadores de caza germano





De día y de noche se estremecen las casas de la capital soviética bajo las aniquiladoras bombas de las formaciones de combate alemanas. Nuestra fotografía enseña una parte de Moscú después de uno de estos ataques: Incendios de fábricas de armamentos, cuarteles e instalaciones ferroviarias



Más pronto de lo acostumbrado ha llegado el invierno en el Este. En un aeródromo de campaña se amarra un avión para que no pueda hacerse "independiente" durante los glaciales temporales que arrasan las inmensas estepas soviéticas



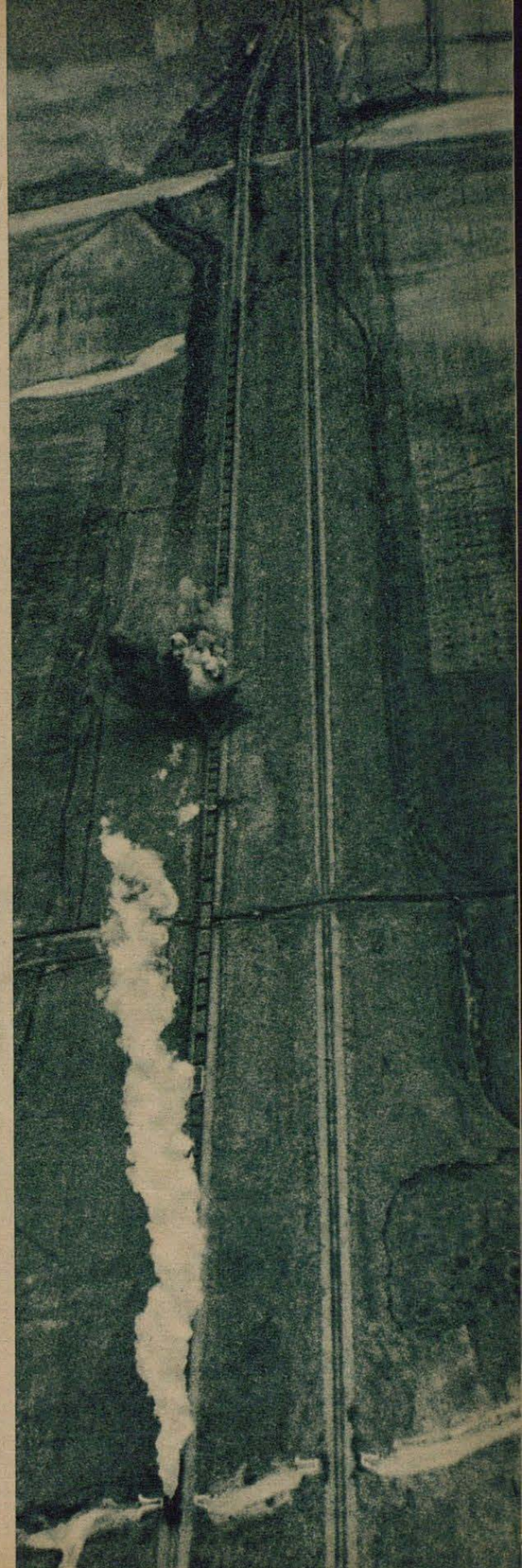
A la derecha: Posiciones de campaña en Crimea bajo una lluvia de bombas arrojadas por aviones de combate alemanes. El enorme éxito alcanzado en esta península, de trascendental importancia estratégica en el Mar Negro, fué posible únicamente por la ejemplar colaboración entre las tropas de tierra y aire



Tipos de prisioneros bolcheviques. Estos hombres fueron elegidos por Stalin "para hacer feliz a la civilización europea". El que no hayan podido realizar su propósito lo debemos a la intervención acertada y a los esfuerzos sin ejemplo de las victoriosas fuerzas armadas alemanas

Fotos PK corresponsal de guerra Bauer (Sch. 3), Dreesen (Sch.), Hug (Atl.), Genzler (Sch.), Luftwaffe (3)

A la derecha: Una obra magistral de nuestros "stukas". Durante un ataque contra un largo tren de mercancías, a 200 kilómetros detrás de las líneas rusas, se alcanza un blanco de lleno en medio del tren que de esta manera queda partido en dos mitades y da así ocasión a las demás bombas para acabar con él



¡Más duro que la muerte!

La heroica gesta del brigada Bender

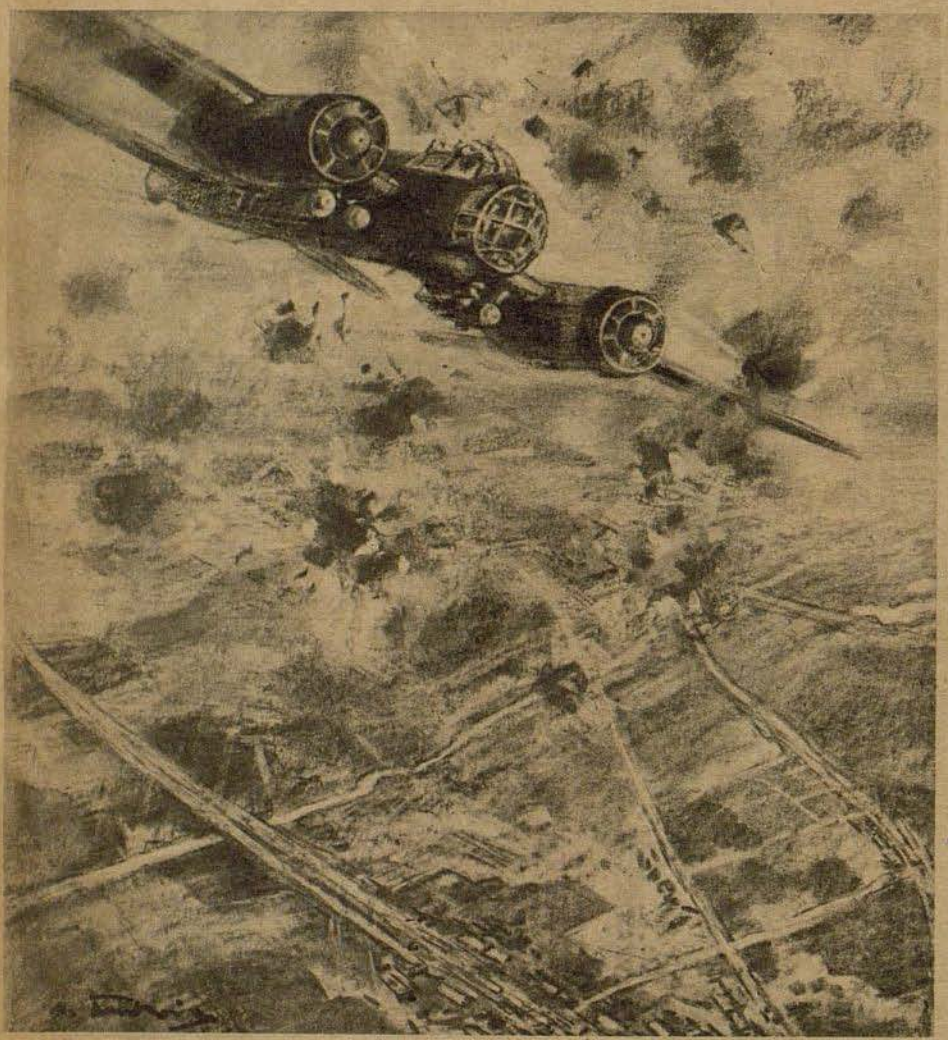
Blanca como la nieve deslumbra la mesa de operaciones bajo la luz de los potentes arcos voltáicos. Sobre ella pesa aún el olor del éter. En la alta sala reina absoluto silencio, ahora interrumpido por el chorro de agua caliente de la pila, en la que el cirujano se lava las manos. Nadie dice palabra alguna; todo cuanto pudiera decirse en aquel momento, resultaría huero y pobre. Ahora es cuando los dos hombres que se encuentran en la sala llegan a comprender que el jóven brigada de la aviación, al que con la difícil operación a la que le acaban de someter le han arrancado de muerte segura, ha realizado una proeza que rebasa todos los límites del poder humano. El asistente médico mira al cirujano, interrogándole. "¿Alcanza Vd. a comprender, señor Profesor, que haya ser humano capaz de pilotar un avión con tales heridas? ¿Volar cientos de kilómetros?"

"Comprender? No, estos hechos han de aceptarse como contrastados y únicos; en ellos puede reconocerse tan sólo una capacidad de energía que está fuera de todo cálculo posible."

"O sea, un milagro?"

"Heroismo, quisiera decir mejor, que es más."

Si le contásemos su proeza, no nos la creería. A él no le quedaba otro recurso que volar; no podía tirarse. Estaba obligado a seguir volando hasta el final. ¿Es que debió acaso dejar abatirse al avión, para abandonarlo todo, su vida y la de sus camaradas? No, doctor, eso, sencillamente, no se hace . . .



Ya nos encontrábamos a la vista de nuestro objetivo, cuando entonó la artillería antiaérea enemiga un concierto infernal . . .

Dibujos M. Ludwig

El brigada jamás olvidará este día de julio. Y si en estos momentos aún no alcanza a sentir aquella jornada, no le abandonará la memoria de aquel día con sus increibles penalidades desde el momento en que vuelva a recobrar el conocimiento. — El objetivo ya estaba al alcance de la vista, a dos mil quinientos metros a nuestros pies, cuando empezaron los antiaéreos rojos a tantear nuestro camino. Tú, piloto, marchabas a la cabeza de nuestras tres unidades de bombardeo, esperando a cada momento la órden del capitán de escuadrilla, de atacar el objetivo ordenado. Seguramente te veías ya aplastarte, picando sobre un ala para abalanzarte como un águila sobre su presa, veías crecer el blanco en la cruz de tu mirilla. Ya estaba ahí, te atraía trás de las nubecillas de explosión de los proyectiles antiaéreos! Apuntan bien, los bolcheviques, demasiado bien para aquel escaso segundo que parecía destinado a apagar la llama de tu vida. ¿Oyes aún el aullido de la granada, el estrepitoso crepitar dentro de la cabina? El proyectil no hizo explosión, vino desde abajo, abriéndote la espalda, destrozándote el hombro. Y antes de que te pudieses dar cuenta de lo que pasaba, perdistes el conocimiento. Tus brazos soltaron inánimes el timón. El aparato se empinó como aullando de ira, para desplomarse acto seguido sobre el ala derecha. Diez segundos, veinte, veinticinco, treinta — como habrán alborotado de alegría al lado de sus cañones, y como habrán pataleado de rabia al ver que nuestro bombardero volvía a restablecerse! Sólo



Y este hombre, que apenas parecía vivir ya, pilotaba impertérrito el avión y seguía volando . . .

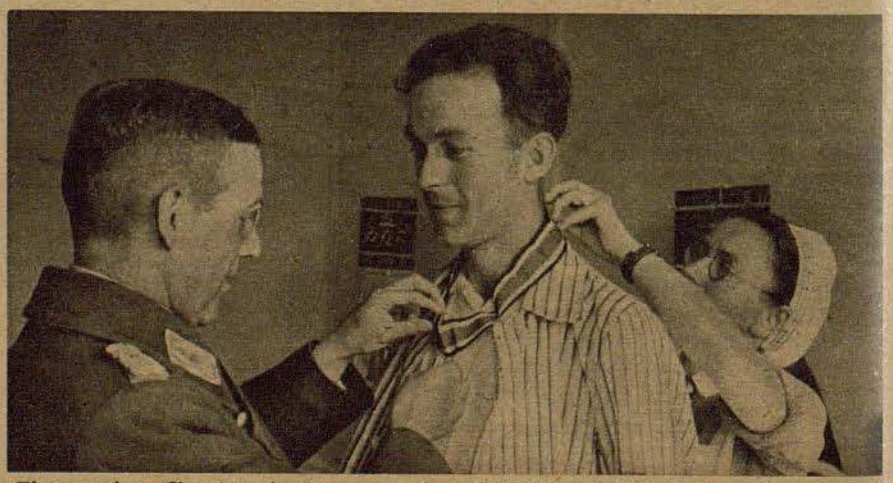
durante medio minuto escaso estuviste falto de tu conocimiento. Haciendo un esfuerzo realmente sobrehumano, pudistes volver a coger el timón, detener la caída del avión y renovar el rumbo de nuestro vuelo. Tan seguro estabas de tu actitud, que hasta pudistes volverte para gritar hacia atrás: "¡No salteis, que aún resisto!" Estas palabras fueron una advertencia. Una exclamación titánica sobre tierra enemiga, destinada a los camaradas. ¡Pero sólo uno la oyó, porque sólo uno pudo oirla! Porque además del tirador y tú, piloto, no había nadie más en el avión. La granada había arrancado el techo del aparato, el capitán de escuadrilla y el telegrafista habían sido arrojados al espacio, muriendo como héroes ante el enemigo.

Con todas sus fuerzas se resistía el tirador a ser arrastrado por la corriente de aspiración que cual potentísimo ciclón silbaba por las aberturas causadas por la metralla enemiga. Ante el veía la enorme herida en la espalda del piloto, totalmente cubierta de sangre. Y este hombre, que apenas parecía poder vivir aún, sujetaba el timón con la mano izquierda y volaba! Tras de si sentía la mirada del camarada, fija en la descomunal herida, sin que alcanzara a comprender la realidad de aquel horroroso cuadro. El piloto le preguntó aun: "¿Tiene mala cara eso, eh?" El tirador abrió rápidamente unos paquetes de vendajes de urgencia y colocó varias capas de gasa sobre las carnes vivas del piloto. "Ya pasará, no parece demasiado grave la cosa." En pocos segundos estaba la gasa empapada de sangre. Por segunda vez volaba ahora el Ju 88 por encima del frente de combate, esta vez con nuevo rumbo, de regreso a la base. Con sangre fría hasta la última consecuencia, pilotó Bender el avión a través de la barrera de fuego de los antiaéreos enemigos. Hasta que también paso aquel peligro. A nuestros pies se extendía ahora el territorio ocupado por nuestros soldados.

La herida tenía una extensión de cuarenta centímetros, llegando desde la espina dorsal hasta el brazo derecho. El tirador observaba desesperado los raudales de sangre, los músculos rotos y el hombro destrozado. El ya no podía hacer nada. Incesantemente goteaba la sangre de la enorme herida, llevándose consigo la vida. Pero Bender seguía pilotando impertérrito, sujetando el timón con la mano derecha, ayudando de vez en vez penosamente con la diestra. Su cara estaba blanca como la nieve, la boca parecía helada. Súbitamente se inclinó la cabeza hacia adelante, cayendo sobre el pecho. El tirador agarró inmediatamente el timón. Bender volvió a restablecerse en un esfuerzo supremo, miró al camarada con la vista cristalina, sonriendo a despecho de su estado. "Ya puedo, se me nublaban los ojos durante un rato!" Volvió a mirar hacia adelante, examinó los instrumentos y rectificó el rumbo. Si no fuese por el endemoniado reloj, y las manillas que parecían arrastrarse angustiosamente para no avanzar.

Por fin habíamos llegado hasta la base de partida. A 10 metros de altura zumbaba el Ju 88 sobre el campo, iniciando el aterrizaje. El tren de aterrizaje había quedado destrozado por la metralla. Duro como el acero, se aferró el piloto a la palanca de mando, deteniendo la marcha impetuosamente. Las hélices tocaron el suelo, haciendose mil pedazos. Segundos después se deslizó el fuselaje sobre el campo, dando un golpe seco en el suelo y dejando trás de si una ancha huella. Momentos después quedó el avión parado sobre el campo.

Adalbert Norden



El coronel v. Chamier, él mismo poseedor de la Cruz de Caballero, condecora en el hospital a su heroico piloto, el brigada Bender, con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

Foto Informador de guerra Müller-Engstfeld (OKW)

Mölders visita la División Azúl



España, nación que como ninguna otra hubo de sufrir en carnes vivas el peligro de bolchevismo, ha enviado al frente de batalla del Este parte de sus mejores hijos. Entretanto, la División Azúl ha sido mencionada repetidas veces en los partes de guerra alemanes, y más de un brillante éxito militar se debe a la combatividad y al espíritu heróico de estos muchachos españoles. El coronel Mölders, el más famoso piloto de caza alemán, giró recientemente una visita a una escuadrilla de la División Azúl. Nuestra ilustración lo presenta al llegar al campo de aviación



En medio de sus tareas fueron sorprendidos los aviadores españoles por la visita inesperada del coronel. El "banquete" que se le ofreciera hubo de consistir en unos bocadillos al aire libre





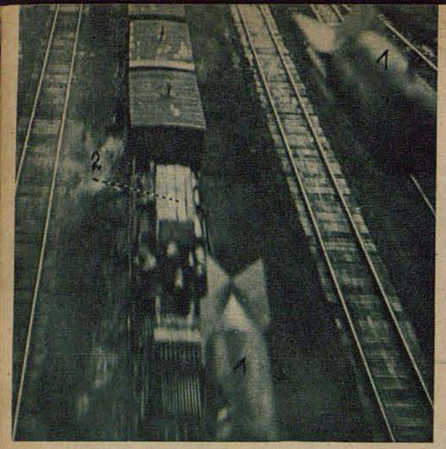
El coronel Mölders se interesa por todo cuanto acontece en la División Azúl. Héle aquí escuchando los pormenores del último vuelo contra el enemigo

Fotos
Corresponsal de guerra
Lessmann (Sch)

Izquierda: Los pilotos de la División Azúl estan en contacto permanente con su patria. Todos los días se enforman por su diario de campaña de las nuevas a orillas del Tajo y Ebro

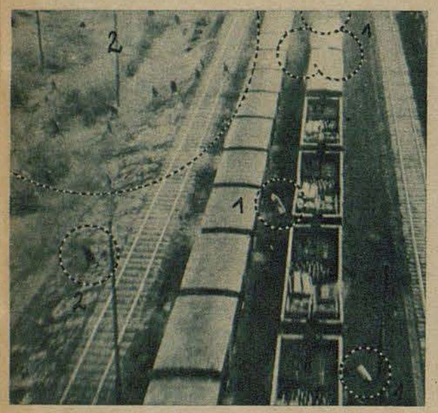
El "Barbero de Sevilla" en la base de campaña — Una escena española en las estepas soviéticas





Esta fotografía, que ha sido tomada igual que las dos subsiguientes durante el ataque aéreo contra importantes centros ferroviarios de la Unión Soviética, revela en los puntos marcados con 1) dos bombas en el momento de caer sobre el objetivo. Sobre el vagón marcado con 2) que en pocos segundos quedará hecho astillas por las bombas de la aviación, se encuentra un cañón pesado de los bolcheviques, oculto trás unas tablas

Ataque rasante contra instalaciones ferroviarias



Bajo 1) se aprecian nuevamente las dos bombas, vistas esta vez a mayor distancia del avión. En los lugares marcados con 2) se distinguen claramente las tropas rojas huyendo aparatosamente ante el ataque aéreo Fotos Luftwaffe (3)



Una fotografía de especial interés, lograda en el momento de emprender los aviones el vuelo de regreso, sobre las nubes. Las explosiones de las bombas fueron tan formidables, que el surtidor de humo y fuego que produjeron llegó a traspasar la capa de nubes, aparentando el humo de un barco navegando sobre el mar

El escándalo de PANAMÁ

Un vistazo detrás de los bastidores de los imperialistas de Washington / Por Wolf Schmalfuss

Precedieron los siguientes acontecimientos: 1846: Acuerdo entre los Estados Unidos y Colombia sobre un monopolio de tránsito americano a través del istmo de Panamá respetando la soberanía colombiana. Inglaterra obliga abrir a los puertos chinos. 1848: Los Estados Unidos adquieren California. 1850: Acuerdo Clayton-Bulwer sobre la neutralidad de un Canal Pacífico-Atlántico (proyecto de Nicaragua). 1852: La flota norteamericana "descubre" al Japón como contratante comercial. 1869: Inauguración del Canal de Suez; regeneración de los proyectos del Canal en los Estados Unifos. 1876: Lesseps funda la "Société civile internationale du Canal interocéanique". 1879: En París el congreso de geografía se decide por el proyecto de Panamá; Lesseps funda la "Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama" y adquiere la concesión colombiana. 1. 2. 1881: Se inicia la construcción del Canal de Panamá. Diciembre de 1888: Quiebra de la Sociedad francesa de Panamá; escándalo político en París y proceso en contra de Lesseps y sus calaboradores. 1894: Fundación de una nueva sociedad francesa del Canal de Panamá prolongando la concesión colombiana hasta 1903. 1899: Una comisión americana recomienda la adquisición de la Sociedad francesa del Canal de Panamá. 1900: Firma del acuerdo Hay-Pauncefot. Inglaterra cede a los Estados Unidos el derecho de construir y controlar el Canal de Panamá

El 21 de febrero de 1827 declaró Goethe con una perspicacia verdaderamente asombrosa en una conversación sostenida con Eckermann: "Una cosa es segura, si se realizara la construcción de un canal de tal índole, que barcos de cualquier tamaño y carga pudieran pasar a través del mismo desde el Golfo de Méjico hasta el Océano Pacífico, entonces originaría esto para la humanidad incivilizada y civilizada los más incalculables resultados. Pero, sin embargo, no me dejaría de sorprender, si los Estados Unidos aprovecharan la ocasión de entrar en posesión de tal obra." El genio olímpico de Weimar fué suscitado a esta conversación debido a la publicación reciente de los resultados de las investigaciones del sabio y geógrafo alemán Alexander Freiherr von Humboldt, que realizó desde 1799 hasta 1804 un viaje a través de la parte septentrional de América del Sur, de América Central como también de Méjico. Humboldt también mencionó la importancia de un canal, y dijo a este respecto: "Todas las naciones, que quieran negociár a través de este camino, dependerán del país que posea el istmo y el canal."

Un sello desencadena el destino

Al fin el Congreso de Washington se decidió 75 años más tarde, en junio de 1902, por la construcción de un canal a través del istmo de Panamá, y a pesar de que, teniendo en cuenta el fracaso de la empresa de Lesseps, fué más probable y de menos coste la realización del antiguo proyecto del canal nicaragüense. ¡Pero un pequeño sello se convirtió en destino! El antiguo ingeniero jefe de la sociedad francesa del Canal de Panamá, Philippe Bunau-Varilla, un hombre ambicioso y capacitado intrigante, descubrió que en el sello de un centavo de la República centroamericana de Nicaragua estaba reproducido un volcán humeante como emblema glorioso de este país tan afectado por terremotos. Mientras la sociedad francesa estaba en negociaciones con los americanos por la venta de la concesión del Panamá y no se conseguía un acuerdo definitivo, Varilla envió en gran número este pequeño e inocente sello con exageradas advertencias sobre los peligros del volcán a los diputados del Congreso norteamericano, que se dejaron influenciar. Este fué el primer éxito diplomático de Bunau-Varilla, aportándole de un golpe la "publicity" necesaria en los Estados Unidos. El republicano Theodore Roosevelt que en 1901 fué elegido Presidente de los Estados Unidos de Norte-América, imperialista de pura cepa, recibió del Congreso, en caso de no realizarse un acuerdo con la República de Colombia, de la cual el Panamá era un departamento, los plenos poderes para negociar con Nicaragua sobre la construcción de un canal. La concesión adquirida automáticamente con la compra de la sociedad francesa caducaba en 1903 y Colombia aumentó sus exigencias.

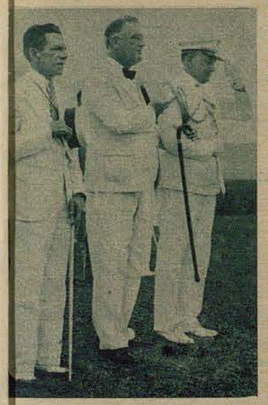
Las negociaciones con Colombia se prolongaron hasta la primavera de 1903. Al fin pudo "Teddy" Roosevelt presentar al Senado el 17 de marzo de 1903 un acuerdo, según el cual los Estados Unidos estaban dispuestos a pagar a Colombia una sola vez 10 millones de dólares oro y adicionalmente 250 000 dólares, teniendo el acuerdo una validez de 100 años, que podía ser renovado por los Estados Unidos. Este precio se pagaría por un territorio de 6 millas de anchura en el cual se construiría el canal. Los Estados Unidos tendrían el derecho de enviar tropas para la protección del territorio cedido en caso de que Colombia no se bastase para la defensa del mismo. Naturalmente el Senado aprobó este favorable tratado, pero el gobierno colombiano retardó su ratificación para conseguir mejores condiciones. Después de aplazar el Congreso colombiano sin decisión alguna el 31 de octubre de 1903 sus sesiones como protesta contra este acuerdo, llegó de por sí para el Presidente de los Estados Unidos el momento de entrar en contacto con el gobierno de Nicaragua. No lo hizo. En Washington se aprendió, según el ejemplo inglés, a conquistar posiciones dominantes con "bolas de oro" y un verdadero bombardeo de frases democráticas, como también por medio de individuos sobornados y agentes secretos.

La Marina de los Estados Unidos como "deus ex machina"

Bunau-Varilla era en manos de Theodore Roosevelt dócil instrumento, parecido al hartamente conocido Taborda, del actual Presidente Roosevelt. Los dólares corrían en Panamá, consiguiendo Bunau-Varilla la prestación personal, para organizar un movimiento revolucionario, de dos conocidos ciudadanos de la provincia de Panamá, José Augustino Arango y el doctor Manuel Amador Guerrero, como también del administrador francés del ferrocarril del Panamá. El Dr. Guerrero partió para Washington y se entrevistó con Bunau-Varilla en Nueva York, quien se declaró entusiasmado en pro de la "espontánea" revolución panameña. El 2 de noviembre de 1903 recibió el comandante del barco de guerra norteamericano "Nashville", que patrullaba ante el puerto de Colón la siguiente orden telegráfica del Vice-Secretario de Marina: "¡Impida desembarque de cualquier contingente de fuerzas armadas del gobierno o de los rebeldes, que demuestran intenciones hostiles!" O sea que ya antes de enterarse el gobierno colombiano de que se tramaba en el Panamá una sublevación, la marina de los Estados Unidos ya estaba dispuesta de impedir que tropas colombianas pudieran sofocar la revolución puesta en escena por la camarilla de Roosevelt. De esta manera los conspiradores panameños, que no disponían de ejército ni de equipos militares, pudieron telegrafiar a Washington programáticamente en la noche del 3 de noviembre: "¡Hoy noche a las seis horas se realizó la sublevación; no se derramó sangre; miembros del ejército y de la marina fueron encarcelados; esta noche se formará gobierno!" A las 23 horas y 18 minutos el Vice-Secretario de Estado del Exterior telegrafió desde Washington al Panamá disponiendo que se actuara rápidamente para impedir que tropas colombianas pudieran trasladarse desde Colón a Panamá. La flota norteamericana paralizó todas las posibilidades de operaciones de las tropas enviadas por el gobierno colombiano.



El ingeniero Bunau-Varilla, jefe constructor de la fracasada empresa francesa del Panamá, que como agente de Theodore Roosevelt puso en escena la revolución de Panamá en 1903



Debajo: Arnulfo Arias, que recientemente fué depuesto como presidente de Panamá a instigaciones de Washington. Franklin D. Roosevelt y el Coronel Watson, consejero militar del presidente de los Estados Unidos

Teddy Roosevelt premia a su "Taborda"

En este momento decisivo se recordó en Bogotá el acuerdo firmado con Washington en 1846, según el cual los Estados Unidos se comprometían en apoyar a Colombia para el mantenimiento de su soberanía en el estrecho de Panamá. El comandante del Ejército colombiano, General Reyes, propuso, que en caso de que Washington permitiera el desembarco de sus tropas en el estrecho de Panamá, declarasen allí los Estados Unidos el estado de sitio y que ratificaran por decreto el acuerdo del 17. 3. 1903, que en su tiempo el Congreso colombiano no quiso aceptar y además convocar una nueva sesión del Congreso en Bogotá.

El 6 de noviembre, el Ministro del Exterior de los Estados Unidos Hay telegrafió al Ministro Plenipotenciario Norteamericano en Colombia lo siguiente: "En vista de que la población de Panamá se ha separado con un movimiento común del Gobierno de Panamá y ha recuperado su independencia, como también ha nombrado un gobierno republicano, con el cual los Estados Unidos ya han entrado en relaciones, el Presidente de los Estados Unidos recomienda a los gobiernos de Colombia y Panamá insistentemente de solucionar todas las cuestiones pendientes sobre la base de una negociación pacífica." En el mismo día recibió el agente americano en Panamá la siguiente orden: "Cuando Usted se cerciore de que se ha formado un gobierno de facto republicano sin gran oposición por parte de los habitantes de Panamá, entre con él inmediatamente en relaciones como gobierno responsable y legal del territorio." El "Taborda" de antes, Philippe Bunau-Varilla, fué nombrado en la misma hora Ministro Plenipotenciario en Panamá. O sea que ya después de tres días de haber estallado la "revolución" la "independiente" República de Panamá se pudo bautizar y bendecir en Washington.

El Presidente Roosevelt proclamó el 10 de noviembre ante una sesión extraordinaria del Congreso el siguiente mensaje: "El Presidente lamenta, que Colombia se niega a ratificar el acuerdo; por lo cual el Canal tiene que ser construido por los Estados Unidos. Es cierto que esto no se ha deseado ni que es práctico, pero América no quiere ni puede permitir, que cualquier comunidad de personas se pueda oponer a la creación de una de las rutas comerciales mayores del mundo. Los Estados Unidos deben al fin decidir, cuál es la mejor ruta y entonces comunicar, que no se pueden someter por más tiempo a las egoístas e insinceras maquinaciones de aquellos, cuya "casual situación geográfica" les hace señores de aquel territorio por el cual ha de pasar la ruta, y que si estos llegan a un franco acuerdo con los Estados Unidos, Norteamérica no sólo será justa sino magnánima. Pero en caso de no llegar a un acuerdo de esta índole, los Estados Unidos se verían obligados de tomar en sus manos la solución inmediata de este problema."

A leer este mensaje de Theodore Roosevelt, que rezuma imperialismo yanqui falto de escrúpulos, con el cual construyó una teoría absurda del derecho internacional, parece que vemos ante nosotros al actual nieto Franklin D. Roosevelt. Con esta teoría se pensaba legalizar toda intervención en territorios bajo soberanía de otros países, en el caso de que "la irreflexión de los casuales poseedores" de los respectivos países se opusiera a los intereses políticos de Washington. El 11 de noviembre, Hay telegrafió al Gobierno de Bogotá: "Aquí en Washington no se considera oportuno permitir el desembarco de tropas colombianas en el estrecho de Panamá." Colombia protestó formalmente en contra del proceder ilegal de los Estados Unidos, pero sin poder cambiar el hecho consumado.

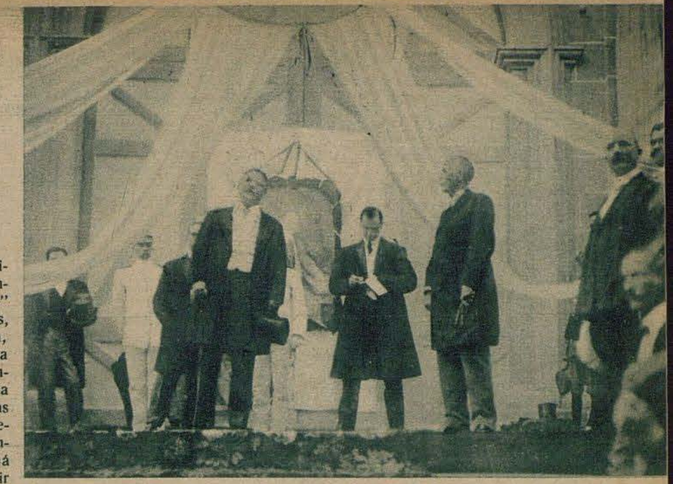
"Sencillamente, me puse en posesión de la zona del canal"

El 3 de noviembre, Varilla fué recibido oficialmente por el Presidente como representante del Panamá y firmó el 18 de noviembre de 1903 con el Secretario del Estado Hay el acuerdo del canal de Panamá, en la misma forma como el Presidente lo presentó el 23 de enero para la aprobación del Congreso. En su proclamación al congreso del 7 de setiembre de 1903 declaró patéticamente el "Señor de la Casa Blanca"





Franklin D. Roosevelt (a la izquierda), que parece estar cavilando un nuevo golpe imperialista, es de la misma madera como su tío Theodore Roosevelt (derecha) Fotos Scherl-Bildarchiv (6)



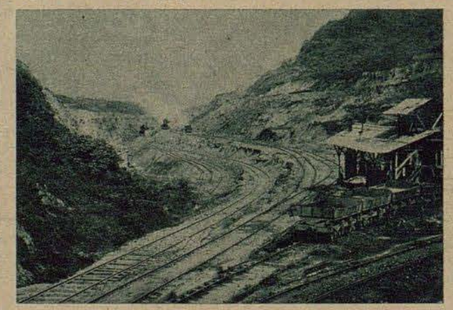
No es una escena de teatro, sino una visita del presidente "Teddy" Roosevelt a la capital de Panamá en el año 1906. Contesta en la plaza de Panamá el discurso de bienvenida del Presidente Amador

lo siguiente: "El gobierno de los Estados Unidos se hubiera hecho culpable de una tontería y debilidad, que hubiera sido tanto como un crimen de lesa patria, si hubiera actuado en la cuestión del canal de otra forma como lo ha hecho." En 1911 confesó Theodore Roosevelt, que ya no ostentaba desde hace tiempo la presidencia, en un discurso público con respecto a su golpe de mano las siguientes brutales palabras: "¡Sencillamente, me puse en posesión de la zona del canal!" El 15 de agosto de 1914, al estallar la guerra mundial y al trepidar Europa con el ruído de los cañones, el Canal de Panamá fué inaugurado solemnemente por el Presidente Wilson. Con esto los dos océanos mayores del mundo fueron comunicados por el camino más corto. En cambio fué sintomático, que los primeros barcos, que pasaron el Canal de Panamá eran transportes que llevaban tropas neozelandesas y australianas para Inglaterra al frente de Flandes.

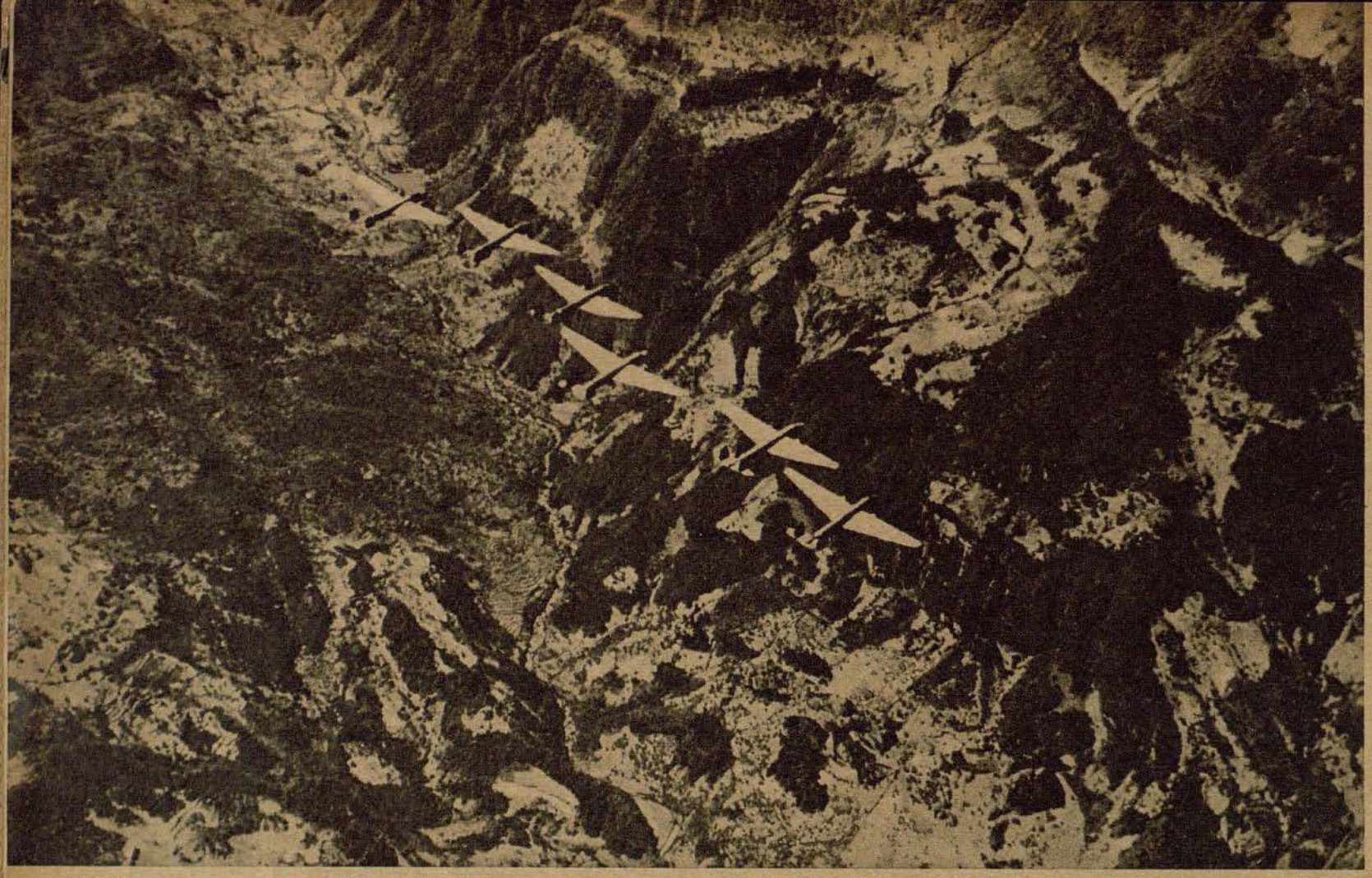
Segunda revolución en Panamá en 1941

La República de Panamá continuó siendo un vasallo de Washington y lo seguirá siendo, mientras por su territorio pase la principal arteria de los Estados Unidos. 38 años más tarde, el Presidente Franklin D. Roosevelt, puso en escena, con medios y métodos menos diplomáticos que su tío, una nueva revolución en Panamá, que tiene como finalidad un apoyo propagandístico para la política imperialista de los Estados Unidos sobre todo el espacio suramericano. El Secretario de Estado Hull sólo tenía que repetir la hipócritas declaraciones de su antecesor Hay. El 17 de octubre de 1941, el Departamento de Estado de Washington intentó lavarse las manos posteriormente con las siguientes turbias declaraciones: "El 7 de octubre de este año recibimos una noticia del Ministro Plenipotenciario Wilson en Panamá, en la cual comunica, que se le

Continuará en la página 762



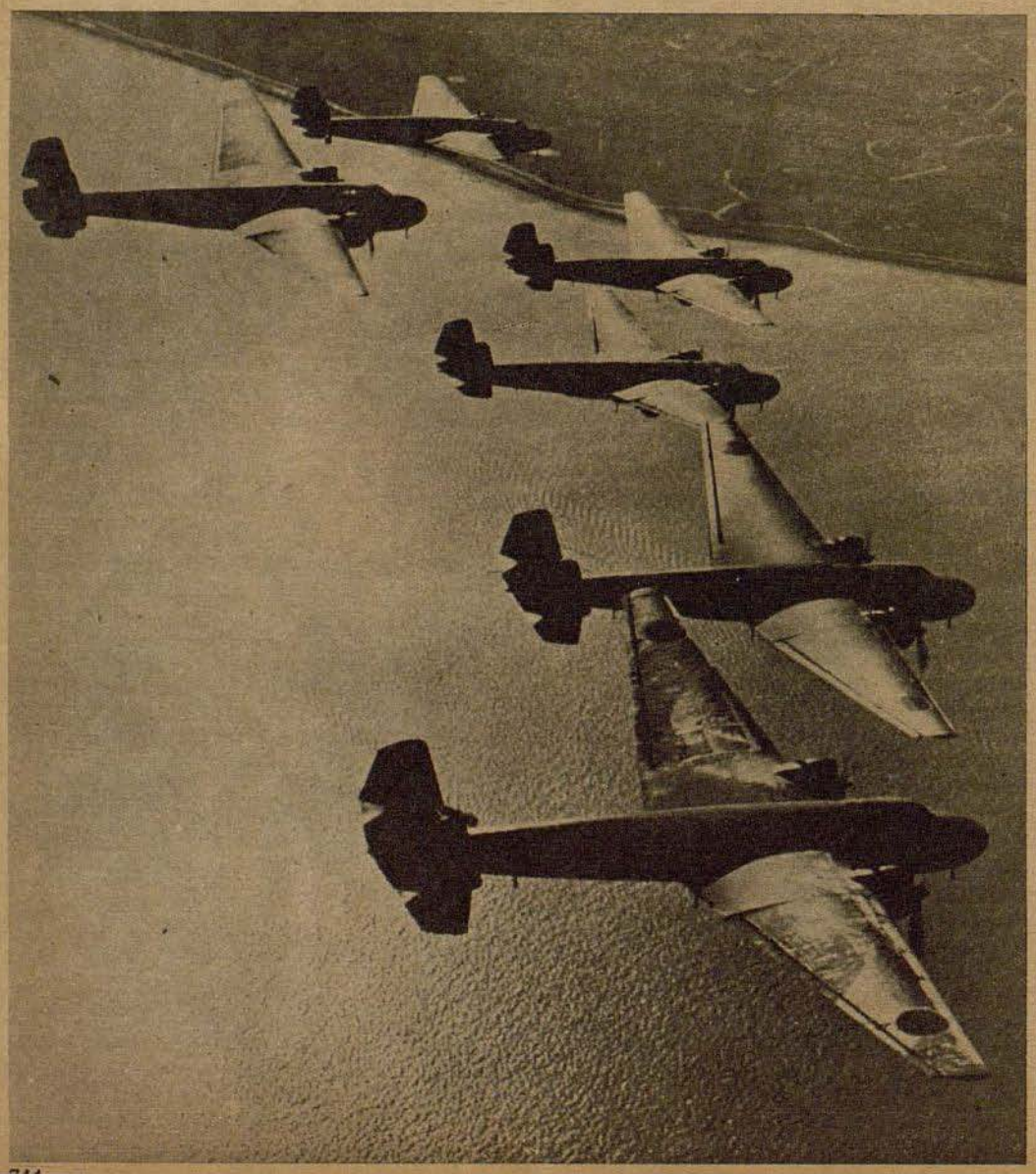
La construcción del Canal de Panamá sólo hacía lentos progresos a causa de las interrupciones debidas a escándalos políticos y financieros. En la foto vemos la parte oriental de la excavación llamada Culebra en el año 1906. No fué posible inaugurar el canal antes del comienzo de la Gran Guerra



Bombarderos japoneses en el camino de Tschungking sobre el macizo de Szetschuan. Un aterrizaje en esta inhóspita comarca china representaría la muerte segura

Fotografías
Japan Photo Library

Bombas sobre Tschungking



En el siguiente informe describe el corresponsal de guerra japonés Kinji Sudo sus impresiones durante un vuelo en contra de Tschungking, sede del gobierno de Tschiang-Kaischek. Kinji Sudo es corresponsal del periódico de Tokio "Yomiuri Schimbun", está en el frente y tomó parte como primer periodista en una incursión realizada por una formación de bombarderos de la marina en contra de Tschungking

La niebla, que envolvía la base aérea, se disipó en formas fantásticas por la acción del sol naciente. En el aeródromo reinaba gran actividad — rápidamente, pero sin prisas y en perfecto orden el personal de tierra seguía sus quehaceres. Enormes bombarderos de color marrón oscuro, toda una formación, en largas filas estaban preparados para el vuelo.

El objetivo sería Tschungking.

Al mirar al cielo de madrugada hacia el occidente, se extendía en el espacio una ligera niebla dorada, sentí una extraña emoción; el comandante de la base me dió el permiso de tomar parte en esta acción, para poder así observar desde las alturas con mis propios ojos, el espectáculo de un ataque aéreo japonés sobre la capital de Tschiang-Kaischek.

El tiempo parecía prometer un magnífico vuelo. Pilotos y tripulantes metidos en sus combinaciones habían formado ante el comandante para recibir las últimas instrucciones. Sus enérgicas facciones, exuberantes de salud irradiaban fuerza juvenil. El comandante habló. Entonces se oyó la peculiar voz del almirante Shimada. Ocupaba el cargo de Jefe Supremo de la Flota Japonesa operante en aguas chinas, efectuó el largo viaje hasta esta base para dirigir a las tripulaciones unas palabras de elevado espíritu patriótico. "Id, con inquebrantable voluntad, a destruir el cuartel general del régimen antijaponés, y regresad todos llenos de alegría."

Después de cuadrarse, las tripulaciones se dirigieron a sus aparatos, que despegaron en formación. Desde mi asiento en uno de los grandes bombarderos, que era conducido por el piloto Samura, eché una última mirada sobre la fuerte figura del Almirante, que desde abajo nos saludaba alegremente. También pude ver a mis dos colegas Oyamatsu y Moromi, que agitaban banderas de Yomiuri — dos manchas rojas — para desearme suerte. Un instante después desaparecían en la lejanía. Volábamos en el inmenso espacio sobre la provincia de Hupeh.

Vuelo sobre las relucientes aguas del Yangtse-kiang. Tschungking, la sede del gobierno de Tschiang-Kaischek, está situada varios cientos de kilómetros río arriba a orillas del imponente Yangtse-kiang



Kinji Sudo, el redactor de éste informe, que tomó parte en una incursión sobre el enemigo, pudo comprobar personalmente las grandes destrucciones causadas por los ataques aéreos japoneses en la capital del gobierno de Tschiang-Kaischek



Después del regreso de un victorioso ataque en contra del cuartel general del enemigo, un piloto describe a sus camaradas el transcurso de la acción

Bombarderos sobre, a derecha, izquierda y detrás de nosotros, el estruendo de los motores al unísono y formando un enorme y amenazador águila, que cual un cometa surcaba el azul del cielo. Debajo de nosotros extendíase el paisaje con sus grandes campos como una preciosa alfombra. Verdes praderas, doradas cintas de riachuelos, bloques grises de cabañas de barro, montes de púrpura, todo estaba bañado por el brillante sol al volar por encima de la provincia de Hupeh. Aquí y allá salía un fino humo de las chimeneas de las casas, en las cuales seguramente se preparaba el desayuno, hasta perderse en la niebla matutina — un verdadero cuadro de paz. El estruendo de los aviones era sorprendentemente regular y monótono. Volábamos a varios miles de metros de altura. Hacía un intenso frío. Ahora aparecieron las célebres fortalezas de montaña de Szetschuan. Montes, cumbres, montañas, un desierto de caos terroso. A través de ésta tierra de nadie fluye en grandes sinuosidades el gigantesco Yangtse, y sus espumantes aguas brillan en el sol matutino. Ganamos cada vez más en altura, y yo sentí un frío muy intenso. Ahora teníamos las abruptas cumbres debajo de nosotros. Un terrible espectáculo, imponente y sin embargo hermoso, como un dragón sobre la tierra. Esto era pués la bella selva de Szetschuan. Leí y oí mucho sobre ella, pero la realidad sobrepasaba todas las descripciones. Al mirar pensativo sobre este milagro de la naturaleza, me quedé impresionado por un momento de la espeluznante belleza de éste paisaje.

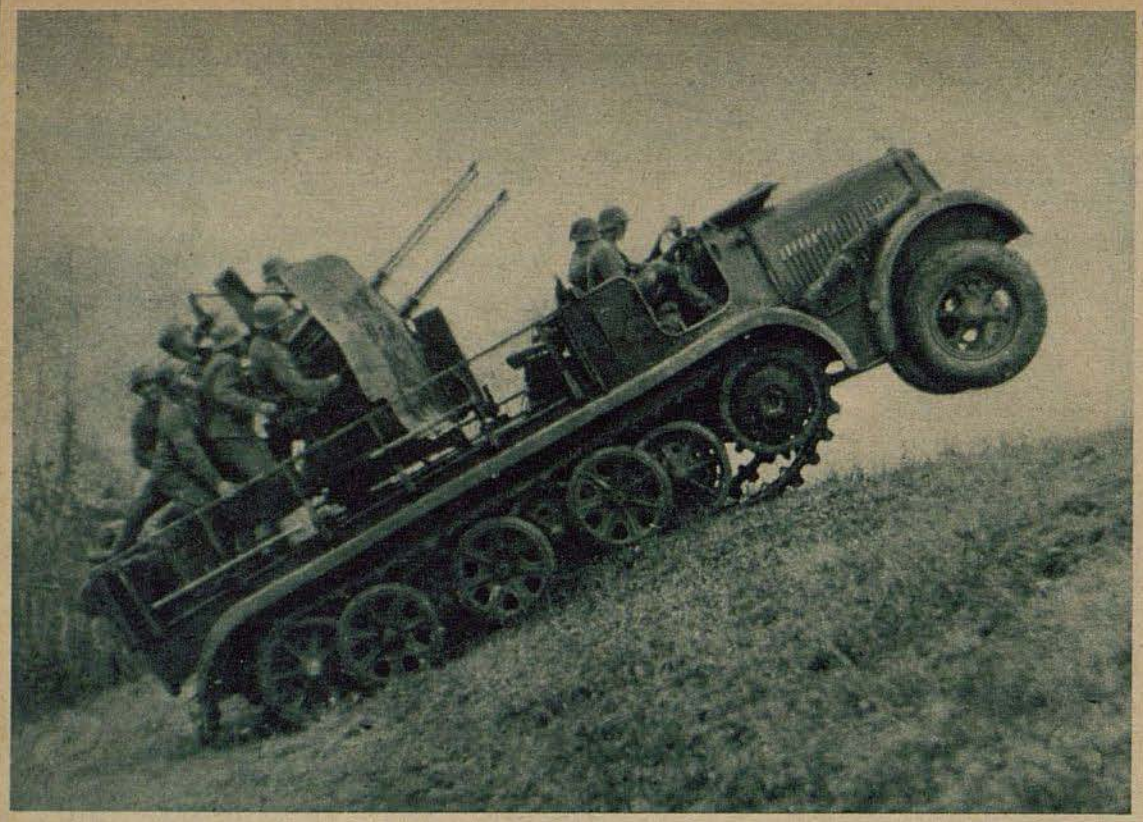
A las diez en punto, el telegrafista Iyefuji me entregó un papel, en el cual ponía "Visualidad 25 kilómetros, en Tschungking tiempo despejado". Se reía, enseñando dos hileras de brillantes dientes.

Escribí la siguiente contestación: "Un Penny por tus pensamientos." "El doble apuesto yo", fué la suya.

Parece que alcanzamos la máxima altura. Cada vez hacía más frío. Ligeramente cansado me apoyé en la pared de la cabina, me sentí mareado. Me parecía como si hubiésemos alcanzado la estratósfera. De repente me dieron un golpe en la espalda, y al darme la vuelta, vi como Iyefuji me hacía señales sonriéndo, para indicarme que me pusiera la máscara de oxígeno. Eso lo hice, sintiéndome inmediatamente mejor.

Continuará en la pagina 746

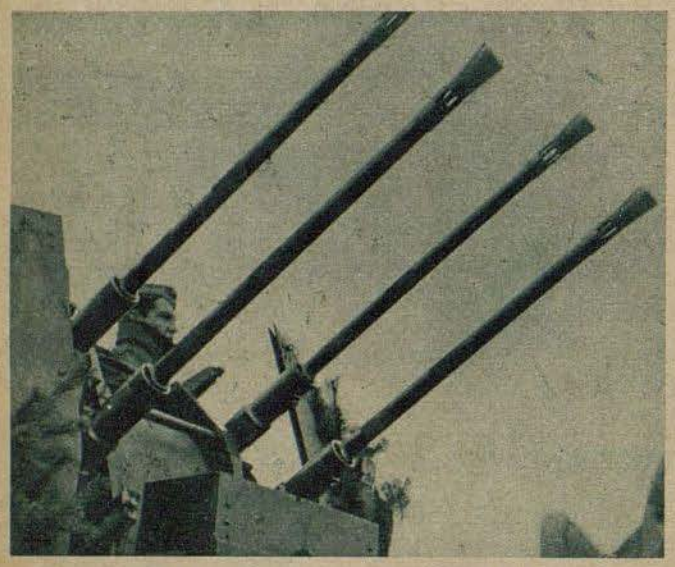
Los japoneses atacan reiteradamente y con gran eficacia las forticaciones y objetivos militares de Tschungking. La ciudad, que está edificada sobre suelo pedregoso y situada entre el Jangtse-kiang y el Kialing, ofrece desde hace tiempo un aspecto de exterminio



Artillería antiaérea de cuadrigéminos en el frente. La cureña que tiene propulsión propia, permite rápidos avances y la mayor movilidad en todas las operaciones también en terreno accidentado

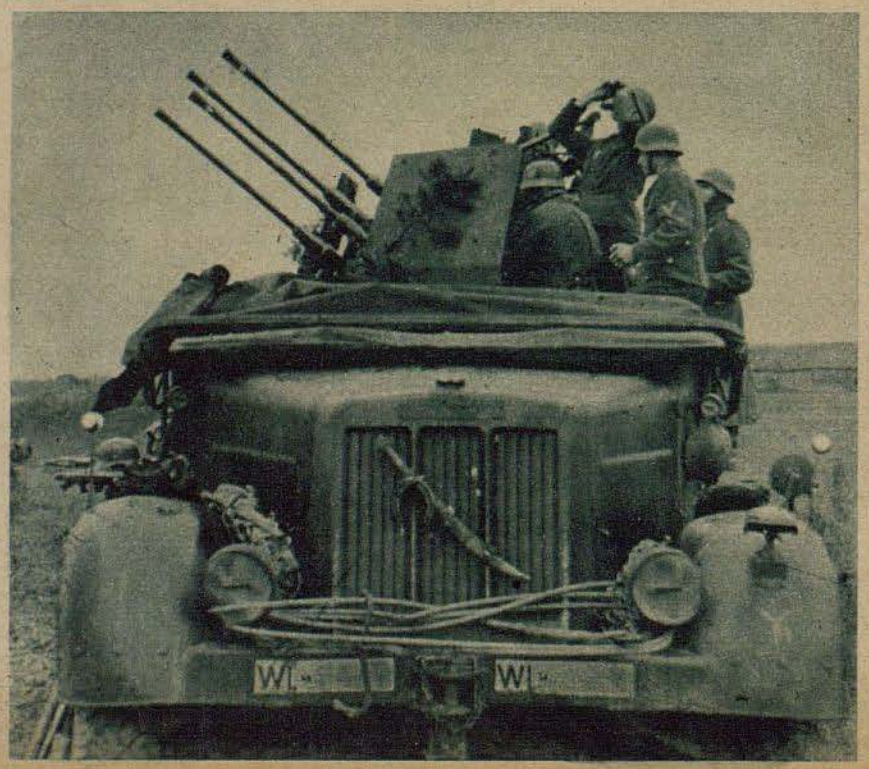
Los Cuadrigéminos

una nueva arma de la artillería antiaérea alemana



Las hazañas de la artillería antiaérea alemana constituyen una hoja gloriosa de la historia de esta guerra. Al lado de ejemplar espíritu cambativo de los cañoneros, debemos sus éxitos al máximo rendimiento de la técnica que ha hecho enormes progresos precisamente en este terreno. Desde hace algún tiempo se emplea un nuevo cañón antiaéreo ligero, los llamados cuadrigéminos, que han demostrado ser un arma de enorme eficacia especialmente en la lucha contra el enemigo soviético

El cañón cuadrigémino de la artillería antiaérea alemana es un arma de especial eficacia que a menudo puso en aprieto a los soviets



PK Fotos
Corresponsal de guerra Reimers
(Wb)

Los cuadrigéminos demostraron múltiples veces su gran eficacia, tanto en la defensa antiaérea como durante su intervención en la lucha en el suelo

Bombas sobre Tschungking

viene de la página 745

El frío se hacía casi insoportable. Mis dedos a pesar de los guantes de lana estaban helados. Me mordía los labios, sin experimentar dolor alguno, parecían de piedra. Mis oidos empezaban a silbar, y el avión se movía de un lado para el otro. Me sentía mal, mi nariz goteaba. El termómetro marcaba unos 20 grados bajo cero.

A las once sonó un timbre eléctrico en la cabina. Al fin llegamos a la zona de operaciones. La tripulación se preparó inmediatamente para la acción, todos en sus puestos, atentos, dispuestos para la lucha. Una perfecta máquina dentro de otra. De mano en mano pasaba un papel que decía, "en 25 minutos estamos sobre Tschungking. ¡Atención con aviones enemigos!" Iyefuji seguía riéndose. ¿Es que creía que yo tenía miedo?

Encima de nosotros, el cielo estaba tranquilo y ligeramente nublado. Observé como Yamaguchi, otro miembro de la tripulación, que estaba sentado a mi lado, escribía rápidamente unas líneas. Cojí el papel y leí: "El conductor telefónico está ardiendo. Mirar lo que és." Seguidamente inspeccioné la cabina, pero no me fué posible descubrir fuego en ninguna parte. Mi intranquilidad debía ser muy grande, puesto que Yamaguchi me cogió de la mano. "No te rompas la cabeza", me gritó en el oído.

De repente me dieron un golpe sobre la espalda, haciéndome señales hacia abajo. Allí mismo se extendía la medio destruída ciudad de Tschungking. Todo me parecía muy conocido — los edificios encima de las montañas entre dos ríos — puesto que ya había visto muchas perspectivas aéreas de la capital de Tschiang-Kaischek. Desde ésta altura y distancia las ruinas de las casas tenían el aspecto de restos de una civilización pasada. ¿Era esto una imaginación, o una profecía?

Nos acercamos a la ciudad con rumbo noreste, pasando por los restos del fuerte. Con prisa cogí la cámara que colgaba a un lado del pecho, asomándome al mismo tiempo por la ventanilla del avión, con el fin de poder observar mejor el espectáculo que allá en la tierra se estaba desarrollando, pero mis dedos estaban yertos de frío. Al quitarme los guantes, sentí en los dedos las punzadas del frío. En el siguiente instante estallaban las granadas debajo de nosotros. Mi cámara filmaba las negras explosiones de los proyectiles antiaéreos. Comenzó la defensa antiaérea enemiga. Del norte de la ciudad se elevaban regulares columnas de humo. Un gran número de baterías antiaéreas disparaban furiosamente. Yo sin embargo no sentía peligro alguno. Después de observar detenidamente la tierra, distinguí nubes de humo ocre, que lentamente se elevaban al cielo. Nuestros aviones comenzaron a lanzar su mortífera carga. Ahora volábamos por encima de los barrios duramente castigados durante otros bombardeos. Se podían ver perfectamente calles enteras deshabitadas. En esta parte no hubo defensa alguna. Se veían miles de explosiones que florecían como rosas de color terroso. El ruido de las detonaciones era ensordecedor. El Dios del Trueno había cambiado su táctica; desencadenó sobre la tierra un verdadero infierno.

El fuego antiaéreo cesaba en su intensidad — sólo de vez en cuando una explosión. Nuestros bombarderos parecían haber volado sobre Tschungking describiendo un gran semicírculo. Más de dos terceras partes de la ciudad estaba sumida en llamas. Dos enormes columnas de humo subían desde el centro y cubrían las ruinas de la ciudad con una mortaja negra.

"¡Se acabó!" grita Yamaguchi.

No sé porqué, en mi pecho sentí compasión. En mi memoria despertó un episodio, que tuve hace tres años en Wuchang, corto tiempo después de la toma de Hankow, en la casa abandonada del Generalisimo Tschiang-Kaischek. En el boudoir de su esposa mis ojos toparon con una preciosa polvera, en la cual sólo estaba escrito su nombre "Mei-Ling", al parecer de su propio puño y letra y en delicados caracteres chinos . . .

La capital incendiada desaparecía lentamente en la lejanía. Nuestra formación regresaba sin haber sufrido baja alguna. Ahora volábamos a menor altura, la máscara de oxígeno no me hacía falta.

¡Menos mal! Debajo de nosotros brillaba el Yangtsekiang, un barco navegaba corriente abajo. El imperturbable Iyefuji me puso su mano con fuerza encima del hombro. "¡Ahora a comer!" gritó lleno de alegría, y su risa era más fuerte que nunca.

Aquella risa sigue siendo para mi un misterio.

La Unión Deportiva de la Aviación participa en las colectas a favor de la Ayuda de Invierno



Es natural que no debía faltar la organización deportiva de la aviación cuando se trataba de engrosar las sumas recaudadas en la vía pública a favor del Auxilio Invernal de Guerra en la capital del Reich. Frente a las puertas del Ministerio del Aire, en medio del intenso tráfico de la metrópoli, se habían reunido los deportistas para entretener al público con un vasto programa deportivo. Nuestra ilustración derecha muestra un grupo de soldados durante unos ejercicios gimnásticos sobre las paralelas

Fotos Dr. H. Franz



Pequeños como mayores contribuyen con una pequeña cantidad en concepto de "entrada", a llenar rápidamente las "latas"





Entre los jóvenes púgiles se ha desencadenado una acalorada competencia, seguida por los expectadores bien con interés, bien con alguna sonrisa comprensiva



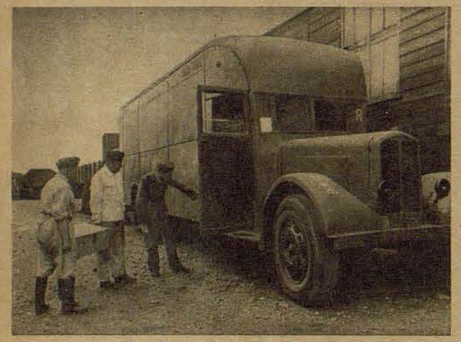
Los ejercicios en grupo con el palo requieren gran agilidad y preparación previa, ejercicios que son ejecutados con máxima destreza por este grupo de soldados de aviación frente a su ministerio

El Auxilio Técnico – apoyo de la aviación

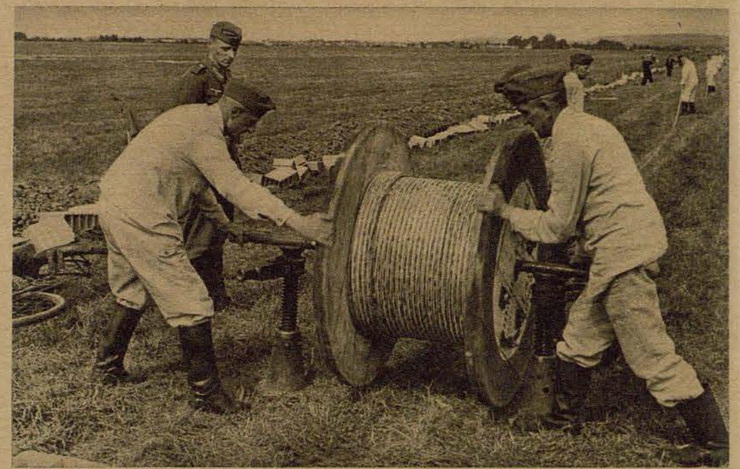
El personal de tierra de la aviación no está en condiciones de realizar los trabajos técnicos necesarios para la construcción y entretenimiento de un campo de aviación. Entre las fuerzas auxiliares de la aviación figuran en primer lugar los grupos de construcción del Auxilio Técnico. Ya sea en la construcción de nuevos cobertizos, en la colocación de cables telefónicos y del alumbrado, o para las obras de camuflaje o pavimentación, se precisa la colaboración de mano de obra especializada, capaz de realizar un trabajo perfecto. Tanto el personal del aire como el de tierra saludan agradecidos y contentos la presencia de sus camaradas del Auxilio Técnico



A la entrada al campo de aviación indica un letrero el camino al campamento del destacamento del Auxilio Técnico agregado a la aviación. Nuestra ilustración presenta a un miembro del Auxilio Técnico conversando amigablemente con un piloto



Con este camión-taller, que dispone de cuanto material y herramientas se precisen para casos urgentes, está dispuesto el Auxilio Técnico a intervenir en cualquier momento



Las extensas y apartadas bases de la aviación hacen precisa la colocación de líneas de energía eléctrica de muchos kilómetros de longitud. Este penoso cometido es realizado rápida y concienzudamente por las fuerzas del Auxilio Técnico

Abajo: Se les ve a estos muchachos que conocen su tarea. En poco tiempo construyen un nuevo cobertizo moderno y adecuado







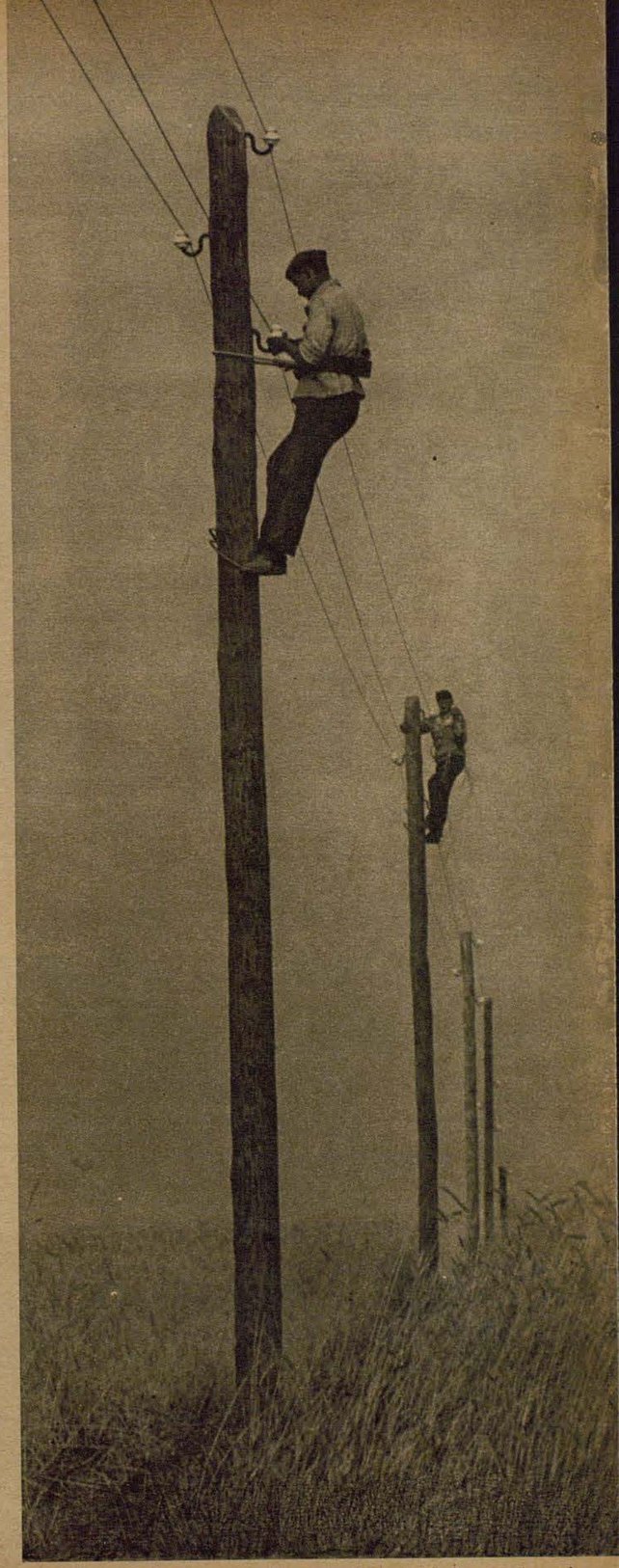
Todos los edificios predominantes en las inmediaciones de los campos de aviación han de ser dotados de luces de aviso. He aquí la colocación de tan importantes señales sobre el campanario de una iglesia

Fotografías Schliemann (Weltbild)

Al caer la tarde hace uno de los hombres del Auxilio Técnico una revisión concienzuda de las luces marginales de la base. Los cables portátiles facilitan el cambio de posición de las luces



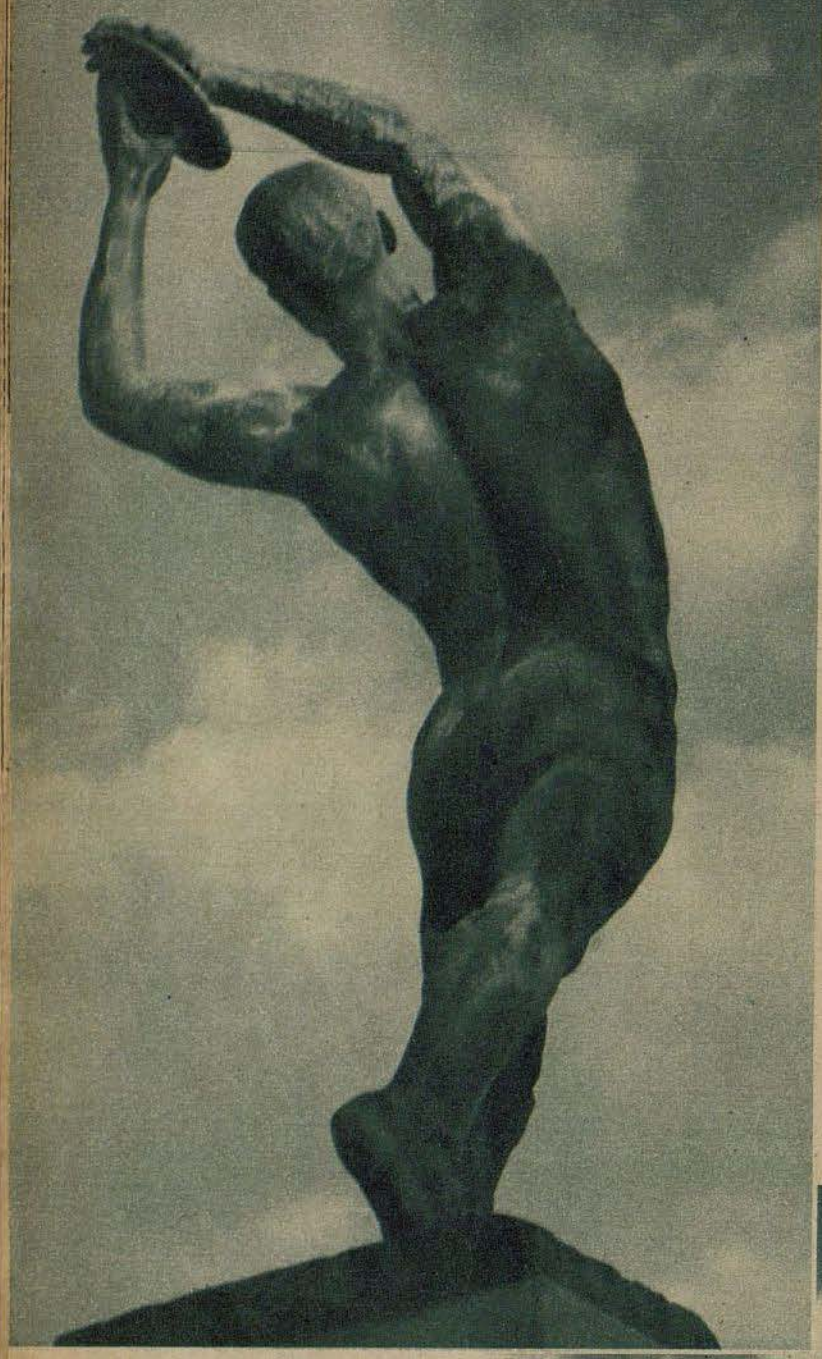
Los operarios del Auxilio Técnico también se las saben apañar con las redes de camuflaje. Las redes son cubiertas después con ramaje natural para ocultar un depósito de materiales a la vista del enemigo



Los postes han sido colocados atravesando un trigal. Los operarios escalan con destreza los postes para colocar sobre ellos las líneas telefónicas

Festival deportivo en Atenas

Los éxitos de las fuerzas armadas alemanas en todos los frentes son en primer lugar el resultado de un sistemático entrenamiento físico deportivo de cada individuo. El gran nivel alcanzado por esta clase de educación se ha podido comprobar hace poco una vez más en una fiesta deportiva del ejército alemán, que tuvo lugar con enorme éxito en el histórico Estadio Olímpico de Atenas. Nuestra información ilustrada enseña algunas escenas de la participación del arma aérea en estas fiestas

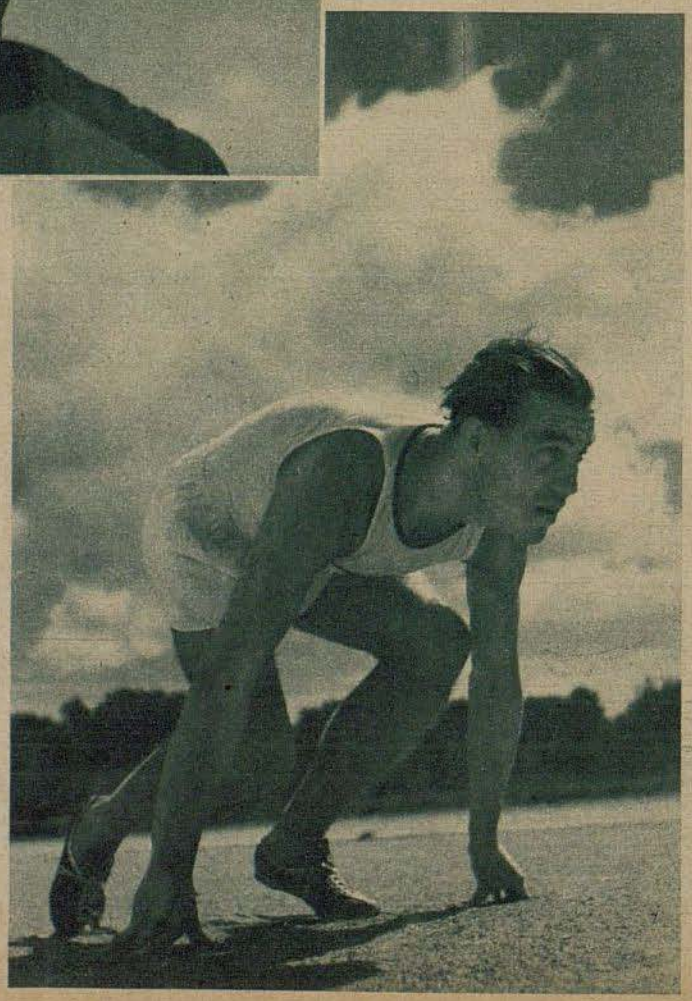


A la entrada del Estadio Olímpico y en el cielo vespertino se destaca la estatua de un lanzador de disco

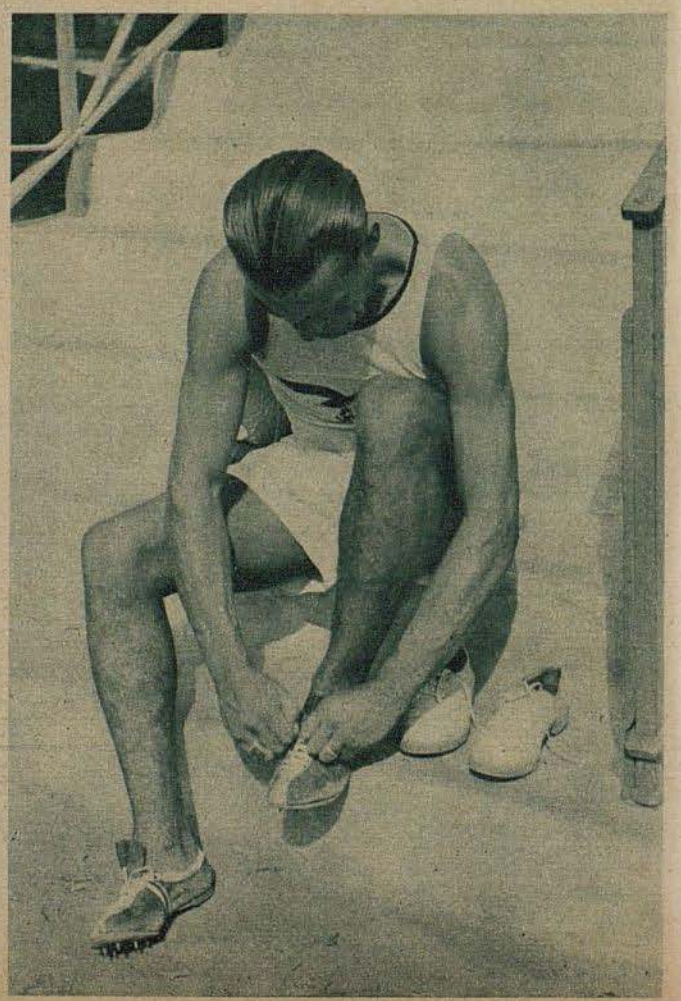


Muchos oficiales de los ejércitos alemán e italiano asisten con gran interés a la fiesta

Fotos: Robert A. E. Bauer



Listos para la partida. Cada músculo de este suboficial del arma aérea está en tensión. Al igual que en la sangrienta lucha contra el enemigo, quiere también vencer en esta prueba pacífica. La fotografía del extremo derecha: Un participante en el campeonato se prepara para la carrera de 100 metros





El blanco brillante del portal de entrada al Estadio Olímpico se destaca del cielo azul, mientras la formación deportiva de los aviadores inicia la salida para la carrera de 400 metros



Foto de la derecha: Con mirada atenta los jueces vigilan el desarrollo de los campeonatos

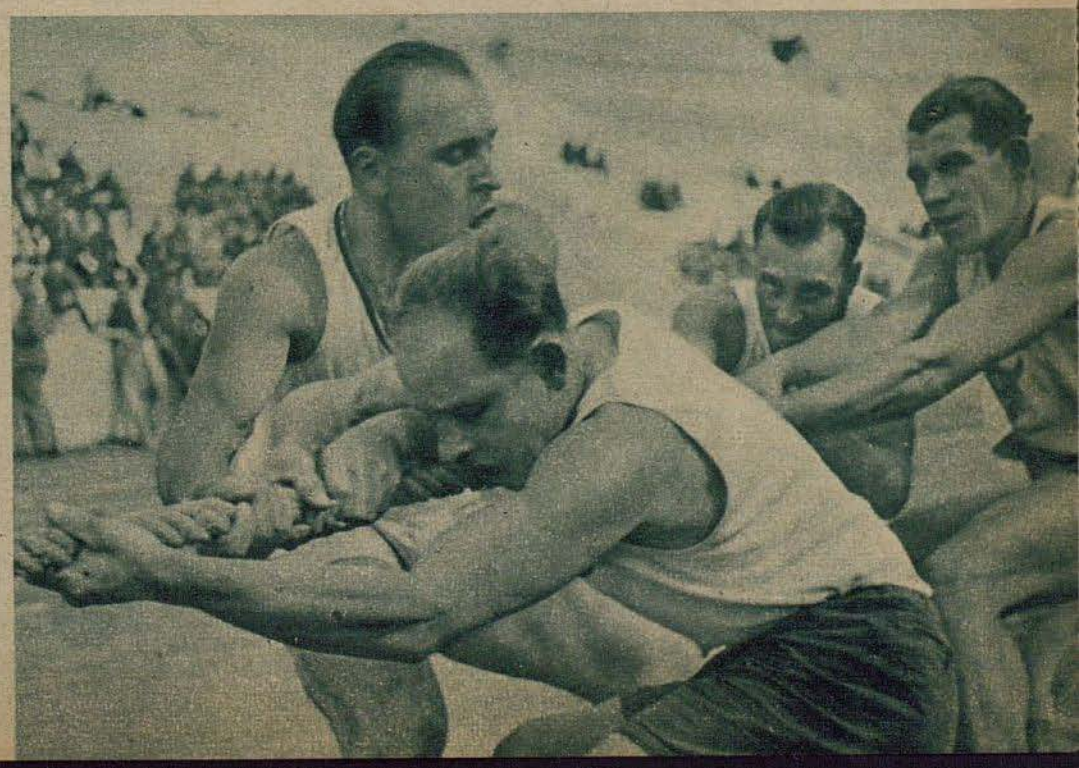
Foto abajo: Al tirar de la soga es cuestión de agarrarse bien. Todos los músculos están en tensión durante esta alegre lucha



Las excelentes hazañas de las fuerzas armadas alemanas aseguraban a la fiesta deportiva un gran éxito. Aquí un magistral salto de altura dado por un miembro del arma aérea



Una fotografía de los espectadores. Individuos del ejército alemán, deportistas y huéspedes de la población de Atenas siguen con gran atención las diferentes fases de las luchas





La Familia W.



Por la mañana al dirigirse al trabajo, el matrimonio W. lleva a sus dos hijos más pequeños, Brigitte de 4 años y Heidi de dos, al jardín de infancia de la colonia de casas baratas de la empresa, donde el matrimonio habita una casita. Con su amado muñeco en los brazos ya es esperada Brigitte por la encargada del Jardín de Infancia (foto a la izquierda). Mientras trabajan los padres los pequeños están bien guardados aquí



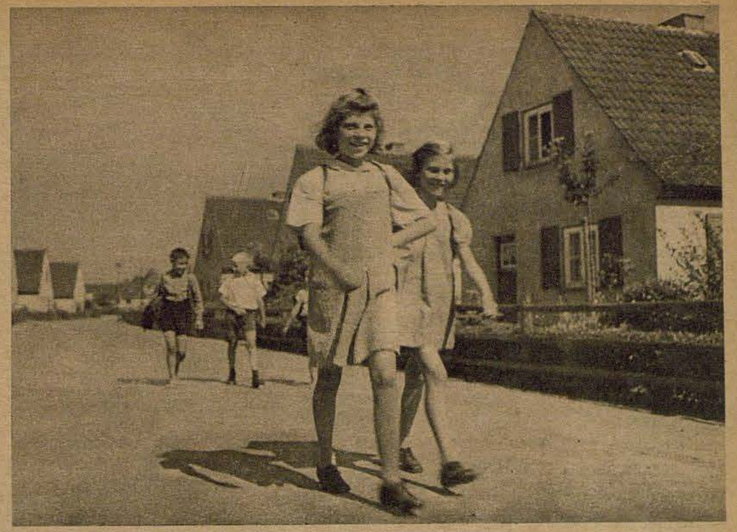
Klara W., madre de 5 hijos, trabajaba hasta ahora en una máquina taladradora. Pero como espera pronto un sexto hijo, por indicación de la encargada del cuidado social de la fábrica, le ha sido señalada una ocupación donde puede estar sentada, en el control, ocupación que, con miras a su salud, es interrumpida de vez en cuando por recados. De esto se cuida la encargada del Auxilio Social (foto de la derecha) que pregunta muy a menudo cómo se encuentra la que pronto será otra vez madre



Padre, Madre e Hijo
como compañeros de trabajo

Información especial para "DER ADLER"
por **Dr. H. Franz**

Las empresas tienen hoy día mayor responsabilidad por lo que se refiere al cuidado social, puesto que muchos trabajadores que están ahora en el frente son sustituídos por mujeres, entre ellas también muchas madres. Muy a menudo varios miembros de una familia trabajan en las fábricas de armamentos. A tales familias se presta especial atención, sobre todo si existen aun niños pequeños, porque la familia como célula germinal de cada nación no debe ser perjudicada de ningún modo por el trabajo de la mujer. En nuestra información ilustrada seguimos el curso del día de una familia de siete cabezas, de la cual el padre, la madre y el hijo trabajan en la misma empresa





Los dos hijos mayores, Ingeborg de 10 años y Christa de 11, camino del colegio que les lleva primero a través del parque de la colonia

Los padres, Erich y Klara W., y hijo Günther se dirigen juntos a su puesto de trabajo. La foto de la izquierda señala la entrada a la fábrica donde el guardia controla los pases



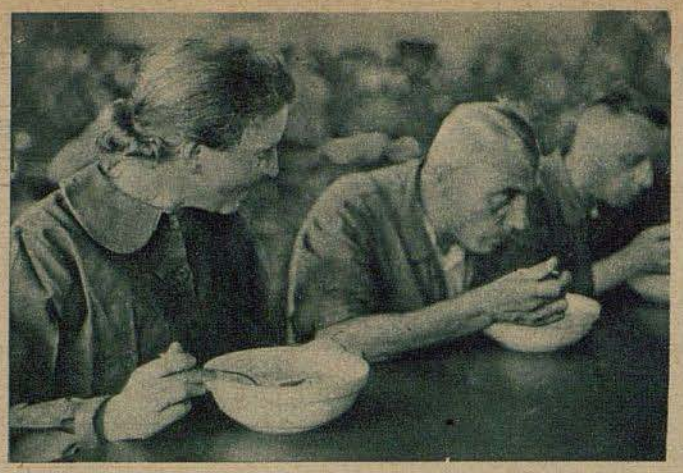


El hijo Günther es aprendiz tornero en el taller de aprendizaje a cuyas asignaturas pertenece también la construcción de modelos de planeadores

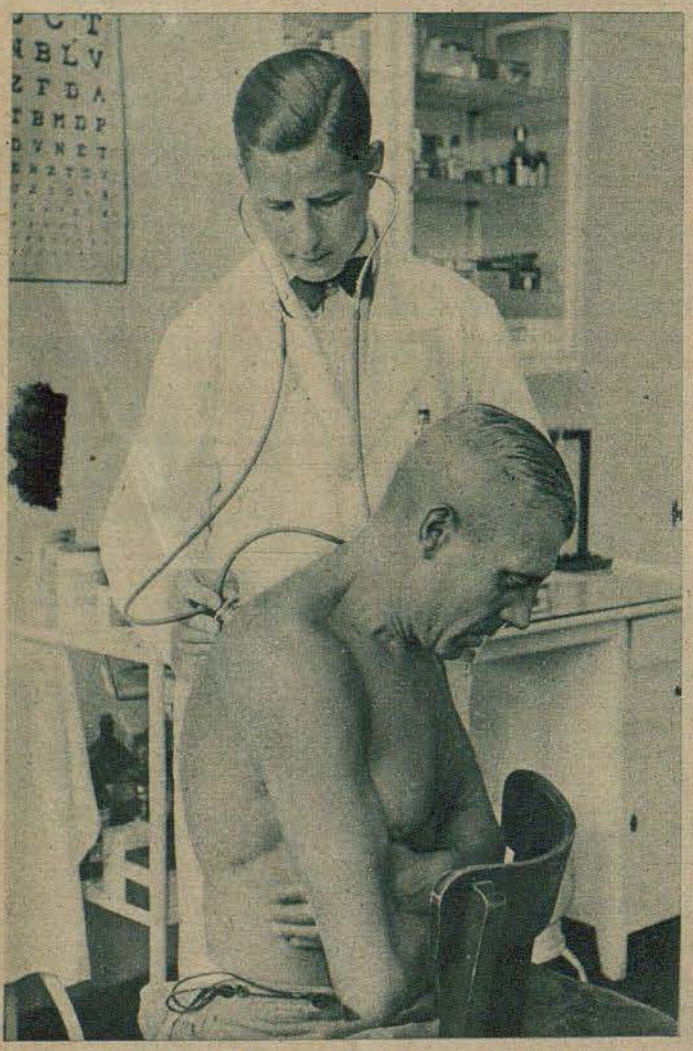
A la izquierda: El padre Erich hace las veces de un ajustador en un torno revólver



Durante los descansos hay a menudo agradables sorpresas. Esta vez el padre y la madre (delante a la izquierda) toman parte juntos con sus compañeros de trabajo en un concierto que el arma aérea da durante una pausa en el trabajo



También durante el trabajo los padres pueden verse a menudo, como por ejemplo durante la comida. Los turnos de trabajo para matrimonios son establecidos de tal manera que marido y mujer pueden comer juntos



Hoy le toca al padre el examen médico. Esta regular vigilancia médica es una garantía que nada descuida por lo que se refiere a la salud del trabajador



Finalmente la tarde vuelve a reunir a toda la familia en su hogar en la colonia. El padre y Günther trabajan en el jardín y la madre juega con los dos pequeñitos que ha recogido del Jardín de Infancia al regresar de la fábrica. En esta colonia donde la familia W. habita en una casita, viven solamente obreros y empleados de la empresa, disfrutando de preferencia obreros con muchos hijos, que se distinguen también en su profesión

Pistas luminosas en el cielo nocturno

Una conversación en el refugio antiaéreo

por **Otto Kappelmayer**

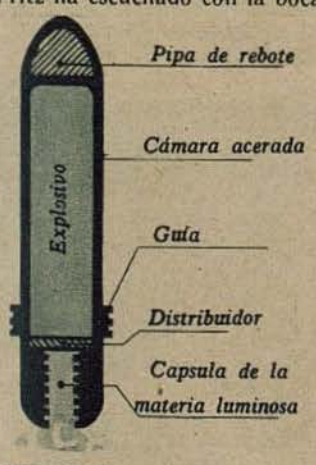


El aspecto típico de un fuego concentrado. Con tal granizada de fuego le es imposible al enemigo nocturno arrojar sus bombas con acierto. Por cierto tal imagen únicamente puede ser obtenida por la cámara después de larga exposición. A simple vista no se ve más que el ininterrumpido relampagueo de las bocas de fuego y las explosiones de las granadas a mayor o menor altura

Foto Lüdecke

Con gran precaución saca papá Krause su cabeza por la puerta que conduce del refugio al aire libre. Juntito a él, Fritz, su hijo de 12 años. Sin darse cuenta ya están fuera aunque los disparos y las detonaciones de las granadas antiaéreas, ligeras y pesadas, siguen sin interrupción. "¡Mira papaito, granadas luminosas, una tras otra, qué bonito!" "Nada de esto, chico, granadas luminosas tienen otro aspecto, lo que ves es munición de pista luminosa." Los dos escudriñan el cielo nocturno. Pero ya se ha presentado el guardia y les manda bajar al refugio. Una vez allí, Fritz sigue cavilando sobre los luminosos collares de perlas en el cielo que acaba de admirar y ruega al guardia: "Tenga la bondad de contarme algo acerca de las municiones de pista luminosa, usted que servía en la artillería del ejército." "Es cierto", dijo el guardia, "también nosotros, hacia el final de la gran guerra empleábamos granadas de pista luminosa, pero desde luego no tan buenas como ahora." Interviene papá Krause: "Las que acabamos de ver tienen color amarillo. ¿Tenemos también de color encarnado?" "Por regla general empleamos granadas de pista de color amarillo, pues se comprobó que ofrecen, con las diferentes condiciones atmosféricas y alturas, la máxima visibilidad, tanto con el prismático como a simple vista." Quiere saber Fritz por qué se usa munición de pista luminosa. "Por dos motivos. Primero porque el cañonero puede guiarse por la trayectoria luminosa de la granada y después porque el efecto psicológico que la munición de pista luminosa produce sobre el aviador enemigo es muy grande. Presas de pánico intentan con toda clase de evoluciones apartarse lo antes posible del campo de tiro."

Fritz había observado antes que sobre todo en los disparos de los cañones de pequeño calibre se percibe la trayectoria luminosa y pregunta por eso: "¿Disparan todos los cañones antiaéreos con munición luminosa o únicamente los pequeños?" "Esto es desde luego muy diferente. Por lo regular son los cañones de calibre pequeño los que disparan principalmente con munición luminosa. Pero existen también piezas de gran calibre que disparan con esta municion." "¿Por qué entonces no se dispara siempre con granadas luminosas puesto que producen tan buenos efectos?" "Como el espacio interior reservado a la carga de la granada es reducido, los técnicos de artillería sacrifican las ventajas del proyectil luminoso, que exigirían una reducción de la eficacia explosiva, porque el espacio que necesita resta eficacia a la carga explosiva. Pero la munición luminosa tiene todavía en muchos obuses otra finalidad: Mientras se consume la materia luminosa se desarrolla dentro del obús un calor siempre en aumento que produce finalmente el estallido de la granada. Por tanto el proyectil aunque ni alcance el objetivo estalla al llegar a cierta altura y los cascotes de metralla tienen todavía posibilidad de alcanzar el blanco. Precisamente al disparar sobre una ciudad, el constructor de los obuses debe procurar que estos estallen de todos modos, aun cuando no alcancen el avión. Es más, los grandes obuses de cañones antiaéreos tienen una construcción especial que los destruye completamente en cualquier circunstancia en el aire, aunque no den en el blanco. Es, por lo tanto, hoy día muy difícil que caiga al suelo un obús entero." Fritz ha escuchado con la boca abierta y todo lo que ha oído le da ahora vueltas en su cabeza. Después de cavilar un rato sale con la pregunta: "He leído que hay granadas explosivas y granadas blindadas. ¿Qué diferencia hay entre las dos?" "Habrá leído a menudo en el parte oficial que la artillería antiaérea ha intervenido también con éxito en la defensa contra los tanques. Un tanque tiene una coraza muy potente, una especie de piel muy dura como la del cocodrilo. Para producir efecto el obús tiene que perforar primero el blindaje antes de hacer explosión. Normalmente no se emplean obuses blindados contra aviones, pero si efectivamente han de intervenir entonces la situación es ya muy comprometida."



Corte transversal de una granada luminosa. La materia luminosa se encuentra en la parte inferior del obús y se consume durante el vuelo paulatinamente desde abajo hacia arriba. Cuando el proyectil ha llegado a la altura deseada entonces la materia luminosa se ha consumido y enciende la carga explosiva que hace estallar el obús en sinnúmero de pequeños pedazos

Dibujo Cieslelski

Papá Krause se ha desvelado por completo con las explicaciones del guardia. Y como afuera ya no disparan y aun no ha sonado la señal de fin de alarma, quiere aprovechar la ocasión para preguntar al périto algo sobre los cohetes luminosos que los aviadores enemigos habían ya lanzado diferentes veces sobre Berlín.

"Cohetes luminosos", dijo el guardia, "no es precisamente la expresión adecuada. Existen pistolas con munición luminosa con las cuales el aviador puede dar señales a su base cuando quiere aterrizar. Después existen también las llamadas bombas luminosas paracaidistas que emplean los aviones cuando quieren iluminar el objetivo que van a bombardear. Estos aviones tienen juntamente con las bombas explosivas una o dos luminosas. Estas últimas son por lo regular de considerable tamaño como las bombas de 50 kilos. Cuando el aviador se encuentra a altura favorable sobre su objetivo desconecta el resorte y la bomba luminosa paracaidista sale de la cámara. Se enciende después de breves momentos abriéndose al mismo tiempo el aparato paracaídas que aguanta la bomba suspendida sobre el objetivo. La masa luminosa, compuesta por lo regular de aleaciones de magnesio o aluminio, radia una luz intensa que permite distinguir perfectamente el objetivo. Por lo regular se lanzan las bombas luminosas desde una altura de 100 hasta 2000 metros, se sostienen en el aire hasta que la masa luminosa esté consumida. Si llegan los aviones enemigos en formaciones cerradas entonces llevan consigo un propio aparato que no tiene otro fin que lanzar bombas luminosas, mientras los aviones que siguen arrojan bombas explosivas sobre el objetivo iluminado."

Fritz vuelve a reflexionar. "¿Cómo apunta la artillería antiaérea?" "El artillero espera hasta que el objetivo es cogido por los reflectores y entonces apunta. La munición luminosa le facilita la dirección de sus tiros, de modo que a veces después de pocos segundos puede afinar su puntería de tal manera que sus granadas dan en el blanco. En muy contados casos se emplea también el fuego de cortina que tiene por objeto cubrir cierto espacio con tal cantidad de bombas explosivas que el enemigo atacante no puede pasar. Por lo demás el principio del arma artillera sigue siendo hoy como antaño: se dispara cuando se tiene el objetivo en la mira, pero entonces de veras y con tanta rapidez que el enemigo se ve obligado a emprender la fuga."

"Y esto", así opina papá Krause, "es siempre el más brillante éxito de nuestra valiente artillería antiaérea. Entonces nos ha protegido eficazmente."



Desde el comienzo de la aviación las señales luminosas desde el aire, que son disparadas mediante pistolas desempeñam un importante papel. Un observador de avión está colocando la pistola luminosa en lo alto de su bota, mientras los cartuchos ya los tiene atados en sus muslos

Foto PK del corresponsa de guerra Melichar (PBZ)

„Frau Luna" y Paul Lincke





El caballero de las noches de luna, llamado Teófilo (Eugen Rex), cuenta sus aventuras berlinesas. Aún no tiene idea de que está cerca de él el admirable objeto de su admiración, la señora de Pusebach (Lotte Werkmeister)



Cinco berlineses, que han dado en la luna en un viaje lleno de aventuras con el barco estratosférico cantan la famosa copla "El aire de Berlín". De izquierda a derecha: Hans Parge, Madeleine Minge, Christian Gollong, Lotte Werkmeister y Alfred Haase

La serie de derecha: Marte (Emmy Seiberling) y Doña Luna (Gina Torsen) — Stella (Fee v. Reichlin) y la señora de Pusebach (Lotte Werkmeister) — Fritz Steppke (Christian Gollong) y Doña Luna — Teófilo (Eugen Rex) y Stella



El creador de la opereta berlinesa celebra su 75 compleaños

La Medalla de Goethe, la Carta de Ciudadanía y la Cadena de Oro de la Capital del Reich fueron las merecidas recompensas con las que fué honrado el anciano maestro y compositor de operetas y música ligera, Paul Lincke, el día 7 de noviembre en la Casa de la Villa de Berlín, con motivo de su 75 cumpleaños. Pero tanto o más grandioso si cabe fué el homenaje que los berlineses hicieron a su compositor favorito con la entusiasta y apoteósica acogida de que hicieron objeto el reestreno de la más eficaz de sus operetas. Preparada minuciosamente por Rudolf Zindler como director de escena, fué representada la opereta "Frau Luna", estando la preparación musical a cargo de Karl Stäcker, y la decoración escenográfica a cargo de Benno von Arent. La obra fué representada magníficamente en el Teatro del Pueblo

Crónica especial para Der ADLER por Dr. H. Franz

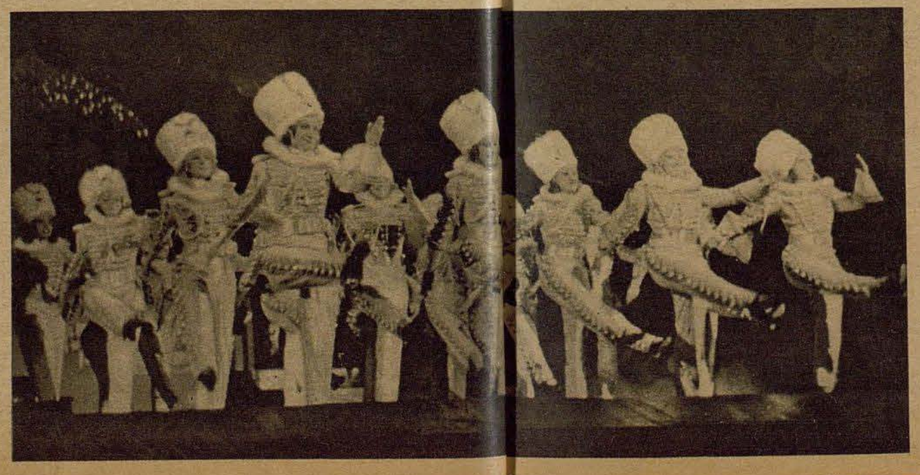


Derecha: La opereta "Frau Luna" de Paul Lincke está saturada de espíritu berlinés. El maestro dirige entusiasmado los primeros pasos



"Castillos que están en la luna", he aquí una de las maravillosas escenas de la obra. La belleza de la decoración contribuyó a dar realce a esta representación festiva, entusiasmando la vista y los oídos de los berlineses

Izquierda: Contra la fastuosidad mitológica del mundo de "Frau Luna" se destaca la sencillez de esta escena de pequeña burguesía, animada por el temperamento berlinés de Lotte Werkmeister



Al son de las movidas melodías de la opereta predilecta de los berlineses bailan los coros dirigidos por Heinz Denies en fantásticos disfraces

Ritmo férreo

Anotaciones de un diario sobre la lucha realizada por la Luftwaffe en el Frente Oriental

Del corresponsal de guerra **Dr. Kurt Hanolka**

III

Domingo, 27 de julio

Con los exploradores del aire

PK Luga aún se encuentra en poder de los soviets. La ciudad es el paso hacia San Petersburgo y es defendida obstinadamente por los bolcheviques, a cuyo fin viene a favorecerles la condición del terreno: los bosques intransitables y los pantanos que rodean la ciudad hacen casi imposible todo movimiento envolvente de ataque.

Al este de la carretera hacia Luga, a pocos kilómetros de la primera línea, tiene su base una escuadrilla de pequeño reconocimiento. Este es el objetivo de la jornada. Encontramos al capitán de la escuadrilla, al teniente Pr., en el momento de discutir con los pilotos el nuevo objetivo. El teniente nos invita a tomar asiento, a lo que el y sus dos acompañantes vuelven a inclinarse sobre el mapa extendido sobre la pequeña mesita escritorio. Nos encontramos en el interior de una autobús-vivienda, el cual, camuflado cuidadosamente con ramajes y con pequeños pinos, ha parado al borde de uno de los extensos bosques de Rusia. Es el puesto de mando de la escuadrilla. Una mesa sencilla, dos sillones de muelles que en otros tiempos debieron de haber pertenecido al baquet de algún coche de lujo, un mapa colgado, cubierto de rollos de papel de calcar para la delineación de las operaciones voladas, una litera y una serie de cartelones en las paredas, esta es toda la instalación del pequeño local, donde radica el corazón y la sien de la escuadrilla. En las inmediaciones, apenas perceptibles aún a poca distancia, se encuentran empiazados otros cuarenta camiones, y de la madera baja asoman pequeñas pirámides color verde; las tiendas de campaña en las que habita todo el personal de la escuadrilla desde hace semanas. Al costado del prado ondulado que hace las veces de pista de aterrizaje, paran los aviones Henschel, y pocos kilómetros más allá está el frente.

"El cuerpo de ejército quiere obtener datos acerca de las concentraciones enemigas entre G. y L. y necesita la posición exacta de las baterías pesadas enemigas en el bosque al sur de L. Además quiere saber el estado de las carreteras y puentes entre D. y L. Vd. tendrá la misión de reconocer sobre esta zona." El jefe de la escuadrilla indica puntos marcantes de la ruta de vuelo, el observador se las apunta cuidadosamente en su mapa. Pocos minutos después zumba el avión sobre la pista de despegue; despega para uno de esos raids sobre tierras enemigas, del que nunca hablan los partes de guerra, y de cuyas dificultades e importancia se pierden tan pocas palabras — mucho menos por parte de los mismos aviadores; y no obstante suele ser su eficacia o su fracaso de importancia decisiva para la organización y realización de imponentes batallas.

"Ser más de lo que se parece" — a nadie caracteriza tanto este principio militar como a los aviadores de reconocimiento de cercanías. Sus proezas no se cantan como las del piloto de caza o las del bombardero. No es que tengan acaso una misión más fácil de cumplir, pero es así que mientras los camaradas de la aviación de caza traen como resultado visible de sus vuelos el número de aparatos enemigos derribados o el de los trenes blindados hechos pedazos por los bombarderos, son el único fruto visible de las operaciones de los pilotos de reconocimiento unas cuantas rayas sobre los mapas y mucho material fotográfico. El piloto de pequeño reconocimiento tiene que cumplir una misión, cuyo alcance e importancia nadie la puede calificar mejor que el jefe de una unidad mayor del ejército. El aviador de reconocimiento ha de volar muchas veces a cientos de kilómetros detrás de las líneas enemigas para explorar la posición y el número de las fuerzas enemigas; tiene que observar donde ha emplazado el enemigo sus baterías, sus fortines, las zanjas antitanques y demás obras de fortificación; ha de contrastar la exactitud de los mapas, y en caso contrario ha de rectificar o ampliar los existentes. Él es un indispensable auxiliar de la artillería; mediante señales de humo da parte, y por telegrafía sin hilos dirige la dirección y resultado de las salvas, volando él mismo sobre el objetivo: esta es una de sus más importantes misiones, Heroismo callado, que no parece, esta es la vida de lucha que hacen los muchachos de la aviación de pequeño reconocimiento. Pero si se habla con ellos, veremos que ninguno de ellos quiere cambiar su suerte. Ninguno de ellos quisiera echar de menos esa vida accidentada de soldado, la que, también fuera de los vuelos, trae consigo un constante ir y venir no exento de peligro de vida.

Sobre la pista de baile

Martes, 29 de Julio

Más adelante, sobre la pista de baile . . .

La pista de baile, así ha quedado en llamarse en el Este, especialmente en el frente norte, la zona principal de combate. Se puede reconocer a muchos kilómetros de distancia, allí donde la tierra no está cubierta por los extensos bosques medio selváticos de Rusia. La caracteriza una ancha culebra de polvo rojizo, que se cierne pesado sobre la tierra, hasta que se pierde a lo lejos. Aquí más que en ninguno de los demás frentes se desarrolla la guerra sobre las carreteras. Tan enorme y vasto que es el territorio, los acontecimientos bélicos se comprimen casi exclusivamente sobre las pocas carreteras y caminos que corren rumbo al este y al norte: la lucha, el avance y los renuevos. Hemos avanzado ya cientos y cientos de kilómetros sobre estas carreteras, pero la faz de la pista de baile no ha cambiado: columnas motorizadas interminables, cubiertas de polvo; tanques, camiones, coches de los estados mayores, destacamentos ciclistas, divisiones marchando; en los bordes de las carreteras se ven grandes embudos y tanques destrozados, piezas de artillería, armones y ruinas de camiones imposibles de contar. Y por encima de estas imponentes culebras el zumbido de

Despedida de José Grabler



Foto Scherl

La tensión de la incertidumbre que pesaba sobre nosotros desde hace varios meses, ha cedido ahora a la triste certeza: nuestro camarada José Grabler no volverá más. En los últimos días de mayo ha caído como informador de guerra de la aviación por el Führer y por la Patria durante las operaciones de Creta. Cerca de Candia, en la tierra por cuya posesión libraron los mejores hijos de Alemania una lucha de sinigual heroismo, ha encontrado José Grabler su último descanso. Apenas cuatro decenios de una vida que encerraba aún grandes posibilidades, le fueron concedidos a José Grabler por la divina providencia. Pero no por ello ha dejado de ser tan corta vida rica e intensa como pocas. A José Grabler le fué dado desenvolver plenamente las dos principales energías que animaban su personalidad: su entusiasmo por las cosas de la aviación y su capacidad de redacción literaria. Con su profesión siguió a su destino, en la verdadera acepción de la palabra.

En 1916 marchó José Grabler como voluntario a la Gran Guerra, en la que participó hasta el final como soldado de aviación. En los años de la postguerra se entregó por entero a la aviación deportiva, en la que se supo hacer pronto un buen renombre. También por su pluma llegó a ser muy conocido en los medios entusiastas de los deportes del aire. Así perteneció José Grabler al grupo de precursores y paladines de la renovación alemana, que habían escrito sobre sus banderas la grandeza de Alemania en el aire. En 1937, y por orden expresa del Ministro del Aire fué convocado a dicha dependencia para una importante labor de redacción, después de haber prestado servicios al Estado Prusiano desde 1922.

José Grabler colaboró decididamente y en lugar destacado en la creación y desarollo de nuestra revista. Para ello puso al servicio de esta causa su temperamento periodístico apoyado por vastos y profundos conocimientos. A sus reportajes tanto gráficos como escritos debe "DER ADLER" buena parte de sus indiscutibles éxitos.

Al estallar la guerra es natural que el puesto de José Grabler estuviese en la aviación. Ya durante la campaña de Polonia fué condecorado con la Cruz de Hierro como uno de los primeros cronistas. Su labor cambiaba después constantemente entre la de la redacción, a la que prestó siempre incondicionalmente su valiosa colaboración, y la participación en las campañas de Noruega y en el frente occidental, en Serbia y en Grecia, hasta que sellara con la muerte sobre Creta su entusiasmo y su heroismo.

Nosotros nunca habremos de olvidar a José Grabler. Pero no sólo le recordaremos con tristeza, sino que con orgullo y agradecimiento, porque él fué nuestro camarada y lo seguirá siendo con el espíritu de la gran misión que nos ha unidos.

os Ju 52 y los W 34, incansables acarreadores de uerzas y material, los cazas y los destructores. Lo que se encuentra a ambos lados de la pista de baile, queda, por lo general, al margen de la guerra. O son pantanos interminables, o bosques en estado selvático. — Paramos en un cruce de carretera a veinte kilómetros del frente. Entre casas de campesino medio derruídas y pobres arbustos, cubiertos de una inverosímil capa de polvo, descubrimos una bomba de agua. Dos chiquillos se prestan a dar el manubrio, hasta que sale una chorro de agua limpia y cristalina. Acuden soldados a llenar ávidos sus cantimploras, pocos metros más allá sigue avanzando la tropa. En este momento pasa una división de infantería; descubierta la cabeza, grises de polvo las caras como las botas, marchan al paso, fusiles y ametralladoras al hombro. El jefe de la compañía, un fornido teniente, marcha al frente. "¡Adelante!" ordena, al llegar la punta de la compañía a la altura de la fuente. Algunos soldados ya habían preparado las cantimploras para llenarlas, el agua cristalina y fresca les atraía seductor; con las bocas abiertas miraban hacia la fuente. Pero el teniente se ha colocado decidido ante la misma. El mismo no prueba trago alguno. Cansada y silenciosa sigue la compañía su marcha. — Muy dura se le habrá antojado al teniente su propia orden; pero no hay remedio; él ha recibido su objetivo para la jornada, que hay que alcanzar a toda costa, y sobre la estrecha carretera no puede haber intercepción ni por un solo momento. La compañía tiene un puesto fijo entre dos columnas, y este puesto hay que mantenerlo. No olvidemos a esto que también esta insignificante escena, este pequeño descanso impedido a los soldados, es una de tantas penalidades de las que encierra el asombroso laconismo de los partes de guerra al decir: "En el frente oriental prosigne el avance normalmente." Cerca de uno de los muchos carteles indicadores "Hacia el campamento de concentración de prisioneros" nos encontramos a un desharrapado mozalbete, vestido con un pantalón verdioscuro, sujeto por una cuerda a manera de cinto, y un chaquetón de paisano de corte indefinible, hundidos sus pies descalzos en el polvo. Es uno de tantos prisioneros a los cuales se les ordena sencillamente ir camino del primer campamento, porque en la impetuosidad del avance no queda tiempo para ocuparse de ellos. Con gesticulaciones y unas pocas palabras de ruso intentamos interrogarle. Se llama Ivan Achilovic, procedente de un villorrío de las inmediaciones de Leningrado. Que cuánto tiempo sirve en filas, le preguntamos. "Once días." Y ¿que cuánto tiempo ha sido soldado antes de la guerra? Nunca lo había sido. Hacía once días que los rojos le habían reclutado, le habían dado un uniforme y armas y enviado directamente al frente. El manejo del fusil lo conoce de antes, pero de la ametralladora y la granada de mano no tenía idea, nos dice riendo. Con un poco de tabaco y papel se hace un pitillo y sigue impasivo su camino.

Los de veintitrés años

Miércoles, 30 de julio

Ayer por fin encontramos la batería de antiaéreos pesados cuyo paradero andábamos buscando inútilmente hace días. Pero no tuvimos ocasión de levantar nuestras tiendas; la batería se disponía precisamente a seguir rumbo al este. El jefe de la batería apenas puede decir cuántas veces han cambiado así de posición. Desde que empezó la campaña se encuentra con su gente en constante movimiento. Es él un teniente muy joven; tiene veintitrés años; rubio, fuerte, enérgico y elástico, un hombre al que nunca le falta que hacer, sus órdenes son escuetas y seguras, y nada más odioso para él que la inactividad y la pereza.

Igual que cada uno de sus hombres duerme en la tienda de campaña, se lava con el mismo agua empantanada del pequeño pozo que han cavado los soldados a falta de una fuente de agua fresca, come el mismo plato de judías al mediodía y el café caliente con bocadillos a la noche. Como todos sus hombres aguanta también él durante largas horas bajo la implacable canícula, y es el primero en acudir a su puesto cuando se trata, como hoy nuevamente, de repeler la agresión de bombarderos enemigos.

Veintitrés años sólo cuenta el hombre al que le han sido confiadas las vidas de más de cien soldados y valores de millones. Uno de tantos jefes de batería o de escuadrilla, prototipo del joven oficial del nuevo ejército nacionalsocialista alemán; veintitrés años que no se le suponen viendo sus masculinas facciones, de las que resaltan los transparentes ojos azules y su enérgico perfil. Su naturalidad en el trato con sus soldados le hace ser respetado y querido por todos.

¿Sabíamos acaso en tiempos de paz lo que podríamos esperar de nuestra juventud de veintitrés?

El tanque de 52 toneladas

Jueves, 31 de julio

Ayer por la noche apenas nos habíamos retirado a nuestras tiendas buscando protección contra los enjambres de mosquitos que nos amargaban la vida, cuando fuimos despertados por el rugir de cañonazos lejanos, que se iban acercando por momentos. La artillería de ambos frentes había entonado su concierto de truenos, fogonazos y roncas explosiones. Algunas granadas debieron hacer explosión muy cerca de nuestro emplazamiento; entremedias se apercibía el ladrido hueco de los antiaéreos ligeros y el estampido de bombas de aviación. El cielo sobre el bosque que nos rodeaba por el norte comenzaba a colorearse de encendidos colores; un pueblo ardía. Sobre la estrecha carretera marchaba pesadamente una columna de carros de combate, destacándose en la noche sus



. . . Hemos avanzado ya cientos y cientos de kilómetros sobre estas carreteras, pero la faz de la pista de baile no ha cambiado: columnas motorizadas interminables, cubiertas de polvo . . . Dibujo H. v. Medvey

fantásticas silhuetas contra la claridad del cielo. Debían ser unos cincuenta o sesenta aproximadamente. No sé cuanto tiempo pudo durar aquel duelo nocturno de la artillería. El zumbido de motores de aviación, las detonaciones de las bombas y demás ruidos peculiares del combate terminaron por adormecernos nuevamente. Ellos son la canción de la noche del soldado en el Este. Todo es acostumbrarse; de nuestros soldados cuando menos ninguno sentía la curiosidad de abandonar la tienda al comenzar el cañoneo.

Dos piezas de nuestra batería han sido pedidas esta mañana por el ejército. Ha sido comunicada la presencia de tanques soviéticos de 52 y 70 toneladas, monstruos contra cuya potencia arrolladora eran impotentes los infantes y los antitanques. Como en muchas ocasiones se daba hoy también la orden de: "¡Los antiaéreos al frente!" Nosotros seguimos con nuestro coche a las dos piezas destacadas, pero no tuvimos ocasión de verlas operar esta vez. El ataque de los supertanques enemigos quedó frustado horas antes por la intervención de las baterías antiaéreas vecinas. Ocho de los colosos de acero fueron destrozados. Así que no llegaron a actuar nuestros dos cañones, hecho que puso de mal humor al suboficial M., artillero primero de la pieza "Adolf". De buena gana hubiera pintado con su peculiar maña para estas cosas un quinto tanque sobre el cañón de su pieza, para engrosar la fila de cuatro que ya poseía por las victorias correspondientes, aparte de las once rayas, que equivalían a su vez a once aviones enemigos derribados. Estas rayas y silhuetas son el justo orgullo de cada artillero; el suboficial me cuenta gustoso los incidentes de la destrucción del cuarto tanque.

De esto hace pocos días, en una de esa calurosas jornadas de julio. La aviación de pequeño reconocimiento había comunicado la presencia de un grupo de tanques enemigos, entre ellos cinco de 52 toneladas. Nos pusimos en movimiento con "Adolf", tan de prisa como lo permitían los caminos convertidos en desiertos de arena y hoyos. Nuestra batería vecina había destruído siete tanques soviéticos en la jornada anterior, motivo más para animar a los artilleros del "Adolf". En la primera línea de fuego, al borde de la carretera sobre la cual había sido localizado uno de los gigantes de acero, fué emplazada nuestra pieza. El enemigo comenzó a disparar furiosamente desde los cercanos bosques a la carretera. Uno de nuestros camaradas resultó herido mortalmente de un balazo; la dotación siguió trabajando con tranquilidad y sangre fría para estar prevenida en el momento decisivo. No había que perder segundo alguno, porque a unos 1600 metros de distancia se destacaba ahora del borde del bosque una inmensa nube de polvo: el tanque soviético se disponía al ataque. "Objetivo localizado", dice el cañonero apuntador. El suboficial M. da la orden de "fuego". La primera salva queda bien colocada, pero el coloso rojo sigue avanzando, disparando amenazador de sus ametralladoras y su cañón. Ahora desaparece en un huevo del terreno; la colina cubierta de matorrales, cuya parte más alta se encuentra a cien metros de distancia de nuestra pieza, oculta al tanque enemigo ante nuestra vista. En indescriptible tensión, los nervios a punto de estallar, esperan los artilleros pegados a la pieza. Todos saben que se trata ahora de una lucha de vida o muerte sin compasión ni escapada posible, un duelo entre las armas de la técnica moderna. Pasan segundos que se nos antojan eternidades. Por fin vuelve a verse sobre la cima de la ondulación nuevamente la nube de polvo, y poco después se destaca de la misma la torreta de combate de la mole de acero enemiga. "Fuego", a cien metros de distancia dispara nuestro cañón sobre el tanque enemigo, la granada crepita justamente debajo de su cañón — pero el monstruo de acero sigue rodando como si no hubiera sido nada, como un monstruoso animal prehistórico, cuyo solo aspecto y movimientos espanta.

A diestra y siniestra de "Adolf" explotan las granadas, las ráfagas de la ametralladora enemiga pasan por alto de nuestra posición; también nos vemos tiroteados desde el cercano bosque.

Setenta, sesenta metros, no más, se ha acercado el tanque enemigo. Con concentración increíble trabaja la dotación del antiaéreo. La tercera granada destroza las orugas del tanque; los artilleros respiran aliviados: el coloso ha quedado inmovilizado, pero aún dispara con la furia de la desesperación. De todas las rendijas comienza a salir denso humo, hasta que toda la máquina infernal arde en llamas vivas. Otros dos cañonazos le mandamos, hasta que una formidable detonación envuelve todo en un marasmo de humo, cascos y astillas. El tanque enemigo ha saltado hecho pedazos. Las piezas candentes vuelan por el aire. De la dotación enemiga no quedan sino unos informes restos carbonizados, imposibles de identificar como seres humanos, y un montón de hierros retorcidos.

Este fué el fin del supertanque soviético. Uno de tantos.

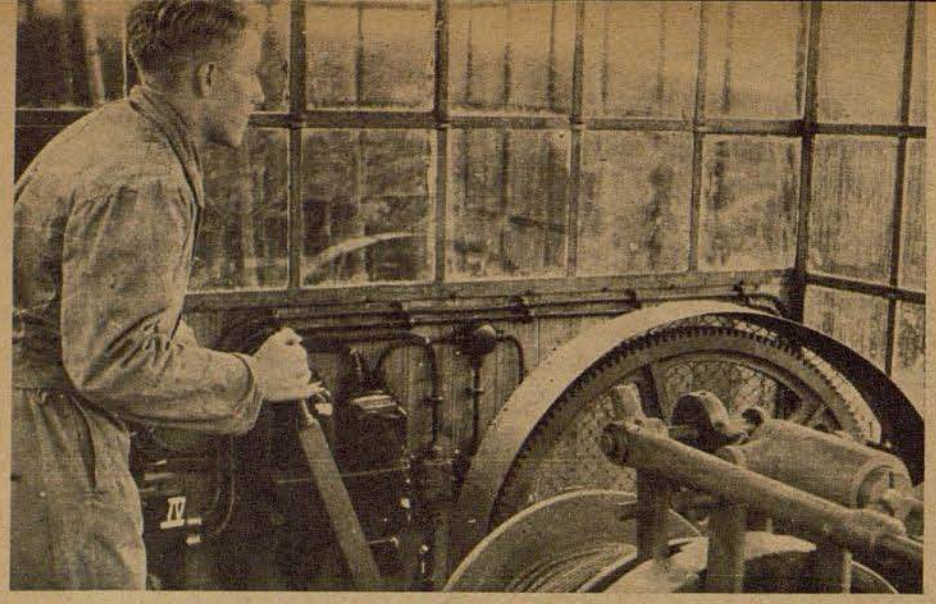
Despedida

Lunes, 4 de agosto

Queremos seguir hasta el frente de Narwa, pero nuestros coches se declaran en huelga, las carreteras de este endemoniado país han quebrantado sus fuerzas. En una finca agrícola, solitaria pero bien cuidada del sur de Estonia buscamos alojamientos. La casa está completamente vacía. Ni una mesa, ni una silla, ni cama ni nada. Dos payeses y dos muchachas han quedado en la finca; nos cuentan que el comisario soviético que había habitado la hermosa finca como jefe de un grupo de explotaciones colectivas, se había llevado todo el mobiliario en su huida.

Ha caído la noche con su tranquilidad reparadora. La naturaleza y los hombres parecen haberse sumido en un sueño profundo, y también la guerra parece estar lejos, haber desaparecido de estos parajes. Por espacio de unos minutos felices se mecen nuestros pensamientos en esta ilusión. Pero pronto apercibe el oído el zumbido de un Ju 88 que crece y vuelve a disiparse a lo lejos. La realidad nos vuelve a acoger y nos entregamos confiados a los sonidos de la guerra, que nos son ya más familiares que el desusado silencio. La guerra sigue a nuestro alrededor. Aviones siguen aún su curso sonoro rumbo al enemigo, aún prosiguen las inmensas columnas grises, y los convoyes de monstruosos tanques su ruta hacia el este, aún retumba la tierra y el aire del ritmo de acero de la guerra. La guerra sigue. Pero frente a los batallones que marchan y vuelan ya alumbra con luz segura y cada vez más clara la aurora de la victoria.

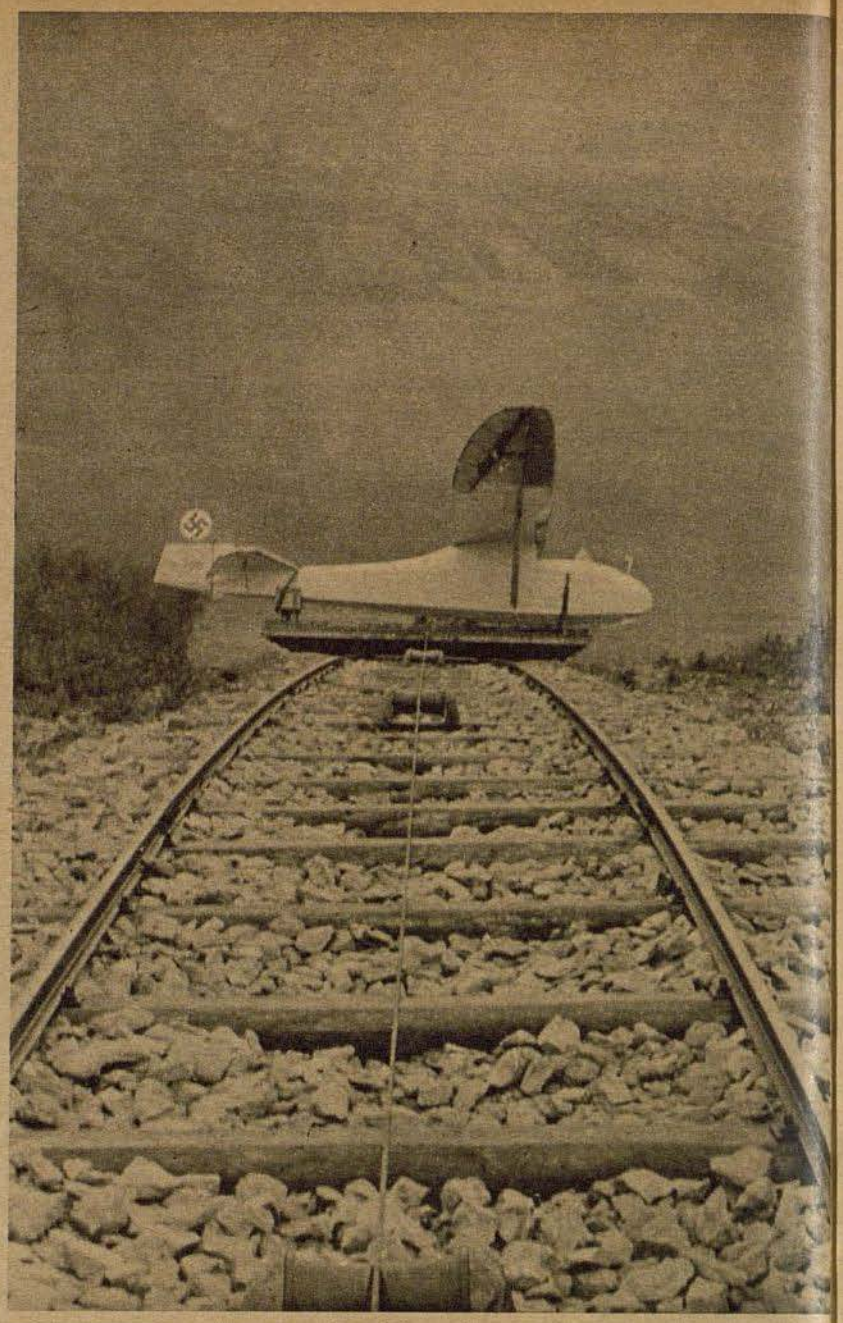
Fin



Con la mirada fija en el trayecto un discípulo aviador maneja en la montaña el cabrestante de elevación de la estación

Sobre raíles hasta el lugar de despegue

Siempre de nuevo los discípulos aviadores en común esfuerzo deben volver a transportar cuesta arriba el aparato planeador de regular peso, para que uno de ellos pueda disfrutar de un vuelo sin motor de tal vez sólo algunos segundos. No cabe duda que esta manera de transporte exige mucho tiempo. En el aprendizaje de principiantes se debe disponer de este tiempo precisamente para cultivar el espíritu de camaradería. En cambio en la instrucción de los adelantados hay que buscar otro camino. Así en el campo de aviación de la Escuela de Planeadores del Reich del Cuerpo de Aviadores Nacionalsocialista, situado en medio de las montañas del río Weser, ha sido creada una instalación ejemplar para el transporte mecánico de los planeadores







El trayecto de la vía de elevación en la pendiente vence con 350 metros de vía una diferencia de altura de 80 metros. El carro con el planeador ya ha vencido la parte más pronunciada de la pendiente y aparece en la cumbre

Fotos Heinemann (Mauritius 4) Ney (NS-Fliegerkorps 2)

Foto a la izquierda: El planeador antes de emprender vuelo, ya completamente equipado, es colocado sobre el carro de transporte

Foto a la derecha: Se asegura con gran cuidado el planeador antes de emprender el vuelo sobre la pendiente



Foto a la izquierda: Un "Grünau Baby" acaba de llegar a la estación. Se desatan las ligaduras y al poco rato se oyen las voces de mando para un nuevo vuelo en la corriente de la pendiente del Ith

Ju 52 bajo el fugo antiaéreo

También nuestros bravos aviones de transporte pueden contar episodios del frente

Por el informador de guerra **Joaquín Liebig**

PK No es precisamente la primera vez en esta guerra de aniquilamiento que nuestro bravo Ju 52 vuela rumbo al este hacia uno de los muchos campos de aviación de primera línea para abastecer de todo lo necesario a las fuerzas de combate. Además de gran cantidad de cajas con material de todas clases, hemos cargado también piezas de repuesto y gasolina. En la época otoñal en que vivimos, desaparece la tierra sobre la que volamos casi totalmente bajo una densa capa de niebla. Ante nosotros se levanta amenazadora una enorme pared de nubes de tormenta, de forma que al piloto le parece adecuado volar un rodeo para no peligrar inútilmente su aparato y la dotación que le fuera confiada.

Durante horas largas volamos ya, pero aún siguen pasando a nuestros pies las interminables estepas del vasto territorio ruso. Súbitamente grita alguien: "¡Nos están tiroteando!" Miro rápidamente a tierra y apercibo los fogonazos de los antiaéreos, señal inequívoca de que volamos sobre territorio enemigo. Nuestros camaradas han abierto el fuego. Con puntería certera lanzan las ráfagas de munición luminosa a los nidos escondidos de los bolcheviques. Nuestro piloto, el brigada N. . . . intenta sacar al avión del alcance del fuego de las ametralladoras antiaéreas del enemigo volando en zig-zag. Pero nuestro aparato ofrece un blanco demasiado grande. Los impactos en el casco del avión se suceden. Varios proyectiles atraviesan totalmente la cabina de carga. Mientras no se le ocurra a uno de ellos taladrar los barriles de gasolina, bien va. A nuestro alrededor vemos aparecer ahora también las características nubecillas de los antiaéreos ligeros. Nuestro bravo Ju 52 se ha convertido súbitamente en aparato de combate. Ante nosotros aparece a intervalos entre la neblina del suelo una carretera en la que marchan columnas enemigas en dirección a un pueblo cercano. — Nuestro aparato consigue ganar altura trabajosamente.

Frente a nosotros observamos una lengua destacada de bosque. Dos tanques soviéticos se repliegan rápidamente en una trocha del bosque, para ocultarse a nuestra vista. Aún no hemos pasado por encima de ellos cuando nos recibe nuevamente un fuego infernal. El avión es sacudido de pronto por un golpe seco. Por momentos parece como si quisiera abatirse sobre el ala derecha. ¿Habrá sido alcanzado? . . . al parecer no han sido tocados puntos vulnerables del avión, porque los potentes motores vuelven a dejar al aparato pronto en su curso normal. Tenemos que ver de alcanzar cuanto antes las líneas propias. El telegrafista trabaja afanosamente por establecer comunicación con las bases aéreas más próximas. A nuestros pies parece que se encuentra el enemigo en aparatosa retirada. Ahí unos cuantos camiones que se esfuerzan en avanzar rumbo al este, roturando con sus ruedas materialmente el suelo polvoriento de los caminos. Sobre un angosto camino de tercer orden marchan unos cuantos tanques enemigos. Pequeños y mayores grupos de fuerzas corren en todas direcciones al vernos. Lo que podemos alcanzar desde nuestra altura con las ametralladoras, es cubierto con nuestro fuego.

Por fin, nada se mueve ahora sobre la tierra. ¿Habremos alcanzado territorio ocupado por nuestras tropas? Pero el destino parece habernos deparado nuevas sorpresas queriendo poner a prueba el espíritu de lucha de nuestra dotación de transporte. De la luz cegadora de los rayos solares que han conseguido abrirse camino por entre las nùbes, cae sobre nosotros súbitamente una descomunal sombra. Es un bimotor de bombardeo soviético, que cree poder tener fácil presa en un avión de transporte alemán. Con la rapidez del pensamiento gira el suboficial G. su ametralladora, y antes de que el enemigo pudiera prevenirse, es recibido por las ráfagas de nuestra ametralladora, magistralmente disparadas. Por cierto que no debe de haber contado con esta sorpresa, porque a gran velocidad se aplana y describe una amplia curva, para volver a arremeter nuevamente contra nosotros. Pero también esta vez le recibimos como es debido, de forma que opta por abandonar su intento. Otra sombra nos cubre de improvisto; el metrallero vuelve a girar su arma mecánica, dispuesto a vender caras nuestras vidas, cuando se da cuenta de que lo que viene ahí es un avión alemán del tipo He 111. Por espacio de pocos momentos vemos las caras alegres de nuestros camaradas. Un corto saludo, y ya ha vuelto a desaparecer el veloz bombardero alemán por entre las nubes.

En dirección occidental surca el terreno el ferrocarril soviético de una sola vía. Echamos una mirada a los mapas para convencernos de que tenemos que andar cerca de nuestras propias líneas. Trenes con materiales de construcción, camiones, al parecer cargados de cemento, vemos destrozados a lo largo de la vía. Es el trabajo de nuestra aviación de bombardeo.

Pasamos unos cuantos minutos en que nada se mueve, al pasar sobre la tierra de nadie, hasta que por fin descubrimos las cruces svásticas sobre las torretas de tanques alemanes, las avanzadillas de nuestras tropas victoriosas. Y comienza la interminable culebra de columnas de carros de combate, camiones y artillería, columnas de infantería en marcha y más tanques. En incontenible avance siguen nuestras tropas en dirección este. Nosotros quisiéramos saludar a nuestros camaradas allí abajo, señalarles el camino del enemigo, pero ellos ya encontrarán a los bolcheviques sin nuestra ayuda.

Pocos minutos más tarde evolucionamos para aterrizar sobre nuestra base de destino. De todas partes llegan camaradas para acogernos con gran alborozo y felicitarnos por nuestro feliz regreso. Ahora podemos darnos cuenta del peligro que hemos corrido al contemplar los innumerables impactos que ha recibido el avión en el fuselaje, los planos y en el empenaje. Pero a pesar de todo sigue, tras corta reparación, en condiciones de volar.

Este episodio de guerra inusitado llena a nuestra dotación de transporte de alegría y orgullo. Estos muchachos que cumplen una misión harto diferente, los que en incansable sucesión acarrean piezas de recambio, avituallamiento, víveres y munición al frente y que de allí regresan con heridos a la retaguardia, que luchan incesantemente contra el tiempo y contra las inclemencias atmosféricas, han ocupado valerosamente sus puestos esta vez en lucha contra el enemigo real, con las armas en la mano. Así han demostrado estos muchachos, que también en su cometido de aviadores de transporte saben ser en primer lugar soldados, igual que lo son sus camaradas que vuelan día y noche contra el enemigo.



El escándalo de Panamá

Viene de la página 743

ha informado por primera vez por parte competente, que varios funcionarios del gobierno de Panamá no están conformes con el gobierno y que existe la posibilidad de una sublevación. Al mismo día llegó la noticia que un pasajero, que tenía un billete para un barco que hace la travesía de Panamá a Habana, en verdad era el Presidente Arnulfo Arias. El Ministro Plenipotenciario agregó, que esta noticia no estaba necesariamente en relación con el rumor propalado anteriormente y que el Presidente pudiera muy bien haber tenido la intención de realizar un corto viaje a Cuba de índole personal. El 9 de octubre informó Wilson, que a las 8.30 del mismo día fué telefoneado por altos funcionarios del gobierno de Panamá que le comunicaron, que, puesto que el gobierno de Panamá se encuentra sin Jefe de Estado y la opinión pública desea un cambio en el gobierno, los miembros del gobierno se decidieron de hacerse cargo del poder, para mantener el orden público.

El "fascista" incómodo del Panamá

La caída del Presidente Arias tan extraordinariamente estimado por el pueblo panameño, que tuvo el valor de decir en su proclamación como Jefe de Estado el 1 de octubre de 1940 la divisa de su política: "¡Panamá para los panameños!" y que además realizó reformas constitucionales, estaba de antemano preparada por los agentes de Washington. Entre las reformas por él dispuestas se encontraban, por ejemplo, la negación de la protección jurídica para los barcos de los Estados Unidos que ilegalmente ostentaban el pabellón de Panamá y que navegaban en pro de Inglaterra, como también la creación de semimonopolios del estado en el sector de la economía nacional para el bien de la población menesterosa del país. Se temía la gran influencia de Presidente Arias y se aprovechó cobardemente la ocasión de encontrarse este en viaje hacia Cuba, para desprenderse de él. Los individuos al servicio de Roosevelt intentaron diligentemente engañar a la opinión pública con una "huída", y al regresar Arias por el camino más corto al Panamá, le detuvieron los rebeldes. Quisieron obligarle de cambiar su cautiverio con una expatriación, lo cual rehusó este hombre tan recto. El golpe de estado no se puede hacer cambiar en favor de Arias, puesto que el puño de hierro de Washington se vislumbra con demasiada claridad en este juego con cartas falsas. Roosevelt odiaba a Arias por que este era un obstáculo para sus planes imperialistas.

La fallida sensación de Roosevelt

El caso de Arias estaba además pensado como un mero adorno para un gran golpe de la camarilla de Roosevelt: El "New York Herald Tribune" publicó por encargo superior la historia espeluznante, de que Arias tuvo antes de su caída la intención de ser "Gauleiter para toda Centro-América para el caso de que los Nazis conquistaran todo el mundo". El 28 de octubre descubrió el mismo Roosevelt involuntariamente en una de sus periódicas locuciones por radio las verdaderas causas de este novísimo escándalo de Panamá, propalando la gran mentira sobre la supuesta existencia de un "mapa secreto" alemán con la reorganización de Centro y Sud-América proyectada por Hitler, lo cual dejó estupefactos a sus oyentes. Dijo lo siguiente: "Hoy en día existen en esta zona 14 países distintos; los peritos geógrafos alemanes empero tacharon todas estas fronteras y dividieron a Sudamérica en cinco estados dependientes, para así dominar todo el continente, y ellos han organizado el asunto de tal manera, que en la zona de estos nuevos estados marionetas está incluída la República de Panamá y en ella nuestra arteria principal, el Canal de Panamá." El comunicado oficial del Gobierno del Reich del 1 de noviembre de 1941, que fué comunicado por vía diplomática a todos los países neutrales, entre ellos también a los gobiern centro y sudamericanos, fué una contestación pa Franklin D. Roosevelt, que más bien es un sonoro merecido tortazo, que en su exaltado apetito de pod sobrepasar en mucho a todos sus antecesores.



Dibujo Willrich (Scherl)

El Teniente General von Seidel cumple 50 añ

El administrador gener del arma aérea, Tenien General von Seidel, q desde la creación de aviación militar alema ha ocupado altos cargos el Estado Mayor y en ejército, celebró hace po sus 50 cumpleaños.

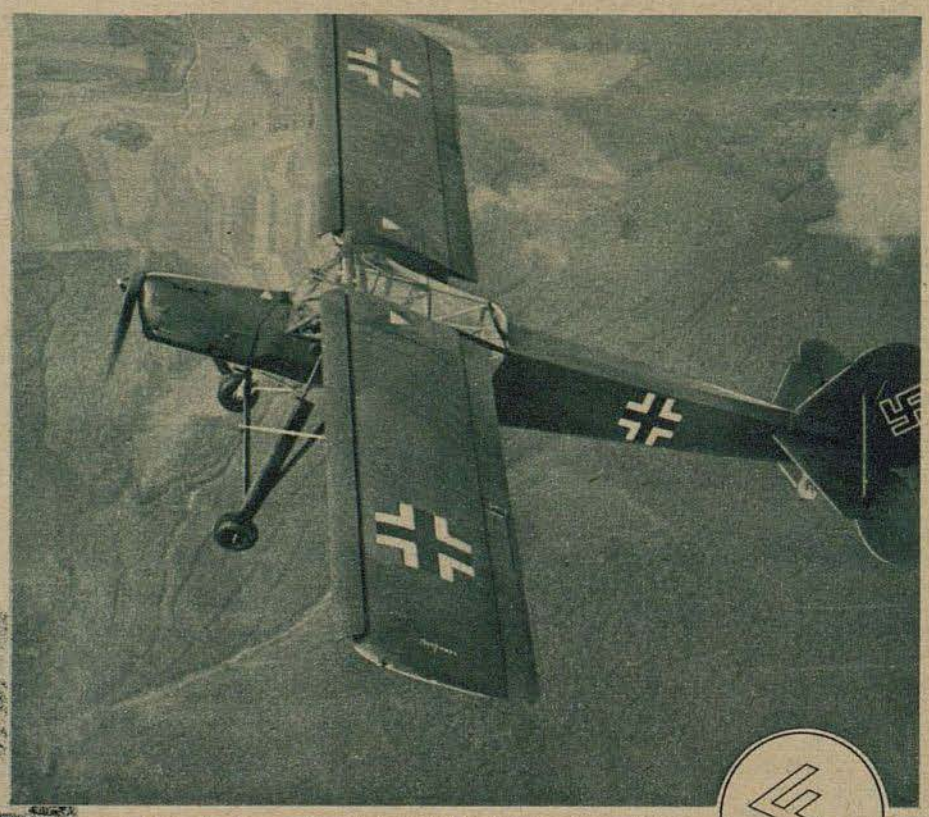
El cargo de gran respo sabilidad de un admini trador general del arm aérea exige una persona dad militar de extr ordinarias aptitudes. Teniente General von Seidel, en incansable y metódi trabajo, ha sabido organizar el aprovisionamiento abastecimiento del arma aérea, de tal manera, que est han podido corresponder siempre en todas circunsta cias y situaciones a las exigencias del alto mand durante todo el curso del a guerra. Él y sus colabor dores tienen parte decisiva en los grandes éxitos de aviación militar alemana. Ademas el administrad general tiene a su cargo todo lo que se refiere a armame tos y organización. Su principal deber es conserv la fuerza combativa del arma aérea para que és esté siempre preparada y dispuesta para una inmedia intervención. Por tal motivo el general se encuent siempre en aquella parte del frente donde es cuesti de vencer dificultades especialmente grandes, median intervención personal y los máximos esfuerzos de organización que está bajo su mando.



Las grandes evoluciones que caracterizan la moderna estrategia militar alemana exigen medios especiales para garantizar al comandante en jefe una impresión personal del desarrollo del combate y un aspecto general de toda la situación. La industria aeronáutica alemana ha proporcionado al Ejército alemán este medio con el helicóptero "Storch" equivalente a un "puesto de mando volante"

EL PUESTO DE MANDO *volante*

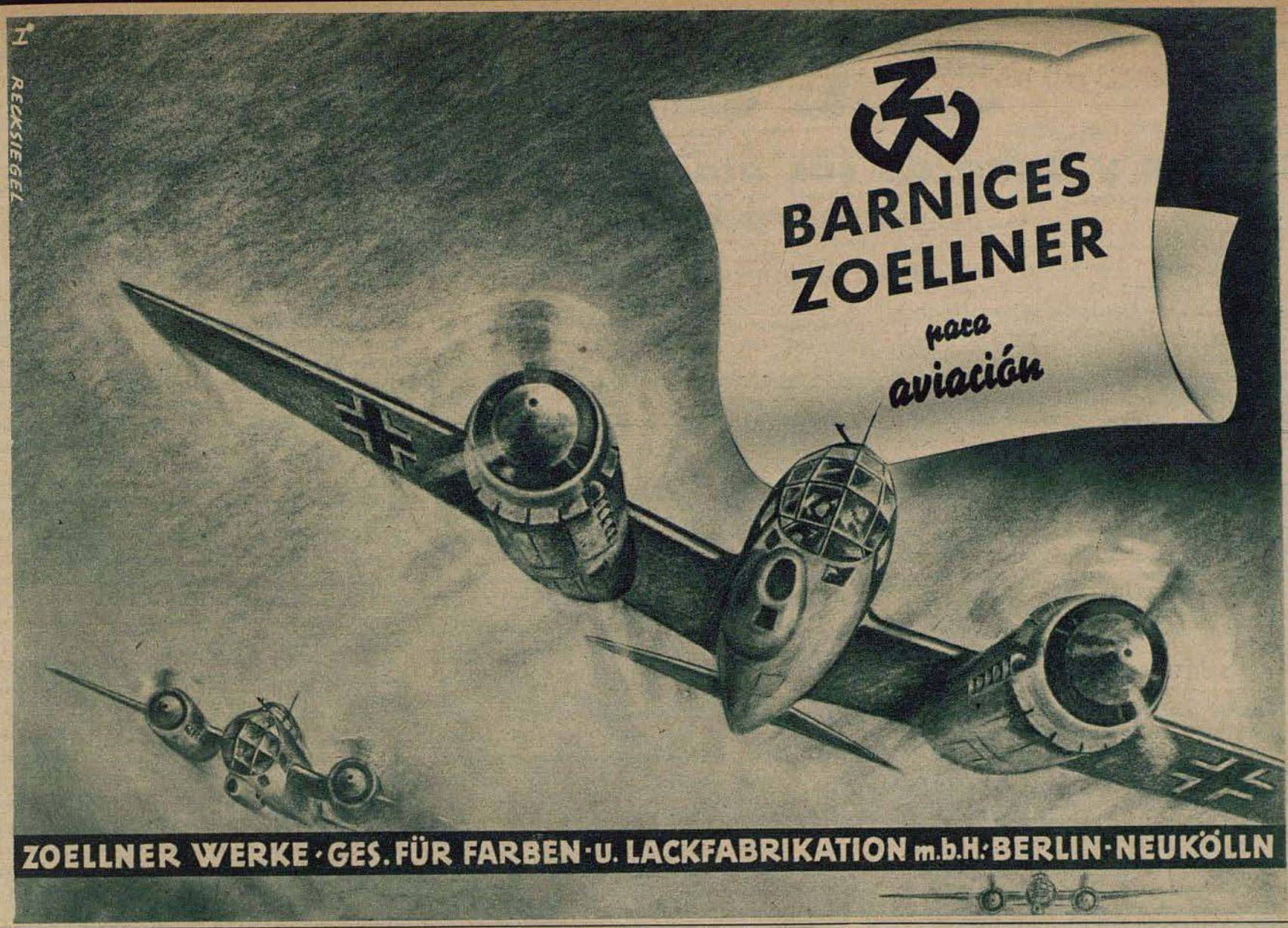


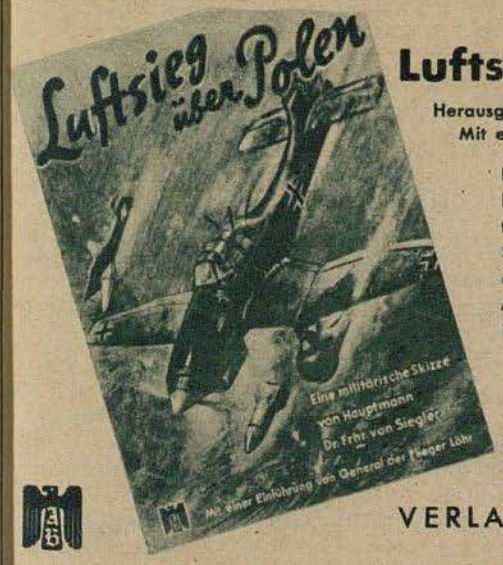


El "puesto de mando volante" del Ejército élemán de 1941

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL





Luftsieg über Polen

Herausgegeben von Major Dr. Frhr. von Siegler
Mit einer Einleitung von Generaloberst Löhr

Die Feuertaufe der jungen deutschen Luftwaffe, ihr erster Einsatz im Polenfeldzug und damit ihr erster großer Sieg wird in diesem Buch mit spannenden Berichten, wertvollen strategischen Aufzeichnungen und hervorragendem Bildmaterial gewürdigt. Preis RM 1,–

ADLER-BÜCHEREI

VERLAG SCHERL · BERLIN

Objetivos intercambiables para cada fin dan la

Kine-EXAKTA



una incomparable aptitud a compararse al ángulo visual y a la perspectiva del motivo. El cristal esmerilado con lupa muy potente de la Kine Exakta le enseña a Vd. automáticamente al capuchón el cuadro exacto de la foto, libre de paralaje, y además la nitidez exacta. — Prospectos gratis.

Ihagee KAMERAWERK STEENBERGEN & CO
Dresden Striesen 669

Motores de aviación de gran potencia



BMW
MÜNCHEN

Stukas

Efectos y éxito de sus ataques, vividos y relatados por camaradas del ejército

Por el Corresponsal de guerra **Fritz Krause**

PK La famosa batalla de Kanew, librada del 7 al 16 de agosto como acción parcial de la formidable "batalla de la cuenca del Dnjepr" fué simultáneamente uno de los intentos de ruptura del frente más desesperados y de mayor envergadura organizados por los soviets. Acosados ininterrumpidamente por nuestras fuerzas en todo el frente, intentaron atajar los rojos en este sector por última vez el derrumbamiento definitivo y total de frente occidental del Dnjepr, concentrando, por sorpresa y en acciones locales simultáneas, sus fuerzas blindadas pesadas, aparte de las nutridas fuerzas de infantería y artillería que lanzaban al combate por los puentes del caudaloso río. A este respecto fué sumamente importante la participación que tuvieron los Stukas tanto en la represión de dichos intentos de ruptura, como en la persecución inmediata del adversario hasta obligarle a rebasar el Dnjepr en aparatosa retirada hacia el este. En operaciones sucesivas han intervenido las formaciones de Stukas en los combates de tierra, lanzando en aquellas pocas jornadas enormes cantidades de bombas rompedoras sobre tanques, posiciones artilleras, fortificaciones y atrincheramientos, sobre columnas motorizadas y de tiro animal como sobre trenes blindados.

Stukas contra tanques en la batalla de Pjatichatki

En las estribaciones montañosas de la orilla occidental de Dnjepr entre las poblaciones de Jachny y Martynowka se extienden vastos campos de cultivo. Nuestro coche sube una pendiente, cuya cima vemos denominada en nuestro mapa como cota 197. Allí nos encontramos a dos artilleros antitanque. "En la jornada del 9 de agosto habíamos ocupado posiciones al borde sur de la población de Pjatichatki", nos cuentan, señalando sobre los ondulados campos hacia noroeste. Nuestros tanques nos habían dejado bastante atrás y seguían su victorioso avance en otro sector. Inesperadamente concentró el enemigo la totalidad de sus fuerzas blindadas en el sector comprendido entre Jachny-Olchowez-Janowka, intentando la ruptura de nuestro frente precisamente por nuestra posición, lo cual venía a crearnos una situación harto apurada. En todo aquel sector podíamos observar a la infantería enemiga ocupando posiciones atrincheradas. Por los enlaces de retaguardia iban llegándole constantes renuevos de fuerzas, armas y munición. Así decía el parte de observación aérea en la mañana del nueve de agosto. Sabe Dios como se apañaron los rojos para apiñar ante nuestras narices con tanta rapidez aquellas fuerzas.

Horas duraba ya la lucha. Con la mayor cautela y sigilo, y esa fué nuestra suerte, comenzaban a salir los rojos de sus posiciones iniciales. La cosa quedó de momento en un mero tiroteo entre los tanques enemigos y nuestros antitanques. Nosotros disparábamos cuanto daban de sí nuestros cañones. Mientras estábamos en condiciones de enfrentar al enemigo una línea de fuego compacta, no se atrevía a abandonar su reserva. Pero pronto empezaba a agotarse la munición. Dos de nuestras piezas tuvieron que callar. Algunos valientes se aprestaban ya a acometer a los gigantes de acero con granadas de mano, y afortunadamente dieron buena cuenta de ellos. Pero ¿cuántas veces podrían repetir aquella gesta? El enemigo habría de terminar forzosamente por darse cuenta de que no contábamos con mayores fuerzas ni reservas. ¡Entonces arremetería con la masa de sus tanques, que rebasaban el número de cien, para arrollarnos con facilidad!

Habíamos pedido el envío de Stukas. "¿Vendrán?!" Como si los dos artilleros viviesen nuevamente la angustia de aquella situación apurada, lanzaron un suspiro de alivio. "Sí, los Stukas llegaron a tiempo. Vengan Vds. con nosotros", nos invitan los dos soldados, "les enseñaremos el valle de la muerte, como hemos quedado en llamar este sector después del ataque de los Stukas." Nuestro coche se esfuerza a abrirse camino por un sendero intransitable, pasando al lado de innumerables tanques destrozados, hasta que vemos a nuestro frente el valle de la muerte, que linda por el sur con la población de Pjatichatki. Sobre una superficie de algunos kilómetros cuadrados contamos unos cincuenta camiones carbonizados y veinte tanques.

"Hacia las siete", prosiguen su relato los artilleros, "intentaron los rojos la ruptura de nuestro frente. Por docenas aparecían de pronto los tanques enemigos abandonando sus posiciones camufladas, seguidos en grupos escalonados, por las fuerzas de infantería. Nosotros no habríamos estado en condiciones de detener aquella impetuosa avalancha. Pero en aquel momento álgido hicieron aparición nuestros Stukas.

Desde las alturas azules y cristalinas arremetían los aviones sobre los tanques, cubriendo después del ataque con las ráfagas de sus ametralladoras las columnas de infantería y los convoyes de avituallamiento. Los

¿ Por qué visor con telémetro ?

Las cámaras con el telémetro acoplado tienen la ventaja de ofrecer una gran seguridad al disparar. Pero cuando además la abertura de mira del telémetro es la misma que la del visor — como por ejemplo en la CONTAX II de la Zeiss-Ikon — entonces puede precisarse simultáneamente el enfoque y el campo visual y controlarlos constantemente, incluso en el momento del disparo. La CONTAX II no está sólo dotada de este práctico telémetro-visor, sino que posee además un cierre metálico de cortinilla resistente a todos los climas, con velocidades hasta de $^1/_{1250}$ de segundo, una pared posterior desmontable, que facilita extraordinariamente la colocación de la película y la limpieza del aparato, un autodisparador acoplado, transporte automático de la película y muchas otras ventajas. Además tiene a su disposición 15 objetivos Zeiss intercambiables con ajuste de bayoneta. Prospectos están a su disposición solicitándolos de Zeiss Ikon A. G., Dresden (Alemania).



Fotografías maestras con el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon

tanques fueron plenamente sorprendidos. La formación de su avance se deshizo al caer las primeras bombas, bien cerca de los tanques, bien encima de alguno de ellos, haciéndolos materialmente añicos. Nosotros habíamos colocado rápidamente nuestras banderas de reconocimiento frente a nuestra posición sobre la vertiente que daba a un extremo del valle, para que nuestra aviación se diese cuenta de nuestra presencia y no nos bombardease a nosotros. Todo marchaba con precisión matemática. El fondo del valle y la salida oriental del mismo quedó convertida en un formidable remolino de fuego y humo, polvo y arena. Una explosión seguía a la otra, aquí un tanque que salta hecho pedazos, más allá otros que intentaban ponerse a salvo entre los cercanos trigales, dejando trás de sí una estela de fuego de la gasolina incendiada. Pero los Stukas los perseguían con ahinco. No tardó en incendiarse el vasto trigal, por varios puntos a la vez. No tardaron los campos de cereales en convertirse en un inmenso mar de llamas vivas", añaden los artilleros señalando hacia una parte del valle y su ladera opuesta, convertido todo ello en una sola mancha carbonizada. "De esta hoguera inmensa no había escapada posible. Las llamas se comunicaron rápidamente a los campos inmediatos, aventadas por la brisa, obligando por el calor y el humo que producían a abandonar sus atrincheramientos a la infantería. Las bombas de la aviación seguían crepitando incesantemente, arrasando cuantos tanques y carruajes allí había. Sobre los soldados rojos que se lanzaban a la fuga aterrorizados por aquel infierno, volaban los Stukas en vuelo rasante lanzando sus ráfagas de proyectiles entre las filas enemigas. Nosotros ya no teníamos por cierto que hacernos quebraderos de cabeza si después de retirarse los Stukas irían a atacar de nuevo los tanques enemigos. Porque mientras terminaban su actuación las primeras escuadrillas acudidas, ya aparecían otras nuevas para proseguir aquella infernal obra de destrucción y aniquilamiento. Antes de atacar evolucionaban observando sobre su presa. Nosotros ni siquiera necesitábamos dar señales luminosas, porque los tanques y camiones enemigos, seguidos en loca y desordenada huída por las fuerzas de la infantería enemiga, se revelaban por sí solos dando a nuestra aviación la dirección general para su ataque. De nuevo comenzaba entonces de los diferentes aviones de la escuadrilla entre el momento de picar y el de restablecer el vuelo, de forma que no pasaba minuto sin que hiciese explosión alguno de los imponentes artefactos de que eran portadores.

Tres tanques soviéticos consiguieron escapar. Pero¿ qué significaban esos tres frente al número de tanques que había intentado el ataque? Rápidamente se formaron patrullas de choque, que lanzándose heróicamente sobre los tanques rezagados, acabaron con su tripulación, o se arrastraban junto a ellos para lanzarles la mortal granada de mano.

Seguidamente avanzamos juntos con la infantería para limpiar todo aquel sector, que había sido cubierto por nuestros Stukas por una verdadera barrera de fuego, análoga a las que suele colocar la artillería en fuego concentrado. Así seguimos hasta bien entrada la noche, a vanguardia nuestra siempre los Stukas, que martillaban incesantemente al enemigo y le destrozaban sus armas pesadas de ofensiva.

En aquella gloriosa jornada perdieron los soviets 62 tanques, más de 200 camiones, además de numerosas piezas de artillería y ametralladoras y gran cantidad de fusiles."

Seguidamente cruzamos con nuestro coche aquel valle de la muerte, sobre el cual se cierne aún una pesada nube de hedor de los cadáveres carbonizados de los rojos caídos, y cuyo suelo ha sido materialmente roturado por las bombas de todos los calibres que sobre él habían sido lanzadas, y en cuyos embudos yacían los restos retorcidos de tanques y camiones, armones y demás material rodado.

Pero mayor e inolvidable fué la impresión que obtuviéramos de los ataques volados por los Stukas contre el bosque de Pitwinez.

El bosque de la muerte de Pitwinez

Mientras nos vamos acercando a Kanew, plaza tomada ayer, nos relata un suboficial de una compañía de artillería de asalto lo siguiente:

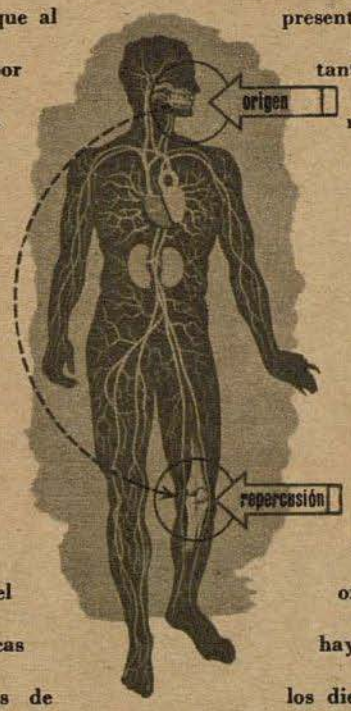
"Habíamos conseguido, tras encarnizado combate, penetrar en Pitwinez y de mantener el extremo occidental de la población. Al pretender nuestras compañías vecinas, que operaban en el sector Trostinez-Kostjanez, avanzar hasta alcanzar nuestra altura y obligar a los soviets a retroceder, encontraron tenaz resistencia. El enemigo disponía aún de la carretera principal de Kanew a Rudka y de la vía férrea que corría paralela para lanzar al combate sus renuevos, que llegaban nutridísimos desde la orilla oriental del Dnjepr y a través de Kanew. Nosotros ya habíamos intentado repetidas veces arrojar al enemigo mediante fuerzas blindadas y tanques del bosque cercano, cuya espesura le ofrecía a los rojos el mejor de los escondites y que por su forma amenazaba producir una sensible bolsa en nuestras líneas, que a ambos lados del bosque ya habían sido adelantadas notablemente hacia el este. El enemigo emprendía desde el bosque frecuentes salidas, que amenazaban terminar por hacernos sensible quebranto a nuestras fuerzas. Más al este se encontraba el enemigo a nuestra espalda, pues el frente describía allí un pronunciadísimo ángulo hacia el norte. La situación era de todo punto crítica. Teníamos que combatir hacia dos lados. Lo malo era que no había manera de hacer salir del bosque a los rojos en el oculto, mientras que nuestra infantería conseguía abrirse paso fácilmente hacia el este. Cuando todo falla, sólo pueden ayudar los Stukas como último recurso, así que nuestro jefe resolvió pedir su intervención dando parte de la situación a la división. Los Stukas llegaron en momento supremo, cuando teníamos que vernoslas con el enemigo hacia ambos lados.

Sabíamos que iban a venir, y los esperábamos. Nunca anheláramos su ayuda con tanta ansiedad como en esta ocasión. Rápidamente colocábamos nuestras banderas de reconocimiento, porque nos encontrábamos a unos cuatrocientos metros a lo sumo del bosque que había de ser atacado. Nos aplastábamos en nuestros atrincheramientos, mirando con cuidado para observar lo que iba a acontecer. También los rojos que nos acosaban por la espalda debieron de haber notado la presencia de los Stukas y de haberse parapetado como sana medida de precaución, porque de aquella parte cesó el fuego casi totalmente. La situación era bastante apurada, y nuestro mayor temor era que nuestra propia aviación llegase a bombardearnos, porque quien podía saber si se habían dado exacta cuenta de como marchaba nuestra línea de fuego. Pero, para adelantarme a los acontecimientos, la cosa resultó a las mil maravillas. Hemos quedado verdaderamente sorprendidos de la precisión de la operación.

Un foco de infección – una enfermedad con repercusiones

Cuando enfermamos prestamos casi siempre tan sólo atención a los síntomas, descuidando por lo común que toda enfermedad tiene una causa y que entre el síntoma y la causa hay a menudo una notable diferencia. El ejemplo más característico para eso lo constituye un foco de infección. Por este concepto se entiende una enfermedad con repercusiones, es decir, el foco de infección se halla en las amígdalas, en los dientes o en otros órganos, mientras que la enfermedad en sí se manifiesta en el corazón, en las articulaciones, en los riñones, en la piel o en los ojos.

Los focos de infección de los dientes tienen por lo común como origen una cariadura, una de las enfermedades de los dientes más corrientes y que en la mayoría de los casos puede evitarse. Pero, a menudo la carie es el origen del foco de infección. Nos imaginaremos más o menos que al presentar el esmalte de los dientes un leve defecto, por tanto, una pequeña carie penetran unos diminutos microbios en el marfil de los dientes por cuyos exiguos canales llegan hasta el tuétano. Produces entonces una infección dando lugar al temido dolor de muelas y si el tratamiento no se comienza a tiempo muere el tuétano del diente afectado, se descompone y por último cede luego alrededor del diente, continuamente, unas materias venenosas que se transmiten por la circulación de la sangre a todo el organismo. 86% de todas las enfermedades reumáticas hay que atribuirlas a focos de infección siendo los de los dientes los más corrientes.



Si todas las personas procedieran como se requiere siempre de nuevo en las instrucciones sobre la higiene dental, serían mucho más raras las peligrosas enfermedades de los dientes con sus repercusiones. Pero, desgraciadamente, la mayoría de la gente no cuida aún de los dientes como es debido. No basta limpiarse los dientes superficialmente todas las mañanas: El cuidado de los dientes con un cepillo propio y una pasta dentífrica de alta calidad, como Chlorodont, tiene sólo verdadero objeto si se limpian bien los dientes todas las noches antes de acostarse, eliminando así todos los restos de la comida. Asimismo al buen cuidado de los dientes corresponde una alimentación justa, masticar bien y dejarse examinar los dientes con frecuencia, a fin de poder subsanar en seguida cualquier carie por pequeña que sea. El cuidado justo de los dientes no sólo constituye un sistema seguro para conservalos sanos, sino también para conservar sano todo el cuerpo.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

Lo que pasó momentos después es inennarrable, y es de presumir que ninguno de cuantos presenciaron aquel espectáculo lo lleguen a olvidar en toda la vida. Aunque nada habíamos de temer, no dejó aquello de sobrecogernos un tánto los ánimos. El estruendoso rugir de nuestra artillería pesada no nos había impresionado tanto como el estertor de los Stukas al picar. Las escuadrillas llegan en formación suelta, evolucionan sobre el bosque, pasan a la formación de ataque, pican y . . . segundos después se desencadena sobre la tierra un verdadero infierno. Aquello era el caos. Imposibles de describir los penetrantes sonidos de aquella orquesta de explosiones. Una detonación seguía a la otra, y la fuerza de expansión se comunicaba hasta nuestras posiciones. El aquelarre aquel no duraría más de diez minutos, los suficientes para hacer desaparecer el bosque entero en formidables nubes de humo. Las bombas que hacen explosión sobre el borde del bosque las vemos en todos sus efectos. Los árboles son rotos como cerillas. Troncos, tierra y hombres vemos expelidos por el aire en infernal remolino. Grandes montones de munición almacenada saltan por el aire, arrastrando consigo coches y caballos, armones y cuanto material cogen por delante. Y entre las diferentes explosiones, en las pequeñas treguas, distinguimos claramente los gritos sobrenaturales de hombres y animales. El espectáculo no pudo ser más horripilante. El bosque es amartillado trozo por trozo. En él se refugian aquellos bandidos soviéticos que se habían buscado aquel espeso escondite para acosarnos desde hace días causándonos bastantes bajas. Ahora presumimos que se les habrán pasado las ganas de seguir allá entre los árboles. Si a nosotros ya nos pareció el cuadro del bombardeo incapaz de ser resistido por mucho tiempo por los nervios de una persona sana, cuánto más horripilante habrá sido para el enemigo a quien iba dedicado el ataque. En el interior del bosque ha de ser el efecto de una explosión infinitamente mayor que fuera de él, por el espacio hueco que recoge y devuelve el infernal estertor de los estampidos. Los efectos no se hacían esperar. Ya al picar los primeros Stukas salían los rojos a montones del bosque, corriendo en dirección a nuestras líneas, los brazos en alto, gritando como locos, y hasta llorando como niños pequeños. Aquello nos parecía imposible de creer. Todo cuanto podía aún moverse, cuanto tenía piernas, abandonaba el bosque en aparatosa carrera. Muchos parecían haber perdido la razón y el dominio de sí mismo, sus semblantes mostraban espanto rayano en el delirio. No les importaba ya más que salir de aquel infierno!

A los diez minutos había terminado el ataque de los Stukas. Hasta nosotros llegaba entonces el aullar de los caballos y los gritos de los soldados heridos que yacían dentro del bosque. Nosotros apenas nos habíamos repuesto de la impresión ensordecedora de aquel cuadro, cuando se dió la orden de tomar el bosque, mejor dicho, de buscar en él los restos de las fuerzas soviéticas. Quedamos sorprendidos de que aún hubo algunos con el bastante valor para volver a prestar resistencia. Pero su voluntad de defenderse había quedado bastante quebrada con el ataque, por lo que no tardamos en apoderarnos de toda la extensión de bosque.

Lo que nos es en cambio de todo punto imposible, es describir ni someramente el aspecto que ofrecía el interior del bosque. Mejor es que vayan Vds. a verlo por sus propios ojos!"

Penetramos dentro del bosque y vimos aquel cuadro de horror como no pudo habernoslo descrito efectivamente el suboficial. Aquella era la guerra como la habían querido los soviets. Ese será el fin de cualquier tropa que intente librar con nosotros una lucha de emboscada. La perdición y el infierno caerán sobre ella como en este caso.

El ataque a los puentes

Kanew ha sido tomada ayer por la tarde. Nosotros nos dirigimos a la población para ver el tren blindado destruído y los puentes rotos. Tres kilómetros antes de llegar a Kanew, en una de las colinas inmediatas, paramos. Seguimos después los últimos tres kilómetros por la carretera que el enemigo puede observar desde la orilla opuesta. Pero no podemos desviarnos de la carretera por el peligro de las minas. La artillería enemiga cubre con su fuego cierta extensión de la carretera. Esperamos un lapso en el fuego para franquear rápidamente la zona peligrada!

Hasta el tren blindado no conseguimos llegar, porque los soviets lo cubren desde la orilla opuesta con el fuego de sus ametralladoras. El tren ha quedado inmovilizado poco antes del puente del ferrocarril, al que tampoco podemos llegar del todo por el motivo mencionado.

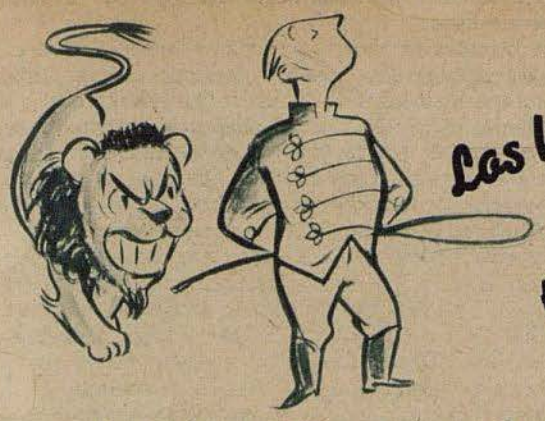
Hablamos con soldados que han ocupado Kanew y de hace algunos días fueron, desde la cercana colina, testigos oculares del ataque de los Stukas contra los puentes sobre el Dnjepr. Hacemos patente nuestra extrañeza de que las bombas de los Stukas no habían destruído por completo los puentes, habiéndolos solamente deteriorado, aunque seriamente. Uno de los soldados nos contesta secamente: "Sabe Vd., mi teniente, querer acertar sobre uno de estos puentes equivale a pretender escupir sobre un hilo desde diez metros de distancia. Y si, pese al violento fuego antiaéreo con que fueron recibidos por los rojos, consiguieron nuestros Stukas averiar los puentes de forma que quedara interrumpido el tráfico ferroviario de los soviets, puede el piloto congratularse plenamente del éxito obtenido." Otro de ellos opina: "Y lo que respecta al tren blindado, hay lo tiene Vd., a ese si que le han hecho papilla nuestros bravos aviadores. Yo he asistido ayer a la ocupación de la ciudad, y, aprovechando un momento en que el fuego había cesado gracias a la confusión que reinaba entre las tropas rojas allende el río, me he acercado al tren y he podido ver en qué estado lastimoso ha quedado. La verdad, que no ha quedado pie con bola, ni rueda alguna sobre el carril!"

¡Los Stukas y la infantería!

Los viejos Stukas originales, los bravos Ju 87 han realizado gestas imperecederas en todos los campos de batalla. Los pilotos de los Stukas no quieren abandonar ni cambiar por nuevos ni más modernos aparatos sus viejos aviones, de los que muchos de ellos han sobrevivido a todos los teatros de esta guerra. Se han juramentado con ellos y los quieren como el jinete a su caballo. Pero mayor es el cariño y el respeto que sienten los soldados de infantería por nuestros Stukas, al piloto como a su avión. Y con razón: porque pocos camaradas hay como el Stuka, que acude puntual en todo momento de apuro.

¡Stukas! ¿Quién más conocido ni más solicitado? ¡El ejército ansia su presencia y ve en ellos el más fiel camarada! ¿Puede haber mayor alabanza y reconocimiento para nuestros aviadores de combate en picado que esta manifestación?





Los hombres con la mayor tranquilidad

Los hombres que podrían domesticar leones se exaltan a menudo al afeitarse. Por esta razón, saben vivir aquéllos que procuran afeitarse cómodamente. Un buen remedio para esto lo constituyen los

cuatro elementos PERI para un buen afeitado

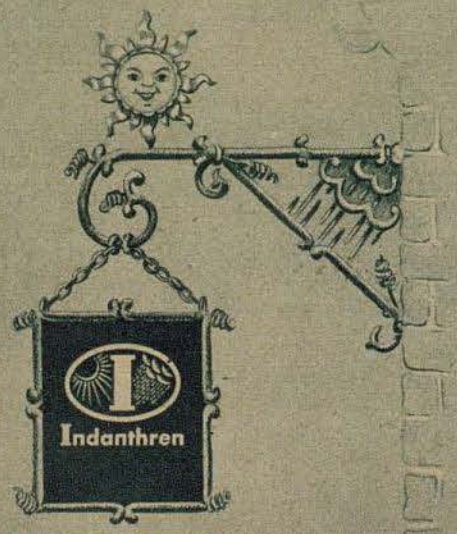
1. *La crema de afeitar PERI forma mucha espuma y ablanda la barba hasta la raíz.*
2. *Las hojas de afeitar PERI son extremadamente delgadas y su filo es muy agudo.*
3. *El bálsamo PERI elimina intensamente en los poros de la epidermis los restos del jabón, refresca y evita el enrojecimiento y las erupciones de la piel.*
4. *La crema Hamamelis-PERI sirve para el tratamiento de la piel después del afeitado.*

Algunos de los productos PERI no pueden suministrarse hoy en día en la cantidad deseada. Utilice, empero, los productos PERI y sea fiel a una antigua amistad.

Dr. Korthaus

DR · KORTHAUS FRANKFURT A·M

Mercadería buena se elogia –



La ventaja de la mayor solidez del color asegura a

Indanthren

un aprecio general y permanente

Insuperable sólido al lavado, a la luz, a la intemperie

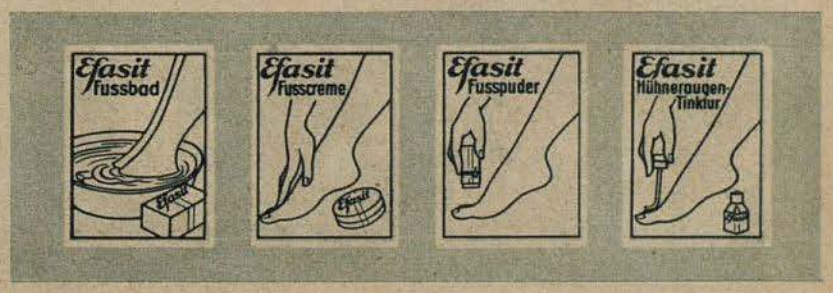
Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (8) | **Crema Efasit**
Polvos Efasit | **Tintura callicida Efasit**

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!

Efasit
Pedicura

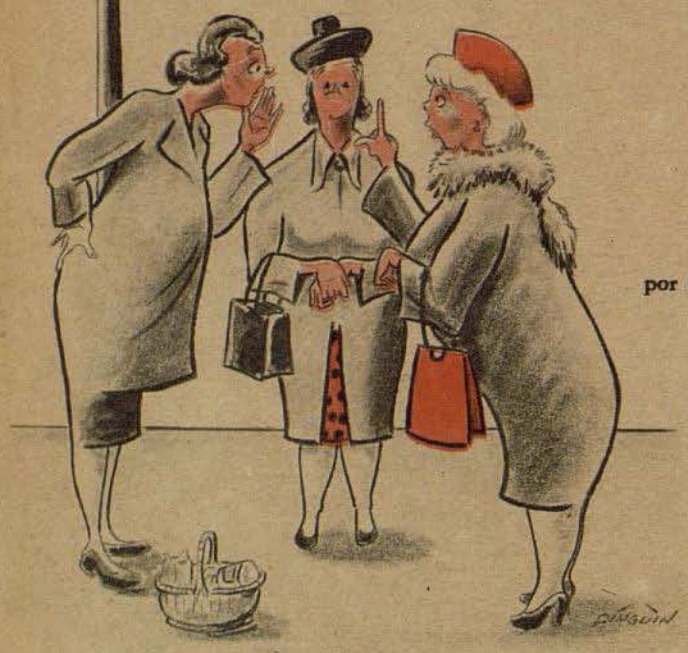
El humor y el servicio de transmisiones



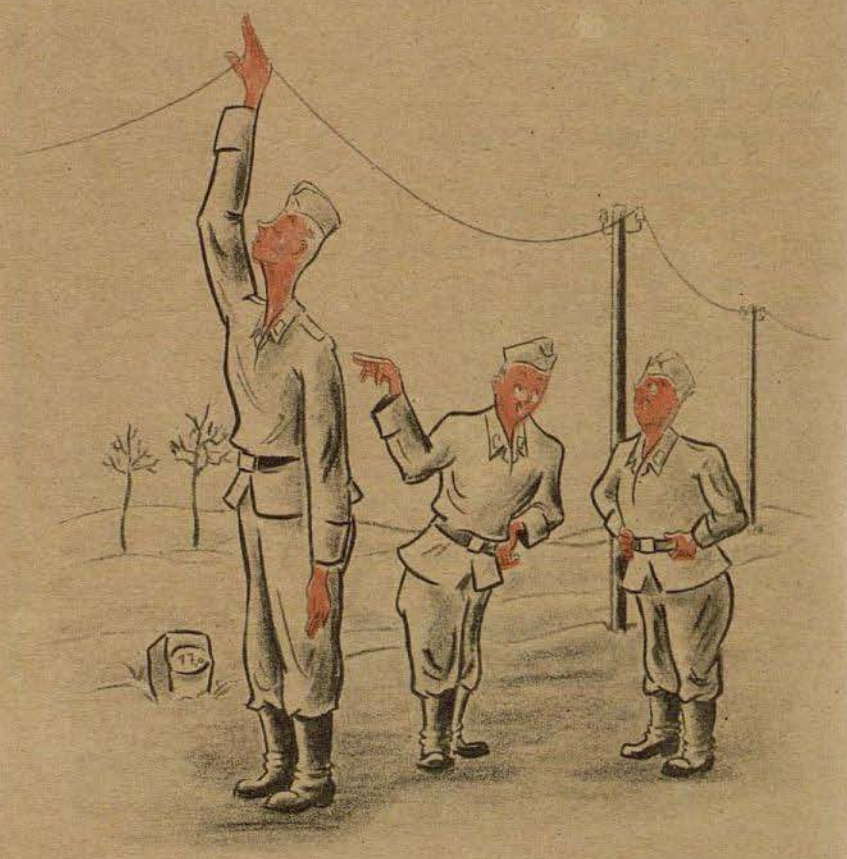
Los auriculares clínicos

de paisano . . . de telefonista . . . vuelta de paisano . . .

Dibujos
por GERD PINGUIN



La forma primitiva de las transmisiones



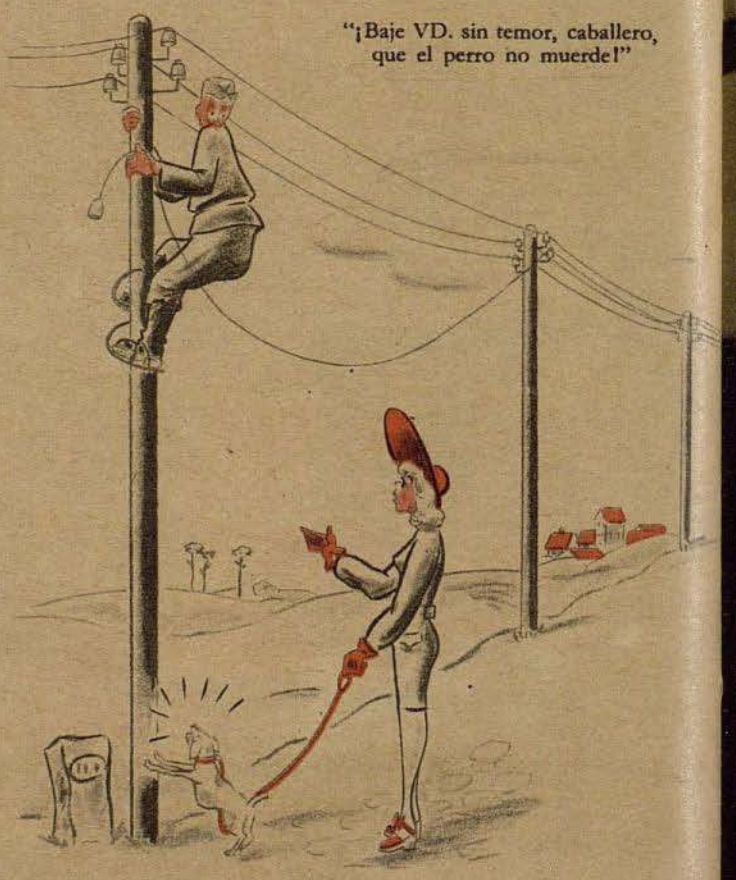
"Donde no es posible colocar postes, se presta 'el largo' siempre voluntario".



Izquierda: "¿Que quieres que hagamos, desde hace media hora está tocando la canción de 'Lili-Marlen'?"

"Creo que debemos salvar a Heini, constantemente está dando señales de SOS sobre el tablero"





"¡Baje VD. sin temor, caballero, que el perro no muerde!"

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 10. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York. N. Y. Printed in Germany

NUMERO 1 / BERLIN, 13 DE ENERO DE 1942

Der Adler

Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Hacia nuevos objetivos

El observador en la cabina de un Heinkel He 111. Después de los grandes triunfos del año 1941, la aviación alemana está armada para llevar a cabo nuevas acciones — para conseguir el triunfo definitivo

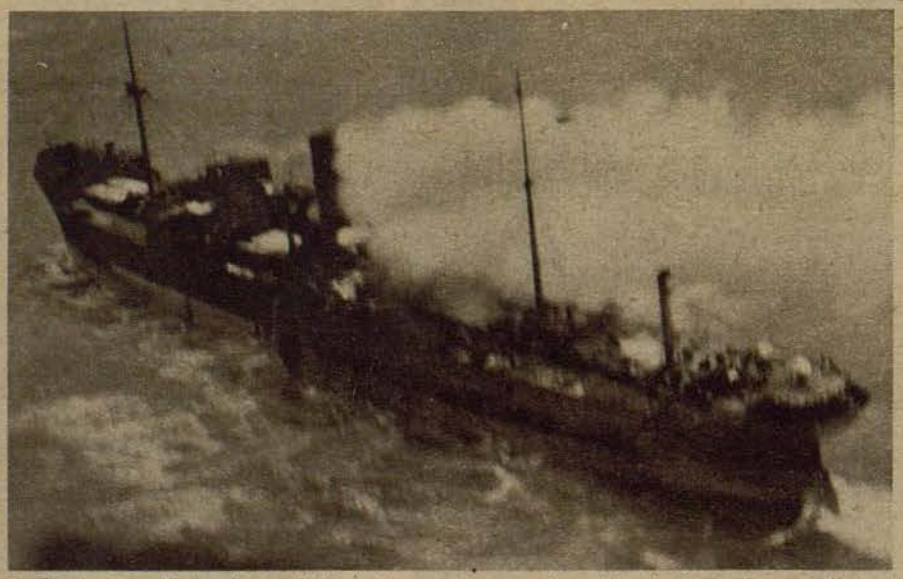
PK Foto. Corresponsal de guerra Hug (HH)

Gloria y Victoria

La Aviación alemana durante el año 1941

Por el general de Aviación Quade





Más de dos millones de toneladas de barcos mercantes han sido echados a pique en el año 1941 sólo por la Aviación alemana, aparte de las pérdidas que la navegación mercante de Inglaterra ha sufrido por las minas sembradas sistemáticamente ante los puertos. Aquí, un ejemplo entre muchos: el vapor mercante "Royal Crown" de 4364 toneladas, que recibió un impacto directo de bomba en su mitad y se hundió poco después. Por encima el avión de gran combate Focke-Wulf "Condor", el temido enemigo de la navegación británica en los mares del mundo

La guerra aérea contra Inglaterra

Al comenzar el año 1941 la Aviación alemana se hallaba en medio de su gran actividad contra Inglaterra. La Aviación inglesa y la industria de armamentos aéreos habían sido hasta fines del año 1940 los objetivos esenciales de nuestros servicios. Estos habían ocasionado pérdidas a las formaciones aéreas enemigas, que ascendían al triple aproximadamente de las propias. La capacidad de la industria de armamentos aéreos había sido disminuída notablemente, como lo demostraban inequívocamente las llamadas cada vez más urgentes pidiendo auxilio norteamericano. A pesar de condiciones atmosféricas en parte difíciles, la Aviación alemana pudo proseguir sus ataques también en los primeros meses del año 1941 con un ímpetu como antes, debido a sus favorables posiciones de partida y trayectos relativamente cortos. Su centro de gravedad fué transladado cada vez más sobre la industria de guerra y sobre el objetivo con que se afectó más sensiblemente al enemigo: el abastecimiento de Inglaterra.

Todas las vías de acceso a la Isla conducían sobre el mar. Ya en tiempos de paz el tonelaje propio de Inglaterra era insuficiente. La navegación de medio mundo transportaba mercancías inglesas a cambio de libras esterlinas. Sólo parte de ella había podido ser movida con intensa presión al estallar la guerra a permanecer a sueldo inglés, a pesar del crecido riesgo. El tonelaje era escaso e importante para la guerra. Su disminución, por tanto, de singular importancia para nosotros. La reducción del tonelaje al servicio del enemigo se convirtió en un objetivo principal. Submarinos y unidades de superficie de la Marina de Guerra en estrecha cooperación con las formaciones de combate de la Aviación atacaron los convoyes que eran localizados en la zona marítima alrededor de Inglaterra y hundieron también en el segundo año de guerra una elevada cifra de toneladas de barcos mercantes.

Los hundimientos son la forma más radical y eficaz de disminuir el tonelaje, pero no la única posible. Ya la necesidad de hacer convoyes limitó el aprovechamiento del tonelaje. Las esperas y estadías al ser compuestos son inevitables. Durante el viaje, que generalmente dura varios días, sirve de norma la velocidad del barco más lento para el movimiento progresivo de todo el convoy. También su disolución ante la costa de la Isla aporta otra vez momentos de peligro.

Si se lograba reducir además la capacidad de las instalaciones de carga y descarga en los más principales puertos de entrada y salida, tenían que registrarse nuevos retrasos y con ello una nueva disminución considerable del aprovechamiento del tonelaje. Esto era una misión que sólo podía cumplir la Aviación. Los ataques sobre los puertos británicos, subsistentes todo el año 1941, son en primer lugar una lucha contra el tonelaje. Cuán a fondo se ha efectuado, se deduce del hecho de que en el curso del tiempo también se citaron en los comunicados del Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas como objetivos ofensivos puertos pequeños y minúsculos, que tuvieron que emplearse por la flota mercante inglesa como puertos de desviación. Los numerosos ataques de gran envergadura sobre los puertos más importantes aportaban consigo forzosamente nuevas dificultades para la navegación: destrucciones de astilleros, talleres de reparación, fábricas especiales para la construcción naval, fábricas de electricidad, depósitos y cámaras frigoríficas, ferrocarriles y vías de comunicación. La destrucción o avería de todas estas instalaciones tenía también de nuevo una consecuencia importante y decisiva: retraso del despacho de barcos mercantes y con ello la disminución del tonelaje. Es natural que en estos ataques también se hundió tonelaje repetidas veces y que el contenido ya descargado de convoyes enteros fué pasto de las llamas. La opinión pública se enterará también en adelante de estos éxitos ofensivos de la Aviación tan poco como de los barcos que fueron víctima de la Aviación por las minas sembradas en las vías marítimas y a las entradas de los puertos.

La lucha contra la navegación mercante inglesa así como contra su industria de guerra no ha cejado tampoco durante el año 1941, cuando el teatro de la guerra se extendió y la Aviación alemana apareció en la zona mediterránea y sobre el Africa del Norte, y cuando la situación en los Balcanes hizo precisa también la intervención de las Fuerzas Armadas alemanas en este escenario de la guerra. También durante la campaña de los Balcanes se prosiguió con ímpetu apenas disminuído. Sólo al trasladarse el centro de gravedad de todas las Fuerzas Armadas alemanas hacia el teatro oriental de la guerra se registró cierta relajación en la guerra aérea contra la Isla inglesa. Nunca ha dejado de existir. Y la zona marítima en torno a la Gran Bretaña y las vías de acceso continúan como antes con la misma intensidad bajo la vigilancia y la amenaza por la Aviación y la Marina de Guerra alemanas.

La "ofensiva non-stop" inglesa

tenía el objeto de restar fuertes elementos de las formaciones aéreas y antiaéreas alemanas de la decisión principal en el Este. Al mismo tiempo debía ejercer una presión mediante ininterrumpidos ataques diurnos y nocturnos contra Alemania y contra el territorio ocupado. Por último debía actuar también en la política exterior y aportar una prueba visible de la prestación de ayuda a los aliados soviéticos.

Se conoce el resultado de esta ofensiva aérea, desolador para Inglaterra. La Aviación inglesa no se "ha dado la mano sobre Berlín con los aviadores soviéticos", tal como se anunciara tan ostentosamente en la Isla. Por lo contrario, desde el Este puede decirse que no se han efectuado casi incursiones aéreas. Y los ingleses se han vuelto



Paracaidistas alemanes hacen prisioneras tropas británicas en Creta. La conquista de este baluarte británico en el Mediterráneo es una de las más audaces operaciones de la Historia de la guerra, cuyo éxito se debe a las formaciones de la Aviación alemana

Fotos PK Bischhaus (Wb), Wegener (Atl.), Zwilling, Foto Focke-Wulf, Luftwaffe

Abajo: Artillería alemana en Africa. El laureado teniente Schwabach dirige el tiro de su batería pesada sobre tanques británicos que atacan

sumamente cuidadosos después de algunas derrotas muy graves. Durante el día no se asomaron por lo demás sobre el territorio del Reich. Es importante señalar que no la masa sino la calidad de las formaciones de caza, caza nocturna y Artillería antiaérea dispuestas para la defensa han obtenido este resultado.

El centro de gravedad de la actividad de las formaciones de la Aviación alemana se había transladado desde el 22 de junio de 1941 al frente del Este, conforme a la orden del Führer y Jefe supremo de las Fuerzas Armadas alemanas. Allí debía verificarse la decisión, la ofensiva non-stop inglesa no podía remediarlo.

La zona mediterránea y el Africa del Norte

A través del Mediterráneo pasa el nervio vital más importante del Imperio británico. La ruta Gibraltar — Canal de Suez — Adén es la comunicación más corta para la India. La vuelta al Africa es 10.000 kilómetros aproximadamente más larga. Esto exige más larga duración del viaje y mayor riesgo, demanda suplementaria de tonelaje, que, según expuesto, falta a Inglaterra en proporciones crecientes.

La aparición de aviones alemanes en la zona mediterránea al lado de nuestros aliados italianos significa por tanto una mayor amenaza de esta vía de navegación, de importancia vital para Inglaterra. Todas las pérdidas ocasionadas aquí a su Marina de Guerra y a su navegación mercante fueron muy graves. La Isla de Malta, poderosamente fortificada, con un puerto militar y varios aeródromos sirve en primer lugar para proteger esta ruta de navegación y amenaza además la vía marítima desde Italia meridional a los puertos italianos en el Africa del Norte. Un sinnúmero de ataques aéreos sobre La Valetta y los aeródromos no dejaron medrar a las fuerzas dispuestas en la isla.

Con ello se creó en fin la base para la posibilidad de actuación del Cuerpo de Africa alemán que, al mando del teniente general Rommel dentro de las Fuerzas Armadas italianas, rechazó en tiempo brevísimo hasta la frontera del Egipto a las tropas inglesas que habían penetrado profundamente en la Cirenaica.

El Cuerpo aéreo alemán al mando del general de Aviación Geisler ha apoyado eficazmente esta marcha triunfal, haciéndola posible en su totalidad y en esta velocidad. Al cabo de poco tiempo se logró excluir a la Aviación inglesa que tenía de su parte todas las ventajas — experiencia en la guerra del desierto, conocimiento del país y de las condiciones atmosféricas, así como bases de aprovisionamiento mejores y más próximas —, hasta el punto de que no podía ser ya más peligrosa para la tropa que atacaba en el terreno.

Inmediatamente después de terminados los combates, el Cuerpo aéreo alemán volvió a emprender con mayor ímpetu y el mejor éxito sus ataques contra la navegación inglesa en el Mediterráneo y especialmente también contra la zona del Canal de Suez. La larga intercepción del Canal varias veces lograda y confesada también por parte inglesa representa un grave perjuicio para la navegación inglesa y con ello un elevadísima pérdida de tonelaje aprovechable. Puede considerarse como un gran éxito del Cuerpo aéreo alemán Geisler. Especial importancia operativa ha recibido también su presencia en Africa por el desarrollo de los acontecimientos en la Península balcánica que terminaron con la conquista de Creta.

La campaña de los Balcanes

El Führer y Jefe supremo de las Fuerzas Armadas alemanas había señalado aquí tres misiones principales a la Aviación: 1.ª la derrota de la Aviación enemiga, 2.ª ataque y destrucción del foco de conspiración de Belgrado en todos los importantes objetivos militares y 3.ª el apoyo de las fuerzas combatientes del Ejército de tierra. Aquí se debía dificultar también su fuga y evitar su embarque ulterior si era posible. En poco tiempo se logró vencer a las Aviaciones servia y griega, no muy numerosas. Con ello se había concedido la primer ayuda más importante al Ejército atacante. En el país, en su mayoría montañoso y pobre en carreteras, una Aviación enemiga destacada acertada y enérgicamente podía convertirse en un adversario peligroso de nuestras tropas combatientes en estrechos valles y sujetas a menudo a los caminos. Belgrado fué afectado gravemente ya en las primeras veinticuatro horas, conforme a lo ordenado. Con ello y con los ataques repetidos además durante los próximos días fué excluída completamente desde un principio la capital del país, la central de sus sistema de transmisiones y aprovisionamiento, el nudo más importante de su red ferroviaria de por sí débil.

Las poderosas formaciones de la Aviación dispuestas en los Balcanes para apoyar al Ejército pudieron hacer adelantar en todas partes los frentes ofensivos. Esto ocurrió sobre todo al romper la línea Metaxas, fortificada con los medios más modernos y defendida por un adversario tenaz y valiente. Poderosas formaciones de Stukas y sobre todo de Artillería antiaérea han actuado aquí brillantemente; la brecha de las fuerzas ofensivas hasta el mar Egeo desmoronó después el frente enemigo y condujo a la capitulación de una parte del Ejército griego.

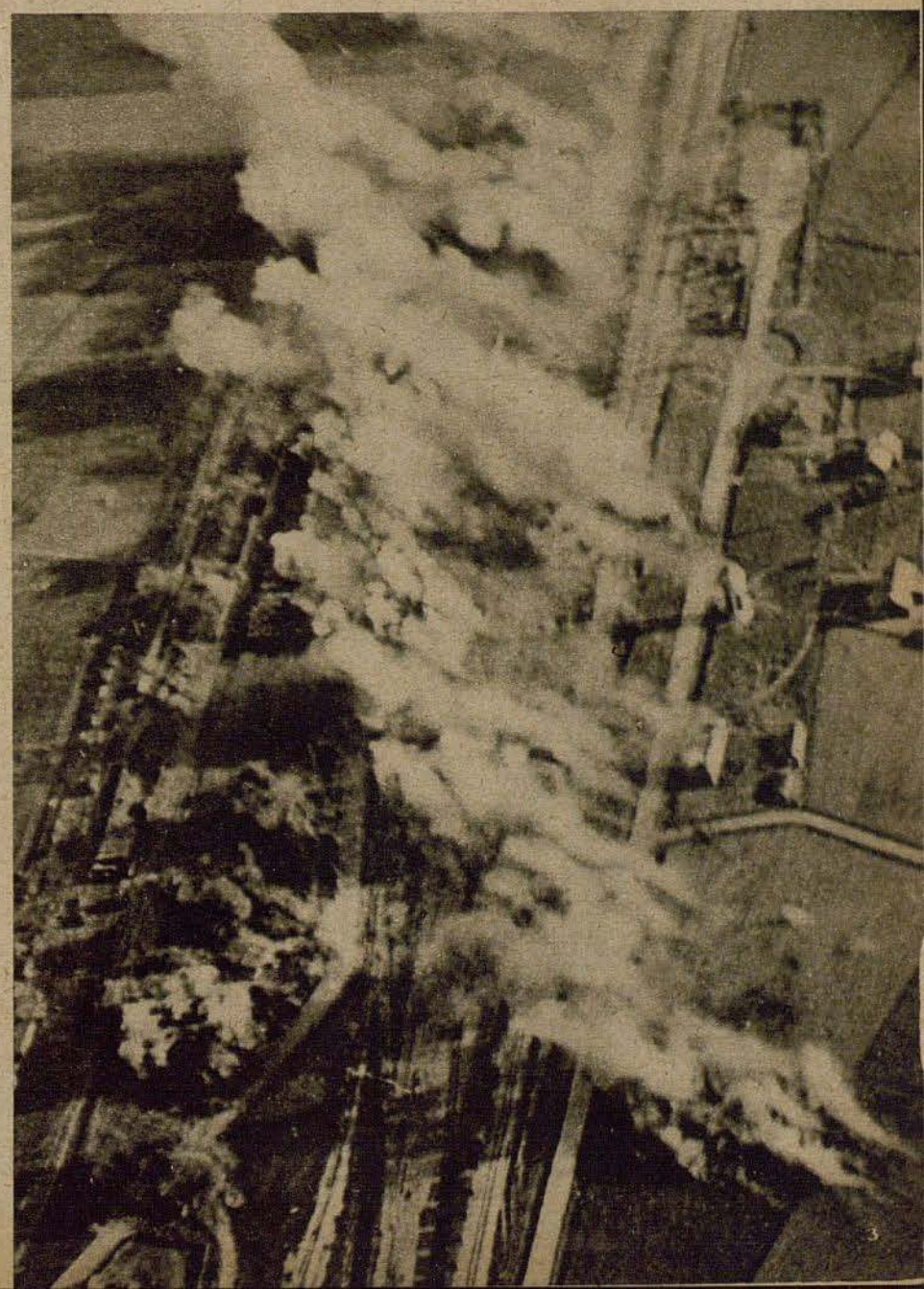
También el istmo de Corinto, fácil de defensa, nunca hubiera podido tomarse y abrirse tan rápidamente sin la brillante actividad de las tropas paracaidistas. La conquista del Peloponeso terminada pocos días más tarde y con ello toda la Península se debe a esta arrojada hazaña.

Por fin sólo le fué posible a la Aviación evitar la huída de gran parte del ejército expedicionario inglés. Con los 75 barcos de 400.000 toneladas aproximadamente

Continuará en la página 17



Tal vez la más dura prueba de eficacia fuera para la Aviación alemana — así como para la Infantería — la lucha contra los soviets sobre un frente de varios miles de kilómetros desde el Océano Artico hasta el Mar Negro. La foto aérea muestra una estación del enemigo después de un brillante bombardeo de formaciones de combate alemanas



Grupo de combate XY



Muchas manos y cerebros obran y piensan en cada una de nuestras formaciones de combate del Arma Aérea, pero sólo una idea y una decisión caracteriza a cada uno de esos hombres: derrotar al enemigo doquiera se enfrenten con él

El comandante de grupo, K. ha regresado de su centésimo vuelo con el aparato gravemente averiado. Este artillero de la guerra mundial ha aprendido a volar a los 42 años. Hoy día ostenta con orgullo las condecoraciones de la Cruz de Primera y Segunda clase, y la dorada de vuelos de frente

Abajo: Se ha presentado el personal de vuelo. Todos estos hombres, en sus numerosas acciones han demostrado un máximo de valor, decisión y técnica de navegación aérea



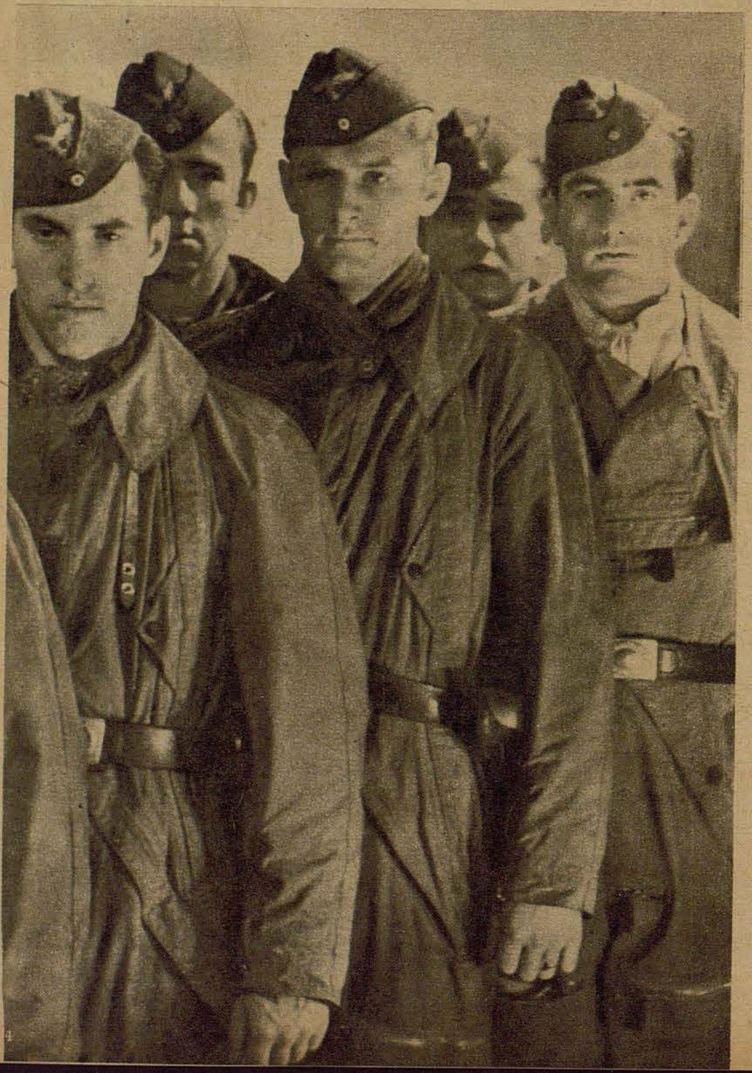
El I.-A. del grupo, o sea el oficial que elabora los planes de las diferentes acciones, es un teniente de 24 años, nacido en Estiria. Este militar ha pertenecido como cazador alpino al ejército federal austriaco. Ahora, hace ya dos años que es aviador de combate y se ha distinguido en 132 vuelos contra el enemigo

Los aviones de combate Heinkel, He 111, se hallan en el campo de aviación, preparados para el despegue y para asestar nuevos y contundentes golpes al enemigo. Toda la técnica y el trabajo de los hombres del Grupo de Combate XY se aplican a cada aparato. Cada uno de ellos tiene un importante cometido que desempeñar

Informe ilustrado PK Correspondal de guerra Grosse (Atl)

El trabajo de los tres jefes de talleres de la escuadrilla del segundo grupo de la formación no es siempre sencillo. Hasta ahora han preparado y reparado a 3900 aparatos. Y hay que tener en cuenta que el servicio para dejar al avión "listo para el despegue", dura 15 horas y a veces más . . . efectivamente, después de su labor se han bien merecido unas copas



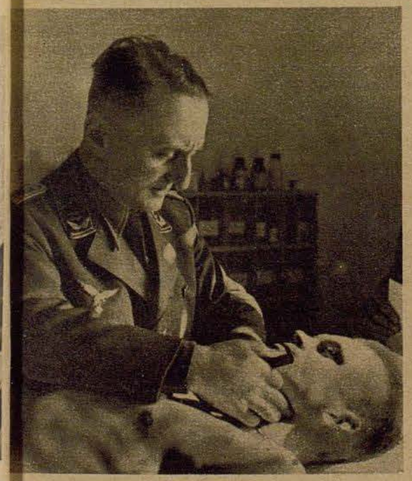








El orgullo y la mayor ilusión del O. T. (Oficial Técnico), de 22 años, es poder comunicar que se hallan preparados para despegar el mayor número de aviones de combate posible. Y que además de su trabajo lleno de responsabilidad no desaprovecha ocasión alguna para actuar lo demuestran sus 165 vuelos sobre territorio enemigo



El médico mayor, Dr. M. cuida de la salud de los miembros del grupo. Se trata de un cirujano del Lago de Constanza, viejo aviador deportista que a pesar de no estar obligado presta servicio voluntario



Uno de los primeros mecánicos es el encargado de procurar el perfecto funcionamiento de los motores. Su gran experiencia la ha adquirido en el tren de reparaciones, al que perteneció durante dos años enteros



Como se sabe, volar abre el apetito. Los aviadores de combate pues tienen que comer lo mejor posible. El cocinero de la escuadrilla se cuidá de preparar una suculenta comida. Su especialidad es el asado



Capitán Gollob



Teniente Conde v. Kageneck

En agradecida distinción por su heroica proeza

en lucha por el porvenir de nuestro pueblo

el Führer y Jefe Supremo del Ejército concedió las Hojas de Encina de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro al Comandante de un grupo de caza, capitán Gollob, con ocasión de su 80 victoria aérea, como 38° soldado del Ejército alemán y al Teniente de una formación de caza, Conde von Kageneck, con motivo de su 65 triunfo aéreo, como 39° soldado del Ejército alemán

Hojas de Encina de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

Como consiguieron la Cruz de Caballero

El capitán Linke, Comandante de grupo de una formación de combate, ha conseguido resonantes triunfos como combatiente aislado y como ejemplar jefe de su grupo. Hasta ahora, el triunfo total de su grupo es la destrucción de más de 240 aviones enemigos y de gran número de carros de combate. Como éxitos conseguidos aisladamente figura el hundimiento de un submarino británico, y el aniquilamiento de 30 tanques y camiones soviéticos. — El capitán Freiherr von Beust, Comandante de grupo de una formación de aviones de combate, se hizo merecedor de grandes distinciones por sus numerosas acciones contra campos de aviación ingleses así como por el hundimiento de varios buques mercantes adversarios. En la campaña del Este, su grupo se distinguió también en manera especial. — El Teniente Skorczewski, capitán de escuadrilla de una formación de combate, se ha distinguido por su entusiasta valentía y extraordinarios éxitos. Su escuadrilla hundió en la lucha contra Inglaterra 92.000 toneladas de buques mercantes enemigos y averió gravemente a otras 74.000. En los campos de batalla del Este, sus acciones son una serie ininterrumpida de hazañas personales. — El Teniente Tonne, capitán de escuadrilla de una formación de aviones de combate ligeros ha conducido a su escuadrilla de éxito en éxito gracias a su acertado mando y magnífico y entusiasta ejemplo. Su formación destruyó en el frente Este a la más violenta defensa antiaérea, no menos de 138 aparatos enemigos. — El Brigada Bühligen, piloto de una formación de caza, consiguió en la lucha contra Inglaterra y tras enconados combates abatir a 21 aparatos adversarios y destruir también a un globo cautivo. — El suboficial Melzer, jefe de pieza de un regimiento de artillería antiaérea, se ha adelantado siempre hasta lo más avanzado de las primeras líneas y aniquilado desde cortísima y peligrosa distancia nada menos que 13 carros de combate adversarios. **PK Dibujo Corresponsal de guerra Kutzner ,Fotos: Scherl OKW (7)**



Capitán Linke



Capitán Freiherr v. Beust



Teniente Skorczewski



Teniente Tonne



Brigada Bühligen



Suboficial Melzer

El eterno espíritu Samurai

Lucha y muerte de los guerreros japoneses

Por el Prof. Dr. Junyu Kitayama

En mayo de 1904, durante la guerra ruso-japonesa, se libró una violenta batalla por la conquista de la ciudad de Nan-Shang, que desempeñaba un papel decisivo para la ocupación de Port Arthur. Durante los primeros ataques los japonses sufrieron grandes pérdidas. Se dice que, en aquel entonces, se consumió en un solo día la munición de medio año. La lucha de los japoneses parecía tan inútil bajo todos aspectos que el Estado Mayor del Ejército llegó a convencerse de la necesidad de iniciar la retirada y comenzar más tarde nuevas operaciones. El Estado Mayor presentó el plan de retirada al Jefe Ejército, General Oku, quien dijo: "¿Así están las cosas?" Luego calló para decir después al cabo de un rato: "¿Sabéis lo que es el espíritu Samurai?". Como respuesta a este pregunta del General, se llevó a cabo un ataque general con la firme decisión de sacrificar a todo el Ejército por conseguir el objetivo, y la fortaleza Nan-Shang cayó en manos niponas . . .

El puerto de guerra de Port Arthur era conocido por su fama de fortaleza inexpugnable. Para la conquista de esta base, el Ejército nipón actuó lo mismo por tierra que por mar. Lo importante era cerrar la entrada del puerto para impedir la entrada y salida de la flota rusa. El 20 de febrero de 1904, el Jefe Supremo de la Marina japonesa decidió cerrar el puerto hundiendo a cinco buques de transporte anticuados. Esta acción precisaba hombres dispuestos a jugarse la vida. Para conducir y volar a los diferentes buques se necesitaban de 10 a 16 hombres cada uno. El Jefe Supremo, Almirante Togo, dió la orden de buscar entre la flota a «voluntarios para la muerte».

Se presentaron en seguda 2000 hombres. Pero sólo eran necesarios 67. La primera acción se llevó a cabo el 24 de febrero y la segunda el 27 de marzo. Durante esta última pereció el capitán Hirose, que ya había realizado con éxito la primera. Su buque "Fukni Maru" entró a las dos de la madrugada en el puerto enemigo. Cuando los adversarios se dieron cuenta de que se acercaba y cuando la embarcación se hallaba sólo a dos millas de distancia abrieron violento fuego desde las fortalezas. El "Fukni Maru", bajo una lluvia de granadas adversarias, se dirigió hacia el medio de la entrada y echó anclas. El capitán Hirose dió la orden al oficial de cubierta Sugino, de que fuera al departamento de máquinas y llevara a cabo la voladura. Cuando la tripulación preparaba el bote de salvamento y esperaba el regreso de Sugino, un torpedo alcanzó la banda del buque y el "Fukni Maru" comenzó a hundirse. El capitán Hirose saltó todavía sobre cubierta del buque y fué en busca del oficial. Cuando el agua había alcanzado ya la cubierta superior, el capitán Hirose abandonó la búsqueda y subió de nuevo al bote. Entre un haz de luces de los reflectores enemigos y bajo el ruido de los cañones de la ciudad condujo al bote a través de las altas olas. Bajo la lluvia de granadas cayó primero el segundo maquinista Kocke; luego se dieron cuenta los demás de que el capitán Hirose no se hallaba ya en su puesto de mando. Se encontró sólo al cuerpo deshecho y a restos del uniforme del capitán. De repente apareció en las proximidades un crucero enemigo. La tripulación estaba ya decidida a defenderse del buque de guerra, aunque no fuera más que con sus fusiles. Sin embargo, el buque pasó de largo. El bote fué recogido finalmente durante la mañana por un barco de guerra japonés. El capitán Hirose es considerado como una divinidad de guerra y como ejemplo del espíritu militar nipón. Había escrito una poesía a su hermano cuya traducción en prosa es la siguiente: "Con el corazón limpio sirvo yo a mi patria. Jamás retrocedo de miedo ante la muerte. Y si, con mi buque, tuviera que hundirse también mi cuerpo en las aguas de Port Arthur, entonces habré nacido de nuevo siete veces para servir a mi patria. Mi decisión es morir y convencido del éxito subo por segunda vez tranquilo y sonriente a bordo del buque."

Estas palabras expresan el espíritu del caballero japonés que va al combate con la decisión de morir. Con la expresión de: "Habré nacido de nuevo siete veces para servir a la patria", el capitán Hirose manifestó el íntimo convencimiento de cada soldado japonés de que jamás descansaría en la gloria si tuviera que morir de muerte natural mientras no estén vencidos definitivamente los enemigos del Japón y del Emperador. Sobre este desprecio a la muerte se cimenta precisamente toda la fuerza del Ejército nipón. No se ha formado de la noche a la mañana, ni tampoco hasta que ha surgido el ejército moderno, sino que vive en la tradición del espíritu de combate japonés, que caracteriza el carácter del pueblo. Esto no se refiere sólo al soldado que, según el punto de vista nipón, es completamente natural que vaya al combate con la decisión de morir. Durante la guerra ruso-japonesa sucedió a veces que una madre viuda mandaba a la guerra a su único hijo y ponía después fin a su vida para evitar que su hijo, por su causa, hiciera los posibles por conservar la suya. El "desprecio a la muerte" japonés no es un "desprecio a la vida", como se podría creer equivocadamente. Tampoco es ninguna irreflexión aventurera o atrevida de aquel que no toma en serio la vida sino que, visto exteriormente, no es otra cosa que una cuestión técnica y, desde un punto de vista interno, una cuestión ética.

Técnicamente, esta decisión de morir hace que se emplee el arma hasta el último extremo, y hasta incluso que llegue a formarse el "arma viviente", puesto que el hombre regala su vida al arma y consigue de esta forma prolongar la eficacia de la misma. Esta relación existente entre el arma y el guerrero no ha surgido en el Japón sólo después de la moderna construcción de las armas sino que su origen se remonta a las antiguas luchas de caballeros japoneses. Cuando se enfrentaban dos caballeros armados de sendas espadas era la regla del arte de la esgrima el que cada uno de ellos se mantuviera en posición tranquila detrás de la espada extendida, que



Un profesor de esgrima japonés con sus discípulos, ejercitándose en el manejo del arma. También en este deporte, que practican todas las clases sociales del Japón, vive la antigua tradición del Samurai Foto Mauritius (2, Henle), Colección Handke

desapareciera detrás de ella. Esto significaba la posición más hábil y mejor que puede adoptarse en la lucha a espada. En esos momentos, el enemigo no ve ante si a otra cosa que la espada del otro. Se dice: "El hombre y la espada son una misma cosa." Para un caballero, la espada significaba el símbolo de su espíritu. Con la espada no sólo no se podía jugar, sino que ni siquiera se la podía dejar caer al suelo. El caballero llevaba siempre la espada junto a si; cuando se echaba en la cama, colocaba la espada debajo de su almohada. Y lo que significaba entonces la espada, significa también hoy día el fusil o cualquiera de las armas de los soldados de hoy día. Para el ejército japonés el fusil es el regalo del Tenno. Cada individuo lleva y usa el arma por encargo del Emperador. Para el uso de la espada se decía: "La mejor táctica de combate es derrotar al enemigo con la firme decisión de morir también en el mismo instante. Deja que el enemigo corte la piel de tu cuerpo y en ese momento córtale también su carne. Deja que el adversario te corte tu carne y entonces le cortas a él sus huesos." Esta era la condición espiritual para la realización técnica de la lucha entre caballeros japoneses.

Gracias a semejante mentalidad sobre la muerte entre guerreros, el arte de la esgrima nipón ha desarrollado una técnica de combate que raya en lo inconcebible. El tiempo ha pasado de la Edad Media a la Moderna y el arma ha cambiado de manos. Pero el espíritu con que se maneja ha continuado siendo el mismo.

En el valor japonés ante la muerte se manifesta el más sublime ideal del caballero, del soldado y del pueblo de aquel país. "Defiende tu fidelidad y honor con la muerte. No termines el combate iniciado hasta que hayas muerto." La fidelidad del caballero fué en sus tiempos la cualidad principal de los señores feudales. "Un verdadero caballero no sirve durante su vida a dos señores." Hoy día, la fidelidad del pueblo

Aviadores japoneses antes del despegue para el vuelo contra el enemigo. En los modernos uniformes militares y trajes de piloto late el corazón de hombres fieles a los ideales del Samurai que continúan siendo los mismos que hace siglos



Samurai, un "hombre con dos espadas", al servicio del Mikado. Era privilegio del Samurai poder llevar dos espadas. Según dibujo del año 1867

japonés es para el Tenno. Por este motivo precisamente cuando cae un soldado nipón en el campo de batalla exclama: "Tenno, Heika Bansai" (Viva su Majestad el Tenno). No salen otras palabras de la boca de un soldado moribundo. "El pueblo está formado por hijos del Tenno", dice la definición de las relaciones existentes entre el Tenno y el pueblo. Antiguamente, los caballeros morían por sus señores. Cuando el señor, bajo la presión del enemigo, evitaba el someterse por medio del Harakiri — honroso suicidio — moría frecuentemente con él, de la misma forma, un grupo de centenares de caballeros. La fidelidad al señor y a los camaradas significaba al mismo tiempo la conservación del honor. El sentimiento del honor japonés no es sólo personal ni se determina únicamente por los hechos o triunfos de cada uno sino que tiene una más alta significación. Afecta directamente al prestigio de toda la familia. Cuando un soldado muere en la guerra, crece el honor de su familia. Cada familia nipona es una verdadera cadena de antepasados cuyos nombres continúan viviendo simbólicamente. El prestigio de la familia está velado por la secreta orden de los antepasados, orden que equivale a una constante advertencia moral. La no observación o violación del honor familiar es el peor crimen que se puede cometer contra los antepasados. Por estos últimos las familias japonesas están unidas entre si desde hace más de 2000 años, y frente a todas ellas se halla la familia del Tenno. Por ello el honor del país y del pueblo japonés es al mismo tiempo el honor de las diferentes familias y de sus miembros. Y en esta íntima unión entre la familia del Tenno y la de las diferentes familias entre si, vive el pueblo japonés. Esta es la explicación del por qué la fidelidad del pueblo nipón al Tenno es inconmensurable, y que cada japonés sacrifica con gusto su vida por el Tenno. El pueblo nipón posee una unidad y fuerza sin par en cuanto se trata de defender al país y a su honor. Se puede obligar al pueblo japonés a la decisión más extrema siempre que no se respete su honor, por cuya defensa está dispuesto a morir cada individuo. El General Saigo dijo en cierta ocasión: "Es difícil entenderse con aquella persona que no atribuye valor ninguno a la vida, al dinero, al nombre o a la categoría. Pero nadie más que él está en situación de crear la mayor obra del Estado pese a todos los obstáculos y contrariedades." Esto se refiere al mismo pueblo japonés. Ni la presión económica ni estratagemas políticas ni supremacía material de parte del enemigo pueden impedir al pueblo japonés de alcanzar el objetivo propuesto, porque no abandona la lucha hasta que ha muerto." Saigo afirmó también: "Un hombre prefiere dejarse romper en pedazos como una piedra preciosa que continuar viviendo tranquilamente como un ladrillo." Fidelidad al Tenno y la firme decisión de luchar hasta la muerte han sido siempre las principales características del Samurai, y hasta hoy día han continuado siendo las potencias espirituales del Japón . . . ellas son la clave de su actitud con respecto a sus aliados y de las acciones del Ejército japonés que observamos actualmente con admiración.

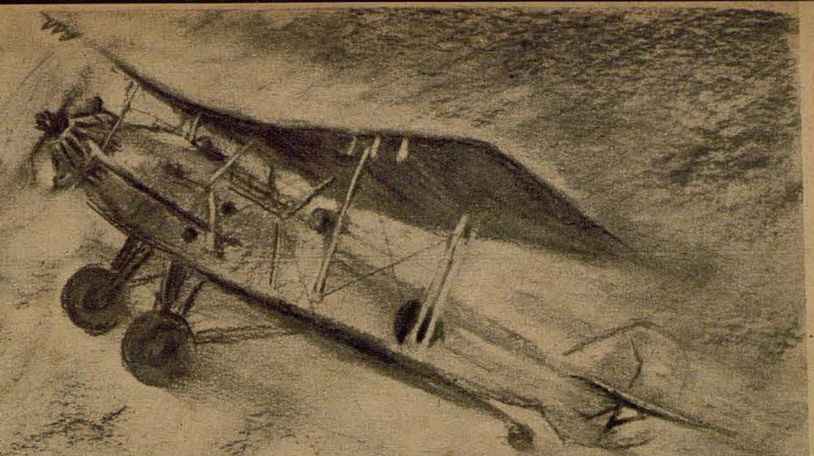


El Japón continúa asestando golpes!

El fin del "Prince of Wales"

Pocas horas después del estallido de la guerra en Asia Oriental, provocada por las potencias plutócratas, Norteamérica y la Gran Bretaña han tenido que comprender la dureza y rapidez con que el Japón sabe defenderse. La batalla de Hawai, en la que los americanos perdieron el grueso de su flota de acorazados del Pacífico, el hundimiento de los dos buques de línea "Prince of Wales" (nuestro dibujo representa el momento en que fueron echados a pique) y "Repulse" conseguido por aviones japoneses, los victoriosos desembarcos en las Filipinas y en la Península de Malaca, los ataques aéreos a Singapur, el "Gibraltar del Este" (Dibujo de la derecha, abajo), la ocupación de las bastiones insulares de Guam y Wake en el Océano Pacífico, la toma de Hongkong y no en último término los numerosos combates aéreos en el nuevo frente del Asia Oriental, han hecho que la bandera del Imperio del Sol Naciente ondeara victoriosa sobre la bandera estrellada y la de la Gran Bretaña, como señal de la pugna decisiva entre dos mundos, que es como ha calificado el Führer a la guerra actual

Dibujo H. v. Medvey



Artillería antiaérea ante Leningrado

Después de la terminación de las operaciones ofensivas en el Este, motivada por el invierno, la artillería antiaérea alemana continúa estando en guardia en todos los sectores del inmenso frente. Los cañoneros de esta arma, se han buscado también ante Leningrado los puestos más favorables para el mejor cumplimiento de su cometido. Desde ellos se puede localizar y tomar inmediatamente bajo fuego a todo avión adversario que se acerque

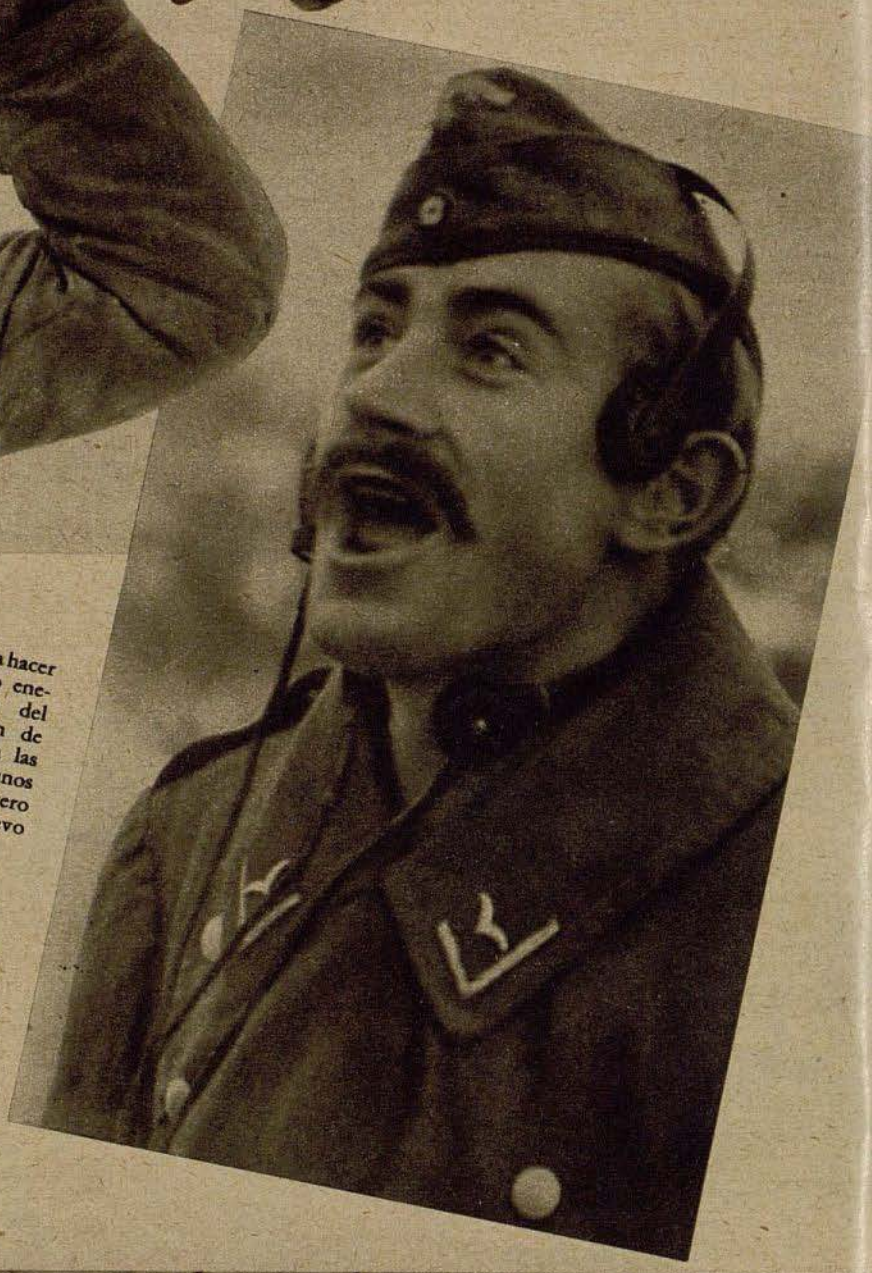


Izquierda: "¡Objetivo localizado!" El encargado del cálculo está en guardia. Desde lejos sigue ya al avión enemigo que se va acercando, mide la distancia y da los resultados



Izquierda: ¡Preparados para hacer fuego! Apenas el aparato enemigo ha entrado dentro del radio de acción del cañón de 2 centímetros, se lanzan ya las primeras granadas. Sólo unos segundos y el cañón ligero tendrá que cargarse de nuevo

Fotos PK.
Corresponsal de guerra Fred (Sch)



Derecha: "¡Fuego!" exclama el jefe de pieza en medio del ruido de la lucha y de los motores enemigos. Él es el responsable de la actuación de la pieza, y su acierto y firmeza son muchas veces decisivos para el éxito de la defensa



El puesto de observación e indicador de dirección. Con este instrumento, provisto de aparatos ópticos inmejorables, se reconoce a tiempo al enemigo y se le sigue durante la lucha. Ahora, el que lo utiliza ve como el enemigo — alcanzado sin duda alguna — da media vuelta y abandona el campo



La lucha de la artillería antiaérea ligera en la defensa antiaérea, no es otra que una lucha implacablemente dura, y de duración limitada. Con las huellas de la lucha estampadas aún en sus semblantes, K 1 y K 4, los cañoneros de la pieza, continúan siguiendo al derrotado enemigo





El gran día para la formación. El Mariscal del Reich, acompañado del Comodoro de Formación, Coronel Galland, pasa revista a las tripulaciones formadas

El Mariscal del Reich con el Coronel Galland

En un campo de aviación del Oeste

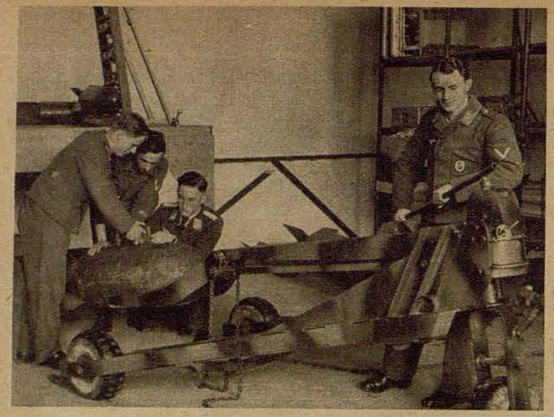


Durante su visita al campo de aviación en el Oeste, el Mariscal del Reich hace que el mismo Coronel Galland le enseñe su aparato de caza del tipo Me 109, con el cual el victorioso aviador de caza ha conseguido ya en el frente del canal abatir a 95 adversarios en lucha aérea

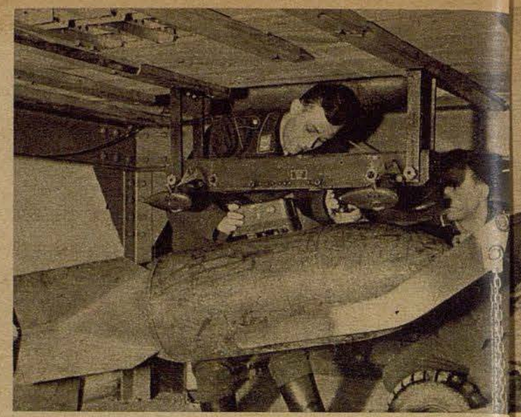
PK-Fotos. Corresponsal de guerra Böcker



Los aviadores de caza que se lo han merecido son distinguidos personalmente por el Mariscal del Reich con la Cruz de hierro de primera clase. Izquierda, en la foto el Coronel Galland. — Derecha: El Mariscal del Reich hace que el Coronel Galland le haga una detallada descripción sobre las últimas acciones



Izquierda: Otra fase de instrucción. Una bomba de 250 kilos se acerca al "avión" por medio del elevador especial



. . . y aquí la colocan dos participantes en el curso. El exacto conocimiento de las bombas y su manejo pertenecen también a la férrea instrucción del bombardero



Foto izquierda: El bombardero es también, al mismo tiempo, observador. Por ello la navegación es una de las principales asignaturas del curso. Pero como los demás miembros de la tripulación tienen que dominar esta materia toman también parte en la instrucción

Foto derecha: La instrucción de tripulaciones enteras no tiene sólo lugar en la asignatura de navegación sino también en la de telegrafía. Cada miembro de la misma tiene que saber restablecer la comunicación telegráfica siempre que lo requieran las circunstancias





El objetivo localizado exactamente dentro del punto de mira

De qué forma se instruyen el observador y los bombarderos

Informe especial para ADLER

Por el Dr. H. Franz

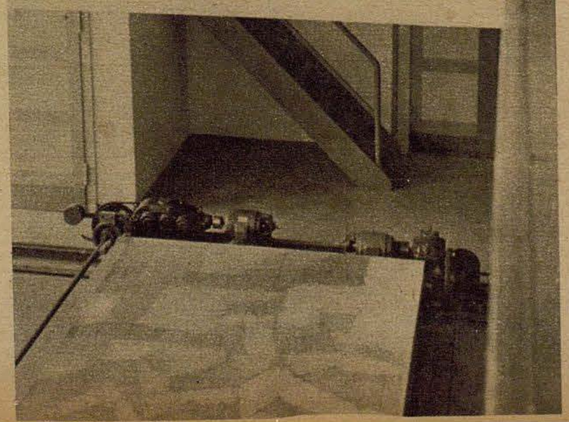


En una sala especial los futuros aviadores de combate aprenden el manejo del aparato de marcación. Este instrumento es de vital importancia para todo avión

Un modelo de la trayectoria de las bombas explica el proceso del bombardeo, incluyendo las desviaciones producidas por el contraviento, el viento de lado y el de popa. Las dos curvas representan la trayectoria de las bombas cuando no hay viento y cuando el viento viene de frente

En un avión de combate, el observador, que es al mismo tiempo bombardero, tiene que cumplir una misión llena de gran responsabilidad. Tiene que cuidarse no sólo de la navegación del aparato sino también del lanzamiento de los proyectiles por cuyo motivo se halla en sus manos la principal fuerza combativa del avión. Además, durante los ataques rasantes tiene que atender a la ametralladora de la cabina. Una vez enumeradas todas estas tareas se explica fácilmente la necesidad de que esta clase de personal adquiera amplia instrucción. Exacto conocimiento de la forma de bombardear, de navegar y de táctica de combate — para citar sólo una parte de las asignaturas — es tan necesario como el adecuado manejo de las armas. La instrucción se termina con numerosos vuelos de ejercicios por medio de los cuales se practica el discípulo en el bombardeo y en la utilización de la ametralladora







Antes de que el bombardero tenga ocasión de adquirir seguridad práctica en el bombardeo mediante una serie de vuelos de ejercicio — la foto superior enseña al discípulo junto a los instrumentos de bombardeo durante el vuelo — se ejercita en la llamada alfombra de bombardeo. El "avión" permanece inmóvil, mientras que debajo del instrumento de bombardeo pasa un paisaje pintado sobre una alfombra sin fin. Con ello casi se consigue completamente dar la impresión de que está volando, tanto más, por cuanto desviando la alfombra hacia un lado se pueden realizar cambios de dirección

Aviadores alemanes se restablecen

Una visita al departamento para terapéutica por medio de ejercicios

Por el médico militar Dr. Lauschner



En la sección de heridos de un campo de aviación de la capital del Reich suena el timbre del teléfono. El telegrafista del aeródromo dice: "Hace diez minutos que estoy en contacto con el avión de sanidad Ju D J + Y B. El aparato lleva a bordo a 12 heridos de la cabeza, tumbados en camilla y a otros 4 sentados. El aterrizaje se realizará dentro de unos 20 minutos." En seguida después el médico militar da las disposiciones oportunas: se encargan las ambulancias, se avisa al hospital de aviación y se toman una serie de medidas necesarias en estos casos. 20 minutos más tarde el Ju aparece sobre el campo con su vallosa carga, hace una ligera evolución, aterriza con precaución — con muchísima precaución — y se va deslizando después por el suelo. Las ambulancias se acercan, se hace el transbordo de los camaradas quienes, corto tiempo más tarde, se hallan instalados en limpias camas situadas en los acogedores cuartos de enfermos de la sección de heridos de la cabeza del hospital de aviación de la capital del Reich.

Unos días más tarde los visitamos y, con tal ocasión, hacemos también una detenida visita en el departamento para terapéutica por medio de ejercicios y adquirimos así una idea de las magníficas y espléndidas instalaciones del mismo y sobre los modernos y eficaces métodos de cura gracias a los cuales se restablecen por completo los heridos. Entre amplias superficies de verde césped, y rodeado de artísticos parterres y pinares se halla en el campo de Deportes del Reich el edificio de la sección de terapéutica por medio de ejercicios, puesto a disposición de los enfermos por el Gobierno alemán. Allí se encuentran los paracaidistas heridos en la cabeza, en la columna vertebral o en los nervios, que actuaron en Noruega, Holanda y Creta, junto a los aviadores alcanzados por la metralla enemiga al luchar contra Inglaterra, artilleros de la "flak" y camaradas del Ejército y de las armas SS, todos ellos transportados por vía aérea para sufrir

En el Reichssportfeld, célebre por los Juegos Olímpicos de 1936, se ha instalado la sección de terapéutica por medio de ejercicios, correspondiente al hospital de Aviación. A los múltiples ejercicios deportivos que aquí se practican al servicio de la salud, pertenece también la natación, puesto que al nadar se fortalece el organismo, se estimula la respiración y se intensifica la irrigación sanguínea de la piel. En el agua se compensan más fácilmente las perturbaciones de equilibrio, se mueven mejor los miembros amenazados de entumecimiento y se protegen además los músculos de las piernas. Hasta el más tímido se acostumbra rápidamente al agua y, de un salto, se zambulle en el líquido elemento

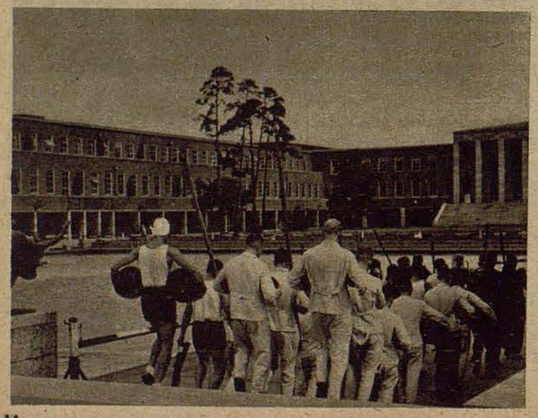
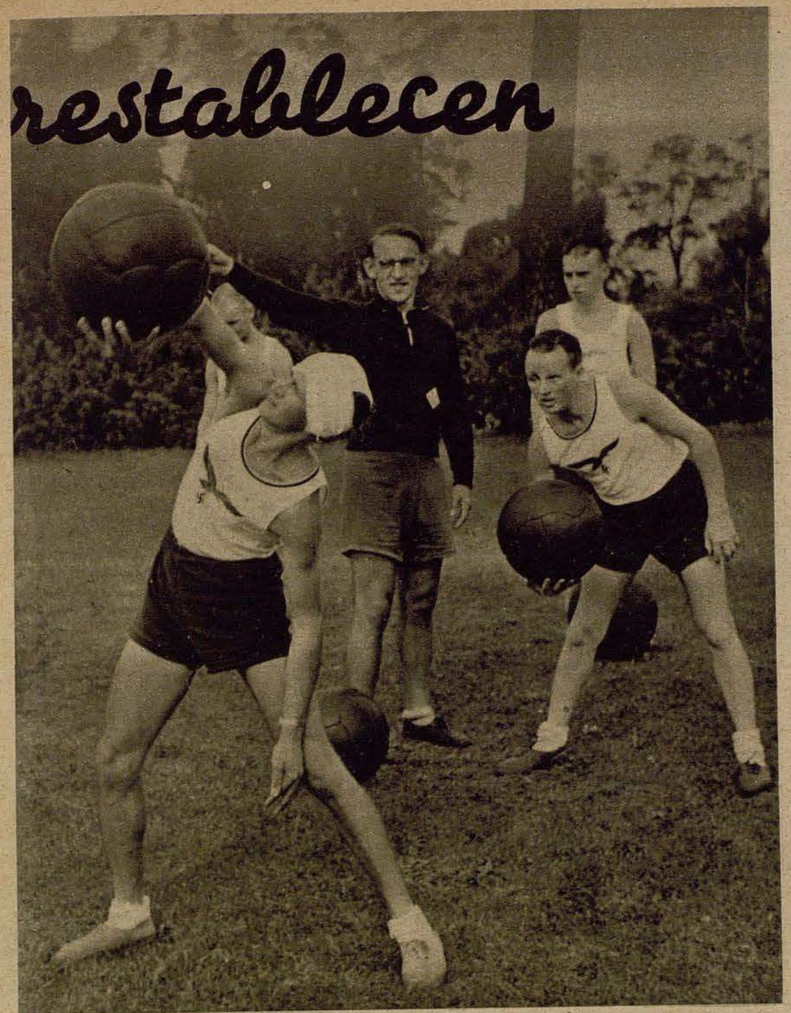


Foto a la izquierda: Un grupo de convalecientes se dirige con sus útiles de ejercicio a practicar una hora de deporte

Fotos
C. v. Gerlach

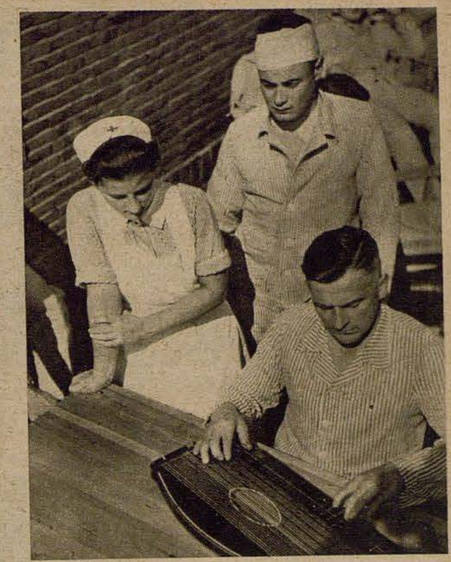


Foto a la derecha: Los heridos pasan las horas de sol en el balcón, leyendo libros, jugando y conversando o descansan en cómodas camillas y pasean la mirada por el bello parque al aire libre



el tratamiento especial de cura. El oficial de sanidad que dirige esta sección nos explica poco después el desarrollo de este tratamiento. Las heridas de la cabeza, de la columna vertebral y de los nervios, suelen ir acompañadas de paralizaciones que antiguamente se consideraban como la base final de las mismas. La consecuencia de ello era el coche de inválidos que tenían que arrastrar durante toda la vida las enfermeras o los familiares de los camaradas. Hoy día, el médico no se muestra satisfecho con la simple cura de estas graves heridas. Una vez ha desaparecido el peligro de vida y se ha curado hasta cierto punto la herida, sigue el traslado a departamento especial de neurología quirúrgica. Allí, los más experimentados doctores en cirugía, realizan operaciones posteriores: extraen trozos de metralla y proyectiles que provocan la paralización de los nervios por presión, o unen de nuevo, con enorme maestría, trozos de nervio rotos, y cambian de lugar grupos de músculos sanos, de forma que sirven de sustituto de otros músculos paralizados por la herida. En una palabra se intenta por todos los medios reproducir lo mejor posible aquel estado anatómico que existía antes de la herida. Sin embargo — nos dice el médico militar — ello no es todo ni mucho menos, puesto que falta todavía lo más importante: es

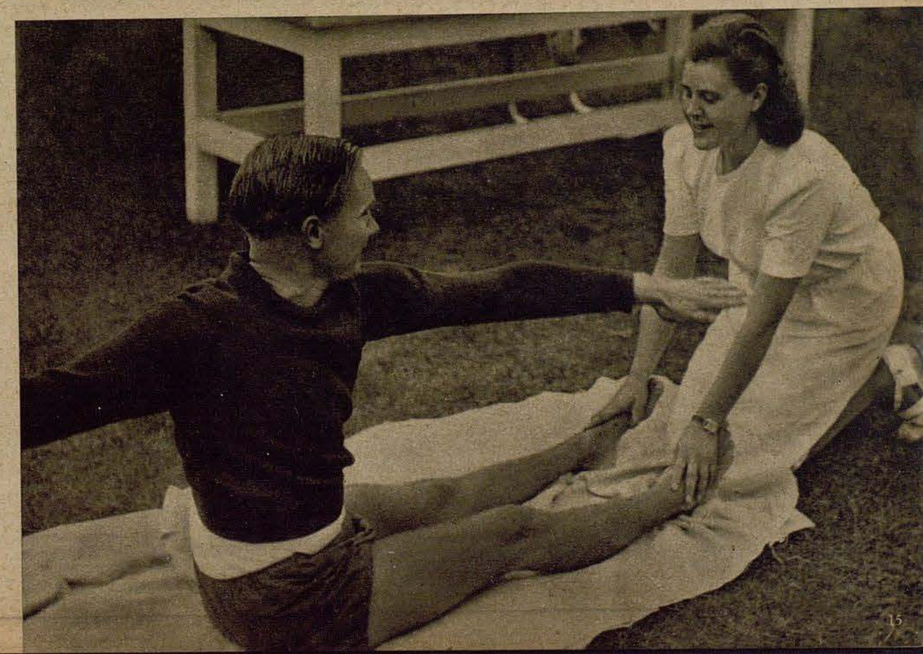
Continuará en la página 26



Cuando han transcurrido las horas de deporte y ejercicio, cada uno se dedica a su ocupación favorita. Este herido intenta tocar la cítara, al principio con dedos torpes. Un camarada y la enfermera contemplan interesados sus comienzos

Foto a la izquierda: La gimnasia con el balón medicinal sirve para recobrar fuerzas y agilidad. El oficial de Sanidad, formado deportivamente, muestra a cada uno de los heridos cómo se compensan y vencen los entumecimientos y perturbaciones de equilibrio

Abajo: En el tratamiento individual gimnástico practica la gimnasta con los soldados heridos. El ejercicio que muestra la foto sirve para fortalecer los músculos del tronco, que se habían debilitado completamente a causa del largo tiempo de cama impuesto por una herida de pierna



"La alambrada volante"-



El ejemplo típico de una "alambrada volante". Las torres y cables tensadores, a menudo de varias docenas de metros de longitud, debían mantener a las alas en su posición, pero ofrecían una enorme resistencia al aire. — Foto inferior: Y hé aquí el Junkers 1, el primer avión con ala gruesa cantilever, enteramente metálica



Ha pasado a la Historia

Cómo surgió el ala cantilever enteramente metálica

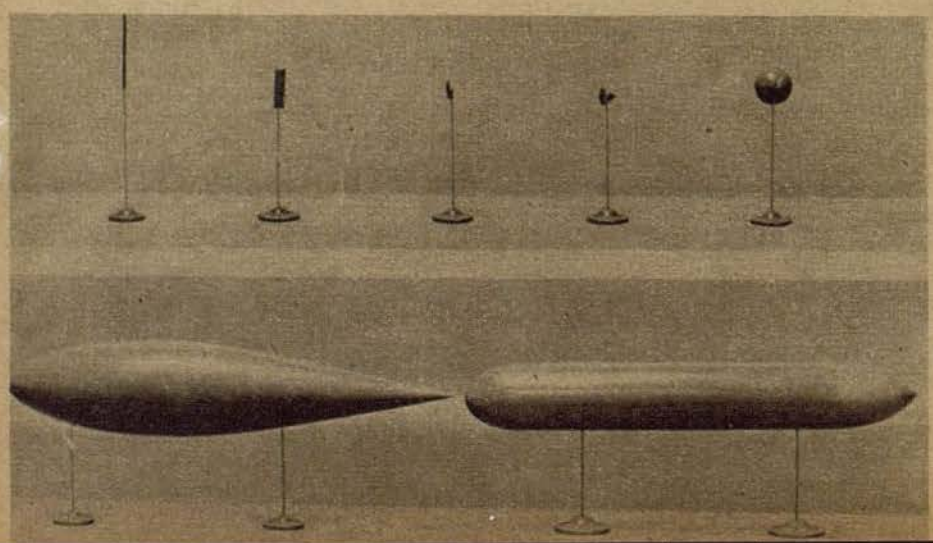
Por el Dr. Herbert Müllenbach

"¡Hombre! ¿Está usted cansado de la vida, o qué le pasa para querer volar con un avión sin arriostramiento?" Esta pregunta fué dirigida la mañana del 12 de septiembre de 1915 en el aeródromo de Döberitz cerca de Berlín al entonces alférez Mallinckrodt cuando se disponía a probar el primer monoplano de hierro del profesor Junkers. El avión, al que no menos se referían estas palabras que al piloto, poseía como todos aviones de entonces fuselaje, planos, motor, tren de aterrizaje y empenaje, es decir, era un aparato normal y, sin embargo, contrastaba tanto con ellos que se le calificaba de "anormal". Nadie quería volar con él y sólo el alférez Mallinckrodt se había declarado dispuesto a efectuarlo. ¿Pero qué es lo que había contra este avión que ofrecía un aspecto bastante agradable?

Pues bien, frente a sus muchos colegas de otro origen presentaba una enorme diferencia que excitó los ánimos, no sólo aquella mañana, sino también antes y todavía mucho tiempo más tarde: en lugar de planos delgados, unidos por muchas torres y cables tensadores, como poseían los "colegas", tenía planos gruesos que salían con pesadas piezas de inserción a los lados del fuselaje y convergían lentamente hacia los extremos. Planos gruesos; esto representaba una franca locura, era pasar completamente por encima todas las experiencias sobre la resistencia del aire. Pero lo más absurdo de este "cachivache" era que los planos no tenían arrostramiento alguno, el cual conforme a la experiencia constituía el alfa y omega de toda la solidez y seguridad del avión. A la primera ráfaga de viento se doblarían lateralmente como si fueran de trapo. Además todo el avión era de hierro — un escarnio de todas las leyes de la construcción ligera. Un vuelo con este "asno de hojalata" sería por tanto no sólo puro disparate, sino un verdadero suicidio. ¿Qué es lo que entiende también en definitiva de la construcción de aviones un profesor de Dessau, lejos de la realidad, que bien puede construir termosifones, pero que no es aviador?

No, los prácticos que desde hace años trabajaban con aviones, tenían que saberlo mejor. Un avión que quisiera vencer la gravedad terrestre, tenía que ser ligero y debía ofrecer la menor resistencia posible, lo que sólo se podía lograr mediante un desarrollo lo más llano posible de los planos. Sólo así, con escaso perfil, podían tener el efecto más favorable. Y estos planos debían ser suficientemente firmes y consistentes. Tantas veces se había experimentado cuán fácilmente un ala podía doblarse y "desmontarse" con una fuerte corriente de aire. Pero la solidez y consistencia suficientes podían lograrse sólo si se tensaban los planos con ayuda de torres y cables especiales. No, un avión que quisiera ofrecerse con planos sin tensar a las poderosas fuerzas aerodinámicas, esto era una broma, y un piloto que se prestara a ella, había sido dejado de la mano de Dios . . .

El vuelo se efectuó. Tanto piloto como avión lo sobrevivieron. El avión sin arriostramiento mostró incluso buenas cualidades de vuelo y con ello hubiera debido convencer realmente a los dudosos de su razón de ser. Pero puesto que prejuicios y aversiones no pueden hacerse desaparecer de hoy a mañana, este nuevo sistema de construcción tuvo que sostener varios años de encarnizada lucha antes de poder imponerse. Los aviones comerciales y de combate de todos los países hace tiempo que poseen el ala "cantilever"



Cuerpos de distinto tamaño, pero de la misma resistencia de aire, con los que el profesor Junkers efectuó sus ensayos fundamentales

de Junkers. — ¿Pero cómo se le ocurrió entonces a Junkers desarrollar este nuevo sistema de construcción, que se apartaba de lo habitual y que resultaba tan absurdo para su época? Sus críticos tenían razón en una cosa: no era aviador, es decir, no era un especialista para los pareceres de entonces, era un hombre de la teoría, un científico e investigador. Por cierto, con lógica práctica y vista para las futuras necesidades y el desarrollo de mañana. Era uno de los primeros ingenieros que había considerado de la parte científica el problema del vuelo y había llegado al revolucionario reconocimiento de que no depende tanto de reducir en lo posible el peso del avión — aun cuando es también importante —, sino que es mucho más necesario cuidar de una proporción lo mejor posible entre las fuerzas de sustentación que actúan sobre el avión y las correspondientes fuerzas de resistencia.

Este lapidario reconocimiento significaba ni más ni menos que el ala debía poseer absolutamente cierto peso, si sólo la sustentación por ella producida superaba en lo posible proporcionalmente la resistencia provocada por ella al mismo tiempo y por tanto era de por sí lo más grande posible. El peso del avión no aumenta directamente por el motor, sino por la sustentación producida en los planos, a cuyo efecto la hélice propulsada por el motor tiene que vencer la resistencia del avión. A Junkers le sirvió de norma la fracción "Sustentación : Resistencia", en la que siendo de tamaño suficiente, un peso por grande que fuera podía ser sostenido sin dificultades por el ala.

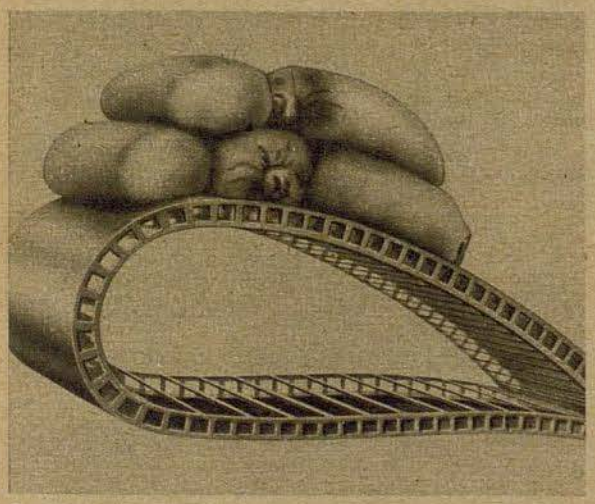
Para configurar lo más favorablemente posible esta proporción de sustentación a resistencia en el sentido mencionado, tenía Junkers que reducir a un mínimo la resistencia. En este respecto tuvo una idea genial que consignó en una patente del 1er de febrero de 1910: quería eliminar por completo todas las piezas del avión productoras de resistencia o, en tanto son indispensables, transformarlas de modo que su resistencia se disminuyese a una pequeña fracción de la hasta entonces existente y que contribuyeran a la sustentación, o — y en esto consiste lo genial de su idea —, alojar estas piezas dentro del ala. Puesto que las delgadas alas revestidas de tela hasta entonces existentes no entraban en cuenta naturalmente para semejante sistema de construcción, tuvieron que hacerse "gruesas".

Al mismo tiempo surgió una pregunta muy fácil de explicar: Un ala con grueso perfil perpendicular a

la dirección de movimiento, ¿no producirá por sí misma más resistencia de la que se ahorra eliminando los restantes cuerpos de resistencia y desbaratará así todos los proyectos? Es significativo para la fuerza de los prejuicios de quella época que nadie se hubiera ocupado hasta entonces de esta pregunta. Antes bien, se admitía que la resistencia de un ala dependía sólo del perfil perpendicular a la dirección de movimiento y se intentó mantener éste lo más pequeño posible sin examinar a fondo si un ala gruesa resultaba demasiado desfavorable en la proporción de sustentación a resistencia y por cuánto. Es cierto que había mediciones de cuerpos geométricos como esferas, cilindros, discos y dirigibles, de las que se podía deducir que la diferencia es muy distinta con el mismo perfil.

El profesor Junkers volvió la hoja y de acuerdo con estas medidas se hizo construir cuerpos de la misma resistencia, pero de distinto tamaño. La diferencia de tamaño de estos cuerpos llamó tanto la atención que al primer golpe de vista se tuvo que sacar la consecuencia de que no el tamaño del perfil sino toda la forma era decisiva. Estos hechos le autorizaban a la esperanza de que también el ala gruesa era realizable sin demasiado aumento de la resistencia. Se construyó, por tanto, un propio canal de aire, en el que expuso modelos de alas y otras piezas de avión a una corriente de aire producida por fuelles, midiendo la sustentación y resistencia. Se hizo evidente que la superficie del perfil perpendicular a la dirección de vuelo puede ser tranquilamente grande, si la corriente de aire soplada puede volver a cerrarse detrás de la misma sin ser remolinada considerablemente. Así, pues, el ala gruesa era posible si se convergía en perfecta armonía.

Junkers había avanzado con este descubrimiento un paso importante. Después que su ala podía poseer con toda confianza un gran grosor, pudo construir tan consistente y firmemente las paredes del cuerpo hueco resultante sin demasiado gasto de peso, que sobrase y pudiese desaparecer un revestimiento de cables. Mientras en el ala forrada de tela el revestimiento servía únicamente para la forma exterior del ala — es decir, no poseía ninguna función de sostén —, convirtió Junkers el revestimiento del ala, por lo demás necesario, en órgano de admisión para las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre el ala. Dió aún otro paso adelante y se dijo: Si se hace más grueso el revestimiento y recibe con ello por sí mismo una mayor solidez local, puede efectuarse tranquilamente de metal sin nuevo aumento del peso del ala, puesto que sólo el metal posee la seguridad exigida por un avión.



En el ala "gruesa" cantilever del profesor Junkers, las paredes exteriores rígidas y firmes reúnen todas las fuerzas

Así surgió el ala gruesa cantilever enteramente metálica, tal como se ha generalizado entretanto en la construcción internacional de aviones y hoy es inimaginable en un avión de vuelo rápido. Destacados constructores de aviones de Alemania y del extranjero han calificado también el ala cantilever de invento más genial hecho en la construcción de aviones. Así, el avión de 1915 que tanto desconcertó entonces a la opinión y se consideró como "intruso imposible", ha experimentado una brillante rehabilitación. Hoy tiene su puesto de honor en el Museo Alemán de Munich. La época de los aviones arriostrados, de las "alambradas volantes", como hoy se dice en broma, ha pasado — aparte de algunos pocos aviones deportivos. Al ala cantilever del profesor Junkers pertenecen en cambio el presente y tanto más el porvenir.

Gloria y Victoria

viene de la página 3

en total hundidos en la zona marítima en torno de Grecia perecieron parte de los fugitivos que ya se creían salvados. Otros 147 barcos con 700.000 toneladas aproximadamente fueron averiados gravemente. También este tonelaje, puede ser que también perteneciera en parte nominalmente a Grecia, se perdió para Inglaterra. Y su hundimiento es un mérito de la Aviación alemana.

La epopeya de Creta

La ocupación de Creta era de importancia decisiva para la prosecución de los combates en la zona mediterránea. El Führer había ordenado la conquista por vía aérea. El mariscal del Reich dirigió personalmente la operación. A la flota aérea IV mandada por el coronel general Löhr había sido encomendada la preparación táctica. Su particularidad consiste en que para la preparación y ejecución fueron destacadas casi exclusivamente formaciones de la Aviación: junto a las formaciones de combate, caza y reconocimiento del reforzado Cuerpo aérea del general de Aviación von Richthofen estaban las tropas combatientes sobre el terreno, tropas paracaidistas y de desembarco aéreo, así como también las tropas alpinas bajo las órdenes del general de Aviación Student, llevadas en gran parte al campo de batalla con aviones de transporte. — Sólo la Aviación podía preparar también la operación. Precisó en lo posible la situación en Creta — los aeródromos, fortificaciones, condiciones de las carreteras, guarniciones. Al mismo tiempo debían vigilarse las posiciones y movimientos de las unidades navales inglesas en la zona mediterránea, con cuya intervención era de contar seguro al comenzar el ataque.

El ataque iniciado el 20 de mayo había sido preparado en los días anteriores y fué apoyado el mismo día del ataque por la poderosísima intervención del Cuerpo aéreo von Richthofen. Tenía que suplir la falta de Artillería, contener a los defensores y especialmente a la Artillería antiaérea enemiga y despejar el cielo de adversarios.

Puesto que al principio sólo se logró conquistar un aeródromo en un punto en la parte occidental de la isla, se llevaron primeramente aquí tropas y material y se efectuó el ataque sobre el terreno. El 21 y 22 de mayo aparecieron, según se esperaba, fuertes elementos de la Marina de Guerra inglesa en el Egeo. Su total desalojamiento de esta base de aprovisionamiento para las tropas combatientes en la isla era condición previa de la operación. La batalla de Aviación contra Marina de Guerra se decidió en 48 horas a favor del VIII Cuerpo aéreo. La flota inglesa tuvo que evacuar a la desbandada la zona marítima al Este de Creta.

El 1er de junio estaba Creta libre de enemigos. Con ello teníamos en la mano la importante base para todos los ataques aéreos contra las bases inglesas en la costa septentrional de Africa y la salida del Canal de Suez.

La guerra contra el bolchevismo

Entre el 22 y el 28 de junio — en la primera semana ofensiva —, la Aviación alemana destruyó 4107 aparatos enemigos. Esto pareció entonces enorme, casi increíble. Hasta fines de año se ha cuadruplicado aproximadamente este número y todavía se muestran aparatos soviéticos sobre el frente. Estas cifras son uno de los muchos testimonios del peligro que amenazaba a Alemania y a Europa desde el Este. Pero es también un testimonio de la superioridad absoluta de la Aviación alemana, pudiendo decirse que los aparatos soviéticos no han lanzado casi ninguna bomba sobre el territorio del Reich.

Los éxitos de la Aviación alemana en las primeras semanas ofensivas fueron de especial importancia. Al parecer han excluído ampliamente el reconocimiento aéreo enemigo. El caos que produjo en los ejércitos soviéticos después de la batalla aniquiladora cerca de Bialystok, puede atribuirse en gran parte a este hecho.

Junto a la lucha por la supremacia aérea constantemente efectuada en el teatro oriental de la guerra, la Aviación alemana se ve en la guerra soviética frente a las mismas misiones cuya solución fué exigida también de ella en otros escenarios de la guerra: apoyo del Ejército al atravesar las fortificaciones fronterizas y otras líneas fortificadas, prestación de ayuda a las cabezas de las divisiones blindadas atacantes, agotamiento de ejércitos enemigos cercados, rechazamiento de fuertes contraataques. Sólo las proporciones de todas las operaciones son aquí gigantescas. Son correspondientes los éxitos obtenidos sobre el terreno y en el aire.

En los servicios operativos pasa a primer término una clase de objetivo: la lucha contra la red ferroviaria al servicio del aprovisionamiento enemigo, la cual es de por sí débil en el Estado soviético y, por lo tanto, de especial importancia para la guerra, cuanto que son aún más escasas las buenas carreteras.

Sin duda alguna, las destrucciones de nudos ferroviarios, vías férreas, trenes en marcha y detenidos, obtenidas en grandísima envergadura, han dificultado gravemente todo el servicio de aprovisionamiento soviético. Los muchos ataques diurnos y nocturnos sobre el centro del tráfico ferroviario en la Unión Soviética europea deben considerarse igualmente en el mismo sentido.

Pero al mismo tiempo fueron atacadas también fábricas industriales de importancia para la guerra en Moscú y otros muchos puntos. Repetidas veces se trató de fábricas que sirven a la reparación y producción de automóviles y carros de combate. Dadas las terribles pérdidas que los soviets han sufrido precisamente también en este terreno, estos ataques habrán afectado este sensible ramo de la industria de guerra.

Es imposible entrar aquí en detalles de esta enorme contienda que se desarrolla entre el Mar Negro y el Océano Artico. Pero hay que llamar particularmente la atención sobre dos formaciones de la Aviación alemana, que actúan bajo condiciones difíciles y que han tomado parte decisiva en los éxitos hasta ahora obtenidos: las formaciones de reconocimiento aéreo y las de transporte aéreo.

El reconocimiento aéreo ha prestado brillantes servicios en un vasto teatro de la guerra, que es pobre en buenos puntos de referencia, como ferrocarriles, carreteras, grandes localidades, y con deficiente material cartográfico. Tan sólo la fijación del curso del propio frente, que a menudo luchó con poderosas fuerzas hacia el Oeste, fué muy importante para la dirección de la guerra. Y el reconocimiento lejano, a pesar de constante amenaza por cazas y Artillería antiaérea enemigos, ha podido aportar a los Mandos de la Aviación y el Ejército los datos necesarios para la dirección de las operaciones. Por último están las formaciones de transporte aéreo, la fuerza de aprovisionamiento que siempre ha salido triunfante, aun cuando las carreteras estuviesen encenagadas y los ferrocarriles no se pudieran utilizar todavía. Llevaron todo lo necesario para efectuar la guerra a los puntos decisivos.

Africa del Norte, los Balcanes, Creta y la campaña del Este han aportado nuevas victorias y nueva gloria en el año 1941 a la joven Aviación alemana. Pero sabe que detrás de estos nuevos enemigos se halla uno grande: el imperialismo plutócrata — Inglaterra y los EE.UU.

Pequeño Abecedario ADLER

El primer choque

El día 11 de marzo de 1910, la crónica de los accidentes aéreos comunicó algo increíble, que aún no había ocurrido: Había tenido lugar el primer choque de dos aparatos en el aire. "Sobre el campo de aviación de Mourmelon le Grand", así leemos en un informe de un periódico de aquel entonces, "ha ocurrido la desgracia prevista desde hace tiempo por los profetas pesimistas. El aviador Frey chocó con su aparato durante un vuelo con el avión del capitán Moreau, que se hallaba al mismo tiempo en el aire. Pero como ambos pilotos volaban a muy escasa altura no se hirió ninguno de ellos. El día en que ocurrió el primer choque, fué una jornada fatal para los conquistadores del aire. La misma mañana, y en el mismo campo de aviación, el piloto Crochon había montado en su aparato. Desde una altura de 20 metros se precipitó de repente contra el suelo. El avión ha quedado completamente destruído, pero el piloto ha salido ileso del accidente como por obra de un milagro. Una suerte no tan risueña tuvo el joven aviador Graham White, quien el mismo día también hizo algunos intentos de vuelo en Pau. Hacía sólo unos días que el Aero-Club le había extendido el certificado de piloto. El atrevido joven intentó volar por encima de la ciudad, pero fué cogido por un fuerte viento que hizo que perdiera por un momento la dirección y cayera al suelo desde una altura bastante considerable. A consecuencias de su caído ha sufrido graves heridas."

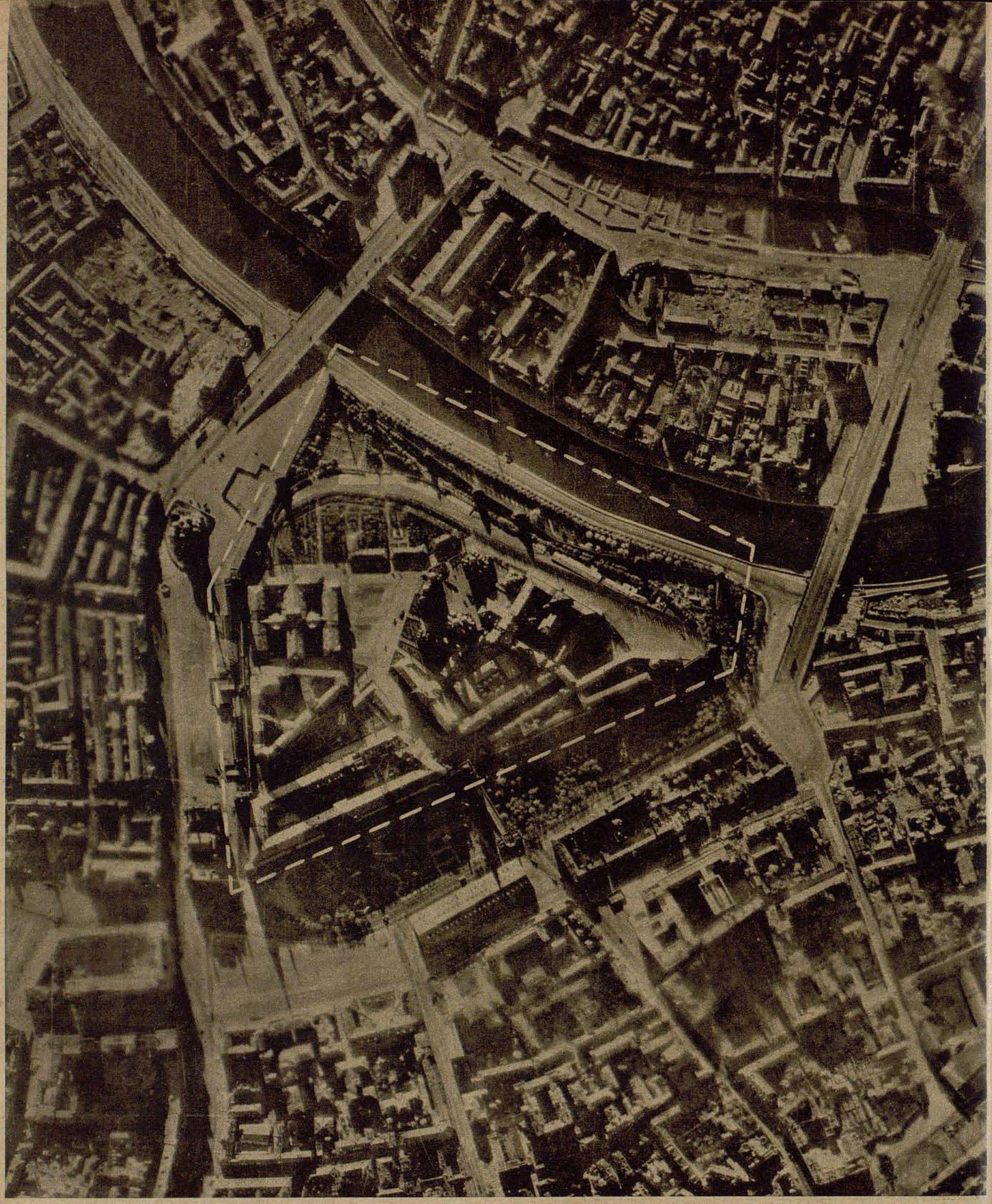


Foto Luftwaffe (Sch)

El Kremlin, castillo feudal de los soviets

Esta fotografía aérea, que ha llegado a nuestras manos y que está hecha desde un avión de reconocimiento, enseña con toda claridad los detalles del Kremlin, del que se han retirado los tiranos bolcheviques, mucho antes de los ataques aéreos alemanes, y trasladado al interior del país. El Kremlin es el primitivo centro de la ciudad de Moscú; está rodeado en una longitud de dos kilómetros por un muro de unos 15 a 20 metros de altura, coronado por 19 torres. Hasta el siglo XVIII se hallaba allí la residencia de los zares y patriarcas. El Kremlin, pues, emplazado en las mismas orillas del Moskwa, es un conglomerado de antiguos palacios, iglesias y conventos, edificios oficiales y cuarteles. — A pesar de que esta foto aérea ha sido tomada antes de los grandes ataques de la aviación alemana contra Moscú, los edificios e instalaciones a la izquierda, en la parte superior del Kremlin y del otro lado del Moskwa presentan ya considerables huellas de los bombardeos germanos

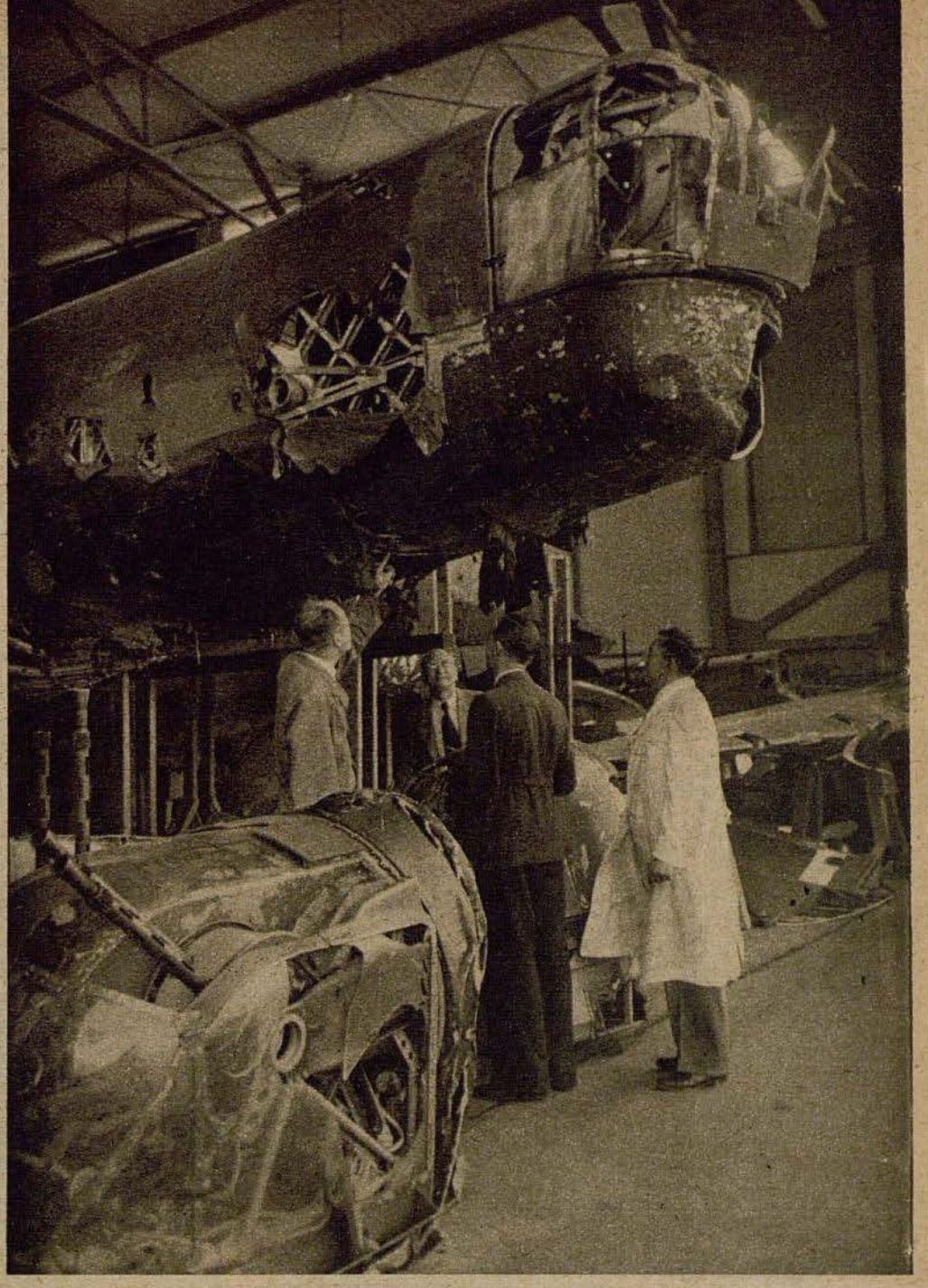
Aviones capturados bajo la lupa del investigador

La convicción de la superioridad de nuestros aviones sobre los enemigos no se basa sólo en los resultados obtenidos en combate aéreo, sino también en irrecusables investigaciones científicas. Para este objeto, aviones capturados de los más diversos tipos han sido puestos al alcance de la ciencia y de los círculos interesados de la industria en un Instituto de Investigación aeronáutica. Detenidas investigaciones, especialmente pruebas de solidez de piezas de aviones, facilitan a los constructores alemanes importantes explicaciones y les fortalecen en su convicción de que el camino seguido por la industria de aviación alemana es el verdadero

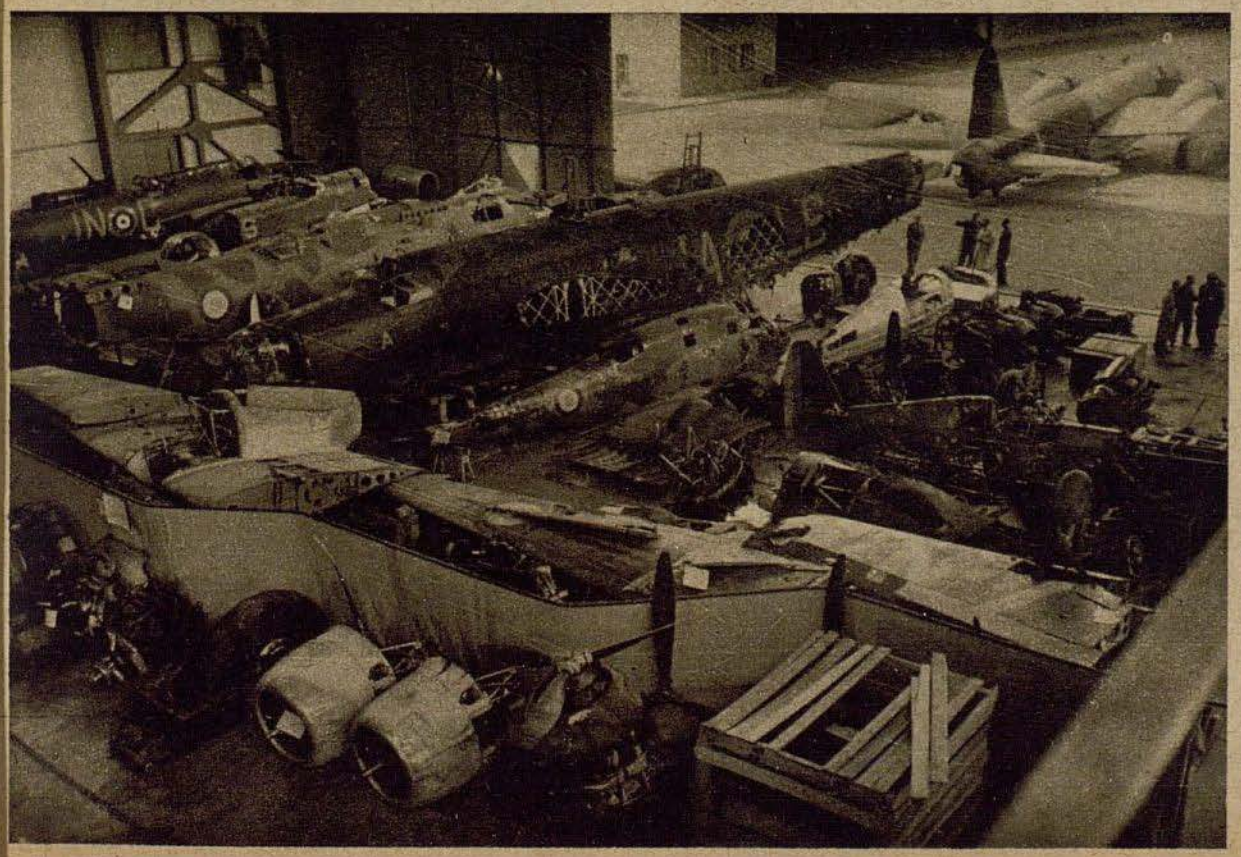


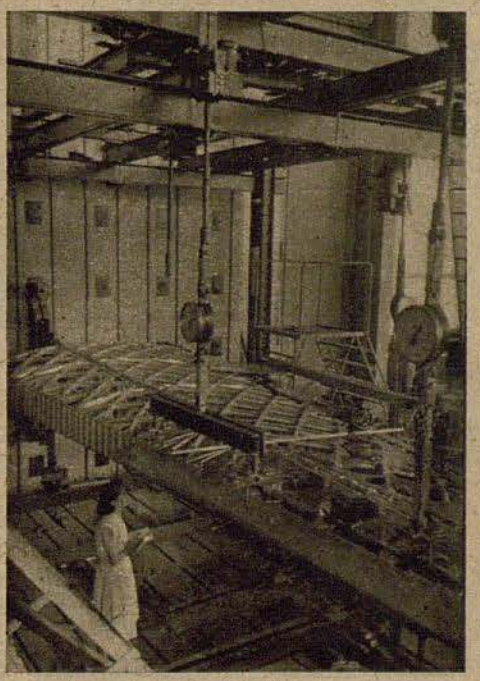
Fotos especiales para "Der ADLER" por el Dr. H. Franz

Ingenieros de motores de aviación estudian un motor ruso. También se exponen aquí las armas de a bordo de aviones enemigos. La foto inferior muestra ametralladoras inglesas Vickers



Ingenieros de la industria de aviación en la cabina de proa de un Vickers-Wellington, uno de los más conocidos aviones de combate británicos, de los que un gran número han sido derribados por nuestros cazas o por la Artillería antiaérea alemana





El plano de un Vickers-Wellington es sometido a una prueba de solidez. A diferencia de nuestra construcción monocoque emplean los ingleses, como puede verse en nuestra foto, arriostramientos rígidos diagonales, que están forrados de un delgado revestimiento de tela. A la izquierda: Toda una serie de células y motores de aviones esperan aquí su investigación científica

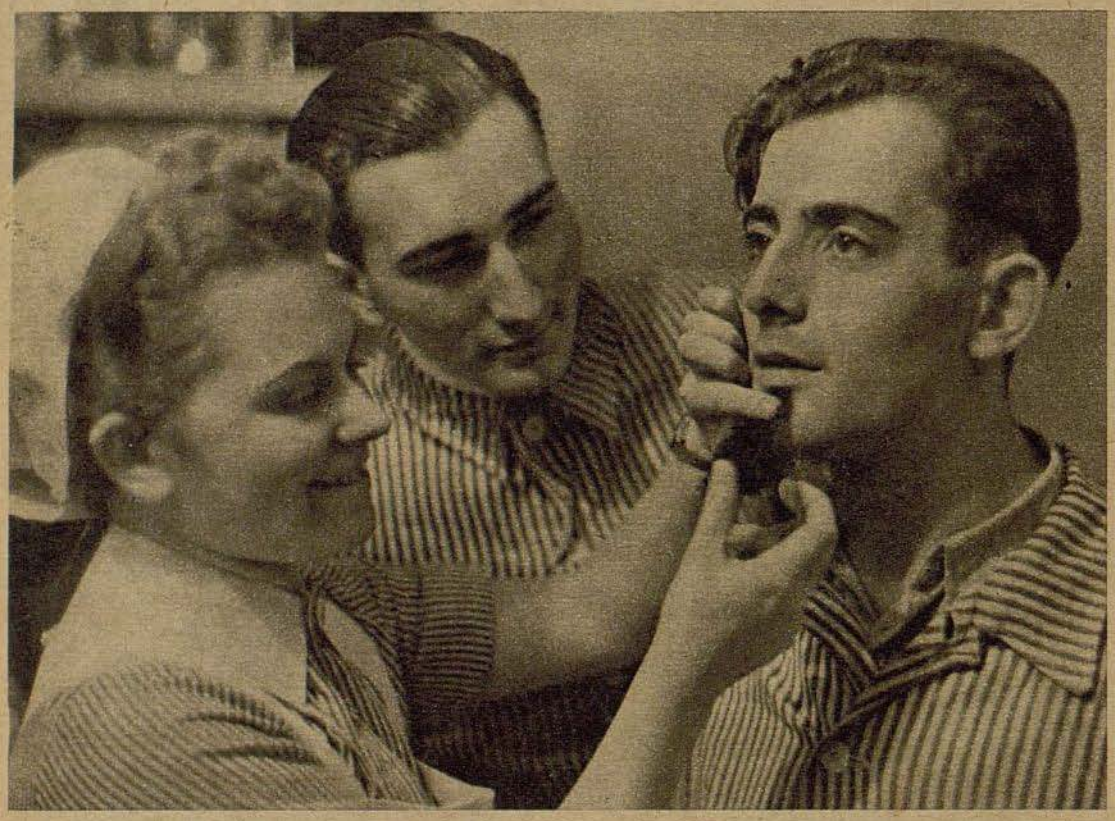
Heridos tocan para la retaguardia

2 horas alegres en un Hospital Militar de Reserva en Berlín

Causar alegría a los demás produce alegría no sólo a uno mismo, sino que restablece la salud. De esto partió el jefe de un hospital militar de reserva en Berlín, al buscar un "talento teatral" entre sus pacientes para organizar una velada artística. Dos horas enteras soldados vistiendo chaquetas listadas de hospital o en sencillo disfraz recrearon a oyentes que mostraron su agradecimiento con calurosos aplausos. Pero para los mismos convalecientes fueron estas dos horas y su preparación no sólo una alegre sino una importante ayuda en el camino a su completa convalecencia

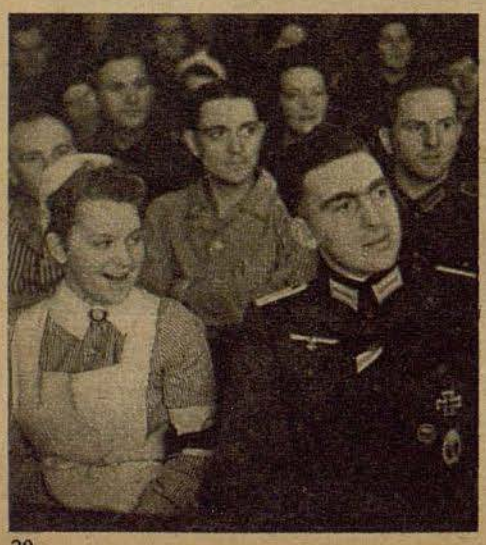


Heridos e invitados fueron los espectadores de una función artística organizada por un hospital militar en Berlín en concepto de "primera velada de camaradería de los heridos para la retaguardia"





Como en un verdadero cabaret sabe también el anunciador introducir a cada "número" con algunas indiscreciones inocentes y de buen humor



¡Una disimulada mirada al camerino! La hermana Marlies pega una barba a un "batelero del Volga"

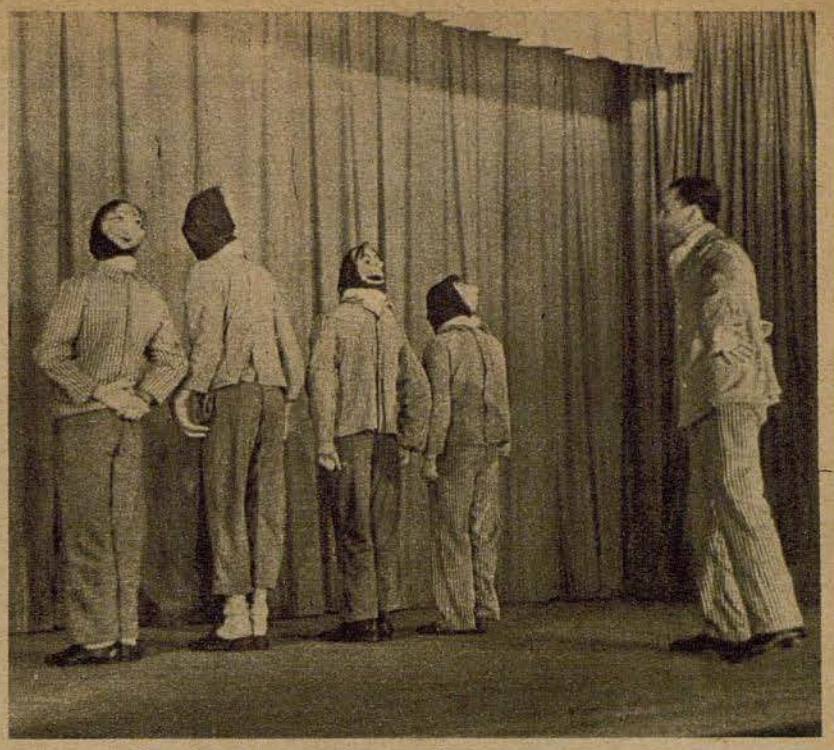
Información especial para "Der ADLER" por el Dr. H. Franz



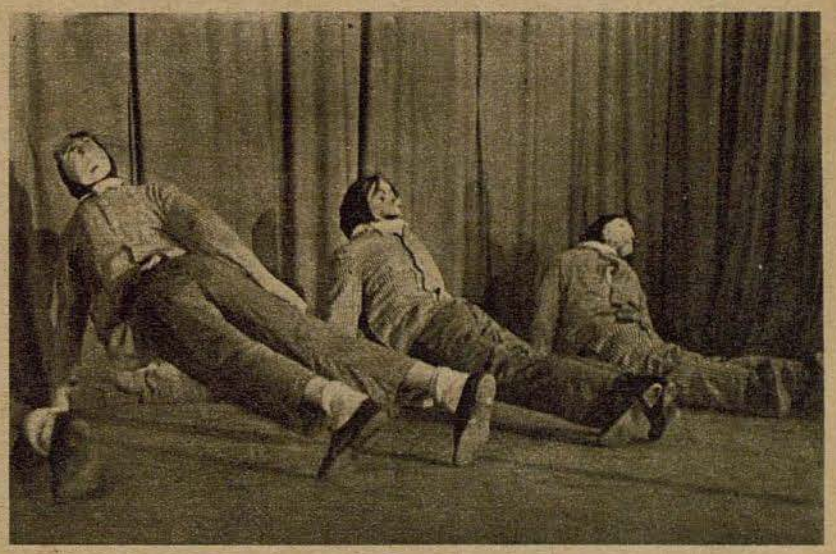
. . . ahora se alegra junto con sus pupilos sobre la divertida representación de los camaradas

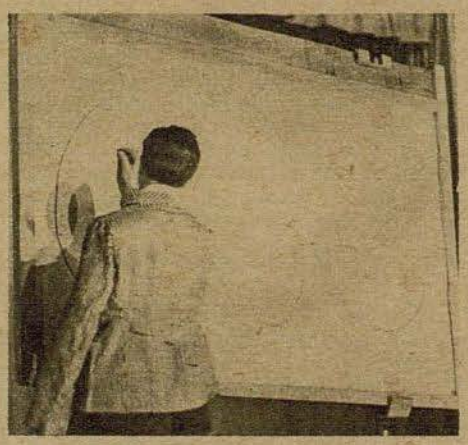


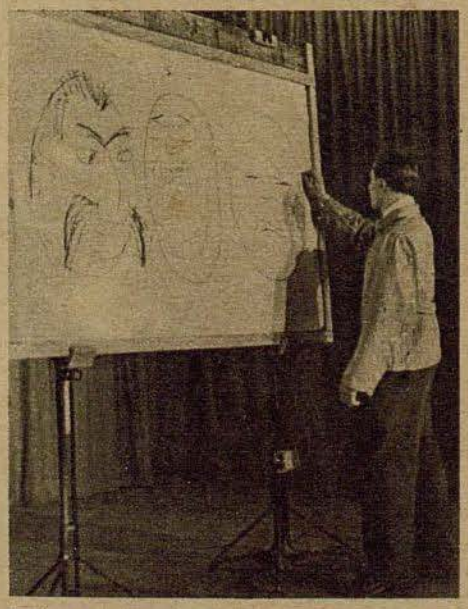
Una pareja de "clowns" salió a escena bailando y haciendo música con más de una broma pesada fué recompensada con nutridos aplausos por su actuación



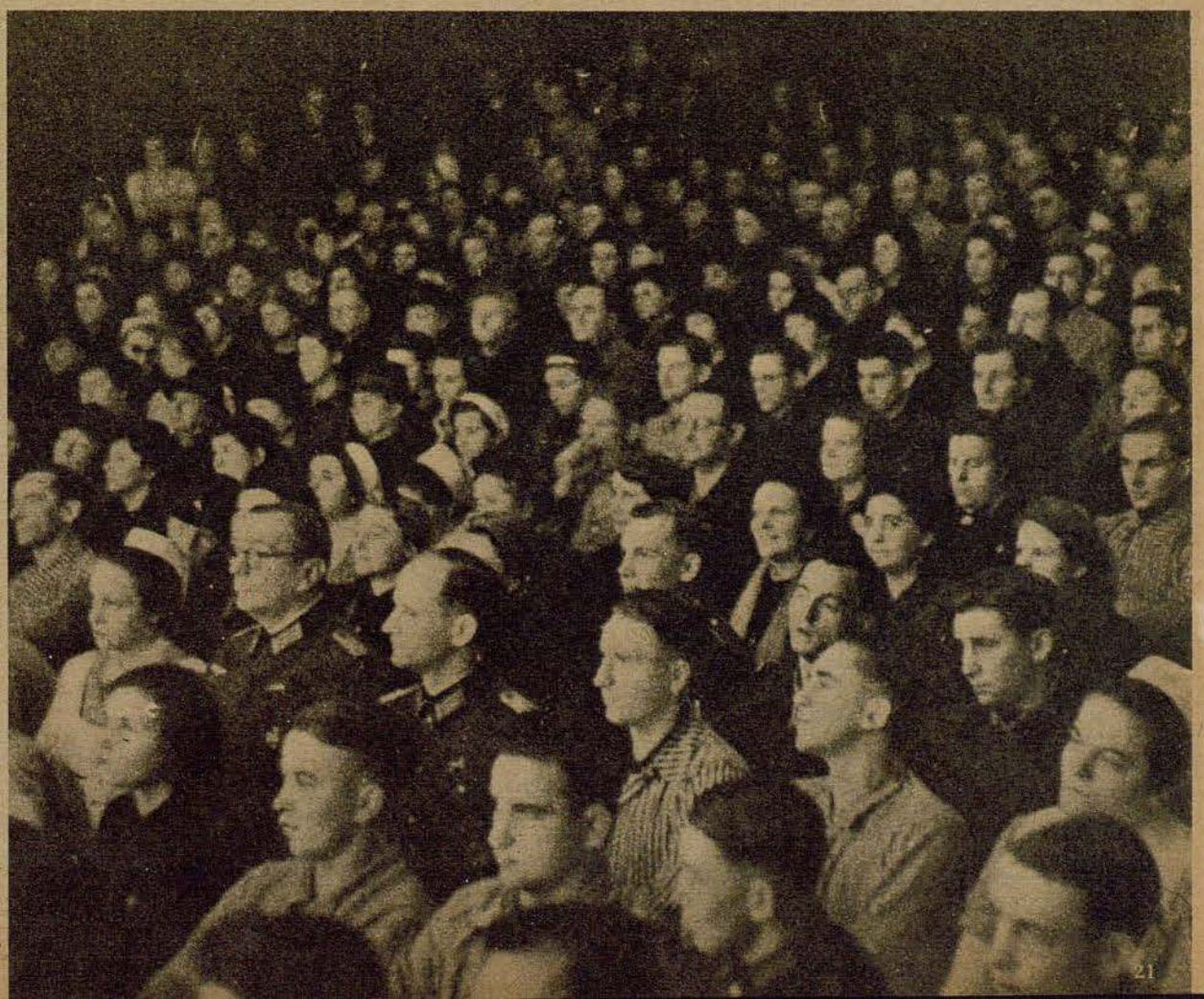
Una pieza selecta para "conocedores". Gran hilaridad produjo entre los soldados la representación paródica de la gimnasia matinal militar







El caricaturista político en su trabajo. Tres ceros se convierten mediante algunos trazos hábiles en las tres cabezas de Stalin, Roosevelt y Churchill. Con la mayor atención se interesan los espectadores por este asombroso juego de transformismo





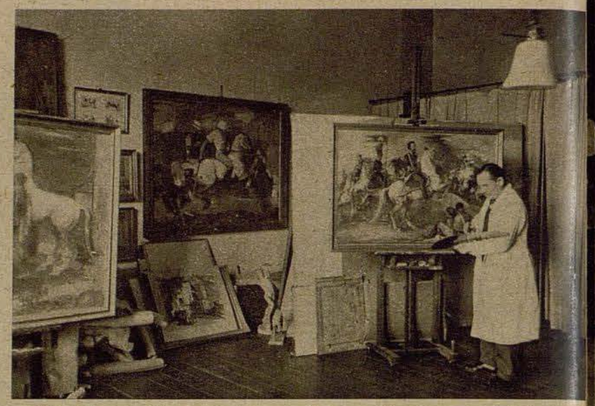
Cuarenta artistas bajo un tejado

Informe especial para ADLER

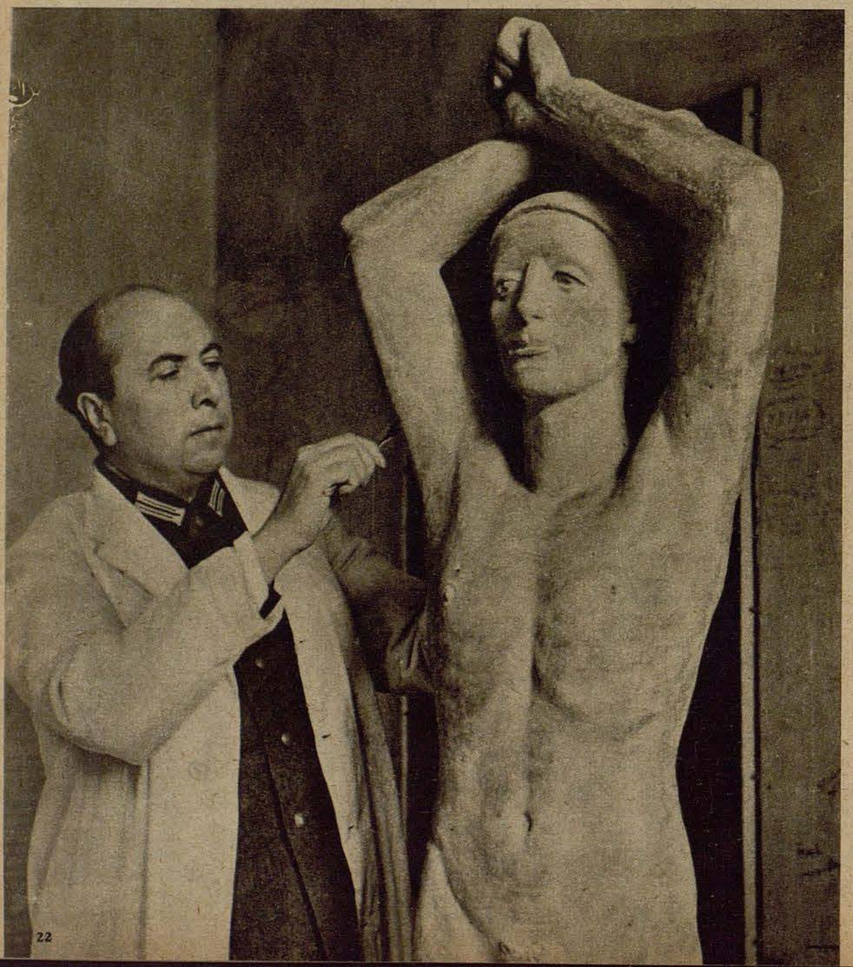
Por el Dr. H. Franz



Trabajo del grabador en madera. La principal aptitud del pintor y grabador Herbert Tucholski, distinguido con el Premio-Roma, es el trabajo en madera. Un camarada de profesión le ayuda en la labor



Adolf Dahle, conocido en todas partes desde la exposición de arte de las Olimpiadas de 1936, se ha distinguido especialmente en los cuadros de jinetes que atraen en general por su composición y magnífica tonalidad de colores

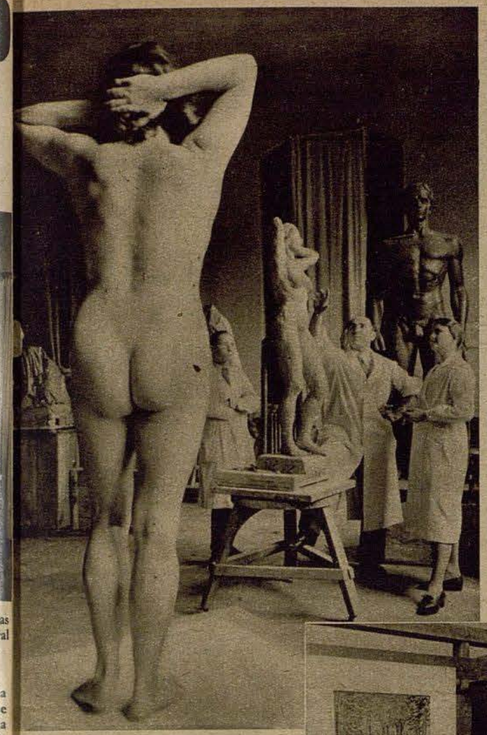


"Agrupación de Estudios Klosterstrasse", anuncia un sencillo y pequeño letrero en la entrada de la casa número 75 de la calle Kloster de Berlín. Se trata del edificio de la antigua Escuela de Bellas Artes de la capital del Reich, recientemente restaurada, en el que han hallado su lugar de trabajo cuarenta artistas alemanes. Están apoyados por el Ministerio para Ciencia, Educación y Enseñanza que se reserva el derecho de permitir la entrada de nuevos artistas. Todas las ramas del arte se hallan representadas entre sus claros y espaciosos estudios. Junto a la pintura y escultura hallamos también quienes se dedican a trabajar la plata y metales en general, a hacer grabados en madera, a la cerámica y a la tejeduría. Los amigos de la casa se reúnen todos los años para juzgar por medio de una exposición sobre los trabajos realizados por esta comunidad de artistas

Izquierda: Artistas con uniforme de soldado: Hermann Blumenthal, ganador del Premio-Roma, ha recibido un permiso de trabajo para terminar la labor interrumpida por el servicio militar



Derecha: En exposiciones que se hacen frecuentemente en el mismo edificio de la comunidad, los artistas dan ocasión a los amigos de la casa de conocer sus trabajos

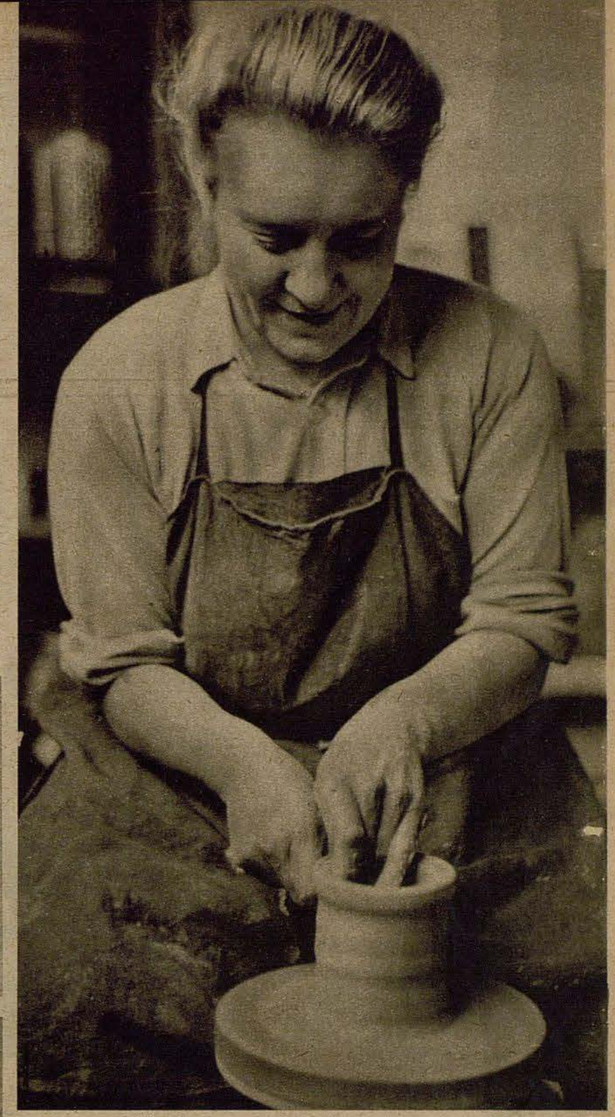


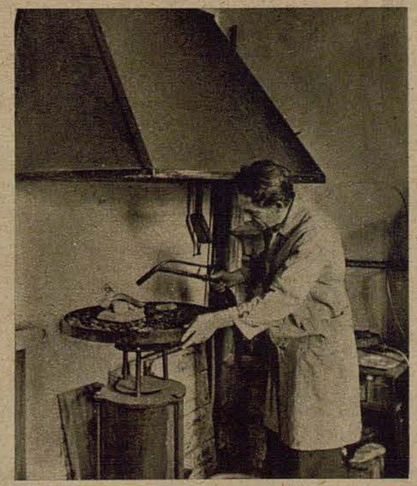
Dentro del círculo de los discípulos (Foto izquierda.) Adolf Abel, que ganó el Premio-Roma en el año 1939 y el premio de arte de la ciudad de Berlín, en 1940, critica una plástica femenina, trabajo de su discípula



Marie Brück teje alfombras según dibujos propios y ajenos. La foto de la derecha la enseña junto a su telar

Derecha: La cerámica en la rueda de alfarero. Helene Wenck-Birgfeld, que usa el primer horno eléctrico fabricado en Berlín, se ocupa especialmente de la cerámica artística





¿Estudio de artista o taller para forjar metales? Fritz Thiel, que trabaja metales, especialmente plata, junto a la fragua soldando una plástica de bronce

Rivales or Roswitha

Una película de lodeos de un joven amor

En la nueva película Ufa "Hochzeit auf Bärenhof", que el profesor Carl Froehlich ha llevado a la escena según una novela de Sudermann, hallamos a dos interesantes actores del teatro y del cine alemanes: Paul Wegener en el papel de un hidalgo de provincia, algo excéntrico, y Heinrich George en calidad de terrateniente pomerano de rancio abolengo, cuyo viejo corazón vuelve a latir otra vez como en la juventud y se deja arrastrar cada vez más en el laberinto de sus sentimientos. Los dos papeles ofrecen dos bellas tareas nuevas al arte creativo de estos actores. El papel de la protagonista es interpretado por la gentil Ilse Werner, que hace tiempo se ha creado un nombre en el cine alemán por sus éxitos obtenidos

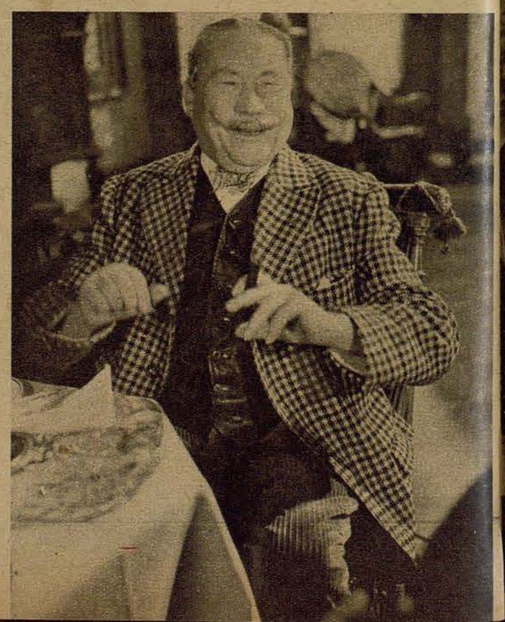


La fiesta del regimiento es el gran acontecimiento de sociedad en la pequeña corte. El jefe de los ulanos de Drammin acaba de empezar a bailar con la esposa del prefecto, la polonesa que da comienzo a la velada



La vieja generación juega entretanto a la baraja y toma unos vasos: A la derecha, el gran terrateniente barón von Hanckel (Heinrich George) y el prefecto (Walter Steinbeck). Entre los dos, el hijo del mejor amigo de von Hanckel, Pütz, alférez Lothar von Pütz (Ernst von Klippstein), que en este momento ha comunicado a su "querido tío" su traslado a los ulanos de la Guardia en Potsdam





A la izquierda: Maximilian von Hanckel (Heinrich George) se dirige a su vecino von Krakow para poner en regla un antiguo pleito a favor de Lothar, que después de la reciente muerte de su padre debe hacerse cargo de la finca Poppenhagen, llena de deudas

Fotografías Ufa (Lindner)

A la derecha: El barón von Krakow (Paul Wegener) muestra después de un breve acceso de cólera por la mediación de Hanckel, una cordial alegría inusitada sobre la visita del rico solterón, presintiendo un buen partido para su Roswitha



Cuando Hanckel, desilusionado por el fracaso de sus buenas intenciones, quiere despedirse correctamente, el viejo Krakow, apoyado por su esposa (Carola Toelle), le ruega que se quede. Roswitha (Ilse Werner), cuya mirada suplicante Hanckel considera igualmente una invitación, piensa en realidad sólo en Lothar von Pütz y en su encuentro en la fiesta del regimiento

Foto inferior: Llevada del deseo, Roswitha se ha dirigido a Berlín para ver a su inolvidable Lothar en la gran carrera militar de obstáculos en el hipódromo de Karlshorst. La entrevista termina con una desavenencia. El prolongado silencio de Lothar y la presión de sus padres determinan a Roswitha a aceptar la petición de mano de Hanckel





El propietario del Bärenhof se ha rejuvenecido en su amor por la señorita von Krakow (Ilse Werner), que no puede familiarizarse con la idea de casarse con el cincuentón



El alférez Lothar von Pütz (sobre el caballo blanco) sale de ejercicios de Potsdam para Drammin. En casa de Krakow, donde se hospeda la víspera de la boda de Roswitha con Hanckel, que no sospecha nada, teje el destino sus hilos y reúne para siempre a los jóvenes amantes

¡Aviadores alemanes se restablecen!

viene de la página 15

decir, la función del miembro afectado. Los nervios son muy difíciles de curar, y la reproducción de las funciones de un miembro paralizado exige enorme paciencia, cuidado y pericia . . . por cierto, no en último término la firme voluntad del enfermo de volverse a curar. Por este motivo precisamente el tratamiento de los heridos de los nervios se sigue en dos diferentes secciones del hospital de aviación. En el departamento de neurología quirúrgica se llevan a cabo las operaciones necesarias y complementarias que son la primera condición para suprimir por completo las paralizaciones. Una vez restablecidos de estas operaciones — en realidad, antes de estarlo completamente — tiene lugar el traslado a la sección de terapia por medio de ejercicios, situada en el Campo de Deportes del Reich.

Con asombro y admiración, podemos ver ahora el múltiple "trabajo suplementario" — para el que se precisa frecuentemente enorme paciencia, no sólo de parte del médico, sino también del personal de sanidad y de los mismos pacientes — gracias al cual se consiguen los más sorprendentes éxitos. Visitamos primero los cuartos de los heridos y departamentos de masaje y vemos la fase preliminar del restablecimiento completo. Experimentadas enfermeras se cuidan aisladamente de cada herido según las indicaciones del médico militar. Allí se efectúa el masaje de determinados grupos de músculos, que cada día va siendo de mayor duración y más fuerte. Actualmente, es decir, en el invierno, estos ejericios se efectúan en el cuarto del herido, pero en cuanto viene el buen tiempo se hacen al aire libre, sobre las magníficas y verdes superficies de césped, bajo un sol acariciador, a fin de que los heridos, mediante la distracción y adquisición de múltiples impresiones, sientan también espiritualmente la idea de que se deben curar y fortalezcan de esa forma su voluntad.

Luego vamos a ver a los camaradas que se hallan ya desde hace más tiempo en esa sección especial. Sobre una verde pradera se halla un grupo que practica el deporte con un balón. A primera vista nadie diría que se trata de heridos. Sólo al acercarnos más vemos que un oficial de sanidad, instruído en el deporte médico — él mismo va en traje de "sport" — explica y practica ejercicios especiales con cada uno de los camaradas reconvalecientes. Y así el herido del brazo aguanta el balón, o lo tira y lo coge luego, o lo tiene que balancear para fortalecer precisamente este o aquel grupo de músculos. Todo esto se realiza en juego libre, sobre el que se basa el ejercicio y fortalecimiento de los miembros sanos y con ello de todo el cuerpo y espíritu del individuo. De esta forma se consiguen éxitos que el mismo enfermo no hubiera considerado posibles unas semanas o unos meses antes. Otro grupo se ejercita en la piscina. Quien ve a esos alegres heridos bañarse en las aguas claras de la piscina a través de las cuales se distinguen perfectamente los azulejos del fondo no sabe desde luego que se trata de un método de tratamiento médico muy moderno y extraordinario pero perfectamente ideado y llevado a cabo con toda exactitud. En el agua, donde se disminuye bastante el peso del cuerpo, bastan ligeros impulsos de nervios para producir el movimiento de músculos. Mediante ejercicios y juegos adecuados se consigue fortalecer de tal forma los músculos que más tarde están en condiciones de realizar los mismos movimientos y ejercicios fuera del agua. También aquí se hallan el juego, entrenamiento y ejercicios bajo la constante vigilancia y dirección de oficiales de sanidad, experimentados en el deporte médico, y personal subalterno instruido a tal fin. Y también aquí se suman a los cuidados médicos, la belleza de los alrededores, el cálido sol, el agua y el juego e influyen sobre el alma del herido haciéndole despertar en él la firme voluntad de curarse.

Continuando nuestra visita vemos después bajo los árboles y en la terraza a los heridos que han terminado ya las horas de deporte y ejercicios. Se hallan tumbados en sillas extendibles, tomando el sol, y contemplando el entrenamiento de los camaradas. Otros juegan a ajedrez, o tocan un instrumento o leen cualquiera de los libros de la magnífica biblioteca de este parcimiento de la sección especial.

En todos los semblantes se lee satisfacción y confianza en todas las respuestas se manifiesta el agradecimiento hacia los oficiales de sanidad, suboficiales y hermanas así como la firme voluntad y segura convicción de que se van a restablecer muy pronto completamente. Y si alguna vez los camaradas recientemente llegados a la sección se desaniman y pierden la fe en su restablecimiento, ven a aquellos que, en un principio, les sucedió lo mismo, y que, sin embargo, gracias al deporte o a los ejercicios de la piscina se hallan ya en camino de curarse por completo, y oyen también de estos últimos que, junto con todos los cuidados y buen tratamiento, lo decisivo para el éxito es la fe de cada uno en que todo saldrá bien. Nosotros sacamos de esta visita al departamento para terapia por medio de ejercicios de este hospital de aviación una serie de impresiones interesantes y salimos de la sección convencidos de que gracias a la colaboración de la técnica de la cirugía moderna y del tratamiento posterior de ejercicios se consiguen éxitos que jamás hubiéramos soñado al ver a los enfermos antes y aun después de las operaciones. Hemos deducido también que además del tratamiento y cuidado corporal no se tiene que olvidar el espíritu, y que se tiene que despertar la voluntad de curarse y la alegría de vivir en cada uno de los heridos mediante una serie de agradables impresiones del ambiente para asegurar el éxito definitivo tal como lo hemos podido ve en gran número de casos



...n agitado vuelo de regreso

...pisodio dramático de un He 111 después de un servicio de frente

Por el corresponsal de guerra Udo Wolter

K¡Servicio nocturno! El grupo de combate tiene que efectuar un largo vuelo sobre el mar.

...e repente se recibe un radiograma del "Bruno-Paul."

"Somos atacados por cazas nocturnos."

...después no se oye nada del aparato, por más que se le pregunte, por más que se le ...ame . . .

...s poco antes del objetivo cuando el teniente B., el comandante del He 111, percibe ...pentinamente la voz del radiotelegrafista mediante la comunicación de a bordo.

"Un aparato enemigo detrás de nosotros, mi teniente."

...l teniente B. sabe que su radiotelegrafista, el brigada W., es un hombre de con...anza. Pero hoy no hace precisamente una noche demasiado clara, sólo de vez en ...ando se muestra la luna a través de las nubes.

"¿En qué ha reconocido el aparato?"

"Se ha colocado un momento contra una nube clara, estaba exactamente a nuestra ...erecha."

...o se oye nada en el He 111, la tripulación otea con atención en la noche cambiante ...tre la luz de la luna y la semiluminosidad de las flotantes sombras de las nubes.

...l aparato vuela ahora sobre la costa y se halla poco antes de su objetivo.

...ubitamente, una nueva exclamación del radiotelegrafista de a bordo.

"¡Inclinarse a la derecha! ¡Caza nocturno muy cerca detrás de nosotros!"

...l sargento Sch., el piloto, pica el aparato hacia la derecha. Se encuentran precisa...ente en un punto despejado, las nubes salvadoras han quedado en la costa. El ...rigada W. tiene tiempo todavía de enviar un radiograma, empuñar después la ...metralladora y hace girar bruscamente el cañon.

...e la oscuridad se precipita una sombra sobre el He 111. Al próximo instante ...tumban y saltan pedazos del aparato, pero al mismo tiempo hablan también las ...metralladoras del radiotelegrafista y del mecánico de a bordo, el cabo W.

...cto seguido desaparece la visión. Las salvas de la tripulación han cubierto bien al ...acante. Pòr más que escrutan también durante los próximos minutos, el caza ...cturno no vuelve. El He 111 vuela ahora sobre el objetivo, cuando el aparato ...ierde rápidamente velocidad y se inclina hacia adelante. El motor derecho ...o funciona.

...l teniente B. no piensa mucho tiempo. "Nuestra carga la llevaremos a su destino ...tivo después a casa." El He 111 pierde enorme altura con la pesada carga de bombas, ...asos ero ahora ya tiene claramente debajo el objetivo a la luz de la luna.

¡Atención! ¡Lanzo!" Al próximo instante, una breve maldición. Las bombas no ...ieren salir, los impactos del caza nocturno comienzan a surtir efecto.

...l piloto toma la palabra. "Las bombas tienen que salir, perdemos demasiada ...tura.".

...escienden otros 700 metros antes de que el teniente logre desprender las bombas. ...ntretanto da parte también el brigada W. de que la instalación radiotelegráfica de ...bordo no funciona. Y queda todavía el vuelo de regreso sobre el mar, que tienen ...e cubrir ahora con un motor, así como sin comunicación con los camaradas y la ...ase. Si ahora vuelve a presentarse el caza nocturno, están perdidos.

...en detrás de ellos, al volver a volar sobre la costa, los incendios en la zona señalada. ...an cumplido su misión, colocado bien sus bombas, pero ahora hay que dedicar toda ...atención al vuelo de regreso.

...tra maldición del piloto. También el segundo motor funciona irregularmente, ...abiendo comprobado entretanto que tienen una enorme cantidad de impactos en ...aparato, puesto que una ráfaga de las ametralladoras del caza nocturno ha estado ...en dirigida.

"El mecánico de a bordo, adelante." El cabo W. se dirige adelante. Se han adentrado ...tanto en el mar que si ahora tuvieran que descender, ni siquiera podrían llamar ...la central de salvamento marítimo.

...s cuestión de vida o muerte, lo sienten y lo saben. Sólo pueden confiar en que su ...aliente pájaro no les deje completamente abandonados.

...l motor vuelve a escupir, el aparato pierde enorme velocidad y desciende de nuevo. ...etrás, el radiotelegrafista de a bordo desarma precipitadamente las ametralladoras, ...rroja al mar los tambores y todos los instrumentos superfluos. Es cuestión de una ...ora. Si el He 111 no les abandona, llegarán a la propia costa. En estos últimos ...80 kilómetros se decide su suerte.

"¿Qué velocidad tenemos?"

...l piloto se encoge un poco de hombros. "Sólo puedo sostener el aparato, mi teniente. ...o podemos perder mucha velocidad." El piloto y el mecánico de a bordo tratan uno ...e los motores con sumo cuidado y sólo a veces, cuando una ráfaga de viento levanta ...l aparato, da el sargento algo más de gas.

...20 kilómetros hasta la costa, 100 . . . 80 . . . Interminable y angustiosamente ...ranscurre el tiempo, pero todavía vuela el He 111, todavía aguanta el motor.

...e oye una exclamación del teniente.

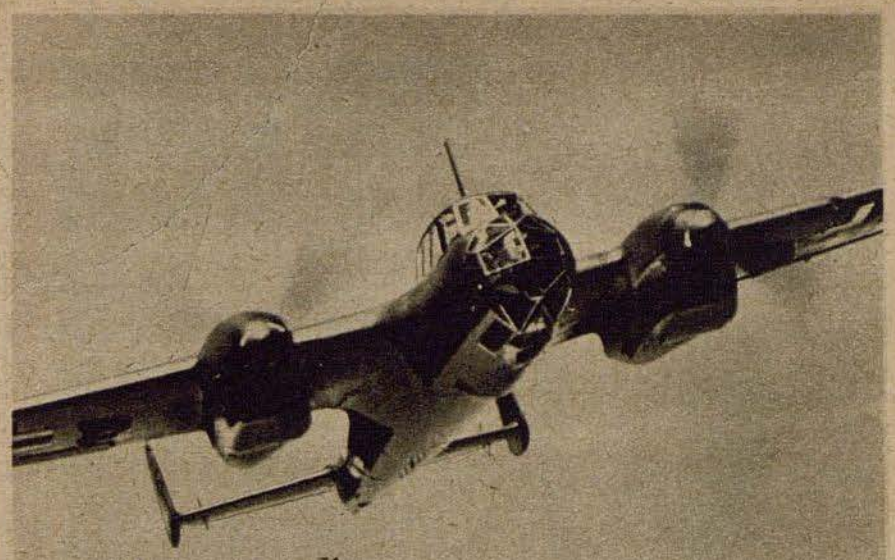
"¡La costa!"

...nte ellos se destaca la costa como una sútil faja y poco después ven los primeros ...aros. Continúan su rumbo, lo han logrado. Sólo faltan pocos metros sobre el mar, ...l aparato ha perdido altura constantemente, pero se acerca la salvación.

...No los consiguen del todo. A sesenta de la costa tiene el piloto que descender el ...parato en el agua. Una ola pasa por encima de ellos, pero qué importa. Pocos ...minutos más tarde están en la costa y ven su valiente aparato a la luz de la luna en ...as aguas costeras.

...están salvados, lo han logrado. Una hora más reciben los camaradas de la base la ...oticia de que también "Bruno-Paul" ha regresado.

Corresponsal de guerra Udo Wolter



El avión de bombardeo

DORNIER DO 215

a las más excelentes condiciones de vuelo une una potencia de combate extraordinaria. — El armamento está dispuesto en forma de asegurar un tiro libre hacia todos los lados



Una espaciosa barquilla con vista libre en todos los sentidos sirve de alojamiento para los cuatro tripulantes, que pueden ayudarse mutuamente de modo ideal durante el vuelo y en combate

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / FRIEDRICHSHAFEN

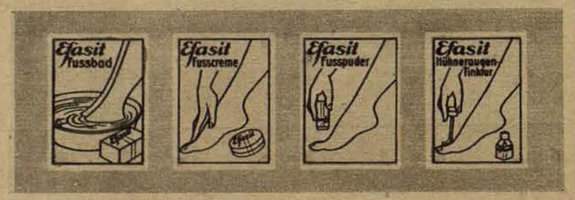
Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (B) **Crema Efasit**
Polvos Efasit **Tintura callicida Efasit**

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!

Efasit Pedicura

Con el motor encendiado, sobre Moscú

Por el Corresponsal de guerra **Wolfgang Küchler**

PK En el aparato hace un frío de mil demonios. El frío penetra hasta los huesos y no lo impide ni la combinación, ni el pullover, ni los guantes ni las botas de piel. Dedos entumecidos agarran el puño de la palanca del timón. De vez en cuando el joven oficial frota sus dedos para calentarlos, mientras que su telegrafista intenta conseguir el mismo resultado golpeando sus manos.

Debajo de ellos todo es nieve e hielo. Sobre la tierra se halla un impenetrable manto blanco del que resaltan sólo de vez en cuando un par de grandes casas de campo que producen la impresión de manchas sobre algo inmaculado. Apenas si pueden reconocer las carreteras y vías férreas que conducen a Moscú. Pero hoy tienen otro indicador de dirección digno de toda confianza, que les conduce directamente al objetivo: el camino hacia la capital rusa está plagado de artillería antiaérea. Los reflejos de las bocas de numerosos cañones, emplazados en los sitios más imposibles, cuyos proyectiles estallan de repente amenazadores delante y debajo de ellos, demuestran bien a las claras: seguimos bien, este es la ruta que conduce al centro de la metrópoli bolchevique.

Poco después aparecen algo escondidos aún en la bruma los uniformes y oscuros bloques de casas de la gigantesca ciudad. Los nervios están en tensión, los cinco sentidos están puestos sobre el objetivo, sobre el próximo ataque. El bombardeo va a ser esta vez de un campo de aviación en el extremo de Moscú, porque los aparatos de reconocimiento alemanes han descubierto en el mismo más de 100 aeroplanos enemigos! Allí tienen que alcanzar algo de todas formas, con sólo apuntar un poco, allí las bombas se precipitarán desde el cielo y como rayos destruirán aviones y cobertizos. Ya de lejos divisan el aeródromo adversario. Lo caracterizan anchas pistas de despegue, enormes cobertizos y numerosos aparatos situados en los extremos del mismo.

A través de una lluvia de proyectiles que estallan por todas partes, los Me 110 pasan al ataque. El cielo adquiere repentinamente el aspecto de un muro negro. Lo han oscurecido infinidad de nubecitas de la artillería antiaérea. Por doquiera fijan sus miradas los aviadores alemanes no ven otra cosa que relámpagos de fuego por debajo de ellos. Esto no lo habían visto nunca. Una lluvia de centenares de granadas los cubre, pretende cogerlos. Debajo parece un verdadero infierno. Tan cerca hacen ya explosión los proyectiles enemigos que pueden oírlos dentro las cabinas, a pesar del ruído de los motores. ¡Caramba! De nuevo otra a corta distancia. El aparato es dirigido prudentemente hacia arriba. El piloto y el mecánico buscan con medrosas miradas si ha sido alcanzado el avión, pero ha fallado otra vez el fuego bolchevique, la cabina está aún intacta. Se vuelven hacia el objetivo a través de una infernal columna de granadas de artillería antiaérea. Repentinamente se produce de nuevo un sordo ruído en el aparato, e inconscientemente también el Alférez K. y el Brigada S. contienen el aliento. ¡Demonios condenados! ¡Ahora sí que les han pillado! ¡Impacto de "flak" en el motor de la derecha! El Alférez contiene un juramento al ver el resultado del impacto. Del motor sale humo blanco y espeso. La metralla ha abierto en el suelo, detrás del telegrafista de a bordo, un agujero de regulares dimensiones. Aquel tiene ahora oportunidad de mirar hacia abajo. Y que ello les pasara precisamente ahora, tan cerca del objetivo enemigo! Adelante el primer aparato se inclina ya para iniciar el vuelo de ataque en picado. Entonces el Alférez aprieta también los dientes. No hay que reflexionar ni titubear más. ¡Adelante, cueste lo que cueste! ¡Ataque con un motor destrozado! El Me 110 se precipita hacia el abismo produciendo su silbido particular. Allá están los aeroplanos en el campo, allá los largos cobertizos: ¡a lanzar las bombas!

No tienen más tiempo de seguir con sus ojos el camino de los huevos metálicos, pero los restantes aparatos pueden observar como se levantan poderosas columnas de fuego. Las bombas han dado en el blanco. Y ahora fuera de este castillo de fuego lo más pronto posible, piensan ambos. Pero la falta de un motor se deja sentir. El aparato, gravemente averiado, se arrastra pesadamente entre nubes sobre Moscú. Han perdido ya de vista a los demás aviones de la formación. Sobre Moscú, completamente solos, y la artillería antiaérea continúa siempre lanzando sus peligrosas granadas que no les dejan un minuto de tranquilidad. En realidad es un verdadero milagro que aguante todavía el aparato. Efectivamente es un fiel pájaro que lo soporta todo.

Sin embargo no ha terminado todavía el infierno. "¡Cazas!" grita el telegrafista repentinamente. ¡Dios Santo! Esto nos faltaba aún, ¡caramba! ¡Cobardes! En una bandada de cinco se precipitan sobre el aeroplano alemán averiado, y disparan y disparan todo lo que dan de sí sus armas. De nuevo se oyen ruídos raros en la cabina. ¡Cielos, otra vez el motor de la derecha! Durante unos segundos, los corazones de los aviadores laten precipitadamente. El motor arde! Las llamas se levantan poderosas entre las oscuras nubes de humo. Y de nuevo se lanzan sobre ellos los cinco cazas adversarios. Las ráfagas de balas luminosas pasan a la derecha e izquierda del avión, un par de ellas horadan incluso las alas, produciendo un ruído aterrador. Pero el Brigada S., el rubio telegrafista de a bordo, no está dormido. Dispara también constantemente contra los atacantes I 18. Ahora hay uno de ellos exactamente dentro del punto de mira. Fuego, entonces, hasta que se termine el tambor. Puede ver con toda claridad cómo sus mortíferas ráfagas alcanzan las alas y el motor del enemigo. ¿Pero diablos, es que no quiere caer el maldito? Bien, pone un nuevo tambor y hace funcionar otra vez la ametralladora. Por fin, ahora sí que lo ha alcanzado de lleno. "¡Hurra!" exclama el brigada, y cuando el Alférez K., se da vuelta, ve perfectamente que el caza enemigo se hunde en el abismo dejando tras de sí una espesa columna de humo negro. Parece que los restantes que se hallan cerca de este condenado alemán, que no quiere caer de ninguna manera y que incluso tira magníficamente bien, prefieren cejar en su empeño. Dan media vuelta y poco después desaparecen entre las nubes.

Mientras tanto, el Alférez K. y el Brigada S., no han tenido más tiempo de preocuparse del motor. Al dar ahora preocupadas miradas sobre el mismo, parece que les hayan arrancado una piedra del corazón. El frío viento de la velocidad ha apagado otra vez las llamas. Gracias a Dios. El motor de la izquierda trabaja todavía a la perfección. Con él regresan sanos y salvos a su base de partida. Ahora vuelven a vivir algunos momentos críticos. El tren de aterrizaje está destrozado y no se puede desplegar, bien, pues, a aterrizar sobre el vientre del aparato. Todo a la perfección, no se pueden quejar. Y cuando, algo cansados y con la mente fija todavía en los acontecimientos de la última media hora, salen del aeroplano, los camaradas se hallan ya de regreso. "¡Caracoles, muchachos, es estupendo que os volváis a hallar aquí!" Ellos se sonríen Sí, efectivamente, nos hubiera podido ir mal, muy mal. Todos los demás han regresado asimismo sanos y salvos de la acción sobre territorio enemigo.

Pigmentan



protege la piel contra el sol, el viento, el mal tiempo y el frío

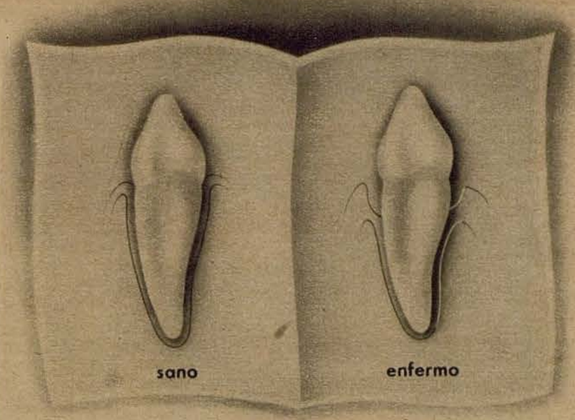
Obermeyer & Co., Hanau/M.

Sturzkampf-gruppe Hauck

Roman von Hans Meffert. Geb. RM 4,-, kart. RM 3,-

Dieser erste große Roman einer Stukagruppe, den ein junger Fliegerhauptmann schrieb, wird durch eigenes Erleben und die mitreißende Kunst des Erzählens zum Sinnbild deutschen Fliegertums. Die jungen Flieger, die wir im Kampf in den Lüften, im Kreise der Kameraden und in den kurzen Stunden des Urlaubs vor uns sehen, stehen dem Leben aufrecht und im Bewußtsein ihrer Kraft gegenüber und wissen, wenn es von ihnen verlangt wird, freudig ihr Leben einzusetzen.

VERLAG SCHERL BERLIN SW 68



Paradentose

La enfermedad de la cavidad dental

Aparte de las caries, la paradentose figura entre las enfermedades dentales más corrientes. La paradentose es una de las enfermedades que surgen en las encías y en los contornos del diente y es originada principalmente por una alimentación errónea, por una masticación mala, por el sarro dentario y por un cuidado insuficiente de los dientes.

Un remedio efectivo contra dicha enfermedad es el cuidado justo de los dientes porque contribuye a: una alimentación sana (a base de pan integral, fruta cruda, verduras y ensaladas), masticar bien, limpiar los dientes sistemáticamente y dejarse examinar los dientes por un dentista a título de prevención aun cuando no se tenga dolor de muelas. El cuidado justo de los dientes puesto efectivamente en la práctica preserva contra afecciones evitables y contribuye en mucho a estar sano.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes



Togal

en tabletas

Sumamente acreditado hace 25 años en casos de

Reuma · Ciática
Gota · Lumbago
Dolores de cabeza
Nervios irritados
Resfriados





Para fotografías expresivas elija Mimosa, el material fotográfico con el cual nunca se tiene un desengaño

Para fotografías: película Mimosa-Panchroma
Para copias: Mimosa-Helioton
Para ampliaciones plásticas: Mimosa-Luxus-Bromosa

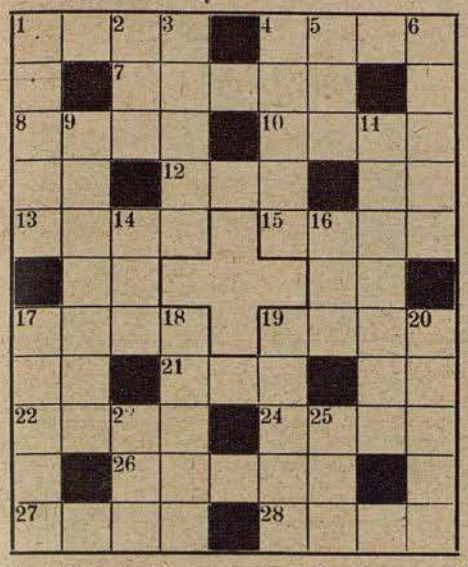
Mimosa

MIMOSA-AKTIENGESELLSCHAFT, DRESDEN-A. 21

Pasatiempos

Crucigrama

por Efepé



Horizontales: 1 Herramienta, 4 Fruta seca, 7 Guarnición, 8 Materia colorante, 10 Adorno, 12 Río de España, 13 Consonante, 15 Peso, 17 Provocación, 19 Adverbio, 21 Emperador, 22 Ave gallinácea, 24 Célebre ciudad y colegio en Inglaterra, 26 Muy pequeño, 27 Adjetivo, 28 Repugnancia.

Verticales: 1 Descendencia, 2 Hogar, 3 Pendiente, 4 Nombre propio, 5 Adverbio, 6 Nombre de mujer, 9 Media, 11 Tribunal, 14 Mujer bíblica, 16 Pronombre personal, 17 Robo, 18 Gas, 19 Liza, 20 Artificio de madera que sirve para andar, 23 Sentido corporal, 25 Irritación de la garganta. I 11

Jeroglífico

por F. P. Pérez



I 14

Charada

por Paquete

a — a — bos — cra — cho — dan — de — do — dor — dun — e — en — go — la — lo — lop — na — ne — o — o — o — on — os — pe — ra — ret — sal — so — te — te — tes — tis — tram — tro — tro — ud — va — za — zig

Con las 39 sílabas que anteceden deben formarse 14 palabras cuyas letras iniciales y finales leídas de arriba abajo den un conocido refrán español. I 12

Significado de las distintas palabras

1 Ciudad del nordeste de Alemania,
2 Planta tifácea,
3 Ciudad de Palestina,
4 Personaje del "Moro de Venecia",
5 Baile de salón,
6 Ambos,
7 Local donde se representan comedias,
8 Lugar de Atenas donde se daban espectáculos musicales,
9 Inventor inglés conocido en el automovilismo,
10 Poema dramático con música,
11 República,
12 Instrumento de música,
13 Godo oriental,
14 Filósofo griego.

1 ..... 8 .....

2 ..... 9 .....

3 ..... 10 .....

4 ..... 11 .....

5 ..... 12 .....

6 ..... 13 .....

7 ..... 14 .....

Fatal escasez de espacio

por L. Rellstab

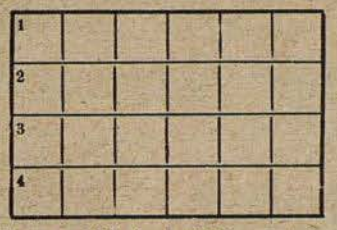


A veces no es provechoso tener muchas piezas cerca del propio rey, porque las posibilidades de huida le pueden ser atajadas. Un adversario a veces puede incluso forzar al otro a cerrar por si mismo las últimos posibilidades de jugada.

En la figura representada (los blancos: Rg1, Dd4, Tf1, Ad1, Ch5, Pb2, c3, g6, h2; los negros: Rg8, Db6, Te7, Th8, Cc5, Cd7, Pa6, c6, d5, e4) aquí los blancos pueden — por medio de combinación ofrenda — obtener por fuerza "jaque mate" en pocas jugadas. ¿Como?

Logogrifo

Por Dz



a a a a a, d d, e, g, i i, j, l, m m, n, o o o, r r, t t, z

De las letras precedentes hay que formar 4 palabras y poner las en las filas horizontales de modo que resulte en la primera fila vertical el nombre de un baile español.

1 Flor,
2 Planta textil,
3 Ciudad heroicamente defendida en la guerra civil,
4 Flota española en el siglo 16. I 8

(Las soluciones en el número próximo)

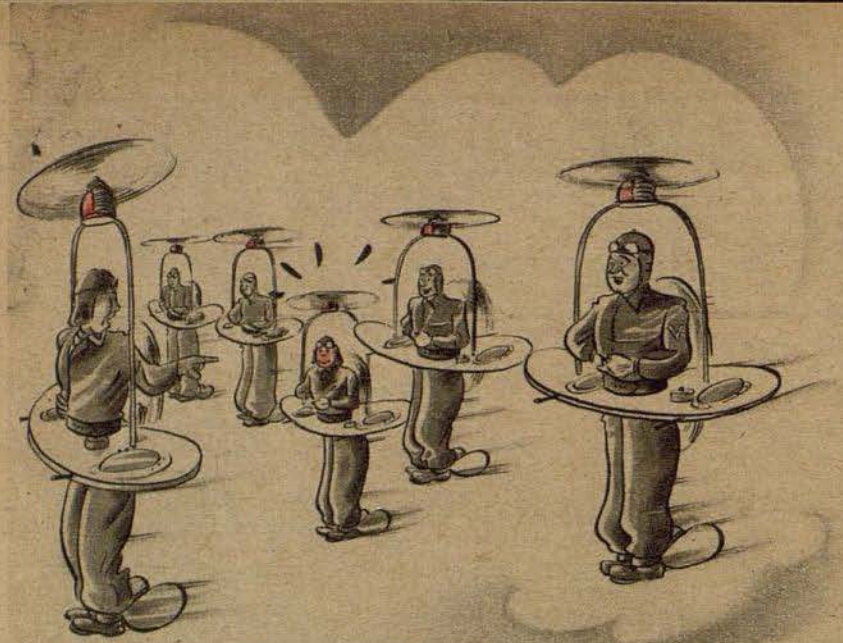
¿Qué le parece más obscuro: Marrón o Azul?

La repuesta a esta pregunta es muy delicada, ya casi imposible, por la simple razón basada en el sinnúmero de tonalidades de los colores. La solución de este problema es empero muy importante, especialmente relacionada con la exposición de vistas en colores naturales. Lo más cómodo y seguro en tal caso es consultar a un exposímetro fotoeléctrico de calidad insuperable, tal como aquel que se halla montado por ejemplo sobre la cámara fotográfica CONTAX III de 24 × 36 mm. Con el simple accionamiento del botón de graduación se consigue establecer sin cálculo mental alguno para cada grado de obturación el debido tiempo de exposición o al revés para cada tiempo de exposición el grado de obturación exacto.



Debido a este hecho, el propietario de una CONTAX III puede captar sus vistas en colores naturales con la misma seguridad y eficacia como sus vistas comunes en blanco y negro. Gracias al exposímetro incorporado se pueden exponer todas las vistas uniformemente, es decir la una como la otra. La CONTAX III posee además un telémetro-visor (telémetro dentro del visor), objetivos intercambiables hasta una luminosidad de 1 : 1,5, una parte trasera desmontable, que facilita considerablemente la colocación de la cinta emulsionada y muchas otras ventajas más. Folletos ilustrados remite a petición también la fábrica ZEISS IKON AG. de DRESDEN S. 130, Alemania.

Fotografías maestras por el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon



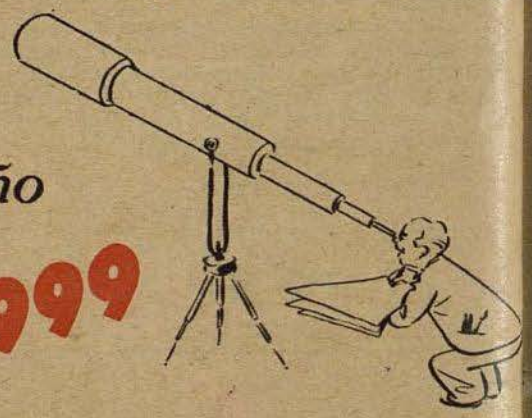
Excursión dominical

"Lo ves tú, Erika, si lo he dicho enseguida que perdíamos el equilibrio . . . tu amiga es demasiado pesada



Ligera orientación acerca del año 1999

Maenner



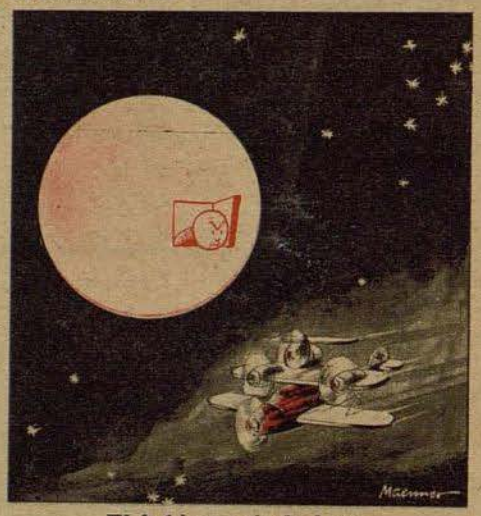
Sueños de aviador

Dibujado por

Hellmut Maenner



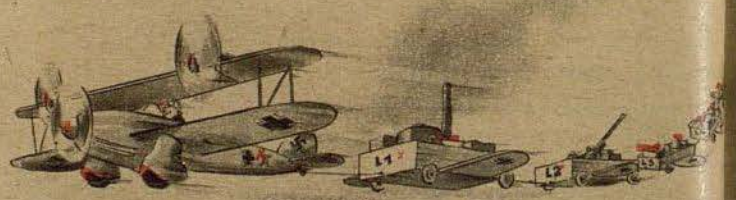
"¿Quien diablos equivoca de nuevo toda la dirección?" El aviador Schwelm, señor suboficial. Pero él no lo puede remediar, ha tenido un encendido defectuoso!"



El habitante de la luna:

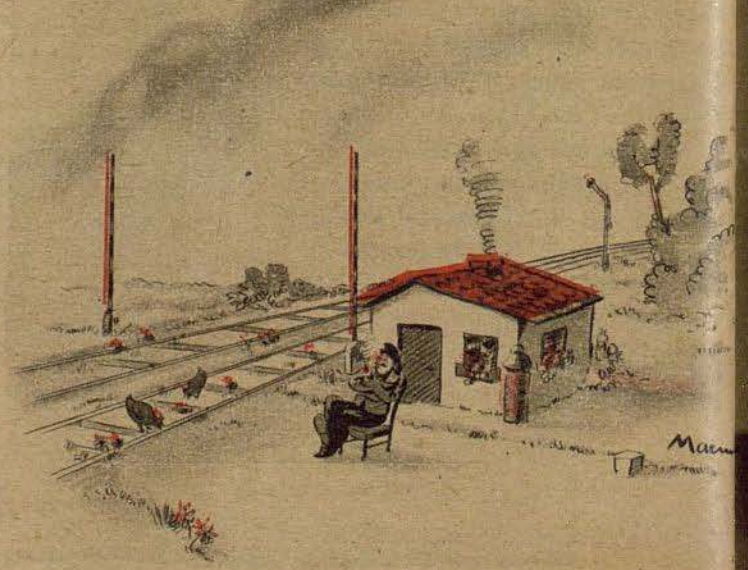
"¡Caracoles — ahora no hay tranquilidad ni siquiera aquí arriba!"

Izquierda: **Llamada desde el éter:** "¡Vuelo desde Venus, a través de la Vía Láctea, hacia Géminis, ha salido perfectamente . . . pero han quedado retenidos en Acuario . . . están sin combustible . . .!"





Izquierda: ". . . y a estos dos dulces angelitos los he traído de la tropósfera!"



Derecha: El ferrocarril ha pasado de moda. Sólo se ven convoyes en el aire

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 11. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan diractamente a la editorial. Entered as second-class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

NUMERO 15 / BERLIN, 28 DE JULIO DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Un soldado de un grupo de reconocimiento del Arma Aérea

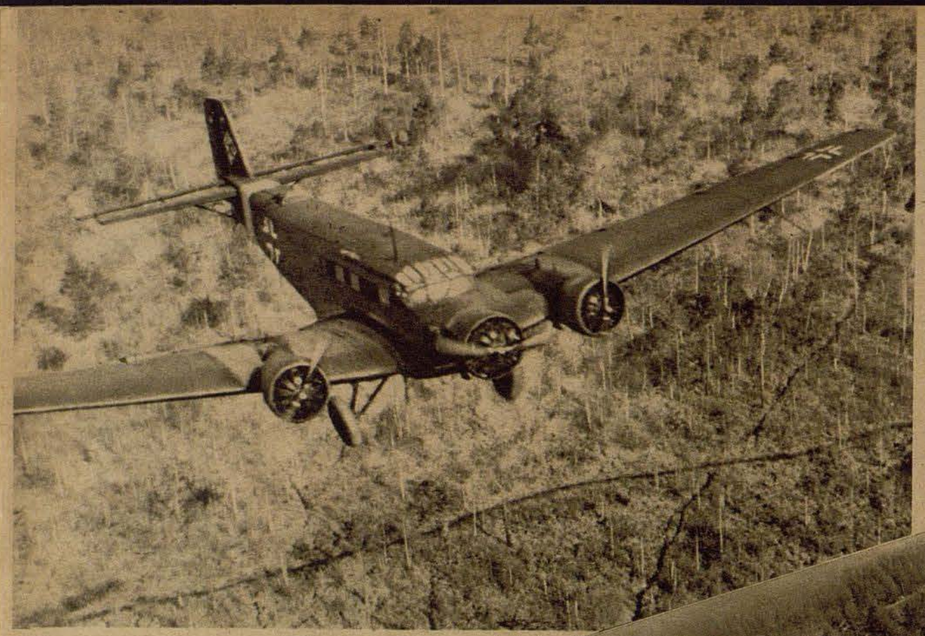
En los duros combates de defensa que se llevaron a cabo en el Frente Oriental y en los cuales el Ejército alemán salió victorioso, tomaron parte en las luchas terrestres batallones del Arma Aérea y desde entonces combaten en primera línea hombro contra hombro con sus camaradas del Ejército

PK Foto del corresponsal de guerra Haustein

La guerra en estepas y pantanos

Fotos aéreas de un sector de luchas encarnizadas del frente oriental

Izquierda: Un Ju de transporte durante el vuelo sobre el frente. Detrás de las primeras líneas alemanas se extiende una vasta región intransitable de bosques y estepas. Puesto que las pocas carreteras de esta región no pueden usarse hasta principios del verano, tuvieron que emplearse constantemente aviones de transporte para abastecer al frente con munición y víveres

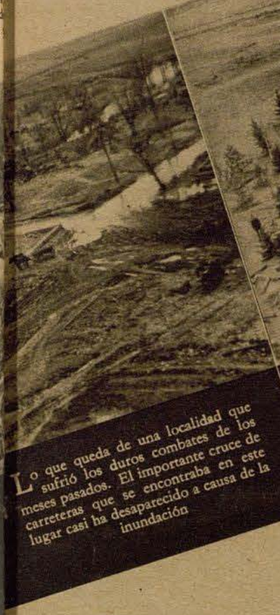




Este río que fluye a través del país es una carretera. Con el fin de poder mantener las comunicaciones con la primera línea se construyeron largas calzadas de rollizos al lado mismo de las carreteras anegadas bajo el agua



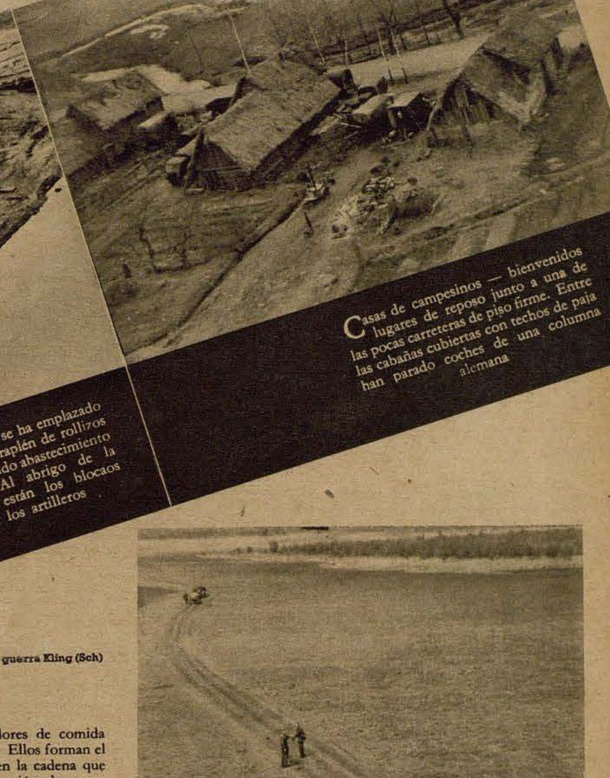
Para poder transportar la madera necesaria para la construcción de estos terraplenes de ramas tuvieron que construirse otras vías afirmadas por troncos de árboles sobre el suelo pantanoso de los bosques



Lo que queda de una localidad que sufrió los duros combates de los meses pasados. El importante cruce de carreteras que se encontraba en este lugar casi ha desaparecido a causa de la inundación



Una batería alemana se ha emplazado al lado de un terraplén de rollizos que posibilita un rápido abastecimiento con municiones. Al abrigo de la vertiente del río están los blocaos erigidos por los artilleros



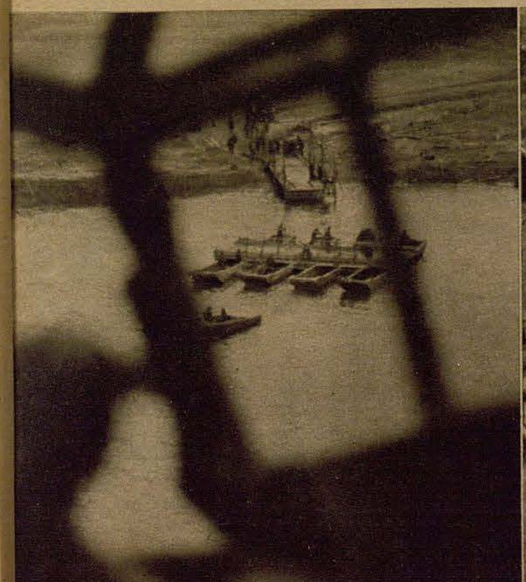
Casas de campesinos — bienvenidos lugares de reposo junto a una de las pocas carreteras de piso firme. Entre las cabañas cubiertas con techos de paja han parado coches de una columna alemana

PK. Informe gráfico del corresponsal de guerra Kling (Sch)

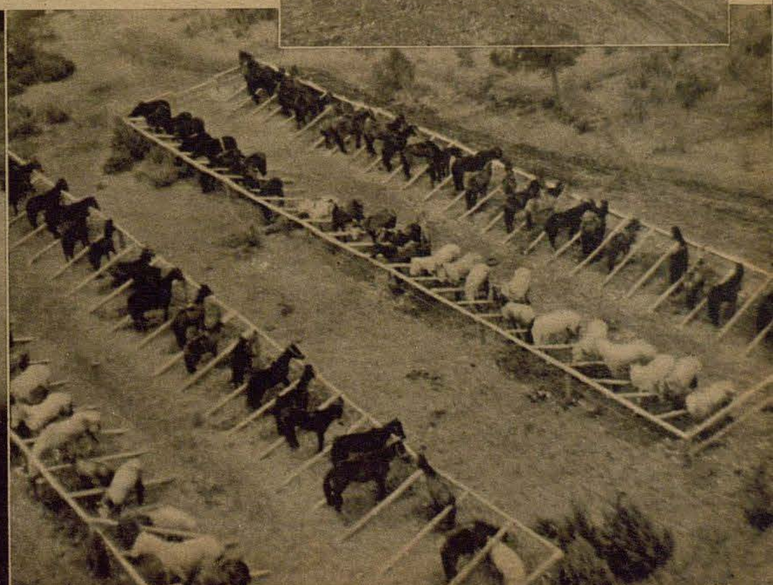


Abajo: El Este — país de contrastes. Mientras que extensas regiones siguen aún inundadas, la estepa alta se secó por el sol de tal forma que el fuego de artillería originó un incendio

Encuentro con zapadores alemanes. Durante el período "húmedo" tuvieron que llevar el peso mayor de las acciones contra el enemigo y las calamidades del tiempo. La foto muestra el tendido de pontones. Una parte del puente es transportada para unirla con otra



Derecha: Portadores de comida saludan al avión. Ellos forman el último eslabón en la cadena que comienza en el avión de transporte y termina en la marmita. Abajo: Una cuadra de caballos al aire libre en la cual pueden descansar los fieles cuadrúpedos del intenso servicio

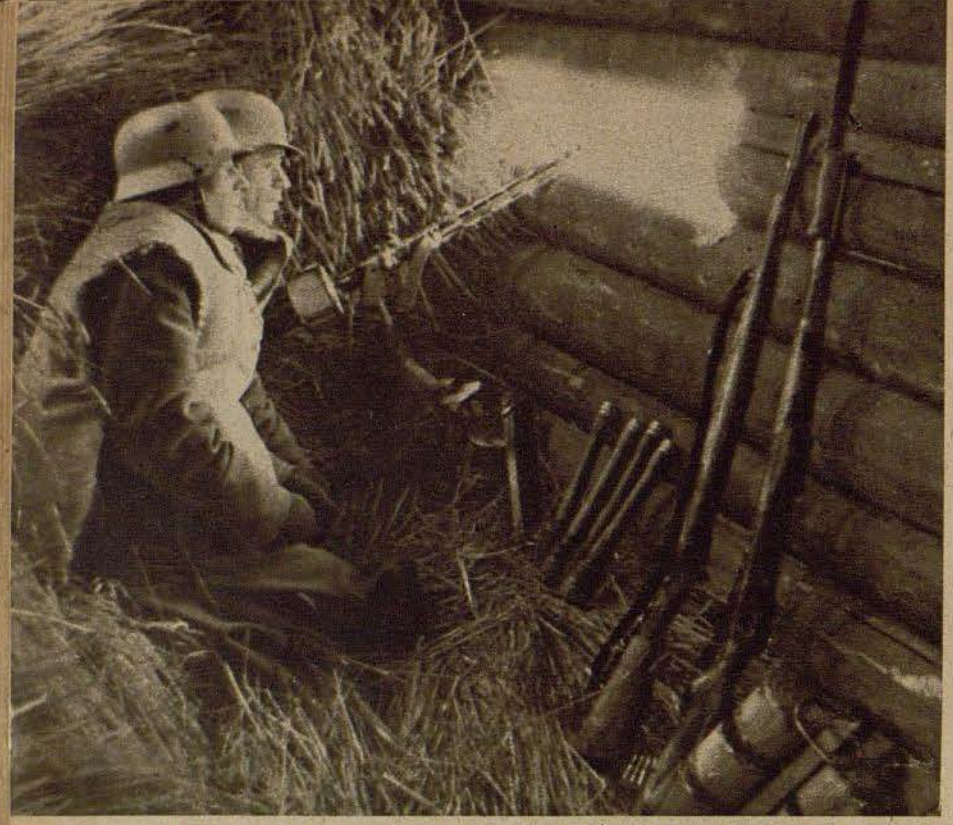


Batallones del Arma Aérea

Combates terrestres coronados por el éxito en el Frente Oriental

Ya en el último discurso del Führer pronunciado ante el Reichstag el pueblo alemán se enteró del empleo en el frente oriental de batallones del Arma Aérea. Con las siguientes palabras el Führer ensalzó los méritos contraídos por los batallones de la Aviación durante la campaña de invierno: "El Arma Aérea siempre apoyó una y otra vez con heroicas acciones de nuestros bravos soldados y esto no sólo con los valientes aviadores de caza, bombardeo, reconocimiento y transporte, sino también allí donde era necesario participar con la D. C. A. y los batallones de aviación en la lucha terrestre en defensa inmutable de sus propios aeródromes y de sectores de frente especialmente expuestos." También en el parte del Alto Mando del 23 de junio se mencionaron elogiosamente las acciones de tierra llevadas a cabo durante las duras batallas de invierno por los batallones del Arma Aérea. El parte oficial comunicó además, que estas formaciones toman ahora parte juntos con otras unidades del Ejército en otras operaciones y que en el transcurso de estos combates; que se desenvuelven en un terreno casi intransitable, se distinguió especialmente la División Meindl. Por primera vez publicamos fotografías de estos hombres de la Aviación, que demostraron un ejemplar espíritu ofensivo y además también con las armas de infantería ser unos combatientes de hierro

PK Fotos de los corresponsales de guerra Wanderer (2), Leo (1), Haustein (1)



Frente a un enemigo, que sabe aprovecharse con su experiencia de hombre primitivo de cualquier protección que ofrezca el terreno, el soldado alemán tiene que desarrollar instintos de cazador. Con atención observan estos tiradores de ametralladora de un batallón de la Luftwaffe desde su emplazamiento en un granero la tierra de nadie. — Derecha: Piezas antiaéreas perfectamente camufladas dominan el sector antepuesto a la línea principal de combate



El General de Brigada Meindl, cuya División del Arma Aérea fué citada en términos elogiosos en el parte oficial del Alto Mando, durante una conferencia en su puesto de mando



Abajo: Así es el país con el cual se las tiene que entender el soldado alemán. En la madrugada un pelotón de reconocimiento se abre camino a través de un terreno pantanoso



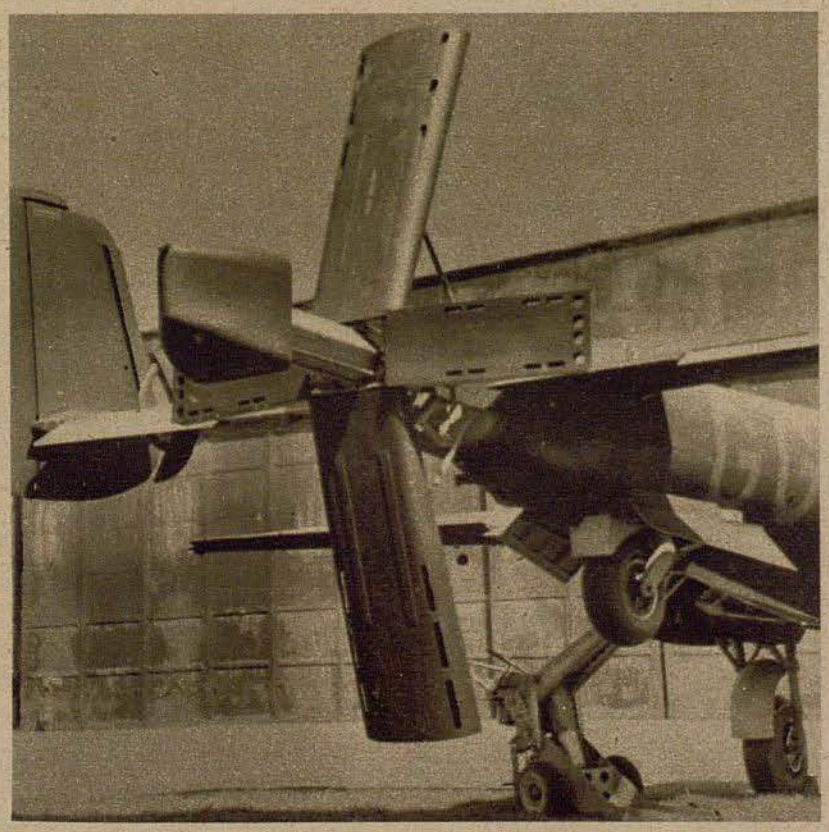


El freno de vuelo en picado del Do 217 da la impresión de una prolongación del fuselaje que sobrepasa en mucho al timón. En la foto lo vemos cerrado

El avión con paracaídas

Vuelo en picado de un Do 217

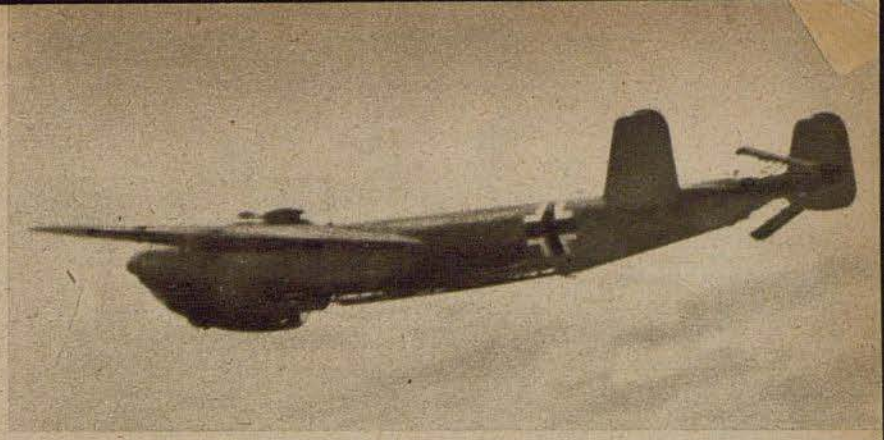
El bimotor en picado Do 217, construído recientemente por las fábricas Dornier, y cuyo empleo se dió a conocer no hace mucho tiempo, ha demostrado sus grandes cualidades. Su estabilidad durante el vuelo en picado se debe en primer término a la colocación del freno aéreo, que se abre y cierra automáticamente al final del fuselaje. Este freno de vuelo en picado ha dado al Do 217 el mote de "avión con paracaídas". Publicamos las primeras fotos de este novísimo freno aéreo, con lo cual la indústria aeronáutica alemana ha iniciado un nuevo camino

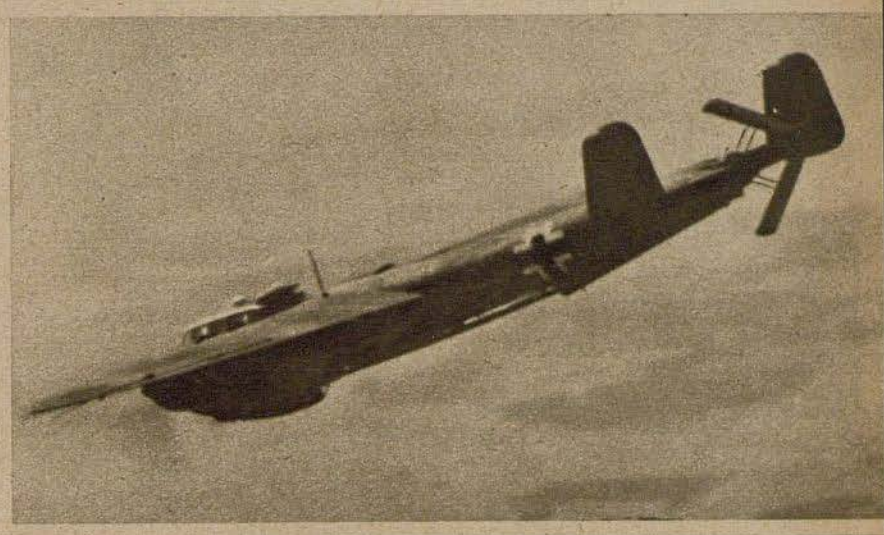


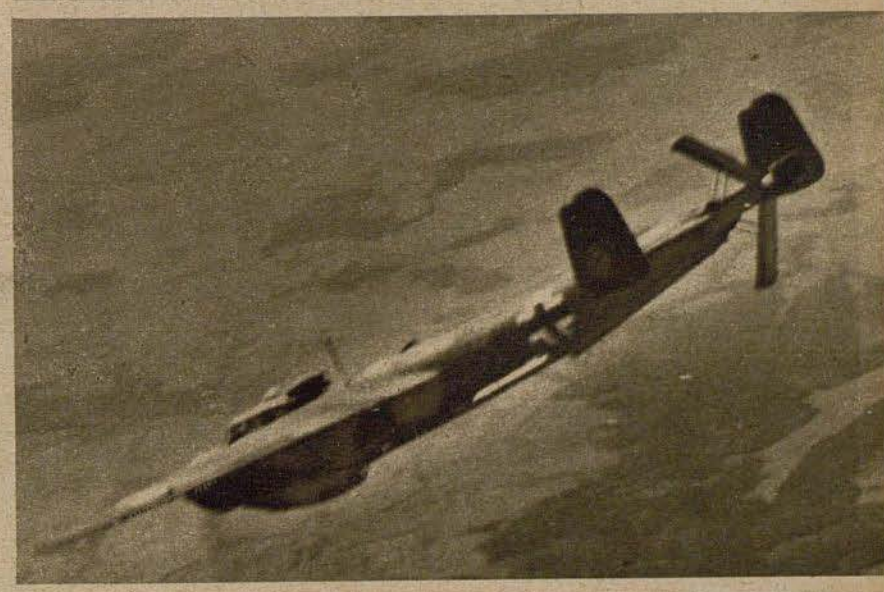
El freno de vuelo en picado del Do 217 completamente abierto impide que el avión alcance durante la caída una velocidad mayor que la prevista

PK Fotos del corresponsal de guerra Jakobi (Wb)

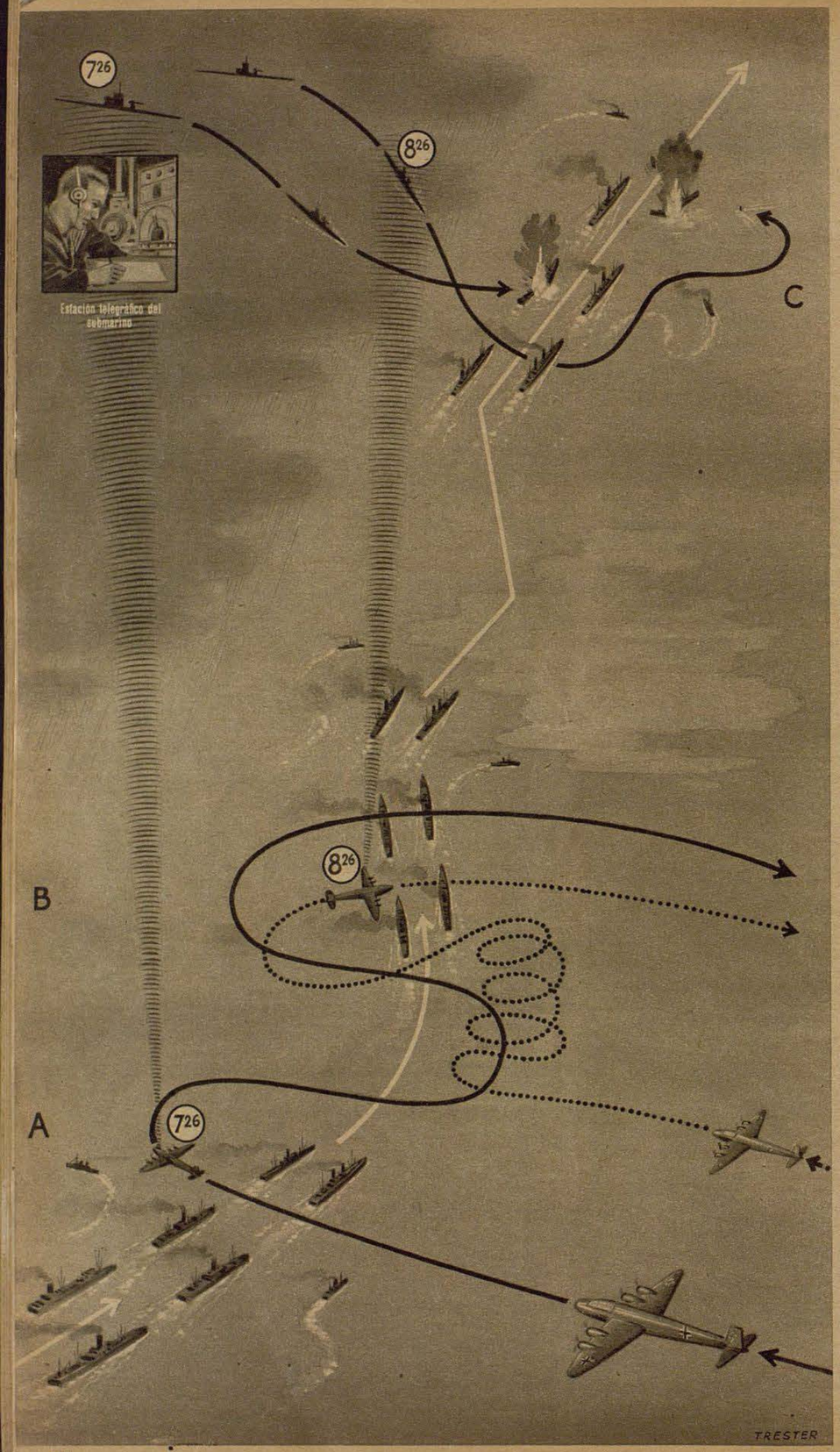
Derecha: Las distintas fases al abrirse el freno aéreo. Mientras más se inclina el avión, más se abre el freno de vuelo en picado. Cuando está por completo desplegado el Do 217 puede volar en picado con una velocidad de 7—800 kilómetros-hora











Avión y submarino

Las armas de la batalla del bloqueo

De la misma forma como en todo combate terrestre, naval y aéreo se asegura el éxito mediante la estrecha colaboración de todas las armas, también en el marco de las distintas armas es la condición previa para el éxito de las grandes operaciones y del triunfo final. Para el Ejército y el Arma Aérea la estrecha colaboración es una evidencia, pero esto también no lo es menos en la guerra moderna de la Marina y Aviación. El avión de reconocimiento ha centuplicado la visibilidad de la flota, y al mismo tiempo la bomba y el torpedo aéreo se han desarrollado como armas que ofrecen para combatir unidades navales de guerra enemigas y barcos mercantes nuevas posibilidades que antes ni se podían imaginar.

Las distintas formas de cooperación entre el Arma Aérea y la Marina de Guerra son de gran variedad. Abarcan desde la acción común de pequeñas unidades hasta continuas acciones de combate de formaciones de mayor importancia e incluso de las dos Armas en total.

Esta estrecha colaboración salta a la vista en el caso en que el avión esté directamente afectado a una unidad de la escuadra como medio de reconocimiento o arma ofensiva. A este respecto ha de citarse por ejemplo al avión de a bordo, que hoy en día es imprescindible para todo mayor barco de guerra, también hay que mencionar a los aparatos de los portaaviones que acompañan a las escuadras y convoyes. También las formaciones aéreas de costa pueden en cierto modo incluirse como nuevo género de arma dentro de la Marina de Guerra.

La Aviación como arma independiente está estrechamente ligada con la Marina de Guerra y puede adquirir parte decisiva en la guerra naval en el caso de combatir unidades enemigas. Según las exigencias de las distintas situaciones la Aviación podrá efectuar las acciones completamente sola, o sea sin apoyo por parte de las propias fuerzas navales, como también dentro del marco de operaciones combinadas aeronavales. Así, por ejemplo, se efectuó el aniquilamiento de gran número de barcos de guerra en ocasión de los combates frente a Creta. En cambio se frustró el intento realizado por unidades de la flota inglesa de perturbar las operaciones de desembarco alemanas en la costa de Noruega gracias a las acciones combinadas de la Marina y Arma Aérea.

Extraordinariamente íntima y estrecha es la colaboración entre el Arma Aérea y la Marina de Guerra cuando se trata de la defensa de ataques aéreos del enemigo contra unidades de la propia escuadra. A pesar que por regla general la artillería antiaérea de los barcos de guerra es capaz de rechazar por sí sola con éxito fuertes ataques aéreos, no obstante existen ocasiones, por ejemplo, si las operaciones tienen que desarrollarse en las proximidades del radio de acción de potentes formaciones aéreas del enemigo, en que se hace imprescindible que el Arma Aérea destaque formaciones de caza que forman entonces el "blindaje aéreo". La travesía de los acorazados alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau" y del crucero pesado "Prinz Eugen" a través del Canal de la Mancha en febrero de 1942 es un ejemplo impresionante de esta peculiar forma de operaciones combinadas.

De manera análoga el Arma Aérea se ha convertido con el tiempo en un factor insustituible para la protección de la marina mercante. Si fué posible que pudiera llegar el vasto abastecimiento del ejército de tanques de Africa, condición previa para los recientes victoriosos combates en Libia y Egipto, desde Italia a Trípoli, entonces no hay duda que en gran parte se debe a la magistral solución del problema de protección de convoyes por parte del Arma Aérea.

Día tras día las armas más jóvenes del Ejército alemán, los submarinos y aviones en estrecha colaboración, asestan a la Gran Bretaña duros golpes. Se apoyan mutuamente en la lucha contra la marina mercante del enemigo. El avión apoya eficazmente al arma submarina con su importantísima labor de reconocimiento, que tanto más importante es, si se tiene en cuenta la limitada visibilidad de los sumergibles. Por su parte el submarino rinde al Arma Aérea grandes servicios de reconocimiento comunicando a las formaciones el curso que llevan los convoyes localizados. Durante el transcurso de ataques combinados de bombarderos y submarinos alemanes gran número de convoyes ingleses y americanos cargados con su valioso material de guerra tuvieron que sufrir grandes pérdidas.

R. S.

El avión como aparato de reconocimiento. Atacan submarinos

A Un avión de reconocimiento de larga distancia descubre lejos de la costa un convoy custodiado por barcos de guerra. A las 7,26 después de haber comprobado con seguridad el número de unidades del convoy enemigo, posición y rumbo, comunica por telegrafía todos estos datos a una flotilla de submarinos que opera en la misma zona marítima. Después el avión continúa sistemáticamente su labor de reconocimiento. El aparato de reconocimiento ha de abstenerse de realizar ataque alguno en vista de que debido al largo vuelo no le es posible llevar bombas

B Otro avión de reconocimiento de larga distancia que despegó más tarde captó también el parte telegráfico y localiza al convoy en el sitio indicado. Sigue al convoy, y a las 8,26 comunica a los sumergibles después de que este cambia de rumbo, su nueva posición y curso. — Los submarinos rectifican su rumbo según las indicaciones del avión

C Gracias a los partes telegráficos los submarinos han alcanzado al enemigo, atacan y consiguen hundir dos barcos del convoy

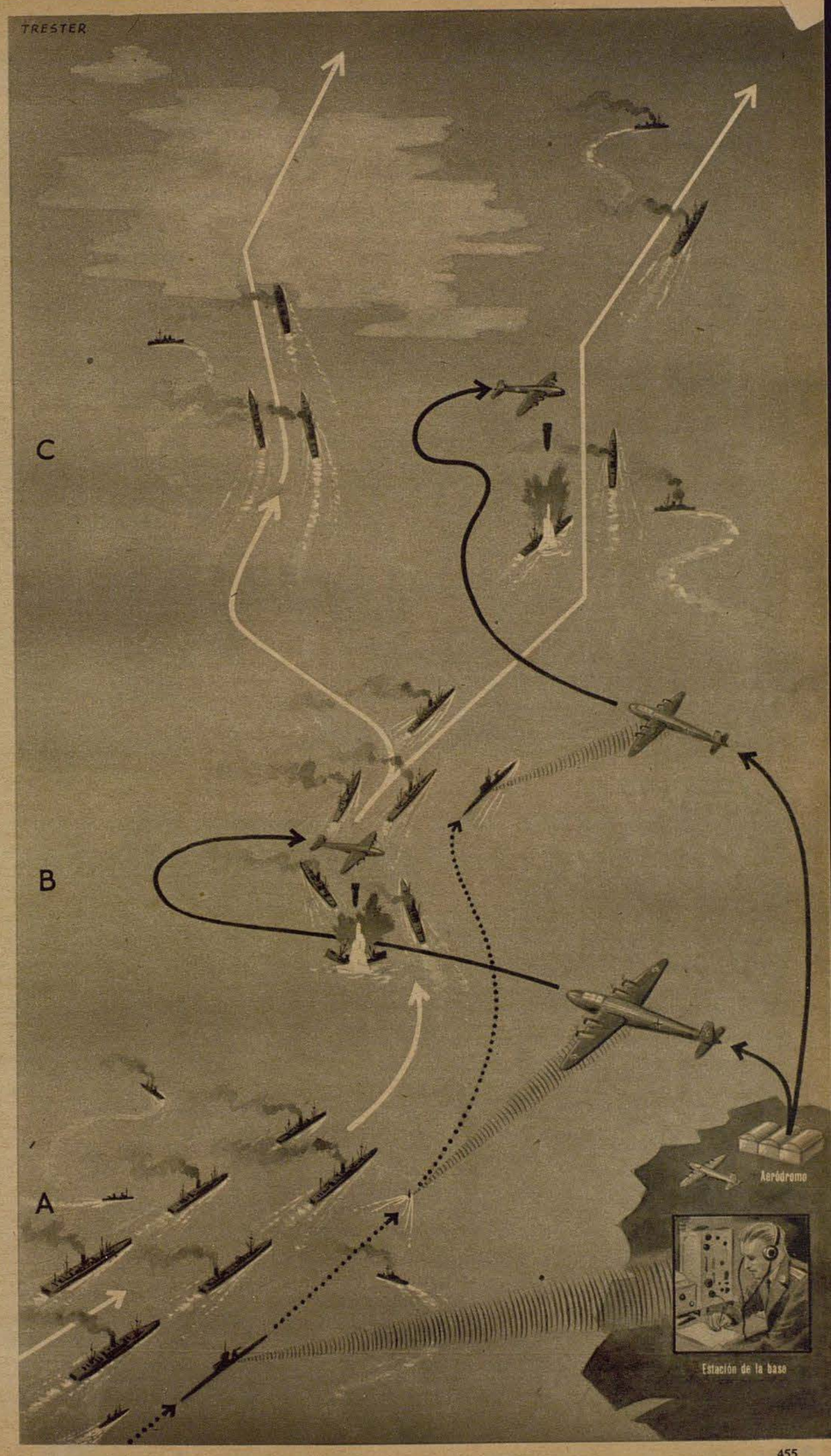
El submarino como persecutor. Atacan bombarderos

A Un submarino persigue un convoy fuertemente protegido. No le es posible atacar puesto que los barcos de protección se lo impiden una vez tras otra. Entonces telegrafía indicando el curso y posición del convoy a una formación de combate del Arma Aérea. Más tarde se da parte de un cambio de rumbo efectuado por el convoy a los bombarderos de larga distancia que ya se encuentran en pleno vuelo

Ilustraciones Trester

B Siguiendo las indicaciones de los partes telegráficos los bombarderos encuentran al convoy y consiguen hundir un barco. El convoy es dispersado y se divide en dos partes

C El submarino persecutor sigue al núcleo mayor del convoy y comunica el nuevo curso y posición a otro grupo de bombarderos que despegaron más tarde. Estos alcanzan después de una corta búsqueda al convoy, atacan a dos barcos rezagados y hunden a uno de ellos



24.000 toneladas de bombas sobre Sebastopol

La conquista de Sebastopol, bastión marítima y terrestre que según los soviets era inexpugnable, también es un hecho de armas histórico del Arma Aérea alemana. El Cuerpo Aéreo de Combate alemán ha efectuado día y noche incesantes ataques contra objetivos terrestres y navales del enemigo. Bastan algunas cifras para demostrar la magnitud de los combates: Desde el 2 de junio al 4 de julio se llevaron a cabo 23.751 servicios de frente, y 24.000 toneladas de bombas de todos los calibres aniquilaron la potente bastión de piedra, acero y cemento armado

PK Fotos de los corresponsales de guerra Rauchvetter (Wb, Atl 2), Kurschat (Atl 1)



Al igual como las enormes fortificaciones exteriores, también la ciudad misma ha sufrido los efectos de la lluvia de bombas y granadas alemanas, no quedando de ella nada más que escombros



Estas dos fotos aéreas nos muestran la variedad del paisaje en que se desarrolló, en torno a una fortaleza, la batalla más gigantesca de esta índole que se conoce en la historia militar. También se pueden apreciar los enormes obstáculos que cortaban el paso a los atacantes. La configuración del terreno, laderas empinadas, monte espeso, desfiladeros y altiplanicies favorecían notablemente al defensor. Este paisaje tan ideal para toda clase de fortificaciones poseía una tupida red de posiciones de campaña. Para atacar estas innumerables fortificaciones, que solamente se ofrecían libremente a la vista en el llano (véase foto inferior), el piloto de combate se tuvo que enfrentar con una tarea que sólo podía llevar a cabo con el máximo espíritu combativo



Siempre bajo vigilancia

En la sala de control de un depósito de paracaídas

Un chiste de nuestros aviadores referente al paracaídas, que tiene un profundo sentido, dice: "Si se necesita uno y no lo tiene, entonces jamás volverá a necesitarlo." Empero, si se tuviera uno que en el caso de necesidad no funcionara, entonces el resultado final sería el mismo. Esta posibilidad resulta excluída por el especial cuidado que se pone en la vigilancia de los depósitos de paracaídas. Estos están sometidos a un control continuo, para que así se tenga la seguridad, que en el caso de peligro aéreo el aviador llegará bien a tierra. Nuestras fotografías ofrecen diferentes aspectos de las medidas de control practicadas en un depósito de paracaídas de una escuadrilla

PK Informe ilustrado del corresponsal de guerra Siedel (PBZ)



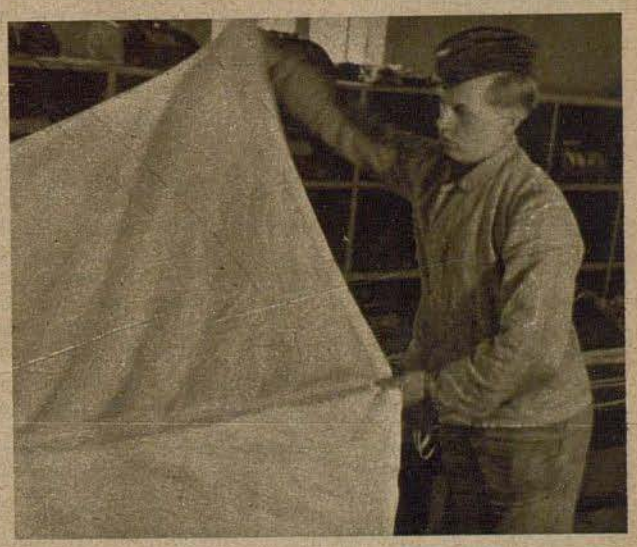
En estantes airosos se encuentran los paracaídas. Como las fechas de empaquetamiento y examen de cada uno son registradas en un libro, siempre se sabe cuando un paracaídas debe ser nuevamente probado o empaquetado



Debajo: El tirador de a bordo ha buscado su paracaídas del depósito, y sabe muy bien que puede confiar ciegamente en los compañeros responsables del cuidado de estos "salvavidas"



Con gran esmero es doblado el pequeño paracaídas auxiliar, pues tiene la tarea de abrir al paracaídas mayor después del salto al vacío



Derecha: Después de haber sido abierto, cada una de las franjas del paracaídas es examinada detenidamente. Ninguna falla, por menor que sea, debe ser pasada por alto

Debajo: Por último se trata de asegurar el cierre. Una leve presión sobre el mismo, y el nuevo paquete queda terminado



En contra de la posición inglesa del Cercano Oriente

La guerra en el Mediterráneo Oriental

Por H. G. von Studnitz

Los acontecimientos de Africa del Norte acercan la guerra a la más potente bastión que aun posee el Imperio británico, la zona del Mediterráneo Oriental, y con esto a las costas de lo que los ingleses llaman "Oriente Medio".

El mediterráneo Occidental no ha llegado a adquirir en esta guerra la importancia militar que tuvo en 1914—18. Después del derrumbamiento de Francia dejó de existir una de las principales tareas de la flota, inglesa: la protección de los transportes de carne de cañón negra desde Marruecos, Túnez y Argelia a Francia. Con la agresión inglesa contra Orán se cerró el telón para siempre sobre este escenario del teatro bélico. Además hay que añadir, que el bloqueo de la flota italiana y del arma aérea de las Potencias del Eje en el Estrecho de Sicilia, única salida del Mediterráneo Occidental al Oriental, era tan eficaz, que los ingleses decidieron que los convoyes destinados a Egipto hicieran el gran rodeo pasando por el Cabo de la Buena Esperanza. El Mediterráneo ya no entra en cuenta ni siquiera como principal vía de abastecimiento entre la Gran Bretaña y sus dominios del Cercano y Extremo Oriente.

De forma completamente distinta se desenvolvió la situación en el Mediterráneo Oriental. La importancia de esta zona aumentaba paulatinamente con la duración de la guerra. A raíz de estallar las hostilidades en otoño de 1939 los ingleses se preocuparon, en un principio conjuntamente con los franceses, en reforzar sus posiciones. Esto no solamente se desprendía de las fortificaciones de Malta, envíos de tropas a Grecia y Creta, sino también de una serie de maniobra políticas, cuyo principal objetivo era ganar a Turquía como aliada de Inglaterra. La esencial previsión de este desarrollo fué lo que indujo a Italia para ocupar Albania, y en otoño de 1940, a iniciar la campaña contra Grecia. Con esto el conflicto de las potencias europeas que empezó en Europa Oriental, se continuó en la parte occidental del Continente y se extendió por último al Mediterráneo Oriental.

Después de la ocupación de Grecia por las Potencias del Eje y de la conquista de Creta y de las islas griegas del Mar Egeo los frentes parecían haberse estancado por el momento.

Mientras tanto los ingleses habían sacado las consecuencias de sus derrotas en el continente griego y Creta, multiplicando sus esfuerzos en los restantes países del litoral del Mediterráneo Oriental. Los requerimientos de Inglaterra para con Turquía probablemente se iniciaron tan temprano, puesto que los Aliados partían de la base, que la nueva Guerra Mundial, al igual que la pasada, no se decidiría tampoco en Europa Occidental, y que el aniquilamiento del frente alemán se podría llevar a cabo con más facilidad desde el flanco sudeste, pasando por Turquía y los Balcanes. Con este fin se puso en pie en el invierno de 1939-40 el llamado Ejército de Weygand. Pero el tratado anglo-turco que se firmó en octubre de 1939 no respondió a los deseos de Inglaterra. Turquía no dejaba lugar a dudas que quería hacer política turca, y que esto solamente era posible asegurando por todos los medios la neutralidad. En julio de 1941 se firmó un tratado de amistad entre Alemania y Turquía, que se ha afianzado como contrapeso del acuerdo anglo-turco y que ha permitido a Turquía la continuación de su política de compensación. No hay duda alguna que de tener relaciones de índole militar con Turquía se hubiera reforzado notablemente la posición estratégica de los ingleses en el Mediterráneo Oriental, cosa que se desprende necesariamente de la situación geográfica del país. La pérdida de Creta no se hubiera hecho sentir tanto y la situación de Chipre se hubiese podido aligerar. La plaza de Alejandrette, que poco antes de la guerra fué cedida por Francia a Turquía, podría haber sido para la flota inglesa la mejor base naval del Mediterráneo Oriental. Lo que les falló a los ingleses en Turquía con medios diplomáticos, lo consiguieron en Siria por las armas. Siria es la clave para el Oriente Medio. De la misma forma como las vías marítimas hacia el Irak y el Irán parten de Alejandría, las comunicaciones con aquellos países pasan por Siria. Beirut era el punto de partida de una línea de autobuses exprés a través del desierto, que fué organizada por los hermanos Nairn, siendo la comunicación más rápida entre Europa y Bagdad. Además desemboca en Trípoli la derivación septentrional del gran oleoducto que conduce el petróleo del Irak desde sus yacimientos hasta los barcos petroleros del Mediterráneo. Como centros comerciales competían los puertos sirios, en primer término Beirut, con los más importantes del Mediterráneo. Por último Damasco, la capital de Siria, sigue en importancia a El Cairo como centro político del mundo musulmán. El plan que tenían los ingleses después de la Gran Guerra de apoderarse de los territorios más importantes del patrimonio otomano, fracasó en Siria debido a la inesperada resistencia de Clemenceau, que obligó a Lloyd George a dividir el territorio en una zona inglesa y francesa. En el acuerdo Sykes-Picot le fué concedida a Francia el litoral desde Alejandrette hasta Akka, mientras que la Gran Bretaña se tuvo que conformar con la parte meridional desde Haifa a la frontera egipcia. Los franceses dividieron su mandato en las repúblicas del Libanón y Damasco, mientras que Inglaterra creó en la zona meridional el protectorado de Palestina y el emirato independiente de Transjordania. Después que el armisticio germano-francés excluyó a Francia de las combinaciones británicas, se consideraba en Londres como insostenible que existiera una Siria fuera de la esfera de influencias de Londres. So pretexto, que Siria estaba amenazada por el Eje, entraron en julio de 1941 tropas inglesas bajo el mando del general Wilson. Después de haber combatido los franceses durante un mes bajo las órdenes del general Dentz tuvieron que rendirse.



Port Said, antiguamente un insignificante pueblo de pescadores, ha llegado a ser un puerto de importancia mundial gracias al Canal de Suez. Esta foto nos muestra el intenso tráfico marítimo que reinaba en la entrada del canal, antes de que las potencias del Eje interceptaran las comunicaciones marítimas del Mediterráneo

Fotografía de Hans Tschira. Dibujo cartográfica de Trester

Actualmente existe en Siria un régimen tripartito. En Beirut y Damasco tienen su sede nominalmente gobiernos nacionales independientes, pero están controlados por el Alto Comisario, general Catroux, nombrado por el traidor De Gaulle. Catroux no es más que un subordinado del gobernador militar inglés que realmente es el dueño del país. La fusión militar y económica de Siria y Palestina tan deseada por los ingleses está en plena realización. Siguiendo estas directrices se ha iniciado la construcción de un ferrocarril de valor estratégico desde Haifa a Beirut a lo largo de la costa, y además se trabaja para adaptar el sistema de carreteras sirio al de Palestina. Como ya existen comunicaciones férreas entre Palestina y Egipto sería posible, una vez terminada la construcción del ferrocarril Haifa-Beirut, de hacer rodar transportes entre El Cairo, Beirut y Damasco.

También se dice que peritos militares ingleses y americanos han terminado sus trabajos preliminares, en colaboración con el Ministerio de Comunicaciones sirio, para la construcción de una autopista desde Damasco al puerto Djidda de Saudi Arabia, que pasará por Amman y Maan en Transjordania como también por Medina y Hedjaz. Este plan tiene como origen la idea de crear una rápida comunicación entre el puerto del Mar Rojo Djidda y los países de Levante en el caso supuesto de que el Canal de Suez fuera interrumpido por acciones militares. Djidda y Basra serían entonces los puertos de abastecimiento para las bases inglesas de Levante. También penetran en Siria elementos judíos apoyados por los ingleses, trabajando en pro de la nueva orientación de la economía siria sobre la base de la libra esterlina.



En Palestina la guerra no ha causado cambios de importancia en el sector político. Los nacionalistas árabes siguen siendo oprimidos, después de haber gastado sus mejores fuerzas en sangrientos alzamientos antes de haber estallado la guerra actual, y su jefe, el Mufti de Jerusalén, tuvo que emigrar primero a Siria y Bagdad y más tarde a Europa. Por otro lado las relaciones políticas anglo-judías no han mejorado tampoco. Los judíos palestinenses van tan lejos que se atreven llamar al Alto Comisario inglés un "fascista", porque, primero, interrumpió la inmigración hebraica mientras dure la guerra, y segundo, siguiendo el consejo de las autoridades militares inglesas no asiente el proyecto de crear en Palestina un ejército judío. Estas quejas judías encuentran, de vez en vez en Londres y Nueva York, ecos estruendosos. A pesar de lo complicadas que sean las relaciones anglo-hebreas en Palestina, los judíos saben muy bien que solamente pueden mantener allí su posición gracias a los ingleses. Por lo que se desprende que Inglaterra puede contar con la colaboración judía, y esta incluso les ha permitido hacer de Palestina, aparte de Egipto, el más importante arsenal del Cercano Oriente. La R.A.F. tiene allí sus talleres de reparaciones. Recientemente un periodista inglés dijo que Palestina es el único lugar entre Inglaterra y Australia, donde pueden repararse los instrumentos de precisión de la flota británica. Faltan detalles sobre la fabricación de armas de fuego en Palestina, pero es de suponer que las dificultades de principio habrán sido vencidas. Los grandes depósitos de aceite en Haifa fueron atacados repetidas veces por los aviones del Eje. No se sabe con seguridad si se han terminado las obras de la refinería para el destilado de gasolina de aviación. En todo caso Haifa tiene ahora una importancia muy superior que en el pasado como puerto petrolero para la flota inglesa del Mediterráneo. La escuadra inglesa no posee ya la superabundancia de barcos petroleros que la permitían el lujo de comprar combustible en Venezuela. El ejército inglés del Cercano Oriente tiene en Palestina un gran número de campos de entrenamiento, en los cuales no sólo se instruyen tropas inglesas y de los Dominios, sino también checos, polacos emigrados y degaullistas. La situación climática de Palestina ofrece facilidades, para que se acostumbren al clima estas tropas de latitudes tan distintas, que se concentraron aquí para su empleo en el Cercano Oriente.

Es cosa sabida que Egipto fué convertido por los ingleses, inmediatamente después de haber estallado la guerra, en una enorme base ofensiva. El ejército egipcio, cuya modernización se inició recientemente fué desposeído de sus armas modernas y enviado al Sudán para "montar guardia" en la frontera de Etiopía. La finalidad de esta maniobra fué doble. Primero se temían los ingleses que la aversión a la guerra del pueblo egipcio sería origen de rebeliones entre los soldados egipcios. Además los ingleses necesitaban urgentemente todas las instalaciones militares del Nilo inferior, como cuarteles y alojamientos de todas clases, para cobijar a todos los soldados propios y de los pueblos auxiliares que habían concentrado al estallar la guerra. Debido a las derrotas sufridas en Libia se ve de nuevo ante la necesidad de buscar el apoyo del ejército egipcio. En el abastecimiento inglés ya se emplean unidades egipcias. Después de "cloroformizar" a Malta, como se expresó una vez un diario inglés con respecto a los ataques aéreos germano-italianos, esta isla ha perdido para la flota inglesa del Mediterráneo su valor estratégico. Ahora los ingleses apoyan sus operaciones marítimas en Alejandría. Aunque también allí los acorazados no pueden entrar en diques, pero sin embargo existen astilleros mejor dotados que en Chipre, que solamente sirve como base para unidades ligeras de la Marina de Guerra y del Arma Aérea inglesa. El actual gobierno egipcio está bajo la dirección de Nahas Pascha, jefe del partido nacionalista Wafd, que consiguió en las últimas elecciones el 90% de la mayoría absoluta. Este movimiento deberá demostrar su fuerza y capacidad e independencia cuando llegue la hora decisiva para el país. El avance del mariscal Rommel aproxima cada vez más las posiciones de las tropas del Eje en el Mediterráneo Oriental a aquellas de los ingleses. Partiendo de Tobruk se puede trazar una recta a Creta y Rhodos que une estos tres puntos estratégicos, que poseen la misma importancia como la línea de Chipre, Beirut, Haifa, Alejandría. La batalla del Mediterráneo Oriental se concentra ahora cada vez más en una zona más restringida. La merma de extensión representa un gran peligro para un enemigo que se apoya principalmente en su potencia naval. Esta triste experiencia ya la hizo Inglaterra en el transcurso de las cruentas luchas del Extremo Oriente.



Capitán GOLLOB

Solamente aquellos que son espíritus batalladores pueden destacarse como vencedores



Teniente GEISSHARDT



Teniente SETZ

Como se merecieron la Cruz de Caballero

En apreciación, lleno de gratitud por los heroicos hechos de armas llevados a cabo en la lucha por el porvenir de nuestro pueblo, el Führer otorgó las Insignias de Roble con Espadas cruzadas de la Cruz de Caballero al capitán Gollob, comodoro de una escuadra de cazas, en ocasión de su 101 victoria aérea como décimotercio soldado del Ejército alemán. Además condecoró con la Hoja de Roble de la Cruz de Caballero a los pilotos de caza teniente Geisshardt y teniente Setz como 101 y 102 soldados del Ejército alemán

El capitán Leppla, comandante de un grupo de cazas, siempre fué ejemplo y aliciente para su tripulación arrastrándola a rendir el máximo. Se ha hecho acreedor de grandes méritos en la lucha y aniquilamiento del Arma Aérea y Ejército soviético. En acciones contra Inglaterra derribó 13 aviones, en la campaña del Este 7. Combatiendo objetivos terrestres destruyó, entre otros, seis tanques pesados del enemigo. — El capitán Seifert, commandante de grupo en una escuadra de cazas, efectuó 320 servicios de frente. En el transcurso de duros combates sobre el Canal de la Mancha derribó en total 31 aviones enemigos. — El capitán Henne, capitán de escuadrilla en una formación de combate, ha efectuado en varios frentes más de 150 vuelos contra el enemigo. En el Este condujo a su escuadrilla de combate, luchando siempre en primera línea, de victoria a victoria. Durante ataques contra aeródromos de Crimea fuertemente protegidos aniquiló 68 aparatos del enemigo. — El teniente Hohagen, jefe de grupo en una escuadra de cazas, derribó en operaciones contra Inglaterra 9 y durante la campaña oriental 21 aviones. Siempre fué para su grupo de caza un ejemplo luminoso. — El teniente Rudel, piloto en una escuadra de Stukas, consiguió, demostrando gran arrojo, poner fuera de combate con varios impactos al acorazado soviético "Marat", averiar de consideración al acorazado "Revolución de Octubre", hundir un crucero pesado y poner a otro fuera de combate. En acciones contra objetivos terrestres aniquiló o averió gravemente: 15 puentes, 23 baterías, 4 trenes blindados, 17 tanques y cañones de combate. — El teniente Johannes Kiel, piloto en una escuadra de destructores, ha derribado en combates aéreos en el Frente Oriental 20 aparatos enemigos y ha aniquilado en el suelo 62. Además cuenta en su haber la destrucción de 9 tanques, 20 cañones y 16 locomotoras. Durante las operaciones de desembarco en Oesel hundió un submarino, tres lanchas rápidas y un barco de transporte. — El teniente Rieger, jefe de escuadrilla en una escuadra de Stukas, logró poner fuera de combate en Bengasi a un crucero pesado inglés. En ataques contra convoyes enemigos pudo hundir en total 30.000 toneladas. Durante la campaña oriental ha volado 137 servicios. En el transcurso del último ataque quedaron en el campo del honor el teniente y su observador. — El teniente Tratt, piloto en una escuadra de destructores, ha derribado hasta mediados de marzo en duros combates aéreos 20 aviones enemigos, entre ellos 12 cazas ingleses. Durante la campaña del Este logró, entre otros hechos de armas, hacer fracasar a tiempo un potente ataque de carros de combate soviéticos. — El alférez Scheidig, piloto en una escuadrilla de reconocimiento a larga distancia, ha demostrado especialmente en los ataques contra Malta y sobre el Mediterráneo un heroico espíritu de combate. Como aviador de reconocimiento logró hundir 33.000 toneladas del enemigo. — Los brigadas Mink y Tange, ambos pilotos en una escuadra de cazas, se han distinguido por su heroismo en la lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética y abatieron cada cual hasta la fecha 40 aviones del enemigo

Fotos PK de los corresponsales de guerra Genzler (Sch 1), Speck (Sch 1), Koster (Sch 1), particular (1), Scherl-OKW (10)



Capitán LEPPLA



Capitán HENNE



Capitán SEIFERT



Teniente HOHAGEN



Teniente RUDEL



Teniente KIEL



Teniente RIEGER †



Teniente TRATT



Alférez SCHEIDIG



Brigada MINK



Brigada TANGE



Una sombra que pasa

Las aguas brillan fuertemente bajo los rayos del sol. Ruido de motores se acerca. La sombra de un avión pasa por encima de la superficie intranquila, pero solamente se la ve durante una partícula de segundo. En un abrir y cerrar de ojos todo ha pasado — aviadores alemanes en vuelo de reconocimiento **Fotografía Dr. H. Franz**

El último vuelo

El capitán Kroseberg y los aviadores africanos

Del corresponsal de guerra Fritz Dettmann



. . . entonces se abrió la ventanilla de la cabina y Kroseberg lanzó al mar su propio salvavidas . . .
Dibujos M. Ludwig

PK Su nombre se conocía desde Trípoli hasta la frontera egipcia. Era un símbolo para todo aviador en Africa. Era el símbolo de la camaradería hospitalaria y de una abnegación constante y siempre dispuesta a la ayuda aún bajo el peligro del sacrificio propio. "El capitán Heinz Kroseberg", así dice el documento que le otorgó la Cruz de Caballero, "ha efectuado una meritísima labor durante acciones de salvamento de aviadores aterrizados en el desierto o de tripulaciones abatidas sobre el mar. Poseído hasta la última fibra de su ser por la alta tarea de salvamento de camaradas que se encuentran en peligro de muerte, ha cumplido siempre modestamente con su heroica labor lleno de abnegación, salvando la vida a gran número de soldados, hasta que el mismo no regresó de un vuelo de socorro a gran distancia sobre el mar." Es la primera vez que esta alta distinción fué otorgada a un miembro de una escuadrilla de salvamento. Este hecho basta para apreciar, por sí solo, el gran valor que el Mando da a estas acciones, que exigen del hombre tanto espíritu de sacrificio como el que lucha directamente en el frente. El capitán Kroseberg era jefe de escuadrilla de salvamento en el frente de Africa del Norte. Cuando hace un año llegó a Libia se tuvo que enfrentar con una labor aérea nueva y extraordinaria. Apreció inmediatamente su valor inmediato. Se trataba en primer lugar de encontrar a los aviadores alemanes que tuvieron que aterrizar en pleno desierto para salvarlos de una muerte segura o del cautiverio. El mejor aparato para esta clase de acciones era el Fieseler-Storch.

Como el capitán Kroseberg conocía a fondo el manejo de este tipo de avión no había dificultades de ninguna índole que pudieran abstenerle de ayudar siempre donde hiciera falta. Lo mismo como les hombres de su escuadrilla, Kroseberg despegaba y aterrizaba no importándole la presencia de cazas enemigos en la zona en que debía efectuar el vuelo de salvamento. Sabía perfectamente, que precisamente en Africa, debido a las restringidas posibilidades de abastecimiento y reemplazo, cada tripulación y piloto de caza tienen un valor inapreciable. La misma importancia tenía el salvamento de un piloto de caza alemán, que se vió obligado aterrizar forzosamente en el desierto, como impedir que aviadores ingleses consiguieran regresar a sus unidades. La rápida adaptación a las circunstancias locales y demás peculiaridades aeronáuticas del desierto, capacitaban al capitán Kroseberg de sacar el máximo provecho de los encargos encomendados. Las muchas veces que este oficial tuvo que exponer su vida sin el menor titubeo se desprendió para todos al no regresar de su último vuelo. — En las tiendas de campaña de nuestros aviadores en Africa cursan muchas anécdotas sobre el capitán Kroseberg, ante todo los pilotos de caza mencionan su nombre con profundo respeto. Con ellos trabajaba íntimamente y cosechaba sus mayores éxitos. Se esperaban combates aéreos de mayor envergadura, entonces Kroseberg, que conocía aproximadamente el sector donde se desarrollarían los encuentros, preparaba sus vuelos de salvamento. Muchas veces aterrizaba en médio de los camaradas combatientes, que en el transcurso de fogosos duelos se adentraban profundamente en el desierto, siempre dispuesto a ayudar en el siguiente minuto. Durante un combate aéreo vió Kroseberg como un piloto de caza inglés saltaba con el paracaídas. No estaba lejos de las líneas inglesas. El capitán aterrizó en la misma dirección y a pocos metros del tommy. Este, un canadiense altísimo, se le quedó mirando estupefacto. El prisionero exclamó con humor al percatarse de la nueva situación: "Damned, a very good service."

En pocos días de intensos combates aéreos Kroseberg salvó nada menos que a diez aviadores alemanes, evitándoles una muerte o cautiverio seguro. En el transcurso de un día fué abatido dos veces seguidas por cazas ingleses. Todo esto no le arredraba ni un momento. Una herida no le impedía apartarle mucho tiempo del servicio. No pocas veces se vió obligado por cazas y destructores ingleses de aterrizar rápidamente en el desierto, abandonar el aparato y buscar donde protegerse, puesto que los tommies le seguían atacando en vuelos rasantes.

Muchas veces los vuelos de salvamento de Kroseberg y sus tripulaciones les conducían profundamente dentro del desierto o de Egipto. En un caso un Ju 52 penetró 1200 kilómetros dentro del Sahara, para salvar, en colaboración con aviadores italianos, una tripulación alemana que hacía días se estaba buscando. A pesar de no conocer aquella zona los aviadores llevaron a cabo el encargo y demostraron con ello, que eran de la misma madera que su jefe de escuadrilla. No es más que natural que el capitán Kroseberg no admitía competencias cuando se trataba de la realización de su tarea. Trabajaba, siempre que era necesario, con sus compañeros de la escuadrilla de salvamento marítimo.



. . . Este, un canadiense altísimo, se le quedó mirando estupefacto . . .

Así también en el día de su último vuelo. En servicio de socorro naval había recibido el parte que decía, que fueron derribados varios aviones de transporte sobre el Mediterráneo y que las tripulaciones se encontraban en sumo peligro. El capitán Kroseberg se adhirió inmediatamente a la acción de búsqueda. Sin titubeos de ninguna clase se adentró con su monomotor profundamente sobre el mar para averiguar la posición de los aviadores en deriva. Encontró a varios y les lanzó otros tantos salvavidas. De repente descubrió a unos cien kilómetros de la costa a un compañero que se mantenía nadando sobre el agua. Describió varias curvas a unos pocos metros sobre el náufrago. Entonces se abrió la ventanilla de la cabina y Kroseberg lanzó al mar su propio salvavidas. Este aviador de transporte fué salvado horas más tarde por el servicio de socorro marítimo.

Fué el último hombre que vió al capitán Kroseberg en su "Cigüeña". Su salvamento fué la última gesta del capitán Kroseberg. Verdaderamente, un hecho involvidable y heroico, que hace merecedor de los más altos calificativos a aquel hombre que se quedó para siempre en las profundidades del mar.

El pequeño Abecedario de ADLER

Cocina química a 100 kilómetros de altura

Según se creía hasta hace poco la temperatura de la capa de aire que envuelve al mundo debía descender a medida que aumentaba la altura hasta llegar al frio glacial del cosmos. Esto parece haber sido rebatido por recientes investigaciones que dieron resultados sorprendentes. Ya en ascensiones de aviones y globos estratosféricos se observó, que la temperatura no descendía más desde los 11.000 metros de altura para arriba, en donde se midieron unos 55 grados bajo cero. Esta temperatura es casi constante, según se ha podido comprobar en las ascensiones de aviones y globos estratosféricos efectuadas hasta la fecha, o sea hasta una altura de 30.000 metros, que fué alcanzada por globos meteorológicos.

Observaciones y cálculos han demostrado, que la temperatura no siempre es de 55 grados bajo cero, sino que las diferentes capas de aire tienen temperaturas distintas.

Pero no ha de creerse que el termómetro siga descendiendo, y esto precisamente es lo sorprendente, sino al contrario, sube y esto de una forma casi inverosímil. En la parte más alta de la llamada "capa de ozono", que como ya dice el nombre es muy rica en ozono, una variación del oxígeno, se supone una temperatura de 50 a 70 grados sobre cero. Esto sucede a una altura de 40 a 45 kilómetros. La capa E, la llamada esfera iónica, en la cual se reflejan las ondas eléctricas y que se encuentra a unos cien kilómetros de altura, se calcula la temperatura de 35 a 100 grados sobre cero, mientras que en las capas F, que están aún más altas y en las cuales se desarrollan los fenómenos luminosos de la atmósfera, se calcula la temperatura casi increíble de unos 160 a 660 grados sobre cero. Como causa de estas enormes subidas de temperatura se podría suponer que se deben a la absorción por la atmósfera de una parte de los rayos solares, es decir de aquellos procedentes de la zona ultravioleta que no son visibles para el ojo humano. Este proceso origina reacciones químicas que dan libertad a una gran cantidad de calorías. Según esta teoría, las capas superiores son como una cocina química, en la cual reaccionan todos los gases y restos gaseiformes quimicamente, lo cual es la causa de muchos fenómenos que podemos observar desde la tierra, pero que desgraciadamente hasta la fecha no pudieron esclarecerse del todo.

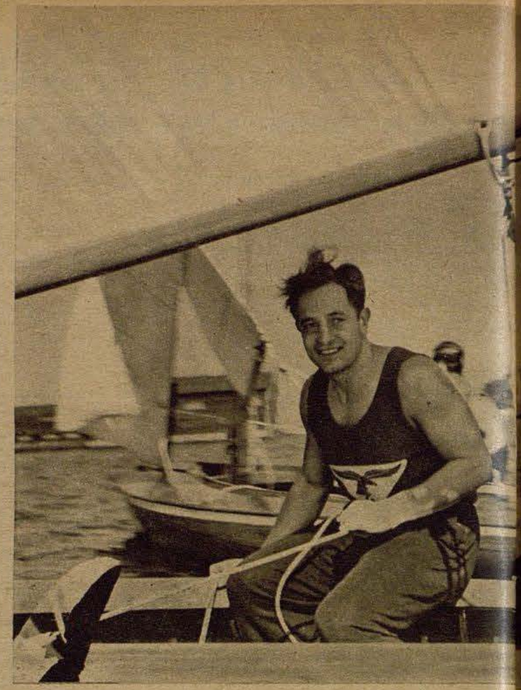
G.M.

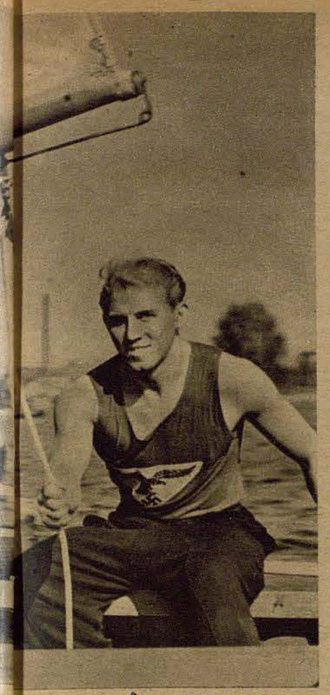
¡A cazar las escotas!

Aviadores practicando el deporte a velas

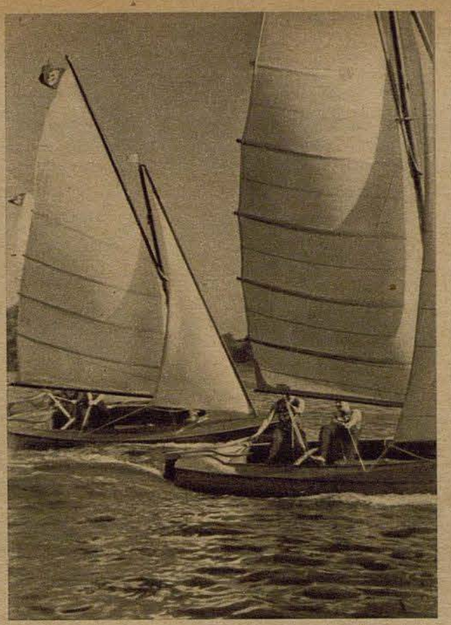
Informe ilustrado del Dr. H. Franz



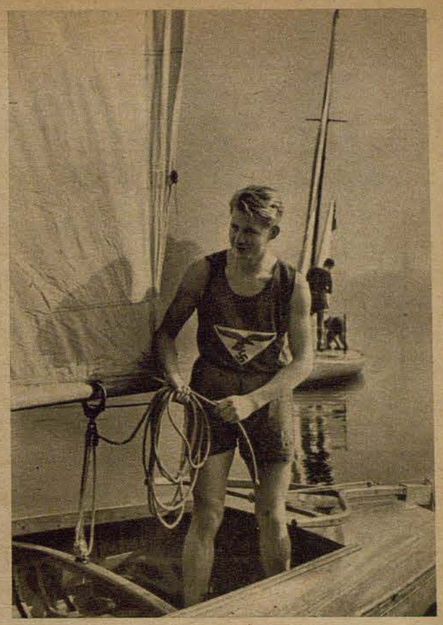




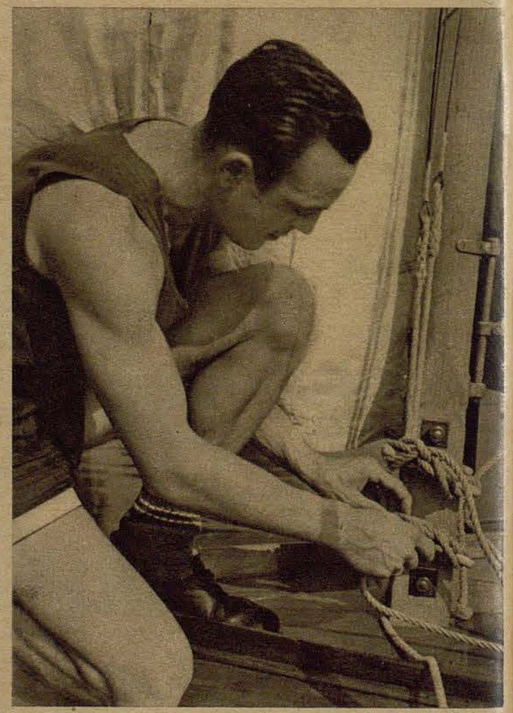
Practicando el deporte a velas, el aviador llega a conocer a sus elementos, aire y vientos, desde un lado muy diferente. El chinchorro es la embarcación ideal para la instrucción con las velas, pues en él se aprende excelentemente a manejar las escotas y el timón. Para aprovechar de lleno a toda ráfaga de viento, las escotas de las velas de proa son servidas con la mano



"A cazar las escotas" — con esta orden los botes inician un crucero, después de haber "corrido" a gran velocidad por un trecho en que el viento fué muy favorable

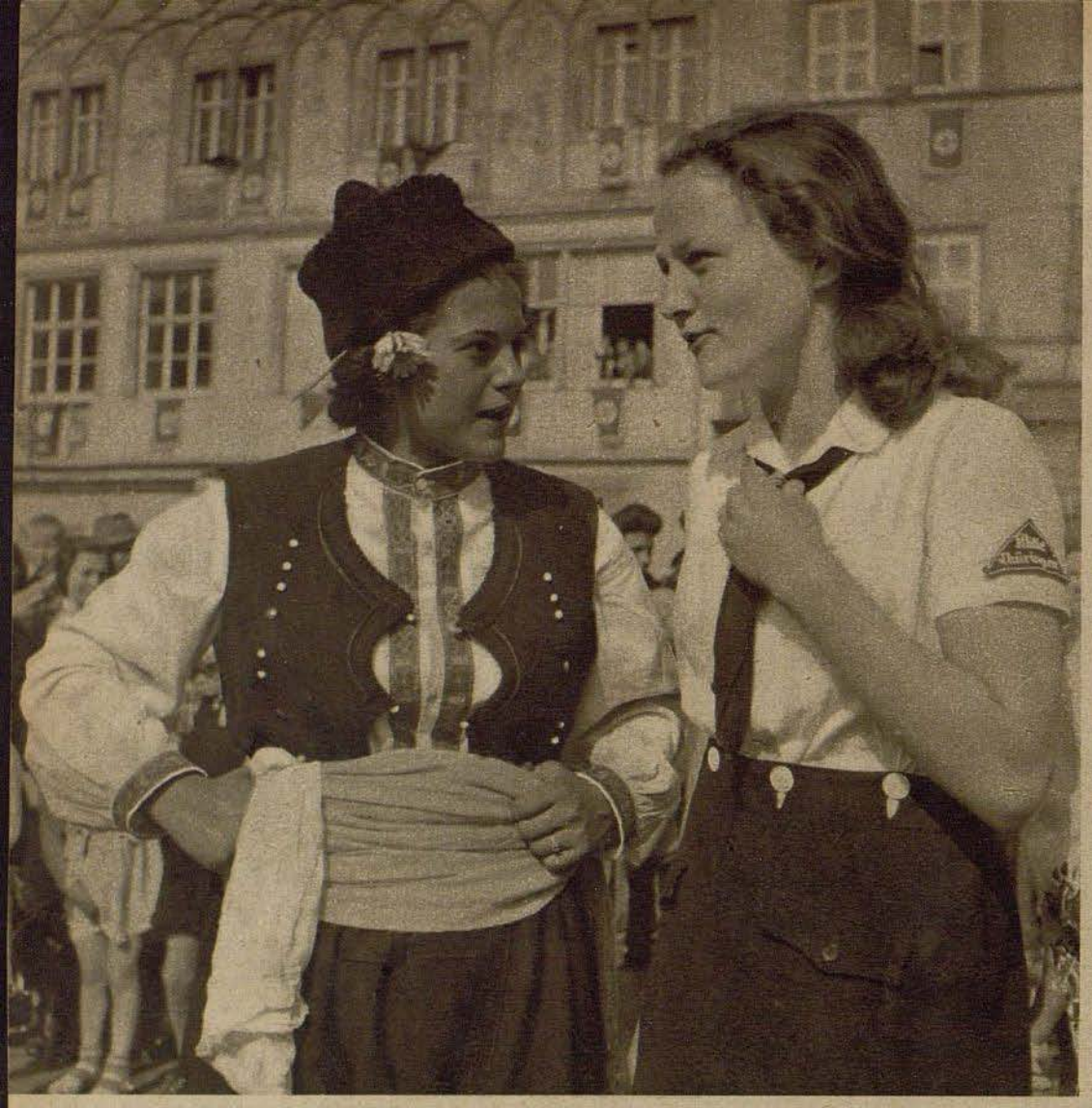


Luego, en la boya la orden es "desembarazar". Los chicotes y los cabos son adujados y trincados. Bien amarrado, el bote es abandonado hasta el próximo viaje



Todo golpe de mano debe ser practicado. En los tojinos del calcés del palo, las drizas para izar las velas reciben sus vueltas de gancho mordidas. Izquierda: Tres chinchorros giuales duros al viento. Lógicamente, aquí se produce una pequeña carrera. ¿Quién será el vencedor en esta regata? — Derecha: Con un tiempo tan espléndido da gusto el deporte a velas. Claramente se ve como los aviadores se sienten en su elemento cuando se levanta una brisa fresca







Este viejo caballero de piedra parece no hacer gran impresión en estos jóvenes croatas. Las impresiones que se suceden son tan varias y de tanto color que también en esta edad no está demás el sentarse un ratito

Izquierda: Esta conversación germano-búlgara no debe ser del todo fácil — ? Pero ¿ en qué parte del mundo sería imaginable que dos hijas de Eva que quieren conversar no encontraran medio para hacerlo?

Por tercera vez la juventud de Europa se ha reunido en Alemania. Después de Garmisch y Breslau resuena en este año en las calles, por lo corriente apacibles, de Weimar el paso firme de los enviados juveniles de nuestras naciones amigas y aliadas de todo el Continente. Aquí, donde se dan la mano a través del pasado y futuro la Alemania espiritual y combatiente, se reunieron los representantes de la Juventud Europea para colaborar en esfuerzo común en el vasto campo de actividades de la Música, Literatura, Prensa, Radio y Teatro juvenil. El ademán de la Juventud Europea reunida en Weimar ha demostrado una vez más, que está decidida a defender mutuamente la cultura de Europa y el idealismo de sus mejores

Al unísono de los corazones

Manifestatión cultural de las Juventudes de Europa en Weimar

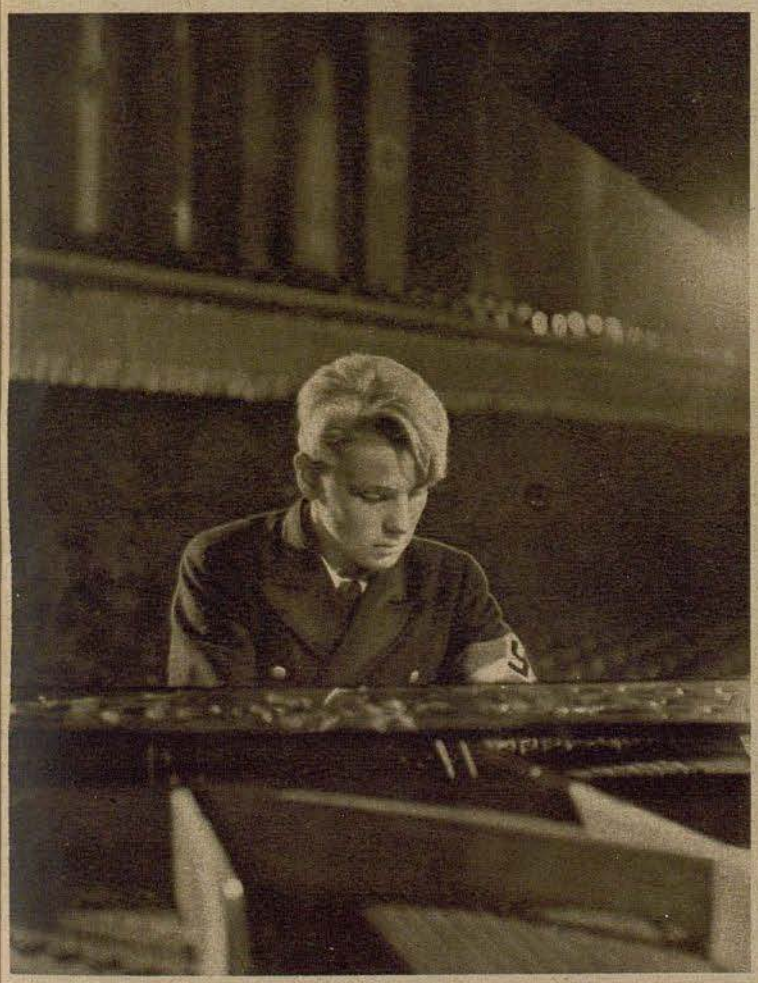


La delegación rumana acaba de salir del salón de actos de Weimar, en el cual habló a la Juventud de Europa el jefe de las Juventudes del Reich Axmann



La delegación de la Juventud húngara, que tomó parte con su jefe, coronel Kudritz, junto con otras trece delegaciones de naciones europeas en la gran asamblea de Weimar

Muchachas búlgaras ejecutan ataviadas con sus vestidos regionales de tanto color un "Horo", uno de los bailes nacionales búlgaros de más popularidad



Con el fin de fomentar en la juventud el trabajo creador se organizó, entre otras cosas, un concurso de música. La foto nos muestra al vencedor del concurso de música de Weimar, Helmut Schwarz



Derecha: De gran emoción fué el acto de clausura de la asamblea de las Juventudes de Europa que se celebró al aire libre iluminándose profusamente el cielo nocturno

Fotografías: Presse-Hoffmann (6). Atlantic (1)

Las artes no se desatienden

El aspecto de la guerra en los cuadros de la Gran Exposición de Arte Alemán de 1942 en Munich



Gebhardt-Westerbuchberg, Ultramar "De guardia para Europa"

Abajo: **Claus Bergen, Munich "En el Atlántico"**



Por tercera vez durante y a pesar de la guerra se ha inaugurado en el Hogar del Arte Alemán en Munich como todos los años la Gran Exposición de Arte Alemán. Es indudable que esta exposición es la mejor demostración, de que el pueblo alemán, a pesar de la guerra, siente profundos deseos de crear obras de arte y deleitarse en ellas. En la exposición de este año han presentado sus obras casi setecientos artistas. En el año pasado visitaron la exposición unas 700.000 personas entre hombres y mujeres que trabajan en la patria y soldados procedentes del frente. Estas cifras demuestran bien a las claras que en la nueva Alemania no se descuida, ni por un momento y a pesar de la gran contienda, el ejercicio de las Artes. En primer término merecen nuestra gratitud aquellos hombres, que como artistas y soldados que luchan en el frente dan forma al aspecto de la guerra. La diferencia esencial entre estos artistas y los pintores de batallas antiguos radica en la experiencia práctica y personal de la guerra que poseen los pintores actuales. Las obras pictóricas de estos hombres dan forma magistral y emocionante a la vida del soldado combatiente, sea describiendo en forma clara y varonil una acción de combate o simplemente el retrato de un soldado. Cada uno de estos cuadros es una obra de arte creada por un camarada para los soldados del frente, que debido a su actitud artística y militar ha adquirido el derecho para ello

Rudolf G. Werner, Berlín: Tríptico sobre "La Infantería"



Marcha



Lucha



Pausa en el combate

R. Lipus, Leipzig "A través de la estepa rusa"





Wolf Willrich, Berlín "General Meindl"

Fotos de Erika Schmaus-Bavaria (7), Scherl-Bilderdienst (1)

Izquierda: **Prof. E. Thöny, Holzhausen-Ammersee "Marchar, marchar"**

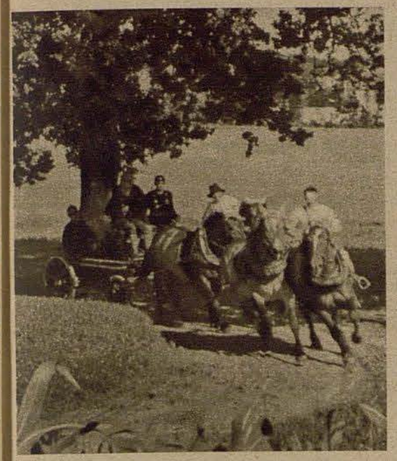
Caballos de carga



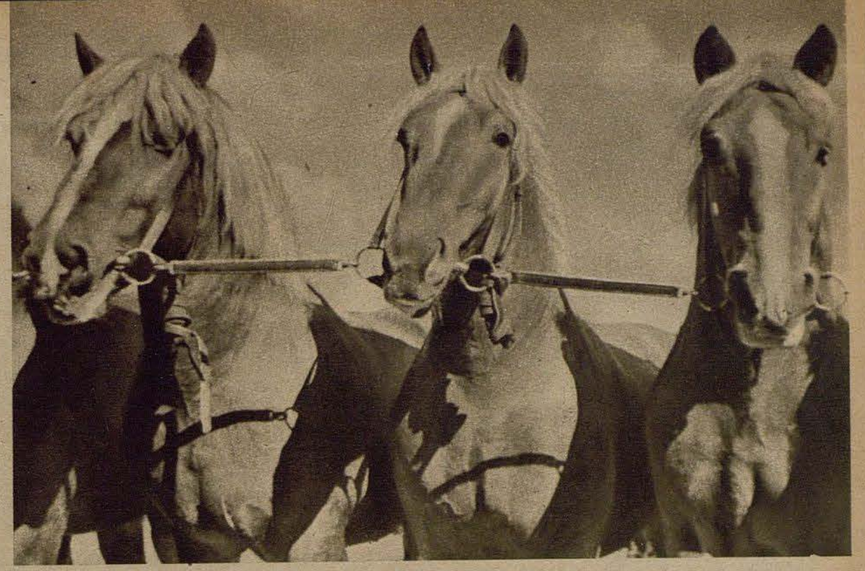
Una película documental de la Terra sobre el caballo de tiro alemán. Una producción UFA, de la sección de cintas culturales

Informe gráfico del realizador
Wilhelm Prager

La docilidad de carácter, la serenidad y la proverbial sangre fría de estos caballos les dieron su nombre genuino de raza "Sangre Fría". Gracias a su voluntad de tiro, resistencia y enorme potencia se han hecho imprescindibles en la industria como también en el Ejército. En Alemania se crían tres razas distintas de caballos de carga: el germano-renano, el schleswiger y el noriker



Izquierda: El potro renano-germano "Urfall".

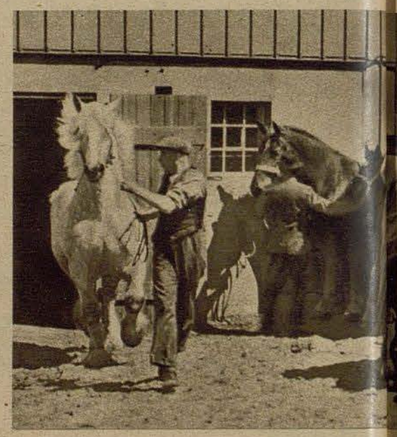


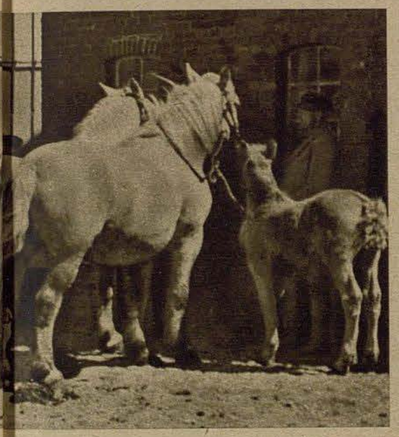
Tres verdaderos ejemplares regios — propiedad del Estado. Son sementales principales en la ejemplar cría caballar de Fürstenstein en Silesia, se ve que saben apreciar su dignidad y valor. — El "Sangre Fría" es un caballo de al paso. Los campesinos de Baviera Baja pueden enganchar al Rottaler Noriker sin reparo alguno tanto al paso ante el arado, como al galope tendido ante el coche de las mangas del servicio de bomberos



En el Ejército alemán se emplea mucho el caballo renano-germano especialmente en los zapadores, como incansable animal de carga. En cambio el "Noriker", caballo de mucho más temperamento (foto de la izquierda), da excelentes resultados en la artillería pesada

Izquierda inferior: A través de las festivas callejuelas, que tanto atractivo tienen y por las cuales en siglos pasados pasaron galopando los caballeros que se dirigían a la guerra o al torneo, hoy resuena el trote de estos pesados caballos de la misma raza y cría: los 120 potros de la ganadería bávara de Landshut



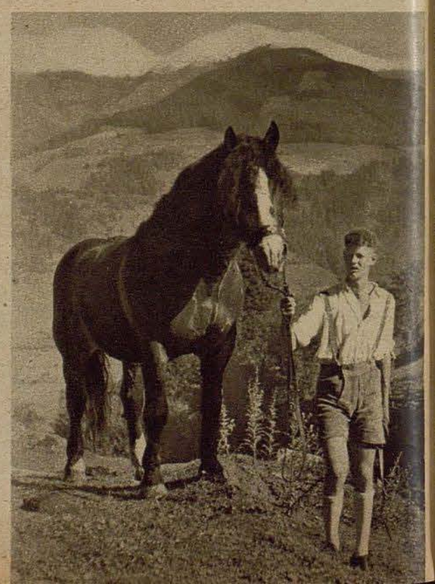


Fotos UFA (Prager, Türck)



Derecha: Un joven potro de Prusia Oriental que está muy contento. Con su año y medio se divierte solo a falta de compañeros de juego dando grandes saltos sobre la extensa pradera

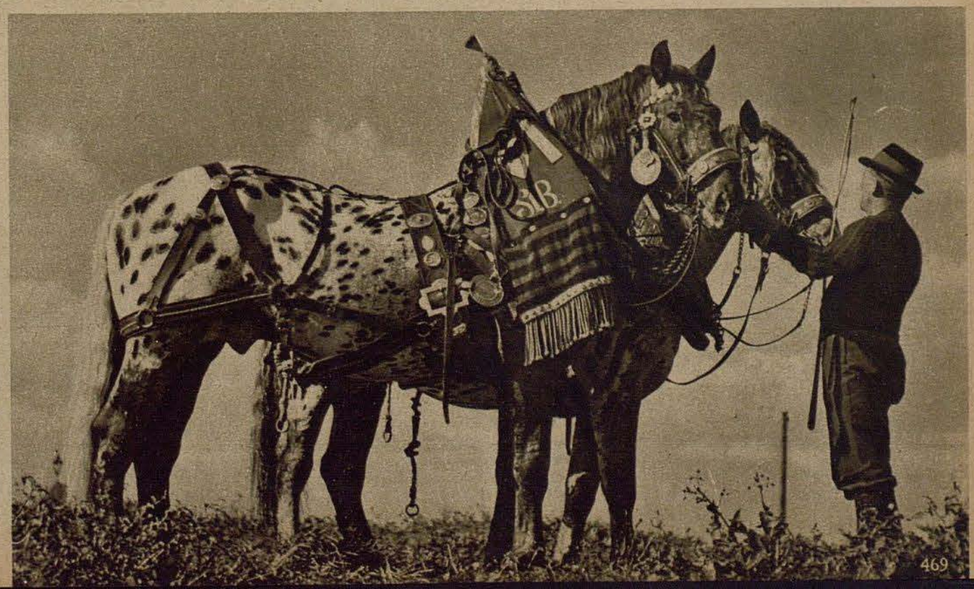




Arriba: Recinto para los sementales en Schleswig-Holstein. Las yeguas esperan impacientes y con curiosidad al potro. El majestuoso potro sale de su cuadra dando estentóreos relinchos. Su crin ondea en el viento

Izquierda: "Alpgraf-Nero", potro de cuatro años de edad y futuro semental principal de una cría caballar es el tipo ideal de un "Noriker" y uno de los caballos más hermosos de la región de Salzburgo, tan rica en equinos

Caballos escogidos y con un vistoso aparejo son una buena recomendación y propaganda para el negocio (Foto de la derecha). La cuadra modelo de una fábrica de cervezas tiene que agradecer a la pasión por los caballos de su propietario ocho parejas de "Tigres" con bellos aparejos artísticos. Los denominados "Tigres" tienen el color genuino del noriker de montaña. Actualmente quedan pocos de estos ejemplares





Una aldea está orgullosa

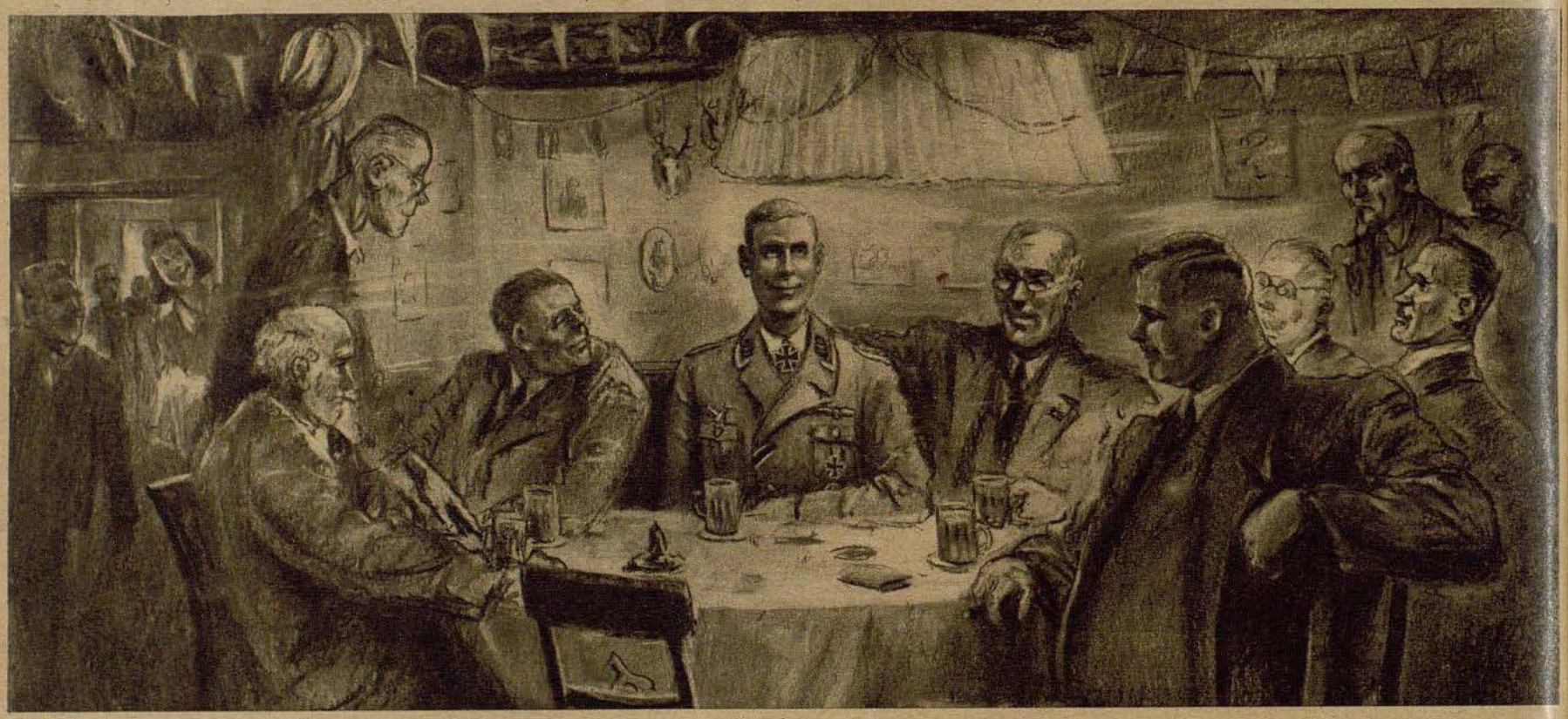
Por el corresponsal de guerra Ottmar Haas

PK Alguno lo había escuchado por radio. Rápidamente la noticia fué llevada de una casa a la otra, el cartero la repitió en los cortijos más alejados, en la gran mesa de la posada fué comentada, y por último, toda la aldea estaba enterada de ella: El Führer ha concedido a Bruno, hijo menor del burgomaestre, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

El panadero, que algunos años antes renegaba porque Bruno le quitaba de su huerto las mejores manzanas, encontró al cartero por el camino y le dijo, que él siempre había estado convencido que Bruno llegaría a ser, algún día, algo especial. De pronto, todos sabían contar solamente cosas buenas de Bruno.

Sólo allí fuera en la pequeña casa del burgomaestre reinaba la tranquilidad. El padre volvía continuamente a echar mano al diario para leer de nuevo la noticia, y la madre miraba a su esposo con ojos que parecían preguntar, "¿cómo ha sido posible eso?" El burgomaestre también había sido soldado, entonces, en la primera gran guerra, y aquí obtuvo la Cruz de Hierro, conociendo exactamente el significado de la frase: Por valentía ante el enemigo.

Y luego llegó repentinamente el telegrama, anunciando que el nuevo portador de la Cruz de Caballero llegaría por la noche a su casa, para pasar algunos días de permiso. Naturalmente, los primeros en conocer esta nueva fueron los muchachos menores de la aldea, miembros de la Juventud Hitleriana. En la entrada del pueblo, donde se encuentra la posada entre los viejos tilos, formaron los muchachos de la Juventud Hitleriana con sus banderas. El burgomaestre había vestido su uniforme y vigilaba



constantemente la carretera de la ciudad, por la cual debía llegar el esperado. De pronto apareció un automóvil, que se acercaba rápidamente, y luego se escucharon toques de bocina, anunciando que llegaba el nuevo condecorado. De éste descendió el esperado, el hijo del burgomaestre. En realidad tenía el mismo aspecto de siempre, este sargento primero de paracaidistas, sólo que ahora lleva la Cruz en su cuello.

Después de los primeros saludos, todos los presentes se dirigieron a la posada. El posadero había engalanado su mejor salón. El amplio sofá, en el que sólo se sientan, por regla general, los más ancianos de la aldea, estaba a disposición del sargento. Luego habló uno de los campesinos de la alegría y del orgullo del pueblo, pues el burgomaestre, que debería haber hablado, callaba y miraba constantemente a su hijo.

Entre tanto, el salón se había llenado de personas que querían felicitar al hijo del pueblo; éste, por su parte, creía estar viviendo en sueños, y ésto desde días atrás. Primero al presentarse ante el general, que sonriente le entregó la alta condecoración, luego la recepción que le fué ofrecida por su regimiento, más tarde la muchedumbre, en la estación, que lo aclamaba incesantemente, y ahora este saludo de su pueblo. En todas partes, él se encontraba en el centro del interés, y todos le elogiaban por sus acciones, cuya realización le había parecido muy natural como soldado alemán. Su acción en Creta, donde con sólo 30 camaradas había cogido a 400 prisioneros ingleses, ya pertenecía al pasado; el haber rechazado, en un sector importante del frente de Leningrado, a los repetidos intentos de ataques de los bolcheviques, infligiendo a éstos graves pérdidas de sangre, le parecía la cosa más natural del mundo, y el haber saltado repetidas veces, completamente solo, hacia el encuentro de los rojos, cogiendo solamente con la pistola en la mano a varios centenares de prisioneros soviéticos en el curso del tiempo, pues, eso se debía a que las ocasiones se habían presentado de manera favorable.

Los campesinos no dejaban de mirarle; todos pensaban, "que otro haga algo igual como el hijo de nuestro burgomaestre". Y cuando luego el anciano burgomaestre se dirigía con su hijo, que ahora tenía la Cruz de Caballero, hacia su casita, através de las calles del pueblo, en la posada, en la que ya oscurecía, continuaban hablando los campesinos de las acciones de "su" condecorado, y parecía que las espaldas de los viejos se enderezaban debido al ejemplo del joven soldado. Sí, sí, solamente la voluntad y la resistencia deciden, decían, mirando a los campesinos más jovenes.





JUNKERS

FLUGZEUGE, FLUGMOTOREN
UND VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.-G.

Perutz

PERUTZ FILME

Para obtener bonitas fotografías

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de los específicos y medicamentos especiales de alta calidad

*

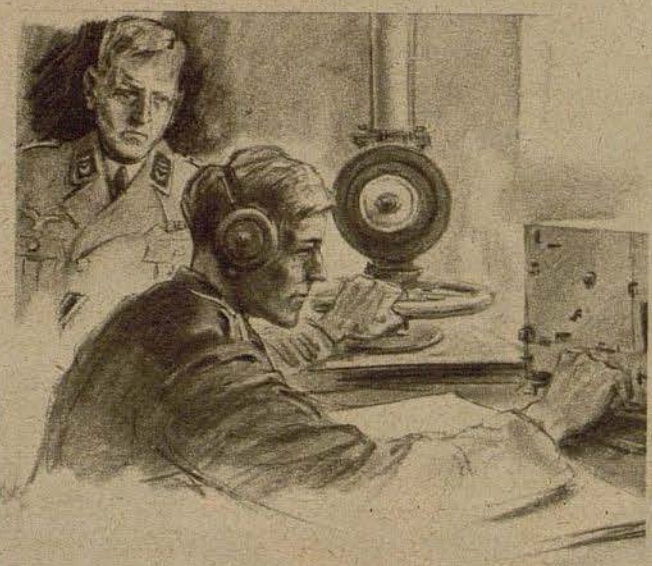
TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

"¡Ju 88 en peligro - ruego reflectores!"

Informe del testigo presencial sargento H. Reisner

Son las tres de la madrugada cuando entra en la estación radiotelegráfica el jefe de la primera escuadrilla teniente X. Hace un instante regresaron sus hombres del servicio de frente. Solamente el "Federico-Luis" no ha llegado aún. "De por sí ya debiera estar aquí hace tiempo" dice pensativo el teniente al jefe de guardia, "despegó bastante antes que yo. ¿Puedo llamar a la estación emisora?"

Se le comunica con la emisora que establece el servicio telegráfico con los aviones. Pero siempre repiten la misma contestación, "No se sabe nada del "Federico-Luis". Por última vez se le oyó hace aproximadamente tres horas. El teniente da las gracias y cuelga el auricular. Algo preocupado objeta, "Dios quiera que no le haya sucedido alguna desgracia, el tommy se ha movido bastante, pero bueno no perdamos la esperanza ... sería lástima si el último aparato de la escuadrilla hubiese tenido mala suerte. Por el momento no hay más que esperar, el avión tiene aún combustible para tres horas."



Dibujos H. v. Medvey

Aproximadamente después de una hora se oyen desde muy lejos pitidos en el auricular. Nadie dice una palabra, pero todos piensan lo mismo. Se oyen signos telegráficos muy débiles. El telegrafista aprieta con fuerza los auriculares contra las orejas y escucha con el máximo de atención y grita "¡Mi teniente — el aparato!" Este respira aligerado y piensa, menos mal, ha conseguido atravesar indemne las barreras antiaéreas. Ahora ya deben encontrarse en vuelo de regreso. ¿Pero dónde habrá estado metido tanto tiempo?

El "Federico-Luis" necesita indicaciones telegráficas sobre su posición, puesto que vuela a ciegas en una densa capa de nubes. El telegrafista hace todos los posibles, pero no consigue nada concerto en vista de que el avión está aún muy lejos. Es imposible lograr una comunicación perfecta.

El telegrafista habla con el teniente y opina que probablemente el avión debe haber perdido la orientación.

Inmediatamente telegrafía al avión "¿A qué altura vuela?" La contestación dice: "A 800 metros, en una capa de nubes."

O sea que el aparato sigue el vuelo por orientación.

El parte siguiente dice: "¿Puede indicarme su posición?" La contestación es negativa. "¿Cuánta esencia le queda aún para el vuelo?" "Para dos horas", contesta el avión. De esta forma y en pocos instantes se cursan partes telegráficos de ida y vuelta. El teniente está al lado del telegrafista de orientación, que maneja incesantemente su aparato. En su cara se refleja el máximo de concentración — este aspecto solamente suelen tenerlo los aviadores cuando se encuentran en plano ataque. Aun no es posible averiguar con seguridad la posición del avión. Pero una cosa es segura, hay que conducirlo a la base.

El telegrafista hará todo lo que humanamente se pueda hacer. Oye al aparato con bastante fuerza. Los signos aumentan sensiblemente en potencia. "Unos pocos minutos aún", dice al teniente, "entonces ordeno que metan la antena de arrastre, con lo cual la localización del avión es exacta."

Ahora se oyen los signos como trompetazos. El siguiente parte telegráfico ordena que el avión no utilece la antena de arrastre; "le oigo con intensidad cinco".

Pasa un momento aún y entonces se oye como el telegrafista de a bordo sintoniza el emisor. Ahora llama de nuevo y pide localización. El telegrafista gira el marco de la antena goniométrica y mueve satisfecho la cabeza. El valor mínimo queda constante, la localización es exacta. El avión debe encontrarse sobre tierra y bastante cerca. El jefe de guardia salta al teléfono y pregunte a la observacion aérea si han recibido un parte de un Ju 88. El avión se encuentra en dirección ... X grados. Un momento reina silencio. Entonces se oye la contestación: "¡Sí, un Ju 88 se encuentra en el cuadrante Y!"

Acto seguido el telegrafista transmite la posición. El teniente calcula cuanto tiempo puede volar aún el Ju 88. Tiene esencia para por lo menos treinta minutos de vuelo. Una vez más el jefe de escuadrilla repasa los datos sobre la distancia probable que separa al avión de la base. Ya debe estar cerca, solamente puede tardar unos pocos minutos hasta aterrizar. ¿Pero encontrará el aeródromo? En todas las cercanías no hay ninguna base auxiliar, no existe otra posibilidad de aterrizaje.



En medio de un gran río ruso se hallaba una pequeña isla de 10 metros de largo y 40 de ancho. Dos aviadores derribados estaban allí ocultos antes los ataques de los soviets. Para su salvación recurrióse a dos helicópteros "Storch". Mientras un aparato aterrizaba en dicha isla, desde el otro se hacía fuego con las armas de a bordo contra el enemigo que era mantenido a raya de esta manera. Por lo tanto, gracias a las únicas cualidades de despegue y aterrizaje del helicóptero "Storch", se pudo salvar nuevamente a dos personas en terreno enemigo.

GERHARD FIESELER WERKE

PHOTO KINO FILM

Tradición y precisión

son las características

de los productos

ZEISS IKON AG. DRESDEN

KINO FILM PHOTO

ZEISS IKON

PÄNG

este producto vulcanizador
para la reparación inmediata de
neumáticos y cámaras de automóviles

se emplea con gran éxito desde hace años en todos los cuerpos del Ejército alemán. Los productos PÄNG resultan indispensables en operaciones militares, como también en el país un fiel medio auxiliar del automovilista. Gracias al sistema Päng-Pängit-Pängol esta casa contribuye esencialmente a la conservación de valiosas primeras materias interesantes para la economía política. Se utiliza sin calentamiento y sin ningún aparato.

FRITZ HESSELBEIN
— Fábrica de productos químicos —
Hamburg 13 Nonnenstieg 27 Tel. 52 43 55



Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk
München 8

Inmedi-
la

Planeadores de transporte

viene de la página 251

hallar medios que permitan el despegue de los planeadores en espacios reducidos. Las experiencias demostrarán si el despegue con catapulta es la mejor solución. Para facilitar el despegue y acortar la carrera, los planeadores de transporte se encuentran provistos de trenes de aterrizaje, que después del despegue pueden ser desprendidos. En el remolque de los planeadores de transporte sucede lo mismo que en el despegue a remolque de los otros planeadores: a pesar de la carga, el planeador despega antes que el avión a motor. En el vuelo, el piloto del planeador de transporte tiene que tratar de volar siempre un poco más arriba que el avión de remolque, para no encontrarse con el remolino provocado por las hélices del aparato motorizado. Sobre el objetivo, el planeador desengancha para aterrizar, bajando a manera de espiral, mientras el avión a motor baja inmediatamente para arrojar la cuerda de remolque a tierra. Todo esto exige gran pericia a los pilotos, ya que los vuelos son realizados en su mayor parte a horas del día ,que ya de por sí exigen gran concentración al piloto del planeador. Por este motivo, los planeadores de transporte se encuentran equipados con instrumentos muy sensibles, que indican altura y velocidad de vuelo, situación del aparato, caídas y subidas, dirección, etc. En vista de la gran pericia necesaria, no es asombroso que entre los pilotos de planeadores, ante todo en los primeros años y en las primeras acciones, figuren los más conocidos y experimentados aviadores del Rhon, probados en muchas horas de vuelo y situaciones peligrosas. A ellos se sumaron, con el correr del tiempo, numerosos jóvenes entusiasmados, que después de una instrucción escrupulosa rindieron su prueba de fuego en penosos pero valiosos vuelos de abastecimiento. Estos aviadores provocan felicidad y alegría cuando son avistados por sus camaradas en tierra, y sorpresa, cuando se encuentran, de pronto, y después de un aterrizaje silencioso, al lado de ellos.

Para todas las posibilidades de vuelo sin motor, en la guerra, han sido construídos planeadores de transporte. De ellos citaremos:

EL DFS 230, una construcción del conocido y reputado ingeniero Hans Jacobs, del Instituto Alemán de investigaciones para el vuelo planeado. Se trata de un altiplano de construcción mixta. Al lado del piloto tienen lugar 9 hombres. Datos técnicos: envergadura 20,87 metros, longitud 11,70 metros, peso en vacío 763 kilógramos, peso en vuelo 2020 kilógramos, velocidad de remolque 180 kilómetros/hora, velocidad de ascenso 1,2 metros por segundo, ángulo de planeo 1 : 11 (Véase Adler Nr. 20/1942)

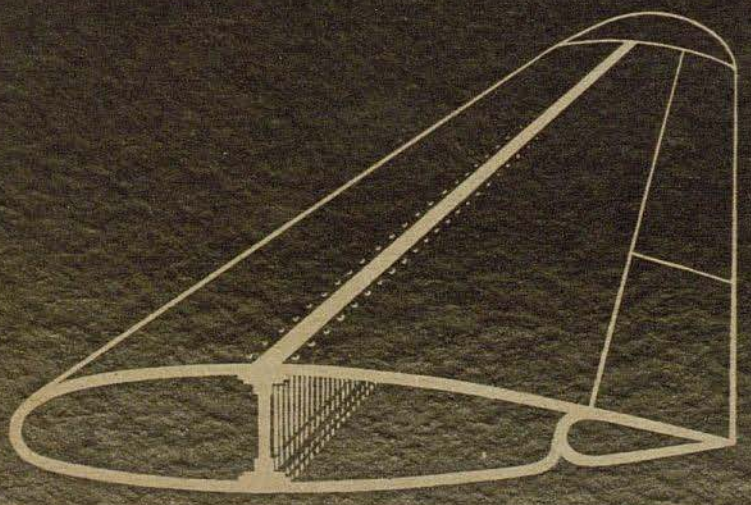
GO 242: una construcción del ingeniero diplomado Albert Kalkert de la fábrica de vagones de Gotha. Es también un modelo de construcción mixta, en el que los planos patasolados, los timones y los soportes de los timones son de madera, mientras que el fuselaje es de caño de acero, revestido de tela, composición que conocemos de construcciones probadas en las pruebas del Rhon. (Por ejemplo Mü 13). Datos técnicos: envergadura 24 metros, longitud 15,7 metros, peso en vacío 1140 kilógramos, peso en vuelo 3810 kilógramos, velocidad de remolque 180 kilómetros/hora, ángulo de planeo 1 : 9 (Véase Adler Nr. 21/1943).

También el gran avión de transporte Me 323, llamado „Gigante", que actualmente está equipado con 6 motores, siendo el avión terrestre más grande del mundo, ha sido desarrollado en principio como planeador de transporte, que era remolcado por tres poderosos aviones a motor. Me 323 es una construcción de la empresa Messerschmitt, en la que colaboraron conocidos constructores de planeadores, no debiéndose olvidar, que el mismo profesor Messerschmitt comenzó con la construcción de planeadores en 1921/22. El enorme pájaro, con una envergadura de 55 metros y bodega de 100 metros cúbicos, es tripulado por cinco hombres.

Los éxitos sorprendentes y decisivos que pudimos obtener en parte gracias a nuestros planeadores de transporte, dieron muy pronto motivo a que nuestros enemigos también se dedicaran a este terreno. Conocemos también planeadores de transporte de los ingleses y americanos. Indudablemente, también los soviets poseen estos aviones de transporte sin motores, pues precisamente en ese país se realizaron, después de la visita de planeadores alemanes en el año 1925, diferentes experimentos en este terreno. Los soviets ya habrían empleado planeadores de transporte antes de la guerra. En los Estados Unidos de Norte América, el vuelo planeado se encontró, durante la guerra, en manos del conocido y eficaz planeador Richard Dupont, hijo del millonario de la pólvora. Durante años fué el "campeón de América". En otoño del año pasado, Dupont pereció al caer en ocasión de presentar un nuevo tipo de avión. Con él perdió América su perito más experimentado en materia de vuelo sin motor. Entretanto se ha oído citar el nombre de un comandante Barringer, tratándose indudablemente del recordman americano de vuelos con planeadores.

Hasta la fecha no se ha oído nada de éxitos estratégicos del enemigo con sus planeadores de transporte. El parte de guerra alemán registró, en cierta ocasión, la destrucción de varios remolques aéreos sobre Noruega. Por ello cabe suponer, que las Potencias enemigas emplearon hasta ahora sus planeadores sólo para el reabastecimiento.

Los planeadores de transporte de la Luftwaffe llevan el reabastecimiento a todos los frentes, apoyando eficazmente a las tropas terrestres. Y aparte de esto se encuentran en los aeródromos, esperando nuevas tareas. Así se cierra el círculo de los pensamientos de aquellos hombres, que regresaron de la guerra en 1918, cumpliendo sus deseos de volar en el vuelo planeado. Sus ideas condujeron del planeador al planeador de transporte. Su empleo es la coronación de un desarrollo, que, interrumpido repentinamente al estallar la guerra en 1939, entró simultánemente en una nueva fase. No caba duda, que en los futuros años de paz, las experiencias hechas en la guerra serán de provecho para toda la aeronavegación. Imaginemos, cuántas posibilidades encierra el problema del planeador de transporte transmitido a la aviación de tiempos de paz. Cumplir y aprovechar esas posibilidades será la hermosa tarea de aquellos, que como hombres del Rhon se hicieron soldados, cuyos aviones sirvieron de arma, y que, cuando regresen, por el mero entusiasmo por la aviación volarán, sin motor, sobre la patria libre, amante de la paz.



EL ALA MONOLARGUERO

empleada por las fábricas de aviones

más conocidas del mundo, es una

PATENTE MESSERSCHMITT

MESSERSCHMITT A.G.

GRAPHISCHES BÜRO



de tráfico 25 aéreo alemán

AÑOS

aviones de tráfico

JUNKERS

Precursores de la aeronavegación mundial

Al comenzar esta guerra volaban aviones de pasajeros Junkers en 23 Naciones del mundo

Pruebas del trabajo de calidad alemán en los cinco continentes



FÁBRICAS DE AVIONES Y MOTORES JUNKERS SA

Un cazador del frente de Nettuno

Después del tercer derribo, salto con paracaídas / Enemigo salvado de peligro marítimo

Por el corresponsal de guerra Alfred Strobel

PK Al amanecer, los cazas del frente de Cassino y Nettuno se encontraban ya en los aeródromos. Aun hacía frío, como siempre en estos días, cuando el sol aun no había aparecido en el horizonte. Tiritando levantaban los aviadores los cuellos forrados de sus chaquetas, saltando y moviéndose agitadamente para protegerse contra el sueño y contra el frío. Se conversaba muy poco. El silencio de la madrugada sólo era interrumpido por el ruido provocado por los mecánicos, que examinaban los motores en los Focke-Wulf. En algunos lugares comenzaba a zumbar un motor, para calentarse para el primer servicio del día. Y momentos después volvía a reinar un silencio absoluto en esta región quebrada, detrás de cuyos montes aparecía ahora el sol, cual una gran bola rojiza.

¡Despegue después de la alarma!

La tranquilidad fué repentinamente interrumpida por el zumbido lejano de un avión: un aparato de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, que regresaba del frente. En vuelo rasante pasó el Ju 90 sobre la tierra. Tres aviones de caza, que seguían la pista del Ju 90, despertaron la atención de los cazas alemanes. Spitfire o Me 109? En la atmósfera calinosa de la madrugada, las silhuetas no podían ser reconocidas con precisión. Pero en cierto momento, uno de los cazas mostró, al entrar en una curva, su parte lateral.

¡Spitfires!

¡Alarma para los cazas alemanes! También para el alférez L. En pocos momentos llegó, juntamente con sus camaradas, hasta los perseguidores del avión de reconocimiento, iniciando la lucha. Los Spitfires cambiaron de dirección, y trataron de salvarse volando hacia la costa. Pero a los dos minutos, el destino de uno de los aviones enemigos quedó ellado. Alcanzado por el fuego del caza alemán, cayó envuelto en llamas, poco antes de llegar a la costa.

Media hora después, la alarma volvía a llamar a los aviadores a sus aparatos. Cerca de la costa eran anunciados seis Spitfires. Los Fw 190, después del primer servicio del día, acababan de cargar combustible, y despegaron inmediatamente para la nueva acción. A los pocos minutos, los aparatos alemanes e ingleses se encontraban en medio de una lucha enconada, que se desarrollaba sobre la zona costanera y el Mar Tirreno, hasta que al final se impuso la superioridad de los cazas alemanes. La segunda victoria aérea del alférez L. era probada por una columna de humo cerca de la orilla. Y mientras otros dos cazas enemigos caían bajo el fuego de los aviones alemanes, L. perseguía a un tercer Spitfire sobre el Mar, en el que poco más tarde halló su tumba...

Cuando el eficaz cazador inició el vuelo de regreso, vió salir repentinamente unas llamaradas de su motor. Encontrándose aun a gran distancia de la costa, corría peligro. Realizando grandes esfuerzos, y aprovechándose de toda su pericia, trató de llegar a la costa. Pero, inútilmente! El motor ardía, y el avión no podía ser mantenido en el aire. A quince kilómetros de la orilla tuvo que saltar en paracaídas sobre el Mar...

Ocho horas a la deriva, sin chaleco salvavidas

Eran las 10 de la mañana. El caza, que se hallaba solo a la deriva, veía los débiles contornos de la costa en la lejanía. Rápidamente preparó el bote neumático y se instaló en él. Tal vez, en poco tiempo un avión de salvamento buscaría al desaparecido.



PK-Fotografía corresponsal de guerra Strobel

Y realmente, pasaron volando algunos aviones. Pero no encontraron al aviador solitario. La mar estaba bastante agitada. Después de haber esperado media hora, L. decidió llegar a nado a la costa. Se desprendió de sus botas y de su blusa, cogió la cuerda del bote neumático entre los dientes y se lanzó al agua. Tres horas seguidas nadó, luchando contra las altas olas. Pero la distancia hasta la orilla parecía no reducirse. El cansancio comenzó lentamente a llegarle al corazón. Pero el joven aviador era un buen nadador. Después de una breve pausa, en el bote neumático, volvió a iniciar la lucha contra el elemento. Pues el trecho hasta la orilla era aun bastante largo, y la

Leitz



Marca y Exponente

de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke

1882

Laca única de aviación

Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

Fábricas de laca y pinturas

Dr. Schleussner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

PROPELLERWERK SCHWARZ

Alas de madera para hélices reglables

Inmediatamente se telefonea a la artillería antiaérea. "Un avión alemán Ju 88 en cuadrante Y está en peligro, ruego reflectores." Unos segundos más tarde los reflectores iluminan el cielo. Ahora el avión debe haber visto la base. En la pista de despegue se disparan proyectiles luminosos. En el cielo nocturno se ven gran número de explosiones de bombas luminosas.



¡Al sur se percibe ruido de motores! En el mismo instante el "Federico-Luis". se prepara para el aterrizaje. Se telegrafía al aparato, que este se encuentra sobre el aeródromo. El avión describe una curva sobre la base y aterriza. En el mismo momento en que las ruedas tocan la tierra se paran los dos motores. Los depósitos están vacíos, no queda ni una gota de gasolina.

El telegrafista de la base abandona el puesto de trabajo. Su cara denota gran cansancio, pero tiene la certeza de haber salvado la vida de sus compañeros.

El jefe de escuadrilla le da un fuerte apretón de manos diciéndole: "Siempre tuve una idea completamente equivocada de su trabajo. Ahora me doy cuenta, cuan difícil y responsable es" . . .

Nervios de acero

Hojas del dietario de una escuadrilla de Stukas del Frente Oriental

Por el corresponsal de guerra Dr. Kurt Honolka

Viernes, a 29 de mayo

PK Un día de grandes acciones contra el abastecimiento de Leningrado. Desde que la capa de hielo que cubría el lago Ladoga comenzó a quebrarse y los bolcheviques no pueden pasar con camiones, la situación de esta gran ciudad ha empeorado notablemente. De nuevo es una isla sitiada cuyos únicos medios de comunicación son unos pequeños barcos y barcazas que cruzan el lago. Esta mañana realizamos acciones contra Kobona, puerto situado al Este de la bahía de Schluesselburgo, algunos barcos quedaron envueltos en llamas y se causaron importantes destrozos en almacenes e instalaciones portuarias. Por la noche volamos de nuevo sobre el gigantesco lago. Las explosiones de las granadas antiaéreas forman una impresionante cortina, en la tierra centellea incesantemente el fuego de los cañones. Nos invade una emoción especial, el corazón palpita acelerando su ritmo. ¿Y en este infierno nos hemos de lanzar?

Ahora pasan unos segundos en que el piloto siempre ha de dominarse de nuevo. El jefe ya inició el vuelo en picado. Ahora también nuestro Ju 88 se pone de cabeza. Nos precipitamos en ángulo de 70 a 80 grados y a una velocidad de 600 kilómetros hora. Pero personalmente no tengo la impresión de una velocidad tan vertiginosa. Al volver la cabeza desde mi asiento de telegrafista veo como se acercan por momentos barcos, mar, puerto, explosiones y el centellear de los cañones antiaéreos, pero sin embargo esto no es tan rápido que no tuviera la evidencia del peligro. ¿Miedo? Para esto no queda tiempo. Detrás de nosotros estallan docenas de proyectiles. Un Me pasa al lado nuestro, después un Rata—de repente me siento oprimido como por unos gigantescos brazos sobre mi asiento, noto como los músculos faciales se deforman hacia abajo, un instante lucho con el desvanecimiento, una sombra que quiere ponerse ante mis ojos — y luego el aparato está enderezado. Ahora volamos a poca altura y a gran velocidad sobre el puerto. Nos persigue un furioso fuego antiaéreo. Nubes de arena y polvo se elevan al cielo. Lanzamos dos series de bombas a lo largo de los muelles. Nuestra bomba, y esto lo verifico lleno de entusiasmo, ha alcanzado de lleno una batería de la D. C. A. que estaba emplazada sobre una rampa de desembarque. Desde la estación y los muelles se elevan al cielo dos gigantescas nubes negras de unos 200 metros de altura — así sólo arde aceite o gasolina; grandes depósitos deben haber hecho explosión. Estas enormes setas de humo nos acompañan aún al desaparecer en las lejanías el puerto que acabamos de atacar, mientras que las chimeneas de Leningrado aparecen como negras siluetas a través de la bruma de la gran ciudad.

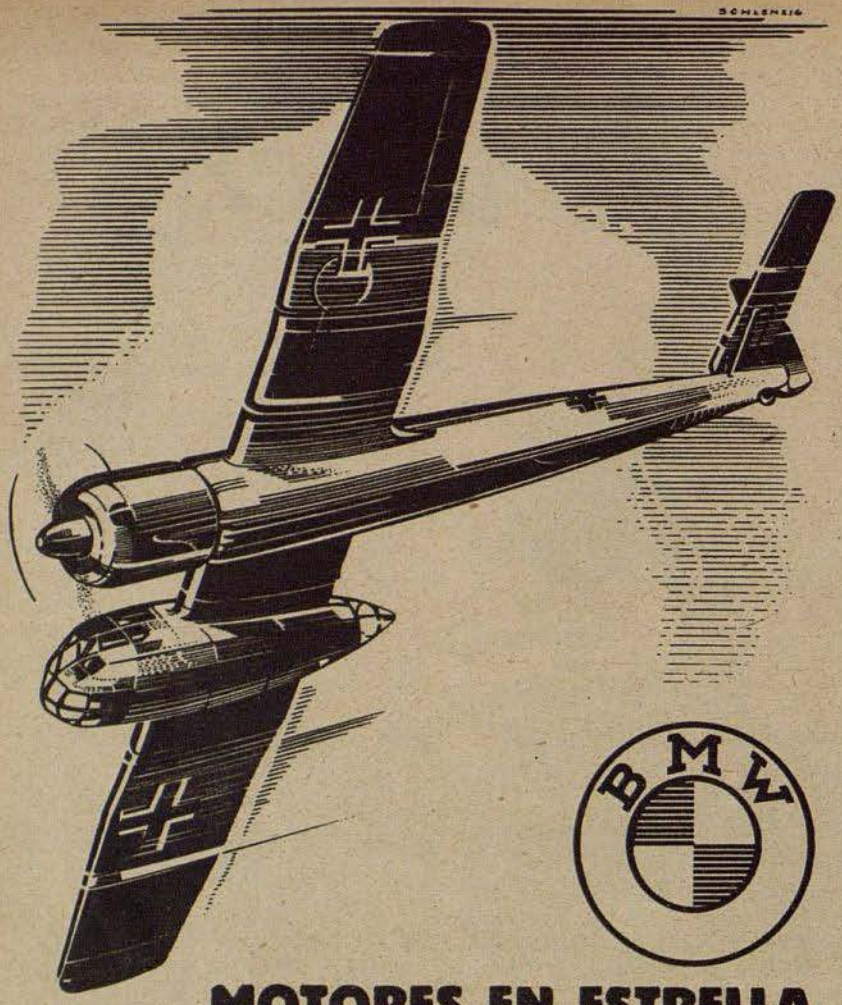
Domingo, a 31 de mayo

Para mí resulta de provecho que el telegrafista del teniente K. esté algo enfermo. De esta forma puedo tomar parte en los vuelos en su lugar como corresponsal. Día tras día efectuamos muchos servicios de frente. A las cuatro de la mañana empiezan; hasta la tarde o la noche no se tiene tranquilidad. Regresamos cansados, hambrientos y agotados. ¡Estas malditas y repugnantes moscas que nos chupan la sangre! Durante las pausas entre los vuelos estamos metidos en el agobiante aire de las tiendas de campaña, cubiertos con una gasa, echados sobre el catre y pasando el tiempo con juegos tan entretenidos y necesarios como por ejemplo la caza de moscas.

"Solamente quisiera saber por qué nos va tan bien", esto lo dijo nuestro capitán de escuadrilla en tono zumbón e irónico. Fatigado del tercer servicio del día descansa en una silla de campaña; la Cruz de Caballero cuelga del cuello lanzando destellos en el sol vespertino. Su mirada se fija con cariño en nuestro pueblo de Stukas que







BMW

MOTORES EN ESTRELLA

de gran potencia,

REFRIGERADOS POR AIRE

Motor de doble estrella BMW 801
en el aparato Blohm & Voss BV 141

Dr. Schleussner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

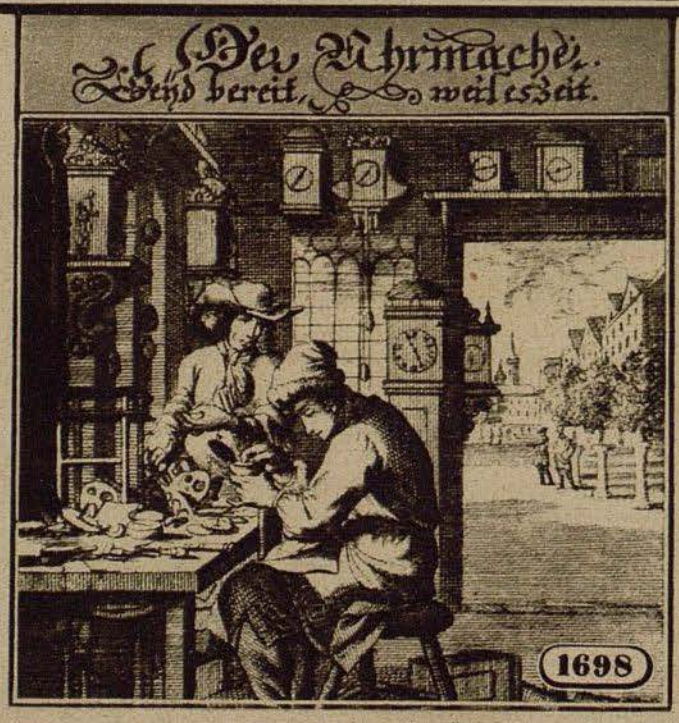
KNOLL

Medicamentos

«KNOLL»

acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN



Los relojes bien conservados de nuestros antepasados nos demuestran el esmerado cuidado que requerían algunos de sus valiosos elementos. En los momentos actuales es también nuestra obligación tratar con gran esmero los relojes porque es muy difícil reemplazarlos por otros nuevos. El buen reloj Kienzle le prestará magníficos servicios durante más tiempo.

Kienzle

consta de pequeñas tiendas de campaña finlandesas de color gris. Aquí vivimos cuando no volamos, nuestra vida transcurre como un reloj: volar, comer, descansar, volar, comer, descansar... Una pradera cubierta de flores es algo inapreciable si transcurrieron meses en la monotonía del hielo y la nieve. Pasan cosas increíbles.

Por la noche se presenta el sargento K. con su telegrafista ante el jefe de escuadrilla; hace unos días recibieron algunos impactos encima del lago Ladoga consiguiendo a duras penas aterrizar con aparato incendiado en las inmediaciones de Schluesselburgo. "No os sentará mal un corto permiso", opina el jefe. ¿Y qué es lo que contesta el sargento? "¡No hace falta, mi teniente, prefiero volar!" ¡Parece increíble, pero esto ha sucedido en el tercer año de guerra! Por la noche llega una vez más el enemigo. Y como siempre con dos o tres bombarderos que vuelan a mucha altura. Desde lejos se oyen algunas detonaciones.

Lunes, a 1 de junio

Incesantemente volamos servicios en contra de las posiciones de campaña soviéticas del frente del Wolchow. Las escuadrillas de Stukas reciben encargos que siempre les proporcionan gran alegría: apoyar a los compañeros del Ejército y vencer en puntos decisivos la resistencia del enemigo. Desde el puesto de mando se puede observar perfectamente entre vuelo y vuelo el transcurso del frente.

Desde la perspectiva de pájaro poco se ve de los combates terrestres, solamente los proyectiles luminosos y el humo azul del fuego de artillería denotan las líneas alemanas.

Las posiciones del enemigo se desprenden de las fotografías aéreas que día tras día impresionan los pilotos de reconocimiento del Ejército. También efectuamos ataques contra puentes de retirada del enemigo sobre el Wolchow. El fuego antiaéreo es en extremo desagradable, los pontones parecen tan estrechos como cerillas — casi parece imposible que objetivos tan sumamente reducidos puedan ser alcanzados por las bombas. Y, sin embargo, nuestras escuadrillas lo consiguieron; la insobornable cámara fotográfica nos demuestra que los puentes fueron interrumpidos.

Martes, a 2 de junio

Para ser piloto de Stuka hacen falta nervios de acero. Aun mejor es no tenerlos. Desde hace ya meses los vuelos de frente se suceden con ritmo agotador siempre que las nubes no estén demasiado bajas. Tres, cuatro y seis servicios por día, y cada uno de ellos pide el máximo de concentración.

Hoy efectuó el brigada R., telegrafista del jefe de escuadrilla, su cuadrigentésimo vuelo de frente, fué felicitado cordialmente por su piloto y demás camaradas. El teniente Nordmann ha volado unos 530 servicios, el mismo casi ha perdido la cuenta. Una cifra increíble, fantástica y más si uno sabe lo que es volar. Todos nosotros estamos orgullos de su fama: es el piloto de combate que cuenta en su haber el mayor número de servicios de frente.

Jueves, a 4 de junio

Hoy y ayer nos dieron encargos que incluso tuvieron emoción para los más antiguos veteranos. ¡Caza de tanques a orillas del Wolchow! El Ejército pidió nuestra ayuda: quince carros de combate soviéticos se encontraban en marcha. Los tanques alemanes se quedaron inmovilizados en el fango, los antitanques solos no los podían contener.

En la madrugada despegamos haciendo un tiempo ideal para vuelos en picado. Como siempre nos acompañaban los cazas. En el Este relucía la blanca cinta del Wolchow. Bajo la luz de la luna describimos varias curvas. No tuvimos que buscar mucho tiempo. Debajo de nosotros se veían tres grandes columnas de humo negro que se elevaban perpendicularmente al cielo, al lado de ellas cuatro diminutas cajitas de cerillas inmóviles — siete tanques enemigos que ya fueron aniquilados por el Ejército. En las cercanías de un bosque poco tupido se destacaban traicioneramente las huellas de los carros de combate; un desorden como en una estación bombardeada.

¡Tres tanques avanzando contra las líneas alemanas! ¡Vuelo en picado! Un avión tras otro se precipita sobre la tierra! Entre los tanques, que son del tipo de treinta toneladas, se ven las explosiones de las bombas. Antes del segundo ataque ya se ha disipado el polvo y el humo pudiéndose observar claramente los efectos de la agresión: dos huellas dobles se interrumpen de golpe, y allí donde acaban se abren tres cráteres en los cuales se encuentran diseminados enegrecidos restos de hierro. Dos de los colosos de acero han sido materialmente triturados. ¡Pero el tercero sigue en marcha! Ha dado la vuelta y se arrastra como un coleóptero indefenso que es acosado por la muerte hacia el bosque que está al Norte, abrigando la esperanza de poder esconderse y salvarse.

¡A por él! La caza continúa. Un ataque detrás del otro, explosión tras explosión. Esta bomba era corta, a cinco metros del tanque. Parecía como si tenía que haber hecho blanco, pero a través de la humarada se ven salir los contornos del tanque. La fiebre de caza nos tiene en sus garras. Ataque. ¿Dónde está el impacto? ¡Maldita sea, diez metros demasiado corto! Y era nuestra última bomba. Las huellas dobles desaparecen en el bosque ante nuestras furiosas miradas. Uno de nosotros dice con toda la tranquilidad: "¡Bueno, me parece que tenemos que irnos a casa!" Encima de nosotros se acerca otro grupo de avispas ávidas de presa — la séptima escuadrilla que ha despegado después de nosotros.

Una hora más tarde en el puesto de mando del Grupo: El capitán S. da parte sobre el aniquilamiento de otros tres tanques. Con gran satisfacción nos enteramos que el carro de combate que se nos escapó dentro del bosque también estaba entre aquellos.

Esta mañana los soviets repitieron su intento de forzar las líneas alemanas. Ayer perdieron once tanques de quince — hoy atacaron con más de veinte. El ataque fracasó lo mismo que el anterior. Diez de ellos fueron aniquilados solamente por los Stukas. Al regresar al mediodía de nuestro tercer vuelo de frente la vereda del bosque que emplearon los soviets para avanzar contra las posiciones alemanas era un verdadero cementerio de tanques. Una larga hilera de carros de combate uno detrás del otro incendiados, inmóviles, transversales a la calzada, hundidos en el pantano. Más de una docena de gigantes de acero, muertos y con cuerpos destrozados. Las líneas alemanas resistieron.

Nosotros estamos cansados y felices. Al regresar en vuelo bajo nos saludan los soldados. Mudas, pero muy significativas muestras de gratitud hacia los fieles y abnegados camaradas de los Stukas.

¡Luminosidad no es cuestión de calidad!

Si Vd. elije un objetivo "Voigtlaender" de la más alta luminosidad o uno menos luminoso, siempre puede estar seguro de obtener un anastigmático de precisión en cuya claridad puede confiar.
Igualmente puede Vd. confiar en el trabajo seguro con el ingenioso disparador automático en la plataforma, la característica de todas las cámaras automáticas de "Voigtlaender".



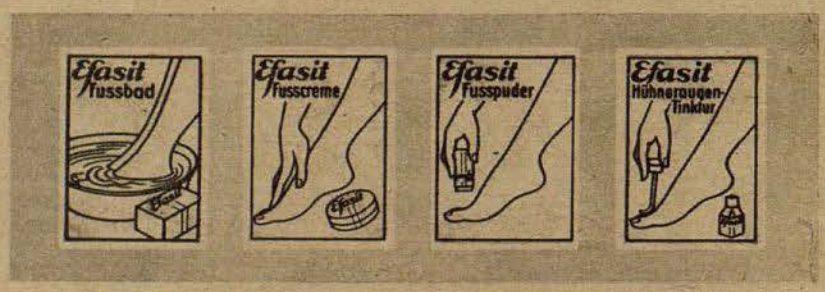
Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.

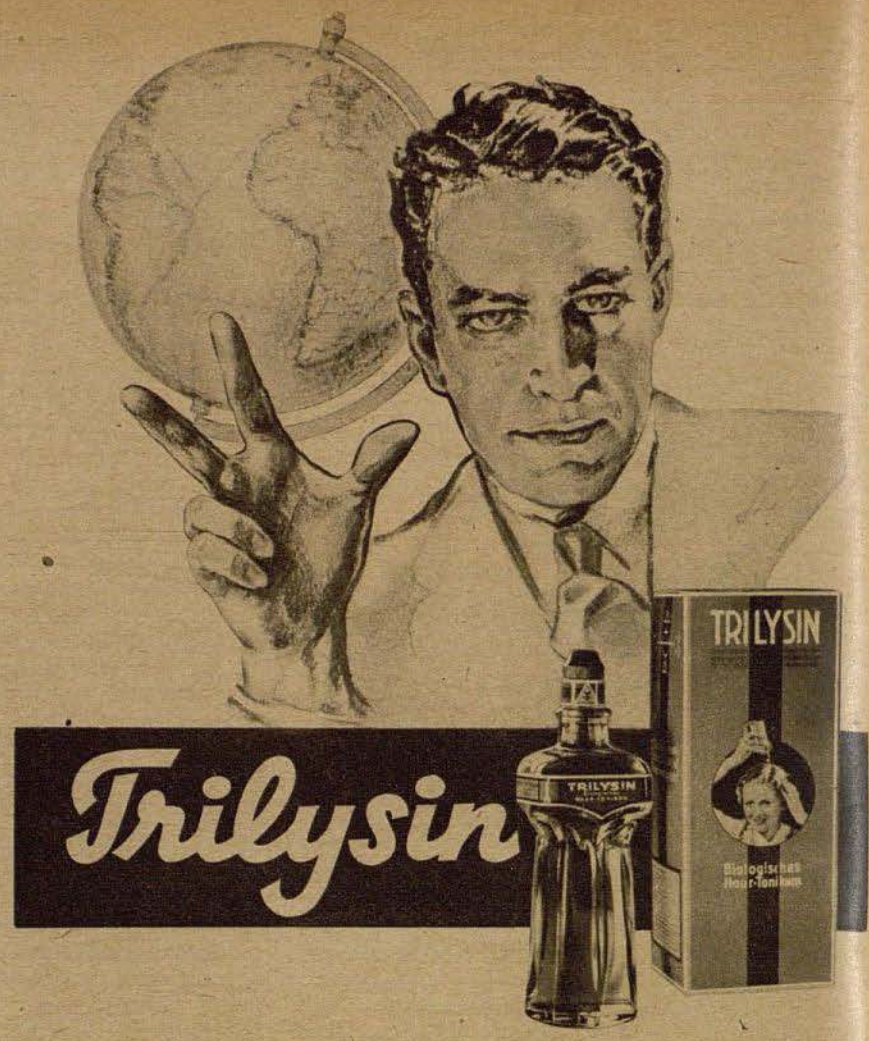


Baños Efasit (B) — **Crema Efasit**
Polvos Efasit — **Tintura callicida Efasit**

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!

Efasit
Pedicura





Trilysin

1. Para fortalecer la crecida del cabello
2. Contra la caspa y la caída del cabello
3. Contra los parásitos del cabello



Kine-EXAKTA

fotografía siempre igual al primer golpe de vista

El feliz poseedor de una Exakta puede aumentar considerablemente el ya tan amplio campo de aplicación de su cámara por los objetivos recambiables. Y sea uno u otro el objetivo que utilice, el cristal mate de aumento del espejo reflex monocular le presentará siempre el justo sector que quiera fotografiar, sin paralaje y con la más exquisita nitidez. El aparato Kine-Exakta no se suministra actualmente. Más pormenores sobre los objetivos recambiables los hallará en las listas Exakta que contra demanda le mandaremos gratuitamente.

Ihagee
KAMERAWERK
AKTIENGESELLSCHAFT
Dresden-Striesen 545

Trineral

tabletas ovaralos

en la caja

Antirheumatikum
Antineuralgikum
Antipyretikum

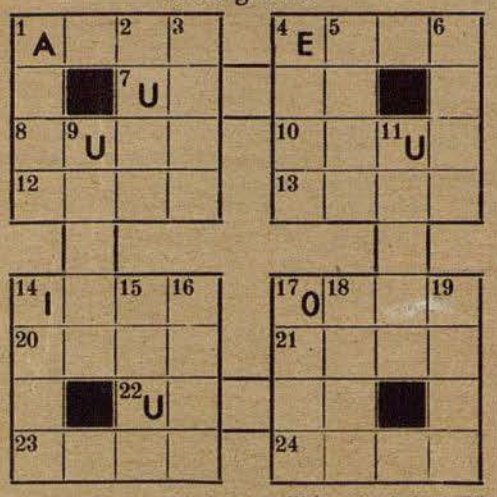
Original
de 20 tabletas de 0,5 g



TRINERAL G. M. B. H., MÜNCHEN 27

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Célebre apellido español, 4 Río de Alemania, 7 Soldado, 8 Bestia de carga, 10 Célebre mariscal austriaco, dos veces vencedor de Federico el Grande, 12 Ansiedad, 13 Río de Irlanda, 14 Rey de los antiguos peruanos, 17 Instrumento de música, 20 Conocida ciudad a orillas del Vístula, 21 Hado, 22 Sin igual, 23 Joven, 24 Ciudad europea.

Verticales: 1 Instrumento ofensivo, 2 Concesión papal, 3 Parte del ave, 4 Adverbio, 5 Alabar, 6 Pústula, 9 Engreído, 11 Juntura, 14 Además, 15 Reverso de las monedas, 16 Año en latín, 17 Antiguo habitante de la Italia central, 18 Vida en griego, 19 Dios mitológico del viento. I 182

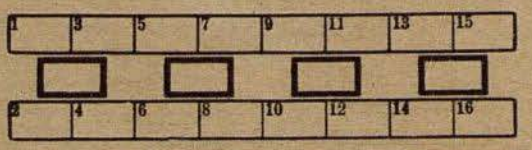
Charada

a — ci — ci — e — e — go — he — co — lio — mi — ne — no — ñas — o — pe — pla — po — ra — ro — ro — ta — tro

Hay que componer seis palabras, las primeras y quintas letras de las cuales leídas de arriba abajo denominarán una costumbre española muy graciosa. I 9

1 Adversario, 2 Instrumento de música, 3 Planta, 4 Arma importante en esta guerra, 5 Copla española muy en boga en 1935/36, 6 Roca grande (ch dos letras).

Cinta silábica



ca — ca — cio — do — fan — ga — je — ma — na — pa — pa — ro — so — ta — tas — to — to — tro — za — zo

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas.

Significado de las distintas palabras:

1—2 Calzado, 3—4 Espuerta, 5—6 Piedra preciosa, 7—8 Vestidura, 9—10 Conjunto de animales de una misma especie, 11—12 Composición musical, 13—14 Espectro, 15—16 Padrón estadístico de la propiedad inmueble.

Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de un hombre simple que se emboba con facilidad. I 186

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Alba, 4 Elba, 7 Ulano, 8 Mulo, 10 Daun, 12 Afán, 13 Erne, 14 Inca, 17 Oboe, 20 Torn, 21 Sino, 22 Unico, 23 Mozo, 24 Oslo.
Verticales: 1 Arma, 2 Bula, 3 Alón, 4 Ende, 5 Loar, 6 Acne, 9 Ufano, 11 Unión, 14 Item, 15 Cruz, 16 Anno, 17 Osco, 18 Bios, 19 Eolo.
Charada: Echar piropos. — 1 Enemigo, 2 Citara, 3 Helio. tropo, 4 Aeroplano, 5 Rocío, 5 Peñasco.
Cinta silábica: Papanatas. — 1—2 Zapato, 3—4 Capazo, 5—6 Topacio, 7—8 Ropaje, 9—10 Ganado, 11—12 Sonata, 13—14 Fantasma, 15—16 Catastro.

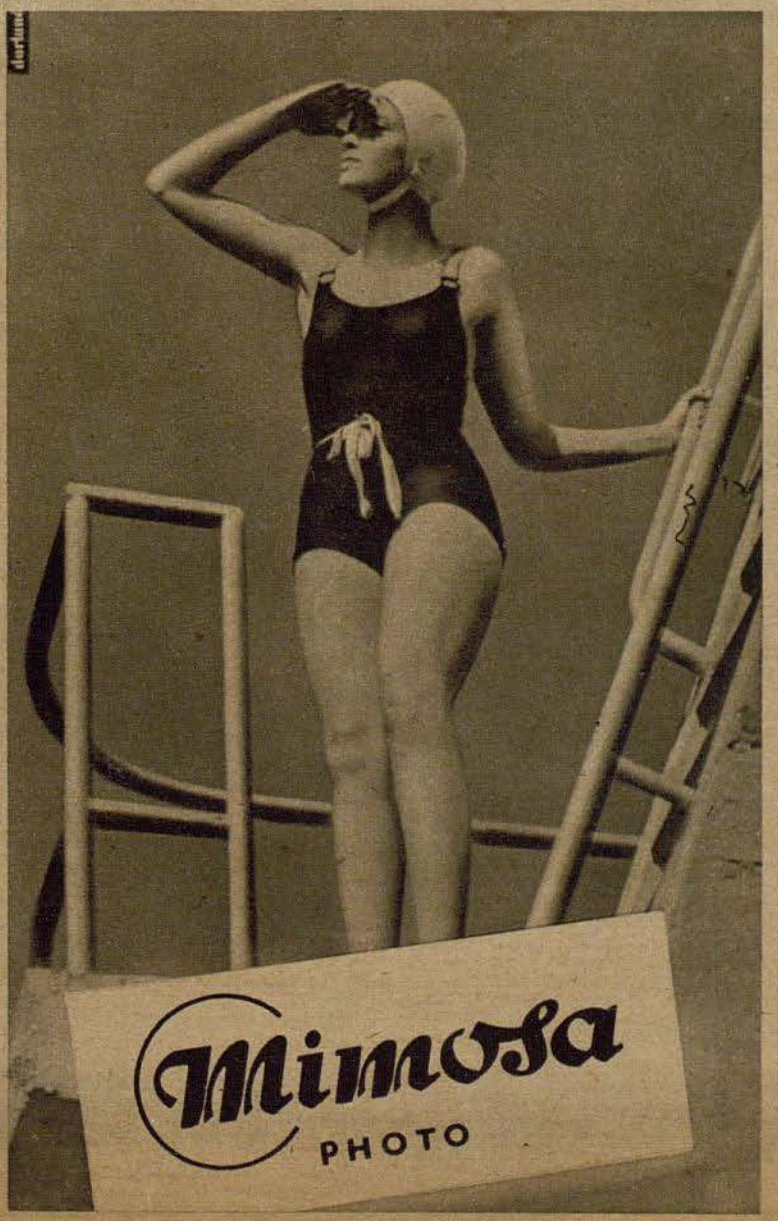
¿Qué es esto ?



PK Fotografía del corresponsal de guerra Zwirner

Molestaba a la D. C. A. Una chimenea, que perturbaba la visibilidad de tiro de una batería antiaérea ligera, tuvo que ser volada. Un miembro de las compañías de propaganda hizo esta magistral instantánea en el preciso instante de la explosión

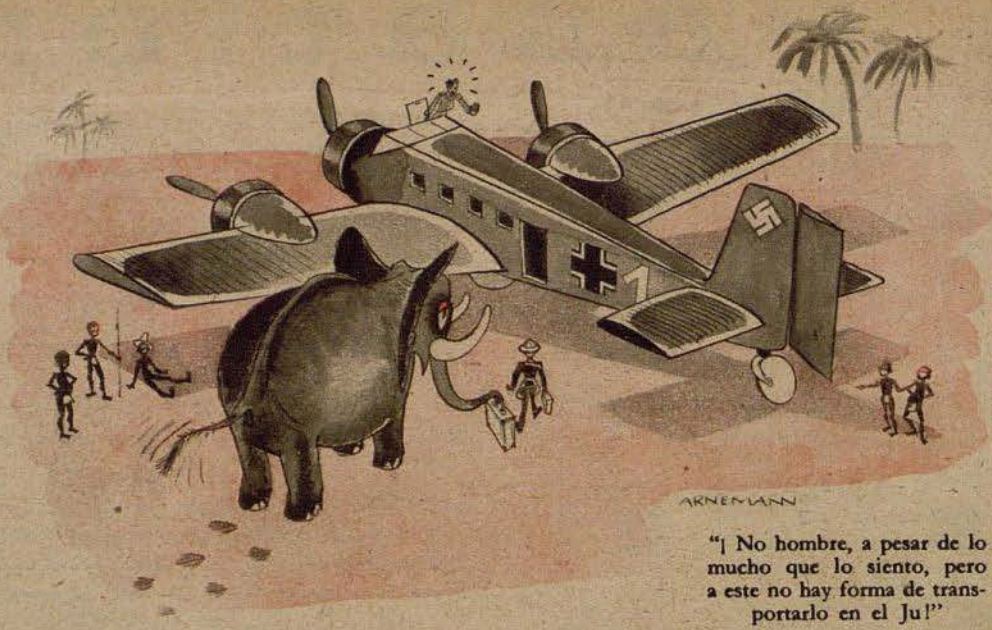

MEDICAMENTOS
Madaus
preparados con plantas frescos
Madaus
en venta en todas las farmacias
DR. MADAUS & CO. RADEBEUL/DRESDEN


Mimosa
PHOTO

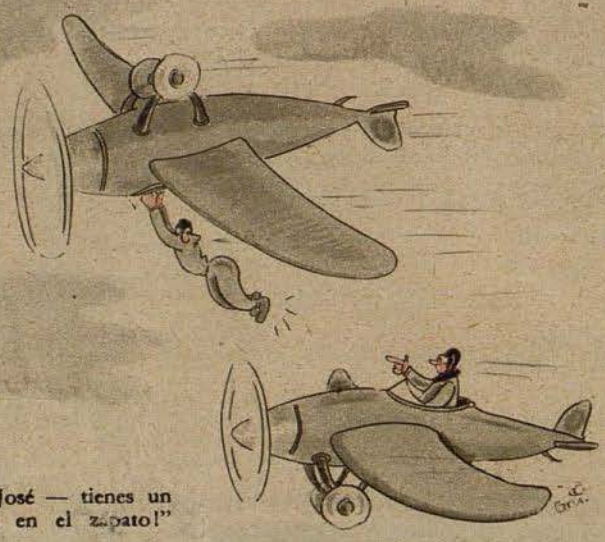
¡Más alto imposible!



Si colaboran aviadores y cazadores alpinos las cumbres son fáciles de tomar . . .



"¡ No hombre, a pesar de lo mucho que lo siento, pero a este no hay forma de transportarlo en el Ju!"



"¡Eh, José — tienes un agujero en el zapato!"



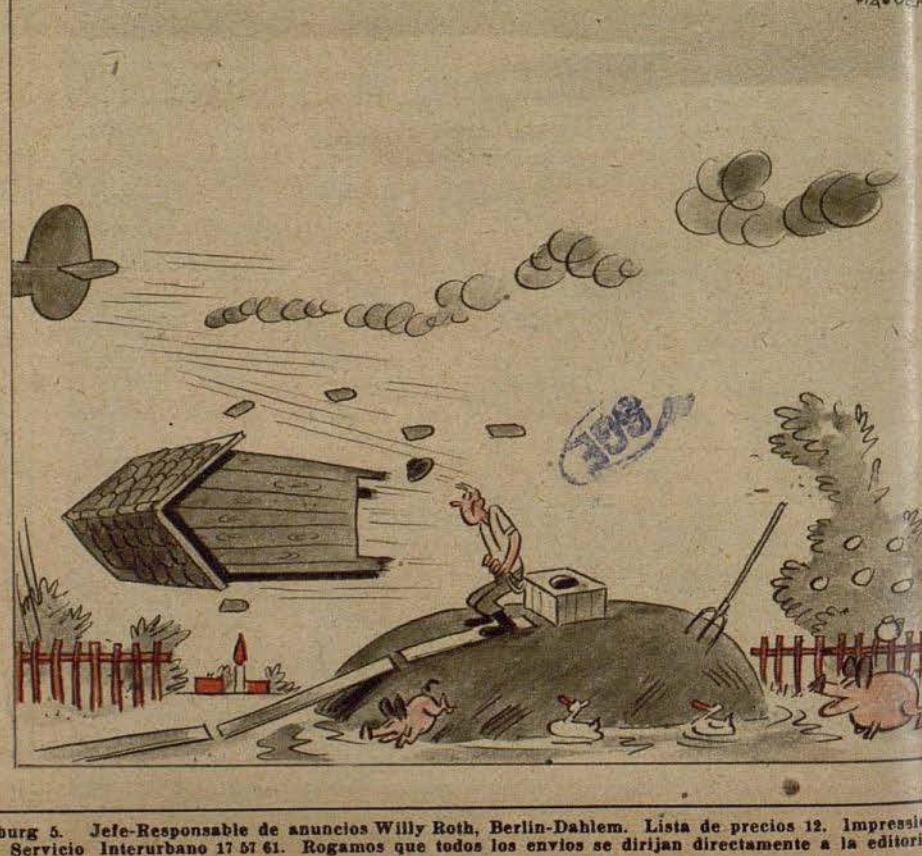
De esta forma volverían a ver muchas mujeres a sus maridos, si estos no tuvieran que afeitarse . . .



Izquierda: Con permiso de Africa: "¿Qué, no te alegras, amor mío, con lo que te traigo?"

Dibujos: Arnemann (3), Mauder (2), Grünberg (1)

Derecha: "¡Siempre lo he dicho — para el tráfico aéreo de hoy en día la casita no se ha construido lo sólida que debiera!"



Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe-Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 12. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 16 / BERLIN, 11 DE AGOSTO DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACIÓN CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Compañerismo entre aviadores

El capitán Zemsky, Caballero de la Cruz de Hierro, ha efectuado 500 servicios de frente como piloto en un avión en picado Ju 87. Su fiel telegrafista, que siempre le acompaña, ha volado 400 vuelos contra el enemigo

Foto PK del corresponsal de guerra comandante von Pebal

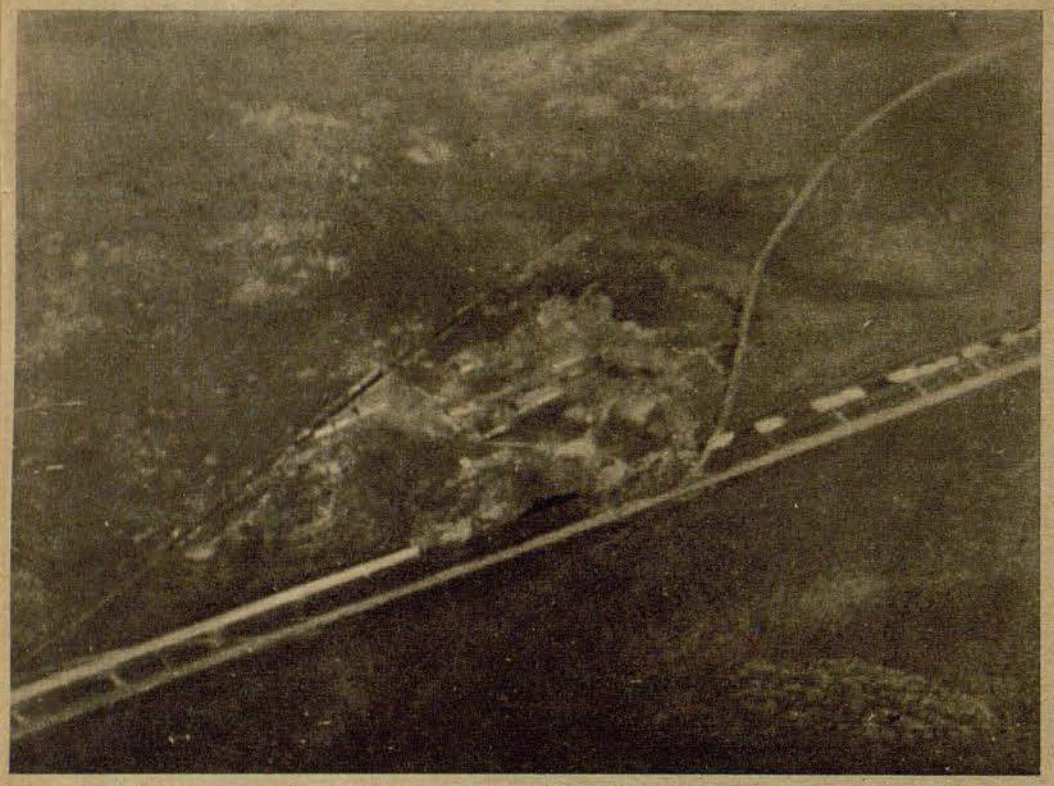
Bombas sobre la línea férrea de Murmansk

La puerta de entrada de la Unión Soviética bajo los constantes ataques alemanes

En los partes oficiales del Alto Mando, que tratan del sector septentrional del Frente Oriental, se nombran ante todo Murmansk y su vía férrea como repetidos objetivos de la Luftwaffe. Siempre de nuevo alcanzan las bombas alemanas con aniquiladora eficacia las grandes instalaciones de Murmansk y su único ferrocarril, que comunica este importante puerto con la Unión Soviética. El bombardeo de la línea férrea de Murmansk solamente representa la metódica continuación de los ataques aéreos alemanes contra los convoyes que se dirigen a este punto. En el Mar Glacial y en las tundras del Norte se interrumpe el abastecimiento vital de los soviets



Stucas alemanes vuelan contra el enemigo sobre las áridas regiones cubiertas de hielo y peñascos de Noruega del Norte. La inmensidad de esta zona, no es para los pilotos alemanes desconocida, puesto que han volado muchas veces sobre ella en dirección a Murmansk



Una estación que está situada en un ramal de esta línea férrea y que está dotada con extensas instalaciones, es bombardeada eficazmente. Los aviones en picado sólo han dejado un montón de ruinas. Espesas nubes de humo se extienden sobre las naves y demás instalaciones





Como protección contra cazas enemigos acompañan destructores alemanes Me 110 a los aviones de combate en picado germanos. Aseguran el espacio aéreo contra todo ataque de cazas soviéticos

Fotos PK de los corresponsales de guerra Hebenstreit (Wb 3), Kulbe (Wb 3)



Después del ataque de los aviones de combate alemanes, las humaredas de las explosiones se elevan a enorme altura. El color del humo demuestra, que también fueron alcanzados los depósitos de la estación

Foto de la izquierda: El repórter impresionó esta fotografía inmediatamente después del lanzamiento de la bomba y al enderezarse el avión. Se aprecia perfectamente la eficacia del ataque





El brigada H., que unos días antes fué derribado sobre el enemigo, logró llegar a las líneas alemanas, y ahora desciende de un "Cigüeña" en medio de sus camaradas. El jefe de escuadrilla saluda al feliz brigada a quien ya se dió por perdido

Izquierda: Un automóvil lleva al brigada al alojamiento de la escuadrilla. En la cara del aviador se reflejan aún las penalidades sufridas durante los días anteriores; el hambre, la sed y el agotamiento de un hombre que fué perseguido por un implacable enemigo



¡Salvado!

Un aviador alemán derribado por el enemigo logra llegar a las líneas alemanas





Esta ocasión no la dejan escapar los miembros de la escuadrilla — al brigada H. lo llevan en hombros a su alojamiento

Un buen trago reanima el ánimo y al mismo tiempo da expresión a la alegría que sienten todos los compañeros por el feliz retorno

Debajo: En este día, en que el brigada ha vuelto como quien dice a nacer, no debe faltar una mesa bien provista y así festejar el feliz suceso



Informe gráfico PK del corresponsal de guerra Pfülb (HH)

Izquierda: El comandante del grupo, que saludó al feliz "repatriado", escucha atentamente el informe del brigada

Todos los valientes se incorporan a esta arma

El renuevo para la tropa de paracaidistas

¿De dónde proceden los hombres que mes tras mes pasan por las escuelas de paracaidistas? ¿Qué es lo que les induce a ingresar en esta tropa? Siempre se nos repiten preguntas como estas. La contestación es mucho más fácil de lo que muchos piensan, puesto que la tropa de paracaidistas no sólo se integra de atletas, ni de hombres que en su vida civil gozan del renombre de ser aventureros. Aquí solamente hay que ser un valiente — no importando de donde viene —, todo un hombre con decisión, carácter, agilidad mental y un cuerpo flexible. En vista de que la tropa de paracaidistas exige de cada cual el máximo de rendimiento, el Mando decidió que el reclutamiento de la misma solamente se realice voluntariamente. Nuestro informe gráfico nos muestra varios de estos voluntarios sin haber elegido demasiado entre los componentes de un cursillo de una escuela de paracaidistas



Un cuadro cotidiano en el campo de saltos de una escuela de paracaidistas. También aquí tiene validez el lema que reza que la práctica es la que hace al maestro. Todo cuerpo normal y sano puede resistir sin dificultad alguna el salto en paracaidas. La instrucción tiene como primordial finalidad, valiéndose de un esforzado y concienzudo entrenamiento, el evitar en lo posible todo accidente

PK. Informe gráfico del corresponsal de guerra Schnitzer



En la tarea de probarse el cinto: Walter R., dibujante técnico. Tiene 23 años de edad y es de Ober-Altenthin cerca de Wurzburgo. Se presentó voluntario, "para ser soldado en una tropa de emociones fuertes"

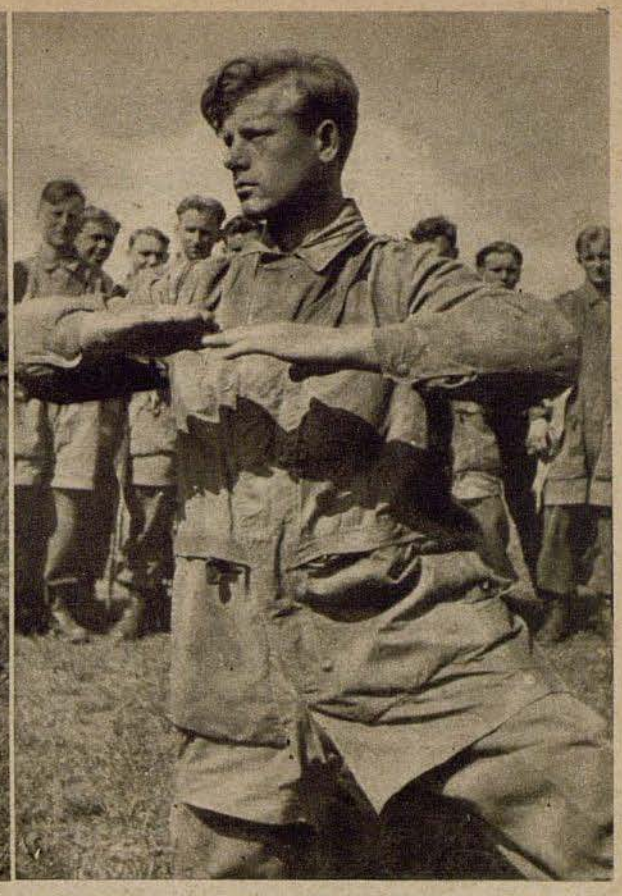
Abajo: El médico se pone el paracaídas. El Dr. Karl U., 32 años de edad, oriundo de Brema, está casado y tiene dos hijos. "Estar allí donde las exigencias son máximas, es el lema de nuestra familia. Uno de mis antepasados forzó el bloqueo en tiempos de Napoleón, casi todos los demás fueron marinos. Yo deseo, como tantos otros de mis colegas, no sólo ser médico en la guerra, sino estar allí donde suenan los tiros"



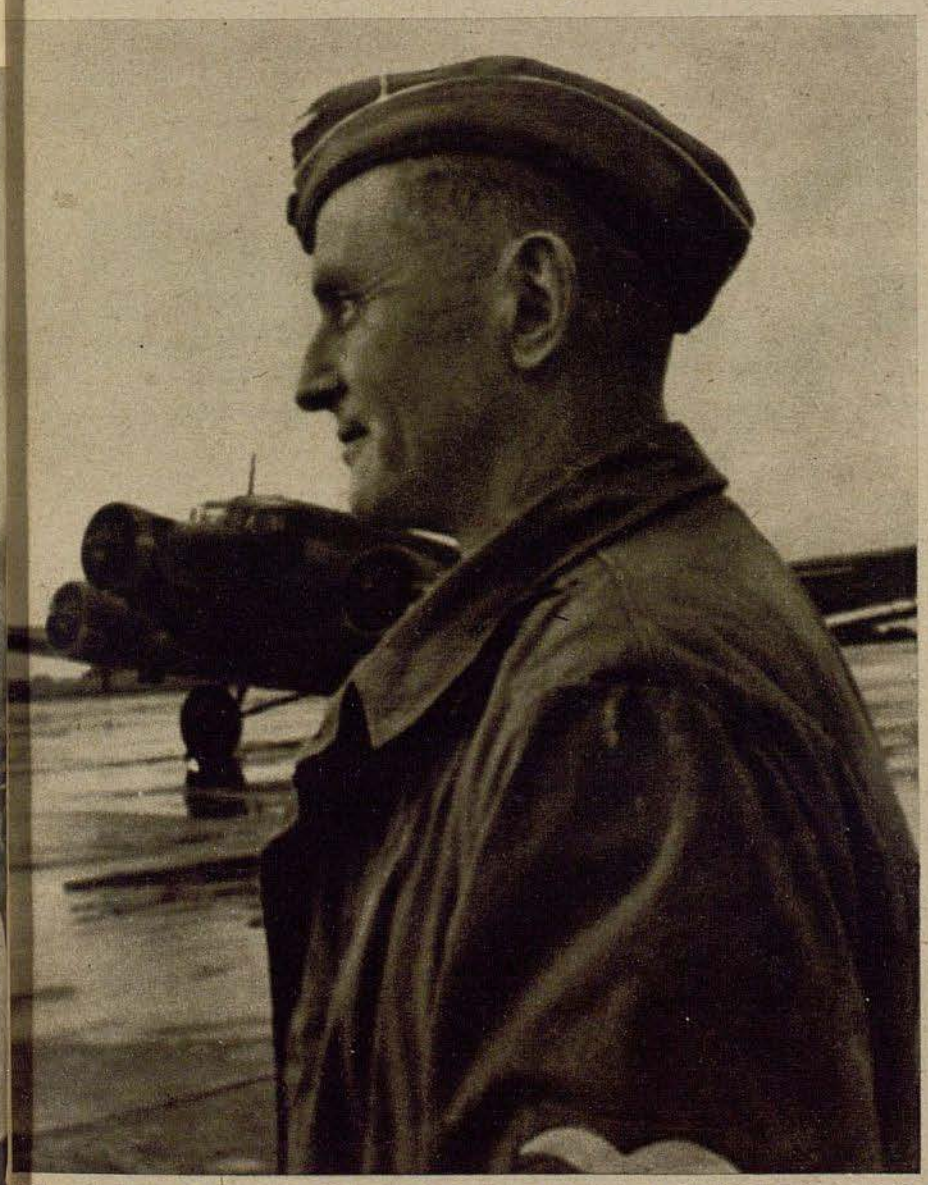
Para excluir peligros es indispensable el entrenamiento con el cinto. Ante el instructor se encuentra Gerhard L., comerciante, 23 años de edad, de Schwerin (Meclemburgo). Estuvo sirviendo tres años en el Arma Aérea estacionada en la patria y se ha presentado como cabo primero en la tropa de paracaidistas



Durante el ensayo preliminar. "¡De rodillas, caída hacia atrás!" Karl T., hojalatero, 19 años de edad. Es de Herzberg (Harz), tiene un hermano y dos hermanas. "¡Cuando oí narrar las hazañas de los paracaidistas en Creta y vi por primera vez en el noticiario saltos en paracaídas decidí presentarme como voluntario!"



También este ejercicio preliminar es indispensable para el aterrizaje. Hans R., hijo único de un campesino, de 21 años de edad, nació en Hademarschen (Holsacia). "De por sí quise ser aviador. Pero me querían destinar al personal de tierra. Ahora como paracaidista espero que volaré antes aún contra el enemigo"

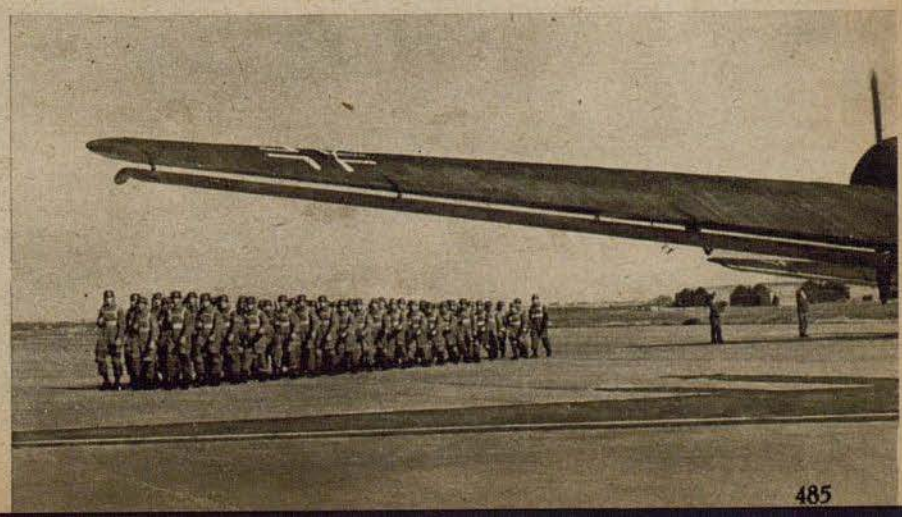


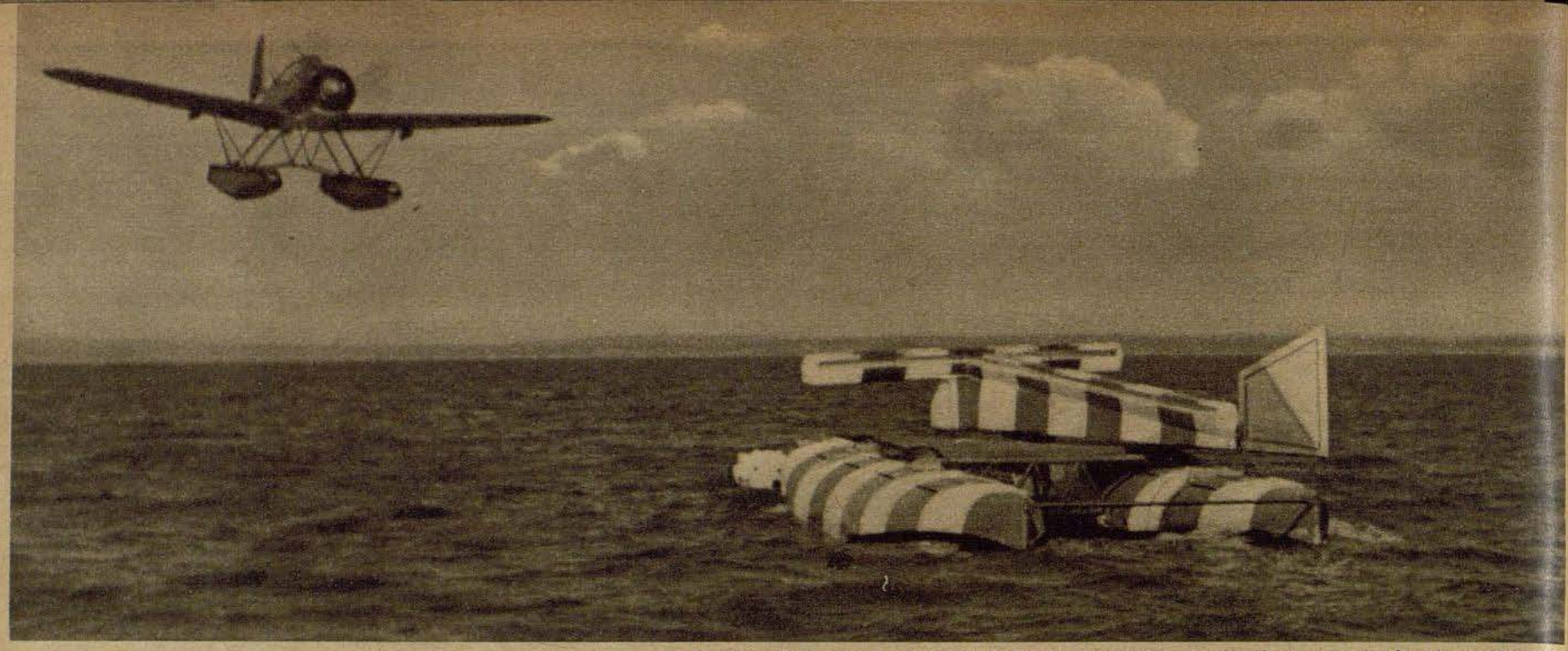
El senior entre los cursillistas es el comandante Ulrich F. Tiene. 43 años de edad, desciende de una antigua familia de Prusia occidental. Con 16 años entró como voluntario en la Guerra Mundial y luchó entonces en Rusia y Francia. Al final de la guerra fué licenciado con el rango de teniente, y hasta 1937 se dedicó a la administración de sus tierras. Más tarde fué reactivado y tomó parte en la actual contienda como comandante en el Estado Mayor de una División de Infantería en Polonia, Francia, Grecia y en la Unión Soviética, hasta que últimamente se presentó voluntario en la tropa de paracaidistas para así incorporarse de nuevo en una tropa de combate



Ensayando flexiones: Karl D., obrero, 22 años de edad. Es de Carintia. "Siempre que estaba en la cumbre de alguna montaña sentía deseos de saltar al valle. Ahora quiero vivir esta emoción desde el avión y además tomar parte en acciones en que pueda demostrar lo que es un carintio . . ."

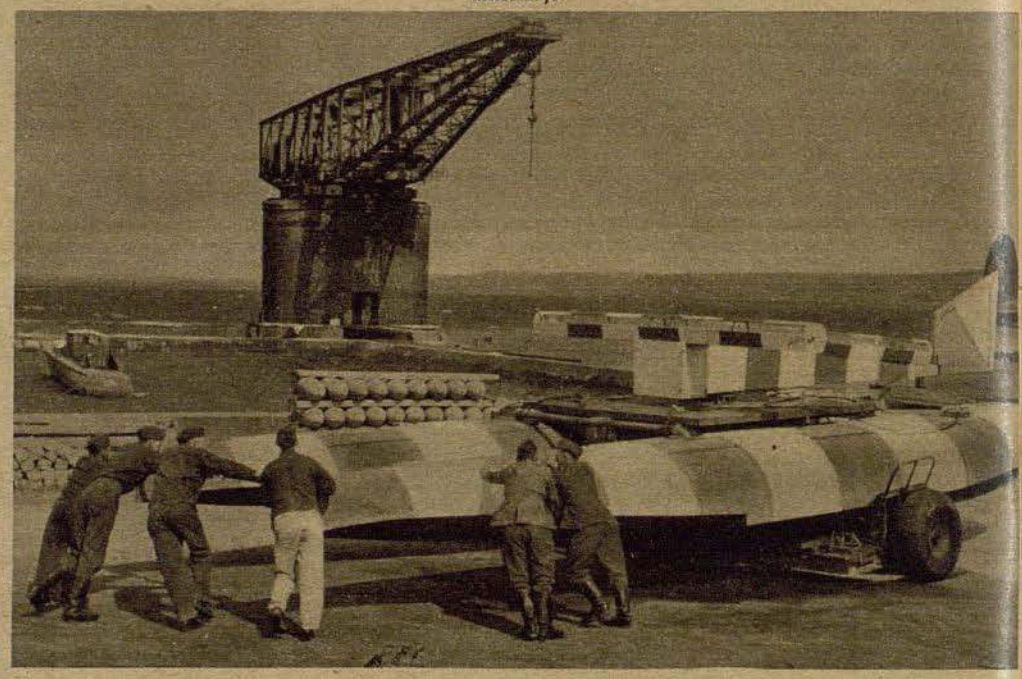
Abajo: "¡A los aparatos!" De nuevo marchan hacia el despegue. Hombres de todas las regiones y profesiones hombro contra hombro, entusiastas del arma que eligieron voluntariamente



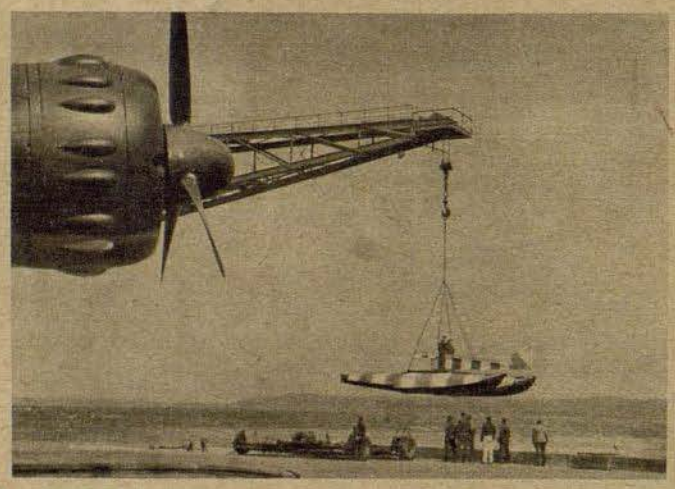


El piloto que regresa de un servicio de frente, pasa vertiginoso en vuelo rasante sobre la rada, para localizar la veleta de aterrizaje y fijar la dirección del viento según su posición. Entonces puede prepararse para el amerizaje

Veleta de amerizaje para hidros

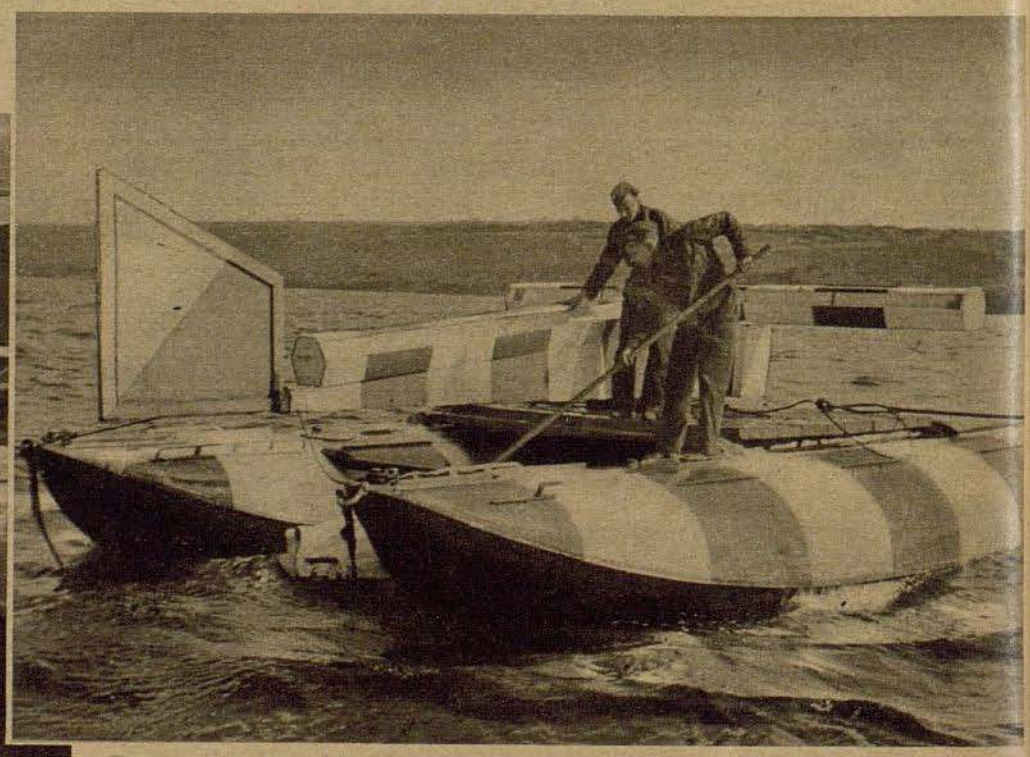


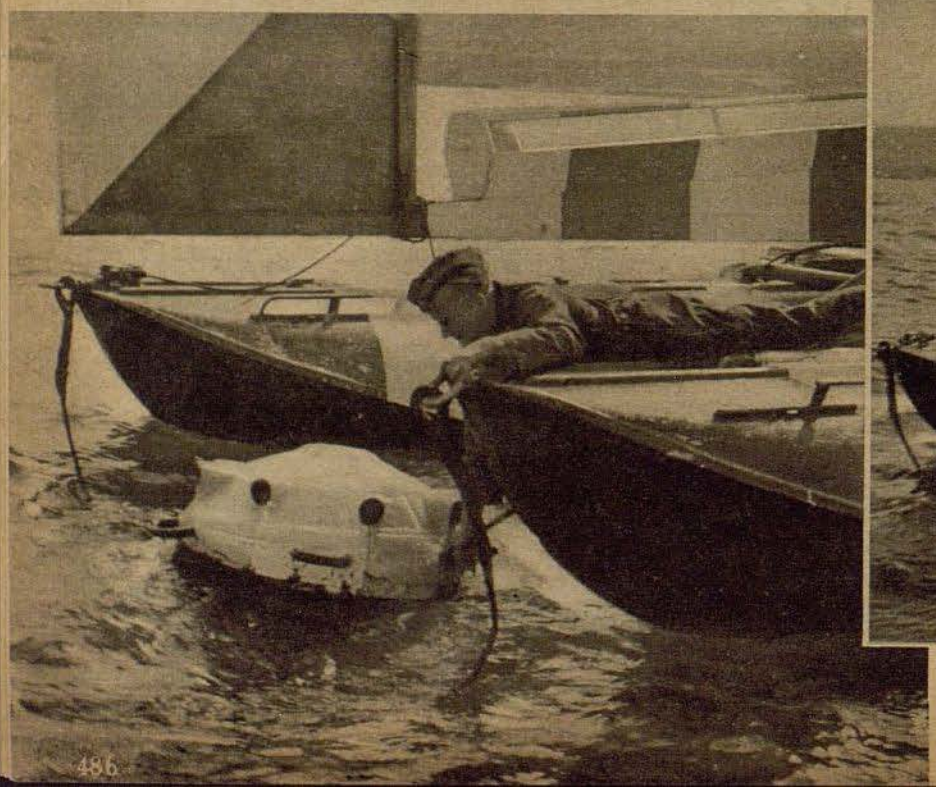
Tienen que ayudar fuertes brazos para acercar la veleta, que está puesta sobre grandes flotadores, a la grúa



La formidable grúa de la base naval aérea pone en el agua la veleta de amerizaje

Fotografías PK del corresponsal de guerra Höss (PBZ)

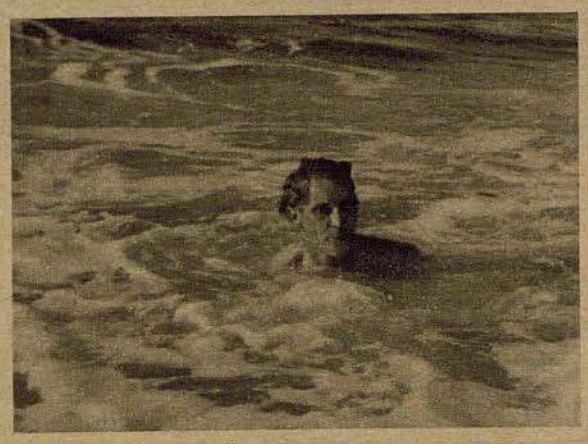




Una lancha motora ha remolcado la veleta de amerizaje al lugar donde ha de anclarse. Los flotadores son atados fuertemente a la boya del ancla. Encima de los flotadores está montada una plataforma, sobre la cual gira la veleta. El más ligero soplo de viento es suficiente para que la veleta marque la dirección del mismo

El más joven portador de las Insignias de Roble con Espadas

Entre los servicios de frente con el teniente Marseille



Un baño merecido: En este día el teniente Marseille ha derribado seis ingleses. Por lo cual se le prohibió despegar en el resto del día y fué enviado a bañarse a la playa

El teniente Heinz Joachim Marseille, a quien el Führer ha otorgado como duodécimo oficial del Ejército Alemán las Insignias de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero, es el más joven portador de tan alta distinción de guerra. Este hecho seguramente ha contribuído, a que este joven de 22 años se haya ganado el corazón del pueblo alemán como quien dice por asalto. La lucha es su elemento, y esto lo demuestra su rápida carrera militar. Lozanía juvenil, alegría y arrojo indómito son las características de Heinz Joachim Marseille, que se desprenden de nuestras fotografías





"¿Quieren que me ponga en pose de vencedor?„ Una alegre ocurrencia del joven piloto de caza, al visitar un avión derribado por él en su último combate aéreo

Izquierda: Con mucha ceremonia acompañó el comandante de la base el teniente Marseille a la rara columna de anuncios del aeródromo en la cual está pegada la noticia de periódico en que se comunica el otorgamiento de la Hoja de Roble. "Noticia anticuada", comenta el comandante, "hoy ya te tocan las Espadas"

Izquierda: Las felicitaciones de los camaradas en ocasión de su 101 derribo. Poco antes el teniente Marseille había batido del 96 al 99 enemigo británico

Fotografías PK del corresponsal de guerra Dettmann (PBZ 2, WB 1, HH 1, Atl 1)

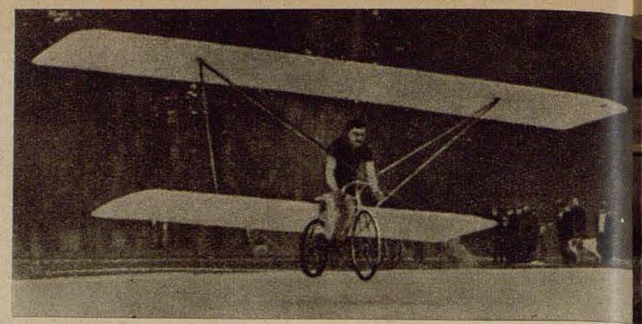


Derecha: Después de un duro combate el vencedor baja del aparato. Aún se ven en su cara indicios evidentes de la emoción pasada y del máximo de concentración, pero la inquebrantable fuerza juvenil ha salido como siempre triunfante

Músculos en vez de motores

El vuelo con fuerza humana

Por Gerhard Meyer



El ciclista de carreras Gabriel Poulin ganó en el año 1912 un premio de 10.000 francos con su "Aviette", una bicicleta con alas, al efectuar un vuelo de 12 metros

En el brillante círculo de una hélice de un gran avión de bombardeo cuadrimotor, se concentra la potencia de cuatromil caballos en el momento que éste rueda por la pista de despegue repleto con su mortífera carga. Esto representa un enorme progreso si se compara con los 16 caballos del avión de Hans Grade, que se tambaleaba sobre el aeródromo de Borker Heide. Aparentemente todo el progreso de la técnica de aviación se concentra en los constructores de motores, que incesantemente crearon motores de más potencia para nuestros aviones de combate. Y, sin embargo, engañan las apariencias. El progreso aeronáutico no se debe a las cifras de rendimiento de los motores más pesados, sino a los más ligeros. Y hoy en día ya es posible volar con uno de los motores más ligeros, con la fuerza muscular del hombre. Desasosiego y eterno anhelo, son los síntomas de la vida del hombre. Al volar los primeros aviones, se destacaron de las filas de aquellos hombres, que también hoy en día quieren construir el perpetuum mobile, espíritus imbuídos con el eterno desasosiego, que odian lo posible, para realizar lo aparentemente imposible. El hombre no ha de volar con motor, sino con sus propias fuerzas, entonces es cuando se ha llegado a realizar este antiquisimo sueño de la humanidad. Esto era lo que elevaron como lema. Y con el mismo tesón, con que hasta entonces siguieron al perpetuum mobile, se lanzaron sobre el vehículo impulsado por los aires con fuerza muscular. Lo construyeron, diez, cien, mil veces. Pero ni una vez consiguieron elevarse al cielo. ¡Con una única excepción! Ya en 1912 el fabricante de bicicletas y automóviles Peugeot puso un premio para aquel aviador, que volase impulsado por sus músculos sobre dos cuerdas, que estaban tensadas sobre el suelo a 1 cm de altura y 1 metro de distancia una de la otra. Otro premio aun mayor atraía a aquellos, que pudieran volar diez metros. Esto tenía como es natural gran aliciente entre estos espíritus inquietos. Construyeron bicicletas con alas. Pero o las alas eran demasiado pequeñas, entonces la bicicleta aérea no podía elevarse, o eran bastante grandes, pero demasiado pesadas, de forma que el piloto ciclista pisaba los pedales inútilmente.



El constructor alemán Georg König construyó al final de la Guerra Mundial un avión propulsado por fuerza muscular, que respondía a un perfeccionamiento de los grandes aviones de motor. La hélice funcionaba con pedales. Después del final de la guerra tuvieron que interrumpirse los ensayos

No fué más que mera casualidad, si el ciclista de carreras Gabriel Poulain consiguiera saltar el 4 de julio de 1912 con su caballo de acero 3,60 m sobre las dos cuerdas, adjudicándose con ello el premio. Sin embargo, el sueño del vuelo por fuerza muscular no se había realizado, sino al contrario, acabó de ser soñado.

Hasta que Poulain se reunió después de la Gran Guerra con constructores de la célebre fábrica de aviación francesa Nieuport, que le construyeron unas alas, que se acoplaban a la bicicleta y que en total sólo pesaba 17 kg, no se realizó el gran anhelo. Poulain no daba saltos, sino volaba. Con una corta carrerilla, durante la cual impulsaba a la bicicleta voladora hasta llegar al máximo de velocidad, debido a sus fuerzas extraordinarias, puesto que era un gran deportista, se elevó del suelo hasta un metro y medio de altura volando un trayecto de unos doce metros de largo.

Pero al mismo tiempo este vuelo había demostrado a los entendidos, que este camino no tenía salida. Al despegar la bicicleta voladora del suelo, sólo disponía del impulso que había adquirido al rodar sobre la tierra. Pero si se quería que se mantuviera más tiempo en el aire, entonces debía recibir durante el vuelo nueva propulsión. Esto sólo se podía conseguir con un dispositivo, que también hoy en día da el impulso a todo avión: la hélice.

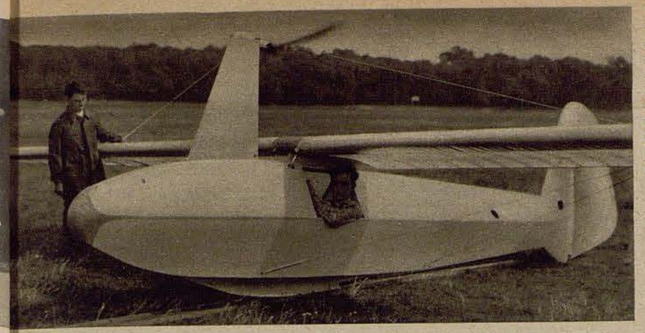
De mucho más importancia que la bicicleta voladora son, por lo tanto, los ensayos de un constructor alemán, que ha iniciado como primero un camino, sobre el cual, años más tarde, se consiguieron los verdaderos éxitos. Se llamaba Georg König y ocupaba el cargo de jefe constructor en las fábricas de aviación AEG o sea que no era un fantaseador, sino un hombre del ramo. Con la clarividencia sobria de ingeniero reconoció que no se podía crear un avión-milagro, sino que se trataba de perfeccionar el avión-cometa, que ya existía veinte años y que había luchado sobre los frentes, de tal forma que no hiciera falta para elevarlo un motor de 200 PS Daimler-Benz, sino solamente unos fuertes brazos y posiblemente unas musculosas piernas. Este avión tenía que pesar muy poco, debía ofrecer al aire la menor resistencia posible. En la proa de este avión con líneas en extremo aerodinámicas debía rotar una hélice, que trabajara con el mínimo posible de pérdida de energía. Y esta hélice tendría que funcionar con un engranaje que casi no ofreciera resistencias superfluas. Si todo esto se pudiera conseguir, entonces el avión tendría que volar.

El problema radicaba, ante todo, en la posibilidad de poder construir un avión tan perfecto como ése y si el hombre es capaz de desarrollar de uno a dos caballos de fuerza, que, como ya entonces se calculó, eran necesarios, para elevar a este avión que pesaba en total 100 kg. El avión, con el cual König pensaba realizar este antiguo anhelo, pesaba 38 kg. Sus anchos planos de sustentación tenían una envergadura de 10 metros. En una pista de despegue completamente llana rodaba este ligero avión, impulsado por una hélice de fresno, que funcionaba debido al pedaleo del piloto-jefe Petersen de la fábrica de aviación AEG, pero no se elevaba. König fracasó, debido al hecho que cada avión necesita para despegar y elevarse más potencia como para el vuelo horizontal.

Por lo tanto, se pudo objetar entonces con razón, que el volar con fuerza muscular era un imposible. Quince años más tarde, en agosto de 1935, otro avión de esta clase intentaba despegar. También esta vez no eran ilusos, sino dos jóvenes constructores de aviación de la fábrica Junkers, que, siguiendo la misma teoría de König, construyeron un avión tan ligero y acabado, que podía mantenerse en el aire con sólo un caballo de fuerza. Mientras tanto habían transcurrido quince años de prácticas de vuelos sin motor, que habían creado los aviones más perfectos y ligeros. Esta clase de aparatos se habían convertido en ejemplo para los aviones de mayor envergadura, puesto que desde ahora se comprobó que todo avión está supeditado a una ley natural: tiene que sacar el mayor provecho posible de las fuerzas de que dispone. Los aviones, que durante la Guerra Mundial volaban con toneladas de bombas contra Inglaterra, desperdiciaban una gran parte de la valiosa potencia del motor. Esta fué la razón porque el avión de menor tamaño, que fué construído según su ejemplo, el avión propulsado por fuerza muscular de König, no podía volar. Pero Hässler había aprendido del vuelo sin motor. Las alas estaban acopladas sin travesaños y tensores que ofrecieran resistencia al viento. Del fuselaje no sobresalía ningún tren de aterrizaje. Y la hélice, que en el avión de König estaba situada en la parte delantera del fuselaje, en el de Hässler se encontraba sobre un pie perfectamente revestido en el centro de las alas sobre el fuselaje. La hélice no "tiraba" del avión, sino que lo "empujaba" hacia adelante.

Mientras tanto también se hicieron ensayos con el cuerpo humano. A pesar de que, según se afirma, puede rendir unos segundos hasta siete caballos de fuerza, Hässler calculó que sólo podría llegar por corto tiempo a 1,3 HP. Después de cinco minutos sus músculos sólo rinden 1 HP. Diez minutos después del despegue sólo deben contarse con 0,8 HP, y veinte minutos más tarde solamente con 0,6 caballos. Con un piloto como éste tendría que volar necesariamente este aparato, que sólo necesita 1 HP para su propulsión. Claro es que aún no está solucionada la cuestión del despegue, que también es el punto débil en los aviones de motor, de forma que hay veces que se necesita una ayuda adicional. También Hässler necesitaba una ayuda exterior para el despegue. El piloto tensaba antes del despegue unos cordones de goma por cuya elasticidad el avión era lanzado al aire de la misma forma como cualquier otro planeador. Y lo que la ciencia del técnico y del inventor llegó a calcular, se realizó: El 29 de agosto de 1935 despegó el avión propulsado por fuerza muscular y voló conducido por el piloto de vuelo sin motor Dünnebeil a un metro de altura un trayecto de 195 metros.

La Sociedad Politécnica en Francfort a orillas del M no ha expuesto un premio de 5000 marcos a propuesta de Ursinus, veterano del vuelo sin motor y por fuerza muscular, ya en el año de 1933 para el aviador que consiga realizar un vuelo circular con sus propias fuerzas entre dos señales que distan 500 metros una de la otra. Hässler no pudo ganar hasta ahora este premio. Para volar su aparato necesitaría solamente 0,6 ó el máximo de 0,8 HP. Entonces sería suficiente la fuerza humana, para volar más de 400 metros, trayecto que hasta ahora es el record establecido por el avión de Hässler. ¿Cuándo y cómo llegará a realizarse? Los últimos pocos centímetros son los más difíciles. El avión de propulsión muscular se construyó, cuando el aparato de motor realizaba verdaderos milagros con sus gigantescas fuerzas. También hoy en día los aviadores por impulso muscular seguirán observando aquellos hombres que conducen al avión más potente siempre más rápidos y más altos a través del espacio. Sus triunfos también serán los suyos. También é imaginable que el éxito que consiga el aviador por fuerza muscular indique el camino a seguir para lo futuro a aquellos hombres que actualmente luchan en la patria y en el frente para la grandeza de Alemania.



El primer avión propulsado por fuerza muscular que verdaderamente tuvo éxito fué construido por el ingeniero Hässler de Junkers. Su construcción se basa especialmente en los aparatos de vuelo sin motor. Ha realizado vuelos de unos 400 metros de longitud



En la competición de Rhön de 1928 el piloto Bromse realizó con un aparato construido por Stamer y Lippisch un corto vuelo muscular

Fotografías: Archivo Willi Stiasny



Oberst RATH



Teniente Coronel KNUST



Comandante ZEIDL



Capitan HENNINGS †



Capitan BAUHAUS



Capitan GRASSMANN



Teniente LEHMANN



Teniente BISCHOFF



Teniente z. LIPPE-WEISSENFELD



Teniente WIEGAND



Teniente SY



Teniente HACKL

Como se merecieron la Cruz de Caballero

El coronel Rath, comodoro de una escuadra de combate, ha conducido a sus hombres en todos los teatros de guerra de victoria en victoria. Ante todo hay que destacar los méritos contraídos por su escuadra durante el abastecimiento del ejército en la primera línea. — El teniente Coronel Knust, comodoro de una escuadra de combate, ha efectuado casi cien servicios de vuelo pilotando personalmente su avión, siendo para sus tripulaciones no sólo un ejemplo luminoso por su ejemplar valentía, sino que debido a su inteligente mando su escuadra ha conseguido éxitos de importancia decisiva. — El comandante Zeidler, jefe de un grupo de combate especial, ha realizado una meritísima labor durante cuatro meses en el frente oriental abasteciendo con toda clase de material y víveres la tropa combatiente. — El capitán Hennings, jefe de escuadrilla en una escuadra de combate, ha demostrado sus grandes aptitudes desde el principio de la guerra. No ha regresado de su último servicio de frente. — El capitán Bauhaus, jefe de escuadrilla en una escuadra de aviones en picado, se ha distinguido entre otros hechos por sus dotes de mando demostrados en las acciones de su escuadrilla durante los combates de Feodosia y Eupatoria. — El capitán Gassmann, jefe de grupo en una formación de stukas, puso fuera de combate a 24 tanques, 39 cañones, interrumpió 9 puentes y 6 líneas férreas. — El teniente Paul Lehmann, jefe de batería en un regimiento antiaéreo, aniquiló hasta ahora con su batería 12 aviones y 41 tanques, y además tomó parte en 37 acciones terrestres victoriosas. — El teniente Bischoff, jefe de escuadrilla en una escuadra de combate, se distinguió especialmente por sus ataques contra Coventry, esclusas del Canal de Stalin y contra la isla de Malta. No ha regresado de un vuelo de frente. — El teniente zur Lippe-Weissenfeld, jefe de escuadrilla en una formación de cazas nocturnos, ha conseguido con su escuadrilla 119 victorias aéreas, derribando personalmente 21 aviones. El teniente Wiegand, jefe de batería en un regimiento antiaéreo, puso fuera de combate en tiro directo a una batería inglesa emplazada en Saunu (Africa) y persiguió con decisión al enemigo en retirada. Con esta acción logró un éxito decisivo para el desarrollo de la batalla. — El teniente Sy, jefe de escuadrilla en una escuadra de combate, se ha distinguido por sus ataques contra la isla de Malta, el hundimiento de 33.000 toneladas, causando desperfectos en 36.000 toneladas de la marina mercante del enemigo. — El teniente Hackl, jefe de escuadrilla en una formación de cazas, cuenta en su haber 48 victorias aéreas, y además su escuadrilla ha efectuado victoriosa gran número de vuelos rasantes contra objetivos terrestres de todas clases. — El alférez Schmalz, piloto en una escuadra de stukas, ha efectuado en la lucha contra la flota inglesa del Mediterráneo y durante la campaña de Creta hechos de armas que demostraron su gran arrojo y valentía. — El alférez Hübner, piloto en una escuadra de caza, derribó en el este 47 aviones del enemigo. No regresó de su último servicio de frente. — El alférez Hannig, piloto en una escuadra de caza, ha conseguido en total 48 victorias aéreas. — El alférez Beisswenger, piloto en una escuadra de cazas, ha derribado 47 aviones enemigos y un globo cautivo. — El alférez Jaeckel, piloto en una escuadra de stukas, hundió en el Mediterráneo un crucero pesado como también un destructor y averió además un crucero y un acorazado. — El brigada Weigel, piloto en una escuadra de aviones en picado, ha destruído hasta ahora en 169 servicios de frente contra la Unión Soviética más de 10 baterías de la DCA y 20 emplazamientos de artillería. — El brigada Kempf, piloto en una escuadra de cazas, ha derribado 41 aviones del enemigo en el transcurso de gran número de duros combates aéreos. — El brigada von Poremski, piloto en una escuadra de combate, ha demostrado su tenaz espíritu combativo con el derribo de 43 aparatos enemigos. — El brigada Wachowiak, piloto en una escuadra de caza, ha demostrado sus grandes dotes en el transcurso de numerosos y duros combates aéreos, contando en su haber 40 derribos de aviones del enemigo

Fotografías de los corresponsales Meyer, Schalber, Wanderer (Sch 3), Scherl-OKW (18)



Alférez SCHMALZ



Alférez HÜBNER †



Alférez HANNIG



Alférez BEISSWENGER



Alférez JAEKEI



Brigada WEIGEL



Brigada KEMPF



Brigada VON POREMSKI



Brigada WACHOWIAK

Las insignias de Roble con Espadas para el mariscal Kesselring



Foto PK del corresponsal de guerra Teich (HH)

Como se anunció desde el Cuartel General del Führer el 18 de julio de 1942, el mariscal Kesselring, jefe supremo de las formaciones del Arma Aérea que operan en el Mediterráneo y en el norte de Africa, ha sido condecorado por el Führer con las Insignias de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero. En ocasión de esta alta distinción, el Mariscal del Reich dirigió un escrito a Kesselring, en el cual dice: "Vuestra incansable labor personal y extraordinarios conocimientos y los éxitos decisivos de las tropas que combaten bajo vuestras órdenes os hacen acreedor del más alto reconocimiento del pueblo alemán." Ya el 1. 10. 1939 el por entonces general de aviación Kesselring fué condecorado con la Cruz de Caballero por sus méritos contraídos durante la campaña de Polonia. Su flota aérea tomó parte decisiva en la campaña occidental y en los ataques gigantes contra Inglaterra. En el verano de 1941, el mariscal Kesselring estuvo al frente de las formaciones aéreas que operaban en el sector del ejército central contra la Unión Soviética. Kesselring ha sabido solucionar la difícil tarea de interceptar las comunicaciones marítimas de Inglaterra a través del Mediterráneo y además la protección de los transportes del Eje al Norte de Africa. Con lo cual creó las condiciones previas para la ofensiva alemana en Africa, cuya realización victoriosa también se debe en parte a las formaciones aéreas que están bajo su mando



Una vez más se examina el cañón. No debe tener ni una partícula de polvo. Al aire libre se trabaja más a gusto

Sol, viento y olas

Artilleros de la DCA ligera en una isla del Mar del Norte

Fotos especiales de nuestro corresponsal Dr. H. Franz

Los artilleros que cumplen con su servicio en esta pequeña isla del Mar del Norte azotados por el viento y los rigores del tiempo son muchachos jóvenes y fuertes, que ya han abatido varios tommies. El esperar no les gusta en absoluto, sin embargo no pierden su buen humor. Este "grupo de reconocimiento del Mar del Norte" está compuesto por soldados de todas las regiones del Reich. Los anillos blancos en los cañones indican sendos enemigos abatidos



La brisa del mar es aún bastante fresca, pero a pesar de ello se lava y se afeita al aire libre. Mientras, otros camaradas están de guardia. — Foto inferior: Las clases diarias sobre el servicio de reconocimiento de aviones enemigos se efectúan delante del fortín





Mientras que el soldado junto al cañón observa el cielo, los demás toman el sol. En bañador, uniforme de descanso, se juega al ajedrez, no faltando los espectadores



Con júbilo se saluda a los portadores del rancho. El servicio en la costa da un apetito voraz. — Foto inferior: La pieza de estar ha sido decorada por los hábiles artilleros mismos





¿Pescado ahumado? ¡Sí! Los muchachos de la DCA ligera tienen un ahumadero propio, con la ayuda del cual enriquecen su menú

Foto inferior: En este preciso instante el puesto de guardia ha dado la señal de alarma. Los servidores del cañón salen precipitados del fortín y se aprestan para abrir el fuego



SOS
en el Mar Glacial

Supervivientes de la catástrofe del convoy cuentan..

„Quien se dormía, se helaba . . ."

Del corresponsal de guerra Ludwig von Dannwitz



. . . De los 45 hombres sólo han vuelto a reunirse trece . . .

PK Entre los pocos supervivientes que quedaron después del hundimiento de su barco en el Mar Glacial y que consiguieron desembarcar en la costa, pertenecen dos marinos noruegos; uno navegaba como primer piloto, y el otro como fogonero. Su informe sobre los ataques aéreos y hundimiento del barco, hambre y frío, y de la muerte de sus compañeros demuestra los peligros, por que tienen que pasar los convoyes angloamericanos en su travesía a Murmansk. Estos marinos, que navegaron primeramente desde Halifax a Glasgow, creían que la travesía de Escocia a Islandia sería la más peligrosa. Las aventuras por que pasaron en la última parte de su viaje les ha demostrado lo contrario. Podríase decir, que hicieron las peores experiencias.

Zarparon del puerto de Islandia Reykjavik en el convoy que estaba protegido por cruceros pesados y destructores. Esta travesía ya era el segundo intento del convoy de llegar a Murmansk. Al zarpar por primera vez recibió la orden de regresar inmediatamente, puesto que la ruta estaba amenazada por fuerzas sumergibles alemanas y además recibió un crucero pesado como protección adicional. Los mercantes cargaban tanques, piezas de recambio de aviación, cobre, estaño, cuero y alcohol para los soviets. Navegaban bajo el pabellón del Panamá, pero eran propiedad de una empresa norteamericana. La tripulación con que navegaban estos náufragos constaba de 45 hombres, entre ellos 18 noruegos, el resto se integraba de 16 naciones distintas. El telegrafista era chino. Inglaterra, el Canadá y los Estados Unidos estaban representados cada cual por un marino, de los cuales un americano era el tercer piloto, a pesar de que éste hasta ahora solamente había navegado en barcos de cabotaje.



Dos bombas explotaron junto a la borda
Ilustraciones de H. v. Medvey

El armamento constaba de un cañón y de cuatro ametralladoras americanas completamente nuevas, de las cuales dos estaban montadas en puesto fijo. La ametralladora que se encontraba en el puente estaba a cargo del americano, y nadie debía disputarle este derecho. Y es que la confianza puesta en las ametralladoras americanas dejaba de desear mucho. El capitán siempre las dejaba repasar por el maquinista y nunca estaba contento de ellas. Además la mayoría de los tripulantes no se interesaban por las armas.

Al cuarto día de la travesía se levantó un gran temporal, que casi duró 48 horas. El convoy se dispersó. Pero los barcos seguían en contacto y constantemente los destructores navegaban alrededor de ellos. La carga de cubierta del barco, que se integraba de cuatro tanques, planos de sustentación de aviones y barriles de aceite, había cambiado de sitio, y al final se rompió la dirección del timón. El barco tuvo que interrumpir su navegación. La reparación duró sólo dos horas y media, pero mientras el convoy se adelantó notablemente. A toda máquina el barco trató de alcanzarlo. El radio de acción de los aviones alemanes estacionados en Noruega, y que no podían esquinarse aún más al norte, debido a los témpanos de hielo, daba mucho que pensar.

A pesar de ello nadie se creía en peligro, cuando de repente se dió alarma aérea. Hasta aquella hora no se vió ni un avión de reconocimiento alemán. Los nubarrones grises, desde los cuales de vez en cuando caía la nieve como una cortina, no tenían aspecto de buen tiempo para la aviación. Y para tranquilizar por completo, se divisaron en el horizonte los últimos barcos del convoy. En efecto, la alarma no era más que una medida de precaución, y sólo se dió, puesto que se oía ruido de motores. Sólo pocos hacen caso del reglamento, que ordena que todo el mundo ha de estar bajo cubierta en caso de alarma aérea. La mayoría se queda arriba. Al verse entonces un bimotor, que al parecer volaba pacíficamente, se creía que éste era un soviet. Pronto desaparece. Antes de que termine la alarma, la tripulación del barco subió a cubierta.

¡De nuevo ruido de motores! Los marinos fijan su vista en dirección de la popa, de donde proviene el ruido, y de repente ven a unos quinientos metros de distancia salir vertiginoso de una capa de nubes un Ju 88. El ataque se desarrolla tan rápido, que no se pudo hacer absolutamente nada para evitarlo. Esperar — esto es todo. No hay pánico, ni gritos, ni carreras, sólo resta esperar pacientemente. Por instinto cada cual busca sujetarse en algo que ofrezca protección. El piloto primero se aferra al puente. El fogonero se ha quedado parado en la puerta, por la cual quería pasar a cubierta.

Por un instante el ruido de los motores alcanza la intensidad de un huracán. Después de esto nadie se recuerda con exactitud de lo que sucedió. Sólo se sabe, que dos formidables golpes conmovieron el aire y el barco, y todos los que no se habían sujetado fueron derribados. También se recuerdan de haber visto dos enormes columnas de agua que se elevaban al cielo. Dos bombas, que cayeron junto a la borda han decidido la suerte del barco. Casi en el centro del barco y bajo la línea de flotación se ven dos enormes agujeros en la borda, por los cuales entran las aguas en el barco. El carpintero y las bombas de agua nada pueden hacer. El tercer piloto sólo pudo disparar un tiro, precisamente aquel que se encontraba en el cañón de la ametralladora, después ésta ya no funcionó. Lo que después sucedió, al meterse la tripulación en las lanchas de salvamento mal aprovisionadas, manteniéndose siete horas cerca del lugar del siniestro, con la esperanza de ser socorridos por el convoy, y más tarde las terribles privaciones de los náufragos y las inhumanas bajas temperaturas del Mar Glacial, no corre a cargo del ataque aéreo, sino que es la terrible consecuencia de los métodos británicos. Es cierto, que al mismo tiempo que el "Rayeland" también el convoy fué bombardeado con éxito. Pero eso de que todos los barcos huyeran por su propia cuenta, que al crucero pesado no se le vió por ninguna parte y que también los dos balleneros, que precisamente acompañaban al convoy para socorrer a posibles náufragos, no fueron divisados por ningún hombre del barco siniestrado, todo esto no se puede compaginar con los más elementales deberes de camaradería de la tradición de la marina. Inútilmente el chino telegrafiaba SOS. Inútil fué mantenerse cerca del lugar del siniestro esperando ser socorridos. Cuando al hundirse el barco estalló la dinamita y éste desaparecía bajo el agua como una enorme hoguera — solo el cargamento tenía un valor de siete millones de dólares —, se derrumbó en los hombres la fe en Inglaterra.

Cumpliendo con el deber, el capitán propuso seguir la ruta del convoy con los botes salvavidas. Excluyendo al inglés y a un joven canadiense de 16 años de edad todos acordaron de navegar hacia la costa noruega.

Otra tempestad, que se desencadenó a media noche, dispersó a los botes. De los 45 hombres, que en aquella hora se perdieron de vista, sólo han vuelto a reunirse trece. No se ahorraron ninguna de las penalidades y espantos del Mar Glacial. Cinco días y cinco noches tuvieron que padecer estos hombres en la lancha pilotada por el primer piloto el más espantoso frío y hambre imaginables. Todos los víveres y agua potable se habían congelado. Una ola, que al segundo día penetró en la lancha, estropeó también las galletas. Constantemente tuvieron que luchar con una energía sobrehumana contra el hambre, frío y sueño. Quien se dormía, se helaba, pero lo más emocionante era la muerte de los compañeros. El primero que se murió en la lancha después de 24 horas fué el inglés, y el final de aquellos que murieron después fué idéntico que el suyo. Siempre empezaban con la intención de saltar al agua. Después se registraba una inquietante relajación. El moribundo murmuraba que veía tierra, la costa de su patria. En su cara se dibujaba una sonrisa, que no desaparecía ni aún después de muerto.

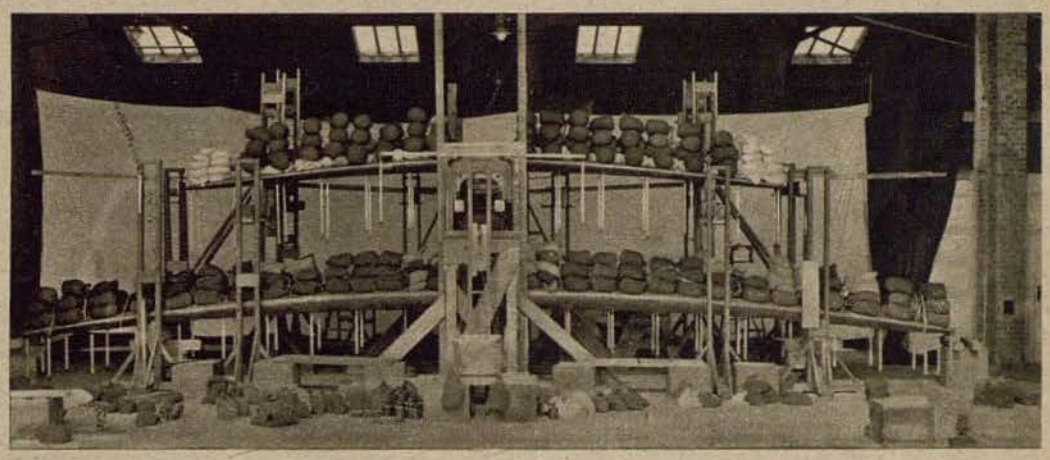
Los muertos quedaban rígidos sobre sus asientos, sobre los cuales se quedaban congelados. Los que aún vivían sólo podían mantenerse en pie con grandes dificultades. Los pies se helaban en el agua que entraba en el bote. Al final nadie se podía mantener en pie, sino solamente sobre las rodillas. Los nueve supervivientes tuvieron que dejarse caer en el agua helada, para llegar a tierra. Ya no podían andar. Se arrastraron dentro del agua, se quedaron exhaustos y finalmente con el máximo de energía llegaron a la playa. Allí murió el joven canadiense. Era el séptimo muerto de este bote. La octava víctima exhaló su vida en el hospital.

De los supervivientes algunos se quedaron mutilados a consecuencia de las espantosas privaciones sufridas. Nosotros comprendemos toda la tragedia de estos destinos, sí, tomamos en consideración, que estos hombres son súbditos de naciones neutrales o de los países llamados amigos de nuestros contrarios, y que sólo se los pudo obligar por la fuerza tomar parte en la trágica travesía a Murmansk.



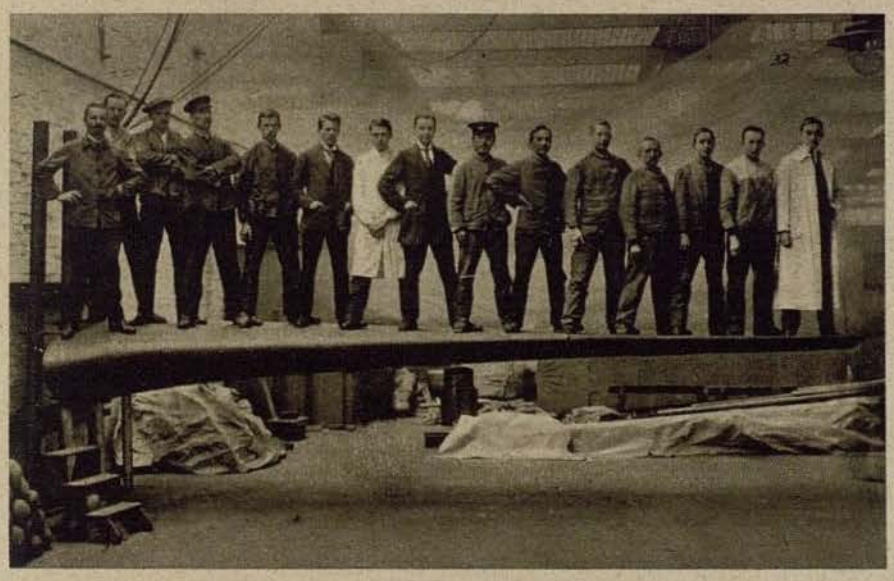
¿Qué resiste un avión?

El G 24, uno de los primeros tipos enteramente metálicos de las fábricas Junkers, podía soportar a 61 hombres sobre sus dos planos. No cabe duda de que esto es una demostración convincente de la resistencia de este avión que se ha acreditado extraordinariamente en el tráfico aéreo. Las demás fotos de nuestra información facilitan una idea de los métodos corrientes antes y actualmente para comprobar la solidez de las piezas de avión. Para cada clase de avión hay prescritos determinados valores de solidez que exceden notablemente las solicitaciones presentadas en el servicio aéreo, es decir, garantizan la mayor seguridad. Lograr ésta con el menor gasto de material y de peso, es una tarea esencial de los constructores de aviones. En la comprobación de la solidez, tiene que demostrar cada pieza que corresponde a los reglamentos de construcción

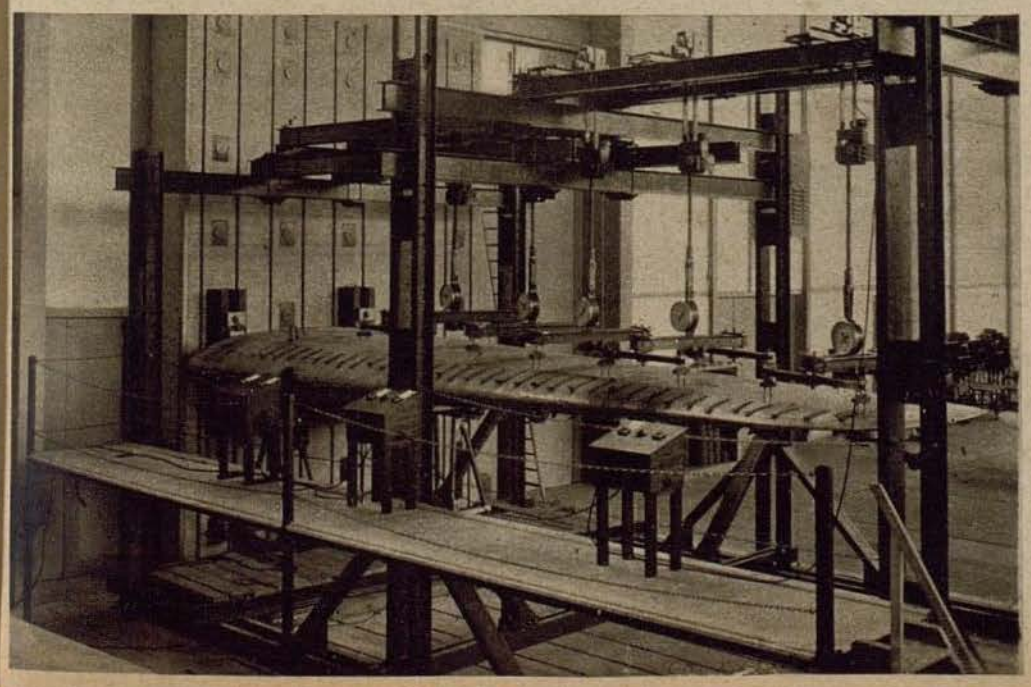


En la comprobación de solidez de estas alas de un biplano, la carga de sacos terreros corresponde al "ataque de carga por las fuerzas atmoféricas" durante el vuelo. Según este método anticuado, la flexión de los planos, que no debe rebasar un límite determinado, se comprueba con ayuda de un anteojo en la cinta que cuelga de los planos

Fotos Dr. H. Franz (1), Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (2), JFM (2)



La foto a la izquierda muestra una prueba de carga con un ala experimental cantilever del Junkers J 1, cuyo sistema enteramente metálico significó una innovación en el terreno de la construcción de aviones. Una foto, cuyo efecto de propaganda debió ser revolucionario en una época cuando todavía se discutía el avión enteramente metálico





De esta manera se efectúa hoy la comprobación de solidez de un plano. En los puntos en que es de esperar el ataque de carga durante el vuelo, se colocan las correspondientes cargas artificiales mediante cabrestantes. Los dinamómetros visibles sobre el plano fijo, posibilitan el control en todo momento de las fuerzas que actúan sobre la pieza. La ventaja de este moderno método de investigación frente al anticuado que arriba hemos expuesto se distingue además de la exacta dosificación más rápida de las fuerzas, en que puede medirse no sólo la flexión de toda el ala, sino también la dilatación en cualquier punto. Para ello sirven los dispositivos de medida sujetos en la parte inferior del plano y que actúan mecánicamente (foto superior), registrando dilataciones del material hasta una milésima de milímetro. De esta dilatación se deduce la solidez de la construcción de planos

Con permiso en Roma



Inopinadamente les dieron permiso. Tres muchachos muy felices y contentos se propusieron visitar Roma. En primer lugar decidieron alquilar una "carrozzela" en la Piazza Barberini a espaldas de la célebre Fontana del Tritone. En un vehículo de estos tirados por caballos parece que el pasado vuelve a renacer, cosa que se debe en primer lugar a la guerra. Los viejos cocheros de Roma son hombres que por tradición poseen un proverbial e inextinguible buen humor. Uno de estos anima desde el pescante de la carrozzela a nuestros tres soldados alemanes



No sólo los ojos han de deleitarse con las bellezas de Roma, si no también hay que satisfacer las exigencias del estómago. No carecía de interés el escoger el menú en la pequeña fonda cerca de la Via Appia, pero aun mucho más emocionante fué la comida misma. Los suculentos spaghetti son tan largos, escurridizos y tozudos, que el cabo primero se ve en la necesidad de usar el cuchillo



Informe gráfico
Dr. Weller (Atlantic)

Desde Trinità dei Monti se goza de una magnífica vista panorámica sobre Roma y sus siete cerros e innumerables cúpulas. Aquí arriba los soldados alemanes se encuentran con compañeros italianos, un aviador y un marinero. Con muchas gesticulaciones se entabla prontamente una alegre conversación

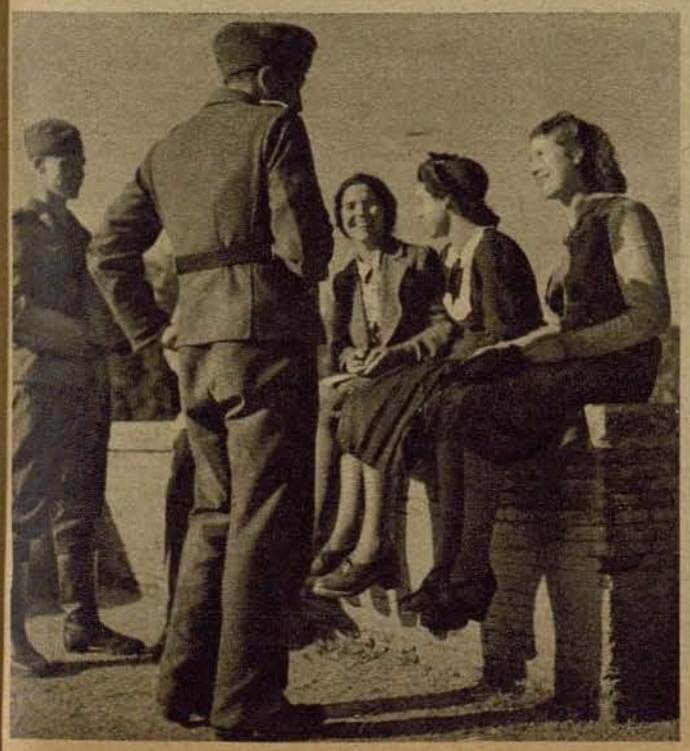


"Estamos en guerra", en colores verde, blanco y rojo se ven rótulos con esta inscripción en todas las tiendas, almacenes y restoranes, que hacen recordar que vivimos en una época, en que los deseos individuales han de posponerse a la causa de todos. Y sin embargo, sería muy posible olvidar por unas horas, ante la contemplación de las bellezas de Roma, que vivimos en guerra, pero la presencia de estas misteriosas figuras nos lleva inexorablemente a la realidad. En vista de que es imposible meter el gran número de valiosas estatuas en refugios antiaéreos, estas son empaquetadas, como este santo, en algodón, para protegerlas de los efectos de la metralla





Como es natural nuestros tres permisionarios también subieron al Capitolio, cuya inigualable belleza se debe al genio de Miguel Angel. Como recuerdo perenne de este lugar histórico se hace una fotografía



Mas ahora nuestros soldados retornan al presente lleno de juventud, fuerza y alegria. Eso sí, no es tan fácil decir cosas bonitas, si se hablan diferentes idiomas

El interesante paseo através de la capital italiana encuentra su fin en la agradable cervecería del Hogar Alemán. ¿ Y dónde queda el tercero? ¿Será que ha tenido menos dificultades idiomáticas que los demás?

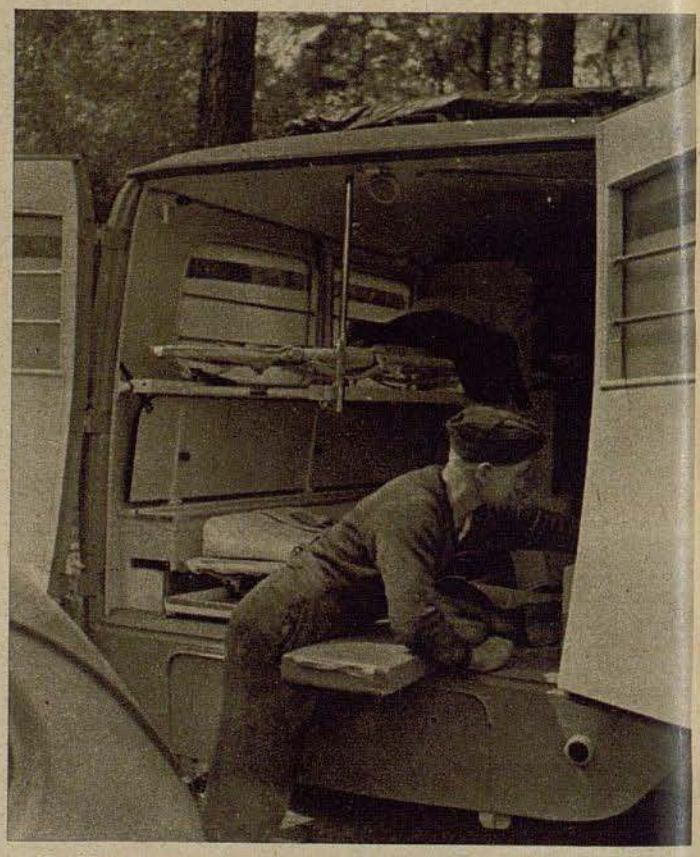


SOCORRER Y CURAR

Desde el depósito central de la Cruz Roja alemana al frente

El depósito central de la Cruz Roja alemana podríamos llamarlo el centro de armamento del amor al prójimo. Aquí todo está preparado, para socorrer y curar allí donde haga falta. Las enfermeras reciben sus uniformes, medicinas son empaquetadas y enviadas, se organizan columnas motorizadas de sanidad — esto sólo para mencionar algo concerniente a la gigantesca organización de la Cruz Roja alemana, sobre la que informan nuestras fotografías





Ha llegado una nueva ambulancia, que es provista de todo lo necesario para su empleo

Fotografías: Curt Ullmann

Izquierda: El depósito central de la Cruz Roja alemana tiene en su interior grandes existencias de medicamentos de todas clases que actualmente se envían especialmente al frente



Una enfermera con destino al Africa del Norte ha recibido su uniforme y se despide en la puerta del depósito central



Para otro sector hace falta otra clase de uniforme. Aquí todo está preparado

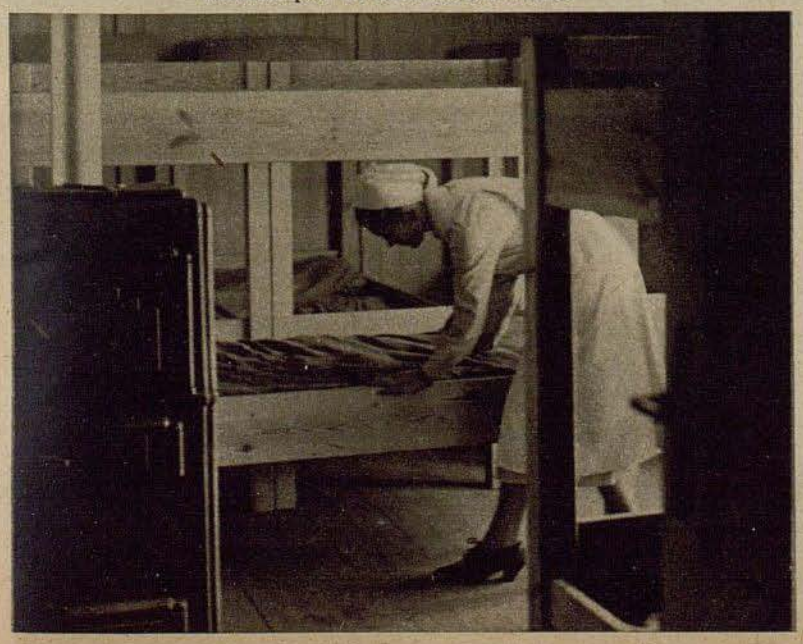


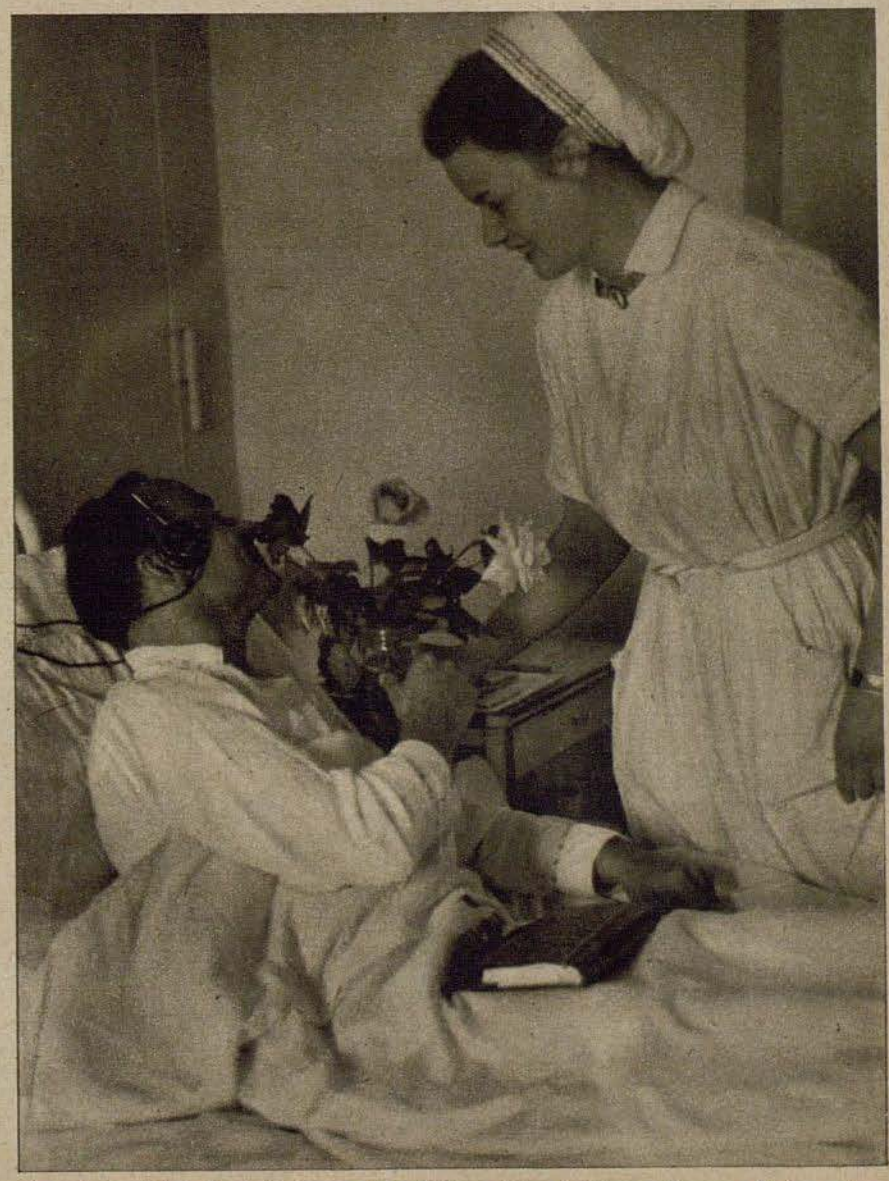
Esta chaqueta y caperuza forrada de piel y este abrigo, protegen incluso contra el frio más inhumano



A las enfermeras auxiliares les llena de alegría y de satisfacción, si los soldados cuidados por ellas comen con apetito

Debajo: También la sala de estar de un local de refrigerio para soldados es atendida por las enfermeras auxiliares





La alegría y la belleza asimismo son medicinas, piensa la joven enfermera, dando a oler al enfermo su botellita de perfume

Las tentaciones de la lejanía

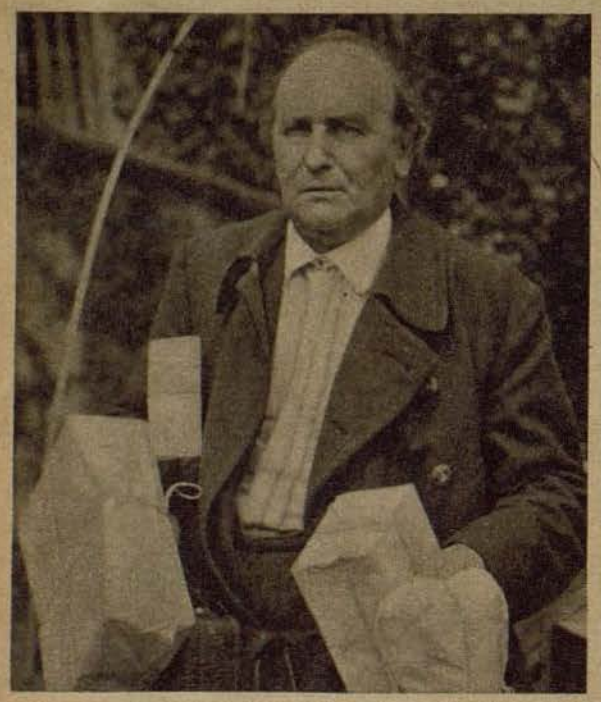
Escenas de la última película en colores de la Ufa "La Ciudad de Oro"

Los luminosos destellos del oro se convierten en símbolo de ardiente anhelo, que hace que una campesina abandone su solitario terruño para ir a la lejana ciudad, hasta que finalmente tiene que regresar a su hogar después de haberse visto obligada de pasar por la miseria y el cruel desengaño. La película en color, que actualmente cosecha grandes éxitos en las creaciones artísticas alemanas, llegará a ser, en esta cinta que se rueda bajo la dirección artística de Veit Harlan y Kristina Söderbaum como protagonista, un acontecimiento cinematográfico de primer orden



Kristina Söderbaum personifica la campesina Ana, que ha heredado de su difunta madre la sangre inquieta y la ambición de una vida mejor. Su padre, Melchior Jobst (Eugen Klöpfer) siente su inquietud, por lo tanto es muy feliz, cuando la ve montar a caballo en la carrera hípica que celebran todos los años los campesinos (foto de la izquierda), y que anima con su alegria





Una vez más regresa el campesino de la feria de caballos cargado con muchos regalos para su hija, entonces se entera de que Ana ha abandonado secretamente la casa paterna. Al recibir esta noticia su rostro se cubre con una lividez mortal. Ana podía escoger entre el amor del capataz Thomas (Rudolf Prack), con quien estaba prometida (foto de la derecha), y la realización de su anhelo secreto, que fué descrita por el ingeniero Leitwein (Paul Klinger), con los colores más vivos. Ella sucumbió a estas tentaciones

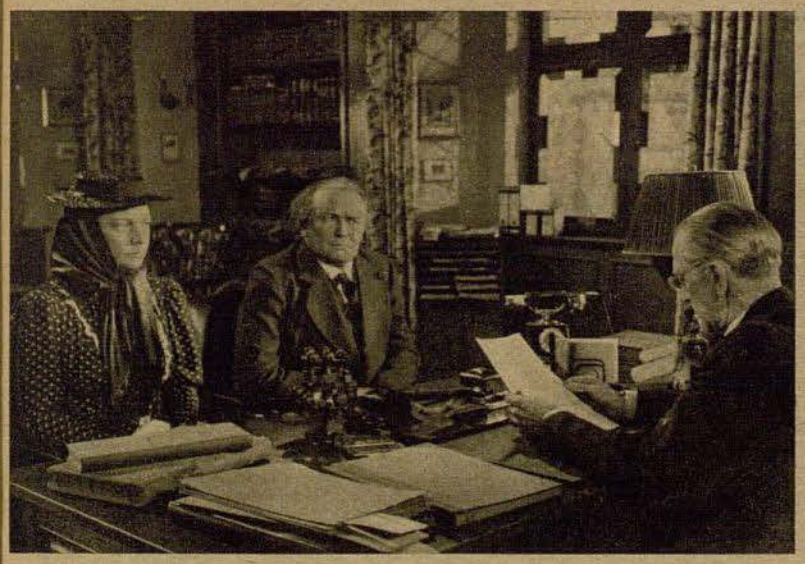


En las estrechas calles de la ciudad el aire es muy distinto al del campo, y las personas que siempre tienen prisa no lo son menos comparándolas con los campesinos. Para la jóven campesina Ana todo tiene aún el encanto de lo nuevo, que tanto ansió. Para la señora Opferkuch (Anie Rosar) es cosa fácil embaucar a su sobrina aprovechando su inexperiencia, y su hijo Toni (Kurt Meisel), casquivano y descontento con su profesión de camarero, se las entiende rápidamente para conquistar el corazón de Ana, la cual no sabe, que su tía y sobrino sólo ven en ella la futura heredera del rico Melchior Jobst

Fotos Ufa-Krahnert

Pero también Maruschka (Liselotte Schreiner), ama de llaves del campesino, especula hace tiempo con esta herencia. Al fin ha logrado realizar sus deseos. Melchior Jobst, profundamente conmovido por el desagradecimiento de su única hija, accede a los constantes requerimientos de Maruschka, se promete con ella y la declara única heredera (foto inferior)







El sueño de la ciudad de oro hace tiempo se ha desvanecido ante Ana. Las calles son para ella sombrías y frías, se pasea por ellas sin plan alguno y cansada de la vida. Ella espera un niño, pero Toni ya no habla del casamiento, desde que se ha enterado del desheredamiento. En su desesperación Ana decide regresar al hogar. Pero en el fiel Thomas (foto de la derecha) encuentra la persona, que quiere ayudarla, pero el dolor de su alma es mayor que su voluntad para vivir



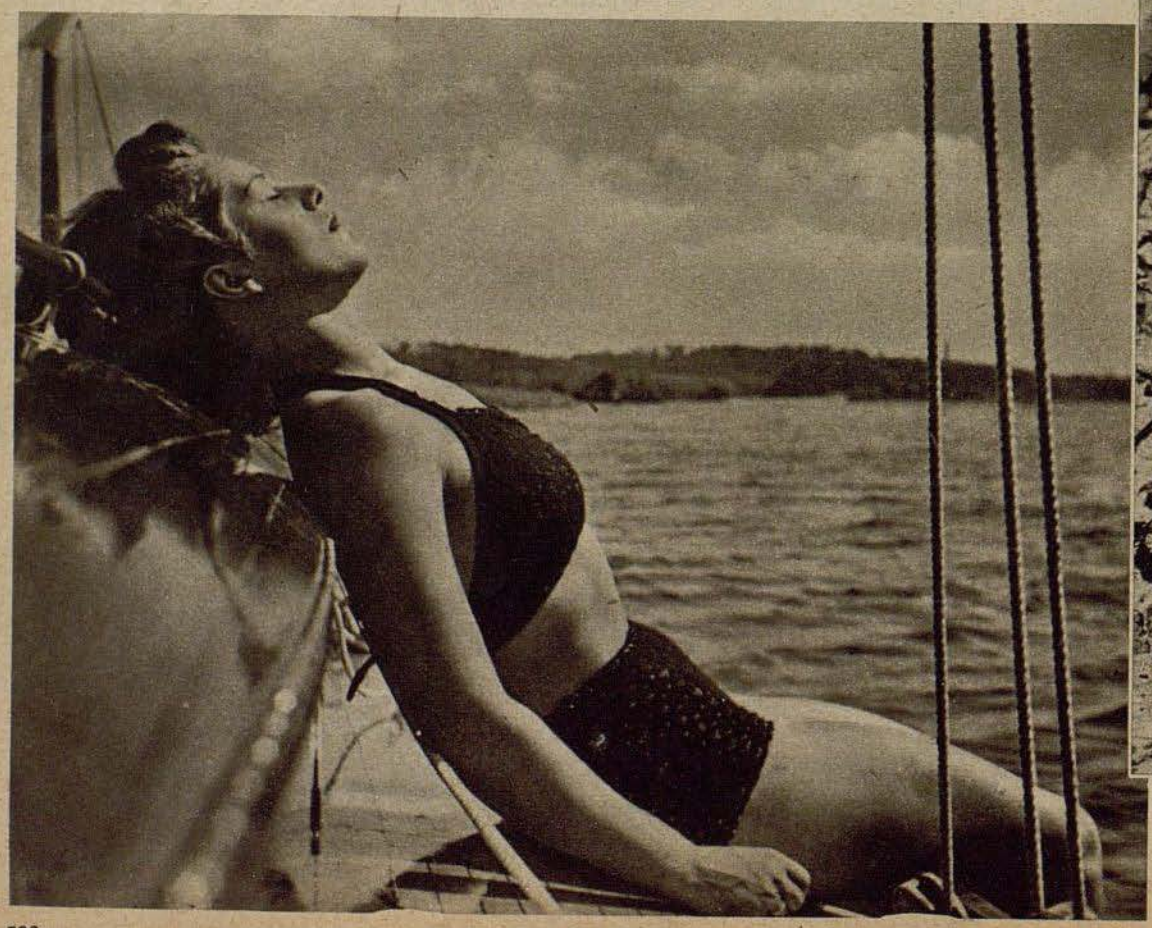
Pasamos las vacaciones en casa

Goethe, ferrocariles y actrices de cine

Un verso de Goethe dice: "¿Por qué caminas siempre? — lo bueno está tan cerca." Este buen consejo adquiere en la guerra un sentido doble, puesto que al prescindir de efectuar un viaje de vacaciones, esto no sólo hace recordar las alegrías casi olvidadas del hogar, sino que también contribuye a un aumento de los medios de transporte a disposición del triunfo final. Las consecuencias que han sabido tomar las jóvenes y alegres actrices de cine de esta necesidad de la guerra y de unas palabras de Goethe, las vemos en nuestras fotografías



Aquí ven Vds. a Hannelore Schroth en su último papel, como Hannelore Schroth de vacaciones. Esto no es una película sino un estado muy agradable, que la joven artista sabe aprovechar en el jardín de su casa paterna después de haber trabajado intensamente en los estudios





También Irene von Meyendorff ha descubierto los encantos de las tareas de jardinería; a pesar que en la foto no se desprende la utilidad de la ducha fría. En cambio Marina von Ditmar (izquierda) no le bastaría ni mucho menos una regadera con agua. Sus vacaciones las pasa sobre los lagos berlineses





Susi Nicoletti (izquierda) y Winni Markus son dos verdaderos lobos de mar, que son de la opinión que para reponerse del calor de los arcos voltáicos no hay nada como el agua



También esto sólo es posible durante las vacaciones: Poder hacer música según le venga a uno en gana. María Holst no desperdicia esta ocasión

Hilde Krahl se ha convertido durante sus vacaciones en una perfecta amazona y si sigue entrenándose concienzudamente, en lo futuro siempre dará en el blanco

Fotografías: Tobis (Hespos, Satow), Ufa (Waske, Quick), Wien-Film (Malorny)

Derecha: Que a nadie se le ocurra estorbar a Ilse Werner cuando tranquilamente se deleita comiendo dulces. ¡No se puede saber cuántas onzas ha metido en sus tan delicados guantes!

¡Bueno, a ver si pasa algo! La joven y alegre pirata del Wannsee frunce el frente. Pero no se llamaría Mady Rahl, si no fuera capaz de anclar indemne en puerto seguro

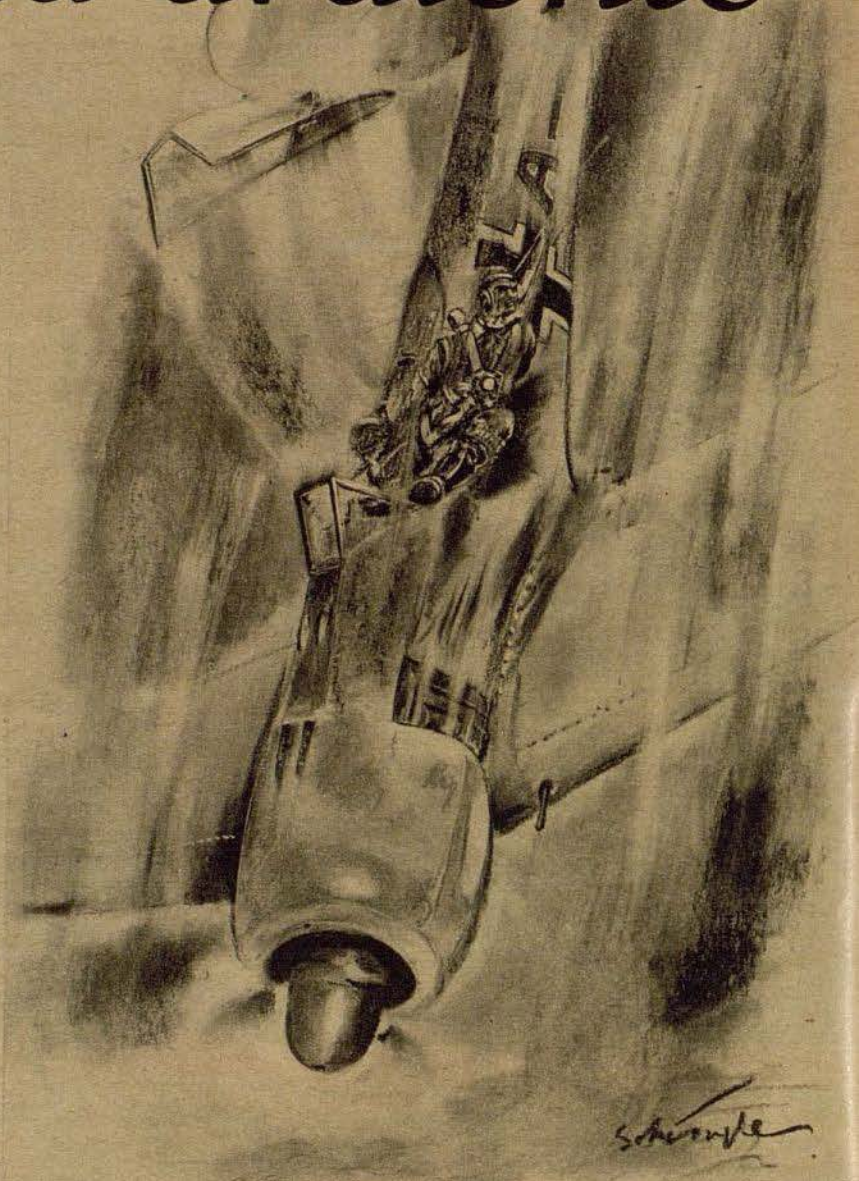




Una pañoleta ardiente salva una vida

El despertar del desmayo después de una caída de 3000 metros

Por el corresponsal de guerra Karl Viertel



Dibujos PK corresponsal de guerra Hans Schimpke

PK "Hombre, Erwin, ya te encuentras otra vez aquí . . .!" Con gran alboroto es recibido un sargento mayor por parte de sus camaradas, los que se encuentran reunidos alrededor de una "Fw 190", que acaba de ser puesta en servicio. Hace 10 días, el sargento salió con permiso de reconvalescencia, y hoy ya se encuentra nuevamente en la base de su escuadrilla, 4 días antes de lo previsto. "Solamente quería ver qué aparato me habéis reservado, y en realidad, con este tiempo hermoso, una persona decente no puede permanecer sentada en casa!"

Nosotros no habíamos podido hablar más al jóven piloto, cuando le había ocurrido su desgracia. El auto de sanidad lo había conducido inmediatamente al hospital, desde donde fué enviado, al día siguiente y a pesar de sus protestas, a su lugar natal, en el sur de Alemania, para restablecerse. Y ahora se encuentra otra vez entre nosotros, alegre como siempre.

Pues sí, la suerte de guerra no siempre es benévola para con nuestros mejores aviadores. Aún cuando a las altas cifras de éxitos aéreos obtenidos frente a los tommies se le enfrentan muy raras veces pérdidas propias, la lucha aquí en el Canal es muy dura. Y de vez en cuando suelen suceder cosas desagradables. El sargento mayor Erwin L. lo sabe muy bien, pero a pesar de todo no ha perdido su buen humor y su espíritu ofensivo. Esto lo notamos cuando, asaltado con preguntas, nos cuenta de su suerte en la desgracia. Con arrojo ejemplar había sido frustrada una incursión mayor de los tommies, en el momento de aparecer éstos sobre la costa del Canal. A pesar de la superioridad numérica del enemigo, la 3.ª escuadrilla al mando del capitán S. había dispersado a las Spitfires, haciendo caer a dos de ellas al Canal. Después de ésto se debía emprender el regreso, porque el combustible comenzaba a escasear. Cerca de la Costa, pero aún sobre el Canal, el capitán de nuestra escuadrilla llamó la atención del sargento mayor Erwin sobre un grupo de Spitfires, que a 7000 metros de altura volaban en dirección a su casa, y poco después, el comandante daba orden de ataque. En pocos minutos, los aparatos alemanes han ganado altura, y el capitán S. ha elegido muy pronto a un inglés que volaba bastante apartado, para iniciar la cacería. "En este momento — relata Erwin — ví que otro tommie se pegaba a la cola del aparato de nuestro comandante. ¡Diablo, pensé, aquí debo intervenir inmediatamente! En seguida me acerqué al aparato enemigo y logré colocarme en una posición favorable para el ataque, desde la cual comencé a disparar todo lo que daban mis armas. Ya después de mis primeros disparos pude ver, que de la máquina del adversario se separaban algunos trozos de metal. Perdón, murmuré entre dientes, y poco después la Spitfire entraba en una curva para alejarse. Al quererla perseguir sentí fuertes ruidos en mi propio aparato. Nada menos que tres Spitfires se habían unido para cazarme. El cristal de la cabina quedó totalmente destruído y yo sentí un fuerte golpe en el brazo izquierdo, pero al tocarlo con mi mano derecha no encontré sangre. Un disparo enemigo había pasado exactamente entre mi antebrazo y la parte izquierda del cuerpo. La manga de mi combinación y de la camisa sólo eran restos de tela. Al querer apoyar la palanca se me escapó de las manos, y al mismo tiempo comenzó a hacer una calor insoportable en la cabina. Solamente tuve tiempo de pensar "tendré que saltar", y las llamas ya comenzaban a invadir la carlinga, viniendo desde abajo. Rápidamente intenté de ponerme de pie para salir de la máquina, pero ya me faltaban las energías y poco a poco perdí el conocimiento, mientras la calor aumentaba siempre más. De pronto me desperté y podía pensar claramente. Me percaté que la máquina caía verticalmente y con las últimas fuerzas traté de levantarme de mi asiento. Pero en ese momento comenzaron nuevamente a nublarse mis pensamientos, casi dormido sentí un golpe seco y todavía pensé "Eso es el choque . . ." Eso fué lo último que recuerdo."



El sargento mayor tiene la frente empapada en sudor, pues este relato lo ha hecho entrar en calor. Con la cara roja como un tomate nos había contado su aventura, gesticulando — como de costumbre — con los brazos. Ahora los deja caer y meditabundo mira hacia las torres de X., cuyos contornos aparecen muy débiles a raíz de la neblina.

"En realidad, debo deciros que no es tan emocionante la sensación de que todo ha terminado", continúa luego. Y mientras sus dedos juegan con el cierre automático de su chaleco de cuero, prosigue: "Ante todo tuve la sensación de una tranquilidad hermosa, que subconcientemente me agradaba mucho.

De pronto comenzaron de nuevo fuertes zumbidos en mis oídos, luego sentí un dolor penetrante en el cuello y desperté de mi desmayo en el momento en que los últimos trozos quemados de mi pañoleta se caían de entre mis manos, pues, al parecer, durante la pérdida de mi conocimiento me la había arrancado del cuello. Una idea atravesó como un rayo a mi cerebro, que aún estaba bastante dormido: "Hombre, aún vives", pensé. Con las manos bastante quemadas busqué a mi paracaídas y felizmente encontré el cierre. Mi cabeza ya se encontraba bastante despejada. Luego tiré fuertemente del cierre, y dominado por una tensión máxima esperé que el paracaídas se abriera . . . De pronto, gracias a Dios, sentí el golpe salvador! Aún me encontraba a bastante altura, y al encontrarme en el aire, pendiente de mi paracaídas, tuve que reír fuertemente de felicidad. Muchachos, ¡qué impresión es la de sentir que arriba, en el aire, uno nace de nuevo! Pasada la primera alegría comencé a estudiar el paisaje. Abajo en la tierra ví a numerosas personas que me miraban y además descubrí a un coche de sanidad que por la carretera se acercaba siempre más al lugar de mi descenso. Luego llevé las manos a la cabeza y grité fuertemente "¡Viva, viva!" Los cabellos habían quedado conservados. ¡Qué me importaban las quemaduras en el cuello y en las manos!

La tierra se acercaba siempre más. Mirando mi reloj pude calcular, basándome en el tiempo de descenso, que a aproximadamente 4000 metros debo haber recobrado el conocimiento, tirando del cierre de mi paracaídas. Qué aterrizaje brillante . . . en resumidas cuentas, una vez más todo ha salido bien."


HEINE
HEINE PROPELLER BERLIN
TELEGRAMME: HEINEPROPELLER BERLIN
H. RECKSIEGEL

Nuestro general Meindl

Una División de Tiradores del Arma Aérea y su general en jefe

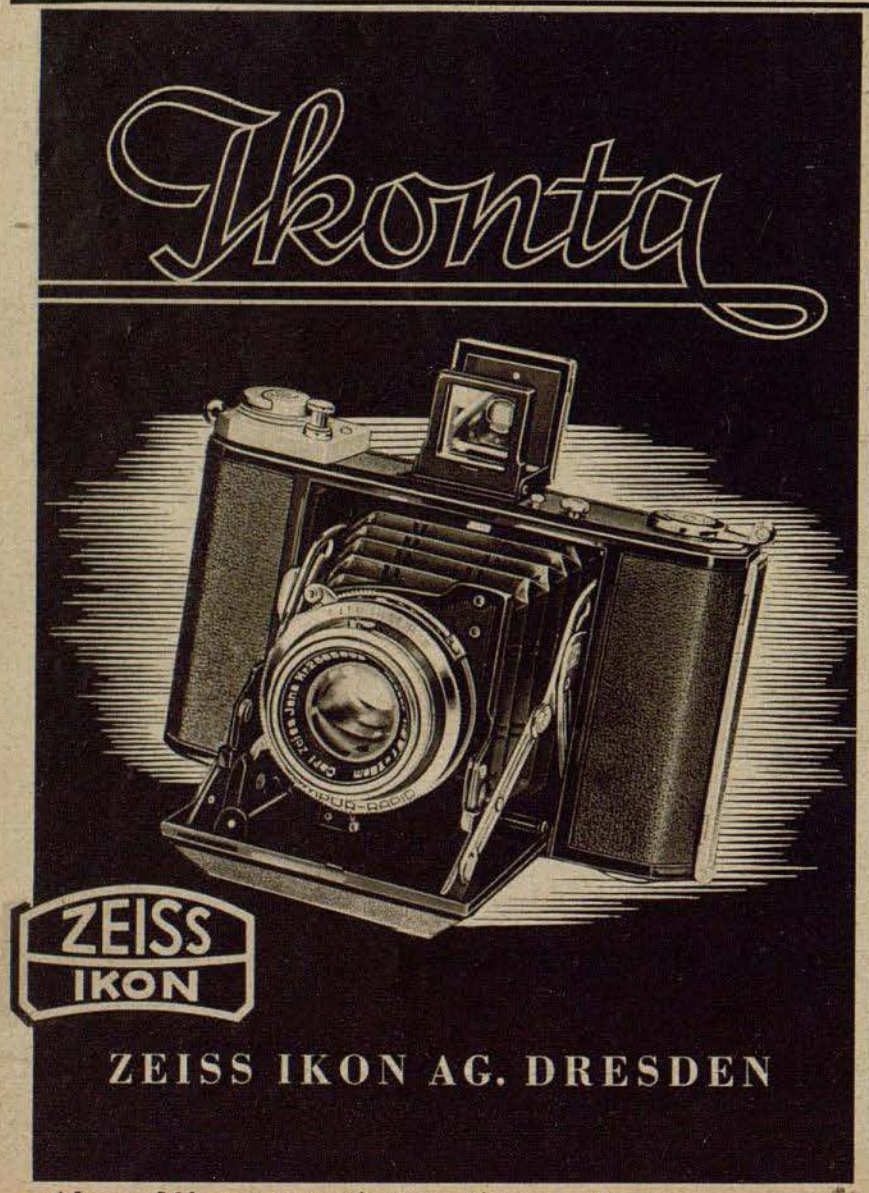
Por el corresponsal de guerra Marten

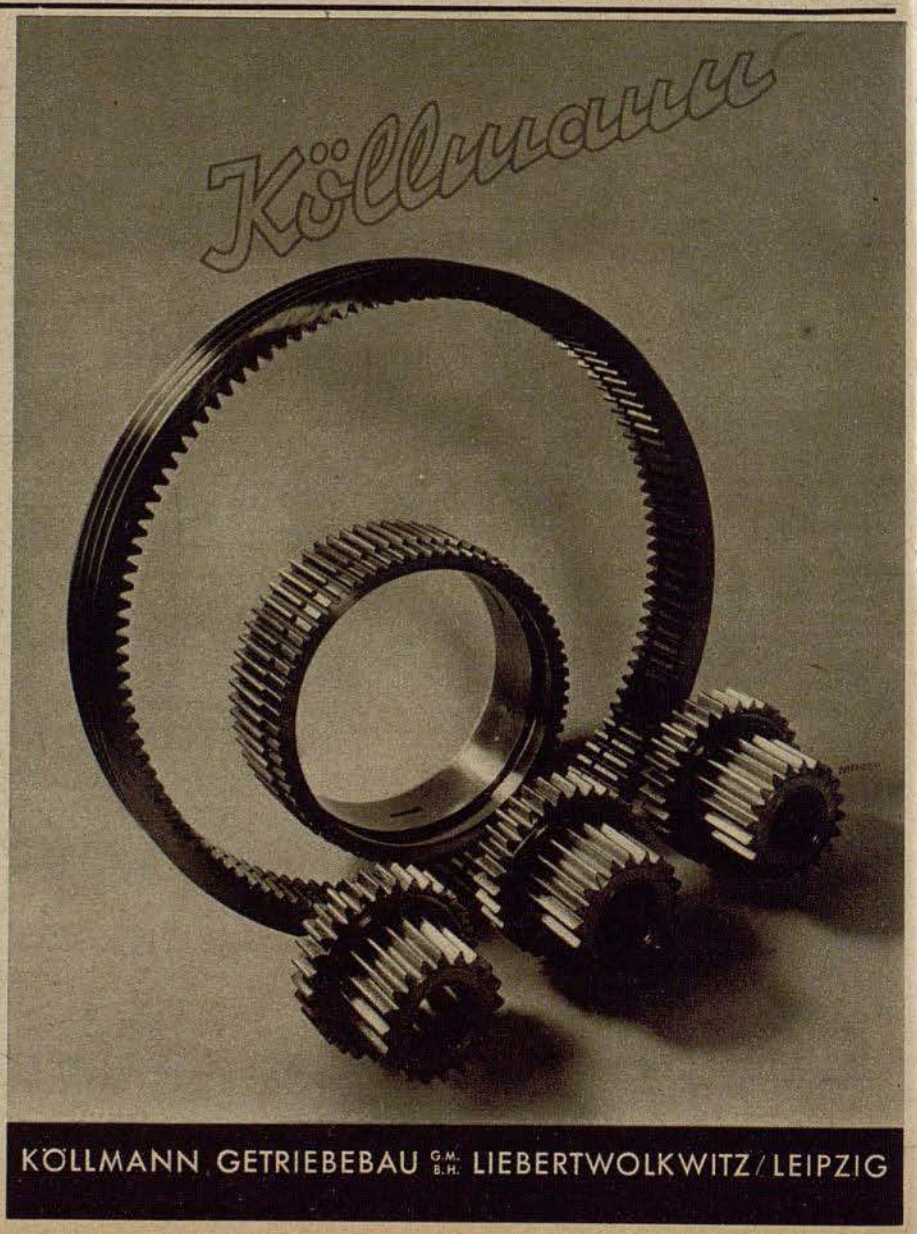
PK "¡Nuestro general Meindl!" Estas palabras volaron a lo largo de las filas de los tiradores que se encontraban en marcha vestidos con el uniforme del Arma Aérea, camuflados con la lona de la tienda de campaña y con la ametralladora sobre el hombro. "¡Sí, nuestro general!" Más de lo que exige el respeto militar se acentuaba la palabra "nuestro": era sencillamente admiración, confianza absoluta, voluntad de sacrificarse uno por el otro. "¡Nuestro general!" Cuando el comandante anunció al día siguiente su visita, también vibraba en su voz la misma emoción como al citarlo los simples soldados; y esto no podía ser casualidad.

En una mísera cabaña rusa, bajo un techo por el cual asomaba la paja descolorida y sobre un suelo de bastas tarimas con grietas anchas y negruzcas, el general Meindl tenía su P.M. de la División de Tiradores de Aviación. La estrechez era aún más agobiante durante la conferencia de la situación. La pieza estaba entonces atestada por los oficiales del Estado Mayor y de los regimientos de campaña. Cada cual tenía que entendérselas como podía para encontrar sitio. En esta habitación, al lado del teléfono del ayudante, trabajaba, vivía y descansaba el general Meindl. ¿Trabajar y vivir? Seguro tanto como desentonaba el uniforme en la mísera cabaña rusa con la Medalla de Narvik y la Cruz de Caballero tanto más se realzaba el equilibrio de su personalidad, la serenidad y afectuosa amabilidad de su carácter. La tarea que exige el Estado Mayor ocupa muchas horas del día. Pero trabajar y vivir según el imperativo del corazón de un soldado paracaidista — para eso es imprescindible tener autodisciplina libremente escogida. Esta le permite estar siempre con su tropa como si estuviera en su casa; hay que seguir el mismo camino por el que van a las avanzadas los simples soldados de aviación; hay que estar uno mismo en la línea de fuego, como se demostró en las heroicas acciones de Creta, cuando las tropas paracaidistas supieron resistir y luchar bajo sus órdenes, hasta que la victoria estuvo en sus manos y no quedaba un solo inglés en la isla. Esto es ley tácita en la División de Tiradores de Meindl.

La fuerte personalidad del general Meindl solamente se puede comprender partiendo de la confianza que inspira. Esta fe que tienen sus soldados, con los cuales mantiene en el Este todo un sector, esta resistencia que modestamente se inscribe con letras de oro en la crónica del soldado alemán, no hubiese sido posible sin la convicción en cada uno de sus soldados: "¡Tenemos que vencer y esto nos lo garantiza nuestro general!" Tan difíciles y duras como fueron para cada cual las penalidades impuestas por el frío e incesantes ataques, y a pesar del desacostumbrado fuego de artillería y morteros, y pese a la tensión de nervios que suponen los incesantes ataques del enemigo — la División de Tiradores del Arma Aérea de Meindl no retrocedía un paso. Si los soviets fueron duros y tenaces, los tiradores de aviación lo fueron aún más. A esto estaban educados. En cierta ocasión, durante un viaje de inspección, el general Meindl enseñó personalmente el "¡Cuerpo a tierra!" y esto de una forma como nadie hubiese creído capaz al general. No le preocupaba un ápice el diablo, el polvo, ni los años. Durante un ejercicio de combate saltaba con sus soldados de agujero en agujero, enseñando a uno aprovecharse mejor del terreno, a otro le agachaba aún más la cabeza, y al tercero le daba unas amigables palmaditas sobre el hombro, y les decía: "¡Pero, muchachos, por qué de esta forma! Hacedlo mejor, así . . .!" Maestro y consejero, paternal amigo y camarada — de tal suerte aumentaba la confianza absoluta, e hizo que cobrara realidad el precepto para cuya realización trabajó incansablemente. ¡Ahorrar sangre! Y esto verdaderamente no fué fácil . . .

Cuando el general de brigada Meindl se le encomendó una División de Tiradores de Aviación, este ya se lanzó en paracaídas sobre Narvik con sus cazadores alpinos, que como él también hicieron por primera vez prácticas con un paracaídas. También tomó parte en las acciones de Creta con las tropas paracaidistas, cuya selección e instrucción es tan concienzuda y ejemplar. En aquella ocasión se ganó la Cruz de Caballero. Las dificultades con que tuvo que enfrentarse al cambiar tan súbitamente de mando, se desprende si se considera, que por entonces la División de Tiradores de Aviación se creó recientemente con miembros del Arma Aérea que hasta la fecha no tomaron parte en operaciones de infantería. En su mayoría estos soldados hicieron servicio de mecánicos en aeródromos, o simplemente como personal de tierra. Al helarse los pantanos y lagos, lo cual tuvo como consecuencia que el frente se alargara por muchos kilómetros, recibieron el encargo de rechazar, conjuntamente con la infantería, las incesantes oleadas de los soviets, y ante todo la defensa de los aeródromos de campaña. Esto significaba que el general Meindl se le encomendó una tropa que recibió una instrucción brevísima, y que debía contar con un bautismo de fuego durísimo, para solucionar una ardua y difícil tarea. ¡Ahorrar sangre! Esto quería decir, que personalmente debía estar siempre en contacto con la tropa, poner en práctica las propias experiencias, construir posiciones, poner minas. Cerca del frente, en un pueblo soviético por completo abandonado, el general Meindl comenzó sus trabajos tácticos. Su P. M. estaba protegido por una sección de paracaidistas. No existían alojamientos para la tropa. Los soldados se cobijaban como podían en pueblos incendiados, o construyéndose cuevas de bloques de hielo. Grupos de reconocimiento y de asalto entraron en acción. El concierto de artillería no cesaba día y noche. Muchas veces se pedía casi lo imposible. Los soviets repetían sus incesantes ataques con al parecer inacabables oleadas de hombres procedentes de sus inmensas reservas de material humano. Todos ellos se estrellaban ante el fuego de los tiradores alemanes. Durante la noche la nieve cubría los cadáveres. Al día siguiente otras oleadas de bolcheviques atacaban infructuosamente. En la tierra de nadie reinaba el







Hace mucho tiempo que un pequeño grupo de soldados alemanes luchaba con un enemigo muy superior. La situación parecía desesperada, pero de pronto, aparace un avión "Storch" y llegaron los tanques, por él avisados, con ímpetu arrollador. Todos recobran aliento. Se levantan, avanzan y el enemigo es batido.

GERHARD FIESELER WERKE



espanto. En una pradera cerca de Dretino yacían 3200 muertos soviéticos. Si no se hubiese confiado ciegamente en nuestro general al congelarse las ametralladoras y cañones antiaéreos, y si el Mando no hubiese encontrado siempre una nueva salida por muy desesperada que pareciera la situación — las consecuencias hubieran sido inimaginables. Pero la barrera infranqueable de la División no se derrumbaba. El general Meindl forjó una unidad de hierro, hecha según su ejemplo y ligada para siempre a su persona.

Como ya mencionó el parte oficial del Alto Mando, la División Meindl se batió durante los combates defensivos de la campaña de invierno con ejemplar espíritu ofensivo. Los soldados de aviación, que "auxiliarmente" se enfrentaron en combates terrestres con la infantería y zapadores soviéticos, demostraron un valor extraordinario. Esto se desprendía ante todo de los informes de los comandantes. Así, por ejemplo, los soldados de aviación transformaron un ataque parcial contra tres pueblos ocupados por el enemigo en un asalto general en todo el sector. Un batallón arrastró tras de sí a toda la División, y como dijo el ayudante del general "que no hubo quien los frenara". Este empuje, persecución y rebasamiento de los objetivos previstos era como un regalo que la División hacía a "su general". En un terreno difícil, a través de vastos campos minados, los tiradores de aviación desencadenaron una ofensiva, que a su manera representaba la venganza por los incesantes ataques de los soviets del invierno pasado. Cuando fué tomada la línea principal de fortificaciones del enemigo, que se extendía sobre unas cotas que dominaban gran parte del llano, se veía al general Meindl en la línea de fuego metido en una zanja, con el mapa en la mano y dando consejos a sus soldados. ¡Aquí, en la primera línea, estaba su puesto! "¡Nuestro general!" Esto es el hilo rojo de la vida y lucha de una División de Tiradores del Arma Aérea. También sucedió que el general Meindl salía enfurecido del avión, en el cual efectuaba sus vuelos de inspección de frente, diciéndo "¡Estos animales!" ¡Y es un grupo de reconocimiento de los míos, el que marcha tan amontonado uno detrás del otro! — ¿Pero es que no se puede poner un altavoz en mi avión, para poder darles unos gritos a esos hombres como se lo merecen?" Esto en el fondo no es más que el interés personal que se toma por sus soldados. Siempre es el mismo — ¡Nuestro general! —

La sangre fría del teniente

Estalla una granada en la carlinga — Un encarnizado combate aéreo sobre Alejandría

Del corresponsal de guerra Dr. Lempp

PK Sabíamos perfectamente, que el tommy nos perseguía con sus aparatos de escucha, por lo tanto podíamos calcular con bastante aproximación, cuando despegarían los cazas ingleses desplegándose en nuestro curso, para recibirnos con calor. Esto no nos impedía de cumplir con nuestro deber militar y llevar a cabo concienzudamente nuestro encargo: vuelo de reconocimiento diurno sobre la costa de Egipto. Tenemos que saber, si el enemigo ha puesto en marcha convoyes o unidades navales de guerra; ni un detalle de las operaciones del enemigo debe ocultarse a nuestro Mando.

Volamos con rumbo Alejandría y en el preciso instante de haber transmitido un parte telegráfico importante a nuestra base vemos de golpe detrás de nosotros un caza británico. Se inicia el combate, se oyen las detonaciones penetrantes de los cañones de 2 cm. del inglés, y el tac-tac agudo de nuestras ametralladoras, se desarrolla un encarnizado combate aéreo. El teniente Y., nuestro piloto, es un aviador de combate con gran experiencia y en extremo valiente. Pero este tommy es un contrincante tenaz y buen piloto, como hasta entonces pocas veces habíamos visto. No nos suelta ni un momento ni siquiera en las curvas más pronunciadas, no hay forma de sacudírselo de encima. Algunas veces estamos tan cerca uno de otro que podemos ver perfectamente la cara del inglés y la expresión suya al disparar sobre nosotros con los cañones de su Tomahawk. Intentamos maniobrar, disparando con las ametralladoras y describiendo curvas cerradas, de tal suerte que el tommy se quede sin munición. Pero esto parece que será muy difícil de conseguir. Este inglés entiende mucho y es un antiguo experto. Es un encuentro entre dos ases, un clásico combate aéreo. Espero, con las manos puestas en la ametralladora, a que el tommy cruce mi campo de tiro. De repente oigo una estridente detonación detrás de mí en la carlinga. En el mismo instante siento varios golpes fuertes en mi espalda que me hacen agacharme hacia delante en mi asiento de observador. Solamente me da tiempo a pensar que esta vez me tocó el turno, "así pues es el final", entonces pierdo el conocimiento. Con poca claridad, como desde muy lejos oigo otras detonaciones y siento que nos precipitamos en el espacio con enorme velocidad. ¿Cuándo chocamos con el suelo? El encontronazo no sucede. Al recobrar el conocimiento, me levanta el teniente cogiéndome por los hombros, y me grita en el oído: "Está herido en la espalda, quítese el paracaídas, el chaleco salvavidas, todo, tengo que vendarle rápidamente." Me siento muy mal, me duele la espalda como si por dentro estuviera algo roto, casi no puedo moverme. De nuevo me grita el teniente y me ayuda a abrir el cierre del paracaídas y a desprenderme de las prendas. Desde su asiento me venda con gasa esterilizada mi espalda que chorrea sangre. Me doy cuenta, que también él tiene dolores en el brazo derecho y que casi no puede moverlo. Pero no se le ve herida alguna. El la parte trasera de la cabina están el cabo primero L., nuestro telegrafista, y el cabo pri-





En todas partes en donde se habla de específicos, productos químicos y reactivos el nombre MERCK goza de la mejor estima

E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DESDE 1827 · DARMSTADT



mero E., tirador de popa, sentados en sus puestos y sangrando violentamente. También ellos son atendidos por el teniente Y., que los aplica inmediatamente un vendaje. Nuestra carlinga es muy estrecha, casi no se puede uno mover ni con miembros sanos. Como colmo de males también ha sido averiado el timón, hay que corregir constantemente la estabilidad lateral y de profundidad del avión. Mientras me inclino hacia delante y me encargo del mando, el teniente se echa hacia atrás y con el cuchillo rasga el pantalón de L., que tiene un gran número de casquillos en la pierna.

Le venda la pierna. Es un trabajo muy difícil en la estrechez del avión, pero consigue llevarlo a cabo. L. ya no sangra y, por lo tanto, está salvado. Entonces le toca el turno a E. Sus hombros están sembrados con casquillos de granada. También se le practica la primera cura. Gasa esterilizada protege sus heridas. El teniente ha conseguido vendarnos a todos. Casi parece increíble como ha podido hacerlo. En situaciones como esta se demuestran la camaradería, abnegación y responsabilidad, las mejores virtudes del soldado. El teniente Y. las posee en sumo grado. La voluntad de ayudar a sus camaradas que están en peligro, y de regresar a la base con la tripulación que tiene bajo su órdenes, hicieron posible, que este jóven oficial alemán venciera todas las dificultades y se sobrepusiera a sus propios dolores. La cabina está trastornadísima. El suelo está cubierto con cristales rotos, casquillos y pedazos de conductores. También se han roto varios instrumentos de control, entre otras cosas la estación telefónica de a bordo. En los auriculares no se oye el más leve sonido. Solamente nos podemos entender gritándonos en el oído y escribiendo papeletas. ¡Pero los motores funcionan! Su estruendo normal nos tranquiliza y nos llena de confianza. Me fijo en el compás, que ha quedado intacto. Su aguja me demuestra que volamos con rumbo a la base.

El aterrizaje no fué fácil. La instalación hidráulica, que acciona el tren de aterrizaje, había recibido impactos. Felizmente funcionó la bomba de mano. Mi estado había mejorado notablemente, pudiendo incluso accionar la bomba. Cuando al fin estamos en tierra, puedo preguntar al teniente que es lo que tiene en el brazo y como nos desprendimos del tommy. "Sí", contestó él, "al detonar la granada que os puso a todos k.o., también yo recibí un rudísimo golpe en el antebrazo derecho. Al principio no podía mover el brazo y con el izquierdo no tenía las fuerzas suficientes para sacar al avión de la curva que estábamos volando. Debido a esto nos metimos de nuevo en las salvas del enemigo. No me quedó más remedio que poner el aparato de cabeza y precipitarme en el espacio. Por motivos desconocidos el tommy cesó en su persecución. Me desprendí de él. Al parecer se había quedado sin munición. También debe haber recibido impactos, puesto que L. y E. dispararon sobre el tommy un nutrido fuego de ametralladora. Al describirse curvas como estas la presión sobre la palanca de mando es enorme, es casi incomprensible como el teniente Y. pudiera manejarla con el brazo izquierdo. No fué fácil", dice en su manera tan modesta y simpática, "pero tenía que hacerlo y lo conseguí." Lo que sucedió con el tommy no lo sabemos. Para nosotros sólo tiene importancia el haber cumplido con nuestro encargo. Nos fué posible traer los resultados de nuestro vuelo de reconocimiento.

Nuestro avión regresó de este vuelo en un estado lamentable. Impactos de cañón en el fuselaje, en el timón lateral y de profundidad se veían grandes agujeros ocasionados por los proyectiles. En todas partes se veían los restos de cables e instrumentos de mando. Pero todo esto se puede reparar. Lo principal es que llegáramos más o menos con vida. Un avión no es un tanque, e incluso la mejor construcción tiene sus límites. Pero lo que ha resistido nuestro Ju 88 no tiene comparación. Afuera, ante la ventana del hospital militar, ríe el sol primaveral. Sus rayos juegan entre las grandes hojas de las palmeras, que parecen enormes abanicos recortados en el cielo azul. Betty, nuestra pequeña enfermera, entra en la habitación con un gran ramo de rosas en la mano. Su carácter amable y sus cuidadosas manos han hecho mucho bien a los paracaidistas heridos, que ingresaron en este hospital durante los combates de este año. Nos visita el teniente Y. En el lado derecho de su guerrera lleva prendida la Cruz de Oro Alemana, que le ha sido entregada el día del cumpleaños del Führer. El comandante del grupo ha mencionado en la orden del día en términos elogiosos la nueva hazaña de nuestro teniente. ¡Le felicitamos, señor teniente, su tripulación está orgullosa! El tiempo que pasa borra la impresión real de acontecimientos pasados, y nos hace olvidar rápidamente. ¿Cuándo fué aquello de casquillos de granada, sangre y dolores? Sólo nos separan del memorable vuelo catorce días, y ya nos parece que ha transcurrido mucho, mucho tiempo. Ya casi ni lo recordamos y dentro de unas semanas volaremos de nuevo.



Fotos PK del Dr. Lempp



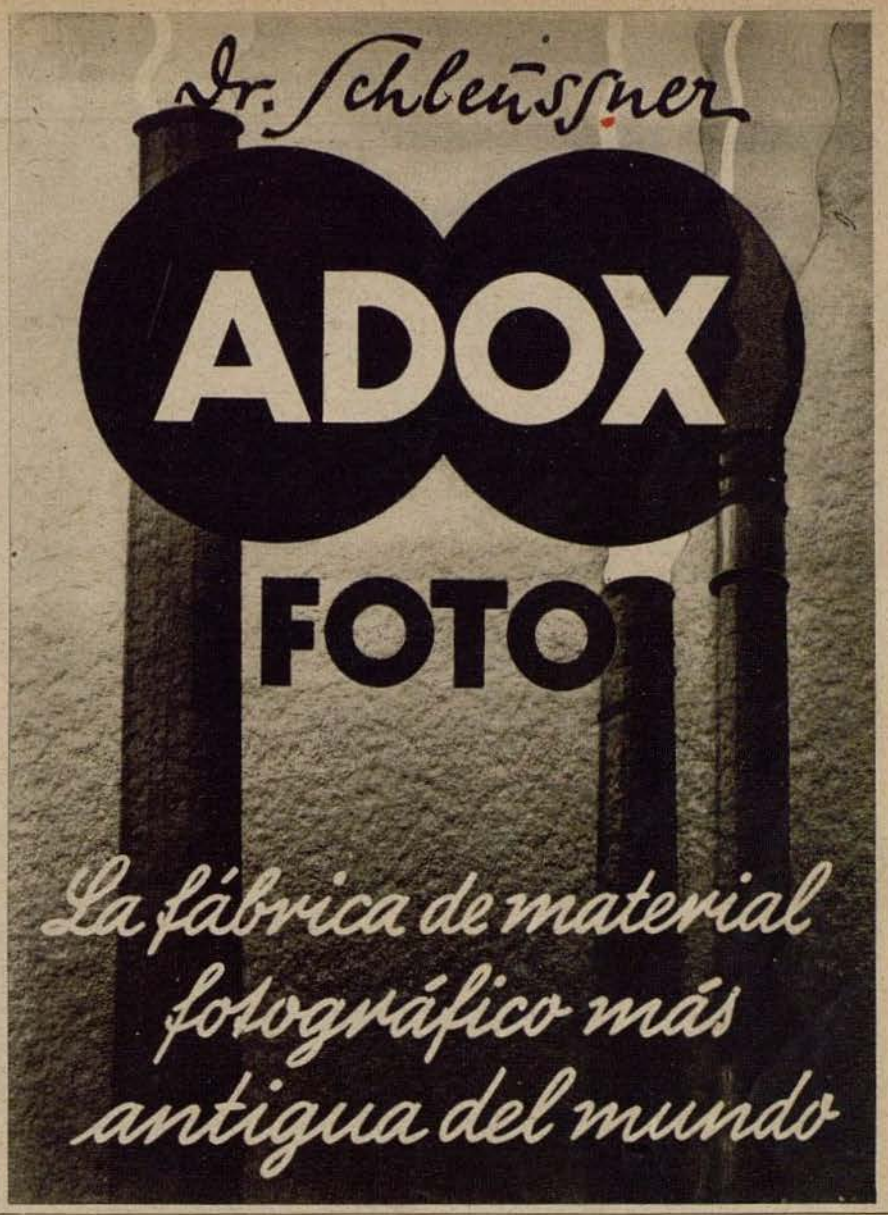
una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM







Perutz

PERUTZ FILME

Para obtener bonitas fotografías

Traumaplast

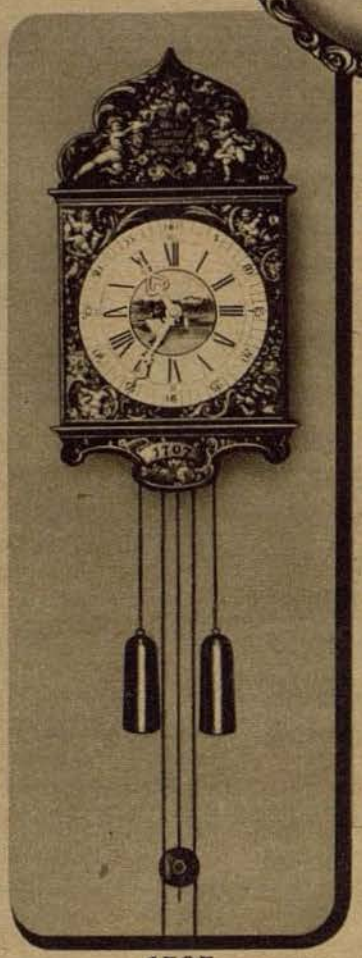


Al cortarse con la navaja

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías
Carl Blank, Bonn a.Rhn

Wer Zit verlürt
verlürt sin
grösste Schatz.



1707

Sabiduría de nuestros antepasados se desprende de las palabras grabadas en aquel antiguo reloj del museo de Furtwangen, construído en 1707.

Seguramente no pensará en perder el tiempo, una vez firmada la paz victoriosa, cuando se trata de dar satisfacción a todos los deseos aplazados por ahora de los que quisieran disponer de buenos relojes. Los RELOJES KIENZLE seguirán siendo lo que siempre fueron:

Instrumentos seguros y de buen gusto, fabricados por personal capacitado como pocos.

Kienzle



para **reuma**
ciática
constipados
cansancio, fatiga y deporte



Con el
empleo moderado de

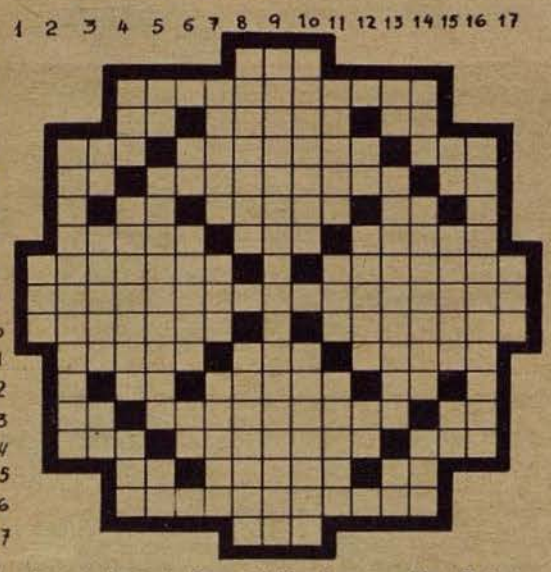
Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz.

también un brillante resultado se consigue si se aplica oportunamente con un buen masaje

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Preposición inseparable, 2 Letras del Abecedario, 3 Al revés: afirmación. Comienzo una cosa. Negación, 4 Consonante, plural. Al revés: orejeras del arado. Envuelva, 5 Marchar. Pedazo de papel pequeño. En la baraja, 6 Estopa del maguey sin limpiar, 7 Aumenta. Al revés: composición que se canta entre dos. Vuelva a envolver, 8 Suplicole. Al revés: caminarán, 9 Espiritualización, 10 Instrumento músico. Letras de Gaseado, 11 Letras de Salaré. En los aviones. Hacer ruido, 12 Población andaluza, 13 Proposición inseparable. Agobiaria. Al revés: nota musical, 14 Experimenta regocijo. Miro. Metal, 15 Artículo. Forma con la voz sonidos melodiosos. Pronombre, 16 Tiene respiración anhelosa 17 Al revés: borrachera.

Verticales: 1 Corriente de agua, 2 Rodear, 3 Al revés: nota musical. Bogas. Negación, 4 Preposición inseparable. Esparcirás el agua con una manga. Letra consonante, 5 Pronombre. Géneros que los marineros embarcan libres de flete. Pronombre, 6 Nombre de mujer, 7 Letras de país. Lugar donde se trilla. Letras de bruces, 8 Participio pasivo anticuado de conceder. Usará excesivamente de una cosa, 9 De una manera que no se puede valorar, 10 Letras de deliciosa. Al revés: proposición inseparable. Levantar poniendo una cosa sobre otra, 12 Castas o linajes, 13 Preposición inseparable. Cirujana. Pronombre, 14 Astro. Hueco en la pared con puertas. Plantigrado, 15 Diptongo. Añadiendo una M, lengua de una nación. Terminación verbal, 16 Artista decorador escénico, 17 Nombre femenino.

I 224

Posibilidad oculta



La disposición reproducida (Blancos: Rd4, Ae4, Pa6, f4, g3, h2; Negros: Rd6, Ae6, Pb2, f6, g7, h6) se presentó en las pruebas eliminatorias de señoras en el campeonato alemán de ajedrez, entre la señora Imkamp (blancos) y la señora Stibaner (negros). El peón blanco a6 amenaza avanzar hasta la conversión, y hacia Rd6—c7 a6—a7 no puede acercarse el rey negro. La señora Stibaner no encontró otra solución que con 1 ... b2—b1D sacrificar el peón propio, con lo que los blancos con 2. Ae4×b1 Rd6—c6 3. a6—a7 Rc6—b7 4. Rd4—c5 habían de obtener, naturalmente, una ventaja, ya que los demás peones negros han de perderse. En lugar de ello los negros hubieran podido terminar la partida en tablas. ¿De qué modo?

¿Qué es esto ?



Fotografías PK del corresponsal de guerra Schambortsky (Sch)

No es un ojo, sino el interior del cañón de un mortero pesado

Soluciones

Posibilidad oculta: 1....Ae6—d5 2.Ae4—d3 (el alfil blanco ha de vigilar el escaque de conversión b1. Tampoco con otras jugadas del alfil en la diagonal b1—h7 puede variarse nada) 2....Ad5—g2 3.Rd4—c3 (ó 3.a6—a7 Rd6—c7 4.Ad3—c2 Ag2—f3 y el alfil negro va avanzando y retrocediendo hasta que el rey blanco retrocede) 3....Ag2—f1 y el peón blanco a se pierde sin que el rey blanco pueda entrar en el campo adversario. **Crucigrama:** Horizontales 1 Cis, 2 Consonantes, 3 Is. Incoo. No, 4 Ces. Sacaeba. Lie, 5 Ir. Papelillo. As, 6 Iscle, 7 Crece. Oud. Relle, 8 Ruégole. Naradna, 9 Inmaterialización, 10 Ocarina. Sadcoga, 11 Esala. Ala. Sonar, 12 Ubeda, 13 In. Abrumaría. Af, 14 Rie. Observo. Oro, 15 Lo. Conta. Os, 16 Estertoroso, 17 Aep. — Verticales 1 Río, 2 Circuncefir, 3 Er, Remas. Nl, 4 Cis. Regarás. Ele, 5 Os. Pacolitta. Os, 6 Elena, 7 Slapl. Era. Urbce, 8 Conceso. Abusará, 9 Incalculablemente, 10 Saoelid. Adartop, 11 Noble. Nis. Arvar, 12 Razas. 13 En. Operadora. Os, 14 Sol. Alacena. Oso, 15 Ia. Idioa. Ar, 16 Escenógrafo, 17 Ana.

¡La primera cámara de metal del mundo!

Fué en el año 1840 — la mayoría de nosotros apenas se acordará — cuando se construyó la primera cámara de metal del mundo. Fué ..... una cámara "Voigtlaender"
Por eso cada actual cámara "Voigtlaender" constituye una encarnación de las experiencias de todo un siglo; una cámara moderna con los últimos adelantos como p. ej. el ingenioso disparador automático en la plataforma.



Voigtländer

la famosa máquina fotográfica

Exageraciones de los pilotos de caza

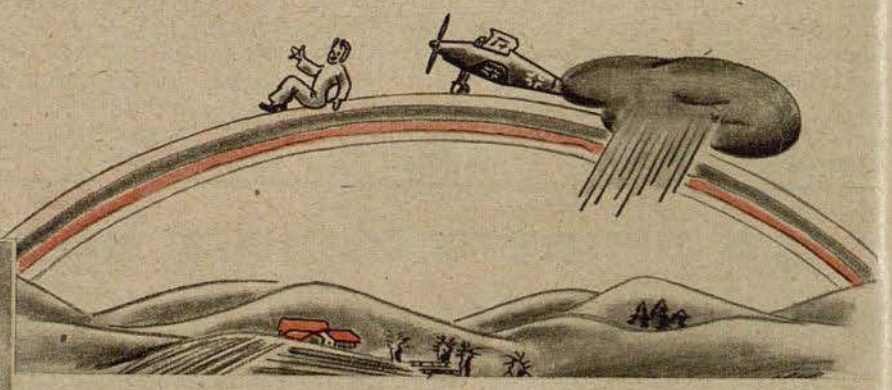
Oídas y dibujadas por Gerd Pinguin



Mi motor dejó de funcionar, entonces empecé a disparar hacia atrás con el cañón de tiro rápido y de esta forma continué el vuelo como avión cohete



Sobre este banco de nubes tuve varias citas discretas



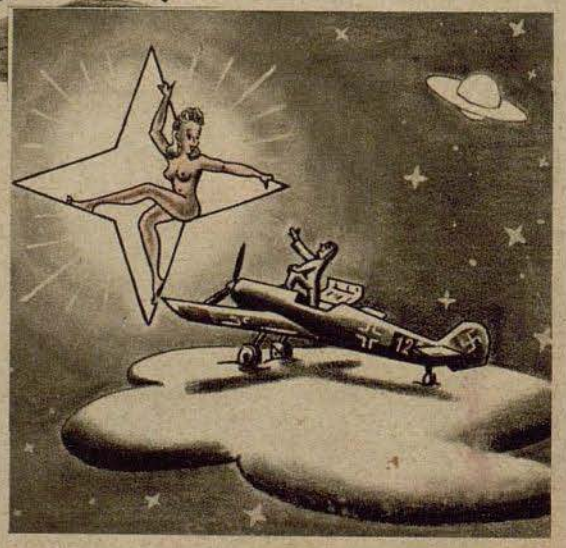
En ciertas ocasiones el arco iris hizo prescindible mi paracaídas



Izquierda: Los habitantes de Marte siempre me saludan como a un viejo amigo



Izquierda: Con un cuchillo rasgaba las nubes que me quitaban la visibilidad



. . . y la Venus es algo más que una estrella corriente

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Cha... y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urban...

...e de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 12. Impresion ...0 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 17 / BERLIN, 25 DE AGOSTO DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Las alas alemanas vigilan el mar

Desde las regiones glaciales hasta las cálidas costas africanas, los aviones de reconocimiento de largo alcance del tipo Focke-Wulf "Condor", penetran durante sus extensos vuelos profundamente en las zonas marítimas del Atlántico, para localizar los convoyes del enemigo; poco más tarde son atacados por las formaciones de bombardeo alemanas

Fotografía: Luftwaffe

Despegar - prepararse - despegar - - -

El ritmo sin pausas de las acciones de un grupo de bombarderos en picado



El grupo de bombarderos en picado se encuentra en un pequeño aeródromo de campaña, que tiene aspecto idílico. Casi cada tripulación realiza varios vuelos por día, pero el humor y el entusiasmo de actuación no sufren por ello. Aún cuando el motor ya está en marcha, el piloto y el primer mecánico cambian palabras y cuentan chistes. Pocos momentos después comienza un nuevo vuelo contra el enemigo. Los camaradas de la infantería les esperan Debajo: La acción de los aviones de bombardeo en picado se concentrará sobre una ciudad en que el enemigo intenta una última resistencia desesperada. Con una lluvia de bombas es quebrada esa resistencia



Nuevamente los "Stukas" se encuentran ante el enemigo: tanques soviéticos tratan de hacer irrupción. Empero, ya ataquen o se alejen, los "Stukas" persiguen a los colosos de acero con sus bombas. Debajo: A las 2 de la madrugada comienza el día para el personal de servicio. A partir de ese momento solamente se conoce una cosa: cargar los aviones — vuelo contra el enemigo; cargar los aviones — vuelo contra el enemigo, etc. Unicamente cuando los aparatos se encuentran en camino se puede descansar







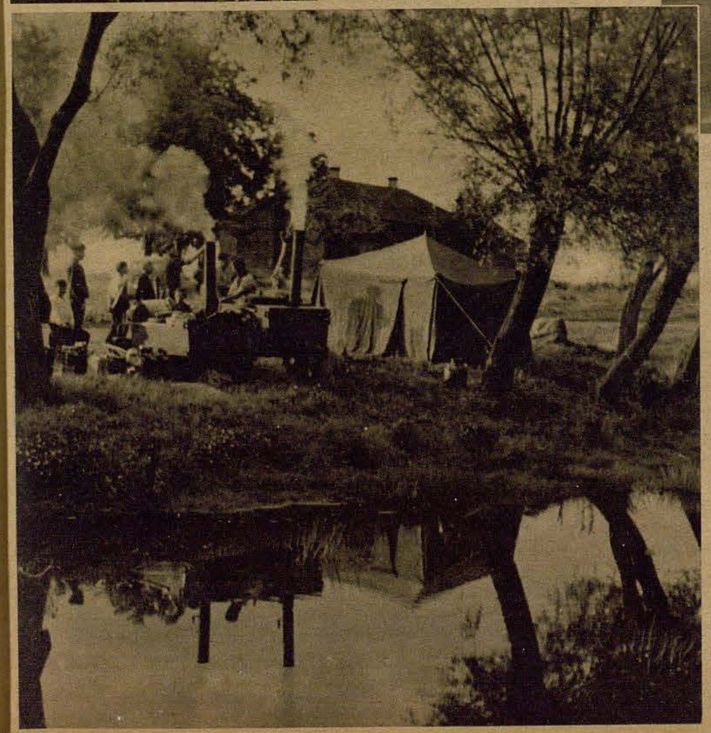


Ahora la organización de servicio del grupo marcha al máximo de revoluciones por minuto. Todas las máquinas acaban de regresar del frente, y ahora tienen que ser cargadas con combustible, bombas y municiones, a la par que son reparados los pequeños daños sufridos

Izquierda: El sargento mayor acaba de realizar el 200.º vuelo contra el enemigo. Los camaradas le han regalado un ramo de flores y una botella de vino del Rin. En abril, el sargento mayor juntamente con su capitán de escuadrilla colocó una bomba en pleno blanco sobre un crucero soviético en el puerto de Leningrado

Derecha: Después de varios ataques en vuelo picado, la escuadrilla regresa a su base protegida por cazas alemanes





Izquierda: Dentro de 10 minutos, las escuadrillas del grupo volverán de su última acción. Luego habrá cena caliente, pues desde hace tiempo las cocinas de campaña se encuentran bajo presión para satisfacer a los hambrientos estómagos

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Grosse (6), Schalber (HH 3)



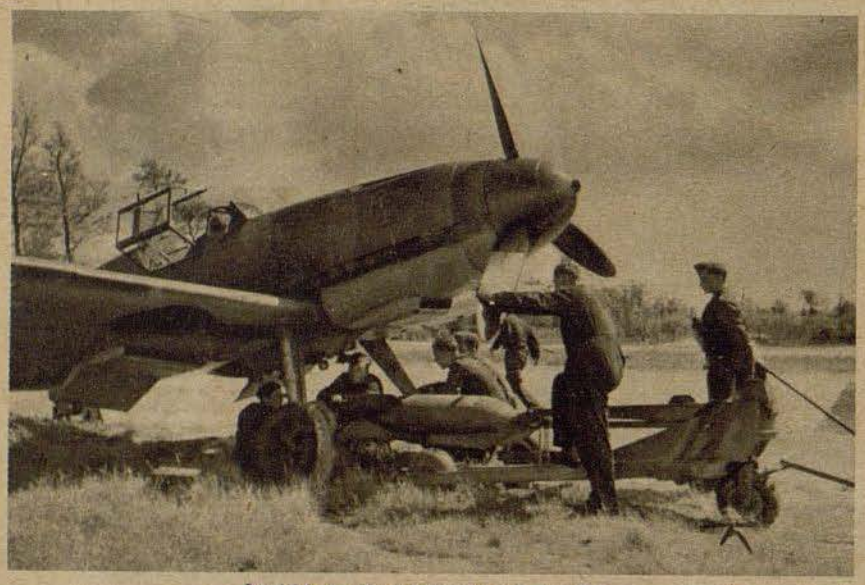
Derecha: El éxito de la última acción: con bombas arrojadas en pleno blanco, los "Stukas" han reducido a escombros a todas las casas de la localidad que habían sido convertidas por el enemigo en nidos de resistencia, llenos de munición

La Me 109 arroja bombas

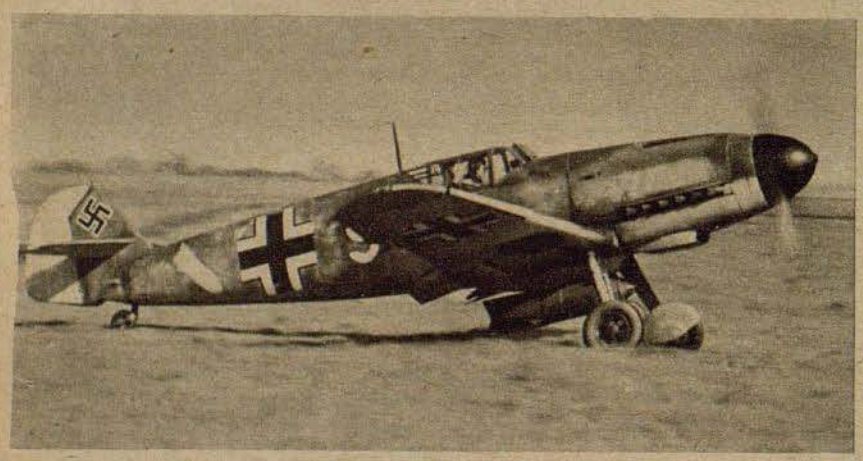


Aviones de bombardeo ligeros, del tipo Me 109, vuelan en formación cerrada por encima del Canal. Dentro de pocos minutos, el grupo se dispersará para precipitarse en ataque de sorpresa contra un puerto inglés

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Boback (3), Genzler (1), Meinhold (1)

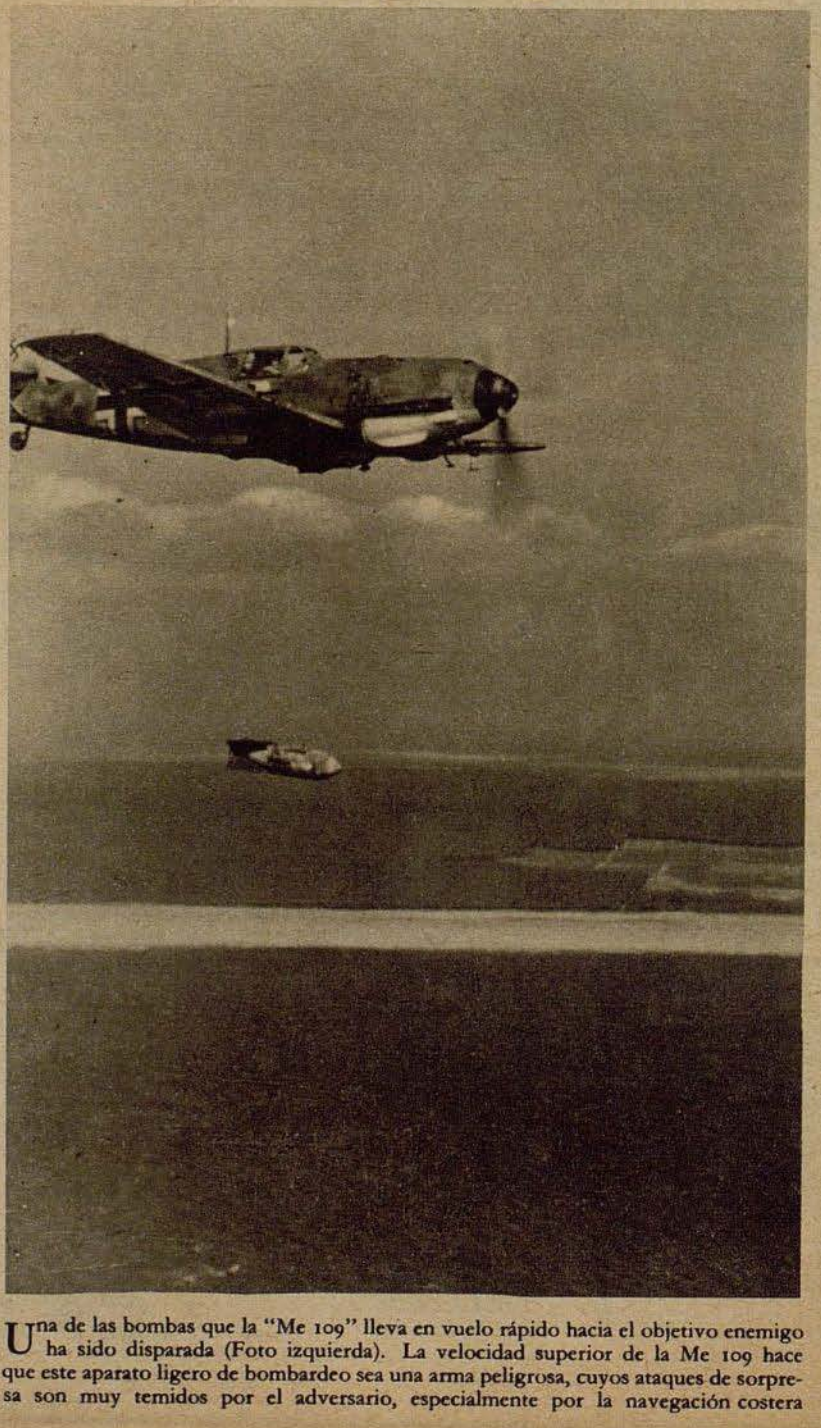


La "Me 109" es cargada con bombas



El despegue de los aparatos de bombardeo cargados





Una de las bombas que la "Me 109" lleva en vuelo rápido hacia el objetivo enemigo ha sido disparada (Foto izquierda). La velocidad superior de la Me 109 hace que este aparato ligero de bombardeo sea una arma peligrosa, cuyos ataques de sorpresa son muy temidos por el adversario, especialmente por la navegación costera



Un trasbordo peligroso

Un submarino encuentra en el espacio infinito del Océano a aviadores que amerizaron por la fuerza

En algún punto del enorme espacio del Atlántico navega a la deriva un bote neumático, pequeño juguete entre las olas que lo levantan y lo dejan caer continuamente. Cinco hombres, toda la tripulación de un avión He 111, se han salvado con este bote cuando debieron realizar un amerizaje forzoso. Desde entonces han pasado días enteros, acompañados de mal tiempo. Desde ayer, a todas las peripecias se sumaron aún la sed y el hambre. En numerosos vuelos contra el enemigo los hombres han sido endurecidos, pero lo que deben sufrir ahora hace adormecer casi por completo su fuerza de resistencia. Por fin, poco antes de caer una nueva noche larga y llena de angustia, son avistados por un submarino alemán que navega hacia la costa de Norte América. Rápidamente son salvados los aviadores totalmente agotados, pero mucho más tarde, cuando ya se han cambiado de ropa y habiendo satisfecho al hambre y a la sed, comienzan a reconocer que en realidad tienen todo motivo para estar contentos . . .



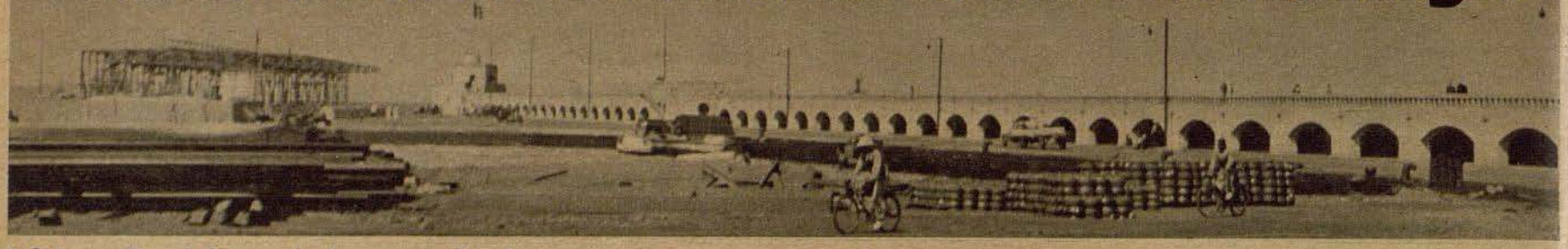
Después de un sueno largo y reparador, los aviadores despiertan a la mañana siguiente sin saber, en el primer momento, donde se encuentran. Pero pronto recuerdan todo lo pasado y comprenden que ha sucedido el milagro de su salvación. Pero, ¿qué sucederá con ellos? En el submarino no hay lugar para pasajeros. Con cada vuelta que dan los motores la nave se acerca más a la costa norteamericana, alejándose más y más de la base de los aviadores. Las nubes, que se encuentran muy bajas, se mueven tan rápidamente como si disputaran una carrera. De vez en cuando, un chubasco impide toda visibilidad. Y durante este tiempo pésimo sucede el segundo milagro. Otro sumergible, que ya ha realizado un trabajo brillante frente a la costa de Norte América y que ahora navega hacia la patria, ha entrado en contacto con el primero. En un momento la decisión ha sido tomada. Poco después, las dos naves se acercan. En un salto de una cubierta a la otra no se puede pensar siquiera, pues el oleaje es demasiado peligroso. Una cuerda es el objeto que remedia la situación. Por última vez los aviadores, salvados por un milagro, se despiden con apretones de manos de la tripulación del sumergible y luego el lema es "al trasbordo". En parte corriéndose por la cuerda, y en parte nadando, los aviadores llegan a la otra nave. Una vez aquí dirigen un último llamado al submarino que los salvó y hacen saludos con las manos, hasta que un nuevo chubasco impide la visibilidad. Poco después los dos sumergibles se perdieron de vista debido a la lluvia y al oleaje; uno navega al encuentro del enemigo, el otro regresa a su base

PK Dibujos del corresponsal de guerra Ellgaard

Habiéndose puesto por segunda vez, en poco tiempo, ropa seca, los aviadores respiran el aire que huele a aceite y escuchan el tacto regular de los motores Diesel, y casi ya se parecen a antiguos lobos de mar. Radiantes de felicidad por poder regresar por fin a su base, para volver a actuar con otra He 111, toman parte de la alegría y del entusiasmo que reina a bordo del submarino, pues en la torre numerosos gallardetes anuncian el triunfo sobre tanques y cargos norteamericanos, que frente a la costa de EE.UU. han sido enviados a la profundidad del Océano. — Cuando el sumergible, acompañado por los acordes de una banda de música de la Marina de Guerra y por los gritos de júbilo de la muchedumbre, entra en su base, la tripulación de la nave ha formado en cubierta, y junto a ella han formado también cinco aviadores, que en pocos dias han sellado una profunda camaradería con los hombres de la Marina de Guerra



Planes obscuros alrededor el Continente Negro



Africa Occidental dentro de la estrategia anglo-americana

Por Wolf Schmalfuss

"Una dirección inteligente por parte enemiga ya es más agradable por la razón de que con cierta probabilidad de acierto se puede prever que es lo que hará en esta o aquella situación. Esto es completamente imposible en lo que se refiere a Churchill y Roosevelt. Ambos son capaces de cometer cualquier disparate, y cuanto más difícil se torne su situación, tanto más pronto estarán dispuestos a hacer tonterías, aunque éstas solamente prometan un reflejo de éxito. Por este motivo, hoy día nadie está en condiciones de predecir si, cuando y como establecerán un así llamado segundo frente."
Palabras del ministro del Reich, Dr. Goebbels, el 5. 7. 1942

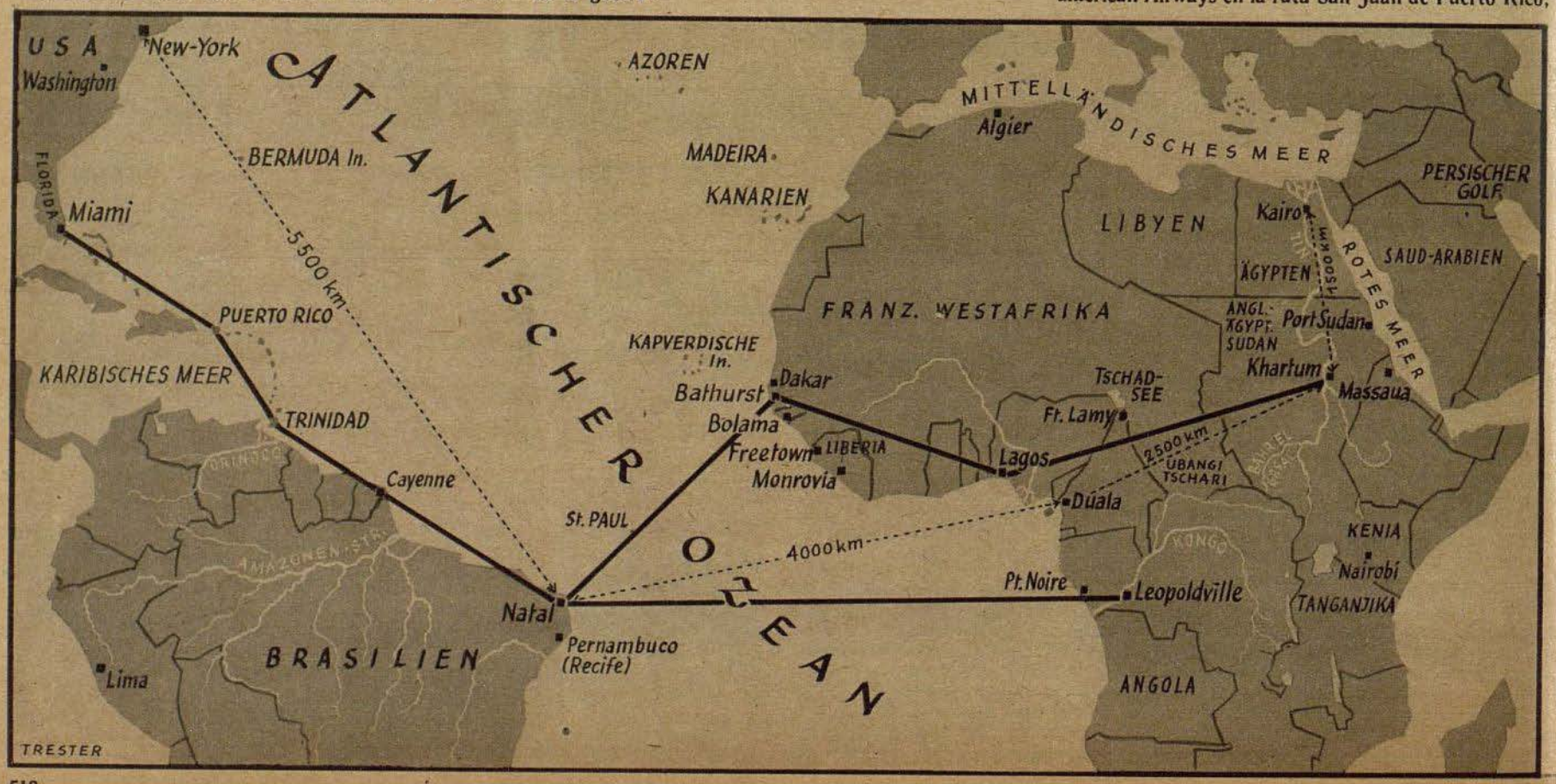
Poco antes de que Roosevelt, que con pasos gigantes corría detrás de la guerra, fuera sorprendido por la misma de manera altamente desagradable, la prensa norteamericana se embriagaba con osados planes estratégicos. Por ejemplo, el diario "New Nork Herald Tribune" publicó un comentario acompañado de un mapa en el que aparecía una enorme barrera de bloqueo anglo-americana, mediante la que debían ser estranguladas las Potencias del Pacto Tripartito. Esta barrera pasaba desde Terranova por Islandia, las islas Azores y las de Cabo Verde, de allí continuaba por Freetown (Sierra Leone) para pasar luego a través de Africa hasta Egipto y por el Cercano Oriente hasta la India, continuando por Tailandia, las Filipinas, Guam, Wake, Midway y Hawai para terminar en las Aleutas. Los eslabones de esta cadena, situados en el Pacífico, han sido saltados por las fuerzas japonesas mucho antes de lo que se podía esperar, mientras que las Potencias del Eje y sus Aliados no sólo aumentaron grandemente la inmunidad de Europa, frente al bloqueo, mediante la conquista de los territorios económicos tan extraordinariamente valiosos de la Rusia Europea, sino que debido a su avance hasta cerca del Delta del Nilo se encuentran en el antecampo de la India. Las fuerzas navales y aéreas germano-italianas demuestran con sus continuos éxitos que para ellas no existe tal barrera anglo-americana, y que incluso la costa americana no está asegurada contra nuestros torpedos. Es decir, que la situación de la guerra no es de manera alguna "alentadora" para los enemigos de las Potencias del Pacto Tripartito. Por cierto que esto lo admiten abiertamente tanto los británicos como los norteamericanos, y la consecuencia es que sus respectivos mandos buscan febrilmente algún escape de esta situación desagradable, tanto más cuanto que el aliado bolchevique grita a todo pulmón pidiendo auxilio.

En la busca de nuevos puntos de partida estratégicos aumentó también la importancia militar de Africa Occidental. Ya en agosto de 1941 escribía el conocido escritor militar norteamericano Hanson W. Baldwin en la revista "Life": "Aún en el caso de que EE.UU. sólo desearan participar de manera defensiva en la guerra se deberían asegurar algunas bases aéreas en Brasil y utilizar la base aérea inglesa de Freetown en la costa occidental de Africa. El grueso de las fuerzas navales y aéreas anglo-norteamericanas se debería concentrar en el Atlántico, apoyándose principalmente en las Islas Inglesas, y después de la entrada de Norte América en la guerra podría emplear también como bases a Groenlandia, Islandia, Irlanda, a las Azores y a las islas de Cabo Verde y a la costa occidental de Africa. El establecimiento de suficientes bases aéreas ya es necesario porque en las Islas Inglesas no pueden ser instalados los aeródromos necesarios para neutralizar a la Luftwaffe alemana. Para ello se necesitan por lo menos 1000 aeródromos y 12.000 aviones, y esta neutralización de la Arma Aérea Alemana es la precondición primordial para la derrota del Reich . . ." Esta declaración de Baldwin, quien siempre está muy bien informado sobre las intenciones de Washington, demuestra que ya en el verano del año pasado Roosevelt preparaba sistemáticamente la intervención de su país en la guerra.

El muelle de Dakar, importante base naval en la costa atlántica de la colonia francesa de Senegal, que los ingleses trataron de conquistar mediante un asalto. Empero, fueron rechazados sangrientamente. — Arriba a la derecha: Por el espacio infinito de arena, lleno de arbustos espinosos, el ómnibus del desierto pasa días enteros sobre una carretera solitaria y bajo los ardientes rayos del sol

Fotografías Andres (Tschira), Mapa Trester

Algunos datos más permiten extraer interesantes conclusiones sobre la paulatina inclusión del "Continente Negro" en los planes norteamericanos, tanto más por cuanto son típicos para el método seguido: En la primavera de 1941, la compañía norteamericana "Panamerican Airways" anunció la ampliación de su servicio transatlántico hasta Bolama, en Africa Occidental Portuguesa. Una de las principales empresas norteamericanas del cauchú, la Firestone Company, construyó en el verano de 1941 un aeródromo en sus plantaciones de Liberia, para que pueda ser utilizado por la Panamerican Airways. Simultáneamente el diario "Times Herald" señalaba, que Monrovia, puerto de la república occiental africana de Liberia, podría ser convertido en una excelente base naval norteamericana. En agosto de 1941, la Oficina de Washington para el tráfico aéreo civil dió a la Panamerican Airways, y por el término de 5 años, la concesión para establecer una línea de tráfico aéreo de 18.290 kilómetros de extensión, que parte de Miami, en Florida, y que pasa por Puerto Rico, Trinidad, Natal en Brasil, para atravesar luego el Atlántico hasta Léopoldville, capital del Congo Belga. En los aeropuertos de Africa Occidental, esta línea tiene empalme con las líneas Imperial Airways, British Overseas Airways y South African Airways, que realizan el tráfico con el Centro y Sur de Africa como también con Tanganika. Y cuando regresó Roosevelt de la Conferencia del Atlántico con Churchill, tan explotada por la propaganda anglo-americana, este instigador de la guerra dejó caer totalmente la máscara, anunciando que para el abastecimiento de las tropas británicas en Levante con bombarderos americanos y otro material de guerra se establecería un tráfico aéreo con pilotos de la Panamerican Airways en la ruta San Juan de Puerto Rico,





Trinidad, Natal, cruce del Atlántico hasta Bathurst, Gambia Británica, Lagos, Nigeria Británica, y desde allí a través de Africa hasta Khartum en Sudán. Esta línea aérea ha sido lógicamente ampliada desde que los EE.UU. de Norte América entraron en la guerra. Por ejemplo, entre tanto han sido creadas nuevas bases aéreas norteamericanas en Freetown y Fisherman's Lake, en Liberia, como también en el Congo Belga. Desde Fisherman's Lake, donde existe también un buen aeropuerto para hidroaviones, los bombarderos yanquies vuelan a través de la Kenia Británica hasta Massaua, sobre el Mar Rojo, y hacia el Golfo Pérsico.

Viajantes neutrales, que llegaron en las últimas semanas a Lisboa con el Clipper, por vía Natal, Bolama y Guinea Portuguesa, aseguraron a un periodista alemán que en todos los puntos de apoyo de esta línea aérea se encuentran zonas militares prohibidas y estrechamente vigiladas por soldados norteamericanos, mientras que miembros de la "Federal Board of Investigation", o sea policías secretos norteamericanos vigilan el tráfico telegráfico y telefónico. Incluso el diario "Times" de Londres debió admitir, días pasados, en un comentario referente a Africa Occidental: ". . . En todas partes se ve únicamente a los norteamericanos . . ."

Empero, el mando anglo-americano, con la ayuda del traidor francés general De Gaulle, que ha establecido su Cuartel General en Brazzaville, dominando por la fuerza a Africa Ecuatorial Francesa, controlando además al Camerún, Tchad, Gabún, Congo Central y Ubangi Tschari, trata de crear además rutas terrestres "transafricanas". La ruta aérea no permite el transporte de grandes masas de material de guerra y tropas, mientras que la ruta marítima a través del Cabo de Buena Esperanza no sólo está amenazada por el peligro de los sumergibles, sino que exige una pérdida de tiempo de 40 a 50 días hasta que los tanques tan necesitados por el General Auchinleck lleguen al Oriente Medio. A principios de 1942 fueron terminados los trabajos en dos "rutas birmanas en Africa", comenzadas en septiembre de 1940. Una de las carreteras conduce de Duala, puerto principal de la región de Camerún, hacia el Norte a través de Bangui, Fort Lamy a orillas del Lago Tchad, hasta Khartum, mientras que la otra, que parte igualmente de Duala, pasa por Africa Ecuatorial Francesa, Ubangi Tschari y alcanza al Bar el Ghasal, navegable, o sea un afluente del Nilo al Sur del Sudán Anglo-Egipcio. Entre tanto habría sido inaugurada incluso una tercera ruta transafricana, que saliendo de Pointe Noire, en Africa Ecuatorial Francesa, pasa por territorio degaullista y por el Sudán hasta Port Sudán sobre el Mar Rojo. Estas rutas anglo-americanas habrían sido construídas, bajo aprovechamiento de las carreteras y de los ríos navegables existentes, según el ejemplo de las autopistas alemanas, y permitirían el tráfico en dos direcciones. También en el Congo Belga son mejoradas, con el mismo objeto, las líneas férreas, las carreteras y las vías fluviales. Hace algún tiempo informaba una noticia "Exchange", que desde comenzada la guerra ya habrían sido construídos en Africa 5600 kilómetros de carreteras nuevas.

Todo ésto es, por cierto, digno de atención, pero incluso la propaganda más chillona no es capaz de velar el hecho de que también en la "avanzada estratégica de Africa" se presentan algunos problemas fundamentales: la cuestión del tonelaje y la realidad de que solamente pocos puertos del Oeste del Africa se prestan para un trasbordo des grandes cantidades. De un informe de la aviación del ejército norteamericano se desprende que el comando que tiene a su cargo la realización de los transportes aéreos a través de Africa necesita actualmente 1000 camellos para abastecer a los aeródromos más necesarios con el combustible necesitado, y cada camello tiene que transportar cada vez 140 litros de bencina. Estos "navíos del desierto" cuadrúpedos difícilmente satisfarán a las aumentantes necesidades. ¡Cuán grandes son además las cantidades de combustible necesarias en las carreteras transafricanas! Más pobre es aún la impresión que se recibe si se tiene presente, que desde Pernambuco hasta la Bahía de Camerún hay 4000 kilómetros de vía marítima (desde Nueva York se deben sumar otros 5500 kilómetros). Desde la citada Bahía hasta Khartum hay 2500 kilómetros de distancia, luego con el ferrocarril hasta Cairo hay otros 1500 kilómetros, es decir, que desde la punta más sobresaliente del Brasil hasta el Cuartel General del General Auchinleck hay 8000 kilómetros, y desde Nueva York son 13.500 kilómetros.

Si los ingenuos yanquies soñaran del establecimiento de un "segundo frente" por estas vías, entonces los británicos les pueden explicar, basándose en las experiencias recogidas en la primera Guerra Mundial, que una sola división en pie de guerra, o sea 15.000 hombres con todas sus armas pesadas, necesita más de 200.000 toneladas de registro bruto para ser embarcada y abastecida regularmente . . . Planes obscuros en el Continente Negro. A nosotros nos parece, que el astuto de Roosevelt, bajo el pretexto de la ayuda militar, hace construir también en Africa un punto de apoyo después del otro, y con la ayuda de las numerosas misiones técnicas y económicas norteamericanas desea asegurar con tiempo para el Imperio Norteamericano, espacios económicos africanos, como reemplazo para las grandes pérdidas sufridas en el Asia Oriental y en el Espacio Indo-Pacífico. Y esto, de ninguna manera en beneficio del supuesto amigo británico.

Al parecer, ésto ha sido notado lentamente incluso a orillas del Támesis, pues el nombramiento del anterior ministro de aviación inglés, Lord Swinton, a "residente ministerial" en Africa Occidental, realizado por el Rey, y la responsabilidad directa del citado frente al gabinete de guerra de Londres, lo indica. Además, el corresponsal en Londres del diario español "Ya" acaba da anunciar, que en último tiempo Inglaterra ha enviado refuerzos de tropas a la costa occidental de Africa y que aquí está surgiendo un ejército que numéricamente no será muy grande pero que se compone de los regimientos coloniales ingleses más conocidos. Como decía el "Times"? ". . . En todas partes se ve únicamente a los norteamericanos . . ."

SIN LUCHA NO HAY VIDA

BISMARCK



Teniente primero BAUER



Teniente primero CLAUSEN

En agradecimiento y elogio de su heroica actuación en la lucha por el porvenir de nuestro pueblo, el Führer ha concedido la Hoja de Roble para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro al Teniente primero Clausen, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, como 106.° soldado alemán, y al Teniente primero Bauer, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, como 107.° soldado alemán

Como se hicieron merecedores de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro



Capitán STEEN †



Capitán DILLEY

El Capitán Steen, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo en picado, logró hundir, en la lucha contra Inglaterra, a un crucero pesado, averiando gravemente a otro. En la lucha por Creta destruyó a dos destructores enemigos. A fines de septiembre de 1941 murió como un héroe, coronando así su vida militar. — El Capitán Dilley, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo en picado, ha evidenciado en todos los campos de batalla una osadía y una iniciativa ejemplar. De sus éxitos sea citada la destrucción de 12 tanques, 186 vehículos a motor, 12 cañones, un tren blindado y 2 cuarteles. — El Teniente primero Krems, piloto en una escuadra de bombardeo, destruyó, entre otros, a 179 camiones y 48 aviones en el suelo. — El Teniente primero Lion, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo en picado, logró hundir a dos cañoneros y a un destructor polaco, y en la desembocadura del Támesis hundió a un buque mercante de 3000 toneladas de registro bruto. Además derribó a 8 aviones enemigos y aniquiló a 22 carros de combate soviéticos. — El Teniente primero Stimpel, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo en picado, apoyó de manera decisiva a la cabeza de su grupo, con osados vuelos en picado y bajos, a las tropas terrestres en sus difíciles luchas defensivas. — El Teniente primero Schrepfer, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo en picado, ha infligido graves daños al enemigo en el Frente Oriental, en más de 380 vuelos. — El sargento mayor Schalles, piloto en una escuadra de bombardeo, ha sido empleado repetidas veces para tareas especiales debido a sus excelentes conocimientos tácticos, tareas que cumplió con grandes éxitos a raíz del empleo desconsiderado de su propia persona. — El sargento mayor Teige, piloto en una escuadra de bombardeo, supo alcanzar siempre de nuevo al enemigo de forma aniquiladora. En pocos días derribó a 11 aparatos enemigos, de ellos 9 por la noche. — El Sargento mayor Stotz, piloto en una escuadra de caza, ha derribado a 81 aparatos enemigos. — El Sargento Rudolf Mueller, piloto en una escuadra de caza, derribó en poco tiempo, durante las duras luchas en el Frente de Murmansk, a 41 aparatos

Fotos PK de los corresponsales de guerra Groenmeyer, Kulbe, Reimers, Schalber (Sch 4), Scherl-OKW (8)



Teniente primero KREMS



Teniente primero LION



Teniente primero STIMPEL



Teniente primero SCHREPFER



Sargento mayor SCHALLES



Sargento mayor TEIGE

Sargento MUELLER regresa de su 42.ª victoria aérea



Sargento mayor STOTZ



Sin embargo regresaron

A pesar de graves desperfectos ocasionados por impactos, los aviones alemanes no fueron abatidos

Fotografías PK Luftwaffe (4), PK Obschonka, PK Leo (Sch 2), PK Seuffert (PBZ 1)



Este Heinkel He 111 ha recibido más de setecientos impactos en fuselaje y alas en un combate con cazas ingleses. A pesar de ello, no fué posible derribarlo, sino que transportó a su valiente tripulación indemne a su base



El mando de dirección lateral hace las veces de marco. Un impacto destrozó el mando lateral de un Ju 88. A pesar de una avería tan grave, el avión obedecía aún al piloto, de forma que la tripulación comenta con humor el incidente

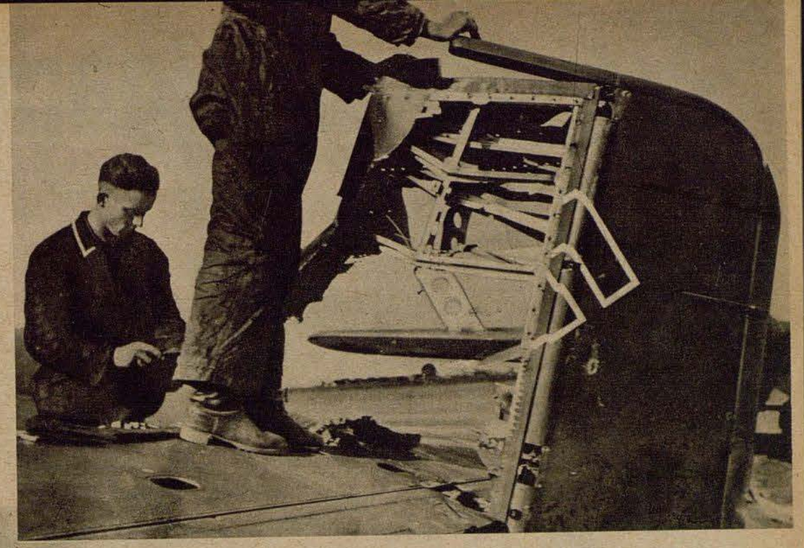
El refuerzo del timón de un avión de reconocimiento Focke-Wulf Fw 189 ha sido acribillado a balazos, y sin embargo el avión continuó el vuelo

Izquierda: ¡Mal aspecto tiene el empenaje! Un impacto antiaéreo desgarró el timón de profundidad y averió gravemente el mando lateral de un Me 109. Pese a estos desperfectos en sus órganos de mando más importantes, el avión logró alcanzar su base. ¡Y no sólo esto! El piloto logró incluso evitar un aterrizaje forzoso sobre el fuselaje, cosa que de por sí no hubiera extrañado debido a tan serios desperfectos; aterrizó normalmente

Derecha: ¡Siete impactos en un aspa de la hélice! Sin embargo, esta continuó funcionando como si no hubiera sucedido nada, a pesar de ser una de las partes del avión más sensibles

Muchas veces sucede, que aviones alemanes que han recibido gran número de impactos y están seriamente averiados, logran regresar a su base gracias a la pericia de sus pilotos. Esto es además una demostración evidente de la magnífica construcción, que divide el fuselaje del avión de tal forma, que los tirantes, costillas y láminas metálicas averiadas son reemplazadas en sus funciones de sustentación por las demás piezas que no han sido afectadas. De la misma forma se pone en evidencia la gran pericia y perfección de las tripulaciones. Hay que tener presente, que aparte de la resistencia física y habilidad aeronáutica, hace falta una gran energía y tenacidad, para mantener un avión en el aire, cuyas condiciones de vuelo como, por ejemplo, un destrozado timón de profundidad o lateral, se han cambiado tan fundamentalmente, que el avión siempre tiende a precipitarse por un ala hacia la tierra





Este Ju 87 ha continuado volando a pesar de haber sido desgarrada la aleta delantera del mando de dirección. Si bien exigió toda la pericia del piloto, el avión logró aterrizar felizmente en su base. Las averías en el timón y aletas son tan peligrosas, primero, porque dificultan o imposibilitan por completo el mando del avión y además porque este pierde su facultad natural de mantenerse en posición normal de vuelo. Con suma facilidad se desvía del curso o tiende incluso a ladearse por un ala y precipitarse en barrena hacia el suelo

Izquierda: A pesar de este imponente "pinchazo", este Ju 88 logró aterrizar felizmente después de haber efectuado su servicio



Un gigante de acero



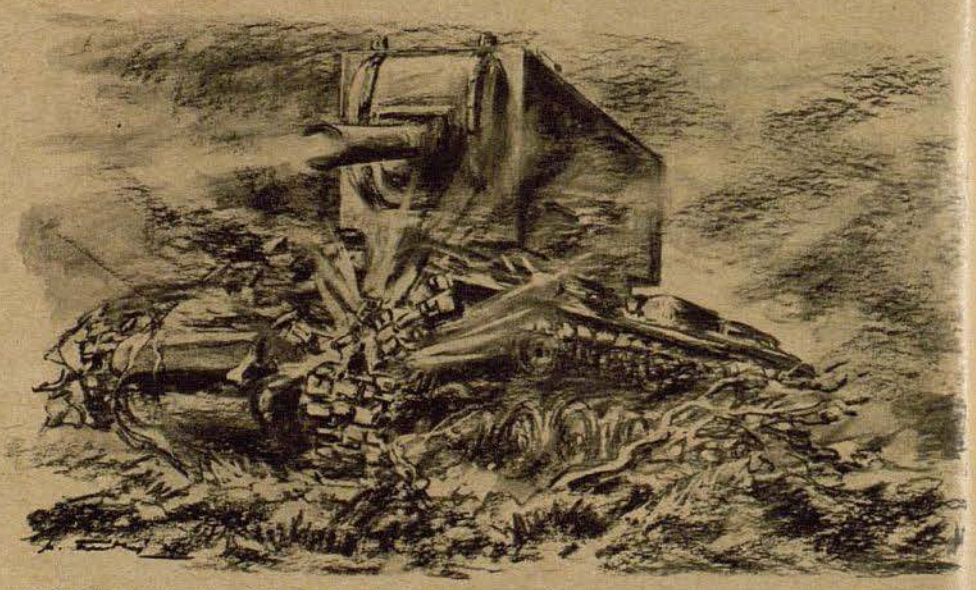
El centésimo tanque destruído por un grupo antiaéreo

Del corresponsal de guerra Karl Dauscher

PK En la madrugada al clarear el día, el sargento despierta a sus hombres y les ordena la máxima atención. En el horizonte se divisan los primeros albores del día. Cinco hombres observan atentamente el terreno y descubren a unos dos mil metros seis tanques enemigos, que se acercaron a las líneas alemanas protegidos por la oscuridad y que ahora preparaban su ataque abriendo un nutrido fuego de ametralladoras y de cañón.

Casi es superfluo el grito del sargento "¡Alarma, tanques a la vista!" Sus hombres ocupan sus puestos con su acostumbrada rapidez y serenidad. El cargador introduce las granadas, los restantes preparan la munición y el apuntador grita "¡Objetivo localizado!" Unos segundos más tarde, sale una llamarada del cañón y una detonación conmueve el aire. Se observa perfectamente el trayecto del primer proyectil luminoso. El segundo le sigue inmediatamente con corrección a la derecha. Y ahora el tercero. ¡Blanco, viva! Antes de que las llamas se apoderen del todo del destruído tanque de treinta y cuatro toneladas, logra salir el único hombre de la tripulación que no ha sido herido y desaparece en un alto trigal. — Los restantes cinco carros de combate enemigo han localizado al cañón antiaéreo y abren contra él un nutrido fuego de ametralladoras y granadas. Apoyan el fuego enemigo unos cañones antitanques y morteros. A la derecha e izqierda del antiaéreo alemán silban los proyectiles y algunos hacen detonaciones alrededor del mismo. Empieza un duelo emocionante a vida o muerte: cinco tanques enemigos contra un cañón antiaéreo. Las ventajas están por parte de los soviets, puesto que aparte de su superioridad numérica disparan contra un objetivo inmóvil, mientras que ellos, con sus maniobras en zigzag, esquivan los mortíferos proyectiles de la pieza antiaérea alemana. — No pocas veces estallan las granadas enemigas tan cerca, que los sirvientes de la pieza tienen que parapetarse. Agazapados sobre el suelo esperan a que pase la lluvia de hierro para inmediatamente seguir disparando. — El alma del combate es el sargento W., que con gran precisión y casi espíritu deportivo da sus órdenes de fuego y correcciones de tiro. No hay duda que la lucha es tan dura y tenaz no solamente porque es un combate de vida o muerte, sino que la cercanía inmediata del "centésimo", éxito, es un poderoso aliciente para los sirvientes de la pieza. La gran pericia del apuntador, la serenidad del sargento y las impecables maniobras de todos los sirvientes aseguran la victoria. El segundo tanque es destruído con el cuarto disparo, el tercero con la primera granada disparada contra él. Y también el cuarto es alcanzado corto tiempo después. Los dos tanques restantes se acercan zigzagueando constantemente hacia las líneas alemanas y cubren con su fuego la pieza artillera alemana que tan peligrosa es para ellos. Entre ellos hay un tanque de cincuenta y dos toneladas, un verdadero gigante de acero. Algunas veces consigue esquivar las granadas antiaéreas, pero poco después le alcanza su destino. Se queda inmóvil con las orugas despedazadas. Sigue disparando en este estado. Entonces una granada perfora la torre blindada y averia el cañón. Los hombres de la tripulación que aún siguen viviendo, abandonan el tanque y huyen con los demás que también se habian salvado en dirección del terraplén de la vía férrea que cruza en línea recta. Algunas granadas hacen explosión sobre el grupo de fugitivos. Ni uno de los soldados de tanques soviéticos alcanza el terraplén. También el sexto tanque, mientras buscaba protegerse en un pequeño bosque, es alcanzado por el fuego de la pieza antiaérea. Se queda inmóvil en medio del campo. — El sargento W. mira al reloj. Son las 4.15 de la mañana. El combate ha durado escasos cuarenta minutos. Seis tanques atacaron, todos ellos fueron destruídos. La centésima victoria del grupo antiaérco fué un carro de combate soviético de cincuenta y dos toneladas.







Ilustraciones
M. Ludwig



Por cierto que los artilleros de la batería de reflectores son "trabajadores nocturnos" en el real sentido de la palabra, pero no obstante, las horas del día no están dedicadas, de manera alguna, al descanso. El primer punto del plan de servicio dice: "Limpiar los reflectores"



El jefe del reflector examina el arco de luz, mirando a través de un cristal ahumado. Todo en orden; esta noche los bombarderos soviéticos pueden volver a venir y les ofreceremos fuego



Brillantez máxima

Gran limpieza en una batería de reflectores



"Hombre, como has cambiado de aspecto!" El artillero observa, divertido, a su "doble" en el espejo

PK Fotografías del corresponsal de guerra Mayer (Wb)

Derecha: La lluvia y el polvo pueden atacar libremente al reflector que se encuentra al aire libre. Por ello, todas las partes metálicas deben ser tratadas cuidadosamente con aceite. Izquierda: "Lustra-lámparas" en la guerra moderna. El cristal es fregado hasta brillar de limpieza



La Administración alemana en la Ucrania se esfuerza para lograr que la vida cultural propia de la población pase a ocupar nuevamente el lugar que le corresponde. El Ministro del Reich aprovechó su viaje para entrar en contacto, en todas partes, con la población ucrania



Visita de ministro en la Ucrania

Con la Ucrania, la Unión Soviética ha perdido a una de sus más importantes zonas de materias primas. Este territorio, hoy día totalmente ocupado por el ejército alemán y sus aliados, que como base de alimentación y zona industrial jugaba un papel preponderante en la economía soviética, será de gran importancia para el futuro abastecimiento de Europa. Por este motivo, en la parte de Ucrania conquistada hasta el comienzo del invierno de 1941 ha comenzado el trabajo de reconstrucción a ritmo acelerado bajo la administración alemana, trabajo que ya da sus primeros frutos. El Ministro del Reich para los territorios ocupados del Este, Alfred Rosenberg, inspeccionó recientemente, durante un viaje por la zona en cuestión, el estado de los trabajos



La Administración alemana ha dedicado desde el principio su especial atención a los grupos étnicos alemanes, que residen en colonias cerradas. Llenos de confianza y fe, los alemanes de la Ucrania dan la bienvenida al Ministro Rosenberg, que se encuentra acompañado de su representante permanente, gobernador del Reich y jefe provincial Dr. Meyer y del Comisario del Reich para la Ucrania, jefe provincial Koch

Fotografías Hans H. Hartmann

La entrevista ilustrada de Adler:

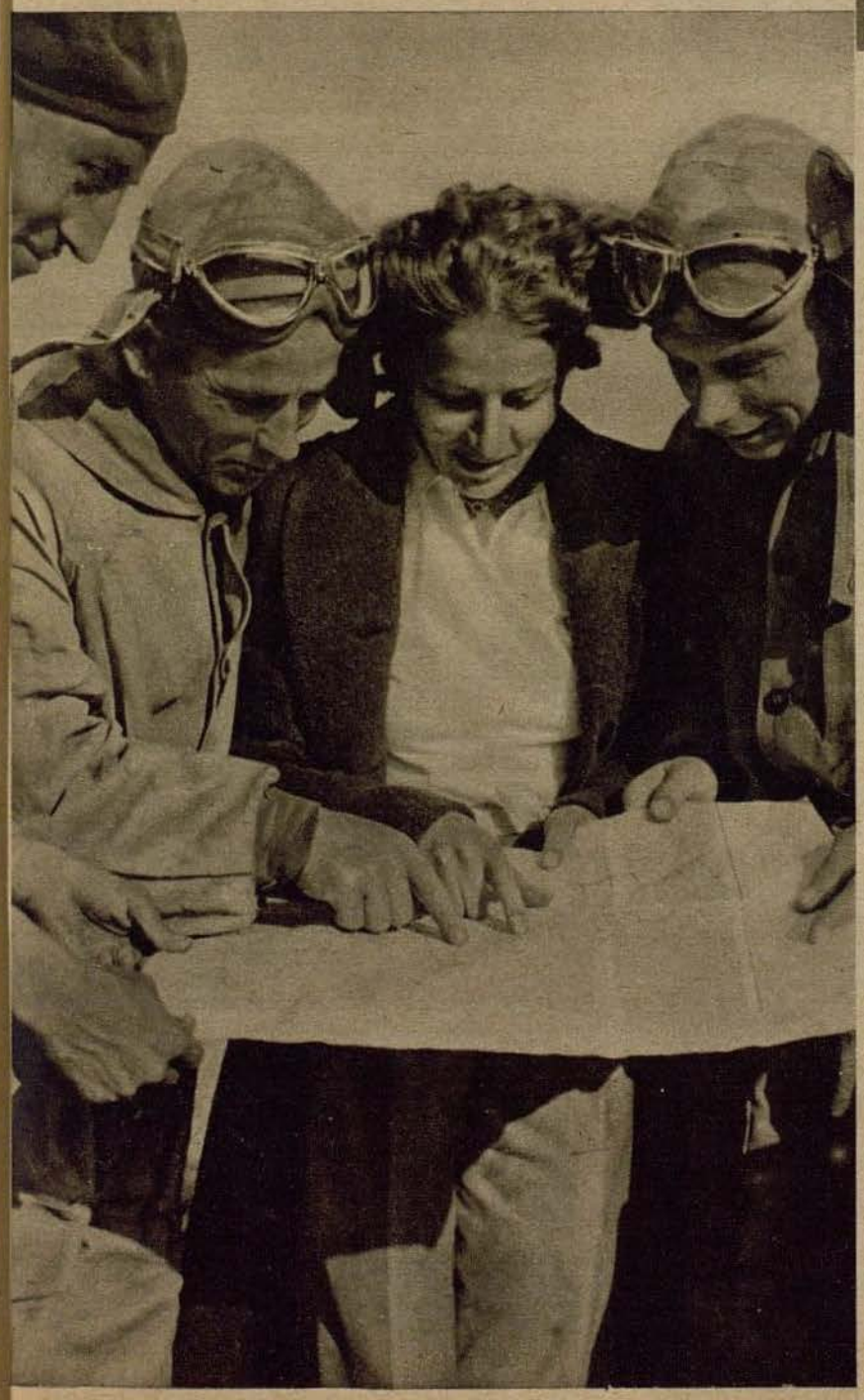
Irina Burnaia

Una mujer comanda a la estafeta de correo de Transnistria

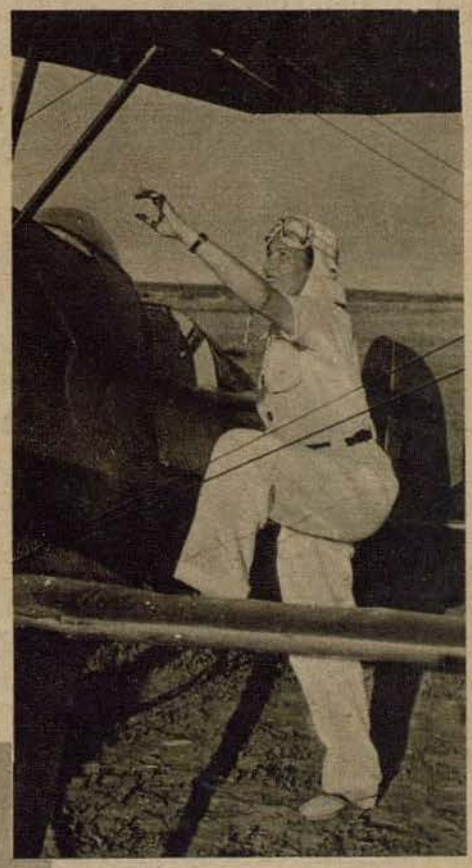
Encontramos a la conocida aviadora deportiva rumana en el aeródromo de Tiraspol, a orillas del Dnjestr, donde se prepara para realizar un vuelo con su aparato Bücker "Jungmeister". Con una sonrisa amable, Irina Burnaia nos declara: "A mí no me agrada que me entrevisten para la prensa, pero mi Jefe, el Gobernador de Transnistria, lo desea. ¿Qué deserían saber?" Haciendo algunas preguntas logramos que nos cuente algo de su carrera aérea. Y así nos enteramos, que la señora Burnaia rindió en 1933 su examen de piloto, y que apenas 3 años más tarde voló hasta el lago Victoria, en el interior de Africa. En los próximos años, esta entusiasta de la aviación realizó sola numerosos vuelos hacia todos los países de Europa y también hacia el Oriente Cercano, participando además en diferentes pruebas de aviación internacionales. Desde su vuelo a Africa, que Irina Burnaia realizó con un aparato rumano, ha permanecido fiel a su Bücker "Jungmeister". La aviadora nos aseguró que esa fidelidad es recíproca. La máquina ante la cual nos encontramos, que ya ha llevado muy lejos a su osada dueña, nos hace volver nuevamente al presente. "¿Cuál es hoy su tarea, señora Burnaia?", le preguntamos, y la entrevistada nos responde amablemente: "Desde la primavera de este año tengo a mi cargo el tráfico postal con Transnistria, realizado con 10 aparatos de sport y un número igual de pilotos, que componen mi "estafeta Bug". Además estamos a disposición para tareas especiales, como ser el transporte rápido de medicamentos o para transporter a inspectores agrícolas a fincas muy lejanas que deben ser inspeccionadas. Vosotros deberiais haber venido durante la época de la siembra de primavera. En aquel entonces, repetidas veces llevamos piezas de recambio para tractores hacia las diferentes regiones de la campaña. De esta manera, el trabajo pudo ser reiniciado en todos los casos después de una interrupción muy breve." En otoño del año pasado, Irina Burnaia fué condecorada, por su actuación en el frente como piloto de un avión postal, con la condecoración para aviadores "Virtud Aeronáutica" con espadas.

Antes de despedirnos, la comandanta nos sirve un fuerte aguardiente en la oficina de mando, que delata su buen gusto, y además nos ofrece un cigarrillo que lleva impresa la graciosa rúbrica de nuestra entrevistada: una verdadera "Irina Burnaia".





La comandanta de la "estafeta Bug", conferenciando sobre el próximo vuelo



"Desde hace años permanezco fiel a mi Bücker "Jungmeister" con la que realizo todos los vuelos. Por lo demás, esta fidelidad es recíproca", nos dice la conocida aviadora rumana



Texto y Fotografías
Dr. H. Franz

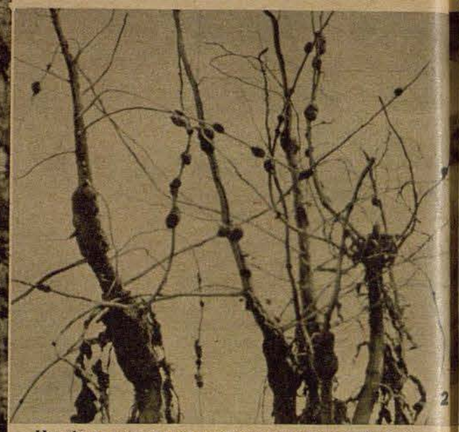
Cuando llegamos al aeródromo, Irina Burnaia se prepara precisamente para despegar. Dos pilotos le ayudan para que pueda entrar más rápidamente en la combinación

El milagro de las plantas

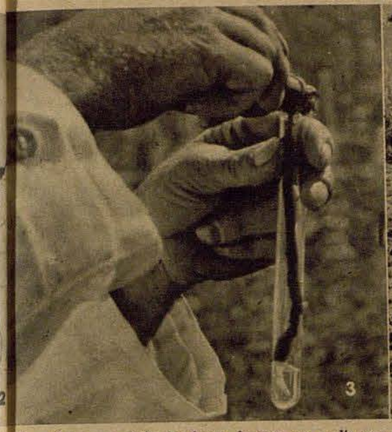
Debido al robo de sus colonias, Alemania estuvo obligada a importar anualmente alimentos y forrajes por valor de muchos millones. El Instituto de Investigaciones de Vegetales en Müncheberg inició la lucha contra esa necesidad de importación. Los sorprendentes éxitos obtenidos desde entonces son especialmente valiosos ahora en la guerra, por lo cual son ampliados constantemente. A continuación presentamos algunos ejemplos, extraídos de la película científica de la UFA "Plantación moderna de vegetales"

El altramuz





Hasta hace pocos años, los altramuces eran aprovechados únicamente para el abono, porque en sus raíces, en así llamados tubérculos de bacterias (Foto 2) son producidas las combinaciones de nitrógeno tan necesarias para el abono. Tan valiosa como era la raíz, tan inservible era también la planta, la que no podía ser aprovechada como alimento para el ganado, porque era amarga. En vista de esto se inició en Müncheberg la búsqueda de un altramuz "dulce". Millones de altramuces amargos fueron sembrados, planta por planta fué examinada para comprobar su contenido de materia amarga (Foto 1). Si un altramuz, también llamado lupino, es amargo, al echarse encima una solución de yodo se desprende del mismo un líquido espeso (Foto 3). Todo altramuz amargo ha sido arrancado inmediatamente con sus raíces (Foto 4). Entre $1^1/_8$ millón de pruebas, sólo en 5 casos no se desprendió el líquido espeso. Así se encontraron 5 lupinos dulces, y sus semillas ofrecieron la base para altramuces dulces.



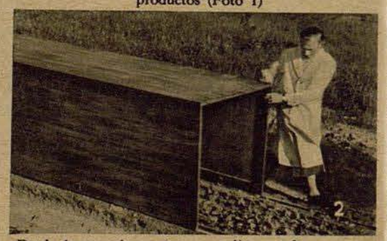




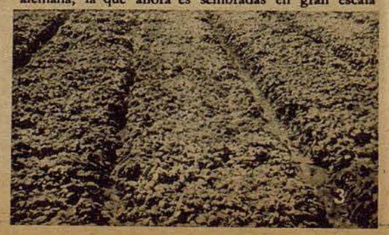
La soja



Con las habas de soja se puede producir aceite comestible, jabón, pinturas, forrajes, lana celulosa, seda artificial, vitamina B, cuero artificial y muchos otros productos (Foto 1)



Desde hace casi 70 años se realizan resfuerzos para produzir soja en Alemania, pero los largos días alemanes no eran favorables para esta planta. Mediante instalaciones corredizas de obscurecimiento empleadas en Müncheberg (Foto 2), las plantas de prueba fueron enviadas bastante temprano "a la cama", despertándoselas muy tarde. Después de cruzamientos siempre nuevos ha sido posible llegar a producir una soja alemana, la que ahora es sembradas en gran escala



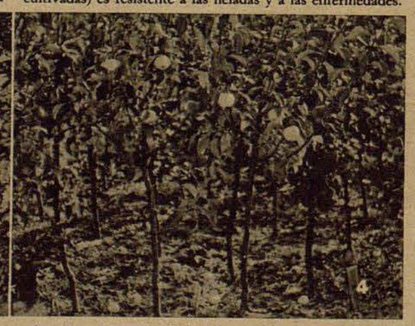
Fruta





La fruta, imprescindible para la alimentación humana por sus vitaminas, aún no soporta del todo el frío en Alemania y resulta víctima de diferentes enfermedades. Por ejemplo, la foto 1 nos muestra a una manzana atacada por la escara. Por tal motivo era una tarea de importancia la de asegurar y aumentar la producción de fruta. En Müncheberg se encontró la ruta a seguir para solucionar esa tarea. La manzana silvestre, muy pequeña y de poco rendimiento económico (la foto 1 la presenta al lado de manzanas cultivadas) es resistente a las heladas y a las enfermedades.





Mediante cruzamientos fueron reunidas las buenas cualidades de ambas clases de manzanas. Las flores de las manzanas silvestres fueron fecundadas artificialmente con el polen de clases cultivadas. Las flores así tratadas deben ser protegidas para evitar que sean fecundadas por otro polen ajeno (Foto 3). Todas las semillas ganadas fueron inficionadas siempre de nuevo, y solo las semillas que demostraron ser resistentes fueron aprovechadas para nuevas siembras. Después de 20 años de continuos trabajos es posible obtener por este camino clases resistentes

La patata



El mayor enemigo de la patata es el escarabajo (Foto 4) que en el año 1917 se introdujo en Francia procedente de EE. UU. de Norte América, penetrando más tarde también en Alemania. Cuando el escarabajo se presenta en grandes masas, campos enteros sembrados de patatas quedan completamente desvastados (Foto 1)



Con el objeto de combatir a esta plaga en Alemania se estableció un laboratorio en medio de una zona afectada por el escarabajo. Una determinada clase de patata silvestre del Centro de América (Foto 2) que no es atacada por el escarabajo, pero que tiene tubérculos muy pequeños, fué cruzada con clases alemanas cultivadas para que resultara una especie cultivada que no fuera atacada por el escarabajo



Fotografías:
Película científica UFA

En la foto 3 vemos una prueba general. Ahora se manifestará si la nueva clase de patata corresponde a las esperanzas. Larvas del escarabajo son colocadas sobre las plantas y mediante una tela transparente se evita que se alejen de las mismas. Después de algún tiempo se constató que las larvas murieron de hambre sobre las plantas que anteriormente eran su alimento











Izquierda al margen: Como soldado es aún un "joven imberbe", pero como saxofonista un experto en la materia, elogiado por todos sus compañeros

Izquierda, al centro: Tanto los intérpretes como los oyentes se encuentran en el apogeo del buen humor. Pilotos, mecánicos, técnicos — todos ellos se mueven al ritmo de las alegres melodías

Izquierda: El primer mecánico ha solicitado un baile típico del Rin, y ahora canta a todo pulmón las palabras del refrán. Por su parte, el suboficial de sanidad hace valer todos los tonos de su nuevo acordeón



"...contigo, Li Marlén"

Concierto a petición en la pa de aterrizaje

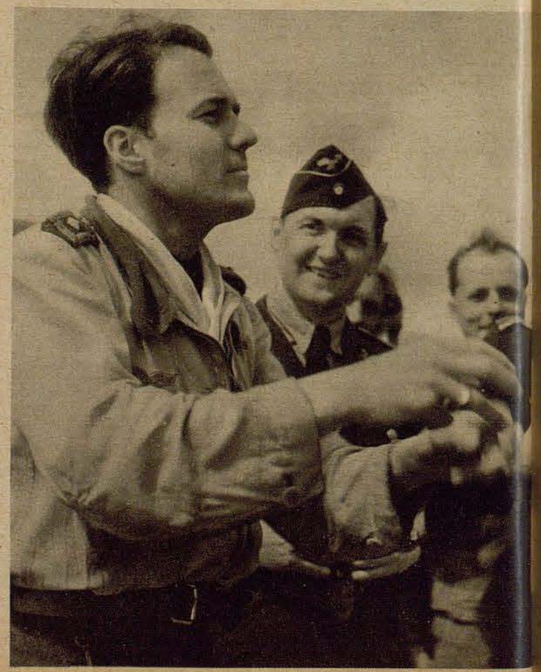
Juntamente con muchos otros donativos de la patria para el Frente Oriental, una máquina "Ju" ha traído ayer instrumentos de música, y poco más tarde, en la pausa de mediodía, suenan los acordes de las melodías más populares alemanas por la pista de aterrizaje, entusiasmando incluso a los espíritus más tranquilos. Todo aquel que lo puede hacer posible acude a este concierto a petición en el campo del aeródromo, y la pequeña orquesta, incansable, debe constatar bien pronto que es muy difícil cumplir los deseos de todos — ante todo, sin notas. Empero, nada es capaz de enturbiar el ambiente de entusiasmo y alegría en esta hora de descanso, y si fuera posible, incluso los aviones moverían su cola al ritmo de las alegres canciones



Derecha: Este sargento mayor de Munich ha contraído enlace de guerra a la distancia, acaba de conquistar su primer triunfo aéreo y está preparado para iniciar vacaciones de casamiento, en la patria. Estos son motivos suficientes como para comprender el entusiasmo con que dirige a "su" orquesta

PK Informe ilustrado del corresponsal de guerra Helmut Grosse (Sch)

Izquierda: Dominados por una alegría indescriptible, los hombres de la escuadrilla no ahorran aplausos. Si fuera por ellos, todos los días podría haber concierto a petición

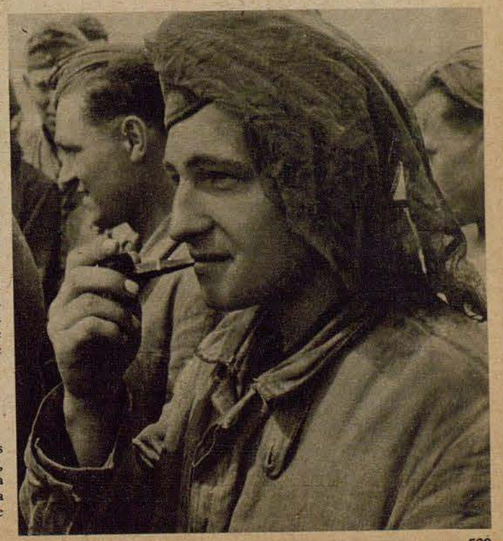




Arriba: Este suboficial vienés no es capaz de permanecer sentado sin moverse, aunque la cabeza de una Me 109 no es precisamente una hamaca. Empero, el que siente la música en la misma sangre admite incluso una llave inglesa como batuta

Izquierda: Un teniente de la Steiermark, que con 22 éxitos aéreos es el experto de la escuadrilla y que tiene cumpleaños, se ha regalado para este día el 23.º triunfo aéreo, derribando a un bombardero soviético. Ahora se alegra, porque la orquesta le toca una serenata con motivo de su cumpleaños

Derecha: Este es uno de los hombres del personal técnico, que pone una cara de profunda satisfacción a la par que escucha canciones populares del Sarre



Circo de cerca y de lejos

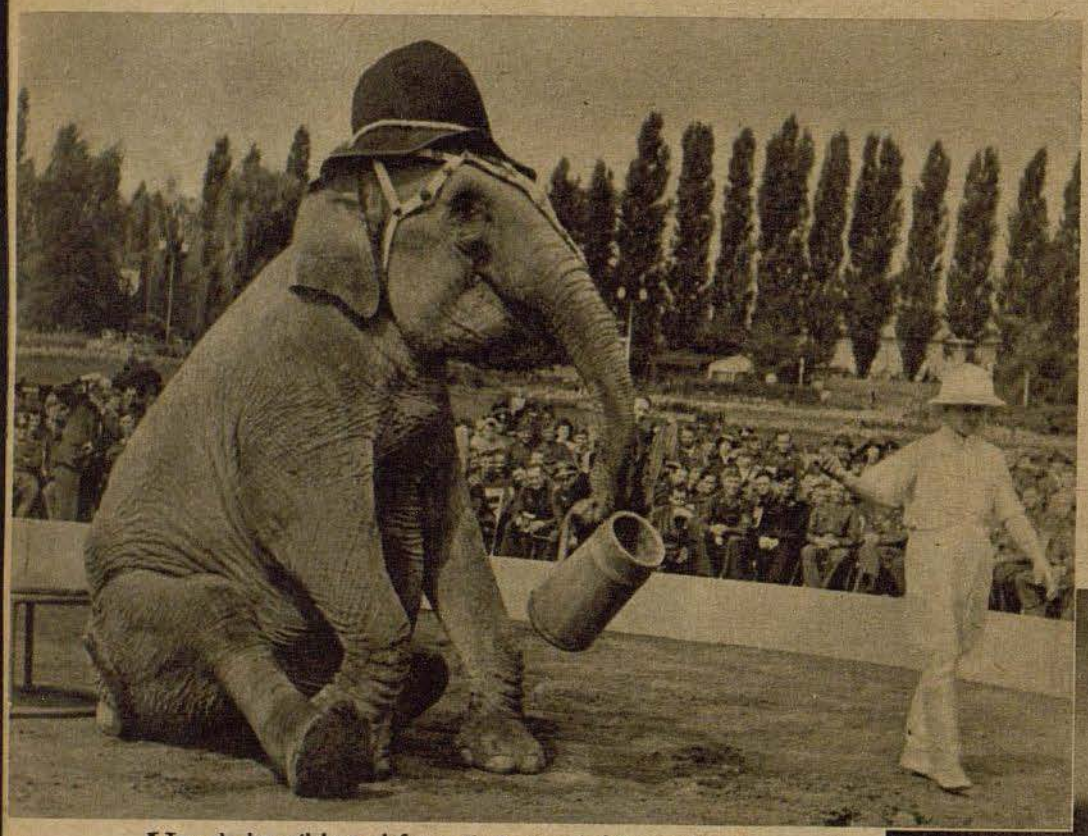


Dentro del programa de distracción para la tropa tuvo lugar, en el escenario al aire libre que se encuentra ante la Torre de Radio de Berlín, una representación del Circo Sarrasani a la que asistieron 5000 soldados y la que mediante transmisión directa de radio-televisión, pudo ser presenciada también por los camaradas heridos que se encuentran en los hospitales

Izquierda: Dominados por un interés máximo, los levemente heridos que se encuentran alrededor de la "arena" observan los sucesos en la misma



Igual como los heridos bajo la Torre de Radio de Berlín, también aquellos que se encuentran en los hospitales ríen a carcajadas por lo que ven por el receptor

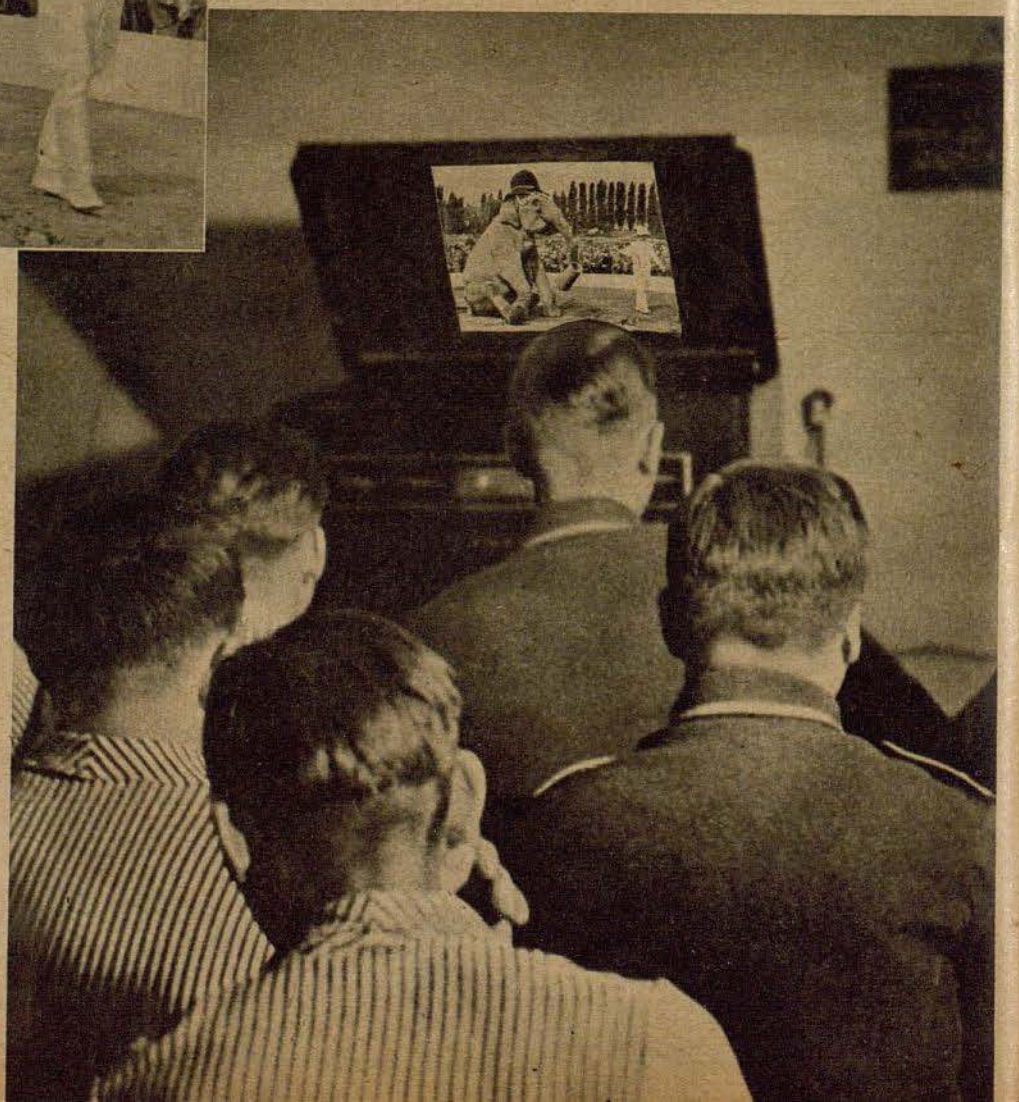


Uno de los célebres elefantes de Sarrasani demuestra que sabe apreciar el valor de un vaso de cerveza. También entre los heridos de gravedad que siguen a la representación ante el receptor de radio-televisión, foto derecha, causa hilaridad esta escena



También esto es medicina para los heridos: poder reír de todo corazón

Fotografías Curt Ullmann





Aviadores de caza en el campeonato de atletismo

El campeonato alemán de atletismo de 1942, que en todos los terrenos del deporte estuvo acompañado de brillantes resultados, constituyó una prueba para el vigor inquebrantable del pueblo alemán. Este hecho resaltó más aún porque en este campeonato pacífico tomaron parte numerosos combatientes del frente. Entre éstos se encontraba el eficaz aviador de caza, Capitán Müncheberg, que lleva la Hoja de Roble para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. En la foto vemos al Capitán Müncheberg (extremo izquierdo), y a su camarada Teniente Strassen (tercero de la izquierda), preparados para iniciar la carrera de 110 metros con vallas. — Debajo: Un aviador de caza vuela por encima de la varilla; el Capitán Müncheberg durante el salto en alto



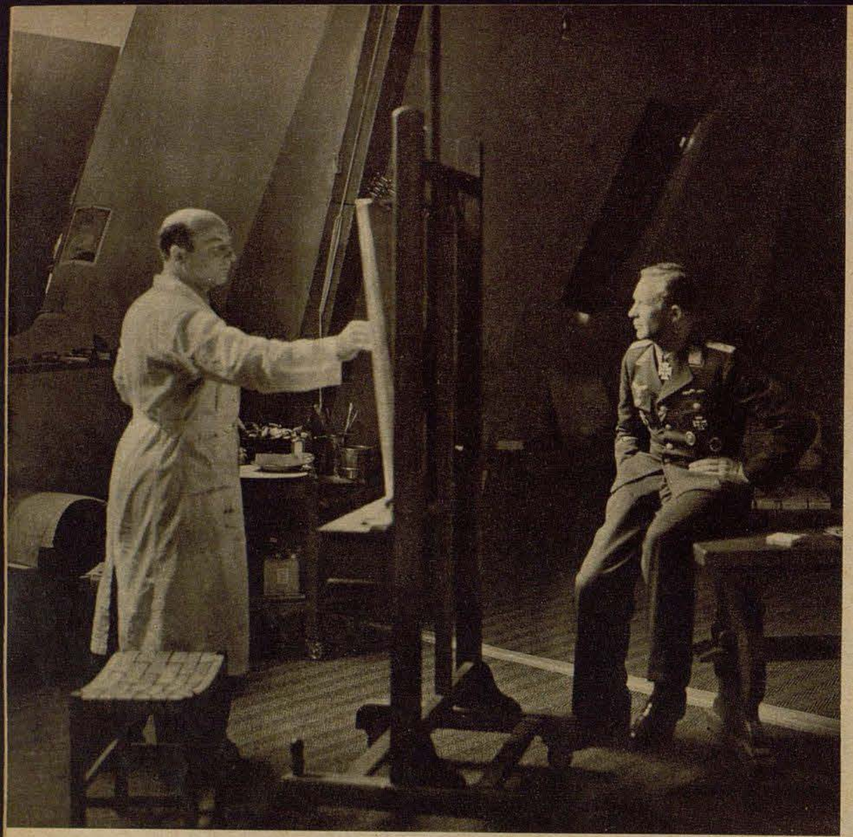


¡Buen provecho, señor Capitán! Los dos aviadores de caza rodeados de sus camaradas del deporte, después del campeonato

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Haussmann(2), y Guentzel (2)

El dirigente del Reich para los deportes, von Tschammund Osten, saluda al Capitán Müncheberg en el estadio alemán





Retratos de aviadores

Erich Cleff — Un pintor del Arma Aérea alemana

El pintor de guerra Erich Cleff ha pintado retratos llenos de vida de muchos de los mejores aviadores alemanes. Entre ellos conocidos generales y jefes de la Luftwaffe, como también aviadores de caza y combate coronados por el éxito. La colección de sus retratos ya representa hoy en día una parte de la historia de guerra del Arma Aérea alemana, y muchos de aquéllos, cuya efigie perenne fué reproducida por el arte de Erich Cleff, han culminado su heroismo con la muerte en el campo de honor. La forma en que trabaja el pintor de guerra fuera en el frente, nos lo cuenta en la forma siguiente: "Mi labor está dedicada esta vez a los cazas destacados en la costa del Canal. El recibimiento que me hicieron fué en sumo grado afectuoso. Después de que había instalado mi estudio enérgicamente apoyado por los aviadores de caza, comencé con mi labor pictórica. Recibí una avalancha de emociones, puesto que aquí podía observar al combatiente del aire en todas las situaciones de su vida cotidiana. Es de gran interés para un artista poder estudiar a esta clase de hombres en su dura lucha, como también poder compartir con ellos horas llenas de juvenil alegría. Al preguntarme, si prefiero pintar un retrato de un aviador en casa o en el frente, sólo puedo contestar: a estos hombres sólo se les puede comprender íntimamente en el frente mismo. Esto lo he observado durante las sesiones, cuando repentinamente se oía en el altavoz la orden: "¡Alarma de combate!" y en el mismo instante estaban como electrizados no sólo mi modelo, sino toda la escuadrilla, pilotos y personal de tierra. En cuestión de un segundo el hombre cambia por completo. Entonces se oía otra orden: "¡Despegue inmediato! ¡Escuadrilla tal y tal se concentra sobre X!", y nosotros, los que nos quedabamos, nos abalanzamos sobre el PM, para seguir el desarrollo de los combates. No pocas veces los combates aéreos se libraban directamente sobre nuestra base.

Eran combates violentísimos, se veían describir multitud de curvas en el cielo, oyéndose las profundas explosiones de los cañones y el tacleteo de las ametralladoras. Se veían caer del cielo incendiados uno, dos, tres aviones, y se temblaba pensando: "¿Será un tommy o uno de los nuestros?" Y prorrumpía uno en muestras de júbilo con todos los demás, si diez minutos más tarde regresaban indemnes nuestros aviones dando una curva y tambaleándose por encima de la base. Para mí en cambio era de gran provecho poder observar al vencedor de un combate aéreo que se había efectuado a 5000 metros de altura con los ingleses, habiendo derribado en el transcurso del mismo a dos contrarios. Para mí como artista era deber ineludible fijar en el lienzo la efigie de este héroe. La excitación producida por los combates, que aún se dibujaba en sus rasgos, los ojos llenos de emoción, y la expresión de varonil satisfacción — todo esto eran para mí importantes momentos para la comprensión íntima del combatiente. Claro es, que así sólo se puede observar al aviador en el frente, y por esto precisamente sólo se le puede pintar en aquel ambiente. Naturalmente, para mí era una gran alegría que mis cuadros gustaran también allí. Lo que más me llenó de satisfacción, es el hecho que no sólo reinaba entre nosotros gran camaradería, sino que nos unía a los aviadores de caza y a mí un lazo de cordial amistad."

Debajo: Uno de los primeros héroes de aviación que fueron pintados por Erich Cleff, fué el coronel Mölders

Debajo: El retrato del inolvidable piloto de caza Helmut Wick es una de las mejores creaciones del pintor de guerra







El retrato del capitán Priller se pintó en una base del Canal de la Mancha. Que el piloto de caza no siempre está tan serio como en el retrato del artista, nos lo demuestra la fotografía de la izquierda superior. — "¿Sabe mejor mi puro?"

Fotografías: Alex Stöcker

Izquierda: El estudio berlinés del artista
Debajo: El coronel Galland, inspector de la aviación de caza



El pintor Erich Cleff (hijo) frente al caballete. Ha comenzado con el retrato del piloto de combate teniente Kiel, poseedor de la Cruz de Caballero

Izquierda: El retrato del teniente Kiel después de haber recibido el último toque

Debajo: El primér esbozo del cuadro del teniente Kiel





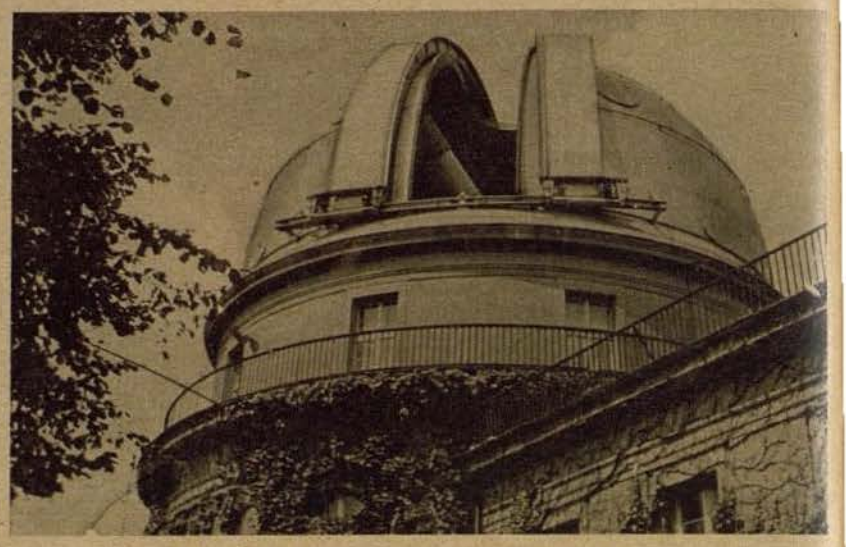






Ventanas hacia el éter

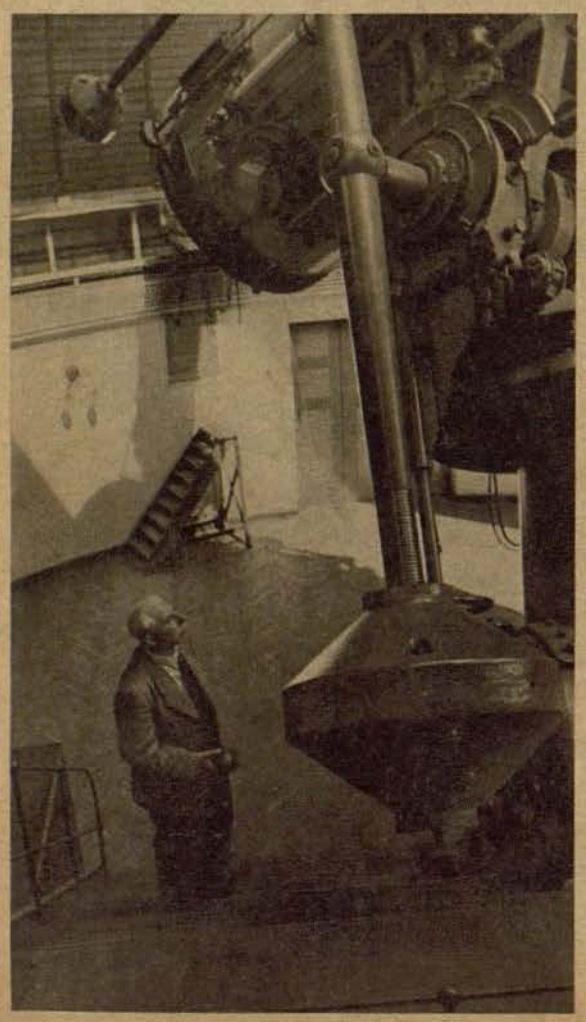
En el Observatorio Astronómico de Berlín



La cúpula del observatorio astromómico de Berlín

Los observatorios astronómicos son ventanas hacia el éter. A través de ellas se puede ver hacia el infinito y observar los mundos que se encuentran en él. No todos los hombres son suficientemente fuertes como para mirar por tal ventana, en la que se refleja la pequeñez propia. Empero, quien reconociendo sinceramente esta pequeñez, mira a través de ella, observa un milagro tras otro. Todas las medidas terrenales pasan al olvido. Ya la idea de que es posible ver brillar en el cielo a una estrella que se ha apagado hace siglos, solamente porque su "última luz" aún no ha cubierto el camino hacia la tierra, nos permite presentir el espacio infinito dentro del cual sigue su ruta nuestro planeta, como un granito de arena

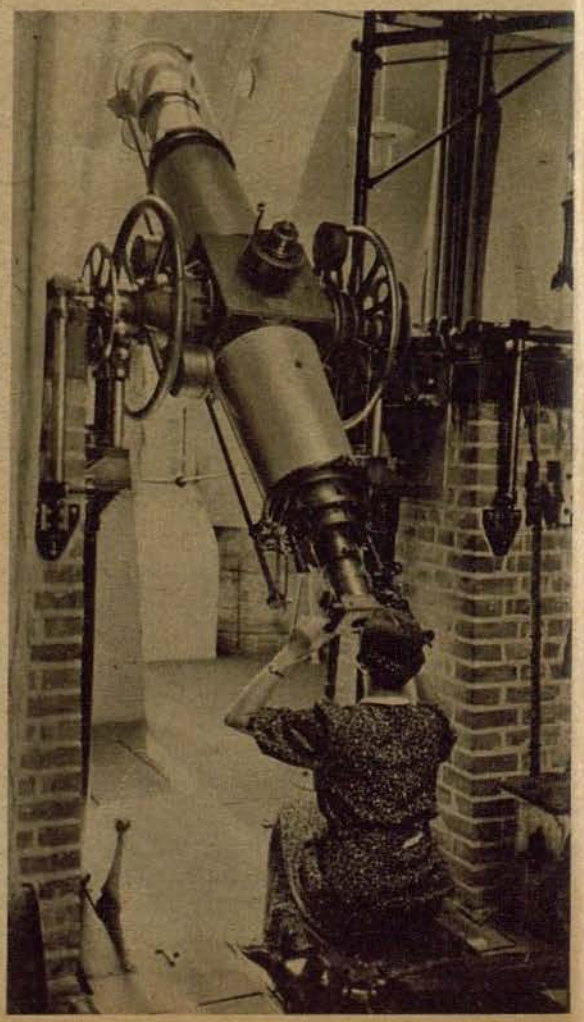
Izquierda: La ventana abierta de la cúpula, con el telescopio más grande de Europa





El profesor Guthnick, director del observatorio astronómico de la Universidad de Berlín, midiendo un espectro sideral

Fotografías Curt Ullmann



Izquierda: Una leve presión sobre un botón del mecanismo eléctrico de dirección alcanza para mover con suma facilidad este instrumento que pesa 1000 quintales

Derecha: La hora normal es determinada. Mediante un cable, el observatorio astronómico está comunicado con los Ferrocarriles del Reich, que de esta forma obtienen la hora exacta



Acababa de despegar el helicóptero "Storch" cuando encuentra un tanque soviético irrumpiendo desde la espesura del bosque. Sorprende tanto al personal del tanque este aparato estrepitoso que casi les cae encima y les parece al mismo tiempo tan monstruoso que el tanque da media vuelta y . . . dando varias vueltas de campana cae en el fondo de una zanja. El helicóptero "Storch" ha terminado con un tanque soviético.

GERHARD FIESELER WERKE



Ingenieros proyectistas
Ingenieros proyectistas de detalles
Delineantes

se desean para labores interesantes de construcción de aviones y montajes para su fabricación

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.G.
FLUGZEUGBAU STAMMWERK DESSAU
Hermann-Göring-Straße 141

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM



*Kine-*EXAKTA

aun más luminosa

Todo el encanto de motivos nocturnos los puede captar el feliz poseedor del aparato Kine-Exakta con el ultraluminoso Biotar 1:1.5/7.5. Este aparato fotográfico Kine-Exakta no puede suministrarse en la actualidad. Sin embargo, nuestros interesantes folletos están gratuitamente a su disposición

Ihagee KAMERAWERK AKTIENGESELLSCHAFT

Dresden-Striesen 545



Trineral

tabletas ovaralos

en la caja

Antirheumatikum
Antineuralgikum
Antipyretikum

Original de 20 tabletas de 0,5 g



TRINERAL G. M. B. H., MÜNCHEN 27

Salto en la noche

Del corresponsal de guerra Ockhardt

PK El avión de combate hacía tiempo ya que había pasado sobre el frente, en donde los hombres estaban metidos en agujeros de protección fijando su vista en la oscuridad de la noche, observando atentamente si el enemigo se descubría por cualquier ruido. Los potentes motores con sus cientos de HP transportaron al avión a mucha distancia más allá del Donez, cuando de improviso subía del llano una espesa y negra capa de nubes, que hizo titubear un momento al piloto del aparato. Desde hace tiempo había estado observando en el horizonte lejano los continuos relámpagos. Las potentes energías de la atmósfera llameaban de vez en cuando a través de la noche como enormes fanales que con su luz querían prevenir, que el vuelo incierto no se prolongara más de lo debido.

La tripulación, que se encontraba en la cabina del avión, y que en aquella oscura noche tenía que cumplir con una orden, conocía ya estas formidables tormentas de la primavera ucraniana. Estallan tan rápidamente y con tanta vehemencia que impresionan profundamente. Después de un gran bochorno y de un día lleno de desasosiego que apesadumbra tanto al hombre como a los animales, se desencadenan sobre la tierra en forma inusitada. Pasan por encima de pueblos y ciudades, campos, ríos y sacuden a los árboles que se conmueven crujientes, hasta que la potencia del temporal se convierte en una gran lluvia que todo lo inunda. Pueda que el brigada, que pilotaba el avión, pensara en algo parecido, cuando preguntó al teniente que estaba a su lado, si debían traspasar el frente tempestuoso. Sólo quedaba la posibilidad de evitar la tormenta volando a derecha o izquierda suya, o ganar en altura. Decidieron desviarse hacia el sur.

El avión sólo había girado unos noventa grados y volado unos minutos más, cuando los dos tripulantes que se encontraban en la parte delantera de la carlinga y pronto también los otros notaron, que se habían metido en medio de la tempestad. Como cogido por gigantescas manos invisibles, el avión que pesaba varias toneladas ganaba y perdía en altura a pesar de la pericia y de los esfuerzos del brigada, cayendo en un profundo valle. Todo esto sucedía con tal rapidez, que los instrumentos marcaban la altura y la posición del aparato, cuando ya la tormenta había entrado en una nueva fase. De vez en cuando la oscuridad de la noche era interrumpida por un relámpago y por una partícula de un segundo se podían ver las grandes aglomeraciones de nubes que circundaban al avión. Y en un instante como aquél, la tripulación pudo observar que estaban en medio de grandes y espesos nubarrones, que se interponían hacia todos los lados, quitando la visibilidad por doquier que buscaran una salida.

Al dar el teniente la orden de regreso, debíase esto, que de repente el motor izquierdo funcionaba anormalmente, sin desprenderse la causa de ello. El oficial pensaba si las irregularidades del motor eran razón suficiente para interrumpir el vuelo. En los instrumentos de control y de mando, no se notaba aún que el motor disminuía en su rendimiento. Pero esto no acabó de pensarlo, cuando la cabina fué iluminada por una gran claridad. El teniente, que estaba en la suposición, que el piloto había encendido las luces de posición le preguntó, por qué razón lo hizo. En cambio el brigada contestó negativamente a la pregunta del observador. Este cogió la linterna de bolsillo y con ella iluminó el exterior a través de los cristales. Cuando al fin los ojos se acomodaron para reconocer lo que sucedía en el exterior, el teniente se estremeció del susto. ¡En la parte delantera del motor, que sobresalía del plano de sustentación, salían llamas de las cuales provenía la claridad en la carlinga! El teniente vió grandes manchas negras iluminadas por la luz oscilante. Esto eran salpicaduras de aceite.

El piloto quería saber si ya estaban sobre territorio propio. Esta pregunta no podía contestarla el teniente, puesto que según el tiempo de vuelo ya debían estar justo encima del frente, pero el fuerte viento contrario podía muy bién hacer fracasar estos cálculos. Además esto ya no tenía importancia, en vista de que el motor incendiado no permitía elección alguna. Y para colmo de mala suerte, las llamas empezaron a salir un poco más tarde también del motor de la derecha. Las bielas debían haber traspasado los émbolos de forma que el aceite podía salir al exterior sin impedimento alguno. Ahora llegó el momento en que el teniente dió la orden de abandonar el avión saltando con el paracaídas.

El telegrafista y el tirador de a bordo fueron los primeros en salir del avión incendiado. El viento arrancó de cuajo el techo de la cabina. Entonces llegó el momento en que el teniente se esforzaba en salir por la escotilla. La fuerte corriente de aire casi no le dejaba ni respirar y le amenazaba con arrastrarle del fuselaje del avión hacia el exterior. La lluvia le sacudía la cara, y al lado de él llameaba el aceite incendiado. La fuerza del viento lo oprimía hacia atrás, cuando intentaba de salir por la escotilla. Antes de dejarse caer, su mano cogió el dispositivo para abrir el paracaídas. Los dedos se toparon con él, y entonces el teniente descendía sin esfuerzo y meciéndose en el espacio en la oscuridad de la noche. Mientras se precipitaba hacia la tierra, sólo tenía un único pensamiento: no abrir el paracaídas antes de tiempo, para que la tela no se enrede en el timón del avión. Debido a la oscuridad, los ojos no podían ver durante la caída nada más que una larga sombra negra que pasaba a su lado, y entonces su mano tiró de la empuñadura del paracaídas. Seguía precipitándose a gran velocidad. La caída parecía no tener fin y los segundos que transcurrían parecían eternidades. Todos los sentidos sólo esperaban el momento en que debía abrirse el paracaídas. De repente se conmovió el cuerpo del teniente, y la espeluznante caída se convirtió en un suave y tranquilo descenso. El teniente vió por encima de él como desapareció cual un espectro en las nubosidades el incendiado avión. El teniente seguía descendiendo en una oscuridad desconocida. ¿Dónde tocaría tierra? ¿A lo mejor en medio de las líneas soviéticas o detrás de las propias? Sería posible que allá abajo estuvieran esperándole algunos, que habían observado el accidente. Todo esto era posible, pero sólo podía hacer conjeturas. Mientras aún seguía estos pensamientos vió acercarse en la oscuridad una viva luz. Era el avión incendiado, que seguía volando a través de la noche. Por suerte se encontraba a menos altura que él. Las llamas parecían una línea luminosa a través de las tinieblas. Ahora pasaba por debajo del teniente y parecía caer, y entonces se distinguió de repente una gran columna de fuego. El avión se había estrellado contra el suelo.



Perutz

PERUTZ FILME

Para obtener bonitas fotografías



"Nuestra época suena como un gran despertador. El gran reloj de hierro en la pared cruje en sus cadenas y nos llama con el paso de su péndulo."

Estas palabras las escribió en su tiempo el gran poeta alemán Herder

El reloj, nuestro leal amigo y consultor, requiere hoy una atención especial y un cuidado minucioso, visto que no es fácil cumplir el deseo de obtener uno nuevo. Tanto más satisfacción le dará, por consiguiente, un buen reloj Kienzle.



Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk
München 8

Las devoradoras llamas de allá abajo iluminaban la tela blanca del paracaidas, pero el teniente no podia percatarse de ello, puesto que la tierra se acercaba a gran velocidad. Al tocar con el suelo, encoge las piernas al cuerpo. El paracaídas lo arrastra unos metros por encima del suelo en dirección del avión incendiado, pero entonces da un golpe con la palma de la mano sobre el cierre y se queda inmóvil. En el mismo instante entre los restos incendiados del avión se oyen seguidas detonaciones. Es la munición de ametralladora y de cañón que ha hecho explosión debido al fuego. Seguidamente se eleva una gran llamarada al cielo, se oye una profunda detonación, en la oscuridad son lanzadas chispas rojas y blancas. Una bomba de gran calibre ha hecho explosión. El teniente sigue echado sobre el suelo. Puesto que aún no sabe donde se encuentra, no tiene sentido de caminar en la oscuridad sin rumbo alguno. ¡Con qué facilidad puede caer en poder de tropas soviéticas pero también en manos de bandas armadas! También es posible que detrás y delante de él según donde le lleve la casualidad, haya campos minados. Mientras tanto ha llovido torrencialmente. A pesar de la gran cantidad de agua que ha caído, ésta no ha podido sofocar las llemas del aparato. A las nueve de la noche abandonó la tripulación en paracaídas el aparato, y a la una de la madrugada empezó a extinguirse el fuego. Poco antes de medianoche el teniente ve como vuelan aviones hacia el este con luces de posición encendidas. ¿Serán compañeros? Cuando la tenue luz de la madrugada empieza a clarear en el horizonte, el teniente inicia su marcha. Su camino lo lleva a través de baches llenos de barro, y pronto se topa con los primeros tanques destruídos; por todas partes se ven diseminadas por el suelo granadas, de los restos de los coches incendiados sale aún el humo de acre olor. Aquí hace pocos dias que aun se ha luchado. En un montón de paja se mueve algo. El oficial alemán prepara la pistola y grita algunas palabras. Un hombre sale de entre la paja y quiere huir. Pero al ver la pistola dirigida hacia él, se queda parado. El teniente se entera por el bochevique, que se encuentra cerca del frente. Aquí en este sector — al otro lado está Isjum — se ha librado hace unos días la batalla de aniquilamiento de Charkow. Ahora sabe el teniente que está salvado.

Ahora marcha siempre en dirección al Este. La brújula de mano siempre le indica el camino que debe tomar, si algún río o pantano le obliga a cambiar la dirección. Al fin hacia las cinco de la mañana entra en un pueblo. En la calle principal se le quedan mirando estupefactos tres hombres. Con gestos que no dejaban lugar e dudas, el teniente alemán les indicó que sentía un apetito muy respetable. Uno de los tres campesinos le conduce a una casa. En el interior de la misma ya colgaban de las paredes carteles alemanes en idioma ruso y el propietario saca de un armario algunos documentos, que lo acreditan como agrónomo al servicio de las autoridades alemanes. — Pronto sirvieron sobre la mesa huevos fritos, mantequilla, pan, y una cesta de cangrejos. El teniente, que se paso toda la noche en la lluvia torrencial, no esperó a que le repitiesen la invitación de comer lo que gustase y tampoco entonces, cuando después de haber comido los huevos y los cangrejos la mujer del ucraniano le puso sobre la mesa unas sabrosas truchas.

Después de un viaje de tres horas en un carro que no tenía suspensión de ninguna clase el teniente se encontró con las primeras tropas alemanas. Ahora pudo continuar su viaje hasta la base, en donde se encontraba su formación, rápidamente y sin dificultad alguna. El teniente fué el primero de la tripulación que se presentó ante el comandante. A la noche también llegó el piloto y al día siguiente los compañeros podían estrechar las manos al telegrafista y al mecánico de a bordo, a los cuales todos tenían por perdidos.

¡Atención — Spitfire por el través de estribor!

Ataque por sorpresa contra una formación de bombardeo – El telegrafista de a bordo elimina a una Spitfire

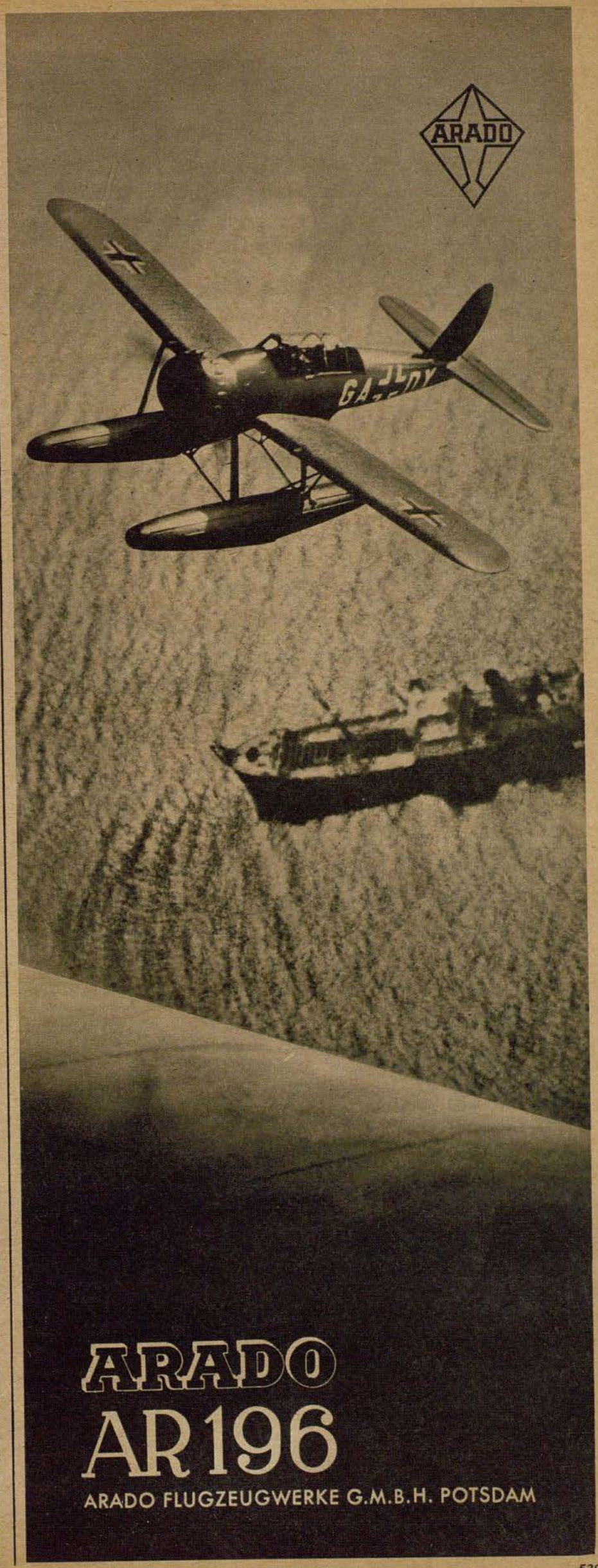
Por el corresponsal de guerra Hans A. Kastner

PK A las 16 horas despegamos en nuestro aerodromo. Ahora ya llevamos casi dos horas de vuelo; a 20, 30 y cuando mucho, a 50 metros sobre la mar gruesa nos orientamos hacia el Norte. Desde atrás sopla un fuerte viento que hace más rápidas aún a nuestras "Ju 88". Ya son las 18 horas y la noche comienza a caer sobre el Mar de Irlanda, pero aún no hemos encontrado al convoy, que, según el informe de aviones de reconocimiento, se debe encontrar en estas aguas. ¿Habrán presentido, los buques enemigos, el peligro que se acercaba, huyendo? Por ahora nadie lo sabe, y todo parece indicar que no podremos arrojar nuestras bombas sobre objetivos navales.

"Mala suerte, señores!", escuchamos decir al comandante por los aparatos de comunicación de a bordo, y luego nos llega la orden: "curso XY".

"Soy atacado por sorpresa."

El radiotelegrafista de a bordo, suboficial B. de la máquina "Hans", es el primero que descubre al enemigo. "¡Por el través de estribor dos Spitfire!", nos anuncia, y ahora, examinando el horizonte, todos vemos al adversario. Nosotros aún volamos a poca distancia del nivel del mar, y a 200 y 300 metros sobre nosotros maniobran los dos cazas ingleses. "Eso era lo que nos faltaba", opina tranquilamente el comandante, a la par que ordena al radiotelegrafista que transmita el informe de ataque y la posición actual. Al parecer, los Tommies aún no se han decidido. A bastante distancia vuelan en continuas curvas, y al parecer quieren cerciorarse primero si tenemos cañones en nuestros aparatos. En estos momentos, todos nosotros pensamos "pues, ¡acercaos y veremos que es lo que podemos hacer por vosotros!" De pronto una de las Spitfire se prepara para el ataque, habiendo elegido como objetivo precisamente al aparato "Bruno-Karl", que vuela en nuestro centro. A una distancia que oscila entre 100 y 150, los aparatos "Bruno-Karl" y "Hans"



Contax



ZEISS IKON AG. DRESDEN

¡Ahora déjese aconsejar, en tiempos de paz comprará!



Trilysin

1. Para fortalecer la crecida del cabello
2. Contra la caspa y la caída del cabello
3. Contra los parásitos del cabello

PÄNG

este producto vulcanizador
para la reparación inmediata de
neumáticos y cámaras de automóviles

se emplea con gran éxito desde hace años en todos los cuerpos del Ejército alemán. Los productos PÄNG resultan indispensables en operaciones militares, como también en el país un fiel medio auxiliar del automovilista. Gracias al sistema Päng-Pängit-Pängol esta casa contribuye esencialmente a la conservación de valiosas primeras materias interesantes para la economía política. Se utiliza sin calentamiento y sin ningún aparato.

FRITZ HESSELBEIN
— Fábrica de productos químicos —
Hamburg 13 Nonnenstieg 27 Tel. 52 43 55



inician simultáneamente la defensa. El inglés no parece haber esperado tanto fuego junto, y con una hábil curva gana altura. Momentos más tarde, el radiotelegrafista B. en el avión "Hans" tiene su objetivo a sólo 50 metros de distancia. Apuntando con toda tranquilidad dispara tres breves golpes de fuego, los que excelentemente bien colocados dan en pleno blanco. ¿No era aquello una débil columna de humo detrás de la Spitfire — el final de uno de los aparatos enemigos?
No — allí está otra vez. Mediante una curva muy abierta trata de colocarse en posición favorable para el ataque. A bastante distancia continúa volando a la espectativa la segunda Spitfire, la que al parecer aún no se atreve a acercarse. Ahora, la primera máquina enemiga ha vuelto a aproximarse, y desde 150 metros de distancia abre el fuego contra nuestro "Hans". En este aparato permanece repentinamente en silencio la ametralladora de estribor, pero el suboficial B. en la ametralladora de babor dispara cuanto puede. El piloto, brigada H., realizando una hábil maniobra aleja a su máquina de la línea de fuego del enemigo, y este se ve obligado, poco después, a entrar en una nueva curva, por haberse acercado demasiado al aparato alemán. En este instante se ofrece la gran posibilidad, pues la Spitfire ofrece un blanco espléndido. El radiotelegrafista, suboficial B., apunta nuevamente con mano segura y dispara dos golpes de fuego. Inmediatamente observamos humo en el aparato inglés, que deja detrás suyo una larga columna blanca. Además comienza a perder rápidamente altura, acercándose siempre más al agua y unos segundos más tarde toca la superficie con el plano izquierdo. Lo que sucede después es cosa de segundos. Una alta columna de agua, trozos de avión que vuelan por el aire — ¡fin!
Nosotros llegamos felizmente a casa, con 15 heridas en el cuerpo de nuestro aparato, provocadas por la ametralladora de la Spitfire.
Al ver la suerte corrida por su compañero, el segundo Tommie, que siempre se había mantenido a cierta distancia, se aleja rápidamente desapareciendo entre las nubes.
El radiotelegrafista de la máquina "Hans" había realizado un trabajo perfecto.
Al llegar a nuestra base contamos en nuestro avión los 15 impactos ya citados, a pesar de los cuales nuestra formidable "Ju 88" nos llevó sanos y salvos a casa a través de centenares de kilómetros de vuelo sobre el nivel del mar.

Pequeña radioemisora en la costa del Mar Glacial:

Encomio a "Finnmark"

Por el cabo primero Fischer

Finnmark — esto significa obscuridad, frío y soledad, canción eterna del viento que sopla por los inmensos bosques, y encima de éstos el cielo claro en el que se ve la aurora boreal. Nadie de nosotros ha podido sustraerse a la majestuosidad de este paisaje, que es tan grandioso como melancólico, pero nadie de nosotros podría decir que no ha sido asaltado aquí, pensando en la patria, por un gran amor y por una nostalgia profunda, por el deseo vehemente de tener cerca a todas las pequeñas cosas tan amadas en la patria. Muchos han llegado a comprender aquí, lo que significa la palabra: Alemania! Y para nadie hay un recuerdo más bello que su "hogar"; aquí no puede haber alegría mayor que cuando llega correo de "casa" y no hay palabras más llenas de esperanzas que las de los soldados del Frente del Mar Glacial, cuando hablan de "cuando estemos nuevamente en Alemania!"
No se necesita destacar especialmente, que en esta región la organización de diversión para las Fuerzas Armadas se encuentra ante tareas especialmente grandes. Con un ejemplo bello se mostrará como son resueltas esas tareas.
Finnmark — así se llama una pequeña radioemisora en la costa del Mar Glacial, casi en la punta más septentrional de Escandinavia. Esta emisora se ha convertido en una estación para soldados, y transmite únicamente para nosotros. Por cierto que aquí no existe una "sale de transmisión" y una "orquesta" — aquí sólo hay un gramófono, un estante lleno de discos y un solo hombre, que es intendente, locutor, ingeniero de sonido, recitador, humorista, director general de música, poeta, secretario y centenares de otras cosas más en una sola persona. Ignoramos cuando duerme este hombre múltiple: se llama Hellmut Brennecke.
En la mayoría de los casos sólo tenemos "pequeños receptores", con los que captamos únicamente a "Finnmark". Pero también los felices propietarios de receptores mayores sintonizan a menudo, por la noche, a esta emisora tan apartada y pobre en sus medios. Puede haber un encomio mayor? Hellmut Brennecke es un maestro. No sólo que transmite algo para todos, pues también el "como" de la transmisión es su arte. Todo cuanto sale de esta emisora hacia al éter tiene estilo. Ya sea un programa de música bailable, una hora con Haydn, Mozart y con la "Inconclusa", o una charla alegre, el concierto a petición o cualquiera de los programas especialmente elaborados para los soldados del Mar Glacial: las transmisiones siempre causan alegría por el estilo que las acompaña y por su organización. En todos los detalles se siente la mano cuidadosa del "intendente".
No debemos olvidar a una secretaria: Gudrun N., una jóven muchacha noruega, que todos conocemos por sus charlas amenas. Creo que cada uno de nosotros está, secretamente, enamorado de su voz. Y hace unos días, cuando cantó dos canciones, muchos de nosotros habrían preferido iniciar inmediatamente la marcha hacia Vadsoe, para encontrarse con Gudrun. Esta, empero, seguramente le está muy agradecida al Mando porque evita tales peregrinaciones mediante sus órdenes militares.
Una vez más se ve, que sólo decide la actitud "interna" con que se inicia una tarea. Hellmut Brennecke, que también está, como nosotros, en el solitario Vadsoe, sabe lo que nos falta y lo que nos causa alegría. Nosotros le estamos profundamente agradecidos por su immenso trabajo y por las hermosas horas que nos ha regalado. Tal forma de distracción para las Fuerzas Armadas no puede ser elogiada suficientemente, pues estas radioemisiones nos dan alegría, nos ayudan a aguantar la soledad del invierno polar. Y así prestan su colaboración para que sea alcanzado el objetivo final, el triunfo, que no solamente será un triunfo de las armas alemanas sino que también del espíritu y de los corazones alemanes.



Busch

Optica

Casa fundada en 1800



EMIL BUSCH AG · RATHENOW



ZÜNDAPP

acreditado como motor de motocicleta y de aviación

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG



para **reuma**
ciática
constipados
cansancio, fatiga y deporte

Traumaplast



Al cortarse con la navaja

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías

Carl Blank, Bonn a.Rhn

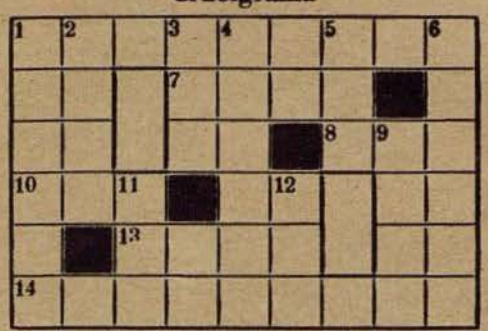
Retina

¡Una gran cosa! – tener hoy una "Retina". Y, desde luego, trataría con cuidado, lo que esta máquina de pequeño formato agradecerá con fotografías perfectas.

Kodak
MÁQUINAS

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Cuerpo militar, 7 Pala que usa el ejército, 8 Abreviatura, 10 Costado de un ejército, 13 Ensenada, 14 Compostura.
Verticales: 1 Flora, 2 Sitio donde acampa un ejército, 3 Voz de mando en la marina para tirar o levantar, 4 Toque militar, 5 A nivel de tierra, 6 Toma de agua, 9 Fallar, 11 Altar, 12 Imperativo. I 246

Crucigrama silábico



Horizontales: 1 Célebre novela de Cervantes, 4 Punto cardinal, 5 Matorral, 6 Profesión, 7 Inscripción latina en la Cruz de Jesucristo, 8 Parte del cuerpo humano, 10 Raíz comestible, 12 Mueble, 13 Prototipo de belleza afeminada, 14 Dueña, 15 Ceremonial, 16 Persona o acción perpetuada en piedra.

Verticales: 1 Carburante, 2 Sentido que se da a las palabras, 3 Barbarismo, 4 Matorral espeso, 9 Carro tosco de dos ruedas, 11 Lujo, 14 Así sea. I 184

Charada

a — ble — caj — cas — cos — dan — das — dia — in — ist — lot — lu — lu — mall — mo — món — o — o — ro — sa — ser — te — ton — ya

Con las 24 sílabas que anteceden deben formarse 12 palabras, cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo y cuyas letras finales leídas de abajo arriba den un conocido refrán español.

Significado de las distintas palabras: 1 Revolucionario francés, 2 Gran península del Asia meridional, 3 Villa de la provincia de Gerona, 4 Discurso religioso, 5 Perrito faldero, 6 Caballo pequeño y ruin, al revés, 7 Espada, 8 Uñas del caballo, 9 Isla del Mediterráneo, 10 Lengua de tierra entre dos continentes, 11 Rumiante de la América del Sur, al revés, 12 Embarcación de recreo. I 242

Acertijo

Un amigo apostó con otro a que en cinco minutos iría andando hasta un sitio que distaba media hora a pie, y que volvería igualmente andando, y ganó la apuesta. ¿Cómo lo hizo? I 189

Soluciones

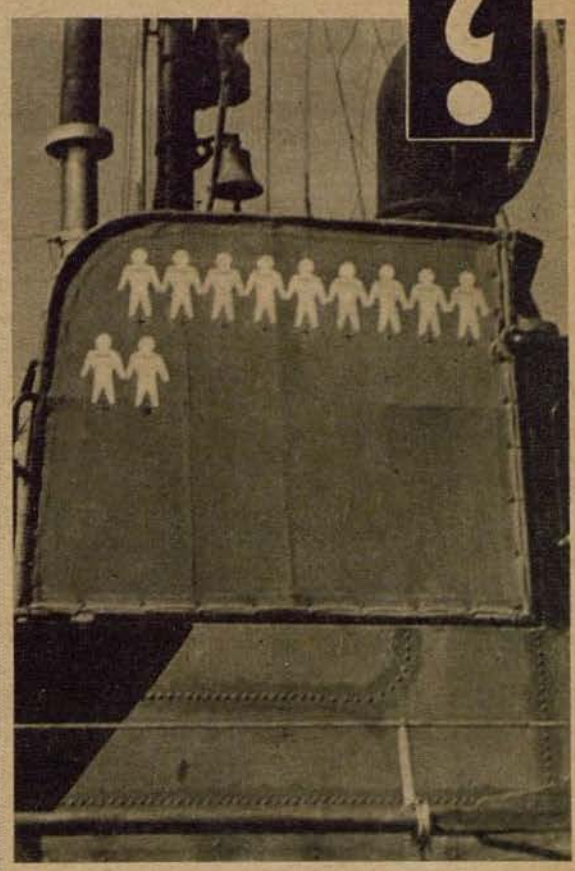
Crucigrama: Horizontales: 1 Artillería, 7 Zapa, 8 Seu, 10 Ala, 13 Rada, 14 Apañadura.
Verticales: 1 Armada, 2 Real, 3 Iza, 4 Llamada, 5 Ras, 6 Aguada, 9 Errar, 11 Ara, 12 Dad.

Crucigrama silábico. Horizontales: 1 Galatea, 4 Este, 5 Soto, 6 Médico, 7 Inri, 8 Boca, 10 Nabo, 12 Cama, 13 Adonis, 14 Ama, 15 Rito, 16 Nombramiento.
Verticales: 1 Gasolina, 2 Lato, 3 Americanismo, 4 Escobo, 9 Carromato, 11 Boato, 14 Amén.

Charada: Dios los cría y ellos se juntan. — 1 Danton, 2 India, 3 Olot, 4 Sermón, 5 Lulú, 6 Ocal, 7 Sable, 8 Cascos, 9 Rodas, 10 Istmo, 11 Amall, 12 Yate.

Acertijo: A los cinco minutos se fué, y ¿cuándo la apuesta, porque no había dicho que iría y volvería en cinco minutos, sino sólo "que en cinco minutos se iría".

¿Qué es esto



El "libro mayor" de un bote de auxilio marítimo

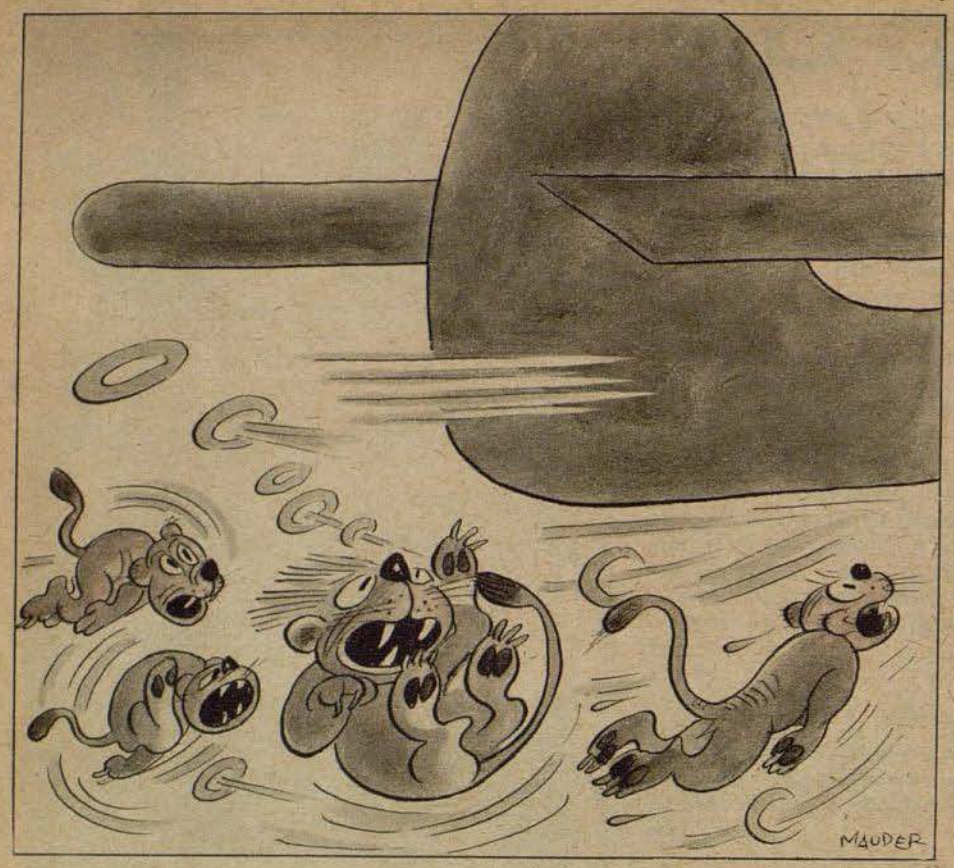
Un bote de auxilio marítimo salvó en el Canal a 10 aviadores alemanes y a 1 inglés. El resultado de los grandes esfuerzos y sacrificios realizados en beneficio de amigos y enemigos ha sido dibujado por los tripulantes del bote; con datos y señales de nacionalidad, en una de las paredes del puesto de mando

PK Fotografía corresponsal de guerra Zwirner

¿Tiene Vd. una foto de sí mismo?

La mayoria de los aficionados no tiene una foto de sí mismo. Nunca figuran en fotografías de grupos. ¿Y por qué? Porque su cámara no tiene un disparador automático.
Elija Vd. mejor: entre las cámaras de "Voigtlaender" hay toda una serie de modelos con disparador automático.
Es solamente una pequeñez, pero muy importante. Por lo menos tan importante como el ideal disparador automático en la plataforma.

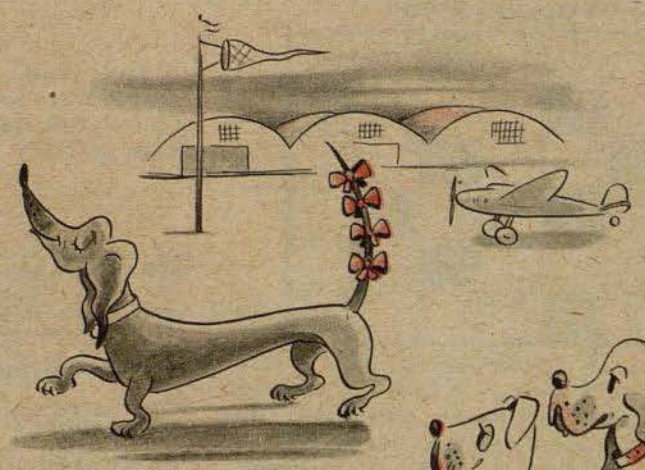




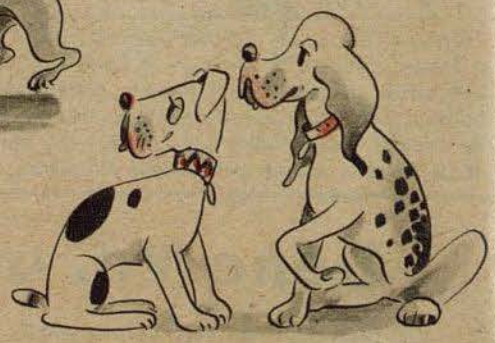
Izquierda: En Africa: "¡Ay hijos, que lástima no haberlo alcanzado, hubiera sido un desayuno suculento!"



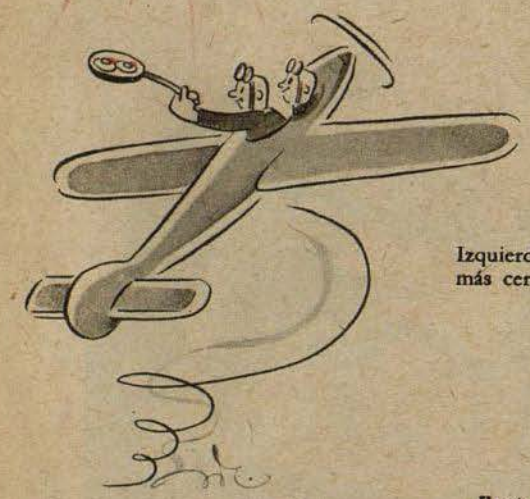
Derecha: "¡Abuelita, házme el favor y no te metas en la conversación cuando hablo con peritos sobre aviones!"



Mascotas entre sí: "¡Fíjate, su amo ha derribado hoy cuatro aviones enemigos!"



Algo para reír



Izquierda: "¡Aún un poquito más cerca, y el desayuno estará listo!"



Ilustraciones: Mauder (3), Martin (2), Arnemann (1)



¡Aterrizaje forzoso!

Derecha: "Sí señor, sólo me interesan los aviadores, únicamente las cabezas me ofrecen ciertas dificultades"

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 12. Impresion y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 18 / BERLIN, 8 DE SETIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



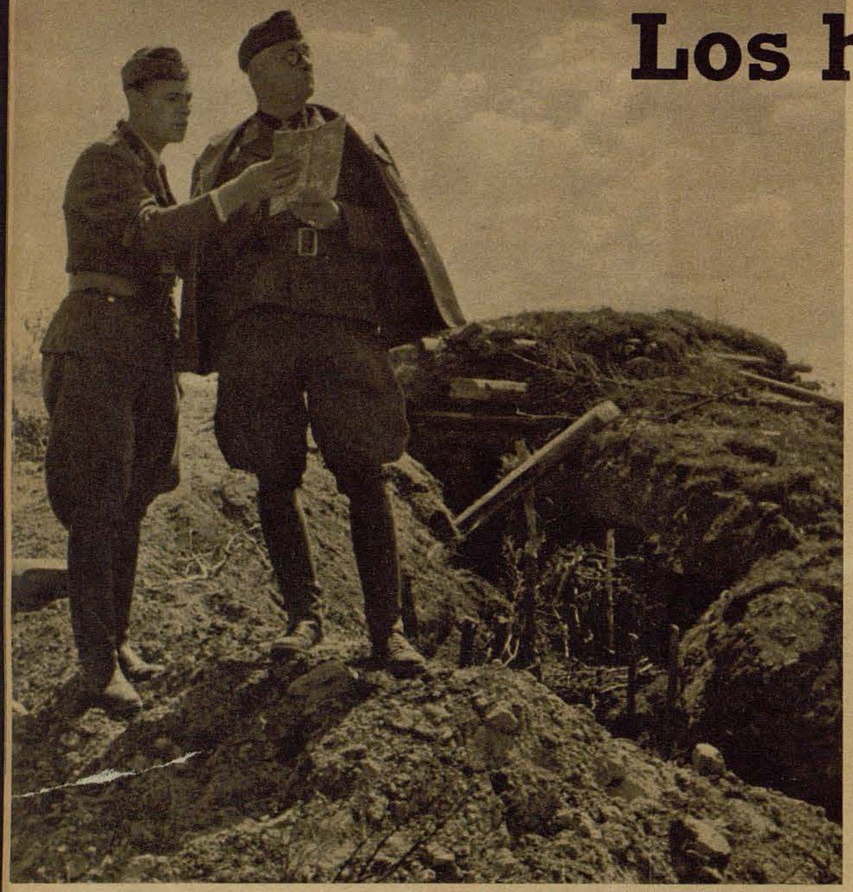
El mecánico de armas

Del trabajo esmerado del mecánico de armas depende si el piloto de un Me 109 triunfará, en un caso serio, en la lucha aérea. El aviador debe poder confiar ciegamente en el trabajo de sus mecánicos, pues el éxito se basa siempre en la estrecha colaboración entre el piloto y los hombres del personal de servicio.

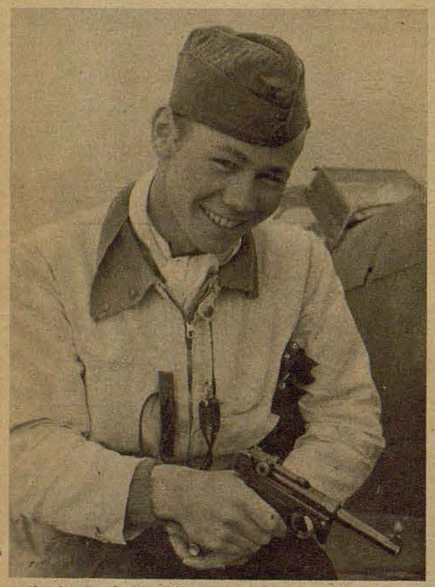
PK Fotografía del corresponsal de guerra Roeder (Sch)

Los hombres de Rschew

Aviadores de caza puestos a prueba en duras luchas defensivas informan sobre su actuación en el Este



En el espacio de Rschew, en el que los Soviets intentaron de romper el frente alemán con ataques cada vez más violentos, la Luftwaffe tuvo a su cargo la difícil tarea de alcanzar al enemigo ya durante sus preparativos de ataque y además de aniquilar a la aviación bolchevique, que apoyaba a las tropas terrestres en sus operaciones contra las líneas alemanas. Las formaciones aéreas comandadas por el General de aviación Ritter von Greim cumplieron brillantemente esta tarea en incesantes acciones. Combatiendo a la aviación soviética se destacó de manera especial la escuadra de caza Mölders. La ejemplar actuación de los aviadores alemanes fué ensalzada en una carta del Mariscal del Reich, en que éste expresa al General de aviación Ritter von Greim y a las formaciones aéreas por él comandadas, especialmente al eficaz aviador de caza brigada mayor Beerenbrock, su profundo agradecimiento. Nuestras fotografías muestran a aviadores de la escuadra de caza Mölders, que se encuentran combatiendo ya desde el comienzo de la Campaña del Este y que se han destacado tanto en los días de los incesantes ataques como en la época de la dura lucha defensiva



El cabo B., de Westfalia, se ha salvado la vida con esta pistola. Después de un triunfo aéreo debió realizar un aterrizaje forzoso detrás de las líneas enemigas. Con la pistola en la mano desarmó a un guardia ruso que apareció repentinamente delante de él y le obligó a entregarle su abrigo. Luego amenazó al bolchevique con la pistola hasta que éste lo acompañó hacia las posiciones alemanas, a través de campos minados y pasando al lado de columnas soviéticas

El General de aviación, Ritter von Greim, comandante de las fuerzas aéreas alemanas empleadas en las luchas defensivas de Rschew, inspeccionando el teatro de guerra en el que pocas horas antes fueran aniquiladas fuertes tropas enemigas. El General observa un fortín soviético, que fué destruído mediante disparos directos por una pieza de artillería antiaérea pesada





En un año de guerra en el Frente Oriental, el comandante de grupo, Capitán Leppla, poseedor de la Cruz de Caballero, logró obtener 60 triunfos aéreos. Un buen día, cuando un aviador de su grupo debió realizar un aterrizaje forzoso detrás de las líneas enemigas, el Capitán organizó un grupo de asalto y a través de las líneas soviéticas llegó hasta el lugar del aterrizaje, salvando al compañero

PK-Informe ilustrado por el corresponsal de guerra Grosse (Sch 9) Strobel (Sch 1) Seidat (1)

Izquierda: El teniente primero St., que tiene la cabeza enteramente protegida contra los mosquitos, relata en su dialecto berlinés como derribó a un aparato soviético cuadrimotor. "Cuando estos tíos ya caían a tierra, disparaban aun por todos sus caños, pero de nada les sirvió." El cuadrimotor fué el 17 éxito de St., cifra que ahora ya es mucho mayor



El Teniente primero Karl-Heinz Schnell dice: "Mi mayor éxito fué la destrucción de cuatro bombarderos soviéticos, que derribé en cuatro minutos. Al último de ellos lo pude atacar solamente con una ametralladora, pues mi munición de cañón se había acabado, y una de mis ametralladoras se había atascado. A este bombardero lo perseguí tan de cerca y lo ataqué tanto tiempo hasta que despedía largas llamas

Debajo: Siendo encargado del depósito de armas de una escuadrilla, el brigada Sch., de Prusia Oriental, participó en calidad de jefe de sección en las luchas terrestres durante los críticos días del último invierno. "Allí se puso de manifiesto lo que rinden mis armas; a pesar del intenso frío no se presentó una sola falla en mis ametralladoras, y esto fué decisivo en muchas ocasiones." La escopeta de caza es una de las armas predilectas de Sch., que es cazador apasionado



El brigada mayor L., oriundo de Berlín, declaró que el éxito que más le satisfizo fué el triunfo frente a tropas soviéticas de infantería, que atacó cuando ya amenazaban seriamente a una posición alemana. Con su bandada, el brigada mayor realizó cuatro ataques bajos, hasta haber disparado el último tiro. Algunas horas más tarde, el General de infantería que comandaba al sector, envió un saludo a la base de la escuadra, diciendo: "Vosotros aviadores llegasteis en el momento oportuno, como enviados por Dios"



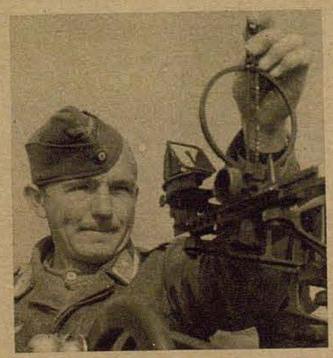


El comodoro, Capitán Nordmann, es portador de las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Al cumplirse el primer aniversario del día en que comenzó la guerra en el Frente Oriental, había obtenido 74 triunfos aéreos

Izquierda: El Dr. W., teniente médico de un grupo, también es aviador. Durante la época del avance organizó, en estrecha colaboración con los hospitales de campaña del ejército el rápido transporte de los gravemente heridos hacia la retaguardia, mediante el empleo de aparatos "Ju". Con regocijo habla de sus "pacientes civiles", diciendo: "Los habitantes, a los que dediqué mi atención en las horas libres, estaban tan agradecidos que me traían grandes cantidades de leche, huevos y gallinas, productos que encantaban a mis hombres . . ."

Abajo: El brigada Beerenbrock fue distinguido por el Führer después de su victoria aérea número 102 con las Hojas de Roble para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. El westfaliano de 22 años, que se alistó voluntario en la Artillería antiaérea en 1938 y un año más tarde fué destinado a una escuela de vuelo, derribó todos sus aparatos en lucha contra la Unión Soviética. El año 1941 llegó a la escuadra de caza Mölders y ya el 24 de junio de 1941 derribó a su primer adversario. En los dos primeros días de agosto de este año derribó nueve adversarios cerca de Rschew en el curso de tres servicios a pesar de condiciones atmosféricas adversas





El sargento T. de Westfalia, pertenecía con su cañón antiaéreo a una sección encargada de localizar aeródromos enemigos. Sobre una acción de esta índole dice: "Los soviets mantenían ocupado el aeródromo con 13 tanques. En el duelo de fuego iniciado, mis dos cañones debían soportar la mayor carga, pero con ellos logramos inutilizar a dos carros de combate enemigos y pudimos conservar nuestra posición hasta que llegaron refuerzos



DOS FRENTES Y UN FERROCARRIL

La Luftwaffe bloquea la puerta soviética hacia el Mar Glacial Artico / Por el Teniente primero Markus Joachim Tidick

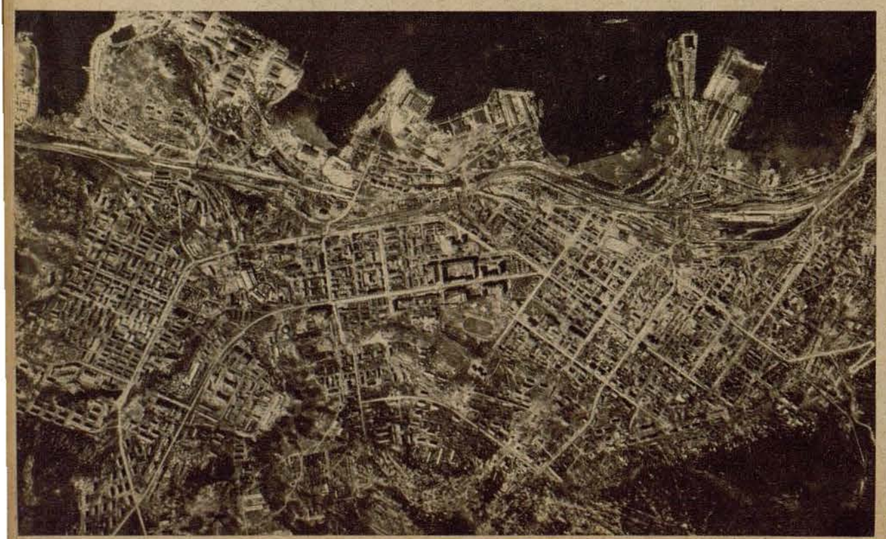
Cuando se llegaron a conocer las noticias sobre los eficaces ataques contra convoyes enemigos en el Mar Glacial Artico y cuando trascendió que esos convoyes eran muy amplios, la opinión pública mundial comenzó a mostrar una comprensión mayor frente al espacio de luchas que ha sido calificado de alto frente septentrional. Con los convoyes compuestos por Inglaterra y EE. UU. de Norte América se enviaban grandes cantidades de material de guerra a Murmansk, único puerto de la Unión Soviética que tiene una comunicación directa hacia los Mares del Mundo y que se encuentra durante todo el año libre de hielos. La tarea de suministrar este material a las tropas soviéticas recae totalmente sobre el ferrocarril de Murmansk, que con su extensión de 1750 kilómetros constituye una arteria vital que puede ser herida fácilmente. Murmansk y el ferrocarril de Murman constituyen, estratégicamente, una unidad, pues la ciudad sin la línea férrea no tiene valor alguno para la Unión Soviética, pero la única comunicación marítima hacia el Mundo tiene un valor incalculable. Aun en el caso de que todo el espacio al norte de Leningrado fuera un territorio muy poco poblado y de reducidísima importancia para la agricultura y la industria, la Union Soviética tendría que erigir ante esta línea un frente extraordinariamente fuerte, para asegurar a toda costa esta comunicación. Además, en un principio tanto el ferrocarril como el puerto debían servir a la ampliación de la Unión Soviética, es decir, como medio de ataque contra Finlandia y Europa.

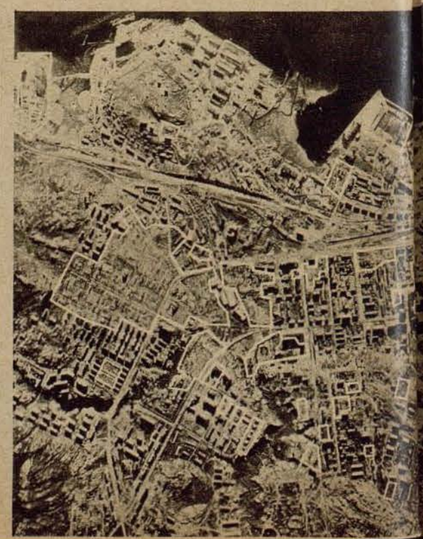
Los bolcheviques, que por temor ante lo que podría suceder a su ferrocarril lanzaron en la primavera pasada violentes ofensivas tanto en el norte como en el centro del frente septentrional, siendo rechazados sangrientamente por las tropas del Capitán General Dietl y por nuestros aliados fineses, con el eficaz apoyo de formaciones de la Luftwaffe, se esforzaron en la mayor medida posible para asegurar a este territorio mediante la concentración de numerosas divisiones, el establecimiento de muchos aeródromos para aviones de caza a lo largo de la línea férrea y el emplazamiento de innumerables baterías. Considerables fuerzas soviéticas se encuentran retenidas en esta región, y no solamente soldados, sino también enormes masas de trabajadores y de material son empleadas para reparar lo antes posible los daños constantemente causados por las bombas de aviones alemanes. Como los pasos de ríos de este ferrocarril corren especial peligro, se construyeron precisamente aquí trechos de doble vía, para que el puente de la segunda vía pueda ser utilizado en el caso de quedar destruído el primero. Debido a la línea seguida por el frente a orillas del Swir, entre los lagos Ladoga y Onega, la línea principal del ferrocarril hacia Leningrado ha quedado interrumpida, y los bolcheviques se han visto obligados a echar mano al ramal que conduce a lo largo de la orilla meridional del Mar Blanco, que sale de Bjelomorsk y que se une a la línea férrea que parte de Archangelsk hacia el Sur. La mayor parte de las medidas de seguridad soviéticas se concentra sobre el trecho Murmansk—Bjelomorsk. El paisaje en este espacio habría que haberlo visto para formarse una idea aproximada de las dificultades con que se tropieza a cada paso y para poder apreciar debidamente los éxitos de las tropas alemanas y finlandesas, que a pesar de todo lograron ganar terreno. Aquí existen amplísimas zonas en que es imposible toda operación bélica, y en las que únicamente pequeñas patrullas finlandesas pueden aventurarse a avanzar sin camino ni ruta alguna, sin avituallamiento y sin la posibilidad de transportar los alimentos necesarios para una acción mayor. Por cierto que tales empresas son realizadas, pero son acciones aisladas y aventureras, durante las cuales tales patrullas avanzan hasta a 150 kilómetros detrás del frente enemigo, interrumpiendo al ferrocarril de Murman mediante voladuras. En trechos de centenares de kilómetros es imposible todo movimiento de tropas, ya que los lagos, los pantanos y bosques caracterizan el sector central del alto frente septentrional, mientras que al Norte se ofrece al observador aéreo un paisaje de rocas, agua, pantanos y bosques, en el que solamente puede haber pocas rutas de abastecimiento y en el que hay muy poco lugar para armas pesadas. Esta es una región en la que solamente el cazador alpino puede actuar a gusto. Puntos de apoyo y guardias avanzados en bosques, llanuras y pantanos indican la línea que sigue este frente en el alto norte. Cada marcha es una pequeña expedición, y los sentidos de los hombres que luchan aquí deben ser tan agudos como los de un cazador, que sabe interpretar todo ruido y que ya presiente el peligro antes de verlo. La época de combates y acciones en esta región es el invierno con duras heladas, prolongada obscuridad y con una alta capa de nieve pues el verano es breve y durante el mismo todos los pantanos están abiertos, ofreciendo obstáculos casi insuperables, mientras que miríadas de mosquitos constituyen una plaga casi insoportable para los soldados.

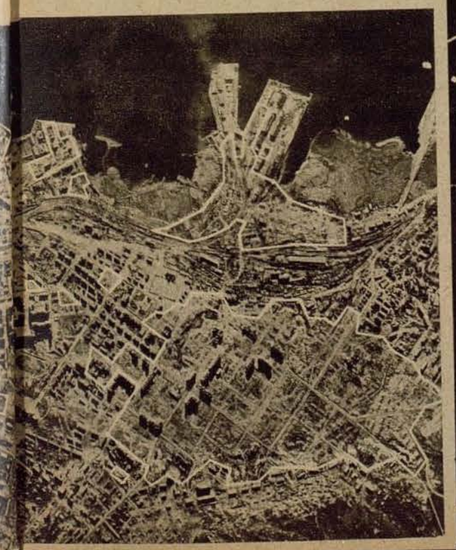
Divisiones enteras de soldados y ejércitos de trabajadores empleados en el ferrocarril de Murman no son capaces de posibilitar que los suministros que deben ser transportados por ferrocarril, con el material tan ansiado, lleguen a destino. Cierto es que Stalin ha instituído en Murmansk a un profesor, que como encargado plenipotenciario cuenta con grandes poderes para hacer descargar por el camino más rápido a los buques que llegan y que puede obligar a todos los habitantes, incluso a los que sólo tengan un brazo, a acudir a los buques para ayudar en los trabajos de descarga. El trabajo de descargas es una necesidad imperiosa, y aunque los buques son verdaderamente inundados con personas, existe un límite en el que uno comienza a estorbar al otro. Diariamente aparecen los aviones alemanes de bombardeo y los Stukas sobre el puerto de guerra de Murmansk, fuertemente armado, y aun cuando en toda ocasión levantan vuelo aproximadamente cincuenta cazas soviéticos y a pesar de que la DCA dispara el máximo posible, las bombas alemanas caen sobre las instalaciones portuarias, los diques y los buques. Enormes nubes de humo de 3000 metros de altura, que pueden ser observadas incluso desde Petsamo, cubren el espacio sobre Murmansk cuando las bombas alcanzan depósitos de petróleo, un mar de llamas cubre a la ciudad y encuentra pasto siempre nuevo en las muchas casas de madera. Hoy día demuestran las fotografías de los aviones de reconocimiento, que grandes partes de Murmansk han quedado reducidas a cenizas. Las posibilidades de descarga rápida de buques son siempre menores, cuanto más grandes son las destrucciones. Ciertamente se trata de descargar a vapores más pequeños en otras partes, como en Jokanga, y los buques que no son descargados se encuentran repartidos en el fiordo de Murmansk, ofreciendo objetivos muy inseguros, pero en realidad, mediante el frente invisible tendido por la Luftwaffe sobre el ferrocarril de Murman y sobre el frente del Mar Glacial, se quita en gran medida a los soviets la preocupación por la descarga. La zona de acción de los aparatos alemanes de reconocimiento alcanza tanto hasta Reykjavik en Islandia, donde son compuestos los convoyes con buques ingleses, americanos y canadienses, como hasta Spitzbergen y Nueva Zembla. Esos aviones son las patrullas y los telescopios de tijeras de la Luftwaffe sobre el Mar Glacial Artico, que a pesar de las dificultades de navegación debidas a la desviación de la brújula en la zona polar, a pesar de las dificultadas eléctricas causadas por la aurora boreal y no obstante las malas condiciones climatéricas, controlan a este enorme espacio. Detrás de estas máquinas de reconocimiento aparecen y actúan las escuadrillas de bombardeo, que se lanzan sobre los convoyes en estrecha colaboración con nuestros sumergibles. Sobre el éxito ya no se necesita hablar, después de que el último gran convoy fué aniquilado casi totalmente, a pesar de todo el cuidado que había puesto en la navegación. Una gran parte del material de guerra que los soviets habían recibido por medio de convoyes que lograron llegar a destino gracias a las pésimas condiciones del tiempo, ha sido convertida, entre tanto, en chatarra a raíz de la actuación de nuestros aviones de caza. Ese material que llegó a suelo ruso estaba compuesto en parte por aviones de caza, de los cuales muchos fueron empleados para la defensa de Murmansk. Numerosos Hurricane, Airacobra y Curtiss-Tomahawk se han presentado ante los cañones de las armas de nuestros Me 109, resultando víctimas de estos últimos.

Incluso la mayor desconsideración en el empleo del propio material humano, ya se trate de soldados o trabajadores — por ejemplo, la DCA soviética dispara sin considerar los aparatos propios, que operan en la zona atacada — no puede impedir que en este importante puerto sea combatida eficazmente una arteria vital soviética. Aquí, bajo el sol de medianoche, las acciones de los aparatos alemanes no terminan nunca y las formaciones de la Luftwaffe han creado una red tan estrecha que rara vez logra pasar por ella uno de los valiosos peces procedentes de Inglaterra y EE. UU. de Norte América.

Casi diariamente ataca la aviación alemana al importante puerto de guerra y de trasbordo de Murmansk, fuertemente protegido, sembrando muerte y destrucción en las amplias instalaciones de importancia bélica. Las dos fotografías inferiores ofrecen una interesante comparación de la creciente destrucción de esta base tan importante. Especialmente en la segunda foto a la derecha, que muestra el mismo sector que se ve en la foto izquierda, se ve cuán duramente ha sido alcanzado el puerto de Murmansk



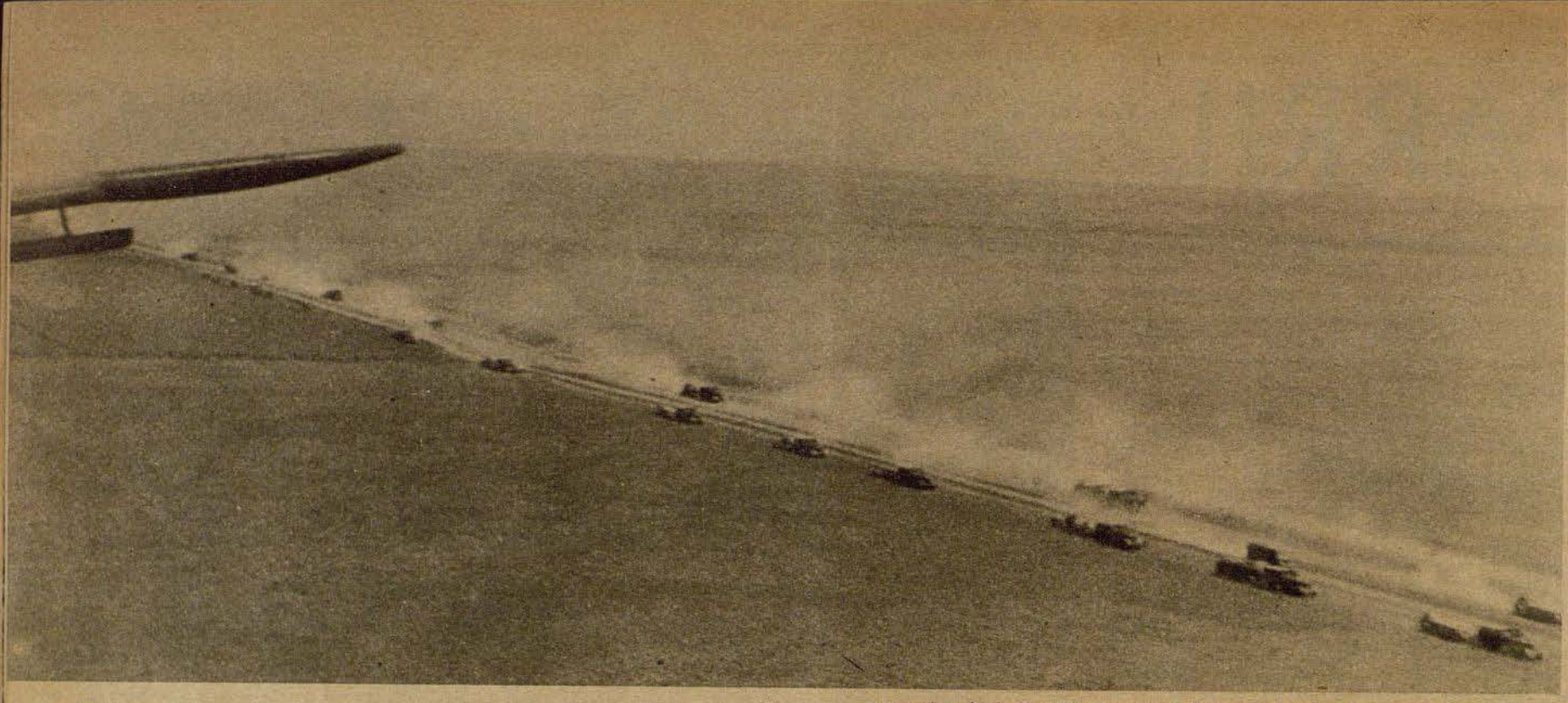




Vista de la zona portuaria de Murmansk, después de un ataque aéreo. Un inmenso incendio ha estallado en un barrio de la ciudad que, como muestra el recuadro en la foto inferior, ha quedado casi totalmente reducido a cenizas. Las letras y los números en la fotografía derecha significan: A: estación de ferrocarril, B: puerto de trasbordo, C: astilleros para reparaciones de buques, D: incendios, 1: edificios destruidos, 2: edificios averiados, 3: fábricas gravemente averiadas, 4: averías causadas en las vías férreas. Los círculos rayados significan blancos de bombas

Fotos Luftwaffe





Continuamente en dirección sur

El avance alemán en el Cáucaso

Una vista desde el avión por encima de uno de los ejes de avance alemanes, nos facilita una idea de la vastedad sin límites de la estepa, sobre la que las columnas alemanas se adelantan hacia el Kuban en medio de una verdadera niebla de polvo





Un momento histórico: Tropas alemanas rebasan la frontera entre Europa y Asia en el dique Manyich

El número de prisioneros caídos en poder de los alemanes en las batallas de cerco y en los rápidos avances en dirección sudeste y sur del frente del Este, es tan elevado que primeramente sólo pudieron trazarse amplios campos en los que tenían que concentrarse las masas de los soviets derrotados. Miles y miles esperan aquí la continuación de la marcha a la retaguardia y se empujan para recibir el rancho, muchas veces el primero desde hace días



Fotos PK Corresponsales de guerra Wahner, Tidick (PBZ 3), Schütze (Sch 1)

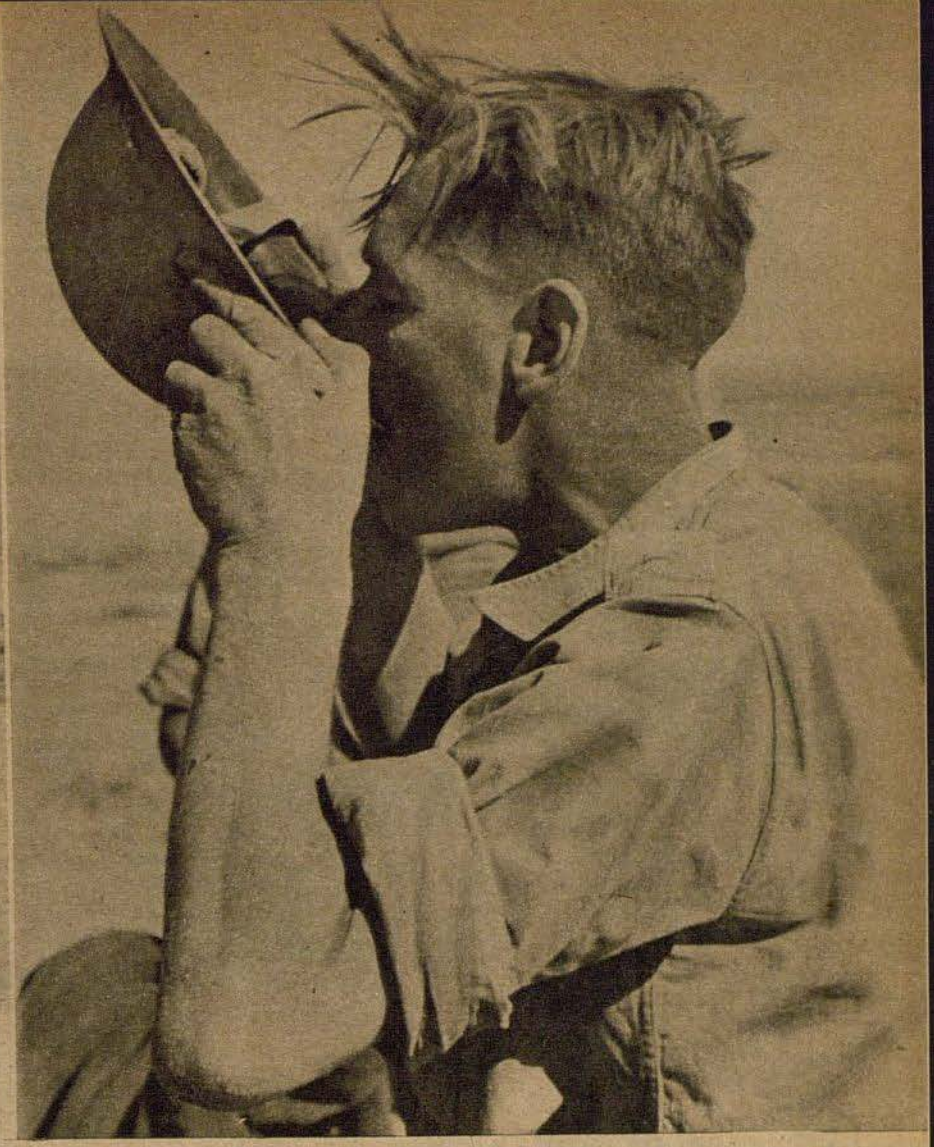
A la derecha: Esta fotografía no procede del Africa, sino igualmente del Este. El dromedario que sirve de animal de tiro en las estepas entre el Mar Negro y el Caspio, presta buenos servicios a las columnas motorizadas del Ejército alemán

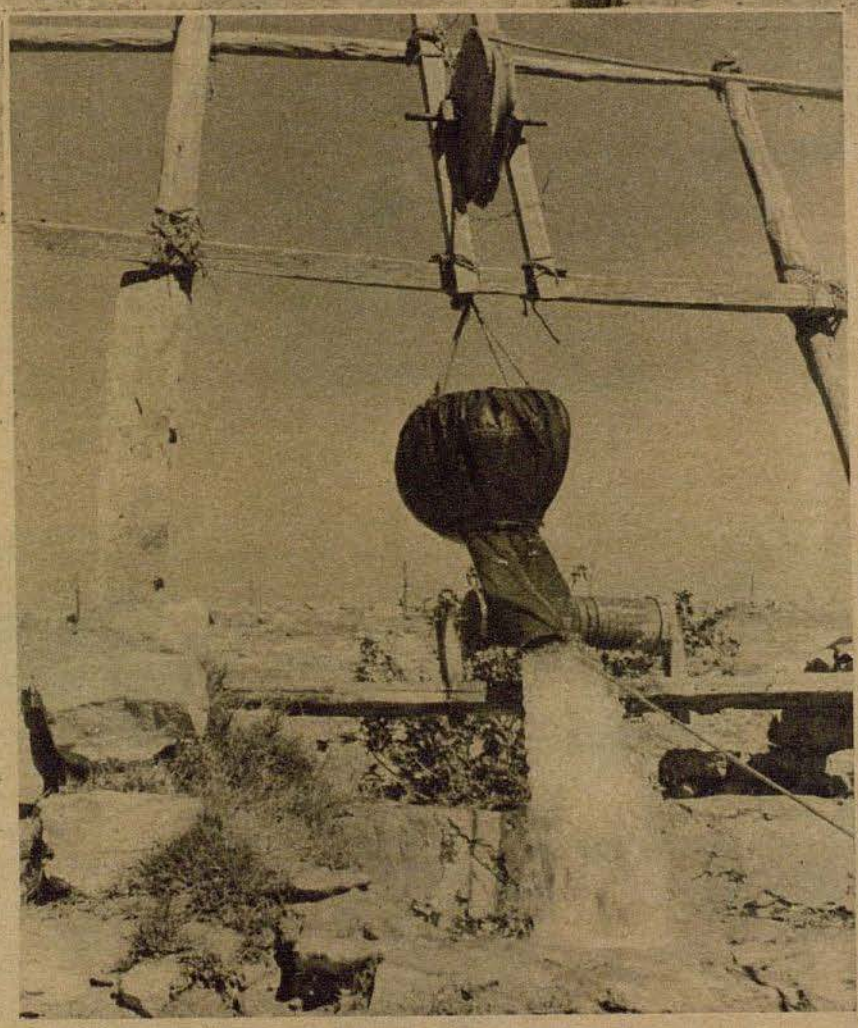
"¡Agua!"



La guerra en el desierto no es sólo para el soldado europeo una lucha contra el enemigo, sino también contra el clima tan desacostumbrado, el calor y la sed. Lo más valioso para el soldado de combate en Africa es el agua. De ella depende la vida. Agua clara y fresca es el deseo de todos los soldados del ejército de tanques y de la Luftwaffe; de todos aquellos, que están metidos en los calurosos tanques preparados para el ataque en cualquier parte del sofocante desierto; y también de los aviadores que salen de las asfixiantes cabinas o del personal de tierra que trabaja día y noche al cuidado de los aviones. Por lo tanto los pocos pozos existentes son de incalculable valor para la lucha sin cuartel contra el sol y la naturaleza

Fotos PK del corresponsal de guerra Grosse (HH 3) Tannenberg, Losnitzer, Otto (Sch 3)



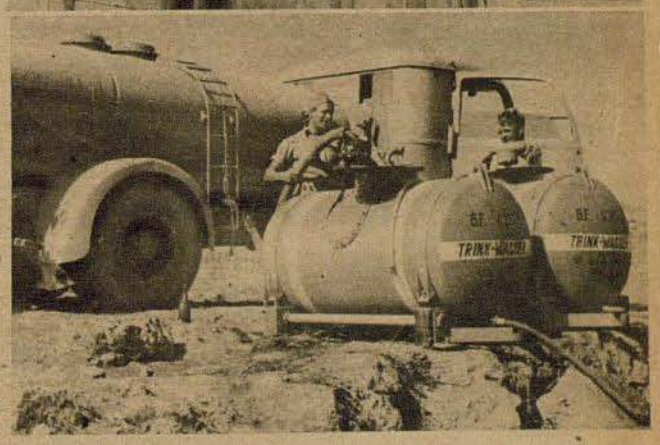


Arriba: La valiosa agua potable se distribuye en raciones calculadas exactamente — también los prisioneros reciben su parte

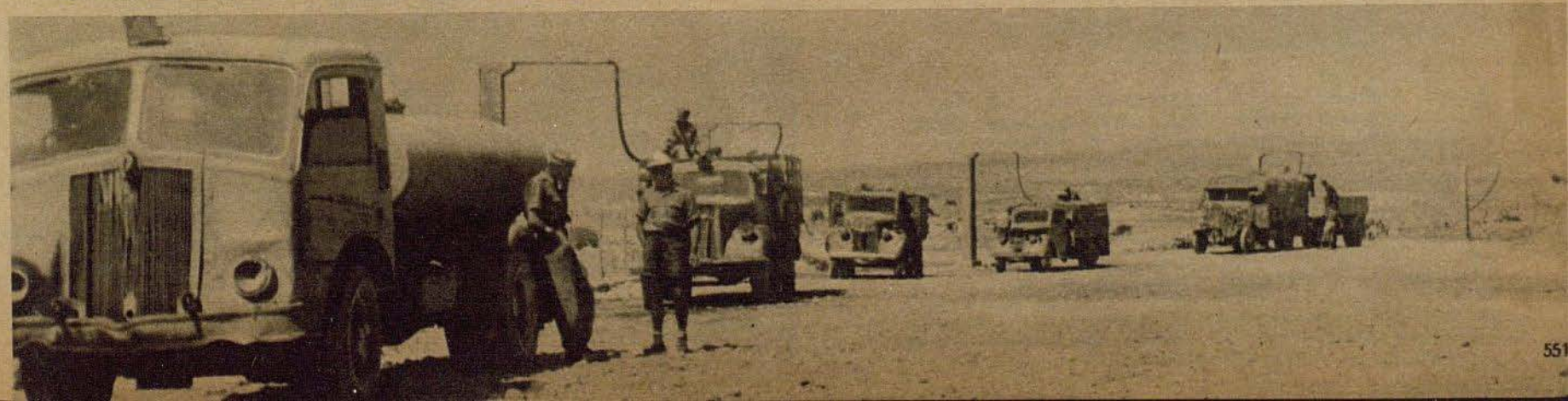


Derecha: Estos sudafricanos fijan su mirada ardiente hacia el coche tanque (derecha inferior), cuyo valioso contenido es traspasado a depósitos

Para el soldado que combate en la tórrida zona del desierto no hay nada tan atrayente como un pozo de agua — mientras éste contenga el preciado líquido . . .



Debajo: Los automóviles forman una larga fila ante un gran depósito de agua

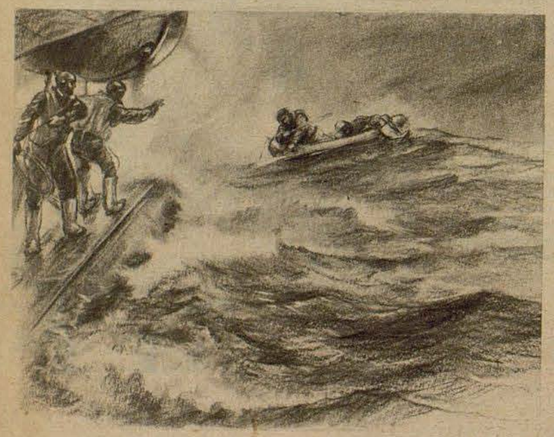


Cinco días y cinco noches

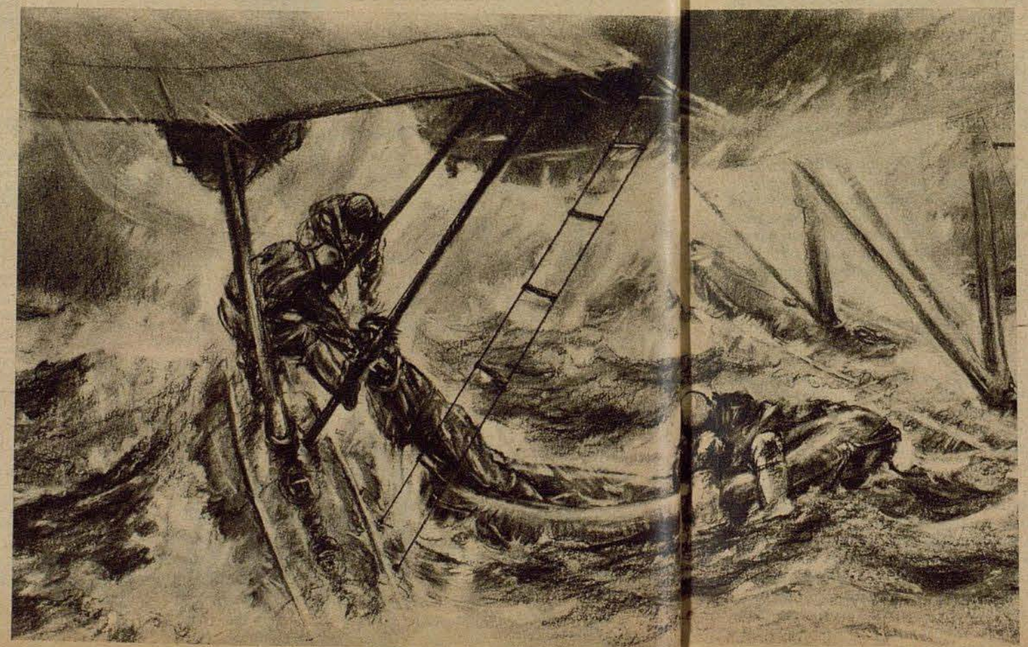
Noble gesto de una dotación de reconocimiento alemana



Desde hacía cinco días navegaba a la deriva un bote de goma sobre la inmensidad del Mar Glacial. El 9 de junio de 1940, fecha en que fueron hundidos por los acorazados alemanes "Scharnhorst" y "Gneisenau", el portaaviones "Glorious" y los destructores torpederos "Ardent" y "Acasta", se salvaron seis hombres en un bote de goma. Ahora sólo quedaban dos. — La tripulación de un He 115, que regresaba de un vuelo de reconocimiento, divisó por casualidad esta diminuta embarcación. A escasa altura volaron varias veces sobre los náufragos. Un hombre yace como muerto sobre la borda, el otro intenta hacer señales con el remo. Ambos son ingleses. Pero para los soldados alemanes no hay enemigos en situación semejante. A pesar del fuerte oleaje y brisa que sopla del noroeste el jefe de la dotación alemana ha decidido inmediatamente salvar a los náufragos



Al volar alrededor del bote, poco hubiera faltado para perderlo de vista, pero a pesar de ello consiguen amerizar con el hidro con tal precisión, que éste se detiene justamente detrás del bote. Al tocar con el agua, el aparato cruje respetablemente, pero quien conoce el He 115 sabe lo que éste puede resistir. El jefe y el telegrafista salen del avión y se encaraman sobre los flotadores, el piloto dirige con mucho cuidado el avión hacia el bote de goma, para que éste quede entre los flotadores. El bote se acerca efectivamente al avión, pero la esperanza de poder salvar a los dos ingleses simultáneamente no llega a realizarse. El hombre que yace en el bote, no es capaz de levantarse ni extender la mano para coger la de sus salvadores. Cinco días y cinco noches con la ropa mojada, torturados más por la sed que por el hambre, próximos a enloquecer, estos dos ingleses fueron más resistentes que sus cuatro camaradas, que ya no se encontraban en el bote. ¡Qué tragedia se hubo desarrollado!



También el hombre que al acercarse el avión hizo señales con el remo sólo puede aferrarse con sus últimas fuerzas a las manos salvadoras, siendo puesto sobre los flotadores. Pero entonces ya no tiene fuerzas ni para moverse, de forma que hay que meterlo en la cabina del telegrafista con la ayuda de los tres miembros de la dotación. Entretanto el avión se mece sobre las olas. Poco más tarde también se consigue salvar al otro inglés, pero éste no parece darse cuenta de lo que sucede. Su cara es joven, pero su pelo es blanco. Cinco días y cinco noches . . .

Ilustraciones H. v. Medvey



Mucho más difícil que el amerizaje fué el despegue. Las olas zarandean el avión de forma que siempre vuelve a caer sobre el mar, pero horas más tarde ya se divisa la costa y la silueta de las montañas de Noruega. El He 115 se encuentra sobre el lugar en que se entabló un combate aéreo y tiene ocasión de salvar a un canadiense derribado sobre el mar. El amerizaje es perfecto, pero cuando el nuevo "pasajero" quiso subir por detrás al avión, el telegrafista dice con humor: "¡No hay sitio — ya hay dos dentro. Se ruega tome asiento aquí delante!" — El He 115 regresa con tres hombres más a bordo, de los que tenía al despegar





Teniente general HOFFMANN von WALDAU



Capitán MÜLLER



Capitán BRÄNDLE

NO QUEREMOS OBTENER NADA PARA NOSOTROS, SINO TODO SOLO POR ALEMANIA

ADOLF HITLER



Teniente PFAFFENDORF



Teniente KNACKE



Teniente WAGNER



Teniente SIMSCH



Alférez NEUHOFF



Capitán HACKL



Brigada mayor BEERENBROCK



Alférez HANNACK

En recompensa a su heroica actuación en la lucha por el porvenir del pueblo alemán, el Führer concedió las

HOJAS DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERO

al brigada mayor Beerenbrock, piloto en una escuadra de caza, como soldado número 108 de las fuerzas armadas alemanas, y al capitán Hackl, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, como soldado número 109 de las fuerzas armadas alemanas

Como merecieron la Cruz de Caballero

El teniente general Hoffmann von Waldau, jefe de Aviación en Africa, actuó como jefe de sección en el "Führungsstab" del Estado Mayor alemán del Ejército del Aire desde el comienzo de la guerra y ha adquirido méritos especiales en tal cargo. Desde febrero de 1942 está destacado en el teatro de guerra del Africa septentrional, donde participó decisivamente en los grandes éxitos, especialmente en la conquista de la fortaleza de Tobruk, como jefe de Aviación de las unidades de este arma a su mando. — El capitán Rudolf Müller, jefe de grupo en una escuadra de combate, hundió con su escuadrilla 60.000 TRB en lucha contra la navegación de abastecimiento inglesa, siendo averiadas gravemente otras 48.000 TRB. Casi la mitad de estas cifras puede requerirla para sí. En el frente del Este contribuyó a los éxitos de su grupo mediante su heroismo ejemplar. — Capitán Brändle, jefe de grupo en una escuadra de caza, ha derribado 59 aparatos enemigos, de ellos 14 británicos, en más de 470 servicios en lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética. — Teniente Pfaffendorf, en una escuadrilla de reconocimiento cercano, se distinguió notablemente en los duros combates al Sur del lago Ilmen por su intervención personal. Repetidas veces efectuó valiosísimos reconocimientos para el Mando y además posibilitó la destrucción de 142 objetivos enemigos por la Artillería. — Teniente Knacke, piloto en una escuadra de caza nocturna, demostró continuamente espíritu combativo con 20 aparatos derribados, siendo uno de los más jóvenes aviadores de caza nocturna. — Teniente Helmuth Wagner, jefe de sección en un regimiento de paracaidistas, saltó en la acción de Creta con su sección en las inmediaciones del aeródromo de Iraklion. A pesar de haber sufrido cinco heridas, en parte de gravedad, continuó luchando en situación aparentemente desesperada. En el curso de los combates puso fuera de combate con pocos paracaidistas tres posiciones antiaéreas y destruyó un tanque con bombas de mano. — Teniente Simsch, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, se distinguió como brillante aviador de caza en todos los teatros de la guerra en 452 servicios contra el enemigo. En numerosos combates aéreos derribó 39 aparatos, entre ellos 13 ingleses. — Alférez Hannack, piloto en una escuadra de caza, se ha acreditado en 230 servicios contra el enemigo como jefe de patrulla y combatiente aislado en duros combates aéreos contra un adversario muchas veces superior numéricamente, obteniendo 41 victorias aéreas

Fotos PK Corresponsales de guerra v. Kayser, Reimers, Zwilling (Sch 3), Scherl-OKW (8)

Cáucaso

El hecho de que la geografía denomina a los gigantes de hielo del Cáucaso como las montañas más altas de Europa, es algo, que a nosotros los alemanes no siempre tenemos presente. Pero los destinos de los pueblos se realizan inmutables. Para la edad antigua la costa septentrional del Mar Negro del Cáucaso suponía el final del mundo, que en el Oeste lindaba en las columnas del Atlas, o sea en el Peñón de Gibraltar. Hasta bien entrada la Edad Media el sentido de comunidad de Europa, Africa del Norte, y Asia Menor, era mucho más fuerte. Después del descubrimiento de América se trasladó el punto de gravedad desde Europa del Norte hasta las costas del Atlántico. Pero la imponente cordillera del Cáucaso siempre ha sido para los pueblos mediterráneos, con los cuales estamos tan estrechamente unidos, una muralla contra la barbarie de las estepas del Este. Según la mitología, Prometeo fué aferrado en el monte Kasbek, por haber traído el fuego a la humanidad, y en el Elbrus tocó tierra el Arca de Noé al descender las aguas del diluvio. Según la enseñanza del Islam el fin del mundo se iniciará en el Mar Caspio.

En las inmensas estepas al norte del Mar Negro y del Mar Caspio, se encontraba durante siglos el gérmen de las desaveniencias entre los pueblos. En grandes oleadas se lanzaban contra Europa, inundaron el Cáucaso y continuaron su avance hacia el sur. ¡Cruce del mundo! El camino hacia el este desde Europa pasaba a través del Bósforo, costa meridional del Mar Negro y los Bajos Transcaucásicos. En la península Apcheron, donde hoy en día hay miles de pozos petrolíferos, existía un templo hindúe, e Inglaterra ha combatido en estas regiones durante un siglo contra los rusos, puesto que por aquí buscaban la salida al mar cálido y a la India. De norte a sur, del oeste al este — Caucasia es un nudo de comunicaciones, como no lo ha habido otro en la historia. Las cordilleras del Cáucaso se extienden 1200 km entre el Mar Negro y el Mar Caspio, o sea más largas que los Alpes, incluso más altas, indómitas, formidables y mucho menos habitadas. El Cáucaso tiene una anchura media de 200 km, solamente en Ordchonikidse (Wladikawkas) se estrecha esta muralla hasta unos 140 km. Enormes y gigantescos glaciares, cordilleras de escarpadas montañas, en parte antiguos volcanes, de los cuales 50 son más altos que el Mont Blanc con pocos puertos, con profundos valles, impetuosos torrentes sin lagos, con ocho meses de invierno en el norte y un clima subtropical al sureste, esto es el emocionante e inigualable mundo montañoso. En el mapa vemos el largo y enorme centro montañoso del Elbrus (5629 m) y del Kasbek (5043 m). Al norte y al sur existen cuatro ríos que llevan consigo las aguas de las innumerables vertientes.

El Càucaso era como un filtro. Los antiguos pueblos de la montaña fueron obligados a retraerse en las alturas por las avalanchas y los residuos de los pueblos invasores. Aquí existen aún muchas razas de aquellas que pasaron hacia Europa, manteniéndose en este escondrijo por más de mil años. El mundo caucásico está habitado por unos doce millones de habitantes, un verdadero mosaico de pueblos y razas distintas. Nosotros sólo podemos mencionar los grandes grupos de los georgianos, armenios y turcotártaros en la región de Aserbeidschan; además los auténticos "Gorzy", y los habitantes de la montaña circasianos, a los cuales hay que añadir otras tribus menores de la altiplanicie de Daghestan. En las estribaciones septentrionales del este viven rusos. En Transcaucasia también se encuentran alemanes, en las cercanías de Tiflis suabios, que después de las guerras napoleónicas emigraron a aquellas regiones. Helenendorf, Freudenthal, Katharinenfeld, de la cual los bolcheviques hicieron Luxemburg en honor de la judía Rosa Luxemburg, son nombres conocidos. Los soviets han arruinado estos florecientes pueblos de viticultores, muchos suabios encontraron su muerte trágica en la inmensidad de Siberia.

Bajo las apariencias de una amplia poolítica nacional, Moscú ha dividido Caucasia en muchas partes, pero toda la región está subyugada por una administración centralizada. El comunismo no tiene aquí base social ni ideológica. El odio contra todo lo ruso y la profunda religiosidad de los pueblos de la montaña los unieron con la aversión de los pueblos de alto nivel cultural de Transcaucasia. Los soviets tuvieron que proceder con mucha cautela, pero en el transcurso de veinte años han afianzado su dominio paso por paso. Las llamadas Repúblicas Autónomas y Regiones Autónomas forman un lío inentrañable basado según se dice en la multitud de razas y pueblos, e pero que en verdad sólo ha de facilitar el dominio de Moscú. En el mundo Caucásico solo existió una vez una unidad de estado, y esto fué en el siglo XII bajo la legendaria reina georgiana Tamara. Pero en regla general siempre ha subsistido la lucha y la guerra entre los habitantes y los invasores. Siempre han estado en juego las grandes potencias, una vez fué Persia, Grecia y Roma, más tarde los árabes, turcos y mongoles, hasta que llegaron los rusos bajo Pedro el Grande, que inmediatamente fueron hostilizados por el sur por Inglaterra. Zarathustra / Mohamed, los griegos ortodoxos y los sacerdotes de las religiones más distintas se disputaban el dominio de las amas. Se vertió mucha sangre, y el hierro se uso más para armas que para arados.

Lentamente los rusos avanzaron hacia el centro. Construyeron un fuerte junto al Terek, los habitaron con cosacos y sus familias, crearon más tarde muchos de estos pueblos de soldados y entre ellos colocaron pequeños fortines, formando de esta forma una línea que pasaba más allá de Terek y Kuban hacia la montaña. Los zares tuvieron suerte. En 1800 abdicó el rey de Georgia. El país se convirtió en una provincia rusa. Otros pueblos que se encontraban en las inmediaciones se aliaron también con el zar, con lo cual se apoderó de la carretera principal sobre el Cáucaso. Los rusos no dudaron ni un momento en aumentar sus dominios. Ampliaron su soberanía con una tenacidad brutal hacia el este y oeste. Pero se les opusieron unos indómitos adversarios. En Daghestan unieron mahometanos fa-

- cruce del mundo

Rutas militares que hicieron historia / Por Gotthart Meyer

náticos la Guerra Santa contra los incrédulos con su voluntad de libertad, y encontraron en Schamil un genial caudillo. Rusia combatió sesenta años contra los pueblos del Cáucaso. Fué una guerra terrible llena de pasión y crueldades; extinguiéndose pueblos enteros.

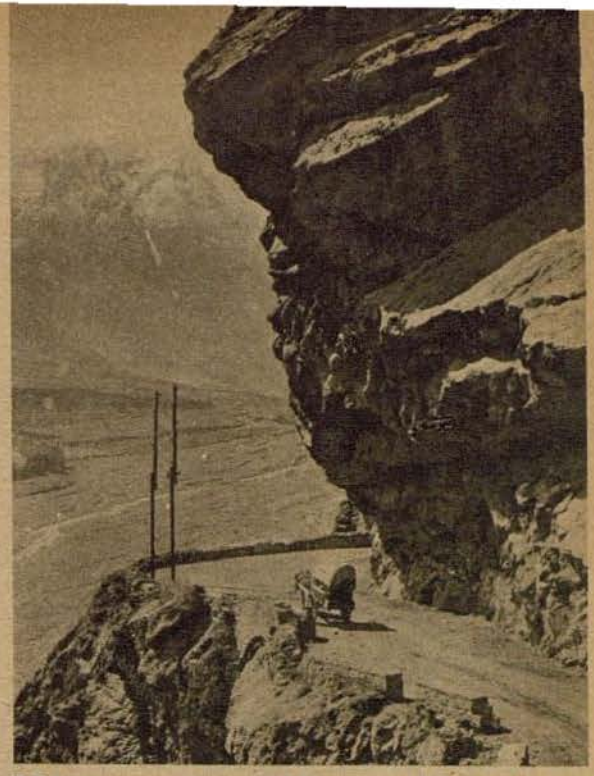
Durante la Guerra Mundial soldados alemanes llegaron hasta Tiflis bajo el mando del general alemán Kress von Kressenstein. Georgia se hizo independiente y Alemania la apoyaba. Los turcos estaban en Batum.

Los ingleses se retiraron hacia Bakú, puesto que allí olía a petróleo. Después de retirarse los alemanes desarrollaron gran política en Transcaucasia, han intrigado y han prometido mucho, pero nada han cumplido. Sólo les interesaba el petróleo. Entonces Inglaterra estaba en el apogeo de la realización de sus deseos: todo el Irán, Irak, Palestina, Egipto y Transcaucasia estaban en manos de Inglaterra. Toda la explanada militar para la India se encontraba bajo el control inglés. Contra los soviets apoyaron los ejércitos del general Deninkin, pero al acercarse las fuerzas armadas bolcheviques, los ingleses se retiraron inmediatamente. Kemal Ataturk sostuvo una política realística de compensación y evacuó Bakú. Los magnates del petróleo fueron desposeídos, los pueblos del Cáucaso perdieron su religión y libertad, la G.P.U. y los soldados soviéticos siguieron por los mismos derroteros iniciados por el imperialismo zarista. Los ejércitos de los soviets avanzaron por la carretera grusiniana, cuya construcción iniciaron los zares en 1784. Pasaron a través del puerto de la Cruz, en donde el verdugo de los cherqueses, el general Yermolow, mandó erigir una cruz de piedra. Este puerto tiene una altura de 2380 m, es el mejor y el más seguro de los puertos a través de la montaña. Esta calzada militar empieza en Wladikawkas (domina sobre el Cáucaso), actualmente Ordschonikidse, y conduce a través del Valle de Dariel, circundada de altos peñascos y más tarde pasa por el Valle de Aragwa y llega hasta Tiflis, la capital de Georgia (más de 500.000 habitantes). Es una de aquellas carreteras del mundo, que han hecho historia. Más al este conduce esta calzada a través del grandioso Valle de Kassara pasando por el alto de Mamisson, que con su altura de 2860 m es casi tan alto como la Zugspitze, y comunica los calles del Ardon y Rion.

Estas carreteras serpentean al pie del Kasbek y del Elbrus, o sea que cruzan el Cáucaso en su mismo centro.

Al este, en Daghestan, no existen carreteras transitables, la montaña cae verticalmente hacia el sur desde gran altura. Es posible que los soviets hayan mejorado esta calzada por el puerto de Narsk y Nucha, teniéndose siempre en cuenta que se habrán hecho grandes obras en secreto para mejorar la situación estratégica. En la parte oriental del Cáucaso el alto de Klochor (2800 m) comunica los valles transitables del Kodor y del Teberda. Más al este aún, existe un ferrocarril desde Maikop a través del macizo montañoso hasta el Mar Negro. Este ferrocarril forma parte del sistema de comunicaciones más importante de Ciscaucasia, que comunica Rostov, Grosny, Mar Caspio y Bakú. De esta línea férrea se ramifica en Transcaucasia la comunicación entre Bakú y Batum, trayecto que dura unas treinta horas de tren expreso. Desde Batum hay un ferrocarril costero hasta Suchum. Desde Tuapse, en donde llega el ferrocarril de Maikop hasta la costa misma, se ha construído un ramal hacia el sur hasta Adler. El tramo entre la estación final y Suchum falta aún. Desde Tiflis el ferrocarril transcaucásico tiene enlace con los ferrocarriles turcos pasando por Kars, y pasando por Eriwan a Tabris en Iran. Los persas tuvieron el cuidado de no asimilar el sistema ferroviario con el ruso. Pero para nada les ha servido.

Las vías de comunicaciones tienen muchos puntos de contacto, cuestiones de orden estratégico y económico. En Cis y Transcaucasia los oleoductos están situados junto a los ferrocarriles. Petróleo, vino y mujeres bonitas, será en lo que piensa el lego cuando oye hablar del Cáucaso. Las más bellas habitantes del Cáucaso las cherquesas, derivan su descendencia de las amazonas. Cuando un día Alá buscó las huris para su paraíso, las buscó también entre las circasianas. Cuando el enviado de Alá vió estas mujeres decidió quedarse en la tierra, lo cual no enfureció poco a Alá. También hay vino, pero ante todo hay petróleo: en Bakú, Grosny, Maikop, y Tiflis. Los yacimientos de Bakú se calculan en dos mil quinientos millones de toneladas. Según estadísticas soviéticas de 1937 se extrae anualmente treinta millones de toneladas. En 1940 Moscú ha organizado militarmente la economía petrolera. Se han creado departamentos, que se encargan de toda la organización y administración de las regiones petrolíferas. En total son siete, las más importantes "Asneft", "Grosneft" y "Maikopneft" en Caucasia. Aparte del petróleo también existen valiosos metales de manganeso en Schiaturi, cobre en Armenia, y además fuentes de agua mineral — en el balneario de Kislowodsk los funcionarios comunistas pecan en sus "sanatorios" en forma muy burguesa y por lo demás llevan una vida espléndida — algodón, té, y limones, son conocidos como productos de Caucasia. Por lo tanto, no es de extrañar, que los ingleses siempre tuvieron gran interés por esta región y muchos rebeldes estaban armados con fusiles ingleses. Esto sucedió por último vez en 1924 en Georgia.

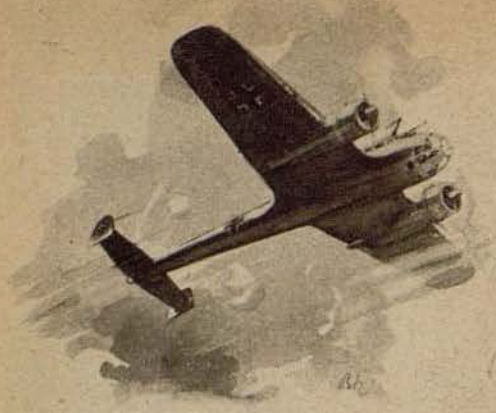


Una carretera a través del Cáucaso es la calzada militar de Grusin, cuya construcción ya se inició por los zares en 1784. Es una de aquellas carreteras del mundo que han hecho historia

Fotos Scherl-Bilderdienst

Actualmente dicen que en el Cáucaso ha levantado el vuelo desde su nido sobre el Elbrus el ave divina Simurg. Corre la leyenda que el mundo se conmueve hasta su base, si este ave despliega sus alas de plata. Entonces despiertan los espíritus y enormes acontecimientos se desarrollan en la tierra. Hoy en día los soldados bolcheviques se encuentran en el Irán. Tienen ocupada la provincia persa de Aserbeidschan. Mantienen fuertes contingentes de tropas en la frontera turca y del Irak. Todo el Irán del norte ha de convertirse en esfera de influencia de Moscú, lo mismo como en 1907, cuando los ingleses pactaron en San Petersburgo, para ganar las masas rusas como aliadas contra Alemania. Pero con ello los soviets tienen en su poder la orilla meridional del Mar Caspio y con Teherán el ferrocarril que conduce al sur. ¡Este comunica el Golfo Persa con el Océano Indico! Sobre las carreteras y ferrocarriles del Cáucaso, se transportan armas americanas e inglesas. ¡No demasiadas pero bastantes, para quitar a los ingleses toda esperanza, de hacer retroceder a los soviets detrás del Cáucaso! De esta forma los ingleses cavan la fosa para su propio imperio.





Visto por tres...

Un ataque y lo que dice la tripulación

Por el corresponsal de guerra R. Schiffmann

Ilustraciones PK Corresponsal de guerra Wilhelm Baitz

PK El despegue se efectúa poco después del mediodía. La costa, el canal de la Mancha y el Mar del Norte. Al cabo de tres cuartos de hora por encima del mar están a la vista los rezagados de un convoy a toda máquina. Pasa rápidamente, de costado, un Spitfire y trata de entablar contacto detrás, pero el avión se introduce antes en las nubes. Continuamente barcos aislados que han perdido el contacto con el convoy. Tres vapores aparecen de repente a la izquierda del avión, algo separado navega un patrullero. Ataque por sorpresa, aviso "globos de barrera" y, antes de que la D. C. A. de a bordo haya corregido el tiro, se lanzan las bombas. Dos demasiado cortas, una sobre la popa, una tan inmediata a la banda, que en medio del humo no puede distinguirse si ha caído en cubierta o en el agua. Una masa negra se extiende durante un instante sobre el objetivo. Regreso a la base atravesando el fuego antiaéreo y con un soberbio aterrizaje. Los tripulantes del avión tienen algo que decir respecto a su éxito.



El piloto:

"¡Vaya! ¿Qué tal le ha salido a vuestro padre? ¿No ha sido una ida y vuelta perfectas? ¿Como miró el Spitfire? ¡Un poco de ánimo y estábamos en las mismas nubes! Dos, tres minutos de lavadero, cambio de rumbo, sacando de vez en cuando las narices de la puerta de casa y estábamos fuera de peligro! ¿Y lo que vino después con los barcos? ¿Los tendré en la mira? ¿Serán míos o no? Surgen de golpe y porrazo cuando todavía podía precisamente maniobrar. ¿Serán míos o no? ¡Y fueron míos! ¡A descender y por ellos! ¡Lástima que no pueda ver caer los pepinazos! Después el magnífico viraje cerrado. ¿No ha sido estupendo? Bajo el aparato salía humo por todas partes. Un barco de cuatro mil toneladas resulta k. o. en el primer asalto. Vencedor: la tripulación maravilla de la sexta. Jefe de aparato y cabecilla: ¡Papá, el hacha! ¡Sí, muchachos, el hombre de los mandos!"

El observador:

"Permítaseme una leve sonrisa, ¿quién ha vencido a quién? ¿Quién es el alma de la tripulación, su ojo, su oído, su cerebro? ¿El hombre de los mandos? ¡Tal y como vengo diciendo, una leve sonrisa! El piloto es sólo el órgano ejecutor. ¡Aquí arriba no deciden los músculos, sino caletre y nada más! ¿Quién de vosotros ha visto primero el Spitfire? ¡Nadie! ¡Quién vió los rastros de espuma dejados por el convoy? ¿Quién ha percibido el casco en llamas? ¿Después, los globos de barrera? Y todo en una frase: ¿Quién vió primero los cuatro barcos a babor? ¡Guardáis un silencio glacial, como es natural! Para vosotros no existe la geografía. Vosotros y sin observador sois gente perdida. Cuando el piloto sigue el rumbo marcado y se hace las uñas, cuando el radiotelegrafista tiene tranquilidad y lee novelas de treinta céntimos, ¿quién trabaja entonces? ¿Quién es el que trabaja desde que se despega hasta que se aterriza? Y menudo trabajo! ¡Un trabajo detenido, señores míos! Navegación exacta sobre el convoy. ¡Y la vuelta! Los primeros velos sobre la costa, neblina y más neblina hacia el interior. Y con todo os he servido la base con el rumbo exacto. Volvéis a pisar tierra, y ¿a quién se lo debéis?"

El radiotelegrafista:

"¡Bueno! Todo eso está muy bien, pero ¿qué pinto yo a bordo? Lastre, ¿no os parece? Clase turista, ¿no? Venga, hombre, ¿dondé me he metido yo? Pero hablando en plata, Kinnings, que queréis sin mí? El tommy hubiera dado cuenta de vosotros desde un principio. ¡Sí, señor, el Spitfire! Puesto que, Kinner, da igual quién es el primero en notarlo. Y tampoco nos adentramos tan deprisa en las nubes. Nada, nada, nos hubiera puesto fuera de combate sin vuestro Old Shatterhand de la D. C. A. de a bordo. Deberiais ver una sola vez a Jonny. La mirada dura como el acero, la vista clavada a través del alza y el punto de mira, la barba hacia adelante con obstinación, os digo que una foto así puesta detrás del timón y ningún tommy se atreve a acercarse. E is al jefe de la escuadrilla y declarad que habéis hundido un vapor. ¡Imposible sin Jonny! Puesto que, ¿quién es el testigo principal? Puede decir uno lo que quiera, lo esencial del caso es que el radiotelegrafista lo haya visto. ¡El Mando sabe quién es la persona principal, el hombre positivo, el hombre de la técnica! ¡Y el que os ha traido a la base! No digo más.

Un radiotelegrafista sin observador, puede pasar. Mas lo que es un observador sin radiotelegrafista, pero no quería decir más . . ."

Y, ¿qué dice el parte del combate?

Despegue: 13.22 horas. Hora del ataque: 14.39 horas. Aterrizaje: 15.40 horas. Objetivo batido: Tres mercantes armados, un patrullero. Efecto observado: Un impacto directo de una bomba muy cerca de banda. Explosiones, gran desprendimiento de humo, dejando el barco a punto de hundirse.



General de Aviación Thomsen †

El 5 de agosto de 1942 murió a la edad de 75 años el primer jefe de la Aviación Militar alemana durante la guerra mundial de 1914/18, general de Aviación Hermann von der Lieth-Thomsen. El Führer dispuso un entierro oficial para el precursor de la Luftwaffe alemana. En el solemne acto oficial celebrado en la Sala de Honor del Ministerio alemán del aire, en el que el coronel general Weise representó al Führer, el general de Aviación Kastner-Kirdorf ensalzó al general Thomsen en su discurso como creador y organizador de la primera Aviación Militar alemana y expuso en impresionantes palabras el agradecimiento que el Führer y el mariscal del Reich, que toda la Luftwaffe y el pueblo alemán en general sienten hacia el que creara por primera vez un cortante acero alemán en el cielo

Foto Presse-Hoffmann





Los "Macchi 202"

Los grandes éxitos que aviadores de caza italianos han obtenido últimamente contra la Aviación británica, han sido ganados con el nuevo tipo "Macchi 202". Arriba: El caza aerodinámico, poco antes del despegue. A la izquierda: El timón de dirección de un Macchi 202 acusa ya 7 aparatos derribados sobre el teatro de guerra africano. Abajo: Aviador de caza italiano en su cabina

Corresponsal de guerra Bockelmann (Sch 3)



Dos mecánicos durante el trabajo. El primer mecánico del "Toni" examina una instalación. Desde por la mañana hasta por la noche está ocupado de su Messerschmitt, mira las bujías o investiga cualquier detalle. La pasión por los motores del antes soldado de Infantería, le ha llevado a Aviación. Escalas e indicadores, botones y bobinas son el reino del brigada K. Con atención escucha en el auricular los diferentes tonos. Sintoniza la instalación radiotelegráfica a la frecuencia señalada para el servicio. Pertenece a su escuadrilla desde su fundación, después de haberse especializado como radiotelegrafista en la Marina de Guerra y haberse trasladado después a Aviación







El armero es responsable del funcionamiento perfecto de las armas de a bordo, de las que depende la vida del piloto. En una escuela técnica de la Luftwaffe ha sido preparado detenidamente para su importante misión. — Abajo: Ahí está el "Toni", por el que se esfuerzan nuestros cinco. El Messerschmitt ha volado ya al frente más de cincuenta veces y el piloto ha podido confiarse siempre en ellos. Este es el mérito de sus cinco camaradas del personal de tierra

Cinco cuidan del "Toni"

El "Toni" es un Messerschmitt 109 para misiones especiales como avión de reconocimiento. La tripulación se reduce a un piloto, pero además de él hay otros cinco hombres que pertenecen a este aparato, que se hacen igualmente responsables que el piloto de la brillante actuación, puesto que el rápido avión exige la más esmerada vigilancia. Por cierto que a ello pertenece no sólo el cuidado del motor, sino igualmente la atención exacta del armamento, de la instalación radiotelegráfica, del aparato fotográfico y de todos los accesorios necesarios, como inhalador de oxígeno, paracaídas y bote neumático. Si el aviador y los "muchachos negros" corren al avión y el piloto se sube a la cabina en un abrir y cerrar de ojos, mientras las hombres se ponen manos a la obra para sujetarle, cerrar los cinturones de los paracaídas, conectar el gorro radiotelegráfico y arrancar el motor, entonces se nota cuán íntimamente se sienten todos unidos con el avión. Por esto hablan también los hombres sólo de "su" aparato, del que está pendiente su corazón

Información gráfica PK. del corresponsal de guerra Röder (Sch)





Derecha: El brigada fotógrafo, designado para cuidar efectos fotográficos, desde la constitución de la Luftwaffe, es un maestro en su terreno. Atiende el material fotográfico, se ocupa de montar bien los chasis en la cámara y de escoger debidamente el filtro en relación al tiempo

A la izquierda: El quinto que cuida del "Toni" es mecánico especialista de una gran fábrica de aviones alemana. El hecho de que mediante sus conocimientos especiales haya participado directamente en los éxitos de nuestros aviadores, le proporciona una orgullosa satisfacción





El investigador y médico alemán profesor Achenbach (Peter Petersen) negocia con directores de la fábrica Bayer, para realizar los resultados obtenidos durante sus incansables y largos años de labor científica para combatir la enfermedad del sueño

El nombre de "Germanin" recuerda uno de los resultados más felices de la ciencia alemana. "Germanin" hizo desaparecer le enfermedad del sueño, que causó entre la población negra millones de víctimas, despoblando en Africa regiones de dimensiones tan grandes como naciones europeas. Durante la Guerra Mundial los laboratorios Bayer de Leverkusen elaboraron el producto "Bayer 205" contra la enfermedad del sueño. El material de investigación necesario pudo llegar a Alemania a pesar de haber estallado la guerra. Después de la guerra y bajo el nombre de "Germanin" fué enviado a las regiones afectadas salvando en las colonias miles de vidas. Al mismo tiempo se elaboraba en Versalles el artículo que declaraba la incapacidad moral de Alemania para la colonización. Los laboratorios extranjeros iniciaron una verdadera carrera, para fabricar productos similares, pero todos los intentos fueron estériles. El "Germanin" alemán seguía a la cabeza. A pesar de los vejámenes ingleses la investigación alemana continuó sus trabajos. Todas las naciones que tenian intereses coloniales en Africa fueron partícipes de las bendiciones de este invento alemán, solamente los alemanes mismos quedaron excluídos. A costa de sacrificios alemanes se inició la marcha triunfal del "Germanin", que de por sí sólo demuestra la capacidad de la misión colonial de Alemania. — He aquí algunas escenas del film Ufa "Germanin", que se está rodando actualmente bajo la dirección de M. W. Kimmich

GERMANIN

Demostración de cultura alemana





El profesor Achenbach junto al microscipio. Él hizo el descubrimiento de capital importancia, que los gérmenes de la enfermedad del sueño antes de que sean infecciosos, han de desarrollarse varias semanas en los intestinos de la mosca tsetsé

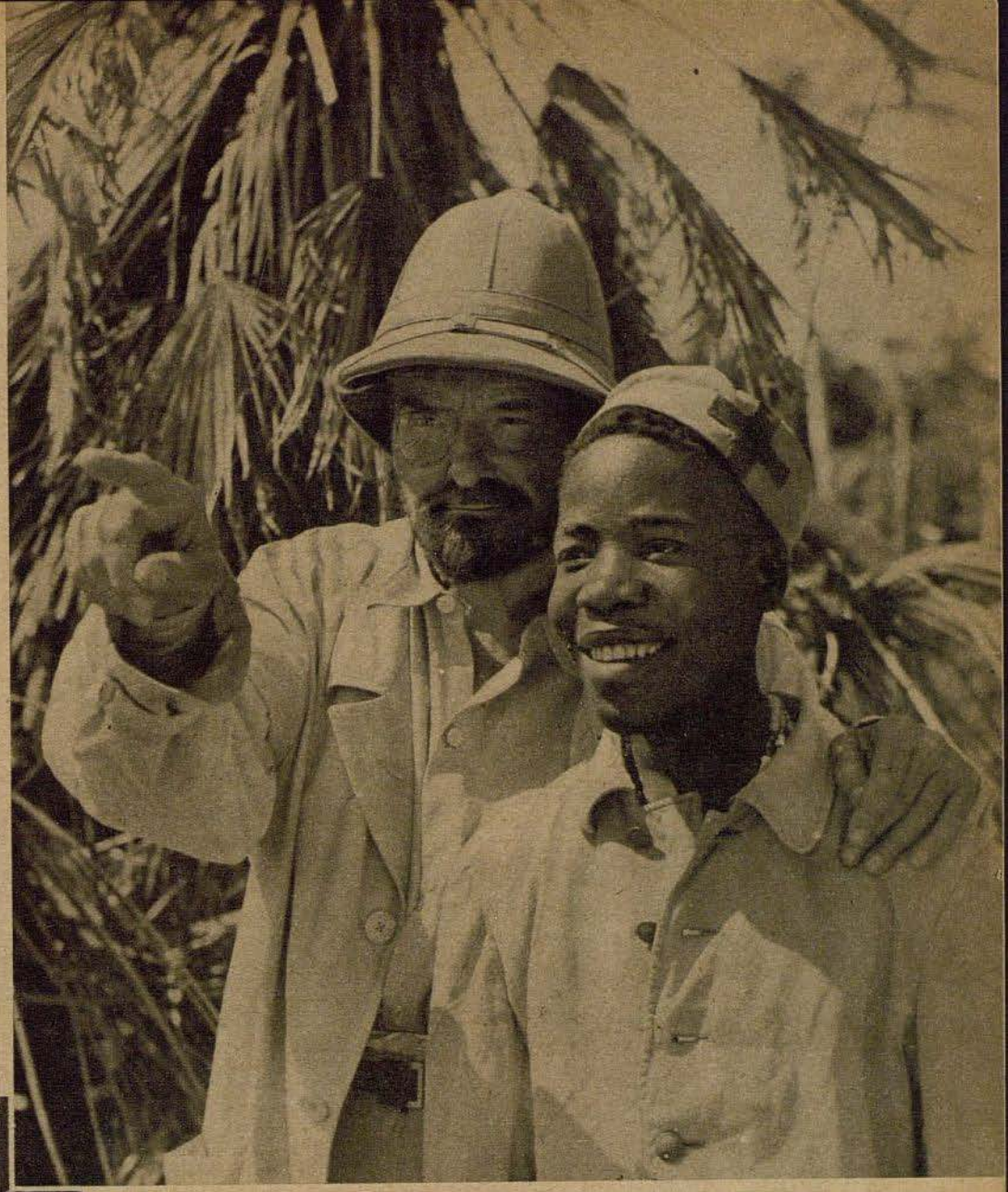


Anna Meinhardt (Lotte Koch), la fiel colaboradora del profesor Achenbach, muestra al Dr. Hofer (Luis Trenker) un cultivo de moscas tsetsé. — Hofer (izquierda) fué sorprendido por la guerra en Africa donde se dedicaba a la caza de animales y logró llegar a Alemania con los resultados de investigación de Achenbach



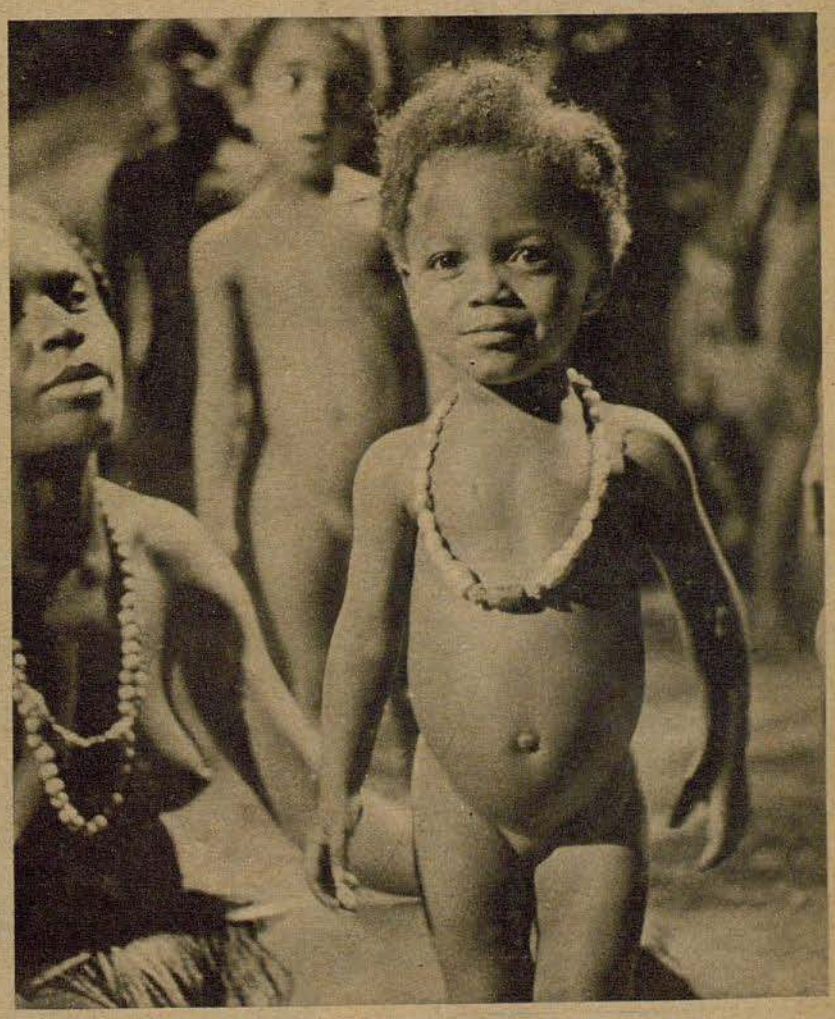
Bajo la sospecha de espionaje, los ingleses inutilizaron todas las existencias de "Germanin" del profesor Achenbach y dispusieron además la expulsión del hombre que llevó la salvación al Africa

Fotos Ufa-Krahnert



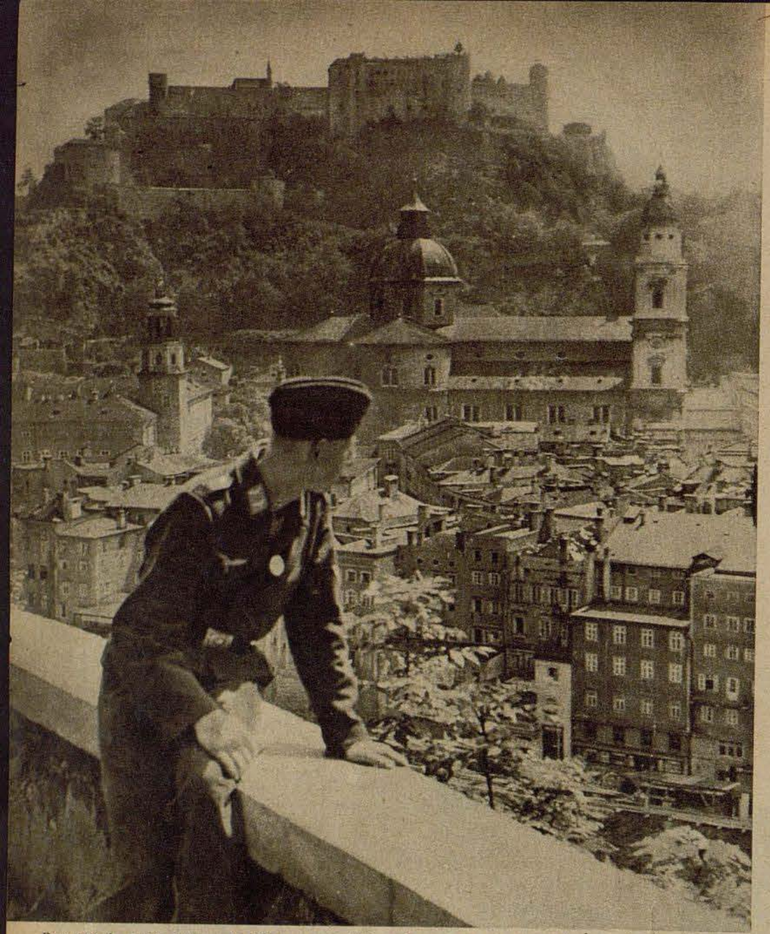
Derecha: He aquí al profesor Achenbach con uno de sus fieles criados negros





Una madre feliz presenta su hijo curado al investigador

Izquierda: La asistente de Achenbach, Anna Meinhardt, preparando una inyección de "Germanin"



Para más de un combatiente ha sido un acontecimiento la visita de la ciudad de Mozart, tan rica en obras de arte y monumentos históricos



Obrero de armamentos durante una representación

Los Festivales de Salzburgo en 1942

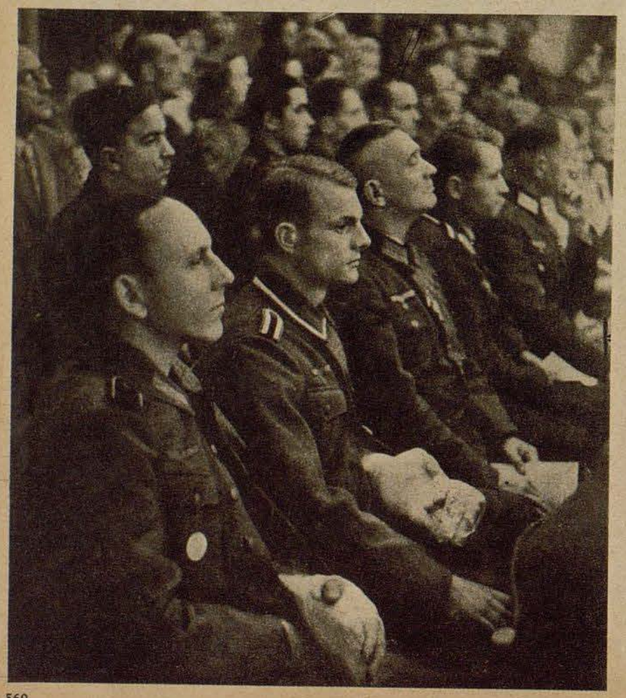


El programa de los festivales en 1942

El hecho de que Alemania haya podido llevar a cabo en su totalidad los festivales en Bayreuth y Salzburgo al final del tercer año de guerra y en medio de la durísima contienda, es una expresión poderosa de su voluntad cultural y tal vez una de las pruebas más convincentes de las grandes reservas espirituales y materiales de que disponen los alemanes. Los festivales de Salzburgo, que de nuevo estuvieron destinados exclusivamente a soldados y obreros de armamentos, se hallan incluso al comienzo de una renovación artística. El ministro del Reich Dr. Goebbels ha nombrado director supremo artístico al intendente general Clemens Krauss, dotándole de los medios y plenos poderes necesarios. Bajo su dirección deberán recibir los festivales de Salzburgo una línea uniforme en un plan artístico decenal por decirlo así. A diferencia de años anteriores, en los que se presentaban las funciones de ópera de otros teatros, se preparan detenidamente en adelante escenificaciones sólo para Salzburgo con el conjunto seleccionado de los festivales. Los juegos terminados a fines de agosto con sus selectas representaciones artísticas estuvieron comprendidos ya dentro de esta reorganización

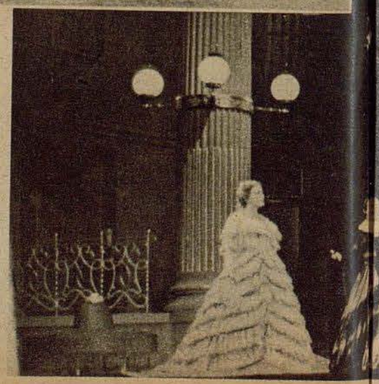


La pendiente vertical del Mönchberg fué el fondo natural de una representación de "Ifigenia en Táuride", de Goethe, en la escuela de equitación. Los papeles estuvieron interpretados por Fred Liewehr (Orestes), Hedwig Pistorius (Ifigenia), y Ewald Balser (Thoas)

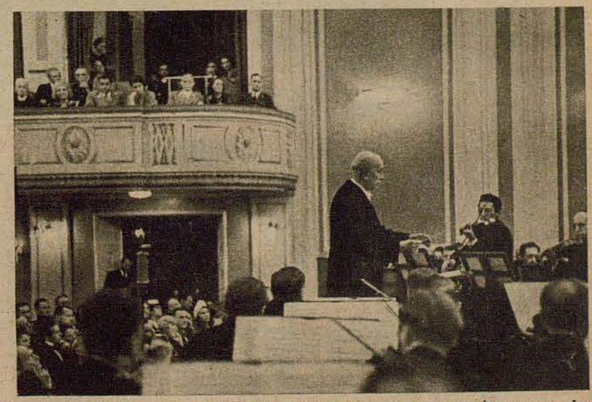




El teatro antes del comienzo de la primera representación con vista a la fortaleza Hohensalzburg







El más notables músico del presente inició la serie de conciertos de orquesta. La Orquesta Filarmónica de Viena interpretó obras de Wolfgang Amadeo Mozart bajo la dirección de Ricardo Strauss. En otros conciertos siguieron como directores de orquesta Willem Mengelberg, Karl Böhm, Clemens Krauss y Ernst Ansermet. También Edwin Fischer y Willem van Hoogstraten actuaron con sus orquestas de cámara

Una información grafica para "Der ADLER" por el Dr. H. Franz

A la izquierda: Combatientes heridos fueron en primer lugar los invitados a los festivales, que con ello han sido una aportación de la retaguardia al frente

Bajo la dirección musical de Clemens Krauss estuvo representada la ópera, ademas de por una representación de "Las bodas de Fígaro" de Mozart, por una brillante escenificación de "Arabella" de Ricardo Strauss. La escena muestra a Viorica Ursuleac (Arabella), Luise Willer (Adelaida), Theo Herrmann (Conde de Waldner), Hans Reimar (Mandryka)

TRANSNISTRIA

La reconstrucción de Rumania entre el Dniéster y el Bug

Información gráfica de nuestro enviado especial Dr. H. Franz



"El país al otro lado del Dniéster" — Transnistria — se llama la parte de la Ucrania situada entre el Dniéster y el Bug, cuya administración ejerce el jefe des Estado rumano, mariscal Antonescu, en sus atribuciones como jefe superior de las fuerzas armadas rumanas, mediante un gobernador civil que depende de él directamente. Esta fértil región de 42 000 km² de extensión que, junto con el comisariado alemán de Ucrania, representa uno de los graneros más productivos de Europa, está habitada por ucranianos, moldavios (rumanos de la provincia de Moldavia) y un gran grupo étnico alemán de un total de 2,3 millones de personas. La administración rumana que colabora en camaradería con los órganos alemanes — la plana mayor de enlace de las fuerzas armadas alemanas, el oficial de economía militar y los departamentos centrales del grupo étnico alemán —, ha asumido aquí una difícil labor, puesto que se trata sobre todo de reconstruir, bajo condiciones dificultadas por la guerra, una economía que ha sufrido gravemente por las devastaciones de las tropas soviéticas en retirada. Nuestra información gráfica facilita datos sobre los resultados de esta labor reconstructiva y sobre las circunstancias con que la administración rumana se enfrentó al principio de su actividad

El Gobernador

Jefe de la administración civil rumana

Una imagen de tamaño sobrenatural del jefe del Estado, mariscal Antonescu, es el único adorno de la oficina en que nos recibe el gobernador civil de Transnistria, prof. Alexianu. En una entrevista, el jefe de la administración civil de esta nueva provincia contestó a varias preguntas, de las que las primera fué: "Sabemos que el jefe del Estado, mariscal Antonescu, nombró a V. E. gobernador de Transnistria ya antes de la toma de Odesa por las tropas aliadas. ¿Cómo encontró V. E. esta región?

"Al llegar a esta provincia, hallé por todas partes señales lamentables de decadencia, las consecuencias de las devastaciones ocasionadas por los bolcheviques. Transnistria estaba asolada de un extremo a otro. Fábricas, instalaciones industriales, talleres, vías de comunicación: todo estaba destruido por el fuego o la voladura. Los aperos de los koljoses y sovjoses habían sido llevados a otra parte, destruidos o repartidos entre la población. Los caballos y medios de comunicación útiles habían sido robados. Toda la vida de esta provincia estaba paralizada."

Al preguntarle acerca de las tareas más urgentes al hacerse cargo de Transnistria, el gobernador contestó: "Nuestro primer cuidado fué el restablecimiento del orden para asegurar la vida y la producción. Durante el año pasado se hicieron los mayores esfuerzos para recoger la cosecha, cultivar los campos y volver a poner en marcha la industria. A pesar del largo y duro invierno, del otoño desfavorable para el cultivo de los campos y a pesar de todas las dificultades que debieron vencerse para reparar los tractores, se rebasó incluso el plan de reconstrucción. Después de asegurada la vida económica, nuestra atención principal se dirigió a la vida cultural del pueblo que ahora tiene ocasión de hacer comparaciones por sí mismo entre el régimen bolchevique y la Nueva Europa. En Transnistria entera volvieron a abrirse las iglesias y los habitantes vuelven a seguir por fin de cerca los adelantes culturales quetanto tiempo han esperado con anhelo.

A final preguntamos al prof. Alexianu por las tareas que Transnistria, especialmente en el terreno económico, debe cumplir durante la guerra actual. "Transnistria se esfuerza hoy", contestó el gobernador, "en producir mucho y mejor y al mismo tiempo preparar a la población para su incorporación al espíritu de la Nueva Europa."

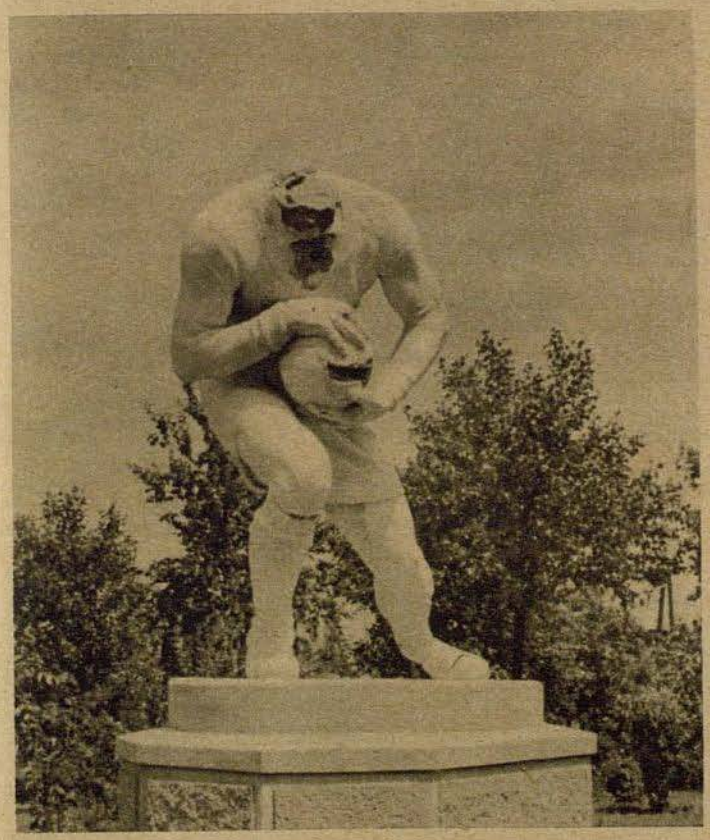


En penosa prestación personal de la población civil surgieron bajo los soviets las trincheras contra tanques que se extienden muchos kilómetros a través de la fértil región. Las esperanzas de detener con ello el avance alemán fueron falsas

Devastaciones nunca vistas . . .

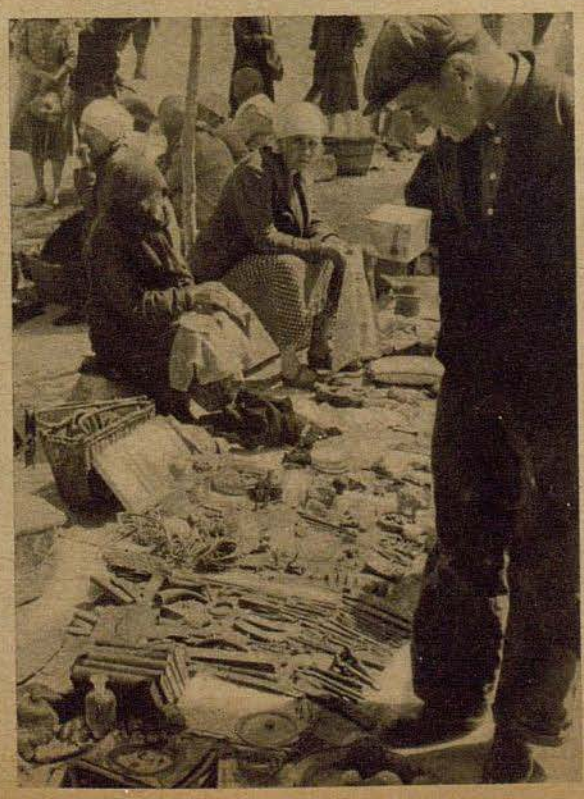


"Por aquí iba en otros tiempos el tranvía a Odesa. Antes de retirarse de esta ciudad, los rusos soviéticos volaron en cuatro puntos el dique de Hadji-Bey Liman, un lago situado en las inmediaciones de la costa. Enorme masas de agua inundaron una importante comarca industrial



De yeso y cartón eran los "obras de arte" de la industria de propaganda soviética. Nuestra foto representa la figura de un futbolista situada a la entrada de Odesa

. . . lamentables señales de decadencia



El mercado de Odesa es uno de los testigos más impresionantes de la herencia económica que los soviets han dejado en Transnistria. El espantoso empobrecimiento de la población hace aparecer clavos oxidados y trapos sucios como codiciables objetos de venta

Foto inferior: Mediante desagüe vuelve a secarse el terreno inundado





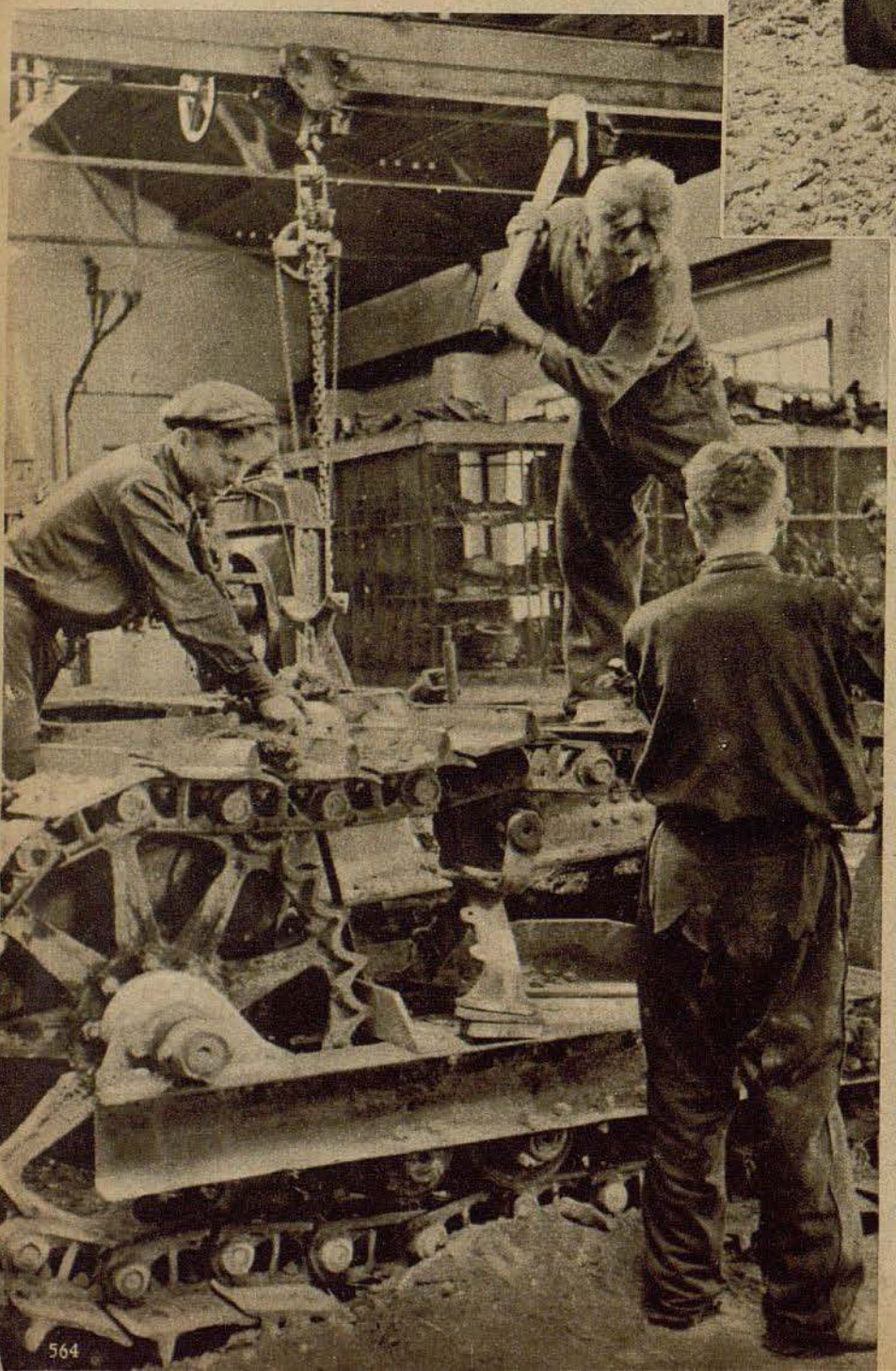
El campesimo rumano tiene posibilidad de aprovechar los progresos de la técnica. Cultivo intensivo y racional del fértil suelo con ayuda de tractores produce cosechas elevadas. También para el desarrollo de la ganadería, descuidada en la época soviética y que además ha sufrido notablemente por la guerra, se toman todas las medidas



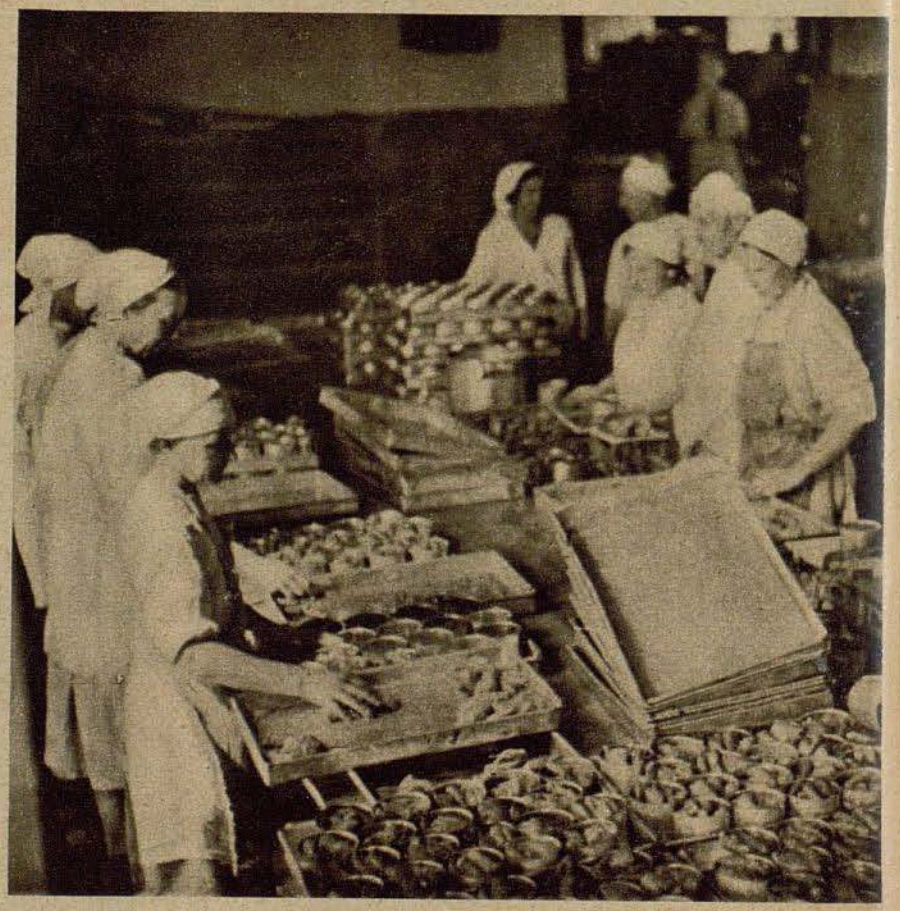
Nuestra atención principal se dirige a la reconstrucción económica



Abajo: Las empresas industriales de Transnistria están destinadas con pocas excepciones a la agricultura. En dos fábricas de máquinas de Odesa, que se ocupaban de la producción de tractores y máquinas agrícolas, se ha iniciado el servicio de reparación y la fabricación de repuestos para tractores



Una suficiente red de carreteras es importante condición previa para la economía del país. El régimen soviético ha descuidado también todo en este terreno. La administración rumana ha comenzado inmediatamente la construcción de nuevas carreteras



Una serie de empresas industriales, muy destruidas en su mayor parte, vuelven a funcionar. La foto muestra una fábrica de conservas de pescado en Odesa. Igualmente se vuelve a trabajar en fábricas de azúcar y mermelada, molinos aceiteros, fábricas de pastas, jabón y vinagre, cervecerías y fábricas de tejidos



"Las armas de Europa entera sellan la destrucción de Stalin." A menudo se observan a personas que con sumo interés contemplan los carteles del frente y de la industria de armamentos en lenguas rumana y rusa



Personas desconfiadas y empobrecidísimas con caras amargadas y rígidas como una máscara salieron temerosas de sus escondrijos después de la entrada de las tropas germano-rumanas. Un año después encontrábamos a nuestro paso por Transnistria a la alegre y franca población campesina con sinceridad amistosa. Hacía tiempo que había desaparecido para ella la pesadilla de la dominación soviética

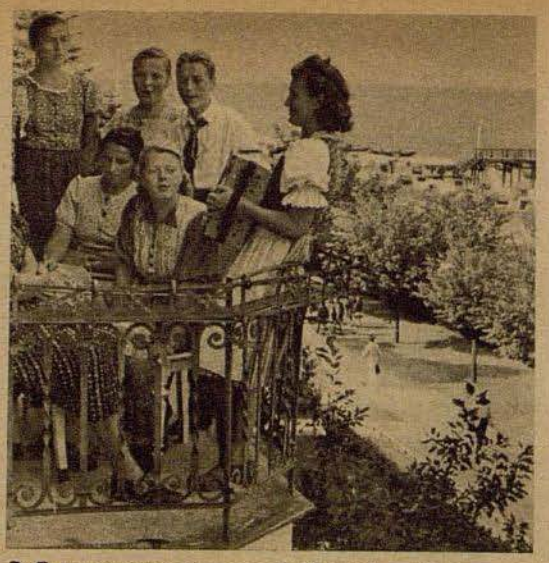


Las personas vuelven a reír



La universidad de Odesa ha abierto ya dos facultades. Ajudiado casi por completo en época bolchevique, el cuerpo docente se compone exclusivamente de profesores del país, siendo los oyentes ucranianos con pocas excepciones. Estas circunstancias demuestran el cuidado con que la administración rumana se esfuerza por el bienestar espiritual de la población. — Un aspecto de la clase de anatomía. A la izquierda: Antes y después de cada representación de la ópera de Odesa, procedente de la época zarista, se interpretan los himnos de Alemania, Rumania e Italia. La ópera dispone de buenos artistas del país





Muy temprano se va ya a la playa. Los niños procedentes de las zonas amenazadas por la Aviación enemiga y que han sido evacuados al campo, hallan reposo y horas de pura alegría al sol, al aire libre y en las olas. Por la tarde nos encontramos a un tropel de muchachas de Kiel que entonan canciones en un balcón de su hogar

Risas infantiles

a orillas del Mar Báltico

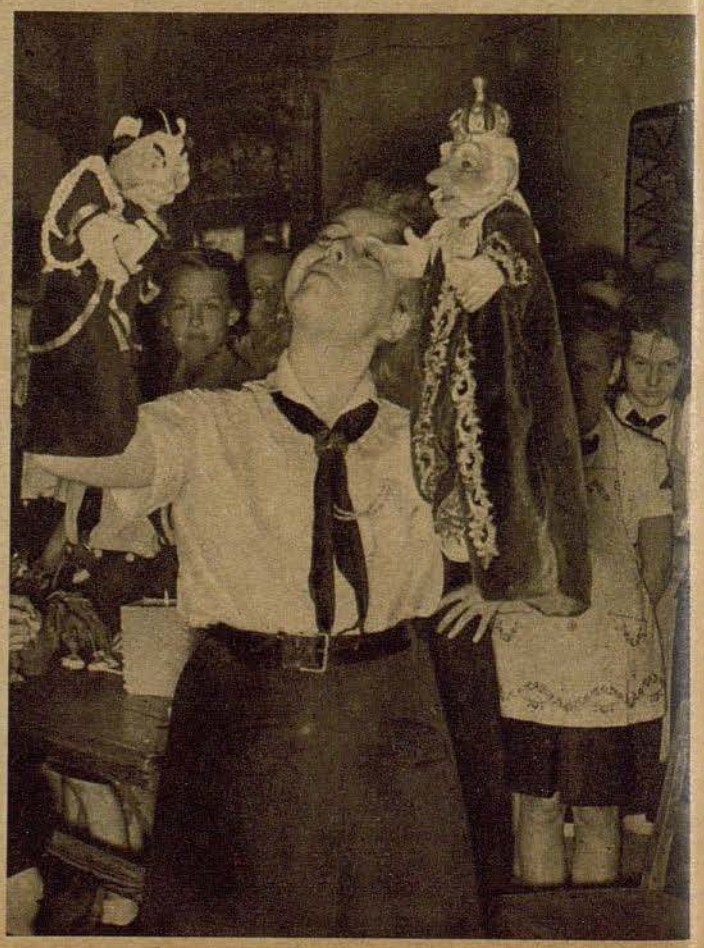
Una visita a los niños evacuados al campo en el Mar Báltico





Chicos y pequeñuelos están también contentos y de buen humor. El paseo de todos los días constituye siempre para ellos un placer singularísimo

Fotos
Scherl-Bilderdienst



Primero la obligación y después la diversión. Esto también reza en el hogar situado en el Mar Báltico. A la izquierda se someten los ejercicios por escrito a una crítica benévola y detenida. A la derecha se ultiman los preparativos para una "función de gala" de guiñol


HEINE
HEINE PROPELLER BERLIN
TELEGRAMME: HEINEPROPELLER BERLIN
H. RECKSIEGEL

El Mar Glacial cubierto de barcos naufragados

Grandes éxitos de la aviación alemana

También Arcangelsk es inasequible para la ayuda norteamericana

Del corresponsal de guerra Ludwig von Danwitz

PK La niebla cubre el agua en ondulantes formas parecidas a colinas. Casi inmediatamente después de haber abandonado la costa escandinava nos hemos metido en esta al parecer infinita niebla, y desde entonces nos encontramos constantemente en esta capa gris que cubre la superficie del mar, y siempre que los girones de niebla tocan la misma superficie, subimos por encima de ella, donde luce el sol de medianoche. Debajo de la niebla está el crepúsculo, por encima de ella luce el día, que durante el verano no tiene fin en estas latitudes septentrionales.

El atravesar la capa de niebla desgarrada en muchos sitios, exige gran pericia aeronáutica. El altímetro no reacciona tan inmediatamente para indicar cada metro que descendemos, de forma que no se puede uno fiar del todo de él, lo mismo sucede con los ojos. Cuando estos descubren las olas, ya puede ser tarde para impedir el encontronazo con el agua, que irremisiblemente equivaldría a la muerte. Como tantas veces ya en la vida de un aviador decide la suerte el instinto aeronáutico, y esto con más seguridad, siendo la experiencia mayor. Nuestro jefe comandante D., es un perito en la aviación naval. Horas y horas ha volado sobre el mar. La niebla y las nubes no son capaces de sorprenderle más.

Manchas de aceite sobre el Mar Glacial

Buscamos los restos del gran convoy, que ha sido aniquilado por nuestro aviadores y submarinos en el transcurso de incansables ataques. Volamos en servicio de reconocimiento de gran alcance y vigilancia. Los escasos restos del convoy, que no fueron alcanzados por nuestros torpedos y bombas, han huído hasta la costa de Nueva Zembla y abrigan la esperanza de arribar en el puerto de Arcangelsk como supervivientes de la magna catástrofe.

Pero precisamente aquí, desde donde en pocas horas de navegación se llega a Arcangelsk y normalmente los marineros piensan en el permiso a tierra, descubrimos, al volar en el límite inferior de las capas de nieblas, restos de tablas y una mancha de aceite de varios metros de anchura, que se extiende sobre el mar como una cinta azul verdoso. Por todas partes manchas de esta clase, así navega el aceite hacia la deriva en dirección a la costa soviética de forma tan distinta como tenían proyectado los americanos y esperaban los bolcheviques. Nosotros sabemos, que precisamente en este lugar hace poco navegaba un petrolero. Lo que le ha sucedido se desprende de la enorme mancha de aceite. Poco antes de llegar a su destino, lo ha alcanzado un torpedo de un submarino alemán.

Cuando al fin llegamos al límite exterior de la capa de nieblas, divisamos ante nosotros la costa de la isla de Nueva Zembla, continuación del Ural, que nos hace recordar la frontera entre Europa y Asia. Una raya negra detrás de una orilla con destellos blancos, así se nos muestra Nueva Zembla. A estribor avante divisamos la luminosa línea en zigzag, el límite de los bloques de hielo que se han acumulado entre la isla y el continente.

Aviones de reconocimiento dominan el espacio aéreo

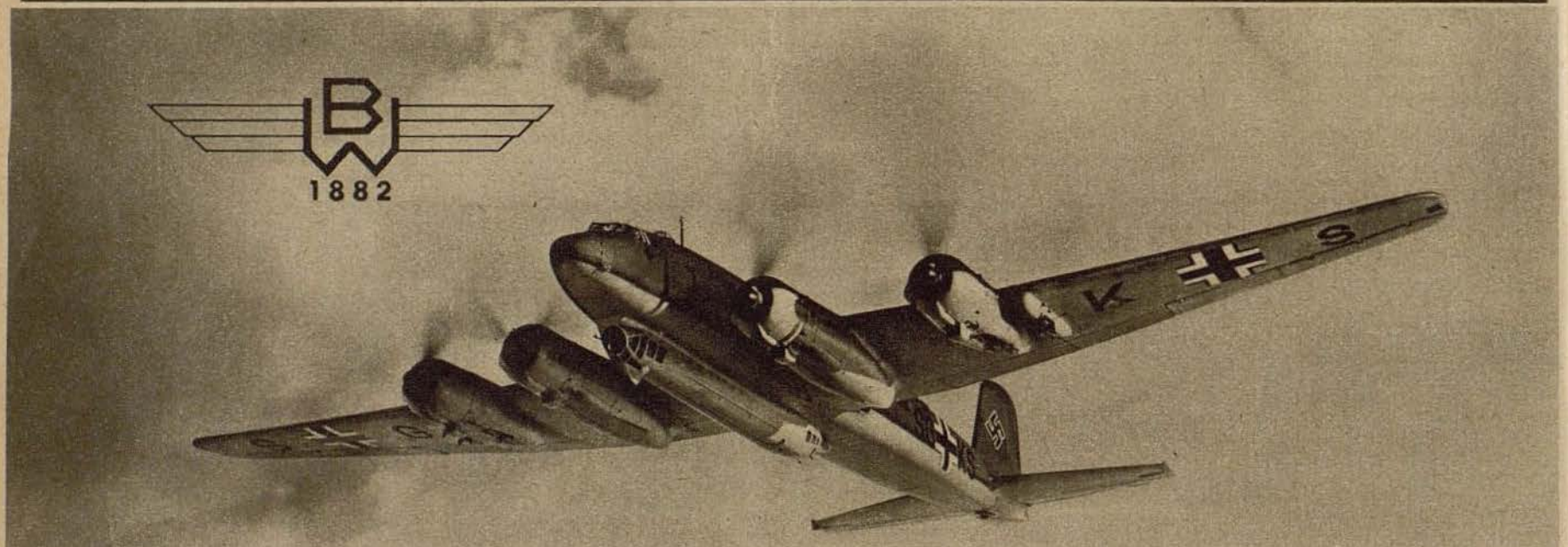
Nueva Zembla. Pronunciamos este nombre con cierta emoción, verdaderamente, es un sueño que volemos sobre esta isla. Volamos sobre Africa, en el frente oriental sobre el Mar Negro y las cumbras del Cáucaso, nos internamos profundamente en el Atlántico, y ahora sentimos la emoción del magno espacio Artico. Antes de que llegáramos a este sector, no nos podíamos hacer una exacta idea de las enormes distancias sobre las que se desarrolla también aquí la guerra. Insensiblemente se imagina uno los grados de longitud, haciéndose la ilusión de que en esta latitud el mundo se encoge y que los países se amontonan unos encima de otros. Pero también aquí hay que vencer miles y miles de kilómetros, y como en todas partes el dominio del espacio aéreo depende en primera línea de un reconocimiento extremadamente escrupuloso.

La magnífica labor de los aviones de reconocimiento alemanes que dominan el Mar Glacial, se demuestra evidentemente por el aniquilamiento del gran convoy efectuado días pasadas. Fué localizado el 30 de julio, y desde aquel día no se perdió el contacto con el convoy. También se descubrieron a tiempo ambas potentes escuadras británicas, que constaban de dos portaviones y tres acorazados y que debían proteger los flancos del convoy. Para los ingleses debió ser bastante desagradable que en cualquier parte donde aparecía uno de sus barcos, estos fueran divisados inmediatamente por el reconocimiento alemán.

No quita valor a la apreciación del arrojo de los bombarderos alemanes, si pensamos en las arriesgadas acciones de nuestros aviones de reconocimiento. Un ejemplo demuestra las dificultades de estas acciones de contacto. Al acercarse uno de nuestros aviones de reconocimiento a una formación naval inglesa, despegaron inmediatamente de un portaaviones varios cazas ingleses. La delgada capa de nubes ofrecía poca protección al avión alemán, y los cazas ingleses podían atacarlo a placer en todas direcciones. Los cazas ingleses no cesaron en sus ataques hasta que el tirador de a bordo consiguió derribar con su certero fuego a uno de ellos.

Equivocada especulación del enemigo

Los ingleses, americanos y soviets han hecho toda clase de cálculos e intentos, para hacer llegar a Arcangelsk los gigantescos envíos de aviones, tanques y munición, sin que ni una sola vez tuvieran éxito alguno. Los ataques efectuados por aviones soviéticos contra bases alemanas en Noruega septentrional quedaron sin efecto de ninguna clase. Las bombas que se arrojaron desde alturas astrónomicas no causaron daños de importancia dignos de mencionarse. — Con lo que respecta a la potente protección del convoy inglés, cuyos 38 bar-



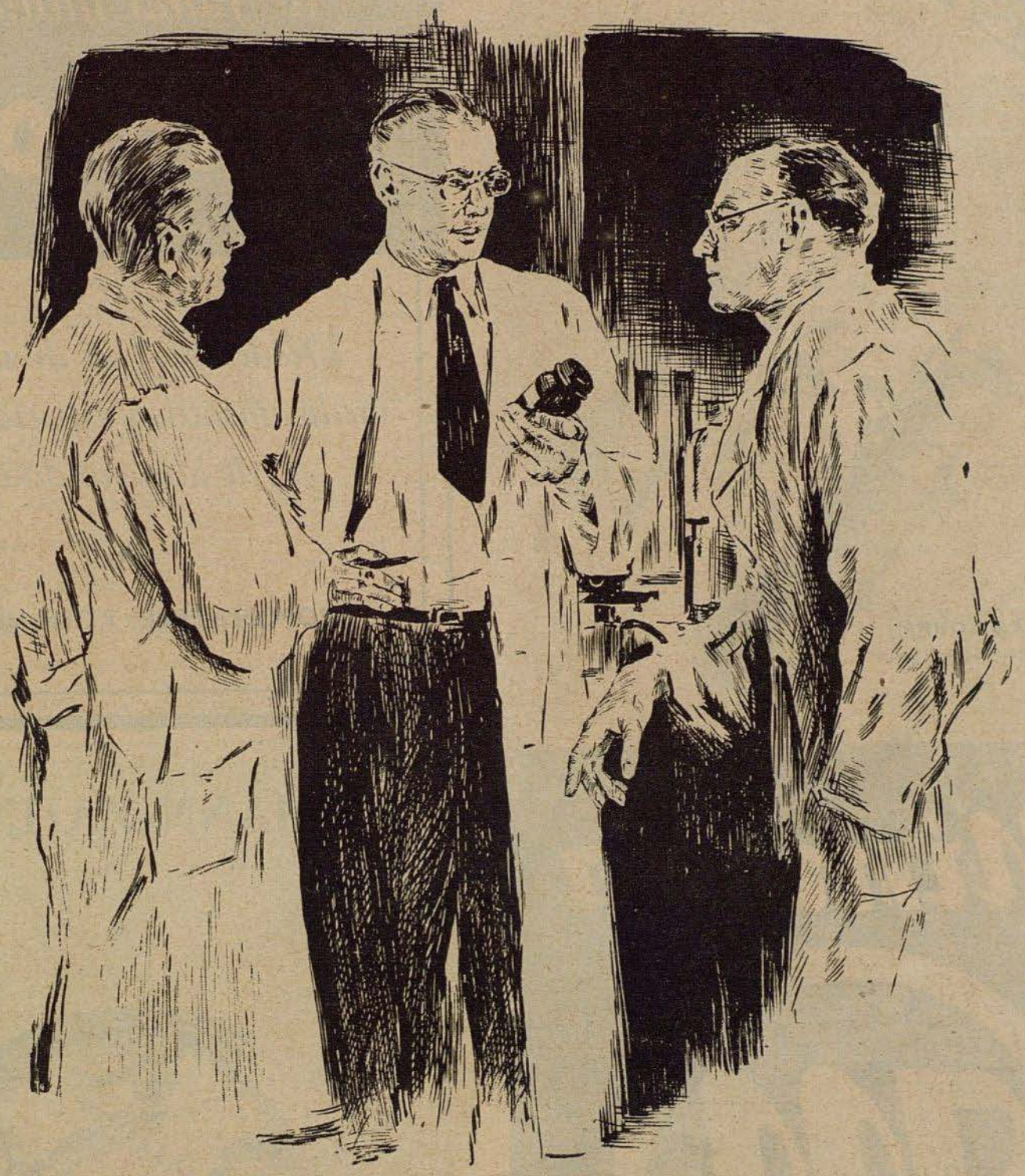
Barnices IKAROL para aviones

destinados a metales ligeros, madera y tejido,
incombustibles
se han acreditado brillantemente en aviones e hidroviones que prestan servicio
en el trópico y en el ártico

WARNECKE & BÖHM

Lack- und Farbenfabriken, Berlin-Weissensee

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 336



En todas partes en donde se habla de específicos, productos químicos y reactivos el nombre MERCK goza de la mejor estima

E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DESDE 1827 · DARMSTADT



una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

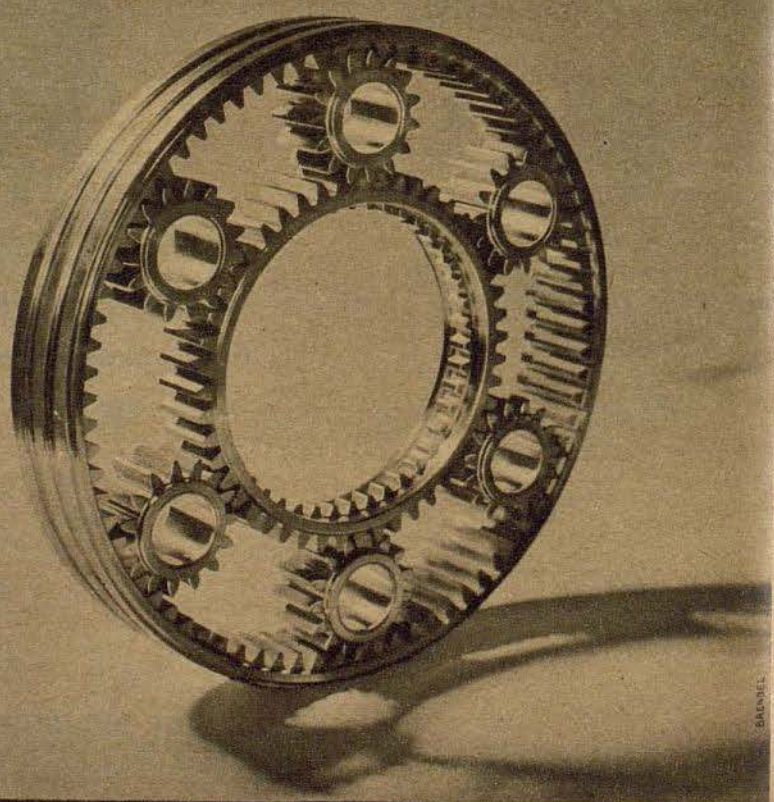
*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM

Mimosa

La marca de creaciones excelentes di fotografía

KÖLLMANN-ZAHNRÄDER



KÖLLMANN GETRIEBEBAU G. M. B. H. LIEBERTWOLKWITZ / LEIPZIG

os mercantes estaban todos fuertemente armados y escoltados por gran número e barcos de guerra, cruceros, destructores y corvetas, los submarinos y aviones lemanes han demostrado el verdadero valor inherente a tal sistema de protección. s trágico, que precisamente el avión que llevó a cabo el hundimiento de un crucero esado americano, brillante hecho de armas, no regresó de su acción, pero esta pérdida o está en relación con la magnitud de la victoria alemana. Se puede afirmar, que ocas veces se ganó una batalla con tan pocas víctimas. Las condiciones meteorológicas dificultaban grandemente las acciones de la aviación. Los ingleses indudablemente quisieron aprovecharse del tiempo, puesto que en este aspecto tienen tradición. Parece ser que el Mando británico decidió aplazar la salida del convoy por nos días, que ya debía zarpar el 26 de junio de Reykjavik, para esperar el comienzo el mal tiempo. Bajo la protección de la niebla se esperaba llegar a Arcangelsk. fectivamente el tiempo se presentó nuboso y con niebla, pero pueda que no tan spesa como la habían deseado los ingleses, pero sin embargo nosotros tuvimos que nfrentarnos con ella en la fase final de la batalla. Pese a todo las esperanzas de los ngleses no llegaron a realizarse. La protección contra los aviones y sumergibles lemanes no fué lo suficiente como para impedir las operaciones alemanas.

Base de Noruega

qui en el extremo septentrional de Europa es lo mismo que allá en Africa del Norte. Aquí y allá los pilotos alemanes tuvieron que enfrentarse con desacostumradas situaciones. Pero de la misma forma como vencieron el calor y las tormenas de arena en Africa, supieron sobreponerse a las dificultades de las regiones rticas. No hay duda que Noruega con sus montañas y profundas valles no es una ase ideal para los aviones. No es posible emplazar aeródromos sobre las montanas, ino que hay que aprovecharse para este fin de los valles, y el despegue y aterrizaje ntre las montañas no es precisamente fácil. El suelo de arena ha hecho necesaria a construcción de pistas de rodaje, que son construidas con la madera de los bosues noruegos. En estas soledades de la Europa septentrional se han creado verdaeras obras maestras, y no hay que desconocer los méritos de que se han hecho creedores aquellos hombres que han creado estas bases, y del personal volante. Todos están unidos por una estrecha camaradería. En esta época del sol de medianoche es difícil distinguir entre día y noche. Aquí no hay tranquilidad, y la noche, que en otros lugares es para el reposo, es aquí tan clara como el día y precisamente por ello la lucha es incesante. Las operaciones contra el convoy inglés se efectuaron, por lo tanto, durante el día y la noche. Entre vuelo y vuelo sólo había unas pausas en extremo cortas. Seguidamente se volaba otra vez en contra del enemigo en medio de la soledad del Mar Glacial.

Dispersados por bombarderos

Los partes de nuestros pilotos y declaraciones de los primeros prisioneros que fueron salvados por el servicio de socorro marítimo alemán de la gran catástrofe naval inglesa y finalmente también las observaciones de nuestros submarinos nos ofrecen un impresionante cuadro del aniquilamiento del gran convoy. Este fué divisado en la tarde del 2 de julio por aviones de reconocimiento alemanes a 240 millas al noreste de la pequeña isla de Jan Mayen y fueron atacados por primera vez en la noche del mismo día por bombarderos alemanas. Los efectos de este ataque no pudieron observarse debido al mal tiempo.

Con esto se inició el preludio del ataque. Nuestros submarinos también entraron en contacto con el enemigo. Con una tenacidad asombrosa se pegaron a sus talones, mientras que al mismo tiempo la Luftwaffe se preparaba para nuevos golpes. El ataque de gran número de bombarderos alemanes al Oeste de la Isla de los Osos se convirtió en la hora trágica del convoy. Este ataque gigante se efectuó con un arrojo ejemplar. Si ya las acciones de reconocimiento y contacto demostraron brillantemente la pericia del Mando alemán, la cooperación de todas las fuerzas no lo fué menos. En incesantes oleadas atacan los aviones de combate alemanes. Al explorar los aviones de reconocimiento en medio del combate los efectos del mismo, los primeros descubren un gran mercante que ha sido despedazado y se hundió. Otros dos buques se van a pique y son abandonados por sus dotaciones. Un poco más tarde otros aviones de reconocimiento comprueban que estos tres barcos ya han desaparecido de la superficie del mar y que otros cuatro de gran tamaño están incendiados. También éstos están perdidos.

Inmediatamente después del ataque aéreo el comandante del convoy ordena la formación de dos grupos de los restantes treinta barcos. Uno de los grupos que se compone de 18 mercantes, tres destructores y dos corbetas, navega con rumbo Norte, los restantes 12 buques, que son protegidos por un crucero ligero, navegan con rumbo Sur.

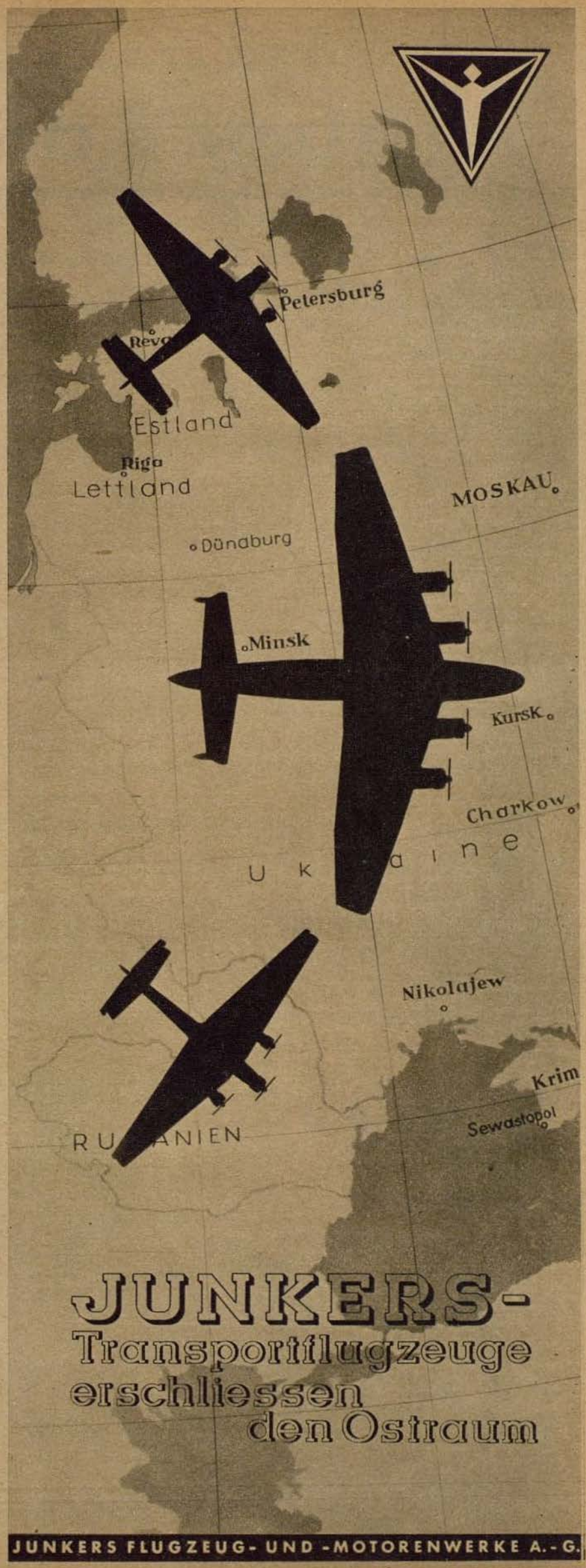
También esta maniobra es observada inmediatamente por nuestra exploración. La desaparición del crucero pesado americano, perteneciente al convoy, es esclarecida por el parte de uno de nuestros submarinos, que ha observado el ataque victorioso de un bombardero alemán y el hundimiento del crucero.

Si los ingleses abrigaron la esperanza de dispersar las fuerzas de ataque alemanas, dividiendo al convoy en dos partes, pronto reconocieron su error. Ahora se desarrolló una caza emocionante entre submarinos y aviones alemanes. Hay veces que los ataques se realizan simultáneamente. Sucede, que las bombas de aviación se adelantan a los torpedos lanzados por los submarinos. Restos de barcos, botes salvavidas y enormes manchas de aceite demuestran a los aviadores de reconocimiento el lugar de la batalla. La travesía a Arcangelsk es para el enemigo una catástrofe mucho más terrible que la de Murmansk del 26 al 27 de mayo.

¿Arcangelsk o Murmansk?

Al fracasar el gran convoy destinado a Murmansk a finales de mayo, nuestros enemigos se habrán consolado con la idea de enviar un convoy a Arcangelsk. Los límites de la banquisa transcurrirían más allá en el Norte, y los barcos podrían por lo tanto navegar a una distancia respetable del Cabo Norte.

Bajo estas condiciones aparentemente favorable zarpó de Reykjavik el convoy siniestrado. Su aniquilamiento demuestra que el alejamiento hacia el Norte de la banquisa no tiene importancia, puesto que el extremo meridional de Spitzbergen estrecha lo suficiente la travesía. El pasaje entre Spitzbergen y Cabo Norte es controlado eficazmente por los aviones de combate y submarinos alemanes. ¡Pero



no sólo esto! Los ingleses, americanos y los soviets han tenido que ver como en la última fase de la catástrofe del convoy, fué controlada por los submarinos y los avlones alemanes la marcha a lo largo de la costa de Nueva Zembla, hasta Arcangelsk que está situado en la desembocadura del Dwina. Arcangelsk, que de por sí sólo está libre de hielos la mitad del año no ofrece reemplazo para Murmansk.

Aterrizaje a ciegas

El arrojo de una tripulación de reconocimiento alemana en el frente oriental

Del corresponsal de guerra Harry Gehm

PK Los tanques alemanes habian roto las lineas de defensa bolcheviques y seguían impetuosos su avance. Ante ellos se extendían ahora pantanos y bosques, que fueron fortificados potentemente por los soviets. La tripulación de un avión de reconocimiento alemán del tipo Henschel 126 recibió el importante encargo de explorar esta región y observar los movimientos del enemigo. El resultado de este reconocimiento tenía gran importancia para el mando alemán, puesto que el avance de nuestros tanques no debía interrumpirse. Esto lo sabía el teniente L., que pilotaba el Hs 126 y su observador brigada B., y que ahora volaba sobre este sector. Se encontraban profundamente sobre territorio enemigo, cuando de repente aparecieron soviéticos. "Ratas detrás de nosotros", gritó el brigada B. a través del teléfono de a bordo y cambió inmediatamente su camera por la ametralladora. Las primeras salvas detonaron al encuentro de los cazas enemigos. Pero la superioridad era demasiado grande. Un rata se pegó detrás del avión alemán, y una ráfaga de proyectiles trazadores alcanzaron al avión. En el interior del mismo hacían explosión los proyectiles, y precisamente cuando el teniente L. trataba de evadirse en vuelo en picado, sintó un dolor agudísimo en el ojo izquierdo.

Teniente L. casi perdió el conocimiento soltando el mando, mientras el aparato continuaba en su vertiginosa caída. El brigada B. disparó un tambor después de otro contra los cazas soviéticos. Ahora se dió cuenta, que al parecer el avión no iba pilotado. El piloto debía estar gravemente herido. El Hs 126 se acercaba cada vez más a la tierra. A través del teléfono de campaña gritó con todas sus fuerzas "¡Enderezar!" En este instante el teniente L. recobró su conocimiento y en el último instante y con todas sus fuerzas oprimió la palanca de mando. Esta maniobra se efectuó en el último instante — unos segundos más tarde el aparato se hubiera estrellado contra el suelo. El avión alemán volaba en vuelo rasante sobre los pantanos y bosques, sempre perseguido por los cazas bolcheviques. Al fin el brigada, entre una de las pausas de los ataques de los cazas rusos, tuvo el tiempo necesario para ocuparse del piloto herido, que seguia pilotando el avión en dirección de la base con la cara cubierta de sangre y en ella una mueca de dolor. ¡Verdaderamente tenía muy mal aspecto! El ojo izquierdo era una masa sanguinolenta. Rápidamente el brigada B. sacó de su bolsillo un paquetito de primera cura, se desató de su asiento y aplicó una venda a su piloto. Toda esta operación la efectuó de pie inclinándose hacia adelante, la mitad del cuerpo fuera del fuselaje. Después siguió disparando con su ametralladora. Al fin el ataque quedó repelido.

Pero ahora ¿qué hacer? ¿El teniente L. sería capaz de resistir hasta las líneas alemanas? La herida del ojo izquierdo afectaba cada vez más al derecho y lo iba cerrando, de forma que el teniente L. casi no podía ver.

Pero con el máximo de energía seguía pilotando el avión. No podía divisar la tierra, e incluso el horizonte sólo lo veía con gran dificultad. Por lo tanto, sólo pdía mantener el curso siguiendo las indicaciones de su observador, que además con una mano sujetaba la ametralladora dispuesto a repeler cualquier ataque enemigo.

Los diez minutos que aun debían volar sobre el territorio enemigo parecían una eternidad. Pero finalmente llegaron sobre las líneas alemanas. Ahora por lo menos podrían efectuar un aterrizaje forzoso, en el caso de no haber otro remedio.

El brigada B. observaba la tierra buscando un sitio adecuado para aterrizar, en ésto el teniente L. le gritó por el teléfono: "¡Seguimos volando!"

Aun había que volar unos cien kilómetros hasta la base de campaña, de la cual habían despegado hace hora y media, pero el teniente también resistió este trayecto poniendo en juego todas sus energías.

Ya no podía ver nada, todo desaparecía delante de sus ojos. Para él era imposible distinguir los contornos del aeródromo, ni siquiera podía calcular la altura.

El brigada B. dió las instrucciones oportunas para el aterrizaje.

"Estabilizar — desplegar las aletas de aterrizaje — quitar gas." Al fin terminó este vuelo. El aterrizaje se efectuó normalmente. El teniente L. se quedó exhausto sobre el asiento. ¡Gracias a Dios que habían logrado regresar! Pero de repente se irguió, abandonó su asiento y se encaminó hacia el puesto de mando para dar parte de los importantes resultados obtenidos, sufriendo agudísimos dolores y casi medio desvanecido.

Ahora había cumplido por entero su encargo y podía ponerse bajo tratamiento del médico que mientras tanto había sido llamado. El reconocimiento médico dió por resultado, que el ojo izquierdo se había vaciado por completo y que el derecho también estaba seriamente afectado debido al excesivo esfuerzo realizado.

Mientras el teniente L. ingresó en un hospital de campaña, los tanques alemanes se aprestaron para asestar un nuevo golpe a los soviets basándose en los resultados de reconocimientos obtenidos por el valiente teniente.

¡La ofensiva alemana continuó impetuosa!

¡Ninguna fotografía menos y a pesar de esto se ha economizado una película!

Se puede uno considerar dichoso si se posee una Bessa 6×9 cm de Voigtlaender, pues entonces la película sirve para el doble numero de fotografías. Cuando se coloca el suplemento para fotografías pequeñas se sacan en vez de 8 fotos 6×9 cm. 16 fotos 4,5×6 cm. las cuales puede ampliar el fotógrafo muy a gusto a 6×9 cm.
Otra ventaja de la "Voigtlaender" es el ingenioso disparador automático en la plataforma que ningún aficionado de "Voigtlaender" quiere echar de menos.



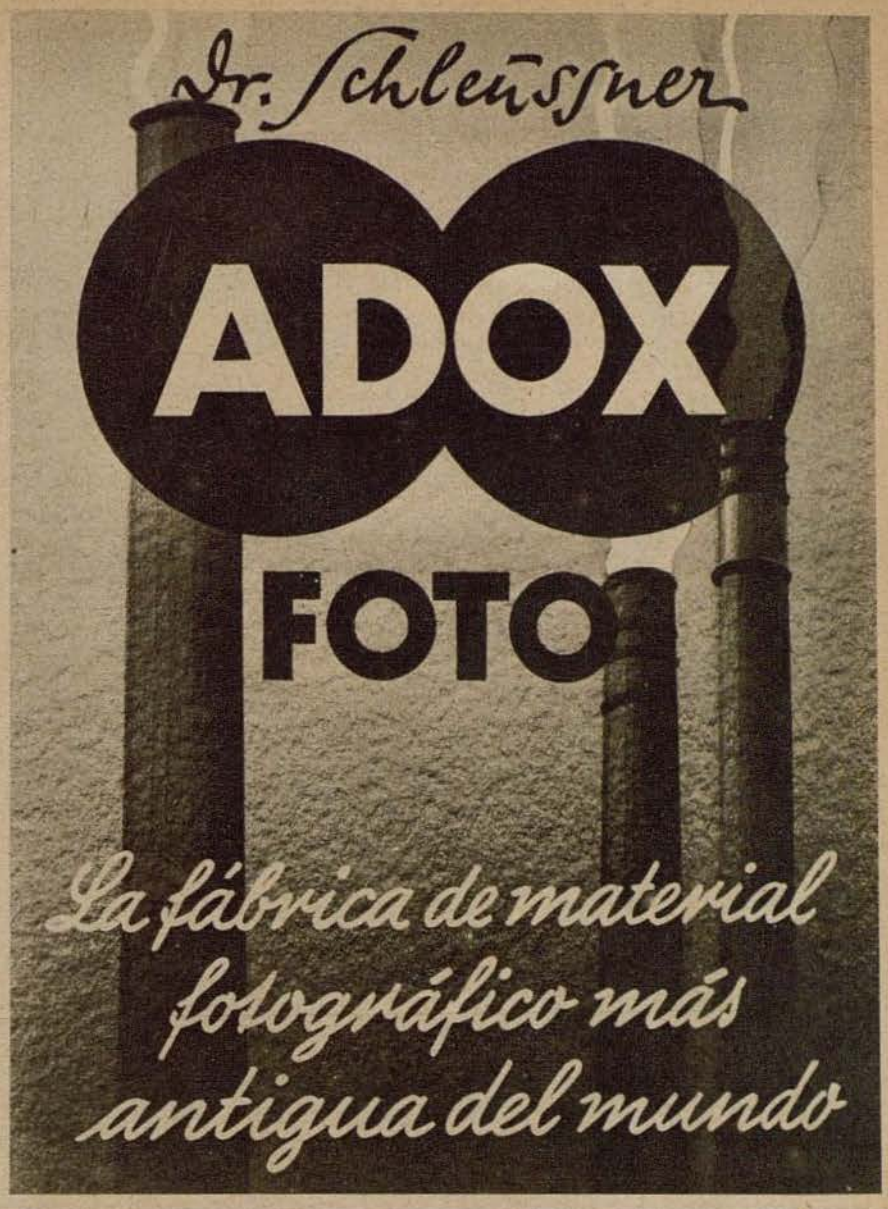
Voigtländer

la famosa máquina fotográfica



Los relojes bien conservados de nuestros antepasados nos demuestran el esmerado cuidado que requerían algunos de sus valiosos elementos. En los momentos actuales es también nuestra obligación tratar con gran esmero los relojes porque es muy difícil reemplazarlos por otros nuevos. El buen reloj Kienzle le prestará magníficos servicios durante más tiempo.

Kienzle







Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN



Automáticamente

trabaja la moderna cámara fotográfica ROBOT de pequeño formato.

La cámara ROBOT no es sólo la ideal para el aficionado sino que por estar siempre dispuesta a fotografiar sin interrupción, ha encontrado pronto aplicación en reportajes de guerra, en la Ciencia y Técnica.



ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF

Representaciones exclusivas para España
Carlos Baum, Rambla de Cataluña, 66, Barcelona

Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (8) | **Crema Efasit**
Polvos Efasit | **Tintura callicida Efasit**

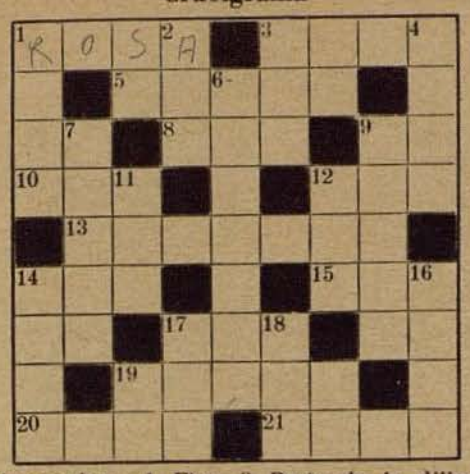
Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!

Efasit
Pedicura



Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Flor, 3 Parte de la diligencia, 5 Rey de Arcadia, 8 Campos Elíseos de los egipcios, 10 Parte del cuerpo humano, 12 Metal precioso, 13 Flor, 14 Participio, 15 Adonde, 17 Período de tiempo, 19 Una de las nueve musas, 20 Juego de naipes, 21 Salida del sol.

Verticales: 1 Manojo de flores, 2 Altar, 3 Taberna americana, 4 Blanco, 6 Tierra llana labrantía, 7 Costado, 9 Apero de labranza, 11 Río de Etiopía, 12 Onda, 14 Ave zancuda, 16 Estado de Norteamérica, 17 Cerco, 18 Nombre de varón. I 244

Charada

ac — at — dad — drón — e — la — las — ne — ney — pe — po — ra — syd — tro

Con las 14 sílabas que anteceden deben formarse 7 palabras, cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo y cuyas finales leídas de abajo arriba den una conocida frase hecha española.

Significado de las distintas palabras: 1 Delincuente, 2 Grano, pústula, 3 Conocida ciudad de Australia, 4 Caballo joven, 5 Colección de mapas, 6 Corte de pelo hecho de prisa y sin cuidado, 7 Número de años. I 241

Problema complementario

barca — ente — lio — Roma — as — baba — onda — eje — mulo — rama — racion — Ana — me — ama — vero

Que se ponga delante de cada palabra de arriba una letra para que éstas leídas de arriba abajo nos den el nombre de un monumento famoso del triunfo de Franco. I 260

Ecuación

(a—la) + (b—s) + (c—jano) + (d—r) + (e—n) + (f—stro) = X

a = Parte de un aeroplano, b = Período de tiempo, c = Emperador, d = Fogón antiguo de Asturias, e = Tratamiento, f = Mercado especial en Madrid, X = Arma importante hasta hoy en día. I 259

Cuadrado mágico

1	2	3	4
2			
3			
4			

a a a a a a a a a, l, p, r r, s s s, z

Distribuye las letras de arriba a los 12 cuadrados del dibujo de modo que resulten las mismas palabras (o palabras iguales) en las filas verticales y horizontales. La significación de las palabras a buscar: I 258

1 Preposición. 2 Partes de un instrumento de guerra. 3 Noción etnológica. 4 Accesorio de los jarros.

Soluciones

Crucigrama. Horizontales: 1 Rosa, 3 Raca, 5 Arcas, 8 Asr, 10 Ojo, 12 Oro, 13 Amapola, 14 Ido, 15 Ado, 17 Año, 19 Erato, 20 Solo, 21 Orto. Verticales: 1 Ramo, 2 Ara, 3 Bar, 4 Alba, 6 Campiña, 7 Ijada, 9 Arado, 11 Omo, 12 Ola, 14 Ibis, 16 Ohio, 17 Aro, 18 Oto.

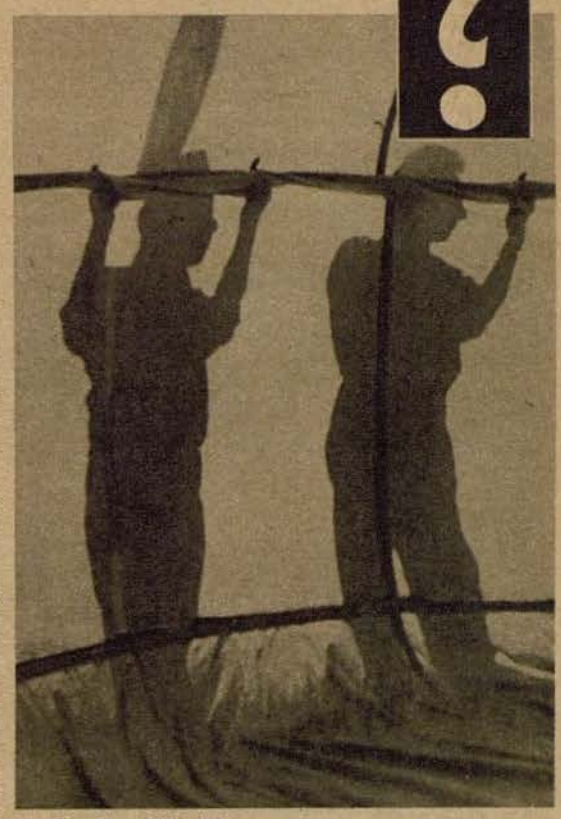
Charada: Las paredes oyen. — 1 Ladrón, 2 Acne, 3 Sydney, 4 Potro, 5 Atlas, 6 Rape, 7 Edad.

Problema complementario: Alcázar de Toledo. — Abarca, lente, Clio, aroma, zas, ababa, Honda, deje, emilio, trama, oración, lana, ene, dama, overo.

Ecuación: a = A (la), b = Me (s), c = Tra (jano), d = Lia(r), e = Do (n), f = Ra (stro). X = Ametralladora.

Cuadrado mágico: 1 Para, 2 Alas, 3 Raza, 4 Asas.

¿Qué es esto?



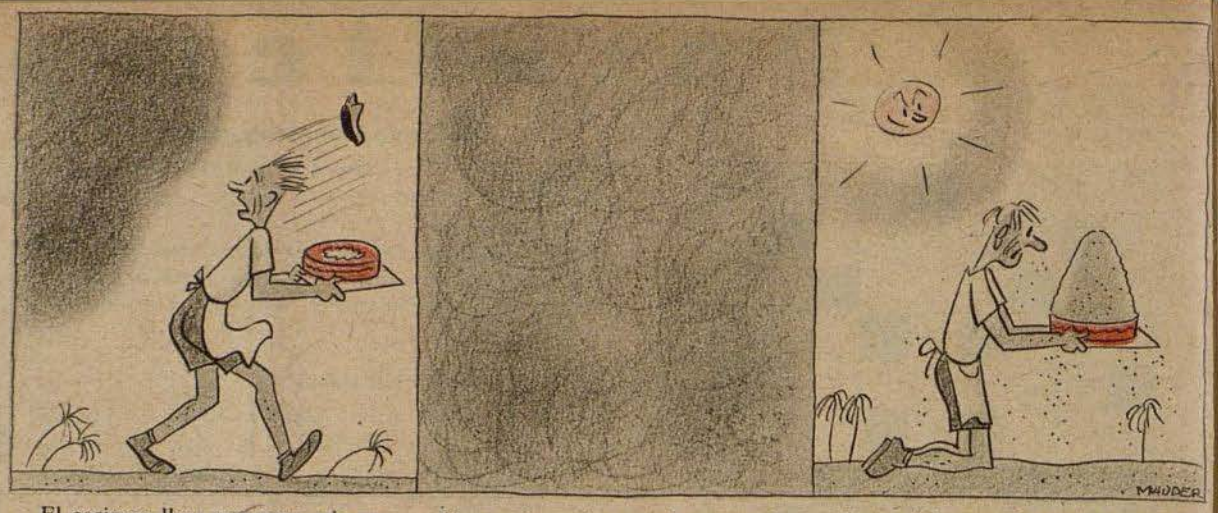
¿Sombras chinescas? Según y cómo, pero en todo caso los individuos no están por su gusto. Las sombras de los amaraijistas se destacan sobre la envoltura de un globo contra el claro sol. Los individuos se han reparado en torno del globo y cuidan de que la lona no se acerque demasiado al fuego de paja en ninguna sitio

Foto Münchner Bildbericht





¡Hombre, no era una fata morgana . . .!

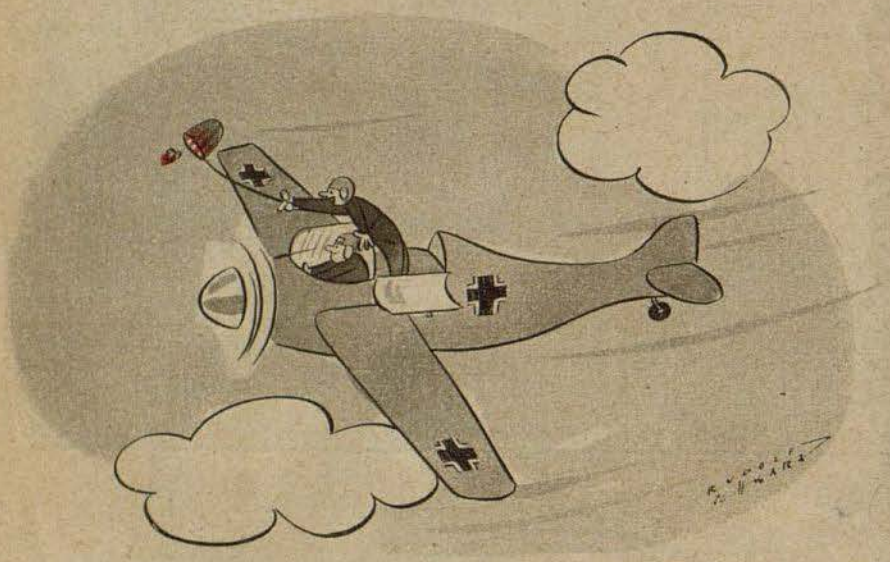


El cocinero lleva una torta sabrosa, pero . . .

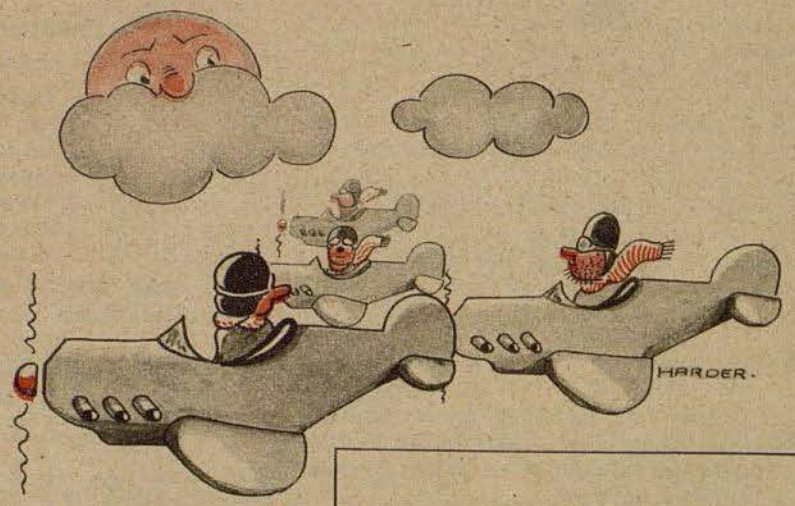
Una tormenta de arena le sorprende y . . .

desgraciadamente la torta ha quedado convertida en un monticulo de arena

Zeichnungen:
Rudolf Schwarz (3), Erich Stange (2), Harder (1), Mauder (1)

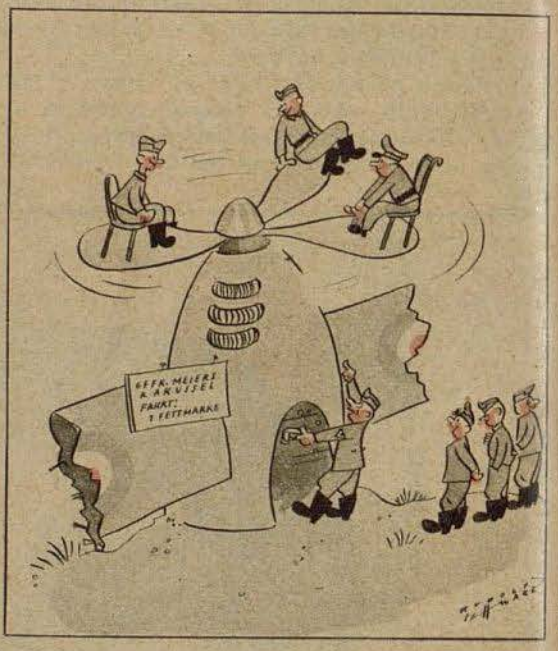


"¡Acelera más el motor, Oscar, entonces lo alcanzaremos!"

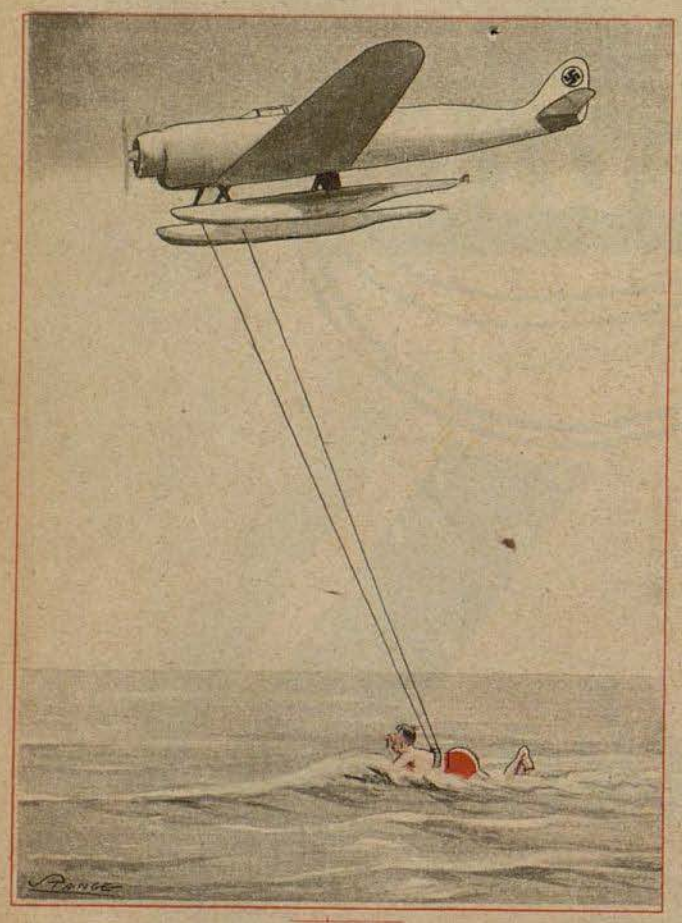


"Mueller, ¡cuántas veces le he dicho se afeite! Con esa barba no es un milagro que ofrezca demasiada resistencia al aire quedando detrás nuestro

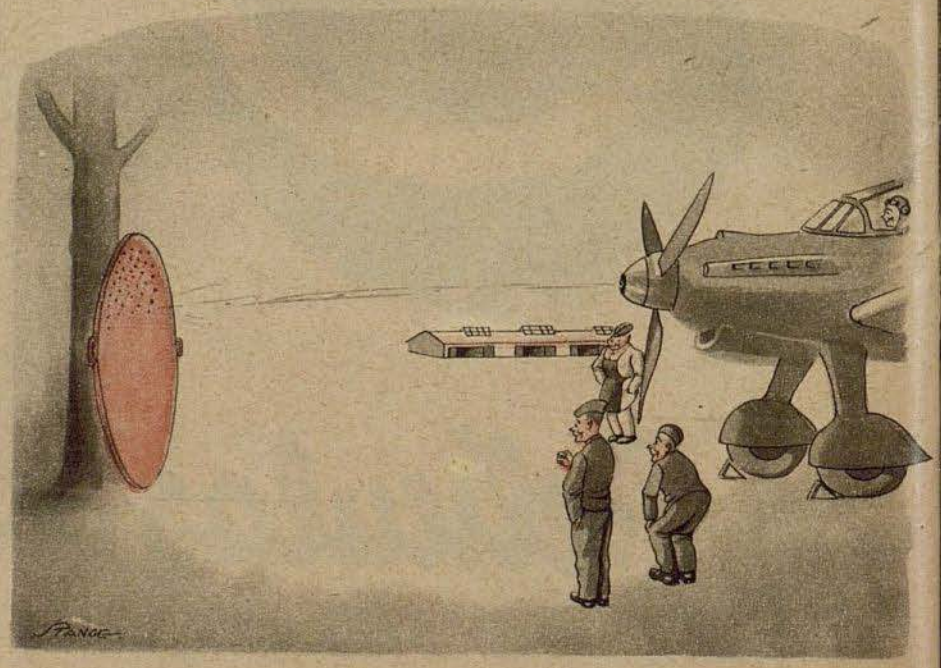
Derecha: El botín: "Ahora debéis descender, pues los otros compañeros también quieren dar una vuelta



Placeres veraniegos



Izquierda: Sería el colmo, si con el tiempo Pablo no se convierte en un excelente nadador para pruebas de larga distancia



Derecha: La cocina del campamento necesita un colador grande

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 12. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 19 / BERLIN, 22 DE SETIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Vencedor en 150 combates aéreos

El Führer ha concedido la más alta condecoración alemana al valor, la Hoja de Roble con espadas y brillantes para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, al comandante Gordon Gollob, comodoro de una escuadra de caza, con motivo de su 150.° triunfo aéreo. El Comandante Gollob es el tercer soldado alemán que ha recibido esta condecoración

PK-Foto del corresponsal de guerra Heinz (PBZ)

Misión: *Apoyar a la vanguardia de tanques*

"Stuka" contra concentraciones de carros blindados y camiones soviéticos

Informe especial para ADLER por el corresponsal de guerra Helmut Grosse

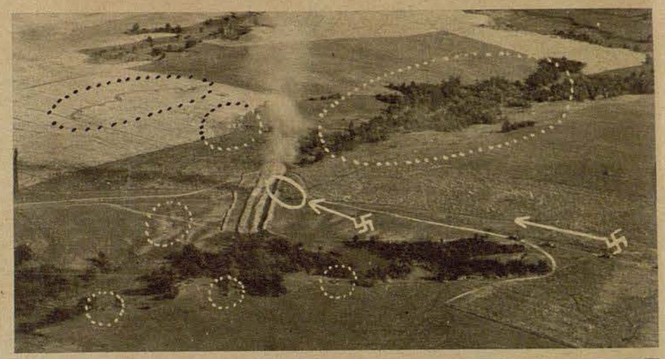
Indudablemente, ningún aviador es tan estimado por los soldados alemanes y tan temido por el enemigo como el piloto de un aparato de bombardeo en picado "Stuka". Ningún otro tipo de avión ha actuado en todas las campañas con efectos tan decisivos como los obtenidos por el Ju 87. Lo que es aplicable a Polonia, Noruega, a la campaña del Oeste, a los Balcanes y a Africa, vale en medida mucho mayor aún para la guerra contra la Unión Soviética, durante la cual se desarrolla de lleno toda la dureza de los Stuka. Nuestros bombarderos en picado han sido empleados eficazmente para combatir a las posiciones de campaña y a los fortines hábilmente repartidos por el terreno, y también para combatir las líneas férreas y de navegación de tan elevada importancia para el abastecimiento de las fuerzas enemigas. Nuestro informe ilustrado muestra fotografías de cuatro vuelos realizados en un día por el grupo de Stuka del Caballero de la Cruz de Hierro, Capitán Gassmann. Estas fotos constituyen prueba fehaciente para la brillante colaboración entre el ejército y la aviación. El Capitán Gassmann es uno de los comandantes que más éxitos ha obtenido con su grupo de aviadores, pues él mismo participa en cada vuelo y lleva a sus hombres al ataque bajo aprovechamiento ejemplar de la situación táctica. Entre sus capitanes de escuadrilla merece ser citado el capitán de la octava, Caballero de la Cruz de Hierro teniente primero Nordmann, que cuenta entre los aviadores de bombardeo en picado más experimentados, habiendo realizado ya 600 vuelos contra el enemigo. El corresponsal de guerra muestra en sus fotos, hechas en los puntos en que las luchas eran muy intensas, el transcurso exacto de los diferentes vuelos en un día de gran actividad en el Frente Oriental

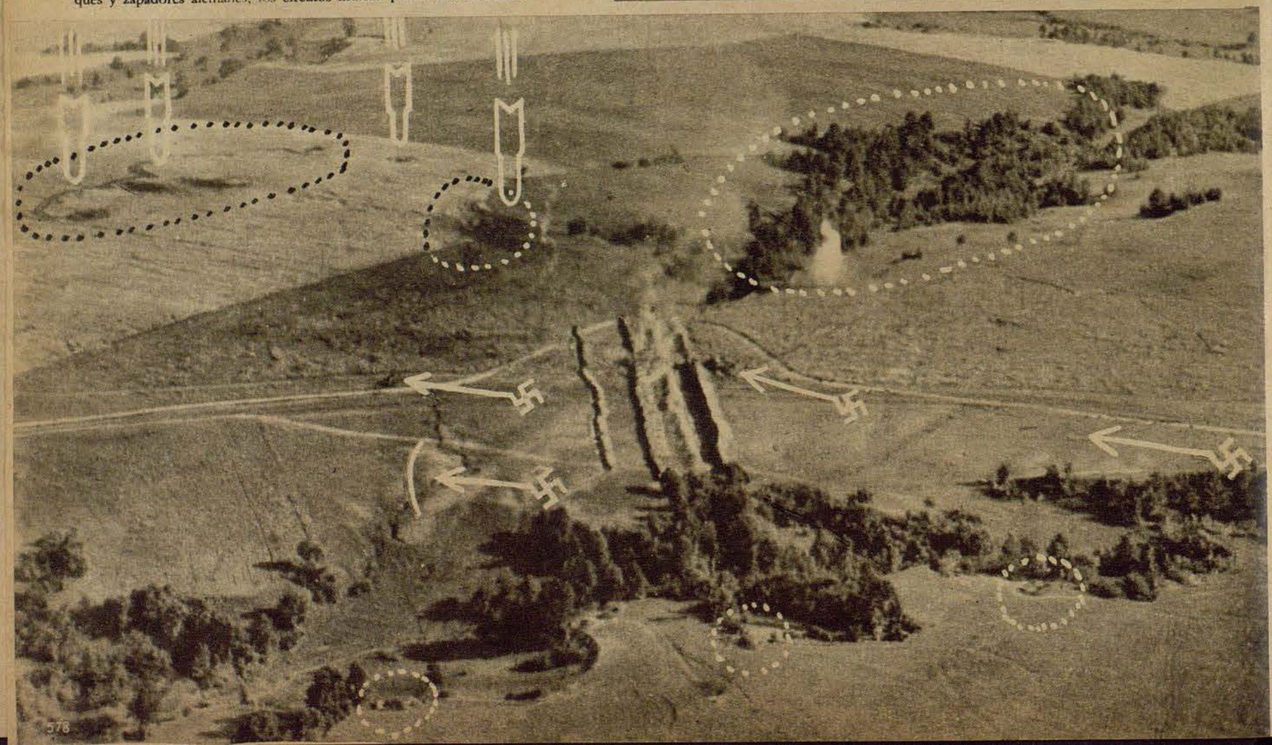


Uno de los capitanes de escuadrilla de nuestro grupo de bombarderos en picado, el Caballero de la Cruz de Hierro teniente primero Nordmann, anuncia la orden de actuación. El mismo realizó el día en que fueron hechas las presentes fotos su 600.° vuelo contra el enemigo

A las 6,40 de la mañana, primer despegue. La orden que había recibido la novena escuadrilla, decía: "Apoyo para la vanguardia de tanques alemanes." El corresponsal de guerra cuenta al respecto: "Una vez sobre el objetivo buscado realizamos aún dos vueltas, para cerciorarnos bien. Los tanques alemanes se encontraban sobre un camino de campo, obstruído por una zanja antitanque y por obstáculos de madera. A izquierda y derecha de esta zanja pudimos reconocer campos minados detrás de los cuales se encontraban fortines soviéticos y cañones antitanques. Dos tanques alemanes habían llegado exactamente hasta delante de la zanja, y al aparecer nosotros disparaban munición luminosa en dirección de las posiciones bolcheviques, desde las cuales recibían intenso fuego. Zapadores de asalto ya habían comenzado a actuar para posibilitar el paso de los tanques, incendiando los obstáculos de madera." (Foto derecha)

Hechas estas observaciones en tierra, el Capitán de la escuadrilla dió la orden de ataque. Algunos fortines fueron alcanzados en pleno blanco. Después del tercer ataque en picado, realizamos dos ataques bajos con el avión inclinado, para imposibilitar toda actividad a los soldados soviéticos. Gracias a esta protección de fuego, los zapadores de asalto lograron crear una posibilidad de paso. Un tanque alemán avanzó inmediatamente, y los zapadores tomaron al asalto un sistema de trincheras (Foto inferior. Las flechas con la cruz svástica indican tanques y zapadores alemanes, los círculos indican posiciones enemigas)







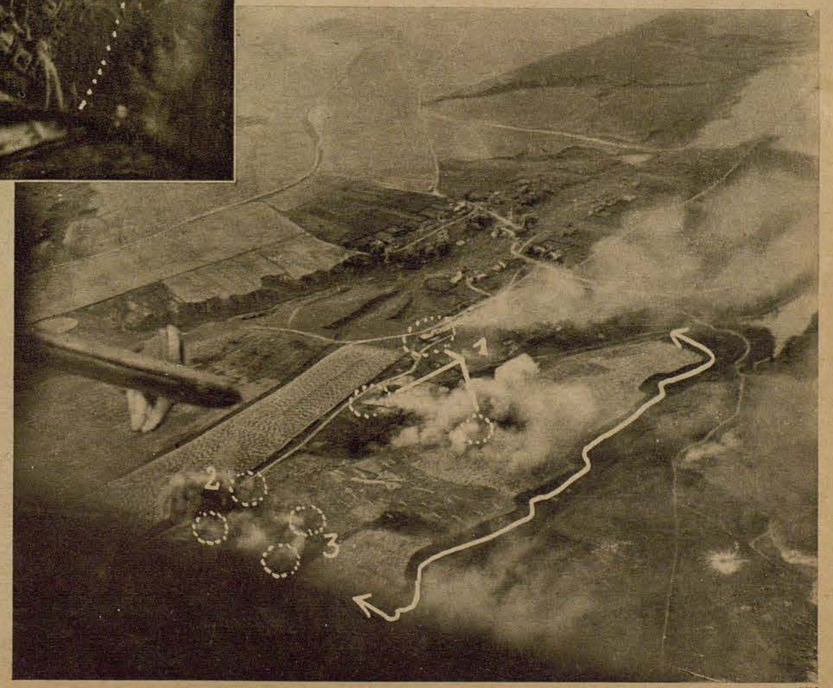
II A las 10 de la mañana, segundo despegue. "Volábamos en busca de concentraciones de tanques y camiones soviéticos al Oeste de la aldea P. A sólo 800 metros de altura, la escuadrilla sobrevoló la localidad. Los tanques y camiones enemigos estaban bien enmascarados. Ya después del primer ataque numerosos tanques quedaron envueltos en llamas. En los círculos de puntos, cerca de 1, se reconocen claramente diferentes incendios provocados por las bombas caídas en pleno blanco. Mi piloto, el sargento mayor S., antiguo aviador y ex-instructor de pilotos, se preparaba para el segundo ataque. Los objetivos de ataque eran los vehículos cerca de 2. Aun durante el vuelo picado pude hacer una foto con la Leica. Cuando nos precipitábamos, el piloto inclinó un poco al aparato hacia la izquierda para poder ver mejor a su objetivo. En los círculos que se encuentran cerca de 2 y 3 se reconocen claramente, a pesar de la gran altura, los vehículos enemigos. A 400 metros de altura, S. enderezó al aparato . . .

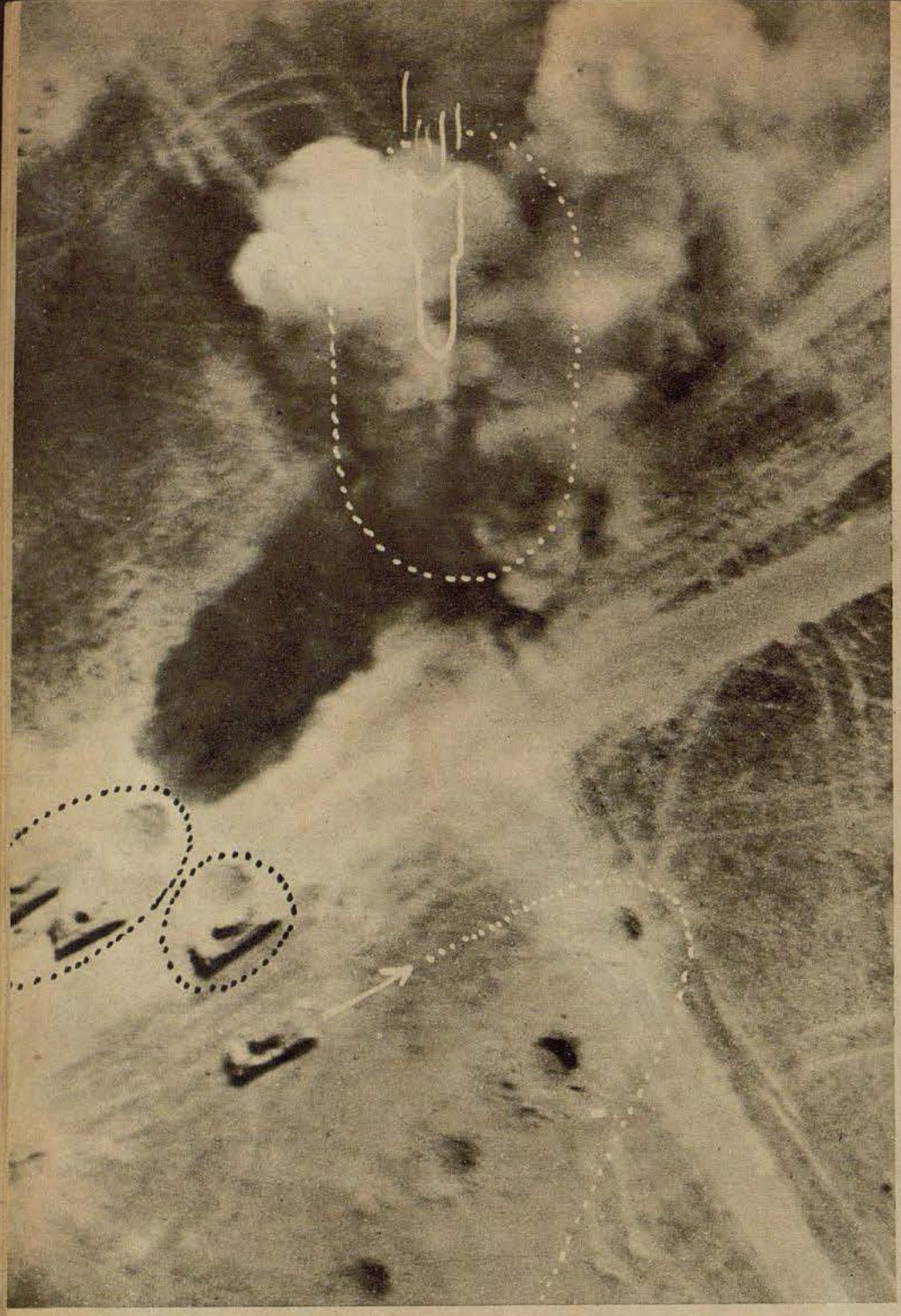
. . ..Pocos instantes después del enderezamiento hice la próxima foto (derecha) — una vista de la carlinga hacia atrás, mientras la máquina, ganando altura, entraba en una curva hacia la izquierda. Abajo vi caer a nuestra bomba, a pocos metros de los vehículos soviéticos. El gran alcance rompedor de nuestra bomba solamente habrá dejado restos de los tanques y camiones enemigos. El éxito total de nuestra escuadrilla: fueron incendiados tres tanques y varios camiones"



Después de un ataque realizado con las armas de a bordo, la escuadrilla de Stuka se aleja en vuelo bajo. Cual si fueran fantasmas se deslizan las sombras de los aparatos por sobre los campos sembrados

Continúa en la próxima página







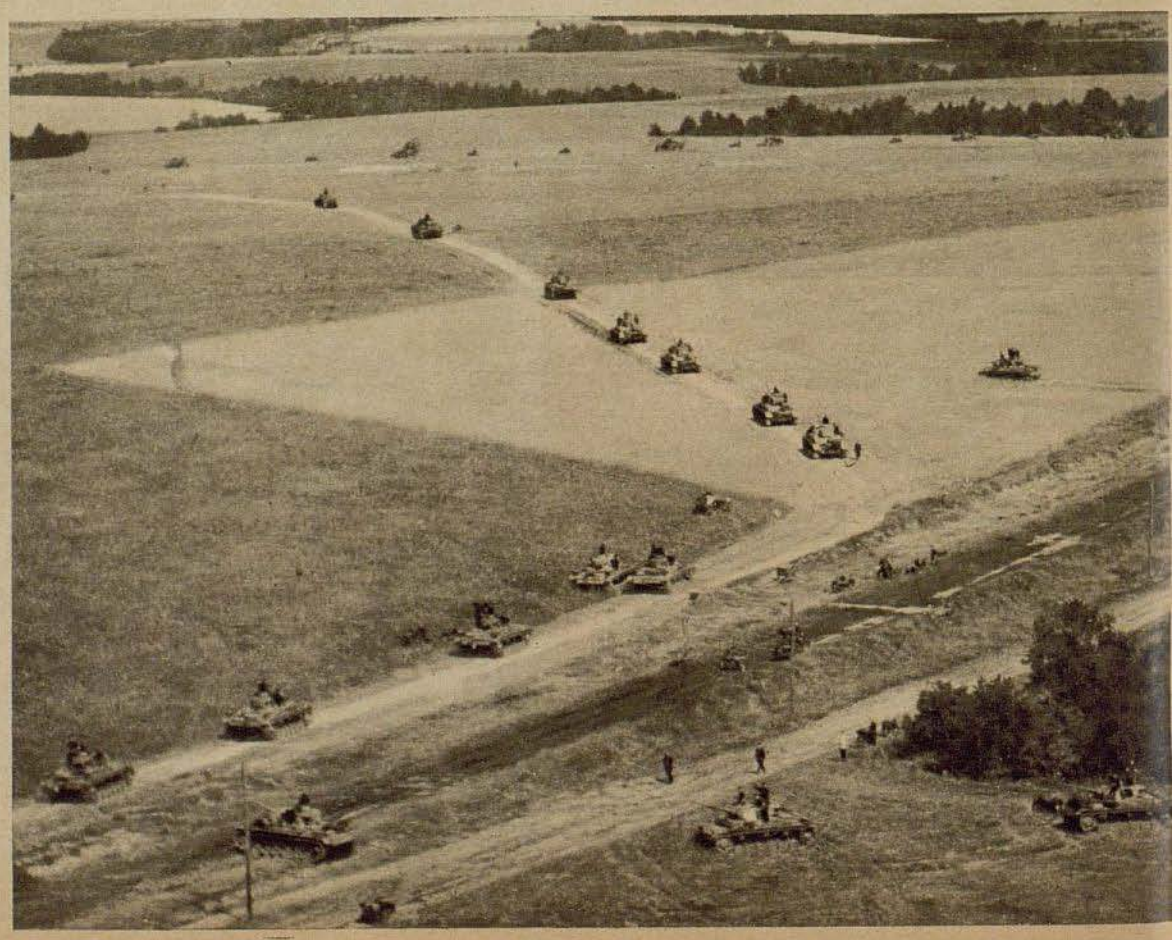
IV La cuarta acción del día debía servir para atacar posiciones y concentraciones en la aldea G. Ya el primer ataque causó grandes estragos en la localidad que estaba completamente llena de tropas. Lo que no había resultado destruído por las bombas fué convertido en escombros y cenizas debido a un ataque bajo, durante el cual a aldea fué cubierta con el fuego de las ametralladoras de a bordo



Durante un ataque contra carros de combate, la máquina del Capitán Gassmann había sido alcanzada por una granada antiaérea en uno de sus aletones de aterrizaje. Después del aterrizaje, el radiotelegrafista le mostró también los agujeros causados por proyectiles enemigos en los cristales de la carlinga. El Capitán contestó lacónicamente, diciendo: "Por esos agujeros quedaron destruídos seis "Johnnys"

III A las 14,30 tercer despegue. "Mi piloto era el teniente primero D., de 21 años de edad, oriundo de Vestfalia, que cumplía su 400.° vuelo contra el enemigo. Esta vez se trataba de atacar tanques soviéticos del tipo T 34, que querían interrumpir el avance alemán. Al llegar a nuestro objetivo de ataque estábamos a 1500 metros de altura, y pudimos reconocer debajo nuestro a varios "Johnnys", nombre que nuestros aviadores han dado a los carros blindados soviéticos. Tres de estos colosos de 34 toneladas ya se encontraban inmóviles, con las orugas rotas, al lado de profundos embudos causados por bombas — el efecto del ataque de la séptima escuadrilla que había actuado momentos antes. Otros tanques marchaban a gran velocidad en dirección a las líneas alemanas. Pero hasta aquí no llegarían. El comandante, Capitán Gassmann pudo colocar, ya durante su primer ataque, una bomba en pleno blanco. La nube causada por la explosión, que tiene un aspecto amenazador, se encuentra en el centro de la foto superior. Cuando el aire se había despejado, vimos al tanque soviético envuelto en llamas. A la derecha de los tres tanques averiados ya citados avanzaba otro, en zigzag, para sustraerse a las bombas alemanas. Esa táctica de nada le sirvió, pues mi piloto, en dos ataques consecutivos, le colocó dos bombas ante la nariz, de manera que el carro soviético resultó casi enterrado por la arena que volaba por el aire. En total, seis tanques soviéticos quedaron inutilizados, y los demás iniciaron la retirada"

PK Fotografías del corresponsal de guerra Grosse (PBZ 10)



Derecha: "Cuando después del ataque la escuadrilla inició el vuelo de regreso a su aeródromo, tanques alemanes comenzaban un contraataque. Los hombres de las fuerzas blindadas nos hacían desde abajo señales con las manos, para saludarnos. Durante las encarnizadas luchas de los últimos días ya les habíamos abierto camino repetidas veces. Nuestra escuadrilla sobrevoló, en formación, a los camaradas en tierra, que ahora continuaban el ataque"

Bombas pesadas para Inglaterra

Aviones alemanes de bombardeo reciben su carga mortífera



Una bomba de gran calibre, destinada a Inglaterra. Los hombres del personal de servicio no tienen tarea fácil cuando deben transportar tal "proyectil" desde el depósito hasta las máquinas. Para colocar a la bomba sobre el carro de transporte se necesita una grúa

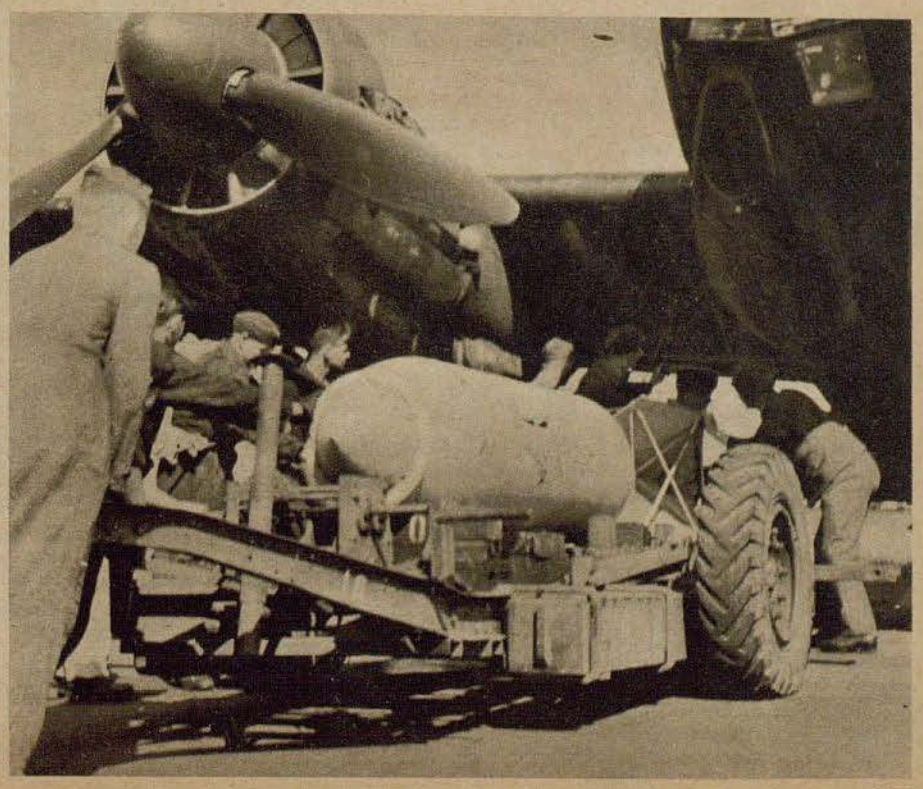


El tren con la carga mortífera circula por la pista de cemento del aeródromo hacia los aparatos. Solamente un tractor pesado es capaz de arrastrar esta carga. Viendo a los hombres del personal de servicio sentados pacíficamente sobre estos gigantes de acero y materia explosiva, es difícil imaginarse que pronto grandes empresas y fábricas quedarán reducidas a escombros bajo las detonaciones de estas bombas



Una pausa bien merecida después del transbordo de una "pesada". El pintor de la escuadrilla coloca un saludo humorístico sobre la enorme bomba, y los camaradas inspeccionan su trabajo

PK Fotografías del corresponsal de guerra Huehne (Sch 4)



Derecha: El trabajo más difícil queda hasta el último momento, o sea, la colocación de la bomba en la "Ju 88". Pero, el personal de servicio domina su trabajo a la perfección, y con golpes de mano ejercitados la difícil tarea es realizada en pocos momentos



El Coronel Galland, inspector de los aviadores alemanes de caza, visita el campo de batalla de Dieppe, ocasión en la cual el jefe de ese sector de la Organización Todt le informa sobre la prueba de fuego a que fueron sometidas las fortificaciones alemanas

En la playa de Dieppe



Durante su intento de desembarco frustrado, los ingleses abandonaron una cantidad enorme de armas y de piezas de equipo. El Coronel Galland examina diferentes objetos y observa el enredo indescriptible a bordo de un buque especial de transporte

PK Fotografías del corresponsal de guerra Schoedl (Wb 3)



Las luchas por la ciudad de Stalín

Una escuadra de aviones de bombardeo en picado ataca a Stalingrado

Por el corresponsal de guerra Werner Thaler

Volamos por sobre el Don. Es de noche y el cielo está iluminado por sinnúmero de llamas. Allí, en la orilla alemana, se extienden hacia el Oeste las amplias tierras cultivadas. Sobre la orilla oriental se ven las lenguas arenosas de la estepa quirguiz que en algunas partes penetran en el paisaje verde y floreciente de la llanura del Don. En esta frontera entre tierra agrícola y estepa, los cosacos lucharon durante siglos para rechazar las invasiones que amenazaban de Oriente. Aquí se extiende una singular tierra de nadie entre Asia y Europa, una explanada muy resbaladiza. ¿Resbaladiza para quién . . .?

Continuamos volando hacia el Este, con nuestras cargas de bombas. En la lejanía aparece el Volga, cuyas aguas ofrecen el aspecto de metal opaco. La tierra debajo de nuestros aparatos está en llamas. Hasta donde alcanza la vista vemos bosques, estepa, campos cultivados y tierras de barbecho. Como heridas ardientes de una peste se nos ofrecen los numerosos focos ardientes debajo nuestro. Las llamas, de color sangre, se inclinan hacia el Oeste. Los constantes vientos del Este orientan a las llamas en dirección occidental, desde donde avanzan los alemanes. No obstante, las huel las dobles de los tanques alemanes cubren a la tierra herida, enredándola como en una red. Desde el Norte nos saludó Kalatsch, y sobre la ciudad, la artillería antiaérea había construido una cúpula de fuego. Desde aquella bolsa nos llega el fragor de la batalla. Esta mañana anunciaron nuestros tanques, que su cerco se ha cerrado definitivamente alrededor de este punto de defensa ante Stalingrado. Los estrechos puentes soviéticos sobre el Don, formados con pontones, habían sido destruidos. Por ellos los bolcheviques se retiraban hacia las fuertes posiciones de concentración al norte de la línea férrea Kalatsch—Stalingrado, suministrando munición y combustible a los tanques ligeros. Incluso los cerebros más atrevidos de la Unión Soviética no podían suponer de antemano que nuestros tanques avanzarían centenares de kilómetros entre Don y Volga, procedentes del Sur, pues en aquel entonces la bolsa de Rostow estaba aún en el papel, igual que el paso por el Don septentrional. Y Stalin maldice al fundador, que creó "su ciudad", Stalingrado, sobre la elevada orilla occidental . . .

Ahora, la lengua de tierra entre Don y Volga está sembrada de armas defensivas. ¡La ciudad debe ser conservada! ¡Cueste lo que cueste! Y los soviéticos pegan manotones hacia todos los lados cual si fueran a ahogarse. ¡Cueste lo que cueste! Por esto prendieron fuego a las ricas zonas agrícolas, por esto el aire está lleno de granadas que explotan, por esto el cielo está casi cubierto de cazas soviéticos, y también por primera vez de ingleses y americanos, por ello cantidades enormes de tanques se mueven por la región, mientras que los soldados bolcheviques se aferran a sus posiciones y fortines y solamente cesan en la defensa cuando están muertos. "Aquí se decide la guerra" declaró Timoschenko en un discurso dirigido a los generales, y luego se buscó al defensor de Sebastopol, para que entrara nuevamente en acción. A nosotros nos da lo mismo . . . El precio es Stalingrado. La ciudad que desde años atrás solamente vivía para la guerra, solamente pensaba en la destrucción y trabajaba para ésta con la sangre de su millón de habitantes, que vivían en la miseria más absoluta. La ciudad de Stalín. "Vojenny Gorod", como él mismo la calificó — la ciudad de la guerra. Pues ¡adelante! Ahora esta ciudad tiene la guerra que ella ha hecho nacer, y por la lucha será destruída.

Hace rato que hemos dejado atrás al Don. Por radiotelegrafía llegan órdenes. Mirando hacia adelante veo como los labios del comodoro forman palabras, y en el receptor de cabeza las escucho ". . . he comprendido — atacamos . . ." Debajo nuestro se encuentra un amplio campo de berbecho, en el cual se encuentran repartidos algunos árboles raquíticos y entre ellos tanques enmascarados, pequeños bichos de color oliva, que se mueven rápidamente entre las posiciones de campaña cubiertas de ramas. Realmente, el mundo y la guerra ofrecen un aspecto singular desde arriba . . . Nosotros llegamos desde la dirección en que se encuentra el sol. Inclinándose hacia un costado, nuestro comodoro para al aparato de cabeza. Como si miraramos a través de un teleobjetivo, la tierra y las cosas se van acercando a nosotros aumentando rápidamente su tamaño, y de pronto comienza una actividad indescriptible entre los grupos de árboles que momentos antes parecían tan pacíficos: el ramaje de enmascaramiento cae de los caños de las piezas de artillería, y la tierra, poco antes muerta, se convierte en un conglomerado de piezas antiaéreas que despiden un fuego tan infernal como no lo he visto anteriormente. En pocos momentos, el aire se llena de innumerables nubecillas de todos los colores. Grandes círculos rojos dibujan una parábola amenazadora en el aire, y terminan en una nube blanca. Miles de cadenas luminosas de diferentes colores disparadas de las piezas antiaéreas de cuatro caños dibujan su trayectoria entre los aviones que se precipitan. "Contiene mucho hierro el aire aquí", dice el comodoro, y con una seguridad de sonámbulo esquiva a todas las granadas peligrosas. El espectáculo no es nuevo para nosotros, como tampoco son una novedad los sentimientos que le embargan a uno en tal ocasión. Al mirar hacia atrás veo una cadena sin fin de "Stukas" que se precipitan, enderezan, vuelven a ganar altura para precipitarse otra vez, y admiro la regularidad con que se hace todo eso. ¿Qué sucede, si uno de aquellos, allí atrás, no logra enderezar a su máquina . . .? Pero francamente no se puede afirmar que nosotros, que nuestro grupo tiene hoy un día negro. Y tales días ya hemos vivido bastantes . . .

¡Hemos pasado! Después de una curva ascendente cerrada, que le atrae a uno las manos hacia abajo, haciendo que el cerebro parezca vacío, nos encontramos sobre la vanguardia de los tanques alemanes. Señales luminosas nos indican las posiciones alemanas. En formación ordenada de ataque vemos a nuestros colosos de color gris oscuro estacionados en el lecho de un arroyo. De pronto, nuestros tanques comienzan a avanzar y las piezas antiaéreas soviéticas inclinan sus caños hacia abajo para dirigir su fuego contra nuestros camaradas del uniforme negro . . .

. . . El comodoro inclina su aparato y con sirenas estridentes nos precipitamos sobre el bosque debajo nuestro, mientras que sobre nuestras cabezas estallan nuevamente las granadas enemigas. ¡Esta es la guerra de los Stuka! A veces pienso que en el desarrollo de la guerra aérea nos hemos convertido en una especie de tropa a pie en el aire. Somos grupos de asalto con armas pesadas y máximas y solamente hemos trocado el elemento tierra con el aire. El sueño y ferviente deseo de todos los estrategas desde que la tierra es conmovida por guerras, ha sido siempre: acercarse al enemigo atrincherado desde el aire y derrotarlo en su propia posición. Pero es una tarea muy dura la de los Stuka y de los aviones de batalla, pues a todos los momentos de peligro que encierra de por sí la aviación, se sumaron los peligros de la lucha terrestre. El soldado de infantería se puede proteger con su tierra, en la que se puede atrincherar, pero a nosotros no nos protegen chapas blindadas ni pozos de tiradores. Nosotros nos encontramos en nuestros pájaros de caño de acero, duraluminio y cristal y nos apoyamos única y exclusivamente en nuestra velocidad, en la sorpresa de nuestro ataque y en nuestra suerte de aviadores. Como se ve, son paredes blindadas muy imaginarias las que hemos construído alrededor nuestro . . . Pero ganamos terreno. Con una escoba de acero inexorable barremos la tierra delante del mosquetero alemán.

. . . Nuestras ametralladoras reparten su lluvia reluciente por sobre el sistema de posiciones enemigas. En sus continuos vuelos en picado, nuestros pájaros tienen algo de ave de rapiña, algo de pájaros gigantes de antaño. Pero en el interior de esos pájaros se encuentran hombres, camaradas, y éstos imprimen a esta guerra loca de sistemas, motores y máquinas su terrible aspecto destructivo. Alrededor nuestro el cielo está lleno de camaradas que vuelan y luchan siempre de a dos, el piloto y su radiotelegrafista. Son camaradas todos ellos, con los que por la noche estamos sentados en la misma mesa, con los que vivimos en la misma tienda de campaña y con los cuales hablamos sobre todo aquello que e nuestra opinión hace que valga la pena vivir. ¡Cuántas veces ya hemos estado juntos! Aquí arriba, solos, terriblemente solos en medio del fuego antiaéreo enemigo y por la noche reunidos en la mesa común. Aquí arriba quedan extinguidas todas las leyes de la vida, todas las normas de la muerte. Y ante estas ridículas nubecillas que nos son enviadas de a miles, todos somos iguales. Los osados como los menos arrojados, los ruidosos como los callados. Uno cae durante el quinto vuelo contra el enemigo, el otro no vuelve de su 325.º vuelo. Uno parece a prueba de balas, el otro . . . Mi vista escudriña el espacio. A un costado, a apenas 50 metros de distancia, el Capitán L. conduce a su pájaro en vuelo bajo por sobre las líneas enemigas. Claramente reconozco la silueta de su cabeza. Ayer celebramos su 600.º vuelo contra el enemigo. En algún lado detrás nuestro, el teniente primero B. vuela curvas y más curvas con su escuadrilla, esquivando los disparos antiaéreos. Mañana o pasado festejaremos también su 600.º vuelo contra el enemigo y su suerte de aviador. ¡600 incursiones contra las líneas enemigas . . ., 600 patrullajes en miles de vuelos en picado..., miles de quintales de bombas arrojadas sobre todos los teatros de guerra de Europa! Su camino es el camino de los Stuka, y si hoy día sus bombas golpean a las puertas del Stalingrado, el sendero seguido parece mítico. Desde la trinchera más oriental del gigantesco frente alemán, avanzamos hacia la estepa tártara, contra la ciudad de Stalín. ¡Cuántos grandiosos puntos culminantes se encuentran como señales luminosas de triunfo sobre el camino de estos dos aviadores, los que por su destino de soldados marcharon hombro a hombro por el sendero de esta guerra, de Radom por el Bzura hacia Varsovia y Modlín, luego a Eben Emael, Lieja y Sedán. Juntos volaron sobre Dunquerque: allí fué derribado y herido el teniente primero L., pero el teniente primero B. continuó volando, hasta que un buen día se volvieron a estrechar la mano ante los portones del monasterio de Rila, y un día más tarde volaban nuevamente juntos contra el paso de Rupel y las posiciones del Olimpo. Luego esquivaron con sus aparatos a las granadas antiaéreas de Larissa, Patras y Sálamis y arrojaron sus bombas en Creta contra la flota de transporte inglesa. Sus libros de actuación se convierten en singulares Baedeker de la guerra, en los cuales se pueden leer los nombres de las batallas más grandes en las que los Stuka hicieron escuchar su sirena estridente. A Rusia fueron juntos; simultáneamente recibieron del Führer la Cruz de Caballero, unidos soportaron en el Volchov el crudísimo invierno, y la nueva gran ofensiva vió a ambos pilotos de Stuka a la cabeza de sus grupos actuando en Voronesch y volando hacia el Don, hacia Rostov.

. . . Y ahora nos encontramos aquí, en medio de las granadas de los antiaéreos de Stalingrado, y en algún lado en las máquinas de bombardeo en picado se encuentran estos dos hombres y cumplen su obligación, callados y modestos, igual que el primer día cuando llevaron sus bombas a Chenstochau y cuando no se atrevían a pensar que algún día, sobre el 44º grado de longitud, entre Volga y Don, practicarían vuelos en picado mientras sus libros de vuelo ya registran 600 vuelos contra el enemigo . . .



Un aviador de caza inglés, que logró saltar de una Spitfire en llamas y que con su bote neumático pudo mantenerse durante algunas horas sobre el mar, es recogido por una nave alemana de salvamento marítimo



Uno entre muchos

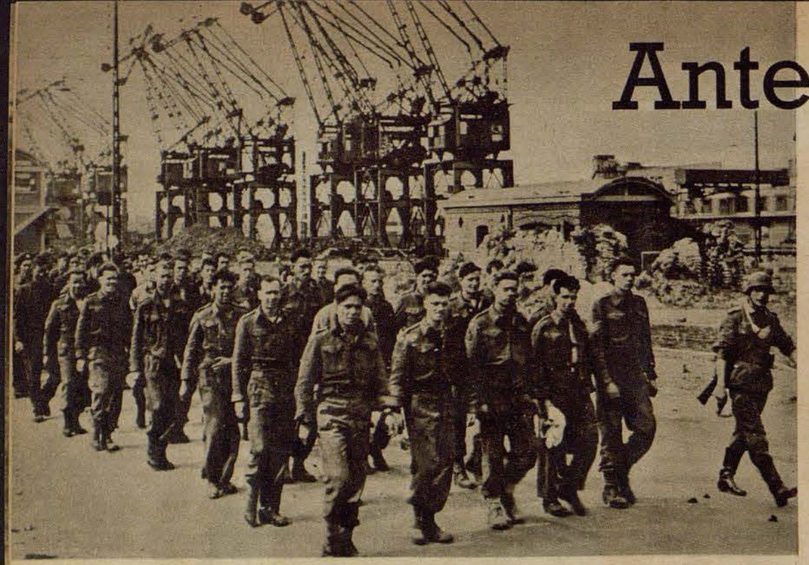
Soldados de la Luftwaffe reciben en la orilla al aviador enemigo salvado, y se hacen cargo del prisionero. Dando muestras de profundo agotamiento, el británico se quita su ropa completamente empapada

PK Fotografías del corresponsal de guerra Eisenhart (3)



Antes de caer lanoche...

Como fracasó en Dieppe el intento de invasión de Churchill

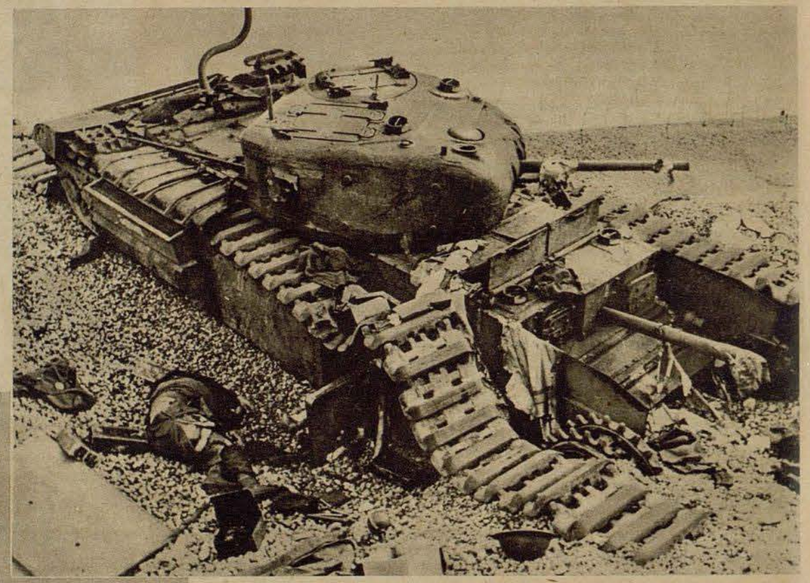


La gran acción preparada por Inglaterra en muchos meses con el objeto de crear una cabeza de puente en Dieppe, para fijar planta en Francia y provocar así un cambio en la situación de la guerra, fracasó aún antes de caer la noche del día del ataque. La superioridad de la defensa alemana demostró ser tal, que solamente las tropas y posiciones avanzadas bastaron para frustrar toda la acción de desembarco y para obligar al grueso de las fuerzas invasoras a iniciar la retirada. El informe final publicado por el Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas, que iluminó de lleno los detalles militares y políticos, ha demostrado que Dieppe constituyó el punto culminante de los esfuerzos de guerra ingleses en Europa, después de Dunquerque. Los relatos y las fotografías de nuestros corresponsales de guerra constituyen documentos irrefutables para la amplitud de la catástrofe sufrida por los ingleses y sus tropas auxiliares en la costa del Atlántico

Del cuerpo de desembarco, integrado en su mayor parte de canadienses, pero también de norteamericanos y franceses adictos a de Gaulle, 2195 hombres cayeron prisioneros de los alemanes



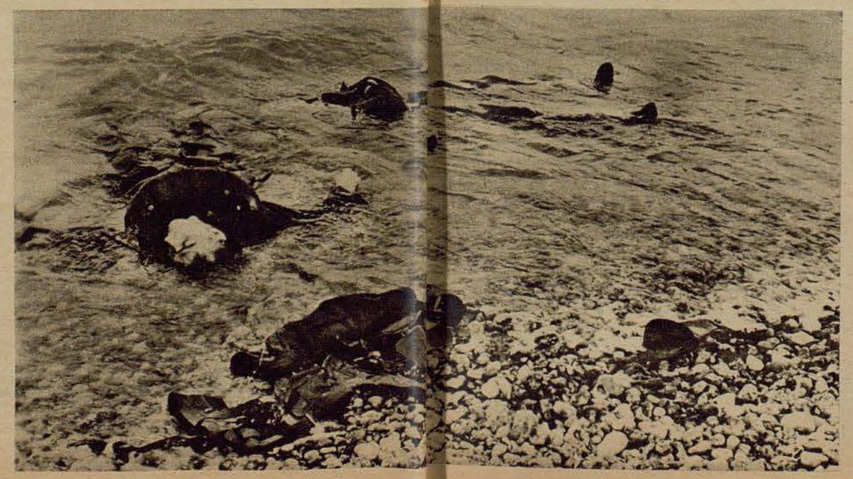
Un inglés herido recibe los primeros auxilios de un suboficial alemán de sanidad



Uno de los 29 tanques del último tipo inglés, que antes de llegar a la primera alambrada encontró un triste fin en medio del fuego alemán

Izquierda: Embarcaciones especiales llevaron a los tanques británicos hasta la playa. Poco después, tanto los carros de combate como las embarcaciones estaban en llamas

Derecha: El 19 de agosto decía patéticamente el diario "Times": "Ha sonado la hora de los grandes sacrificios." Indudablemente ha tenido razón, sólo que el establecimiento del segundo frente no se cumplió





Los británicos, cuya mayoría se enfrentaba por primera vez a soldados alemanes, quedaron tan desmoralizados por el intenso fuego alemán, que dominados por un terror pánico se escondieron de tal manera que solamente después de horas pudieron ser encontrados



La playa delante de las alambradas se encuentra sembrada de armas y de piezas del equipo inglés

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Meyer-Wiltberger (Sch 2, PBZ, Wb) Koll (Sch 2, Wb) Roth (Sch) Schneider (Wb)



Indudablemente, la mayor parte de los soldados empleados en la primera operación de desembarco se había imaginado de manera muy diferente su entrada en Dieppe. Las largas columnas de prisioneros, que agotados desfilan por las calles del puerto francés, demostraron a la población cuán lastimosamente fracasó la intención británica

Debajo: Los soldados alemanes que se destacaron en la lucha victoriosa, son condecorados. En el teatro de batalla de Dieppe, el comandante en jefe Oeste, mariscal de campo von Rundstedt, entrega a los soldados más valientes la Cruz de Hierro que les ha sido concedida por el Führer



Su último informe:

Una noche entre bolcheviques



Por el corresponsal de guerra Rolf von Pebal †



Entre los hombres que como corresponsales de guerra han caído con el arma en la mano, ha dejado ahora su vida para su Führer y su pueblo el autor del artículo precedente, Rolf von Pebal. Nuestra foto muestra al citado corresponsal de guerra, que tenía especial renombre como fotógrafo, durante una de sus últimas acciones en el Frente Oriental al hacer una foto, aconsejado por su padre, que tiene a su cargo una compañía de corresponsales de guerra de la Luftwaffe

PK Había sido un día muy caluroso. El sol desaparecía ahora detrás de las nubes en el horizonte. Al caer la noche, la neblina cubría como un velo a las florecientes praderas rusas. Nuestras piezas antiaéreas habían ocupado su posición para la noche. Desde lejos se escuchaba el rugir de los cañones.

¡Cuán cansados estábamos! Calor sofocante durante el día, y por las noches apenas tres horas de sueño, falta de bebidas y todos los días avance, siempre hacia adelante, sin interrupción. Repentinamente escuchamos un fuerte silbido por encima de nuestras cabezas, y a poca distancia una granada revolvía la tierra negra y fructífera. "Esto sí que está bien", decía nuestro joven teniente. El disparo ha venido desde allí atrás, donde se encuentra el territorio que hace mucho ya ha sido ocupado por las tropas alemanas. Nuevamente se escuchó el ruido sordo de dos disparos, y otra vez los impactos cayeron cerca de nosotros.



PK-Dibujos del corresponsal de guerra Bernhard

Cambio de posición. — Rezongando entre dientes nos dirigimos hacia el Este, pasando por praderas y campos sembrados de cereales. Nosotros no somos los únicos que quieren alcanzar la carretera. Los camiones, las cocinas de campaña, en fin, todos querían escapar al fuego. La situación no está clara, y todos nos encontramos ante un misterio, hasta que la solución llega en forma de un mensaje: algunos tanques soviéticos cercados aparecieron de pronto sobre las carreteras del avance alemán con la intención de hacer irrupción y de llegar hasta las líneas bolcheviques.

Por un momento, el teniente estudia la situación, y luego da tranquilamente sus órdenes para que su batería ocupe una posición en el terreno. El, y todos nosotros sabemos, que con nuestro calibre pequeño no podremos hacer nada contra los tanques soviéticos de 34 toneladas. Pero no obstante debemos tratar de detener a los colosos soviéticos, hasta que lleguen armas antitanques.

Instantes después ya se escucha ruido de motores y de orugas de tanques. Llenos de tensión escuchamos el ruido en la oscuridad de la noche. Los tanques se acercan. Las piezas ya se encuentran preparadas para disparar. Los camiones y el abastecimiento de la batería se encuentran a 50 metros de distancia, detrás de los cañones. De pronto cesan todos los ruidos. Los tanques enemigos han parado sus motores, y al parecer tratan de descubrir si delante de ellos se encuentra alguien. Repentinamente el motor de uno de los colosos enemigos vuelve a funcionar, y el tanque de 34 toneladas se aleja, regresando por el camino por el que ha llegado. Poco después el ruido de tanques se acerca nuevamente, y en un momento dado aparece la majestuosa sombra de uno de los carros enemigos. Peng! Peng! La munición luminosa va al encuentro del tanque, se estrella contra sus planchas de acero y desaparece en la oscuridad de la noche. Sin preocupación alguna, el coloso sigue su camino, y comienza a buscarnos. La huella luminosa de los proyectiles de su ametralladora se nos acerca de manera amenazadora.

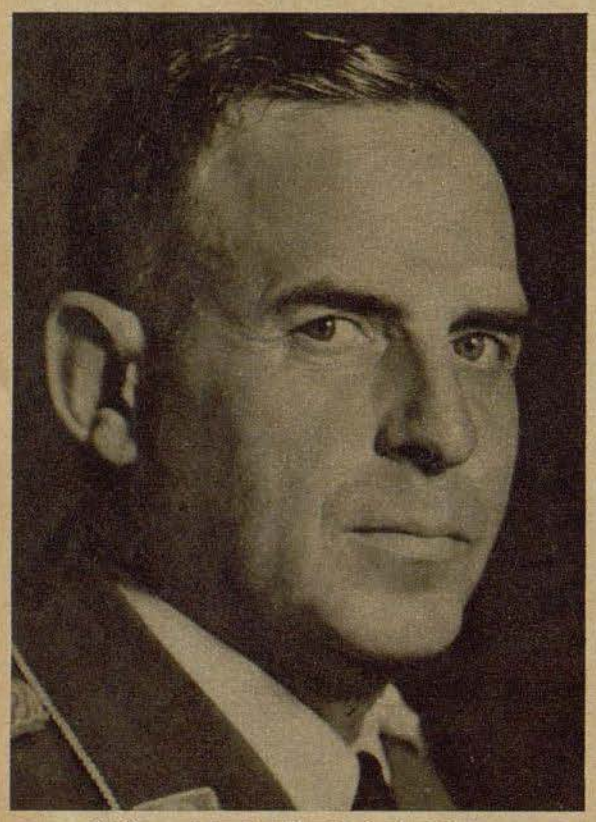


Los primeros de nuestros hombres han llegado a los camiones de abastecimiento, y se alejan. Es imposible ver algo, y el ruido del combate tapa toda conversación. Vehículos a motor se ponen en marcha y por momentos bloquean la carretera, mientras el carro bolchevique se acerca siempre más. Al lado mío, un motociclista se estrella contra un árbol y volando por el aire va a parar sobre la carretera. Yo comienzo a correr, tropiezo con algo y caigo y en el mismo momento veo que se me acerca la rueda de un camión. En el último instante logro saltar hacia un costado. Detrás mío el tanque enemigo continúa haciendo un ruido ensordecedor. En ese momento se me ocurre que debo correr para no perder el contacto con mis camaradas. El coloso se encuentra a apenas 25 metros y ahora se detiene. Yo vuelvo a correr, y alcanzo a un camión y logro subir al estribo. Bajo la trayectoria luminosa de un proyectil veo, que un grupo de obuses de 10,5 centímetros ocupa posiciones. Los camiones deben alejarse más aún, pues aquí sólo estorban. Así es que continuamos el viaje. De pronto sale el primer disparo de nuestros obuses, iluminando todo el alrededor. El ruido de la batalla aumenta siempre más.

Por fin llegamos a alcanzar a los vehículos de abastecimiento. El ruido de los tanques está muy cerca. Agachados bajamos de nuestros vehículos y saltando por encima de la zanja al lado del camino echamos a correr a campo traviesa. Los abrojos son muy desagradables, pero esto no importa. Siempre adelante. Por un momento todo está tranquilo. Uno de los tanques se encuentra en el cruce del camino y los bolcheviques parecen meditar. Luego vuelve a ponerse en movimiento. De pronto, detrás del primer coloso aparece una segunda gran sombra. Las ametralladoras no interrumpen su tactac, y cerca de nosotros caen los impactos de los obuses de campaña. Los cascos de granada caen sobre y alrededor de nosotros como una verdadera lluvia. Lo que yo había temido, pero que no me atrevía a suponer, era un hecho. Los tanques soviéticos se encontraban acompañados por tropas de infantería. Los bolcheviques se pusieron a revisar el terreno, gritando como desesperados, al parecer para infundirse ánimo a ellos mismos. Pero entre todos estos gritos escucho también palabras alemanas, llamados, órdenes, nombres. ¡Quiera Dios, que nuestros hombres no se retiren, pensé! El fragor de la batalla lo tapa todo. No es posible apreciar sobre qué lado se encuentran los alemanes y donde están los bolcheviques. Pasos se acercan, alguien de nosotros. Cerca caen disparos. El hombre delante de nosotros se echa a tierra, a apenas 5 metros de nosotros. Nuevamente se acercan pasos, y a 3 metros veo pasar rápidamente a una sombra inclinada. Por un segundo veo que tiene una arma en su mano y un gorro de piel sobre la cabeza. A apenas 4 metros detrás de nosotros se echa a tierra, cuando otra sombra procedente de la misma dirección pasa también al lado nuestro. Con timidez y angustia en la voz, escucho como el segundo que acaba de llegar llama: "Ruski". El otro contesta de manera que apenas se le oye.

No sucede nada, pero la tensión continúa. Ahora los tanques dan señas de que se quieren alejar. Los soldados soviéticos, que acompañaban a los tanques, corren detrás de éstos, perseguidos por el fuego alemán. Repentinamente escucho voces alemanas. El fuego calla. Va siendo hora de poder salir de este barro. Ya despunta el alba. Con mucha vigilosidad nos levantamos y asegurándonos hacia todos los lados llegamos poco después a reunirnos con nuestros compañeros.

Sobre la carretera se levanta una enorme nube de aspecto amenazador, iluminada por llamas vivas. Camiones soviéticos son pasto de las llamas. Entre los diferentes focos de fuego y a lo largo de la carretera se encuentran bolcheviques muertos, en especial oficiales. Seguramente, la mayor parte de sus hombres se entregaron a los alemanes, y este montón de muertos ha querido escapar a su suerte. Nuestra sección logró aniquilar casi totalmente a la infantería enemiga. Tres tanques de 34 toneladas han sido destruídos por los cañones antitanques, por los obuses de campaña y por la artillería antiaérea. Los otros 19 carros blindados soviéticos, en su huída, van a parar delante de los cañones de las piezas antitanques entre tanto alarmadas, y también su destino se cumplirá.



El General de división Barón de Gablenz

A raíz de un accidente de aviación ha muerto el General de división Barón de Gablenz, personaje de grandes méritos en lo referente al resurgimiento de la Luftwaffe Alemana. El difunto ha sido Jefe de sección en el Ministerio de Aviación del Reich y miembro de la comisión directiva de la Deutsche Lufthansa. La aviación y la Luftwaffe alemana han perdido en él a uno de sus precursores Fotografía Presse-Hoffmann



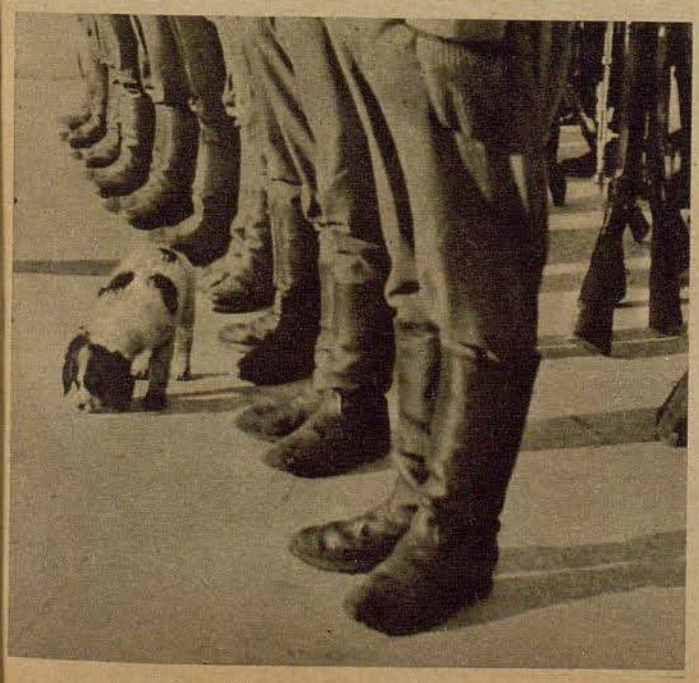
Escudo de león y león de escudo. Un grupo de aviones de bombardeo recibió del Jardín Zoológico de Berlín este original viviente para su escudo de león. El pequeño berlinés se siente tan bien que es imposible convencerlo de que se desea dibujar su perfil

Favoritos de escuadrillas



Esta es Pongo. En un aeródromo meridional, un aviador apareció un buen día con una mona. En zonas calurosas es perfectamente posible lo que más al Norte sería mal interpretado. La mona Pongo sabe muy bien que es la favorita de la escuadrilla

Es indiferente a que aeródromo de la Luftwaffe se llega, ya sea en el Este o en el Sur, en la costa del Canal o en Noruega, siempre se encontrará algún favorito cuadrúpedo de la escuadrilla, que por lo general está muy mal acostumbrado. Un buen día estaba presente, habiendo llegado solo, o como regalo o traído por uno de los aviadores que regresaban del permiso, y en poco tiempo había conquistado los corazones de todos los hombres de la escuadrilla. Cuando un aviador desciende de su máquina después de un vuelo contra el enemigo, y el perro de la escuadrilla lo recibe con ladridos de alegría, entonces el piloto olvida por un momento la dureza del servicio y los peligros que pocos momentos antes le acechaban



¡Ante la formación! ¡Imagínese uno que un aviador se plantara ante la formación para meter la nariz en la tierra! Pero al perro de la escuadrilla se le permite todo, y este animal hace reír incluso al sargento mayor

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Blaschka (Atl) Elsner (Wb) Genzler, Pepertil, Sperling (PBZ)

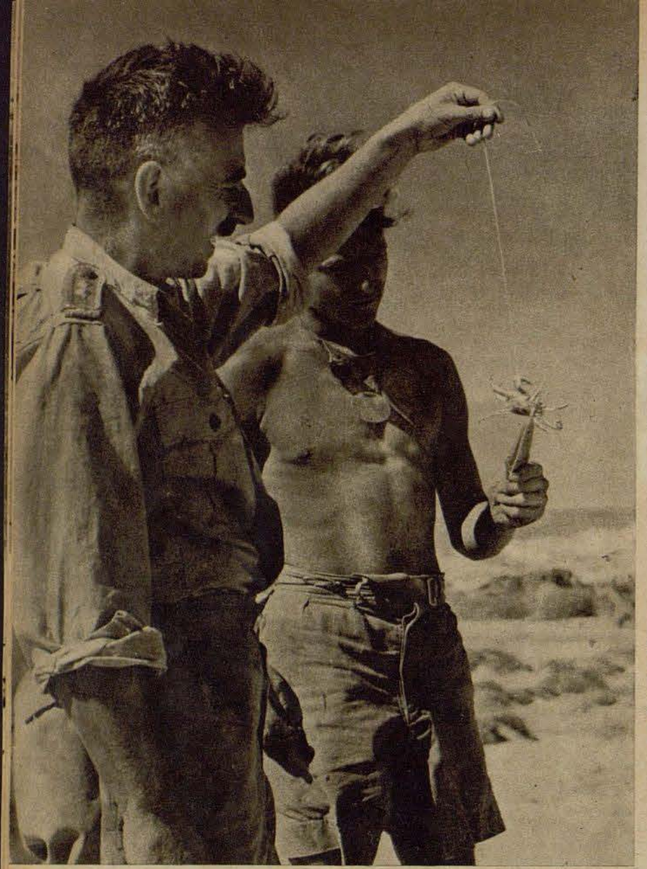
Wumm, el oso de la escuadrilla. Con el correr del tiempo, Wumm se ha convertido en un adversario serio en la lucha romana. En cuanto olfatea algo dulce se comporta de manera muy poco deportiva



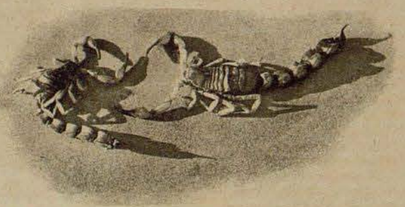
El huésped. Por cierto que como huésped de vuelo no puede ser llevado, pero cuando el aparato regresa de su acción ocupa su acostumbrado lugar



Al margen de la guerra en el desierto



La guerra en el desierto no sólo exige del soldado el máximo esfuerzo, sino que también le ofrece gran número de sorpresas y nuevas impresiones. He aquí a un brigada de los antiaéreos que ha descubierto en la arena ardiente una araña, que es observada, lo mismo como el conocido escorpión (derecha), desde respetable distancia. En cambio menos peligrosa parece ser esta posición de la artillería británica (foto inferior), puesto que estos cañones "de pega" no engañan tan fácilmente a un aviador alemán. Cosas como éstas se dejan a un lado . . .





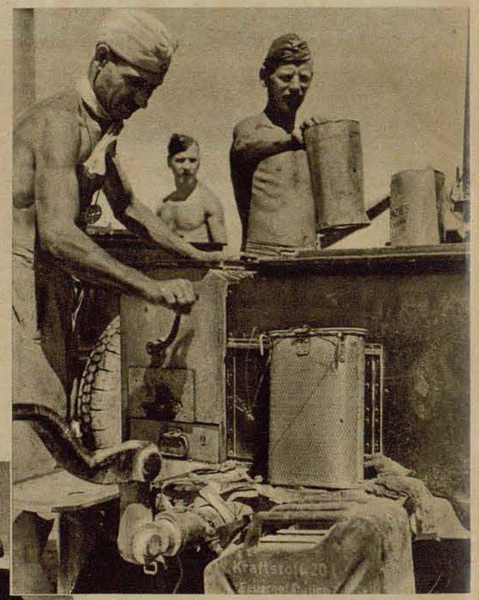


PK Fotografías de los corresponsales de guerra Hausmann (Sch 4), Rob. A. E. Bauer (Sch), cabo primero Bauer (Sch), Brandt (Wb), Hartmann (Sch), Valtingojer (Sch), Otto (PBZ); foto Weltbild (Luce), Heinz Schlösser

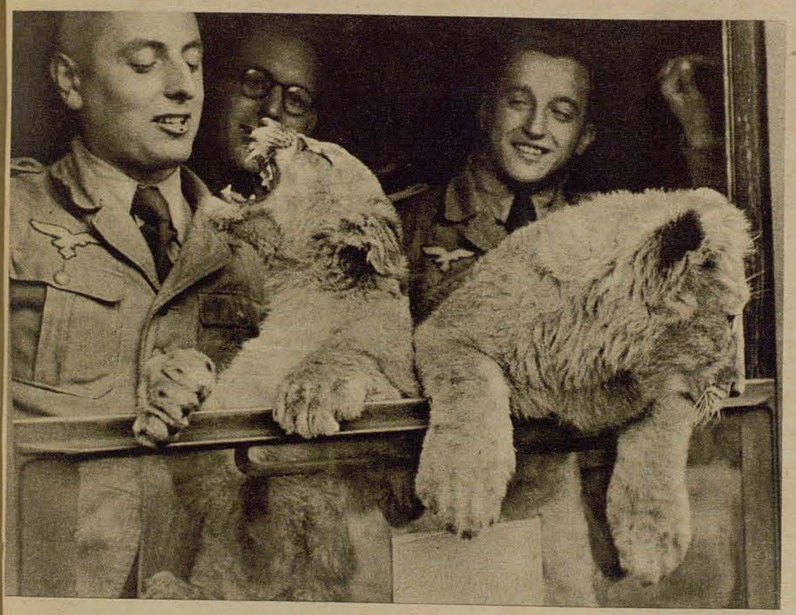
Erase una vez . . . El nombre de esta carretera costera hacia Marsa Matruk es algo que tiene menos importancia que la dirección de la misma, por la cual huyó aquél que dió su nombre a la misma. Como se ve, un letrero no significa nada . . .

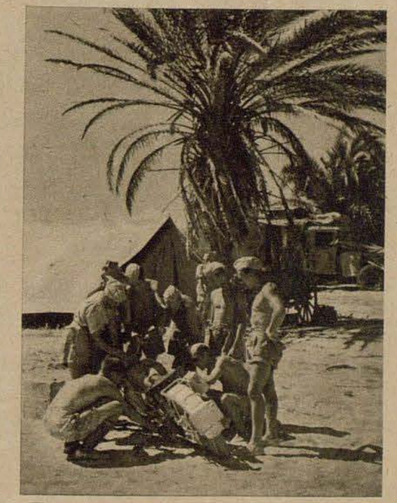


También para éstos tres se terminó la guerra. Ahora tienen mucho tiempo para cavilar el por qué han expuesto sus vidas . . .

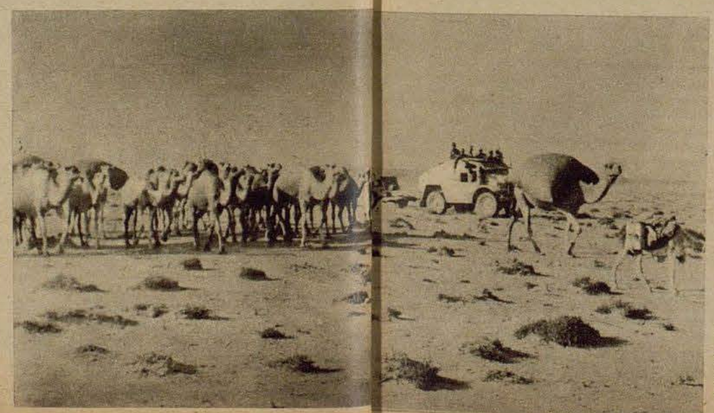


Derecha: Este molinillo de café no lo podría sostener entre las rodillas la mujer en casa. Eso sí, una familia numerosa espera con ansias la preciada bebida





Pasear bajo palmeras y examinar pericialmente a una motocicleta británica es cosa que solamente se puede hacer en Africa. — Izquierda: Aviadores alemanes han cazado estos cachorros de león al efectuar un aterrizaje forzoso en el desierto. Ahora viajan a Berlín, para ser entregados al parque zoológico de sea ciudad "lejos del tronar de los cañones"



Derecha: En el desierto el soldado puede admirar muchas cosas extrañas y para él desconocidas. Seguramente a estos dos soldados les extrañará que pueda cortarse la pelaza en forma tan primitiva. "Como en tiempos de los faraones", opina uno de ellos, y hace una fotografía de la escena

El camello no se inmuta lo más mínimo bajo el estruendo de las armas, puesto que posee una "cachaza" admirable. Es y seguirá siendo el barco del desierto



Aspas giratorias

Helicóptero y autogiro

Por Gerhard Meyer



El constructor alemán profesor Heinrich Focke ha proyectado el hasta ahora mejor helicóptero. La piloto Hanna Reitsch ha logrado con este giroplano records, que todavía no pudieron ser batidos

La guerra es la gran prueba para el hombre y la máquina. Un avión que no se cuente entre los mejores y de máximo rendimiento, no redundará en provecho de la nación beligerante, puesto que un contrario superior podrá abatirlo con un único golpe de fuego. Todo avión que se encuentre en plano de inferioridad frente a otro, infaliblemente sucumbirá en el combate aéreo. Esto también sucede con el autogiro, invento del ingeniero español Juan de la Cierva. Este tipo de avión no es usado en la aviación militar alemana y en pocos casos se emplea por otras potencias para fines bélicos.

Al volar por primera vez en 1923/24 un avión llamado "autogiro", el mundo aeronáutico debía reconocer, que el aviador español hasta entonces completamente desconocido descubrió un nuevo principio de vuelo. El autogiro parecía un helicóptero y sin embargo no lo era. Mientras que la propulsión del giroplano se parece mucho a la hélice corriente, e incluso no es más que esto, puesto que gira por medio de un motor, el rotor del autogiro se incluye en el género de las aspas de molino, en vista de que está acoplado libremente a su eje y es movido solamente por la fuerza de la corriente del aire. Y ésto precisamente es la novedad del invento de Juan de la Cierva.

Naturalmente este avión no puede ser entonces un giroplano, ya que la autorotación, es decir, la hélice movida por el viento sin fuerza motriz no puede "levantar" el avión en el verdadero sentido de la palabra, sino que sólo lo puede sostener lo mismo como cualquier otro plano de sustentación. Del "helicóptero" se ha creado el autogiro.

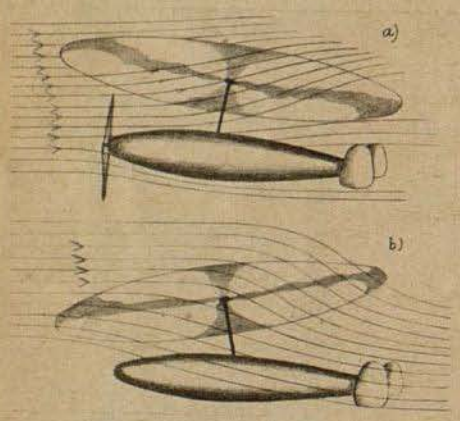
Podríamos comparar el círculo giratorio del rotor con un ala redonda, que posee una cualidad especial y es que deja pasar el aire. Puesto que las aspas — en general un rotor posee tres — están separadas a cierta distancia una de la otra, pasa un poco de aire entre cada una de las aspas. Precisamente esto es la diferencia esencial entre la hélice de sustentación y el rotor. A través de la hélice del helicóptero pasa la corriente de aire. Pero en este caso la corriente de marcha no viene de arriba a abajo, sino que la hélice de sustentación aspira de la misma forma que cualquier hélice; la corriente de aire es atraída hacia la hélice y es proyectada hacia detrás formándose una potentísima corriente. O sea, que la misma no pasa como en el rotor de arriba a abajo a través del círculo de las aspas, sino que se precipita sobre la hélice de sustentación y pasa a través de ella hacia abajo como potente torbellino lo mismo que en una hélice normal. Esto se consigue de la forma siguiente: La superficie del rotor siempre está inclinada algo hacia atrás, mientras que el círculo de la hélice del helicóptero se inclina algo hacia delante, para que la corriente de aire pase verdaderamente desde arriba a través de la misma.

La débil y constante corriente de aire que deja pasar el rotor hacia arriba es la razón de que éste gire sin fuerza motriz y sólo por la acción del viento, y, esto es lo mas interesante del caso, gira incluso en contra del viento. El aspa del rotor es herida por la corriente de aire en sus partes principales siempre por delante; aparentemente cada una de las aspas en su segunda mitad de rotación retrocede, o sea que se mueve en contra de la corriente de marcha. Si una potente corriente de aire choca contra un ala, entonces ésta tiene dos tendencias: una vez tiende a flotar sobre la corriente, o sea desplazarse en el viento hacia atrás, lo cual se debe a la resistencia, una de las grandes fuerzas del aire; y al mismo tiempo tiende a ganar altura, lo cual se debe a la fuerza ascensional. Recibe un impulso hacia arriba y hacia atrás. El ala se vería obligada en el caso de dejarla volar libremente de describir una trayectoria oblicua ascendente hacia atrás.

Como es natural la estrecha aspa del rotor no puede oponerse a las leyes aerodinámicas. La corriente de aire tiende a subir y al mismo tiempo marchar hacia atrás. Ahora sucede algo completamente imprevisto. La fuerza ascensional juega una jugarreta a la resistencia. De repente no sólo tira hacia arriba, sino que cambia su dirección y origina un impulso hacia delante (ésto sucede sólo en una parte del aspa), tirando con más potencia hacia delante, que las fuerzas que pueda oponer la resistencia hacia atrás. ¿Y qué es lo que sucede? El aspa, ha de doblegarse a la potente fuerza ascensional y a la resistencia, y como la primera es más fuerte que la segunda, tiene que moverse hacia delante. ¿De que forma se lleva a cabo este fenómeno? El viento de marcha es como si dijéramos un potente pedestal para la fuerza ascensional, que apoyándose en él puede ejercer sus fuerzas verticalmente sobre esta base. La corriente de aire choca horizontalmente contra el rotor, pero como éste tiene una ligera inclinación hacia detrás, el aire se ve obligado a subir. O sea que la corriente no sopla en sentido horizontal, sino oblícuamente desde abajo contra el rotor. Toda la base sobre la cual se apoyaba la fuerza ascensional se ha inclinado en cierto modo hacia adelante. Y aunque la fuerza ascensional sigue trabajando horizontalmente sobre su base, o sea con la dirección del viento, se desprende por sí mismo, que no solamente ha de tirar hacia arriba, sino que al mismo tiempo también hacia adelante, en contra de la resistencia. De esta forma el rotor gira en contra del viento.

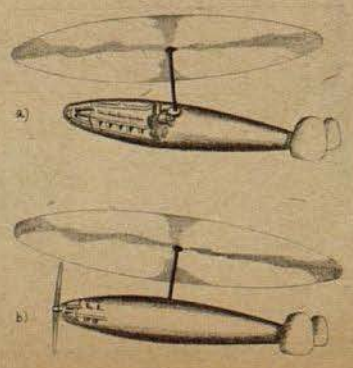
Naturalmente hay algunas restricciones. La fuerza ascensional sólo consigue esto en un sector limitado del ángulo de incidencia. Si la corriente de aire sopla contra el rotor en un ángulo poco favorable, éste ya no puede girar por sí mismo, la resistencia gana en potencia y es demasiado fuerte.

Por esta razón el reglaje de cada una de las aspas de la hélice de un giroplano, como por ejemplo en el helicóptero construído por Focke, que puede transformarse en un autogiro en el momento, ha de ser regulable. Además la hélice de sustentación ha de ponerse siempre en marcha antes de que gire por autorotación. Sólo queda por esclarecer de dónde recibe el autogiro el viento de marcha que pasa por sus aspas, o sea en qué forma recibe su impulso para volar hacia adelante. Ahora bien, esta corriente de aire se origina



En el autogiro (a) la corriente de aire pasa desde abajo a través del rotor que está inclinado hacia atrás, o sea que desde abajo arriba por el círculo de las aspas en rotación. En cambio en el helicóptero (b) la corriente de aire viene de arriba y pasa a través de la hélice de sustentación que está inclinada hacia adelante, o sea que pasa por el círculo de la hélice de arriba abajo

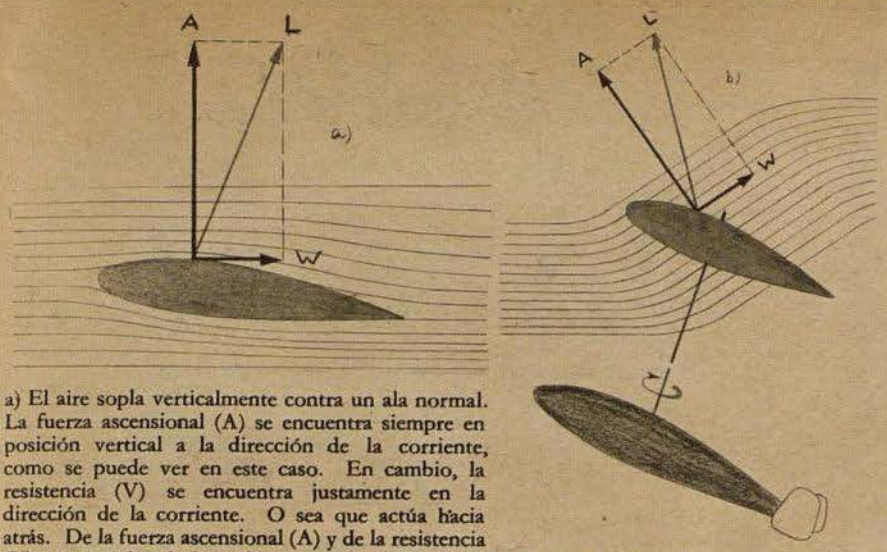
Ilustraciones: Wenzlow
Fotos Scherl-Bildarchiv (2)



En el helicóptero (a) el eje de rotación y con ello el círculo de la hélice están inclinados hacia adelante, de forma que las aspas generan al mismo tiempo la fuerza ascensional y el impulso horizontal. En cambio en el autogiro (b) el eje de rotación y con ello la superficie giratoria están inclinadas hacia atrás. El rotor no puede originar el impulso horizontal de forma que es necesaria una hélice para que el avión avance



El autogiro construído por Juan de la Cierva en vuelo lento. Este aparato alcanza una velocidad mínima, no haciendo viento, de unos 40 km. por hora, siendo por lo tanto posible recoger cargas desde el suelo en pleno vuelo, como se puede ver en la foto adjunta



a) El aire sopla verticalmente contra un ala normal. La fuerza ascensional (A) se encuentra siempre en posición vertical a la dirección de la corriente, como se puede ver en este caso. En cambio, la resistencia (V) se encuentra justamente en la dirección de la corriente. O sea que actúa hacia atrás. De la fuerza ascensional (A) y de la resistencia (V) se puede derivar la potencia total, que da el impulso al ala en la dirección (L) tanto hacia arriba como hacia atrás. — b) Como la superficie giratoria del autogiro está inclinada hacia atrás y la corriente de aire atraviesa el rotor oblicuamente desde abajo arriba, la fuerza ascensional (A) no puede dirigirse verticalmente hacia arriba, sino siempre en un ángulo de 90 grados en relación con la dirección de la corriente. O sea que ahora actúa oblícuamente hacia adelante. La resistencia (V) en cambio muestra ahora en dirección de la corriente, oblícuamente hacia arriba, y la potencia total (L) señala oblícuamente hacia arriba, de forma que el aspa siguiendo a esta fuerza tiene que moverse hacia adelante. De este modo se origina la "autorotación" del rotor, o sea su movimiento en contra del viento

con un motor y hélice completamente normales. Antes del despegue se acoplan el motor y el rotor, así es que entonces el último se convierte en una hélice de sustentación. Pero en el momento en que éste ha alcanzado un número de revoluciones determinadas, que oscilan entre 180 y 200 por minuto, el motor se acopla entonces la hélice; el autogiro empieza a rodar y después de unos pocos metros se eleva en el espacio. El rotor entonces trabaja sin impulso motriz por "autorotación".

Al inventor del autogiro se le presentaron gran número de dificultades y problemas. Las aspas giran una vez en sentido contrario al viento y otra a favor del mismo, (siempre son más rápidas que el viento de marcha, si ésto no fuera así, en el giro de regreso no recibiría la corriente de aire por la parte frontal, sino por la posterior). O sea que en uno de los lados, en la parte del giro que se mueve en contra del viento, reciben una presión de aire y fuerza ascensional mucho mayores que en el otro. Por lo tanto el autogiro debiera volar inclinado hacia un lado, puesto que de una parte recibe más fuerza ascensional que de la otra. Para impedir ésto, las aspas fueron dotadas con articulaciones, que tienen un juego limitado. Si éstas giran en contra del viento, se levantan y pierden fuerza ascensional. Al efectuar el giro a favor del viento vuelven a caer y ganan con ello fuerza ascensional. Además las aspas tienen una segunda articulación. Esta permite a las aspas adelantarse o retrasarse entre sí. Con esta medida han de equilibrarse otras fuerzas que no tienen que ver nada con la aerodinámica.

Esto seria en rasgos generales la descripción del autogiro que hasta hoy en día no ha llegado a imponerse del todo, en vista que algunas de sus cualidades, entre ellas en primer lugar hay que contar su velocidad de ascensión y carga útil no pueden medirse con los aviones de alas fijas. El autogiro tampoco puede quedarse parado en el aire, ya que entonces faltaría el viento de marcha necesario para el rotor. Es imprescindible cierta velocidad, ya que si no caería al suelo tan rápidamente que al aterrizar quedaría destuído. Por lo tanto el autogiro no puede realizar aterrizajes y despegues completamente verticales. En el despegue, mientras el motor esté acoplado directamente con el rotor, puede llegar a gran número de revoluciones. En este caso el rotor se le da un ángulo de incidencia tan pequeño que casi no tiene fuerza ascensional, quedando asimismo la resistencia restringida al mínimo. Si ahora de repente el ángulo de incidencia es ampliado, se origina inmediatamente una gran fuerza ascensional, de forma que la hélice del autogiro eleva de golpe al aparato hasta una altura de 15 metros sin necesitar carretilla alguna. Pero entonces pierde algo en altura, en vista de que las aspas han perdido algo de su impulso y éste no lo vuelve a recobrar hasta que el rotor ha alcanzado de nuevo sus revoluciones normales.

En confrontación con el autogiro cuyos defectos y cualidades son bastante discutidos, el helicóptero es denominado por sus adeptos como un aparato de gran porvenir. Sus hélices no solamente generan la fuerza ascensional, sino al mismo tiempo el impulso. O sea, que aúnan las funciones de la hélice y de los planos del avión corriente. La hélice, que se encuentra en la proa del helicóptero Focke, sólo sirve para la refrigeración del motor. En esta clase de aparatos no basta una hélice, en vista de que ésta se opone a la rotación, e intenta por ello hacer girar todo el fuselaje en la dirección contraria. Este efectodesagradable no puede suceder en el autogiro, ya que el impulso que lo mueve no se apoya en el fuselaje sino que surte sus efectos desde fuera. El helicóptero remedia ésto utilizando dos hélices que giran en sentido contrario. Los efectos de rotación de las dos hélices se compensan entre sí, de forma que el fuselaje no es influído de manera alguna. ¿Y cómo vuela el helicóptero hacia adelante? Todo el círculo de las hélices es inclinado algo hacia adelante, de forma que la hélice de sustentación del avión no sólo lleva a cabo un impulso ascensional sino también horizontal. Esta es la gran diferencia entre helicóptero y autogiro: El eje de rotación del primero está ligeramente inclinado hacia adelante, y del segundo hacia atrás. Hasta hoy en día sólo ha conseguido construir un helicóptero o giroplano verdaderamente perfecto el inventor alemán Heinrich Focke. También en este sector está a la cabeza la técnica aeronáutica alemana. Un bello testimonio para la vitalidad de la aviación alemana, que ha demostrado sus aptitudes tanto en la paz como en la guerra.

PARA ALCANZAR GRANDES ÉXITOS HAY QUE ARRIESGAR ALGO

MOLTKE



Capitán BAUMBACH



Comandante COLLEWE

Por los méritos contraídos en su heroica lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha otorgado al capitán Baumbach, Jefe de Grupo en una escuadra de bombardeo, como al décimosexto soldado del Ejército Alemán, la Hoja de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero; al comandante Collewe, Jefe de Grupo en una escuadra de bombardeo, como 112 soldado del Ejército del Reich, la Hoja de Roble de la Cruz de Caballero



Capitán MADER — Teniente HERRMANN — Teniente BECKER — Teniente BLUME †



Brigada HENNING



Brigada ZWERNEMANN

COMO SE MERECIERON LA CRUZ DE CABALLERO

El capitán Mader, Jefe de Grupo en una escuadra de cazas, derribó durante la campaña oriental 40 aparatos enemigos y además infligió al enemigo en arriesgados vuelos rasantes graves pérdidas. Bajo su mando, su grupo aniquiló durante la campaña del Este 487 aparatos y hundió 81 900 toneladas del enemigo. — Capitán Kuhlmey, Jefe de Grupo en una escuadra de Stukas, puso fuera de combate con su grupo a unos 80 tanques, 400 vehículos, 5 baterías y 10 fortificaciones de campaña. Además su grupo participó en forma destacada en los ataques contra los convoyes ingleses en el Mediterráneo llevados a cabo el 14 y 15 de Mayo de 1942. — Teniente Herrmann, piloto en una escuadra de combate, consiguió en 38 casos destruir las locomotoras de trenes en marcha, interceptando de esta forma el abastecimiento del enemigo con hombres y material. En ataques llevados a cabo contra aviones enemigos, derribó a seis de ellos en combates aéreos y aniquiló 10 en el suelo. — Teniente Becker, Jefe de escuadrilla en una escuadra de cazas nocturnos, cuenta en su haber 28 derribos y es por lo tanto uno de los cazas nocturnos de más éxito, siendo citado su nombre cuatro veces en el parte oficial del Alto Mando. — Teniente Blumer, piloto en una escuadrilla de reconocimiento de gran alcance, ha demostrado en todos los teatros de la guerra y en más de 250 servicios de reconocimiento, gran valentía, espíritu de sacrificio y pericia aeronáutica, y ha aportado al Mando importantísimos resultados de exploración. — Brigada Henning, piloto en una escuadra de combate, ha destruído en el Este 20 aviones, 23 trenes y 3 baterías antiaéreas del enemigo. Ha puesto fuera de combate a casi 100 vehículos motorizados y de tracción animal, y en combate aéreo ha derribado un caza soviético. — Brigada Zwernemann, piloto en una escuadra de cazas, ha derribado en gran número de combates aéreos a 87 aviones enemigos.

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Robert E. A. Bauer, Brieke (Sch 2), Scherl-OKW (6), F. F. Bauer (1)



Capitán KUHLMEY derecha con el comodoro de la escuadra teniente coronel SIGEL celebrando una pequeña fiesta en Africa del Norte.

La dotación del "Dora" despega

Una película sobre las operaciones de los aviones de reconocimiento alemanes

Estamos sentados ante el catedrático Carlos Ritter en su despacho en Babelsberg el día anterior de empezar a rodarse su nuevo film. Sus ojos brillan al contarnos, que sentía una gran alegría y entusiasmo para emprender esta nueva tarea, que después de la película "Stukas" sería la epopeya y la descripción del gran espíritu militar de la aviación de reconocimiento alemana. Carlos Ritter es comandante encontrándose encuadrado en la aviación desde sus comienzos. Nos cuenta con gran interés sus impresiones recogidas durante su estancia en una escuadrilla de reconocimiento de gran alcance en el Oeste. Mientras, ha regresado ya a esta escuadrilla para comenzar con el rodaje de su nuevo film "La dotación del Dora despega". Esta película se rodará por entera en el exterior, prescindiéndose de fotografías de estudio. Sus fotos las hará en el frente occidental, oriental y en Africa. Protagonistas serán los cuatro hombres de la dotación del Dora, una de las muchas comunidades de destino, compañeros que están unidos a vida y muerte, también en el caso de presentarse conflictos humanos que ponen a dura prueba el compañerismo. — Publicamos unas de las primeras fotos del nuevo film Ufa "La dotación del Dora despega"



Hannes Stelzer, que ha recibido permiso durante su instrucción militar como piloto y que encarnará en el film el piloto, en conversación con un oficial, que ha visitado simultáneamente con él la misma escuela de aviación



El catedrático Carlos Ritter discutiendo una escena con Hannes Stelzer, Ernst von Klipstein y Clemens Hasse



Se rueda una escena ante el puesto de combate de la escuadrilla. A la derecha se ve al teniente Krumbhaar (Clemens Hasse), al médico de la escuadrilla Dr. Wagner (Wolfgang Preiss) y al Jefe de la escuadrilla, capitán Gillhausen (Ernst v. Klipstein).





Izquierda: El sargento Mott (Georg Thomalla) y brigada Roggenkamp (Josef Dahmen), tirador y telegrafista de a bordo del "Dora", reciben instrucciones militares y artísticas

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Röder (HH)

Durante el corto descanso todos los pensamientos se concentran sólo en la comida. Al lado de Carlos Ritter vemos a su hijo Gottfried, los actores Josef Dahmen, Ernst v. Klipstein, el operador teniente Heinz Ritter y el actor Georg Thomalla



Como siempre el gran realizador Carlos Ritter prepara y estudia todas las escenas minuciosamente. En la foto inferior le vemos durante la discusión de las fotografías aéreas que han de tomarse en este film



Ernst von Klipstein encarna el papel del Jefe de escuadrilla



Los primeros estudiantes extranjeros en los cursos Langemarck



Becas para estudiantes flamencos y holandeses en los cursos Langemarck organizados por la jefatura de los estudiantes del Reich

Los más capaces de la juventud flamenca y holandesa habían sido invitados, en sus respectivas patrias, para inscribirse en el campamento de selección del Estudio Langemarck. Numerosos jóvenes flamencos y holandeses, procedentes de todas las capas del pueblo y de todas las profesiones, aprovecharon esta invitación. De todos ellos, 600 llegaron a la selección semifinal. Lo decisivo para esta selección era un talento especial, salud personal y biológica y un carácter intachable. Al terminar el período de prueba en el campamento de selección, 58 fueron aceptados como adecuados para ser algún día portaestandartes de la ideología nacionalsocialista y de la idea europea. Estos primeros estudiantes flamencos y holandeses de los cursos Langemarck han comenzado entre tanto a estudiar. Después de un curso preliminar de medio año de duración, son preparados en un año y medio, igual que los estudiantes alemanes, para el estudio en las altas escuelas

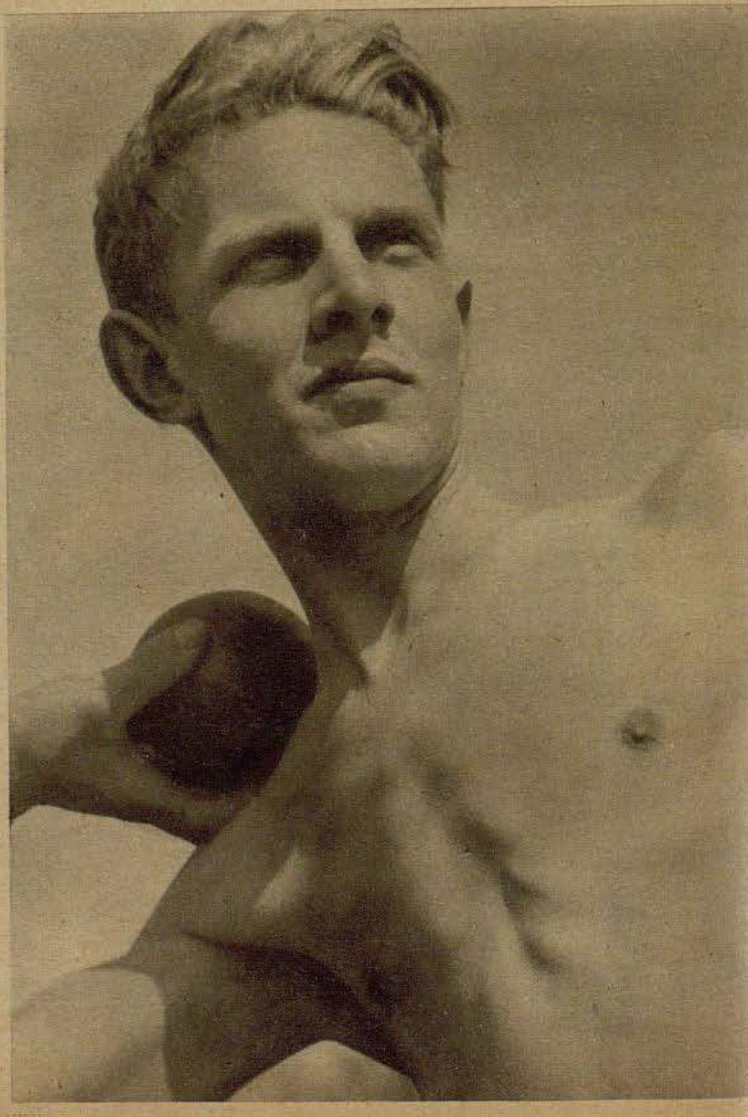


La actitud militar de los jóvenes hombres comprende naturalmente un profundo sentido del orden. Las revisiones de botas y zapatos, y otras, les dan ocasión para poner a prueba ese sentido

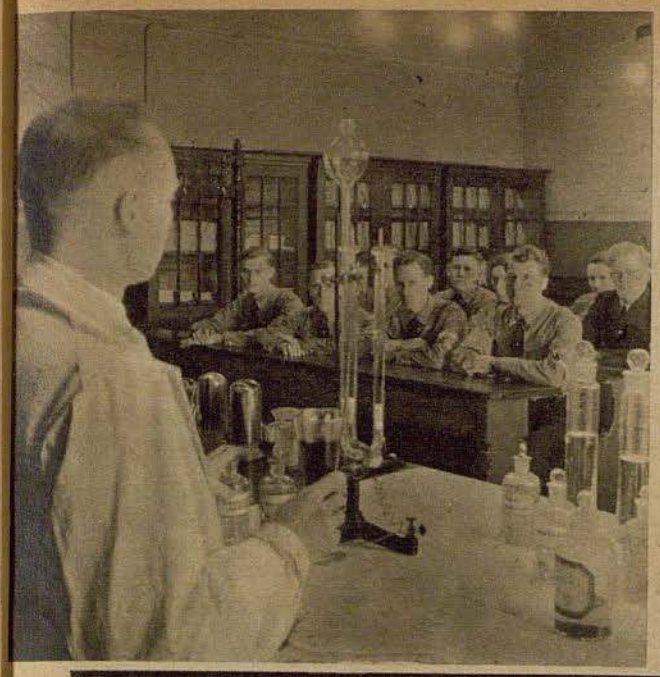


Arriba: El hijo de un pintor artístico de Flandes, se prepara en el Estudio Langemarck, siguiendo su inclinación personal, para su futura profesión de agricultor

Izquierda: Estos jóvenes holandeses han elegido una profesión técnica. Así es que para ellos es una sensación, poder examinar el fuselaje de un bombardero tipo Wellington, expuesto en Hannover



Con el deporte matutino comienza el día, dividido escrupulosamente. A la derecha, uno de los estudiantes de cursos Langemarck, alto y rubio, en el lanzamiento de la bola



El rio Leine con sus muchos remolinos presenta más de un problema a los jóvenes remeros, foto derecha, a pesar de que que han gozado de una excelente instrucción en esta clase de deporte

Fotos:
Servicio Tschira
(Schmackeit)

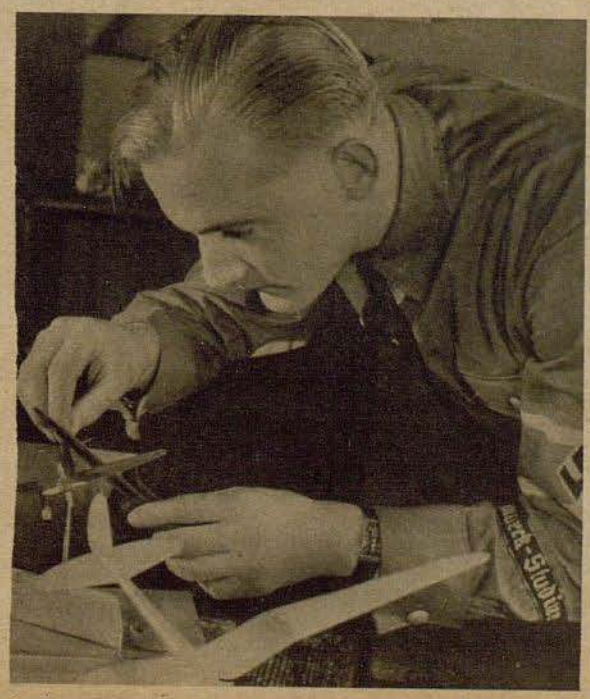
Izquierda: Clase de química



Dentro de la educación severa y militar, la asistencia a un concierto o a una representación teatral constituye una fiesta. Cuando un día de sencillez espartánica no sólo termina en el reino de la musa, sino que incluso con un autógrafo de los actores principales, foto inferior, entonces la alegría es enorme

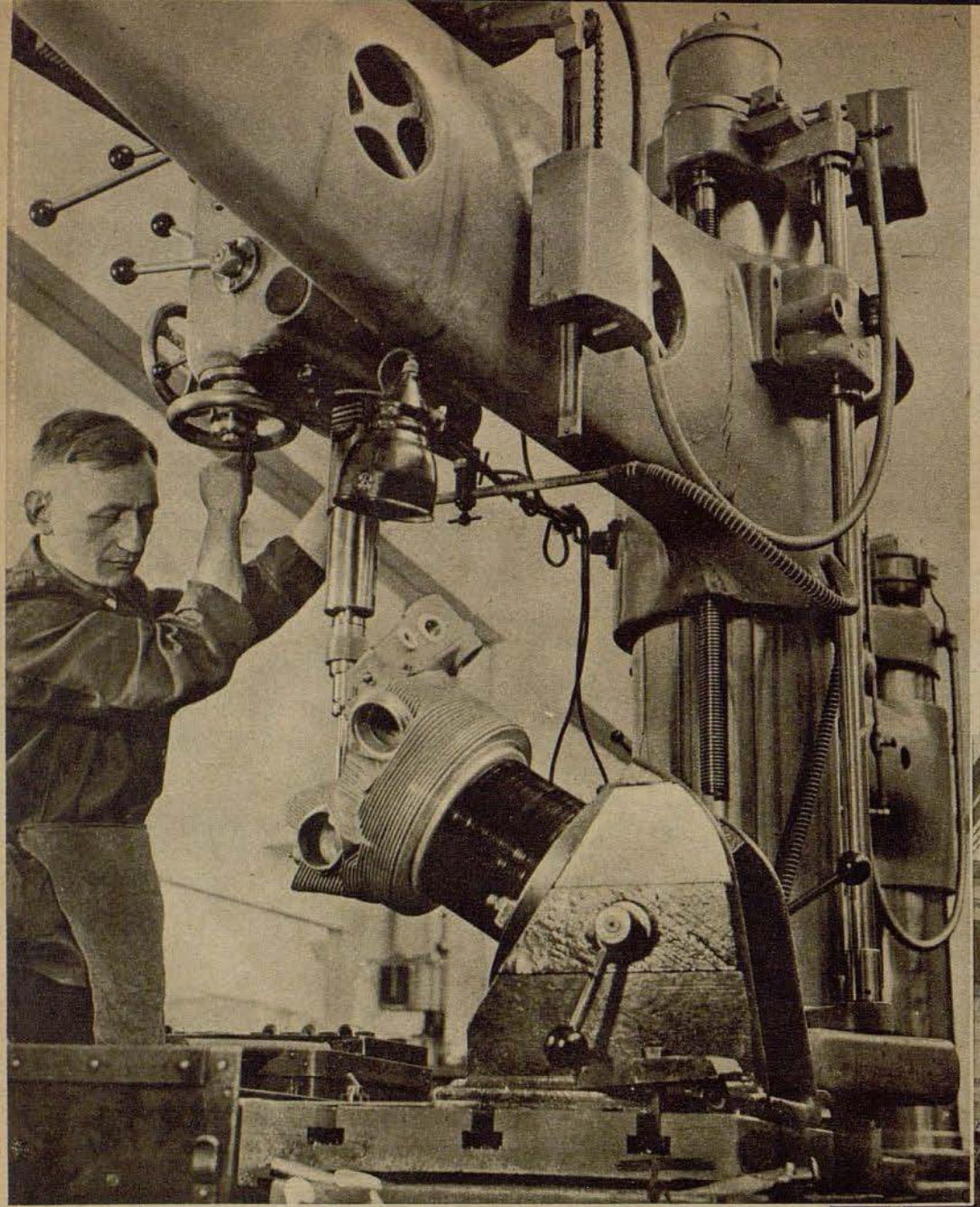




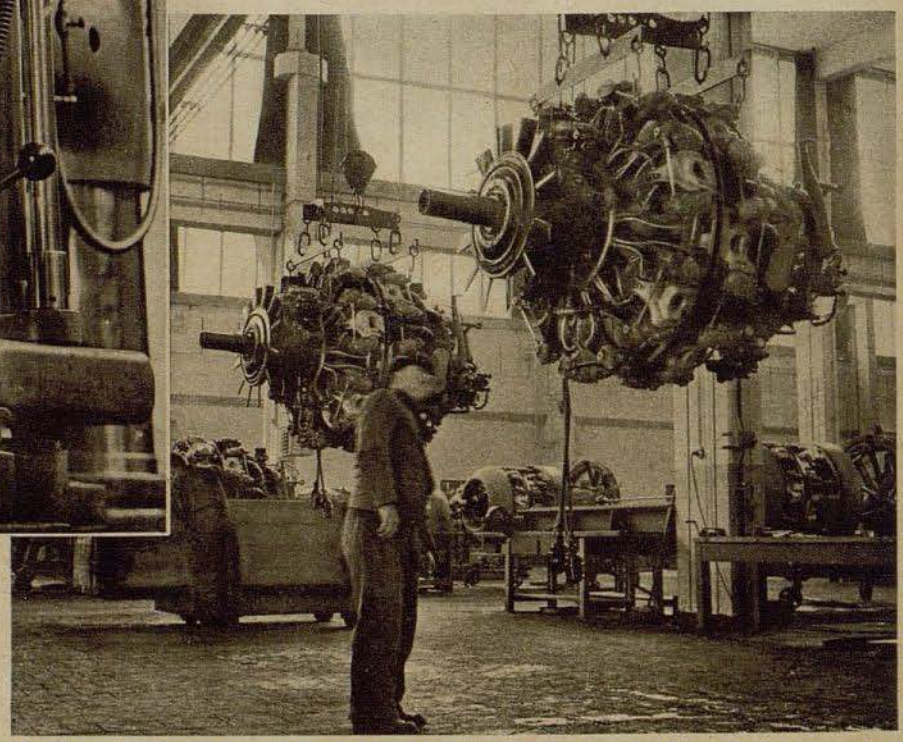


Un futuro constructor de aviones examina por última vez el modelo que acaba de terminar

Motores de aviación BMW



Perforación de la culata. La culata de cilindro de metal ligero se sujeta a un taladrador especial y se le aplican rápidamente y con precisión los taladros necesarios



En el montaje final, los motores de avión reciben el último toque. Ahora están preparados para la prueba general. En el puesto de control funcionan varias horas al máximo de rendimiento



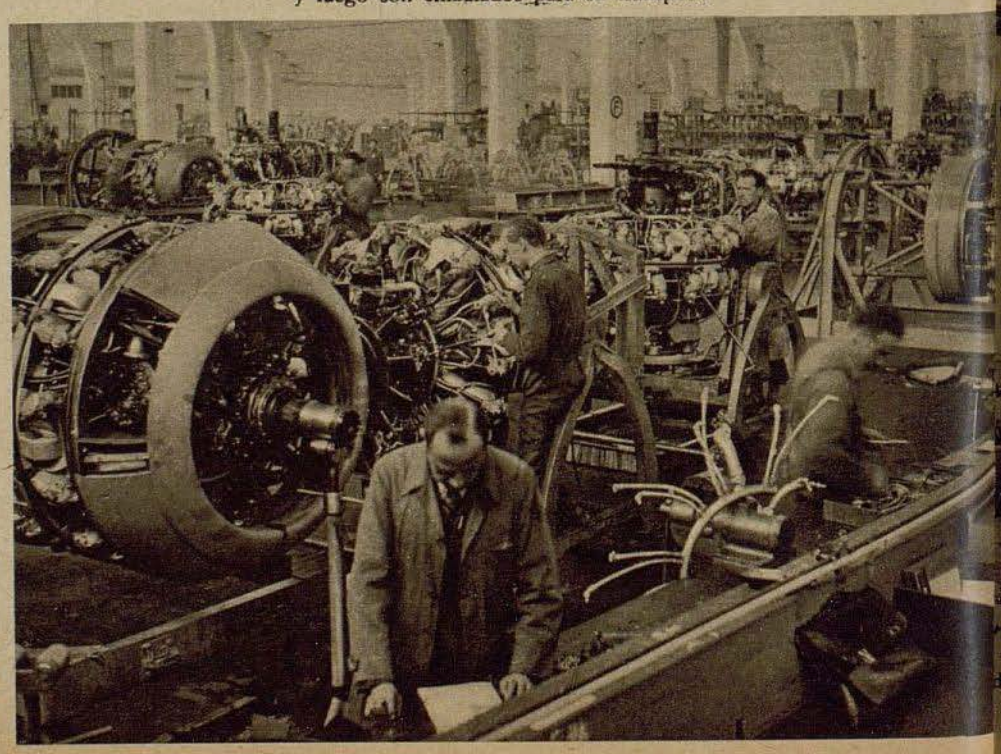


Moldeamiento de una gran pieza del cárter. Para que el molde de arena no se desprenda durante la fundición, se untan los bordes más expuestos con un líquido aglutinante

Fotos BMW

Izquierda: Con calibradores especiales se comprueban las medidas exactas del cigüeñal. Han de medirse las centésimas de milímetro, puesto que la menor divergencia en las medidas puede ser causa de una merma de rendimiento e incluso de averías

Debajo: Segundo montaje. En esta amplia nave se montan por segunda vez los motores, después de haber sido desmontados por completo una vez efectuada la prueba general, y luego son embalados para su transporte

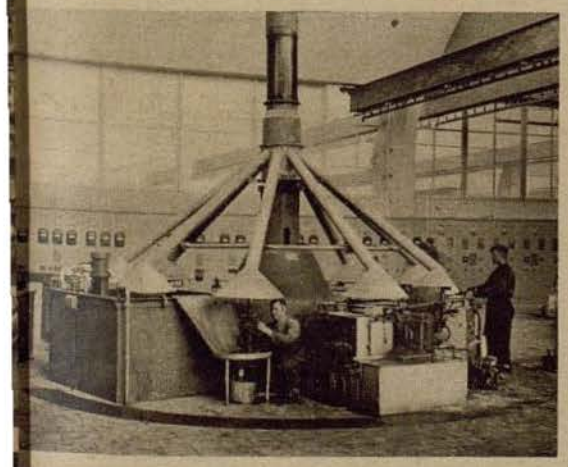




La fundición es una técnica de gran importancia en la construcción de motores de aviación. En la foto vemos una fundición, donde se funden bloques y barras. Más tarde el metal líquido se vierte en los moldes correspondientes



En la ebanistería, obreros especializados tallan en madera aquellas piezas del motor que han de ser fundidas. Estos modelos de madera se recubren con arena de moldeo. Así se elabora el molde

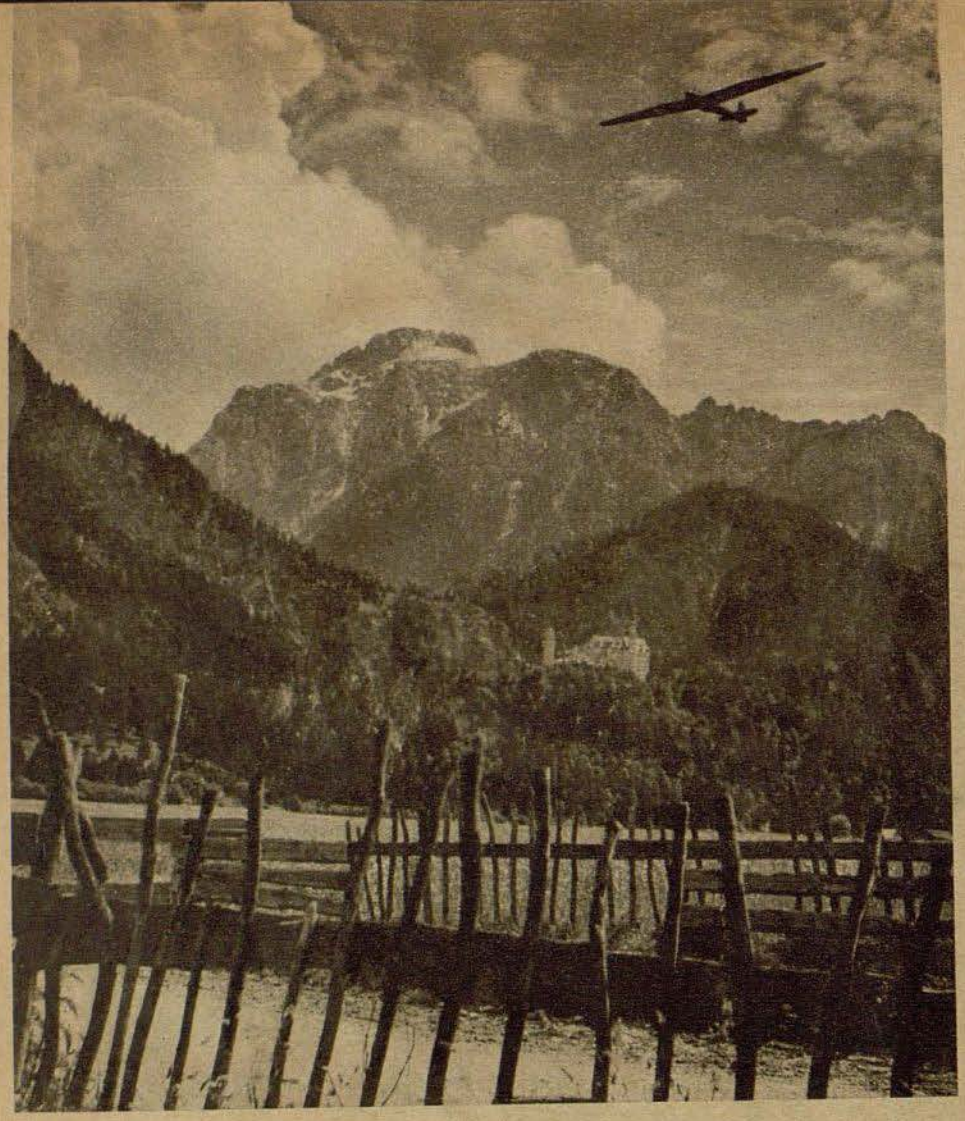


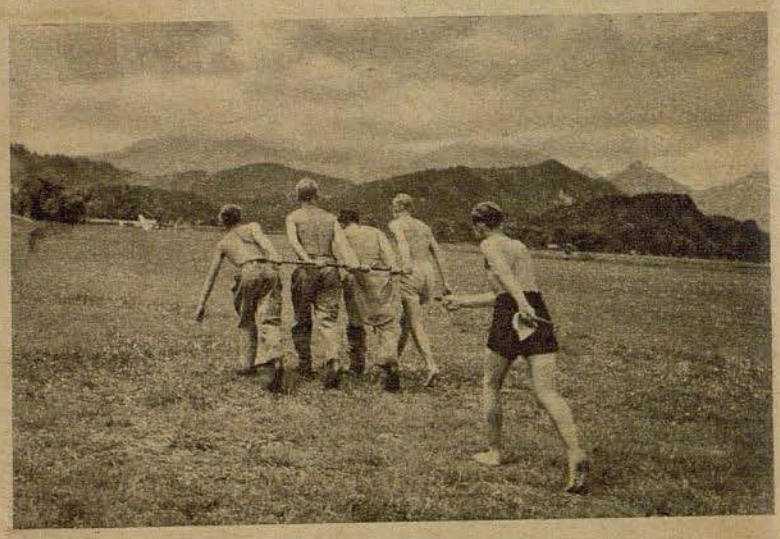
Temple automático. Las piezas de acero de un motor de aviación son colgadas en las garras de un dispositivo giratorio sumergiéndolas una tras otra en baños de distinta composición y temperatura

Foto inferior: La culata al ser fundida recibe su forma de un molde de arena. Para que no se desprendan las frágiles aletas de refrigeración, se introducen en ellas gran número de agujas, que de esta forma dan cuerpo a la arena, resistiendo así el molde la fundición



Vuelo sin motor en la montaña







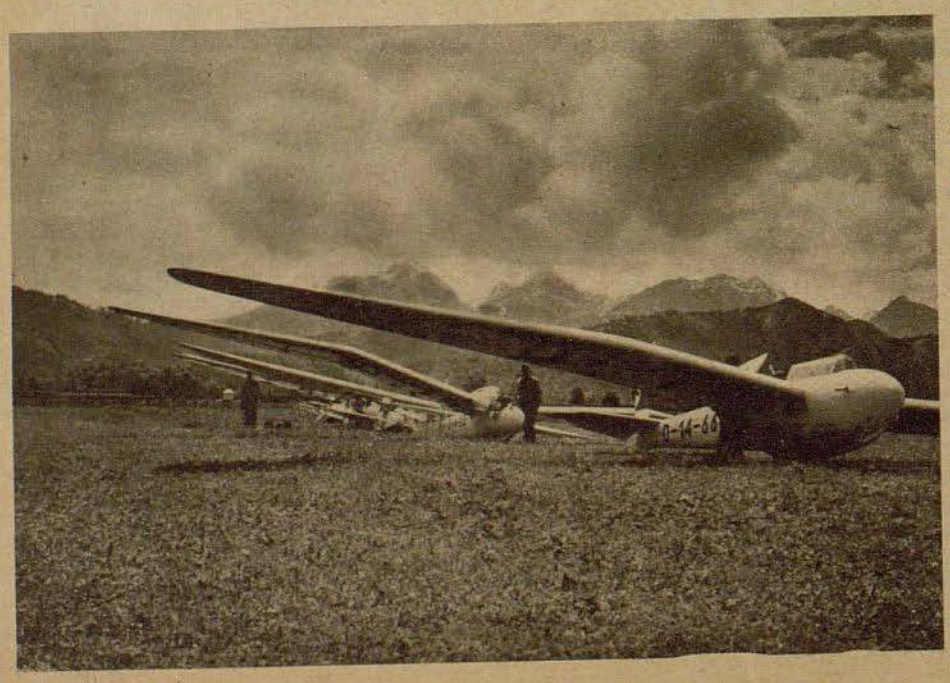
A gran altura sobre las altísimas montañas el avión a vela describe sus amplios círculos. El vuelo sin motor que se practica en la alta montaña, en las escuelas alpinas de vuelo sin motor de Schwangau, Allgäu, Spitzenberg en la región del Danubio inferior y en Zell am See, es una de las emociones más bellas de la juventud aeronáutica alemana

Izquierda: El bocadillo para el desayuno se come rápidamente en pie, para no perder tiempo



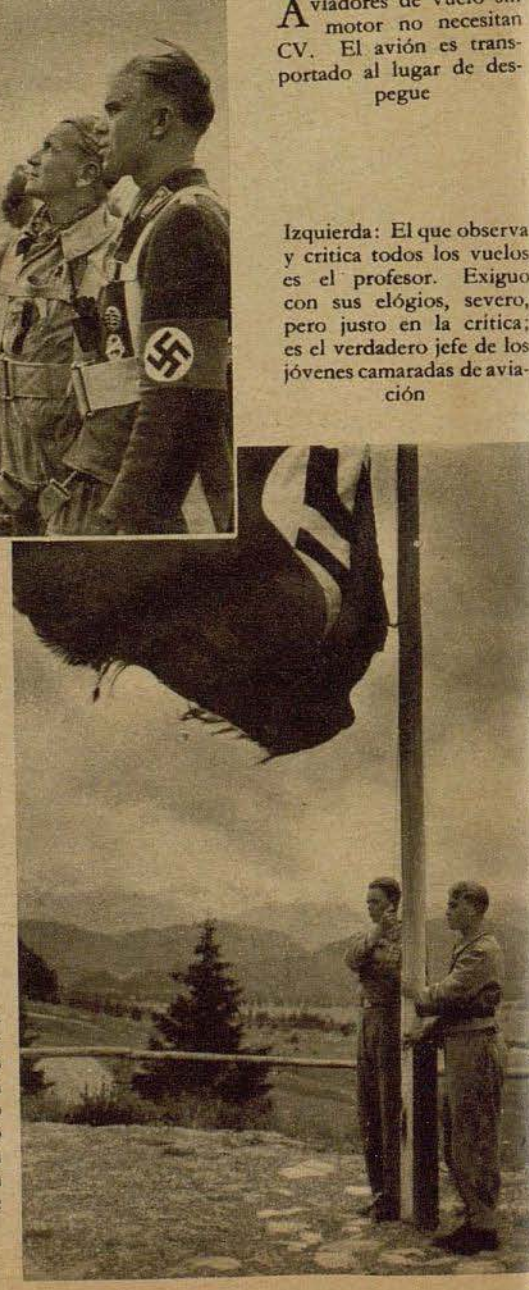
Aviadores de vuelo sin motor no necesitan CV. El avión es transportado al lugar de despegue

Izquierda: El que observa y critica todos los vuelos es el profesor. Exiguo con sus elógios, severo, pero justo en la crítica; es el verdadero jefe de los jóvenes camaradas de aviación



Sobre las montañas se prepara un cambio de tiempo, que originará fuertes corrientes de aire ascensionales. El piloto que sepa aprovecharse de estos vientos, podría incluso efectuar en un biplaza un vuelo a larga distancia y además alcanzar una notable altura

Fotografías: NS-Fliegerkorps (Riehme)

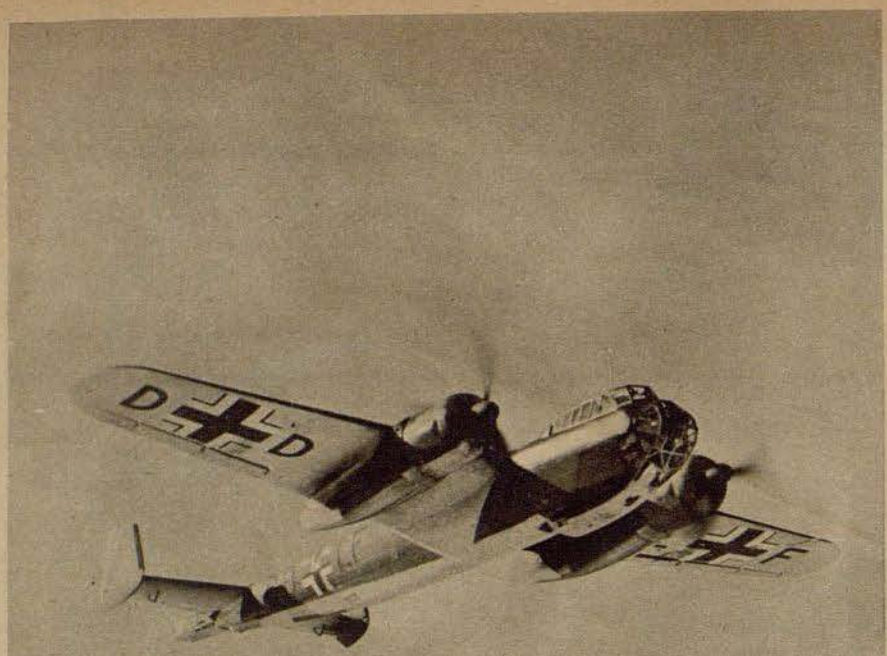


Por las mañanas se iza la bandera. La parada de banderas frente a las eternas montañas hace recordar a estos jóvenes pilotos de vuelo sin motor, que este bello deporte no solamente es un alegre juego juvenil, sino un deber por el porvenir de Alemania



Es una región montañosa donde un aparato de caza se vé obligado a aterrizar, incendiándose poco después. Pero, el helicóptero "Storch" utilizado por camaradas puede aterrizar también allí. Apenas ha tocado el suelo cuando los aviadores se lanzan sobre él, suben al aparato y a los pocos segundos se eleva éste. Ningún minuto demasiado temprano, pues ya aparecen los soviets de sus reductos

GERHARD FIESELER WERKE



STURZKAMPFFLUGZEUG

DORNIER

DO 217



NORDLAND

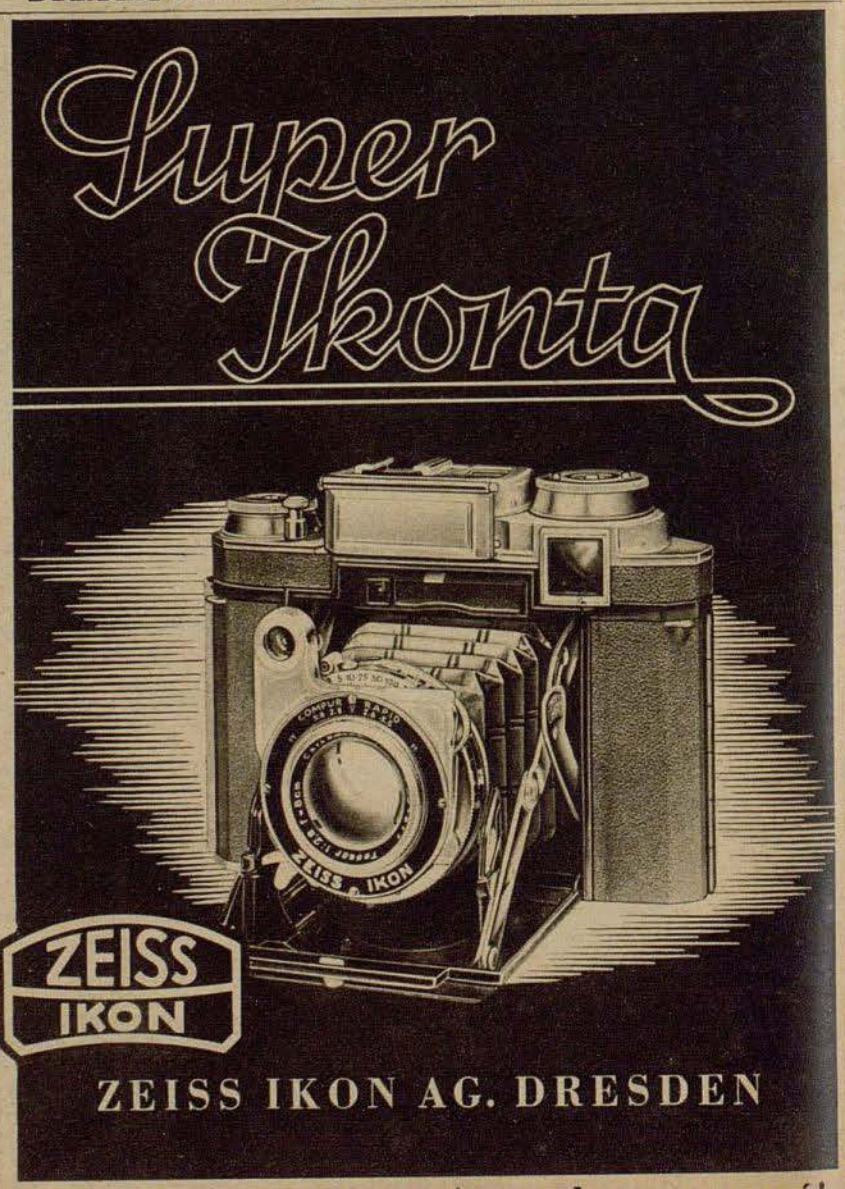
Deutsche Schneekettenfabrik G·m·b·H· Berlin W35



ZÜNDAPP

acreditado como motor de motocicleta y de aviación

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG



ZEISS IKON AG. DRESDEN

¡Ahora déjese aconsejar, en tiempos de paz comprará!

Cálculo equivocado de un caza soviético

Un Do 17 resiste la colisión con un Rata

Del corresponsal de guerra Wolfgang Kuechler

PK Esto sucedió en el sector de Stalingrado. Un avión alemán del tipo Do 17 voló sobre las estepas del Volga, y en vuelo rasante pasaba vertiginoso sobre la tierra, descubriendo la tripulación lo que desde gran altura no se podía ver, columnas, columnas y más columnas! Magníficamente enmascaradas con ramas y árboles enteros se adaptaban con extraordinaria habilidad al fondo verde de los campos, pero, sin embargo, no tan bien, para quedarse ocultadas a la vista de los aviadores alemanes.

Las formaciones enemigas marchaban en tres y cuatro columnas de fondo. El enemigo se encontraba en franca retirada, bajo la persecución constante de los tanques alemanes e infantería en dirección al este. El avión alemán pasó varias veces vertiginoso sobre estas tropas. Se comprobó exactamente el número, posición, dirección de marcha y clase de las columnas enemigas. Después el Do 17 se aprestó al ataque. Con todas las armas abrió un fuego mortífero sobre caballos, vehículos y soldados. Estos huyeron en todas direcciones, pero pese a lo cual el Do 17 repetía incesantemente sus agresiones, también, cuando muchos de los soviets que se habían repuesto del susto, iniciaron una furiosa defensa. El fuego del enemigo estaba muy bien dirigido, algunas veces se oían los impactos en el aparato, pero no fueron alcanzadas partes vitales. El Do 17 se preparaba para atacar una tercera vez en aniquilador vuelo rasante al enemigo, pero en esto, el telegrafista y el tirador de a bordo gritaron al unísono: "¡Cazas!"

"¡Maldita sea!" gritó el piloto; seguidamente alcanzaron los cazas enemigos el avión alemán. Tres Ratas iniciaron el ataque. Los proyectiles trazadores de los cazas enemigos envolvían el fuselaje y los planos del Do 17 como molestos enjambres de mosquitos. Desagradable, muy desagradable, cuando se ve venir esta lluvia de acero luminosa, esperándose con emoción el crujido del impacto. Pero los aviadores alemanes no se inmutaron tan fácilmente. Con sus ametralladoras abrieron un nutridísimo fuego contra los cazas soviéticos. Casi siempre sus salvas hacían blanco en el enemigo. Tan pronto como aparecieron los Ratas, desaparecieron igualmente.

La tripulación podía respirar aligerada. ¡Otra vez tuvieron suerte! Pero el Do 17, apenas puso rumbo a la base, se oyó de nuevo el grito de: "¡Cazas enemigos!" ¡Qué mala suerte!" ¿Pero, es que hoy no había forma de volar tranquilo? Esta vez el asunto parecía más favorable. Desde el este se acercaba al avión alemán un Rata enemigo. ¡A éste ya lo liquidarían! En el momento en que el caza soviético entró en el radio de acción de las armas alemanas, se vió envuelto en una lluvia de proyectiles. El bolchevique no fué ocioso, sino que abrió un nutridísimo fuego con todas sus armas y se quedó pegado al avión alemán.

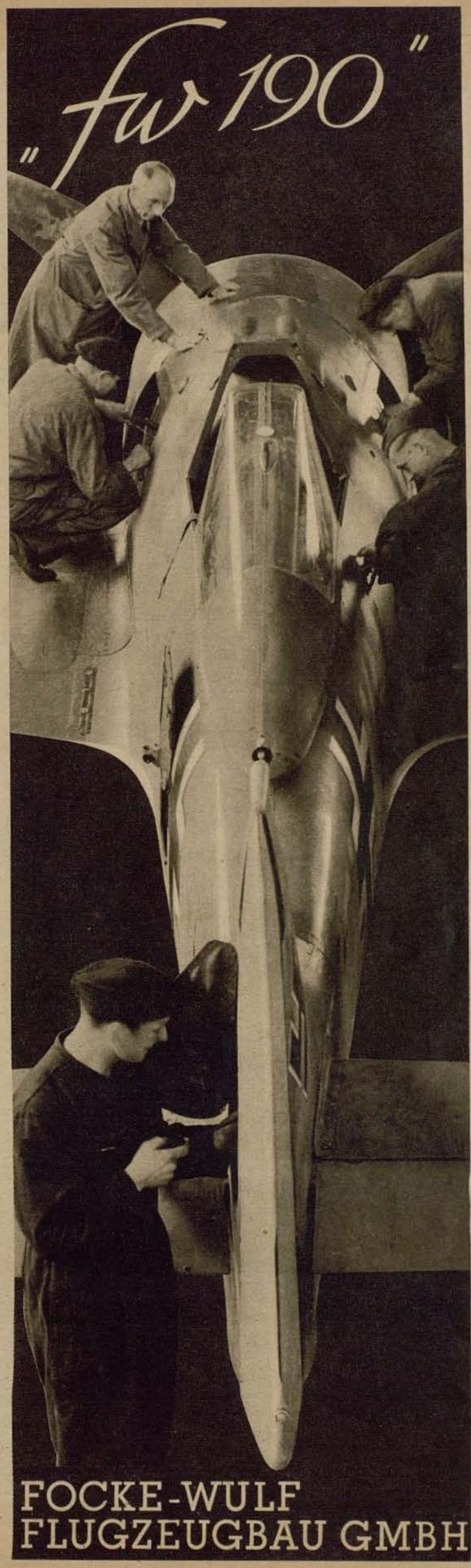
Al iniciar el Rata su segundo ataque, las ametralladoras del Do 17 se encasquillaron. El colmo de la desgracia fué que no funcionaba ningún arma. El telegrafista y el tirador de a bordo maldecían su suerte e intentaban poner en orden sus ametralladoras, pero nada conseguían. No había forma de disparar un solo tiro. El bolchevique se percató inmediatamente del punto flaco de su contrario. Se acercó lo más posible al Do 17 y a boca de jarro lanzó sus proyectiles contra los planos del mismo. Sería esto el final? No, el fiel Do 17 seguía volando, a pesar de que sus planos estaban agujereados cual un colador.

Otra vez atacó el Rata. Las ametralladoras seguían encasquilladas. El tirador alemán fijaba su vista sobre el caza enemigo e insensiblemente se agachaba esperando que éste abriera el fuego, pero nada sucedió. El Rata se había acercado mucho al Do 17, tanto, que el tirador de a bordo podía observar perfectamente las facciones del piloto enemigo, pero no sonó ningún disparo. El Rata no debía tener más munición, no había otra explicación para ello. Pueda también, que el caza soviético hubiese librado ya un combate. ¿O es que también se le habrían encasquillado sus armas?

Pero qué era lo que sucedía? El Rata se acercaba cada vez más al Do 17. ¡Sólo les separaban diez, cinco, cuatro metros! El caza soviético tenía la intención de derribar al avión alemán por medio de una colisión. ¡Verdaderamente, un valiente! Todo esto se desarrolló a una velocidad vertiginosa, mucho más rápido de lo que posteriormente se pueda describir. El tirador de a bordo y el telegrafista involuntariamente extendieron los brazos, entonces se oyó un tremendo crujir. El Do 17 se conmovió violentamente, por el aire volaban astillas. El Rata había embestido el avión alemán. El timón derecho del Do 17 fué arrancado de cuajo. También el timón de profundidad parecía haber sufrido serios desperfectos, lo cual fué comprobado con temor por el piloto. El avión casi no se podía gobernar. El Do 17 volaba pegando tumbos y amenazaba desplomarse de un momento a otro. El piloto hacía todo lo posible para seguir el vuelo. ¿Conseguiría volar el largo trayecto que faltaba aún hasta la base de campaña? ¿O se vería obligado a aterrizar sobre territorio enemigo? Estas dos preguntas fueron las que más preocupaban a la dotación.

En estas cavilaciones se oyó de repente un grito de júbilo. Como un rayo se precipitaba el Rata en el abismo. Incendiado se estrelló contra el suelo. La colisión había surtió el efecto contrario calculado por el caza enemigo. El atacante y no el atacado fué derribado.

El Do 17 siguió su vuelo a pesar de los graves desperfectos sufridos. Sin timón lateral, con la aleta de profundidad gravemente averiada y que no reaccionaba al mando, con gran número de impactos en el fuselaje y los planos, llegó felizmente a la base, en donde el piloto consiguió aterrizar perfectamente. La insuperable construcción alemana había triunfado una vez más sobre el enemigo.

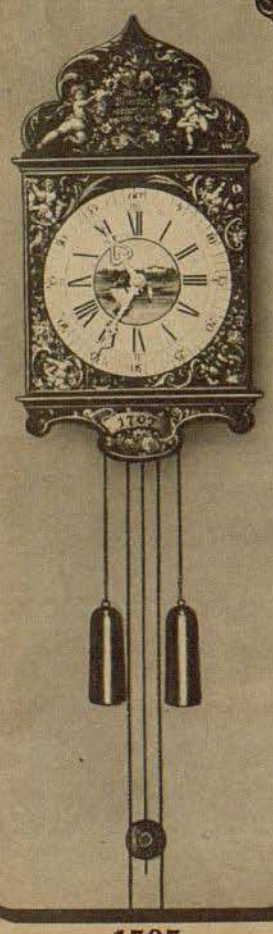


Perutz

PERUTZ FILM

El material fotográfico acreditado desde hace muchísimos años

Wer Zit verlürt
verlürt sin
grösste Schatz.



1707

Sabiduría de nuestros antepasados se desprende de las palabras grabadas en aquel antiguo reloj del museo de Furtwangen, construído en 1707.

Seguramente no pensará en perder el tiempo, una vez firmada la paz victoriosa, cuando se trata de dar satisfacción a todos los deseos aplazados por ahora de los que quisieran disponer de buenos relojes. Los RELOJES KIENZLE seguirán siendo lo que siempre fueron:

Instrumentos seguros y de buen gusto, fabricados por personal capacitado como pocos.

Kienzle

El solícito cuidado que Vd. dedique a su aparato de radio "Punto Azul", contribuirá a que disfrute mucho más con él

BLAUPUNKT

La batería tuvo que cesar el fuego

Aviadores en lucha por las posiciones de El Alamein

Por el corresponsal de guerra Hans Lempp

PK Los ingleses han movilizado todas las fuerzas disponibles para sostener las últimas posiciones cerca de El Alamein antes de la entrada al delta del Nilo. Con toda prisa han traído los refuerzos de Siria y Palestina: tanques, elementos automóviles, baterías motorizadas, Aviación y sobre todo cazas. Siguiendo su antiguo principio, "la masa lo hace todo", lanzan a la lucha el mayor número posible de material y hombres (también aquí estos últimos pertenecientes en su mayoría a pueblos auxiliares extranjeros, sobre todo neozelandeses).

La Aviación interviene constantemente en estos combates, especialmente allí donde concentraciones de tropas enemigas ofrecen objetivos rentables y columnas blindadas o baterías pueden resultar peligrosas. Nuestra unidad aérea de combate toma parte destacada.

Nos hallamos en un aeródromo egipcio del desierto, muy cerca del frente. Restos de aviones y equipos abandonados, cascos coloniales, tiendas de campaña, depósitos de municiones y agua, sobre todo las conocidas latas de conservas y galletas recuerdan que aquí estaban hasta hace poco los ingleses. Revistas ilustradas, como "Outspan" y "South African News", dejan ver que eran principalmente tropas africanas de Aviación, las que luchaban aquí por Inglaterra. En su mayor parte, los periódicos tienen una presentación de muy mal gusto, pero están impresos en papel inmejorable. Tocan con insistencia el tambor agitacionista, "South Africans you may know...".

El paisaje del desierto es triste y desconsolador. Ligeras cadenas de colinas y olas de arena no son capaces de interrumpir o animar su monotonía desconsoladora. La arena sucia y amarillo parduzca domina todo. Cuando la levanta un fuerte golpe de viento o las rachas producidas por un aparato que rueda sobre el campo, la envuelve todo alrededor en una espesa nube de polvo y penetra en los vestidos, pelo, nariz, oídos y ojos. Es casi imposible sacar fotografías con la cámara, pues está llena continuamente de arena. El sol quema implacable sobre nosotros. No hay árbol que dé sombra, apenas una planta aparte de la seca hierba del desierto y algunos cardos. Tenemos aproximadamente 65 grados. Tampoco en otro sentido resulta agradable y simpática la permanencia. El inglés parece haber movilizado toda su Aviación africana para, mediante constantes ataques bajos, divertir los tiempos por él perdidos. Es cierto que no son eficaces, pero tampoco es agradable



Se registran llamaradas de un rojo vivo al estallar las granadas almacenadas. Por doquier se observan explosiones e incendios, nubes de humo negro envuelven la comarca. Nada queda de los cañones que todavía hace un cuarto de hora batían nuestras propias líneas; todos han sido destruídos



para nosotros. Cada vez hay que correr rápidamente a cualquier zanja y ponerse a cubierto.

Es por la tarde y despegamos para efectuar un servicio. Artillería pesada enemiga se ha emplazado al Sudeste de El-Alamein y parece querer preparar evidentemente un contraataque inglés. Nuestra misión es atacar las baterías y hacer cesar su fuego. Los aparatos que atruenan sobre el campo al despegar, levantan grandes nubes de polvo que envuelven todo en espesa neblina sucia y parda. Es difícil orientarse y estamos contentos cuando nos elevamos del terreno y tomamos altura. Después volamos a lo largo de la costa hacia nuestro objetivo. Bajo nosotros discurre el ferrocarril del desierto, a la izquierda la carretera de la costa, ejes sobre los que los ingleses llevaron su aprovisionamiento a Tobruk. Los automóviles alemanes llevan ahora su aprovisionamiento para el frente en dirección Este.

Volamos por encima de nuestro campo de caza y se nos agregan Messerschmitt 109 como escolta. El británico ha puesto en movimiento un número enorme de aparatos Curtiss y Spitfire para defenderse contra nuestros cazas. Hace un par de horas fué atacada otra unidad alemana por ochenta cazas británicos. Nuestros Messerschmitt 109, que volaban servicio de escolta — eran sólo veinticinco —, lograron derribar dieciséis; todos los aparatos propios pudieron regresar sin novedad. ¡Un bonito resultado! Pero los tommies aparecen en grandes cantidades que, de manera provisional, son rellenadas continuamente a pesar de las graves bajas, aparatos norteamericanos, pilotos neozelandeses, australianos y canadienses que todavía se encuentran dispuestos a dejarse derribar por Inglaterra. Es sumamente tranquilizador ver evolucionar en torno de nosotros a nuestros rápidos y elegantes Messerschmitt 109. El objetivo es alcanzado al poco tiempo de vuelo. La unidad se precipita como siempre, a la cabeza su jefe, en impecable formación de ataque sobre las baterías que hay abajo. Tal caída no es sólo un bello ejercicio, sino que tampoco carece de importancia en un servicio de frente. Cuanto más firme sea la camaradería, tanto más disciplinado es el orden de vuelo y tanto mayor es también la fuerza combativa de la unidad, sobre todo en la defensa contra cazas enemigos. Esto es precisamente lo maravilloso de la unidad mandada por nuestro capitán que sabe exactamente lo que debe hacer en cada vuelo, ataque y regreso. Esta clara disciplina da a cada una de las tripulaciones una gran confianza, calma y seguridad que posibilitan atacar sin consideración al enemigo, lanzar exactamente cada bomba y alcanzar los grandes éxitos destructores que nos han hecho ser temidos por los ingleses.



Un oficial inglés que fué hecho prisionero después de uno de nuestros últimos ataques, declaró que estos ataques fueron tan desmoralizadores que incluso avezados soldados coloniales, acostumbrados al clima y al terreno, perdieron por completo los nervios Dibujos H. v. Medvey

Abajo comienza a disparar la D.C.A. El fuego está bien dirigido, muy cerca entre los aparatos estallan las poco amables nubes negras. ¿Qué sucede delante de nosotros? El jefe acaba de lanzar una bomba y recoge el aparato, cuando delante de su cabeza hace explosión una granada antiaérea. Pero en el mismo momento, el capitán empina el avión en una curva a la izquierda y evita la granada mortífera. Todo ello ha durado cuestión de un instante, pero este breve espacio de tiempo ha decidido sobre la vida o muerte de nuestro jefe y su tripulación. Casi imposible imaginarse cómo lo ha conseguido el capitán. Ha sido una obra de arte aeronáutico que difícilmente puede repetir otro que no sea él.

Otro aparato tiene menos suerte. Recibe un impacto, se incende y cae. Dos tripulantes logran abandonarlo a tiempo y los paracaidas son llevados por el viento nordeste a las propias líneas. Los otros dos sufren la muerte de los aviadores.

El efecto de nuestras bombas es formidable. Varias de máximo calibre han dado exactamente en los emplazamientos de las piezas y otras han hecho blanco en depósitos de municiones. Se registran llamaradas de un rojo vivo al estallar las granadas almacenadas. Por doquier se observan explosiones e incendios, nubes de humo negro envuelven la comarca. Nada queda de los cañones que todavía hace un cuarto de hora batían nuestras propias líneas; todos han sido destruídos. Hemos cumplido a conciencia nuestro cometido, haciendo cesar el fuego de las baterías.

Nuestros aparatos se han reunido después del ataque y regresan en formación ordenada a la base. Algunos Curtiss y Spitfire intentan atacarnos, pero tienen que entablar combate inmediatamente con nuestros Messerschmitt 109 que no quieren perder la ocasión. Volvemos a mirar en torno nuestro. Fuego y humo muestran el lugar en que estuvieron las baterías enemigas. Puede distinguirse desde lejos y tardará largo tiempo hasta que se apaguen los incendios. Debe de ser espantoso estar abajo. La fuerza detonante de nuestras bombas pesadas causa un efecto desolador sobre material y hombres en un amplio contorno. Hay que tener también en cuenta su gran efecto desmoralizador. Un oficial inglés que fué hecho prisionero después de uno de nuestros últimos ataques, declaró que estos ataques fueron tan desmoralizadores que incluso avezados soldados coloniales, acostumbrados al clima y al terreno, perdieron por completo los nervios.

Continuaremos atacando y agotando sus nervios hasta que al último neozelandés se le quiten las ganas de combatir por Inglaterra.

¡Error imposible!

"¿ He movido ya la película o no?" Esta constante preocupación al retratar se ha eliminado para siempre con la "Vito" y la "Bessa" 6×6 cm. Pués eso lo saben mejor que nosotros las cámaras "Voigtlaender"; la llave no se deja mover cuando ya está impresionada la película. Por eso quedan evitados los errores.

Todo es tan práctico en "Voigtlaender", desde la llave de la película tan sabia, hasta el ingenioso disparador automático en la plataforma.



¡Es mejor fotografiar menos – sobre todo con una película tan buena como la Panatomic de la KODAK!

Kodak

Panatomic

Film

Pancromática · De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática

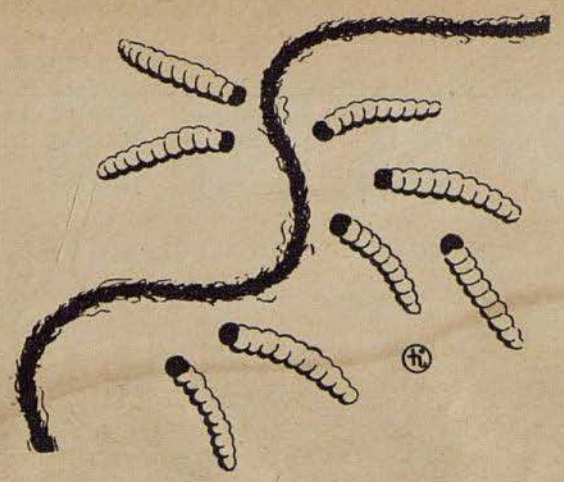


Con el empleo moderado de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz,

también un brillante resultado se consigue si se aplica oportunamente con un buen masaje



Todo hilo de lana

peligra de ser comido por las polillas. El hambre de estos parásitos es insaciable. Millones de valores destruyen todos los años las polillas, perjudicando así a la economía general. Es, por lo tanto, una imperiosa necesidad tratar todo tejido o género de punto de lana o mezcla con EULAN. Así queda eliminado una vez para siempre el peligro de que las prendas de lana sean roídas por las polillas.

Al adquirir toda prenda de lana preste, por lo tanto, en todo caso atención a que lleve la etiqueta EULAN, la que le dará la garantía de que esta prenda no se apolillará nunca.

MOTTENECHT DURCH EULAN DER I.G.



Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk
München 8

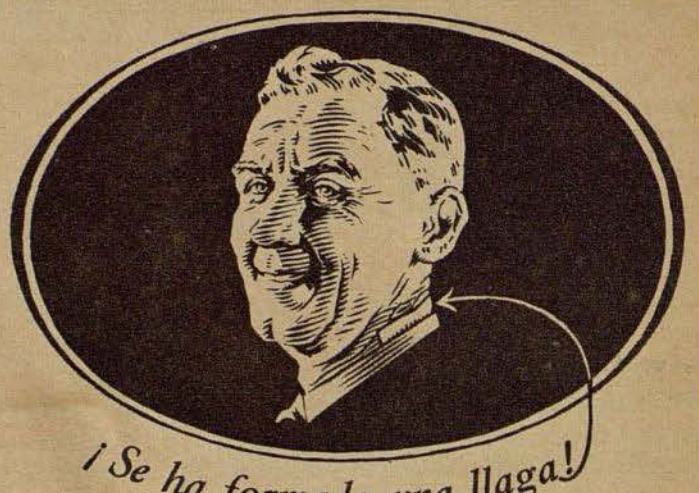
PÄNG

este producto vulcanizador
para la reparación inmediata de
neumáticos y cámaras de automóviles

se emplea con gran éxito desde hace años en todos los cuerpos del Ejército alemán. Los productos PÄNG resultan indispensables en operaciones militares, como también en el país un fiel medio auxiliar del automovilista. Gracias al sistema Päng-Pängit-Pängol esta casa contribuye esencialmente a la conservación de valiosas primeras materias interesantes para la economía política. Se utiliza sin calentamiento y sin ningún aparato.

FRITZ HESSELBEIN
— Fábrica de productos químicos —
Hamburg 13 Nonnenstieg 27 Tel. 52 43 55

Traumaplast



¡Se ha formado una llaga!

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías
Carl Blank, Bonn a. Rhn.



para **reuma**
ciática
constipados
cansancio, fatiga y deporte

*Kine-***EXAKTA**

fotografía siempre igual al primer golpe de v



El feliz poseedor una Exakta puede mentar considera mente el va amplio campo de cación de su cá por los objetivos cambiables. Y sea u otro el objetivo que utilice, el cristal de aumento del espejo reflex monocula presentará siempre el justo sector quiera fotografiar, sin paralaje y con la exquisita nitidez. El aparato K Exakta no se suministra actualme Más pormenores sobre objetivos recambiables hallará en las listas Ex que contra demanda mandaremos gratuitame

Ihagee
KAMERAWERK
AKTIENGESELLSCHAFT
Dresden-Striesen

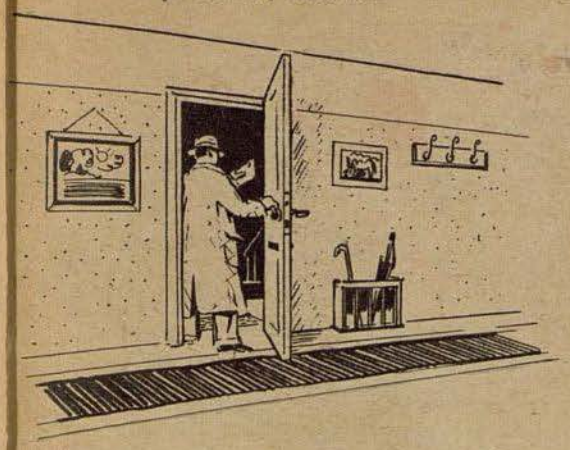
Dr. Schleußner

ADOX FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

Pasatiempos

¡Sésamo, ábrete!



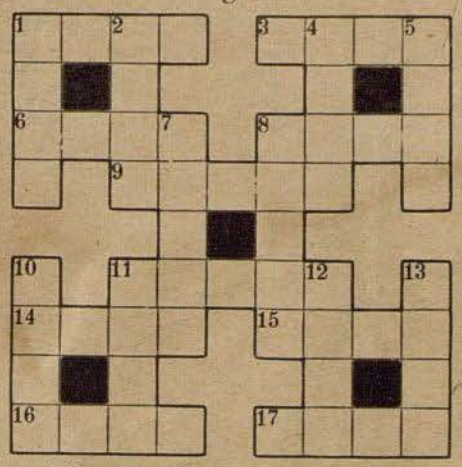
n Crisóstomo había terminado de escribir la carta. la llevara al correo, podría salir todavía esta noche. perder un momento se puso don Crisóstomo el rigo y el sombrero, e iba a salir, cuando, por suerte, acordó de que no tenía la llave de la casa. La criada aba de paseo, y su señora había ido a ver a una iga, de modo que él se había quedado sin llave.

¡qui te quiero ver! Aunque don Crisóstomo no cesitaba más que 20 minutos para ir al correo, no día dejar el piso abierto durante tanto tiempo. la cerradura de golpe no podía abrirse por fuera llave o, cuando menos, una ganzúa, y al picaporte erior de la puerta, tampoco se podía llegar desde ra. ¿Qué hacer?

resultado de todas sus cavilaciones era tan claro no sencillo: Lo mismo para entrar que para salir bía de accionar el pestillo. Y entonces se le ocurrió ón Crisóstomo la idea. Hizo lo que tenía que hacer, l cabo de pocos minutos salió ufano de casa, cuiido, naturalmente, de dar un fuerte portazo para la puerta quedara bien cerrada. No necesitaba ar a nadie que se quedara en casa mientras iba al correo, ni tener miedo de quedarse cerrado en la escalera.

¿Qué había hecho don Crisóstomo para poder volver a abrir la puerta de su casa?

Crucigrama



Horizontales: 1 Armadura del pecho, 3 Hecho, acción, 6 Apodo cariñoso, 8 La primera víctima humana, 9 Mamífero, 11 Escudo, protección, 14 Batracio, 15 Enfermedad, 16 Deslinde de heredades, 17 Rabo.

Verticales: 1 Parte del cuerpo, 2 Interjección, 4 Alimento para engordar, 5 Ciudad escandinava, 7 Larva, 8 Clase de pala, 10 Parte del barco, 11 Ser, persona, 12 Limpieza, 13 Pronombre indeterminado.

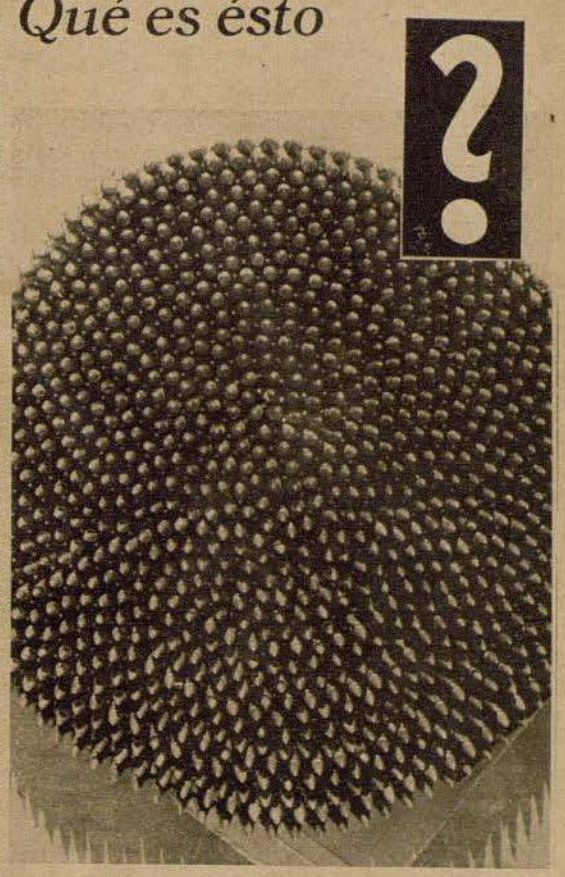
I 245

Soluciones

¡Sésamo, ábrete! Don Crisóstomo ató un cordel al picaporte de la puerta, hizo pasar el cordel por la rendija que queda debajo de la puerta, y escondió el extremo del cordel que salía por la rendija, debajo de la estera que hay delante de la puerta en el rellano. Al volver, tiró de la cuerda: ésta hizo bajar el picaporte, y entró en casa.

Crucigrama. Horizontales: 1 Peto, 3 Acto, 6 Chato, 8 Ahel, 9 Erizo, 11 Escudo, 14 Rana, 15 Asma, 16 Apeo, 17 Cola. Verticales: 1 Pecho, 2 Tate, 4 Cebo, 5 Oslo, 7 Oruga, 8 Azada, 10 Proa, 11 Ente, 12 Aseo, 13 Nada.

Qué es ésto



A primera vista se desearía calificar a este producto de mirasol, ya que se parece mucho a esta flor que en la actual época del año se encuentra en muchos jardines. Pero si observamos detenidamente la foto, vemos que se trata de una cinta de munición para ametralladora, bien enrollada

PK Fotografía del corresponsal de guerra Engelmann (Atl.)



Trilysin

1. Para fortalecer la crecida del cabello
2. Contra la caspa y la caída del cabello
3. Contra los parásitos del cabello

MEDICAMENTOS preparados con plantas frescos
Madaus

Madaus

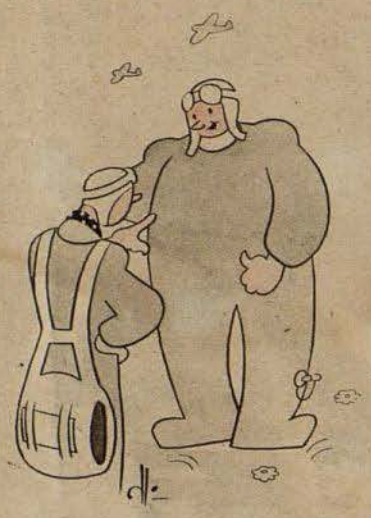
en venta en todas las farmacias

DR. MADAUS & CO. RADEBEUL/DRESDEN

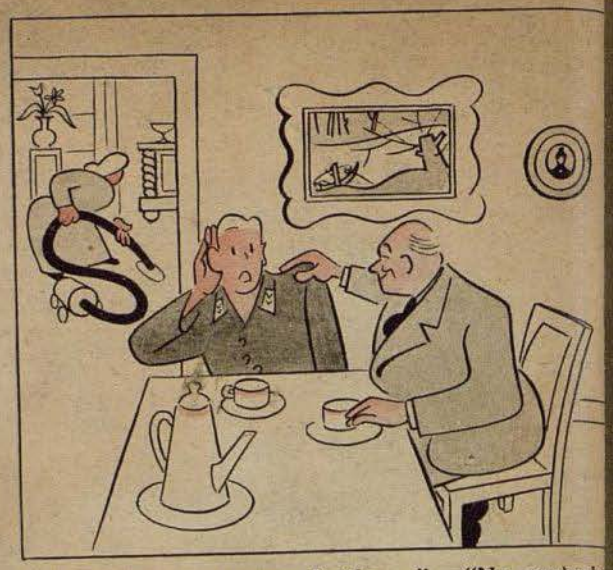
Nadie nace siendo maestro.



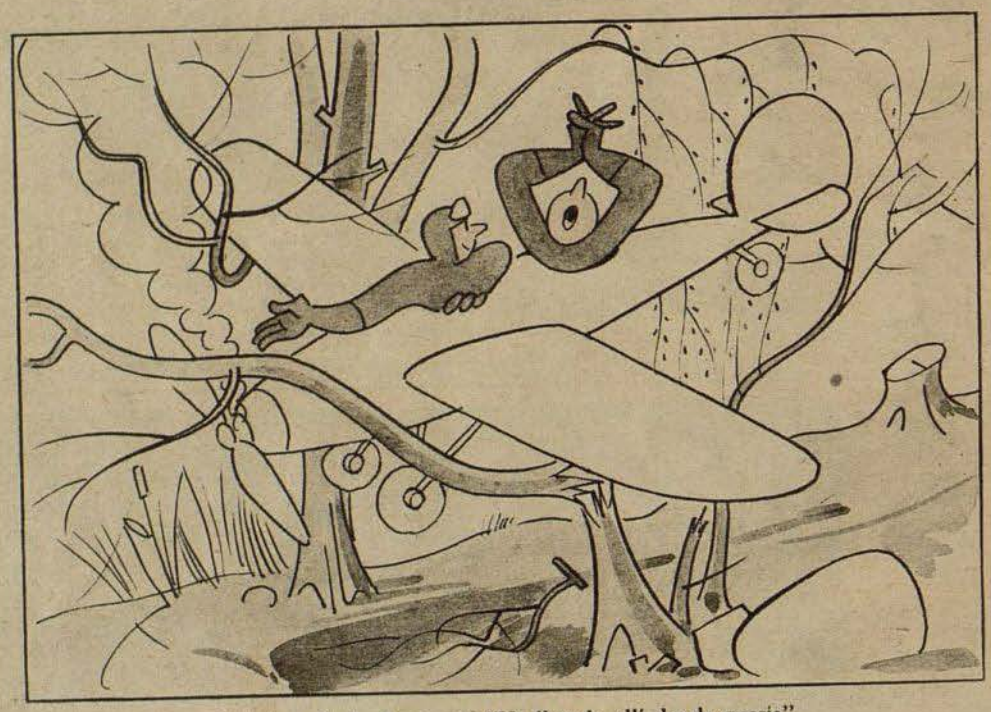
Ejercicio preliminar para un aterrizaje forzoso: Presencia de ánimo y rápido descubrimiento de un lugar adecuado para el aterrizaje son las condiciones previas



"¿Es una combinación nueva?" — "No, pero la he llenado de gas para ahorrarme el paracaídas"



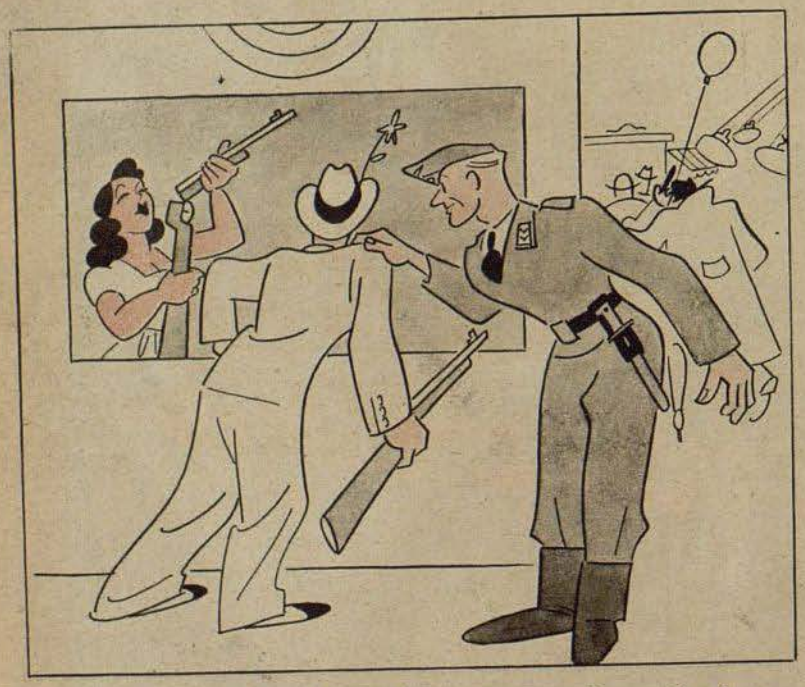
"Demonio, eso es un aparato Spitfire . . ." — "No, muchacho, te equivocas. Es el nuevo aspirador de Mamá"



El colmo de la frescura: "He llegado allí donde quería"



Ejercicio preliminar de vuelo en picado



En la feria de diversiones: "Como — hupp — por regla general suelo — hupp — dar en el blanco" — "¡Permita que un aviador le aconseje: siempre es desfavorable si se tambalea ya antes de haber derribado al enemigo!"

Dibujos: Nebel (4)
Bartha (2), Hess (1)



Cuando la pausa para almorzar es demasiado breve, se da la orden: "A formar para enfriar la comida"

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe Responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 12. Impr
y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la Edi

NUMERO 20 / BERLIN, 6 DE OCTUBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Artillería antiaérea ligera en vanguardia

Para aniquilar posiciones bolcheviques especialmente fortificadas en una aldea cualquiera se ha transportado a primera línea la artillería antiaérea ligera. Con fuego bien dirigido, los cañones rapidamente manejables han destruido los nidos de resistencia defendidos con tenacidad

PK Foto del corresponsal de guerra Vieth (Atl)

Artillería antiaérea ligera en vanguardia

Actuación en la lucha terrestr con el mayor éxito

La artillería antiaérea se ha transformado, en la campaña del Este, en una de las armas ofensivas más eficaces. En particular durante un rápido avance, la artillería antiaérea ligera es la que más se reclama por todas partes, porque es una unidad que puede actuar incluso en malas condiciones del terreno por cuyo motivo puede acudir aquí y allá y es recibida alegremente por los camaradas de las demás armas debido a su gran potencia ofensiva y a su incondicional actuación. Por este motivo la artillería antiaérea ligera no permanece mucho tiempo en una localidad determinada. Cuando se ha cumplido la tarea principal y se ha abierto el camino a las demás armas se da pronto la orden de: "Cambio de posición". Y la consigna es siempre: "¡Adelante!"

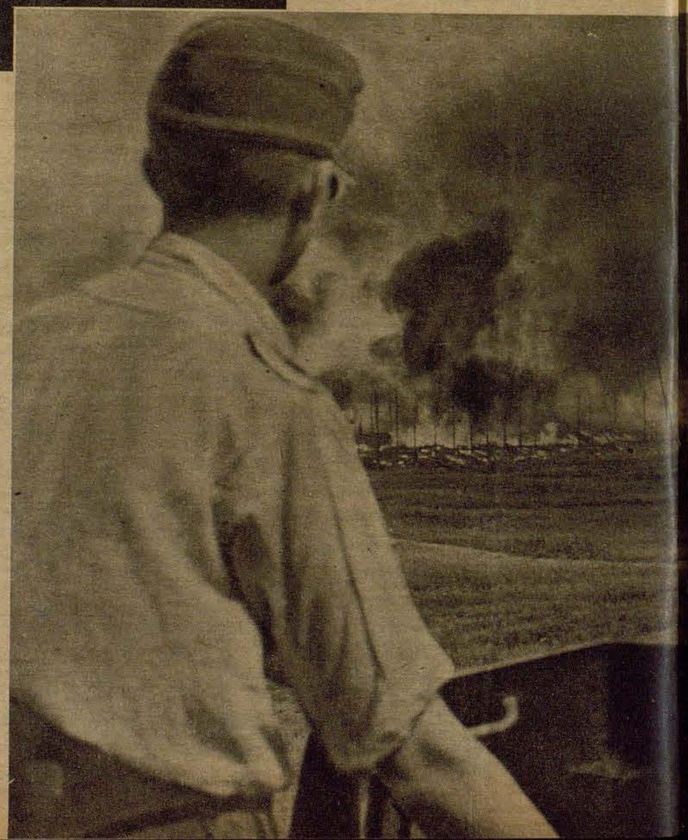


Hay mucho tráfico en la carretera de avance. La sección de artillería antiaérea ligera que se dirige a las primeras líneas del frente pasa al lado de columnas de aprovisionamiento y de municiones que regresan vacías después de haber descargado sus productos



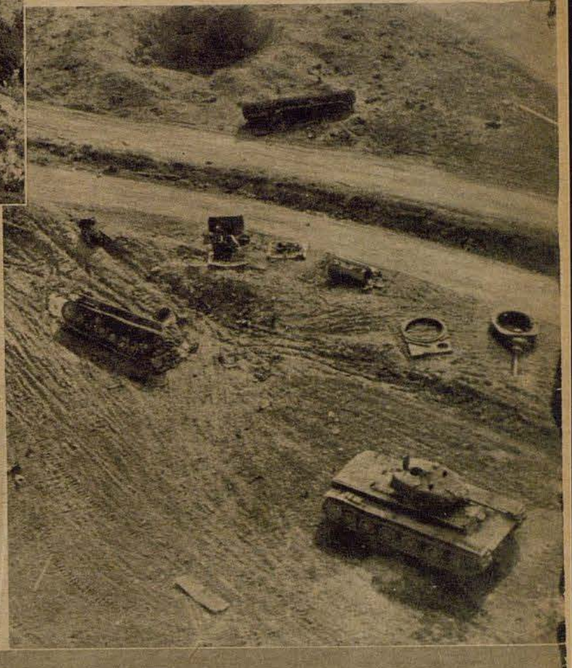
Sin descanso alguno, los vehículos con los cañones de la artillería antiaérea ligera pasan por un pueblo. A ambos lados se hallan vehículos enemigos destruídos o abandonados. Aquí ha chocado un tractor soviético contra un poste

Derecha: La artillería antiaérea ligera ha actuado rápidamente. La estación y los almacenes que fueron defendidos violentamente por los bolcheviques, han sido incendiados después de intenso fuego. Se ha vencido la resistencia adversaria





Trampa de tanques al Sudoeste de Kaluga

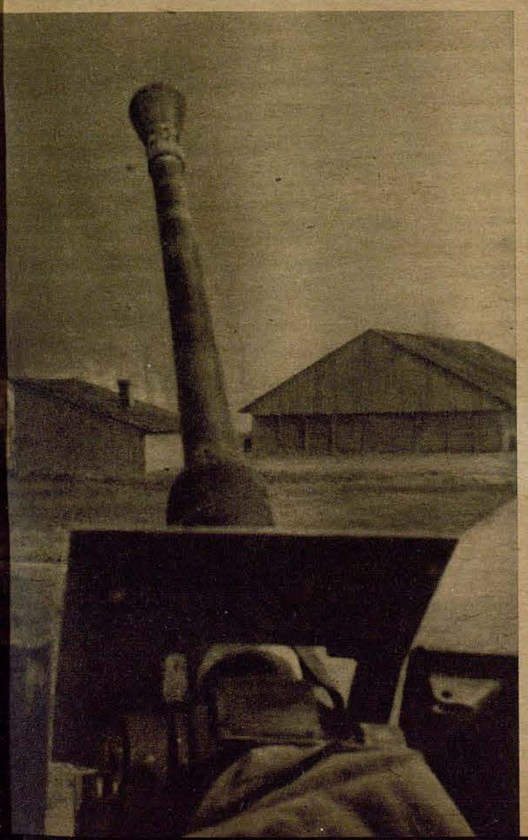




Desde el Storch que vuela a escasa altura se puede uno hacer idea, por cierto que indescriptible, sobre el sistema de trampas de tanques que debían hacer imposible el avance de los carros de combate alemanes en el sector de lucha al sudoeste de Kaluga. Sobre los pasos, no obstante, los tanques soviéticos debían avanzar en forma destructora hacia las líneas alemanas

Izquierda: Nuestros Stukas terminaron pronto con los tanques bolcheviques. Por un impacto de lleno el pesado tanque de 34 toneladas ha sido volcado

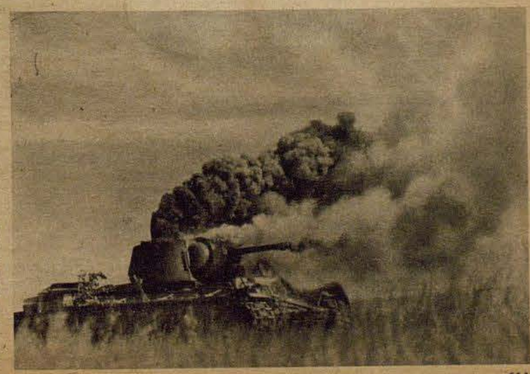
Derecha: Los surcos que se ven en la pradera hablan de la actuación en masa de tanques soviéticos. Sólo aquí hallaron su fin tres de los gigantes de acero





Para el armón motorizado no hay dificultades de terreno — el vehículo vadea un río que nace en el Cáucaso

Fotos PK Corresponsal de guerra Vieth (Atl 3), Biewend (Wb 3), Wehner, Lützow (Sch 2)



Derecha: Contra tanques soviéticos que han aparecido repentinamente ha resultado victoriosa la actuación del "hermano mayor", de la artillería antiaérea pesada. De los gigantes de acero destruídos se levantan nubes de humo y fuego

BALUARTE DE LA CIENCIA

Treinta años Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos

Por Gerhard Meyer



La guerra necesita armas. Excluye todo lo demás y sólo permite la existencia de aquello que sirve directamente para la lucha. En épocas como estas, ¿no es natural que se pregunte uno siempre de nuevo: pero es que la ciencia, aún hace falta? ¿Es que es necesario que en una época, en que todos los países están conmovidos bajo el estruendo de los cañones, se ocupen tantos hombres en laboratorios buscando con el microscopio los secretos de la Naturaleza? ¿Tienen que investigar con la ayuda del telémetro y con escalas de milésimas de milímetros las torsiones y frecuencias del material y de las ondas, o rebuscar entre montones de dibujos sobre los escritorios, para desarrollar siempre nuevos cálculos y fórmulas? Las relaciones que unen los hombres vestidos con el equipo de aviador y con el paracaídas a la espalda que tripulan los potentes aviones de combate, dejando caer una lluvia de bombas sobre las posiciones enemigas, con aquellos, que en mutismo completo observan en los laboratorios el misterioso andar del reloj de la vida, son demasiado complejas, intrincadas, para poderse apreciar a primera vista. Y sin embargo jamás fueron tan estrechas como precisamente hoy en día, puesto que todo cañon, que dispara sus mortíferas cargas, con todo tanque, que retumba en la batalla y con cada avión que despega, se ha movilizado la suma total de la ciencia humana.

Antes de la Guerra Mundial, los círculos oficiales alemanes no se habían percatado hasta muy tarde del hecho, que de ya existían aviones. Desde entonces esto se ha comentado severamente. Esto es una falta que no sólo ha sabido eliminarse actualmente, en que aviones alemanes en todos los frentes conquistan laureles. Pero desgraciadamente en aquellos primeros albores de una nueva época de la técnica, aquella omisión de los círculos oficiales paralizó la energía y capacidad de rendimiento del constructor de aviones alemán.

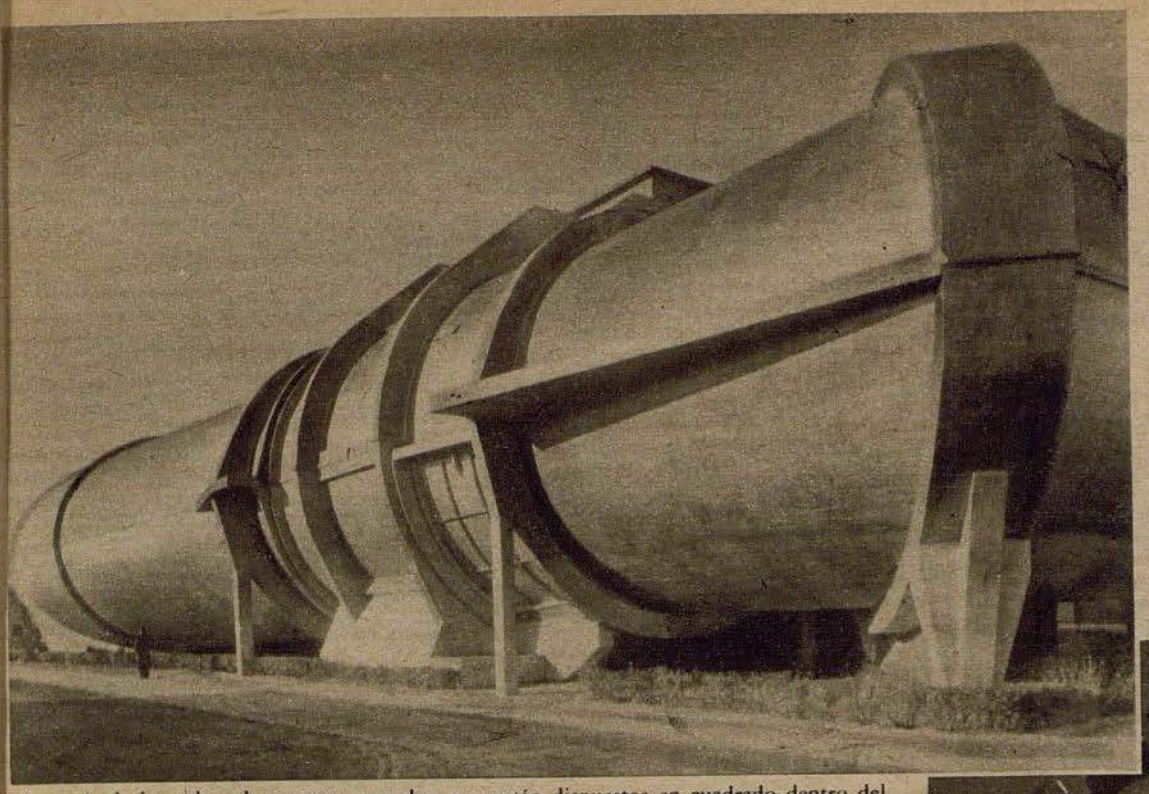
Ya en 1909 Francia e Inglaterra crearon Institutos de Investigación dotados magnánimanente. Alemania iba a la zaga. El acta de fundación del Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos, que tenía como objeto esencial centralizar todas las tareas en relación con la Aeronáutica, se firmó el 20 de abril de 1912. Entonces maduró la convicción, de que la aviación también tiene importancia militar y que por lo tanto debía ser subvencionada con medios del Estado Los motores iniciaron el desarrollo. Los aviones alemanes eran buenos. Mas lo que faltaba eran motores. Se abrigaba la esperanza de fomentar su fabricación por medio de un concurso por el premio del Emperador. Ya entonces se presentaron 65 motores de aviación dispuestos a pasar por un exámen científico. Incluso se esperaban recibir directrices con respecto a su futuro desarrollo, para llegar a ser superiores a los extranjeros, especialmente a los ligeros y relativamente seguros motores franceses.

Esto era en primer término la tarea del Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos, cuya fundación ya se había negociado hacía bastante tiempo y que ahora definitivamente se había llevado a cabo. A mediados de junio de 1912 se instaló cerca del aeródromo Adlershof-Johannisthal, y ya a principios del año siguiente, se habían desarrollado y construido toda una serie de puestos de control y se habían examinado todos los motores que esperaban esta prueba. Esta fué la primera tarea científica, que se hizo en Alemania a favor de la Aeronáutica. Más tarde se confirmaron sus resultados en todos los sentidos, especialmente durante la guerra.

¡Qué pequeña era entonces la aviación, qué restringido el horizonte del hombre de ciencia constructor y aviador de entonces, si bastaban tres departamentos, para centralizar todo aquello que había producido la ciencia y técnica con relación a las investigaciones aeronáuticas de aquel entonces! Actualmente el Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos está dividido en 16 departamentos. Aerodinámica, hidros, mecánica aerotécnica, solidez, investigación de materias primas, construcción de motores, investigación de carburantes, instrumentos aeronáuticos y de navegación ... y aun a pesar de esta enumeración no ha acabado la serie de institutos y departamentos que actualmente se ocupan de las



Para el examen de motores de aviación, que han de funcionar a gran altura, se erigió, después de la toma del poder por el Nacionalsocialismo, un puesto de control para motores que trabajan a gran altura, en el cual se pueden controlar motores de gran potencia que han de funcionar a 16 km. de altura



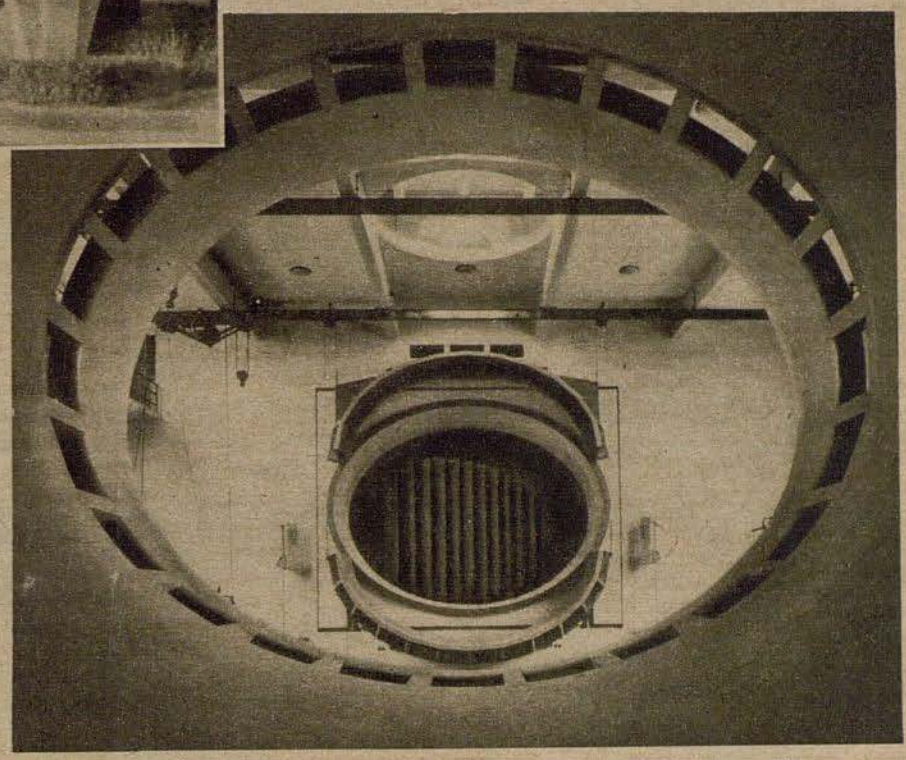
A través de lós tubos de cemento armados, que están dispuestos en cuadrado dentro del canal de viento del Instituto Aerotécnico, pueden producirse corrientes de aire con una velocidad de 200 kW/h. y más

diversas tareas del Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos, que siempre supo dirigirlas en forma tal que éstas no se perdieran en especulaciones de valor hipotético, sino que siempre quedó en contacto con el presente, sin perder por ello la clara visión del futuro.

La investigación es precisamente la capacidad de poder pensar del presente al futuro. Hasta que punto este benemérito instituto ha llegado a ser el precursor del ideal de investigación, lo demuestra ya el número de sacrificios que estos ensayos han requerido especialmente en el sector del vuelo a gran altura. Mucho antes de que se hubiera decidido la cuestión, si aviones podrían alguna vez volar a cinco y siete mil metros de altura, e incluso posiblemente a doce mil y dieciseis mil metros sobre el Continente, despegó en las fábricas Junkers en Dessau un avión estratoesférico, que fué construido en estrecha colaboración con el Instituto Aerotécnico; un Ju 49, el primer avión del mundo, que poseía una cabina herméticamente cerrada, en la cual el aviador podía subir hasta la estratoesfera, sin temer los peligros de la escasez de oxigeno y del frio. En aquel entonces fracasaron los ensayos debido al motor, que ya entonces ofrecía problemas que aún actualmente ofrecen grandes dificultades a los más notables constructores, puesto que bajo la investigación minuciosa siempre se amplían y ramifican los problemas hasta que el inmenso mundo de los secretos de la Naturaleza se extiende ante la vista del constructor y del hombre de ciencia, que en un principio sólo quería construir aviones. En efecto, las raices de la técnica aeronáutica conducen a todos los sectores de las Ciencias, y de ninguna forma se pueden ordenar arterias que conducen desde el manantial de la sabiduría, experiencia e inventos de toda índole a la técnica de aviación en especial. O sea que con tres departamentos empezó el actual Instituto Alemán de Ensayos Aeronáuticos, este baluarte de la investigación aeronáutica de Alemania, que ha tomado un incremento tan inusitado. Si hoy en día funcionan los motores en los puestos de control, que poseen una potencia de 1000, 2000 y más HP, si enormes hélices ruedan con el máximo de revoluciones hasta que se astillan bajo el esfuerzo de la enorme tensión, o si en canales de viento soplan huracanes artificiales a través de tuberías de cemento armado que arrastrarían todo aquello que se les opusiera por delante; este desarrollo sólo se debe al desenvolvimiento lógico de los gérmenes que se sembraron en 1912 con el nombre de "Departamento de Motores", "Departamento de Aviones" y "Departamento Fisico". De esto se desprende ante todo el genio de aquellos hombres, que intervinieron a la cabeza de los destinos de esta grande y tradicional institución de la investigación aérea alemana. Reconocieron con clarividencia las bases sobre las que se apoyaría el enorme edificio de la técnica aérea en el presente y en lo futuro, a pesar de que aún no podían imaginarse en detalle la inagotable variedad y cantidad de los problemas que surgirían uno tras otro. Dominaban la explotación de la sabiduría técnica de su tiempo con la independencia peculiar de las grandes personalidades de la ciencia. Pero, sin embargo, condujeron las tareas del Instituto Aerotécnico con un sobrio sentido de la realidad propio del creador técnico, siguiendo el camino que va directamente de la construcción del avión, a la oficina de construcción y a los talleres. Esto ante todo tiene validez con respecto al primer director del Instituto, Dr.-Ing. Friedrich Bendemann, y a todos sus sucesores sobre los cuales recayó la tarea de hacer resurgir después de los peores años de postergación al Instituto, para llegar a ser el centro de gravedad de la investigación aeronáutica alemana.

Este sentido de la realidad de los directores, unido a la iniciativa del investigador son las cosas que incluso en las épocas más difíciles posibilitaron la subsistencia del Instituto, orientando los trabajos de manera que nunca se perdieran en cosas inútiles, sino que permanecieran siempre estrechamente ligados al presente, sin dejar, por ello, de contar con las grandes posibilidades de lo futuro. — Pues investigar significa pensar en el presente y en el porvenir. El Instituto Aeronáutico fué desde sus comienzos un brillante ejemplo para tal ideal de investigaciones, y ésto queda probado por los numerosos sacrificios de que se ha hecho cargo en el terreno de las investigaciones de los vuelos a grandes alturas. Mucho antes de quedar resuelta la pregunta, de si los aviones volarían algún día a 5 ó 7000 metros o a 12 ó 16 000 metros de altura, despegó en los talleres Junker de Dessau un aparato de prueba para vuelos a gran altura, que había sido construido en las fábricas Junker en estrecha colaboración con el Instituto Aeronáutico. Este aparato era el Ju 49, el primer avión del mundo que poseía una carlinga completamente cerrada, en la que el aviador podía subir hasta la estratosfera, sin tener que temer los peligros del frío y de la falta de oxigeno. Los ensayos fracasaron entonces debido al motor, que por cierto ya contaba con diversas instalaciones que aún hoy forman parte de los motores para vuelos a gran altura, pero que no podía ser construído en Alemania en el tamaño conveniente y con la fuerza necesaria.

El Instituto Aerotécnico tuvo el valor de exponer todo un programa de vuelos estratoesféricos con el globo "Bartsch

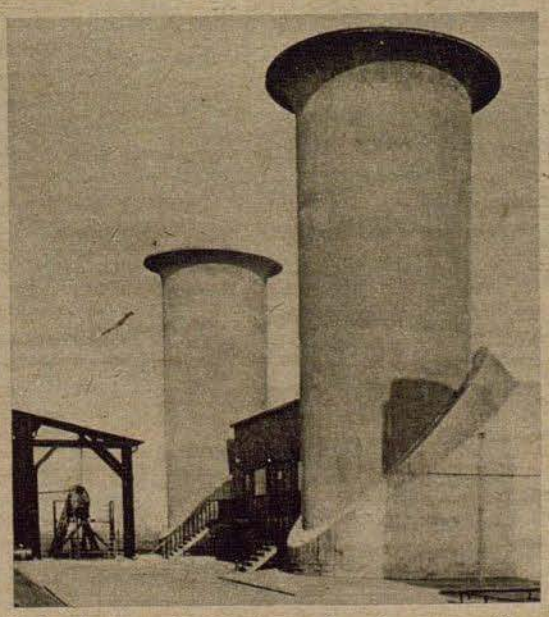


El óvalo del corte transversal del gran canal de viento. Desde el embudo colector vemos enfrente la pequeña boquilla de escape. El modelo se cuelga en el interior del espacio entre las dos boquillas. El pequeño orificio que se encuentra en la parte superior comunica el trayecto de medida con el recinto de balanzas que se encuentra asimismo en la parte superior

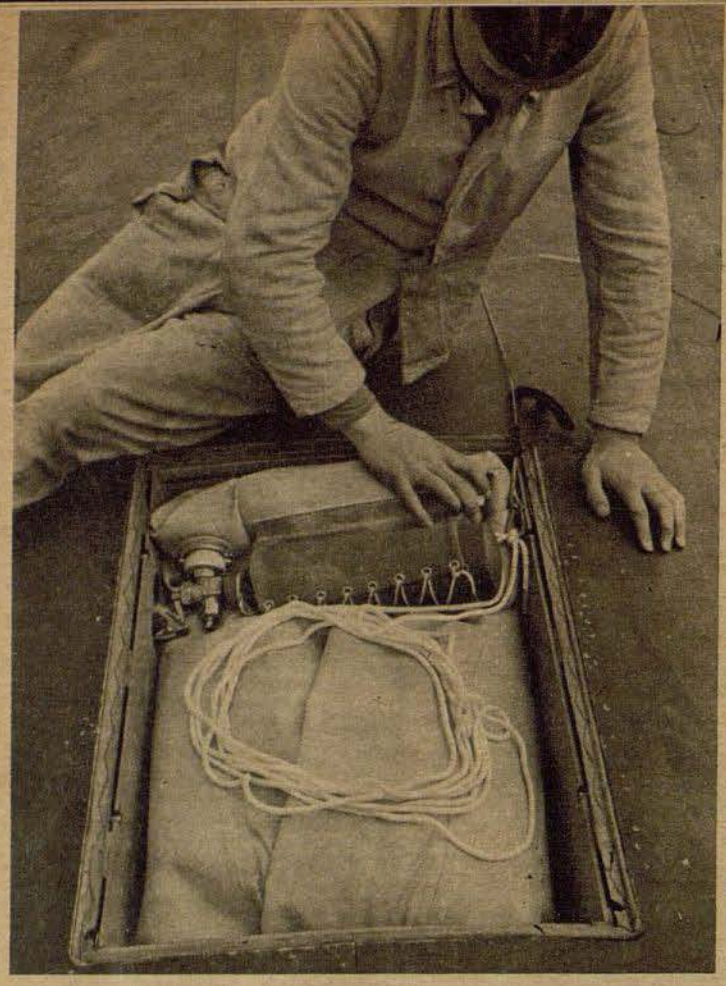
von Sigsfeld", que exprofesamente se fabricó para esta clase de vuelos, y que desgraciadamente tuvo un fin tan trágico. El notable aviador e investigador Dr. Ing. Martin Schrenk, que dirigía estos ensayos, pereció en una de las primeras ascensiones. Los ensayos aeronáuticos tienden a rebasar la estrechez del laboratorio. Aviones no se pueden ensayar detrás de paredes, sino que el investigador tiene que aventurarse en la lucha con los remolinos y corrientes del espacio aéreo. Especialmente la nueva época, en que fué construido el avión rápido, que en ritmo constante es dotado con mayores velocidades, aparecieron innumerables problemas que obligaban al hombre de ciencia a convertirse también en aviador, para de esta forma poner en práctica en muchos y peligrosos vuelos en lucha con los elementos todo aquello que había ideado en el laboratorio. También en el sector de la investigación aeronáutica el Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos ha llevado a cabo una tarea ejemplar.

¡Vivir en el presente y pensar en el porvenir! Siguiendo este lema se pudo construir la primera hélice graduable, que fué proyectada y fabricada en los talleres del Instituto, aquella hélice, que en 1930 a 1932, cuando fué construida, sólo despertó un interés puramente académico, y que en cambio hoy en día ha sido perfeccionada y desarrollada en forma tal, que puede rendir su servicio en aviones alemanes, asegurándoles un rendimiento extraordinario.

Grande es el número de los aviadores e investigadores, que perecieron en la ejecución de sus importantes tareas al servicio de la guerra y de la paz. "Fija la mirada a tu alrededor, y levanta la vista al cielo." En estas palabras del poeta se distingue el tema principal de toda investigación, que ha sido elevado como lema en el Instituto Alemán de Ensayos Aerotécnicos. Es el motivo y motor, que proporciona a la investigación el estímulo incansable, y que se convierte en las columnas sustentadoras de la potencia militar de Alemania.



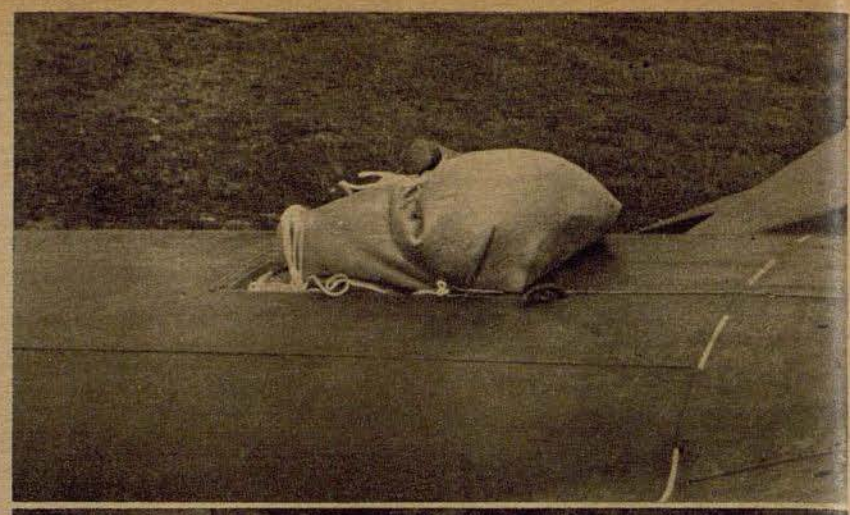
En el puesto de control amortiguado contra ruidos, el estruendo de los motores se desvia hacia el cielo a través de dos tubos verticales, de forma que el estrépito de los motores casi no se percibe a poca distancia del puesto de control Fotografías: Krajewski (3) VDL (2)

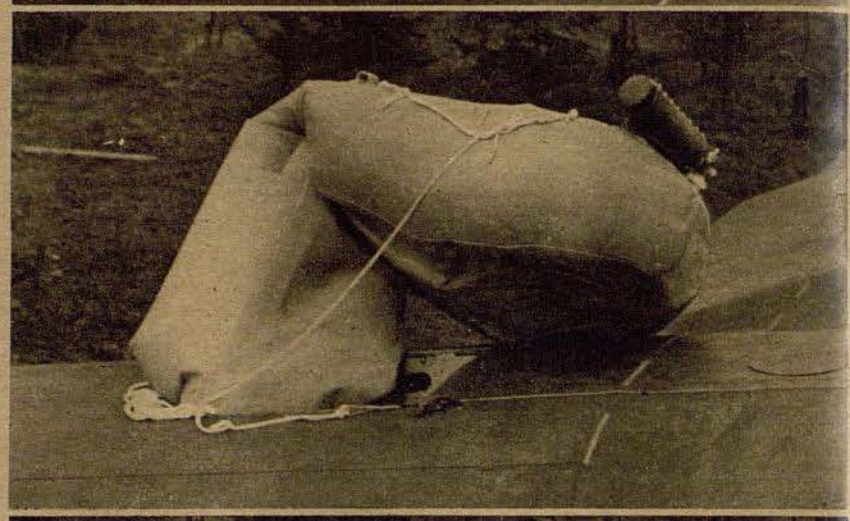


Izquierda: El bote neumático, que debe servir para salvar a la tripulación de un bombardero, en caso de peligro, es colocado cuidadosamente en la parte posterior del fuselaje, juntamente con una pistola para lanzar señales luminosas, una brújula, víveres y un pequeño aparato transmisor

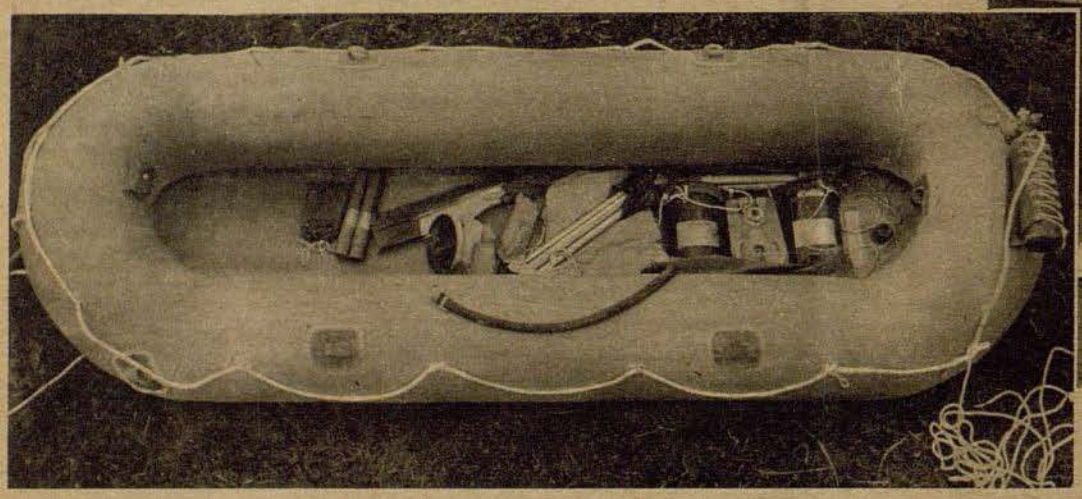
PK Fotografías del corresponsal de guerra Grosse (Wb)

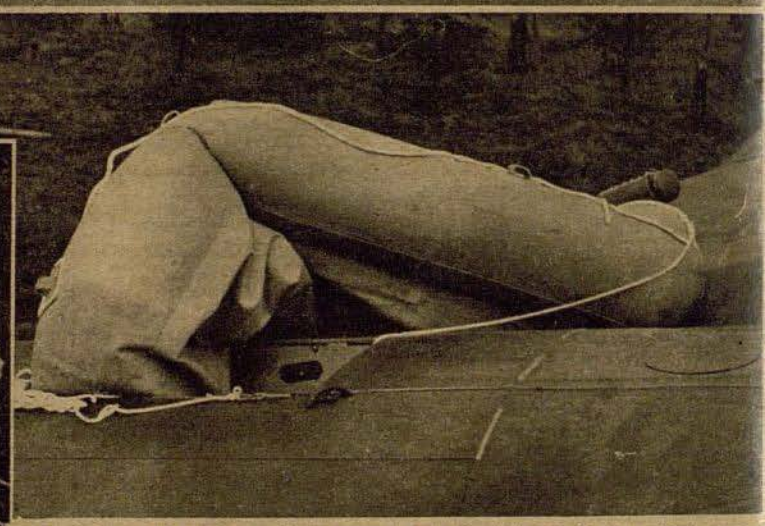
Derecha: Mediante un ensayo general, el mecánico encargado de los instrumentos se cerciora de si están en orden los mecanismos para poner al bote en condiciones de ser utilizado. Una leve presión sobre una palanca en el tablero de instrumentos del radiotelegrafista de a bordo debe bastar para hacer llenar automáticamente al bote con aire comprimido. Para que en el caso de emergencia el viento no se pueda llevar rápidamente al bote, este es atado con una soga al fusaleje





Ensayo general con botes neumáticos





Izquierda: El bote neumático después de haber sido inflado. La tripulación que se vea obligada a amerizar por la fuerza, encuentra en este bote todo lo necesario para poder aguantar incluso un tiempo prolongado, hasta la salvación







Los últimos minutos

El comandante de un grupo de aviones de bombardeo en picado en el Este, Capitán Gassmann, estudiando con los capitanes de sus escuadrillas la próxima acción ofensiva. Izquierda: "Los tanques soviéticos que atacaremos se han protegido excelentemente, algunos se metieron incluso en casas de campo. Así que poned mucha atención en las huellas y arrojad las bombas por separado." Arriba: "Las escudrillas atacan de la siguiente manera . . ." Derecha: "Hora exacta, las 11,50; a las 12,00, las escuadrillas se preparan para levantar vuelo; despegue a las 12,05 con el orden siguiente: primero la 8.ª, luego la 7.ª y por último la 9.ª escuadrilla"

Frente de defensa en el Atlántico

En Dieppe los ingleses sufrieron una sangrienta derrota. La catástrofe que vivieron las tropas de desembarco y las elevadas pérdidas que se infligieron a las formaciones de aviación atacantes demostraron a todo el mundo la firmeza del frente de defensa alemán en la costa del Canal y del Atlántico. Con aquella acción las unidades del arma aérea se superaron a sí mismas y con ello aportaron la mejor y más palpable prueba de que está destinado al más rotundo fracaso desde un principio todo intento británico de realizar una ofensiva aérea



Mariscal de Campo Sperrle, comandante supremo de las formaciones de aviación alemanas en los territorios ocupados del Oeste, durante una visita de los grupos de artillería antiaérea que están estacionados en la costa del Canal



Nuestros puestos de artillería antiaérea en la costa del Canal hacen guardia constante y están siempre dispuestos a recibir con una lluvia de hierro a los aviones ingleses que realizan intentos de incursión

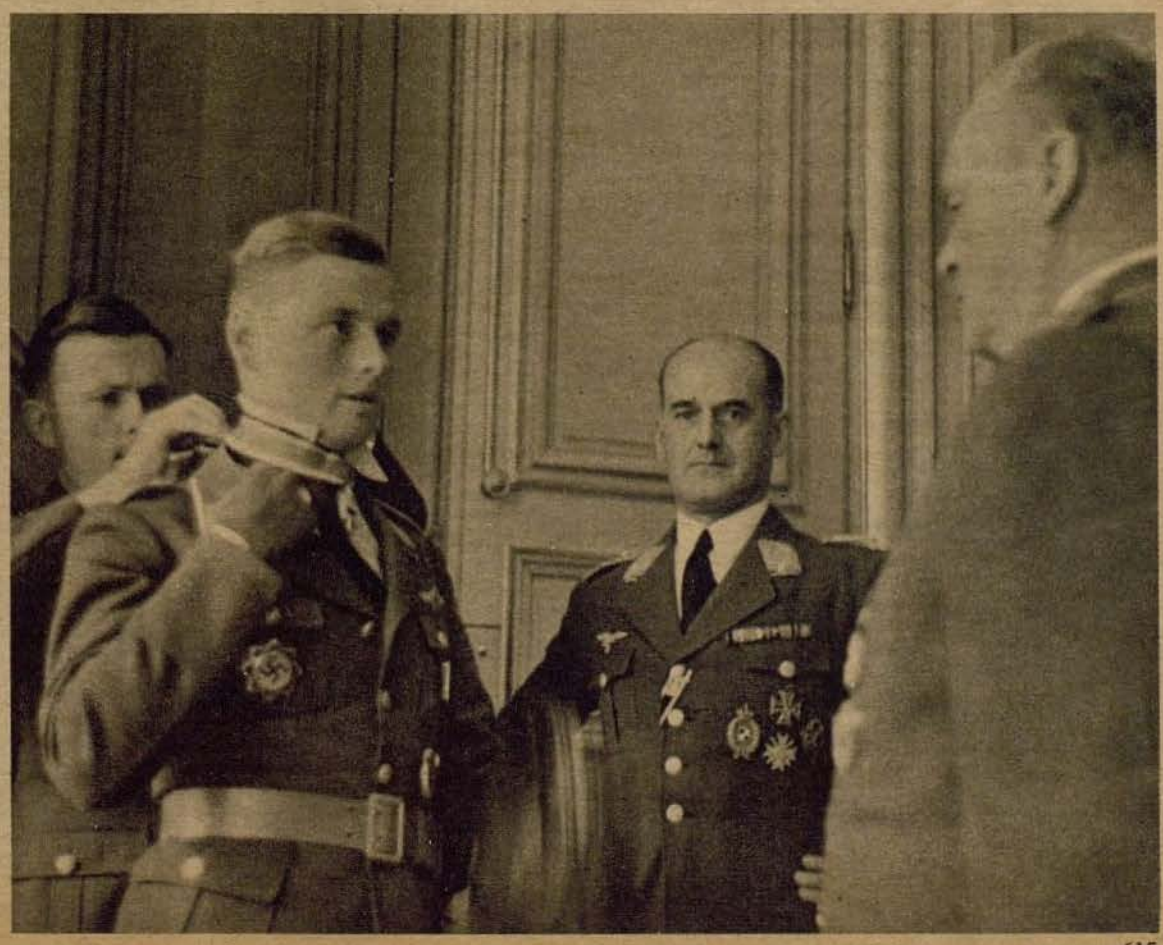


Izquierda: Consulta de vuelo en uno de los muchos aeródromos a lo largo de la costa del Canal desde los cuales nuestros aviones de caza despegan todos los días para atacar al enemigo



Inspección de un aeródromo de aviones de caza por el Mariscal de Campo Sperrle. Izquierda: capitán Müncheberg que fué distinguido por el Führer con las hojas de encina y espadas de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro por ser uno de los más victoriosos aviadores de caza en el Canal

Fotos PK de los corresponsales de guerra Kreutzer (Sch) Grosse (Atl), Krause, Rothkopf y Genzler (Sch)



Un gran instante en la vida de un aviador de caza: El Mariscal de Campo Sperrle entrega al comandante de un grupo de caza, capitán Seifert, la Cruz de Caballero que le ha sido concedida por el Führer

Una personalidad de la aviación alemana

Con motivo de la muerte de **Karl August Frhr. von Gablenz** / Por Dr. Heinz Orlovius

En todos los edificios de la aviación y de la Lufthansa alemana de la capital del Reich las banderas están a media asta. En la "Casa del Aviador" una inacabable serie de personas pasa por delante de tres ataúdes. Por orden del Führer se honra con un acto oficial a tres hombres que murieron en un accidente de aviación.

Con el jefe de departamento del ministerio de educación del Reich, director ministerial Dr. Kiümmel, como acompañante, y el fiel telegrafista Brigada Klaer, ha perecido una de las personalidades de la aviación alemana: General Carl August Freiherr v. Gablenz, jefe de departamento en el ministerio de aviación del Reich y miembro de la presidencia en la Lufthansa alemana.

"Gablenz ha muerto" — cuando esta noticia se difundió dentro de un reducido círculo antes de que se diera a conocer a la opinión pública, se podía averiguar ya en los semblantes de la gente, en la seriedad de sus ojos y en la contracción de sus labios, quien estaba enterado de este golpe del impenetrable destino. No había nadie que no estuviera profundamente conmovido y emocionado. Cada uno sentía un repentino vacío, un vacío doloroso producido por la muerte de este hombre.

¿Por qué? ¿Era porque un "águila vieja" había bajado para siempre las alas, un águila que voló y combatió durante la primera guerra mundial entre las filas de los más valientes? ¿Era porque un promotor de la aviación alemana no regresó de uno de sus vuelos que le habían conducido por encima de tierras y mares? ¿Porque Walhalla recibió a una persona digna que volvía a ocupar un puesto de gran responsabilidad en el frente en la lucha por la libertad de la nación alemana? Sí, por esto también. Pero más que por esto, porque todos aquellos que llegaron a trabajar con Gablenz habían experimentado los destellos luminosos de su mente, el ardor de su corazón y el encanto de su personalidad.

Carl August Freiherr v. Gablenz había nacido en una vieja familia de soldados. Fiel a la tradición de la misma, a los 20 años de edad, en 1913, entró a formar parte del regimiento de granaderos de la guardia imperial de Alejandro como aspirante a oficial; en el regimiento con el cual, un año más tarde, y ya como alférez, entró en campaña y del que guardó para siempre el recuerdo de los hermosos años de la juventud. Ya al segundo mes de guerra, cuando fué herido en la rótula a consecuencia de lo cual resultaba muy dudoso si podría continuar actuando en el frente como granadero, se presentó al arma de aviación para poder seguir luchando a todo precio. Con ello, una bala que le alcanzó por decisión del destino había determinado la vida futura del gran aviador. Primero como observador, después como piloto de caza, de avión de combate y de bombardeo, Gablenz luchó en Francia sobre Verdun y en el Somme, en los Balcanes, en Palestina, otra vez en el Oeste sobre la Champagne, el Maas y la línea Siegfrid hasta que la cobarde traición de los enemigos interiores del pueblo le arrancó de las manos el timón y las armas. Condecorado con las dos Cruces de Hierro y la Orden de la Espada de Hohenzollern regresó a la patria.

Había sido aviador, y siguió siéndolo durante los amargos tiempos de la aviación alemana que siguieron después de 1918. Y de la misma forma que antes había dirigido a sus aviones de bombardeo con viento y mal tiempo y de noche y con niebla hacia los centros de resistencia enemiga, conducía ahora aviones de tráfico de la primera compañía alemana de navegación aérea. De las células germinales se desarrolló una aviación mercante alemana que saltó barricadas políticas de Europa. En el tráfico aéreo de Junkers Gablenz halló un campo abonado para sus trabajos. Allí mandaba una dirección ABC como se llamaba a sí misma. A, era Erhard Milch, hoy día primer colaborador de nuestro Mariscal del Reich Hermann Göring, General Mariscal de Campo, Secretario de Estado de la Aviación e Inspector General de la Aviación; B era Gablenz; C era Joaquín v. Schröder, hijo del "León de Flandes", quien más tarde sufrió un accidente de aviación y murió como jefe de atrevidas investigaciones de la Lufthansa alemana ante las puertas de Berlín, de regreso de las Islas Canarias. Ciertamente un triunvirato en el que el uno tenía tanta importancia como el otro.



El atrevido aviador que creó nuevas rutas aéreas por continentes y océanos, adornado con la "barba del investigador" que se trajo consigo de su vuelo por el Pamir

Cuando después, en 1926, se fundó la Lufthansa como compañía general de navegación aérea alemana, Gablenz fué jefe de servicio aéreo, y cuando en 1933 el movimiento nacionalsocialista tuvo por consecuencia un florecimiento de la navegación aérea civil, Gablenz pasó a formar parte de la Presidencia de la Hansa después que Erhard Milch se hizo cargo del Secretariado de Estado del Ministerio de Aviación del Reich. Junto con Walter Luz, Gablenz fué entonces responsable en primer término de los asuntos de la Lufthansa alemana. — Nunca ha retrocedido Gablenz ante ningún cargo de responsabilidad. Sus esfuerzos por nuevos objetivos no podían hallar siempre desde un principio aprobación general. Él tenía que vivir por sus ideas y lo hacía de palabra y de hecho, lo mismo en la mesa de discusiones que en el timón de su aparato. Dotado de extraordinarias dotes oratorias, de una presencia de espíritu sarcástica a veces en el instante más propicio y, en particular, de una rápida concepción de ideas y reflexiones que se le exponían o contradecían, con lo cual despertaba siempre asombro, conseguía salir en general vencedor ya en el primer intercambio de opiniones. Pero si quedaba un resto de duda o desconfianza, él era también el hombre que por medio de actuación personal estaba dispuesto a probar en todo momento la razón de sus reflexiones.

Son ya conocidos sus vuelos sobre continentes y océanos pero ya no tanto su infatigable labor en favor de la seguridad y del desenvolvimiento de la navegación aérea alemana. Si Erhard Milch tuvo la idea de construir el conocido trimotor de transporte alemán, el Junkers Ju 52, la magnífica y vieja "tía Ju", Gablenz fué quien se cuidó con toda energía de que este tipo, que es todavía hoy indispensable para la aviación, diera todos los resultados que de él se esperaban. Con este tipo de avión, Alemania y Europa entera iniciaron la lucha contra el material norteamericano que se infiltraba en el "viejo continente". Con el Ju 52, Gablenz al realizar sus vuelos a larga distancia hizo la mejor propaganda del arte de ingeniería alemán y del magnífico trabajo de los talleres, y se hizo representante de la "pobre" Europa frente a la "rica" Norteamérica. Si el motor de aceite pesado ha hallado un puesto tan preponderante en la aviación, esto lo debe agradecer Alemania a los mismos hombres que aumentaron el grado de economía y de seguridad de los aviones en contra de la opinión de los eternos sabihondos. Si aparecen ahora en el firmamento aviones e hidroaviones alemanes de muchos motores, son una prueba de la amplia visión de la dirección de la Lufthansa alemana. Y si hoy día los aparatos de bombardeo germanos aparecen sobre los objetivos señalados y a pesar de las peores condiciones atmosféricas lanzan su mortífera carga en territorio enemigo, con estas acciones se halla para siempre grabado el nombre de Gablenz que, juntamente con Milch, dió un impulso a la navegación aérea, al "vuelo a ciegas", al vuelo con ayuda de instrumentos bajo todas condiciones atmosféricas por medio de nuevos métodos de instrucción de las tripulaciones, así como por un desenvolvimiento de los instrumentos en el aparato y en las estaciones de los aeródromos. La creación de los ejemplares servicios postales aéreos alemanes de noche estuvo en íntima relación con este progreso en el nuevo campo de la técnica de aviación.

"Se tienen que hacer sacrificios" — estas últimas palabras del "padre del vuelo del hombre" Otto Lilienthal eran también la consigna para el trabajo de la Lufthansa alemana. Esto lo sabía Gablenz y él actuaba a ciencia y conciencia cuando sus hombres se ocupaban de poner en práctica nuevas tareas. Quien estuvo una vez con él cuando el teléfono o la radiotelegrafía daba cuenta de un accidente de aviación y quien vió entonces la expresión de sus ojos, se daba cuenta de que en él había un padre que se preocupaba y cuidaba de sus hijos si sabía que se hallaban en dura pero necesaria lucha por la vida. Y no le bastaba actuar proyectando, preparando y dirigiendo. Junto con el Mariscal del Reich y el Mariscal de Campo Milch era uno de los tres primeros pilotos de honor de Alemania y era siempre el jefe de la tripulación cuando se trataba de alcanzar un máximo objetivo. Junto con Milch creó las bases flotantes para aviones que servían para dividir las grandes distancias aéreas al estar situadas en medio del Océano Atlántico. Y por tanto fué también una cosa muy natural para él que estuviese empuñando el timón cuando la Lufthansa realizaba los primeros vuelos de tráfico regular en 1933, sobre el Atlántico Meridional y en 1936 sobre el Atlántico septentrional y se colocaba con ello a la cabeza de la navegación aérea comercial del mundo entero en la lucha por conseguir

Freiherr von Gablenz con su tripulación después de cruzar por primera vez el Atlántico del Norte en 1936 a bordo del hidroavión "Zephir" Do-18, en el puerto de Nueva York

Fotografías: Wally Pietrzak (1), Archiv Deutsche Luft-hansa (1), Scherl-Bilder-dienst (1), Weltbild (1)

Abajo: Freiherr von Gablenz como primer coronel de la reserva de la aviación alemana



el espacio aéreo sobre los mares. Cuando en 1937 se trataba de reconocer una nueva ruta aérea hacia el Asia Oriental una vez los bolcheviques hubieron cerrado la línea aérea transiberiana para Alemania, Gablenz junto con sus camaradas Untucht y Kirchhoff fué quien venció el "tejado del mundo", el Pamir. Su vuelo fué realizado con un aparato de por sí deficiente para la empresa que de él se exigía, pero Gablenz no quería esperar que se terminara otro material de aviación, aunque faltaba poco para ello, y es que le pareció que era demasiado valioso para Alemania el primer vuelo por aquellas regiones como para resatrasarlo. Cuatro semanas enteras los tres hombres del D-ANOY fueron dados por desaparecidos después que tuvieron que aterrizar forzosamente en Sinkiang donde fueron hechos prisioneros. Después, no obstante, cruzaron la mayor montaña del mundo en dirección Este-Oeste y Berlín les tributó una recepción que culminó con una entrevista que les concedió el Führer. Dos años más tarde Gablenz figuraba también entre los tripulantes del avión que por la ruta del sur sobre la India realizó el primer vuelo de experimento para tráfico hacia Tokio. Fué de esta forma que fué de renombre internacional la personalidad del "director de tráfico aéreo práctico", como se le llamaba especialmente en el extranjero.

Sus grandes triunfos los explica primero el hecho de que en él se agrupaban las aptitudes del piloto del técnico y del político de tráfico. Como piloto siempre podía ser un ejemplo de sus hombres gracias a sus extraordinarias cualidades y profundas experiencias; como técnico conocía lo práctico de todos los días, pero además buscaba con su fantasía creadora posibilidades para lo futuro y tenía el valor y la energía de transformar la idea en realidad; como político de tráfico dominaba las cosas en forma soberana, se mostraba tenaz cuando debía serlo pero era al mismo tiempo magnánimo y conciliador no dejando que el enemigo de hoy se convirtiera en un adversario eterno y sabiendo contentarse en un principio con lo asequible.

Pero en último término fueron siempre las cualidades humanas las que llevaron a Gablenz a sus acciones y triunfos. Era el jefe de nacimiento que exigía mucho pero nunca nada de lo que él mismo no estuviera dispuesto a dar y no lo diera, que, en duros discursos no andaba con titubeos pero que sabía siempre, no obstante, colocar entre la brecha un nuevo puente de unión por medio de una sola palabra. Era el Presidente en el mejor sentido de la palabra que tenía misericordiosa comprensión para todos los apuros y preocupaciones de sus subordinados, que ayudaba en una forma apenas visible y que se sentía unido personalmente incluso con los más sencillos obreros y empleados para quienes siempre estaba dispuesto a conceder entrevistas. Era el camarada verdaderamente bueno que era siempre fiel. Era el hombre sincero y decente que juzgaba en los demás el carácter que tenían en forma más elevada que sus actos.

Para Gablenz la inagotable fuente de su familia, de su valiente mujer y de sus tres hijos era el manantial de su increíble compás de trabajo, del extraordinario rendimiento y de la minuciosa puntualidad que caracterizaban su persona. De los dos hijos el mayor era teniente de aviación y fué derribado sobre Africa en combate aéreo a consecuencia de lo cual resultó herido y cayo prisionero. El más joven es todavía discípulo pero ya es piloto de avión sin motor. Las pocas horas de tiempo libre Gablenz las dedicó siempre a su casa y a sus familiares.

Al estallar la guerra, Gablenz era comandante de la reserva y comodoro de una escuadra de transporte que la hizo dar un magnífico rendimiento durante la campaña de Polonia. Pero esta tarea no era bastante para un hombre como Gablenz. Y así el Mariscal del Reich le entregó la dirección de todas las escuelas de vuelo a ciegas de la aviación alemana. En este puesto Gablenz ha hecho méritos verdaderamente indescriptibles al realizar una labor que permitió la victoriosa actuación de nuestra Arma Aérea en todos los frentes. En Noruega, Holanda, Bélgica y Francia mandó una formación de transporte y dirigió también su actuación en Creta y más tarde en el frente contra la Unión Soviética. Él se hallaba siempre entre los primeros, aterrizó con las primeras oleadas en el aeródromo de Oslo ocupado todavía por el enemigo y su aparato cuando la campaña del Oeste presentaba impactos de la artillería antiaérea y de los cazas adversarios. La ejemplar resolución de todas las tareas que le fueron impuestas fué causa de que en la primavera de 1941 fuera ascendido a primer coronel de la reserva del Arma Aérea. En otoño del pasado ano, el Mariscal del Reich le dió el cargo ya como general en jefe del departamento aéreo técnico en el Ministerio de Aviación del Reich. Bajo la dirección del Mariscal de Campo Milch, por quien sentía profunda amistad y respeto, creó allí las condiciones esenciales para la fuerza de combate de nuestra Arma Aérea hasta que un accidente de aviación le arrebató tan gloriosa vida.

Carl August Freiherr v. Gablenz ya no está entre nosotros. Pero su recuerdo y su nombre continuarán existiendo mientras aviadores alemanes vuelen para Alemania.



La hija del Ministro de Comunicaciones de Manchukuo entrega un ramo de flores a Freiherr von Gablenz, a su llegada a Hsinking



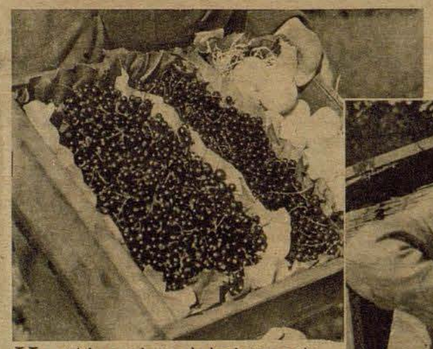
La bendición de la cosecha sobre el aeródromo

Aviadores alemanes cultivan todo terreno aprovechable

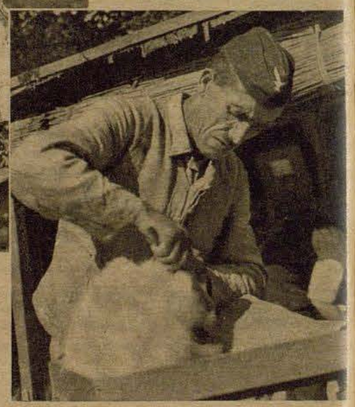


Aparte de tierras de labranza circundan grandes huertas los alojamientos y hangares de los nuevos aeródromos, que han surgido en los territorios ocupados del Oeste

PK Fotos del corresponsal de guerra Brost (Sch)



He aquí los productos de las huertas e invernaderos del campo de aviación. Todos los días se envían cajones como éstos llenos de sabrosas frutas a la cocina de la tropa.



Derecha: También una cría de conejos es propiedad de la base de campaña. Cuidadosamente se desposee a los conejos de su valiosa lana, que sirve para la elaboración de prendas calientes para el personal de vuelo



Derecha: Las vías y pistas de despegue están rodeadas por campos fértiles, y también partes del campo de aviación fueron cultivadas por el personal de aviación





Sólo las bombas de pesado calibre, con destino a la industria de armamento e instalaciones de abastecimiento inglesas, indican en medio de los campos de remolacha la cercanía de una base aérea alemana



Esto no es un coche tanque, sino un tonel de abono para los huertos de la base

Debajo: ¿Prohibición de fumar durante la cosecha? No, en las cercanías se encuentran aviones y depósitos de gasolina



Combate nocturno en el Canal de la Mancha

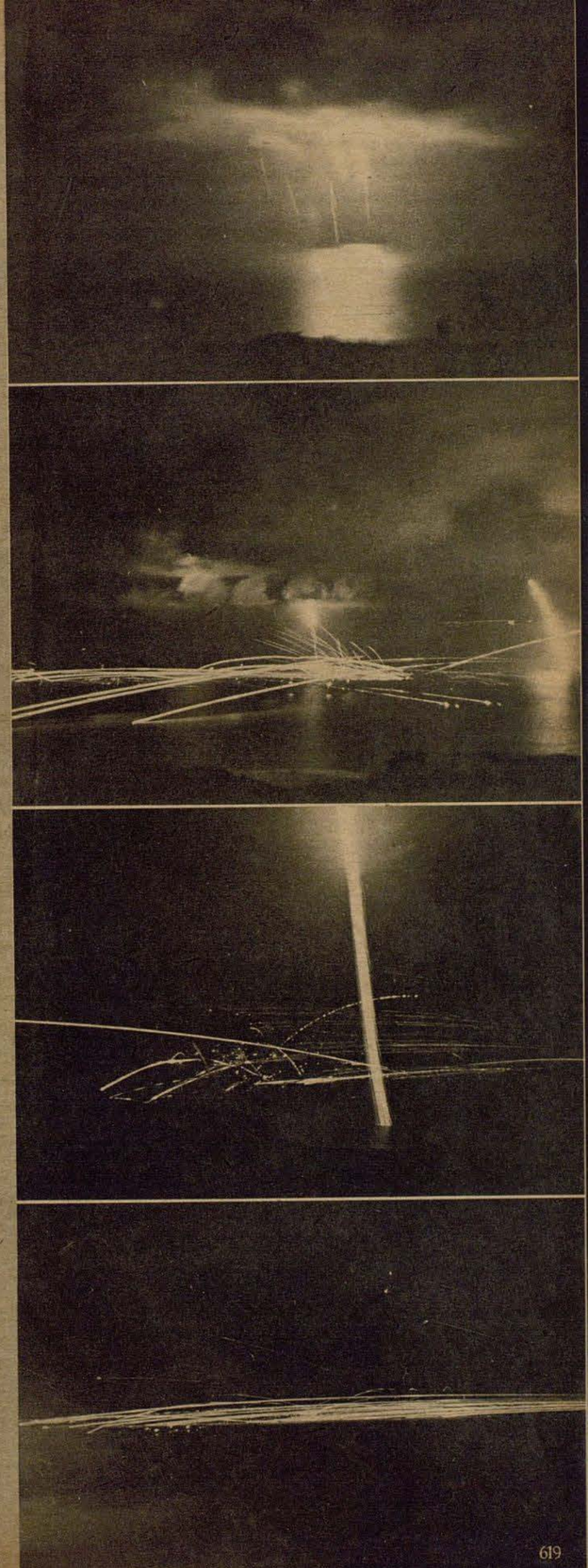
En la parte más estrecha del Canal frente a Dóver la noche de repente se ilumina. Procedentes de la isla inglesa se oyen sordas detonaciones. Granadas luminosas salen de la baja capa de nubes e inundan con su luz fantasmagórica la superficie del mar

Lanchas cañoneras rápidas inglesas atacan a un convoy alemán. Inmediatamente contraatacan lanchas rápidas alemanas y abren mortífero fuego desde escasa distancia contra las unidades navales del enemigo

PK Fotos del corresponsal de guerra Kuhn (Wb)

Aviones ingleses intentan tomar parte en el combate. También éstos reciben un nutrido fuego por parte de los barcos alemanes. En el fondo negro se destacan las líneas blancas, amarillas y rojas de los proyectiles luminosos. Ante el mismo corresponsal de guerra cae en el mar una granada luminosa

Las unidades de protección del convoy alemán han rechazado a las lanchas rápidas inglesas. Las distancias entre los agresores en retirada y los buques alemanes han aumentado considerablemente. Las trayectorias de los proyectiles luminosos son casi horizontales. También a esta distancia se sigue disparando





Teniente Coronel SIGEL — Coronel BORMANN — Capitán BRÄNDLE

PARA QUE UN ACONTECIMIENTO TENGA GRANDEZA, HAN DE UNIRSE: EL PROFUNDO CONCEPTO DE AQUELLOS QUE LO REALIZAN Y EL GRAN SENTIDO MORAL DE LOS QUE LO VIVEN

FRIEDRICH NIETZSCHE



Capitán MÜNCHEBERG

Teniente MARSEILLE

Como reconocimiento del constante heroismo demostrado en la lucha por la libertad de nuestro pueblo, el Führer otorgó al teniente Marseille, jefe de escuadrilla en una escuadra de cazas en ocasión de su 125 victoria aérea, como a cuarto soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas la más alta condecoración de valentía,

LA HOJA DE ROBLE CON ESPADAS Y BRILLANTES DE LA CRUZ DE CABALLERO

Además, en reconocimiento de su probada heroicidad el Führer concedió también al capitán Müncheberg, representante del comodoro de una formación de caza, como 19 soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas

LA HOJA DE ROBLE CON ESPADAS DE LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERRO



Capitán STEINHOFF



Capitán ZEMSKY † — Capitán DRUSCHEL — Capitán WILCKE

Por los méritos contraídos en sus heroicas acciones contra el enemigo en defensa del porvenir del pueblo alemán, el Führer ha otorgado al capitán Brändle, jefe de grupo en una escuadra de cazas, como 114 soldado del Ejército Alemán; al capitán Steinhoff, jefe de grupo en una escuadra de cazas, como 116 soldado; al teniente coronel Sigel, comodoro de una escuadra de Stukas, como 116 soldado; al capitán Zemsky, jefe de grupo en una escuadra en picado, como 117 soldado (caído a finales de agosto 1942); al capitán Druschel, jefe de grupo en una escuadra de combate como 118 soldado; al coronel Bormann, comodoro de una escuadra de combate, como 119 soldado; y al coronel Wilcke, comodoro de una escuadra de cazas, como 122 soldado del Ejército Alemán

LA HOJA DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO

Fotografías Corresponsal de guerra Rothkopf (Sch 1), Scherl-OKW (8)

Dr. Walther Jantzen: IRAN



Zonas de choque entre soviets y los ingleses

El dudoso fin de la primera Guerra Mundial no fué como ya se sabe un pleno triunfo para las potencias aliadas. Quien creía que el llamado "Frente Unico" de 26 naciones enemigas que combatieron contra las cuatro Potencias Centrales estableciese interiormente un sólido sistema y nuevo orden del orbe, pronto tuvo que reconocer, que el único resultado político de los esfuerzos hechos en pro del orden y estabilización de las naciones, sólo fué en general un gran desplazamiento de los diferentes pueblos. Aquel corrimiento se descargó entonces en un gran número de avalanchas aisladas, de las cuales incluso algunas no han llegado a detenerse por completo hasta los días actuales. La única reacción esencial y verdadera que se registró debido a las medidas democráticas de las Potencias Occidentales para "salvar al mundo", fué el nacimiento del pensamiento autoritario especialmente en aquellas naciones, que hasta entonces fueron objeto de explotación de la plutocracia mundial. A estos países hay que sumar también la Turquía de Kemal Ataturk y Persia, naciones periféricas desde el punto de vista centroeuropeo. El estado persa casi se hubiera desarrollado para llegar a ser el moderno Irán, cuando el 16 de septiembre de 1941 se desmoronó todo y el país cayó incondicionalmente en manos de los soviets e ingleses. Lo que hoy nos interesa de la historia de Persia, se puede describir en pocas palabras. La antigua Persia posee una de las historias más viejas de todos los países culturales. Como todos los bachilleres saben, el rey Darío (600 años antes de la era cristiana) fundó el primer imperio conocido hasta entonces. Se extendía profundamente en Europa y Asia y ha sido la base para que el pueblo persa hasta hoy en día sienta un orgullo sano, de forma que su penúltimo monarca se llamaba "Rey de Reyes". Sin embargo este sultán persa reinaba en un país, cuando en 1921 fué derribado por el valiente jefe cosaco Riza, que territorialmente era tres veces y media mayor que la antigua Alemania, o sea más de un millón y medio de kilómetros cuadrados.

Pero en aquella época Persia interiormente sólo era un país impotente, que era aprovechado como pelota por las dos grandes potencias interesadas, Rusia y Gran Bretaña. Un mosaico de pueblos y razas eran súbditos del "Rey de Reyes". Ya en 1907 las dos grandes potencias firmaron públicamente un acuerdo de reparto sobre esta región que para ellos tenía gran importancia política y económica. Con el fin de asegurarse el petróleo de la Persia meridional y al mismo tiempo proteger las comunicaciones con India, Inglaterra declaró el Sur de Persia como su "zona de influencia". La Rusia zarista hizo una declaración idéntica sobre el Norte de aquel país. Por lo tanto, no era de extrañar que al principio de la Guerra Mundial, los rusos entraran por el Norte y ocuparan Tabris y Medjed, hasta que en 1917 estaba en su poder todo el Norte de Persia, y los ingleses por su parte ocuparon el Sur. Al desmoronarse la Rusia zarista, los ingleses se apoderaron en 1918 de todo el país. Entonces emplearon los mismos métodos, que aún hoy en día usan, sin que hayan aprendido algo nuevo. Crearon un gabinete persa en 1918 lo mismo como lo han hecho en 1941, encargándose de la policía y del ejército, y en general se portaban como los dueños del país. Pueda que importantes círculos políticos persas hayan creído lo mismo como muchos alemanes en los ideales de libertad de los pueblos propagados por Wilson. En 1918 enviaron una delegación a Europa para la conferencia de paz. Esta llegó a París, pero sintomáticamente no la dejaron tomar parte en la misma. En cambio en Teheran agentes ingleses hicieron derribar el gabinete consiguiendo con ello a su manera una rápida "pacificación". Inmediatamente después se llevó a cabo por los ingleses la anexión del país con el llamado Acuerdo de Protección de 1919. Éste debía entregar a los ingleses el ejército y las finanzas de la nación. El resultado no calculado por Inglaterra, fué que la resistencia nacional llameaba por todas partes. En 1921 Riza Khan dió un golpe de estado que obligó a los ingleses a retirarse. La Unión Soviética en cambio se hacía nuevas esperanzas. Riza Khan se convirtió en verdadero "padre de la patria". Reformó el estado, cultura y economía en una extensión hasta entonces no conocida, aprovechándose de la vecindad de la Turquía regida por Kemal Bajá, que le servía de ejemplo. A pesar de todos los esfuerzos dentro del país mismo no desaparecía el gran peligro exterior. Inglaterra en el Sur seguía siempre al acecho y la Unión Soviética al Norte. La segunda guerra mundial ha unido de nuevo a tan contrarios hermanos, y antes de iniciarse una guerra de dos frentes capituló la representación nacional. El 16 de septiembre de 1941 abdicó Riza Schah. Ya el 17 y 18 de septiembre entraron los soviets y los ingleses en la capital de Teheran. El "Rey de Reyes" huyó, y después vino el "diluvio". Las reformas pusieron al pueblo sobre una nueva base, pero el arranque de la libertad hacia afuera no llegó a efectuarse. El proyectil estalló antes de abandonar el cañón.



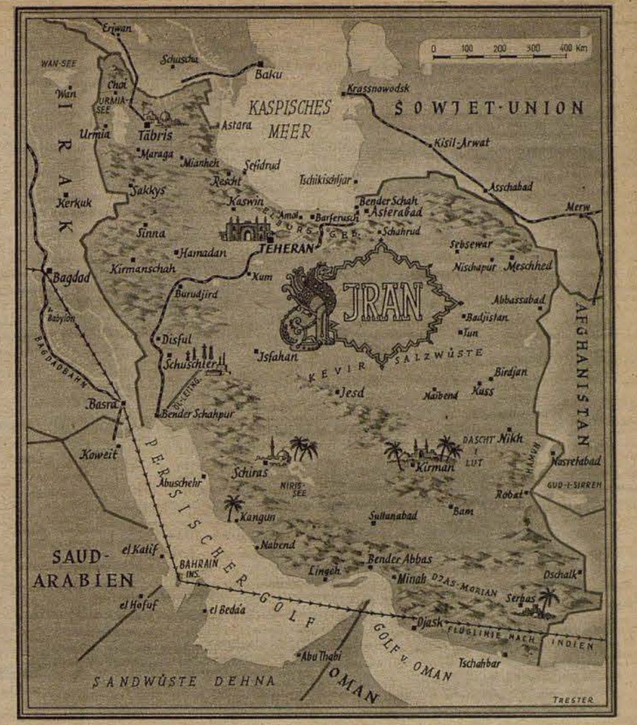
Riza Shah Palevi ha llevado al Irán a nueva prosperidad con sus reformas fundamentales. Como defensor de la independencia de su país, este monarca desde un principio fué para los ingleses un hombre molesto y, por lo tanto fué, obligado a abdicar después del asalto anglo-soviético

Hay pocos países como el Irán, en que la naturaleza, clima y configuración topográfica se sobrepongan al hombre. Mientras en el centro de Europa la más pequeña región descubre el orden y la pericia del alemán, el paisaje del Irán domina a los 15 millones de habitantes que en él viven. Imponentes cordilleras rodean las altiplanicies desérticas del interior del Irán. Estas están cubiertas con lagos salados y pantanos con una capa blanquecina y a sus orillas crecen espinosas plantas. Al Norte separa al Irán de la estepa rusa, cual una gigantesca pared e imponente macizo, el Elburs con alturas de 3000 a 4000 metros. Desde tiempos inmemoriales sólo existían dos puertos para poder entrar en el país. En la misma forma impedían el paso desde hace siglos las cordilleras al Sur del Irán. El interior de la altiplanicie persa con sus cuencas ofrece un paisaje puramente típico. Como no tienen salida al exterior poseen gran número de pequeños lagos y pantanos, que en el verano se secan y en el invierno contienen agua salada. Uno de estos lagos pantanosos es el gran desierto de Kevir que resalta debido a sus tonos oscuros. Para una colonización más densa sólo es apropiado el llano del litoral al Norte. El clima tropical favorece una exuberante vegetación. En cambio las costas meridionales bañadas por el Golfo Pérsico son en su mayoría desérticas y pobres en puertos, por lo tanto poco pobladas.

El clima del Irán es típicamente continental, a pesar de que el país está bañado al Norte y al Sur por el mar. Lluvia invernal y sequía en verano son sus características. Los violentos cambios de temperatura en las regiones montañosas del Norte exigen una correspondiente adaptación de los habitantes. En verano asciende la temperatura a 35 grados sobre cero, y en invierno desciende a 25 grados bajo cero. En las grandes cuencas en las cuales se encuentran también las grandes ciudades como Teheran, Tabris, etc. reina un clima más suave. En las regiones montañosas y desérticas del centro del Irán se miden algunas veces en verano temperaturas de 50 grados sobre cero. Debido a las grandes alturas de las regiones del Irán, la presión atmosférica es mínima, de forma que los vientos de las regiones limítrofes soplan sin impedimento alguno. Por lo tanto, en invierno invaden las masas de aire frío de Siberia el Norte del Irán. En el verano el monzón y el alisio entran por el sur en todo el país. Pero al pasar las altas cordilleras pierden su humedad y originan en el país gran sequía. Sólo en la costa meridional del Mar Caspio llueve abundantemente.

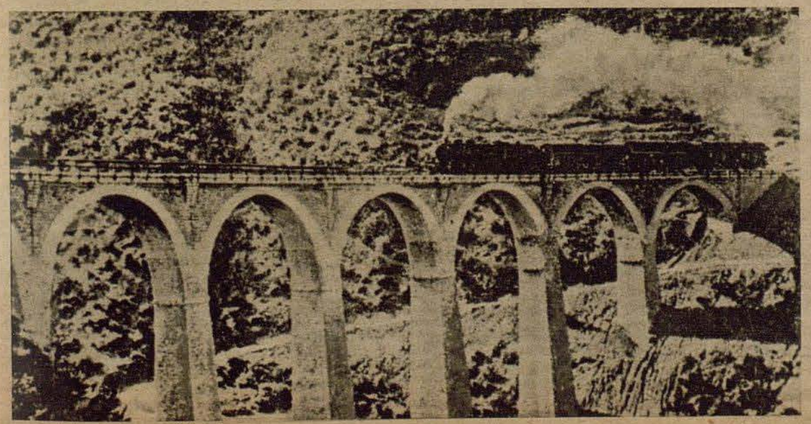
El ganado lanar y los yacimientos de petróleo son las riquezas del país. La región petrolífera se encuentra al Sur. En 1889 los ingleses se encargaron de la explotación de la misma, y desde entonces aumenta constantemente en importancia. Las conocidísimas tejedurías de tapices han perdido importancia paulatinamente desde el principio del siglo, ya que se han interpuesto empresas americanas que han implantado muestras de mal gusto, que han puesto en olvido los originales dibujos y colores.

Riza Shah comprendió, que sólo podría proporcionar a su país mayor prosperidad, si se creaba una red de comunicaciones correspondiente. Su proyecto se basaba en construir carreteras y ferrocarriles atravesando las diferentes cuencas para facilitar la comunicación y unir de este modo los diferentes pueblos del país. De la misma forma como desposeyó a las tribus de sus peculiares vestimentas e introdujo como señal de unidad nacional el sombrero "Palevi", que desde entonces tenían que llevar todos los súbditos del Irán, también era su proyecto el crear un gran sistema de comunicaciones. La espina dorsal de este sistema de comunicaciones sería el ferrocarril Norte-Sur, que uniría el Mar Caspio con el Golfo Pérsico. Este plan y su tenaz realización ha sido una de las mayores empresas llevadas a cabo en el mundo desde hace 20 años. El trayecto Norte, construído en 1927 bajo la dirección de ingenieros alemanes, se terminó en 1937 hasta Teherán. El trayecto de 450 kilómetros de longitud tenía que vencer un desnivel de 2000 metros de altura, construir numerosos túneles, que contrariamente a los europeos había que tapiarlos en su interior, puesto que la cordillera del Elburs ofrece muchos peligros debido a sus frecuentes movimientos sísmicos. En Abbasabad un formidable puente atraviesa a 100 metros de altura un profundo desfiladero. El trayecto sur del ferrocarril tiene una longitud de 950 kilómetros desde Bender-Shahpur hasta Teheran.



El ferrocarril transiranio es en cuestión financiera y realización una cosa completamente nueva si se compara con empresas anteriores de esta índole. Desde un principio no fué una empresa capitalista, sino patrimonio del pueblo entero, que aseguraba el coste del mismo con el monopolio del azúcar y té. Sólo sobre esta base era posible emprender la empresa ya que la amortización en límites fijados nunca sería posible debido a la escasa población del país. El ferrocarril no fué proyectado como una empresa lucrativa, sino solamente bajo un punto de vista de política interior. Se trataba de unir el Norte con el Sur, de fundir las distintas provincias, de explotar la estepa turcomana y animar la economía interior. Además también se presentaron, como es lógico, problemas adicionales de gran importancia. Los nómadas turcomanos debían servir como colonizadores, la fértil provincia de Mazenderan debía llegar a ser la región triguera del Irán y su capital una gran ciudad. También Teheran, que se encuentra a 1200 metros de altura en una altiplanicie desértica, tendría en un futuro próximo un millón de habitantes. La artesanía tendría que recibir un gran impulso, se crearían industrias y centros comerciales de todas clases.

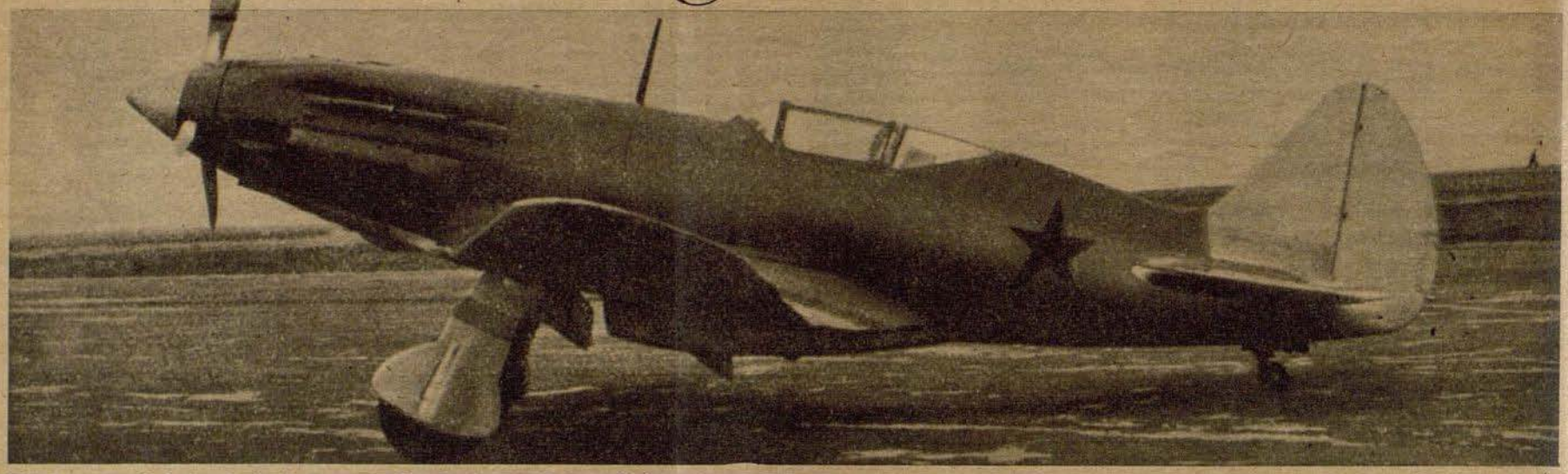
El ferrocarril transiranio se convirtió ya antes de su terminación en el símbolo del joven estado que empezaba a prosperar. Era el proyecto predilecto del reformador Riza Shah. Churchill y Stalin se lo arrancaron de la mano, para convertirlo en una vía de comunicación del Oriente. Sobre este ferrocarril deberían llegar armas y munición procedentes de la India a los frentes soviéticos contra Alemania. También este cálculo se frustró. Este ferrocarril de vía única no correspondía a las exigencias esperadas, de forma que el programa de envío anglosoviético no se pudo llevar a cabo, e incluso trastornó el abastecimiento del Irán. Además, el avance de Alemania en la región caucásica amenaza seriamente las últimas posibilidades de este medio de comunicación.



El ferrocarril transiranio es la creación más importante de la obra constructiva de Riza Shah. La construcción, que se llevó a cabo bajo la dirección de ingenieros alemanes, se tenía casi por una empresa irrealizable debido a las enormes dificultades del terreno. Esta línea ferroviaria de 1400 kilómetros de longitud ha creado las condiciones para que el Irán adquiriera importancia política en el orden de comunicaciones

Dibujo cartográfico Tresler, Fotos Scherl-Bildarchiv

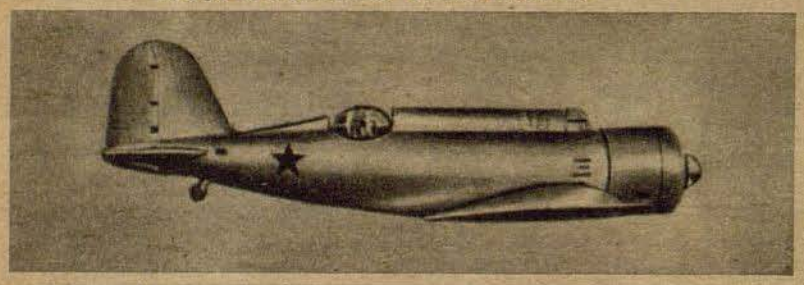
Aviones de guerra soviéticos



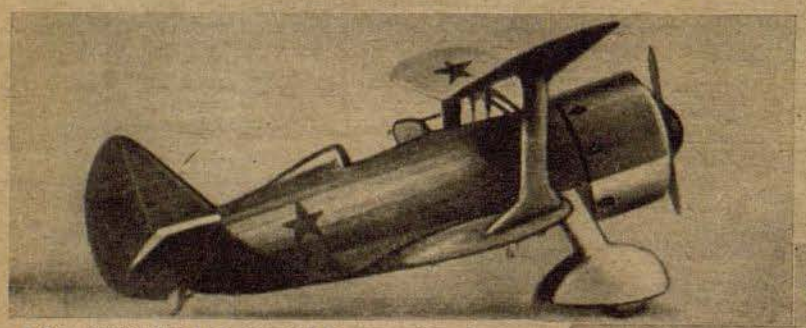
En la enconada lucha de las fuerzas armadas alemanas y de sus aliados contra el bolchevismo se ha destruído ya un número de aviones de guerra soviéticos que sobrepasa todo lo imaginable, y cada Parte Oficial del Alto Mando del Ejército da cuenta de nuevas y elevadísimas pérdidas del Arma Aérea adversaria. Pero, echando mano desesperadamente de sus últimas fuerzas los soviets lanzan siempre a la lucha nuevas masas de aparatos. A pesar de todo, la aviación soviética no ha conseguido nunca la supremacía aérea siquiera en un reducido sector del frente. Y no obstante el Arma Aérea de la Unión Soviética posee gran número de diferentes tipos de aviones construídos en el país. Una parte de estos modelos es bastante anticuado desde el punto de vista de su construcción y rendimiento, mientras que la otra está formada por aparatos que responden perfectamente a todas las exigencias modernas. En el presente número, comenzamos a exponer diferentes tipos de aviones del Arma Aérea bolchevique que son empleados preferentemente en la actualidad. Los aparatos que han sido mandados a Rusia por Inglaterra y los Estados Unidos y que son empleados desde hace poco por los soviets serán tratados dentro de otra edición en que se publicarán las fotografías



Avión de transporte de comunicación y de reconocimiento R-5 (R-Zet), un tipo de construcción bastante anticuado

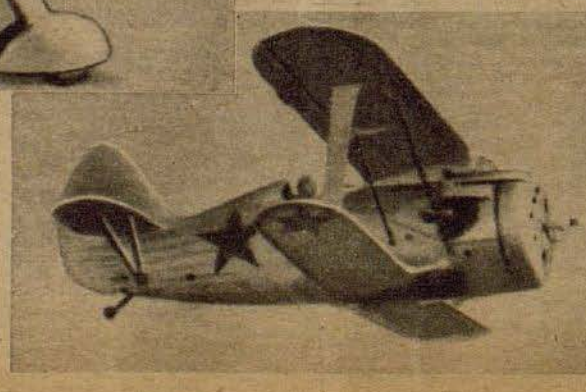


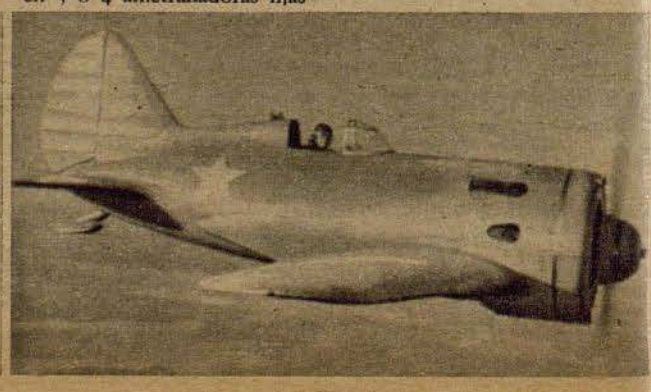
R-10, el nuevo avión de reconocimiento del Arma Aérea bolchevique

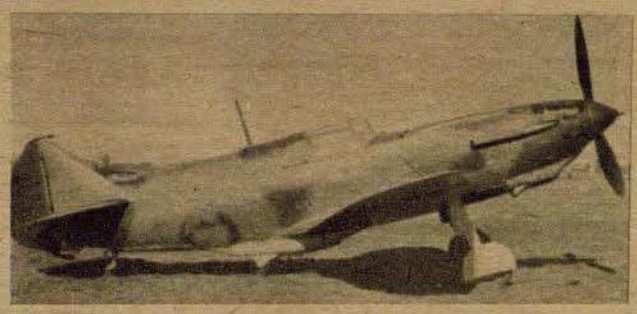


Caza-monoplaza I-15, un modelo muy anticuado, pero que se emplea con frecuencia. La velocidad máxima es sólo de 350 kilómetros por hora a 4000 metros de altura. Su armamento consiste en cuatro ametralladoras fijas, que disparan a través del círculo de rotación de la hélice

Derecha: Caza-monoplaza L-153. Este tipo es un modelo desarrollado del avión "I-15", que aparece en la foto 3 y posee, en contraste con éste, un tren de aterrizaje plegable. El armamento es el mismo que el del modelo "I-15", y su velocidad máxima es de 400 kilómetros por hora a 4000 metros de altura



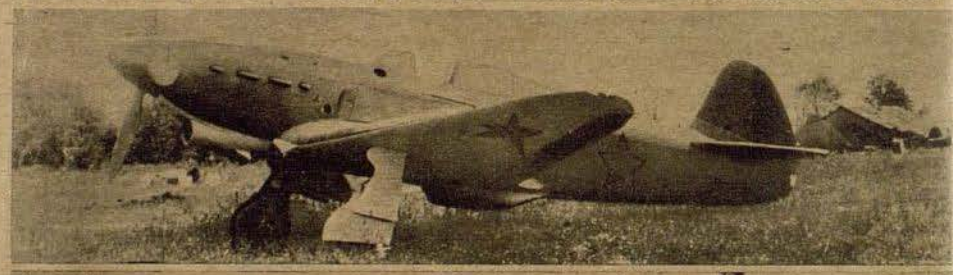




Los cazas-monoplazas MIG-1 y MIG-3 son modelos perfectamente modernos. Nuestra foto representa el tipo MIG-3 que posee una cabina cerrada mientras que el tipo MIG-1 posee en general una cabina al descubierto. Con un motor de 1250 CV, llega a alcanzar la velocidad máxima de 570 kilómetros por hora a la altura de 7000 metros

El caza-monoplaza LAGG-3 es también un modelo moderno; está equipado con un motor de 1200 caballos de fuerza y alcanza la velocidad máxima de 560 kilómetros por hora a 5.000 metros de altura. Su armamento consiste en un cañón de 20 milímetros de calibre, instalado en el motor y que dispara a través del eje de la hélice que está hueco. Posee además en el "fuselaje" de una a tres ametralladoras fijas que disparan a través del círculo de rotación de la hélice

Abajo: Caza-monoplaza JAK-1. Posee un motor de 1000 caballos de fuerza. La velocidad máxima es de 540 kilómetros por hora a 5000 metros de altura. Su armamento consiste en un cañón instalado en el motor y que dispara a través del eje de la hélice que está hueco, y en dos ametralladoras fijas en el "fuselaje", que disparan a través del círculo de rotación de la hélice





El modelo IL-2 es un monoplaza blindado y construído especialmente para ataques rasantes. Está equipado con un motor de 1400 caballos de fuerza. Este avión de ataque rasante está armado de dos cañones fijos instalados en las alas, cuyo calibre es de 20 a 23 milímetros y de dos ametralladoras fijas e instaladas también en las alas. Además puede transportar bombas con un peso total de 400 kilogramos

Fotos Archiv Dor Adler

Abajo: El caza-monoplaza I-16, conocido por "Rata" desde la guerra civil española ya no se puede considerar más como aparato moderno porque, según el motor utilizado su velocidad máxima es sólo de 400 a 440 kilómetros por hora a 4500 metros de altura. Su armamento consiste en 3 ó 4 ametralladoras fijas

Soldados alemanes, que se encuentran en camino con destino al Ejército Blindado de Africa, esperan su transporte en un aeródromo al Sur de Europa

Abastecimiento para Africa



Izquierda: El transporte se divide en grupos destinados a los diferentes aviones

PK Foto del corresponsal de guerra Dressler (Sch)



A un grupo se le da la orden de prepararse. Los soldados se dirigen a su avión de transporte. — Debajo: Hay que hacer cola ante el "Ju". Solícitamente se ayuda el uno al otro para meter el respetable equipaje en el interior del avión



Arriba: Europa queda detrás de ellos. En formación compacta vuelan los aviones de transporte sobre el Mediterráneo

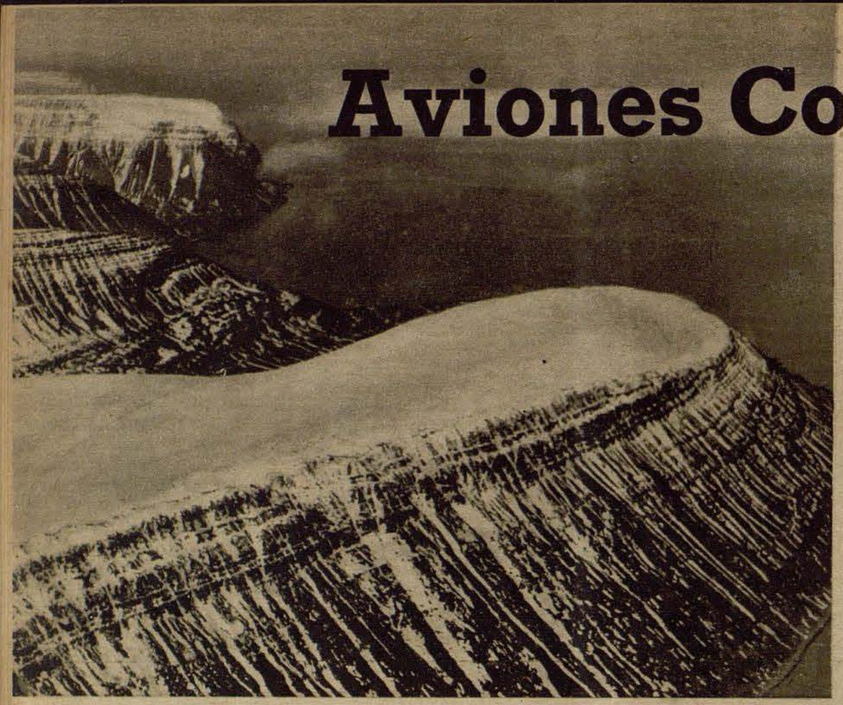
Derecha: Sin percances ha llegado el transporte al continente africano. Por primera vez los nuevos soldados de Rommel conocen el polvo del desierto africano



Aviones Condor sobr Islandia

Aviones de combate alemancontrolan Mel ar Glacial

Cuando los ingleses y poco más tarde los americanos ocuparon Islandia violando el derecho internacional, buscaron asegurarse una base de apoyo para sus comunicaciones marítimas, que debido a la presión del bloqueo alemán tenían que efectuarse cada vez más al norte del Atlántico. La entrada en la guerra de la Unión Soviética realzó la importancia de la isla en el norte de Europa. Si las potencias anglosajonas querían satisfacer las peticiones del Kremlín cada vez más imperiosas, no les quedaba más remedio para el transporte de material que emplear en primera línea la ruta del Mar Glacial hacia Murmansk y Arcángelsk. Para el transporte marítimo desde los Estados Unidos, Islandia era una estación intermedia, en la cual se reunían los barcos mercantes, para formar allí los convoyes. Los envíos de material de guerra pasando por Islandia podrían haber traído a la Unión Soviética cierta ayuda, si el Arma Aérea alemana no hubiera trasladado a tiempo sus operaciones al norte de Europa, controlando la vía marítima que pasa al sur del límite navegable en el Artico. Desde Islandia hasta Novaja Sembja los aviones de combate alemanes son los dueños del Mar Glacial y siempre que el enemigo llevó a cabo un intento de pasar con un convoy, sufrió un fracaso rotundo debido a las bombas y torpedos alemanes

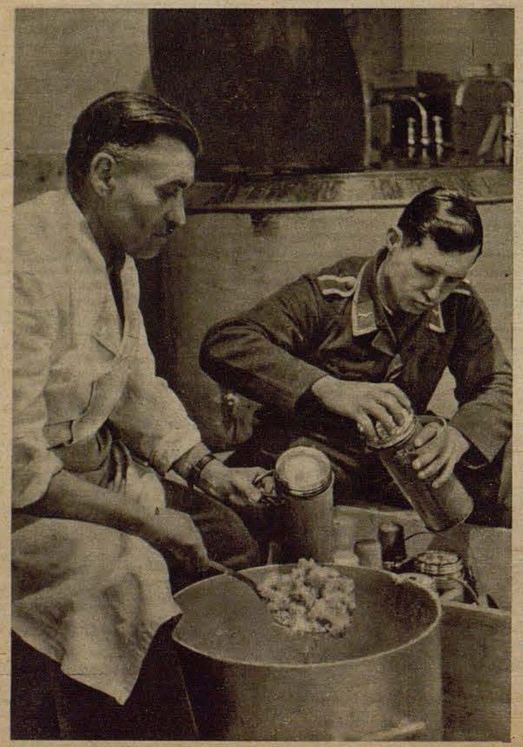


He aquí una vista panorámica tomada desde un avión de bombardeo alemán sobre las montañas cubiertas de nieve perpetua de Islandia, que está situada a más de mil kilómetros del continente europeo

Fotografías PK del corresponsal de guerra Kulbe (PBZ)



Debajo: Debido a la larga duración de vuelo, han de prepararse minuciosamente los víveres para la dotación. La comida se mete en termos

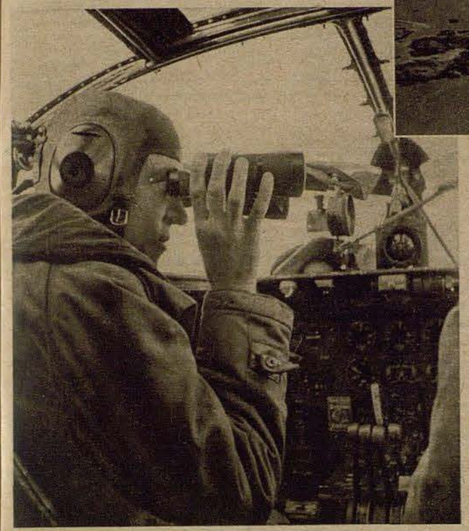


En la pista de despegue de una base en la región ártica y cual un gigante, el avión de bombardeo del tipo Focke-Wulf Condor FW 200 está preparado para el vuelo. El personal de tierra transporta las bombas, las cuales han de ser cargadas en el avión



Derecha: Las tripulaciones formadas reciben sus encargos y se discuten los objetivos de cada uno de los aviones de bombardeo

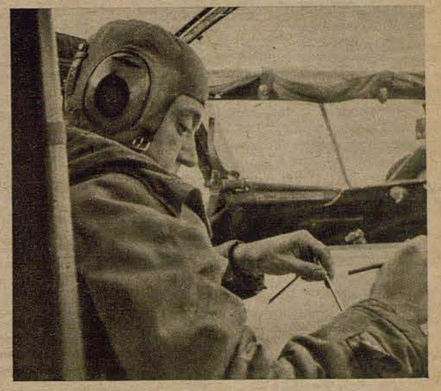
Debajo: Según los cálculos hechos la costa de Islandia ha de divisarse pronto. El piloto observa atentamente el horizonte con los prismáticos





El FW 200 despega para su vuelo de larga distancia y vuela sobre las costas de Noruega. Desde ahora la dotación ve por muchas horas sólo la superficie del Atlántico

Derecha: Durante el extenso vuelo se comprueba constantemente el curso, puesto que el éxito de la acción depende solamente de la exacta navegación



Debajo: Hay que contar siempre con ataques del enemigo, no sólo sobre Islandia, cuyas costas están protegidas por cazas, sino también sobre el mar, en donde pueden aparecer aviones enemigos que custodian los convoyes anglosajones. El tirador de a bordo siempre dispuesto a repeler con potente fuego cualquier ataque enemigo





Al deporte en el verdadero sentido de la palabra pertenece todo lo que hace al cuerpo joven y esbelto. Si bien para alegres movimientos elásticos (foto de arriba) o para ejercicios de subir a un mástil (foto de abajo) no se concede el emblema de deporte — todo ello es un magnífico esparcimiento después de un trabajo científico



Aquí se practica el "deporte culinario". Este deporte se caracteriza por el hecho de que los records conseguidos repercuten incluso en beneficio de aquellos que no los han obtenido

Espíritu deportivo y de camaradería

La universidad de Marburgo posee en el Lago Eder una casa de botes. En aquella parte el departamento para el extranjero de los profesores alemanes ha establecido un campamento de deporte donde durante este verano se selló la camaradería entre jóvenes académicos y extranjeros. El Jefe de deportes del Reich von Tschammer und Osten y el jefe docente del Reich Profesor Dr. Walter Schultze habían fijado premios para los mejores resultados deportistas en este campamento de deporte





Diariamente al agua. A ello le obliga ya a uno casi la circunstancia de hallarse en la casa de botes de la Universidad de Marburgo

Fotos: Schirner



Esta pelota es un objeto que depara sorpresas hasta a los hombres más serios y una prueba de que hay muchas cosas que parecen más ligeras de lo que son

Cruz gamada azul sobre fondo blanco

Camaradas de la Aviación finlandesa

Por el corresponsal de guerra Markus Joachim Tidick

Comenzamos con un artículo sobre nuestros valientes compañeros de armas en el extremo norte, endurecidos por la lucha, con voluntad de sacrificio e inflexibles, que defienden por tercera vez su libertad contra la amenaza bolchevique



No se puede imaginar a un soldado finlandés que no tenga un puukko, el cuchillo finlandés. Los hombres de la defensa anti-tanque lo llevan también en la cintura

PK De mi cinturón cuelga un puukko, un cuchillo finlandés, cuya vaina de cuero cubre además la mitad del puño. La hoja es delgada, recta y de buen acero y el filo está doblado algo hacia atrás en la punta. En el nombre del fabricante, grabado a mano, el técnico reconoce la calidad del arma. Porque el puukko es lo mismo un arma que un objeto de uso. Unido íntimamente con la vida del pueblo, este puñal es casi un objeto de importancia de culto, al que se puede llamar muy bien símbolo de la fuerza bélica y de la sencillez. No es posible imaginarse un soldado finlandés sin este cuchillo, cada oficial lo lleva en el cinturón, el aviador que despega para una acción contra el enemigo lo tiene junto con la brújula en la funda de la pistola y el joven finlandés recibe de su padre como regalo el primer puukko lo más tarde a los diez años de edad.

Naturalmente que se puede comprar un puukko. Y esto lo hace todo aquel que va a Finlandia; y nosotros hemos obrado también en la misma forma una vez llegados en pocas semanas al frente del extremo norte después de haber recorrido una distancia de 10.000 kilómetros en avión. Pero el pequeño puñal de que hablo no ha sido comprado, sino regalado, y por tanto me parece a mí algo especial, a pesar de ser el más sencillo de todos los que poseo.

La hoja está ya gastada por el uso. La dura mano de un cazador y pescador empuñó el cuchillo al ir de pesca y de caza por los preciosos lagos del centro de Finlandia así como también por los bosques de abedules, pantanos y tundras de Laponia. Una dura mano la empuñó también en la guerra, y me parece a mí probable que la rápida hoja haya alcanzado ya al adversario en lucha cuerpo a cuerpo. Pregunté sobre este punto y recibí por respuesta una sonrisa que parecía ser un sí. Porque el comandante del Arma Aérea finlandesa que me regaló su puukko, conoce toda la dureza de esta guerra puesto que una vez cuando fué derribado con su aparato volvió a sus líneas a través de los bosques.

Sólo por espacio de dos horas fuimos sus huéspedes. En la pared de madera de su cuarto en la barraca de servicio, pendían armas e instrumentos de pesca; una gran cáscara que se había hecho él mismo de un pedazo de madera de abedul así como también los hongos que había puesto a secar y que había recogido durante su último paseo por el bosque atestiguaban por otra parte lo íntimamente ligado que estaba aquel hombre con la naturaleza. Nos obsequió a nosotros con café malta y bizcochos y ese antiguo instrumento finlandés, llamado kantele que está hecho de madera de abedul y de pino. Era comandante de un grupo de aviones de reconocimiento. La escuadrilla de caza que se hallaba estacionada a poca distancia de allí con sus aparatos de gruesa cabina había derribado hacía poco seis aparatos enemigos mientras que por su parte había perdido sólo dos. Los bolcheviques dedicaban durante los últimos tiempos especial atención a aquella zona, atención que se traducía en frecuentes ataques aéreos y en una mayor actividad de bandas. Un buen día, las carreteras de acceso al aeródromo estaban sembradas de minas; y es que aquellos zonas de selva virgen y de pantanos casi impracticables ponen también un límite en la persecución de bandas incluso a los soldados finlandeses conocedores del terreno y valientes y atrevidos. Como represalia patrullas de reconocimiento finlandesas avanzaron a pie y realizaron una acción de varias semanas a 100 y a 150 kilómetros detrás del frente enemigo.



Un comandante finlandés toca un instrumento de música del país, la kantele, durante las horas libres

Pero esto se ha citado de paso.

Este comandante: aviador, piloto de caza, pescador, incomparable tirador de pistola — que en honor nuestro tocó algunas canciones alemanas con su instrumento finlandés, era un tipo de los que con tanta frecuencia se encuentran en el ejército finlandés. Tostado por el sol, sobrio, con rasgos fisonómicos sencillos pero enérgicos, combatiente de tradición, firmemente decidido a cumplir el sagrado deber para con la patria era además más expresivo en la acción que con palabras.

Aquel personaje terminó de reafirmar mi convencimiento de que si estos individuos se hallan en el bosque entonces se da uno cuenta de que se hallan en su elemento; no necesitan hallar primero una relación con la naturaleza porque esta relación la tienen ya de nacimiento.

Se les podría comparar con nuestros cazadores alpinos, sólo el temperamento es distinto y el pie está más acostumbrado al suelo del bosque, a los traidores pantanos, y a los cantos rodados que a las peñas y chimeneas. Es peligroso tenerlos por enemigos, esto se demuestra diariamente en el frente, porque a sus atrevidas acciones se junta siempre le fría reflexión y la increíble tenacidad. Si se les tiene de compañeros de armas, entonces se siente uno seguro entre estos hombres que practican todavía las viejas tradiciones y regalan al aliado, amigo y camarada un arma finlandesa.

Estos son los soldados que, del material tan difícil de emplear, de la pequeña aviación finlandesa, sacan el mayor éxito. Desde hace diez años el General Lundquist se halla al frente de los aviadores finlandeses como comandante supremo del Arma Aérea. Bajo su dirección han surgido de los regimientos escuadrillas y cadenas, formaciones de considerable fuerza ofensiva. Son formaciones que cuando la guerra de invierno finlandesa lucharon contra una enorme supremacía enemiga y que ahora, en el presente conflicto, se han hallado también frente a un adversario superior en número. Sólo quien es superior al enemigo en valentía y en moral puede al cabo de cierto tiempo despegar con la misma tranquila convicción de éxito contra un enemigo más fuerte y presentar combate y derrotarle incluso con aparatos más lentos.

Algunos centenares de aviones actúan en el frente. En el primer año de esta guerra fueron derribados 1000 aparatos adversarios. Esto significa un número mucho mayor del que se tiene de cazas. Desde el comienzo de la guerra, es decir desde el 26 de junio del año pasado hasta marzo de 1942, una sola formación de combate, que corresponde aproximadamente a un grupo alemán, ha realizado por ejemplo casi 1000 acciones de combate y de reconocimiento y lanzado cerca de 300.000 kilogramos de bombas. Y a este respecto se debe tener en cuenta que los aparatos de este grupo de combate pueden llevar bastante menos peso en bombas que los aparatos de combate germanos y que los vuelos de reconocimiento son ya una cifra considerable dentro del número de las acciones.

Para una pequeña aviación no es pocible actuar a la ofensiva en gran estilo y atacar objetivos detrás del frente enemigo como puertos, centros de armamento y bases de aprovisionamiento en tal forma que se pueda suponer la destrucción completa o parcial de los mismos. Su tarea principal es más bien apoyar las acciones de combate en el suelo y trabajar en íntima colaboración con el ejército. Por tal motivo los principales objetivos de ataque de los bombarderos son instalaciones férreas y trenes para el inmediato aprovisionamiento del sector enemigo delante de las primeras líneas, concentraciones, columnas, baterías, puentes y objetivos parecidos. A ello se deben añadir embarcaciones como lanchas rápidas en el lago Ladoga, patrulleros, submarinos y vapores mercantes en los Golfos de Finlandia y de Botnia. Con sus escuadrillas los cazas mantienen su propio espacio aéreo libre de enemigos, mientras que en caza libre atacan al adversario sobre su propia zona de combate y protegen a los aviones de reconocimiento que disparan contra las baterías o hacen fotografías de valor para el ejército.

(Continuará)

El pequeño Abecedario de ADLER

Sellos de paracaidistas húngaros

Desde hace algún tiempo el ejército aliado del alemán, los honveds, ha creado la tropa de paracaidistas. Este hecho se desprende de una reciente edición de sellos de correo húngaros, de cuatro distintos precios, que se venden con un recargo destinado al aumento de los "fondos de aviación nacional Horthy" para fomento de la aviación húngara. Los



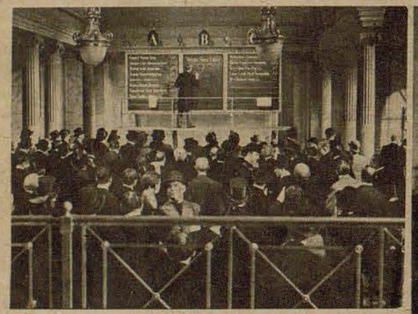
sellos artísticos son de cuatro series como ya hemos dicho. Una de ellas representa un paracaidista húngaro con el emblema del fondo de aviación nacional en el fondo. En las demás series están expuestas una cadena de aviones sin motor con la leyenda del ejército del hijo del rey Csaba en el fondo, un avión sin motor con el dibujo de un tirador magiar de los siglos pasados y aviadores militares húngaros así como también un pájaro turul en el aire, coronado con la corona de San Stefan

..... así se hundió el TITANIC

Una película demnestra los motivos de la catástrofe del "Titanic"



En la asamblea general de la White Star Line, el Presidente Sir Bruce Ismay (Ernst Fürbringer), dice que con la construcción del buque de lujo "Titanic" de 45.000 toneladas la compañía ha salido del marco de sus posibilidades y profetiza una continuada baja de las cotizaciones





Con este comunicado Ismay produce en la bolsa el ambiente de pánico necesario que le hace posible comprar grandes cantidades de acciones White Star a precios muy reducidos. Se propone hacer aumentar después las cotizaciones mediante un viaje record del "Titanic"



Ismay consigue por dinero que el capitán Smith (Otto Wernicke), sin tener en cuenta la seguridad del buque y de los pasajeros que se hallan a bordo del mismo, marche a toda velocidad con destino a Nueva York por la ruta nórdica que es muy peligrosa por hallarse en ella icebergs

Fotografías Tobis
(Hoinkis 11, Ewald 1)



Izquierda: Pero en cuanto se ha producido la catástrofe que ha provocado debido a su ansia de ganar dinero, Ismay intenta conseguir el primero un bote de salvamento valiéndose de su autoridad como presidente de la línea. El primer oficial Petersen, un alemán (Hans Nielsen), rechaza el deseo de Ismay

Juez: Señor Petersen, ¿podría usted añadir a las declaraciones hechas algún hecho de importancia para juzgar la catástrofe?

Petersen: Si señor, puedo.

Juez: ¿De veras? ¿Y de qué hecho se trata, señor Petersen?

Petersen: El "Titanic" no ha sido víctima de un caso fortuito. La catástrofe se hubiera podido impedir. Un solo hombre tiene la culpa principal del hundimiento del buque.
(En la sala de audiencia se oye un rumor cada vez más intenso. La campana del Presidente consigue sólo calmar los ánimos tras largo esfuerzo.)

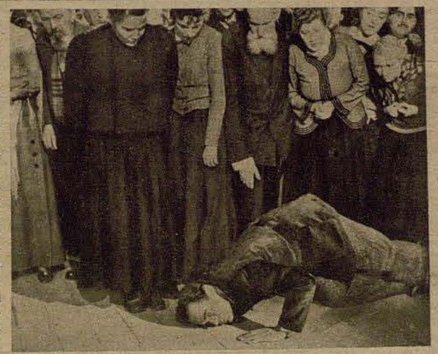
Juez: ¡Señor Petersen! ¡Esta afirmación la tendrá que demostrar usted!

Petersen: La puedo demostrar, señor juez. Los verdaderos motivos los hallará usted en el protocolo de la sesión del consejo administrativo de la White Star Line y en las maniobras bursátiles de su Presidente.

Esta breve escena ilumina el tema de la película "Titanic" de la Tobis que, dentro del marco de muchos destinos individuales, trata del hombre que por usurería lanzó a la muerte a 1632 hombres, mujeres y niños y que no obstante fué declarado inocente por un tribunal británico. La catástrofe que conmovió al mundo entero en aquel entonces, se halla ya treinta años detrás de nosotros. Pero las cínicas mentiras con las cuales las clases superiores inglesas saben sacudirse toda culpa son hoy día las mismas de antes



Hasta que se ha chocado con el iceberg nadie ha pensado en el peligro. Mientras en los lujosos salones se divierten en forma aparatosa toda clase de personalidades que tienen fama y renombre en el nuevo y en el viejo continente, en la cubierta de emigrantes (foto de arriba) se improvisan representaciones para pasar mejor el tiempo. Pero de pronto el destino dice basta! Un espantoso choque conmueve todo el buque, se oyen ruídos y después vuelve a permanecer todo tranquilo. Sólo en el entrepuente (foto derecha) se puede oír el ruído del agua al penetrar por el agujero abierto por el hielo en el casco del buque





Poco más tarde se distribuyen los salvavidas. En el inquietante silencio de los tres primeros minutos de pánico se pueden oír sólo las órdenes: "¡Conservar la tranquilidad! ¡Todos los pasajeros a cubierta! ¡Mujeres y niños primero!



Cuando el buque herido de muerte comienza a perder su estabilidad, se desencadena el pánico. Los hombres rompen las filas de los marineros e intentan juntarse con sus mujeres. Las barandillas ceden, las escaleras se desmoronan, hay personas que son pisadas en el suelo . . .



Derecha: En la cubierta superior la orquesta del buque está tocando el coral: "Oh, Dios, más cerca estoy de ti", y los primeros acordes se confunden con la griteria de miles de personas. El pánico de a bordo arrebata las máscaras de los hombres y enseña su verdadera cara



Derecha: En las pocas lanchas de salvamento se han acomodado algunas mujeres y niños. Pero en el agua helada se hallan ya numerosos pasajeros que intentan alcanzar los botes a nado

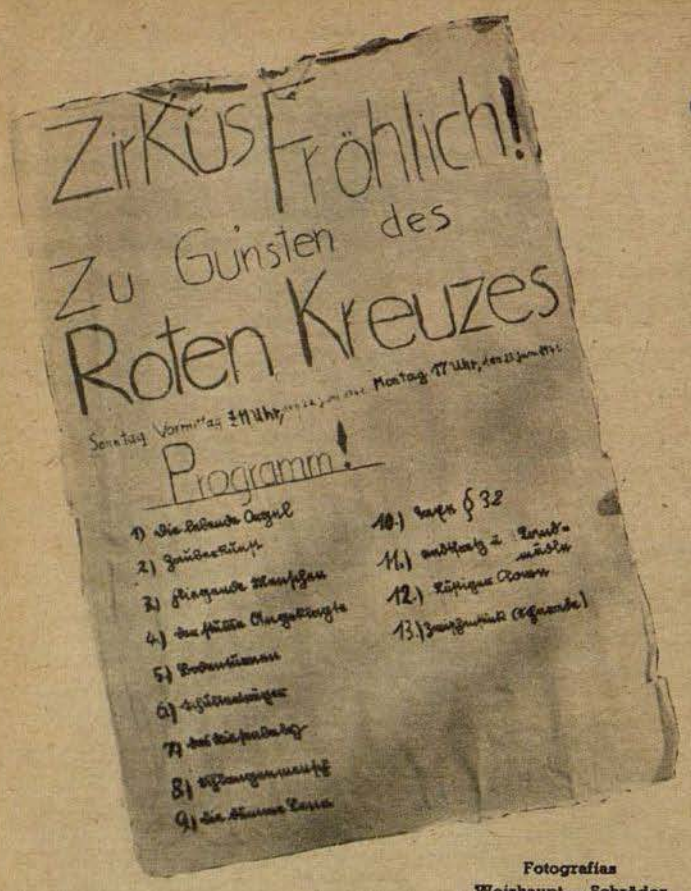


Derecha: Philipps, el primer telegrafista (Karl Dannemann) y Petersen, dos de los pocos que durante el espantoso hundimiento de esta ciudad flotante no piensan en sí sino en su deber

Petersen ha conseguido salvar al Presidente de la White Star Line, Ismay, para obligarle a que tenga que comparecer delante de un tribunal de marina. No obstante Ismay es declarado inocente y las compañías de seguros tienen que pagar a la White Star Line una indemnización de 47 millones de libras esterlinas. Foto izquierda: Proceso en el instante en que se hace la acusación de Petersen: ". . un solo hombre tiene toda la culpa del hundimiento del buque"

¡13 Sensaciones!

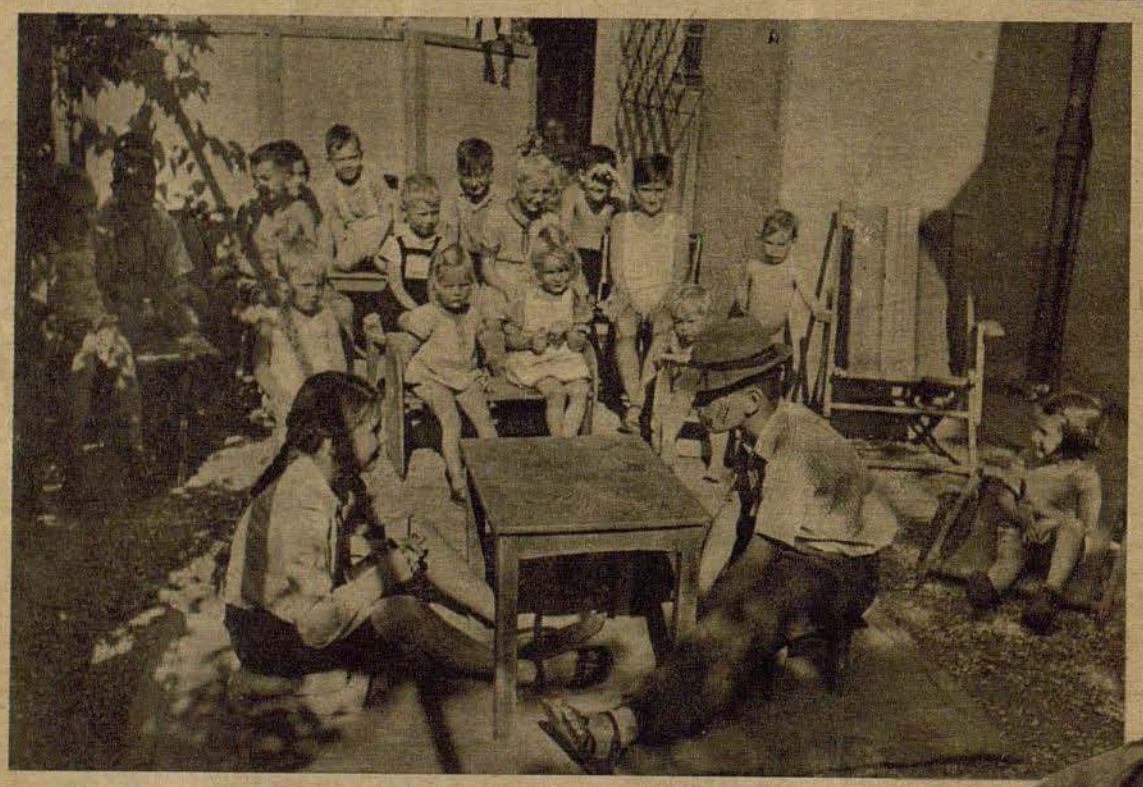
Un juego alegre con fondo serio



Fotografías
Weishaupt — Schröder

Un pequeño patio con cuerdas para tender ropa y lavadero sirve como guardarropa de artistas — éste es el escenario en donde niños hacen circo ante una concurrencia infantil. Pero los pequeños "artistas" no sólo quieren jugar, sino que pensaron lo siguiente: si nos esforzamos mucho podemos pedir entrada y si recaudamos dinero se lo damos a la Cruz Roja para nuestros soldados heridos. ¡Este es el espíritu de la juventud alemana que vive en una gran época!

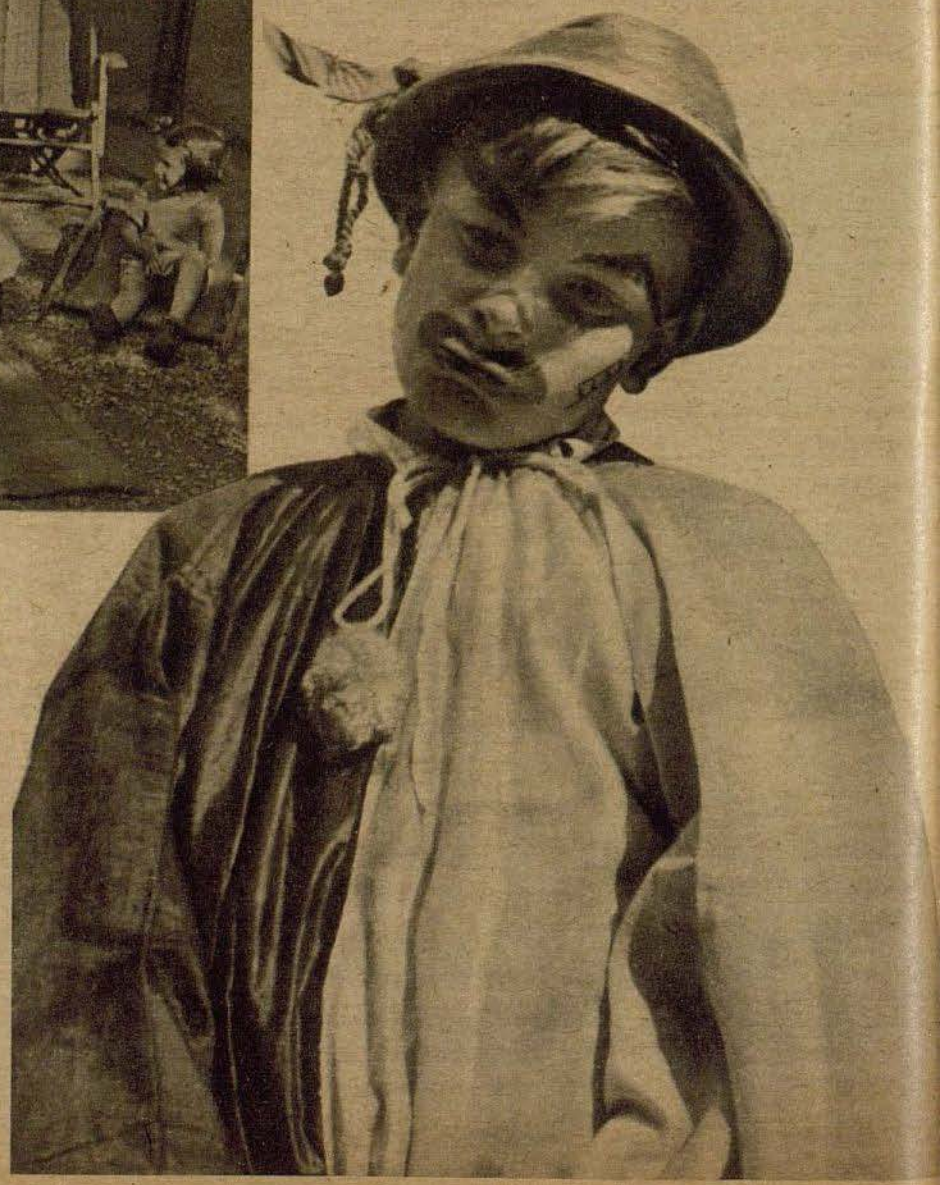




Acrobacias sobre el suelo. Uno de los jóvenes espectadores levanta las piernas de entusiasmo. — Foto a la izquierda: Una estera vieja hace las veces de arena. La indumentaria y los distintos requisitos tampoco están a la altura de la moderna fastuosidad de circo, pero para los niños todo es bello y verídico, e incluso creen oír los rugidos de las fieras que no existen



Unos puntos culminantes del programa son los "hombres voladores" (Foto izquierda). La música deja de tocar, la concurrencia casi ni respira y hasta el mismo poste para limpiar las alfombras gime bajo el extraordinario peso y honor de haber sido elevado a un requisito indispensable para esta acrobacia



Después de este emocionante número el payaso (derecha) se encarga de hacer reír con sus chistes y piruetas a los jóvenes espectadores



En un vuelo de reconocimiento el comandante que pilota un helicóptero "Storch" apercibe que unas columnas avanzadas alemanas son castigadas por el fuego enemigo. Rápidamente vuelve atrás para lanzar refuerzos a dicho punto: tanques, carros blindados de reconocimiento, artillería e infantería motorizada. Entre estas fuerzas armadas y tan sólo a 100 metros de los soviets, aterriza dicho helicóptero, informa sobre la situación y posibilita proseguir el avance.

GERHARD FIESELER WERKE



Salto sobre la tierra de nadie

Un He 111 en lucha con tres "Ratas". Artilleros alemanes salvan a un aviador de los bolcheviques

Del corresponsal de guerra Heinz Ockhardt

PK Esto sucedió en aquellos días en que las tropas alemanas llegaron a las orillas del Don. Una cadena de aviones de combate alemanes se metió en una violenta tormenta a bastante distancia aún del frente. Esto no era nada nuevo para las dotaciones en los estrechos fuselajes de los aviones. De repente suelen estallar estas tormentas en el bochorno de un día de verano ucraniano. La tensión en la atmósfera era enorme. En los planos del avión y en los cables de la antena llameaba fantásticamente el fuego de San Telmo. De vez en cuando la oscuridad era iluminada por cegadores relámpagos, proyectaban sobre las nubes su luz cruda y misteriosa y por décimas de segundo se veían las caras serias de la dotación. En el avión que volaba como último a la izquierda, la carga eléctrica de la atmósfera originó un incendio en el emisor. Herbert, el telegrafista, arrancó el aparato de su sitio y lo tiró a los piés del tirador de a bordo, el cual procedió inmediatamente a la extinción de las llamas con trapos. La comunicación con el puesto de la base no estaba por ello interrumpida, pero en cambio sí la radiotelefónica con los dos aparatos acompañantes.



De repente se incendió el emisor. Herbert, el telegrafista, arranca inmediatamente el aparato de su sitio y lo tira a las piernas del tirador de a bordo, el cual extingue las llamas con unos trapos . . .

Para Carlos, piloto del avión, significaba que no podía recibir más órdenes de su jefe de cadena. En el primer instante Carlos palideció intensamente. ¿Debía regresar? De por sí, no solamente tenía el derecho de hacerlo, sino que incluso era su obligación, puesto que no existía ninguna comunicación de a bordo con los aparatos de la cadena.

¡Pero el espíritu militar salió vencedor de esta pugna interna! Si aun existía una posibilidad de éxito, no había por qué arredrarse. Por lo tanto decidió continuar el vuelo. Una vez sobre el frente, el espacio entre él y los demás aviones aumentó considerablemente. De repente se dió cuenta de que había perdido el contacto con los demás compañeros de la cadena. Antes de que pudiera alcanzarlos de nuevo, sucedió algo, que se desarrolló en pocos minutos y que para algunos miembros de la dotación sería el cumplimiento del destino. El telegrafista vió como a escasa distancia detrás del avión salía un "Rata" de un grupo de nubes. Herbert empuñó la ametralladora y fijó su mirada a través de los cristales sobre el avión enemigo. Oyó la detonación fatal de un proyectil y al mismo tiempo le fué arrancado un pedazo de su casquete. Al mismo tiempo dejó de oírse todo sonido en los auriculares. Herbert fijó la vista a su alrededor y vió como el tirador de a bordo se desplomaba con una mueca de dolor en la cara. El mecánico de a bordo disparaba furiosamente, o sea que también de ese lado atacaban cazas. Al darse la vuelta Herbert ve como desde arriba se lanza un "Rata" sobre ellos. Las trayectorias de los proyectiles luminosos van y vienen mezclándose entre sí. Herbert oye como los impactos del enemigo dan sobre el fuselaje del aparato. Su ojo avizor observa atentamente al avión soviético, cuando un golpe violento le lanza contra la ame-



En todas partes en donde se habla de específicos, productos químicos y reactivos el nombre MERCK goza de la mejor estima

E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DESDE 1827 · DARMSTADT



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN



Automáticamente

trabaja la moderna cámara fotográfica **ROBOT** de pequeño formato.

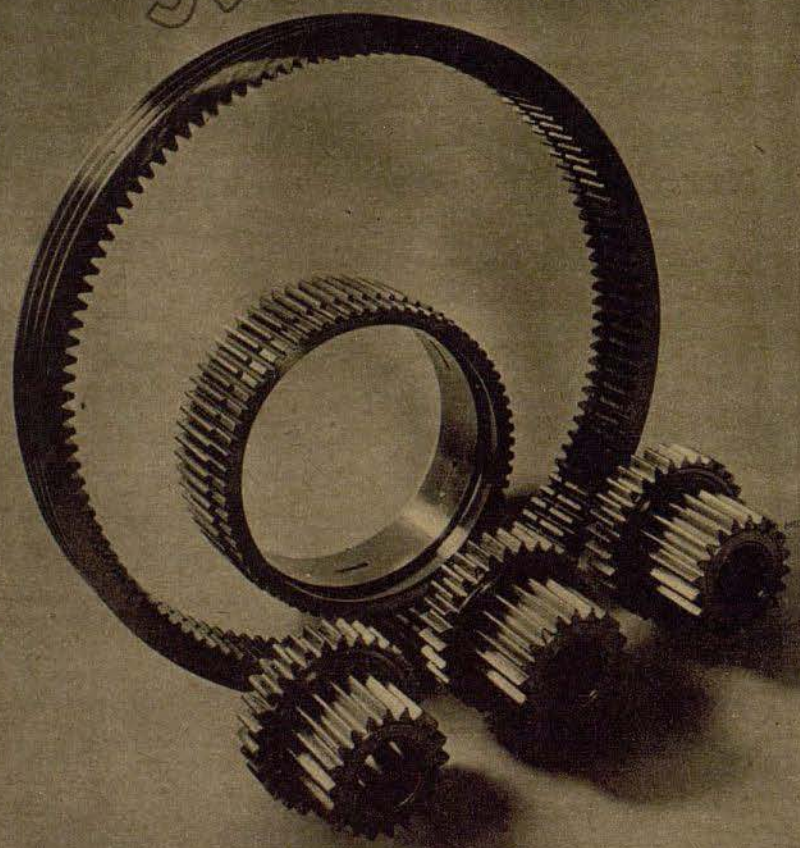
La cámara **ROBOT** no es sólo la ideal para el aficionado sino que por estar siempre dispuesta a fotografiar sin interrupción, ha encontrado pronto aplicación en reportajes de guerra, en la Ciencia y Técnica.



ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF
Representaciones exclusivas para España
Carlos Baum, Rambla de Cataluña, 66, Barcelona

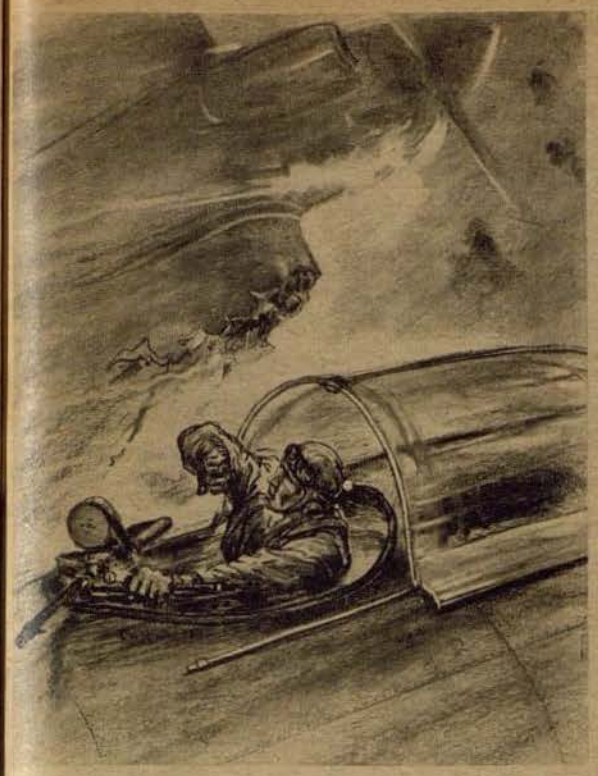
Kollmann



KOLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG



ZOELLNER-WERKE
Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m.b.H.
BERLIN-NEUKÖLLN



Al mirar hacia fuera ve acercarse una gran sombra. Insensiblemente se agacha, a pesar de que esto no tiene sentido. La sombra es el plano izquierdo con el motor incendiado

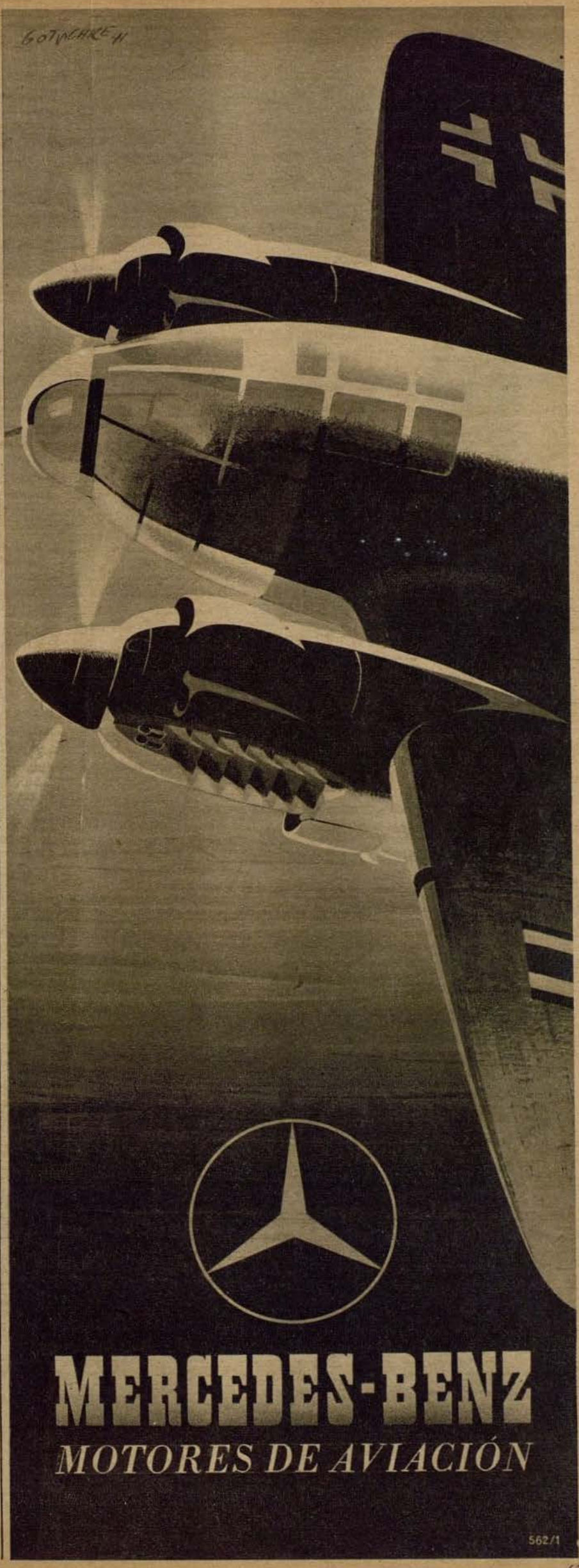
cralladora dando con la boca sobre el hierro lo que le ocasiona un vivo dolor. Entonces el avión se conmuve intensamente y cae sobre su plano derecho hacia tierra. El telegrafista puede observar desde su asiento que en los dos motores ha prendido el fuego. Una vez más el avión consigue enderezar, pero un poco más tarde el pesado fuselaje del bombardero es conmovido por un fortísimo golpe. Una granada antiaérea ha hecho detonación entre el fuselaje y el motor. Al fijarse el telegrafista ve como se acerca una gran sombra negra. Insensiblemente se agacha, sin que ésto tuviera sentido. La sombra es el plano izquierdo con el motor incendiado. La potencia de la detonación de la granada lo ha arrancado de cuajo. Los ojos de Herbert reflejan gran estupor. Entonces se mezclan las dimensiones, el cielo y la tierra se acercan uno a otro. Las manos se agarran en cualquier parte como si pudieran sujetar al avión, que vuela en barrena girando hacia la derecha. Dos veces aun gira el avión que pesa varias toneladas, mientras que la hélice sigue rodando. Con manos y piernas el telegrafista se esfuerza por sobreponerse a la fuerza centrífuga que constantemente le oprime contra su asiento y la pared del fuselaje. Al describir el avión su tercera curva, consigue liberarse. Se desliza a través de la escotilla y con todas sus fuerzas que le da la desesperación salta al espacio y — se queda colgado. Su bota de piel quedó aprisionada en la ametralladora. Con manos temblorosas se palpa la pierna y encuentra el cierre de la cremallera, tirando fuertemente de ella. La resistencia cede. ¿Es casualidad o presencia de ánimo? Antes de caer en el espacio impelido por el fuerte viento de marcha se fija en el altímetro. Con pasmosa serenidad se da cuenta que se encuentra a 4.200 metros sobre la tierra. Entonces se precipita en el abismo.



A su alrededor se veían líneas blancas de proyectiles trazadores y un poco más tarde le envolvían pequeñas nubecillas . . .

Quién no ha vivido emoción parecida, puede creer, que en instantes como éstos, en que el hombre se encuentra entre los límites borrosos de vida y muerte, el pánico acaso podría apoderarse por completo de la conciencia. Pero como contó más tarde Herbert, fué capaz de pensar en aquellos momentos de peligro con suma claridad. Su serenidad le evitó caer en manos de los soviets, mientras que el piloto y el observador, por abrir el paracaídas antes de tiempo aterrizaron en medio de los bolcheviques. Durante la caída el telegrafista pensó rápidamente que el viento que soplaba del Oeste lo llevaría a la deriva sobre las posiciones del enemigo, cayendo en manos del mismo, en el caso de que tirara del cierre del paracaídas inmediatamente después de lanzarse al espacio. Por lo tanto se dejó caer y contó en voz alta hasta 51. Ya habría caído medio minuto, también podrían ser diez o veinte segundos más, hasta que su mano tiró del cierre. Ahora descendía suavemente hacia tierra. Una tranquilidad extraordinaria reinaba alrededor del hombre suspendido en el aire; le parecía como si solo le esperara el sosiego y la paz. A gran altura sobre él colgaban del cielo dos paracaídas que descendían lentamente en dirección al Este. Eran Carlos y Arturo, el piloto y su observador. Herbert pronto no tendría tiempo para seguir observando a sus compañeros de allá arriba. A su alrededor se veían líneas blancas de proyectiles luminosos y un poco más tarde le envolvían pequeñas nubecillas. Los bolcheviques disparaban con ametralladoras y antiaéreos ligeros sobre el indefenso aviador alemán. Este no pudo hacer más que esperar. La tierra se acercaba, las cosas crecían en tamaño, pudiendo reconocerlas siempre con mayor claridad. Dos metros sobre la tierra giró el disco del cierre dándole seguidamente un golpe con el puño. La cápsula dejó libre al cinturón, y Herbert cayó en tierra.

La seda blanca del paracaídas se veía muy bien desde tierra, pero aún mejor desde el aire e indicaría al enemigo el lugar en donde se encontraba el aviador alemán. Echar a correr o huir no era empresa recomendable mientras el sol brillara aún. El aviador tenía que caer prisionero. Por lo tanto el telegrafista recogió el paracaídas y lo escondió entre unos pequeños arbustos, después se echó a tierra quedándose inmóvil y aguzando el oído a todo ruido sospechoso. Desde el otro lado, en donde el cielo nocturno aun era iluminado por una tenue luz crepuscular, se oían gritos




Hensoldt-DIALYT
Prismáticos-Gemelos
EXTRA leicht
¡Solicite nuestra lista gratuita T. 621
M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G. WETZLAR


Perutz
PERUTZ FILME
Para obtener bonitas fotografías


Togal
Togal
Togal
Togal en todo el mundo
Togal
tableta
contra:
Reuma · artritis
neuralgias
constipados
Togal-Werk
München 8



Insensiblemente agachó la cabeza hasta oprimirla sobre el suelo, e instantaneamente dejó de oirse el motor del automóvil, puesto que entre el telegrafista y aquél hizo detonación la primera granada

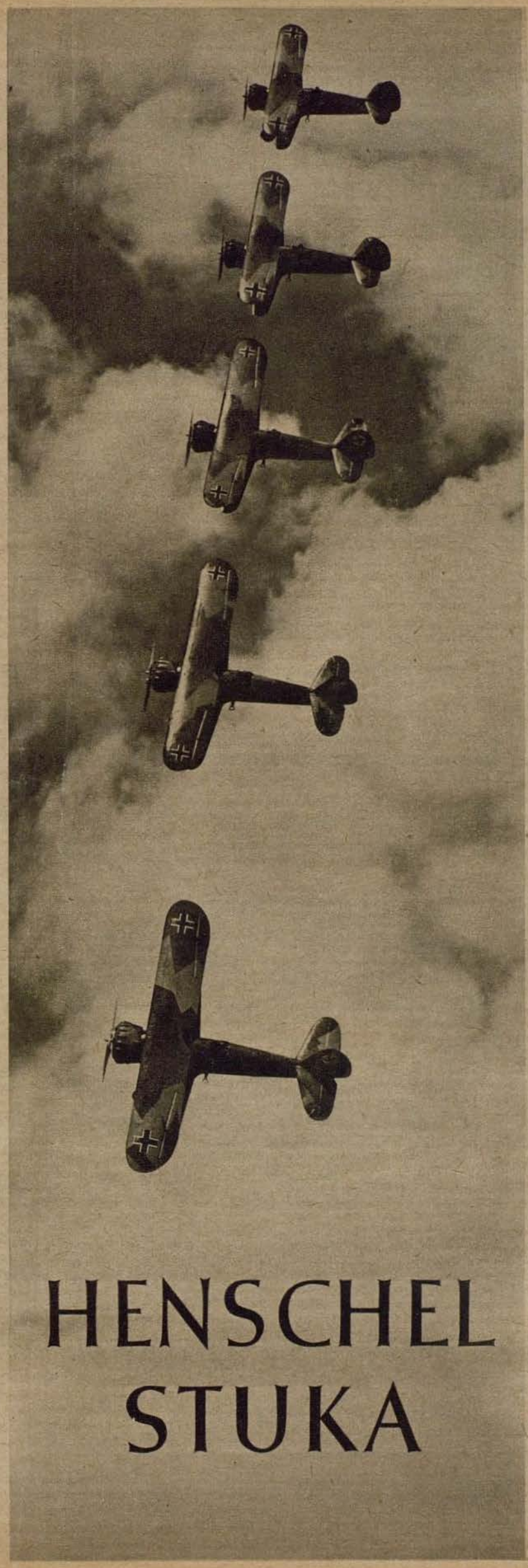
de personas. Entonces percibió el ruido de un motor que arrancaba. Un automóvil se ponía en marcha. ¿Es que se acercaba? El aviador escuchaba atentamente. Cuando quiso cambiar de lugar arrastrándose con los codos sobre el suelo para no ser visto, oyó un intenso zumbido por encima de él. Insensiblemente agachó la cabeza hasta oprimirla sobre el suelo, e instantáneamente dejó de oirse el motor del automóvil, puesto que entre el telegrafista y aquél hizo detonación la primera granada. A ésta sucedieron otras muchas. El observador de una posición de artillería alemana observó desde tierra como fué atacado el He 111 por los tres "Ratas" soviéticos. Herbert en cambio sólo vió dos cazas enemigos. Los artilleros siguieron con gran emoción el combate aéreo y vieron como dos "Ratas" se lanzaron por detrás sobre el bombardero alemán, mientras un tercero lo atacaba de frente. Todos los detalles de este combate fueron observados con crudeza implacable por los sirvientes de las piezas. Respiraron aligerados cuando dos de los cazas atacantes cesaron en la persecución. Pero más tarde vieron como se consumó el destino del avión alemán. El impacto de la granada antiaérea arrancó de cuajo el plano del fuselaje, el avión giraba cada vez más rápido, y finalmente se vieron tres puntitos separarse de los restos del avión. Luego se abrieron dos paracaídas blancos y mucho más tarde el tercero. El observador pudo seguir con el telescopio de tijeras la caída de los dos primeros. Aterrizaron detrás de las líneas soviéticas que desde las posiciones alemanas sólo distaban unos ochocientos metros. Era triste tener que presenciar esto sin poder ayudar directamente, pero había que cerciorarse sobre la suerte de los compañeros. A través de los prismáticos el observador vió como los aviadores alemanes fueron rodeados por los bolcheviques, que los tiraron al suelo y a patadas los hacían andar hacia adelante; los indefensos prisioneros tuvieron que sufrir más de un culatazo . . .

Los artilleros vieron como el tercero aterrizó sobre la tierra de nadie. Pero en el mismo instante en que desapareció el paracaidas, los soviets destacaron un grupo. El observador de artillería ponía al corriente constantemente con todos los detalles al jefe de la batería. Este dió la orden de abrir fuego. Una cortina de fuego se interpuso entre los soviets en marcha y el aviador alemán.

Cuando se hizo de noche, Herbert decidió marchar en dirección oeste con gran cautela. Sólo la tenue luz del crepúsculo en el oeste le servía de orientación. Cualquier ruido le asustaba. Muchas veces se quedaba parado minutos enteros casi sin atreverse a respirar. Si algún pájaro dormido despertaba y levantaba el vuelo se quedaba como petrificado. Sus manos estaban desolladas y en la oscuridad muchas veces tocaban cardos o duros pedruscos, lo cual le producia dolores. Avanzaba con suma lentitud, y siempre se preguntaba de nuevo, si avanzaba en la dirección de los alemanes.

Después de un corto tiempo, oyó ruidos sospechosos, una vez se acercaban y otras se alejaban, y al final se oían incluso voces humanas. El telegrafista alemán decidió vender lo más cara posible su vida; si los bolcheviques lo encontraban, se defendería hasta el último cartucho. Su mano agarró la pistola, sacándola de su estuche de cuero. ¡Estaba dispuesto a la lucha! De nuevo llegaban a sus oídos palabras ininteligibles. Los pasos se oían cada vez más cerca, crujía la hierba seca, se oía incluso el respirar. De repente oye "¡Maldita sea, dónde estará el tío este!" y más tarde la contestación en perfecto dialecto bávaro: "¡Ese ya vendrá!" Una alegría intensa conmovió al aviador; un instante después dió un salto gritando: "¡Hallo, hallo!" A través de la oscuridad se oyó la pregunta: "¿Pero hombre, dónde estás?" y la contestación "¡Aviador alemán derribado!" Y después Herbert oyó en su propio dialecto "¡Hombre aquí estás, cómo me alegro!" Cinco hombres le rodearon y cada uno quería apretarle la mano el primero. Más tarde uno de los artilleros les llamó la atención que había que regresar, puesto que al fin y al cabo no se encontraban en el jardín de ún restaurant.

Con gran júbilo y risas Herbert fué llevado sobre las espaldas hasta sus parapetos. Allí tuvo que contar sus peripecias y cada cual quería obsequiar al camarada salvado. Uno le ofrecía cigarrillos, otro aguardiente, que extrañamente pudo salvarse tanto tiempo de la gran sed característica del soldado. Un tercero le daba un trozo de salchichón. Tanta atención después de haber sufrido varias horas de espanto causaron gran emoción a Herbert. Este lo agradecía torpemente. Con gran estrépito y risas le hicieron callar, diciendo que no era más que natural. Después de tranquilizarse algo, acompañaron a Herbert hacia atrás. En una pequeña casa de labor, que pertenecía al puesto de observación se sentaron a una mesa como buenos camaradas que habían sacado a uno de ellos de un apuro. Quizás el día de mañana les podía suceder a ellos algo parecido. En la guerra todo puede ocurrir. La botella que había sido enviada por el coronel del regimiento pasaba de mano en mano. Afuera tronaban los cañones su canción de siempre a través de la noche. El fuego había empezado de nuevo.



una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM

Traumaplast



En la cajita amarilla con el óvalo negro

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías

Carl Blank, Bonn a. Rhn.

Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



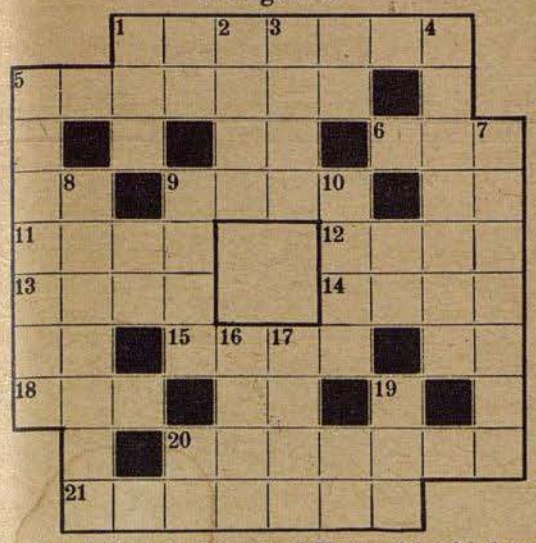
Baños Efasit (8) | **Crema Efasit**
Polvos Efasit | **Tintura callicida Efasit**

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!

Efasit
Pedicura

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontal: 1 Juramento, 5 Forma del subj. futuro de un verbo regular, 6 Interjección, 9 Sustancia, 11 Instrumento de guerra, 12 Barrera contra inundación, 13 Dios de los griegos, 14 Jefe de una tribu árabe, 15 Ciudad en Argelia, 18 Prefijo derivado del griego, 20 Ayuda de viaje, 21 Distrito forense en España;

Vertical: 2 Sección de tiempo, 3 Dios de la guerra, 4 Clown, 5 Substantivo que se junta (acopla) con "de" e iguala a la expresión idiomática "a la buena de Dios", 7 Veterano, 8 Parte de la guarnición de los caballos, 9 Expresión gramatical, 10 Golfo, 16 Forma del imperfecto de un verbo irregular, 17 Preocupación, 19 Bahía (qu = una sola letra). I 286

Equación

(a — a) + (b — tón) + (c — tal) + (d — sastre) + (e — bea) + (f — ma) + (g — blo) = X

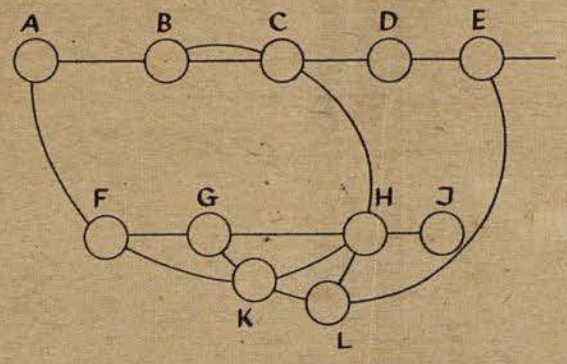
a = Revestimiento del suelo; b = culebra grande; c = órgano del cuerpo; d = catástrofe; e = isla en el Mediterráneo; f = ciudad; g = nombre de pila. X = Los montes más altos de un país. I 287

Problema complementario

aro — oca — galla — ave — oro — lindo — oso — rape — apa — rica — ocho I 262

Que se ponga delante de cada palabra de arriba una letra para que resulten otras palabras españolas y que den el nombre de dos hombres políticos de España.

Figura mágica



En los distintos campos de esta figura deben inscribirse los números del 1 al 17 de tal modo, que las sumas de los números de cada recta y de cada curva sean dos veces y media del numero del campo L. 54 319

Soluciones

Crucigrama: Horizontal: 1 Caramba, 5 Tronara, 6 Olé, 9 Cosa, 11 Arma, 12 Dique, 13 Zeus, 14 Emir, 15 Orán, 18 Neo, 20 Viático, 21 Almanza; Vertical: 2 Rato, 3 Ares, 4 Arlequín, 5 Tenazón, 7 Emérito, 8 Orejera, 9 Caso, 10 Aden, 16 Rela, 17 Afán, 19 Ría.

Equación: a = Losa; b = pitón; c = costal; d = desastre; e = Rhea; f = Roma; g = Pablo. — Los Picos de Europa.

Problema complementario: Franco, Sufler. — Faro, roca, agalla, nave, coro, Olindo, soso, rape, apa, erica, rocho.

Figura mágica: (A + B + C + D + E) + (F + G + H + I) + K + L = 66 = 6L + K; L = 10; K = 6; Suma = 25; A = 7; B = 1; C = 11; D = 2; E = 4; F = 9; G = 5; H = 3; I = 8.

Quién es



Fotografía Junkers FMW, Dibujo Bergmann

Un payaso que ha tomado una máscara especialmente curiosa, pensarán algunos lectores . . . Pero, como lo demuestra la foto de al lado, hemos dejado a la fantasía de nuestro dibujante el avión de ataque en picado Ju87, tan temido por nuestros enemigos. Resultado: Se puede hallar también su parte humorística a un arma muy peligrosa.



¡Nitidez de enfoque tanto en el primer plano como en el fondo!

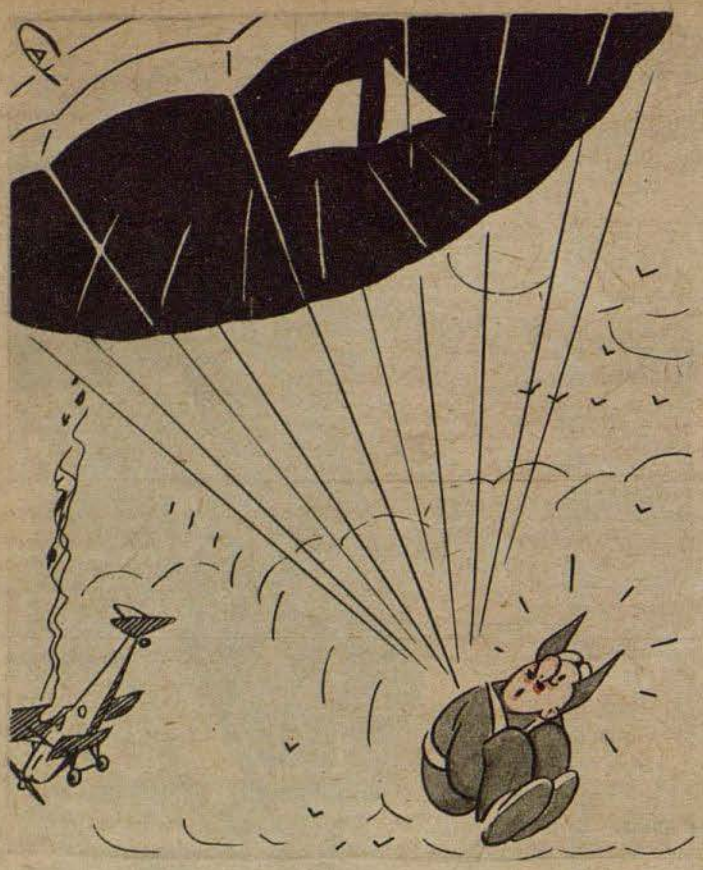
El aficionado en sus fotografías no quiere ver solo bien sacada a la tía Carmen, sino también al tío Pablo que está detrás de ella y al pequeño Gustavo que se encuentra delante. Por eso hay que enfocar. ¿Pero hasta qué punto?

Para eso la mayor parte de las cámaras de "Voigtlaender" tienen una escala para la profundidad focal podiendo verse el punto apropiado. Práctico ¿verdad? Tan práctico como el ingenioso disparador automático en la plataforma.



Voigtländer

la famosa máquina fotográfica



"¡Ah caramba, ahora veo yo de dónde ha sacado mi hijo el velamen para su barquito . . .!"



"¿Es éste también tu primer salto en paracaídas?"

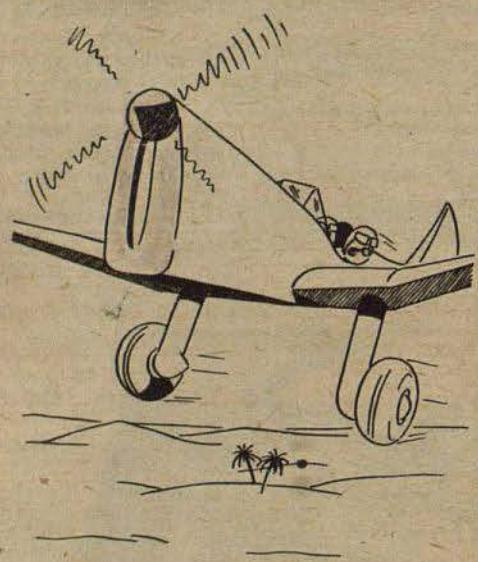


"Hoy vuelan los aviones a poca altura — seguramente lloverá . . ."

Derecha: "¿Qué tal te ha gustado mi looping entre las chimeneas?"



¡Hay que ver que cosas suceden entre el cielo y la tierra!

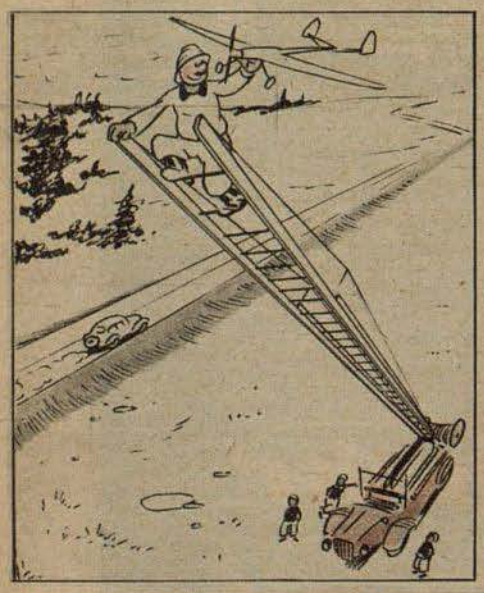


Izquierda: "¡Incomprensible! Según las indicaciones de los instrumentos de a bordo debería encontrarme sobre Berlín!"

Dibujos:
R. Jeannin, H. Ribettes
(Copyright by Novapresse)



Derecha: "Y ahora cuando quieras aterrizar, sólo has de abrir el paraguas . . ."



El capitán de bomberos despega su nuevo modelo



"Es curioso, que la temperatura va en aumento, cuando se va uno acercando a la tierra . . ."



Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe Reponsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 22 / BERLIN, 3 DE NOVIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



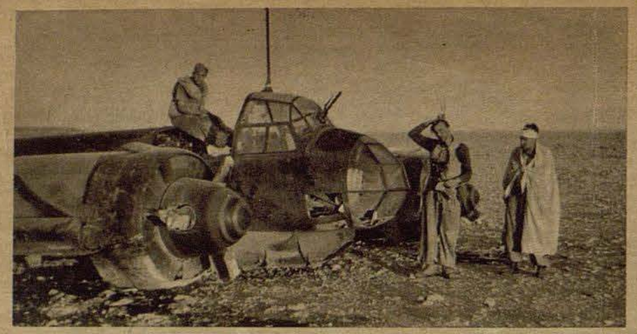
Perdido en el desierto

Después de una penosa marcha por el desconsolador mar de arena, aparece en la segunda mañana un avión en el horizonte. La tripulación de un "Ju 88", que ha debido realizar un aterrizaje forzoso, trata de llamar la atención mediante señales de humo. El primer intento fracasa, pero con el segundo aparato que busca a los desaparecidos, los aviadores tienen suerte. ¡Salvados! Las amargas horas pasadas antes de llegar este momento las relata un informe en este número

PK Fotografía del corresponsal de guerra Ziock (PBZ)

Perdidos en el desierto

Después de un ataque contra aeródromos en la región de Suez, un avión "Ju 88" tuvo que realizar, durante el vuelo de regreso, un aterrizaje forzoso nocturno en el desierto libio. Felizmente, el aterrizaje sobre la parte inferior del fuselaje salió bien, y los cuatro tripulantes pudieron abandonar su aparato sin haber sufrido grandes heridas. Lógicamente tuvieron que esperar hasta el amanecer. ¿Dónde se encontraban? Y ¿qué debían hacer? Uno de los tripulantes era corresponsal de guerra. Este retuvo la odisea en placas fotográficas, creando así un documento único de uno de los pequeños y singulares episodios qúe ocurren en esta Gran Guerra



¿Qué hacer? Hasta donde llega la vista no se ve otra cosa que arena y más arena. Todos saben que el desierto es inhumano y cruel cuando seres humanos se pierden en su espacio infinito. Al despuntar el alba inician la marcha hacia la incertidumbre. ¿Tal vez la costa no está lejos, tal vez son buscados y descubiertos a tiempo? Tal vez — un consuelo muy débil. De todas maneras, antes de ponerse en camino sacan el equipo de salvamento del avión y queman todos los papeles que podrían servir al enemigo (Foto inferior).





Lo peor en el desierto es la sed. Por este motivo, los aviadores recogen todos los restos de agua que se encuentran en el aparato, llenando con ellos todos los recipientes disponibles

PK Informe ilustrado del corresponsal de guerre Zlock (PBZ

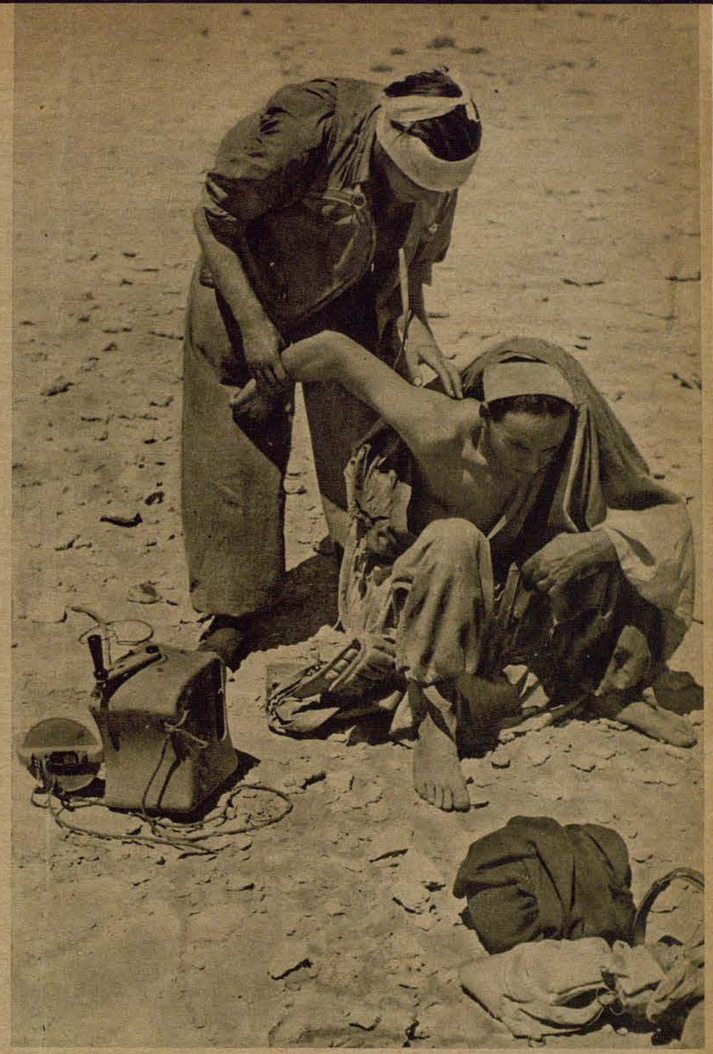
Luego prenden fuego a la máquina. Habiendo iniciado ya la marcha en la dirección en que creen que se encuentra la costa, echan una última mirada hacia el aparato en llamas, del que se despiden con cierta tristeza . . .





El sol de mediodía lo abrasa todo. Una vez más, la tripulación trata de hacer funcionar a su transmisor de emergencia. Los esfuerzos son estériles, el éter permanece mudo

Las pocas existencias de agua se han agotado, la sed comienza a torturar. De pronto, el observador descubre entre las muchas latas vacías que se encuentran en el camino, una que contiene aún un poco de agua? Ansiosamente ingieren los aviadores este líquido de mal gusto



El piloto que tiene el brazo derecho dislocado, siente dolores terribles. No obstante, hace grandes esfuerzos y continúa marchando. Pero después de algún tiempo, el tirador de a bordo no quiere seguir viendo los sufrimientos del compañero, y de manera bastante primitiva le vuelve a encajar el brazo



Después de algunas horas de marcha, un breve descanso. También el estómago reclama su derecho. Los víveres de emergencia alcanzan para satisfacer un poco el hambre, pero deben ser bien administrados. En la arena se encuentran numerosos objetos necesarios, entre ellos la pistola automática





Pasa otra noche. Hace rato que el "Ju 88" ha sido echado de menos, e inmediatamente comenzó la búsqueda. En la segunda mañana de la odisea, un aparato Fieseler-Storch del servicio de salvamento del desierto descubre a los aviadores perdidos a 70 kilómetros sur de Marsa Matruk, cerca de la carretera de Siwa, y los recoge, llevándolos a la base

Lucha aérea sobre las pirámides

También los aviones alemanes de bombardeo ligeros actúan eficazmente en el Norte de Africa. Como se anunció recientemente, durante un ataque contra uno de los aeródromos británicos en la zona de Cairo, un bombardero alemán ligero derribó en el transcurso de una breve lucha aérea sobre las pirámides de Gizeh a un avión de bombardero británico del tipo Douglas-Boston.

Dibujo PK: Corresponsal de guerra Ellgaard

Submarino y avión

Entrega de órdenes en alta mar

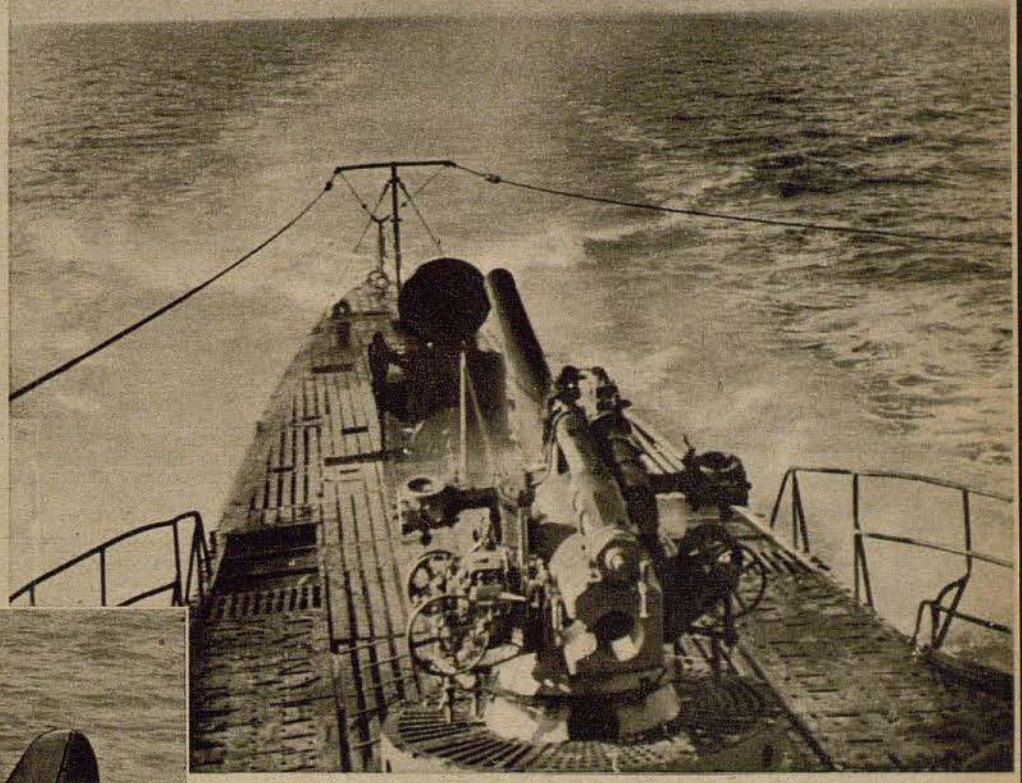
También en la época de la T.S.H. hay órdenes, que han de ser transmitidas verbalmente a causa de discusión de detalles u otras razones. Nuestro informe gráfico nos muestra la entrega de órdenes de esta índole a submarinos que operan en alta mar

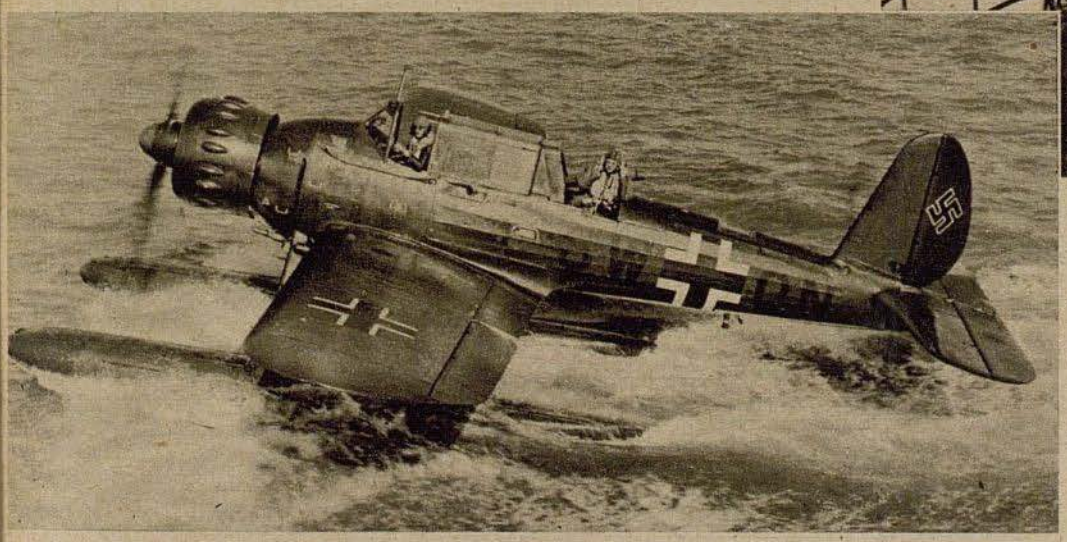
Derecha: Un avión de reconocimiento del tipo Arado 196 ha localizado al submarino, al cual debe entregar una orden, y da señales que indican que quiere amerizar en su cercanía

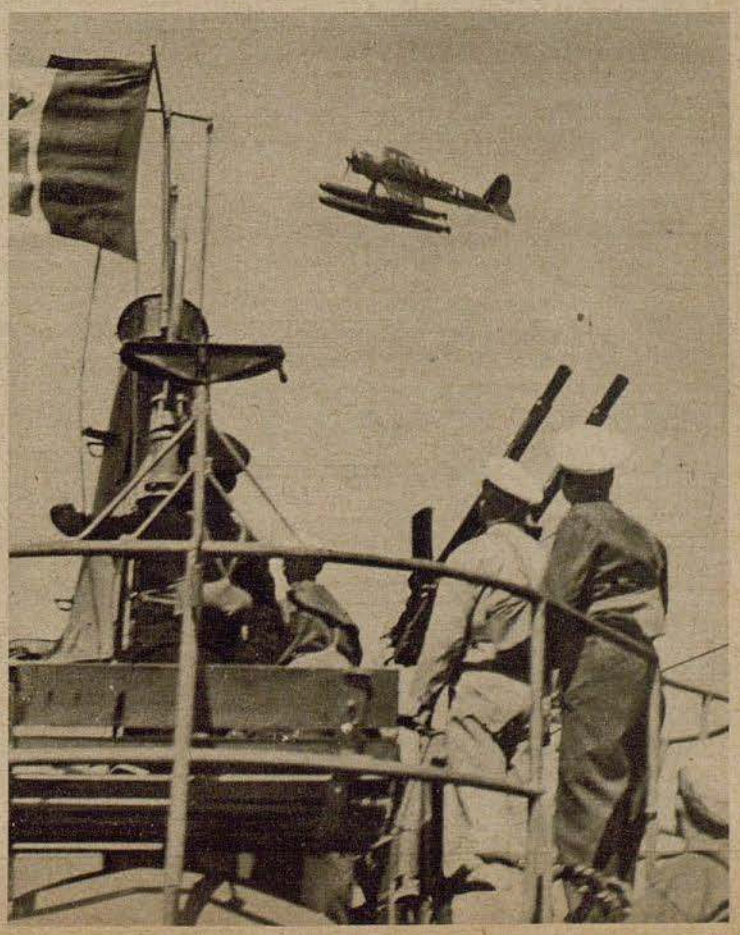


El hidro ha amarado y se acerca lentamente al submarino











Cerca del submarino el portador de la orden pregunta desde el avión el sitio más apropiado para saltar al submarino

PK Fotografías
del corresponsal de guerra Andres (HH)

Izquierda: El hidro se ha acercado cuidadosamente al submarino por popa. Después de haber lanzado un cable que es sujetado al flotador pasa el enlace al submarino

Derecha: El hidro ha vuelto a despegar. Mientras describe una curva encima del sumergible, la dotación hace señales de despedida. El submarino toma rumbo al objetivo indicado

Sobre témpanos de hielo y glaciares



La guerra contra los convoyes en el Mar Glacial

Del corresponsal de guerra Gerhard Jaeckel

A mitad de camino entre Noruega y Groenlandia sale entre las tinieblas la montaña Beeren de Jan Mayen. En el interior del avión se siente el frío de los glaciares que cubren el cono del volcán. Muy pocas veces esta isla está libre de capas de nubes y espesas nieblas

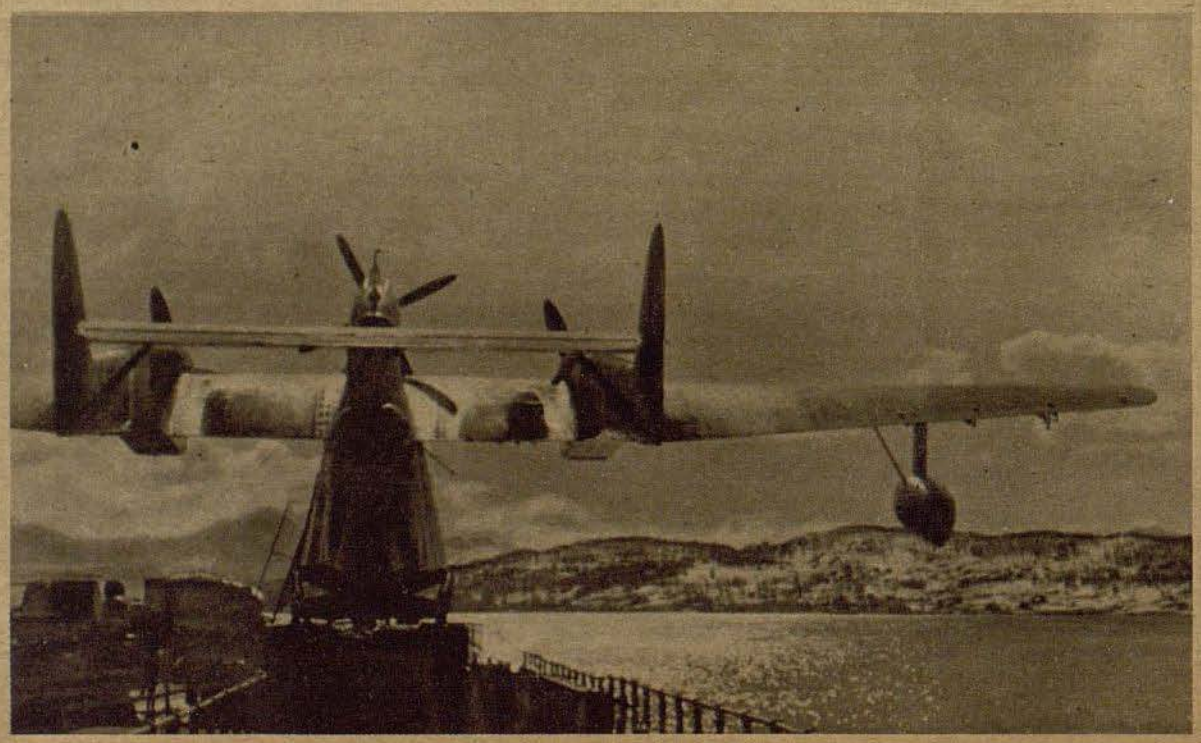
PK La lucha contra los transportes anglosajones de material hacia Murmansk y Arcángel, que desde hace meses se lleva a cabo con creciente éxito por parte alemana pese a la intensificación de la defensa enemiga, es una de las operaciones aeromarítimas de más envergadura de la Luftwaffe. Las formaciones aéreas que operan en este sector ya tomaron parte en acciones sobre el Mediterráneo y al norte del Mar Báltico, pero en ninguno de estos teatros de la guerra se efectuaron operaciones de tal envergadura y a tal distancia, como las que se realizaron en la costa noruega y Spitzbergen, que hoy en día son corrientes. Hay que tener en cuenta, que Noruega es todo menos una base ideal para operaciones aéreas de gran alcance. Si hoy en día están a disposición de la Luftwaffe en las latitudes árticas gran cantidad de aeródromos, sobre los cuales pueden despegar y aterrizar aviones de gran rendimiento y carga, bases que además están dotadas de toda clase de comodidades para las tripulaciones y abastecidas de todo lo necesario para sus vuelos, no significa este brillante resultado obtenido a pesar de las enormes dificultades de transporte y terreno que no se pueden apreciar lo bastante, de que estas formaciones sólo tengan que despegar e iniciar sus acciones sin dificultad alguna. El despegue y aterrizaje desde las pistas de rodaje que se encuentran enclavadas en estrechos valles flanqueados por montañas de más de mil metros de altura, en tiempo normales se hubieran denominado como acrobacia o imperdonable ligereza. Debido a que en esta zona chocan los vientos del Atlántico con los de la región ártica y del continente de la Europa oriental, se origina una zona meteorológica, que casi no tiene igual en el mundo, muy desfavorable para la aviación. También en el sentido moral es mucho más difícil llevar a cabo una acción sobre el Mar Glacial que en un mar meridional, puesto que incluso en verano no ofrece posibilidades de salvación para las tripulaciones que tengan que efectuar un amerizaje forzoso. Un arma aérea que no tenga un alto nivel técnico y de instrucción, no sería capaz bajo estas condiciones de amenazar seriamente la única vía marítima de importante rendimiento que aun poseen los soviets. El hecho de que las formaciones bajo el mando del capitán general Stumpff pudieran interceptar en los meses decisivos el paso de los convoyes, se puede valorar como una de las más admirables hazañas de este año.

Después de haberse efectuado en el invierno y en la primavera operaciones aisladas coronadas por el éxito en colaboración con el avión y el submarino, que por su parte obligaron al Almirantazgo inglés de aumentar el número de barcos de guerra como también los cañones antiaéreos en los barcos mercantes, se llevó a cabo a principios de mayo el primer golpe magistral. Cerca del límite del hielo, que entonces transcurría al sur de Jan Mayen y de la Isla de los Osos, fueron hundidos en ataques incesantes bajo el sol de medianoche desde el 25 al 29 de mayo 149.000 toneladas de barcos enemigos. Inmediatamente después atacaron los Stukas instalaciones portuarias de Murmansk y Jokonga, como también el ferrocarril de Murman, siendo diezmado el material que se había salvado de la destrucción total en el mar. Seis semanas más tarde pudo salir de nuevo un convoy desde Islandia con rumbo al norte, pero también éste fué localizado a tiempo por los medios de reconocimiento alemanes. Aprovechándose de que el límite de hielo retrocedía en aquella estación del año notablemente hacia el norte, este convoy podía mantenerse a bastante distancia de la costa y llegó sin grandes pérdidas hasta el Mar de Barents. Los aviadores de combate ya habían demostrado la eficacia de sus armas en las operaciones de abril y mayo. El 5 de julio fué el día de más suerte, en pocos minutos hundieron 47.000 toneladas averiando gravemente 52.000 toneladas, y en un ataque arriesgadísimo fué hundido un crucero pesado, que navegaba con un grupo de barcos de protección. El mando del convoy perdió entonces los nervios y dió la orden de dispersarse. Los barcos buscaron la salvación navegando en grupos y aislados, buscando la entrada del Mar Artico. Fueron perseguidos hasta la costa de Nueva Zembla y al final completamente aniquilados. En el transcurso de tres días fueron hundidas 234.000 toneladas.

Casi parecía que esta catástrofe hubiera quitado a los ingleses para siempre las ganas de repetir una empresa de tanto riesgo. Los servicios de reconocimiento que se volaron día tras día por espacio de ocho semanas, siempre dieron el mismo resultado: el Mar Glacial libre del enemigo. En agosto la exploración de puertos islandeses



permitía suponer que pronto se intentaría un nuevo forzamiento del bloqueo alemán. Los requerimientos de Stalín concentraron de nuevo barcos en la rada de Reykjavik. Se repitió nuevamente lo que ya sucedió varias veces a lo que nosotros estamos acostumbrados: acorazados y cruceros navegan por rutas misteriosas más allá de nuestro alcance, con el fin de atraer o amedrentar a nuestras unidades navales, para luego desaparecer en cualquier parte entre Islandia y Groenlandia. El 12 de septiembre nuestro servicio de reconocimiento localiza un convoy cerca de nuestro radio de acción. Lo que se presentía cobró realidad. Esta vez también navegaba un portaaviones enemigo. Dos cosas indican y no dejan lugar a dudas, que el combate que se va al librar será aun más duro que los anteriorcs. Primero el hecho de que el sol desaparecerá de nuevo para diez horas, o sea que para el reconocimiento y ataque sólo se dispone de las horas del día; y segundo el aspecto meteorológico no es favorable puesto que el cielo está cubierto por una capa de nubes de varios miles de metros de espesor, que en ningún lugar promete abrirse. Sólo al incansable tesón de los aviadores de reconocimiento y al heroico valor de las formaciones de bombardeo se debe el gran éxito obtenido a pesar de todas las dificultades que se habían interpuesto. Entre el primer ataque que se efectuó al suroeste de Spitzbergen y el último transcurrieron ocho días, aniqui-



PK Fotografías Luftwaffe, dibujo cartográfico Trester

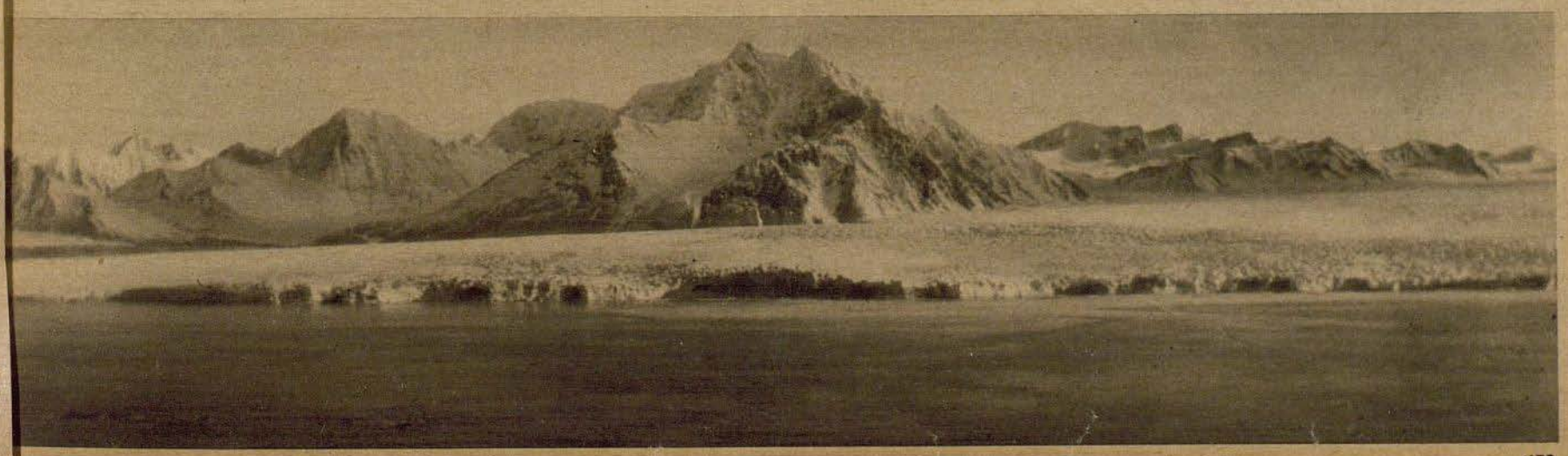
Izquierda: Un avión de reconocimiento dispuesto para ser lanzado por la catapulta. Con el fin de que los servicios de reconocimiento de los hidros Blohm & Voss BV 138 tengan el máximo radio de acción éstos despegan muchas veces desde un barco

lo el resto de los barcos cerca de los muelles de ángel en la bahía del Dwina.
la se nos ahorró en estos ocho días. Sólo hay que r un manual de marina de guerra para saber la ncia de la defensa que se concentra en espacio reducido debido a las piezas antiaéreas de veinte ructores apoyados notablemente por los cañones de mercantes. Muchas horas vuelan nuestras fuerzas contacto al alcance de la infernal defensa y son eguidos por Hurricanes. A quinientos metros de ancia las baterías enemigas abren un fuego mortí-. A pesar de lo cual nuestros bombarderos atra-an esta barrera de fuego.
chas veces los aviones alemanes reciben impactos al lar el ataque y con heridos a bordo arrojan sus bas y se baten con cazas, y con sólo un motor lan por segunda vez a través de la barrera de los ructores y después de un vuelo de muchas horas esan a la costa y aterrizan impecablemente. Sin siderar que el nivel de gasolina desciende sensible-te, las escuadrillas de Ju 88 describen curvas sobre nubes, hasta que a través de algún pequeño hueco un barco, se arrojan sobre él y vuelven a enderezar, que la posición no era bastante favorable y ten dos o tres veces el vuelo en picado hasta que n sus bombas alcanzan el codiciado objetivo.
de el 14 de septiembre nuestros aviones de reco-imiento consiguen mantener el contacto con el nigo durante la noche. Despegan en plena oscuri-, no importándoles ni las tempestades de nieve que uelven las montañas con una inseguridad mortal, i van a regresar de la empresa. Ellos vieron los ques que en muchos barcos incluso estaban puestos e cubierta, porque ya en el interior no cabían más, on además durante sus ataques que los barcos sportaban miles de toneladas de explosivos, que naban con estruendo gigantesco. Ellos sólo están uídos como cualquier soldado sea del arma que sea deseo y voluntad férrea de que ninguna granada da ser disparada en Rjew ni en Moscú, ni a orillas Volga sobre soldados alemanes. Y así fueron hundi-los barcos cuyas tripulaciones creían poder saborear nto el vodka, que les ofrecerían en su recepción en ángel. Cuando volábamos el 30 de septiembre en dio de la nutrida defensa sobre la bahía del Dwina, donde volaban cazas rojos y destructores en ver-eros enjambres, suenan en la radio las trompetas que can una noticia extraordinaria. Horas más tarde rizamos y nos enteramos de la gran extensión del rme éxito alcanzado en trabajos ímprobos. Con las mas 27.000 toneladas se han hundido desde principios bril más de 700.000 toneladas de barcos mercantes letos de material de guerra en el Mar Glacial. El de los pocos barcos, de los arriesgados exploradores squeros, se ha convertido en el mayor cementerio de cos de todas las épocas. Varios de nosotros, que de se emocionaban al oír los nombres de Nansen y undsen, han encontrado en cualquier parte de este ndo misterioso entre Spitzbergen y las tinieblas Cabo Norte su húmeda tumba, para que miles de aradas puedan vivir y continuar luchando en el te oriental.



echa: A muchas horas de vuelo desde el continente ego, el aviador de reconocimiento ve los primeros tém-os de hielo, que rápidamente se concentran en vastos pos. Pasado el límite del hielo suele hacer casi siempre buen tiempo

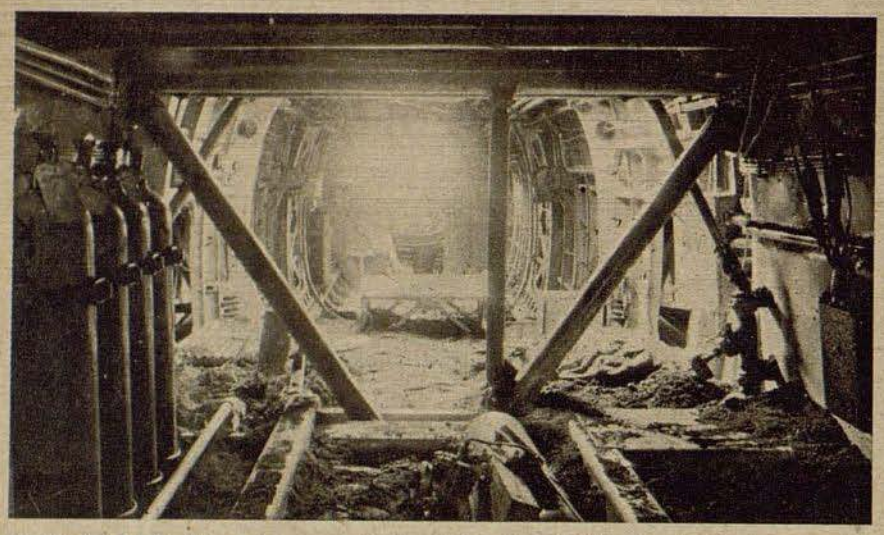
ajo: En días claros se divisan a unos cien kilómetros de ncia las cordilleras cubiertas de nieve de Spitzbergen. o grandes ríos de hielo se vierten gran número de gla-ciares en el mar



Un bombardero cuadrimotor soviético derribado

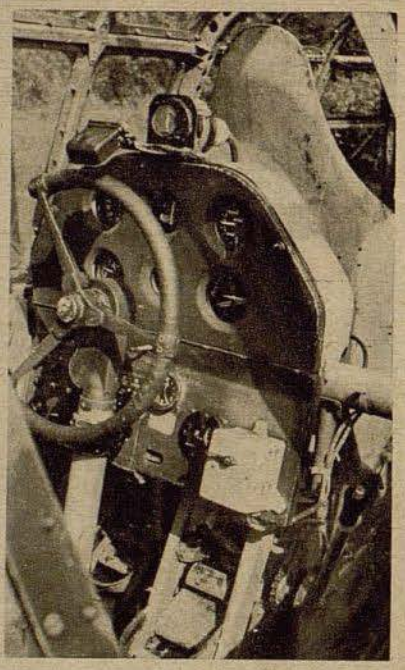
Este aparato soviético del tipo TB 7 fué obligado a realizar un aterrizaje forzoso durante un vuelo de perturbación sobre territorios del Este de Alemania. En septiembre pasado, los bolcheviques realizaron algunos ataques de poca importancia contra territorios orientales alemanes y húngaros, empleando aviones de este tipo. También en la técnica se refleja el espíritu de un pueblo. Este bombardero cuadrimotor de gran radio de acción, que es uno de los últimos modelos de la industria soviética de aviones, despierta la impresión de un aparato altamente desarrollado por su tamaño exterior y por sus formas aerodinámicas. Si se observa esta máquina de cerca, se descubre que se trata de una creación típicamente soviética: los empréstitos tomados en la técnica aérea occidental son muchos, pero las ideas propias son pocas y en su mayor parte primitivas. En conjunto faltan la perfección total y las creaciones propias, únicos garantes del progreso y de la superioridad

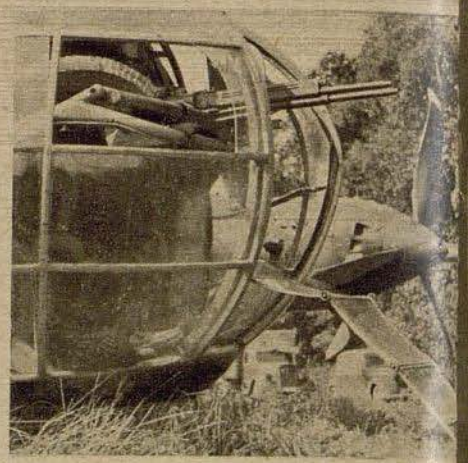




El interior del fuselaje es bastante primitivo. Una vista del interior, en el espacio del larguero trasero

El bombardero soviético de gran radio de acción tuvo que finalizar su vuelo hacia Alemania con el tren de aterrizaje retraído





La ametralladora gemela en la proa del fuselaje ha sido emplazada de una manera muy poco moderna

Fotografías Luftwaffe

Apartándose de todas las normas comunes en los grandes aviones modernos, el bombardero soviético de gran radio de acción tiene dos asientos para piloto, colocados uno detrás del otro. A juzgar por el actual estado de la técnica aérea, los instrumentos del aparato soviético son anticuados y deficientes

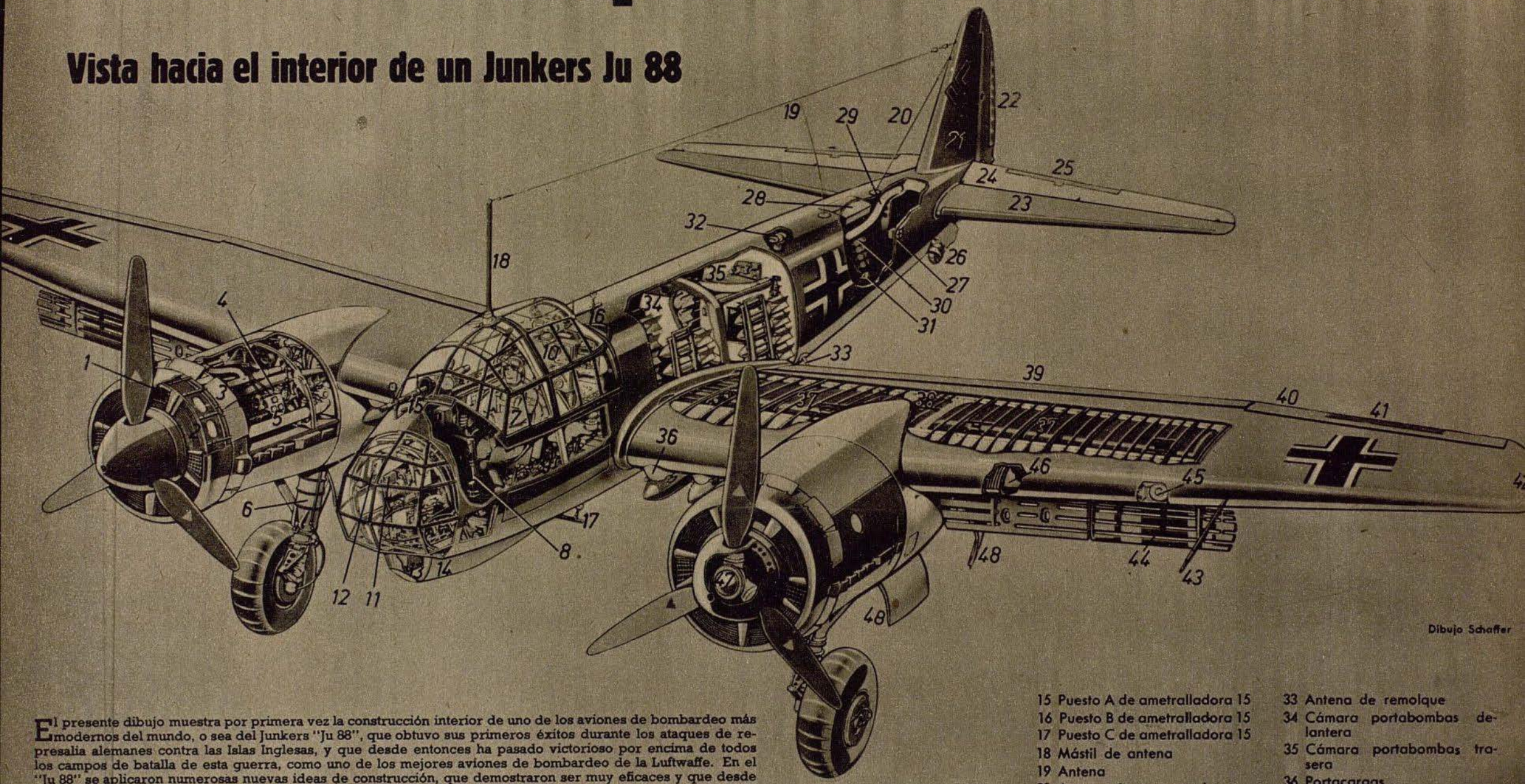
Y aquí un cuadrimotor alemán

El Focke-Wulf "Cóndor" no es sólo exteriormente un aparato de perfección máxima, pues todos los detalles de su construcción, sus numerosos instrumentos y sus instalaciones son pruebas de un nivel técnico que solamente puede ser alcanzado mediante una superioridad espiritual. Contrariamente al bombardero soviético, el avión "Cóndor" constituye el resultado de un trabajo uniforme y perfecto de peritos en la materia



La anatomía de un aparato de bombardeo moderno

Vista hacia el interior de un Junkers Ju 88



Dibujo Schaffer

El presente dibujo muestra por primera vez la construcción interior de uno de los aviones de bombardeo más modernos del mundo, o sea del Junkers "Ju 88", que obtuvo sus primeros éxitos durante los ataques de represalia alemanes contra las Islas Inglesas, y que desde entonces ha pasado victorioso por encima de todos los campos de batalla de esta guerra, como uno de los mejores aviones de bombardeo de la Luftwaffe. En el "Ju 88" se aplicaron numerosas nuevas ideas de construcción, que demostraron ser muy eficaces y que desde entonces han hecho escuela en todas las Armas Aéreas de las Potencias beligerantes. Entre otras innovaciones figura la reunión de toda la tripulación en un solo espacio cerrado situado en la parte delantera del aparato, pues de esta manera se posibilita una buena comprensión mutua, colaboración y ayuda recíproca de los tripulantes y eficaz calefacción de la carlinga. Esta cabina única permitió una reducción del fuselaje, lo que a su vez da lugar a un mejor rendimiento de todo el aparato. El Junkers "Ju 88" está construído según el sistema monocoque, y consta en su mayor parte de duraluminio. El fuselaje tiene un corte ovalado que termina en un filo perpendicular, o sea en el canto trasero del timón de dirección. Consta de una cubierta exterior de chapa lisa y de una armazón de anillos, parantes y travesaños livianos. La cubierta y la armazón forman un cuerpo único y cerrado, que es la particularidad del sistema monocoque. El tren de aterrizaje, de dos patas individuales y patín de cola, es escamoteado mediante presión a aceite. Debajo de las alas cantilever, se encuentran los frenos para el vuelo picado. En el canto trasero de las alas se encuentran los aletones auxiliares de aterrizaje y los alerones de alabeo, los primeros hacia adentro y los segundos hacia afuera. Los dos motores Junkers Jumo 211 forman una construcción tubular en las alas, y permiten un rápido cambio, es decir, en muy poco tiempo pueden ser cambiados por motores nuevos, necesitándose para ello sólo la intervención de tres hombres. Las bombas se encuentran colocadas, una sobre otra, en el interior del fuselaje, y pueden ser arrojadas en serie. Para el ataque en vuelo picado, las bombas son colocadas en aparatos especiales de retención que se encuentran debajo del plano inferior, entre el fuselaje y los motores. El "Ju 88" puede ser empleado para todas las clases de ataque, a saber: bombardeo horizontal, bombardeo en vuelo planeado y bombardeo en vuelo picado. como también para vuelos de reconocimiento de larga distancia. Por regla tiene cuatro tripulantes

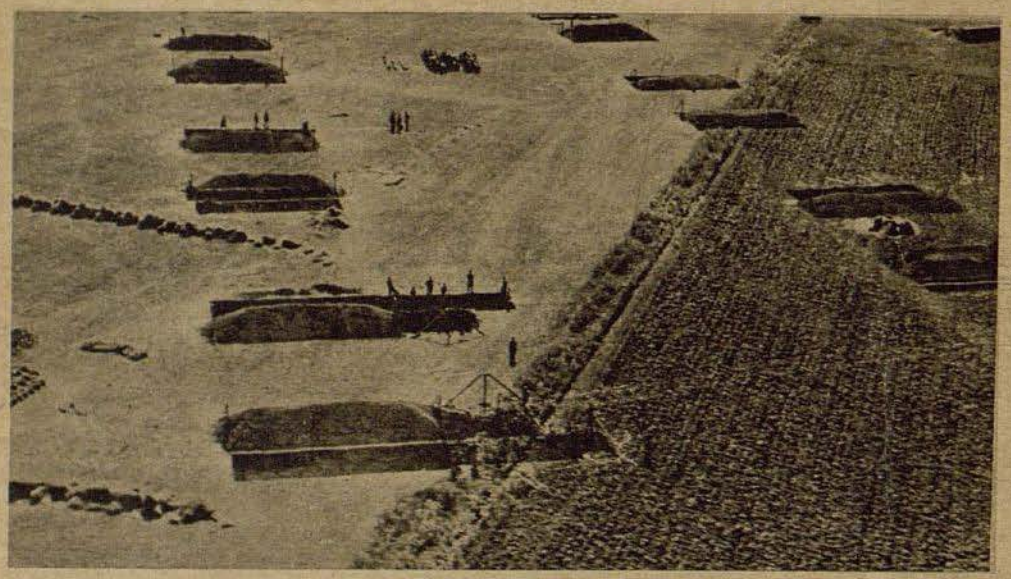
1 Refrigerador de lubricante
2 Refrigerador de anillo
3 Tapas del radiador
4 Motor Jumo 211
5 Instrumentos indicadores
6 Tren de aterrizaje replegable
7 Carlinga
8 Tubo soporte del volante
9 Aparatos de servicio
10 Techo desmontable de la carlinga
11 Cajón de cartuchos luminosos
12 Instrumento para lanzamiento en serie de bombas
13 Aparato de puntería
14 Suelo de la carlinga
15 Puesto A de ametralladora 15
16 Puesto B de ametralladora 15
17 Puesto C de ametralladora 15
18 Mástil de antena
19 Antena
20 Antena de emergencia
21 Plano de dirección
22 Timón de dirección con canto de estabilización
23 Plano de profundidad
24 Timón de profundidad
25 Canto de estabilización del timón de profundidad
26 Patín de cola retractable
27 Instrumentos de sanidad
28 Bote neumático
29 Válvula de descarga rápida del combustible
30 Tubos de oxígeno para respiración a gran altura
31 Brújula magistral
32 Aparato de marcación
33 Antena de remolque
34 Cámara portabombas delantera
35 Cámara portabombas trasera
36 Portacargas
37 Tanques de combustible
38 Caja de lubricantes
39 Aletón auxiliar de aterrizaje
40 Aletón de alabeo
41 Estabilizador del aletón de alabeo
42 Luz de posición de babor
43 Tobera manométrica
44 Freno para vuelo picado (de dos partes)
45 Reflectores
46 Instalación para contrarrestar la congelación
47 Hélice de paso variable
48 Fuselado del tren de aterrizaje

Muchachos del Servicio de Trabajo en una base aérea de campaña



He aquí voluntarios del Servicio de Trabajo holandés en marcha hacia el frente. El grupo de Servicio de Trabajo neerlandés bajo las órdenes de sus propios jefes apoya eficazmente a la tropa combatiente

Debajo: En estas zanjas se almacenan las bombas. La tierra cavada sirve al mismo tiempo para los parapetos contra metralla. Una vez finalizado el trabajo se procede al camuflaje



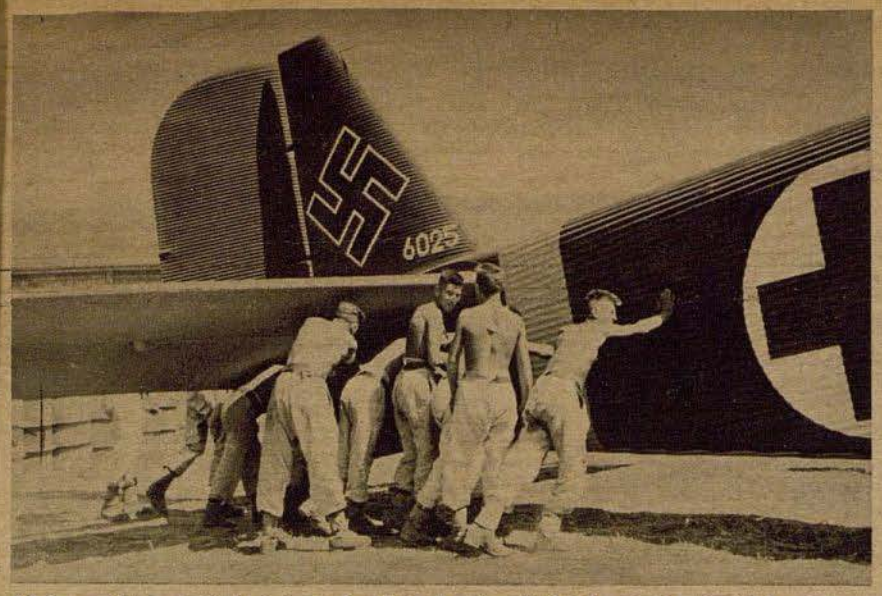


Con gran cuidado, los muchachos del Servicio de Trabajo trasladan los heridos a un Ju de transporte con el cual son transportados al hospital más cercano

Fotos PK de los corresponsales de guerra Arnhold (Sch 8), Kreten (Sch 1), Tomaschek (Sch 2), y Stanberger (1)

Debajo: Especial atención requiere el cuidado de las armas de a bordo. Mientras este muchacho limpia las armas exteriormente con un pincel, su compañero está sentado en la cabina y las limpia por dentro

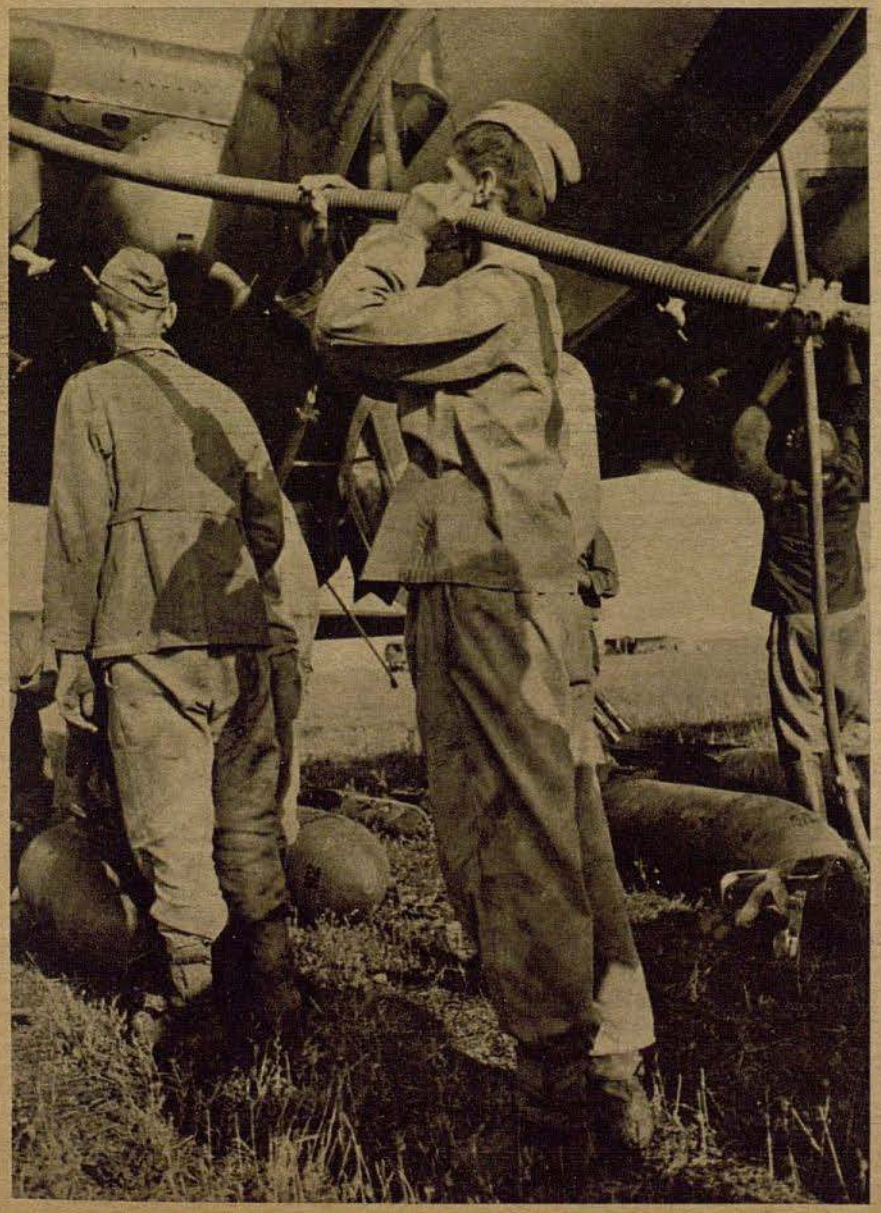


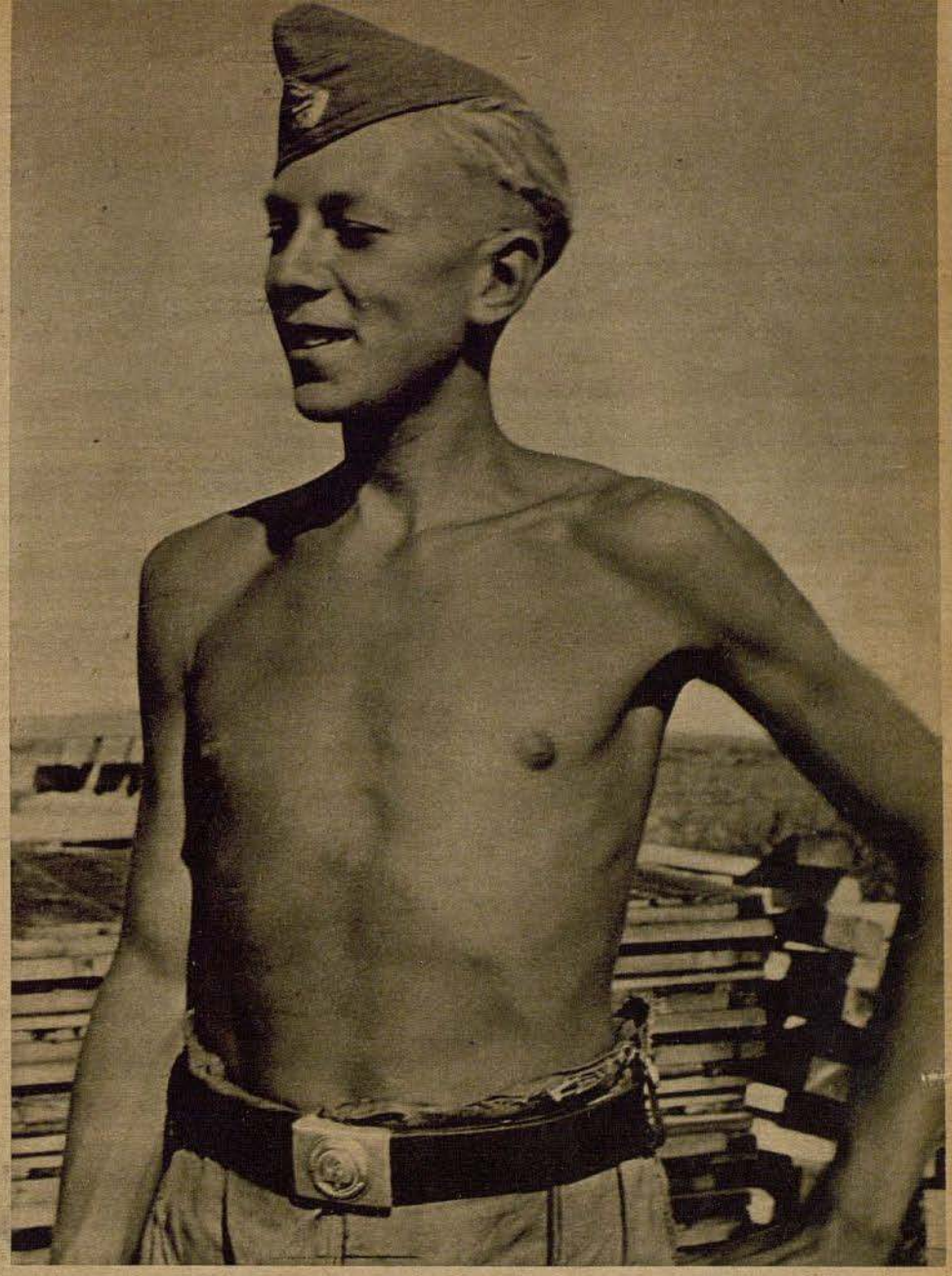


El Ju con la cruz roja ha tomado heridos a bordo. Todo el mundo empuja al pesado avión para ponerlo en dirección de despegue

En cualquier parte en la inmensidad del frente meridional, un grupo del Servicio de Trabajo ha construído un aeródromo de campaña. Llegaron bombas pesadas y superpesadas y fueron almacenadas y rodeadas con parapetos de protección contra la metralla. La gasolina estaba en un sitio y se habían construído los alojamientos provisionales. El Jefe de escuadrilla se alegró mucho al ver que todo estaba preparado para su unidad. A los muchachos del Servicio de Trabajo no les supo mayor premio por sus esfuerzos al serles encomendados el cuidado de los aviones. Los diferentes pelotones se cuidan afanosamente de sus aviones, buscando superarse uno al otro. Reglamentariamente se enganchan las bombas, se llenan los tanques con gasolina y se municionan las armas de a bordo. No solamente el sentido del deber militar da el impulso a estos hombres de Servicio de Trabajo, los más jóvenes soldados del Führer, sino también la certidumbre de poder tomar parte activamente en operaciones de capital importancia, pero también seguramenre el deseo de llegar a ser alguna vez aviador. Verdaderamente, nuestra Arma Aérea no puede recibir mejor renuevo que estos hombres del Servicio de Trabajo que poseen valiosos conocimientos debido a su actuación en el frente

Derecha: También este joven, oriundo de Colonia, está encuadrado en las filas del Arma Aérea en el frente oriental. El proverbial humor de Renania no le abandona jamás, aun siendo el trabajo abrumador







Arriba: Un pequeño golpe, y la bomba cuelga en su sitio

Izquierda: En los tanques fluye el combustible. Mientras un pelotón especial se ocupa de esta tarea, otros se afanan en colgar las bombas y controlar las instalaciones del avión

Derecha: El Caballero de la Cruz de Hierro capitán Mueller está satisfecho con el celo de los hombres del Servicio de Trabajo. Indudablemente descubrirá entre estos muchachos alguno que desearía incorporar a su escuadrilla



La suerte está con los valientes



Teniente MUELLER



Teniente TONNE



Alférez SCHMIDT



Capitán HELBIG



Alférez BEISSWENGER



Brigada REINERT

En reconocimiento de los méritos contraídos y el valor demostrado, el Führer condecoró al capitán Helbig, Jefe de grupo en una escuadra de bombardeo y como vigésimo soldado del Ejército alemán con

LAS INSIGNIAS DE ROBLE CON ESPADAS DE LA CRUZ DE CABALLERO

Además el Führer distinguió con

LA HOJA DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO

por su heroica actuación en la lucha por el porvenir de nuestro pueblo al alférez Heinz Schmidt, piloto en una escuadra de cazas, como 124 soldado del Ejército alemán; al alférez Federico K. Mueller, Jefe de escuadrilla en una formación de cazas, como 126 soldado; al teniente Wolfgang Tonne, Jefe de escuadrilla en una escuadra de cazas, como 128 soldado; al alférez Beisswenger en una formación de cazas, como 130 soldado, y al brigada Reinert, piloto en una escuadra de cazas, como 131 soldado del Ejército alemán



Capitán AMELUNG



Teniente SUMPF †



Alférez GRABER



Brigada LUCAS



De izquierda a derecha: **Capitán STOFFREGEN, capitán KAHL y Capitán FLECHNER**

Cómo se merecieron la Cruz de Caballero

El capitán Amelung, Jefe de escuadrilla en una escuadra de aviones en picado, ha conseguido grandes éxitos en cientos de servicios de frente en todos los teatros de la guerra, principalmente contra la Unión Soviética. — El capitán Stoffregen, Jefe de grupo en una escuadra de combate, capitán Kahl, Jefe de grupo en una escuadra de combate, y el capitán Flechner, Jefe de escuadrilla en una formación de combate, llevaron a cabo con sus unidades la dispersión y aniquilamiento del convoy gigante del enemigo en el Mar Glacial del 4 al 7 de julio de 1942. Efectuaron los ataques a la cabeza de sus dotaciones con gran tenacidad e insuperable valor, como también con suma habilidad táctica, obteniendo un gran y brillante éxito. — El teniente Sumpf, Jefe de escuadrilla en una formación de combate, hundió entre otros un transporte de 6.000 toneladas y aniquiló o averió 19 locomotoras, unos 140 vagones de mercancía, 90 camiones y 13 tanques; además consiguió interceptar 17 líneas férreas. No ha regresado de un servicio de frente. — El alférez Draber, Jefe de escuadrilla en una formación de stukas, ha destruído 19 tanques, 80 coches y 2 trenes blindados, además puso fuera de combate a 18 emplazamientos de artillería de campaña y antiaérea y se distinguió con magníficos impactos logrados en ataques contra estaciones y depósitos de municiones. — El brigada Lucas, piloto en una escuadra de cazas, ha derribado en arduos combates 82 aviones enemigos

Fotos PK de los corresponsales de guerra Brieke, Dreesen, Gallian (Sch 3), Ritter (Wb 1), Scherl-OKW (7)

Con dulce y látigo

El imperialismo norteamericano en América del Sur

Por el Dr. Walther Antzen

América del Sur ha sido descubierta desde Europa. Conquistadores españoles, que comandaban a pequeños grupos de luchadores osados, conquistaron y exploraron aquellas tierras en el breve lapso de seis decenios, entre 1492 y 1560. En los 250 años siguientes a esa época, españoles y portugueses colonizaron aquellas tierras gigantescas, a las que dieron el nombre de espacio ibero-americano, hasta que en los primeros 25 años del siglo XIX Ibero-América se independizó de ambas madres patria. Aun hoy, los sudamericanos celebran a Simón Bolívar, reformador de Venezuela, como uno de los grandes libertadores y emancipadores. Incluso se puede afirmar, que este gran libertador es el más célebre en toda la historia de Ibero-América. A él se relaciona estrechamente el concepto de la "libertad". Bolívar ha sido simultáneamente promotor de una idea de paz grande y verdadera para las dos Américas, proponiendo la unión de ambas en una Pan-América libre e independiente. En 1826 convocó la primera Conferencia Panamericana, eligiendo como punto de reunión el centro del doble Continente, Panamá.

Es significativo, que la historia sudamericana haya destacado tanto los conceptos de "independencia" y "colaboración panamericana", pues el destino ha querido que 100 años después de esta gran época para los sudamericanos se llegara exactamente a lo contrario: la independencia de Europa se convirtió en una dependencia de América del Norte, y la idea panamericana fué llevada a la práctica de una forma que hubiera sido combatida acerbamente por Simón Bolívar, pues en manos de EE.UU. de Norte América se convirtió en un instrumento del imperialismo.

Esta nueva línea en la historia de la colaboración comenzó con la fundación de la "Unión Panamericana", que tuvo lugar en Washington en 1889/90, ocasión en la cual se constató expresamente que la Unión no se ocuparía de cuestiones políticas. Para adoptar decisiones en nombre de la Unión, se reunían de caso a caso las Conferencias Panamericanas. En la sexta Conferencia, tenida lugar en La Habana en el año 1928, se había excluído expresamente, por última vez, la discusión política. La octava Conferencia Panamericana, celebrada en Lima en 1938, rompió abiertamente con la tradición y fué influenciada por los manejos de EE.UU. orientados contra las Potencias del Eje. El 15 de enero de 1942, la Conferencia Interamericana de los Ministros de Relaciones Exteriores de las dos Américas puso en descubierto hasta qué punto pasó América del Sur a depender casi totalmente de EE.UU. Esta actitud servil de los sucesores de Simón Bolívar pesa tanto más, cuanto que se sabe que los norteamericanos califican a los sudamericanos de "nativos", con lo que expresan claramente lo que piensan en realidad de los ibero-americanos. En la actualidad ya no cabe duda, que los EE.UU. de Norte América han echado el lazo de su política de fuerza por encima de casi toda la América del Sur. Solamente Argentina y Chile han podido conservar hasta ahora su independencia. Lo único interesante de este capítulo de la historia universal es llegar a saber cómo se han podido desarrollar las cosas de esta forma y con qué medios han actuado los EE.UU. Durante varios siglos, tanto la América del Sur como la Central han tenido con Europa lazos económicos más fuertes que con América del Norte. Este país, que desde hace mucho tiempo cuenta con una industria altamente desarrollada es tan rico en productos de toda clase que está "satisfecho", por lo cual, normalmente, no puede adquirir los excedentes de productos agrícolas de Sudamérica. Por tal motivo, los países sudamericanos trabajaban desde generaciones con Europa, comprando aquí productos industriales y suministrando productos agrícolas. Más o menos desde 1881, el imperialismo yanqui comenzó a entremeterse en este desarrollo sano y conveniente para la independencia de los Estados sudamericanos. Teodoro Roosevelt, fundador del imperialismo norteamericano y pariente lejano del actual presidente de los EE.UU., comenzó en aquel entonces con su conocida política del "gran garrote", ejerciendo una presión brutal sobre los Estados sudamericanos más débiles y obligándolos a satisfacer sus exigencias económicas. Tanto en Méjico como en toda la América Central, los actos de fuerza por parte de Norte América figuraban en el orden del día. Desde esa época, los métodos de la política norteamericana se destacaron por su curso ziszás. Como después de la primera Guerra Mundial los EE.UU. de Norte América se habían convertido, debido a su intervención en conflictos europeos, del mayor deudor en la potencia acreedora más grande del universo, disponiendo de grandes cantidades de dinero, Washington comenzó a hacer jugar a su "diplomacia del dólar" en una medida jamás imaginada. Los empréstitos no sólo eran concedidos a los Estados que los solicitaban, sino que eran impuestos a algunos países cuya dependencia de EE.UU. se deseaba establecer. Ya en el año 1929, esta diplomacia había llegado a tal desarrollo, que más de la mitad de los Estados ibero-americanos debían aceptar a consejeros financieros norteamericanos como comprobantes oficiales de deudas. Al estallar la actual guerra, los EE.UU. lograron cortar totalmente a América del Sur de Europa, y en consecuencia, los empréstitos colocados en los Estados sudamericanos dejaron, en su mayor parte, de rendir intereses. De esta manera, la dependencia financiera se convirtió en una dependencia política completa.

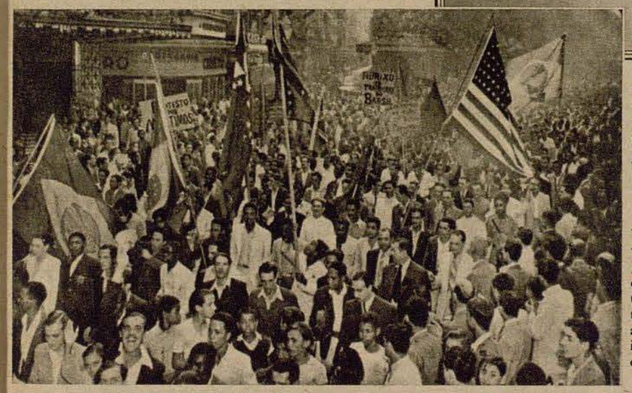
Mientras que la abierta diplomacia del dólar caracterizó a la época posterior a la primera Guerra Mundial, después de haber llegado F. D. Roosevelt a la presidencia de los EE.UU. se creyó conveniente iniciar una "fase de neutralidad", proclamada a plena voz. La nueva política situaba en el primer plano a la buena vecindad, pero en el fondo continuaba actuando con sus antiguas artimañas. Mientras que el primer Roosevelt había echado mano a medios de fuerza brutal, se creía ahora que sería más hábil e inteligente sobornar a los políticos, a la prensa y a parlamentos enteros. Simultáneamente se inició una gran campaña ideológica, dentro de la cual la fe en el progreso de EE.UU. era elevada a receta de felicidad para la civilización universal. Se predicaba a los sudamericanos que podrían vivir de manera tan "moderna" y "feliz" como los yanquis, siempre y cuando crearan las instalaciones técnicas necesarias. Estas serían puestas a disposición por los norteamericanos, y el dinero necesario también, so condición de que, en su política, los sudamericanos se adaptaran a determinados deseos de Washington. En ésta se sintió cierta sorpresa en vista de lo bien que funcionaba el nuevo método.

En América del Sur, el camino hacia el poder está acompañado en muchos casos de manejos, artimañas y juegos diplomáticos típicos de EE.UU. Por encima de la economía, del comercio y de la técnica, de la bolsa, prensa, industria cinematográfica e imprenta se comenzó a trabajar con los medios del dinero, de la insidia, de la presión y de la propaganda. En la actualidad apenas será posible ofrecer un cuadro aproximado de todo el aparato que trabaja en Washington únicamente para los Estados de la América del Sur. De todas maneras es interesante analizar un sector de este sistema, el de la aviación comercial. América del Sur se percató después de la primera Guerra Mundial, que en vista de las inimaginables posibilidades económicas que se le ofrecían, sus ferrocarriles estaban atrasados en por lo menos 50 años. Por ello, los Estados sudamericanos echaron mano, de buena gana, a los ejemplos que el tráfico aéreo daba en otras partes. Especialmente Colombia, que incluso hoy día cuenta con la red aérea más densa de América del Sur, se preocupó temprano del establecimiento de una aviación comercial propia. Bolivia y el Brasil realizaron intentos análogos. Los tres Estados se sirvieron gustosos de la ayuda alemana, tanto más, cuanto que después de la primera Gran Guerra, Alemania había quedado derrotada como Potencia política, por lo cual no se le podían atribuir objetivos imperialistas. Así fué, que aviones alemanes Dornier y Junkers obtuvieron brillantes éxitos en las costas y en las rutas interiores de América del Sur. Con aparatos alemanes y contando con los consejos y el apoyo de alemanes, la "SCADTA" (Sociedad Colombiano-Alemana de Transportes Aéreos) se hizo cargo del tráfico aéreo en Colombia, mientras el "Lloyd Aéreo Boliviano" y el "Sindicato Cóndor" hacían lo mismo en Bolivia y en el Brasil.



Este mapa general ilustra la riqueza económica de América del Sur, sobre la cual han echado sus ojos y sus garras los gobernantes de Washington

Mapa Troster
Foto Scherl-Bilderdienst



Río de Janeiro, poco antes de la declaración de guerra del Brasil a Alemania e Italia. Aquí se "crea entusiasmo". Las banderas estrelladas llevadas por las calles al lado del pabellón brasileño indican quien se encuentra detrás de estas manifestaciones callejeras

Después de que los citados Estados sudamericanos habían establecido rutas aéreas propias, quedaba preparado el terreno para abordar el gigantesco proyecto de cubrir al Atlántico Sur con una comunicación aérea. Se trataba de enlazar a la red aérea sudamericana con la europea. Alemania, Italia y Francia hacían esfuerzos en este sentido. El dirigible alemán "Graf Zeppelin" realizó su primer vuelo programático en marzo de 1932. La Lufthansa Alemana estableció un servicio postal regular sobre el Atlántico Meridional. Primero se sirvió de la comunicación aérea vía Barcelona — Cádiz— Islas Canarias, donde el correo pasaba a buques rápidos. En la Isla Fernando de Noronha, los aviones del Sindicato Cóndor recogían el correo y lo llevaban a Río de Janeiro y Buenos Aires. Desde 1934 este tráfico fué acelerado más aún, ya que se establecieron bases aéreas flotantes que permitían el cruce del Océano en avión.

El pacífico trabajo aéreo alemán, que servía a toda la humanidad, fué socavado primero por parte norteamericana en 1940, cuando Washington se hizo cargo del control de toda la aeronavegación colombiana, despidiendo a todos los pilotos alemanes que, en parte, habían trabajado fielmente durante 20 años para Colombia. El lugar de los pilotos alemanes fué ocupado, sin excepción, por norteamericanos. ¡Era una verdadera burla si la prensa colombiana hablaba simultáneamente de la satisfacción general por la "nacionalización" de las comunicaciones del Estado!

En esta relación interesa analizar el desarrollo de la aviación norteamericana. En el mes de mayo de 1918 fué inaugurada por pilotos militares en el trecho de 350 kilómetros entre Nueva York y Washington, luego el correo se hizo cargo de la aeronavegación postal y en 1920 ya existía la Línea transcontinental de Nueva York a San Francisco (4260 kilómetros). En el año 1928, el déficit de las 33 compañías aéreas norteamericanas había ascendido de tal manera que el Estado debió introducir reformas fundamentales, guiándose por el ejemplo de Europa. Es natural que en esa época de ensayos, a veces aventurados, la aviación estado-unidense no podía ampliar sus redes hacia otros continentes. Incluso la "Pan-American Airways Inc.", fundada en el año 1928, no logró, en sus primeros tiempos, llegar más allá de las fronteras meridionales de los EE.UU., a pesar del apoyo que le prestaba el Estado. Entonces se decidió emplear un método descomunal: el Coronel Lindbergh, que se había hecho célebre por su primer vuelo transoceánico, fué enviado hacia el Sur en un gran vuelo de propaganda de la "Pan-American". Méjico abrió sus fronteras a la aviación norteamericana. A las líneas a Cuba y a las Bahamas siguieron rápidamente acuerdos con casi todos los Estados Centroamericanos. La red de la Pan-American Airways continuó extendiéndose hacia Colombia y Venezuela. Una empresa de aviación, fundada por la Pan-American, avanzó por Ecuador y Perú hacia Chile. De esta forma, el Oeste sudamericano quedaba cubierto con líneas aéreas norteamericanas. En el Este, otra línea llegó poco después hasta Río de Janeiro y Buenos Aires. Así, América del Sur había sido tomada, sistemáticamente, dentro de una tenaza. También por sobre este capítulo de la historia sudamericana se encuentran, como monumentos de advertencia, los conceptos "Pan-America" e "independencia". Por cierto que a este respecto, Pan-America sólo significa una firma, que no trabaja con pilotos sudamericanos sino que con aviadores estadounidenses. E "independencia" significa en este caso "desistir de la ayuda alemana" en favor de los plutócratas del dólar con sede en Nueva York.

La Cruz Gamada Azul sobre Fondo Blanco

Camaradas del Arma Aérea finlandesa

Del corresponsal de guerra Markus Joachim Tidick

III



¡Todos manos a la obra! Un caza finlandés del tipo Fiat G 50 es empujado por el personal de tierra

PK Fotografías del corresponsal de guerra Engelmann (2)

PK Sobre la orilla de arena entre dos lagos en Finlandia central se encuentran camuflados varios aviones de combate. Uno de los aviones casi está metido en un hermoso jardín de un hotelito de verano. Ahora viven en estas casas los soldados de la formación aérea, que han lanzado sus bombas con éxito sobre la línea ferroviaria de Murman, aeródromos militares y otros objetivos de los soviets.

Al regresar pasamos ante una barraca en la cual se oye cantar a los soldados. Precisamente se inaugura el nuevo comedor. Nos detenemos y escuchamos, a través de las ventanas puedo ver soldados que están sentados ante mesas cubiertas con manteles blancos. Es una melodía preciosa cantada con brío y con alegría. Más tarde termina el canto, sale un capitán que da parte a su jefe; nosotros entramos en la gran sala. Todos están reunidos, oficiales y algunas "lottas". Nos miran todos con cierto dejo de timidez y alegría y se fijan en nuestros uniformes del Arma Aérea alemana. Entonces se levanta el capitán haciendo una señal con la mano — todos comienzan a cantar. Conocemos la canción, es alemana y la cantan sonrientes y alegres con texto finlandés. Nosotros entonamos la canción en alemán y marcamos el compás con la punta de la bota. Nuestros soldados alemanes no lo pueden hacer mejor. Se siente que al soldado finlandés le gusta cantar las bellas canciones de su patria y las marchas militares alemanas, que ahora han llegado a conocer y como quien dice fueron asimiladas. Lo esencial es que los sentimientos en el corazón de los soldados sean los mismos. Siempre nos vuelven a mirar, están contentos de hacernos una alegría con su canción que a todos nos ha emocionado. Es curioso hasta que punto pueden entusiasmar y unir un par de canciones. El comandante no podía haber tenido tan fácilmente una impresión más agradable como ésta. Todo se desenvolvía con gran naturalidad sin notarse programa de ninguna clase y por lo tanto todo irradiaba simpatía. Era una verdadera fiesta de hermandad de armas.



"¿Después de cuántos vuelos contra el enemigo se recibe la condecoración"? pregunta el capitán de aviación finés, que lleva la Cruz de Hierro de II

Al enterarnos que existía una escuadrilla finlandesa dotada con bombarderos cogidos al enemigo decidimos visitarla y si fuera posible volar con ella. Sentíamos el deseo de conocer un avión de combate soviético de cerca y volar en él, ya que solamente lo vimos como montón informe de metales retorcidos y cristales astillados.

Llegamos por la tarde, el jefe de escuadrilla regresó hace un instante, precisamente a estas horas comienza aquí la mayor actividad. Se prefiere la noche para las operaciones. Nos recibe una persona tranquila y afable que nos explica y prepara todo en pocos minutos. Vemos pocos oficiales, todo se hace con regularidad y sin precipitación, nadie habla de las acciones, y nosotros — si no lo supiésemos ya — no pensaríamos que desde aquí se llevan a cabo operaciones de importancia y que esta escuadrilla ya se ha creado un nombre con los hundimientos de submarinos. En el mapa del Golfo de Finlandia están marcados con lápiz rojo los puntos en que fueron destruidos los sumergibles del enemigo. Pero seguramente el capitán no hubiera hablado de ello, sino lo hubiéramos instado.

Los finlandeses cogieron a los soviets durante la guerra de invierno gran número de aviones. El joven alférez con el cual voy a volar como observador, me indica mi asiento en un avión de bombardeo ligero de tres hombres de dotación. La construcción soviética no es que se diga algo excepcional; la dotación está dispuesta en su interior de tal forma, que uno no ve al otro, cosa que no redunda en provecho de la tripulación. Delante en la cúpula se encuentra el observador con los pies puestos sobre el cristal. En el caso de tener que aterrizar sobre el fuselaje no podía salvarse a no ser que salte con el paracaídas.

La ametralladora gemela tiene restringida libertad de movimiento. Como no ve al piloto, el observador no puede entenderse con él ni aún por gestos. Esto es muy desagradable, ya que la instalación telefónica es muy deficiente y para entenderse con el camarada hay que hablar lenta y repetidamente. También las cualidades de despegue y aterrizaje del avión son bastante desagradables. El alférez Palosuo dice que este aparato no es apto para principiantes. Sea lo que sea estoy enterado de lo que debo hacer y si encontramos algo, también funcionará el lanzamiento de bombas. En la parte inferior del avión cuelgan las bombas de profundidad que parecen tanques de gasolina.

Cuando despegamos, ya había pasado la medianoche. El avión rueda sobre la pista con tendencia de inclinarse hacia un lado y más tarde vemos en la tenue luz de la noche la costa de Finlandia en el mar Báltico. Volamos sobre barcos de guerra finlandeses, un par de veces vemos bajo nosotros las barreras de minas que se mecen sobre las olas con movimiento maligno henchido de peligros.

Hemos pasado de largo la isla Hogland, cerca de sus costas navega un barco. Casualmente lo veo en este instante a través de la pequeña ventanilla a mi derecha, por la cual también se ve una parte del motor. Debajo del motor veo un punto luminoso rojo, como si algo estuviese ardiendo. Es decir, de por sí debía tener un color más amarillo. En los auriculares oigo algo como "barcos abren fuego — disparan". Pronto estamos fuera de su alcance.

Cuando aterrizamos hablamos sobre lo sucedido. Es comprensible que el barco disparara sobre nosotros — era finlandés — puesto que volábamos en un avión cogido al enemigo. Pero por otro lado pudiéramos habernos dado a conocer disparando un proyectil luminoso. Cuando dije ésto, el alférez se echó a reir y me contestó en alemán imperfecto "Sí, pero bala luminosa verse desde lejos, y si sumergible soviético estar cerca, ver también y estar prevenido". Este alférez prefiere los riesgos de la defensa propia que dar posibilidades al enemigo de evadirse.

Podrá decirse que hasta ahora en este informe poco he tratado de las operaciones del Arma Aérea finlandesa y en cambio más extensamente de cosas periféricas al tema. A este respecto debo decir lo siguiente. En conjunto las operaciones se efectúan en la misma forma como las nuestras. La única diferencia está en la apreciación de la emoción individual y no en el orden táctico. Lo decisivo y esencial es poder observar a los camaradas finlandeses como soldados y aviadores. Con ello cobran más importancia todas aquellas cosas al parecer insignificantes como son el contacto personal y el ambiente. La simpatía que nos profesamos y en que se basa nuestra hermandad de armas es la veneración que sentimos por el pueblo finlandés y sus soldados y el valor de la nación, el indomable deseo de libertad que no se ha dejado doblegar durante siglos, y el gran valor guerrero. De la misma forma como el Fuehrer exteriorizó espontáneamente el aprecio por este valeroso país con su visita al Mariscal de Finlandia, todo el pueblo finlandés y en primer lugar sus soldados sintieron gran alegría y júbilo, que en todas partes se demostró en mayor o menor grado. El curtido pueblo de guerreros esperaba por lo tanto con impaciencia la visita de su Mariscal en el Cuartel General del Fuehrer. La confianza que se siente por un pueblo y su Ejército — y esto es lo que precisamente nos diferencia como soldados de los hombres autómatas y sin alma que conducen los aviones y tanques soviéticos — es la confianza en la moral y en el hombre en las horas decisivas. Por lo tanto, es mucho más importante saber ¿cómo es nuestro compañero de armas finlandés? al ¿qué emociones ha experimentado durante sus servicios de frente?

El pequeño Abecedario de ADLER

Los globos explotan a 30 kilómetros de altura

Las alturas máximas que hasta ahora ha alcanzado el hombre sobrepasan en poco los veinte kilómetros. Cálculos teoréticos y las experiencias hechas durante las ascensiones record que hasta hoy en día se llevaron a cabo, han aportado valiosos resultados sobre la composición del aire en aquellas capas de la atmósfera, en las cuales hasta ahora no ha penetrado ser humano. ¿Pero es que estas investigaciones son exactas? Esto sólo se puede comprobar en el lugar mismo. Desde hace años y con este fin se efectúan gran número de ascensiones con globos de ensayo desde las grandes estaciones meteorológicas. Estos globos que no llevan tripulación pueden subir mucho más alto que el hombre. Cuanto más altura alcance un globo más se hincha puesto que el gas encerrado en su interior adquiere cada vez más volumen al descender la presión exterior. O sea que llegará el momento en que la envuelta del globo no resistirá la presión interior y estalle. Para llegar a alcanzar grandes alturas, los globos sólo se llenan en parte con gas, de forma que no están hinchados por entero hasta que no hayan llegado a varios kilómetros de altura. Además estos globos registradores de las estaciones meteorológicas se fabrican de goma. Pese a lo cual se registra un curioso fenómeno, puesto que todos ellos estallan a una cierta altura, que oscilla entre 22 a 30 km. Solamente dos veces alcanzaron estos globos alturas superiores, una vez en Alemania que alcanzaron 36 km de altura, y otra vez en Africa, dónde llegaron a los 38 km. Según recientes investigaciones parece que en primer lugar se debe al frío reinante en aquellas alturas el que estallen antes de tiempo estos globos de ensayo. La envoltura de goma se pone áspera y pierde flexibilidad al llegar a una temperatura de 55 grados bajo cero. Incluso con todos los medios de la ciencia moderna no será posible que los globos asciendan aún más. Se ha llegado a un límite que no se sobrepasará, hasta que se haya fabricado una tela adecuada para los globos que resista el frío y demás influencias en parte hasta ahora desconocidas que reinan en aquellas alturas estratosféricas.



Estos bultos blancos (foto izquierda) de por sí no tienen aspecto de ropa sucia. La resistencia de esta tela tan fina pero fuerte disminuye notablemente por la acción del polvo. Por lo tanto, es indispensable que los paracaídas sean lavados a tiempo

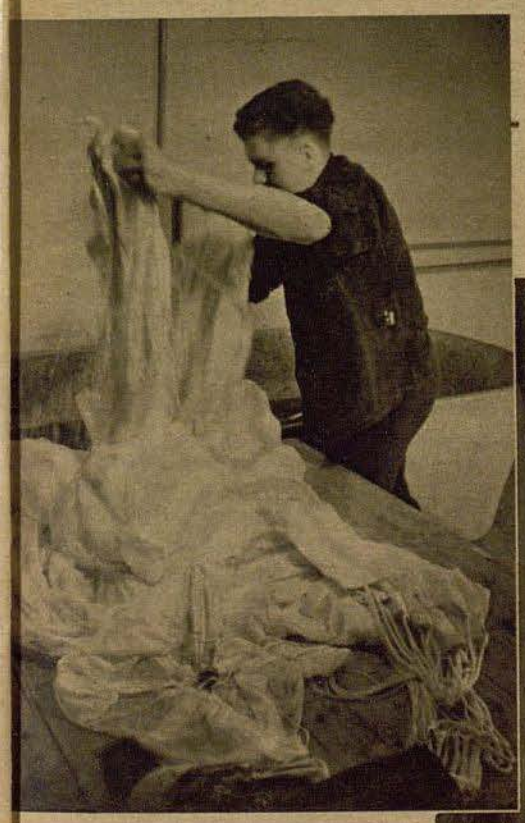
PK Fotografías del corresponsal de guerra Speck (PBZ)

Derecha: Solamente la seda se introduce en el recipiente donde es lavada debidamente, lo que no es necesario con los demás accesorios

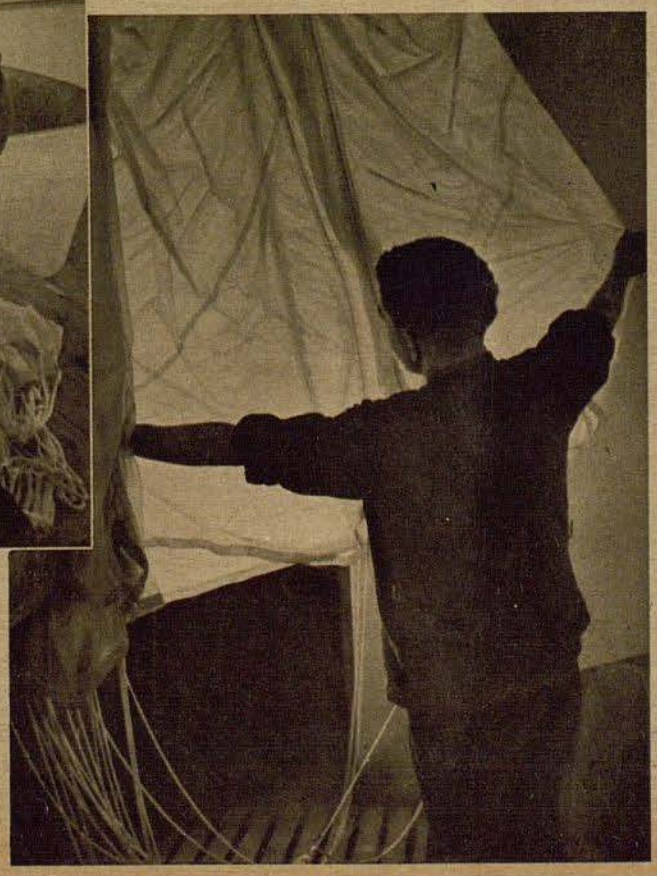


Lavado de paracaídas

En toda base aérea de mayor importancia existe una lavandería para paracaídas, en la cual se lavan los paracaídas sucios. La valiosa seda ha de ser tratada con especial cuidado. Nuestras fotos nos muestran una de estas lavanderías, cuya labor es de gran importancia para la conservación de los paracaídas, equipo indispensable para las dotaciones de los aviones



espués de haber sido enjuagado varias veces, el paracaídas es extraído del ua por manos expertas que lo escurren idadosamente. No se retuerce, porque es perjudicial para la seda



un dispositivo especial se cuelga el racaídas una vez lavado para dejarlo escurrir



Seguidamente los paracaídas se izan a la torre de secar. Calefacción y ventiladores tienen la función de mantener constante la humedad de la atmósfera, ya que el aire demasiado húmedo o seco es nocivo para la seda. A los tres días el paracaídas queda seco

Salto sobre el enemigo



Una producción cinematográfica sobre el empleo de las tropas paracaidistas

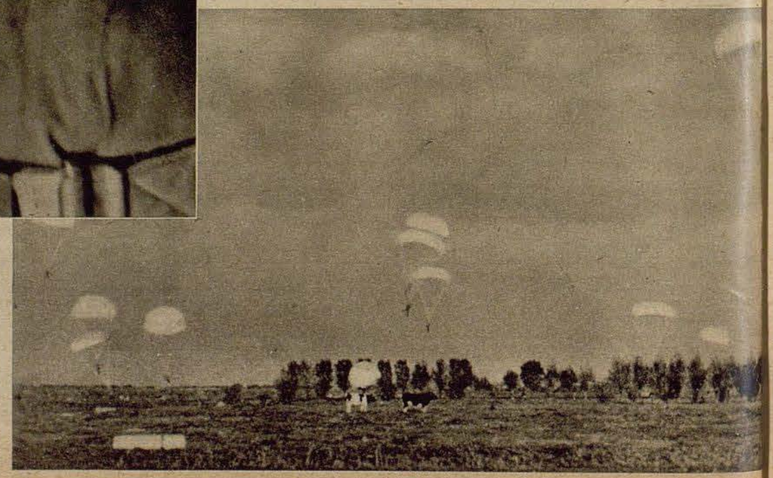


En pocos segundos el avión de transporte llegará a su objetivo

En la Biennale de Venecia del año actual, se ha proyectado la película cultural de la Tobis "Salto sobre el enemigo", que se ha rodado por encargo del Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas. El film se basa en el informe de combate de un batallón de paracaidistas, que tomó parte en la conquista de la plaza fuerte de Rotterdam. Los actores de la película no son profesionales, sino soldados que el 14 de mayo de 1940 saltaron sobre el enemigo tomando la fortaleza. Su valor y espíritu de sacrificio decidieron rápidamente la acción llevada a cabo por sorpresa



¡A los aviones!



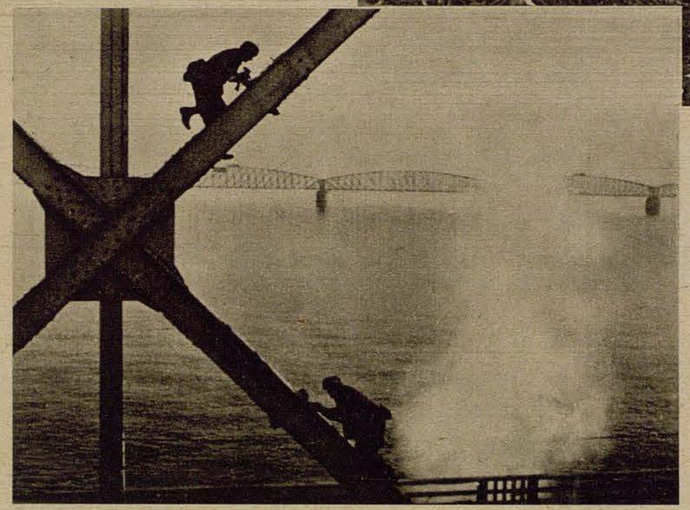
Derecha: En medio del territorio enemigo caen soldados del cielo

Fotografías Tobis



Derecha: Rápidamente se venció la resistencia alrededor de los edificios del puente

Debajo: Se quitan las cargas explosivas que el enemigo puso en los puntales del puente. Debido a la rapidísima acción de los paracaidistas no tuvieron tiempo de detonar

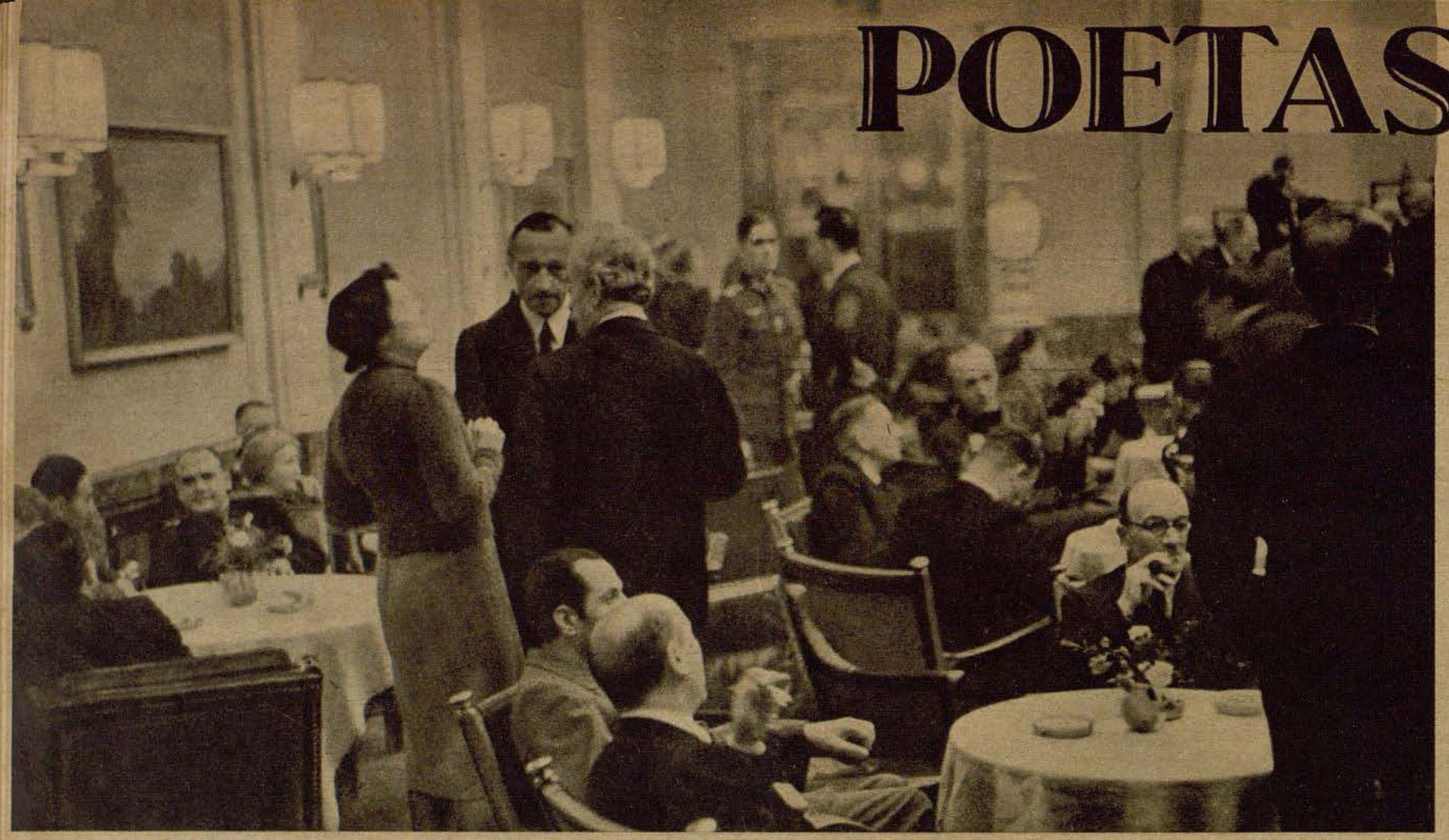




Las vanguardias blindadas alemanas han alcanzado la cabeza de puente. Los camaradas de la Luftwaffe les han abierto el camino y han hecho frustrar toda tentativa de voladura (Fotografía inferior)



POETAS





Ya la primera noche reunió a los poetas alemanes y extranjeros. Más de 60 huéspedes del exterior representaron a 14 naciones europeas

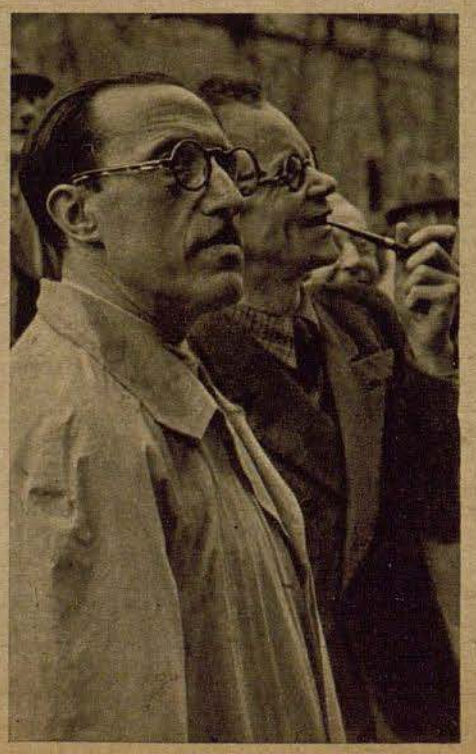
Informe ilustrado del Dr. H. Franz

Izquierda: Los dos participantes húngaros, visitando al célebre castillo de Wartburg. Son el autor de novelas Josef Nyirő, uno de los más destacados representantes de la literatura popular húngara, y Lőrincz Szabó, lírico de méritos y traductor de diferentes obras literarias europeas





Arriba: Aquí vemos al conocido poeta georgiano Robakidse (izquierda), que habiendo emigrado de la Unión Soviética, encontró una nueva patria en Alemania. En sus libros descubrió la verdadera cara del bolchevismo



Izquierda: El vicepresidente de la Asociación de Escritores Europeos, Veikko Antero Koskenniemi. Es inolvidable que este lírico finlandés ya se haya confesado en 1919 a Alemania mediante sus obras

Derecha: El conocido profesor español Ernesto Giménez Caballero, que con su libro "Genio de España" se hizo portavoz de los nacionalistas españoles. Al lado de él vemos a Tito Colliander, uno de los más destacados representantes de la literatura fino-sueca

de 15 naciones

En Weimar se reunieron recientemente poetas alemanes y extranjeros. Indudablemente, ningún lugar puede ser más adecuado para este congreso, que se repite todos los años, que la ciudad de Weimar, tan estrechamente relacionada a los nombres de los mejores poetas alemanes. Aquí, poetas han hablado ante colegas sobre los grandes problemas espirituales de esta guerra, que no es solamente una lucha de las armas, sino que también una disputa de los espíritus. En la actualidad, el poeta debe ser, más que en qualquier ocasión anterior, portavoz de la nación, expresando lo que siente con fuerza poética. Así es que hoy en día el poeta es un soldado espiritual, que en nuestra lucha por la libertad ocupa el mismo lugar que el luchador del frente. Con los poetas alemanes se reunieron aquellos de las naciones aliadas y amigas, unidos todos ellos en la Asociación de Escritores Europeos

Uno de los más conocidos historiadores de literatura de Italia, profesor Arturo Farinelli, derecha, que se destacó por sus trabajos sobre Goethe, Herder, Humboldt, Beethoven, Schubert y otros

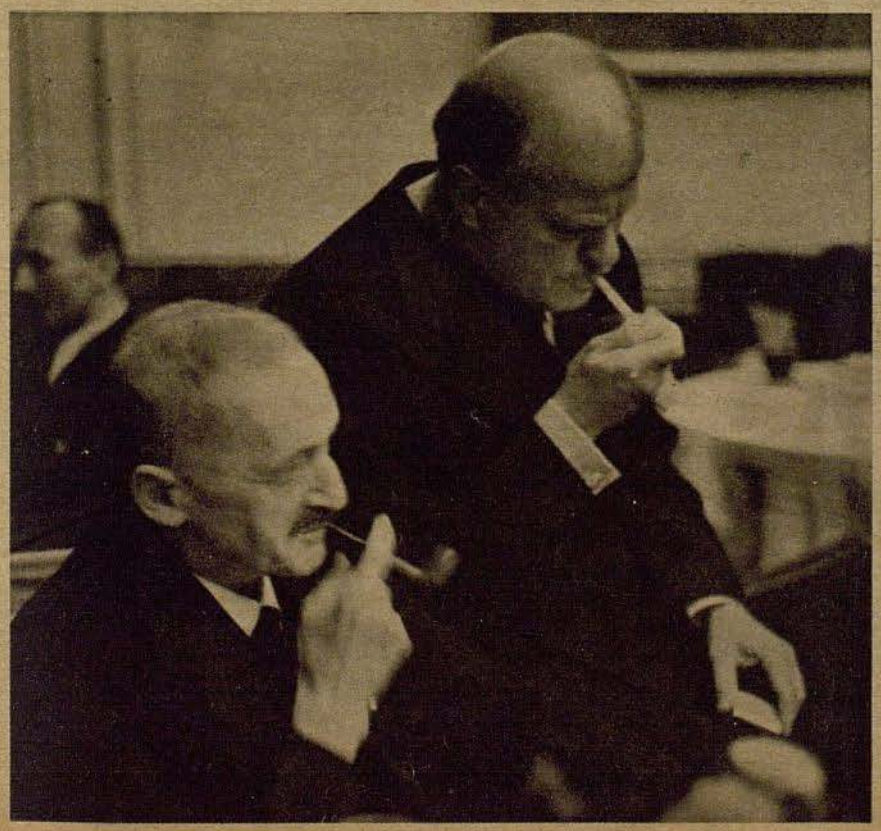


Debajo: Durante el Congreso de Weimar, los poetas extranjeros visitaron el castillo de Wartburg. Tres noruegos, a la derecha Lars Hansen y en el centro Karl Holter, satisfacen aquí su interés por la artillería





Erich Edwin Dwinger, oficial en las dos guerras mundiales, presenció, siendo prisionero de los rusos, el desarrollo del caos bolchevique, y lo describió en una trilogía. En el Congreso de Weimar pronunció una conferencia sobre el tema "El bolchevismo como amenaza de la civilización mundial"



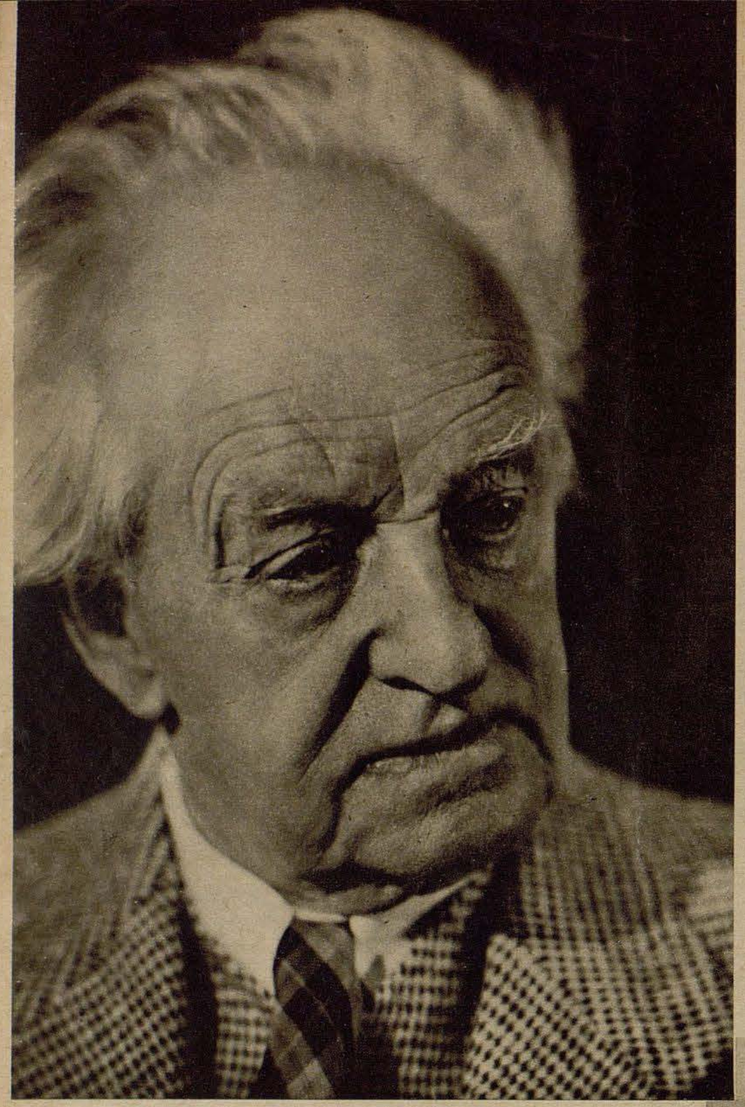


Estos dos oficiales del Arma Aérea son los dos poetas Richard Euringer, izquierda, y Wilhelm Ehmer. Euringer ya actuó de aviador en la primera Gran Guerra, destacándose por sus obras sobre la aviación. Ehmer, que también ya fué oficial en la primera Guerra Mundial, habló en el Congreso sobre el tema "La fuerza creadora de la guerra". Con su libro "La noche ante París" dió forma a uno de los episodios de esta conflagración

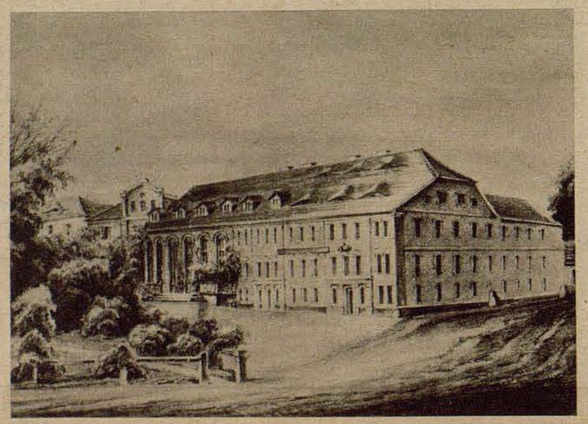
En la foto a la izquierda dos suizos. El lírico y autor de cuentos del campo Alfred Huggenberger, izquierda, y el célebre autor de novelas John Knittel, que ha vivido mucho tiempo en Egypto y otras partes del Africa Septentrional. En sus novelas, que analizan problemas de actualidad, Knittel defiende los derechos de vida de las naciones jóvenes

GERHART HAUPTMANN

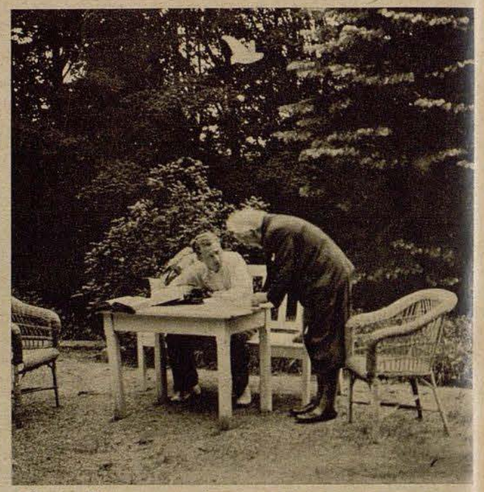
En ocasión de cumplir el poeta 80 años el 15 de noviembre de 1942



Ultima fotografía de Gerhart Hauptmann hecha en este verano



La casa natal del poeta en Salzbrunn

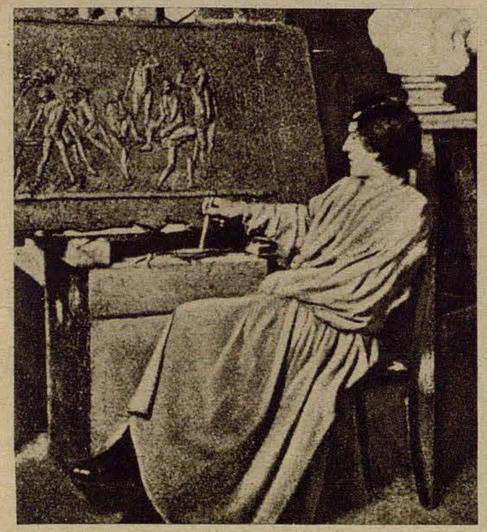


Gerhart Hauptmann en el parque de Agnetendorf durante el trabajo con su secretario. Este escribe lo siguiente sobre el gran poeta: "Desde un principio Gerhart Hauptmann prefería dictar. Siente una profunda aversión contra el papel, tinta y pluma. Precisamente por esto hay que profesarle más cariño aún. La palabra viva es el material con que trabaja"

Debajo: Gerhart Hauptmann con sus tres hijos de primeras nupcias a principios de siglo

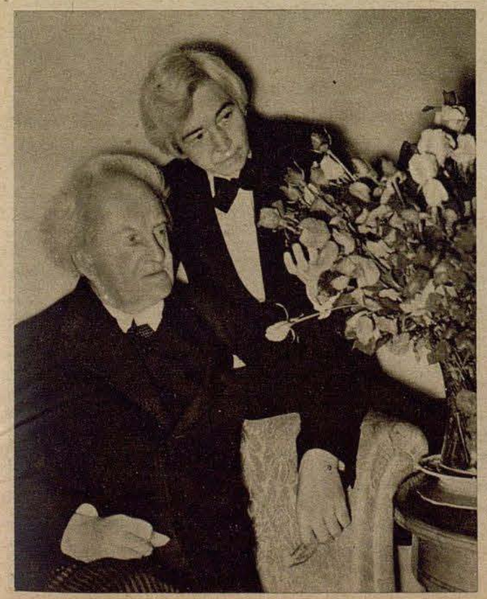


El espíritu que más penetra el mundo es el que más entrañablemente se ahonda en la madre patria. Esto sucede con la obra de Gerhart Hauptmann, que siendo un exponente de la literatura patria ha llegado a ser patrimonio de la literatura mundial. Todos los protagonistas de sus obras reflejan el espíritu peculiar de Silesia, en la cual se ha conservado desde tiempo inmemorial la fe inquebrantable en la justicia inherente entre los hechos y los sufrimientos de la vida humana. Entre muchos otros héroes de sus creaciones nombraremos los más conocidos como son: Hannele, Florian Geyer, la madre Wolffen, el colega Crampton, Rose Bernd, el carretero Henschel. Todos éstos no llegaron a ser héroes de teatro o novela, sino que debido al amor de su creador siguen siendo figuras profundamente humanas tan reales y vivas como cualquiera de nosotros



El poeta a los 22 años de edad en su estudio de escultor en Roma. Eran los años en que se formaba del escultor el literato. No quería trabajar con materia inerte, sino crear personajes llenos de vida

Fotografías Scherl-Bilderdienst



El poeta con su esposa



En 1885 llegó Hauptmann por primera vez a Berlín. Aquí ha luchado hasta conquistar la fama. Nuestra foto le muestra en octubre de 1910 con uno de sus hijos en la mañana de estreno de su nuevo drama "Vidas solitarias", que se llevó a cabo en el teatro Lessing

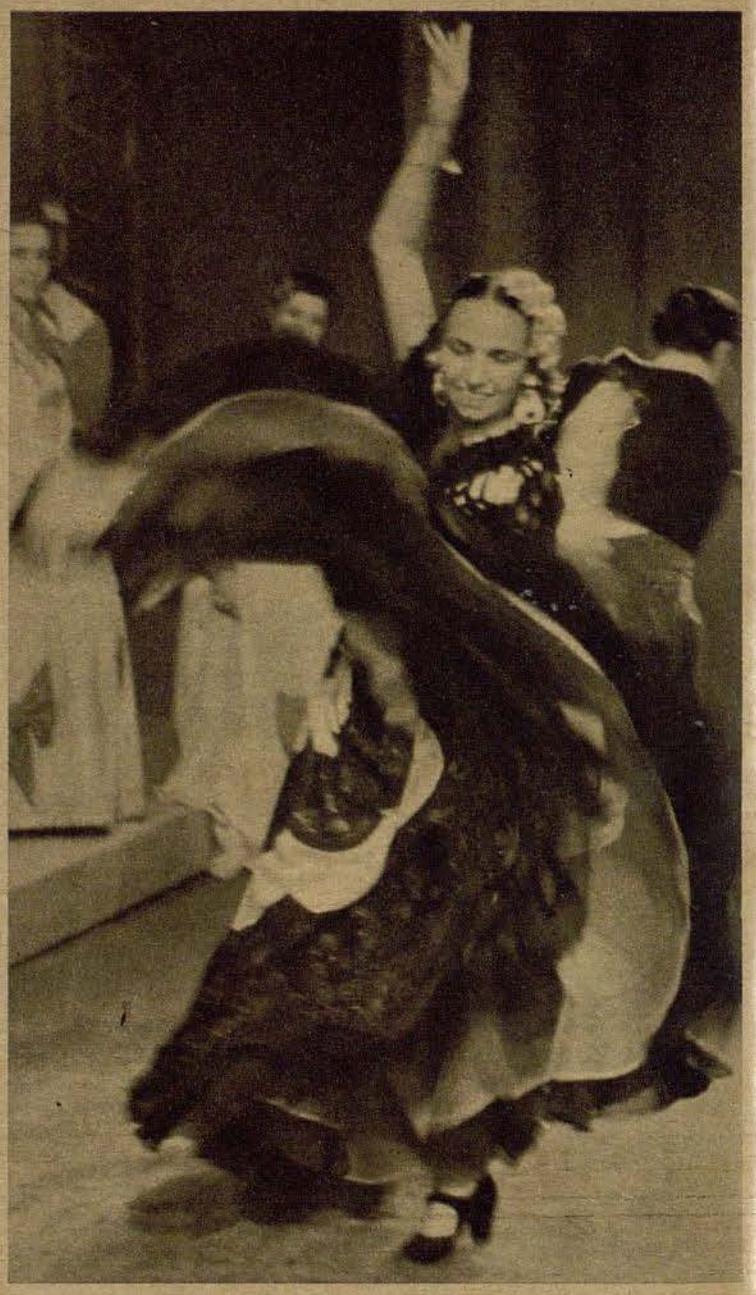
En vísperas de cumplir los 75 años, se estrenó en el Teatro del Estado de Berlín su obra "Michael Kramer". El poeta conversando con Werner Krauss, que representó el papel principal



Sobre los tejados de Bucarest

Dos bailarinas rumanas ensayan para una tournée por Alemania





María Livezeanu (izquierda) y Magdalena Radulescu (derecha) han escogido para sus ensayos una terraza de un rascacielos de Bucarest. Aquí tienen suficiente espacio para moverse todo lo que quieran. Además el entrenamiento al aire libre sobre los tejados de la ciudad es mucho más agradable que en los estudios con iluminación artificial. La foto de la derecha nos muestra a Magdalena Radulescu en un baile español en el Teatro Nacional de Bucarest





He aquí a María Livezeanu en una de sus creaciones de carácter. "Ten cuidado y no te acerques demasiado al borde" exclama Magdalena, ya que la altura de once pisos causa vértigo. — Derecha: Ambas bailarinas ensayan juntas figuras de baile. Fotografías Willy Pragher



En bosques espesos e intrincados donde juegue un gran papel volar a ser posible despacio para poder explorar exactamente toda vereda y barranco, allí se emplea con gran eficacia el helicóptero "Storch". Y poco después se descubren los aparatos Spitfire derribados. Aterriza directamente muy cerca de ellos.

GERHARD FIESELER WERKE

Antorchas sobre el Volga

Caza nocturna contra barcos de transporte soviéticos

Del corresponsal de guerra Albert Lammer



PK Durante el día, con sol abrasador, el sector de Stalingrado era nuestro objetivo. Por la noche debíamos atacar el tráfico fluvial sobre el Volga.

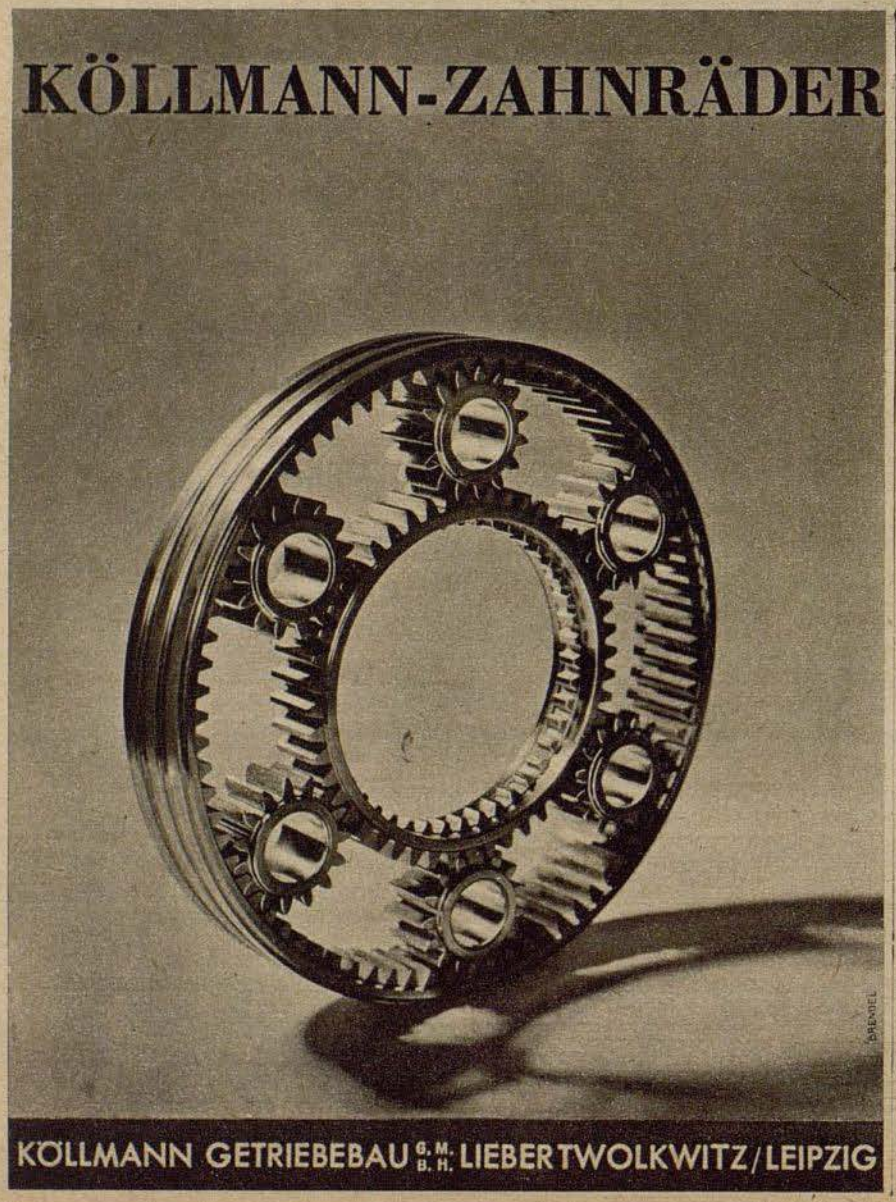
Debajo de nosotros la tierra se extendía cual oscuro velo, en el tenue cielo nocturno azulado destellaban millones de estrellas, y la gran esfera de la luna iluminaba nuestra cabina de cristal. De vez en cuando se veían las cintas de plata de algunos ríos, en los cuales se reflejaba la luna brillando como un reflector. Un vuelo nocturno es algo completamente distinto que durante el día. Se olvida uno del mundo, encontrándose sólo en la inmensidad del espacio. La luna y las estrellas son nuestros acompañantes. — Debajo de nosotros serpentea pesadamente el Don. Para nosotros fué mucho tiempo el frente. Pero ahora éste ilumina el cielo más al oriente. Debajo llamean incendios y en el horizonte se ve un gran resplandor. ¡Devoradores incendios se extienden en Stalingrado!

Ponemos rumbo hacia nuestro sector nocturno de caza. El Volga se extiende debajo de nosotros cual una anchísima cinta de plata con un sinnúmero de afluentes a ambos lados. Volamos siguiendo el curso del río y buscamos los objetivos para nuestras bombas. ¡Los barcos que navegan sobre uno de los mayores ríos de Europa! Vemos dos grandes barcazas. Nos precipitamos sobre ellas. Cuando detonan las bombas, se reflejan las llamas sobre el agua, una de las barcazas ha sido alcanzada de lleno y se incendia inmediatamente. La otra no muestra efecto alguno. Pero al posarse las aguas de los grandes surtidores provocados por las bombas, y al querer iniciar de nuevo un segundo ataque, vemos como también esta barcaza es pasto de las llamas.

Más al sur observamos sobre el plateado río la oscura silueta de otra embarcación. En el primer ataque las bombas quedan demasiado lejos, pero en el segundo hacen explosión con sonido estridente y metálico; una enorme columna de fuego se eleva al cielo iluminando las orillas como si fuera de día. La enorme detonación incluso conmueve a nuestro avión, pero un poco más tarde el Ju sigue su vuelo normal. Mientras tanto, llueven restos incendiados del barco sobre las removidas aguas. Al volar otra vez sobre el mismo lugar, sólo vemos sobre las reverberantes aguas iluminadas por la luna, flotar algunos restos del buque. Este barco ha sido despedazado por completo y jamás volverá a navegar sobre el Volga. Ya no tenemos más bombas e iniciamos el vuelo de regreso. Detrás de nosotros se ven siete incendios. Petroleros, mercantes y remolcadores son devorados por las llamas sobre el Volga. ¡En ninguna parte los soviets están seguros de las bombas de los bombarderos alemanes!



PK Ilustraciones del corresponsal de guerra Kutzner





Huída a través de la estepa

Del corresponsal de guerra Heinz Ockhardt

PK El teniente voló por segunda vez sobre la columna soviética que marchaba incesantemente hacia el sur — estribaciones del Cáucaso —, causando con sus proyectiles en las filas del enemigo gran desorden. Pero al iniciar su tercer ataque describiendo antes una gran curva y enfilando con su potentísimo avión los vehículos soviéticos, de repente sintó una conmoción del avión, que se debía a un impacto en el motor derecho. No se oyó ninguna explosión. Pocos segundos más tarde el piloto adquirió la certeza que había sido alcanzada una parte vital del motor. El ruido constante y normal del mismo se interrumpía, la hélice giraba cada vez más despacio hasta que finalmente se detuvo. Todo esto sucedió al volar el destructor a unos veinte metros de altura sobre bolcheviques no habiendo acabado aún la columna soviética. El teniente podía observar con claridad los detalles más insignificantes. Pero antes de que pudiera salir del alcance de las armas enemigas con el Me 110, pudo ver como disparaba contra él una ametralladora bigemela. Accionó la palanca de mando y el timón lateral para escapar de las mortíferas ráfagas. Pero ya era demasiado tarde. Antes de que el avión reaccionara al mando, vió como se acercaban vertiginosas líneas blancas. Los proyectiles enemigos hicieron blanco en el motor izquierdo.

El teniente se estremeció al pensar que en pocos minutos tendría que aterrizar. Pero este susto pasó tan rápido como vino. En instantes de gran peligro, en los que se decide la vida y la muerte, demuestran los fuertes espíritus, que son capaces de pensar con completa serenidad, no dando lugar a ningun pensamiento de pánico. Así le sucedió también al teniente. Pocos metros le separaban aún de los bolcheviques que huían bajo él a la desbandada. Antes de que el avión tocara el suelo embistió a unos cuantos soviets. El teniente y su telegrafista encogieron las piernas y protegieron sus caras con los brazos. Entonces se conmovió con un golpe sordo el avión. El teniente se agarró con su brazo derecho que le quedaba libre para no ser lanzado contra el varillaje. El telegrafista que estaba sentado detrás de él, no pudo sujetarse a tiempo, chocando su frente contra la ametralladora, sumiéndose por segundos en agradable desmayo. Una gran nube de polvo se extendió en forma de largo abanico detrás del crujiente Me 110. Se elevaba ante el avión siniestrado como una cortina protectora de forma que no se podía observar lo que sucedía dentro ni detrás del mismo. En el mismo instante en que aun se arrastraba el avión por el suelo, el teniente tuvo una idea que salvaría a ambos de un inmediato cautiverio. Su cálculo era el siguiente: para escaparse sólo se podía aprovechar la gran nube de polvo que ocultaba toda la visibilidad a los bolchevistas.

En el mismo instante en que se percató de las posibilidades de una huída cesó el crujir intenso del fuselaje del avión, oscilando el mismo un par de veces hacia la derecha e izquierda hasta quedarse parado. En el mismo instante el teniente abrió el techo de la cabina saltando sobre el plano. El telegrafista también recobró el conocimiento, pero como aun estaba aturdido no consiguió abrir inmediatamente los cristales. El teniente corrió el techo hacia atrás y sacó a su camarada del interior del aparato.

Ambos corrieron metiéndose en la nube de polvo; no podían reconocer nada. El polvo se les metía en los ojos produciendo gran escozor. Ambos aviadores corrían hacia lo desconocido, sólo sabían aproximadamente la dirección. Corrían por la vida. Debido a la desesperada carrera estaban bañados en sudor. El corazón palpitaba violentamente y si tropezaban contra una piedra o en un agujero perdiendo casi el equilibrio, sentían un deseo inconsciente de dejarse caer y sumirse en la nada.

Habrían corrido varios cientos de metros, cuando la nube de polvo empezó a disiparse, y el sol brillaba a través de la polvareda y pronto les descubrirían los bolcheviques. Este pensamiento se apoderó de repente del teniente. ¿Pero qué es lo que no decide a veces la mera casualidad? ¿O es que estas fuerzas sobrehumanas se hacen acreedoras de la misericordia, cuando en instantes de peligro de muerte se demuestra entereza, desechando todo pensamiento cobarde? En estos segundos de ingente peligro apareció ante ellos un maizal. La vista de este maizal hizo posible realizar un último esfuerzo. Se arrojaron materialmente sobre el maíz, amenazando algunas veces de perder los pies el contacto con el suelo a causa del espesor de la cañas, se tambalearon varias veces más hasta que por fin cayeron exhaustos sobre el suelo. Así estuvieron algunos minutos con los ojos cerrados y nada en el mundo les podría haber obligado de dar un paso más. Pero este estado no duró mucho tiempo. Al serenarse un poco el ánimo y al normalizarse el pulso y la presión en el cuello, que les ahogaba, se irguió el teniente y el sargento que se encontraba a su lado. "¡Tenemos que continuar!" Entonces se levantó y se despojó de la combinación de aviador. Lo mismo hizo el telegrafista, que ya se había repuesto por completo de la embestida con la ametralladora. Agachados siguieron adelante para sustraerse a una posible persecución. Aproximadamente después de una hora se echaron sobre el suelo para poder descansar hasta que el sol empezaba a declinar. No se levantaron hasta que las sombras del maíz se hicieron más grandes, entonces continuaron la marcha. La sed atormentaba a los dos aviadores, ¿pero y dónde encontrar agua?



Traumaplast

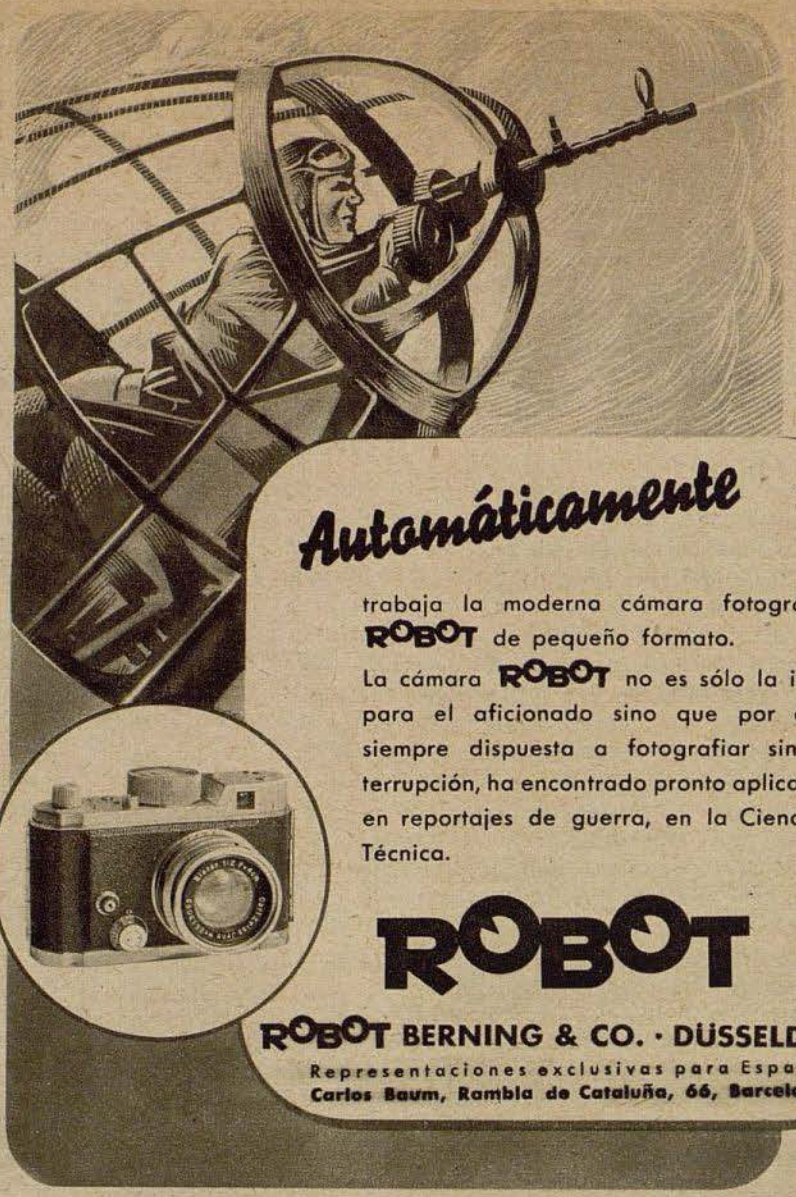


El corte

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías

Carl Blank, Bonn a.Rhn



Automáticamente

trabaja la moderna cámara fotográfica **ROBOT** de pequeño formato.

La cámara **ROBOT** no es sólo la ideal para el aficionado sino que por estar siempre dispuesta a fotografiar sin interrupción, ha encontrado pronto aplicación en reportajes de guerra, en la Ciencia y Técnica.

ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF

Representaciones exclusivas para España

Carlos Baum, Rambla de Cataluña, 66, Barcelona



Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk

München 8

Tenían que esperar las tinieblas de la noche. Tal vez la casualidad les llevaría a un manantial o a un pozo.

Después de varias horas de marcha percibieron ruidos extraños. Parecían como el gruñir de un perro que ha olfateado a un extraño y que se levanta para empezar a ladrar. Ambos aviadores se quedaron como petrificados y no se atrevían a dar un paso más. Pero el perro no empezó a ladrar, la desconfianza del mismo parecía haber desaparecido.

Siguieron la marcha. De vez en cuando se detenían y observaban el cielo despejado. Sobre ellos lucían sinnúmero de estrellas. Sus ojos buscaban la Osa Mayor, con cuya ayuda se podía localizar la estrella polar. Esta les indicaba la dirección en que querían ir. Esta estrella tan brillante les conducía a través de la noche por campos de labranza, extensas llanuras, que olían intensamente a hierbas y plantas aromáticas.

Hacia la madrugada se detuvo de repente el sargento y preguntó al teniente lo que a éste también le preocupaba desde hace tiempo. "¿Encontraremos algo de comer?"

Ambos tenían hambre, ya que desde hace casi veinticuatro horas no habían probado bocado. Pero ¿dónde encontrar algo comestible? ¿Podrían entrar en una casa y pedir tranquilamente algo de comer?

El teniente decidió continuar la marcha puesto que aun podrían resistir mucho más. Se escondieron en un montón de paja y esperaron allí hasta el atardecer. Entonces iniciaron de nuevo su peregrinación hacia el norte. La tensión de nervios era enorme. El eterno temor de ser descubiertos era una tortura inaguantable, que obsesionaba casi dolorosamente, además el hambre y la sed agobiantes se hacían sentir cada vez más. Al tercer día de marcha comieron hierbas. La boca reseca no quería tragar. Una gran debilidad se apoderó de los dos aviadores alemanes. Un cansancio que relajaba la voluntad para continuar la fuga. A pesar de ello por la noche continuaron de nuevo la odisea. Pero en esta noche no llegaron a marchar tantos kilómetros como lo hicieron en las anteriores. En la madrugada del cuarto día, el telegrafista no podía más, se negó a continuar la marcha. El oficial cogió a su compañero por la espalda zarandeánole. "¿Tenemos que continuar, me oyes?" El sargento sólo movía la cabeza y no se levantaba. "¡Hombre, ten voluntad, que esta noche llegaremos!"

"¡No lo creo y además no puedo más!"

El teniente sentía compasión con su compañero y se convenció que aquí sólo podría ayudar el empleo de la fuerza. "¡Le ordeno que se levante inmediatamente!" Detrás de estas palabras se escondía el miedo del camarada de que también esto fuera estéril. Con la voz en grito le ordenó de nuevo. "¡Levántese!"

El sargento abrió los ojos con gesto doloroso, sólo transcurrieron unos segundos para que comprendiera, lo que sucedía y entonces se levantó tambaleándose. El teniente respiró aligerado. Había obligado a su compañero retornar a la vida y desde ahora tenía que tener voluntad para dos. Era la noche del cuarto día. Se habían sentado junto a unos arbustos no pronunciando palabra. De repente oyeron de nuevo aquel gruñido de perro que les había asustado en la primera noche de su huída. El teniente escuchó con atención y sonrió con alegría. Con el codo dió a su compañero diciéndole, "¡Pero sí no es un perro!" "¡Es una rana!" Respiró como liberándose de un gran peso y con gesto pícaro dijo "¡Dónde hay ranas, también hay agua!"

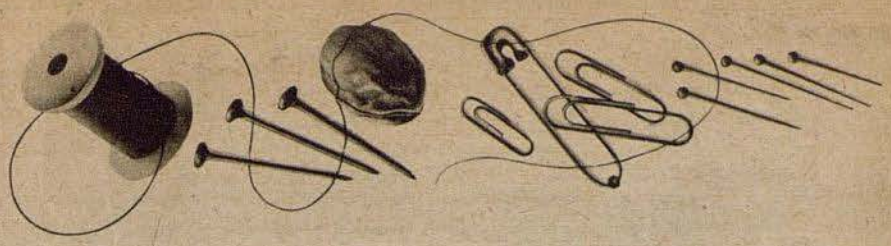
Se levantó siguiendo el graznar de las ranas. Después de unos pocos pasos descubrió un témpano. Al oír el telegrafista que su compañero decía algo de agua se animó notablemente. Con pasos inseguros se acercó al teniente, que ya se había arrodillado y con la mano sacaba el preciado líquido. Pero antes de beberlo se dió cuenta de que olía mal. El agua estaba sucia e imposible de beber. La vertió sobre el suelo.

"¡No podemos beberla, porque nos pondríamos malos, y entonces se acabó la fuga!"

Inútil fué la advertencia, el sargento llevó la mano a sus labios, su cara se contrajo, puesto que le agua tenía un sabor espantoso. El teniente se convenció que no podría evitar que su compañero bebiera, pero por lo menos quería hacer todo lo que estaba a su alcance. Le indicó que por lo menos debían filtrar el agua. Con ayuda del pañuelo puesto sobre la cartuchera vacía de la pistola dejó pasar el agua. ¿No tendría mucho éxito, pero qué iba a hacer? El sargento bebió el agua de la cartuchera y con los dedos se humedeció sus labios.

Después de lavarse provisionalmente ambos aviadores reanudaron su marcha. Habrían caminado una hora, el sol lucía en todo su esplendor sobre un horizonte nítido, cuando de repente apareció detrás de una hondonada un autoametralladora. Antes de que los fugitivos pudieran esconderse en la alta hierba, fueron vistos por los ocupantes del vehículo. Este detuvo su marcha. Ambos aviadores que se habían echado sobre el suelo sentían el violento palpitar se sus corazones. ¿Es que después de días tan angustiosos, en que sufrieron la sed y el hambre y realizaron un esfuerzo sobrehumano, todo había sido estéril? Ante este pensamiento se estremecieron profundamente. Ahora, oyeron como el motor se ponía otra vez en marcha. Ambos sentían que ahora se decidía su suerte. El teniente alzó cautelosamente la cabeza. En ese mismo instante reconoció las insignias de guerra alemanas. De un salto se puso en pie alzando los brazos gritando: "¡Alemanes!"

Sus labios pronunciaron únicamente esta palabra, y enseguida se levantó también su compañero. Con pasos vacilantes se acercaron al autometralladora. La escotilla del mismo se había abierto y un joven alférez con la cara bronceada por el sol apareció por la misma. Ambos aviadores estaban tan emocionados que no podían pronunciar palabra. Estaban como petrificados, y no reaccionaron hasta que el alférez del autoametralladora se acercó con pasos rápidos. El teniente estrechó la mano que le tendía su joven camarada en uniforme negro, sonriendo primero tímidamente hasta soltar una carcajada de alegría. Después se dió la vuelta cogiendo a su compañero por los hombros, diciéndole jubilosamente: "¡Estamos salvados!"



Cosas insignificantes — pero que constituyen los enemigos de los dientes

Los olvidos y las negligencias suelen ser casi siempre el origen de las enfermedades de los dientes y de los dolores de los mismos.

Parece una cosa insignificante emplear los dientes, por ejemplo, para cortar un hilo — en lugar de las tijeras — o bien para romper nueces, servirse de los dientes para tener a mano clavos y alfileres, lo que ocurre en muchos oficios para disponer las manos libres y utilizar un imperdible, un clip, un muelle, un cortaplumas y un tenedor como palillo. Estas cosas insignificantes desmoronan los dientes.

¿Cómo es esto posible?

El esmalte que protege los dientes es sumamente resistente siempre y cuando se empleen éstos para masticar. Pero si se corta un hilo con los dientes, entonces se deterioran al mismo tiempo los dientes. Al romper nueces o al pinchar los dientes con alfileres, clips, cortaplumas, etc., se hace saltar el esmalte o se forman grietas y ranuras que sirven a las bacterias de escondrijo ideal para iniciar su obra destructora. Estos daños en los dientes suelen ser en la mayoría de los casos invisibles a simple vista. Pero, la obra destructora prosigue poco a poco pasando al interior del diente y en su virtud un día se desmorona un diente que parecía sano.

¿Cómo se cuidan bien los dientes?

Quien preste la debida atención al cuidado de los dientes, evitará las negligencias antes enumeradas. No pedirá de los dientes más de lo que les corresponde. Procurará sobre todo tomar buenos alimentos y lo que coma, masticará antes bien. El masticar bien fortifica los dientes, facilita la digestión y contribuye al buen estado de todo el cuerpo. Desde luego, es indispensable limpiarse los dientes a diario por la mañana y sobre todo por la noche con un cepillo propio y una buena pasta dentífrica como Chlorodont, a fin de eliminar todos los residuos de las comidas perjudiciales, adheridos a los dientes y los intersticios de los mismos. El material empleado en la pasta dentífrica Chlorodont pule suavemente, no perjudica nunca los dientes y perfecciona la labor que desarrolla el cepillo. Si además se va a casa del dentista dos veces al año — incluso cuando no se sufra ningún dolor de dientes — a fin de eliminar con oportunidad todo daño insignificante, casi invisible, entonces se hará todo esto, como es natural, para la conservación de los dientes.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

Todo abarca la Leica



ERNST LEITZ · WETZLAR

KHASANA

En toda Europa se conoce

KHASANA

En toda Europa se aprecia

KHASANA

KHASANA
DULMIN
PERI

y los demás productos KHASANA que deben su alta fama exclusivamente a su calidad siempre constante. La marca es garantía de calidad. KHASANA es siempre un éxito

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

---

una marca de fama mundial

TROPON

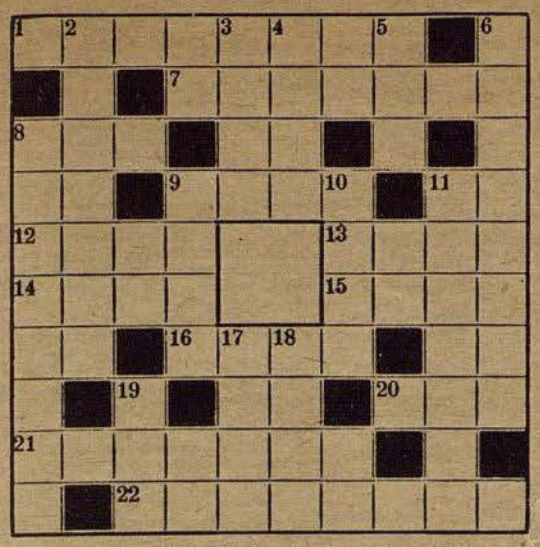
Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM

satiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Artículo de fumador, 6 Cantante, 8 Planta hortense, 9 Calidad, 12 Mineral, 13 Superior de un monasterio, 14 Pez, 15 Criado joven, 16 Mineral colorante, 20 Poesía, 21 Fuerte, 22 Lugar donde se desarrollan los árboles jóvenes.

Verticales: 2 Material artificial, 3 Signo de puntuación, 4 Letra, 5 Fiera, 6 Utensilio de cocina, 8 Oficio, 10 Interjección, 11 Sangrador, 17 Aproximadamente, 18 Roedor, 19 Nombre vulgar del alfabeto. I 308

Charada

a — be — bón — ca — ced — cio — ción — dad — dad — de — des — do — do — dul — e — es — es — ga — he — la — li — lu — ma — mas — mer — nar — ne — nio — no — ñar — o — or — que — ra — ra — re — re — rón — rup — se — ses — si — sol — tín — tor — tra — tu — u — ve — vi — ya — yu

Con las 52 sílabas que anteceden deben formarse 17 palabras, cuyas letras iniciales y quintas leídas de arriba abajo den un proverbio español.

Significado de las distintas palabras: 1 Historiador de la antigüedad, 2 Fenómeno de la naturaleza, 3 Casilla en el ajedrez, 4 Elegancia del estilo, 5 Ciudad en el norte de España, 6 Enfermedad, 7 Perro, 8 Personaje de la leyenda griega, 9 Emperador romano, 10 Sin Sentido, 11 Sacar la leche, 12 Nombre de cariño, 13 Inactividad, 14 Cortijo, 15 Arbol, 16 Necesario en un molino, 17 Favor. I 328

Cuadrado mágico

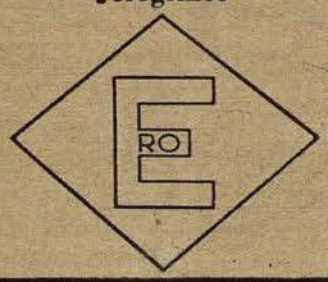
a a a a a a, b b, c c, i i, l, n n n n, o o o o, p, s s s

Distribuye las letras de arriba a los 25 cuadrados del dibujo de modo que resulten las mismas palabras en las filas verticales y horizontales. I 327

1	2	3	4	5
2				
3				
4				
5				

La significación de las palabras a buscar: 1 Juego de azar, 2 Sobriquete, 3 Nacionalidad, 4 Arbol exótico, 5 Animales de tiro.

Jeroglífico



I 43

Qué es esto



PK Fotografía Luftwaffe

El comunicado del Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas informa a menudo que sobre el territorio egipcio dominado por los ingleses se ha registrado viva actividad de aviones alemanes. Esta fotografía tomada desde un aparato alemán de reconocimiento muestra a la célebres pirámides

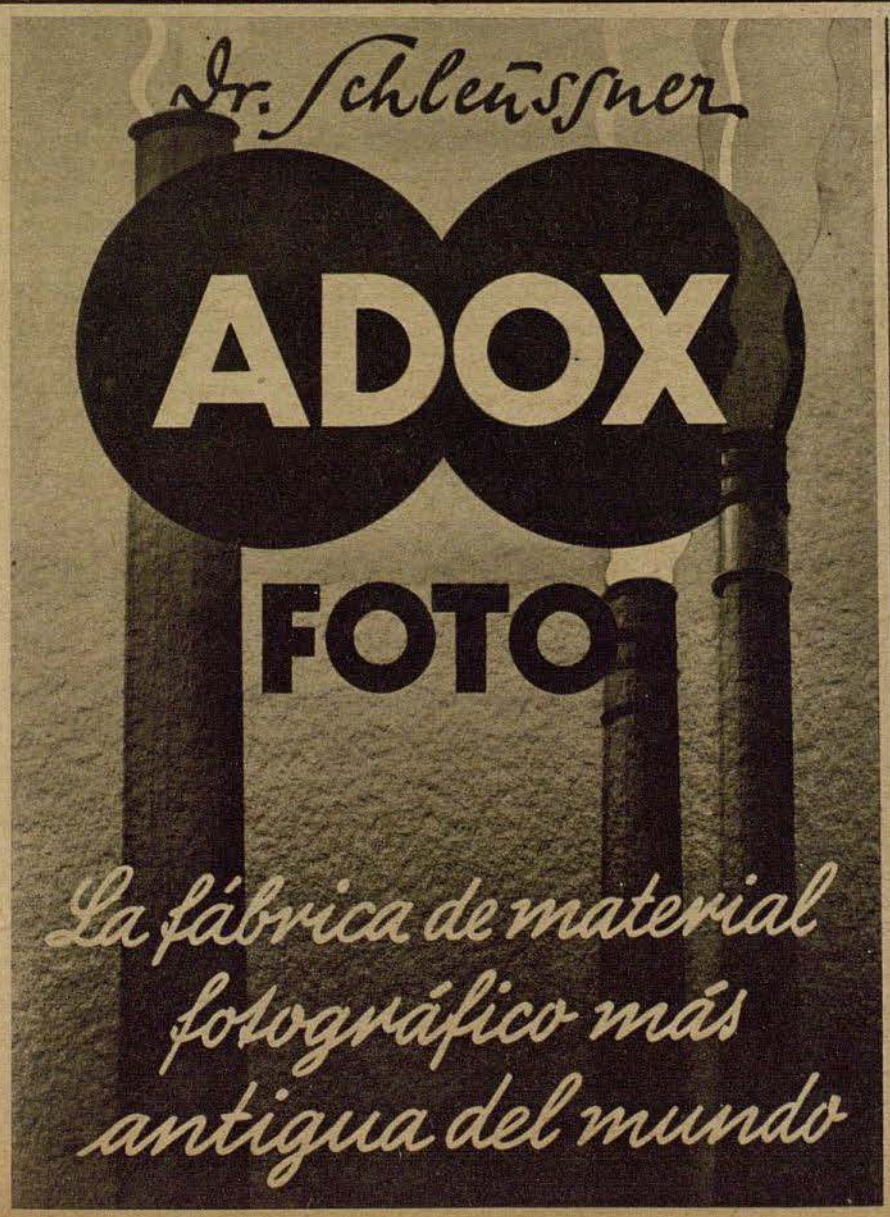
Soluciones

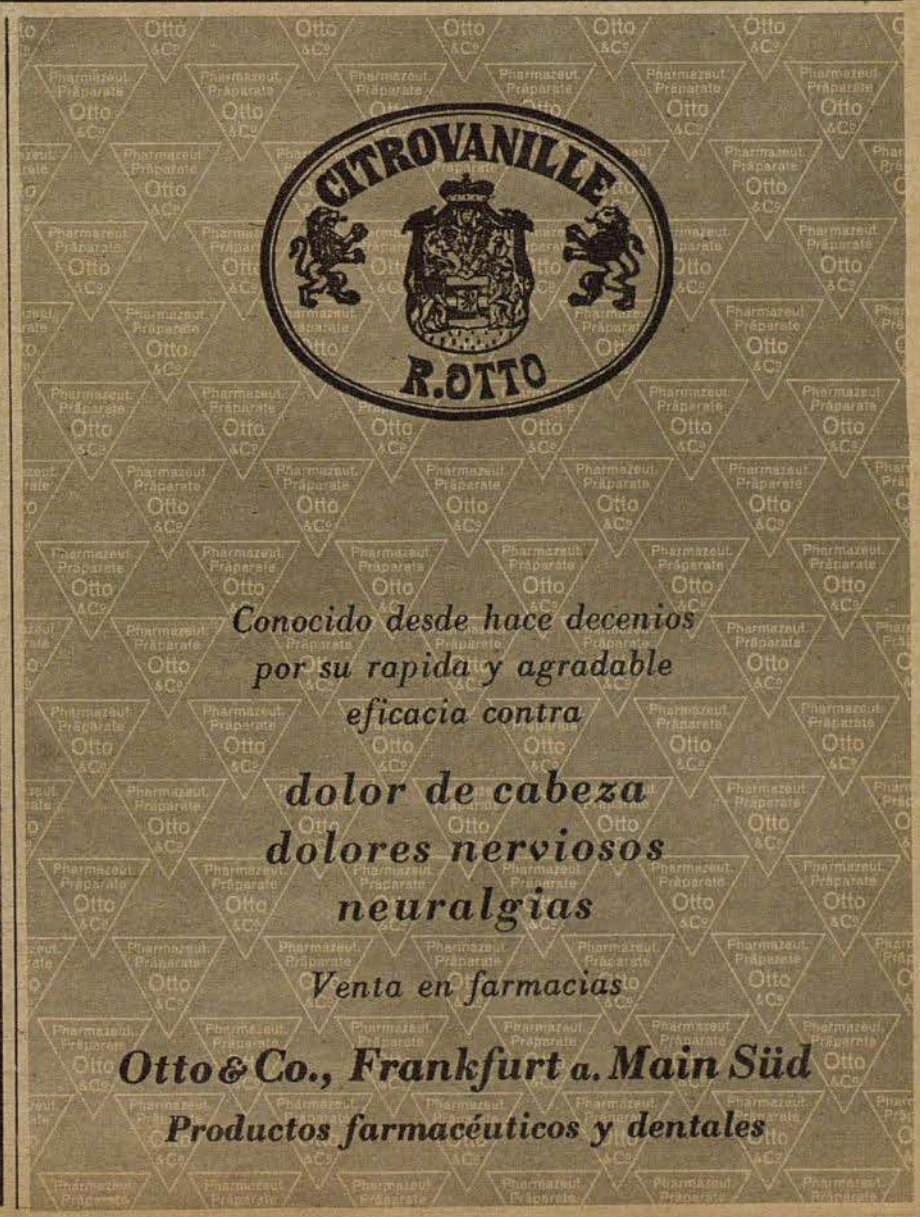
Crucigrama. Horizontales: 1 Cenicero, 7 Corista, 8 Col, 9 Jaez, 12 Mica, 13 Abad, 14 Atún, 15 Paje, 16 Ocre, 20 Oda, 21 Robusto, 22 Criadero. — Verticales: 2 Bonita, 3 Coma, 4 Erre, 5 Oso, 6 Tapadera, 8 Camarero, 10 ¡Zape!, 11 Sajador, 17 Casi, 18 Rata, 19 Abece.

Charada: En este mundo no hay mal que cien años dure. — 1 Estrabón, 2 Novilunio, 3 Escaque, 4 Soltura, 5 Torrelavega, 6 Erupción, 7 Mastín, 8 Ulises, 9 Nerón, 10 Desmayado, 11 Ordeñar, 12 Nardo, 13 Ociosidad, 14 Heredad, 15 Abedul, 16 Yuxtera, 17 Merced.

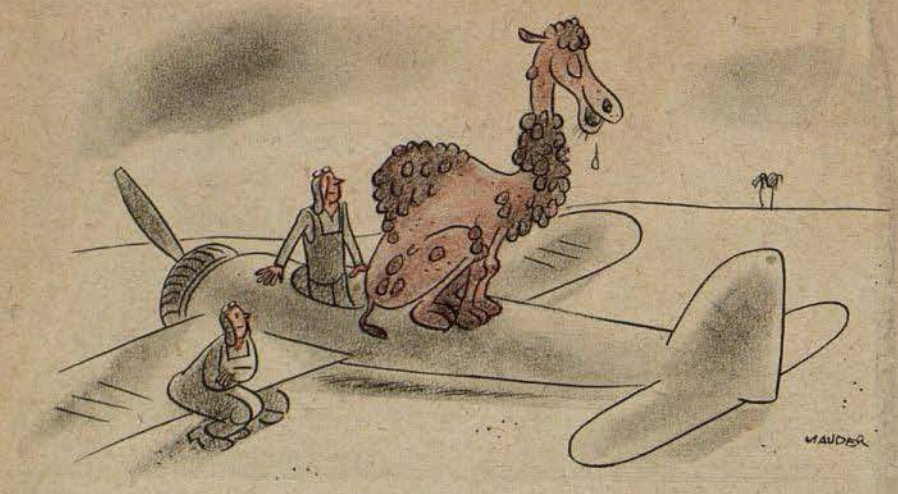
Cuadrado mágico: 1 Banca, 2 Alma, 3 Nipón, 4 Caobo, 5 Asnos.

Jeroglífico: Enero.

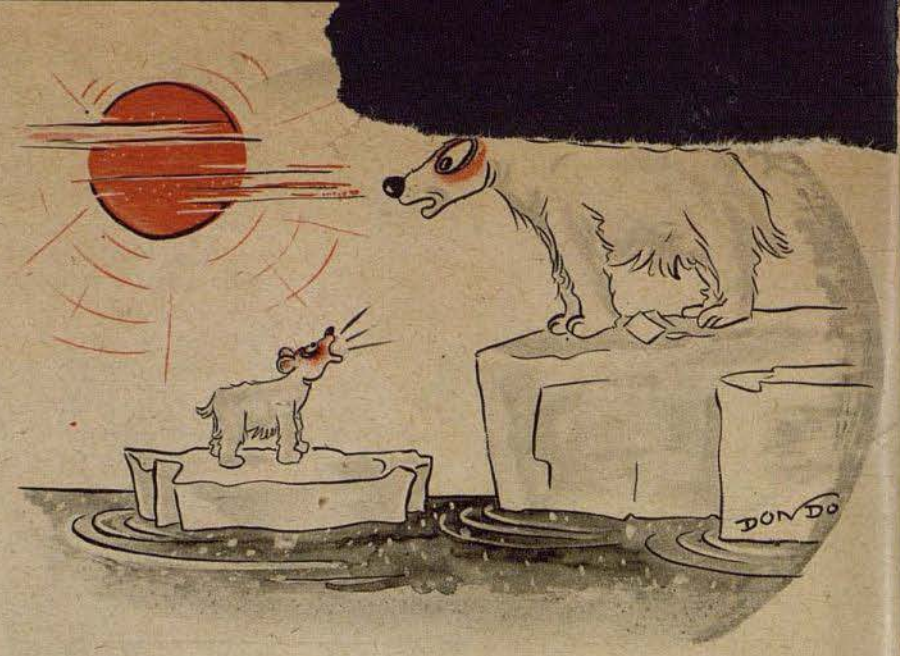




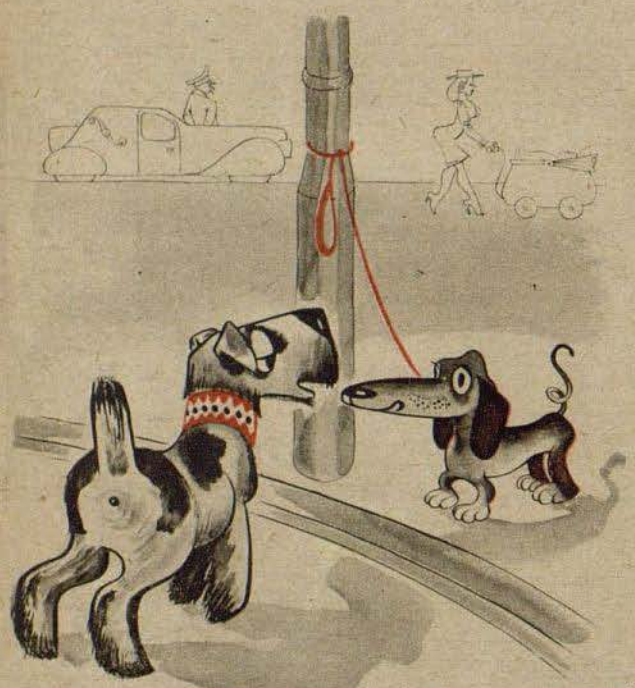
Mascotas entre sí



"¡Mientras el camello era joven servía como mascota, pero ahora, querido Paco, has de reconocer tú mismo que no puede ser!"



"¿Oye mamá, crees que me llevarán como mascota al cuerpo expedicionario de Africa?" — "!!!???"



"¿Hola Juanito, como te va?" — "¿Qué es eso de Juanito? ¿Dónde hemos comido juntos? ¡En primer lugar ahora me llamo Bobby y además soy la mascota de la tercera escuadrilla, si sabes lo que eso supone!"



"¡Pues me parece que el león está demasiado crecido!"



"¡Me temo, que si nos trasladan a Africa, haya mucha distancia de árbol a árbol ....!"

Derecha: "¿Señor brigada, que le aparece esta monada de mascota?"

Dibujos
Gerhard Strauch (Dondo 4), Sepp Arnemann (1), Joseph Mauder (1)

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe Reponsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 23 / BERLIN, 17 DE NOVIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Tropas paracaidistas en Africa

Desde hace algún tiempo luchan en Africa unidades alemanas de tropas paracaidistas. Muchos ya pasaron hace tiempo por el bautismo de fuego y demostraron al enemigo ser superiores tanto an el desierto como en cualquier otro frente del teatro de guerra europeo

PK-Foto del corresponsal de guerra Seeger (Sch)

De Carela hasta el Cáucaso

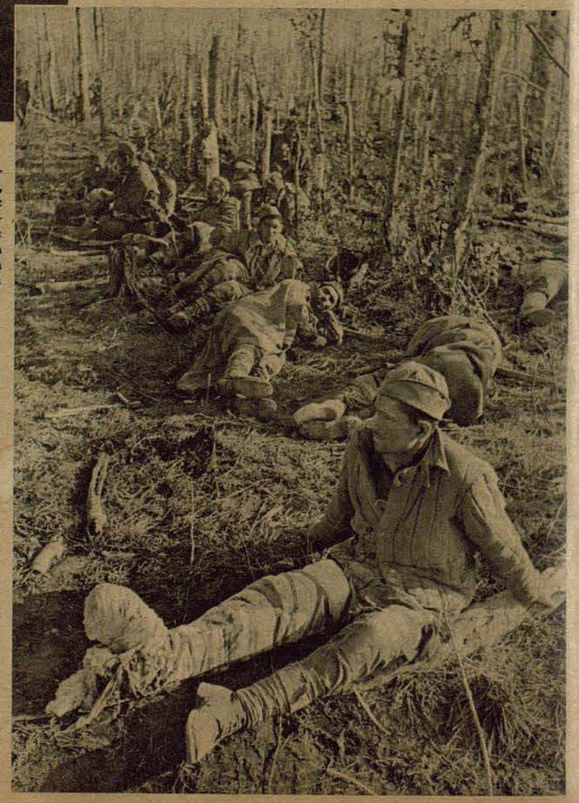
La victoriosa lucha de la Luftwaffe en todos los sectores del Frente Oriental

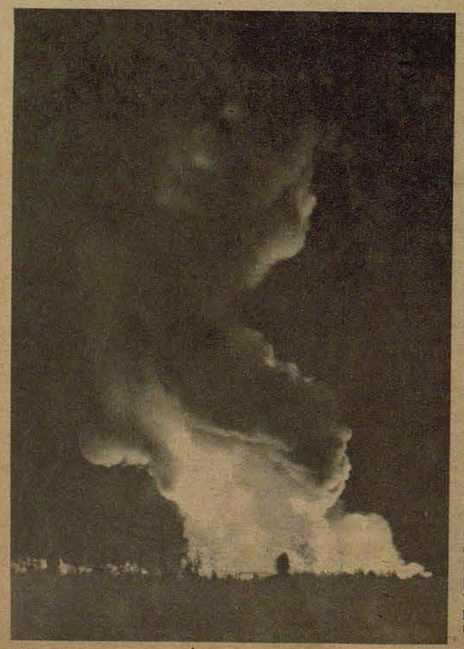




Soldados de la Luftwaffe vigilan, en Stalingrado, un transporte de prisioneros soviéticos, cogidos al derrumbarse los ataques realizados por Timoschenko contra el cerco entre Don y Volga. En estos ataques, el mariscal soviético no tomó en cuenta las pérdidas de hombres y material

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Gerbracht (Wb 2), Hebestreit (1), Wanderer (PBZ 1), Rynas, Blume, Rothkopf (Atl 3), Niermann (PBZ 1), Luftwaffe (1)





En el aeródromo de campaña en el alto norte, rodeado de rocas eternamente cubiertas de nieve, se encuentran apiladas bombas de calibre máximo, destinadas a Murmansk. La enorme roca y la bomba pesada — dos gigantes diferentes

Derecha: La bolsa al sur del Lago Ladoga, en la que fueron aniquiladas las divisiones soviéticas, estuvo sometida durante semanas a una lluvia incesante de bombas y granadas alemanas. También el bosque, en el que muchos bolcheviques heridos esperan su transporte hacia la retaguardia, muestra huellas de la lucha encarnizada

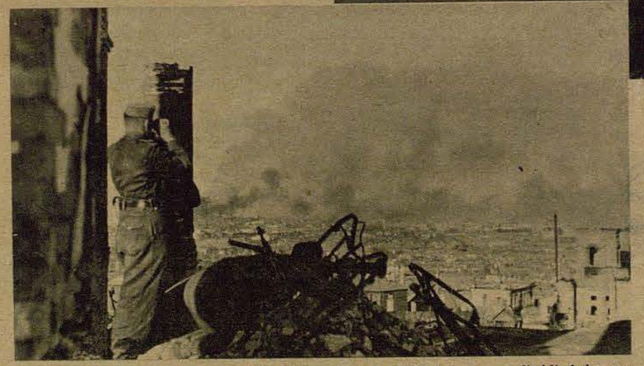
Izquierda: "Una noche ante Leningrado"; este es el texto que el corresponsal de guerra escribió bajo su foto. Desde muy cerca pudo fijar en la placa fotográfica las llamas vivas de un gran incendio provocado por bombas alemanas en un depósito soviético de municiones



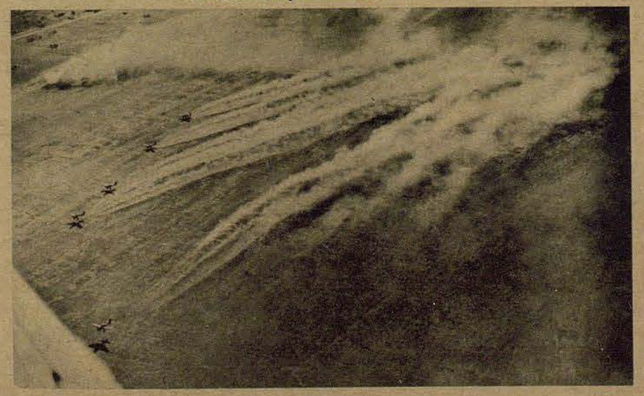
Estéril ataque de bombarderos soviéticos en Stalingrado. Las bombas caen lejos de la pieza de artillería antiaérea alemana, que debía ser alcanzada



Un avión alemán de bombardeo sobre el pico del Elbrus. Sin pausa vuelan las máquinas alemanas sobre las masas de hielo del Cáucaso, para buscar columnas enemigas en las carreteras de los profundos valles y en los pasos de las montañas, y para frustrar inmediatamente todo movimiento de las tropas enemigas



Desde un lugar elevado de la ciudad de Stalingrado, un oficial de la vanguardia blindada, que logró llegar hasta aquí juntamente con la DCA de la Luftwaffe, observa los blancos de bombas en el sector septentrional de la ciudad

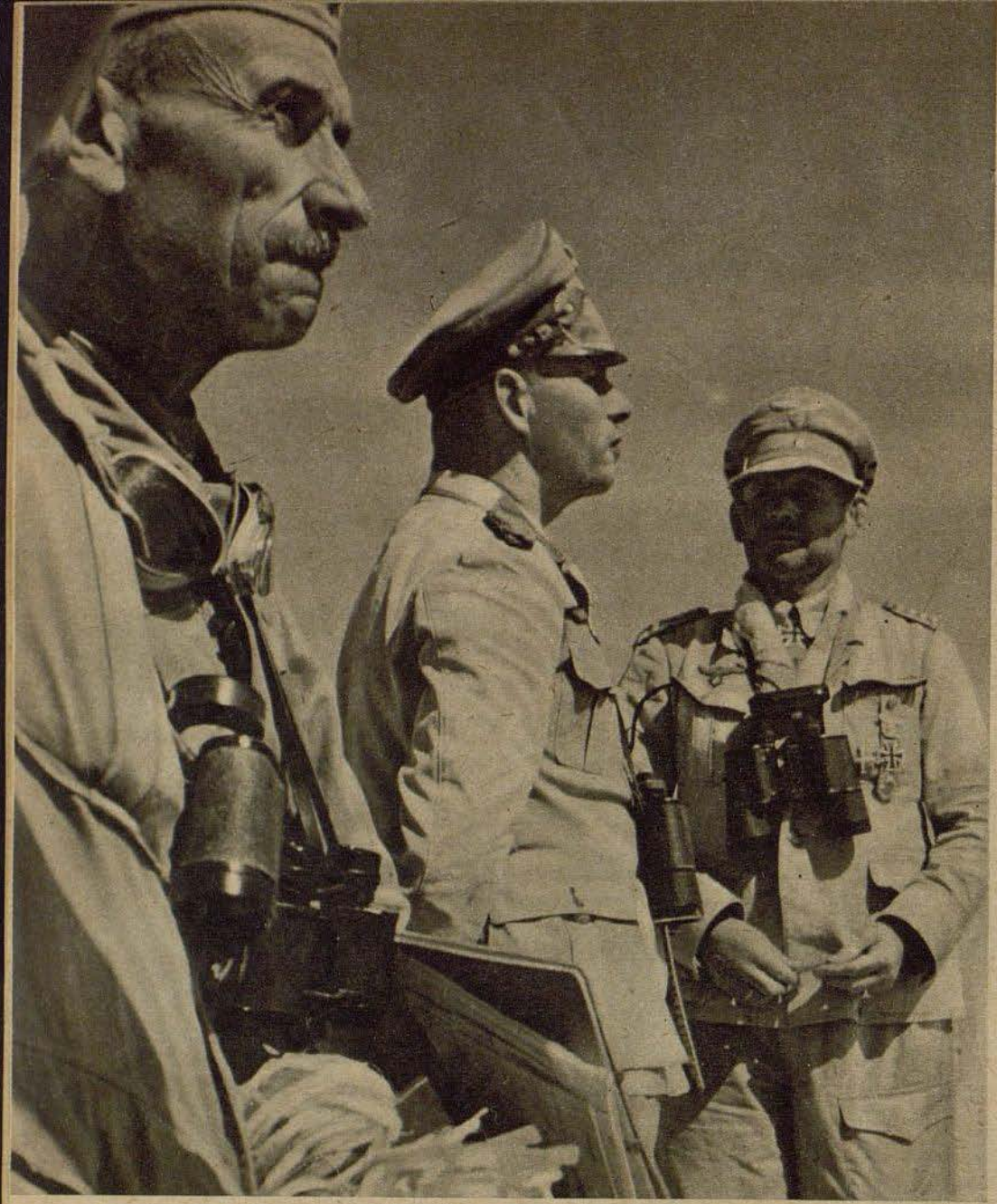


Luchas en medio del polvo eterno: Los aviones de bombardeo en vuelo picado, que despegan de un aeródromo de campaña cerca de Stalingrado, han levantado verdaderas nubes de polvo. Para las escuadrillas que siguen no es fácil el despegue en medio de estas polvaredas

Derecha: En la periferia de la ciudad, el corresponsal de guerra de la Luftwaffe se encontró con los fugitivos que lograron escapar al infierno de Stalingrado. Con el pánico dibujado en los semblantes observan la ciudad, condenada a la destrucción



Tropas paracaidistas en AFRICA

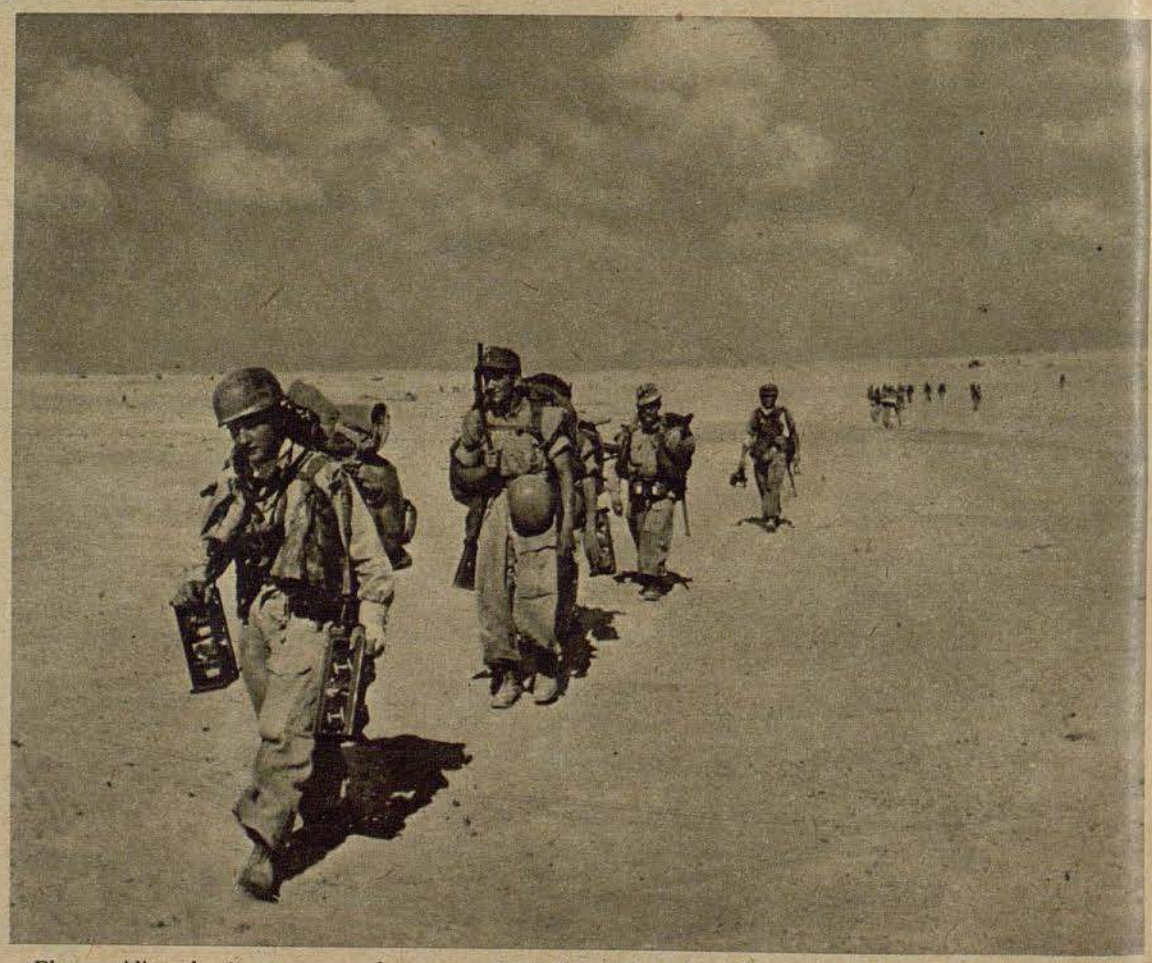


La guerra en el desierto es para los soldados alemanes, debido a las peculiaridades del terreno y del clima, especialmente dura. Mas hasta ahora todas las unidades del Ejército alemán han vencido las más difíciles condiciones de combate, habiendolo demostrado las tropas paracaidistas que desde hace algún tiempo operan en Africa. En la foto vemos al Mariscal Rommel y a su izquierda el General Ramcke, Jefe de las tropas paracaidistas en Africa. En primer término, el General Federico Ferrari Orsi, Jefe de un Cuerpo de Ejército italiano, que poco después de haberse hecho esta fotografía ha caído en primera linea



El puesto de primera línea observa al enemigo. Nada se escapa a su atención. A pesar de estar herido, este hombre cumple con su deber, ya que sabe que de su vigilancia depende la suerte de sus camaradas



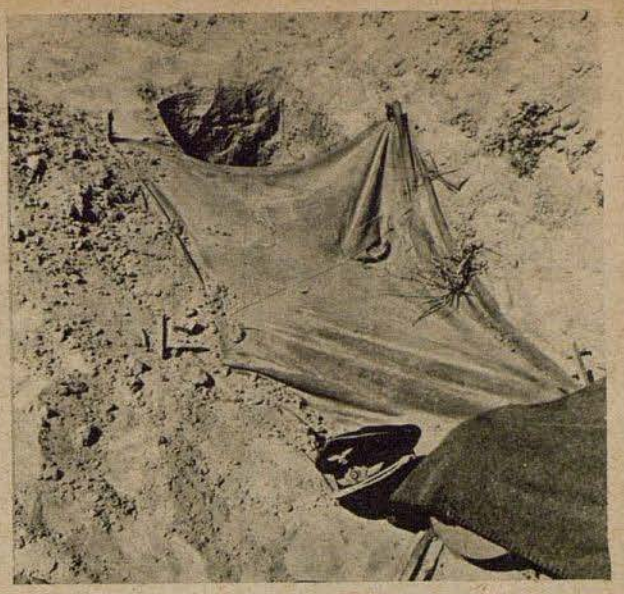


El paracaidista alemán avanza en calurosas marchas. El peso de su impedimenta lo agobia. Todo lo que abarca la vista no es más que arena y otra vez arena. Pero ellos marchan con la misma naturalidad contra el enemigo, como si se precipitaran desde un avión sobre él, siempre que la acción lo haga necesario

Izquierda: El agua sólo se reparte en pequeñas raciones, siendo transportada al frente en pequeños bidones. El agua tiene inmenso valor en el desierto, por lo tanto este preciado líquido que se bebe de la cantimplora es una verdadera golosina



Cuevas en el desierto. Los paracaidistas han construído, aprovechándose de una ondulación del terreno, un parapeto detrás de la, línea de piedras y cestos de munición



El desierto ofrece restringidas posibilidades para protegerse. Tanto el soldado como el oficial han de instalarse en el hoyo de tirador, en vista de que los paracaidistas siempre están en contacto con el enemigo

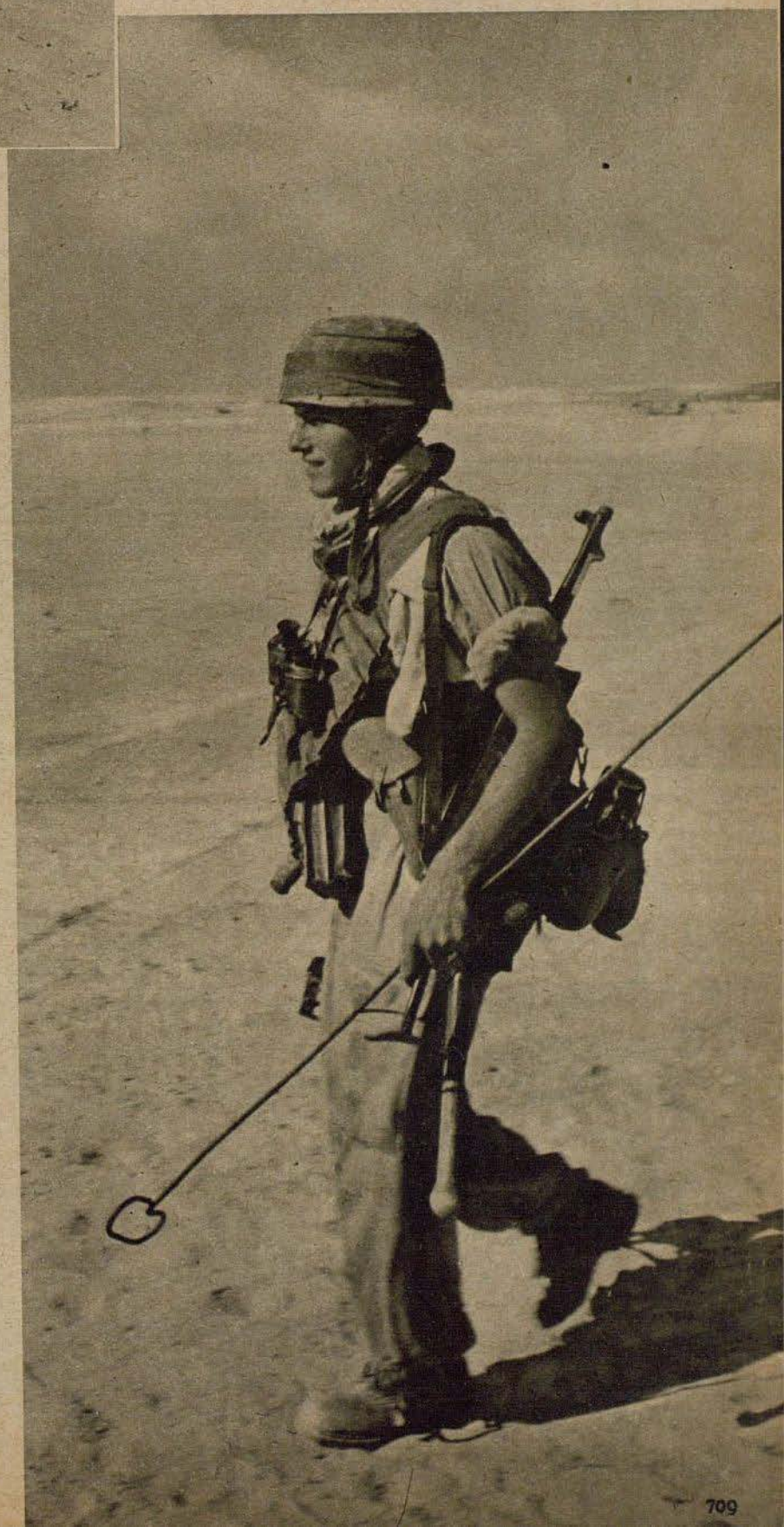
PK Fotografías corresponsal de guerra Seeger (Sch 4), Schnitzer (HH 2, Atl 1), Haas (Atl 1), Rechenberg (1)



Debajo: El casco tropical y una tela adherida al mismo protegen el rostro del paracaidista contra la acción del sol y ante todo contra las molestas moscas, que en el teatro de guerra africano son una verdadera plaga



La bandera de la Cruz Roja ondea en el viento y denota la existencia de una tienda de campaña de sanidad, en la cual encuentran primera asistencia los paracaidistas heridos o enfermos, antes de ser transportados a la retaguardia

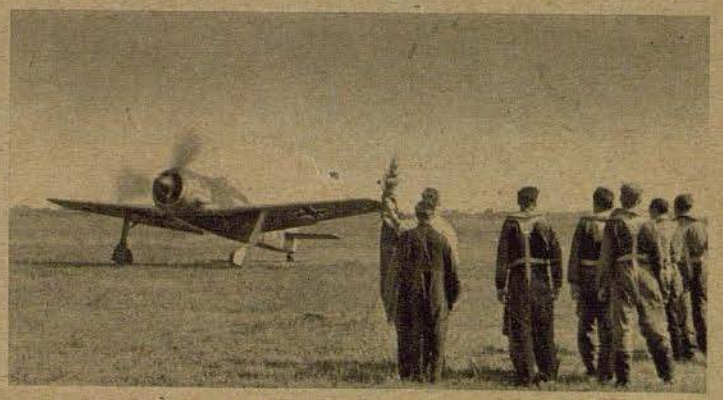


Derecha: Las tropas paracaidistas también disponen de zapadores, los cuales cumplen precisamente en el desierto con la peligrosa tarea de sacar minas. Estas son extraídas de la arena y luego se marcan los pasadizos libres de minas con bidones de gasolina vacíos y cintas, mientras que las primeras tropas de choque avanzan a través de los pasos libres

Su primer derribo



Siempre que llega un novato a una escuadrilla, éste se siente muy insignificante frente a sus compañeros veteranos en la lucha y en la victoria. Esto también le sucedió a un sargento oriundo de Danzig, que se incorporó a la escuadrilla de cazas. Tuvo mucha paciencia y pensó para sus adentros que lo mejor sería esperar hasta que apareciera algún tommy. Un día fijando su mirada en el cielo vió una cadena de aviones ingleses. Se acabó toda divagación, ahora se trataba de actuar, y después que pasaron algunos instantes...



. . . voló tambaleándose sobre la base y llevó a cabo un perfecto aterrizaje. Antes de que llegasen sus camaradas abandonó de un salto su Fw 190 (izquierda)



El compañero recibe un ramo de flores campestres y es calurosamente felicitado, no recordando nadie que el feliz vencedor hace una escasa media hora era un simple "novato"

PK Fotografías del corresponsal de guerra Seuffert (PBZ)



Estando presentes todos los compañeros se marca en el timón la primera victoria aérea



Derecha: "... aquí le dí el resto y lo derribé"



El motor se desprendió del aparato

pero el Fw 189 continuó volando

Un suceso único en su especie ocurrió a la tripulación de un avión de reconocimiento del tipo Focke Wulf Fw 189, que durante un vuelo en el Frente Oriental libró una dura lucha aérea con cazas soviéticos de construcción moderna. El piloto, alférez H., describió la peligrosa aventura en su informe de vuelo. Este informe, por su brevedad y claridad pone de manifiesto, mejor que todo relato extenso, la grandeza del peligro, su feliz conjuración y el alto rendimiento de la máquina de doble fuselaje. Este informe es también ejemplar para la actitud de nuestros aviadores, en cuyos ojos la proeza realizada es la cosa más natural del mundo. Nuestra foto muestra al aparato después del aterrizaje

Fotografía PK Luftwaffe

El 19 de mayo de 1942, levantamos vuelo con un Fw 189 para realizar una acción de reconocimiento sobre la zona marítima y costera de la península de Tâman. Después de una hora de vuelo fuimos repentinamente atacados, a 4000 metros de altura, por dos cazas enemigos del tipo Mig-2. Ya el primer ataque causó graves averías a nuestro motor izquierdo, el que comenzó a vibrar fuertemente, sacudiendo a todo el aparato. Con el paro del motor y la colocación de la hélice en posición de vuelo planeado no mejoró la situación. Aproximadamente 15 o 20 segundos más tarde, el motor se separó del aparato, cayendo hacia la profundidad. Yo estaba sorprendido ante el hecho de que la máquina continuara volando. Por este motivo abandoné mi primera intención de saltar con el paracaidas, y continué pilotando el aparato. Entretanto, el tirador de a bordo me continuaba informando sobre los nuevos ataques soviéticos. Para mi ya era imposible todo movimiento de defensa, ya que no podía saber como se portaría el avión en las curvas. Para agravar aun más la situación, el tirador me informó que su ametralladora se habia atascado. Los soviéticos se habían percatado rápidamente de nuestra situación y nos atacaban de abajo y de atrás, hacia donde no podía disparar el observador. Nuestra suerte fué que los dos cazas soviéticos tuvieran malos pilotos. Después de otros 10 ataques enemigos, que no nos causaron mayores daños, llegamos por fin a la costa propia. Aqui, los soviéticos suspendieron sus ataques por temor a nuestra DCA.

Así habíamos escapado al mayor peligro, pero ahora se trataba de aterrizar felizmente al aparato. Al estar sobre la costa comencé inmediatamente a buscar un lugar adacuado para el aterrizaje. El observador transmitió nuestra situación a la escuadrilla. El aterrizaje salió bien. Al encontrarme solo a pocos metros sobre la tierra separé el tren de aterrizaje, pero aun no sabía que actitud adoptería la máquina en estas condiciones. La rueda izquierda no salió de su posición retractada, de manera que debí aterrizar sobre la rueda derecha. Al terminar la carrera de aterrizaje, el aparato se inclinó sobre el plano izquierdo, que resultó un poco averiado igual que el alerón de alabeo. El montaje de un motor nuevo y la reparación del plano y del alerón de alabeo son cosas que realizan los mecánicos de la escuadrilla, de manera que el aparato puede volver a actuar en pocos días.





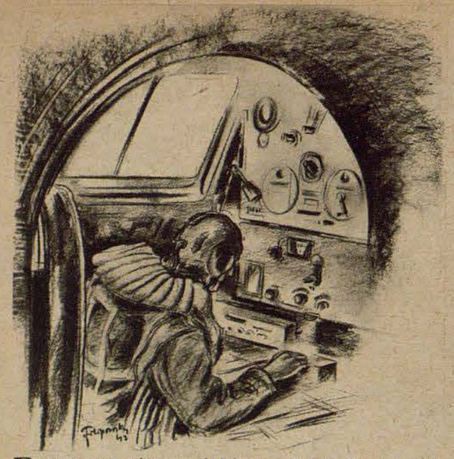
El Comandante Graf en la empresa Messerschmitt

El Comandante Graf, aviador de caza condecorado por el Fuehrer con los brillantes para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, visitó a los talleres Messerschmitt. El constructor del "Me 109", profesor Messerschmitt, pudo saludar, juntamente con sus colaboradores, al aviador que obtuvo mayor número de victorias aéreas con el "Me 109", llevando a este aparato a un éxito ejemplar. Nuestras fotografías muestran, a la izquierda, al Comandante Graf con el profesor Messerschmitt durante una visita de los talleres; en el centro, al victorioso cazador conversando con el constructor y el capitán de aviación Fritz Wendel, que estableció records de velocidad con el "Me 109". Derecha: El Comandante Graf en la carlinga del avión, cambiando opiniones y experiencias con los técnicos de los talleres Messerschmitt

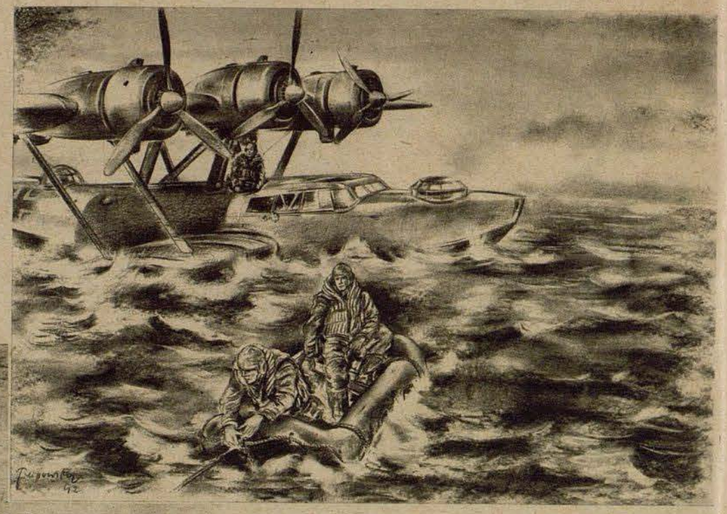
Fotografías Margarete Thiel



UX lanza un SOS



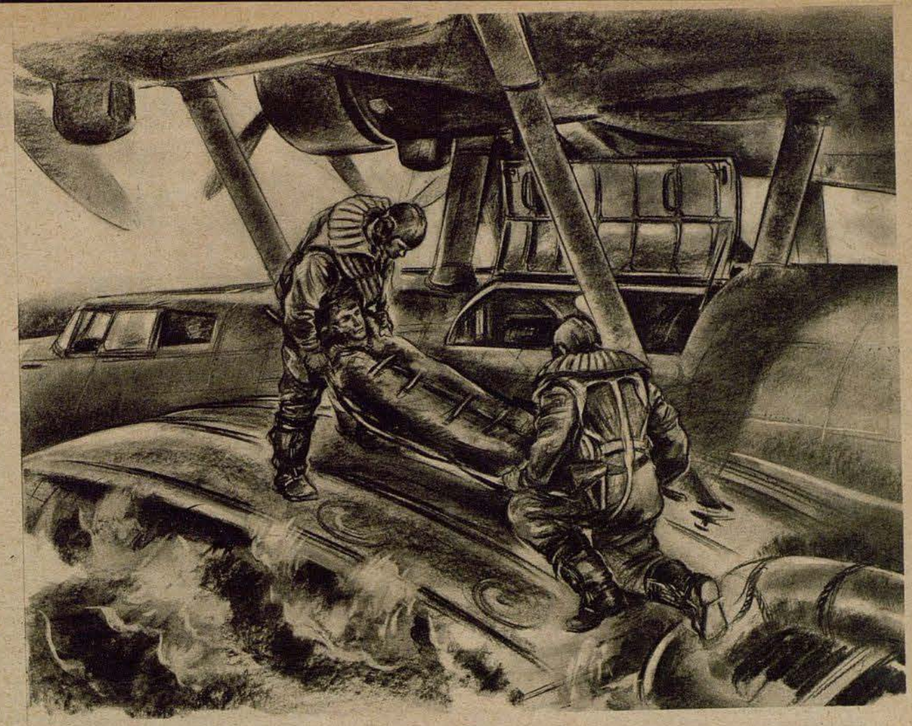
Durante una acción por el Atlántico, el radiotelegrafista del avión de salvamento de náufragos del tipo Do 24 recibe el siguiente radiograma: "De la central de aparatos de salvamento de náufragos. Vuelen hacia el cuadrado X Z. Tomen a bordo un miembro de la tripulación de un submarino que está gravemente herido"



Izquierda: El hidroavión de salvamento de náufragos ha amarado junto al submarino y ha tirado la cuerda de salvamento. En esta cuerda se ha fijado un bote neumático. Con bastante marea, el médico y el sanitario se sientan en el bote neumático para recoger al individuo gravemente herido

Dibujos PK por el corresponsal de guerra Filipowsky

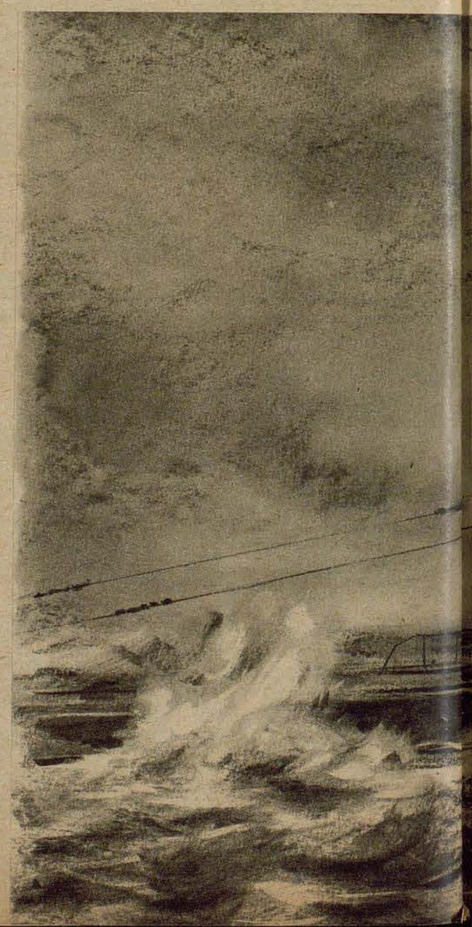
Derecha: El herido de gravedad ha sido transportado al hidroavión de salvamento de náufragos. Ambos salvadores le han levantado con cuidado y le han colocado en el interior del aparato. Poco más tarde el Do 24 volverá a despegar para completar su acción de salvamento

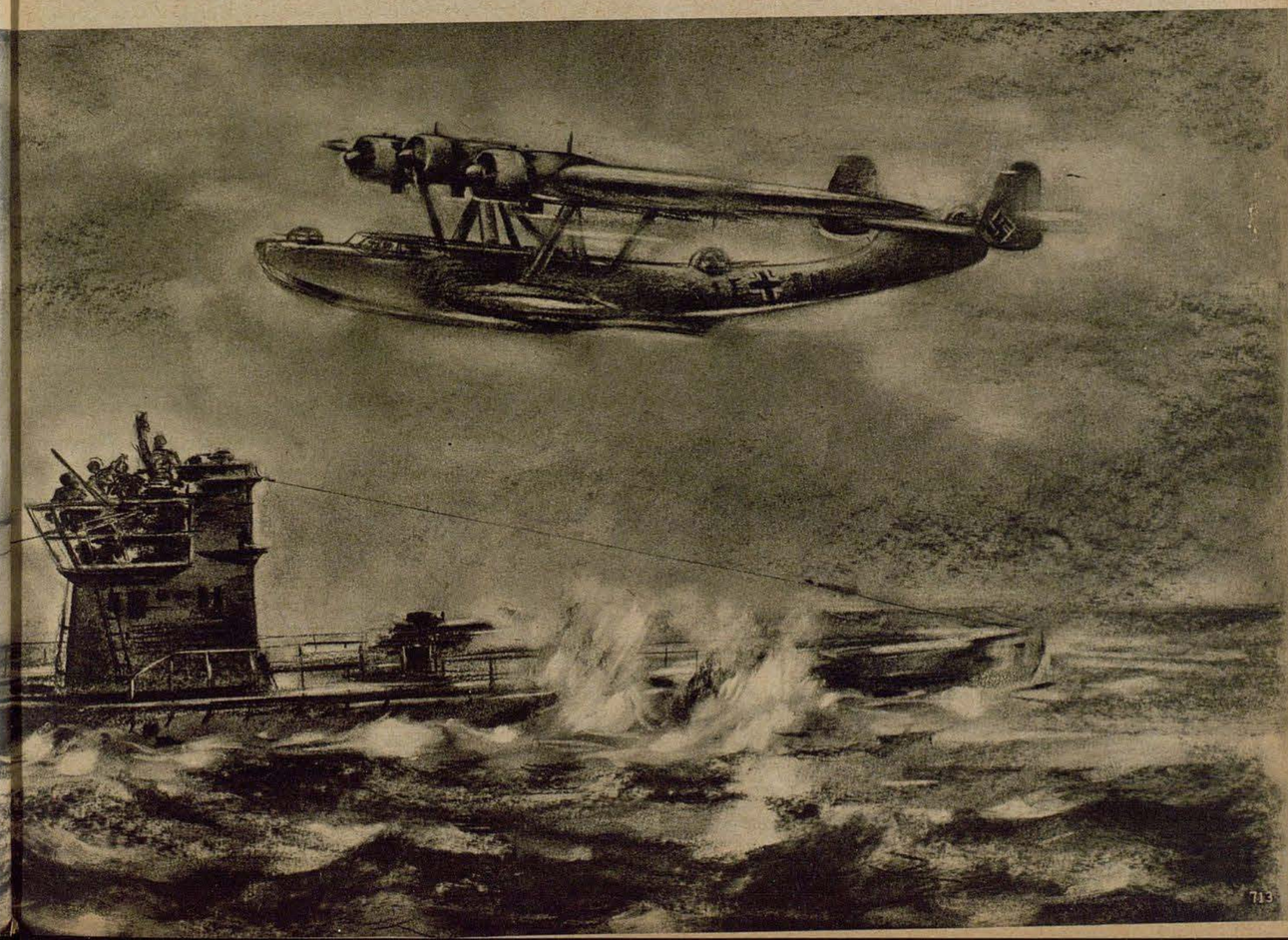




"Avión a estribor." Entre la guardia del puente del submarino, la alegría es muy grande porque se reconoce que el avión es el esperado hidroavión de salvamento de náufragos Do 24

Derecha: ¡Aquí están los camaradas de la aviación! Con la gorra en la mano, los hombres de la guardia del puente hacen señas al hidroavión que está encima del submarino







La historia de la zanonia macrocarpa

Plantas que sirvieron de modelo para la Aviación

De Heinrich Kluth, VDI

La semilla de la zanonia macrocarpa, de la familia de las palmeras, posee de todas las semillas voladoras debido a su forma y distribución de peso las mejores cualidades de vuelo. Su estudio dió como resultado la construcción del ala zanonia y finalmente del entonces excelente avión "Paloma"

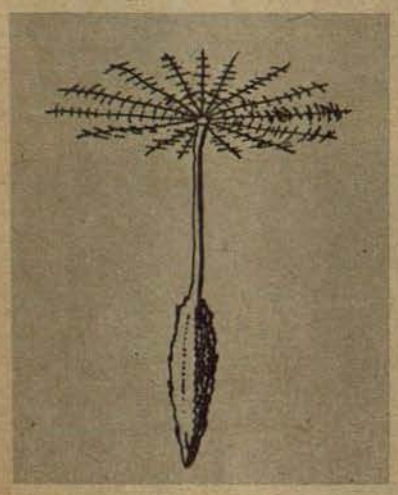
En el pabellón dedicado al avión del Museo Alemán de Munich están expuestas bajo cristal algunas semillas de poca apariencia de la zanonia macrocarpa. Oscar von Miller, el genial fundador del museo las depositó personalmente en aquel lugar. A muy pocos visitantes les llama la atención. ¿Qué tienen que ver estas simientes con aviones? Muy pocos de los visitantes sabrán que precisamente estas semillas fueron de gran provecho para la construcción de aviones, y en especial se basó la célebre "paloma", aparato que se empleó con gran éxito al principio de la Gran Guerra, en los resultados obtenidos en la investigación de la semilla zanonia.

El botánico Dingler parece haber sido el primero que ha mencionado las magníficas cualidades de vuelo de la zanonia macrocarpa en un ensayo publicado en 1889 sobre "El movimiento de los órganos de vuelo de las plantas".

Consiguió obtener del célebre jardín botánico de Buitenzorg en Batavia en la isla de Java algunos ejemplares de la semilla de esta palmera, pudiendo estudiarla a fondo. No fué poca su sorpresa, al comprobar que del peso total de la semilla alada de 177 miligramos, 147 miligramos corresponden al núcleo situado en el centro del ala algo desplazado hacia adelante, mientras que los dos planos de sustentación pesan solamente 30 miligramos. O sea, que casi todo el peso de la semilla se concentra de hecho en un punto. Esta pues era la forma de la semilla vegetal con las mejores cualidades de vuelo. Cuerpos de esta índole son capaces de volar largas distancias. Esto ya lo comprobó en sus investigaciones el botánico Dingler. Este era un hombre de ciencia, biólogo, y sólo le interesaban los problemas de la botánica. Es mérito indiscutible del catedrático Ahlhorn de Hamburgo de aprovechar las cualidades del mejor volador para soluciones de orden constructivo en los aviones. Escribió años más tarde un libro titulado "La estabilidad de los cometas" basándose en las meticulosas investigaciones recopiladas en muchos años por Dingler. Largo tiempo no se hicieron más estudios sobre este particular. En 1904, Igo Etrich conjuntamente con su colaborador Wels continuó las ideas de Ahlhorn y construyó en Viena un planeador según el ejemplo de la semilla de la zanonia. El esqueleto del plano de sustentación construido de cañas de bambú, tenía, respondiendo a la semilla, la forma de media luna con las puntas redondeadas. Con este planeador se llevaron a cabo en el mismo año excelentes vuelos, como balastre se usaron sacos de arena. En 1906 fué posible que se remontara un hombre en este modelo plagiado a la naturaleza. La seguridad de vuelo sobrepasó todas las esperanzas. Igo Etrich ensayó y mejoró constantemente su modelo. Al sumarse la tracción motriz corrigió la forma de las alas, no tocando las partes de estabilidad y añadió un timón en forma de cola de paloma.

La labor sistemática de Etrich desarrolló de la semilla zanonia su avión "Paloma", que en los primeros tiempos de la Gran Guerra de 1914 fué uno de los aviones de más éxito.

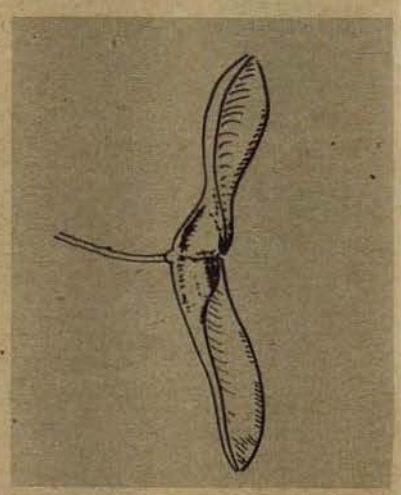
Las distintas fases se pueden seguir en la literatura del ramo. La semilla de la zanonia macrocarpa se ha hecho merecedora del puesto en el Museo Alemán. Es una demostración convincente, de cómo un hábil constructor puede aprovecharse de los resultados de investigación científica, para emplearlos en la práctica. No hay lugar a dudas de que la naturaleza muchas veces es inigualable en la selección y ordenamiento de sus medios para llegar a obtener rendimientos máximos con los medios más exiguos, si bien por otra parte tiene a su disposición una superabundancia de materias y energías verdaderamente cósmica. Pero en todo caso, sus obras son sabias, admirables e incomparables. La ciencia sabe ésto muy bien, de forma que constantemente se ocupa de los ejemplos que da la naturaleza para aprender de ellos. Hace algunos años disertó nada menos que el veterano de la dinámica moderna catedrático Dr. fil. Dr.-Ing. e. h. Ludwig Prandtl en un congreso aeronáutico "Sobre el vuelo dinámico de ciertas aves marítimas", poniendo de relieve su relación con el vuelo sin motor del hombre, y las últimas investigaciones hechas con la cámara lenta sobre las magníficas cualidades de vuelo de los colibrís. Sin embargo, los más importantes progresos de la técnica aeronáutica se llevaron a cabo sin ejemplos de la naturaleza y se deben solamenta a los árduos trabajos de inventores, hombres de ciencia y constructores geniales, lo cual es motivo de orgullo para



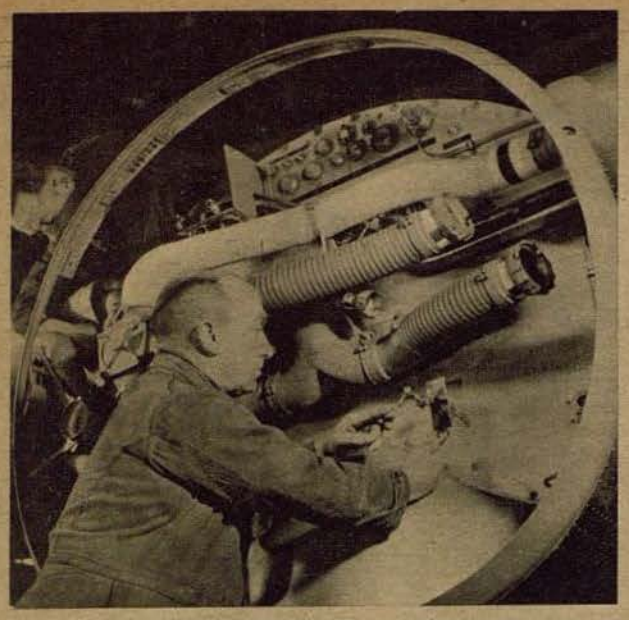
La disposición del plano de sustentación en forma de abanico de esta semilla le proporciona condiciones de vuelo parecidas al paracaídas. El viento lateral la capacita para volar largas distancias, en vista de que la proporción existente entre la superficie del ala y el núcleo es extraordinariamente favorable





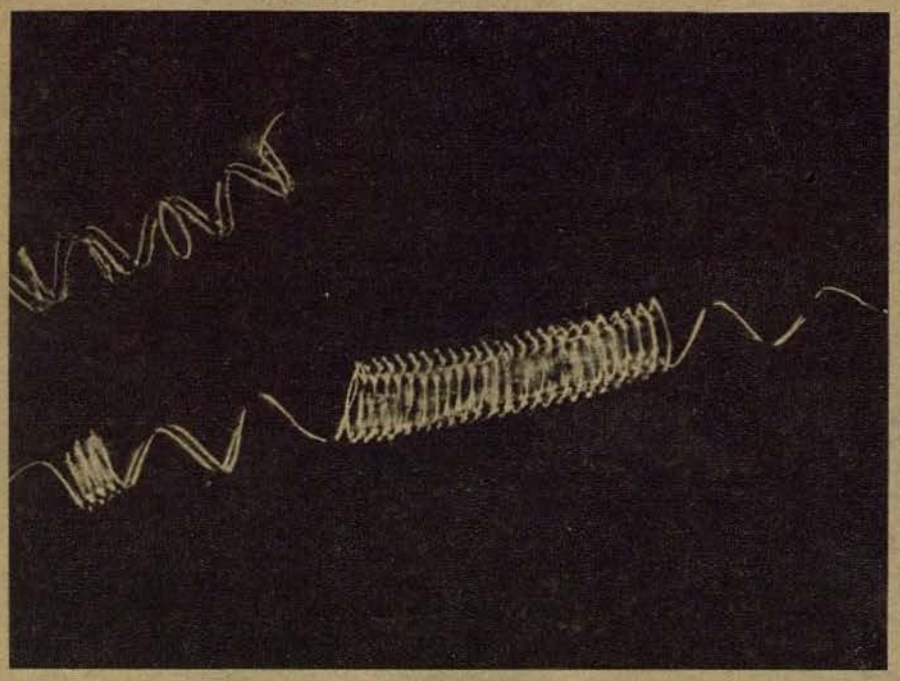


Las alas del fruto del arce pudieran haber sido el modelo para la hélice. En este caso, la naturaleza ha encontrado una forma especialmente favorable para el movimiento a través del aire. En posición vertical y al caer el fruto, empieza a girar como una hélice



En el tallo del ruibarbo se encuentran células que parecen muelles en espiral, tales como se usan en la construcción de aviones. Tejidos como éstos son muy resistentes contra la destrucción mecánica incluso contra el esfuerzo más activo. También los tubos metálicos a presión fueron construídos según el mismo principio (véase a la izquierda). Esta microfotografía inferior ha sido impresionada sobre fondo oscuro y ampliada en una proporción de 1:210

Fotografías Kluth, IFM, Scherl-Archiv (2)
Dibujos Kluth (3)



el hombre. Ni en la flora ni en la fauna existe algo parecido como el moderno avión propulsado por el motor. Más no es difícil descubrir en partes aisladas de la obra total algunos ejemplos de la naturaleza.

"La técnica creadora es el arte de dar forma armónica y práctica a la materia, junto con el afán de desarrollar la mejor proporción entre fuerza y materia", esto dijo el catedrático Dr. Giessler, director del recientemente inaugurado Instituto Biotécnico en Halle, en su disertación sobre las relaciones existentes entre la naturaleza y la técnica. Con ello está expresado, el porqué se encuentran tan fácilmente modelos en la naturaleza para construcciones técnicas.

¡La relación existente es una cosa lógica! Sólo basta ver un buen corte transversal de la hoja de la flor de la campanilla bajo el microscopio y fácilmente se descubrirá la forma análoga en los largueros de los aviones modernos.

La parte superior e inferior de la hoja están unidas entre sí por columnas, que dan al conjunto la consistencia necesaria. De la flora se han sacado infinidad de modelos para piezas que se emplean y desarrollan constantemente en la construcción de aviones. Del fondo del mar se extraen algunas diatomeas, se lavan cuidadosamente y son preparadas para el microscopio. ¿Que es lo que ve el ojo con sorpresa? La forma exterior de estas algas tienen parecido en muchos casos con los perfiles empleados en la construcción de aviones, que se encontraron e introdujeron después de complejas investigaciones, puesto que respondían a los deseos de obtener el mínimo peso con la máxima resistencia. Otro preparado hecho del tallo del ruibarbo, nos muestra la forma tan empleada en la técnica del muelle en espiral, que también se usa mucho en la aviación. Aun se podría nombrar un sinnúmero de ejemplos. El biólogo R. H. Francé se ha ocupado de esto ya hace años en sus libros "Los rendimientos técnicos de las plantas" y "Las plantas como inventores". Para biólogos e ingenieros es un deporte interesante y estimulante descubrir nuevas relaciones de este género, observar a la naturaleza y medir con ella los propios conocimientos.

No es de extrañar por lo tanto que se haya estudiado tan a fondo el vuelo de la semilla vegetal y el movimiento de vuelo de las aves, investigaciones que han profundizado en los secretos del volar. Giessler ha recopilado las principales formas de las plantas voladoras, clasificándolas en paracaídas, planeadores, hélices y globos. Se puede asegurar lo siguiente: la reciente investigación de las maravillas biotécnicas permiten vislumbrar, teniendo en cuenta los últimos progresos aerodinámicos, la aplicación de estos estudios en las actividades de la técnica. El hombre tuvo que emprender muchos y arduos trabajos para encontrar la solución de estos problemas aerodinámicos. La naturaleza demuestra con su leyes su infinita sabiduría, pero ésta no la despilfarra de ningún modo. Solamente aquel que orienta y profundiza sus esfuerzos de investigador podrá ser partícipe de las riquezas de la naturaleza.



De cómo se merecieron la Cruz de Caballero

El Comandante Keppler, Jefe de Grupo en una escuadra de bombarderos, hizo frente con su unidad y por propia iniciativa a un ataque soviético dirigido contra el flanco alemán en la primavera de 1942 al sureste de Cholm, hasta que llegaron refuerzos y en un contraataque se pudo despejar la situación. — El capitán Schwärzel, Jefe de Grupo en una escuadra de stukas, interrumpió la vía férrea entre Yugoslavia y Grecia con impactos logrados en las instalaciones ferroviarias de Kumarovo y Gradsko. A consecuencia de las heridas recibidas en un servicio del este, murió dos días después en un hospital de campaña. — La intervención de la batería del capitán Eggers, Jefe de batería en un regimiento de la DCA, que estaba asignada al grupo de vanguardia en la península de Kertch, fué decisiva para la continuación de los combates y abrió el camino al grupo para la continuación del avance. — Entre los éxitos personales alcanzados por el capitán Heise, Jefe de Grupo en una escuadra de bombarderos, hay que mencionar el hundimiento de un destructor soviético en el puerto de Novorosisk. — El teniente Frank, Jefe de escuadrilla en una formación de combate, ha demostrado su gran pericia y valor en 500 servicios de frente, conduciendo a su escuadrilla a éxitos decisivos en la península de Kertch y en Jarkov. — El alférez Weissmann, piloto en una escuadra de cazas, ha demostrado sus grandes aptitudes y arrojo y ha salido vencedor en 80 combates aéreos contra aviadores soviéticos. — El alférez Fuss, piloto en una escuadra de cazas, ha conseguido en 300 servicios 60 victorias aéreas. — El brigada Grislawski, piloto en una formacion de cazas, ha demostrado en 240 servicios ser un excelente piloto y ha derribado a 43 enemigos. — El brigada Steffen, piloto en una escuadra de cazas, ha derribado 44 aviones enemigos en lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética. — El sargento Gratz, piloto en una escuadra de caza, derribó 46 contrarios en duros combates aéreos con un enemigo muchas veces superior en número

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Brieke (PBZ), Hempe (Sch), Scherl-OKW (6), foto particular Thermann (1)



Brigada CRINIUS

En reconocimiento de su heroíca acción en la lucha por el futuro del pueblo alemán, el Führer condecoró al brigada Wilhelm Crinius, piloto en una escuadra de cazas, y como 127 soldado del Ejército alemán, con

LA HOJA DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO



Comandante KEPPLER



Capitán SCHWAERZEL †



Capitán EGGERS



Alférez WEISSMANN



Alférez FUSS



Brigada GRISLAWSKI



Brigada STEFFEN



Sargento GRATZ

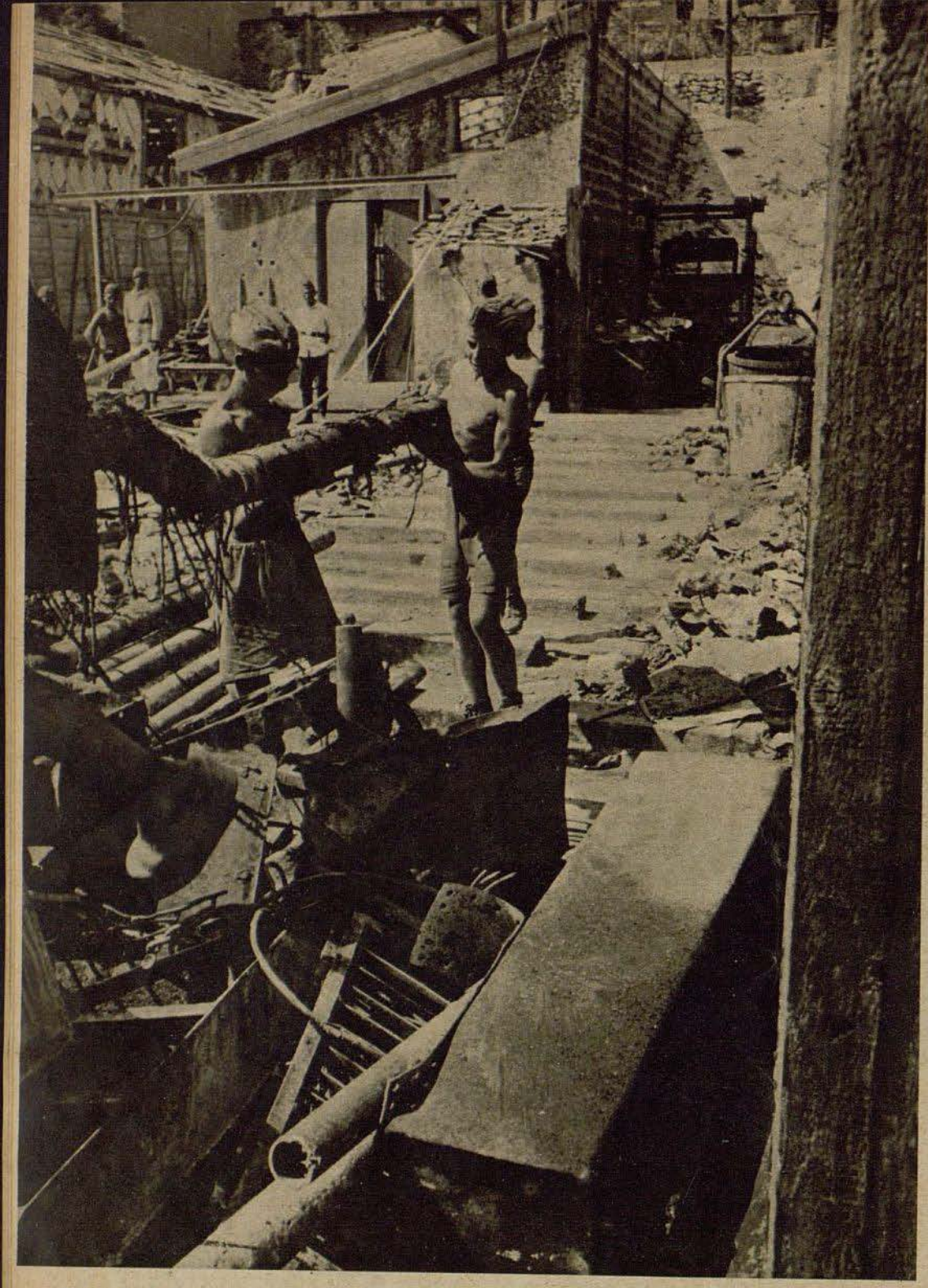


Derecha: El general KELLER felicita al capitán HEISE en ocasión de la entrega de la alta distinción militar

Reconstrucción en Sebastopol

El Servicio de Trabajo efectúa labores de descombro

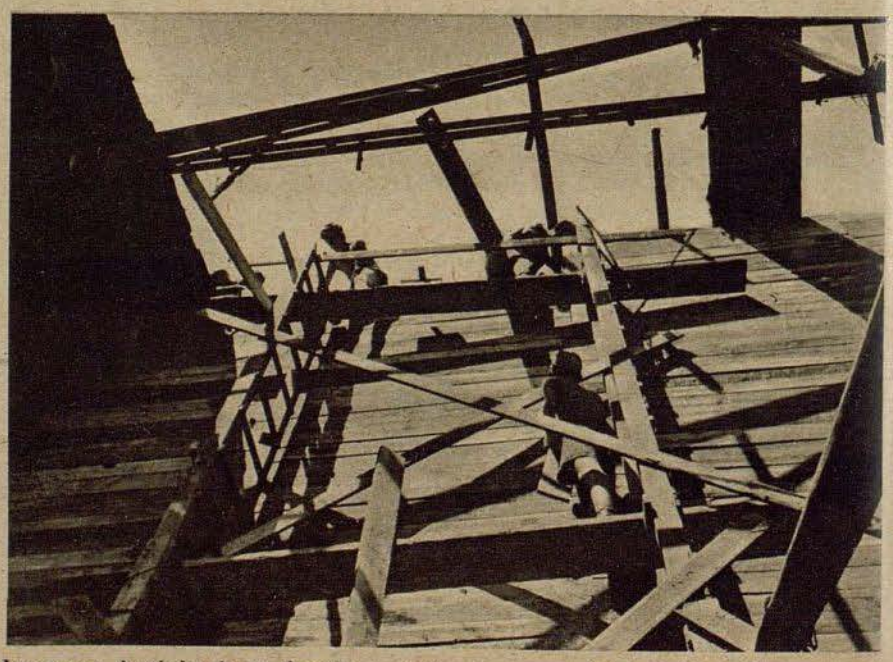
Después de la enconada lucha por Sebastopol que terminó con un triunfo rotundo de las armas alemanas, entraron los vencedores en una ciudad convertida en informe montón de ruinas. El Arma Aérea alemana arrojó 24.000 toneladas de bombas sobre esta fortaleza, y durante meses enteros las granadas de todos los calibres revolvieron la tierra. Pero ahora, al convertirse Sebastopol en base alemana, hay que poner orden a todo con la peculiar meticulosidad alemana. En estos trabajos de reconstrucción ha destacado como siempre el Servicio de Trabajo del Reich. En las fotografías vemos las fuertes figuras de los jóvenes de esta institución, trabajando con ahinco



En todas las partes del puerto de Sebastopol, el Servicio de Trabajo se encontró en las faenas de descombro con un espantoso desorden de ruinas y material destrozado. Metódicamente se puso orden en medio de este caos



Los grandes bloques de piedra de los muelles se aprovechan, haciéndolos pedazos, como material para otras obras

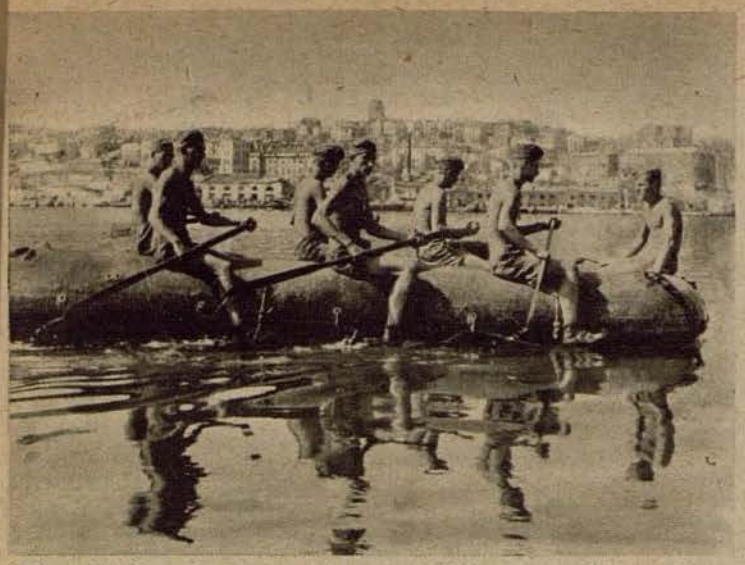


Los muros de piedra de un almacén, se sustituyen por paredes de madera. De esta forma se aprovechan los restos del antiguo edificio para construir otro que ofrezca protección contra las inclemencias del tiempo



PK Fotografías del RAD corresponsal de guerra Kailuweit (Sch 4), Starnberger (4)

Izquierda: Al transportar un bloque de hierro como éste, han de ayudar muchos brazos y además se entra en calor a pesar de la ligera indumentaria



El mejor descanso y recreo después de haber trabajado duramente bajo un sol abrasador, lo ofrece una pequeña partida en bote de goma. ¡Con qué paz se puede remar ahora sobre la bahía de Svernaja, donde se libraron tan encarnizados combates!



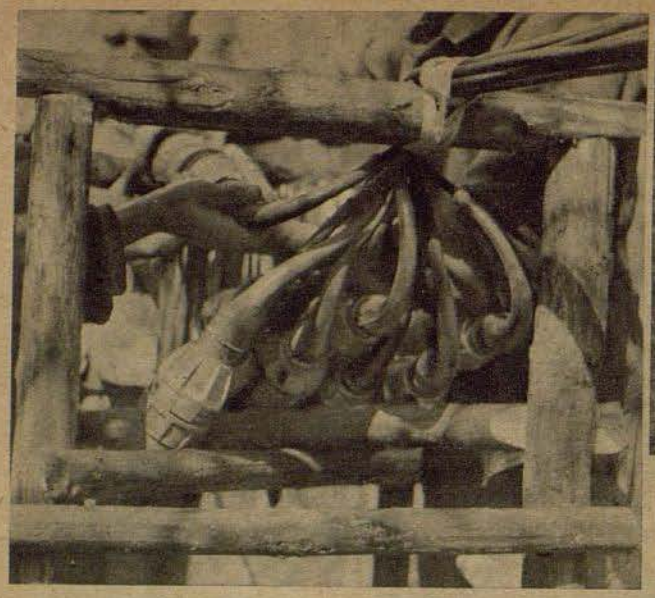


Los días siguen siendo calurosos, no cayendo del cielo ni una gota de agua. Pero precisamento por ésto, es la época más adecuada para reparar el techo, ya que hay que pensar en las lluvias de otoño

Izquierda: Una calle importante que conduce al puerto es descombrada para que pueda fluir el tráfico Para transportar los grandes bloques que fueron arrojados a la calle por las explosiones, se emplea un "vehículo especial" construído a este propósito

Debajo: Esto fué un barco de guerra de los soviets. Ahora sólo sirven estos tristes restos como objeto de curiosidad a los que dan una vuelta por el puerto

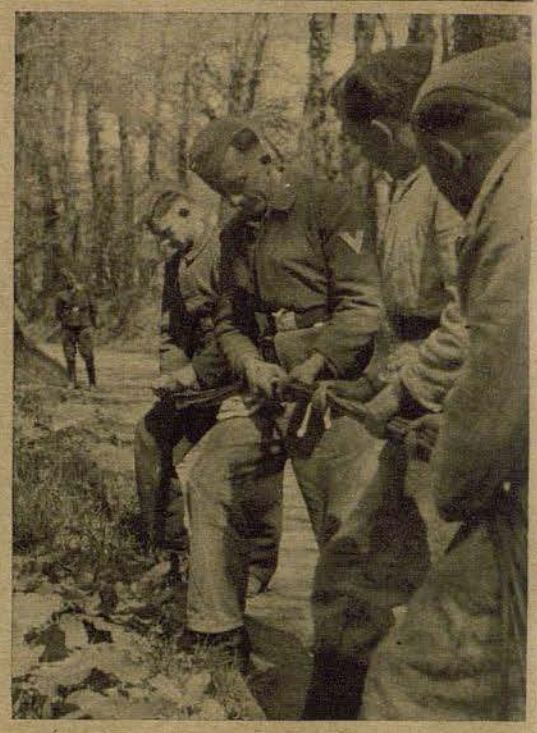






"No perder fuerzas" es el lema que rige para los hombres del servicio de comunicaciones, cuando se trata de tirar a los carretes de alambre a través de campos y prados. Izquierda: En medio del campo es construída, con medios primitivos, una central distribuidora

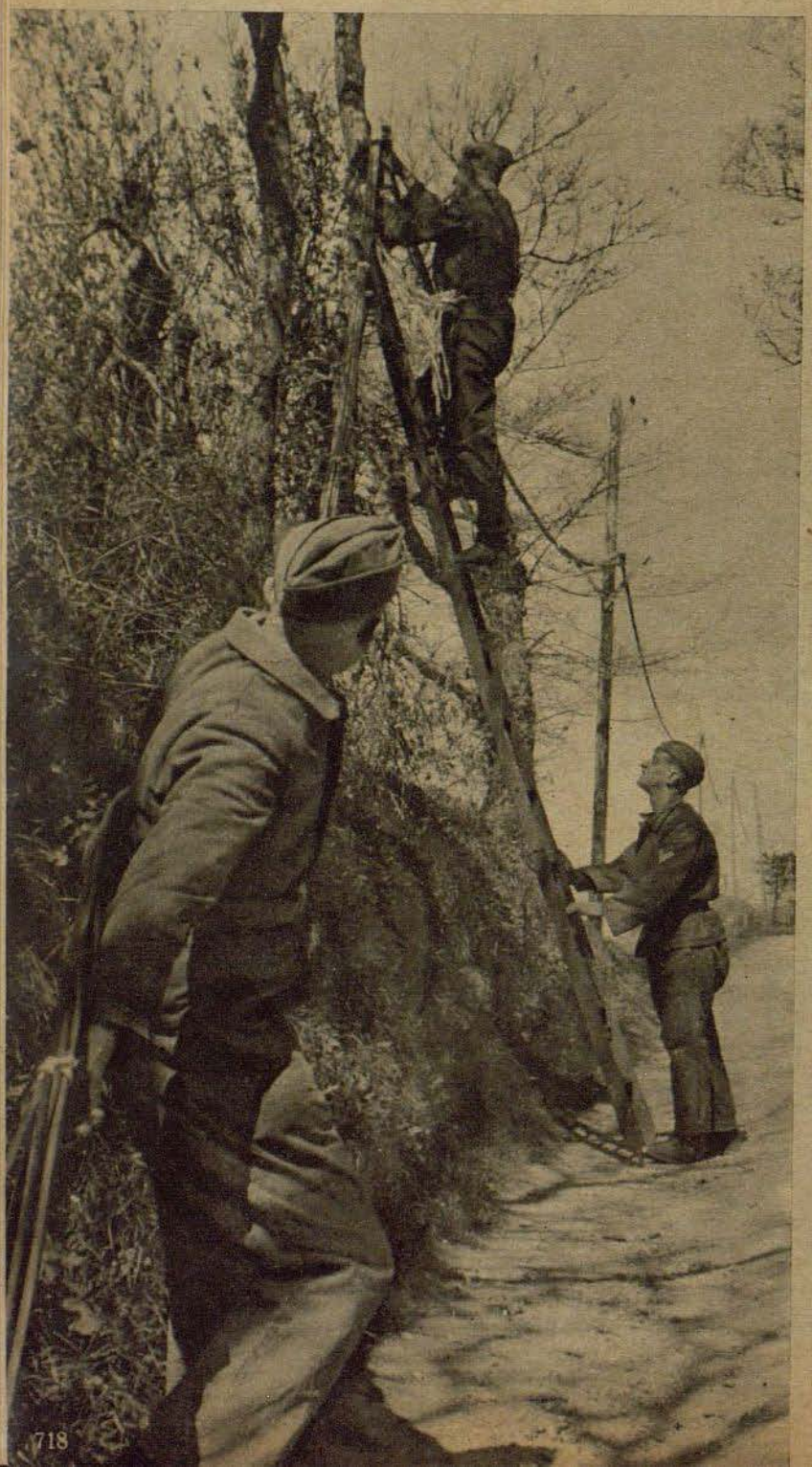
Hombres del servicio de comunicaciones dedicados a sus tareas



Izquierda: Las construcciones en alto son, casi siempre, cuestiones airosas. No obstante, el trabajo debe ser realizado con rapidez, pues la construcción de líneas de comunicación es siempre una cosa urgente

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Kallmerten (Sch 6)

Derecha: Aquí es desarrollado un cable de su tambor





Para los hombres del servicio de comunicaciones no hay obstáculo que valga. Cualquiera sea la formación del terreno, la comunicación entre la tropa combatiente y el puesto de mando no debe quedar interrumpida en ningún instante



Aquí se juntan numerosos cables en una central distribuidora. En las conexiones hay que poner mucha atención, para evitar de establecer comunicaciones erróneas

Un "Jilguero" y cuatro "Ratas"

Tanques allanan el camino a un avión

Del corresponsal de guerra Hans Hempe



Se puso en marcha un convoy poco común. Ante el avión avanzaban los dos tanques aplastando los matorrales y nivelando las irregularidades del suelo, a remolque seguía el alférez en el "Jilguero" PK Ilustraciones del corresponsal de guerra Ellgaard

PK El ataque llegó a su fin. La escuadrilla de Stukas cumplió con su encargo. El éxito obtenido se veía claramente en la tierra: posiciones de artillería y de campaña destruídas. Un avión propio recibió un impacto, pero pudo efectuar un aterrizaje forzoso. El alférez D., oficial técnico del grupo, voló a poca altura sobre el avión aterrizado y comprobó, que al parecer el piloto y el telegrafista habían salido del avión sanos y salvos, haciéndoles señales con los brazos. Las tropas alemanas ya habían rebasado el lugar del aterrizaje, y por lo tanto no había peligro de ninguna clase.

Al día siguiente, en vista de que el ataque fué el último del día, el teniente D. ordenó que se preparara el "Jilguero" y despegó con el mecánico del grupo para buscar al Ju 87 que tuvo que aterrizar, con el fin de repararlo. Encontraron el lugar en que se encontraba el avión sin grandes dificultades y además comprobaron que las avanzadas de las tropas alemanas tenían ocupada una pequeña ciudad en la cercanía. Al prepararse el alférez para el aterrizaje, descubrió a corta distancia de él cuatro "Ratas", que en el mismo instante abrieron un violento fuego contra el avión alemán. El alférez describió inmediatamente una curva cerrada con el fin de eludir las ráfagas del enemigo y descendiendo rápidamente aterrizó con el "Jilguero" sobre la tierra cuyo piso ofrecía muchas irregularidades. El aterrizaje salió bien. Pero ésto fué también lo único que pudieron comprobar. Inmediatamente se echaron sobre el suelo, ya que los aviones rojos atacaban al avión. Oyeron el tacleteo de las ametralladoras y las explosiones más lentas del cañón de a bordo, se oprimieron contra el suelo y no podían hacer otra cosa que esperar y tener la esperanza de que no les abandonase la suerte. Oían el silbar de los proyectiles y las detonaciones en torno de ellos, y algunas veces oían como el avión era alcanzado por el fuego enemigo.



Se oprimieron contra el suelo y no pudieron hacer más que ...ar y tener la esperanza que no les abandonase la suerte

Algunas veces intentaron alejarse del avión arrastrándose por el suelo, pero los cuatro "Ratas" volaban en círculo cerrado y disparaban sin interrupción. Para ambos hombres aquello fué un infierno. Los segundos parecían minutos y los minutos horas, creían que la lluvia de balas se prolongaba una eternidad. Parecía milagroso que no fueran alcanzados por los disparos.

Pasados unos diez minutos — el alférez tuvo la asombrosa serenidad de fijarse en el reloj — terminó este suplicio. Ambos creyeron que jamás en su vida percibieron tal tranquilidad. Vacilantes alzaron la cabeza del polvo y dirigieron la mirada hacia el cielo que estaba libre de aviones enemigos. Es posible que los soviets se hubieran quedado sin munición o bien creyesen haber destruído al "Jilguero" y haber matado a los dos aviadores alemanes. Lo principal es que ambos estában vivos y como reacción a los espantosos minutos sufridos, rieron estruendosamente, a pesar de que en el fondo no sentían ni mucho menos ganas de reir.

El "Jilguero" recibió algunos impactos, pero habían perforado solamente las alas sin haber alcanzado partes vitales del avión.

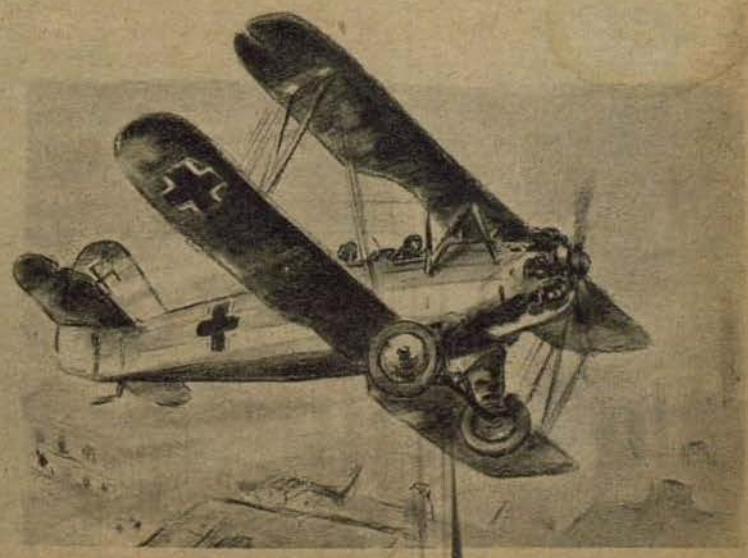
El alférez y el mecánico decidieron no despegar, puesto que podrían toparse con un caza enemigo y además por que el piso no permitía el despegue. Pocos minutos más tarde vieron como se acercaban dos carros de combate. De nuevo se asustaron. ¿Serían amigos o enemigos estos tanques que se acercaban tan rápidamente?

Ambos prepararon una pistola ametralladora y dos pistolas con la decisión de vender caras sus vidas. Nada de éso hizo falta. Desde la torre del primer tanque un soldado hizo señales con los brazos y entonces pudieron distinguir encima de la coraza de acero baja una capa de polvo las dos cruces de guerra alemanas. El alférez D. narró al conductor del tanque lo sucedido y le dijo que no le era posible despegar. Este le contestó que no se podía dejar al avión en este lugar, ya que en este sector aun merodeaban algunas tropas soviéticas, que por la noche seguramente destruirían el aparato, además el enemigo aprovechando la noche se acercaba a la ciudad, pero hasta ahora siempre había sido rechazado, sufriendo graves bajas. Lo mejor sería que el alférez "rodara" con el avión hasta la ciudad, allí estaría seguro. Esta localidad se encontraba a kilómetros de distancia.

El alférez objetó que el avión no podía rodar sobre un piso tan malo, sin que éste sufriera graves desperfectos.

Rieron los tanquistas y declararon que ellos marcharían ante el avión con los carros de combate apisonando el suelo. Se puso en marcha un convoy poco común. Ante el avión avanzaban los dos tanques aplastando los matorrales y nivelando las irregularidades del suelo, a remolque seguía el "Jilguero" con el alférez. Todo fué bien, ante la ciudad pasaron junto a soldados soviéticos caídos, y al cruzar la vía férrea se vieron obligados a derribar dos altos postes y al final entraron en una calle, dejando el alférez al avión protegido detrás de una casa.

Mientras tanto llegó la orden de que los carros de combate siguieran avanzando, por lo cual el alférez no quiso quedarse sólo en la ciudad viéndose en la necesidad de despegar. Esto sólo se podía llevar a cabo en la calle principal que tendría unos 150 m. de largo y al final una gran curva. Lo único favorable era su anchura. El alférez D. decidió despegar. Algunos hombres tuvieron que sujetar al avión hasta que el motor alcanzaba el máximo de revoluciones soltándolo entonces. Poco antes de la curva, el alférez tiró de la palanca de mando jugándose el todo por el todo. El avión pasó rozando los techos de las casas, elevándose rápidamente. Puso rumbo a su base y durante el vuelo pensó en la suerte que había tenido.



... el alférez tiró de la palanca de mando jugándose el todo por el todo

Ursula acude a prestar servicio



Ursula ingresa en el servicio. En la entrada del edificio de la sección de instrucción del servicio de comunicaciones muestra sus papeles al guardia, y éste le indica hacia donde se debe dirigir



Ante todo, la nueva ayudante se dirige hacia el vestuario. En altos estantes se encuentran polleras, chaquetas y abrigos. La administradora busca prendas del tamaño adecuado, y entonces comienzan las pruebas. No serían mujeres, si no estudiaran como les queda la nueva ropa. Pero no hay motivo para críticas, pues la pollera y la chaqueta parecen estar hechas a medida



Ayudante en el servicio de comunicaciones — un bello deber

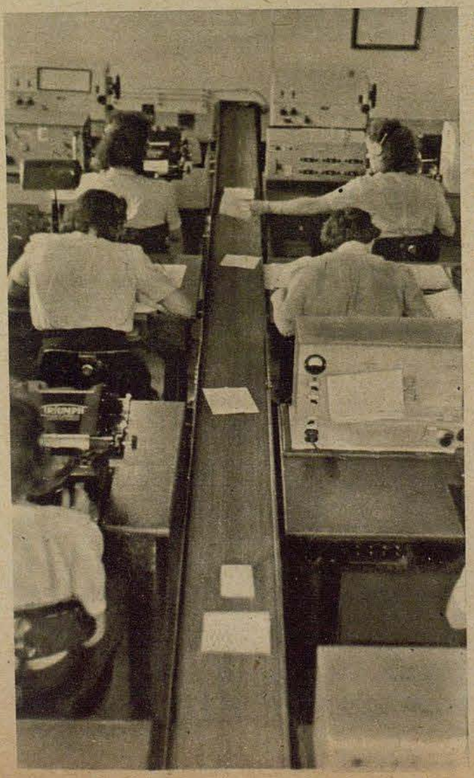
El Arma Aérea del Reich ha dirigido un nuevo llamado a las mujeres y muchachas para que se presenten como ayudantes del servicio de comunicaciones. Tanto en la patria como en los territorios ocupados, en todas partes en que se encuentran soldados alemanes, las ayudantes de comunicaciones han demostrado su capacidad como telefonistas, dactilógrafas, radiotelegrafistas, etc. El nuevo llamado de la Luftwaffe dará motivo a que nuevamente se presenten numerosas muchachas, las que colaboran a reforzar el frente alemán, y, con ello, aportan una pequeña parte para el triunfo final. Nuestro fotógrafo ha acompañado a Ursula a la oficina de reclutamiento, y ha fijado en placas fotográficas el ingreso de la muchacha en el servicio del Arma Aérea



Las formalidades en la Oficina de Inscripción de la sección de instrucción del servicio de comunicaciones. Ursula sólo debe firmar los documentos, y entonces ha sido dado el gran paso







Derecha: Múltiples son las tareas del servicio de comunicaciones, en el que ya actúan con toda responsabilidad las compañeras de Ursula. Desde la sala de transmisión de un campo de aviación son enviados los telegramas cifrados hacia oficinas de mando, que a veces se encuentran a miles de kilómetros de distancia. Los signos morse los puede escuchar la ayudante por medio de un altoparlante

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Zwirner (7), Eisenhart (4)

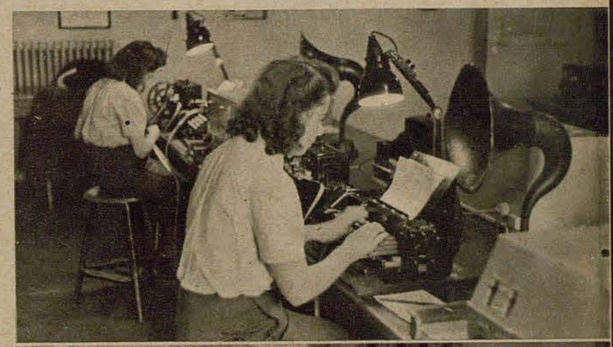
Derecha: Ante los aparatos de recepción de la oficina de comunicaciones de un aeródromo se encuentran sentadas las ayudantes de comunicaciones, las que reciben los signos morse mediante los receptores de cabeza, transmitiendo inmediatamente estos signos, escritos en estilo telegráfico, hacia la oficina de escribientes

Izquierda: Gran actividad en la sala de recepción. Sobre una cinta sin fin llegan los telegramas escritos hacia la oficina que los registra, y de aquí son enviados hacia los diferentes puestos de mando

Derecha: Las órdenes más importantes son transmitidas por teletipo



La nueva ayudante de comunicaciones que, como muestra la foto izquierda, sabe usar con elegancia su gorrito, se inicia a la mañana siguiente en el servicio. En la hora de instrucción se abre un nuevo mundo; bobinas, frecuencias, manipuladores, recibir y transmitir son, al comienzo, cosas desconocidas. Pero en poco tiempo, la nueva ayudante conocerá todo ésto a fondo







El salto

Todo salto obliga al hombre a luchar con las leyes de gravedad de la tierra. Su premio es la alegría de haber salido airoso de la prueba, puesto que el salto exige un dominio del cuerpo sumamente disciplinado y en muchos casos valor y fuerza moral para reprimir todo amago de cobardía. Sólo el salto del niño es exponente intuitivo de la fuerza juvenil. Bailarines, artistas y deportistas tienen que aprender y ensayar hasta que dominan por completo la técnica del salto. Punto culminante del salto en el baile es la maestría artística, y en el deporte el dominio máximo del cuerpo. Pero el más difícil e importante es el salto del paracaidista, puesto que su alta finalidad radica en el cumplimiento del deber inexorable del soldado



El salto de altura con pértiga demuestra completo dominio del cuerpo

Debajo: Un salto mortal con trampolín. En la cara del ejecutante y de sus compañeros se refleja claramente la gran concentración y disciplina artística



El gran dominio del cuerpo necesario para este salto de un paracaidista se comprende aun mejor, si pensamos en un papel que es arrojado de un tren expreso, que en comparación con un avión va a paso de tortuga



Obsérvese en este salto record que sobrepasa los dos metros de altura la concentración y tranquilidad de las facciones del excampeón de salto de altura alemán Weinkötz

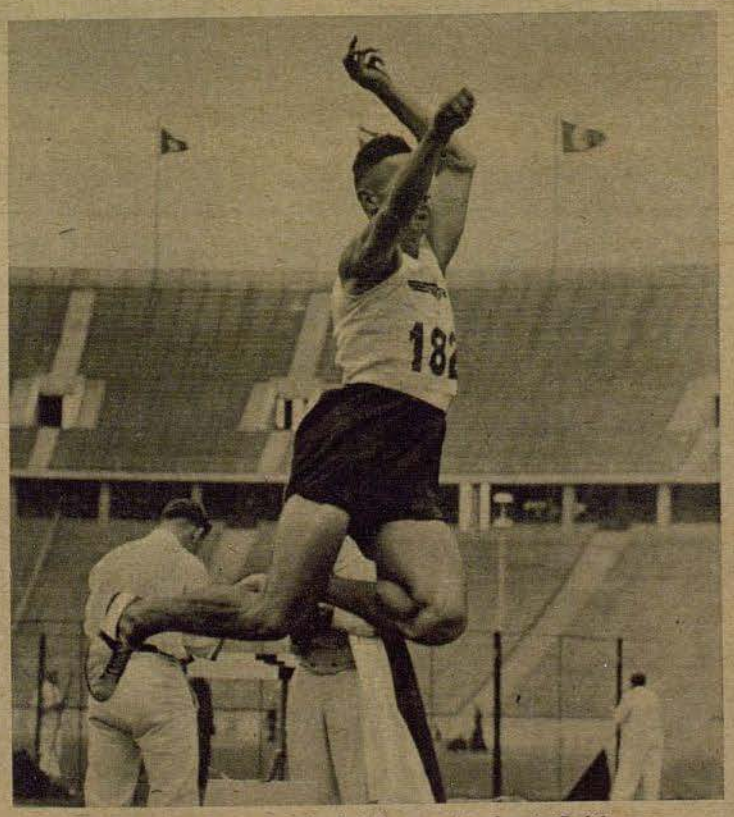






El salto de esquí tiene cierta semejanza con el salto de paracaidas

Izquierda: ¿No parece como si el cuerpo del gran bailarín alemán Harald Kreuzberg se ha desligado por completo de la atracción de la tierra para volar en el espacio?

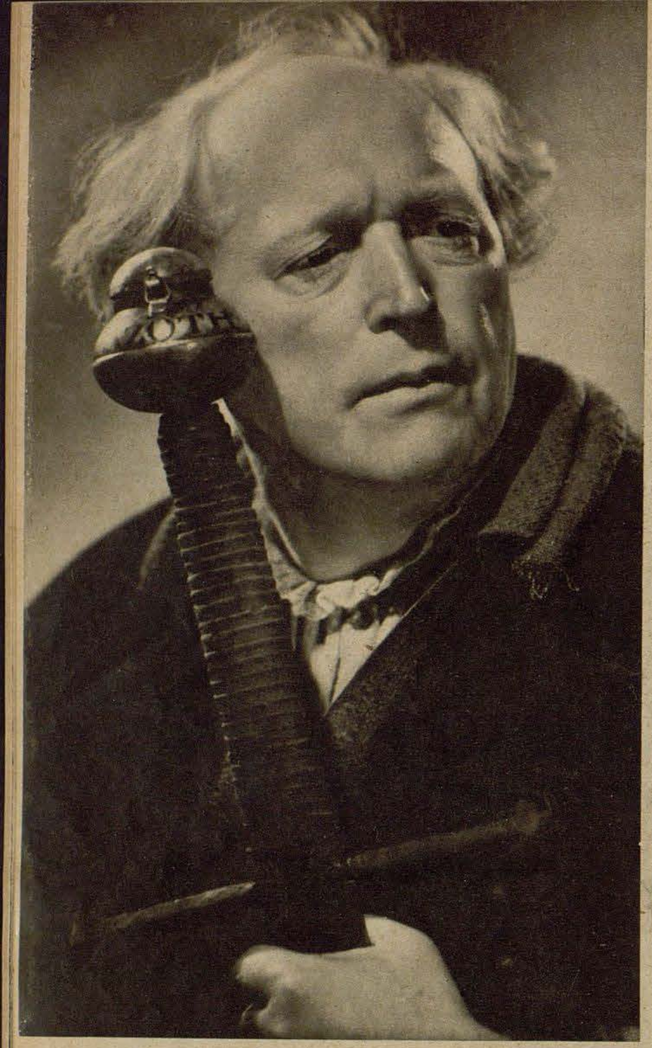


Un formidable salto de longitud del campeón alemán Leichum, que como teniente ha caído en la frente oriental

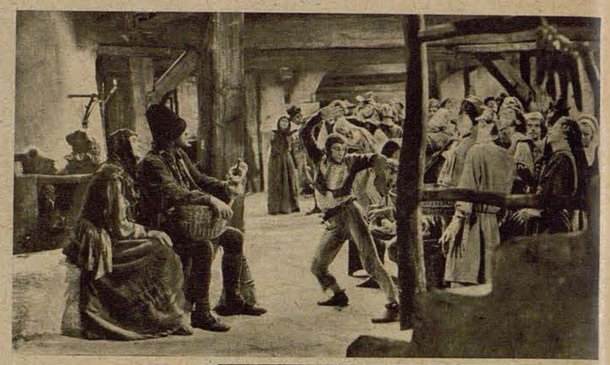
Fotografías Schirner (6), Corresponsal de guerra Seeger (PBZ 1)
Scherl-Bilderdienst (1)

Derecha: El valor del salto artístico depende de la simetría de la posición del cuerpo

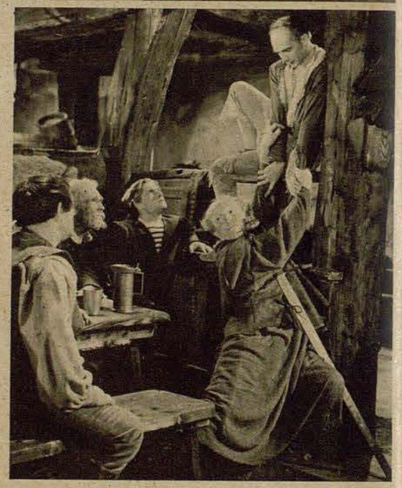




PARACELSUS



El charlatán Fliegenbein (Harald Kreuzberg), ha llegado a la ciudad. Hace bufonadas y actúa de prestidigitador, pero cuando la gente lo ve bailar, se llena de entusiasmo



Izquierda: Werner Krauss representa el papel de Paracelso, y podemos estar seguros que será una creación genial más de este gran actor

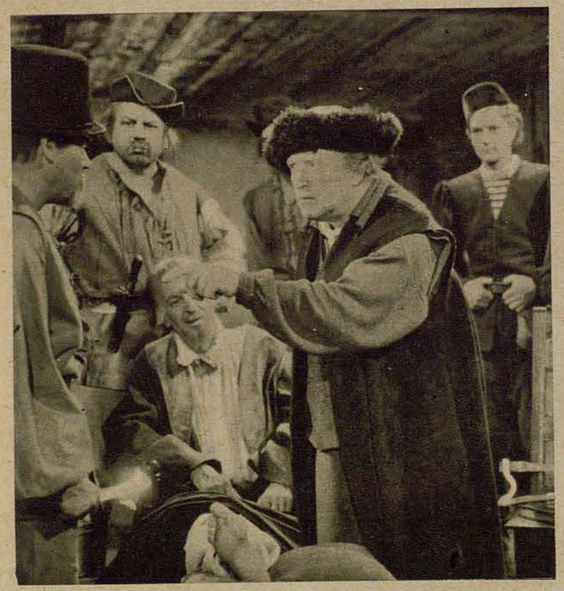
Fotografías Bavaria

Derecha: Paracelso reconoce al charlatán Fliegenbein, con el cual siempre se ha topado en las ciudades donde estalló la peste

"El fundamento de la Medicina es el amor"

En la medieval ciudad de Basilea adquiere gran renombre y maestría, y también sufre la condenación y se inicia la eterna misión del médico alemán Paracelso, de Don Teofrasto Bombast de Hohenheim. El enemigo acérrimo de todo charlatán, llegó a ser el reformador y precursor de la ciencia médica moderna. El film Bavaria "Paracelso" da cuerpo en forma popular y dramática a la figura de este primer gran médico alemán

Debajo: Paracelso cura al impresor Froben, al cual los médicos ignorantes de la ciudad querían amputar la pierna. Como demostración de sincero agradecimiento Froben imprime las obras del médico





Harald Kreuzberg, el célebre bailarín alemán que goza de fama mundial, aparece por primera vez en la pantalla, encarnando el papel de Fliegenbein

Debajo: Juan, el joven alumno de Paracelso (Martín Urtel) cree erróneamente haber descubierto en el laboratorio del gran maestro el elixir de la vida. Lo hace tomar a Froben, que ha vuelto a enfermar, el cual muere a consecuencia de ello. Paracelso es desterrado, pero su ciencia redunda en provecho de la humanidad entera





Izquierda: Paracelso cura a Renata (Annelies Reinhold), hija única de un opulento y rico mercader, que se convierte en un irreconciliable enemigo del médico alemán, en vista de que éste ordena cerrar las puertas de la ciudad, ante la inminente amenaza de la peste, perjudicando con esta medida al comercio



El embajador del emperador, Conde de Hohenried (Herbert Hübner) es huésped del rico comerciante, el cual abriga esperanzas de que el diplomático llegue algún día a casarse con su hija Renata, para obtener así provechos comerciales



Aviadores – Camaradas

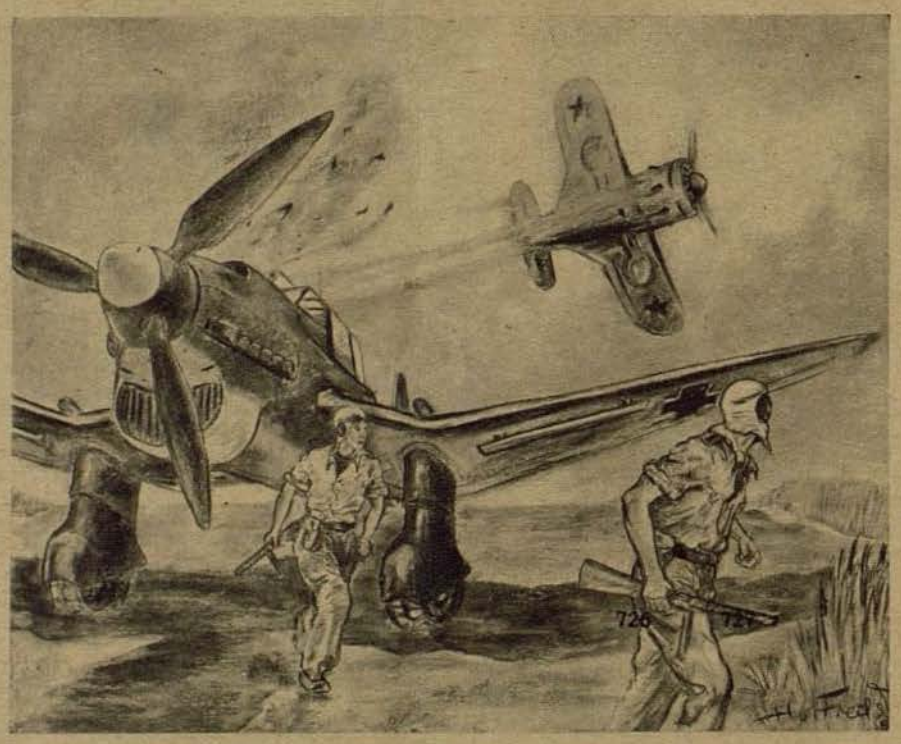
Del corresponsal de guerra Hans von Pebal

PK Lo que ahora vamos a describir recuerda una gesta de unos soldados de caballería, que se llevó a cabo en la Gran Guerra. Estos tuvieron el encargo de explorar al enemigo, cuando de imprevisto se entabló un combate, en el cual dos caballos resultaron muertos. El tercer compañero se acercó decididamente a los dos soldados que se habían quedado sin cabalgadura, obligándolos a montar sobre su caballo, dirigiéndose a todo galope a las líneas alemanas donde llegaron indemnes. Esto me sucedió en la Gran Guerra — y algo parecido acaeció ahora en el Este, con la sola diferencia de que esta vez se trata de aviadores de Stukas, que demostraron valor y compañerismo.

A los aviadores no les gusta hablar de sus hechos. Son hombres de acción y de pocas palabras. Por casualidad pude escuchar una conversación en un aeródromo solitario de campaña. Estábamos sentados juntos en una tienda de campaña y el sargento O. contó lo siguiente: "De nuevo regresamos de un vuelo en que tuvimos muchísima suerte. Muchachos, no creía que volvería a la base. En la madrugada despegamos con la escuadrilla en dirección sureste para localizar algunos objetivos. Nos habían comunicado la aparición de carros de combate, que hostigaban seriamente a nuestra infantería y antitanques. El Jefe de escuadrilla inició un vuelo en picado, y unos pocos segundos más tarde pudimos observer el gran desorden que habíamos originado. Tanques, camiones destruídos y soviets que huían a la desbandada dispersándose en un trigal. De repente mi motor deja de funcionar normalmente. En el transcurso del ataque, nos habíamos adentrado unos veinte kilómetros detrás de las primeras líneas del enemigo. En ésto, llega la orden "Vuelo de regreso en dirección propias líneas". Mi motor se para y yo me veo obligado a efectuar un aterrizaje forzoso. Esto me sucedió en la región de M. En medio de un gran trigal encontré un sitio que me parecía apropiado para aterrizar. Mi mecánico, el cabo primero G., me echó un mirada comprensiva, puesto que sabíamos muy bien que ahora nos jugábamos la vida. En el mismo instante en que las ruedas del avión tocaron el suelo, se oía por todos los lados el fuego de las ametralladoras. Además un caza enemigo pasaba en vuelo rasante sobre el trigal disparando furiosamente sobre nuestro avión. Mi mecánico y yo, sólo pensamos en la huída, a lo mejor conseguiríamos llegar a nuestras propias líneas. De repente oímos estruendo de motores. Uno de nuestros aviones volaba sobre nuestras cabezas, y casi no lo creíamos, aterrizó cerca de nuestro avión. Pero nos habíamos alegrado demasiado pronto, ya que debido al mal terreno, el avión capotó destrozándose. El brigada R. con su mecánico abandonó la cabina y ambos corrieron hacia nosotros armados con sus pistolas ametralladoras. Ahora ya éramos un pequeño pelotón de cuatro hombres, copados y lejos de las propias líneas.



Estábamos sentados juntos en una tienda de campaña y el sargento O. contó lo siguiente . . .



Derecha: Además un caza enemigo pasaba en vuelo rasante sobre el trigal disparando furiosamente sobre nuestro avión

Dibujos H. Freder

De nuevo aparecieron dos aviones. En medio del fuego de la infantería enemiga, efectuaron el aterrizaje. Los aviones eran pilotados por el teniente F. y el alférez T. En medio del fuego enemigo, nos hicieron señales para acercarnos a sus aviones, cada uno de ellos tomó a dos de nosotros a bordo, y lo que casi parecía un imposible, pudo realizarse. ¡Los aviones despegaron con nosotros! De esta manera regresamos sanos y salvos al aeródromo con nuestros compañeros."

En la Guerra Mundial, un hecho de estos se denominaba "una husarada". Nosotros lo llamamos sencillamente espíritu y camaradería de aviadores.

Cada uno de ellos tomó a dos de nosotros a bordo, y lo que casi parecía un imposible, pudo realizarse. ¡Los aviones despegaron con nosotros!




WIEN FILM
PAULA WESSELY
es la protagonista
de las películas vienesas
Amor tardío
La inteligente Mariana



Aviones de reconocimiento sobre los pasos del Cáucaso

El 2000.° servicio de frente de una escuadrilla lo vuela un FW 189

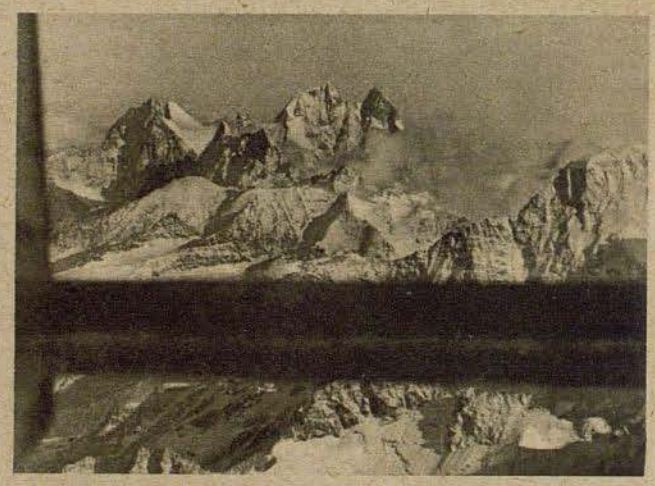
Del corresponsal de guerra v. d. Ropp

PK El general, hombre alto y enjuto, va y viene con largos pasos sobre la pista de despegue, a su izquierda y derecha el Jefe del grupo de reconocimiento y uno de los Jefes de escuadrilla. El otro se encuentra precisamente en el aire, nada menos el 2000.° servicio de la escuadrilla. Esto se dice pronto, pero sólo el que conoce a fondo las visiones de la aviación de reconocimiento, puede apreciar lo que significa esta proeza.

El general ha venido ex profeso para celebrar este acontecimiento. Ha pronunciado una breve alocución ante las dotaciones de las ecuadrillas, y elogió las acciones del grupo, que hoy alcanzaba su coronación con el 2000.° vuelo de escuadrilla, cifra pintada sobre un blanco cartón envuelto en guirlandas. Este se mece ligeramente en el viento en la parte superior de un arco de triunfo que ha erigido la escuadrilla en medio de la pista.

Es un hermoso día de otoño, el sol proyecta una cálida luz amarilla. Las estribaciones cubiertas de verdes bosques del Cáucaso oriental tienen un aspecto de profunda paz. Muchas personas observan el horizonte, en cuya ligera niebla pronto aparecerá el elegante Focke-Wulf 189. Aterrizará sobre la pista y rodará hasta ponerse debajo del arco de triunfo, y entonces el general felicitará al Jefe de escuadrilla.

Por la noche, unas horas más tarde, todos estábamos sentados bajo el arco de triunfo. Se pusieron sillas y mesas y la orquesta de la escuadrilla tocaba alegres canciones y además había algo bueno para beber. Las siluetas de las montañas desaparecían en la oscuridad, también las pequeñas casas, que circundan el aeródromo, sólo denotaban su existencia por los ladridos de los perros.



Ante el avión alemán parecen crecer los imponentes macizos. He aquí, la zona a explorar, puesto que en los profundos valles entre las altas cimas hay que buscar las columnas del enemigo

Fotografías PK del corresponsal de guerra Janz (Wb z)

La orquesta tocó "La sérénade près de Mexico." ¡Cómo se animó entonces la conversación! El pasado, y acontecimientos ya casi olvidados, salieron a relucir. Todos los soldados piensan con agrado en Francia, y más, si hace tiempo que se encuentran en el Este. Verdaderamente los contrastes entre un mundo pletórico en placeres y que en cierto modo está cansado de ellos, con las grandes y solitarias lejanías del Este son enormes.

La escuadrilla ya tomó parte en la campaña de Polonia, y estuvo algún tiempo en Francia y Bélgica y ahora lucha en el frente oriental desde el primer día, exceptuando algunas interrupciones de poca importancia.

Una escuadrilla como ésta, cambia su aspecto al correr de los años de guerra. Muchos viejos camaradas, y en primer lugar las mejores dotaciones, son destinados como instructores a las escuelas aeronáuticas, y no pocos han caído en el campo del honor o debido a sus heridas, ya no son aptos para el servicio de frente. Y finalmente gran número de traslados han cambiado el aspecto de la escuadrilla. Por lo tanto, entre los presentes no hay nadie que pueda hablar de los "antiguos tiempos", o sea de Polonia, exceptuando algunos hombres del personal técnico. ¿Para qué? Si el presente ya tiene bastante vida — está lleno de acontecimientos y situaciones dè carácter alegre y emocionante, tal como le gusta al soldado. Lo heroico, con que rodeamos al soldado, muchas veces no responde a la plena realidad. El teniente H. por ejemplo, que ha volado hoy con el jefe el vuelo conmemorativo, es campeón en lo que respecta a destreza y habilidad de vuelo, y no será fácil superarle. Durante un vuelo sobre la costa oriental del Cáucaso la DCA enemiga le arrancó uno de los dos motores. El motor se precipitó materialmente en el espacio y desapareció en las aguas del Estrecho de Kertch. El avión debía en este instante caer en el vacío, puesto que estaba por completo desequilibrado. Pero el teniente H. consiguió llegar hasta la base y aterrizó perfectamente sobre una rueda, sufriendo el avión desperfectos insignificantes. Unos cuantos días más tarde el aparato tenía un motor nuevo y podía despegar contra el enemigo. ¡Qué magnífica coincidencia entre la insuperable pericia del piloto y la inmejorable calidad de la construcción alemana!

Las dotaciones están encantadas del magnífico avión FW 189. Elogian sus cualidades de maniobra, excelente armamento y amplia visualidad desde el interior de la carlinga de cristal, que se encuentra entre los dos esbeltos fuselajes, que son la característica de este avión.



En medio de un gran río ruso se hallaba una pequeña isla de 10 metros de largo y 40 de ancho. Dos aviadores derribados estaban allí ocultos antes los ataques de los soviets. Para su salvación recurrióse a dos helicópteros "Storch". Mientras un aparato aterrizaba en dicha isla, desde el otro se hacía fuego con las armas de a bordo contra el enemigo que era mantenido a raya de esta manera. Por lo tanto, gracias a las únicas cualidades de despegue y aterrizaje del helicóptero "Storch", se pudo salvar nuevamente a dos personas en terreno enemigo.

GERHARD FIESELER WERKE

El avión de reconocimiento Focke-Wulf es tan excelente, que con él se han alcanzado éxitos, que en el fondo no son de su incumbencia.

Más de una vez los aviones de la escuadrilla pudieron derribar aviones enemigos atacantes. El espacio que debe ser explorado por la escuadrilla es vastísimo. Detrás de las estribaciones del Cáucaso, que aquí más al Este no tienen bosques, se eleva el enorme macizo del Elbruz teñido de rojo por el sol del atardecer. Un pueblo muy extendido, pequeñas casas y descuidados jardines se encuentran sobre la alta orilla del río, que en su curso desde la montaña al llano tiene innumerables islas e islotes cubiertos de matorrales.

En el pueblo vive gente exótica, una tribú de circasianos. Se cubren con una amplia gorra de piel, característica de esta comarca. La llaman "cubanca", y la llevan inclinada con gracia. Los hombres tienen por lo general caras estrechas con duras facciones, las mujeres son tímidas y laboriosas.

Al caer la noche llegó un grupo de bailarines y bailarinas a la escuela del pueblo, en la que se encuentra alojada la escuadrilla. En la luz de un faro de automóvil empezaron a bailar sus danzas regionales. Una vieja tocaba el acordeón. A pesar de que faltaba el antiguo y clásico instrumento, la música era original. Los sonidos excitaban estridentemente la monotonía de la noche y las parejas bailaban repitiendo constantemente figuras y pasos. Los bailes parecían no tener principio ni final, ni punto culminante.

Las diferentes formas de la tierra siempre aparecen gigantescas frente a la pequeñez del ser humano, pero sin embargo hay dos clases de paisaje que nos hacen sentir con redoblada insistencia la insignificancia de nuestra vida. Y esto es la estepa y la alta montaña. El año pasado volábamos sobre la Ucrania meridional y sus anchos ríos contra el enemigo. La inmensidad de los espacios iluminados por la tenue luz del atardecer, al ver bajo nosotros las brillantes cintas sinuosas de los ríos, despertaba en nuestros pechos una nostalgia indefinida. Ante la avalancha de esta emoción nos sentíamos casi indefensos, a pesar de que todos los sentidos estaban al acecho.

Ahora volamos en el Focke-Wulf en dirección del Elbruz. A cada giro de las hélices parece crecer incesantemente ante nosotros. Los verdes valles han quedado a nuestra espalda lo mismo como las ciudades y pueblos a orillas de los tumultuosos ríos. En las laderas de las montañas el viento ha acumulado la nieve sobre el pedregoso suelo. El Elbruz aumenta en altura y anchura con sus dos imponentes cumbres. Está cubierto con un luminoso manto de nieve. ¡Qué pequeño es nuestro mundo en el interior de nuestra cabina! En un profundo valle al pie del gigante, nuestro observador descubre una columna de mulas del enemigo, unos doscientos animales. Sabemos, que esta columna es la unidad enemiga que se busca hace días, y de la cual se sabe, que piensa hacer un rodeo para copar una posición de vanguardia alemana. Dan la vuelta alrededor de la gran montaña cubierta de nieve, sobre cuyas laderas vuela a más altura que nosotros un majestuoso águila. Volamos sobre una larga hilera de abruptas cumbres cubiertas de nieve, de las cuales ni aun conocemos el nombre, pero que son mucho más altas que las de nuestra patria. En la ladera meridional cambia el paisaje por completo, todo bajo nosotros es verde. Se extienden grandes bosques y en la lejanía vemos el azul oscuro del Mar Negro.

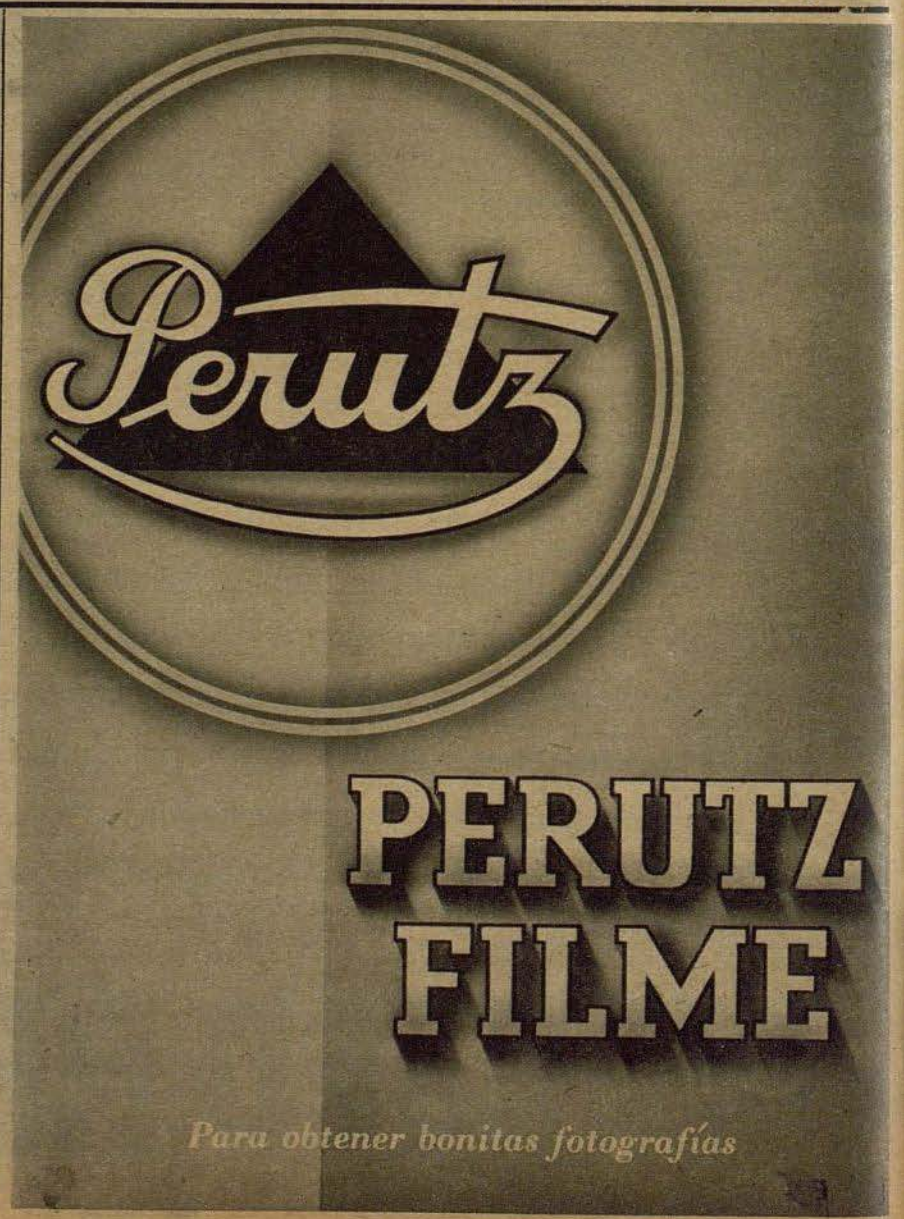
"¡Allá tenemos que regresar!" exclamó el Jefe de escuadrilla, el capitán H., cuando la dotación le comunicó la localización de la columna de mulas al pie del Elbruz. Y ahora se demuestran las múltiples cualidades del Focke-Wulf. Todos los aviones se preparan para el despegue y debajo de los planos se cuelgan las bombas. El avión de reconocimiento se convierte en bombardero.

En formación se elevan los aviones y toman rumbo hacia la montaña sobre la cual empiezan a formarse lentamente capas de nubes. Buscan el valle y vuelan a escasa altura como aves de rapiña. La columna de mulas se disuelve en todas direcciones. Es extraña la distorsión con que se ven los auténticos acontecimientos, como por ejemplo, la inverosímilmente reducida velocidad con que avanzan las mulas en diferentes direcciones. Esto a vista de pájaro casi parece algo pacífico, y en cambio en la realidad es una desordenada huída llena de terror. El aviador ve las cosas casi siempre de esta forma; desfigurado en espacio y tiempo. Este informe no pudo ocuparse de la ardua y difícil



Sobre las altas cumbres cubiertas de nieve del Cáucaso vuela este FW 189. Este avión de reconocimiento tiene una forma muy característica por poseer dos fuselajes. Las montañas parecen estar a dos pasos del avión. La cumbre más alta ha sido escalada por los camaradas de las tropas alpinas







La calidad

de los productos químicos depende, asimismo en su fabricación, de las propiedades inmejorables de las primeras materias y auxiliares. Si quiere ahorrarse los ensayos que requieren tanto tiempo y resultan tan costosos, le recomiendo como persona entendida en la materia y consciente de mi responsabilidad: Sea partidario de los productos químicos acreditados y de toda garantía siempre, de la casa, fundada en el año 1827:

E. Merck

DARMSTADT

PHOTO·KINO·FILM

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las grandes creaciones

de nuestro surtido acreditan su valor aun en tiempos en que no se suministran y mantienen vivo el interés por su adquisición para cuando sea posible

ZEISS IKON

ZEISS IKON AG. DRESDEN

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

PHOTO·KINO·FILM

El sistema

PÄNG PÄNGIT PÄNGOL

CONOCE APENAS "CASOS IRREMEDIABLES"

También con desgarros iguales a la periferia del neumático y con agujeros del tamaño de la palma de la mano es posible reparar el neumático para contar con un servicio absolutamente seguro por medio del AUTORECAUCHUTADO SIN EL EMPLEO DE APARATOS



FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK · HAMBURG 13

Artículos de goma natural y artificial. Cautschucoide



Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk
München 8



Sociedad Germano-Española en Leipzig

El 18 de octubre ha sido fundada en la ciudad del comercio alemán de libros la sucursal Leipzig de la Sociedad Germano-Española. El objeto de esta entidad es el ahondamiento de las relaciones culturales entre ambas naciones amigas. Esta foto de la solemne sesión inaugural muestra, en primera fila al presidente de la sucursal, Dr. Mittelstaedt. Después del acto de fundación fué inaugurada la Exposición "España en el libro alemán", en el edificio de la Industria del Libro Alemán

Fotografías Stenzel



tarea cotidiana de los aviadores de reconocimiento. ¡Cuántos vuelos de los dos mil servicios efectuados por la escuadrilla contra el enemigo, no habrán tenido un éxito visible! Sin embargo todos fueron importantes y ¡han cooperado para que otros pudieran cosechar grandes victorias. De todas las unidades del Arma Aérea, la aviación de reconocimiento es la que más estrecho contacto tiene con el ejército. Cuando en el cielo aparece este aparato con dos fuselajes, en vuelo solitario, es saludado con cariño desde tierra por las tropas del Ejército.

El pequeño Abecedario de ADLER

Pierna de cigüeña como ayuda de despegue

Siempre es necesaria más fuerza para poner en movimiento a un vehículo que para conservar una velocidad ya obtenida. En el vuelo directo, el avión necesita mucho menos energía que al despegar. La misma experiencia la recogen también los pájaros, pero a éstos, la naturaleza les ha dado una ayuda de despegue maravillosa, que trabaja según los principios de la catapulta. Por lo general, las patas de los pájaros forman un ángulo pronunciado mucho mayor que el que se puede observar en los mamíferos. Durante el despegue, y ésto ha quedado demostrado mediante fotografías, las patas son estiradas de manera repentina. De esta manera, el pájaro se arroja, por así decir, hacia el aire, y para ello no solamente se sirve de los músculos de las alas sino que también de los fuertes músculos de las patas. Así se proporciona el rendimiento mayor necesario de la forma más natural. La naturaleza ha solucionado aquí de la manera más sencilla a un problema, que en los aviones sólo puede ser dominado por un desgaste mucho mayor de fuerzas, o sea con los numerosos medios de ayuda para el despegue, desde la catapulta hasta el avión-nodriza.





Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

CITROVANILLE
R.OTTO

Conocido desde hace decenios por su rapida y agradable eficacia contra

dolor de cabeza
dolores nerviosos
neuralgias

Venta en farmacias

Otto & Co., Frankfurt a. Main Süd
Productos farmacéuticos y dentales



Kine-EXAKTA

aun más luminosa

Todo el encanto de motivos nocturnos los puede captar el feliz poseedor del aparato Kine-Exakta con el ultraluminoso Biotar 1:1.5/7.5. Este aparato fotográfico Kine-Exakta no puede suministrarse en la actualidad. Sin embargo, nuestros interesantes folletos están gratuitamente a su disposicion

Ihagee KAMERAWERK AKTIENGESELLSCHAFT

Dresden-Striesen 545



Con el empleo moderado de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz,

se consigue también un brillante resultado si se aplica oportunamente con un buen masaje

---

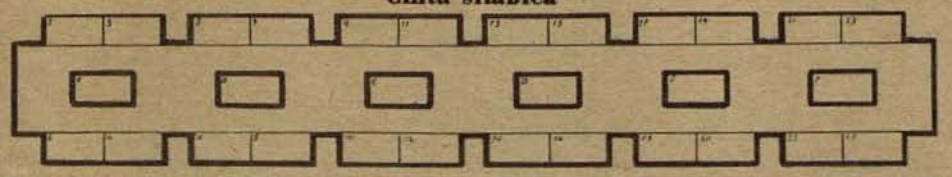
Dr. Schleußner

ADOX FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

Pasatiempos

Cinta silábica



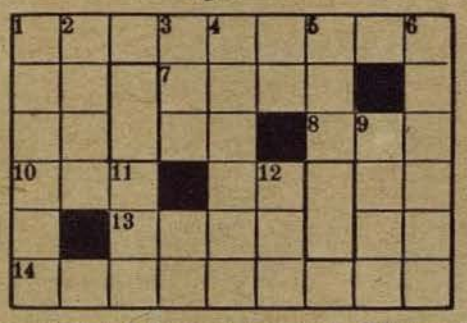
a — bu — ca — co — co — con — da — dar — di — do — do — en — l — jo — lo — ma — na — nes — no — ra — re — re — ro — sa — so — sor — ta — ta — te — to

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada.

Significado de las distintas palabras: Verticales: 1-A-2: Nación Americana, 3-A-4: Curará, 5-B-6: Arte, 7-B-8: Habitación pequeña, 9-C-10: Revuelta, 11-C-12: En los zapatos, 13-D-14: Falsa divinidad, 15-D-16: Vasija de vidrio, 17-E-18: Apunte, 19-E-20: Que suena, 21-F-22: Ensordecer, 23-F-24: Uno de los componentes del matrimonio, respecto al otro. Horizontales: 1-3: Edificio, 5-7: Fianza de un pago, 9-11: Desafía, 13-15: Marcharé, 17-19: Guiso, 21-23: Preposiciones, 2-4: Entregará, 6-8: Orangután, 10-12: Davidas, 14-16: Colina, 18-20: Animal cuadrúpedo, 22-24: Entregarte.

Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de un rey de Babilonia. 1332

Crucigrama



Horizontales: 1 Vino de Andalucía, 7 Especulación bursátil, 8 Preposición al revés, 10 Bebida alcohólica, 13 Antipatía, 14 Obrador de un artesano.

Verticales: 1 Villa de España, 2 Figura geométrica, 3 Interjección, 4 Célebre puerto del Africa occidental, 5 Atomo cargado, 6 Planta anual de hojas espinosas, 9 Ráulo latino de la Cruz, 11 Pronombre personal, 12 Conocido poeta y novelista americano. I 307

Charada

a — a — a — ams — as — ban — bar — ca — cal — ci — con — cor — dam — dar — de — de — des — di — di — do — du — duc — e — ex — fe — le — ma — man — me — me — me — mut — na — nor — nu — o — ra — re — ri — ri — ro — ron — si — sión — te — ter — tra — tre — ver (r = rr)

Con las 49 sílabas que anteceden deben formarse 13 palabras, cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo y cuyas letras finales leídas de abajo arriba den un conocido refrán español.

Significado de las distintas palabras: 1 Comentario de los hechos del día, 2 Nación americana, 3 Distrito de Francia, 4 Supuesto rey de Egipto que fundó la primera biblioteca conocida, 5 Géneros prohibidos, 6 Importante puerto en el Zuiderzee, 7 Célebre clásico español, 8 Región de España, 9 Hacer memoria, 10 Arco astronómico, 11 Pasatiempo, 12 Pato, 13 Cifra. I 243

Soluciones

Cinta silábica: Nabucodonosor. — Verticales: 1-A-2: Canada, 3-A-4: Sanara, 5-B-6: Dibujo, 7-B-8: Tabuco, 9-C-10: Recodo, 11-C-12: Taconeo, 13-D-14: Idolo, 15-D-16: Redoma, 17-E-18: Anoto, 19-E-20: Sonoro, 21-F-22: Ensordar, 23-F-24: Consorte. Horizontales: 1-3: Casa, 5-7: Dita, 9-11: Reta, 13-15: Ire, 17-19: Aso, 21-23: En, Con, 2-4: Dara, 6-8: Jocoserio, 10-12: Donee, 14-16: Loma, 18-20: Toro, 22-24: Darte.

Crucigrama. Horizontales: 1 Manzanilla, 7 Agio, 8 Ante, 10 Ron, 13 Odio, 14 Sastrería. — Verticales: 1 Melero, 2 Arco, 3 ¡Zas!, 4 Agadir, 5 Ion, 6 Arcilla, 9 Inri, 11 Nos, 12 Poe.

Charada: En boca cerrada no entran moscas. — 1 Remedios, 2 Norteamérica, 3 Bar-le-Duc, 4 Ollamandias, 5 Contrabando, 6 Amsterdam, 7 Calderón, 8 Extremadura, 9 Recordar, 10 Acimut, 11 Diversión, 12 Anade, 13 Número.

¿Qué es esto?



PK-Fotografía del corresponsal de guerra Langenstein (Sch)

Es un globo lleno de oxígeno o una pelota para practicar deporte, lo que ha cogido este soldado con ambas manos? No; se trata de una capa de protección de formas aerodinámicas, que es fijada sobre el cubo de la hélice



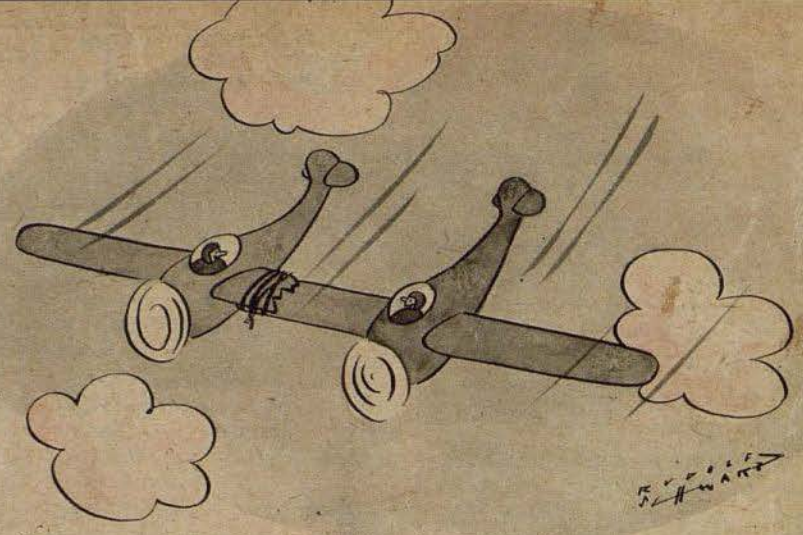
1. Para fortalecer la crecida del cabello
2. Contra la caspa y la caída del cabello
3. Contra los parásitos del cabello



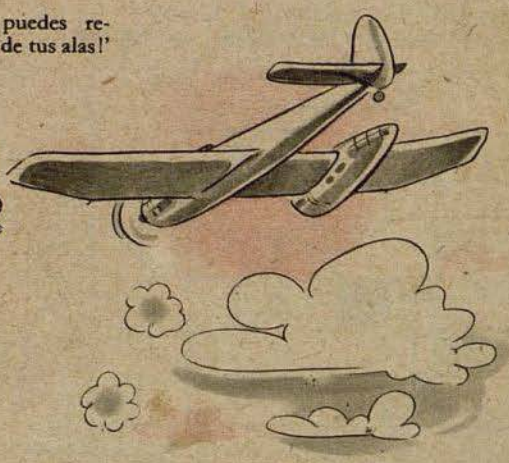
Humor de aviadores



Patrullaje inglese: "¿Estás seguro, John, que estamos en Egipto? ¡Siempre me he imaginado que las pirámides eran mucho mayores!"

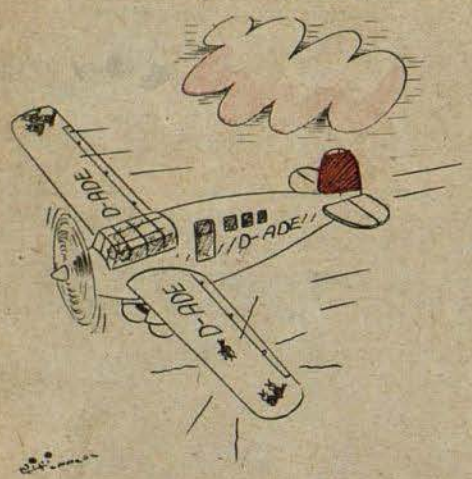


Campañerismo: "¡Ves, Pepe, como puedes regresar — a pesar de haber perdido una de tus alas!"

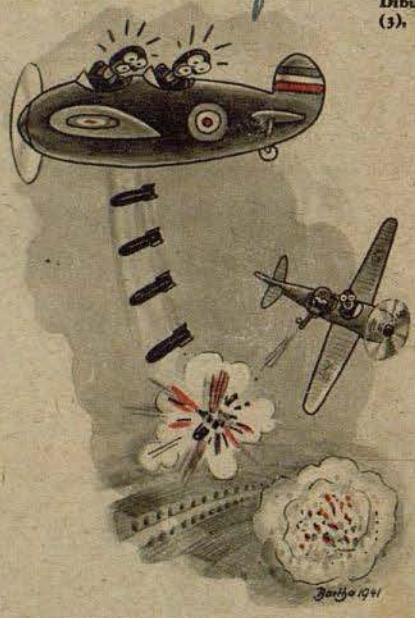


El asimétrico BV 141: "¡Contra ése ya no hace falta que disparemos, el motor de la izquierda ya se lo han destrozado!"

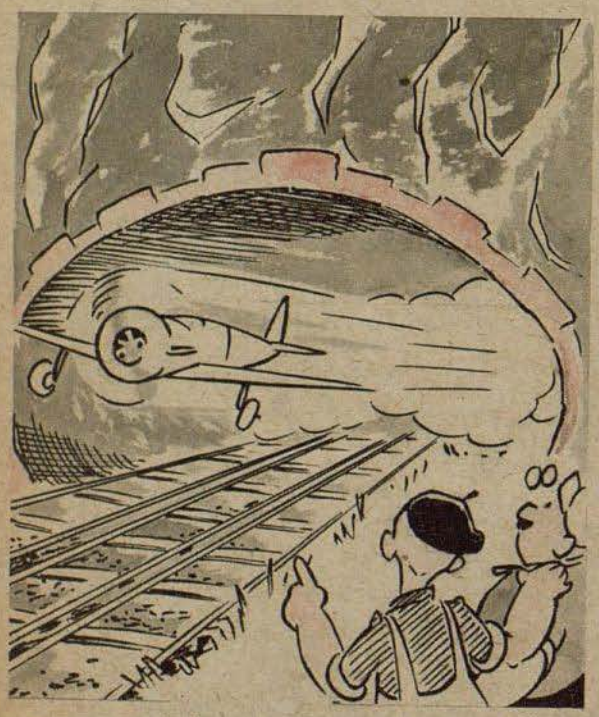
Dibujos: Bartha, Jeannin-Ribettes (3), Kleppe (Bavaria), Martin, Schwarz (2)



Aves de paso viajando gratis: "Prefiero cambiar de sitio, para que el peso esté más equilibrado..."

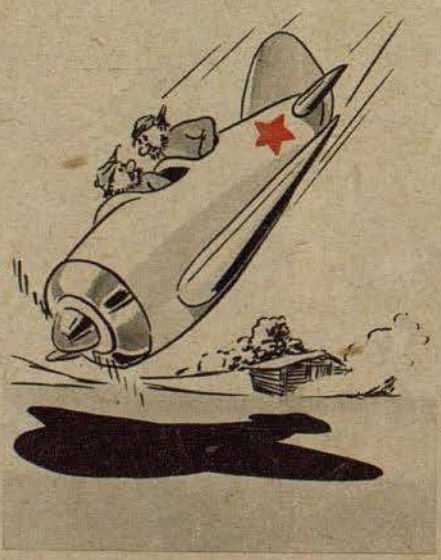


Lo que hace un buen tirador de a bordo...



La fuerza de la costumbre: "¡Y que no puede olvidar su profesión de maquinista!"

Demasiado tarde: "¡Iván, me parece que ahora sé manejar el avión!"





El dibujante aéreo

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 24 / BERLIN, 1 DE DICIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Ataque en oleadas sucesivas

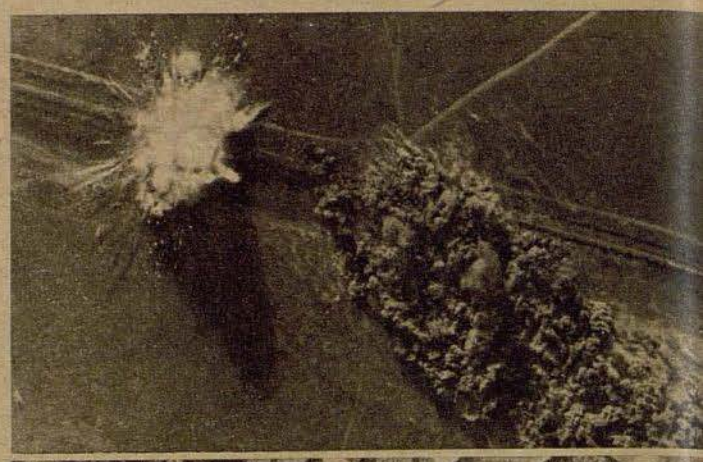
Ola tras ola de bombarderos Heinkel He 111 vuelan hacia sus objetivos sobre las gigantescas columnas de humo de combustible incendiado. El Arma Aérea alemana ataca constantemente al enemigo apoyando eficazmente en la dura lucha a las tropas del Ejército

Fotografía Luftwaffe

Abastecimiento destruído

Ataques insistentes contra tanques de petróleo y trenes cargados de municiones

La Luftwaffe vigila constantemente las rutas de abastecimiento de Stalingrado. Aviones de bombardeo han descubierto a un tren cargado de municiones, e inmediatamente se lanzaron al ataque. Enormes columnas de humo salen de uno de los vagones alcanzados, mientras que otro vagón explota lanzando una gran llamarada



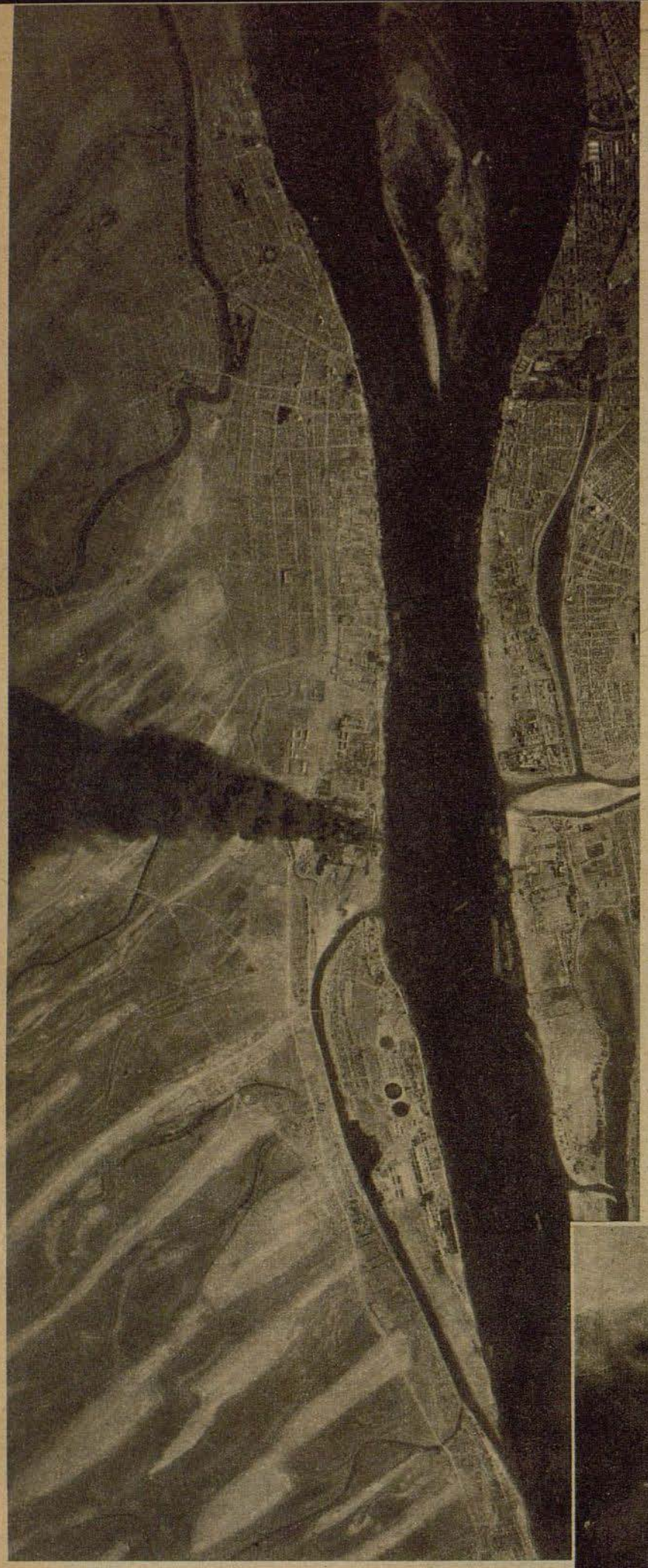
Importante estación de carga y trasbordo de los soviets, conquistada por nuestras tropas pocos días después de un ataque de "Stukas". Los escombros y restos constituyen una prueba de la gran cantidad de trenes que fueron destruídos



Fotografías PK corresponsales Sperling, Schuerer (Sch 2), Niemann (Wb 1), Luftwaffe (2)

En medio del bosque pantanoso se encuentran los restos de un avión-correo soviético. Los granaderos alemanes lo atacaron y derribaron con armas de infantería







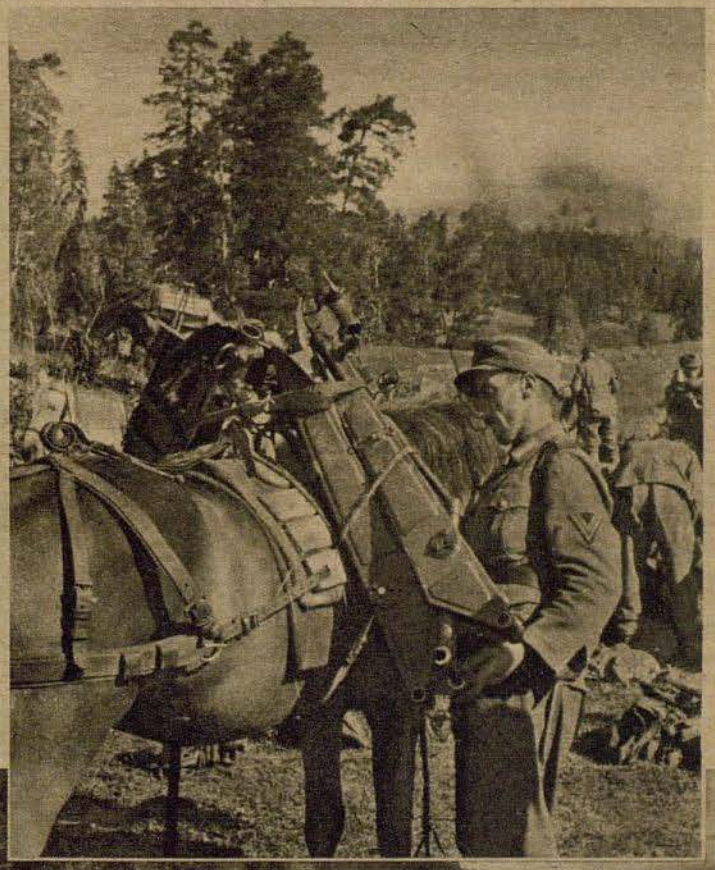
Astracán, la gran ciudad sobre la desembocadura del Volga, cuya importancia residia anteriormente en la elaboración de la pesca del Volga y del Mar Caspio, especialmente en la producción de caviar, ha cobrado siempre más importancia como puerto petrolero, con el aumento de los transportes de petróleo por el citado rio. Numerosos tanques recogen el "oro líquido" de los yacimientos del Cáucaso, para que de ellos pueda ser cargado luego en buques-tanque que navegan rio arriba. Estos tanques han sido sometidos a intensos ataques por los aviones de bombardeo alemanes. Nuestras fotografías, que han sido hechas tres dias después de un ataque, muestran aun una columna de humo de más de mil metros de altura, que emana de los tanques en llamas. En la foto superior vemos, debajo del gran incendio, varios puntos negros. Son silos quemados, que fueron atacados en ocasiones anteriores

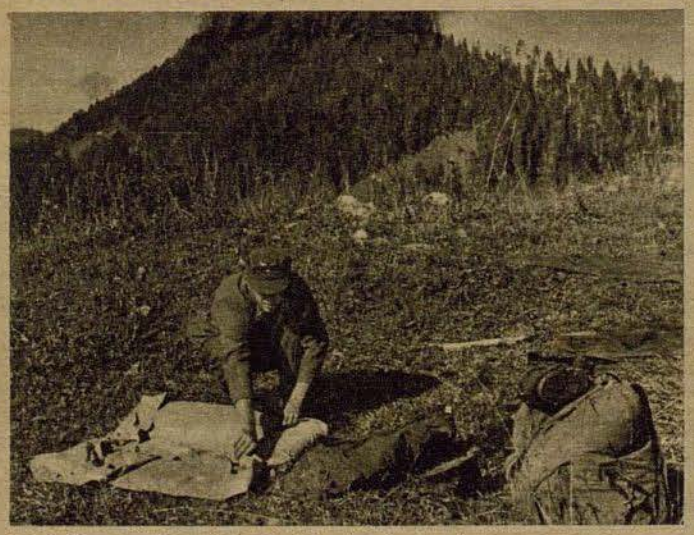


Cañones antiaéreos sobre caballos

El continuo avance en los montes del Cáucaso

La guerra en las montañas exige, que los cañones antiaéreos sean empleados incluso allí donde los vehículos a motor no tienen acceso. Al amanecer, los artilleros cargan sus piezas sobre caballos y luego comienza la marcha hacia las alturas





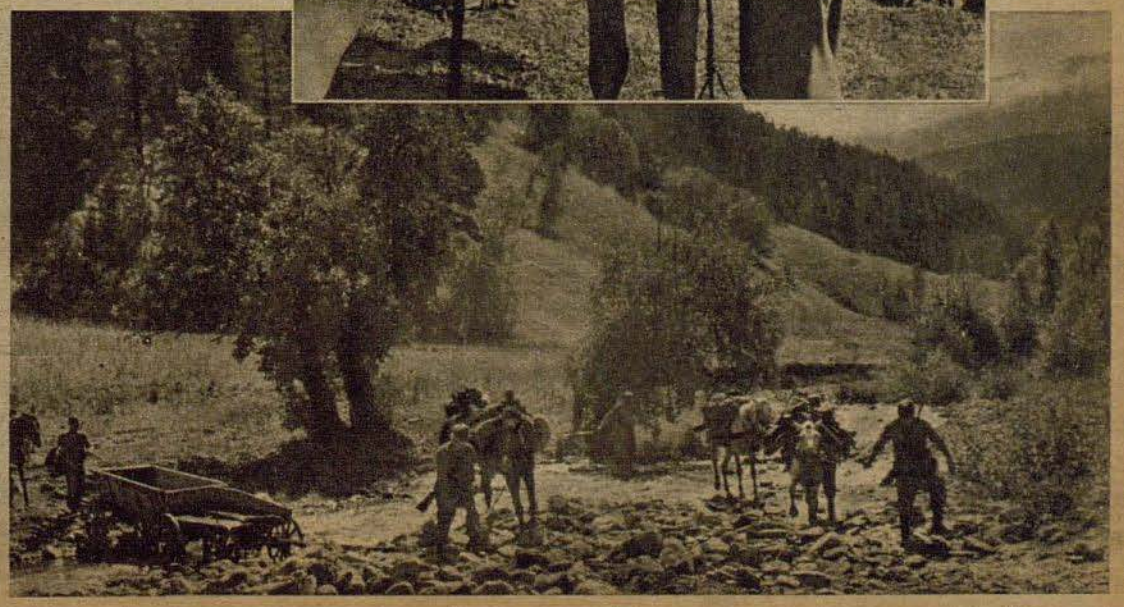
Derecha: Quien no lo sabe apenas adivinará, que estas piezas diferentes pertenecen a un cañón antiaéreo. Cada pieza es fijada por separado en el lomo de los caballos

PK Fotografías del corresponsal de guerra Rieder (Sch)

Debajo: Tres días tardaron los artilleros en llegar al paso de las montañas. Muchas veces, la marcha es muy difícil. En la mayoría de los casos, los riachos no tienen puentes. Un típico carro soviético reemplaza al puente

Rápidamente han sido recogidas las tiendas de campaña, y en pocos instantes el prado de la montaña ofrece el aspecto tranquilo y solitario de antes. La columna de la DCA continúa su marcha hacia la altura, la que dura diariamente de diez a doce horas (Foto inferior)





MUSSOLINI, EL AVADOR

El Duce concede una entrevista en el Palacio Venecia

Por Rolf Italiaander

El ministro de cultura popular, Alessandro Pavolini, me conduce al Palazzo Venezia. El ministro, que tiene 39 años de edad, también es aviador como la mayor parte de los ministros italianos, y ya ha puesto a prueba su capacidad en la guerra. En sus libros "Disperata" y "Scomparsa d'Angela" puso de manifiesto su entusiasmo por la aviación. Su Excelencia conduce hábilmente a su Fiat por las calles de Roma, en parte muy estrechas, manteniéndose siempre sobre el límite de la velocidad permitida.

Llegamos a un patio rodeado de árboles del Palazzo Venezia y momentos más tarde ya nos encontramos en un ascensor que nos conduce al piso principal. Aquí atravesamos un largo corredor y llegamos a la "sala de espera", ricamente adornada con armas de la historia de cinco siglos del Palacio, luego pasamos por un salón pequeño y dos salones más grandes, llenos de ricos tapices, cuadros de grandes maestros, como ser Veronese y Mainardi, santos y vírgenes, pues el Palacio ha sido construido por Papas. Uno de los salones es el lugar de reunión del Gran Consejo Fascista, y la última sala es la que se encuentra ante el despacho del Duce. Primero es llamado el ministro Pavolini, para presentar el "bolletino", o sea el parte de guerra, que el Duce lee como primero todos los días, corrigiéndolo, si es necesario, antes de ser transmitido por radio y publicado en la prensa.

Suena un timbre. El "cavaliere" me hace saber, que el Duce está ahora dispuesto a recibirme. Una gran puerta, con un marco de piedras artísticamente trabajadas, se abre ante mí, y dando unos pasos hacia adelante me encuentro en la grandiosa sala "Mappa-Mundi" que data del siglo XV y en la cual trabaja el Duce desde hace años. Aun bajo el arco de la puerta me detengo y saludo al Jefe del gobierno, que al verme se levanta. Instantes más tarde atravieso el largo recinto, cuyo techo y paredes se encuentran llenos de artísticos mosaicos y azulejos. El piso es muy resbaladizo; esto ya me había sido advertido, y por ello preferí venir calzado de zapatos de goma, para poder caminar con firmeza. Desde la puerta hasta el escritorio del Duce hay un espacio bastante grande, y este mueble, una butaca para el Duce y otra para el visitante son los únicos objetos que se encuentran en este gran recinto. Mientras uno se acerca al Duce, éste lo observa y es evidente que en esos momentos se forma una idea sobre el carácter y la personalidad del visitante. Delante de su escritorio estilo renacimiento, de cuatro metros de largo, saludo una vez más, y el Duce, saludando a su vez, me pregunta en alemán, idioma que domina tan bien como las lenguas inglesa y francesa: ¿Cómo está usted? La atmósfera de confianza, creada por esta pregunta, seguramente acostumbrada, se mantiene hasta el final de la audiencia. Hablando con el Duce no reina esa atmósfera fría que domina el ambiente cuando uno habla con otros personajes, sino que inmediatamente existe un contacto íntimo. De este hecho se deduce bien pronto, que todos los retratos y bustos que se ven del Duce, no reflejan su verdadero espíritu. El gran jefe italiano, que tiene actualmente 59 años de edad, no es sólo un hombre de acero y hormigón, inexorable, inconmovible, sino que un ser humano con un gran corazón, un hombre de naturaleza noble, lleno de humanidad, bondad y devoción. Esto se desprende de todos sus gestos, de todas preguntas y contestaciones.

En la conversación, el Duce es muy natural y sencillo. Primero hace preguntas personales y luego se acerca con su huésped a una de las enormes ventanas, delante de las cuales se encuentran bancos de piedra. Una de estas ventanas conduce a aquel célebre balcón, desde el que el Duce acostumbra a pronunciar sus discursos. Luego hablamos de su hijo Bruno, que hace un año encontró la muerte de aviador y al que llegué a conocer durante la campaña de Grecia, en Grottaglie, y finalmente llegamos al tema preferido del Duce, la aviación.

Cuando era un periodista muy joven aún, el Duce ya escribió: "La palabra que imprime un carácter inequívoco a nuestra era, es movimiento!" Y muy temprano sintió el Duce que en nuestro siglo, la expresión simbólica de este "movimiento" es el vuelo. Así fué que la historia de la aviación italiana se relacionara muy pronto y muy estrechamente al nombre de Benito Mussolini, quien fué creador de la Regia Aeronáutica, que hoy día lucha juntamente con la victoriosa Luftwaffe, creada por Hermann Göring, por el triunfo común. Ya en el año 1909, Mussolini hizo propaganda por la aviación en el diario "Il Popolo", editado por Cesare Battisti. Cuando Blériot atravesó como primero el Canal de la Mancha, Mussolini escribió: "Al ser anunciada esta nueva proeza, realizada por el valor y el genio latinos, hemos sentido un profundo entusiasmo. Incluso los profetas de la inmovilidad, los pesimistas y escépticos, se adhirieron a nuestra alegría. La gran masa, que no comprende la enorme trascendencia del intento y que sólo se rinde ante los hechos, la masa perezosa, que califica de locura a los largos y penosos preparativos y a las acciones de aquellos que inventan algo nuevo, se inclina admirada. Y la antigua pregunta se repite: ¿Quién lo hubiera creído?" En otra parte del mismo artículo escribía Mussolini: "De los sueños nace la idea, la utopía divina, madre de la verdad." En la primera guerra mundial, la aviación italiana registró una serie de acciones victoriosas, como ser las del As Francesco Barraca. Pero al final de cuentas, tropezaba con la misma resistencia que la aviación alemana, que antes y después de 1914 sólo se pudo desarrollar con gran dificultad, debido a la incapacidad de los hombres responsables. Después de la primera guerra mundial, la aviación italiana pasó a un estado de absoluta inactividad. Pero Mussolini ya predijo en 1918: "El fascismo salvará a la aviación itálica." Y en 1921, durante el así llamado "levantamiento de los aviadores", dijo el Duce: "Todos aquellos que conceden sólo un valor técnico y financiero al problema de la aviación, cometen un grave error por desconocer su valor espiritual y político. El gran desarrollo de la aviación avanza a pasos casi iguales en todos los países, y se mantiene en contacto directo con la corriente de simpatía que llamaremos entusiasmo nacional de aviación. En consecuencia, la aviación en un país será pequeña, grande o insignificante, según la medida del entusiamo del pueblo."

Desde hace más de 20 años, Mussolini habla de una "aristocracia espiritual", reservada a la aviación. En su alemán correcto, con frases brillantes, que ponen de manifiesto la claridad de sus pensamientos latinos, definió de nuevo el citado concepto, declarando: "No todos saben volar; muchos vuelan por obligación, otros por pasión. A los unos les son colocadas las alas, los otros nacen con ellas. Estos últimos representan la aristocracia de la aviación. ¡Y tienen razón si están orgullosos de ello!"

¿Se puede aplicar esta definición a todos los pueblos? El Duce respondió: "No todos los pueblos son igualmente ricos en lo referente al punto de vista "vuelo", a pesar de que el progreso mecánico ha igualado mucho. Hoy, con las máquinas inventadas por la técnica, el vuelo es muy sencillo. ¡Basta recordar el pilotaje automático! Por lo demás creo, que el pueblo italiano posee las cualidades más sobresalientes para volar, y ésto lo ha demostrado repetidas veces, tanto en la paz como en la guerra."

Detrás de todas las personas, cosas, apariciones y detrás de todo acontecimiento ha buscado el Duce los motivos de su creación, de su existencia y de su desaparición. Esta actitud filosófica, que comparte con sólo pocas personas de su desarrollo y de su importancia histórica, la ha certificado en innumerables hechos y en numerosos escritos y discursos. A esta altura de la conversación llevé el tema a la relación de la conciencia de aviación y la religión, y esto interesó mucho al Duce. Primero se acercó más aun a su visitante, y luego dijo con visible entusiamo: "Esta es una pregunta interesante, pero a su vez difícil.". Calló un momento, para pensar, y al recordarle uno de sus artículos del año 1918, en el que había escrito: "¿Cuál idiota se atrevería a negar a los motores cierta descendencia divina?" sonrió satisfecho. Luego comparó motores y personas, diciendo: "Por cierto que los aviones y motores también tienen un alma, algunas veces muy caprichosa." En resumen respondió a la pregunta de la relación entre los aviadores y lo divino, declarando: "Esa relación depende del hombre mismo."

El Duce ha volado con muchos tipos de aviones, y rindió el examen de aviador militar. Afirma que no prefiere especialmente uno u otro tipo, sino que según el objeto de sus vuelos, se sirve de esta o aquella máquina. Sintomáticas para su espíritu son las dos respuestas siguientes. Cuando el visitante le preguntó, de pronto, cuáles son las acciones de los aviadores del Eje, más admiradas por él, respondió lacónicamente: "La guerra aun no ha terminado." Y al ser preguntado a cuál piloto italiano admira más, contestó sabiamente: "A todos."

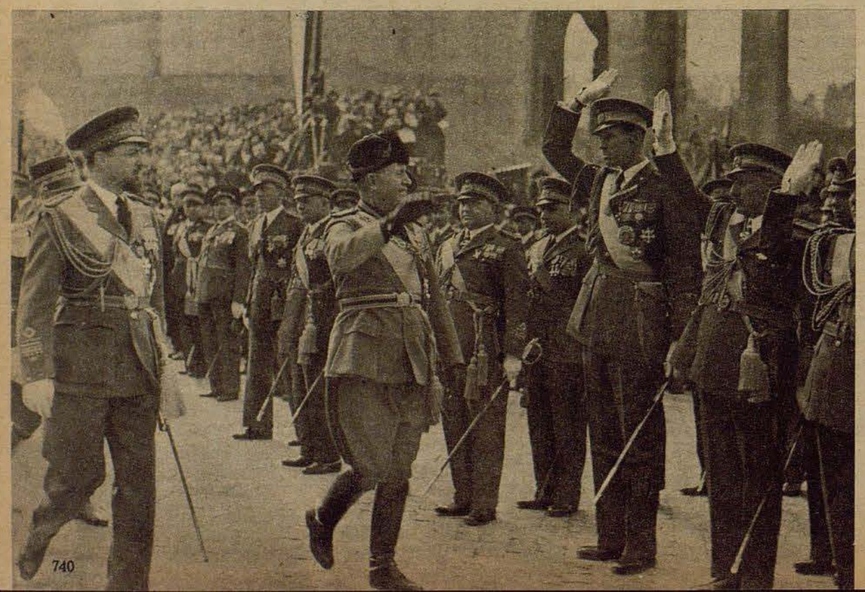
Era natural que se hablara también de la Luftwaffe, de los aviadores alemanes que juntamente con sus camaradas italianos luchan heroicamente contra los representantes de las Potencias del viejo orden. El Duce dijo: "Soy un admirador de la aviación alemana y de las destacadas cualidades de sus pilotos", y acentuando sus palabras, agregó: "Alemania debe estar muy agradecida a su Mariscal del Reich, Hermann Göring". Aquí, el Duce hizo una pausa, y casi se podía ver que sus pensamientos se ocupaban del pasado. Por fin dijo: "Se recuerda aún en Alemania, que la primera sección de la Luftwaffe Alemana fué preparada en Italia, entonces, cuando el Tratado de Versalles prohibía volar a los alemanes?"

¿Habrá sido porque hablábamos de la aviación, que el tiempo pasó "volando?" Dando muestras de su generosidad, el Duce no había fijado hora para la terminación de esta audiencia, pero el tacto ya no permitía hacerle perder más tiempo. Finalmente dijo: "El avión señala una nueva época en la civilización humana porque lleva a la realidad el vuelo del ser humano hacia el cielo, dando así satisfacción al deseo milenario que ha encontrado su leyenda mitológica en el Icaro." Y él, que siempre piensa sólo en el mañana y en el pasado mañana y que no se interesa del ayer y del antiayer, concluyó, señalando un nuevo tipo de avión italiano, cuyo modelo, pintado de rojo se encontraba al lado de su escritorio: "Sólo puedo volver a repetir, que en futuro el desarrollo del avión será gigantesco. En muy pocos terrenos ha logrado la técnica y la ciencia alcanzar progresos tan rápidos e inimaginados como en la aviación, y el desarrollo continuará." El corazón lleno de agradecimiento por la confianza de que había sido objeto y enriquecido por una impresión indeleble, me incliné ante el gran hombre, antes de abandonar el gran salón Mappa-Mundi. Cuando afuera, en la antesala descubrí, en presencia del ministro Pavolini y del mariscal Cavallero, Caballero de la Cruz de Hierro, que debía ser recibido a continuación por el Duce, que éste me había firmado una fotografía con "Mussolini aviador", consideramos este detalle como nueva expresión simbólica, de que por encima de todos sus actos de estadista se confiesa siempre de nuevo, lleno de orgullo, a la aviación. La aviación italiana le debe valiosas inspiraciones, y además la ha conducido a su grandeza y gloria juntamente con su fiel camarada difunto, Italo Balbo, que era gran amigo de Hermann Göring.

Una fotografía del año 1931: El Duce sale de su máquina, después de un vuelo realizado con Italo Balbo



Con la palabra alemana "Flieger" (aviador), firmó el Duce la fotografía que dedicó a nuestro colaborador después de la entrevista





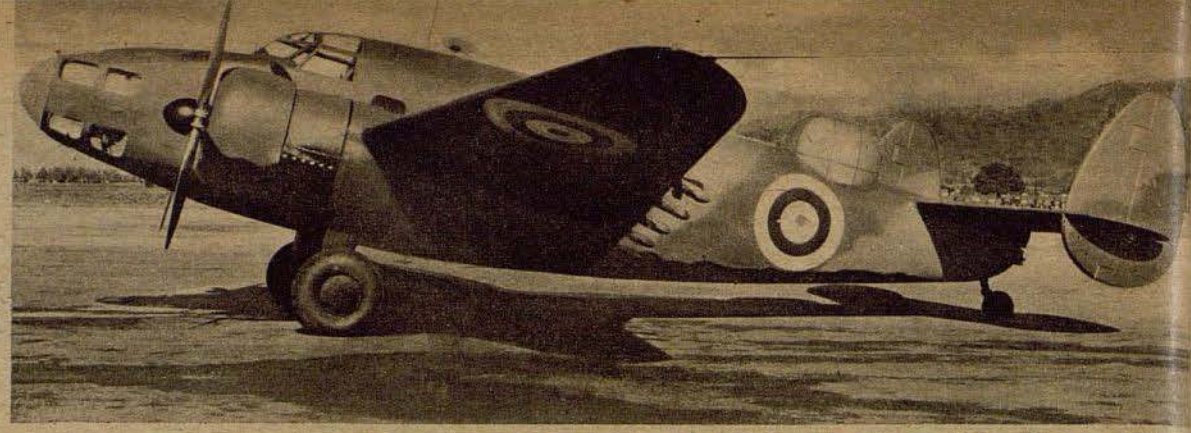
Mussolini inspeccionando un nuevo avión, que acaba de ser puesto en servicio

Fotografías Archiv Italiaander (3), Scherl (1)

Izquierda: El Duce pasa revista al frente de los aviadores italianos que cumplieron victoriosamente la travesía del Atlántico, y que fueron recibidos con profundo entusiasmo en la patria



Los tipos más importantes del Arma Aérea Inglesa



Avión de patrullaje marítimo y de bombardeo Lockheed "Hudson". Este modelo procede de suministros norteamericanos y es empleado, en gran número, en el comando costero de la aviación de la marina inglesa. Tiene 4 tripulantes, dos ametralladoras fijas y una móvil montada en torrecilla, que se encuentra muy cerca de la cola. Carga máxima de bombas 1000 kilos, velocidad máxima a 3000 metros de altura 375 kilómetros por hora, velocidad media 260 kilómetros por hora

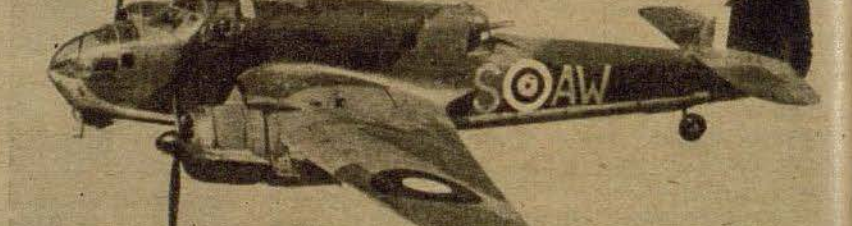
En nuestros números 21 y 22 de 1941 hemos explicado, en informes gráficos, los siguientes tipos de la RAF: Spitfire, Hurricane, Defiant, Beaufighter, Wellington, Blenheim, Whithley y Hampton

Avión de bombardeo Boeing "Fortress I". Este avión de bombardeo cuadrimotor, modelo americano, con una envergadura de 32 metros, es conocido como bombardero de gran radio de acción bajo el nombre de "fortaleza volante", y la propaganda inglesa lo ha cubierto prematuramente de laureles. La tripulación consta de 7 a 9 hombres, los cuatro motores tienen 900 HP cada uno y las armas de a bordo son 5 ametralladoras móviles. El "Fortress I" tiene un timón de dirección sencillo. A 6000 metros de altura se le atribuye una velocidad de 450 kilómetros por hora

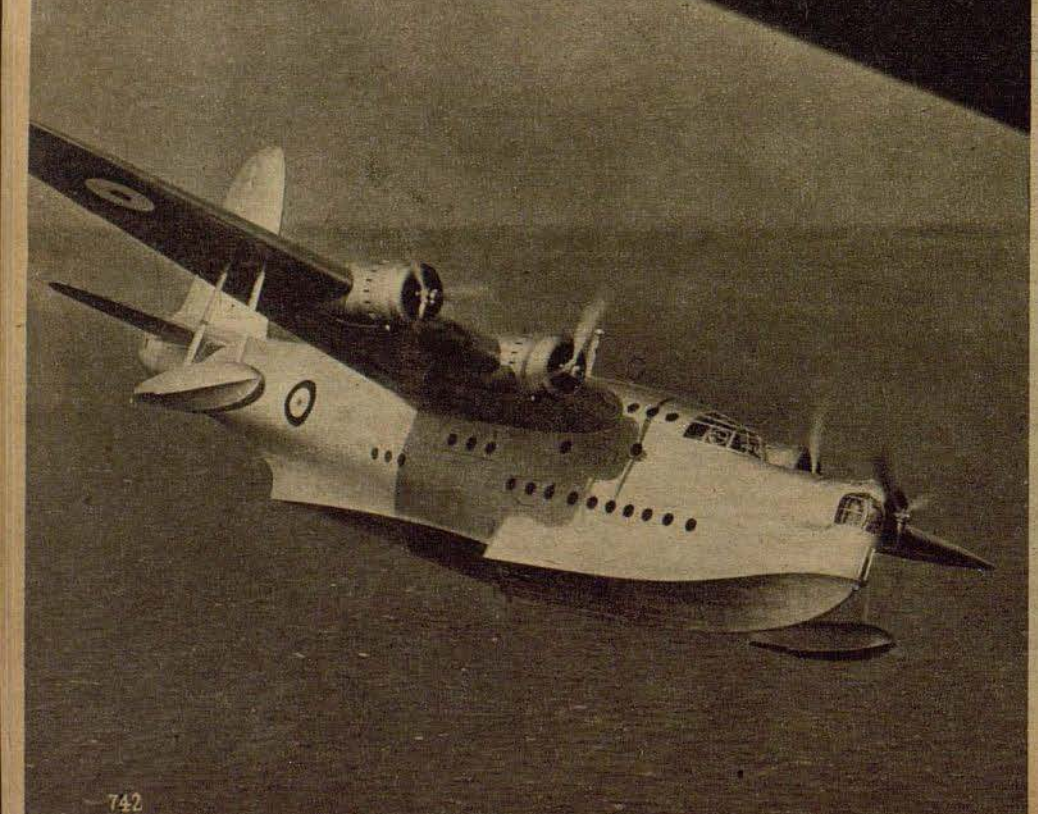




El Westland "Lysander". Se trata de un avión de reconocimiento monomotor, con una velocidad media de 240 kilómetros por hora y una velocidad máxima de 370 kilómetros a 3000 metros de altura. Los detalles típicos son las "alas de avispa" y el tren de aterrizaje que se semeja a las patas de un perro salchicha. La máquina cuenta con dos ametralladoras fijas y una móvil. Carga máxima de bombas 180 kilos



Avión de torpedeo, bombardeo y reconocimiento Bristol "Beaufort". Se trata de un avión de varios empleos, que puede ser usado para vuelos de reconocimiento de larga distancia, como también para torpedear y bombardear. Tiene 4 tripulantes, una ametralladora fija y una móvil, o una ametralladora doble en una torrecilla móvil. La carga de bombas puede ser de 700 kilos, o un torpedo del mismo peso. La velocidad máxima a 3000 metros de altura es de 480 kilómetros por hora, y la velocidad de marcha a la misma altura 350 kilómetros



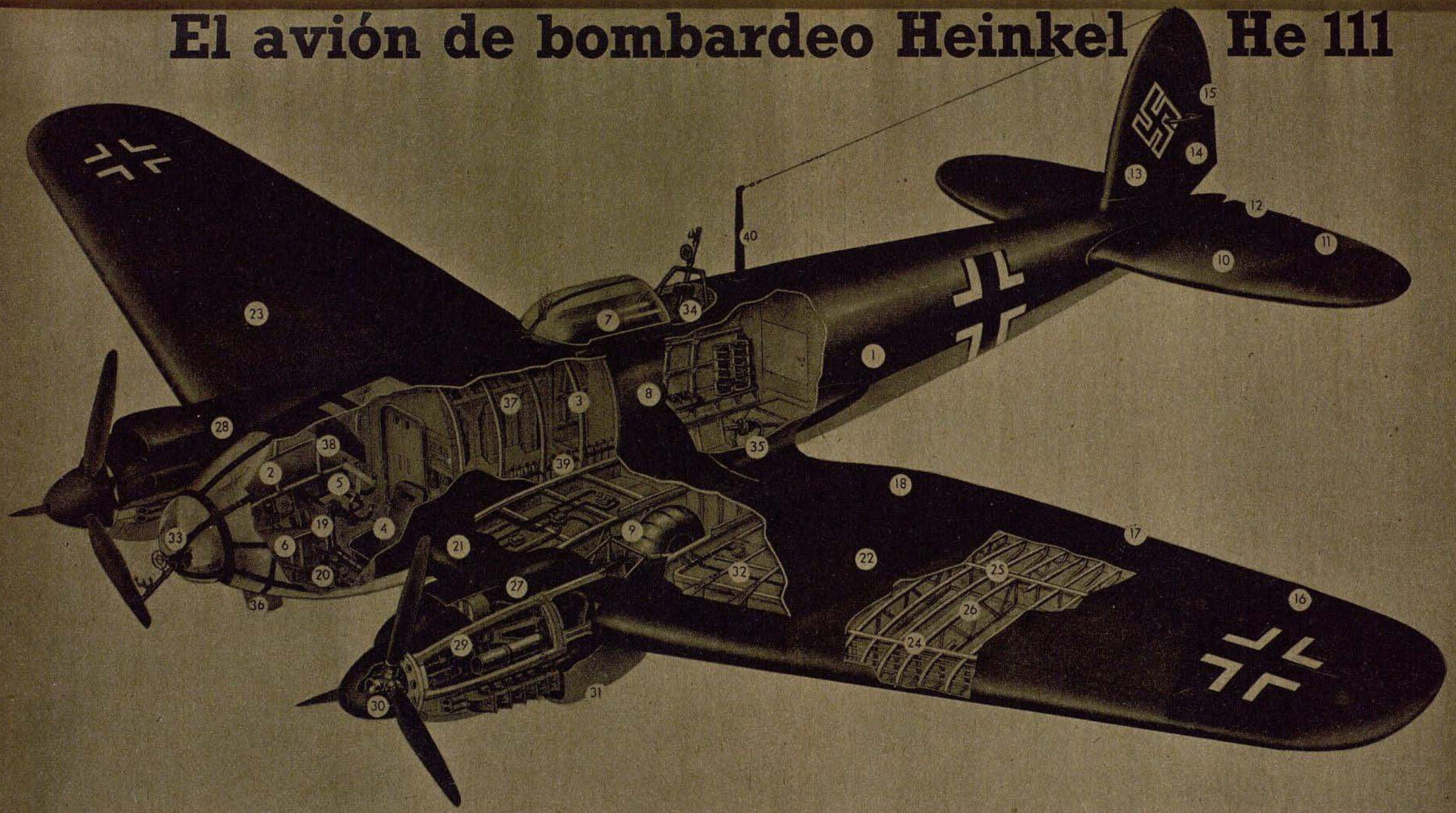


Avión de torpedeo, bombardeo y reconocimiento Fairey "Swordfish". También este aparato es de varios usos. Ante todo es empleado para actuar desde portaaviones. Cuando es empleado para vuelos de reconocimiento tiene 3, y como avión torpedero tiene 2 tripulantes. El armamento defensivo consta de una ametralladora fija para el piloto y una móvil para el observador. La carga máxima es de 680 kilos de bombas, o un torpedo del mismo peso. El mejor rendimiento de la máquina es de 225 kilómetros por hora a 2000 metros de altura, y la velocidad de marcha es de 175 kilómetros

Fotografías Archivo Deutsche Luftwacht

Izquierda: **Hidroavión de reconocimiento Short "Sunderland".** Este aparato cuadrimotor tiene una tripulación de 6 hombres y es empleado ante todo para vuelos de reconocimiento de larga distancia sobre zonas marítimas. El armamento consta de 4 ametralladoras móviles. La carga máxima de bombas es de 400 kilos. A 2000 metros de altura alcanza una velocidad máxima de 340 kilómetros por hora, y la velocidad de marcha es de 285 kilómetros

El avión de bombardeo Heinkel He 111

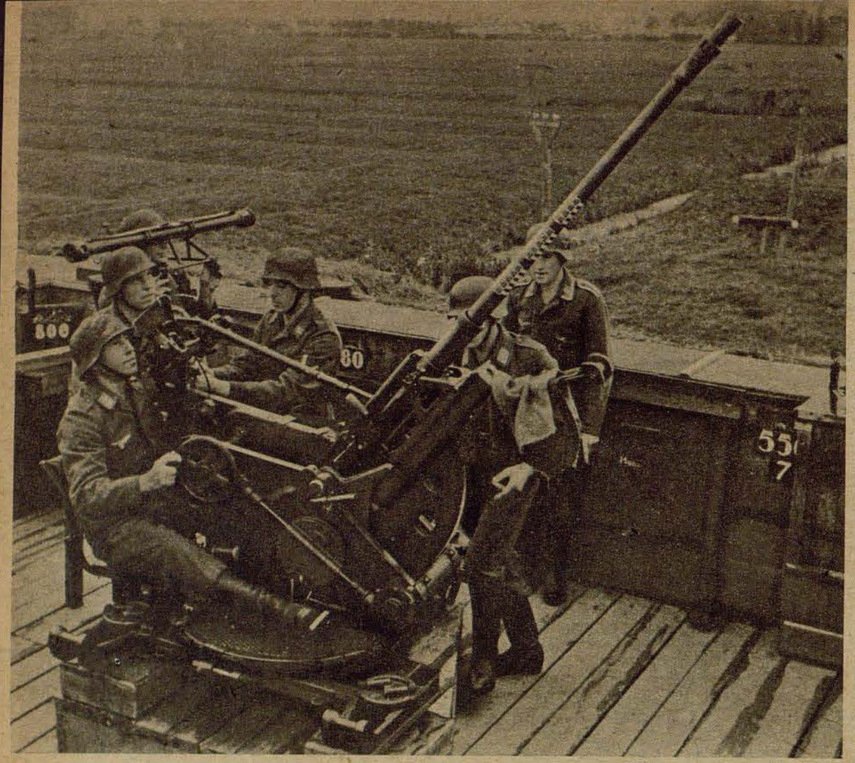


Cuando en el año 1936 se puso en servicio, en el tráfico aéreo alemán, al nuevo avión rápido de tráfico de la empresa Heinkel, He 111, se señaló con orgullo que este aparato de construcción alemana era al primero que como avión de tráfico superaba el límite de velocidad de 400 kilómetros por hora. Desde el primer día de su empleo como avión de tráfico, el He 111 causó sensación en todos los círculos interesados en la aviación, y al ser empleado en la campaña de Polonia como aparato de bombardeo se hizo popular tanto en Alemania como en el exterior. Desde esos días, el He 111 puso a prueba sus altas cualidades como avión de bombardeo para acciones diurnas y nocturnas, y hoy en día, igual que al comienzo de esta guerra, esta máquina es muy apreciada por las tripulaciones, debido a su resistencia y a que se puede confiar en ella. El avión creado por el profesor Dr. Ernst Heinkel, está construido totalmente con metal y su revestimiento exterior es de chapa lisa. En la construcción del fuselaje, que tiene formas aerodinámicas especialmente ventajosas, se concedió gran valor al espacio amplio. Así es que hasta la actualidad, el He 111 es el avión de bombardeo que más lugar ofrece a la tripulación. En la carlinga, íntegramente de cristal, que permite una excelente visibilidad, se encuentran los lugares del piloto y del observador. En la parte delantera de la carlinga se encuentra además un cojín sobre el que se puede acostar el observador para servir el aparato de lanzamiento de bombas y la ametralladora. Entre los espacios para las bombas, que se encuentran en la parte central del fuselaje entre los planos, conduce un pasillo hacia atrás, donde se encuentra el lugar del radiotelegrafista y la ametralladora de popa. El tren de aterrizaje, dos ruedas delanteras y el patín de cola, es retractable. Los motores, dos DB 601 de 1100 HP o dos Jumo 211 de 1000 HP cada uno, sobresalen de los planos. La envergadura es de 22,5 metros, la longitud 16,4 metros. Por regla general, el He 111 tiene 5 tripulantes, piloto, observador, radiotelegrafista, mecánico y tirador de a bordo.

1 Fuselaje
2 Carlinga
3 Travesaños y parantes
4 Asiento del piloto
5 Asiento del observador
6 Cojín para el tirador de bombas
7 Techo corredizo para el tirador de la ametralladora
8 Espacio del radiotelegrafista
9 Tren de aterrizaje, retraído
10 Plano fijo de profundidad o estabilizador de cola
11 Timón de profundidad
12 Timón de profundidad auxiliar
13 Plano fijo de cola o de dirección
14 Timón de dirección
15 Timón auxiliar de dirección
16 Alerones de alabeo
17 Alerones auxiliares de alabeo
18 Aletones auxiliares de aterrizaje
19 Tubo soporte del volante
20 Estribo para el timón de dirección
21 Parte central de las alas
22 Plano izquierdo
23 Plano derecho
24 Larguero anterior
25 Larguero posterior
26 Costilla del ala
27 Motor izquierdo
28 Motor derecho
29 Soporte del motor
30 Hélice VDM de paso variable
31 Radiador
32 Tanques de combustible
33 Ametralladora de la carlinga
34 Ametralladora con torrecilla giratoria
35 Piso del fuselaje
36 Instalación para apuntar con bombas
37 Depósito de bombas
38 Cuadro de instrumentos para la comprobación del vuelo y de los motores
39 Tubos de oxígeno para vuelos de altura
40 Mástil de la antena

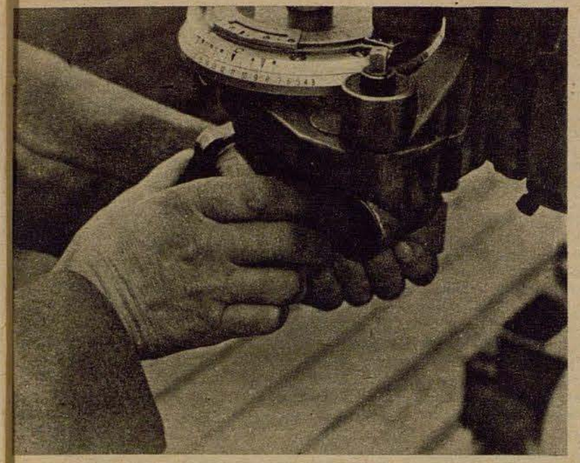
Seis de la DCA

Los hombres de una pieza aérea de 2 cm derribaron a 14 ingleses





El jefe de la pieza, suboficial W., estudiante de 21 años oriundo de Dortmund, y cinco hombres forman la comunidad de una pieza antiaérea de 2 centímetros emplazada en un aeródromo de campaña en el Oeste. En ejemplar colaboración ya han derribado a 14 aparatos británicos. Los ejercicios diarios ofrecen la garantía de que en caso de necesidad todo funcionará al dedillo



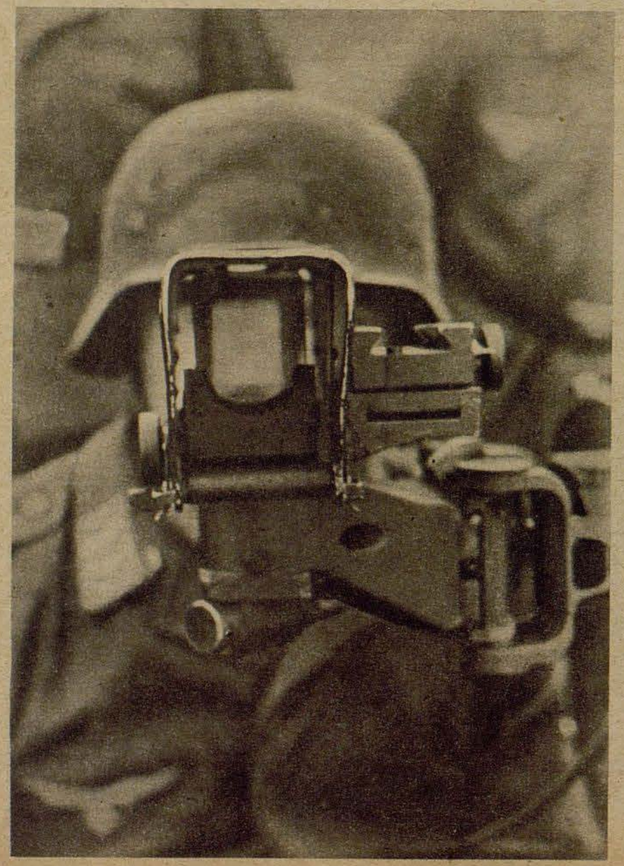


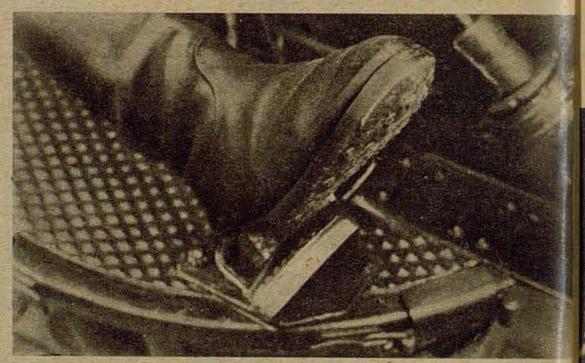
El calculador, complicado instrumento auxiliar para tomar puntería, es servido por el segundo artillero, que tiene 29 años de edad y procede de la Estiria



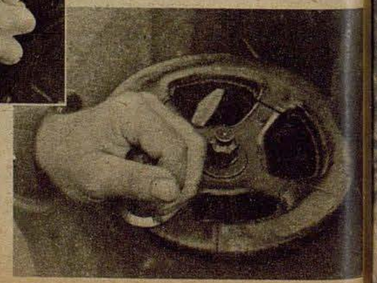
También el cuarto artillero es de la Estiria, tiene 24 años y es jefe de grupo en el Servicio de Trabajo Alemán. Es el responsable del amunicionamiento

Izquierda: El tercer artillero, leñador de 30 años procedente de la Carintia, maneja la flecha de dirección de vuelo. A raíz de los continuos ejercicios, las rudas manos del leñador se han acostumbrado a manejar a este delicado mecanismo









Del trabajo exacto del apuntador depende todo. Los ojos, las manos y los pies actúan simultaneamente. Con el pie derecho hace funcionar el mecanismo de tiro de su pieza (arriba), con la mano derecha corrige la altura del caño (izquierda), con la mano izquierda corre su pieza hacia uno u otro costado (abajo), mientras al mismo tiempo apunta al avión. Así es que al apuntador y a su jefe de batería se deben en primer término los éxitos obtenidos

PK Fotografías del corresponsal de guerra Doelfs (Sch 9)

Izquierda: Los ojos del apuntador — cabo R. de 35 años, jardinero de Viena — están concentrados en la mira, por la cual persigue y apunta al adversario

Enviado al fondo del mar

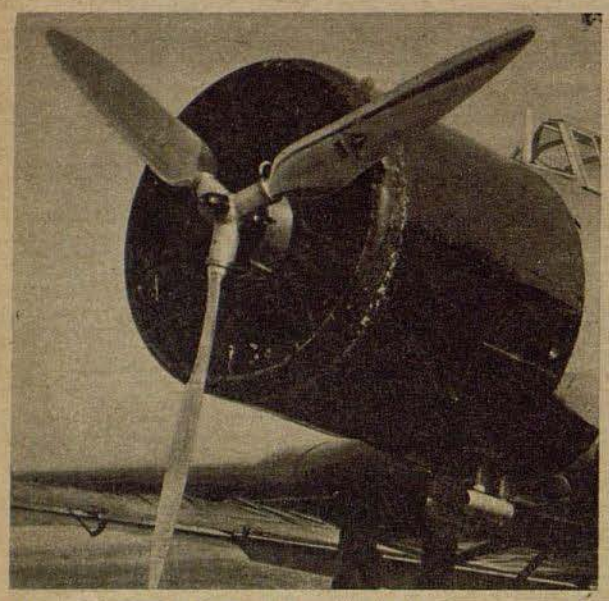
Un avión de bombardeo italiano colocó una bomba en la proa de un buque de carga inglés, que navegaba en el Mediterráneo. Como la nave no se hundió inmediatamente, sólo se pudo anunciar que había sido averiada. Pero pocas horas más tarde, un avión de reconocimiento voló sobre el lugar del ataque y pudo hacer una fotografía que muestra que el destino del buque estaba sellado. Solamente la popa sale aún de la superficie, y por las escotillas destruídas ya ha salido a la superficie una parte de la carga. Poco tiempo más tarde, los cajones y barriles a la deriva serán los únicos comprobantes de que el abastecimiento británico ha perdido nuevamente un buque de carga

Fotografía Arma Aérea italiana

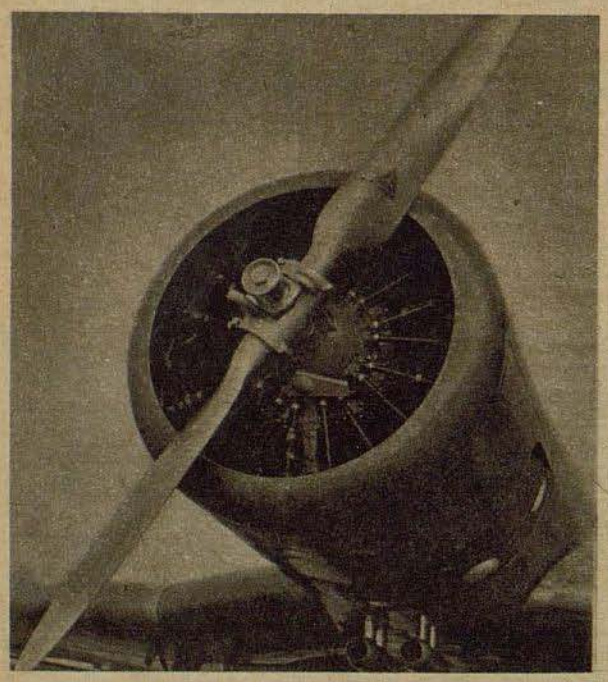


Más rápido, más inclinado y más alto . . .

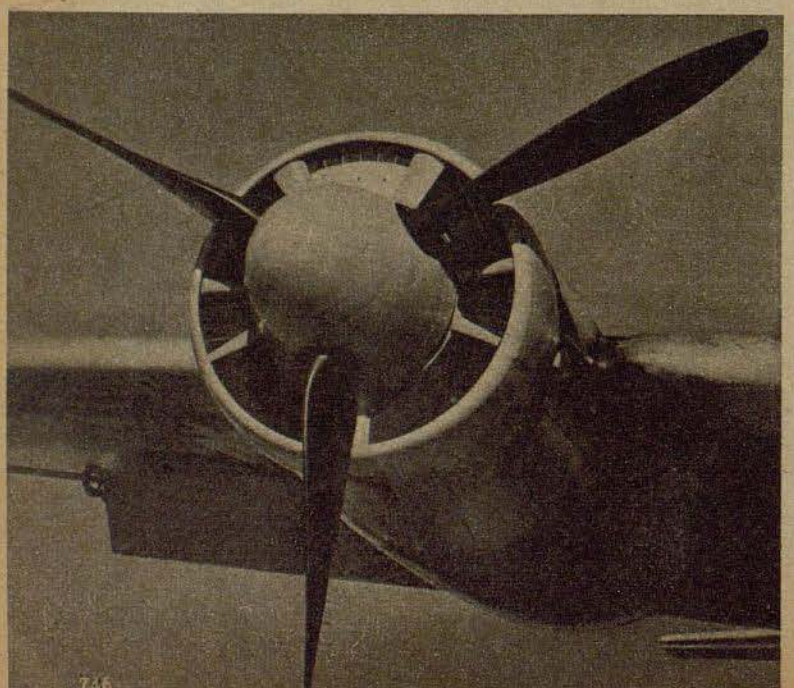
Lo que se debe saber de la hélice de paso variable / Por Wolfgang Wagner



Hélice de metal Junkers de paso variable, montada en el motor de un avión de tráfico Ju 160



Hélice Hamilton en un Ju 160. Durante el vuelo puede ser colocada en dos posiciones, a saber, despegue y vuelo rápido. El cambio de posición de las paletas de esta hélice tiene lugar a presión de aceite desde el motor



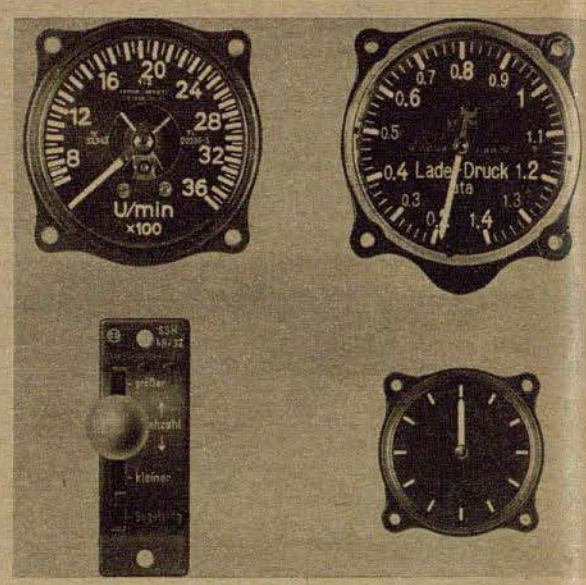
Izquierda: La hélice automática Junkers VS se encuentra en posición de planeo. Está montada en un motor de un Ju 88

Hasta hace pocos años, los pilotos prestaban muy poca atención a la hélice aérea. Esta cumplía su obligación en cuanto estaba en marcha el motor. El aviador estaba acostumbrado a sentarse en su máquina, dar gas y hacer despegar a su máquina después de cierta carrera. Las cosas cambiaron con el aumento de la velocidad, cuando los aviones comenzaron a desarrollar 200, 300, 350 y más kilómetros por hora. El despegue anteriormente tan sencillo, se hacía cada vez más prolongado y desagradable con los aviones rápidos. De pronto, las máquinas corrían con el gas a fondo, y poco antes de terminar el campo de aviación, los pilotos lograban a duras penas despegar a sus aparatos de la tierra. Incluso cuando el tren de aterrizaje ya había sido retraído, las condiciones de elevación dejaban aun mucho que desear. Sólo una vez terminado el vuelo ascensional, cuando el aviador había llegado a la altura deseada para pasar al vuelo horizontal, en el que la hélice trabaja bajo condiciones más favorables, la máquina cobraba más velocidad para acercarse a 200 o 300 kilómetros por hora a su meta. A raíz de este desarrollo, los aparatos que superaban el límite de 300 kilómetros por hora podían despegar solamente de aeródromos especialmente grandes.

¿A qué se debía esto? Para obtener mayores velocidades se había dado un mayor ángulo de ataque a las paletas de la hélice, dándose a ésta un paso mayor. El perfil de las paletas de las hélices de los aviones rápidos atacaba en forma más inclinada al viento con menos velocidad de despegue. El motor no alcanzaba el número máximo de revoluciones. En consecuencia, el grado de actuación de la hélice permanecía bajo su valor máximo, y los rendimientos de despegue descendían.

Cierta capacidad de adaptación a diversos modelos de aviones y motores la demostró la hélice de metal construida muy temprano por la empresa Junkers, hélice esta que podía ser reglada en tierra. Para tal objeto, las paletas podían ser giradas en el cubo y mediante tornillos de presión podían ser fijadas en la inclinación deseada. Si un avión debía poseer condiciones de ascenso especialmente buenas, entonces las paletas de la hélice eran colocadas en tierra en pequeña subida. Así el perfil de las paletas atacaba al viento con un pequeño ángulo de incidencia del plano. La corriente no se podía interrumpir, con un número mayor de revoluciones el motor rendía más y el rendimiento de la hélice era bueno tanto en el despegue como en el ascenso. El avión podía levantar vuelo, sin dificultad, desde pequeños aeródromos. En cambio, si en un avión la elevada velocidad era lo principal y si se disponía de aeródromos grandes, las paletas de la hélice eran colocadas en tierra en una subida mayor. De esta manera era posible adaptar a la hélice de reglaje a las particularidades de todo modelo de avión. Por este motivo, la hélice de paso reglable de metal constituyó un gran progreso en el desarrollo de las hélices aéreas. Además, la construcción metálica hacía aumentar la duración y la resistencia de la hélice contra calor, frío y humedad. La hélice fija de madera contaba ya con una competencia. Con esta solución no se había llegado más cerca de la solución del problema principal. Tampoco la hélice reglable estaba en condiciones de corresponder al gran salto de velocidad entre despegue y vuelo rápido, y por ello sólo posibilitaba un despegue rápido y buenas condiciones de ascensión con menor velocidad de marcha, o alta velocidad media pero malas condiciones de despegue y de ascenso. No obstante, los éxitos obtenidos con las hélices reglables de metal, indicaban el camino a seguir en el futuro.

Le hélice de paso reglable debía ser desarrollada hacia la hélice de paso múltiple,



Manejo de la hélice VDM, reglable eléctricamente. La llave abajo a la izquierda sirve para cambiar la posición de las paletas de la hélice. El reloj abajo a la derecha indica automáticamente al piloto la colocación de las paletas. El cambio de posición de las paletas tiene lugar independientemente del número de revoluciones

de manera que el piloto pudiera dar la inclinación deseada a las paletas durante el despegue, el ascenso y el vuelo rápido. Este era uno de los objetivos más importantes perseguidos en el desarrollo de la hélice aérea. Fueron necesarios experimentos muy costosos para resolver este problema. En aquella época de gran miseria económica, las empresas apenas disponían de los medios líquidos necesarios para acelerar el desarrollo. Cuando después de la Revolución Nacional debía ser puesto en práctica el plan de la hélice de paso reglable, se disponía de dinero suficiente, pero no se podía perder mucho tiempo con ensayos. Por tal motivo se comenzó a construir, con licencia, la hélice Hamilton, que entretanto había dado buenos resultados en Estados Unidos de Norte América. Esta hélice podía ser reglada para el despegue y para el vuelo rápido, y era manejada desde el asiento del piloto mediante una llave. El aceite a presión del motor mantenía a las paletas en pequeña subida, necesaria para el despegue y para el ascenso. Cuando la hélice era descargada del aceite a presión, mediante una llave de tres pasos, era colocada en gran subida necesaria para el vuelo rápido, mediante pesas centrífugas colocadas en las paletas. Esta solución no correspondía a todos los deseos en el caso de fallar un motor en un avión multimotor, pero mejoraba considerablemente los rendimientos de vuelo de aparatos rápidos.

De valor incalculable era la posibilidad de regular las revoluciones del motor mediante el cambio de posición de las paletas. Ahora ya era posible volar durante el despegue con una inclinación favorable de las paletas, siendo altas las revoluciones y pleno el rendimiento del motor.

Entretanto, la VDM, Empresas metalúrgicas alemanas unidas, desarrolló y construyó una hélice de paso múltiple, que podía ser colocada en toda posición deseada por el piloto durante el vuelo, mediante un pequeño motor eléctrico y un sistema de engranajes. Gracias a esta nueva hélice, el Me 109 y el Do 17 triunfaron en 1937 en Zuerich en la prueba internacional de vuelo, obteniendo resultados muy superiores a los de los otros competidores. Los conocidos motores alemanes Jumo 210, DB 600 y la hélice de la VDM daban a los aparatos alemanes grandes ventajas, que no podían ser alcanzadas tan fácilmente por el extranjero.

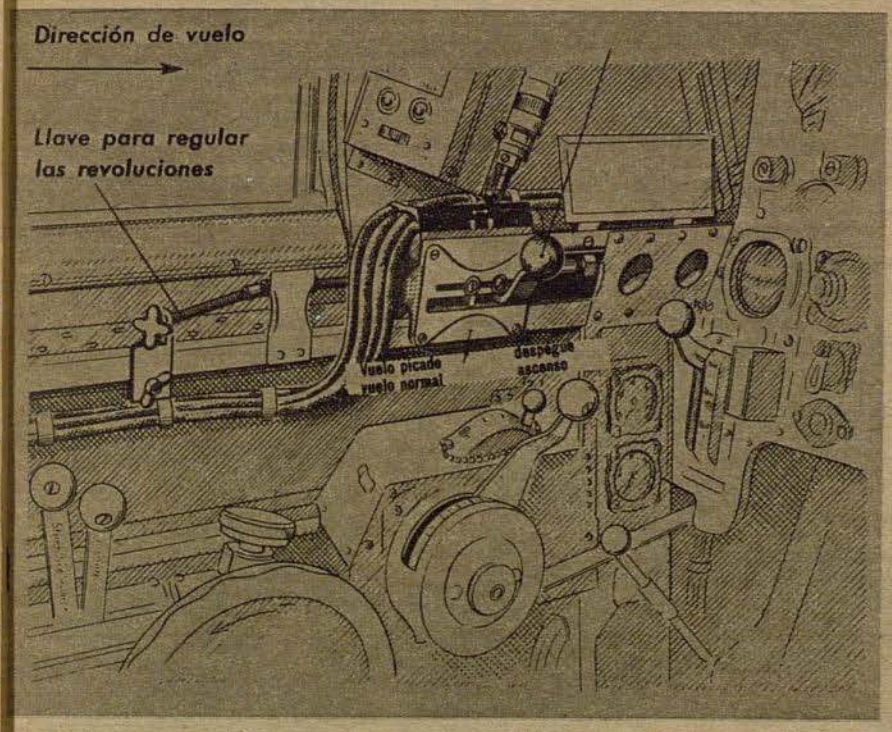
La hélice de paso múltiple posibilita al caza alcanzar grandes alturas y desarrollar aquí altas velocidades. Para el avión de bombardeo bimotor también era de valor incalculable. Anteriormente, cuando en tal

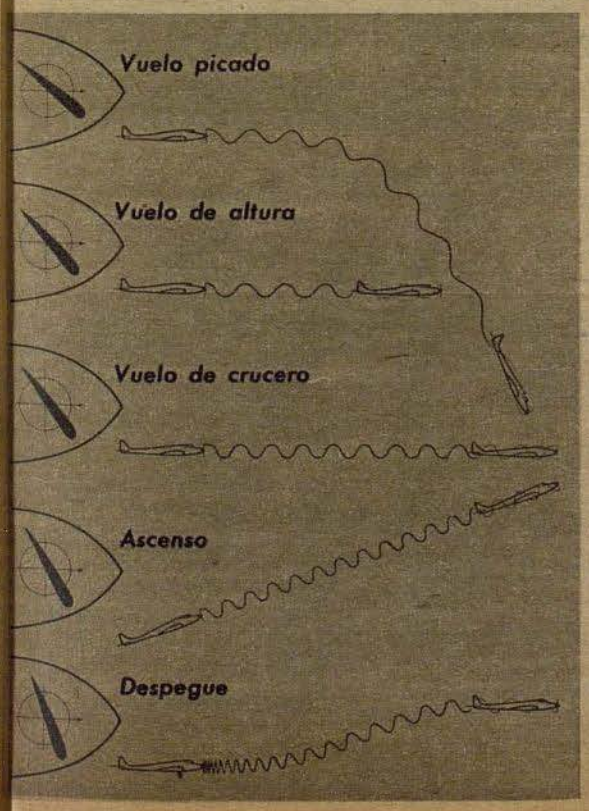
aparato fallaba un motor — ya sea por efectos del fuego enemigo o por otras causas — la hélice seguía girando por la acción del viento y esto podía motivar serias destrucciones en el motor. Además, ese movimiento giratorio daba lugar a una gran resistencia, de manera que el otro motor aun en función debía marchar a todo gas, lo que fácilmente podía originar también daños. Mediante la colocación de las paletas de la hélice de paso múltiple en la posición de la menor resistencia al aire, llamada "posición de planeo", se podía paralizar totalmente al motor averiado, lo que tenía por consecuencia una importante reducción de la resistencia del aire. El motor aun en función podía ser llevado a un rendimiento menor, y hoy día nuestros aviones bimotores de bombardeo, en el caso de fallar un motor, pueden volar aun centenares de kilómetros con un solo motor y alcanzar felizmente la base.

La hélice de paso múltiple también posee aun algunas desventajas. El cambio de posición de las paletas, que siempre debe estar en buena relación con el rendimiento del motor y la velocidad del aparato, exige una comprensión profunda de la técnica por parte del piloto. Especialmente durante combates aéreos, la atención de éste se encuentra tan concentrada sobre el enemigo, que no puede observar y regular constantemente el número de revoluciones y el rendimiento de sus motores.

Con el objeto de superar también esta dificultad, la empresa Junkers desarrolló una hélice de paso variable automática, la que puede ser servida por el piloto con una llave que tiene tres marcas, a saber despegue, ascenso y vuelo rápido. En esta hélice, un sistema automático hidráulico coloca a las paletas de la hélice en la posición deseada.

Por cierto que cada piloto debe estar en condiciones de manejar a mano tal hélice de paso múltiple, y la condición previa para esto es que conozca a fondo los efectos de la misma. Hoy día, gran parte de los aviones de la Luftwaffe está equipada con tales hélices automáticas Junkers "VS" que facilitan enormemente el trabajo a los pilotos. Mediante el sistema automático se excluye, además, una sobrecarga del motor, porque este funciona siempre con el número de revoluciones más conveniente, siendo indiferente si la máquina se encuentra en vuelo horizontal, en ascenso o en vuelo picado. De esta forma se ha alcanzado una amplia conservación de los motores, los que ahora pueden funcionar mucho más tiempo sin ser sometidos a una revisión minuciosa. En resumen, la hélice de paso variable es un importante elemento para el aumento del poderío de la Luftwaffe Alemana.





Llave de manejo de la hélice reglable automática tipo Junkers VS-5. El piloto puede colocar la llave en posiciones para despegue, ascenso, vuelo rápido y vuelo picado. Automáticamente, las paletas de la hélice cambian de tal manera de posición que las revoluciones del motor sean siempre las mismas

Izquierda: El cambio de posición de las paletas de la hélice durante el despague, ascenso, vuelo horizontal y vuelo de altura de un avión moderno de bombardeo

Es costumbre de los alemanes enfrentarse honradamente al enemigo y vencerlo virilmente, pero no con alevosía.

Enperador Enrique II







Por los méritos contraídos en sus heroicas acciones contra el enemigo en defensa del porvenir del pueblo alemán, el Fuehrer ha otorgado al teniente Guenther Rall, en una escuadra de caza, como 134 soldado del Ejército Alemán; al brigada mayor Max Stotz, piloto en una escuadra de caza con motivo de su 100 triunfo aéreo, como 137 soldado del Ejército Alemán; al capitán Heinrich Schweickhardt, piloto en una escuadra de bombardeo, como 138 soldado del Ejército Alemán; al capitán Wolfgang Schenk, piloto en una escuadra de destructores, como 139 soldado del Ejército Alemán y al brigada mayor Josef Zwernemann, piloto en una escuadra de caza, con motivo de su 101 triunfo aéreo, como 141 soldado del Ejército Alemán,

LA HOJA DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO



Como se merecieron la Cruz de Caballero

El teniente Gerhard Barkhorn, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, es un aviador de caza que se ha destacado por su gran capacidad y ejemplar actuación, habiendo obtenido 59 triunfos aéreos. — El teniente Walter Bornschein, piloto en una escuadra de bombardeo, cuenta entre los pilotos más antiguos y sobresalientes de su escuadra. Entre otras acciones arrojó sus bombas, en numerosas acciones diurnas y nocturnas, sobre aeródromos, empresas industriales y diques en Inglaterra y se destacó durante ataques bajos contra buques y convoyes. — El teniente Ludwig Nemecek, observador en una escuadrilla de reconocimiento de gran radio de acción, y el alférez Hermann Hemmer, piloto en una escuadrilla de la misma especie, constituyen una pareja de compañeros que en estrecha camaradería realizaron brillantes acciones contra Inglaterra. Atacados en 39 casos por cazas británicos y enredados en duras luchas aéreas, lograron derribar seis aviones y dos globos de barrera. — La acción más sobresaliente del alférez Konrad Hennemann, piloto en una escuadra de bombardeo, es haber hundido el 4 de Julio de 1942 al crucero pesado norteamericano que escoltaba al gran convoy destruído en el Mar Glacial Artico por la Luftwaffe y los submarinos alemanes. El heroico alférez no regresó de esta empresa. — El alférez Walter Nowotny, piloto en una escuadra de caza, es un osado aviador, que triunfó en 56 combates aéreos librados contra bolcheviques. — El brigada mayor Hans Schleef, piloto en una escuadra de caza, logró derribar a 41 adversarios en más de 200 vuelos contra el enemigo. — El brigada mayor Heinrich Kloepper, piloto en una escuadra de caza, ha derribado a 68 aparatos enemigos en duras luchas aéreas

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Roeder (Sch 2), Juette (Sch 1), Reimers (Sch 1), Strobel (Sch 1), Wanderer (Sch 1), Fotos privadas (2), Scherl-OKW (5)



Fotografías Junkers FM (6)

Aviadores bolcheviques, foto a la derecha, atacan desde poca altura el aeródromo en que se encuentran los voluntarios españoles con un grupo alemán de "Stukas". En pocos instantes, los pilotos españoles se encuentran en el aire para trabarse en lucha con los atacantes. Las bombas enemigas caen lejos de los aviones estacionados en el suelo



Abajo: El capitán español está alegre. Después de haber derribado ya varios "Ratas" durante la lucha por la libertad española, logró abatir a su primer enemigo en el Frente Oriental tres días después de haber llegado

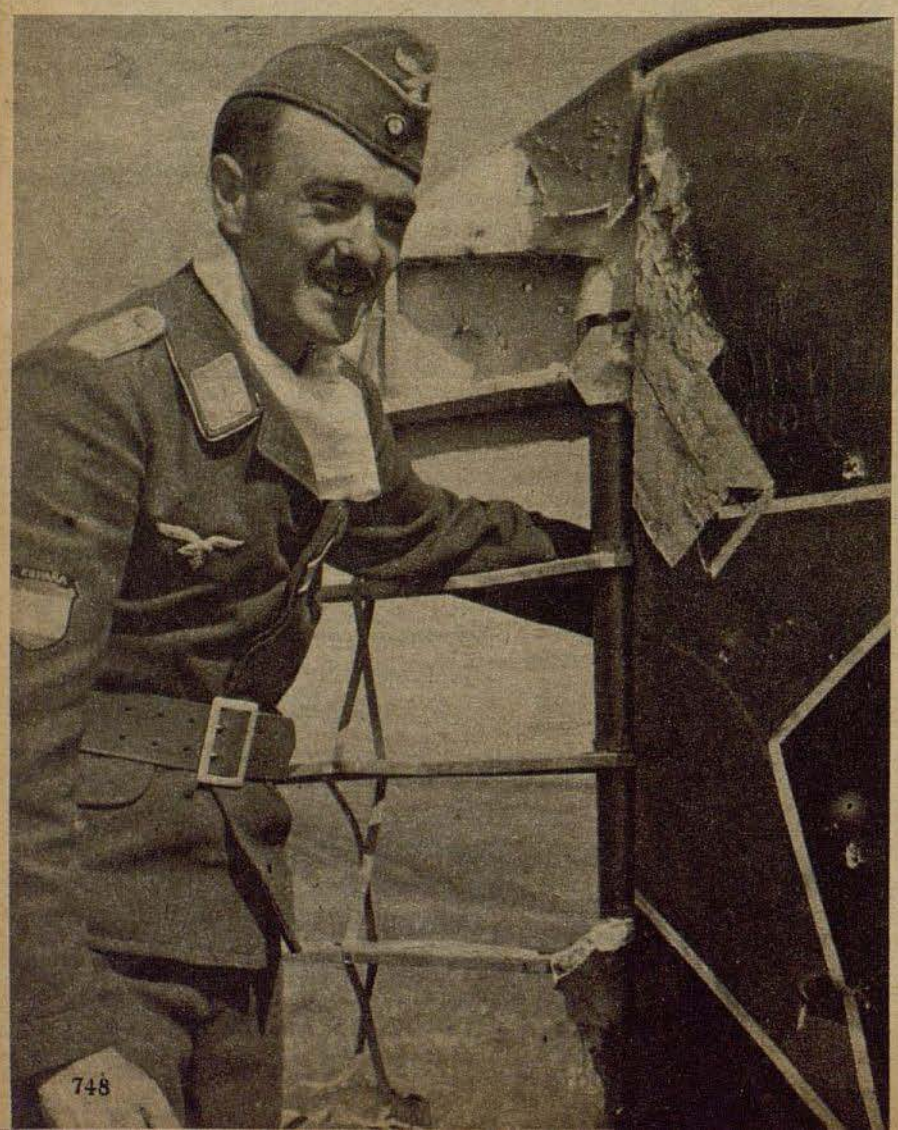


Voluntarios españoles

Aviadores de caza en el Frente Oriental

Al Frente Oriental ha llegado una nueva escuadrilla española de caza. Ya en los primeros días, los aviadores españoles que tienen un ejemplar espíritu de ataque, derribaron a varios enemigos. Además realizaron numerosos vuelos de protección, acompañando a "Stukas" y aviones de reconocimiento



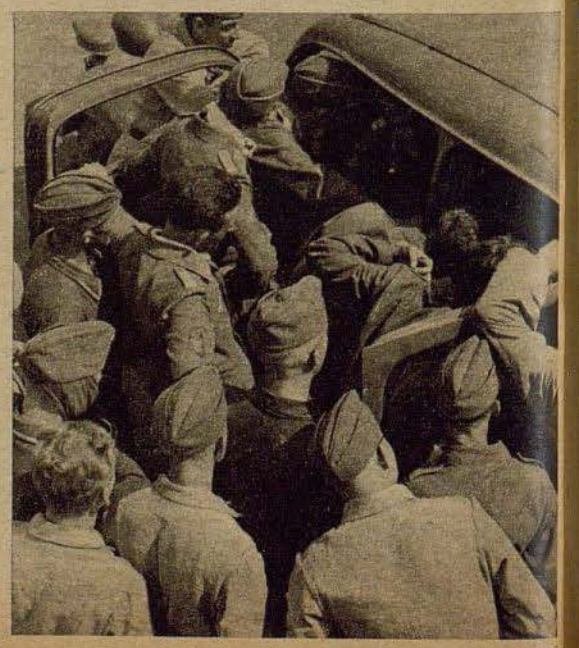


Izquierda: El capitán de la escuadrilla española derribó a uno de los enemigos que atacaba desde poca altura. El aparato soviético se encuentra, hecho pedazos, a un costado del aeródromo. Profundamente satisfecho, el vencedor observa a su víctima

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Grosse (Sch 4), Koster (Sch 1)

Rápidamente es escrita una carta, pues en pocos momentos despegará el avión Ju de correo, que por el camino más corto llevará noticias del Frente Oriental a la patria, situada a miles de kilómetros de distancia

Derecha: Todos acuden al altoparlante, pues la actuación de la División Azul es elogiada en el comunidado del Alto Mando Alemán. También los cazadores españoles han colaborado en los éxitos



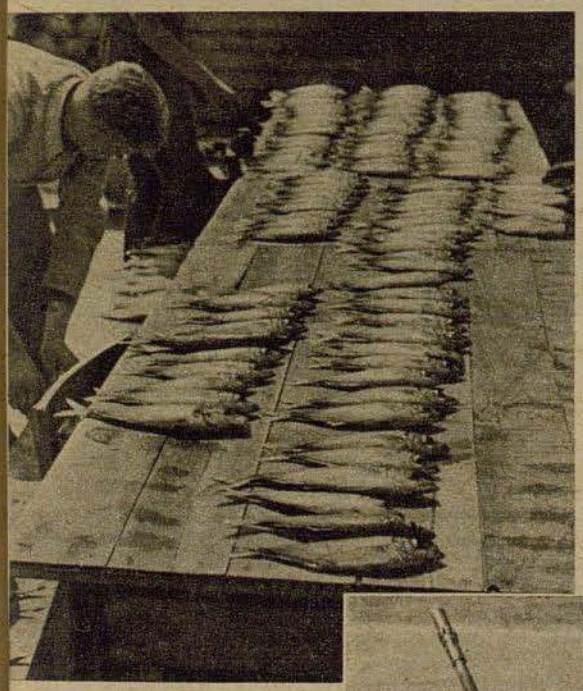
Obsequios de un bombardero inglés



Fuertemente atacado por la artillería antiaérea, un avión de bombardeo británico ha debido arrojar su carga de bombas al mar, antes de llegar a su objetivo, un puerto en la costa del Canal. Poco tiempo después, muchos peces muertos aparecen en la superficie del agua. Rápidamente es preparada una lancha para recoger esta alimentación adicional, donada por el avión inglés



Los corazones de los soldados dan brincos de alegria. Los pescados han sido colgados en linea para ser ahumados



En pocos momentos, un barril viejo ha sido convertido en horno. A fuerza de pulmón es encendido el fuego necesario para ahumar a los pecados

Derecha: Esta noche serán comidos los pescados ahumados, servidos sin intención por el Tommy. Debido al gran apetito de los hombres de la DCA, esta porción adicional desaparecerá en poco tiempo

Para la cocina sobran aún suficientes pescados frescos. Son caballas, que enriquecen la lista de platos



Fotografías
PK-corresponsal de guerra
Dietrich (Wb)

Derecha: Esta es la pieza de artillería, que gracias a su fuego bien dirigido obligó al Tommy a arrojar su carga antes de llegar a destino. El cañón ya está otra vez preparado para actuar y para recibir de la misma manera a todo atacante que se acerque





Desde la carlinga cerrada de un Klemm Kl 107, modelo que ahora también es empleado para fines de instrucción, un alumno observa el vuelo de una máquina del tipo Kl 35

El avión de instrucción tipo standard

El Klemm Kl 35 en una escuela de aviación de la Luftwaffe

El Klemm Kl 35 dotado de un motor Hirth HM 504 de 105 HP (foto izquierda) es el avión standard de instrucción de la Luftwaffe para los cursos iniciales y vuelos artísticos de los jóvenes aviadores. El Kl 35 tiene una envergadura de 10,40 metros y una longitud de 7,50 metros. El aparato alcanza una velocidad máxima de 210 kilometrós por hora, y su velocidad de marcha es de 190 kilómetros

Fotografías Ruge (5)

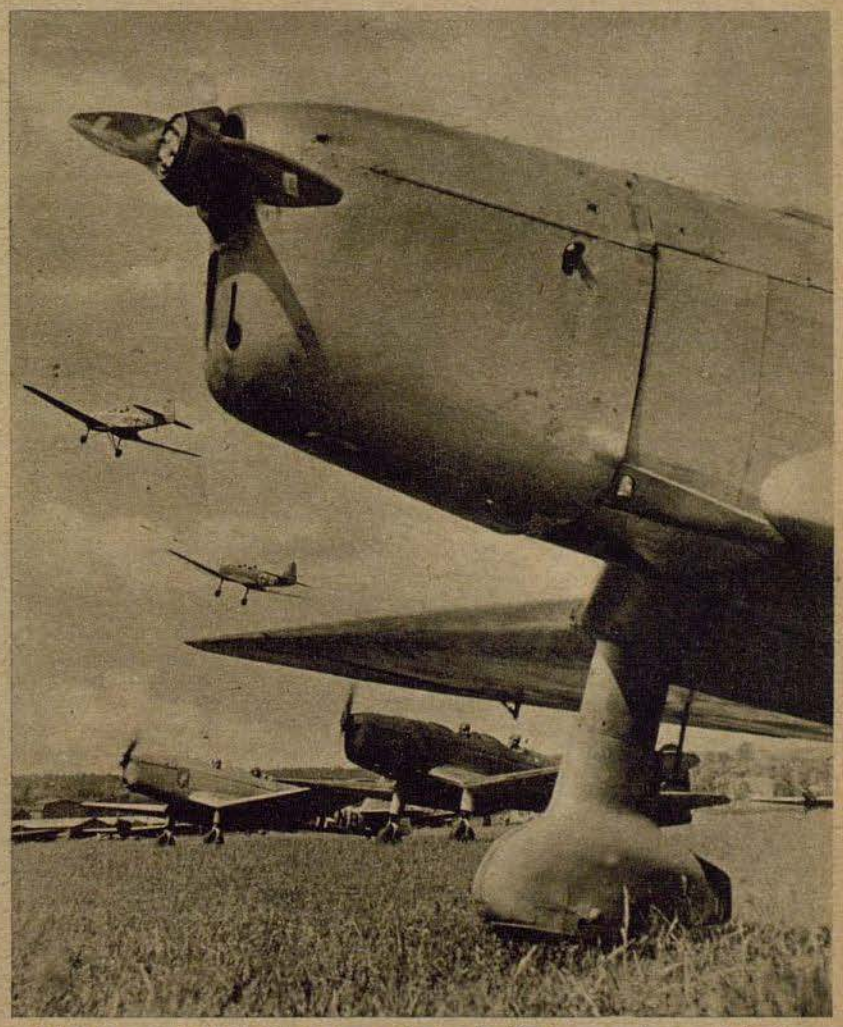




Mientras un grupo de alumnos de aviación hace rodar a su aparato hacia el hangar y arriba, en el aire, un alumno se prepara para el aterrizaje, después de haber realizado su primer vuelo independiente, otro grupo de alumnos ya ha comenzado con el deporte



Izquierda: Alumnos de aviación alrededor del apuntador. El apuntador de los despegues tiene la tarea de registrar los nombres de los alumnos que levantan vuelo, las horas de despegue y de aterrizaje. En el aire, un piloto experimentado muestra el dominio de la máquina en vuelo artístico



En el campo de despegue de la escuela de aviación siempre reina movimiento. Apenas despegaron los primeros dos Kl 35 y ya funcionan los motores de los próximos dos aparatos. En breves instantes, el instructor que se encuentra en el primer asiento dará la señal al alumno para que prepare el despegue



La chimenea que se encuentra en el límite del aeródromo constituye, especialmente de noche, un grave peligro para las máquinas que levantan vuelo y para las que aterrizan, motivo por el cual debe ser provista de luces de advertencia. Dos hombres de la TN, que no sufren mareos, se presentaron como voluntarios para cumplir la tarea



Una tropa de la TN, organización de auxilio técnico, ha decidido sustituir la iluminación provisoria de los obstáculos en un aeródromo de campaña en el Este, por una instalación técnica. Con un plano de las líneas eléctricas existentes se estudia la forma más conveniente para la colocación de las luces **Fotografías del corresponsal de la TN Felisch**

TN coloca luces de advertencia

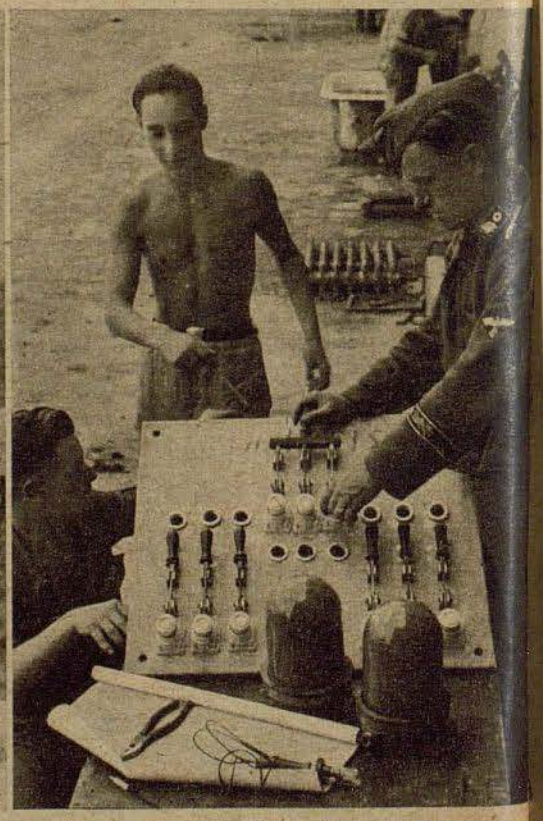
Al lado de las formaciones creadas durante la guerra por la organización de auxilio técnico TN, que fueron incorporadas a las filas del ejército, y al lado de las secciones TN que actúan ahora en el Este juntamente con los cuerpos de policía, fueron creadas también secciones TN en la Luftwaffe, cuyo espacio de actuación aumentó constantemente. Especialmente grandes son los trabajos que se exigen a los hombres de la TN en el Frente Oriental. En zonas en que apenas se dispone de material técnico, deben ser creadas rápidamente instalaciones seguras para la iluminación de los aeródromos. También aquí tiene validez el antiguo proverbio, de que el hombre debe saber remediar toda situación, y ésto lo saben hacer los hombres de la TN

Abajo: La instalación de las luces de advertencia es, generalmente, una cosa de alturas, pues las luces deben servir especialmente para marcar obstáculos altos. Cuando el techo de una casa no se presta para la instalación, es construído un mástil especial





Las lámparas de tanques, utilizadas, anteriormente como iluminación provisoria, pueden ser alejadas después de terminada la nueva instalación

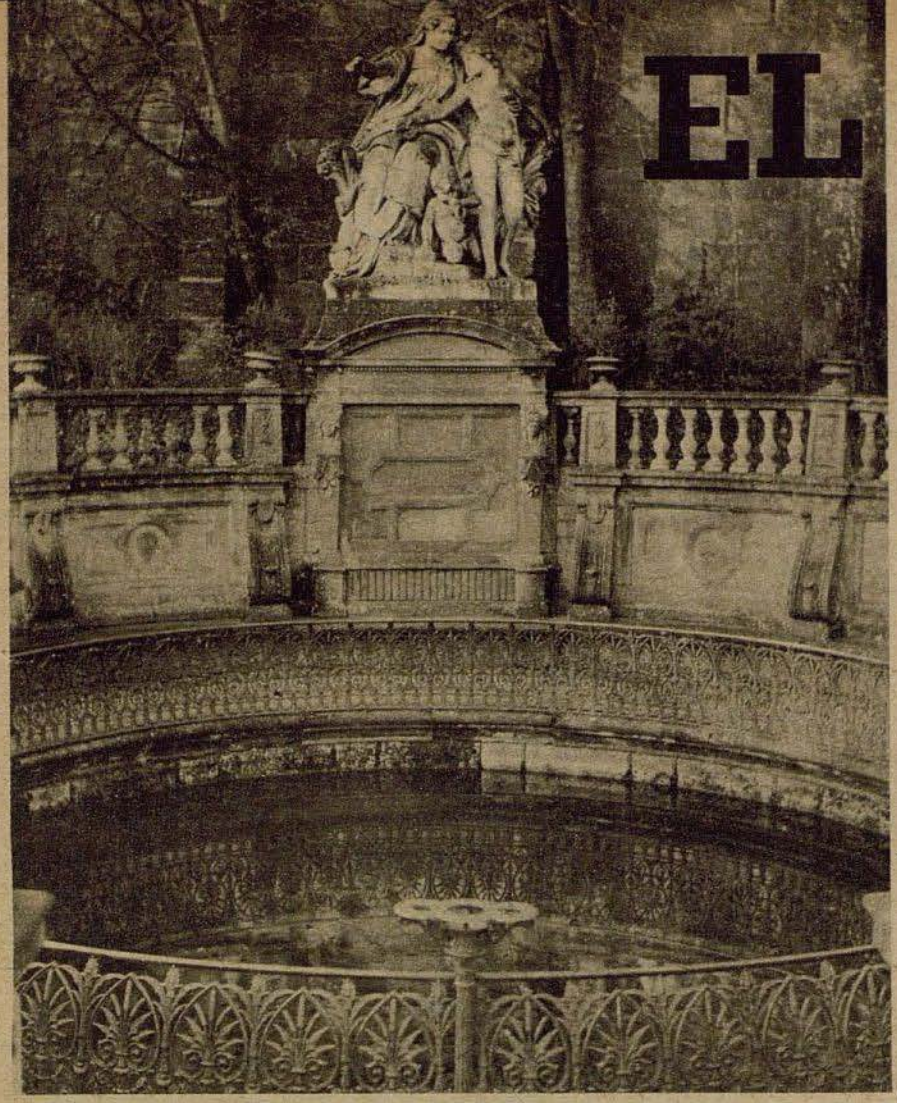


Una vez terminadas las líneas eléctricas es construído el cuadro conmutador, desde el que son encendidas todas las luces de advertencia

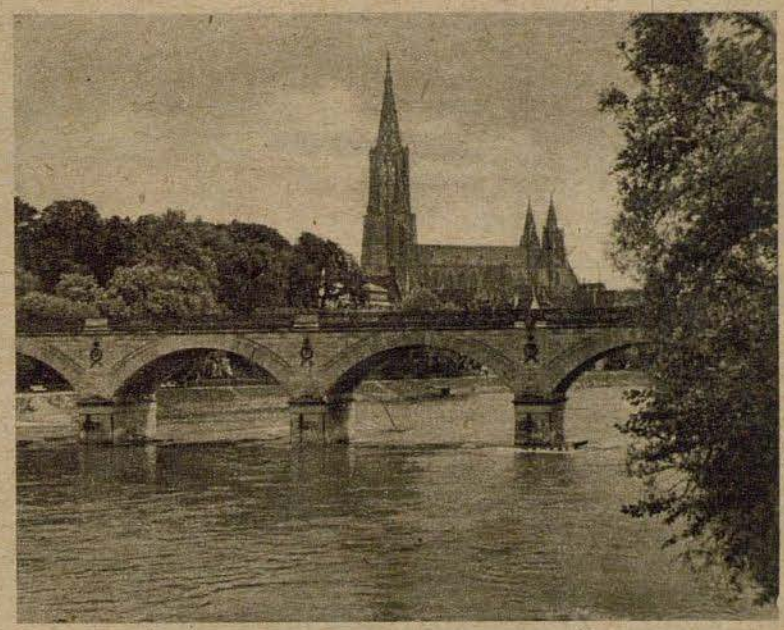
EL DANUBIO

Desde la Selva Negra hasta el Mar Negro

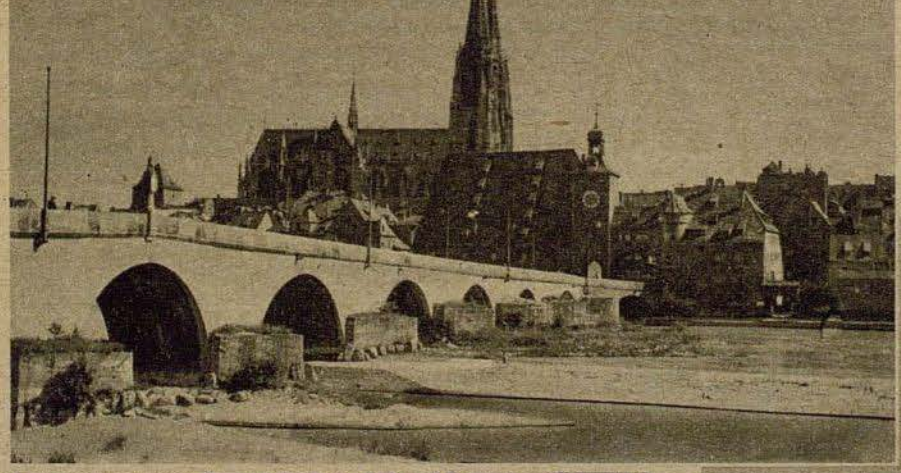
Las montañas y cordilleras separan los pueblos, y los ríos en cambio los unen. Para ningún otro río tiene esta sentencia más validez que para el Danubio, que es después del Volga el río más grande de Europa. El curso de la mayoría de los grandes ríos pasa a través de un solo país y significa para éste en muchos casos la comunicación con el mar. El Danubio es el único río europeo que fluye de Oeste a Este atravesando diversas naciones hasta desembocar en el Mar Negro. Este río que mucho tiempo no se ha sabido aprovechar debidamente en el orden económico, tendrá ahora bajo la nueva constelación un gran porvenir. Una vez terminados los grandes proyectos de canalización, el Danubio formará el centro de la red de canales del gran espacio europeo

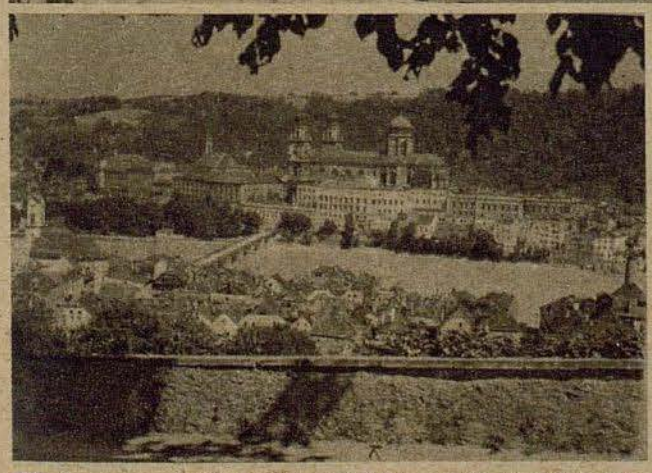


He aquí, el nacimiento del Danubio en el parque del castillo en Donaueschingen. El grupo escultórico de mármol simboliza al joven Danubio, cuya madre le muestra el camino al mar. Desde el punto de vista geográfico, el nacimiento del Danubio lo forman los dos ríos Brigach y Brege, que nacen en la Selva Negra y confluyen en Donaueschingen, y desde aquí siguen su curso bajo el nombre del Danubio



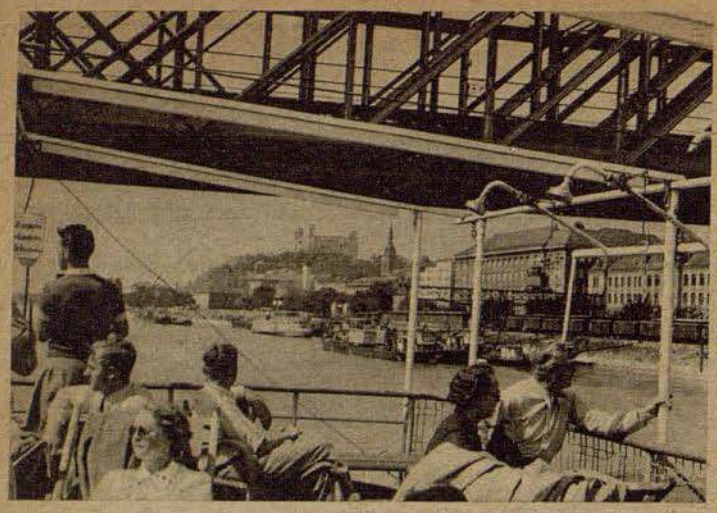
En Ulm, cuya catedral se ve en la fotografía superior, el Danubio ya ha crecido notablemente, pero su curso es muy impetuoso e irregular y, por lo tanto, no es navegable para barcos de mayor calado. En Regensburgo, antigua ciudad imperial con su hermosa catedral (foto izquierda), el río ha adquirido un tamaño respetable. El río es capaz de transportar barcos cargados con cereales, petróleo, máquinas y mercancías de las regiones industriales hacia el sureste





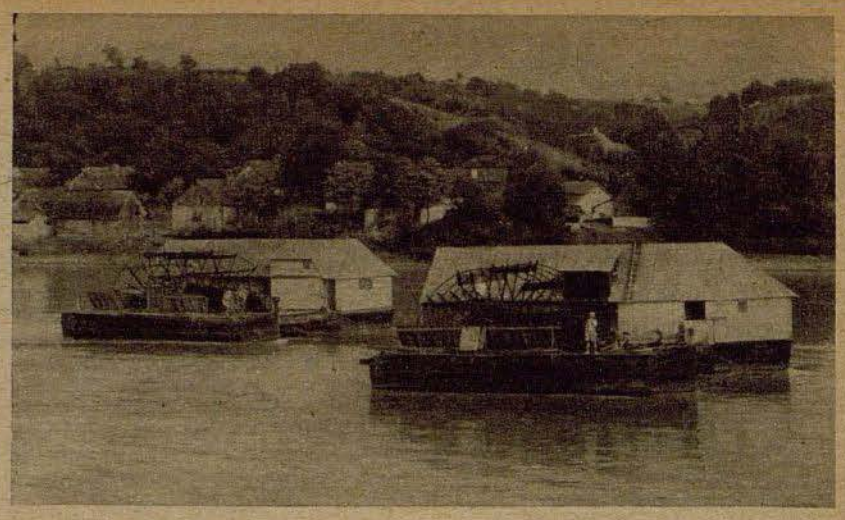
En Passau, en donde desembocan el Inn y el Ilz en el Danubio, formando un paisaje lleno de colorido, este último río fluye entre el convento María Hilf y la catedral que posee el mayor órgano del mundo. Penetra entonces en la región de Wachau tan elogiada por los poetas, llegando más tarde a Viena con sus alegres canciones y su seria laboriosidad (derecha, vista de los tejados de Viena), aquí el Danubio abandona definitivamente su país de origen



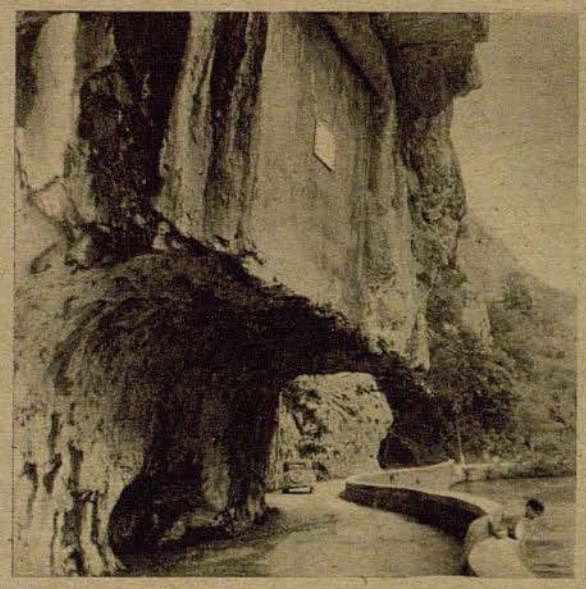


Entre los Alpes y los Cárpatos sigue su curso a Presburgo, donde empieza el llano. — Izquierda: Vista panorámica sobre el puerto y el castillo de la capital de Eslovaquia

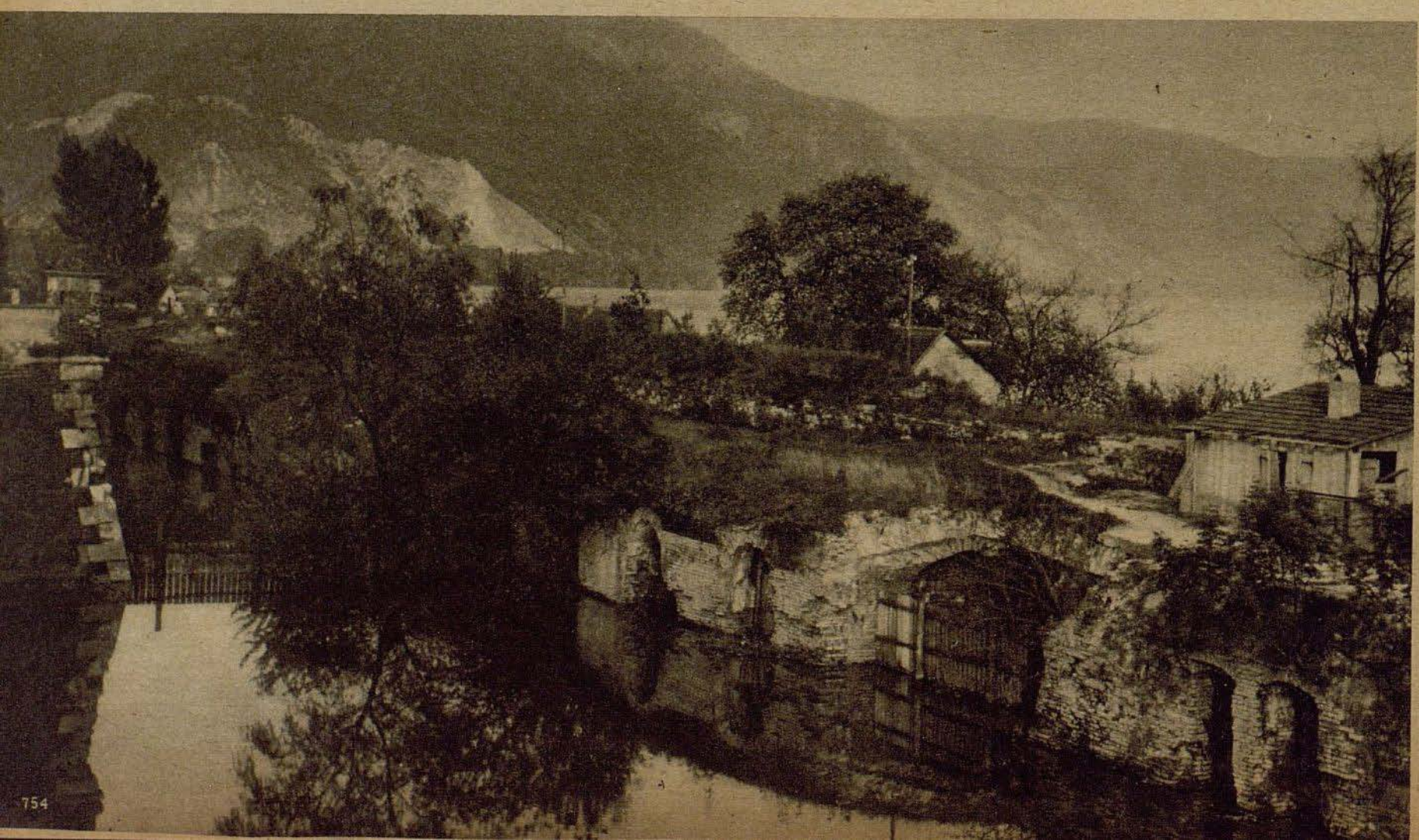
En Hungría, país sumamente fértil, el Danubio no sólo sirve para la navegación, sino que también ha de moler el trigo. A la derecha vemos molinos flotantes al Sur de Budapest. — Debajo: La puesta del sol sobre el Danubio en el bosque cerca de Hoheburgo







En Kazan vemos esta placa conmemorativa del conde Széchényi, que hizo construir esta carretera junto al Danubio hace más de un siglo. — Debajo: En el codo del Danubio ante la "Puerta de Hierro", se encuentra la isla turca de Ada Kaleh (foto inferior). Hasta el comienzo de la guerra los habitantes de esta romántica isla vivían del intercambio de mercancías entre Rumania y la antigua Yugoslavia, como también de la venta de pasteles, bombones y tabaco turco. La guerra y las inundaciones de este año han desalojado de la isla a gran parte de la población



En la orilla búlgara del Danubio se extienden grandes huertos sobre las colinas, mientras que en la parte rumana los grandes rebaños de ovejas se encuentran envueltas en una nube de polvo

Fotografías: Willy Pragher



El Danubio en el puerto de Braila ofrece un aspecto majestuoso. El puerto citado no sólo tiene importancia para la navegación fluvial, sino también para el tráfico marítimo

En la extensión del delta, el Danubio ha perdido el carácter de río, para perderse más tarde en el Mar Negro. La fotografía inferior nos muestra el Danubio en Cernavoda



En los canales del delta del Danubio se reflejan las típicas torres de este solitario pueblecito



Díme que me quieres

Este es, indudablemente, un deseo muy sencillo, pero el camino hacia su cumplimiento no es siempre una autopista, por la cual se puede correr a 100 kilómetros por hora hacia la meta. ¡No! Muchas veces es un sendero escarpado y escabroso, cubierto de muchas piedras y espinas. Pero quien se inicia por este sendero, estando muy enamorado, logra tal vez llegar hasta la tan ansiada meta. Tal caso nos presenta la nueva película de la UFA ¡Díme que me quieres!



El canario "Goliat" y un despertador eran los culpables de que Mónica se quedara dormida. Mónica Koch (Marika Rökk) es una joven bailarina que espera su gran ocasión. Por cierto que por ahora las esperanzas son muy pequeñas. Al estreno llega tarde, luego debido a su nerviosidad, se olvida del momento en que debe presentarse en la escena, y así es que, sin que ello estuviera previsto en el programa, se convierte en un "número extraordinario", llamado "Amor danzante"

El director de la empresa (Aribert Wäscher), queda pasmado. Por primera vez cree que no puede confiar en sus ojos. Cuando por fin cae el telón, pierde su rigidez y se anima demasiado. El resultado es una discusión violenta, durante la cual es depedida la bailarina





Fotografías Ufa (Gradow)

Una desgracia pocas veces viene sola. Mónica, que ha sido despedida sin haber recibido un solo céntimo, es desalojada de su vivienda por no poder pagar el alquiler. En la escalera, la pobre muchacha encuentra al Dr. Noehring (Hans Brausewetter, foto izquierda). Este la consuela, pero como hasta ahora sólo ha dedicado su interés a las momias — pues es egiptólogo — tiene muy pocas experiencias con jóvenes muchachas. No obstante, a la mañana siguiente está comprometido con Mónica



El amigo de Noehring, Andreas Rüdiger, que conoce el escándalo provocado por Mónica en el teatro, aconseja al Doctor que disuelva el compromiso. Helene Weiglin, amiga de Mónica (Mady Rahl) se entera de ésto y se dirige rápidamente a la casa de Noehring, al que confunde con Ruediger, y le dice lo que piensa de su manera de proceder, pero simultáneamente se enamora de él. Pues bien, piensa Noehring, comeré con ella las tortas de crema



Por su parte, Mónica ha corrido a la estación. Después de buscar un buen rato ha encontrado a Rüdiger (Victor Staal) en el tren, y le dice su opinión. Como está muy indignada no se da cuenta que el tren ya se ha puesto en movimiento, y así es que debido a la necesidad se convierte en compañera de viaje de Rüdiger. Con el pasar del tiempo, su cólera se convierte en simpatía para Rüdiger (Foto inferior). Cuando por fin está en la cama, en el hotel, está profundamente enamorada, y estó se le cree fácilmente si se ve la foto superior





Rüdiger envía un telegrama a Noehring, llamándolo al hotel. Este viene, pero acompañado de Helene Weiglin, e incluso el director del teatro viene con su secretaria (Ursula Herking) para contratar a Mónica como "Amor danzante". Pero como nadie habla claramente se llega a celebrar un compromiso ficticio entre Mónica y Noehring. Dominado por los celos, Rüdiger parte inmediatamente. En el hotel quedan, muy enamorados, Helene y Noehring, y muy triste, Mónica



Pero finalmente cae el sol — por cierto que el sol del teatro — sobre la nueva gran estrella Mónica Koch, y cuando cae el telón, los rayos solares alcanzan también a Andreas Rüdiger, que por fin ha comprendido, que el brillo en los ojos de Mónica no significa otra cosa que: ¡Dime que me quieres!

Nosotros, los destructores . . .

Aventuras en todos los frentes

Del capitán Kiel

I.



El Caballero de la Cruz de Hierro, capitán Kiel, autor de esta serie de artículos, se ha distinguido extraordinariamente como aviador de batalla en el frente del Este

PK Fotografías del corresponsal de guerra Schmelzenbart (Sch)

Si preguntamos a una persona, cuyos conocimientos en cosas de guerra se basan en periódicos, revistas, radio, noticiarios y discusiones, sobre los distintos tipos de aviones militares nos enumerará stukas, cazas y bombarderos. De los destructores poco o nada ha oído. Seguramente afirmará que debe ser uno de los novísimos inventos que aun se mantienen como es natural en el más impenetrable secreto.

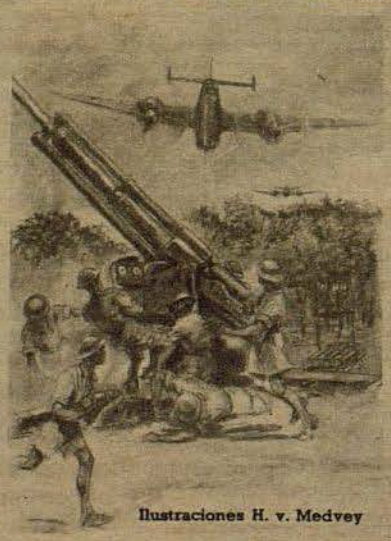
Pero no es así, los destructores ya actuaron en la campaña de Polonia y se han hecho notar en forma eficacísima en todos los teatros de la guerra, siendo por completo imposible mantenerlos en secreto. Su aparición siempre fué muy ruidosa y su efecto fulminante. El enemigo conoce muy bien al avión destructor alemán. Pero también aquél, que sigue los acontecimientos de guerra desde la patria debe colegir indirectamente al oír el nombre de destructores y según el éxito obtenido por esta clase de aviones, la importancia que estos tienen. ¿No fueron sorprendentes el gran número de aviones destruídos en el suelo ya en los primeros días de la campaña contra la Unión Soviética? Esto entre otras fué la tarea de los destructores. ¿Y Creta? ¿Quizás se acuerde aun el amable lector? Ataques en vuelos rasantes, coger por sorpresa al enemigo sobre su aeródromo, esta es la labor especial de los aviones destructores.

Por lo demás "nosotros, los destructores", no estamos especializados en algo fijo, porque entonces no hay duda que como "especialistas" seríamos tan conocidos en la patria como lo son los stukas. Somos más bien "muchachos para todo", esta es la expresión justa, y quien todo lo sabe y hace siempre ha tenido que contentarse con la suerte de la violeta que florece a escondidas.

Los destructores arrojan bombas, o sea en ocasiones cumplen con misiones de los bombarderos. Nuestro avión es el rápido y maniobrero Me 110. Estamos dotados con un potente armamento — cañones fijos y ametralladoras — por lo tanto, no necesitamos protección, puesto que nosotros mismos estamos en condiciones de poder entablar combate con los cazas enemigos. Por lo tanto, también somos en cierto modo aviones de caza. Nuestro cometido principal es, como ya se dijo, el ataque rasante. Nosotros arrojamos nuestras bombas en vuelo picado como quien dice de introducción. Si el espectador nos viera en los noticiarios llevando a cabo esta tarea nos confundiría irremisiblemente con stukas. Pero el avión en picado una vez lanzada la bomba endereza el curso y gana en altura, nosotros en cambio, iniciamos entonces nuestra tarea, para lo cual estamos dotados con un armamento tan potente. Sobre el suelo, en vuelo rasante, atacamos todo objetivo que se nos ofrece a la vista, con preferencia aeródromos del enemigo, sobre los que están alineados los aviones para el despegue; pero también atacamos columnas, posiciones de apresto y reservas del enemigo en la retaguardia del campo de batalla, posiciones de artillería, trenes blindados y todo lo que se mueva allá abajo. Donde atacamos — y esto está demostrado — no vuelve a crecer tan fácilmente la hierba. Somos rápidos y concienzudos, parecido como los húsares en los tiempos pasados en que la guerra era cosa más cómoda.

Hay que hacer resaltar, que atacamos objetivos importantes y fuertemente defendidos por el enemigo y, por lo tanto, tenemos que atravesar verdaderas barreras de fuego. O sea, el aviador de los destructores tiene que ser un hombre con excelentes nervios. La dotación de un destructor consta de un piloto y de un telegrafista. El piloto no sólo tiene el mando del avión sino también el lanzamiento de las bombas y el manejo de las armas de a bordo. El telegrafista es además observador; en primer lugar tiene que reconocer inmediatamente a los cazas enemigos que se acercan por la espalda y repeler el ataque con sus armas movibles.

Al lector le interesará más, si le narramos algunas de nuestras aventuras vividas en el transcurso de esta guerra. ¿Ha pensado alguien de Vds., como fué posible la ocupación de Creta por nuestras valientes tropas paracaidistas? Hay que imaginárselo realmente; Creta era lo que se dice un nido de posiciones de la DCA británica. Nosotros los destructores iniciábamos las operaciones contra Creta. En oleadas sucesivas volábamos día tras día y atacábamos las posiciones antiaéreas con nuestras bombas y después en vuelo rasante con nuestras armas de a bordo. Más tarde acompañábamos a nuestros paracaidistas en su vuelo hacia la isla, y todo aquello que quería interponérseles desde el aire o de la tierra era objeto de nuestras agresiones. El cielo de la isla era nuestra zona de caza. Sin miramientos de ninguna clase nos lanzábamos sobre todo lo que allí abajo se moviera, como son la DCA, posiciones de artillería, campamentos, tanques y nidos de ametralladoras. En aquel entonces la prensa americana nos elogió involuntariamente. Un periodista americano que quería tomar parte en los combates de Creta — se los imaginó en forma muy distinta, y en el último instante consiguió huir a Egipto — declaró más tarde, que las bombas de los stukas alemanes, una vez acostumbrado a ellas, no tenían efectos tan terribles como los ataques rasantes de los destructores, frente a los cuales casi es imposible protegerse. Salvó su vida debido a los extensos olivares de la isla. En aquellos días aciagos para las tropas inglesas, éstas buscaban protegerse echándose sobre el suelo bajo los olivos; nadie se atrevía ni siquiera a encender un cigarrillo por miedo de que los destructores que volaban en el aire en verdaderos enjambres, pudieran descubrir el escondrijo y abrir el fuego.



Ilustraciones H. v. Medvey

Pero en comparación con las operaciones contra la Unión Soviética, la campaña de Creta sólo fué una pequeña maniobra. Nuestras unidades de aviones destructores fueron trasladadas catorce días a la patria para descansar y efectuar un repaso general y más tarde estábamos en Prusia oriental dispuestos para toda eventualidad, y desde entonces no hemos tenido pausa alguna. En la inmensidad del espacio del Este hemos podido demostrar toda nuestra eficacia.

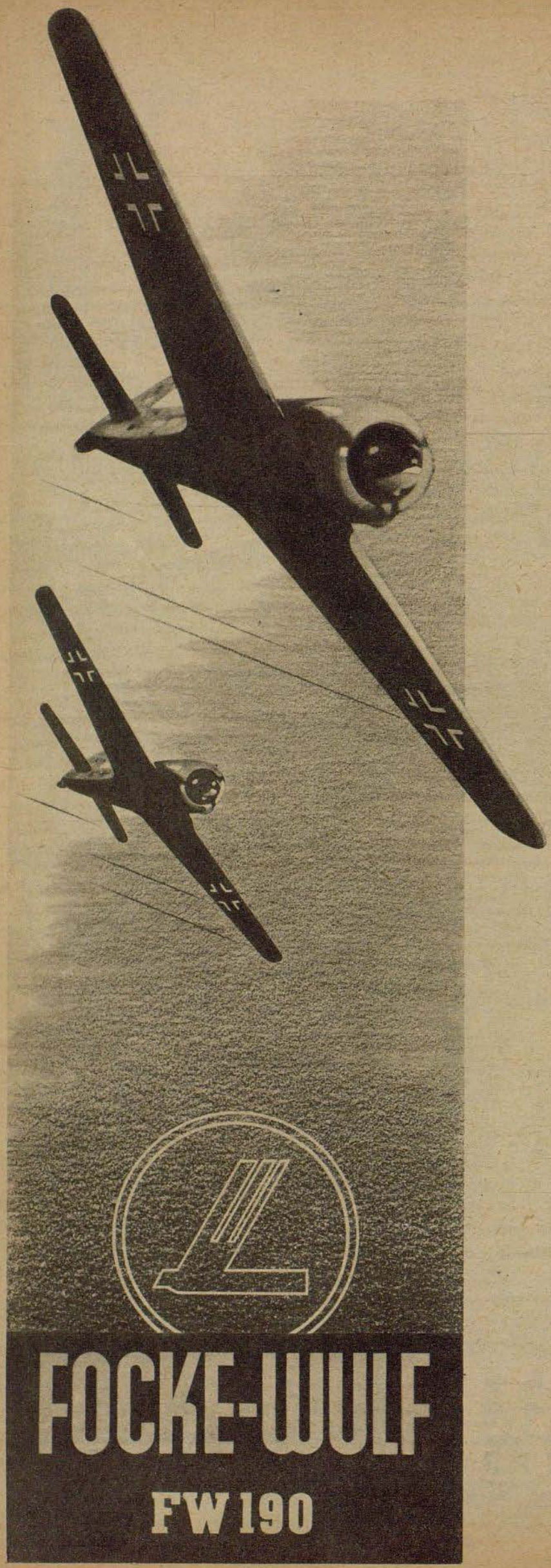
Hemos hecho honor a nuestro nombre "destructor". El 22 de junio de 1941 — y esto jamás lo olvidaré — despegamos aun en la oscuridad. Bajo nosotros se extendía el tapiz negro de la tierra en su profundo silencio. Volamos sobre la frontera, me fijó en la esfera luminosa del reloj. Entonces se inició en el minuto previsto desde el norte al sur, en toda la distancia que abarcaba la vista, el fuego de las baterías alemanas, parecía como si de repente la tierra se abriera por fuerzas sobrenaturales. El sol naciente de aquella mañana apareció en el horizonte, a través de las lejanas nieblas teñido de rojo . . .

Además no estábamos en camino como simples espectadores. Volábamos aquel día de un objetivo a otro, y siempre se repetía el mismo juego. Los aviones soviéticos estaban alineados en la pista de despegue como hecho por encargo. Nos lanzábamos sobre ellos como aves de rapiña, arrojando las bombas y después abriendo el fuego con nuestras potentes armas. No terminábamos nuestra labor hasta que todos los aviones éran pasto de las voraces llamas. En una única base de campaña aniquilábamos de cuarenta a cincuenta aviones de un golpe, destruíamos los hangares y la pista de despegue. En las primeras jornadas de la campaña del Este, éxitos como los antes citados eran nuestra labor cotidiana. Como después del primer ataque nos quedábamos sin bombas, volábamos en vuelo rasante sobre el otro aeródromo. También allí los aviones estaban alineados y no sospechaban lo que se avecinaba. Parecía como si esperaran una invitación especial para empezar la guerra.

Nosotros les entregábamos ésta en forma algo inesperada y rápida, como nadie se lo hubiera imaginado. En pocos minutos se elevaban al cielo sinnúmero de columnas de humo negro, parecía haberse desencadenado el infierno. Cañonazos, tacleteo de ametralladoras y el tronar de los motores casi a ras del suelo. Las bombas de los aviones atacados hicieron explosión y las llamas se extendían velozmente.

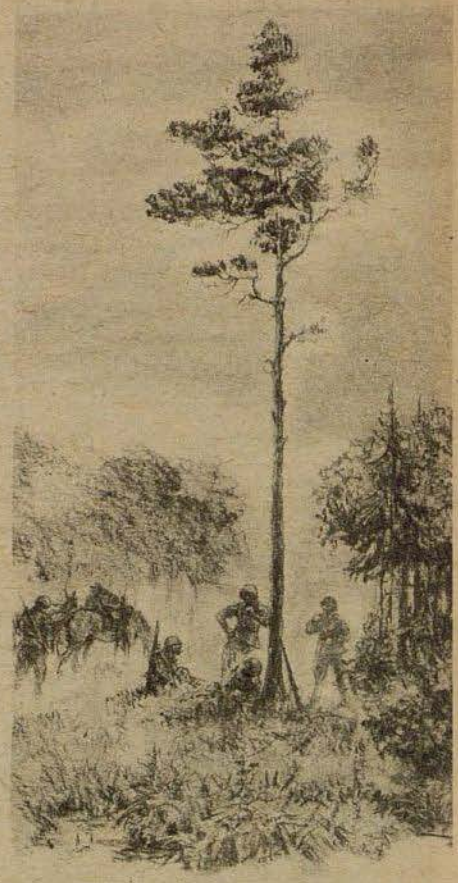
(continuará)


HEINE
HEINE PROPELLER BERLIN
TELEGRAMME: HEINEPROPELLER BERLIN
H. REICHSIEGEL



El poste de telégrafo WL 6023

Del commandante Kierfeld

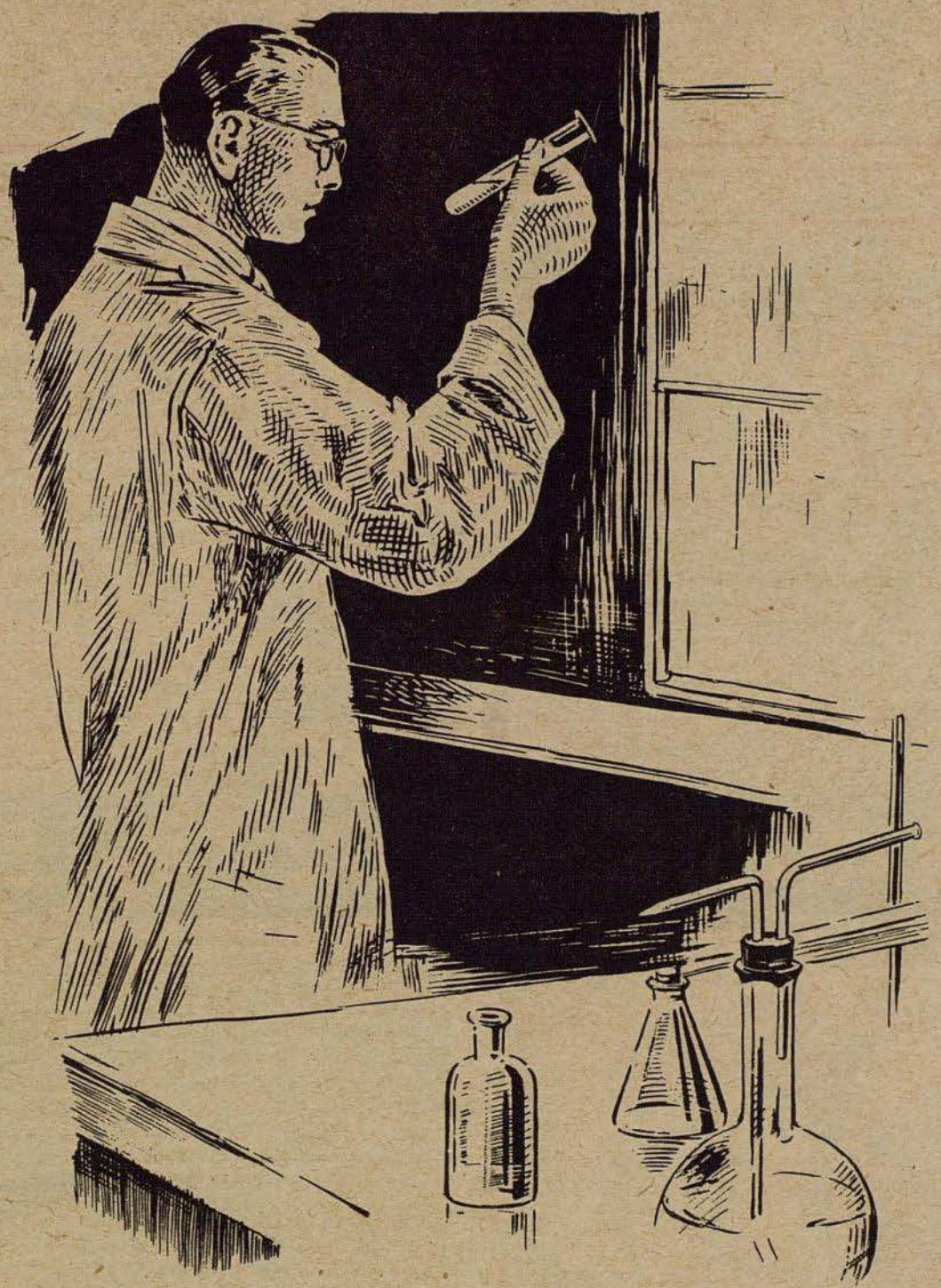


Con sinnúmero de esbeltos pinos crecí en los grandes bosques entre Vitebsk y Smolensco. Al pie de nuestros troncos acampaban unidades de caballería de los soviets con sus característicos uniformes verde aceituna. Cierto día oímos gran estruendo de aviones, el estrépito de los cañonazos se acercaba cada vez más. Por la noche desaparecieron nuestros huéspedes precipitadamente. De nuevo renació el silencio en torno nuestro. El retumbar de los cañones se alejó hacia el Este, dejando a un lado nuestro bosque.

Más tarde aparecieron soldados en el lindero del bosque con uniformes que hasta ahora no habíamos visto. Eran soldados del Arma Aérea alemana con los emblemas de color marrón, característica de la tropa de transmisiones de aviación. Estaban dotados con tractores, remolques y sierras a motor. Antes de que tuviéramos tiempo de pensar en lo que iba a suceder, se oyó el estridente ruido de la sierra, que rápidamente y sin dolor nos abatió al suelo. Poco tiempo después, despojados de nuestras ramas yacíamos un tronco al lado del otro en un largo carro que nos transportó hacia el Este.

En las carreteras vimos interminables columnas de vehículos que marchaban en la misma dirección. Los caminos empeoraban sensiblemente. Ante nosotros avanzaban tanques alemanes. Muchas veces teníamos que hacer largos rodeos ante puentes volados. Sigue siendo para mí un verdadero milagro que nuestro remolque tan sumamente largo pudiera rodar sobre caminos tan torzuosos y estrechos, pasando a otras columnas en marcha. La carretera empezaba a ser menos transitada y el estruendo de los cañones se acercaba por momentos. Tanques y cañones flanqueaban ambos lados de la carretera como medida de protección. Ante un puente, en un lugar donde el camino se adentraba en un tupido bosque, hicimos por fin una parada. Los coches abandonaron la calzada y se metieron en el bosque. Aquí nos descargaron. Al borde de la carretera vimos unas varas rojo-blanco-rojas. Junto a ellas había soldados que nos saludaron con júbilo. Algunos de ellos se habían encargado de proteger la carretera con fusil ametralladora. Debíamos estar muy avanzados, puesto que a las profundas explosiones de los cañones se unía el tacleteo de las ametralladores. Nos descargaron precisamente en el lugar donde se encontraban las varas rojoblancas. También a mí me pusieron junto a una de ellas. A mi alrededor los soldados cortaban ramas. Ahora pude ver, como a cierta distancia traslucían otras varas rojoblancas y junto a cada una pusieron un poste como lo era yo. Más tarde los soldados continuaron hacia delante, el coche con los postes que no habían sido descargados pasó al lado del puente penetrando en el bosque. La carretera recobró su silencio. La vara que se encontraba a mi lado clavada en el suelo, me contó que pronto me pondrían a mí en su lugar, y que a ella la volverían a buscar para indicar en otro lugar el sitio en que debería ponerse otro poste.

A la mañana siguiente llegaron zapadores e ingenieros. Debido al constante tráfico y al rodar de los vehículos, la carretera era casi intransitable, el rodeo junto al puente destrozado casi no podía practicarse. El joven oficial que ayer dirigía las obras de tendido, movía la cabeza al comparar la realidad con el mapa. Le oí decir "y ésto está marcado como una carretera de primer orden". Pero los zapadores e ingenieros pronto arreglaron la carretera y el puente. Y verdaderamente, era necesario. Interminables columnas de abastecimiento pasaban sin cesar, y con ellas los tractores por mí tan conocidos. Transportaban toda clase de material hacia el frente. En nuestro sector de nuevo empezaba a haber vida. Aparecieron nuevos pelotones, y la vara que marcaba mi sitio fué puesta en un pequeño carruaje. Los soldados cavaron un hoyo profundo. Después llegó el momento culminante de mi vida "militar": me pusieron en pie en el hoyo, tapando a éste cuidadosamente y desde ahora en adelante era un verdadero poste de telégrafos Conmigo volvieron a erguirse al cielo mis compañeros que habían corrido la misma suerte, formando una impecable línea recta. Esto último demuestra por sí solo que nos habíamos convertido en verdaderos soldados. De repente se oyeron tiros en el bosque. Los proyectiles pasaban silbando en torno nuestro. La cuadrilla de construcción de líneas se echó inmediatamente a tierra. Desde el coche se emplazó una ametralladora que abrió el fuego con su tacleteo rítmico en dirección al lindero del bosque. Algunos soldados a saltos se acercaron al puente y desde allí disparaban contra el bosque con sus pistolas ametralladoras. Poco más tarde aparecieron soldados vestidos con uniformes verdes, desarmados y con las manos en alto. Eran unos quince más o menos. Con fusil en mano fueron recibidos por nuestros soldados. Los soviets hacían señas en dirección al bosque y uno de ellos dijo "comisario muerto". Este había caído alcanzado por el fuego alemán, entonces llegó el instante en que los soviets abandonaron sus armas atreviéndose a salir del bosque. Aun



Para las más árduas tareas

como las que han de realizarse precisamente hoy en día, a diario, en toda fábrica, son convenientes materias primas y auxiliares inmejorables. Por este motivo, facilita muchísimo la solución de estas cuestiones tan trascendentales para la economía nacional, el hecho de que se pueda fiarse absolutamente de la pureza de los productos químicos necesarios y de la eficencia exacta de los auxiliares. De esta fama gozan desde hace más de 100 años los productos químicos de la casa:

E. Merck

DARMSTADT



Alas de madera
para hélices regulables del mayor rendimiento

PROPELLERWERK SCHWARZ **BERLIN**



Automáticamente

trabaja la moderna cámara fotográfica **ROBOT** de pequeño formato.

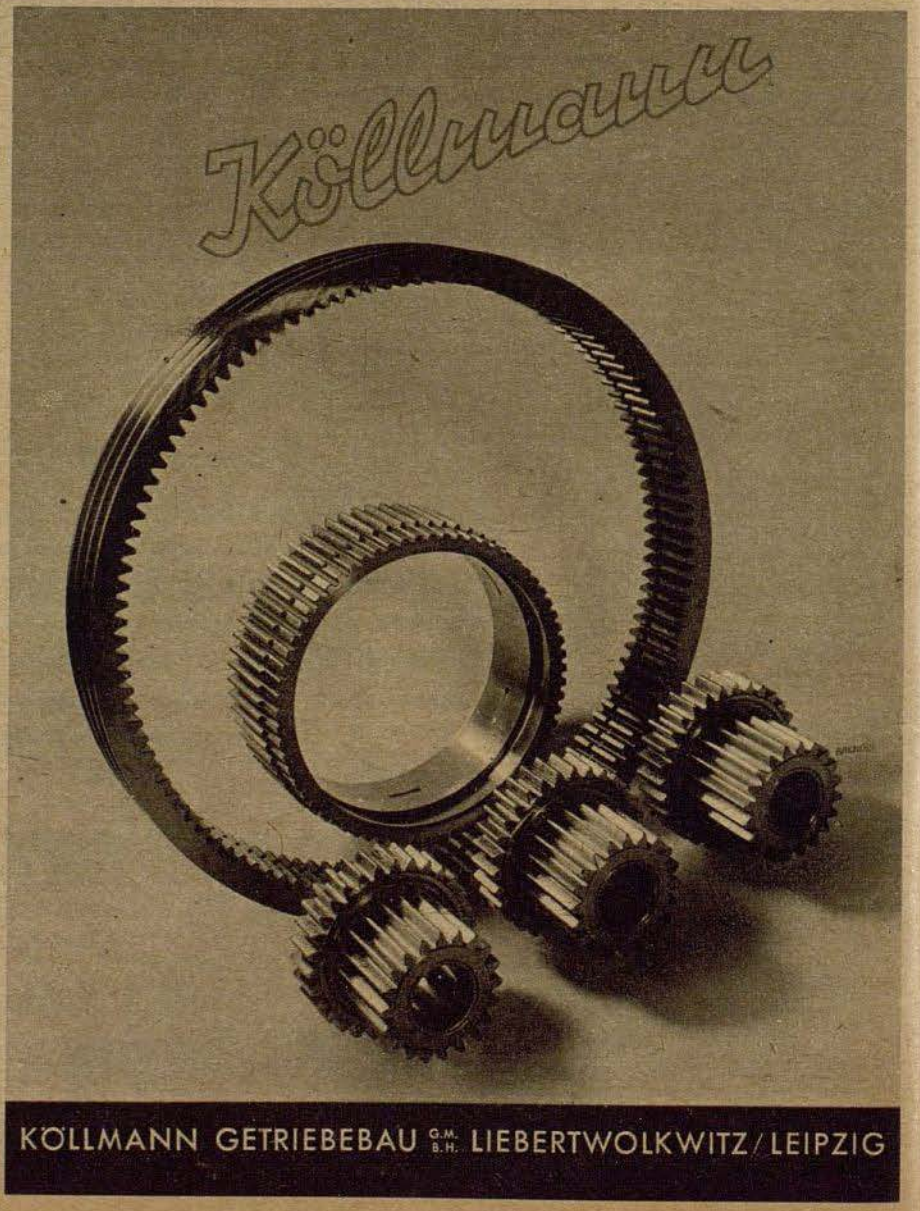
La cámara **ROBOT** no es sólo la ideal para el aficionado sino que por estar siempre dispuesta a fotografiar sin interrupción, ha encontrado pronto aplicación en reportajes de guerra, en la Ciencia y Técnica.



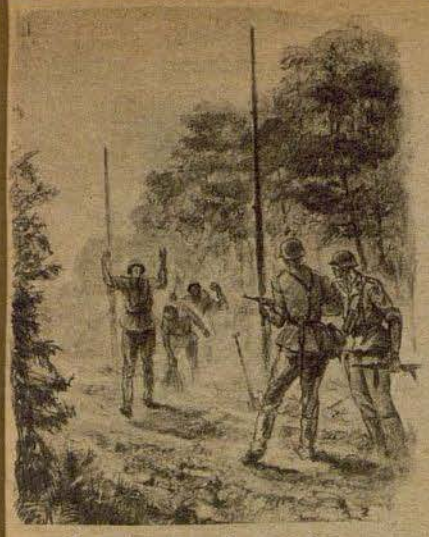
ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF

Representaciones exclusivas para España
Carlos Baum, Rambla de Cataluña, 66, Barcelona



KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG



. . . de repente aparecieron en la carretera soldados con uniformes verdes. Habían arrojado sus fusiles y llevaban los brazos en alto. Con fusil en mano fueron recibidos por los soldados alemanes . . .

temblaban por la emoción y la inseguridad frente a su destino. Pero los soldados alemanes no tenían tiempo para ocuparse mucho de ellos. La línea tenía que ser construída y por lo tanto, la escuadrilla se reintegraba de nuevo a su trabajo. Los prisioneros fueron transportados hacia la retaguardia en un coche que no llevaba carga. Todo esto se llevó a cabo con tal precisión y naturalidad, que no puedo por menos que creer que estos soldados ya han pasado por muchos asaltos de fuego como éste. Ellos trabajan inmediatamente detrás de los tanques que avanzan contra el enemigo. Aun no había pasado siquiera la infantería por la carretera. Esta llegó al día siguiente y se quedó muy sorprendida al ver que las tropas aéreas de transmisiones se encontraban en plena labor de construir una línea telegráfica. Llegaron nuevos pelotones, que llevaban toda clase de material. Un soldado subió por mi tronco provisto con garfios y fijó en mi cabeza dos ganchos con aisladores de porcelana. Con ello me iba convirtiendo cada vez más en un perfecto poste telegráfico. Pronto recibiría también mi nombre. Raspando la corteza fuí provisto de una franja blanca y encima de ésta en color azul claro pusieron las siguientes iniciales "WL No. 6023". Con ello estaba incorporado al Arma Aérea, y conjuntamente con otros postes marcados con el mismo número y puestos en interminable fila de varios cientos de kilómetros de longitud formada una línea. Para qué, pronto lo sabría. Desde el poste contiguo, también un número 6022 me tendieron un cable de cobre que fué fijado en uno de mis aisladores. Y otra vez subió un soldado con sus garfios por mi tronco. El cable fué tensado y sujetado con manos hábiles en los aisladores. Esta operación se repitió con el poste 6024 que estaba cerca del puente. Mientras tanto anocheció, los soldados montaron una guardia de dos hombres.

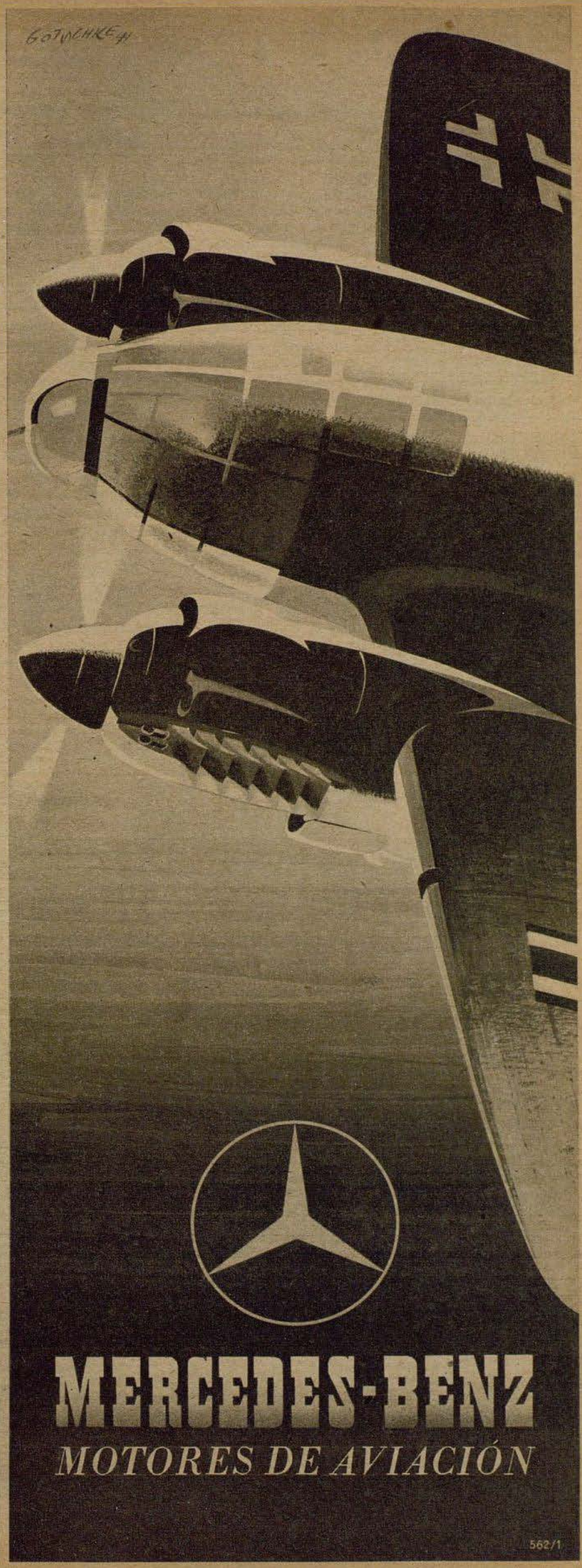
Más tarde llegó un coche que fué saludado tumultuosamente, ya que traía una caldera con comida caliente. Sobre la carretera, donde ha renacido la tranquilidad, sólo se oye el ruido producido por las marmitas. También se oye el chirriar de los aparejos de los caballos de una columna de infantería. Suavemente se percibe una canción cuyo texto habla de la Marlén y el farol. El viento produce un zumbido tenue entre los tensos cables. De vez en cuando uno de los soldados se fija en mí como si quisiera comprobar su labor del día.

Al día siguiente me abandonaron los soldados. Me quedé solo. Ya creía que cumplía con todo mi servicio, cuando de repente sentí una corriente eléctrica a través de mis cables. Estos transmitían un sinnúmero de conversaciones y señales. Incesantemente fluía una avalancha de mensajes y signos a través de los conductores de cobre fijados en los aisladores de porcelana. Ahora sabía que yo era un eslabón en el importante servicio de transmisiones del Arma Aérea. Yo y mis compañeros sujetábamos el cable de cobre desde el frente hasta el Reich. Sobre este conductor se transmitían en ambas direcciones importantísimas órdenes y noticias. Los aviones de caza que volaban a gran altura sobre mi cabeza llevaban a cabo órdenes. Al día siguiente pasó a baja altura un avión lento, un "Cigüeña" Fieseler, casi rozó mis aisladores. El oficial comprobaba en un mapa la situación de la línea. Otra vez se cierne la noche. También pasó la infantería. En el cielo luce la luna llena, la carretera está solitaria y silenciosa. De seguro que el cable de cobre ha sido tendido otros kilómetros más hacia el Este. El fluido eléctrico casi no se ha interrumpido ni por una hora. De súbito percibo unos ruidos desagradables. En la lejanía oigo las detonaciones de los antiaéreos. En el cielo se veían como puntos las explosiones. Después se oyó un zumbido y un golpe seco muy cerca de mí. Debe haber sido una bomba. Es posible que el enemigo pensaba alcanzar el puente. Pero éste ha quedado intacto. Pero noto una tranquilidad anormal. La corriente eléctrica se ha interrumpido inmediatamente después de la explosión de la bomba. El ruido del avión se aleja hasta desaparecer por completo. En mi alrededor reina un gran silencio. En el Este empieza clarear. Las primeras columnas pasan con dirección al frente, coches vacíos marchan hacia la retaguardia. Más tarde llega un pequeño vehículo adelantando a los demás por la carretera, que lleva escrito sobre el parabrisas "Cuadrilla de reparaciones". Otra vez son soldados de transmisiones del Arma Aérea, los que fijan su mirada en mí. Oigo como uno de ellos dice "Este poste está en orden".



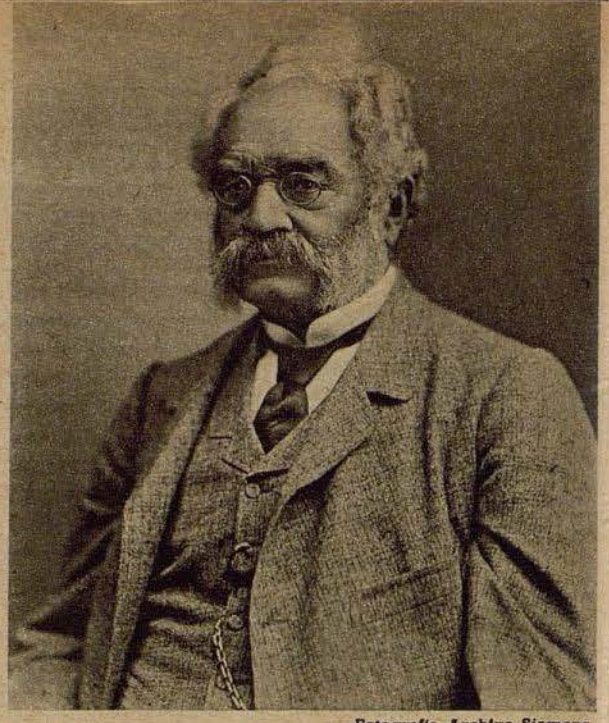
. . . de nuevo trepó un soldado con sus garfios. La arteria de cobre se tensó y fué fijada hábilmente . . .

Junto al puente el automóvil se detiene. El poste que se encuentra cerca del mismo está averiado. La bomba que cayó en el lindero del bosque y que debía alcanzar el puente ha arrancado los cables que se encuentran sobre el suelo. Un hombre trepa rápidamente por el poste. Es conectado un teléfono de campaña. Oigo transmitir el mensaje siguiente: "Hemos localizado defecto en poste 6025, el cable fué arrancado debido impacto de bomba. En diez minutos o sea a las 0345 horas estará reparada la avería". Sobre la carretera fluye constantemente la interminable fila de vehículos. En el cielo vuelan los aviones de transporte Ju 52. Nuestro cable de cobre les muestra el camino que deben seguir junto a la carretera de avance. Los soldados hacen señales con los brazos hacia los aviones. Y al borde de esta carretera me encuentro yo, el poste WL No. 6023, y sostengo las comunicaciones del Arma Aérea desde la frontera del Reich hasta el lejano Oriente.



Werner von Siemens

En conmemoración del 50 aniversario del día de su muerte, que se cumplirá el 6 de diciembre de 1942



Fotografía Archivo Siemens

Hace 50 años, Werner von Siemens cerró los ojos para siempre. Rara vez un hombre ha imprimido un sello tan personal a su época, como este precursor de la industria eléctrica alemana de renombre munidal

En el año 1834, un joven de Mecklemburgo se puso en camino hacia Berlín. Su equipaje era muy liviano, pues llevaba muy poco, pero tanto mayores eran sus esperanzas y su deseo de llegar a ser algo. Su plan inicial de visitar la Academia de Construcción de Berlín, para aprender aquí la poca técnica que había en aquel entonces, tuvo que abandonarlo. Sus medios no le permitían estudiar. Por este motivo tuvo el deseo de ingresar en el cuerpo de ingenieros, pero como éste estaba repleto, prosiguió su marcha hacia Magdeburgo, donde ingresó en una brigada de artillería. Más tarde volvió a Berlín, para visitar aquí la escuela de ingeniería de los oficiales de artillería.

Este joven era Werner von Siemens, creador de la electrotecnia. Juntamente con el mecánico Halske estableció un pequeño taller cerca de la estación Anhalter Bahnhof de Berlín, para construir un aparato de telegrafía por él inventado. Al comienzo, von Siemens, que conservaba su puesto de oficial de artillería, sólo era socio pasivo de este taller calificado orgullosamente de "Empresa constructora de telegrafía". En el año 1849 se retiró del servicio activo y se dedicó de lleno a los negocios, que constaban principalmente de construcción de líneas telegráficas. Siendo aún oficial ya había construído amplias líneas de Berlín a Francfort y Colonia, y ahora los trabajos aumentaban.

Poco después, von Siemens comenzó a dedicarse en gran medida a trabajos en el exterior. En primer término se puso en contacto con el gobierno ruso, suponiendo que en el inmenso espacio ruso las líneas telegráficas serían especialmente importantes. En muy poco tiempo logró conquistar la confianza de sus clientes, de manera que los encargos aumentaban siempre más. Construyó líneas telegráficas de Moscú a Petersburgo y a Sebastópol y abasteció a las líneas de ferrocarril de instalaciones telegraficas.

Cuando a fines de la mitad del siglo pasado el gobierno inglés se propuso comunicar telegráficamente las posesiones de ultramar con la metrópoli, se dirigió a Werner von Siemens y le encargó suministrar aparatos de telegrafía y vigilar la colocación de los cables. Primero se creó un cable de Argel a Cerdeña, al que luego siguieron cables de Malta a Corfú y Egipto. Alrededor de 1870, el desarrollo ya se encontraba tan adelantado, que Werner von Siemens y sus hermanos se pudieron presentar como empresa independiente. En 1874 construyeron un buque propio para colocar cables, y le dieron el nombre de "Faraday". Las bodegas de este buque alcanzaban para cargar un cable telegráfico transatlántico. A pesar de la gran resistencia procedente de empresas anglo-americanas, los hermanos Siemens lograron obtener numerosos encargos de cables transatlánticos, que realizaron con éxito. De los 16 cables hacia América, 9 han sido colocades por el "Faraday".

Se ve que Werner von Siemens consideró muy temprano a todo el mundo como su campo de trabajo. Esto es tanto más admirable, por cuanto en aquella época no podía contar aún de ninguna manera con el apoyo del Estado o de sus órganos. En ese tiempo, los negocios en el extranjero estaban acompañados de grandes riesgos, y enormes dificultades se enfrentaban a los trabajos. Pero a pesar de todo, von Siemens continuó trabajando sistemáticamente.

En 1866, Werner von Siemens logró poner fin a los trabajos de su dinamo, posiblemente su invento más revolucionario. Con esta creación genial, que aprovechando el principio electrodinámico ponía al servicio de la humanidad una de las mayores fuerzas de la naturaleza, inició la época de la electricidad. Al morir, en 1892, dejó a sus sucesores una empresa mundial, que marcó rumbos a la industria eléctrica.







Cuando el sol

llegaba al cenit



— en el supuesto de que hiciera sol — se disparaba puntualmente el llamado cañón de mediodía. Este reloj solar y horizontal, único en la historia, se halla expuesto en el Museo de matemáticas y física de Dresden.

Hoy en día no es necesario que recurramos a los relojes de sol. Pero la hora actual requiere que tengamos mucho cuidado con nuestros relojes y los preservemos de toda avería por cuanto es ahora difícil substituirlos. Su reloj de calidad Kienzle le prestará muy buenos servicios.

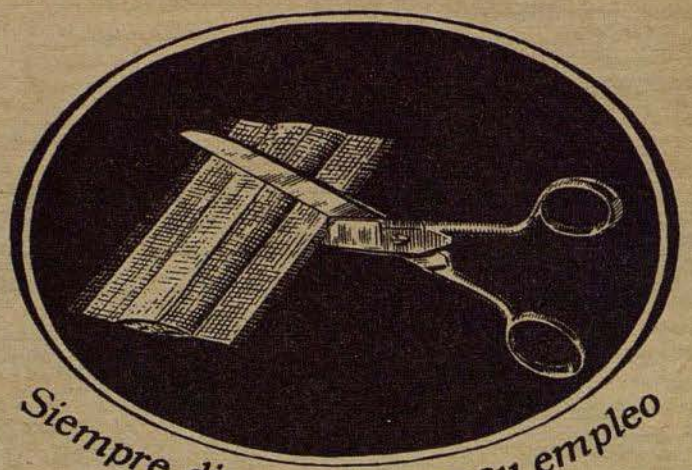
Kienzle



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Traumaplast



Siempre dispuesto para su empleo

se utilizará seguidamente este esparadrapo antiséptico

En venta en todas las farmacias y droguerías
Carl Blank, Bonn a.Rhn.

Efasit
POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN



Con el empleo moderado de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz.

también un brillante resultado se consigue si se aplica oportunamente con un buen masaje

Trineral

tabletas ovaralos

en la caja

Antirheumatikum
Antineuralgikum
Antipyretikum

Original de 20 tabletas de 0,5 g



TRINERAL G. M. B. H., MÜNCHEN 27

Pasatiempos

Una jugada final de caballo



La disposición representada se produjo en un torneo de ajedrez en el campeonato de Europa en Munich, entre Rabar (blancos) y Rellstab (negros). A primera vista parece como si la partida hubiera de terminar en tablas; porque, tan pronto como juegue el caballo blanco, pueden atacar los negros con su caballo al peón e4 y obligar al adversario a protegerlo de nuevo. Ello no obstante, los blancos encontraron una jugada que les permitió ganar un peón y les proporcionó con ello una posición de ventaja. ¿Cómo jugaron los blancos?

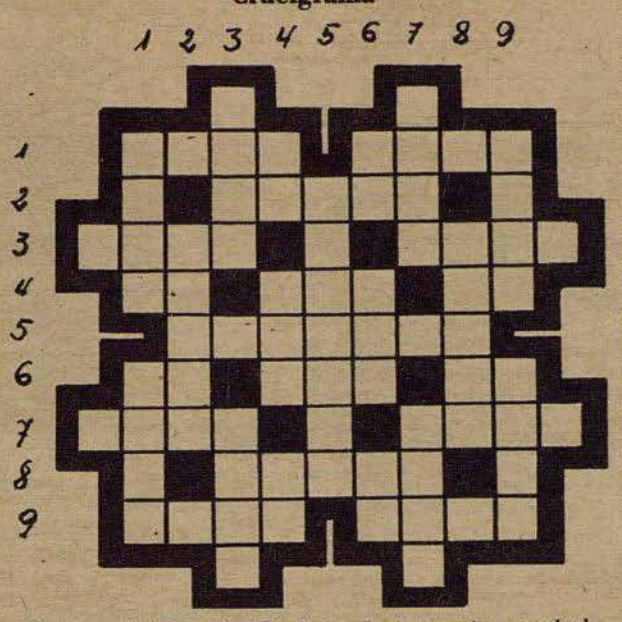
Charada

a — a — a — be — ca — ca — cl — da — de — li — mal — mut — ni — o — oer — pe — ria — sa — sted — ta — ta — tap — zo

Con las 23 sílabas que anteceden deben formarse 8 palabras cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo, y letras finales leídas de abajo arriba, den un conocido refrán español.

Significado de las distintas palabras: 1 Estado libre de Africa, 2 Tubérculo al revés, 3 Prenda de vestir, 4 Arco astronómico, 5 Trozo, 6 Cuadrúpedo, 7 Nombre de pila, 8 Físico dinamarqués, descubridor del electromagnetismo. I 347

Crucigrama



Horizontales: 1. Dueños, Instrumento musical, 2 Habitas, resides, 3 Acaudalado, Baja, 4 Marcha, Sonido reflejado, Contracción, 5 Retardar, 6 Afirmación, Pronombre demostrativo, Pronombre personal, 7 Vasija con mango, Metaloide, 8 Expresión de alegría, 9 En los pájaros, Isla que tuvo un desterrado célebre. Verticales: 1 Al reves, existencia, Aposento de una casa, 2 Capital andaluza, 3 Adverbio de modo, Población de Argelia, 4 Preposición, Consonante, Al revés, afirmación, 5 Vuelves a coser, 6 Artículo, Reza, Vocales, 7 Roba, Tierra rodeada de agua por todas partes, 8 Marcho, me voy, 9 Hijo de Adán, Pensamiento original. I 331

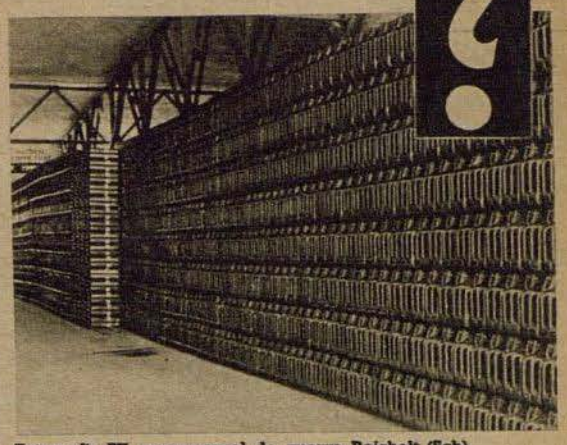
Soluciones

Una jugada final de caballo: Blancos: Re7, CTe2, Pe6, d5, e4, g4, h3 (7). Negros: Re8, Ce8, Pe7, d6, e5, g5, h4 (7). — 1. CTe2—d4 Ce8—f6 (Los negros no pueden jugar más que el caballo. Si el rey negro se separa del peón c7, se acerca el rey blanco) 2. Cd1—c3 Cf6—g8 3. Cc3—b1! Cg8—e7 (Después de 3. . . Cg8—f6 4. Cb1—d2 Cf6—h7 5. Cd2—f3 se pierde el peón g5 sin contravent aja ninguna) 4. Cb1—d2 Oe7—g6 5. Cd2—f3 Cg6—f4. 6. Cf3×g5 Cf4—d3. 7. Cg5—h7! Cd3—f4 (Después de 7. . . Cd3—f2 no debía sostenerse el peón g) 8. g4—g5 Cf4—g6 9. Ch7—f6 y los blancos ganan fácilmente, ya que el caballo negro está supeditado al peón g.

Charada: La capa todo lo tapa. — 1 Libería, 2 Atatap, 3 Casaca, 4 Aclimat, 5 Pedazo, 6 Animal, 7 Tadeo, 8 Oerated.

Crucigrama: Horizontales: 1 Amos, Lira, 2 Moras, 3 Rico, Apea, 4 Va, Rco, Al, 5 Demorar, 6 Si, Esa, Ti, 7 Cazo, Iodo, 8 Risas, 9 Alas, Elba. Verticales: 1 Adiv, Sala, 2 Cadiz, 3 Como, Oran, 4 So, Rme, Is, 5 Recoces, 6 La, Ora, Ae, 7 Sisa, Isla, 8 Parto, 9 Abel, Idea.

¿Qué es esto?



Fotografía PK corresponsal de guerra Reichelt (Sch)

¡S no supiéramos qué es, podríamos decir que se trata de una fotografía de una gran central distribuidora para comunicaciones telefónicas. Nada de ésto; nos encontramos en un depósito de material del Ejército Alemán. Las estanterías de hierro están llenas hasta el techo de latas de bencina

Perutz

La película para fotografías bonitas

PERUTZ FILM

CITROVANILLE R.OTTO

Citrovanille

Kopfschmerz

CITROVANILLE

OTTO & Co.

Conocido desde hace decenios por su rapida y agradable eficacia contra

dolor de cabeza

dolores nerviosos

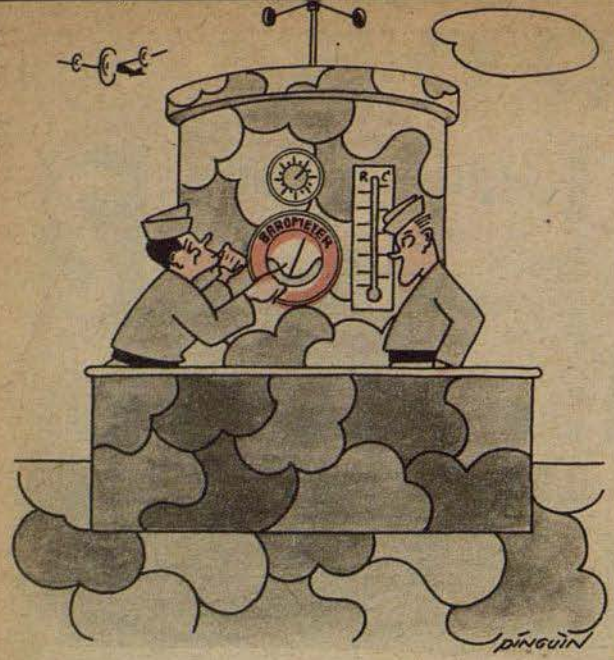
neuralgias

Venta en farmacias

Otto & Co., Frankfurt a. Main Süd

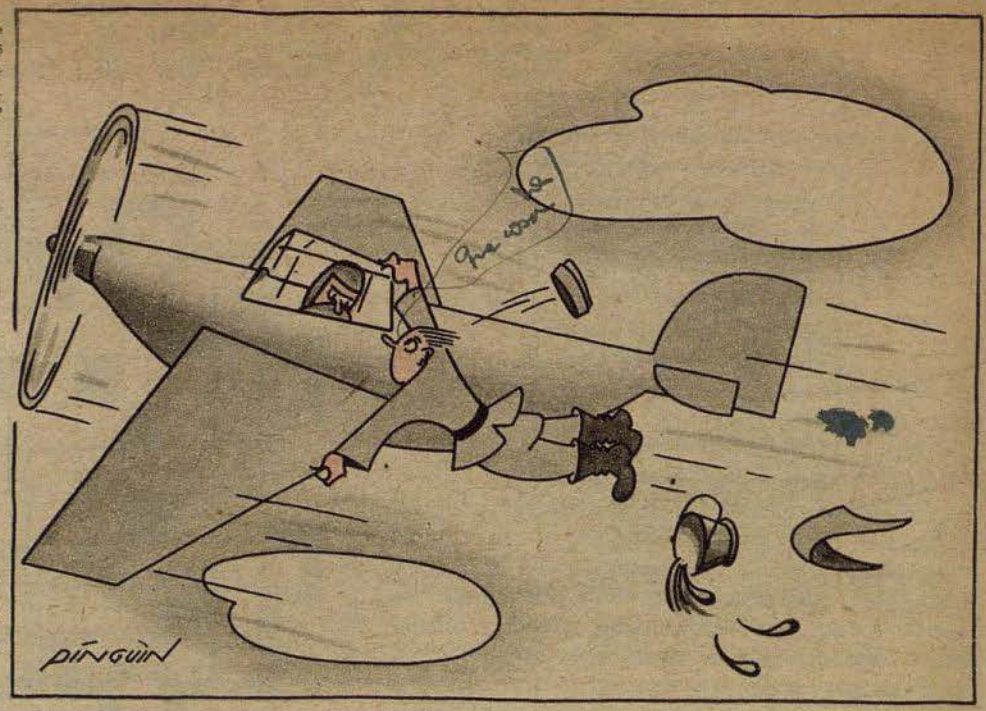
Productos farmacéuticos y dentales

"Meteorologistas"



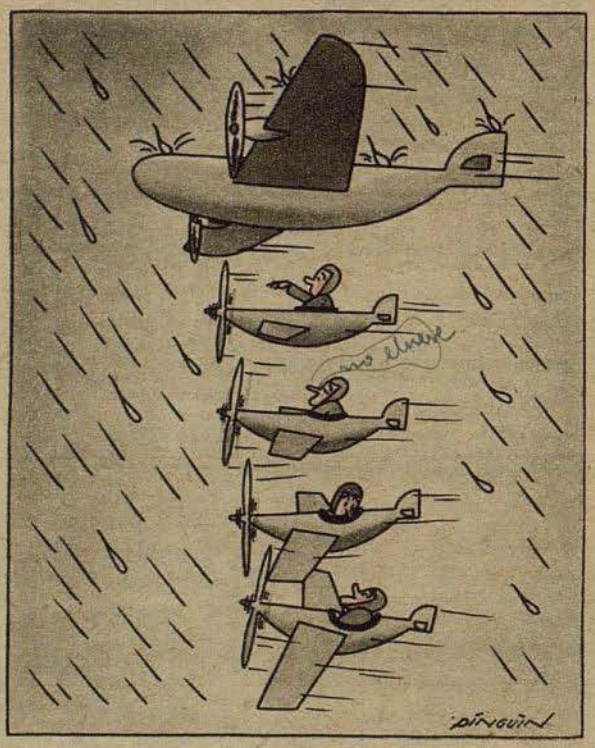
Izquierda: "¡Carlos, eres hidrocéfalo, pues cada vez que te encuentras cerca, el barómetro marca lluvia!"

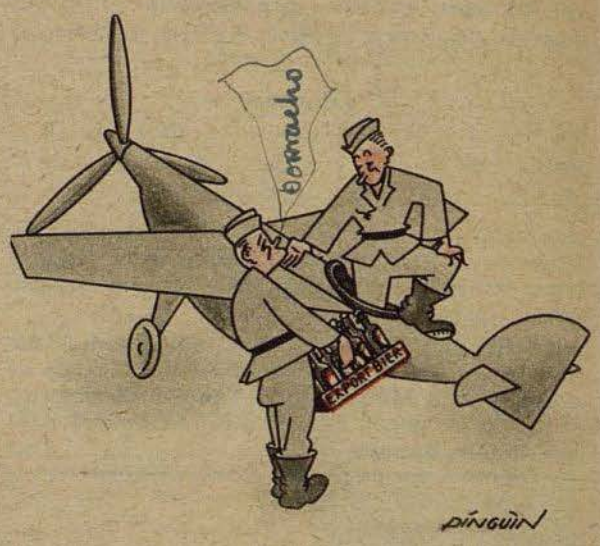
Derecha: Disculpe usted, mi sargento, pero precisamente estaba limpiando cristales . . ."





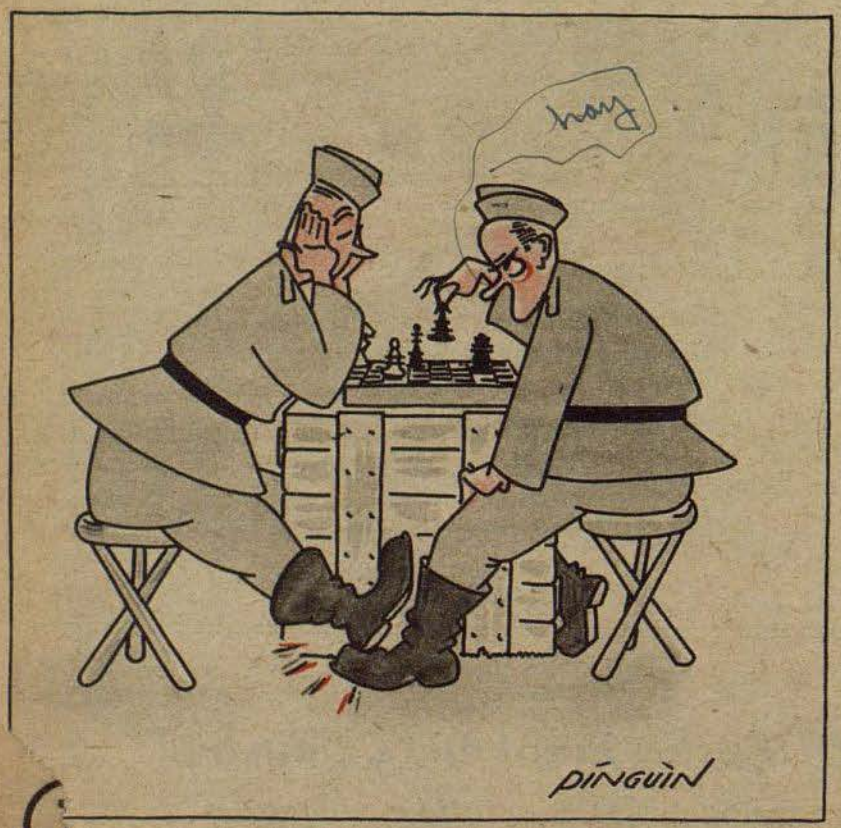
"¿Es esa su ocupación en horas de servicio?" "Sí, mi suboficial, estoy comprobando los vientos bajos a ras de tierra"





"Sabes, es por la seguridad, porque el servicio meteorológico anuncia un período prolongado de tiempo seco" (En el cesto dice "cerveza de exportación")

Izquierda: "Menos mal que lo encontramos por el camino; por lo menos llegamos secos a casa"



Izquierda: "¡El tiempo cambiará, lo noto en mi callo!"

Dibujos
Gerd Pinguin

Derecha: "Claro, Pedro, en adelante solicitaremos permiso únicamente cuando el barómetro marque tormenta"



ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión rial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 26 / BERLIN, 29 DE DICIEMBRE DE 1942

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



El General alemán más joven

Con la promoción del Coronel Galland a General de brigada ha sido distinguido especialmente uno de los oficiales alemanes más valientes. Este oficial, que tiene 30 años de edad, recibió como segundo soldado alemán la hoja de roble con espadas y brillantes para la Cruz de Caballero, y en su calidad de inspector de los pilotos de caza y sucesor del inolvidable Werner Mölders ha contraído singulares méritos por el desarrollo del arma de caza alemana

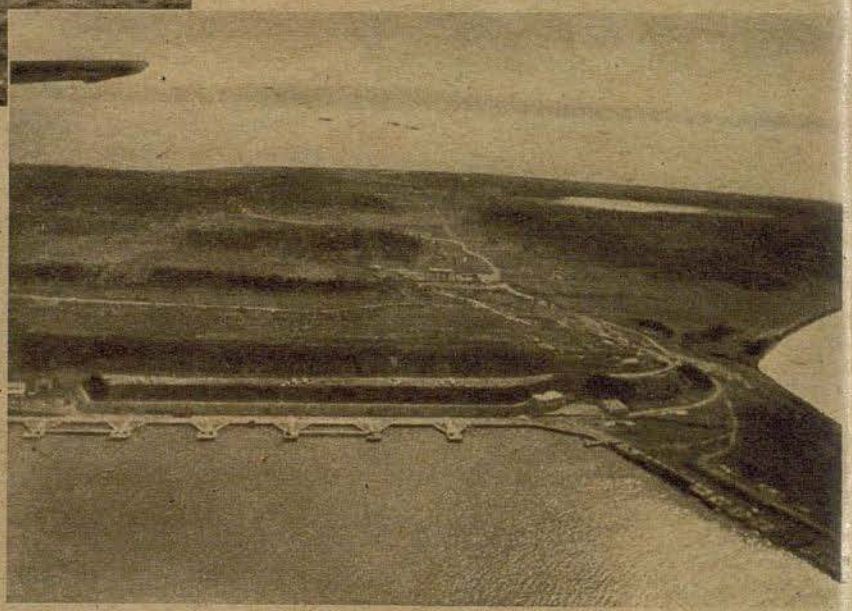
Fotografía Heinscher (Sch)

El contra-golpe

Abastecimiento alemán para Túnez



Un grupo de aviones alemanes de transporte en vuelo hacia los aeródromos tunecinos. Sin interrupción actúan los formidables y antiguos aparatos Ju, para transportar tropas y material de guerra a través del estrecho de Sicilia al Africa



Tierra africana a la vista. Después de un tiempo de vuelo muy breve ya aparece el paisaje costero del Continente Negro. Poco más tarde ha sido alcanzado el puerto de guerra de Biserta





Durante las acciones de envergadura de las formaciones de transporte reina intensa actividad en los campamentos que lindan con los aeródromos, pues los espacios de espera no pueden ser evitados. Para los soldados en la carlinga del Ju 52, el tiempo pasa "volando" (izquierda)



Nuevos países, nuevas costumbres. Los "nuevos africanos" llegan a conocer al "mozo" indígena





En la entrada del nuevo aeródromo alemán en Túnez: guardias alemanes conversando con un suboficial francés y un soldado indígena

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Hielscher (PBZ 7), Kark (HH 1)

Izquierda: Las tiendas de campaña han quedado terminadas y también el problema del enmascaramiento ha sido resuelto favorablemente con la ayuda de la gran cantidad de caña disponible. Antes de ser llevadas las maletas del camión a la tienda de campaña es hecha una pausa para el desayuno

Abajo: La marcha por el desierto tunecino con un verdadero monticulo de equipaje sobre los hombros no es cosa tan sencilla incluso para los soldados probados en numerosas batallas. Pero no obstante se avanza constantemente — al encuentro el enemigo



El frente oscuro

Paracaidistas en lucha contra las bandas comunistas



"El frente oscuro", así se podría nombrar esta cobarde manera de hacer la guerra, contra la cual se tienen que enfrentar diariamente los soldados alemanes. Hordas organizadas comunistas se ocultan en bosques impenetrables inmediatamente detrás de las líneas alemanas y quedan allí al acecho. Para combatir estos ataques traicioneros, son empleados también paracaidistas en aquellas comarcas especialmente amenazadas por estas bandas. La fotografía a la derecha muestra una patrulla registrando una parte de bosque sospechosa



PK Fotografías
del corresponsal de guerra
Stickers (HH)

Izquierda: Durante horas se explora el bosque. De vez en cuando se utiliza el compás y el mapa como medio de orientación. Grande es el peligro de extraviarse en estos bosques inmensos



Debajo: De repente aparece delante de los paracaidistas un claro e inmediatamente suenan disparos aislados desde unas casas. ¡Al asalto, adelante, adelante . . .! Casa por casa se cerca, se ataca y se registra



Los habitantes sospechosos son sacados de sus viviendas. Las continuas afirmaciones, de que nadie ha disparado y que no tienen ninguna relación con los de la banda, son ya de sobra conocidas. Para restablecer el orden hay que actuar enérgicamente

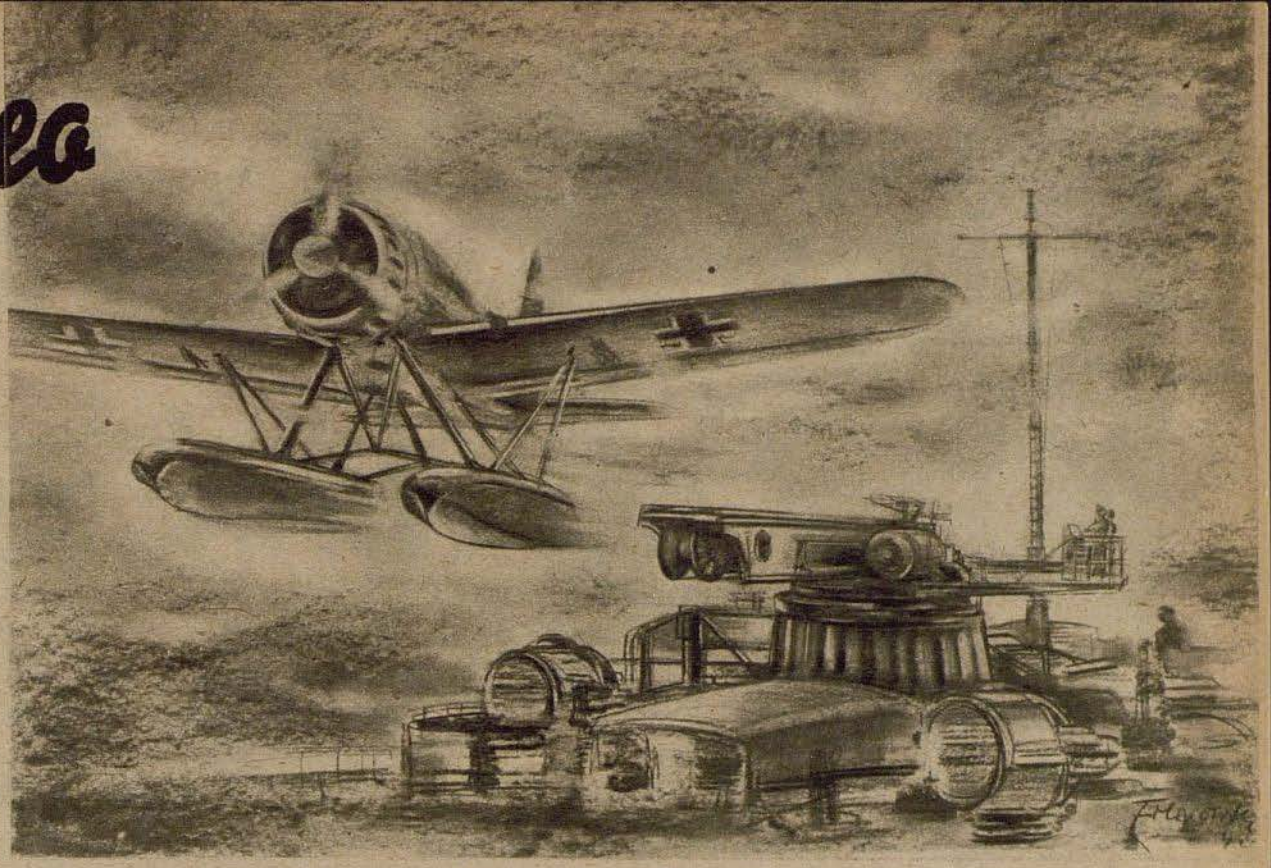


Aun joven y obstinado muchacho se le registra antes de llevársele prisionero. De nuevo ha sido destruído un nido de estas bandas bolcheviques. La lucha contra "el frente oscuro" prosigue . . .

Combate aéreo con un Sunderland

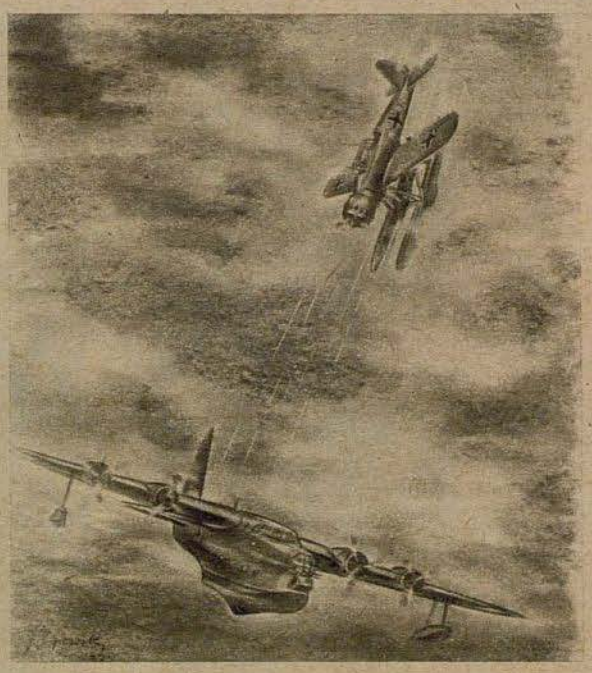
Un Arado 196 resiste la prueba de rotura

Por el alférez Reuter



Un acorazado alemán se encuentra navegando hacia la patria. La primera parte de la travesía transcurre sin entorpecimiento alguno. Pero al final somos avistados por un avión inglés de reconocimiento y pocas horas más tarde aparece un Short Sunderland. El inglés no puede ser alcanzado, pues vuela fuera del radio de acción de la DCA del acorazado y de sus naves de escolta, y la protección de cazas nos llegará sólo dentro de algunas horas.

El último medio que nos queda para rechazar al aparato británico, que tiene el deber de no perder el contacto con las unidades alemanas, es emplear el avión de a bordo. Rápidamente es preparado el pequeño Arado 196, que poco después se halla sobre la catapulta. El observador del avión se encuentra en el puente, con el comandante, para recibir órdenes. El comandante tiene aun algunos escrúpulos respecto al empleo del pequeño avión contra el aparato británico con su armamento poderoso. Pero el observador disipa las últimas dudas, pues tan desarmados tampoco estamos. Cuando apretamos el botón disparamos una considerable cantidad de hierro de nuestra ametralladora. Por fin, el comandante se decide y da la orden de actuación. El observador corre hacia la catapulta y entera al piloto de la acción que debe ser realizada, y éste siente una profunda satisfacción, pues por fin puede demostrar que con su aparato también puede disparar y que el Arado no sólo sirve para realizar vuelos de reconocimiento aburridos.

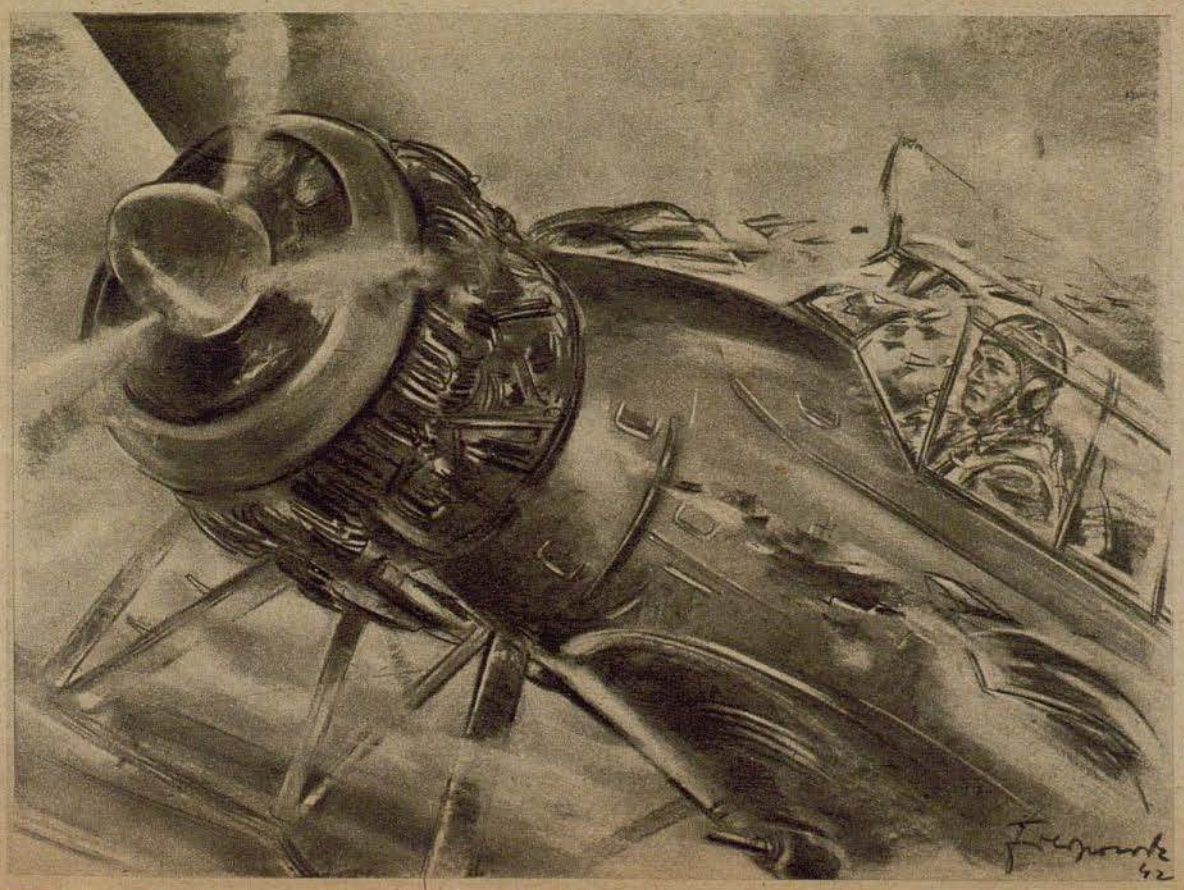


El Arado 196 despega de la catapulta de un buque de guerra, para lanzarse al ataque

Izquierda: "... En este momento, colocamos a nuestro aparato de cabeza y nos precipitamos sobre el inglés. El piloto dispara con ametralladora y cañón y sus proyectiles dan exactamente en el objetivo ..."

Diez minutos después de despegar de la catapulta tenemos al Sunderland al lado nuestro, pero el Tommy no se molesta al ver que le acompaña un aparato alemán. Pocos instantes hay un pequeño intercambio de fuego, pero por lo demás todo continúa como antes. Luego ganamos un poco en altura y volvemos a atacar, pero nos indignamos porque no nos podemos acercar bastante al adversario, que es demasiado rápido. También el tercer ataque fracasa.

Poco a poco ganamos la convicción de que normalmente no nos podríamos aproximar al enemigo, y por ello jugamos todo a una carta. Nuevamente ganamos altura y esperamos hasta tener al británico exactamente debajo nuestro. En este momento colocamos a nuestro aparato de cabeza y nos precipitamos sobre el inglés. El piloto dispara con ametralladora y cañón y sus proyectiles dan exactamente en el objetivo, de manera que el Tommy se ve obligado a cambiar su dirección. Profundamente contentos en vista de que por fin podemos atacar al enemigo, ya no prestamos atención al velocímetro. Hace mucho rato que la raya roja de la velocidad máxima en el vuelo picado ha sido pasada, pero que importa eso! Seguramente, después de pasada la raya roja quedará aun un margen de seguridad. Pero, al querer enderezar nuevamente a nuestro aparato, este no obedece. Para empeorar la situación, la capota del motor se independiza y al volar por el aire choca con la ventana delantera de la carlinga, rompiéndola. Las válvulas de ventilación de los planos también vuelan por el aire, igual que el equipo de salvamento marítimo y algunas otras piezas pequeñas del avión. Poco a poco perdemos altura. El aparato sólo puede ser mantenido en el aire con el gas a fondo y en un amerizaje no se puede pensar debido al fuerte oleaje. Tenemos que tratar de llegar a tierra. El único consuelo que nos queda es que también el Sunderland ha emprendido vuelo de regreso, es decir, que no está en mejores condiciones que nosotros, y ante todo hemos cumplido nuestra tarea; el aparato inglés no atraerá más aviones enemigos hacia la región en que navegan nuestras unidades. El motor resiste 25 minutos con el gas a fondo. Profundamente felices amerizamos con nuestro aparato en un aeropuerto. El jefe técnico de la base examina la máquina e incrédulo mueve la cabeza, pero una vez más ha quedado demostrado, que cuando es necesario, nuestros aparatos son capaces de resistir incluso lo que parecería imposible.



Izquierda: "... Pero al querer enderezar al aparato, este no obedece. Para empeorar la situación, la capota del motor se independiza ..."

PK Dibujos del corresponsal de guerra Filipowsky



Apenas ha sonado la señal de alarma los artilleros corren hacia sus piezas

Desde la alarma hasta el derribo

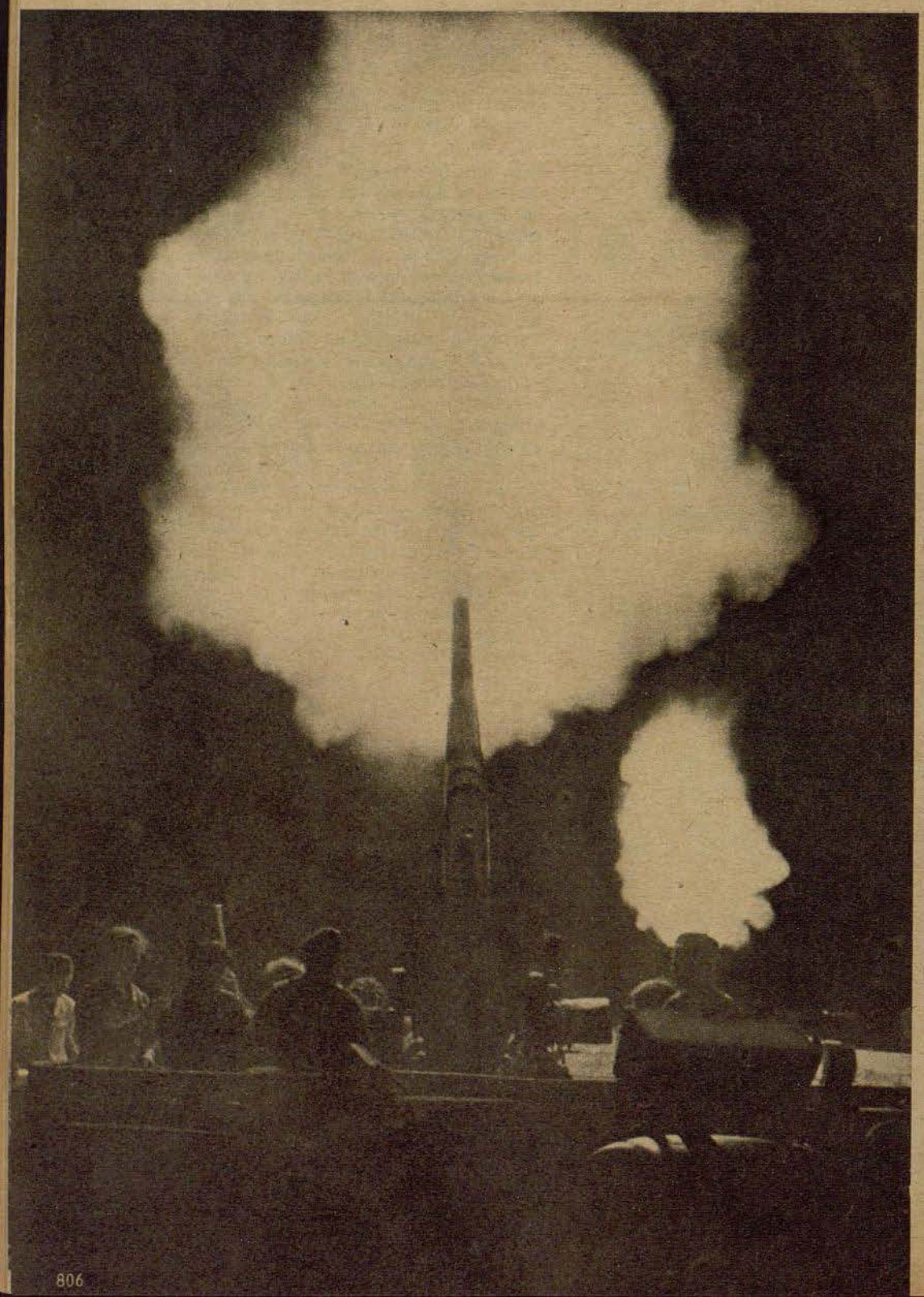
Una batería de la DCA frustra un ataque nocturno de bombarderos enemigos



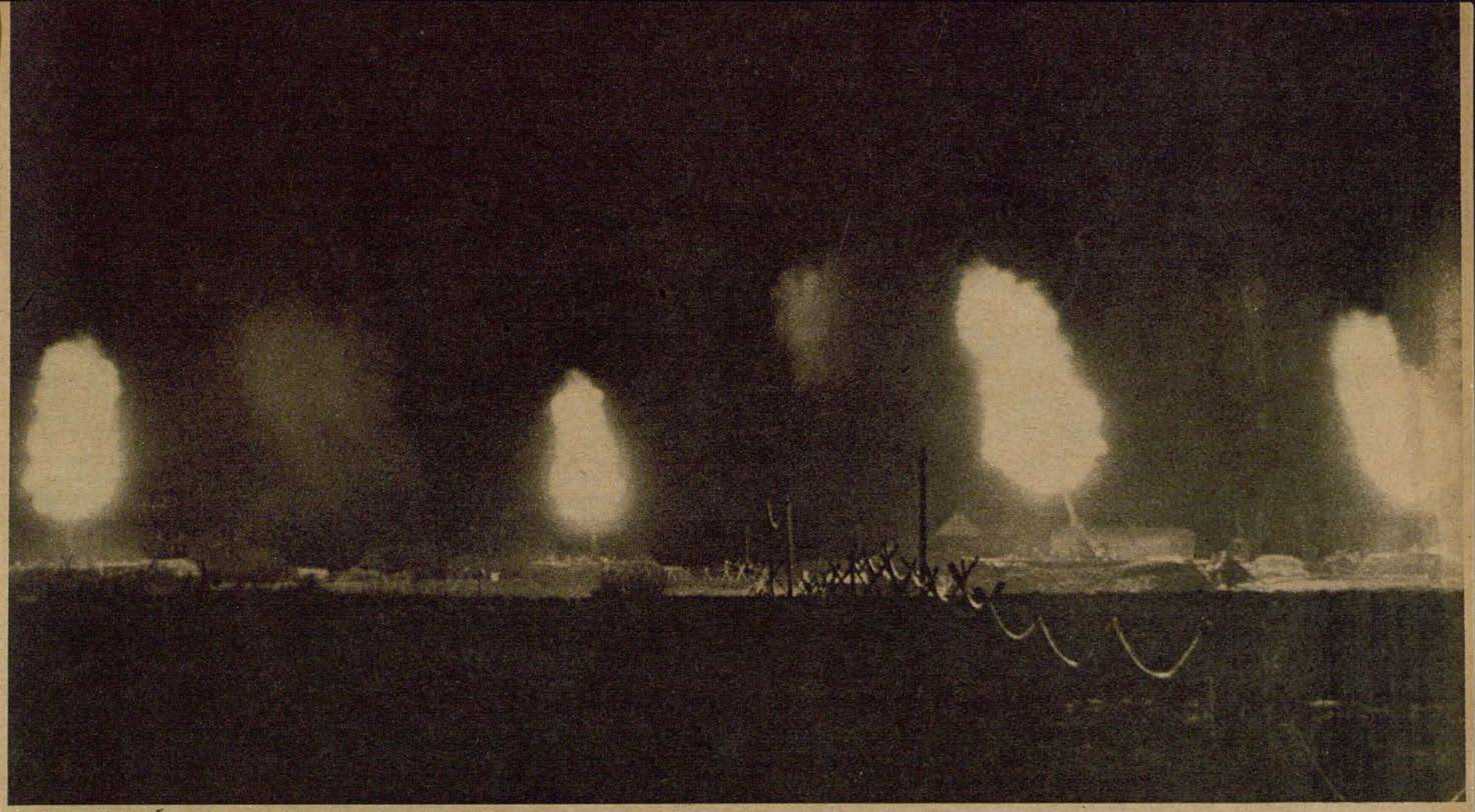
¡Alarma, Alarma! grita el artillero de servicio por el portavoz



El artillero de carga ha cogido una granada y la introduce rápidamente en el cañón de la pieza, actividad ésta que en caso de fuego continuado exige gran resistencia física y buenos músculos



Izquierda: Ahora sale el primer disparo. El fogonazo ilumina la noche. En segundo plano, el fogonazo de otro cañón



El fuego de la batería, visto desde el puesto del aparato de mando. Las cuatro piezas pesadas disparan con una exactitud de partícula de segundo. Por medio del cable visible en el primer plano son transmitidos los valores de tiro, calculados en el aparato de mando, hacia una escala iluminada que se encuentra ante el artillero encargado de dirigir el tiro



Debajo: El alférez que se encuentra en el aparato de dirección del fuego tiene a su cargo la dirección técnica de toda la batería. También él sigue con interés la caída del bombardero enemigo, después que la formación atacante ha sido dispersada por el fuego eficaz de la batería

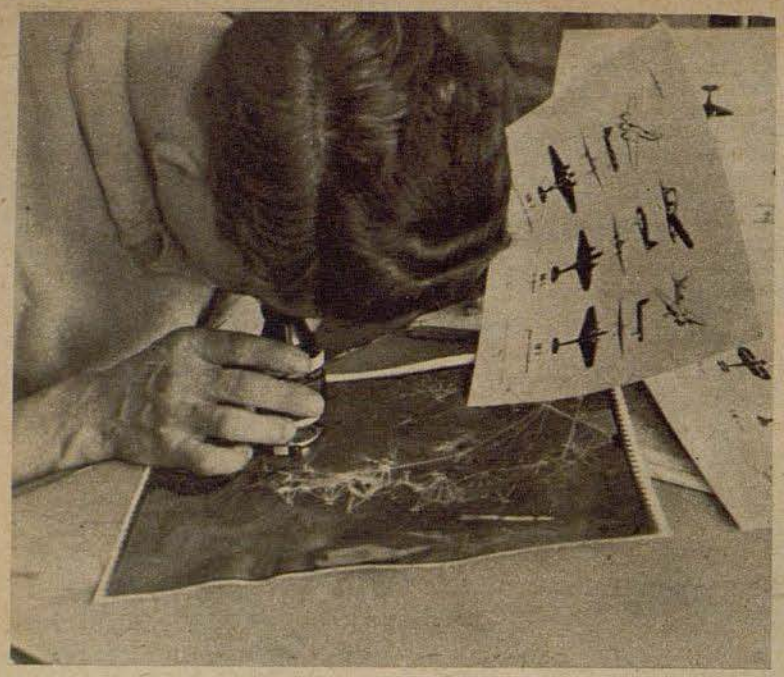


Los hombres trabajan con mucha serenidad, como si se tratara de una maniobra. Atrás se ve al jefe de la batería que observa el fuego. A su lado, el artillero encargado de la puntería de dirección, y adelante el artillero encargado de la puntería de elevación

PK Fotografías del corresponsal de guerra Sperling (Sch)



Izquierda: ¡Blanco! El avión enemigo se precipita envuelto en llamas. Los gritos de júbilo de los artilleros acompañan la caída de la columna de fuego hacia la tierra



Allí donde ya no alcanza la visibilidad del ojo humano, la técnica más avanzada suple la falta y se inicia el servicio fotográfico de nuestros aviones de reconocimiento de gran alcance. Completamente solos y expuestos a la potente defensa enemiga, se adentran profundamente en la retaguardia del enemigo, para suministrar al mando valiosos datos para sus operaciones tácticas y operativas

PK Fotografías del corresponsal de guerra Hagens (HH)

¡Noventa aviones enemigos, e incluso se detallan los diferentes tipos! Esto se desprende de la fotografía tomada sobre la base aérea del enemigo. ¡Magníficos objetivos para los bombarderos alemanes!

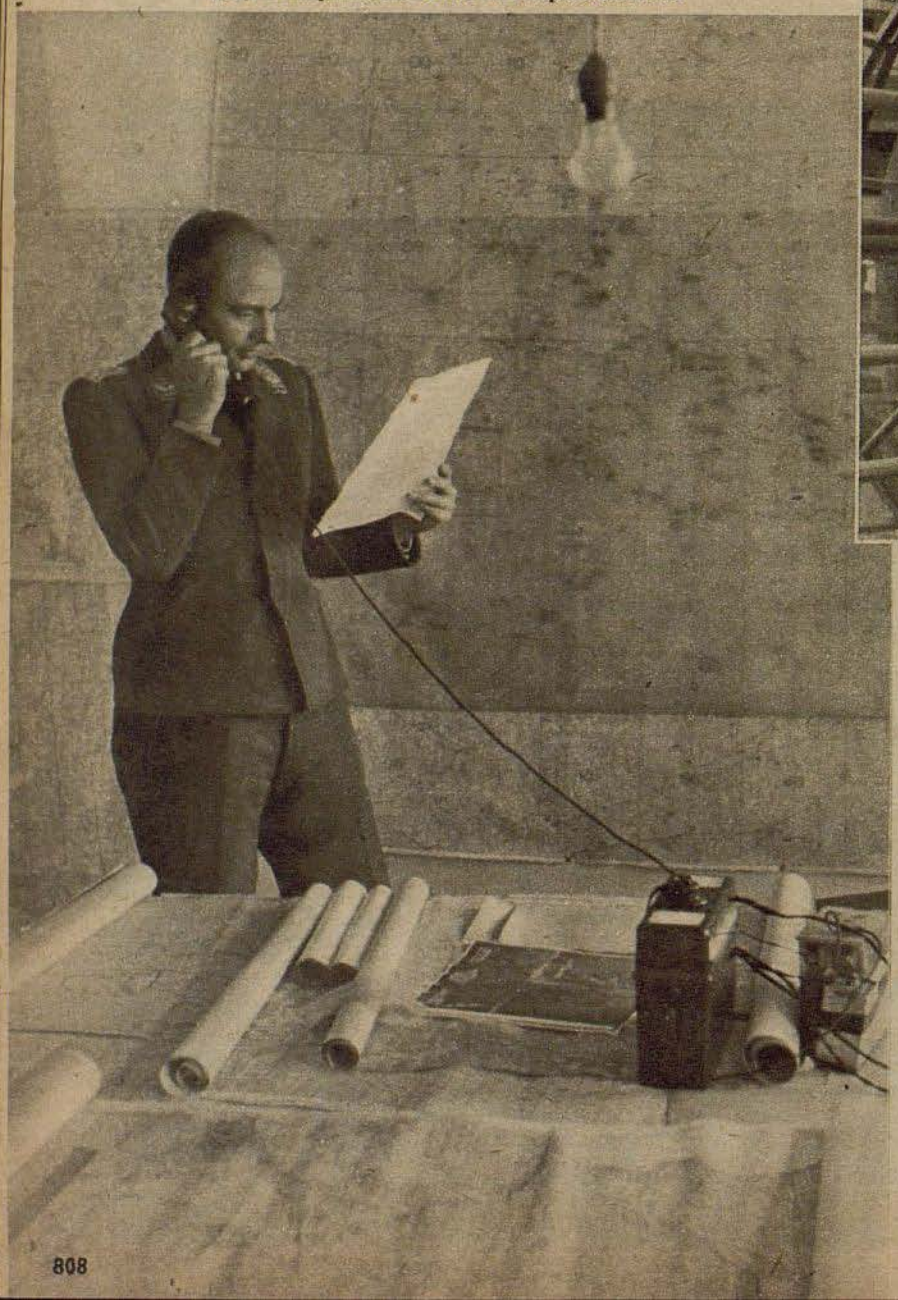
Los primeros frente al enemigo

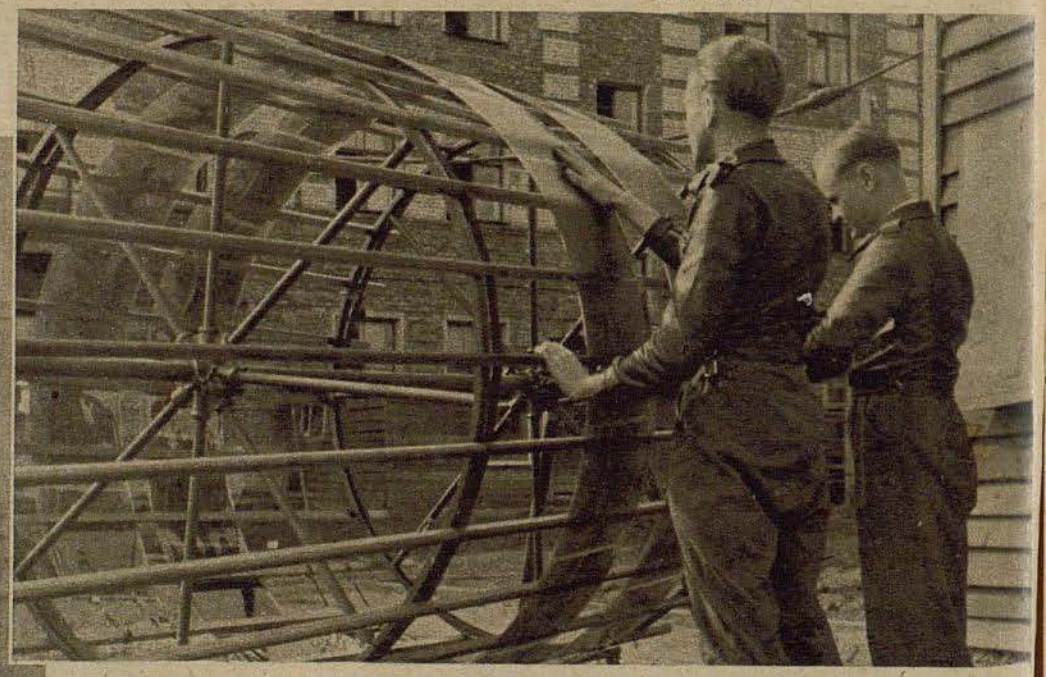
La callada labor de nuestros aviones de reconocimiento a larga distancia



Acaba de aterrizar un avión de reconocimiento a larga distancia. Se trataba de explorar un aeródromo soviético. El motociclista lleva a toda velocidad los rollos a la sección de información fotográfica, donde las fotografías son examinadas y valorizadas

Debajo: Antes de que las copias con los objetivos indicados por la valorización sean enviadas a la escuadra aérea, el Jefe de escuadrilla de los aviones de reconocimiento de gran radio de acción comunica por teléfono los resultados obtenidos. Poco más tarde se preparan los bombarderos para asestar golpes aniquiladores contra el avispero soviético





Una vez revelado este gigantesco film es puesto sobre un gran tambor, donde se seca

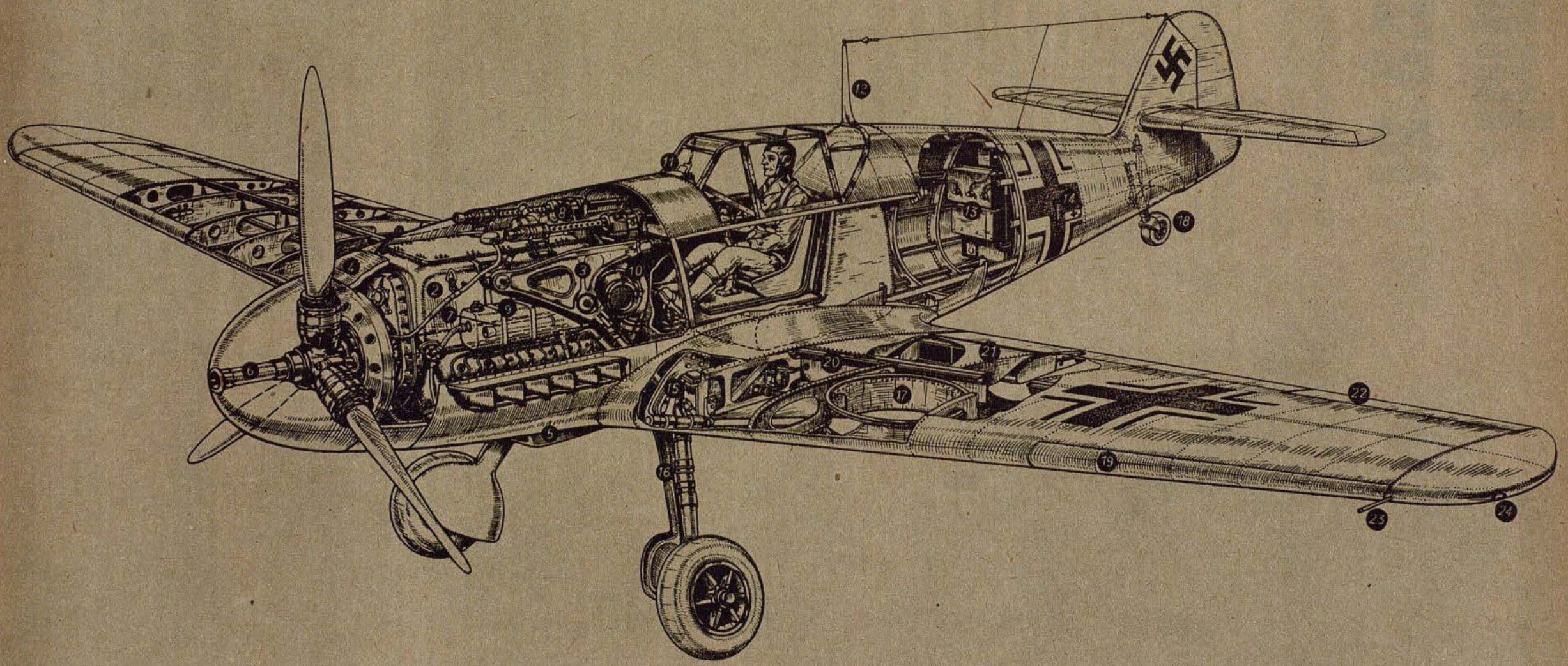


El laboratorio ha trabajado rápidamente. Ahora se trata de entregar el valioso material de reconocimiento a la sección de información fotográfica



Con lupa y al trasluz el personal adiestrado descubre los más difíciles enmascaramientos del aeródromo soviético

El avión Messerschmitt Me 109

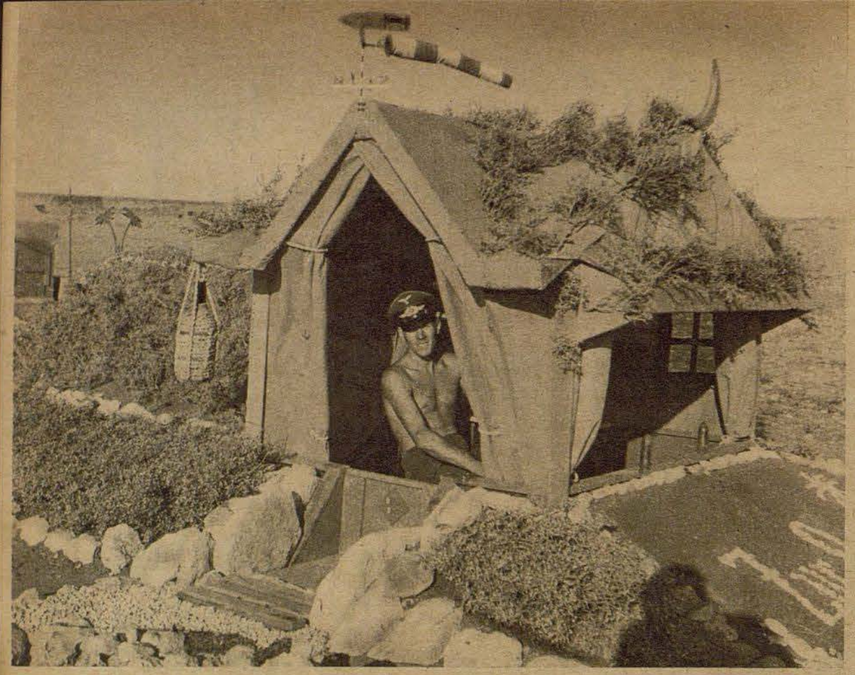


Cuando en el año 1937 el avión monoplaza de caza Messerschmitt "Me 109", que acababa de ser creado, venció a todos los competidores en la prueba internacional para aviones de guerra realizada en Zurich, poniendo así de manifiesto que era el mejor avión de caza del mundo, la sorpresa general fué grande. Alemania, que no podía dedicarse a la construcción de aviones militares desde la primera guerra mundial, había alcanzado y superado de primera intención el nivel técnico del extranjero. Realmente, el tipo "Me 109" era un gran éxito, una obra maestra de la técnica de la aviación. El éxito del Me 109 fué tanto más soprendente por cuanto su constructor, el profesor Messerschmitt, se había dedicado hasta ese entonces a la construcción de aviones planeadores y aparatos de deporte y de tráfico. Construído a base del avión de tráfico Bf 108 "Taifun" de la empresa Bayerische Flugzeugwerke — que más tarde se convirtió en la empresa Messerschmitt S. A. — el caza monoplaza Me 109 fué destinado desde un comienzo a desarrollar altas velocidades. Ya en sus primeros modelos, la construcción aerodinámica fué ejemplar y ha sido perfeccionada más aún. El fuselaje de corte ovalado, cuya forma aerodinámica queda conservada desde el cubo de la hélice hasta los timones, está completamente libre de construcciones que pudieran ofrecer un obstáculo. En su parte inferior sólo lleva un pequeño refrigerador de aceite. En cambio, los refrigeradores de líquidos del motor se encuentran en el interior de los planos, y sólo ofrecen una pequeña resistencia suplementaria. La ala baja es de construcción cantilever, y para la reducción de la velocidad de aterrizaje posee una ala de ranura a la altura del alerón de alabeo. El tren de aterrizaje y el espolón son retractables. El motor es un Daimler-Benz DB 601 de alto rendimiento, refrigerado por líquido, con una hélice de paso variable automático. El Me 109 está construído íntegramente de metal, especialmente de metal liviano. Es digno de mención, que la construcción de los planos se basa en las experiencias de la construcción de aparatos planeadores; un larguero principal juntamente con el borde de ataque del ala forman una caja tiesa.
La rigidez de esta forma de construcción es muy elevada y ha demostrada en las luchas aéreas, con sus momentos de vuelo artístico y de vuelo en picado, que es muy superior a la de todos los tipos de aviones de caza del enemigo. — En el año 1937, un Me 109 conquistó el record de velocidad para aviones terrestres con más de 600 kilómetros por hora, y en abril de 1939, un avión especial del mismo tipo estableció el record absoluto de velocidad con 755 kilómetros por hora! — El tipo de avión Me 109, que en esta guerra se ha convertido en un concepto fijo tanto en los países amigos como enemigos, constituye una piedra angular en el desarrollo de los aviones de caza modernos. Desde la creación del Me 109, todos los países han comenzado a construir aviones de caza de ala baja cantilever de formas parecidas al aparato alemán citado.

1 Hélice de paso variable
2 Motor D B 601
3 Soporte del motor
4 Recipientes de aceite
5 Refrigerador de aceite
6 Caño blindado
7 Cañón del motor
8 2 ametralladoras
9 Recipiente de agua
10 Cargador
11 Alza de reflejo
12 Antena
13 Aparato de radiotelegrafía
14 Objetos de sanidad
15 Capota del tren de aterrizaje
16 Tren de aterrizaje retractable
17 Espacio para la rueda
18 Espolón retractable
19 Ala delantera
20 Larguero
21 Radiador de agua
22 Aletón de alabeo
23 Tobera para el velocímetro
24 Luz de posición

Improvisaciones en la guerra del desierto

El marido de uniforme — Jardines de piedra a la luz de la luna — El bar en la caverna
Lucha contra la letargía — El milagro de la casa de material / Por el alférez Fritz Dettmann



En la soledad del desierto africano, un aviador ha improvisado un verdadero idilio para vivir. Del jardín de piedras se levanta la tienda de campaña cual si fuera una glorieta

En los libros de Karl May, todo esto nos había sido expuesto de manera diferente. Este célebre escritor difunto nos ha servido las aventuras sin detenerse en la introducción. Era indiferente en qué país pisaba la tierra, pues él conocía sus costumbres y leyes, hablaba las lenguas de las tribus, ya fueran sioux o tuaregs, y pronunciaba con facilidad nombres, cuya longitud nos haría callar, porque frente a ellos la fórmula química del piramidón sería una palabra fácil, como ser "Hassan-ben-abulfeda-ibn-haukal al wardi-jussuff-ibn-abul-foslan-ben-ishak al duli". Pues se debe saber, que la lengua de un oriundo de Sajonia, patria de Karl May, es capaz de pronunciar nombres que escritos alcancen de Bengasi a Kashenah . . .

¡No, no es que quiera decir algo contra Karl May! Cuántos soldados alemanes, que por la guerra fueron llevados a territorios en que el hombre es considerado aún como huésped no deseado, recordaron repentinamente su niñez cuando vivieron estas aventuras leyendo los libros de Karl May. ¡Y esa lectura ha tenido su valor! Pues los soldados son hombres que han crecido en el siglo de la técnica, acostumbrados a mucha comodidad, que apretaban el botón cuando querían iluminar o calentar una habitación, que se dejaban llevar por escaleras rodantes, detrás de los cuales se cerraban automáticamente las puertas y a los que el panadero llevaba todas las mañanas los panecillos frescos. Pero de pronto, esos mismos hombres se encontraron, sin período transitorio alguno, en medio de una lucha por espacio vital, lucha que por parte de la naturaleza estaba aún llena de secretos. Aquí el hombre estaba comenzando a dar la forma deseada a su alrededor, y donde ello no era posible debía adaptarse convirtiéndose en una persona nueva, si quería imponerse. Aquí se comenzaba nuevamente a pensar clara y sencillamente, el sentido y la mano práctica demostraban su valor y una gran parte del éxito del hombre dependía aquí de cómo dominaba todos los problemas, echando mano a lo que llamamos improvisaciones. En tales zonas, todos, desde el mariscal hasta el simple conductor de vehículos de abastecimiento, dependen de la improvisación. Esta es el hilo de oro que pasa por los acontecimientos bélicos y por todos los demás que se presentan en la vida diaria.

El marido uniformado, capaz de fijar un botón en el lugar prescrito con la ayuda de hilo de cáñamo, no es un improvisador, por lo menos en Africa, porque sólo es capaz de hacer lo que hacen los soldados en todos los demás frentes.

Nuestra improvisación es otra cosa muy distinta, porque a veces puede ser de importancia decisiva. Solamente en el terreno técnico de la aviación podrían ser citados innumerables ejemplos, en que los pensamientos claros y las manos hábiles de un mecánico de a bordo fueron mucho más fuertes que todas las circunstancias de los alrededores, casos en que no sólo se trataba de "hacer algo imprevisto", sino que de improvisar sin tener a mano los medios necesarios, en este caso herramientas, etc. Esto es la improvisación africana, llevar a la práctica una idea, sin saber al comienzo con qué medios.

Uno de los peores enemigos del soldado alemán en Africa es, con el correr del tiempo, la letargia. Esta es más peligrosa que el sol implacable, que las moscas y mosquitos y que una tormenta de arena de diez horas. Pues la letargia extrae su fuerza de la soledad de esta tierra, nace del continuo e inalterable color amarillo de la arena, del azul claro del cielo y del azul oscuro del mar. Ni un solo árbol, ni un arbusto, ni un ser humano que no sea un soldado, pero una libertad de ir hacia todas las direcciones, libertad con la que no se puede hacer absolutamente nada, porque no es aprovechable. Y entre el soldado y la patria un mar que separa más que 2000 kilómetros de ruta terrestre. De todos estos momentos dados se abastece de fuerza la letargia, para atacar al hombre, en las grandes pausas entre las batallas, para enfermarlo en su interior y exterior y para matar todo su interés por las cosas que anteriormente le interesaban. Este es el estado preliminar de una verdadera enfermedad futura, a la que antecede una sequía espiritual.

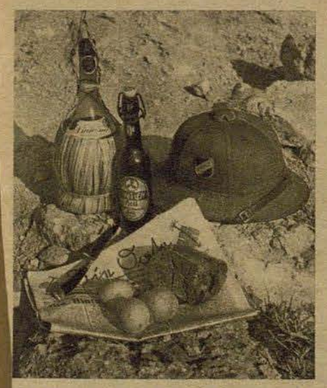
Intervenir aquí es la gran tarea del improvisador africano, tarea que llega casi a ser igual que la de un médico. Aquí en Africa hemos tenido a un jefe de sección, que incluso en las épocas más duras y calurosas encontraba medios para volver a entusiasmar continuamente a sus hombres, interesarlos por cosas que al comienzo parecían un juego privado pero que no obstante eran de gran valor práctico y que desviaba la atención de sus soldados de las cosas aburridas. De ésto solamente son capaces los hombres que disponen de tanta resistencia física como fuerza moral y que resuelven con facilidad sus problemas propios.

Una vez tuvimos un aeródromo, cuyos alrededores desolados, cubiertos de piedras, podrían haber sido paisajes de la luna. Ya en el límite del campo de aviación, todo paso que uno daba era un martirio. Las piedras amenazaban con cubrirlo todo. Catorce días después, el paisaje no podía ser reconocido. El hombre se había librado de la presión que sobre él ejercía ese desierto de piedras, había construido caminos que comunicaban a las diferentes escuadrillas, jardines de piedra en los que, por cierto, también había solamente piedras, pero colocadas como se las deseaba, y además había construido casas de material, por las que no obstante pasaba el viento refrescante y que ofrecían cierta protección frente a los cascos de granadas. Y más comodidades que las tiendas de campaña. Tal medida, en la que colaboran todos, es un desafío para todos los elementos ambiciosos. Nadie se asombró cuando un buen día comenzó a funcionar, en una de las casas de material, un surtidor de agua, y cuando comenzaron a funcionar tantas instalaciones para baños que cada uno de los hombres podía disfrutar de ellas. El descubrimiento de una cueva rodeada de piedras permitió la creacion de un bar en la caverna, donde todos encontraban distracción y bebidas, en la medida que lo permitía el abastecimiento.

El punto culminante de estas improvisaciones fué — además de algunos concursos interesantes — una fiesta que se celebró con motivo de cumplirse el primer aniversario de actuación en Africa. Nuevamente, el improvisador mató varios pájaros de un solo tiro. Ya desde varias semanas antes, todas las horas libres del personal de servicio y de las tripulaciones eran dedicadas a los preparativos. La fiesta les quitaba el tiempo para pensar en todo aquello que en caso contrario habría matado lenta pero seguramente toda alegría. Y fué una fiesta, entre las piedras grises, que no podría haber sido más divertida en ninguna feria en la patria, por la sencilla razón de que estas horas divertidas habían sido conquistadas, en duros trabajos, por cada uno de los participantes.

Otro ejemplo: en la época de las duras luchas se buscó una posibilidad para proporcionar cierto recreo a las tripulaciones volantes. Vivían y dormían en tiendas de campaña, es decir, entre cuatro "paredes" constantemente movidas y sacudidas por el viento del mar.

Algunas semanas más tarde se encontraba, en el lugar más lindo de la costa, una casa de material con terraza, en la que por las noches y en las horas libres se podía estar sentado y desde la cual se podía ver el mar. El interior de esta casa era muy cómodo, con asientos, cuadros en las paredes y un pequeño bar en un rincón. Aquí se bebía café o aguardiente, cuando había, y lo principal era que por fin se tenía un piso firme bajo los pies, un verdadero techo sobre la cabeza y cuatro paredes que no se estremecían bajo todo golpe de viento. Y esto último era lo más importante, pues cuatro paredes fijas son algo maravilloso para todo aquel que no las haya tenido mucho tiempo.



Solamente un hombre que haya recogido experiencias en el Africa puede apreciar cuanto talento de organización se necesitó para posibilitar este bodegón

En septiembre nos llegó un diario que calificaba a este teatro de guerra de verdadero dorado. Los platos únicos — decía el diario — desaparecen ante los platos de comidas asadas y al lado de las carnes conocidas aparece el camello en la lista de platos. Las gacelas tiernas serían comidas asadas y las bananas con huevos fritos. Pues, tan espléndido no era todo aquello, pues los camellos que aparecían de vez en cuando eran necesitados para otros fines por los indígenas, y las gacelas son aquí un bocado tan exquisito que tal vez cada décimo "africano" lo habrá probado. En lo que respecta a los huevos fritos hemos podido comprobar que en nuestra zona, en un espacio de 800 kilómetros, hay cuatro gallinas y un gallo.

De las bananas ni que hablar. Pero en esta relación se debe citar la capacidad de improvisación de los cocineros. En tiempos en que las bombas eran más importantes que coliflor, y la bencina más importante que cerveza bávara, estos cocineros supieron embellecer la vida con variaciones siempre nuevas de conservas que siempre eran las mismas. Hay cocineros que convierten a las sardinas en aceite en arenques fritos, y esos hombres no les tienen temor a la carne en latas si tienen a disposición una sartén y un poco de grasa.

También la solución hallada por uno de los oficiales de más edad de la Luftwaffe en Africa, cuando la lluvia nocturna de bombas comenzó a cansarle, merece ser citada.

Cuando el oficial, de más de 60 años de edad, se había cansado de los saltos de su tienda de campaña hasta el refugio, se hizo cavar un agujero en la tierra, tan profundo como una fosa, puso su catre dentro y desde entonces durmió tranquilo. El ejemplo más bello de una improvisación militar es la acción del general de brigada Ramcke y de sus hombres. Hoy en día todos conocemos la improvisación y reconocemos, que este hilo de oro, que se encuentra en la mano de cada soldado, es de importancia decisiva si lo sabe manejar con energía, previsión, fuerza de voluntad militar y un poco de suerte.





Izquierda: Una improvisación que resuelve de manera práctica y humorística un problema de importancia vital para el europeo

Fotografías Servicio Scherl (1), Schloesser (1) Privadas (2)

Derecha: Un camión pensionado, tres barriles, una bomba y la ocurrencia de un soldado alemán permitieron instalar una ducha en medio del desierto



Capitán BUESEN †



Capitán KINDLER



Capitán LANG



Alférez BOERST

En agradecimiento y elogio por su heroica actuación en la lucha por el porvenir del pueblo alemán, el Führer concedió al capitán Lang, capitán de escuadrilla en una escuadra de Stukas como 148 soldado, y al alférez Boerst, capitán de escuadrilla en una escuadra de Stukas como 149 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas la
HOJA DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

LA ACCIÓN SIEMPRE ESTÁ VIVA



Capitán SCHMIDT



Capitán RESCH



Capitán FICK †



Alférez QUEDNAU



Alférez VON BARGEN



Alférez PUTZ



Alférez STRY



Teniente SEMELKA †

CÓMO MERECIERON LA CRUZ DE CABALLERO

El capitán Dr. Buesen, jefe de una escuadrilla de aviones de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, ha proporcionado valiosos datos al Mando, en más de 90 vuelos. Habiendo resultado herido en su último vuelo hizo un esfuerzo sobrehumano y aterrizó en lugar seguro con su aparato. Al día siguiente, este valiente oficial murió debido a sus heridas. — El capitán Kindler, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, obtuvo grandes triunfos durante numerosos ataques contra la navegación enemiga, industria de guerra y otros objetivos en Inglaterra. — El capitán Otto Schmidt, capitán de escuadrilla en una escuadra de Stukas, hundió 68.300 toneladas de registro bruto, un destructor y un submarino, mientras que en el Frente Oriental aniquiló 330 camiones, 61 tanques y 3 trenes completamente cargados. — El capitán Resch, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, obtuvo 60 victorias aéreas en duros combates. — El capitán Fick, capitán de escuadrilla en una escuadra de Stukas, hundió a un destructor inglés moderno y averió a un portaaviones mediante bombas arrojadas en pleno blanco. Durante un ataque contra concentraciones de tanques enemigos en el Frente Oriental murió como un héroe. — El alférez Quednau, piloto en una escuadra de bombardeo, se destacó especialmente en la lucha contra la Unión Soviética por sus ataques contra objetivos ferroviarios. — El alférez von Bargen, piloto y ayudante de grupo en una escuadra de Stukas, realizó brillantes acciones especialmente en Africa. — De las acciones del alférez Putz, piloto en una escuadra de bombardeo, merecen ser destacados sus vuelos de abastecimiento para el grupo del general de brigada Scherer, que se encontraba cercado en el espacio de Cholm. — El alférez Stry, piloto en una escuadra de Stukas, se destacó especialmente durante los ataques del 14 y 18 de junio de 1942 contra el convoy inglés destinado a Malta. — El teniente Semelka, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 68 victorias aéreas. Cayó en el Frente Oriental. — El brigada mayor Ahnert, piloto en una escuadra de bombardeo, derribó 80 aparatos enemigos. —



Brigada mayor AHNERT



Brigada HAFNER



Brigada MEVISSEN



Cabo SCHULTE †

El brigada Hafner, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 80 triunfos aéreos en numerosos combates. — El brigada Mevissen, piloto en una escuadra de bombardeo, destruyó 11 tanques, 9 baterías, destruyó o averió 8 trenes e incendió a un tren blindado. — El cabo Schulte, jefe de pieza en un regimiento de cañones antiaéreos, se destacó por su sangre fría en la defensa contra un fuerte ataque de tanques en el istmo de Kertch. Murió a raíz de las graves heridas sufridas

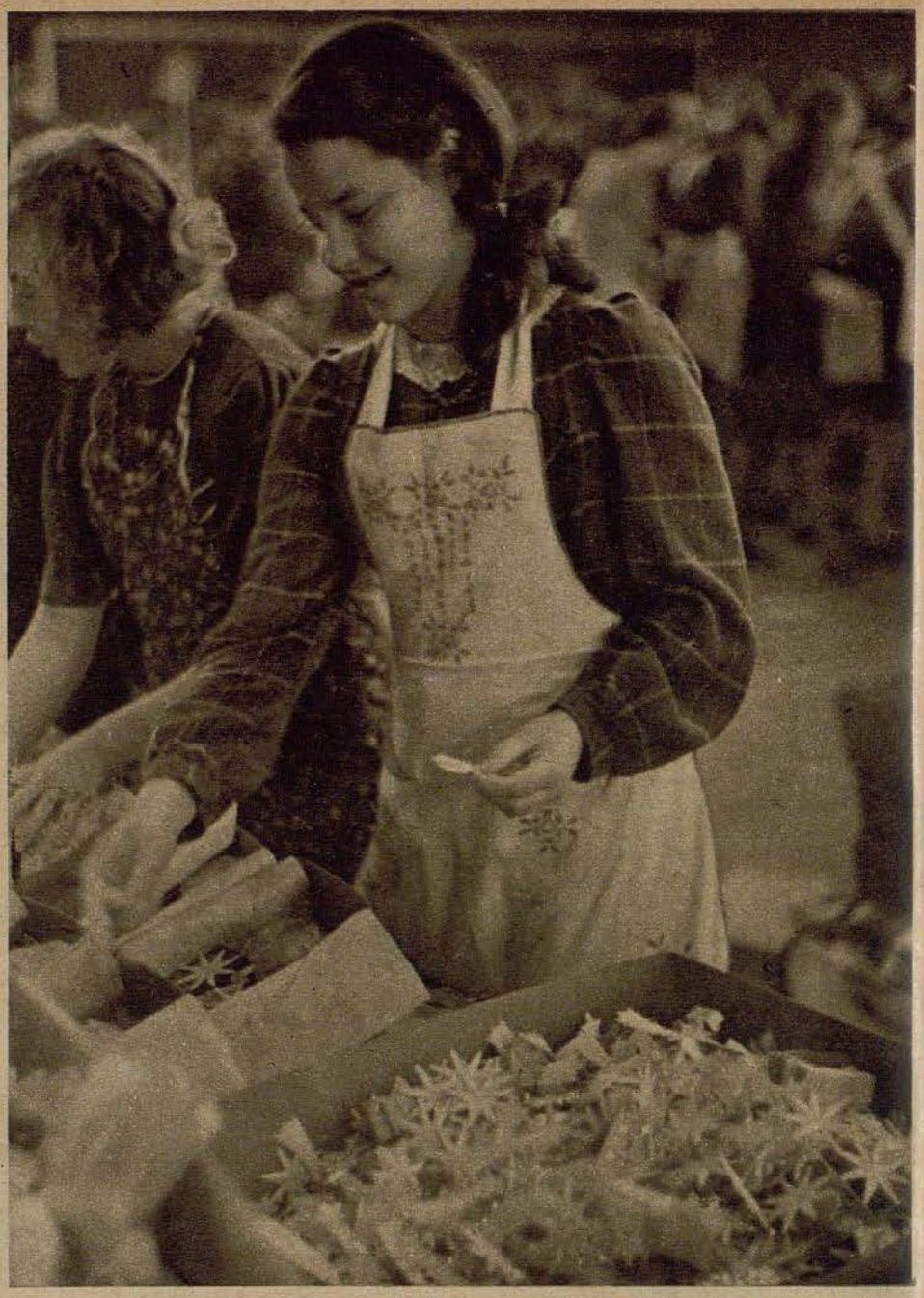
FK Fotografías de los corresponsales de guerra Gross (Atl), Hagens (Sch), Hoeppner (HH), Jütte (Sch), Kling, Krempl, Speck, Sperling (Atl 3), Weltbild-OKW, Scherl-OKW (5), Lagiller (Sch), Privadas (2)

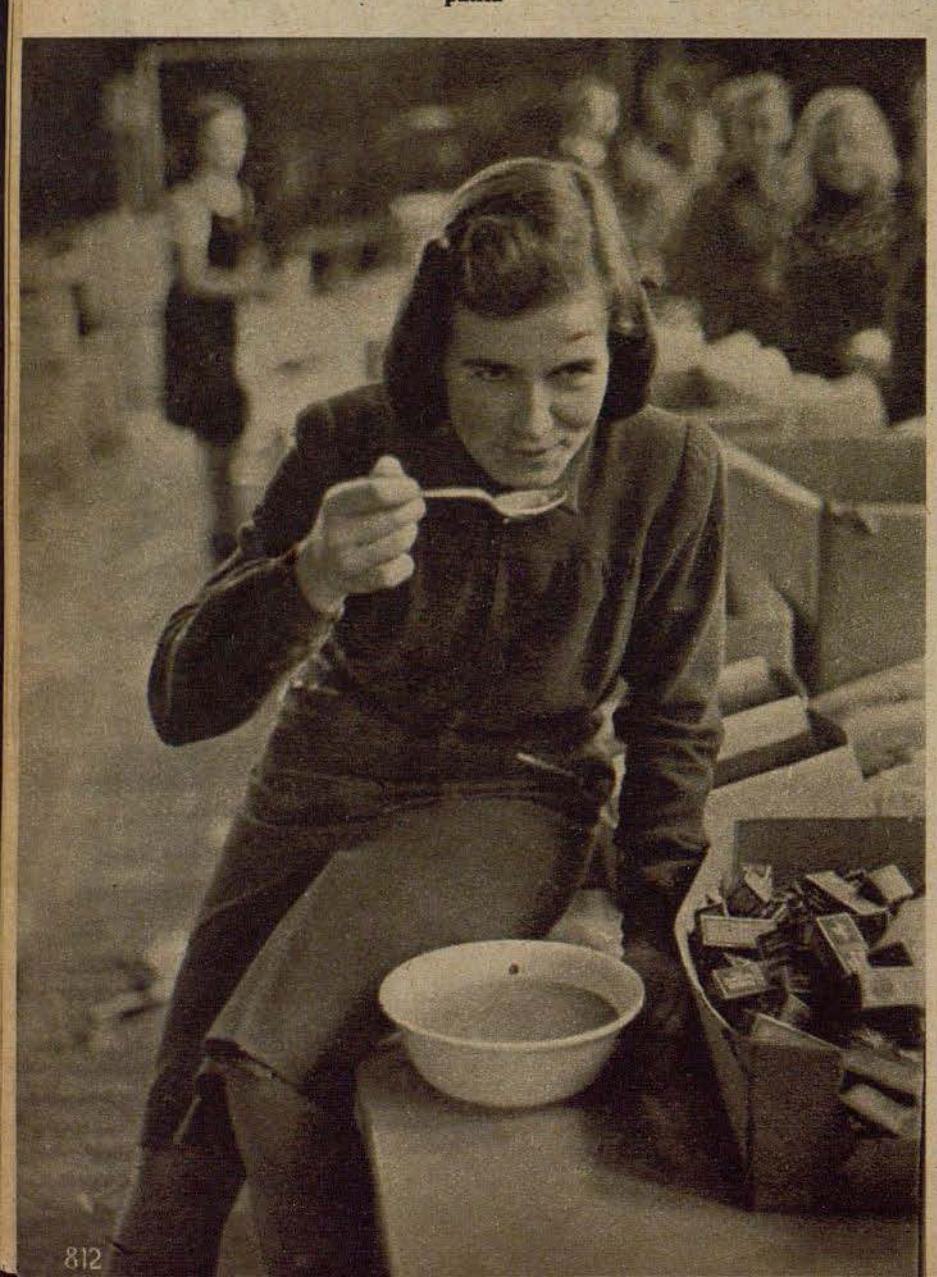


Los regalos de navidad del Führer para el Frente Oriental son empaquetados por 250 muchachas de las escuelas de Berlín, las que son relevadas constantemente

Paquetes de navidad para el Frente Oriental

En una de las grandes salas de gimnasia del campo de deportes del Reich reina gran actividad. Hábiles manos de muchachas hacen paquetes de navidad para el Frente Oriental. Son regalos del Führer que deben ser repartidos suplementariamente entre los soldados. Casi parece que el espíritu de lucha del campo de deportes se ha transmitido a las escolares berlinesas, las que realizan un certamen silencioso. El número máximo de paquetes hechos en un día en una sola mesa fué de 5450, y el término medio diario de todas las mesas es de 22.000 paquetes. Numerosos camiones retiran esta gran cantidad de paquetes, y las diferentes secciones del Alto Mando alemán los mandan al Frente Oriental. En Nochebuena, 250.000 combatientes se alegrarán de recibir estos pequeños saludos de la patria





Los paquetes de navidad contienen objetos prácticos: agua de Colonia, crema para zapatos, pasta dentífrica, cigarrillos, un juego de naipes y otras cosas que necesita el soldado. Naturalmente no debe faltar la estrella de navidad



Izquierda: El constante trabajo despierta el apetito. Al mediodía, cada muchacha descansa un ratito para satisfacer los deseos del estómago



Trabajo rápido como en la cinta sin fin: cada una de las muchachas tiene la tarea de colocar un objeto determinado en el paquete, el que pasa de un lugar a otro hasta quedar listo para ser enviado al frente

Informe ilustrado del Dr. H. Franz

Izquierda: Los paquetes, puestos a su vez en cajones, son cargados en camiones, que los llevan a la estación de carga del ferrocarril

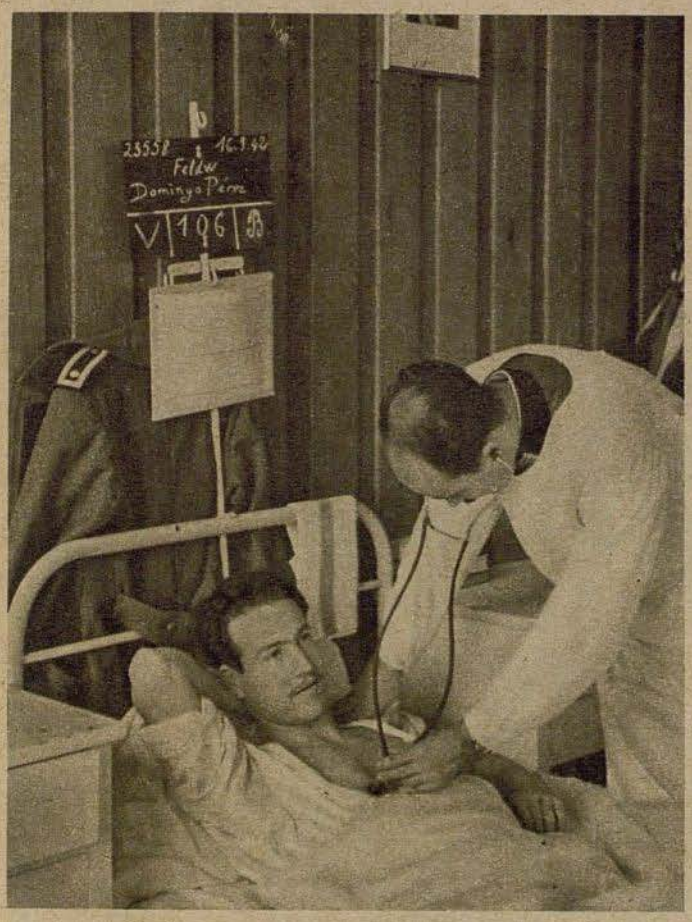
Hogar de restablecimiento de la División Azul

Los combatientes españoles del Frente Oriental que resultan heridos se encuentran al cuidado de médicos y enfermeras de España en los hospitales propios de la División Azul. Para los soldados de esta División existen un hospital de campaña, dos hospitales de sangre y dos hospitales en Alemania. Los que se encuentran en camino de restablecerse y los levemente heridos son reunidos en un hogar de restablecimiento, situado cerca de Berlín, hasta que puedan prestar nuevamente servicio en el frente. A orillas del lago Müggelsee, con sus hermosos alrededores, se encuentra el citado hogar en que los soldados vuelven a recuperar salud y fuerzas



Una institución bancaria de Berlín ha puesto su hogar de recreo a orillas del Müggelsee a disposición de la División española. Durante el invierno, los soldados gozan del buen aire en los alrededores del hogar, mientras que en verano el lago ofrece las mejores posibilidades de restablecimiento

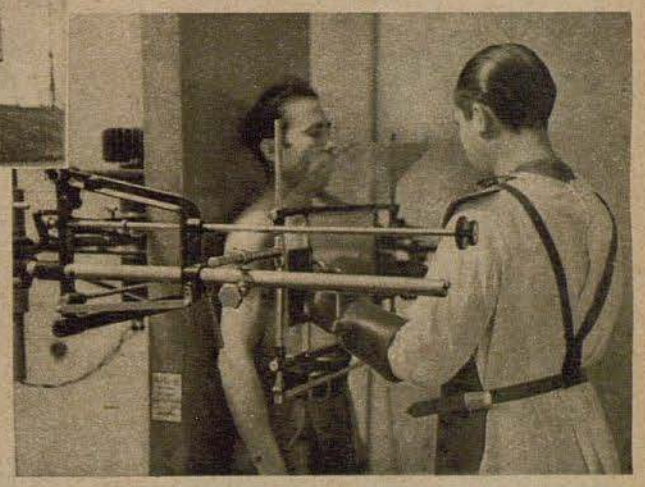
Informe ilustrado del Dr. H. Franz



Siendo cuidado por médicos españoles, este herido recupera rápidamente su salud



Un gran cartel con inscripciones en español y alemán indica la existencia del hogar



Abajo: En la sala de las radiografías. El hogar cuenta con todas las instalaciones modernas para el cuidado médico



El médico jefe del hogar, que ya ha prestado un prolongado servicio en el frente, conversando con una enfermera española

Abajo: Las figuras blancas reconocen su situación desesperada. En la sala de estar del hogar los enfermos cuentan con numerosas posibilidades de entretenimiento



Animales mimados

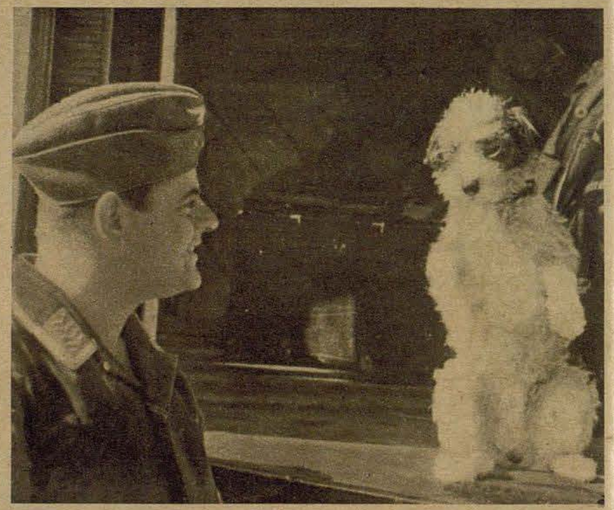
El cariño del soldado alemán con los animales



Izquierda: En esta enumeración de animales mimados y preferidos por el soldado alemán no puede faltar el "cerdito de la suerte". Poco antes del despegue se deja fotografiar, lo cual no le parece ocasionar disgusto. Satisfecho mira a su alrededor



Derecha: El observador de un bombardero aprovecha sus horas de ocio para criar conejos. Los conejitos que siempre hay en gran número son motivo de gran regocijo

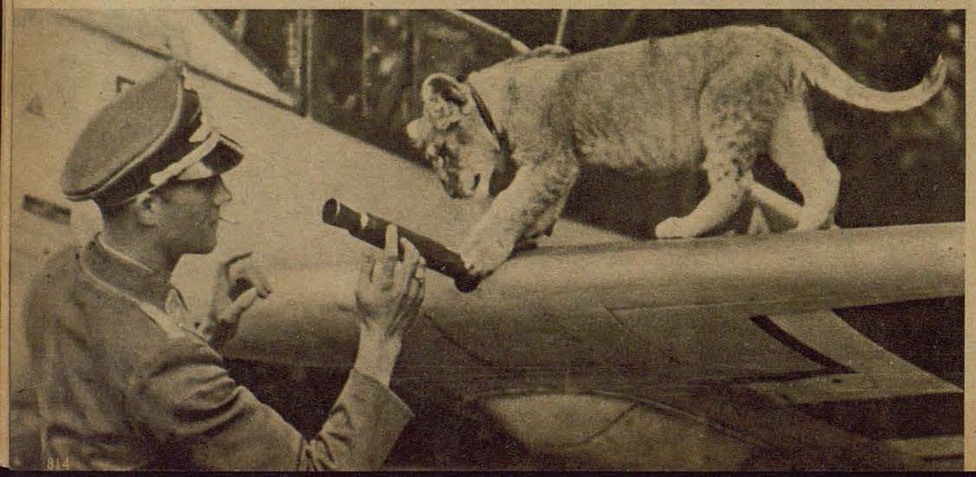




El papagayo "Loli" es tan simpático como curioso. Incluso los últimos restos de tabaco de la pipa no están seguros en su presencia



Este borriquillo está orgulloso puesto que le han nombrado solemnemente mascota de la escuadrilla



Jim se encarga de las funciones del maestro de carga del Ju de transporte. Para no perder detalle se ha puesto unas gafas

PK Fotografías: Schubert (Wb 3), Klink, Wahner, Eisenmann, Hermann, Andres (PBZ 5), Wenzel (HH 1), Eisemann (1) Sessler (Sch 1), particular (1)

El león de la escuadrilla, mimado por todos, puede poner la zarpa sobre el cañón. Al león británico no le convendría hacer conocimiento con esta arma





Así terminó un "gran amor". La moraleja de la historia: ¡No te fíes nunca del cariño de un cocinero!



Jacobo, el grajo de la escuadrilla, es tan dócil que come las golosinas de la mano de su amo

En la techumbre de un viejo molino junto a un aeródromo en Francia vive una lechuza, que ha hecho rápidamente amistad con este soldado. Se presenta puntualmente, posándose sobre el brazo de su amigo y le mira interrogativamente como diciendo: ¿Me has traído algo de comer?



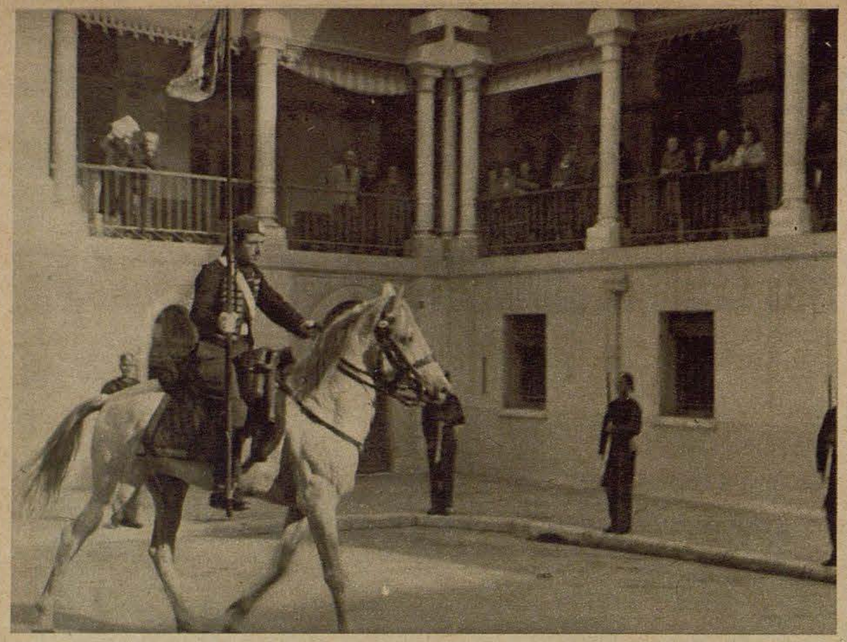
Debajo: Incluso el zorro ha encontrado un amigo que lo cuida como animal doméstico. Si a pesar de ello alguna vez mostrara su ferocidad, entonces no hay duda que iría a parar como adorno sobre los hombros de la mujer del brigada



La voracidad de este cuervo es insaciable. Se posa en los hombros de cada cual que le ofrezca algo de comer

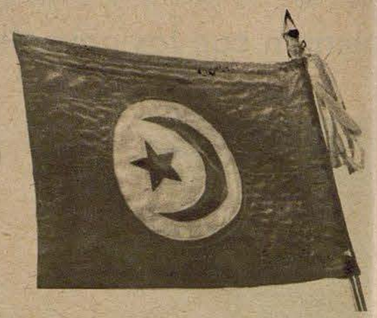


Derecha: ¿Quién lo hace mejor? En todo caso se entienden magníficamente. El mono de a bordo sigue siendo a pesar de sus travesuras el animal predilecto de toda la dotación



Derecha: El comandante de la guardia personal sabe que delante suyo se encuentra un corresponsal de guerra alemán con la cámara preparada, pero al parecer también su caballo ha aprendido a estar "firme"

Abajo: El estandarte del bey de Túnez, que sobre el fondo blanco lleva una media luna roja





Con timbales y trompetas

El bey de Túnez sale de paseo — Un cuadro lleno de colorido al margen de la guerra

Nuestros soldados que cumplen con su obligación en países lejanos ven a veces cuadros de cuentos de hadas, de los cuales se ha soñado en la niñez, cuadros de las mil y una noches, llenos de música oriental, caras de color cobre, trajes riquísimos, caballos árabes y palacios de oro. Durante una visita en Túnez, soldados alemanes que sienten aún en sus oídos el ruido de motores de mil caballos de fuerza se detienen de pronto ante una procesión rica en colores, que no tiene ningún rasgo común con los duros cuadros de la guerra que se desarrolla a algunos kilómetros más al oeste. El bey de Túnez realiza un paseo. Guardias indígenas presentan armas. Los colores vivos de sus uniformes resplandecen bajo los rayos del sol africano. A la vanguardia se encuentra un jinete con lanza, consciente de su dignidad





El coche de gala ha entrado en el patio de la residencia. En lo alto se encuentra sentado el cochero personal, mientras un funcionario de la corte, que ha envejecido prestando sus servicios, espera la llegada de su amo

Abajo: También soldados alemanes se han puesto a disposición como guardias de honor. Por cierto que en su uniforme de campaña ofrecen un aspecto muy diferente al de los jinetes indígenas





Su Alteza, el bey de Túnez, que gobierna a 3 millones de musulmanes, en su uniforme de gala



Ante la entrada de los aposentos del monarca se encuentra la guardia personal con la bayoneta calada. Aquí suena un enérgico "¡alto!" para todo ajeno

PK Fotografías del corresponsal de guerra Bueschgens (PBZ)

Izquierda: Con timbales y trompetas es acompañado solemne y ruidosamente todo paseo del bey

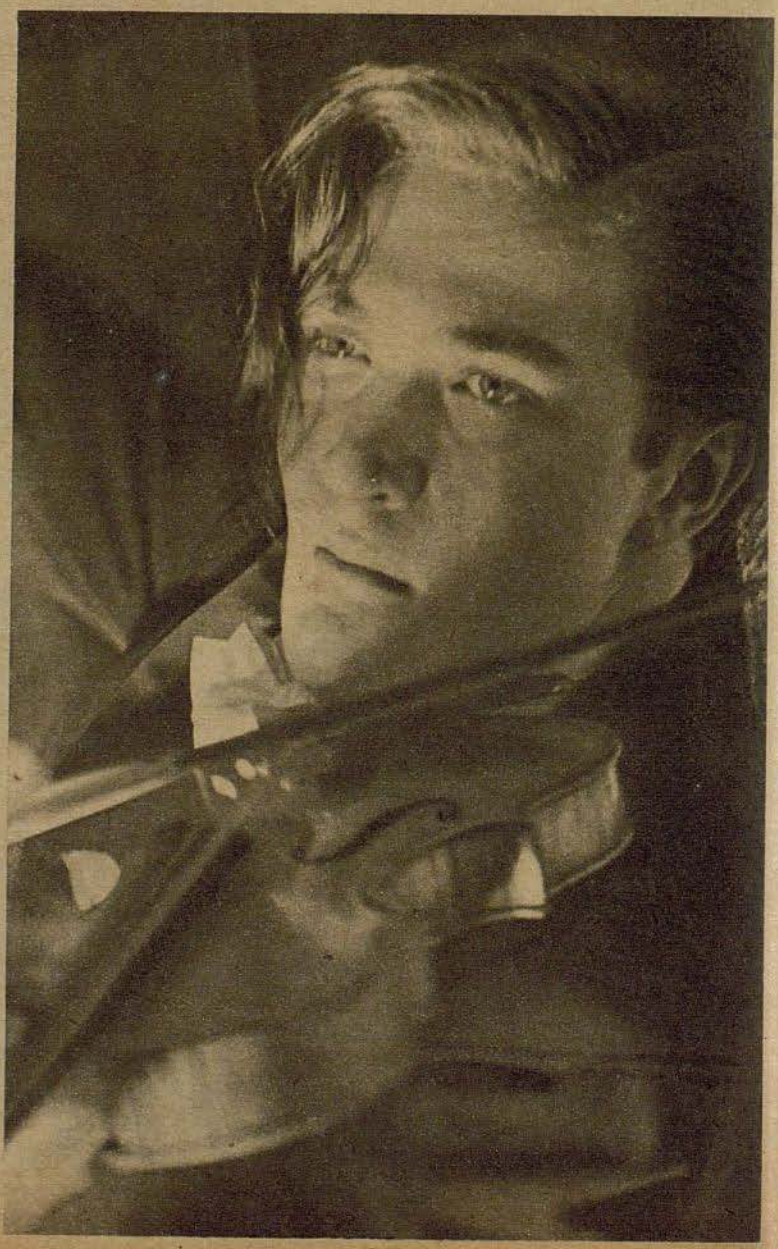


Gerardo Taschner

Primer violín de la Orquesta Filarmónica de Berlín



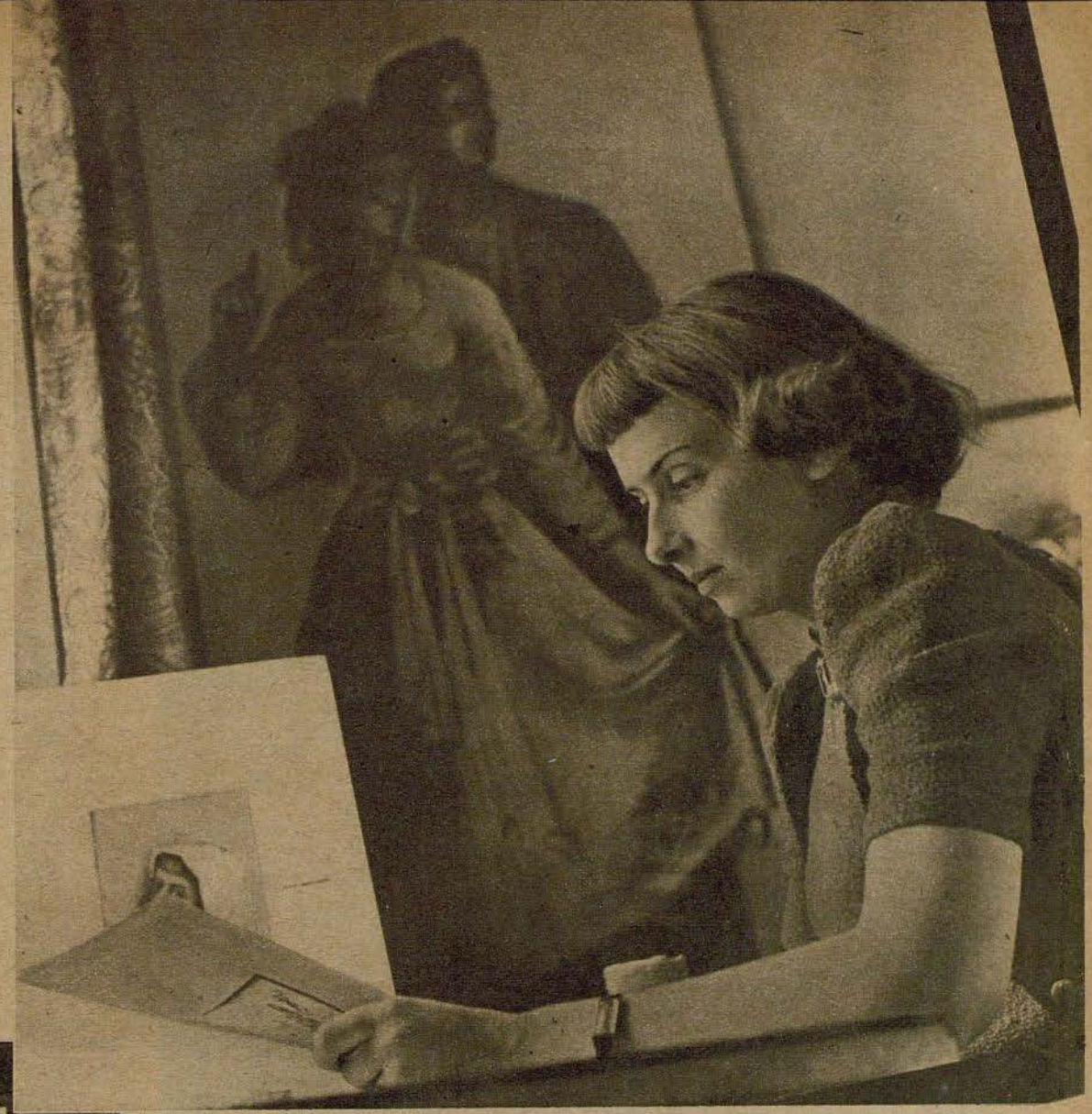
Cierto día un joven se presentó ante los Filarmónicos de Berlín para ofrecer una prueba de su capacidad. Los miembros de la orquesta lo observaban con escepticismo, pensando: ¿Será capaz este muchacho, de 19 años de edad, de interpretar la "Chaconne" de Bach, obra adecuada para examinar a los violinistas maestros? Pero cuando terminó la interpretación sucedió algo singular: todos los miembros de la orquesta saltaron de sus asientos, aplaudiendo frenéticamente. Este día, Wilhelm Furtwängler y sus filarmónicos acogieron al joven músico en calidad de primer violín. Hoy en día, año y medio después, se sabe que se trata de un talentoso especial, como se lo encuentra muy raras veces. Gerardo Taschner ha nacido en 1920 en Jägerndorf, en Sudetelandia. A los 8 años fué alumno del profesor Hubay en Budapest y teniendo 10 años mereció el primer premio en una prueba internacional de Viena. Al comenzar la guerra y después de haber dado una serie de conciertos en América, donde obtuvo gran éxito, ingresó como primer violín en la Opera de Brünn. De aquí lo llevó Wilhelm Furtwängler a Berlín. "Toda mi felicidad es la música. Cuando se ha apagado el último tono casi podría llorar por haber terminado de tocar." Así habla Gerardo Taschner

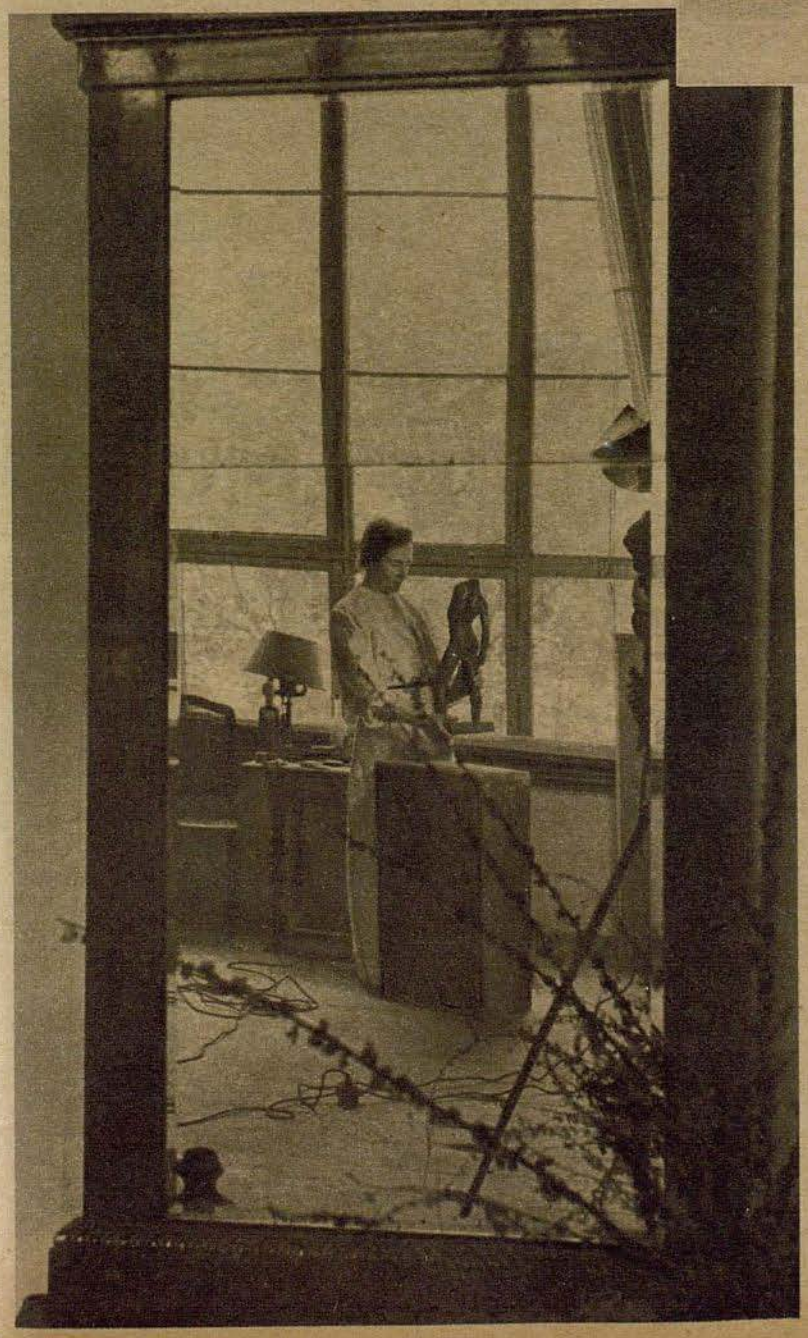


La mujer creadora



María Neppert-Boehland con un proyecto de decoración de pared en el Ministerio de Correos del Reich. Derecha: Elfriede Glaser-Kempf ante una de sus pinturas decorativas. — Abajo: La condesa Dohna en su estudio





Hoy en día casi nos parece incomprensible, que la mujer creadora, después de un desarrollo cultural de milenios, sólo parezca en el último tiempo digna de atención, ¿No hubiera sido mucho más natural, que desde el comienzo del mundo la mujer amante de lo bello se dedicara a dar formas a la belleza, en lugar de hacerlo el hombre luchador? El hecho de hoy en día es posible que la mujer sea creadora demuestra que siempre podría haber sido así, si no le hubiera faltado — también por naturaleza — el espíritu de lucha. Sólo la liberación de la mujer ha permitido que ésta desarrolle sus capacidades creadoras

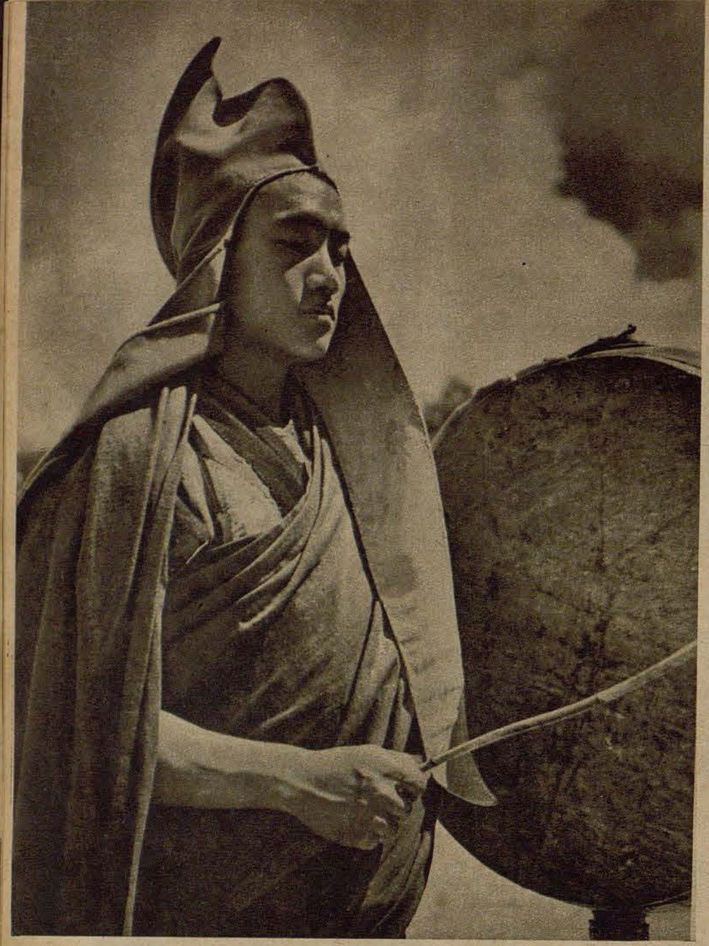


La señora Moll prepara un trabajo plástico para enviarlo a la exposición



Fotografías Degenhardt (Münchener Bildbericht 8)

La condesa von der Schulenburg trabajando



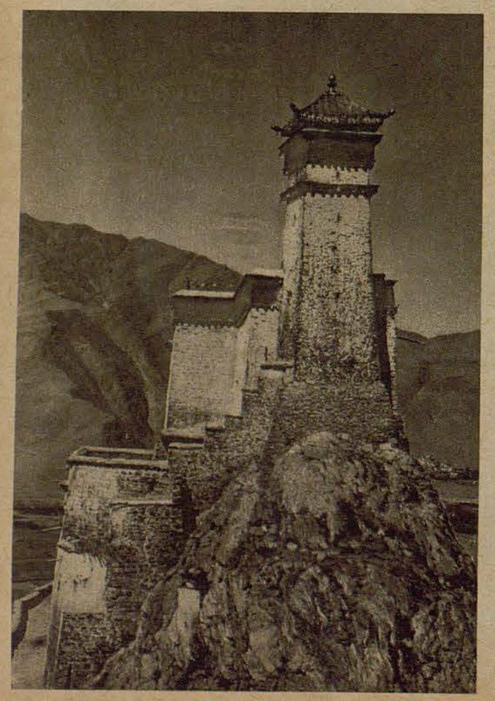
Secretos del Tibet

La primera película documental de Lhasa, la ciudad prohibida

En el año 1938, el Dr. Ernst Schaefer juntamente con cuatro camaradas realizó una expedición hacia el Tibet, el "techo del mundo", contando para ello con el apoyo del dirigente del Reich de la ϟϟ Himmler. Lo que no habían logrado Sven Hedin, Filchner y otros célebres exploradores hasta ese entonces, lo lograron estos cinco alemanes: en el año 1939 fueron, durante dos meses enteros, huéspedes del gobierno del Tibet, el que incluso los invitó oficialmente a visitar la capital prohibida de Lhasa. Aquí, los exploradores vieron, filmaron e investigaron, cosa que no había hecho anteriormente ningún europeo. La gran película de la UFA "Secretos del Tibet" es uno de los valiosos resultados de esta expedición feliz y extraordinaria. En estos días, la película ha sido presentada por primera vez a un público numeroso. Inolvidable es la impresión que produce la película, su nuevo estilo, el espíritu de un país, y esto significa, en este caso: el antiquísimo secreto cultural del Tibet clásico, del país de los Dioses con sus misterioso misticismo. Por primera vez vemos las formas excitantes del culto lamaístico de los muertos y el derroche de lujo y la vida turbulenta de la singular fiesta de año nuevo. Esta película sólo es uno de los valiosísimos resultados de la expedición realizada por el Dr. Schaefer con sus camaradas, los que regresaron a Alemania poco antes de estallar de guerra

Abajo: El Dr. Schaefer y sus camaradas, siendo huéspedes del gobernador de Shigatse. De izquierda: el geofísico Dr. Wienert, el jefe técnico Dr. Geer, Dr. Schaefer, el gobernador, Moendo, un lama destacado, el antropólogo, Dr. Berger y el cameraman Krause





Arriba: Lama con gran tambor de oración. La jerarquía lamaística del Tibet ha hecho que entre 30 y 40 por ciento de todos los hombres sean consagrados al oficio de lama o sacerdote. Así es que casi toda la cultura del país se concentra en los claustros

Fotografías expedición Schaefer-UFA

Izquierda: Ombulakhang, la casa de las primeras personas. Según creencia tibetana, las primeras personas surgieron de una mezcla entre un mono y una bruja de las rocas

Derecha: Una joven madre. A pesar de que se presta muy poca atención al cuidado físico, debido al clima y a la pobreza de bacilos del aire, las mujeres del Tibet prestan gran atención a su peinado. Es necesaria una gran cantidad de mantequilla rancia para dar forma a las muchas trenzas aisladas, que en cada tribu son diferentes





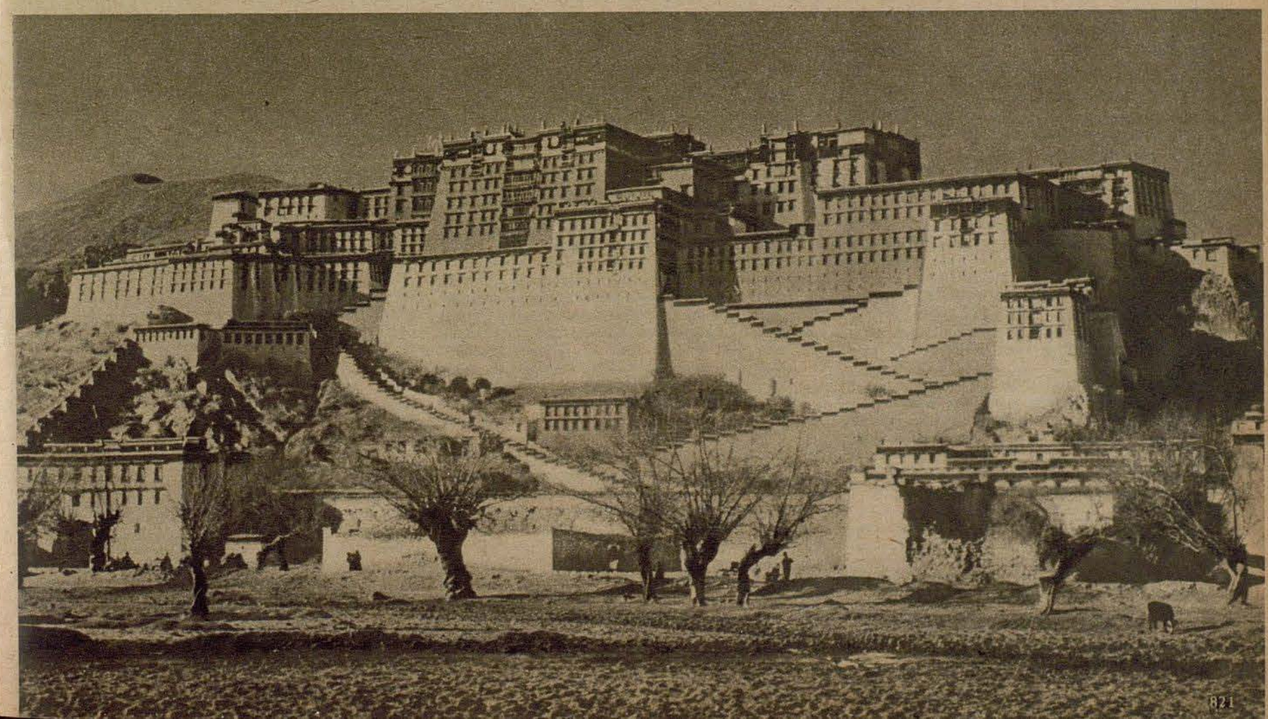
Este monumento budista que se encuentra en el claustro Tashi-lunpo es el más grande del Tibet y tiene 30 metros de altura. Desde el quinto piso del gigantesco templo se ve muy bien la gran cara de oro, que representa al Dios del amor, al Dios del Oeste. Ante el monumento se encuentran pesados candelabros de plata



Entre las antiguas costumbres de año nuevo en Lhasa cuenta el tiro de arco



Una de las construcciones más hermosas del mundo es el Potala, el palacio de templos de los "reyes Dioses", o sea de los Dalai Lamas. Bajo techos de oro puro descansan los restos mortales de estos Dioses, en féretros valiosísimos. El Potala, templo principal del budismo septentrional, tiene más de 388 metros de largo, y además de los aposentos privados de los Dalai Lamas, en su parte central, contiene el Podrang-marpu (palacio rojo), otro claustro con 700 monjes, bibliotecas, tesoros, y reliquias del Asia central. A la derecha, una de las grandes escaleras sobre el extremo sur del Potala, y abajo vista total



Era uno de los mejores

Del corresponsal de guerra Udo Wolter

PK Querido Claus:

Ya hace un año que nos conocimos. Con tus camaradas celebrábamos por aquel entonces tu centésimo vuelo en servicio de frente. Hoy me está visitando tu mecánico de a bordo y me cuenta, según la peculiar forma en expresarse de los soldados, que en el 201 vuelo te ha "tocado". Por la mañana partiste iniciando el primer vuelo del tercer centenar que había de ser el último. A la tarde te iban a entregar la Cruz Alemana en Oro, que había llegado para tí por la extraordinaria valentía demostrada un sinnúmero de veces y además debías averiguar tu ascenso a alférez. Pero mientras tu avión de combate se arrojaba por séptima vez en vuelo rasante sobre las columnas bolcheviques, se originó en aquel día gris el triste acontecimiento, que únicamente quisiera imputar al destino. El destino, es un concepto tan indefinido que realmente no se puede encajar bien en la vida ordenada del soldado. En aquel instante en que la bala pasó a través de la ventana de la cabina y fué a dar en el cierre de tu cinto, rendiste sacrificio máximo, ofrendando tu vida por la causa común.



Yo te había aprendido a apreciar en nuestros repetidos vuelos contra Inglaterra. Cuando sobre la costa oriental de la isla nos deslumbraban los faros acompañándonos en nuestro vuelo, cuando debajo de nosotros se desencadenaban los terribles bombardeos sobre Londres, Liverpool, Glasgow y Belfast, los faros y las granadas de la DCA formaban una barrera a nuestro aparato, cazas nocturnos nos acechaban en las tinieblas; entonces eras tú, el que con casi misteriosa serenidad sacaba al avión de los tentáculos de los faros, salvabas las barreras de las granadas y nos conducías sanos y salvos al aeropuerto de partida. Y cuando en horas más tranquilas te oía hablar entonces de tu mujer, de tu hijo, al cual habías visto por primera vez en tu corto permiso, entonces me daba plena cuenta, que tu serenidad no era indiferencia, como algunos de los camaradas dijeran en broma. Tú conocías el peligro y tenías plena certidumbre del mismo. Nuestros vuelos comunes contra la isla, que para mí fueron verdaderos acontecimientos, para tí sólo representaban unos episodios más en los muchos combates que ya habías realizado en Polonia, Noruega y en la campaña de Francia, donde demostraste ser todo un hombre. Tu serenidad era la sangre fría del soldado que ha visto frecuentemente la muerte delante de las hélices del avión, combatiéndola impasiblemente, pero que tampoco cede un paso en el terreno del cumplimiento del deber. Al alcanzarte la bala sólo tendrías que haberte inclinado hacia delante perdiendo el dominio un instante sobre tí mismo, apretando contra la palanca de mando y el avión que volaba vertiginosamente casi al ras de los árboles, se hubiera estrellado infaliblemente en una partícula de segundo. Al sentirte herido pensaste en tus compañeros, en tu Jefe que volaba en tu aparato. Te echaste hacia atrás entregando con tus últimas fuerzas la palanca de mando al observador. Y entonces te puso tu compañero, brigada B., el único que restaba aún de la antigua tripulación, en el fondo de la cabina; allí te practicó la primera cura cuidándote solícitamente, mientras que el avión era conducido por un hombre que no conocía el aparato.

Así llegásteis al aeródromo. Hasta el último momento tenías clara conciencia de tu deber militar. Repetidas veces levantaste la mano para ver la hora en el reloj. Y más tarde, cuando ya os encontrábais sobre la base, intentaste incorporarte para aterrizar. Hasta el último momento querías ser fiel camarada.

Pero esta vez la muerte fué más fuerte que tú. Mientras los otros llevaron a cabo el aterrizaje sin tu ayuda, y al rodar el avión indemne sobre la pista, levantaste por última vez la mano, sonriendo a tu antiguo camarada que se inclinaba sobre tí, y entonces te quedaste con los ojos abiertos, fijando por última vez tu vista en el cielo, que en este momento fué la consumación



Dibujos
H. v. Medvey

PHOTO·KINO·FILM

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las grandes creaciones

de nuestro surtido acreditan su valor aun en tiempos en que no se suministran y mantienen vivo el interés por su adquisición para cuando sea posible

ZEISS IKON

ZEISS IKON AG. DRESDEN



Laca única de aviación
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra, ni se ablanda

1882
WARNECKE & BUHM
Fábricas de laca y pinturas
BERLIN - WEISSENSEE
Representante en España
Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366


HEINE
HEINE PROPELLER BERLIN
TELEGRAMME: HEINEPROPELLER BERLIN
H. REICKSIEGEL

de tu vida militar. Esa fué tu muerte, querido Claus, y nadie puede decir que fué desgraciada o llena de amargura. Pero en aquellos que te conocieron has dejado una impresión y recuerdo, que no sólo fué palabra vana y vacía, sino ejemplar compañerismo que nos obliga a todos a tomarte como modelo. Creo, que nada puede caracterizar tu vida guerrera mejor, a pesar de la tristeza que sienten tus compañeros por tu muerte, como las siguientes palabras: "Era uno de los mejores . . ."

Cien veces alrededor de la tierra

5000 servicios de frente de un grupo de bombarderos

Del corresponsal de guerra Dr. Pessl

PK Era un día caluroso y los barracones de madera fresca buscaban protección inútilmente bajo las ramas de un bosque de pinos en Silesia. El gran claro de bosque estaba solitario, solamente al margen del mismo trabajaban algunos mecánicos a pecho descubierto junto a los Heinkel He 111. — En mangas de camisa y a pesar de ello sudando e inclinados sobre los mapas y metidos entre las literas dobles se encontraban los oficiales de la plana mayor del grupo. Los veteranos que ya habían tomado parte en la guerra de liberación española exponían sus experiencias sonriéndose alguna vez ante el nerviosismo de las tripulaciones novatas, que al día siguiente efectuarían su primer servicio de frente. Así fué el día anterior de estallar la guerra contra Polonia. Por primera vez volaron contra el enemigo hacia el Este, dejando tras de sí en septiembre de 1939 el ambiente pacífico de la patria . . .

Estamos en julio de 1942. Durante las pausas que dejan libres los vuelos contra el enemigo, las tripulaciones buscan protegerse, pero sin éxito, contra las grandes polvaredas que siempre de nuevo se elevan del gran aeródromo situado en el frente central. Los pocos minutos de descanso los pasan en los barracones de madera. Esto también fué así, al regresar un aparato del 5000 servicio de frente del grupo de bombarderos.

No pudo celebrarse debidamente en el mismo día. Durante la incesante llegada de partes comunicando nuevos éxitos y redacción de órdenes para éste y el día siguiente nadie tuvo tiempo para ocuparse con números. Esto salió a relucir catorce días más tarde y fué comunicado al general. Además era la primera vez que se fijó la atención en un hecho semejante realizado por el grupo. A los soldados poco les interesan cifras de estadística. Solamente piensan en el éxito y la victoria. El valor, arrojo, tenacidad y energía que han de desplegar las dotaciones para efectuar estos 5000 servicios, sólo puede apreciarlo el que está metido en ello: el soldado. El que se encuentra al margen nunca podrá hacerse una idea verdaderamente justa y exacta. En casi tres años de guerra el grupo ha lanzado unos seis millones y medio de kilos de explosivos. Los objetivos alcanzados y destruídos son innumerables. Sobre esta epopeya guerrera les es grato hablar a los soldados.

Después de la campaña de Polonia que duró tres semanas siguió un invierno durante el cual se llevó a cabo una instrucción que parecía no querer acabar, hasta que en la primavera el grupo volvió a actuar. Por primera vez el mar se extendía bajo ellos, al atacar las bases enemigas de la costa meridional de Noruega, partiendo desde sus bases que se encontraban en Westerland y en el extremo septentrional de Dinamarca, dando además caza a los submarinos en el Mar del Norte. Finalmente se trasladaron a un aeródromo en Oslo. Las montañas circundan con sus peñascos la pequeña base aérea, que siempre estaba repleta de aviones. Hacía falta gran pericia para poder aterrizar y despegar entre las altas y escarpadas montañas sin estrellarse sobre las aguas del fiord. Esto sólo sucedió una vez. Siempre se vencieron todas las dificultades, tanto al destruir en cualquier parte sobre un lago congelado cazas ingleses, cuyus restos incendiados derretían el hielo, como al atacar nidos enemigos en la montaña o también al efectuar horas enteras vuelos sobre las nevadas cumbres — guiándose solamente por mapas de turista — para batir a los ingleses en Namsos y Andalsnes.

Después de un corto descanso los He 111 del grupo volaron hacia el Oeste. Al primer día sufrieron sensibles bajas sobre Holanda, pero las dotaciones de los aviones derribados regresaron casi todas. Un avión de transporte Ju que aterrizó en Rotterdán se topó allí con la tripulación de un He 111 de cuatro hombres, que fueron derribados en medio del territorio enemigo y se dirigieron a aquel aeródromo. Los hombres del grupo que efectuaron los primeros grandes ataques nocturnos contra Calais y Dunquerque buscaban recrearse durante el día en un gran prado a la linde del bosque sobre el que pacían las vacas. Esta base aérea estaba situada en la cuenca del Ruhr. En un gran aeródromo junto a Amiens vieron por primera vez los rastros de los tommies, que anteriormente ocuparon la base, viéndose sobre la pista de despegue los restos de los aviones ingleses aniquilados por las bombas alemanas. Los vuelos se extendían cada vez más al Sur de París en persecución de las columnas del enemigo. En aquella época se registró el milésimo servicio de frente. Pero en el ardor de la lucha no se notó inmediatamente.

En Polonia y en Noruega hubo pocas pérdidas. En Holanda las tripulaciones derribadas consiguieron en gran parte regresar, y en Francia no sucedió mucho. Las primeras pérdidas sensibles se ocasionaron durante las operaciones nocturnas contra la isla británica. El Jefe del grupo quedó en manos del enemigo, muchos otros no regresaron más. En el grupo se podían observar muchas caras nuevas. En todos los grandes ataques llevados a cabo contra las ciudades industriales de Inglaterra tomó parte activa el grupo. Los servicios se seguían noche tras noche, sin pausa ni descanso. La guerra era cada vez más dura y exigía su tributo también entre los veteranos. El 2000 servicio de



El sistema
PÄNG
PÄNGIT
PÄNGOL

CONOCE APENAS "CASOS IRREMEDIABLES"
También con desgarros iguales a la periferia del neumático y con agujeros del tamaño de la palma de la mano es posible reparar el neumático para contar con un servicio absolutamente seguro por medio del AUTORECAUCHUTADO SIN EL EMPLEO DE APARATOS



FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK · HAMBURG 13
Artículos de goma natural y artificial. Cautschucoide



En todas partes en donde se habla de específicos, productos químicos y reactivos el nombre MERCK goza de la mejor estima

E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DESDE 1827 · DARMSTADT

Perutz

La película para fotografías bonitas

PERUTZ FILM



una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM



frente, que se efectuó durante las incursiones contra Inglaterra, ya tenía el sabor de una larga y dura lucha para la victoria. Cuanto más largos los servicios nocturnos, más fuertes eran la voluntad y los nervios, pero por otro lado durante los descansos se saboreaban con más intensidad las alegrías de la vida. Un día llegó el traslado.

Junto al Danubio azul y a la vista de Viena, el grupo despegó para atacar otra ciudad del Danubio: Belgrado. Se inició una nueva campaña. Fué una gran satisfacción para el grupo, cuándo representantes de la prensa hicieron resaltar especialmente la precisión de los impactos de las bombas sobre objetivos militares, no alcanzando a los edificios civiles que se encontraban en sus cercanías. Los cuadros que se suceden ahora ante las tripulaciones quedan grabados para siempre en la memoria de cada cual.

Entre éstos se destacan los siguientes: el gigantesco aeródromo de Valaquia, desde el cual se veía en el horizonte la silueta azul de los Cárpatos. Más lejos aun se elevaba la cumbre cubierta de nieve del Olimpo y se extendía la costa brava de Creta. Y una isla italiana en el Mediterráneo, con sus casas de tejados planos, palmeras y abruptas montañas, carreteras en serpentinas y elegantes terrazas de cafés, sobre las cuales incluso se podían pasar algunas horas de descanso, antes de despegar de nuevo en una noche iluminada por la luna descargando las bombas sobre Alejandría o lanzando minas sobre el Canal de Suez.

El 22 de junio de 1941 en las primeras horas del crepúsculo fueron minados los puertos soviéticos del Mar Negro. Además fué la primera vez que se hizo público el éxito de esta acción tan peligrosa e ingrata. Se hundieron dos destructores y un barco auxiliar de la flota soviética del Mar Negro, otra unidad fué averiada. Unas semanas más tarde los reflectores ingleses buscaban en el cielo nocturno los He 111 del grupo, que se habían trasladado a una capital de provincia francesa. Cada escuadrilla tenía su propio alojamiento, todo estaba calculado para una larga estancia. Un día se elevaron los aviones, volando hacia el Este. Veinticuatro horas más tarde bombardeaban Moscú. Esto se llevó a cabo rapidísimamente. Un traslado seguía al otro. Desde la Prusia Oriental a Riga, luego al lago de Peipus, más tarde al lago de Ilmen, en invierno al frente central, en primavera otra vez al Norte. Se lanzaron minas sobre el puerto de Kronstadt, bombas sobre Moscú, sobre Leningrado, sobre el frente del Volchov. Día y noche se efectuaron vuelos contra trenes e innumerables veces se llevaron a cabo servicios de abastecimiento para tropas alemanas cercadas. Durante los vuelos hacía un frío intensísimo. La dura lucha frente a la rigurosidad del invierno podría llenar por sí sola todo un libro.

Las bombas que con más gusto, alegría y satisfacción fueron lanzadas por las tripulaciones, fueron las "dos mil bombas de abastecimiento". Con gran emoción sabían que ayudaban a luchar y a resistir a las tropas terrestres.

Actualmente el grupo ataca de nuevo en el frente central del Este trenes e instalaciones ferroviarias, aniquila columnas o posiciones de apresto de las unidades blindadas del enemigo. Las dotaciones del grupo de combate han volado en total ciento siete veces la longitud del Ecuador. Ya quedan pocos de aquellos que despegaron en septiembre de 1939 contra Polonia. Pero ha quedado el mismo espíritu y con ello la voluntad inquebrantable para la victoria.

"¿Avion Mes - ser - schmitt?"

Un nombre que no es desconocido por la juventud ucraniana

Del corresponsal de Guerra de la ϟϟ Karl Heinz Vollmann

PK Un domingo por la tarde en una localidad de Ucrania. Según la densidad de la población casi debiera una llamarla "ciudad". Pero este nombre sería demasiado honor para un conglomerado desordenado de cabañas y casuchas de planta baja que cobijan cuatro familias cada una, ejemplos tristes de las medidas sociales llevadas a cabo por los bolcheviques. Sin embargo a nosotros tres soldados de la ϟϟ el sol nos invita a dar un paseo a través de esta localidad. Y como nosotros gran número de compañeros se echan a la calle. La juventud femenina y masculina del pueblo forman grupos por las calles y a su manera se han vestido festivamente. Pero ¡qué diferencia con la juventud del Reich!

Aun parece que no han perdido el terror de lo vivido en los últimos meses, hasta que los soldados ocuparon la localidad, pese a que los soviets decían aniquilarlos rápidamente. Lo que más temor les infundió fué el Arma Aérea alemana. En cambio hoy se siente protegida por ella más que nunca. Paulatinamente van sintiendo cada vez mayor confianza hacia los soldados alemanes. ¡Ahora sólo sienten miedo de los aviones soviéticos, que en ataques estúpidos dejan caer las bombas sobre las viviendas de sus propios paisanos! Sin duda se debe a este temor que un grupo de muchachuelos se disperse lentamente escondiéndose en las cercanías, al oírse el profundo tronar de un avión. Pero uno de ellos se atreve a preguntarnos: "¿Avión Mes-ser-schmitt?" De la boca de este jovenzuelo es extraño oír un nombre, que es sinónimo de la inigualable superioridad de la industria de aviación alemana conocida en el mundo entero.

"¡Avión Mes-ser-schmitt!" Lentamente y entrecortadas salieron las sílabas de la boca del muchacho. Quiere cerciorarse si verdaderamente es un avión alemán el que vuela en el cielo, o si es recomendable buscar protección. Para él el nombre "Messerschmitt" es un símbolo del avión alemán en general.

No es un avión Messerschmitt. Pero, sin embargo, podemos tranquilizar sonrientes al muchacho diciéndole "Germanski aeroplan". "Es un avión alemán." Notamos que al joven se le cae un gran peso de encima. Inmediatamente comunica a sus compañeros: "Germanski aeroplan." Todos ellos regresan, respirando tranquilos, puesto que tienen la certeza de saber que un Messerschmitt no representa para ellos peligro alguno.

¡La primera cámara de metal del mundo!

Fué en el año 1840 — la mayoría de nosotros apenas se acordará — cuando se construyó la primera cámara de metal del mundo. Fué ..... una cámara "Voigtlaender"

Por eso cada actual cámara "Voigtlaender" constituye una encarnación de las experiencias de todo un siglo; una cámara moderna con los últimos adelantos como p. ej. el ingenioso disparador automático en la plataforma



Voigtländer

la famosa máquina fotográfica

Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Todo abarca la Leica



ERNST LEITZ · WETZLAR

Citrovanille

CITROVANILLE R.OTTO



Conocido desde hace decenios por su rapida y agradable eficacia contra

dolor de cabeza
dolores nerviosos
neuralgias

Venta en farmacias

Otto & Co., Frankfurt a. Main Süd

Productos farmacéuticos y dentales

KHASANA by K

PERI KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI

Pasatiempos

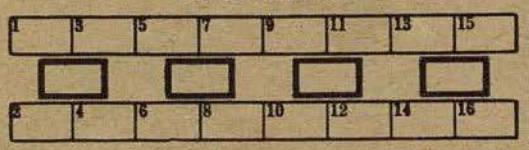
Charada

a — al — ar — ar — be — ber — bi — bre — cia — crá — da — dad — do — e — e — et — fi — fron — gel — gí — gia — go — im — lia — lie — lo — ma — men — mo — na — ne — ne — no — nos — ó — o — ol — or — pun — qui — quie — ra — re — rien — rio — rio — sa — sie — so — tal — te — tec — to — to — tón — tras — tud — u — vi — vi — I 365

Con las 60 sílabas que anteceden deben formarse 20 palabras, cuyas letras iniciales y terceras letras leídas de arriba abajo den un proverbio español (qu una letra).

Significado de las distintas palabras: 1 Sentimiento, 2 Adorno, 3 Parte exterior de una casa, 4 Sin barba, 5 Perteneciente al arnés, 6 Conjunto de muebles, 7 Período, 8 Serenidad, 9 Parte más alta del cuerpo humano, 10 Ciudad en el norte de Africa, 11 Enfermedad, 12 Empleado en el teatro, 13 El que dirige la construcción de edificios, 14 Sosiego, 15 Sciencia de los diferentes pueblos, 16 Principiante novicio, 17 El no pensar en cosas pasadas, 18 Animal, 19 Caja del estado, 20 Provincia limítrofe de Alemania.

Cinta silábica



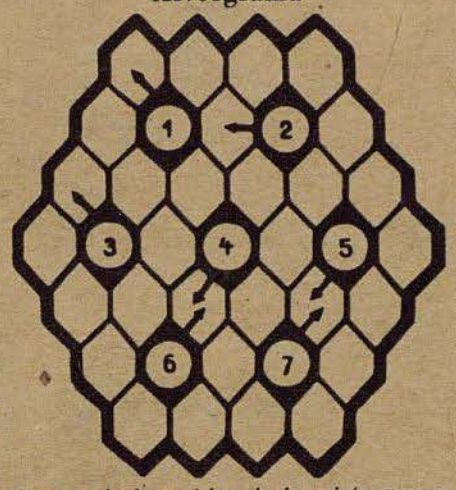
a — an — ar — ba — bas — co — cor — cho — da — da — dre — fa — go — lis — ma — ma — na — po — ro — rra

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas.

Significado de las distintas palabras: 1—2 Instrumento para pesar, 3—4 Madrina, 5—6 Ungüento, 7—8 Flota, 9—10 Malo, díscolo, 11—12 Conjunto de cosas inconexas, 13—14 Pescado, 15—16 Interjección.

Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de algo defectuoso, ridículo y malhecho. I 391

Alveograma



En cada una de las celdas de los siete grupos de la figura que antecede, hay que poner una letra de manera que resulten siete palabras de seis letras que leídas de izquierda a derecha, empezando en la celda marcada por una flecha, indiquen:

1 Antepecho alrededor de la boca de un pozo, 2 Además, 3 Tierra de porcelana, 4 Agua para el cutis o el cabello, 5 Saco de tela para transportar granos, 6 Expresión geométrica, 7 Colorante. I 392

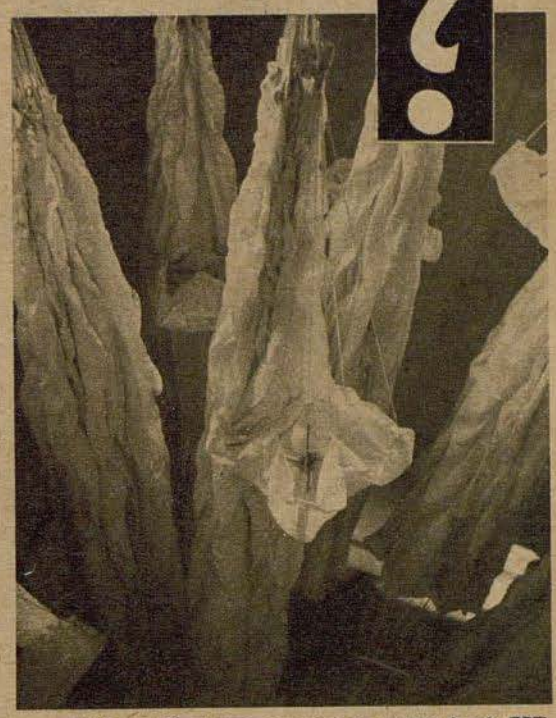
Soluciones

Charada: No firmes carta que no leas, no bebas agua que no veas. — 1 Nostalgia, 2 Ornamento, 3 Frontón, 4 Imberbe, 5 Riendas, 6 Mobiliario, 7 Edad, 8 Sosiego, 9 Cráneo, 10 Argel, 11 Reuma, 12 Trasgunte, 13 Arquitecto, 14 Quietud, 15 Etnología, 16 Neófito, 17 Olvido, 18 Liebre, 19 Erario, 20 Alsacia.

Cinta silábica: Mamarracho. — 1—2 Romana, 3—4 Comadre, 5—6 Pomada, 7—8 Armada, 9—10 Barraba, 11—12 Ferrago, 13—14 Ancha, 15—16 Cobrehoja.

Alveograma: 1 Brocal, 2 Otoal, 3 Caolín, 4 Loción, 5 Costal, 6 Lineal, 7 Carmín.

¿Qué es esto?



PK Fotografía del corresponsal de guerra Speck (PBZ)

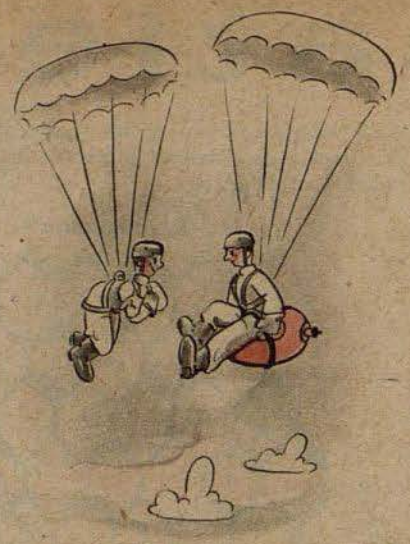
¿Flores muy delicadas con capa de protección? No, aquí los paracaídas son somatidos a una limpieza minuciosa y se encuentran, como objetos informes, en el secadero. Aquí la humedad de la atmósfera oscila entre 60 y 90 por ciento y la temperatura es constante. Después de permanecer 3 días en el secadero, el paracaídas puede ser empaquetado para ser usado de nuevo

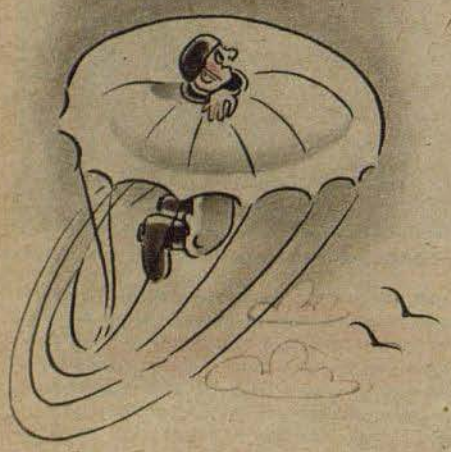


Todo lo bueno viene del cielo . . .



"Por si las moscas, Willi — hoy es mi primer salto!"

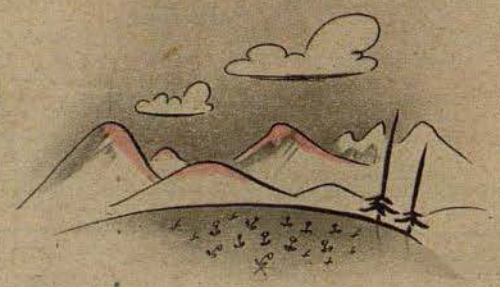




Izquierda: "¡Quería ver únicamente dónde te quedabas!"



"Hoy sí que no llego el último a tierra . . ."

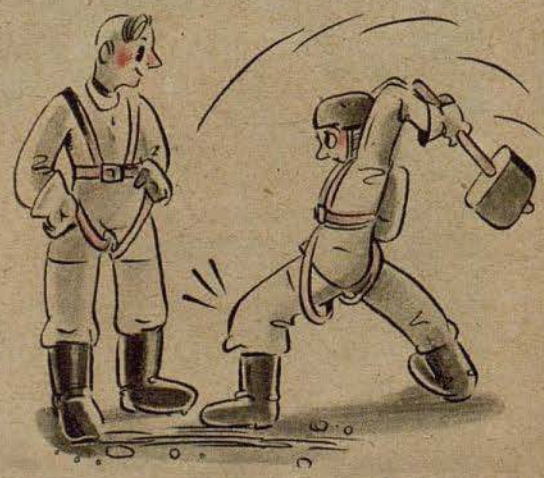




Cuentos de la escuela de paracaidistas
Por JAC. K. MARTIN



Izquierda: "Ya le dije yo anoche durante la fiesta que a la mañana siguiente tendría la cabeza pesada . ."



"El cabo me dijo que mis rodillas deben ser más flexibles . . .!"

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlín-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlín-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlín SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 21 / BERLIN, 19 DE OCTUBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

Revista de nuevas armas

El secretario de estado de aviación e inspector general de la Luftwaffe, mariscal Milch, y el ministro de armamentos y producción de guerra Speer, asisten a la exhibición de una nueva arma. (Véase la información gráfica en este número.)

Foto: Kobierowski

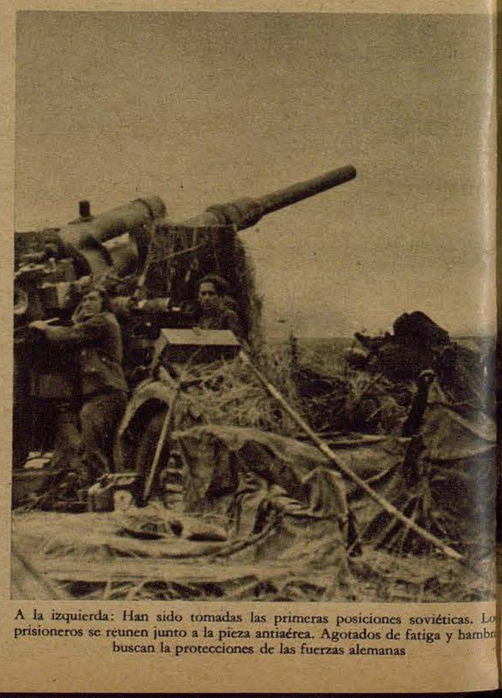


En el contraataque

Antiaéreos protegiendo el avance de los tanques "Tigre"

Ruge en el frente del Este el vaivén de la ruda batalla. Una vez más hay que avanzar en decidido contraataque para eliminar una penetración local. Los antiaéreos ligeros están preparados para rechazar los ataques rasantes de los aviadores soviéticos contra las posiciones de apresto d nuestros tanques





A la izquierda: Han sido tomadas las primeras posiciones soviéticas. Los prisioneros se reunen junto a la pieza antiaérea. Agotados de fatiga y hambre buscan la protecciones de las fuerzas alemanas



Mientras los tanques Tigre avanzan en contraataque, la pieza antiaérea pesada protege los tanques contra cualquier ataque inesperado de los bolchevistas por el flanco



Los tanques alemanes han detenido la penetración. Los antiaéreos los siguen para protegerlos. El jefe de batería da las nuevas órdenes

Fotos PK corresponsal de guerra Rheinländer (Sch)



Aviones de batalla soviéticos intentan atacar a los tanques alemanes. La DCA tiende una barrera de fuego delante de los tanques y obliga al enemigo a lanzar sus bombas en el campo adelantado, donde estallan sin producir efecto alguno

Un acto de fidelidad

Es audaz golpe de mano de los Abruzos



La liberación de Mussolini por cazadores paracaidistas alemanes y soldados de la ᛋᛋ y del Servicio de Seguridad quedará para siempre registrada en el libro de la historia como magnífico ejemplo del valor y de la fidelidad alemanes. En la foto de arriba vemos, preparándose para el despegue, al grupo de cazadores paracaidistas que se apoderó, en el valle, de la estación del ferrocarril colgante que conduce a la cima del Gran Sasso

El Duce, ya liberado, sale del hotel, donde estaba preso en humillantes condiciones y bajo estrecha vigilancia

Fotos PK corresponsales de guerra v.Kayser(PBZ1,Wb1),Schneiders(HH1)

Abajo: Mussolini en el Fieseler-Störch pocos minutos antes de emprender el arriesgado vuelo. El despegue, realizado en la reducida altiplanicie salpicada de peñascos, fué una magnífica proeza aérea









Desde detrás de una protección (a la derecha) el ministro Speer y el mariscal Milch siguen con interés la exhibición de un nuevo medio de combate

REVISTA DE NUEVAS ARMAS

Asamblea de trabajo en un aeródromo

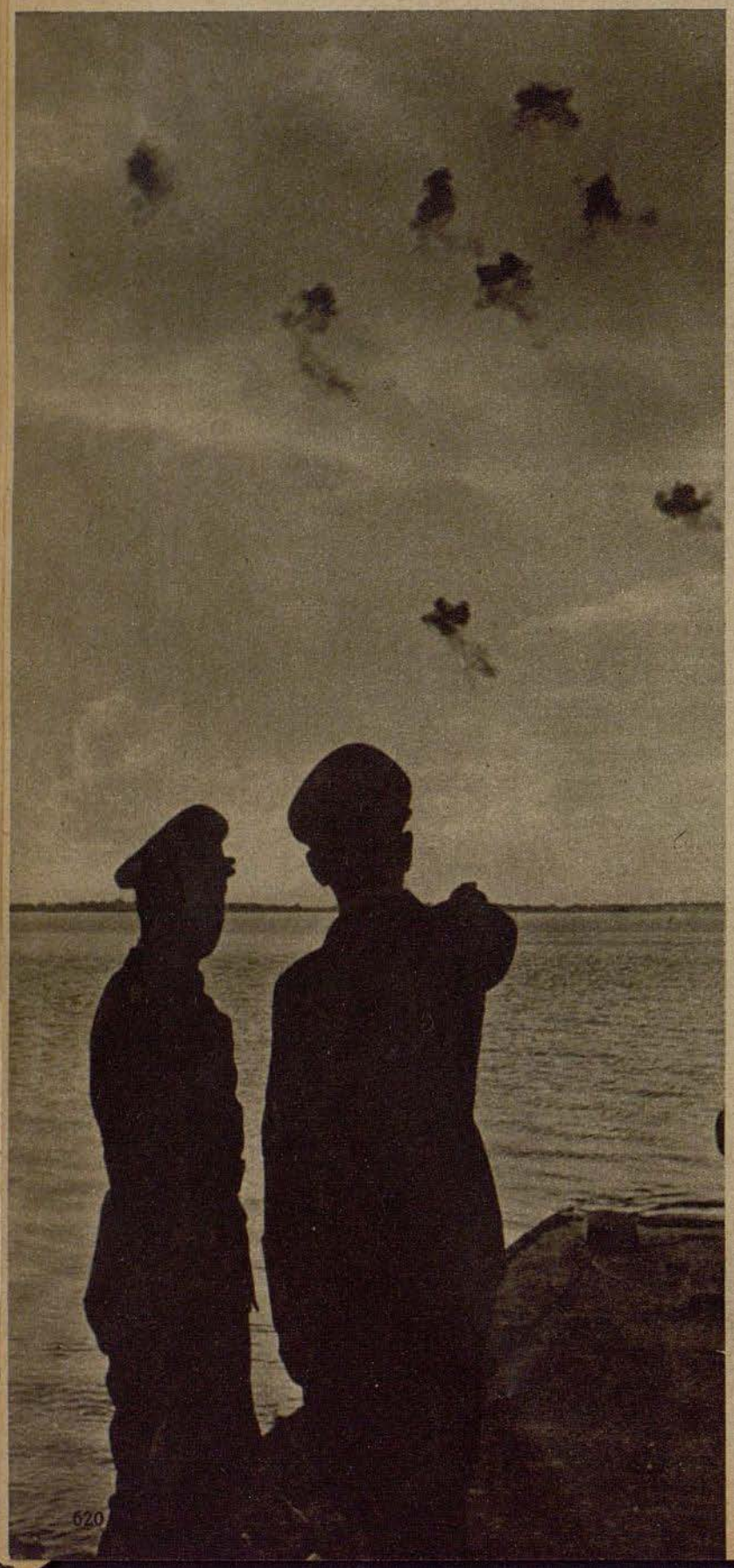
"Siempre en contacto con el enemigo". Este lema del frente es también la ley no escrita que sigue nuestra industria de los armamentos. Lo demuestra una asamblea de trabajo en la que, por iniciativa del Mariscal del Reich, el ministro Speer reunió en un aeródromo del Este a los hombres más destacados del sector de los armamentos. Esta reunión, a la que, además, asistieron el secretario de estado e inspector general de la aviación, mariscal Milch, y otras personalidades de la aviación alemana, fué una verdadera revista de todas las nuevas ideas, armas e instrumentos, que en el próximo futuro serán puestos a disposición del frente o se emplearán en la defensa contra el terror aéreo enemigo



A la derecha: El ministro Speer y el mariscal Milch examinando modelos de bombas ligeras. A la izquierda (en traje de deporte), el "dictador de los tanques", Dr. Rohland

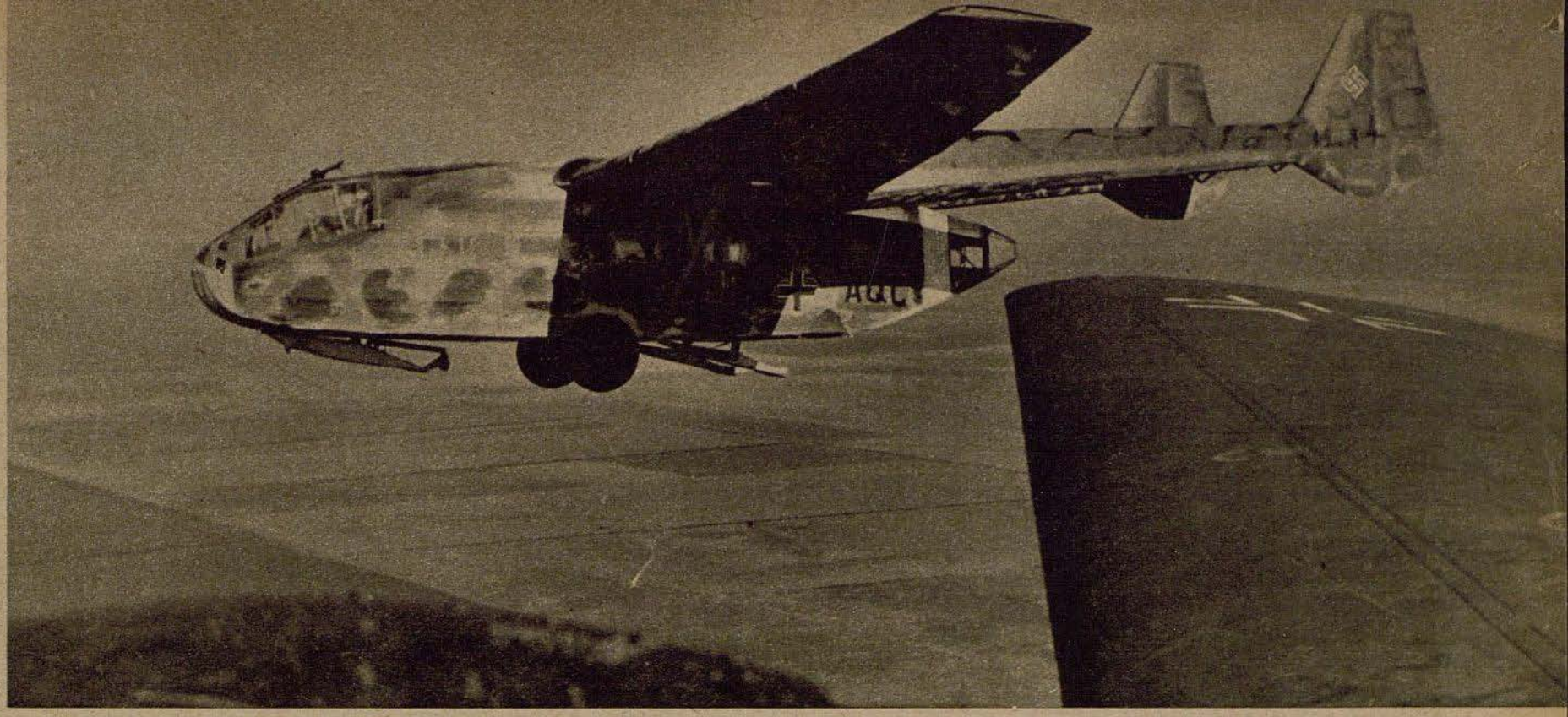


El general de división Galland habla de los nuevos métodos de ataque de la aviación de caza alemana. En las sillas de la derecha: Director Dr. Werner, Director Heyne. A la mesa de la izquierda: Consejero de estado Schieber, jefe del departamento de suministro de armamentos, mariscal Milch, Ministro Speer, jefe de servicio Saur, jefe del departamento técnico, teniente general Waeger, jefe del departamento de armamentos.



A la izquierda: El supuesto enemigo está acercándose al objetivo; y ya se escuchan las sordas detonaciones de una nueva munición antiaérea

Fotos Kobierowski



Un GO 242 a remolque durante un vuelo hacia el frente oriental

GO 242

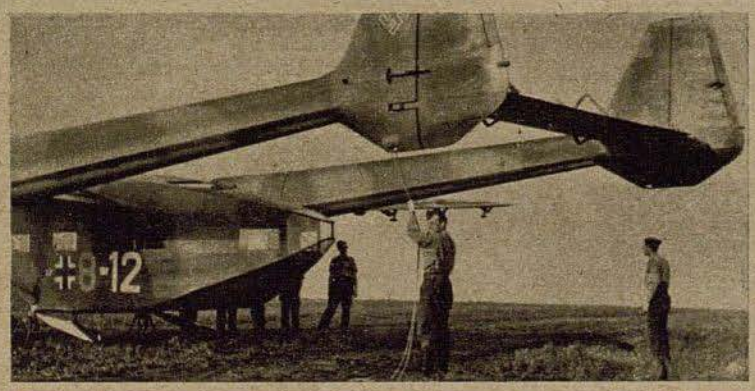
Un nuevo planeador-transporte de la Aviación Alemana

Además del planeador de carga — sobre el cual se publicó una información gráfica en el último número de Der Adler — la Aviación Alemana utiliza desde hace tiempo el GO 242, un avión mayor de este tipo, que ha probado ser de extraordinaria eficacia en todos los frentes. Su construcción especial, con doble estabilizador de cola, posibilita gran espacio de carga con amplia escotilla, que se abre levantando la tapa de popa. Para el transporte de grandes cargas es una ventaja la poca altura del suelo en que halla el fuselaje

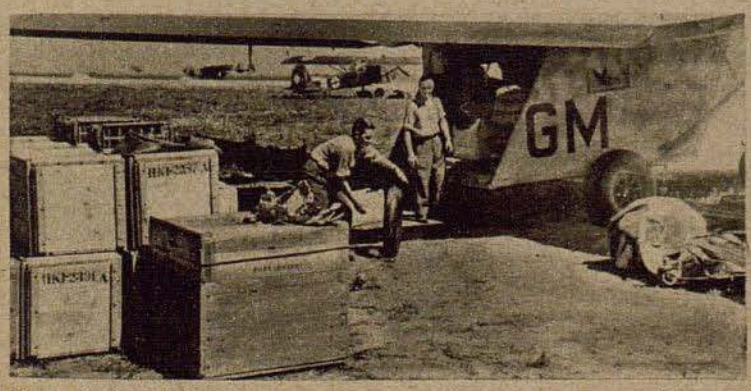
Fotos PK: Corresponsal de guerra Wanderer (PBZ)



El planeador-transporte llevó motores y piezas de repuesto en el vuelo de ida; en el de regreso transporta heridos graves hacia retaguardia



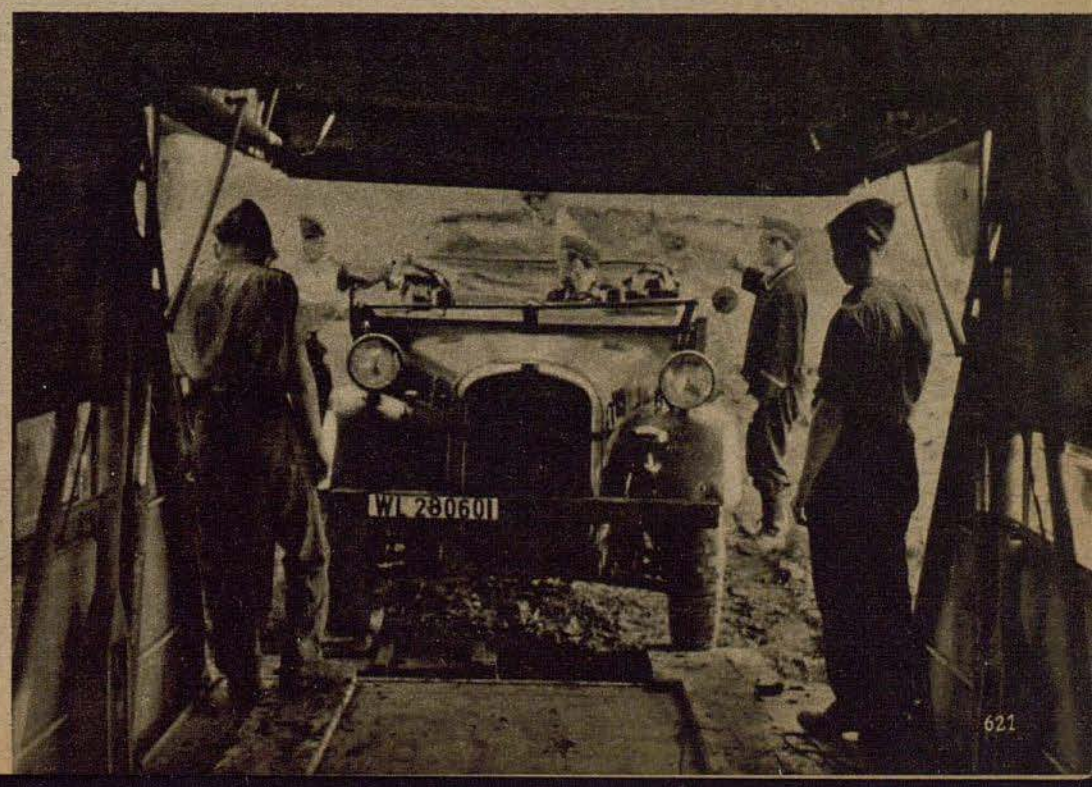
El Go 242 se pesa para comprobar si la carga está bien centrada. El doble fuselaje y el alto estabilizador de cola permiten llevar fácilmente la carga a la plancha que se forma al abrir la escotilla de popa



En el vientre del planeador-transporte cabe gran cantidad de material. Aquí vemos como se carga todo un depósito de piezas de repuesto para aviones



A la derecha: En la carlinga del Go 242. En el costado se distingue el curioso distintivo de la escuadrilla de remolque



Se carga un automóvil, que cabe cómodamente en el planeador-transporte

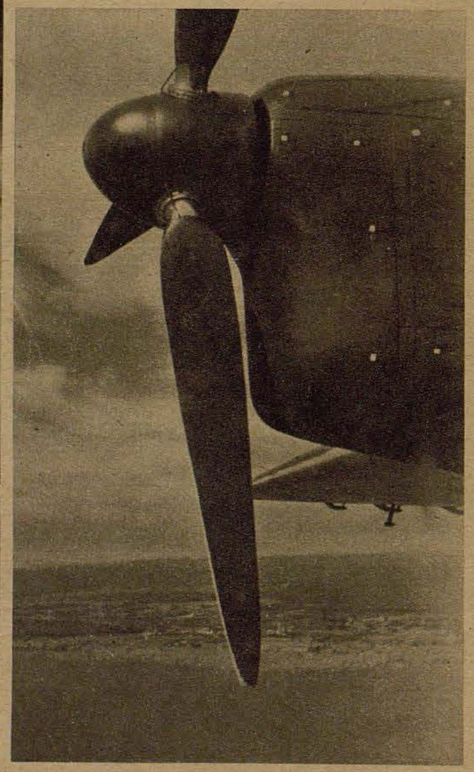


El nuevo aparato ha sido controlado en todos sus detalles. A continuación despega para su gran vuelo de prueba. Estos primeros vuelos no siempre se desarrollan normalmente. Aquí vemos al piloto-jefe de una fábrica informando a la dirección de un pequeño incidente. "Sucedió que ..."

Un pequeño incidente



"Como casi siempre, el fuselaje estaba cargado de sacos de arena, que pesarían sus 2000 kilos. A pesar de la carga, despegué con facilidad..."

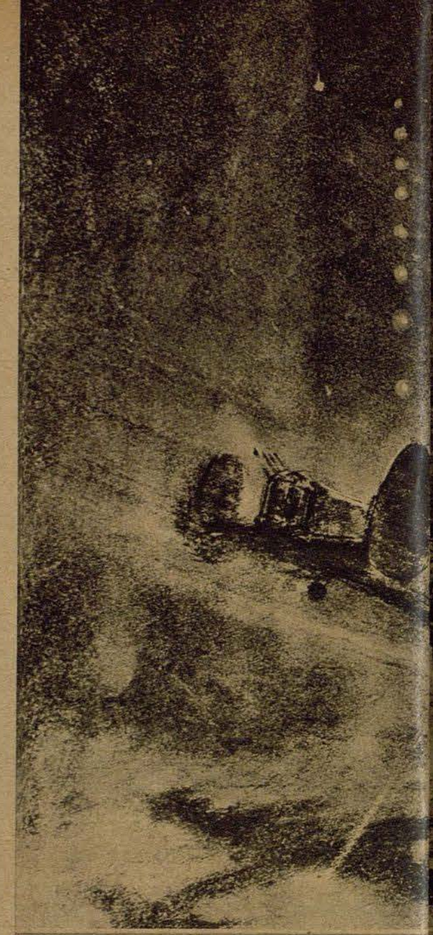




"... y ascendí rápidamente. Cuando había llegado a unos mil metros de altura, se paró uno de los motores. La hélice no se movía más ... Ahora veremos como vuelves a casa, me dije a mí mismo ..."

A la izquierda: "... Como pueden suponer, me costó gran esfuerzos dominar el aparato. Al aterrizar me latía muy fuerte el corazón, pero todo salió bien. Una vez más, hemos tenido suerte ..."

Photos PK: Corresponsal de guerra Genzler (PBZ)

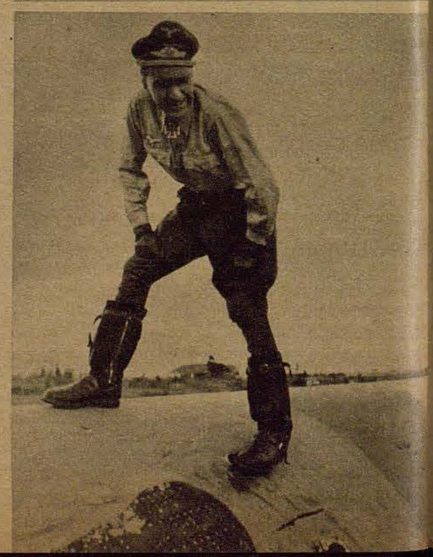




"LA GRAN CARRETERA BLANCA SOBRE BERLIN"

Con este título encabezó su información la revista inglesa que publicó este dibujo. El dibujo ha sido hecho a base des los datos proporcionados por un comodoro de escuadra que participó en el ataque aéreo contra Berlín en la noche del 31 de Agosto al primero de Septiembre, ataque que los ingleses pagaron con la pérdida de 47 bombarderos cuatrimotores. La expresión "infierno sobre Berlín", de que el enemigo se sirve para calificar la defensa antiaérea de la artillería y cazas nocturnos, se intenta reflejar en la imponente colaboración de las dos armas de la defensa, ignorándose, empero, hasta que punto ha sabido interpretar la realidad el dibujante inglés. En el primer plano del dibujo se ve un grupo de bombarderos ingleses atacantes del tipo "Lancaster" (reconocibles por el doble estabilizador lateral); arriba, a la derecha, cazas nocturnos alemanes. El cielo esta lleno de series y racimos de bengales luminosas, los llamados "árboles de Navidad", y de las huellas luminosas de los proyectiles de las armas antiaéreas automáticas. Sobre el mar de casas se ven varios haces de reflectores y entre ellos las nubecillas de las granadas antiaéreas al estallar. Con la imaginación hay que representarse los colores que faltan en el dibujo: señales de colores de que se sirven los cazas para darse a conocer, racimos de bengalas rojo-verde-amarillas con que los bombarderos marcan los objetivos, rayos blancos y rojos de las granadas antiaéreas al estallar, y todo el horizonte, hasta donde alcanza la vista, repleto de los fogonazos, intensamente blancos, de las piezas pesadas antiaéreas. Si no se tratara de un conjunto mortífero, que lleva en sí el hálito de la muerte y del que, en ocasiones, docenas de bombarderos son víctimas en menos de media hora, el espactáculo se podría contemplar como el juego de fuegos artificiales más fantástico que jamás ideara pirotécnico alguno

Foto Ausland (Sch)



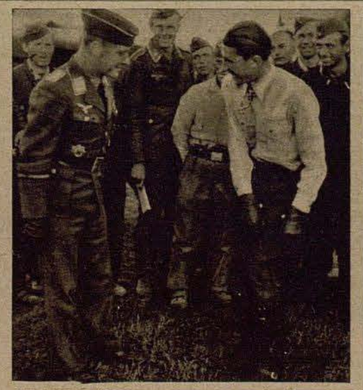
218 victorias aéreas

El capitán Nowotny a la cabeza de todos los aviadores de caza alemanes

El 22 de Septiembre de 1943 el Fuehrer concedió las Hojas de Roble con Espadas de la Cruz de Caballero al capitán Walter Nowotny, commandante de grupo en una escuadra de caza, quien, con 218 victorias aéreas se ha colocado a la cabeza de todos los aviadores de caza alemanes. Es el orgullo de sus hombres veteranos y, simultaneamente, un ejemplo de oficial de aviación que sólo conoce una divisa: luchar y derribar al enemigo. La tenacidad, la dureza y un inagotable espíritu de acometividad son las características del valiente que tiene por elemento la lucha y la victoria por perenne compañera

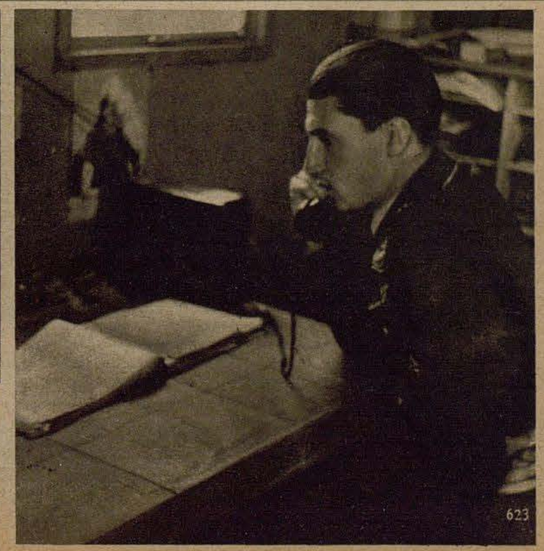
Fotos PK: Corresponsales de guerra Klose, Richter (HH 3)

A la izquierda: "Este no cayó hasta la tercera acometida". El capitán Nowotny examina los restos de un bombardero por él derribado. "Cuando lo derribé estaba rodeado de tantos cazas bolcheviques — cuenta el mismo — que por un momento creí que de mi no quedaría ni el casco"



"Estos pantalones — cuenta el capitán Nowotny al teniente coronel de una escuadra de stukas — los llevé en todos mis vuelos de guerra"

A la derecha: El comandante de la división llama. El capitán Nowotny da parte de los 26 derribos logrados por su grupo, seis de los cuales los logró él personalmente



LA PATRIA
PUEDE EXIGIR
TODO
SACRIFICIO

THEODOR KÖRNER



Coronel KRAUSE



Comandante HUHN



El sargento Franz Lehner y su compañero de vuelo, sargento Will, fueron condecorados con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro por su magnífico comportamiento en más de 400 vuelos contra el enemigo



Capitán OSTER



Capitán MÜLLER



Capitán MEINICKE †



Teniente SCHALANDA

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El coronel Fritz Krause, comandante de un regimiento de artillería antiaérea, es uno de los heroicos combatientes de Stalingrado. Gracias a sus excelentes dotes de mando y a su actuación personal pudo su cuerpo de ejército derrotar en pocos días a tres brigadas de tanques. — El comandante Huhn, jefe de un grupo de stukas, se distinguió por su actuación incansable, su acertado mando y sus magníficas cualidades de aviador. — El capitán Oster, jefe de batería en un regimiento de artillería antiaérea, se distinguió en las duras luchas de defensa al norte de Stalingrado. En encarnizadas luchas cuerpo a cuerpo, su batería destruyó 17 tanques enemigos y averió gravemente a otros siete. — El capitán Philipp Müller, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos, con sus vuelos de reconocimiento proporcionó en diferentes ocasiones datos que facilitaron grandes éxitos a su escuadra. — El capitán Meinicke, capitán de escuadrilla en una escuadra de batalla, se distinguió como valiente paracaidista y ejemplar piloto de batalla, que con sus atrevidos vuelos rasantes contribuyó a las victorias de las tropas de suelo. El valiente oficial cayó en el frente del este. — El teniente Schalanda, piloto en una escuadra de stukas, hundió un mercante de 4000 toneladas en el puerto de Tobruk. En el frente del este destruyó 23 tanques enemigos y 26 piezas de artillería. Puso también fuera de combate a dos trenes blindados. — El teniente Kuffner, jefe de escuadrilla en una escuadra de stukas, destruyó 17 tanques, 4 baterías antiaéreas y una batería de campaña. Con la destrucción de varios puentes apoyó eficazmente a las fuerzas de tierra. — El alférez Nemitz, piloto en una escuadra de caza, derribó 84 aviones enemigos y, en numerosos y audaces vuelos, rasantes, infligió considerables pérdidas al enemigo. — El alférez Ebener, piloto en una escuadra de caza, consiguió 81 victorias aéreas en duros combates. — El brigada Rüffler, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 80 victorias aéreas

Fotos PK: Corresponsal de guerra Ollig, Scherl-OKW (3); Fotos Bieber, Fritsch, Schröder (Sch 2), particulares (4)



Teniente KUFFNER



Alférez NEMITZ



Alférez EBENER



Brigada RÜFFLER

SPITZBERG

AVANZADA EN LOS LIMITES DEL MAR ARTICO

Por WOLFGANG SCHMAHL

Se habla a menudo del carácter "global" de esta segunda guerra mundial. El hecho de que hasta Spitzberg sea teatro de operaciones militares demuestra, efectivamente, que se extiende a mayor superficie del globo que la guerra de 1914-18. Como se recordará, en el parte de guerra alemán del 10 de Septiembre de 1943 se comunicó que, en atrevido golpe de mano, fuerzas navales alemanas en colaboración con fuerzas del ejército habían inutilazado para largo tiempo la base enemiga de Spitzberg.

Desde el comienzo de la campaña contra la Unión Soviética, Spitzberg está en el primer plano del interés enemigo. Los grandes éxitos de las tropas alemanas arrojaron al enemigo lejos de las fronteras de Europa, y las gigantescas batallas fueron cerrando, una tras otra, las rutas de abastecimiento. Como que Noruega, a cuyo país pertenece Spitzberg, había sido ocupada ya por el ejército alemán y asegurada contra todo ataque exterior, a los angloamericanos no les quedó más ruta que la septentrional para proveer de material de guerra a su aliado soviético. Por esta ruta fué posible hacer llegar barcos desde los Estados Unidos — a lo largo de las costas de Groenlandia e Islandia — hasta Murmansk, el único puerto soviético accesible en la costa del Mar Glacial. Desde Spitzberg se puede controlar y defender el aire y el mar, hasta donde lo permita la cercanía de las bases alemanas de operaciones; y también se puede montar allí un servicio ideal de radiotelegrafía y meteorología. Esta era la utilidad de Spitzberg, que acaba de ser eliminada por el eficaz golpe de mano alemán.

Esta circunstancia descubre toda la debilidad de la posición enemiga. En otro caso no se comprendería que, para ayudar a un aliado que se encuentra en apurada situación, elija un beligerante una ruta que se encuentra fuera de todas las rutas normales de navegación, y que sólo puede ser utilizada durante algunos meses del año. Es una solución de urgencia impuesta por un enemigo superior. Esta fué la razón de que Spitzberg fuera convertida en una base aliada, base que, por cierto, no protegían los ingleses sino fuerzas del gobierno emigrado noruego refugiado en Londres. De las condiciones naturales de Spitzberg, con las que no es fácil enfrentarse ni con los medios modernos, se desprende fácilmente cuan difícil es convertir en virtud esta necesidad impuesta.

Spitzberg, el nevado país rocoso a las orillas del Océano Artico, se extiende, aproximadamente, desde los 76 hasta los 81 grados de latitud norte, se encuentra, por tanto, mucho más al norte del círculo polar ártico, que pasa entre los 66 y 67 grados



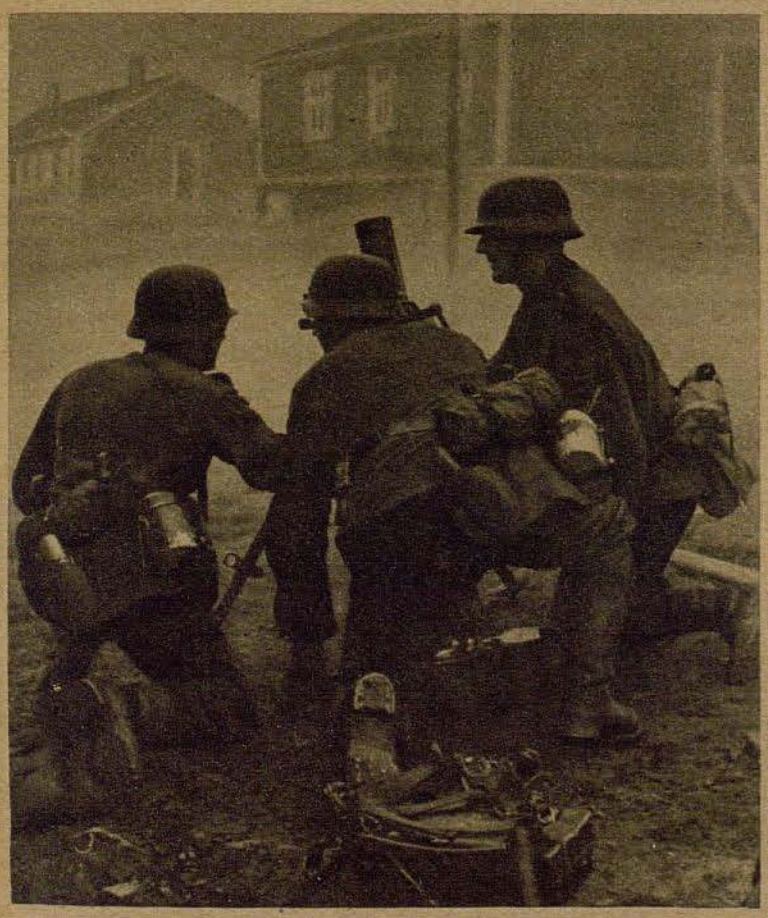
Entre Groenlandia y el Cabo Norte, a 700 km. de Hammerfest se encuentra Spitzberg, adonde en tiempos de paz se dirigen muchos viajeros. La guerra actual se ha extendido también a este solitario país de los límites del Mar Artico, que desde hace dos años está en poder del enemigo. El grupo de islas se compone de Spitzberg Occidental, la isla mayor, y algunas islas solitarias, más o menos extensas, situadas en sus cercanías. La extensión total es de 62,000 km. cuadrados, superficie que equivale a la de Baviera

de latitud. Desde 1920 pertenece a Noruega y, junto con la isla Jan Mayen, que por el suroeste avanza hacia Islandia, y la Isla de los Osos, situada a media distancia hacia Hammerfest, forma desde 1925 la región noruega llamada Svalbard, nombre que también se emplea para designar a Spitzberg. Peñas e hielo son las dos características de la isla. Su fondo rocoso está cubierto de hielo en sus cuatro quintas partes; la tierra está helada hasta una profundidad de 150 a 300 metros, y durante los meses de verano el deshielo sólo penetra de 20 a 70 centímetros. La parte occidental de Spitzberg que — como la septentrional — es muy rica en fiordos, posee los únicos puertos utilizables que, durante el verano, están libres de hielo unos cuatro meses por año. Los fiordos y estrechos del norte y noreste están bloqueados por los hielos durante casi todo el año. La gran diferencia entre el norte y noreste, por una parte, y el oeste, por otra, se explica por el hecho de que a lo largo de la parte

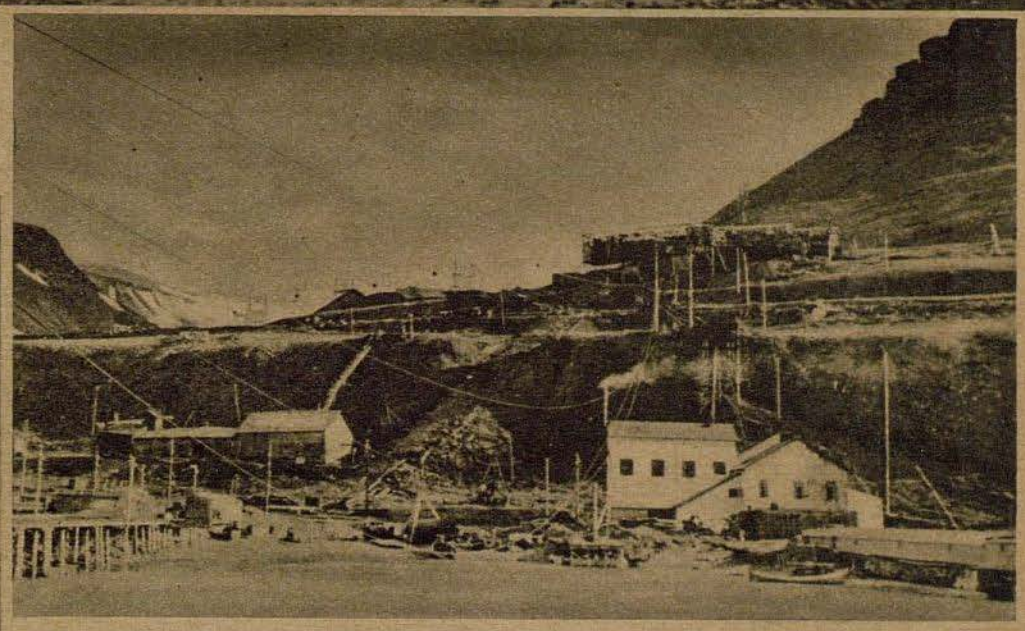
Continúa en la página 635

Las rocas de Spitzberg se elevan perpendiculares sobre la superficie del mar. De entre las oscuras montañas descienden directamente hacia el mar los verdosos ventisqueros. Paisaje prehistórico, refractario a toda vida. Y no obstante, el hombre, atraído por los tesoros del suelo, ha puesto allí su planta

Fotos PK corresponsal de guerra Rehor (Sch 2), Servicio Gráfico Scherl (2); Mapa Trester



Por ser una isla situada fuera de la zona habitada de la Tierra, Spitzberg fué considerada una base ideal por las potencias enemigas. Mas el 8 de Septiembre de 1943 la paz del paisaje fué interrumpida por fuego de cañón. Atacaban fuerzas navales alemanas y formaciones de un regimiento de granaderos. La base enemiga de Barentsburg está en llamas. (A la derecha). — Después de realizarse felizmente la maniobra de desembarco, las fuerzas avanzan hacia el interior del país. Luchando tenazmente las unidades alemanas penetran tierra adentro, y sufriendo únicamente mínimas pérdidas consiguen destruir las instalaciones de importancia bélica del enemigo

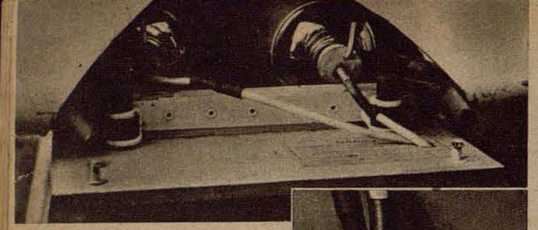


Además de las estaciones de radiotelegrafía y meteorología, y de otras instalaciones bélicas, son de gran importancia para las potencias enemigas los grandes yacimientos carboníferos de la isla. Numerosos estados, entre ellos los Estados Unidos y la Unión Soviética, explotan minas propias, las más de ellas en extracción de superficie. En la foto se ve un yacimiento de carbón en Spitzberg



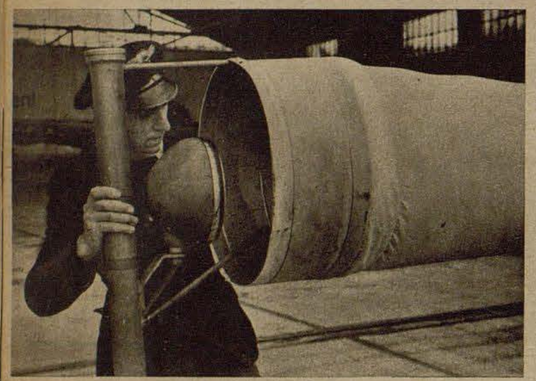
Tres días y tres noches en el aire

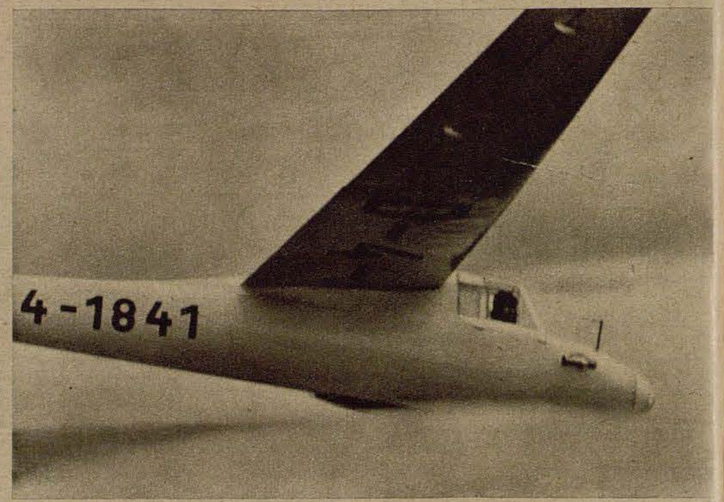
Del 22 al 24 de Septiembre de 1943, el oficial Ernst Jachtmann del cuerpo de aviación nacionalsocialista estableció, con 55 horas, 52 minutos y 50 segundos, un nuevo record mundial de duración en vuelo a vela.

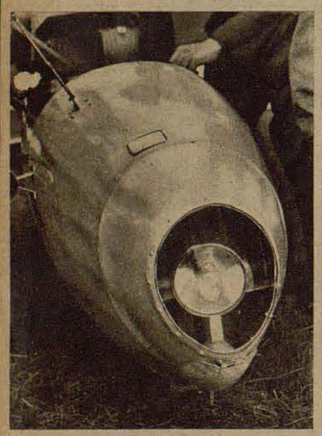




Ernst Jachtmann ha preparado cuidadosamente durante largo tiempo su vuelo record. Su planeador, de tipo "Weihe", fué especialmente equipado para un vuelo de duración. El café estaba contenido en dos termos que un tubo comunicaba con un vaso de papel Mas las botellas se vaciaron durante el vuelo, y Jachtmann careció de bebida durante tres días. Para humedecer la lengua sorbía el agua de lluvia que mojaba sus mangas



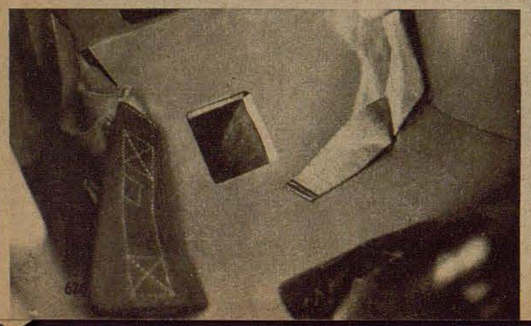




Las manga-veletas que indicaban al piloto la dirección del viento estaban provistas de reflectores giratorios que durante las noches alumbraban el interior de la manga

Se tomaron también precauciones para el caso de un aterrizaje forzoso durante la noche. Dos aeródromos de urgencia y la playa fueron jalonados con lámparas. Se montó un proyector giratorio en el planeador (a la izquierda) para poder alumbrar el terreno y hacer señales luminosas durante el vuelo

Otra precaución indispensable para un vuelo de tres días: el "water de a bordo" es una simple abertura en el asiento, que se cierra con una tapa





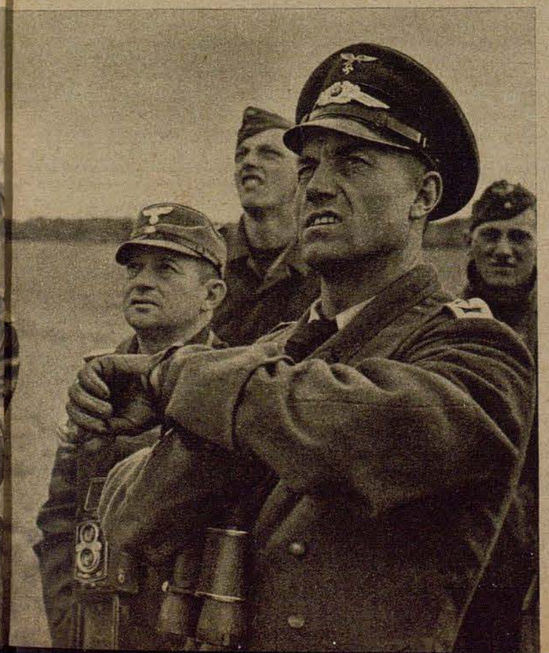
La primera felicitación por el record mundial logrado la transmitieron durante el vuelo los camaradas del piloto con este letrero que pintaron en el fuselaje de un planeador



Al aterrizar Jachtmann es rodeado de entusiástica multitud que escucha impresionada su primer y breve informe sobre el vuelo

Varios planeadores hicieron compañía al piloto durante sus tres días de vuelo. Esta fotografía fué sacada desde un "Kranich" de dos plazas







Poco antes del despegue. A la izquierda, la reserva de vasos y un periódico que un camarada le entregó diciéndole: "Para que no te aburras allá arriba"

"No he emprendido este vuelo por ambición deportiva sino para demostrar lo que somos capaces de realizar en este terreno a pesar de la difícil lucha que estamos librando por nuestra existencia nacional", declaró Ernst Jachtmann en ocasión de ser anunciado el nuevo record ante una compañía de aviación en el aeródromo de Brüsterort. "Mi vuelo record no debe únicamente servir de estímulo a los aviadores, especialmente a los alumnos de la aviación a vela, sino que debe ser una exhortación dirigida a todos para que con extraordinaria energía venzan las mayores dificultades y alcancen el fin que se proponen." Para todo quien haya presenciado la proeza de Jachtmann, se refleja la modestia en su lenguaje. El sólo hecho de pasarse 3 días y 2 noches sin dormir, sentado en la estrechez del planeador sin casi posibilidad de cambiar la posición del cuerpo, es un esfuerzo sobrehumano. Mas durante todo este tiempo el aviador tuvo que atender la palanca de mando y emplear todos sus conocimientos de vuelo para vencer las numerosas dificultades que se le presentaron. La intensa oscuridad de la noche y los continuos chubascos dificultaron la orientación, obligando al piloto de vela a concentrar en grado máximo su atención. Durante la segunda noche hubo niebla sobre el mar y Jachtmann se vió obligado a volar a menos altura que la del borde de la escarpada costa. La espuma de las rompientes era su único punto de referencia, corriendo a cada segundo el peligro de estrellarse contra las peñas. Fueron horas muy críticas que sólo pudieron ser superadas con la férrea energía, premiada finalmente con el éxito: Jachtmann ha superado en más de 10 horas el record anterior

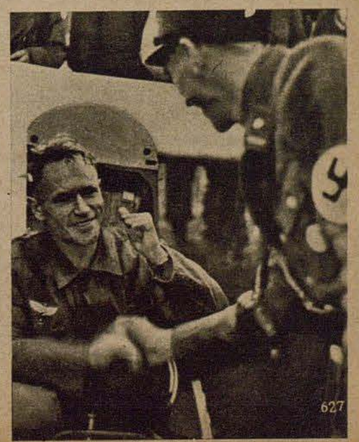


Las últimas horas antes del aterrizaje. Mientras Jachtmann vuela a poca altura sobre la escarpada costa, el mundo se entera de los detalles por boca del locutor de la radio

Información gráfica PK:
Corresponsal de guerra Dr. H. Franz

A la derecha: Las felicitaciones de los camaradas después del aterrizaje. El antiguo record ha sido superado en más de 10 horas

A la izquierda: Las reglas deben ser observadas minuciosamente. Cuenta como tiempo de salida el segundo en que llega a una altura de cincuenta metros el avión remolcado. Los controladores oficiales toman el segundo al cronómetro



Aterrizaje entre los bolcheviques

Tiroteado y herido por los rusos mientras descendía en paracaídas — La pistola le salva dos veces la vida

Por el corresponsal de guerra Rupprecht Radebach

PK Si no fuera por la tensión que todavía se refleja en la cara del sargento, las manchas de sangre que cubren su combinación, el grueso vendaje y el tic nervioso de sus ojos, difícil sería creer sus palabras. Sentado delante de un gran mapa, recostado en su silla, acaba de contar al comandante del grupo la última fase de su aventura. Su dedo índice recorrió temblando una ruta en el mapa, y con voz entrecortada contó el episodio. En algunos pasajes del relato hablaba quedamente, como si el mismo dudara de su maravilloso salvamento, de la presencia de sus camaradas y de todas las casualidades que le hicieron encontrar el camino desde el campo enemigo hasta el puesto de mando de su grupo.

"¡Qué suerte he tenido, Dios mío!", repite continuamente, mas en la frase no se refleja la exuberante alegría de la vida recuperada, aquella alegría que suelen manifestar nuestras tripulaciones cuando, con un supremo esfuerzo, consiguen llegar al aeródromo con los sustendadores a jirones o los motores acribillados a



¡Alejarse del paracaídas! Tira del sujetador y la seda hinchada sale volando de la calva del bosque

balazos. La suerte que tuvo, empero, se debe también a su serenidad, su decisión y su valor personal. Así lo pensaron los que oyeron su relato, que fué hecho con la modestia propia de los hombres del frente.

¿Qué sucedió? — Era en una de estas mañanas de la región, con sus nieblas espesas y su Sol a poca altura. El destacamento volaba por encima de bosques y campos descoloridos. Los ríos arrastraban las últimas sombras de la noche. Nada se movía en el bosque de forma cuadrangular, en que estaban escondidas las posiciones soviéticas. El primero y el segundo Ju 88 lanzaron sus proyectiles. Se abrieron las puertas del infierno. Nubecillas grises y negras se formaron de repente entre los aparatos. Piezas antiaéreas disimuladas en la maleza disparaban sin interrupción. Se sintió un rudo golpe en el fuselaje, el suboficial quiso hacer una advertencia al piloto, mas la carlinga comenzó a descender perpendicularmente hacia abajo y sintió que casi le ahogaba el violento viento helado. Es de suponer que el radiotelegrafista había levantado la capota. Por la abierta claraboya se veía el cielo azul. El observador giró en su asiento para dirigirse a la abertura. Se sintió levantado por una misteriosa e irresistible fuerza, y tuvo la sensación de que le arrojaban con violencia polvo a los ojos. Aquí se interrumpían sus recuerdos. Cuando recuperó de nuevo la facultad de pensar se encontró balanceándose en el espacio, colgado de un gran paracaídas blanco. No recuerda cuándo y cómo tiró de la empuñadura. Mas esto carece de importancia; lo trágico es que el gran bosque desde donde disparan los antiaéreos está exactamente debajo de sus pies. La idea del cautiverio hace que sus manos aprieten convulsamente las correas. Aumenta la velocidad del descenso. Un viento fuerte y continuo sopla contra su cuerpo, impulsándole hacia el este. Faltan unos cuatrocientos metros hasta el suelo, cuando comienzan a salir fogonazos de la maleza. Pasan silbando las ráfagas de ametralladora, en el paracaídas se suceden las sacudidas, y a los pocos segundos siente un golpe rudo en la corva derecha. Siente correr la sangre sobre la fría pantorrilla. El sargento se inclina hacia adelante y con las manos aprieta la combinación para que no flamee, cruza las primeras ramas y el cuerpo cae pesadamente sobre el suelo del bosque. ¡Alejarse del paracaídas! Tira del sujetador y la seda hinchada sale volando de la calva del bosque. Los cañones deben estar muy cerca. Cada paso que da siente una punzada dolorosa en la rodilla. El suboficial se acuesta en la maleza, entre árboles mutilados, levanta el pantalón, se ata la venda de urgencia alrededor de la rodilla, y continúa la marcha. Una carretera cruza su camino, cuando quiere retroceder es ya tarde. Pasan por su lado tres bolcheviques sin fusiles, al parecer, un relevo. El último lo ve, se detiene y llama a los compañeros. El sargento aprieta el gatillo de la pistola, y el bolchevique se desploma después de llevarse las manos al pecho. Los otros dos se han echado al suelo con la rapidez de un rayo.

Cuando el pie derecho cuelga del cuerpo como plomo, el herido detiene su carrera y se recuesta contra un árbol. Su respiración se va normalizando. A la derecha, varias cúpulas oscuras sobresalen de la maleza: fortines. En los primeros refugios hay sacos de paja, y en los maderos se ven fotos de ilustrados alemanes. ¿Serán ya las líneas propias? El desorden, las armas extrañas y los sucios uniformes que ve en el segundo refugio le advierten la necesidad de ser prudente. Cuando llega al tercero comprende en seguida que se trata de una antigua posición alemana abandonada en el repliegue. El bolchevique que, con su ancha cartuchera y su saco de granadas de mano, está sentado a la entrada, no tiene precisamente aspecto de prisionero. Se ha tapado los ojos con el gorro y ronca con la boca abierta.

El sargento se hace un bivac para descansar. Como medida de prudencia se esconde entre la yerba. Sube el Sol, y un calor sofocante se extiende por el bosque. La cantimplora y la bolsa de pan están bajo los restos del aparato. ¿Qué habrá sido de los camaradas? De vez en cuando pasa un automóvil por un camino cercano, y llegan hasta el sargento los gritos de los rusos. Levantándose un poco, ve autocamiones verdes y piquetes de infantería. Una vez pasa muy cerca de él un mujer gorda en uniforme y botas de montar; distingue perfectamente sus largos cabellos. Ahora sería imposible escapaise, piensa, y vuelve a su escondrijo.

Ha llegado la noche, que con su aire fresco disipa la sed. Cuando la luna llena está ya encima de los árboles reanuda su marcha. La rodilla está anquilosada y es necesario andar un rato para poder moverla. Por el enmarañado bosque avanza en dirección noroeste, hacia donde están las tropas propias. De pronto tiene que arrojarse al suelo para no ser visto de las caravanas de automóviles y de las columnas de infantería que marchan a paso monótono.



Es difícil cruzar la pista militar. Parece que los bolcheviques están preparando una posición de salida para el próximo día. El sargento se dirige hacia el norte. Se va alejando el ruido de los motores y de las compañías en marcha. Acaba por no oír más que los propios pasos, lo cual le obliga a andar con la máxima prudencia. Le llaman varias veces, en una ocasión de muy cerca, mas él continúa andando, asombrándose de su propia sangre fría que logra imponerse a la excitación interna. Llega finalmente a un lugar en que no hay más que algunos arbustos. La yerba ha sido consumida por el incendio. A la luz de la luna, el observador cruza viejas trincheras abandonadas y orilla oscuros embudos de granadas. Percibe un olor repugnante y no tarda en distinguir cadáveres mutilados en los pozos de tirador. Avanza rápidamente para librarse de la angustia que le oprime la garganta.



El centinela se vuelve, lanza un juramento y amenaza con el puño

Dibujos PK: Corresponsal de guera Schimpke

"¡Stoi!" Se repite enérgica la voz de ¡Alto!, a la que sigue el ruido de un cerrojo de fusil. El sargento da dos pasos largos y se echa al suelo. La humedad le penetra por la ropa. Piensa que debe encontrarse en las avanzadas enemigas. A unos quince metros de distancia ve un bolchevique entre la horquilla de los dos troncos de un árbol. La luna reluce en su casco acero. El soldado examina el terreno con la espalda vuelta hacia el sargento alemán. Todavía no lo ha visto, pues la voz vino de mucho más atrás. Oye hablar en voz alta a derecha e izquierda, y reflexiona que este es el único lugar por que se puede cruzar la línea. No tiene ya bastante fuerza para dar otro rodeo. Mas será imposible pasar sin que el centinela lo descubra. El instinto de conservación se impone. Lentamente, dirige el cañón de su pistola hacia la silueta gris. Suena un tiro.

El centinela se vuelve, lanza un juramento y amenaza con el puño. Falló el tiro. El soldado cree que el tiro es una broma de sus camaradas borrachos. Dispara de nuevo, y el bolchevique vuelve a sus juramentos. Se oyen voces y pasos a ambos lados. No queda más que una solución: el sargento da dos saltos se coloca delante del bolchevique y le descerraja un tiro a quemaropa. El centinela lanza un grito gutural y se desploma. Silban las balas por la oscuridad de la noche.

A los pocos metros se le inmoviliza la pierna derecha. Sacudido por escalofríos, consigue avanzar cincuenta metros más y cae finalmente dentro de un pequeño charco. Cesan los disparos. El agua apesta tanto que no se atreve a beber. Continúa su avance arrastrándose. Comienza a ofuscársele la vista, sus miembros le pesan como plomo. Ladra una ametralladora delante de él. Las armas alemanas no disparan tan lentamente, piensa; pero, no obstante, llega una voz alemana de la misma dirección. Ya le es todo indiferente, prefiere arrojarse dentro las ráfagas de la ametralladora que morir lentamente entre las líneas. Se oye de nuevo la voz entre los disparos de la ametralladora.

Más tarde, despues de haber aplicado ansiosamente sus labios a una cantimplora, de haber tragado, sin mascar, algunos bocados y de haberse echado como un leño sobre un montón de paja, se enteró de que había estado dando gritos largo rato, hasta que le recogieron unos soldados de infantería que probaban una ametralladora rusa capturada por la mañana. No tardó en sentir los efectos de una inyección y de nuevo y apretado vendaje. Cuando lo visitamos se hallaba tendido en una cama blanca en un cuarto lleno de luz. En la mesita de noche estaba el regalo del comandante del grupo y un ramo de flores de sus camaradas. Todos van a verle, le traen chucherías, hacen chistes y le hablan de asuntos generales. Todos saben cómo deben tratarlo. Cuando salimos me parece adivinar la primera sonrisa en su cara fatigada. Es el consuelo de saber que uno nunca está solo.

¡TODOS A UNA!

Concurso deportivo de los obreros extranjeros en Berlin

Obreros extranjeros de todos los paises de Europa celebraron un magnífico festival deportivo en el famoso autodromo Avus de Berlin. Los concursos deportivos, los bailes nacionales y los juegos fueron seguidos con gran ntusiasmo por los espectadores. El acto fué organizado por el departamento de distribución de mano de obra del Frente de Trabajo alemán. — Estos jóvenes franceses se disputan enérgicamente el primer premio en la lucha a la cuerda



Fotos:
Servicio Gráfico Scherl
(Hoffmann)



Los concursos deportivos comenzaron con el desfile de los participantes

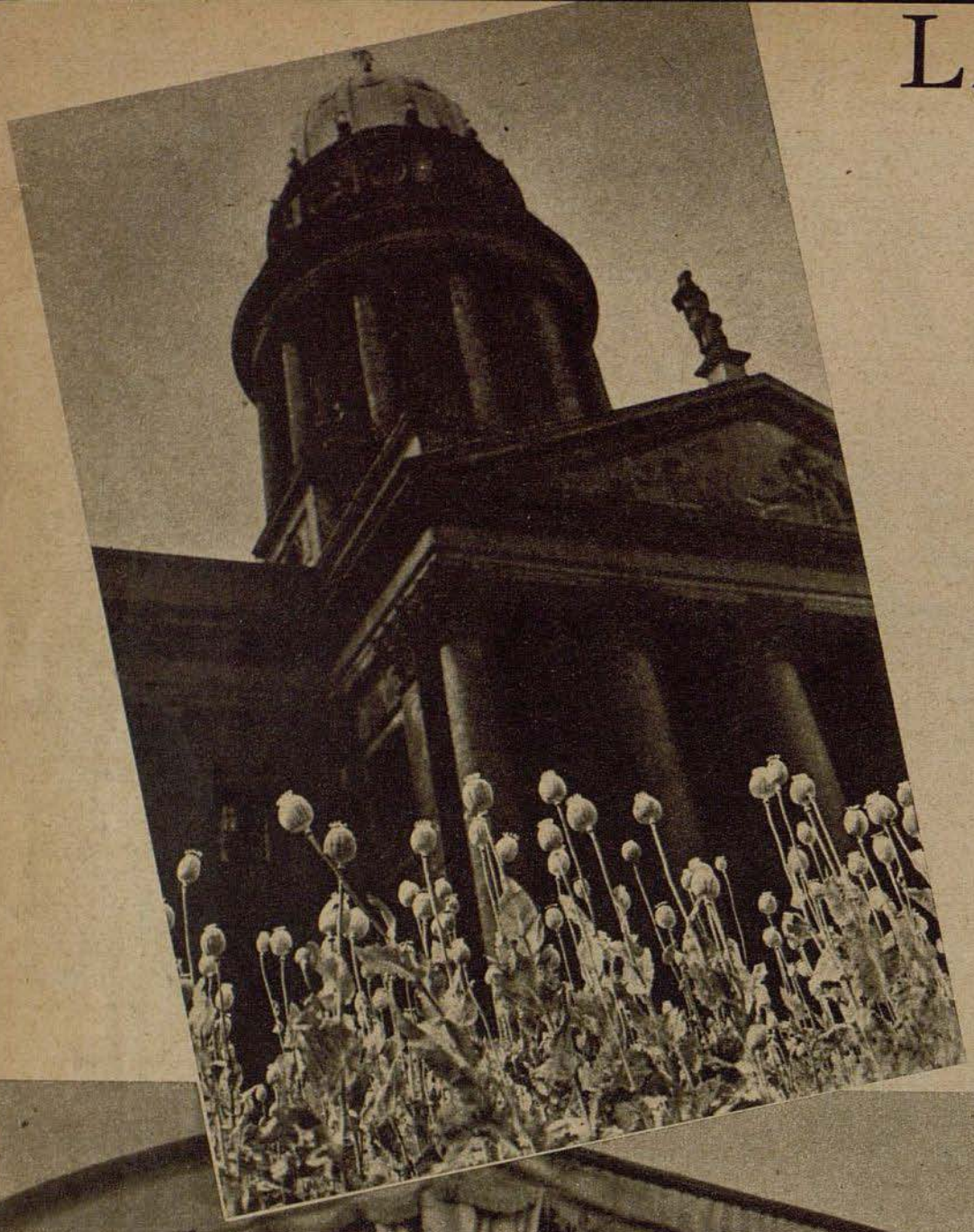


Jóvenes del Protectorado, luciendo sus trajes típicos, animan a sus compatriotas durante un partido de futbol



Con alegría y vivacidad bailan los holandeses las danzas originales de su país

LA MELODIA DE LA GRAN URBE EN 1943



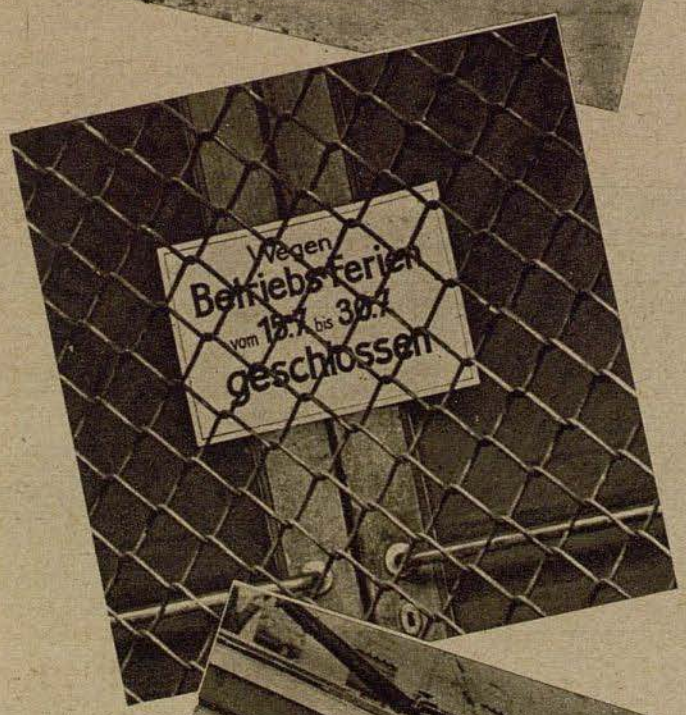
El título no es tan presuntuoso como parece. Toda ciudad tiene su melodía propia, su ritmo genuíno, que le inculcan los hombres que en ella viven. En el quinto año de guerra la melodía de la gran urbe es diferente de la de los tiempos de paz. Es más retenida, se puede de ir si continuamos sirviéndonos del lenguaje musical. Mas no le faltan tonos humorísticos, comparables al sonido de la tuba o a las cadencias de la flauta, tonos que alegran al hombres, le ayudan a vencer inconvenientes y disipan sus pensamientos graves. Esta melodía jovial, en cuyo fondo hay tanto corazón, tanto carácter y tanta comprensión, es la que pretendemos ilustrar con nuestr s fotos

A la izquierda: Las adormideras maduran en el Gendarmenmarkt de Berlin. Los colores de las flores han solazado durante semanas los ojos de los transeuntes. Muy pocos de ellos conocen la utilidad de estos atractivos parterres de plantas

Abajo: Vuelven los tiempos románticos. En el quinto año de guerra, la vieja y cómoda jardinera, que emplearon nuestras abuelas en sus excursiones, sustituye al "sight-seeing-cars"



Cría de conejos en el balcón. El simpático y confiado animalito es cuidado con gran cariño. Hasta que se impone el cariño que inspira el propio estómago, y el pequeño roedor acaba sin gloria en un pote de cocina



"Cerrado por vacaciones colectivas" Donde falta personal es difícil privarse de una persona. La solución más sencilla es cerrar el establecimiento y que todo el personal tome vacaciones al mismo tiempo



¡El férreo Gustavo! El cochero de punto, famoso por su viaje de Berlin a Paris, justifica su existencia en el quinto año de guerra

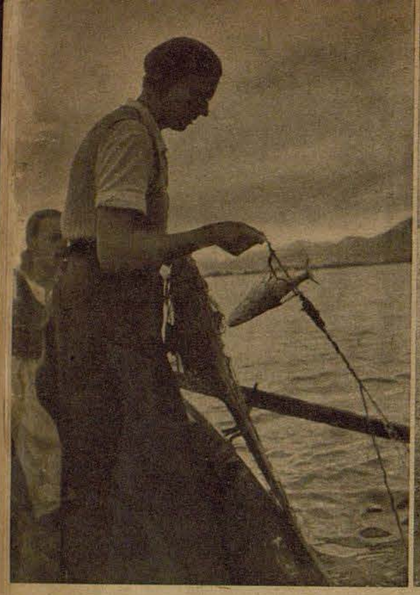
Fotos Sigrid Hansen (2), Archivo Scherl (3), Atlantic (1), Transocean (1)

Abajo: Idilio en la azotea. Las flores de azoteas y balcones fueron siempre el orgullo de las ama de casa de la gran urbe. Las petunias y los geranios han cedido actualmente su puesto a los útiles tomates



En tranvía a la vicaría. Este coche adornado es una forma original de sustituir el coche nupcial. Demuestra también la facilidad con que los vecinos de la ciudad se adaptan a las necesidades de la guerra





No siempre sale la red tan repleta de pescado. Mas el tamaño considerable de algunos peces del lago Chiem compensa siempre las largas horas de esfuerzo



Entre la población del país y los veraneantes, las pescadoras encuentran siempre compradores para la pesca del día. El pescado es ofrecido al comprador "fresco y coleando"



Las redes son los aparejos más valiosos del pescador. Después de su uso son colgadas en largas hileras para que se sequen al viento otoñal



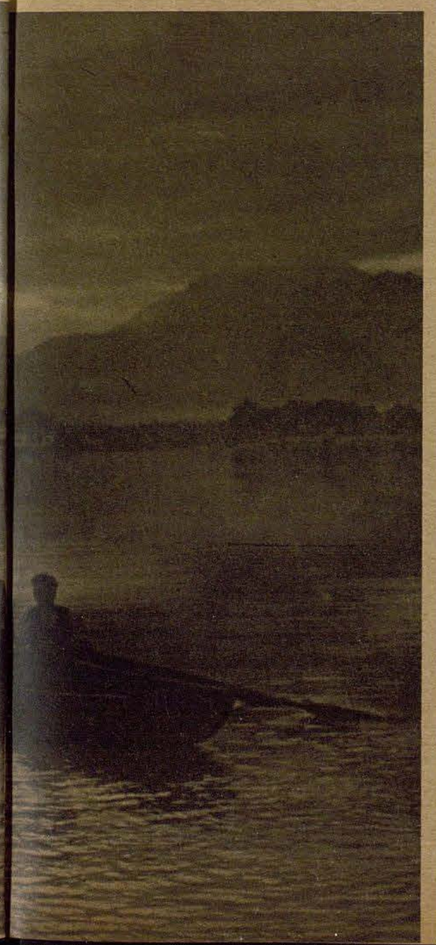
632

Las PESCADORAS del LAGO CHIEM

Cuando el sol saliente comienza a disipar las grises nieblas de la mañana y cuando, a la media luz de las primeras horas del día, las siluetas de los montes se acercan tanto que parece posible alcanzarlas con un tiro de piedra, salen a la pesca las mujeres de las islas del lago Chiem. Estas labores las hacían antes los hombres, mas actualmente las mujeres les sustituyen en el manejo de redes y anzuelos. A menudo vieron como los hombres salían de pesca a la madrugada y muchas veces les ayudaron en las faenas, por lo cual conocen a la perfección todo lo referente al oficio

Fotos: Hilde Zenker

A la derecha: No es fácil izar las largas y pesadas redes según las reglas del arte. Y en el bote hay muchas redes secas en espera de ser tendidas. — Abajo: Las lanchas de pesca se "hacen a la mar" de madrugada. Las mujeres se internan mucho en el lago antes de tender las redes en las pesquerías que conocen



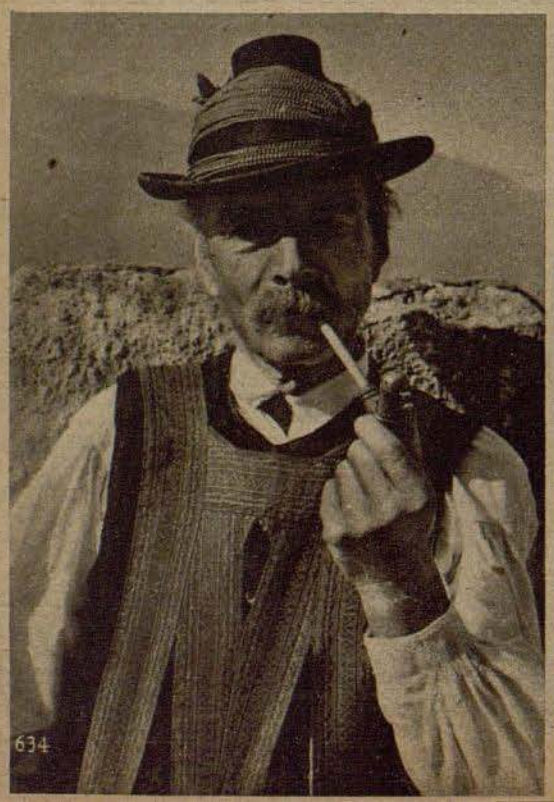


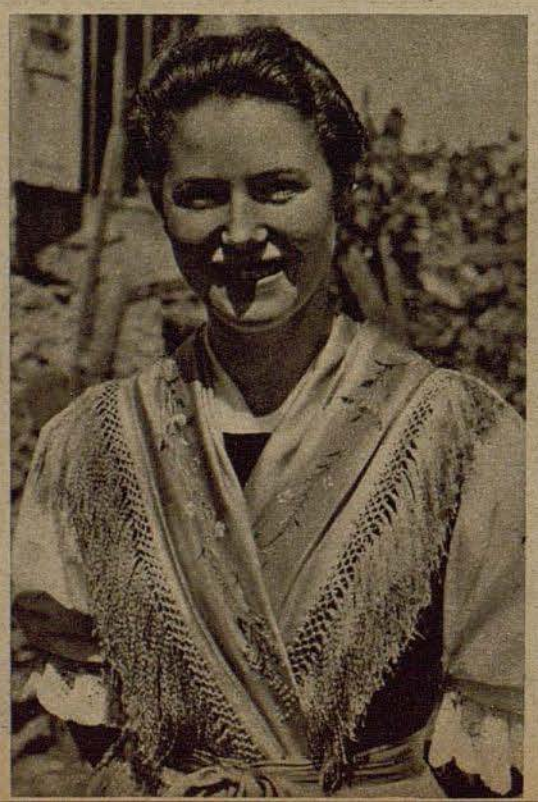
633



El cielo azul de otoño se refleja en el hermoso Tirol. Hoy es domingo. Los campesinos, con sus vistosos trajes típicos, regresan de la iglesia. Antes de separarse se habla de los asuntos del lugar.

Fotografías PK: Corresponsal de guerra de la ## Rottensteiner (Sch)



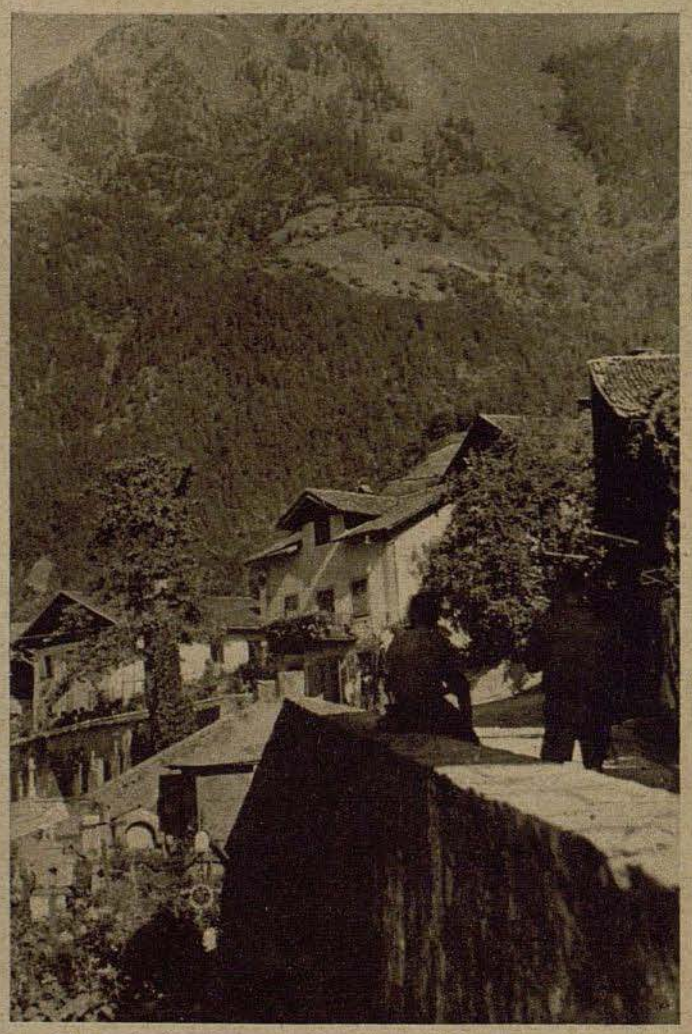




Las cepas soportan con dificultad el peso de las uvas. ¡ Qué vinillo habrá este año! El vino del Tirol meridional es conocido en todas partes

Sol, vino y vestidos típicos

Un domingo de visita en el Tirol del Sur



Estamos visitando este pueblo en las cercanías de Merano. Los elevados montes nos dan una idea de la magnífica belleza del Tirol meridional, que hoy se nos ha presentado con su "traje de domingo"

Hoy puede el campesino fumar su pipa en calma. Su indumentaria de domingo contribuye a formar su humor de día de fiesta. Su hija mayor se alegra al contemplar la magnificiencia que Dios ha dado a este día. Y nosotros admiramos el hermoso pañuelo de seda que lleva al pecho, tela adornada de artísticos bordados con la que su propietaria no debe temer ninguna rivalidad

SPITZBERG

Viene de la página 624

occidental — si bien a considerable distancia de la costa — pasa la corriente caliente del Atlántico, mientras que el norte y este son rozados por las frías corrientes polares. Estas corrientes marítimas se reflejan también en la formación del tiempo, que es muy irregular y casi siempre de naturaleza local. El contacto entre el aire frio y las aguas calientes da lugar a que se forme en la costa occidental la niebla tan temida de los navegantes. De acuerdo con la situación geográfica de Spitzberg, las precipitaciones atmosféricas son casi siempre nieve (anualmente de 150 a 300 mm). La temperatura media es sólo superior a cero durante los meses de verano. El periodo de vegetación dura de Junio hasta Agosto, y sólo alcanza para que se produzca un paisaje de tundra, con liquen y musgo. Exceptuando los miles de gaviotas, golondrinas de mar, patos y palomas, que allí se trasladan en los meses del verano, la fauna es muy poco numerosa; en el este existen renos y osos blancos y, en ocasiones, ballenas y caballos de mar, pero su numero ha disminuido considerablemente en los últimos lustros.

*

La verdadera riqueza de Spitzberg la constituyen sus yacimientos carboniferos. Posee, además, otros minerales en cantidades considerables, como yeso, fosforita, marmol, magnesita, mineral de hierro, cinc sulfurado y asbesto. Las existencias de carbón, cuya explotación ha ejercido en ocasiones gran atracción sobre el capital internacional, se calculan en nueve mil millones de toneladas. Pese a su "juventud" — los yacimientos proceden en su mayor parte de la época terciaria — el carbón es, en general, de muy buena calidad y no difícil de extraer. Noruega, que consume anualmente de cuatro a cinco millones de toneladas de carbón, podría abastecerse en Spitzberg durante centenares de años. Las minas más importantes se encuentran en el oeste y ocupan una extensión de 760 kilómetros cuadrados. Desde 1904 se ocuparon de la explotación del carbón compañías inglesas, noruegas, holandesas, suecas, rusas e incluso norteamericanas, mas desde la última guerra mundial fué imponiéndose cada vez más la Compañía carbonera noruega de Spitzberg. Mas aun después de 1920 — año en que fué reconocida la soberanía noruega en la isla — todos los estados, con excepción de Alemania, se reservaron el derecho de extraer carbón en Spitzberg. Alemania, que posee suficiente carbón en su propio territorio, tomó nota con indiferencia del trato desventajoso de que era objeto. El Reich salía más perjudicado por la prohibición simultanea de participar en la caza, pesca, comercio y tráfico de la isla.

Debido principalmente a las muchas dificultades que se presentaban en la carga y transporte, la explotación de los yacimientos carboniferos no dió durante mucho tiempo el resultado que se esperaba, y ya Fritjof Nansen, que estudió las condiciones especiales de Spitzberg, hizo algunas propuestas para mejorar la situación. Mas después de la guerra mundial se registró un formidable auge: la exportación de carbón que sólo había sido de 1500 toneladas en 1907, fué de más de 4500 toneladas en 1910, de 300.000 toneladas en 1928 y, según se calcula, de 400.000 a 500.000 toneladas en los años que precedieron a la actual guerra.

De acuerdo con el aumento de la exportación de carbón ha aumentado la población de la isla, ya que el número de habitantes ha estado siempre en relación directa con las posibilidades de trabajo que se ofrecían en las minas de carbón. En 1907 la población no pasaba de 130 habitantes; en verano de 1924 era ya de 1741 personas, y actualmente es de unas 1200 personas, las más de ellas noruegas. Durante el invierno el número de habitantes se reduce en algunos centenares, pues la noche polar hace que muchos no se instalen de modo permanente.

La localidad principal de la isla, que simultaneamente es estación meteorológica, es Long-Year-Byen en la bahía del Advento del fiordo del Hielo. El resto de los habitantes se encuentra casi exclusivamente en las importantes estaciones radiotelegráficas de Green Harbour y Kingsbai, ambas también en la costa occidental. Durante los tiempos de paz la principal comunicación marítima era la línea que unía la isla con Tromso.

*

A parte de su importancia en la actual guerra, Spitzberg ha desempeñado importante papel como estación de salida y de tránsito para las expediciones polares del último siglo. La isla fué descubierta por normandos en el siglo XII, y el explorador polar holandés Barent la incorporó cartograficamente al mundo entonces conocido a principios del siglo XVI. Cincuenta años más tarde se descubrió que Spitzberg era un grupo de islas que no formaba parte de Groenlandia.

Unos cien años más tarde comenzó a servir de base para la pesca de la ballena y de la foca. Durante el siglo XIX Spitzberg fué sometida a la exploración científica. Participaron en ella investigadores y exploradores polares de muchas naciones, especialmente suecos — como Torell y Nordenskjold — y noruegos; también los alemanes se ocuparon de isla, como lo demuestra el primer viaje polar del alemán Koldewey en el año 1868, y el descubrimiento del país del Rey Carlos por el conde de Waldenburgo-Zeil y Heuglin. De 1911 a 1914 existía incluso un observatorio alemán en Spitzberg, que primeramente se instaló en Adventbai y más tarde en Crossbai. Desde 1911 hay también una estación meteorológica noruega en Green Harbour.

Spitzberg ocupa una situación especial entre las bases de expediciones polares por haber sido punto de partida de una serie de expediciones al Polo Norte que podrían ser calificadas de extravagantes. Bastará con recordar el viaje en globo del sueco Andrée, que pagó con la vida una aventura que causó sensación en su tiempo. Sus restos mortales y sus anotaciones no fueron encontrados hasta 1930 en la Isla Blanca. Recordemos también el vuelo al Polo Norte realizado por Byrd, empresa muy arriesgada para la época. También Nobile y Amundsen partieron de Spitzberg con el dirigible "Norge", y también partió de allí el dirigible "Italia", cuyo viaje terminó en una catástrofe. También se inició en Spitzberg el curioso intento de llegar al Polo Norte con el submarino "Nautilus".

Herramientas vivas

es el título de la conocida película que demuestra gráficamente la importancia de los dientes y las consecuencias de las enfermedades que los atacan. El mismo cuidado que ponemos en el empleo y limpieza del cuchillo y la tijera, herramientas que poseen las mismas cualidades de los dientes incisivos, debemos tenerlo en el cuidado de nuestra dentadura. Pida usted el prospecto gratuito "La salud no es una casualidad" de la fábrica Chlorodont de Dresde.

Chlorodont

indica el camino hacia un cuidado adecuado de los dientes.



Geha Duplex
PAPEL CARBÓN
Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa
GEHA-WERKE·HANNOVER

E. Merck
Esta es la firma de Emanuel Merck, quien en 1827 fundó la fábrica de productos químicos del mismo nombre. Este constituye la garantía de la perfección y seguridad máxima que caracteriza todos los medicamentos, productos químicos y auxiliares que se exportan a todo el mundo desde la fábrica de Darmstadt.



STUKA EN FUNCIONES DE CAZA

Un stuka cambia los papeles y derriba un caza soviético

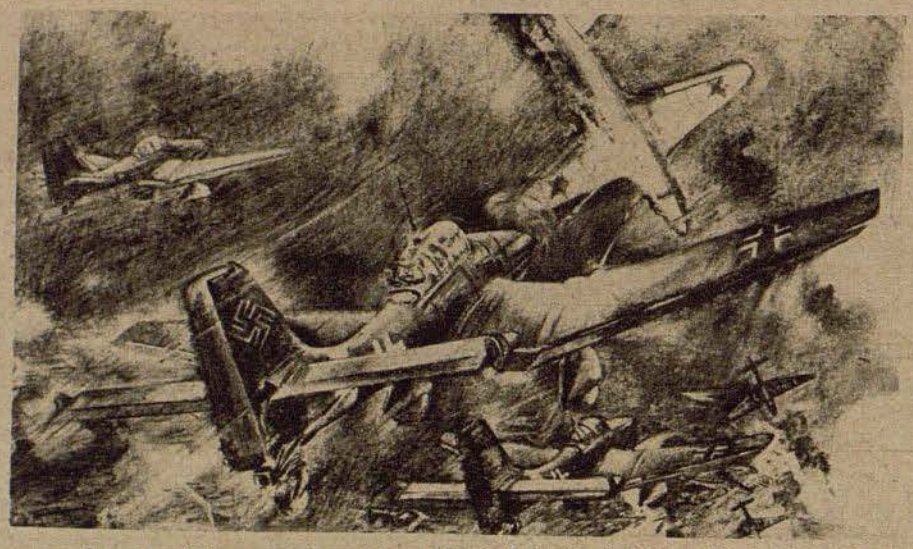
Por el corresponsal de guerra Alfredo Strobel

PK El sargento S., piloto de stuka, había participado ya en 230 acciones de guerra. Otras tantas veces, o muchas más — ya que en ocasiones se realizan varios ataques en un mismo vuelo — se había lanzado con su Ju 87 al vacío sobre posiciones de apresto, emplazamientos de artillería, piezas antiaéreas, columnas de vehículos y tanques. Estos objetivos y blancos son los de todo piloto de stuka. Esta caza de blancos, que está reservada a los stukas, tiene en sí algo de aventura desesperada. Lo inesperado de las intervenciones y la osadía del descenso convierten al piloto de stuka en una especie de piloto de caza. Su temperamento es idéntico, y también es identica su preferencia por lo inesperado.

Verdad es que no son pilotos de caza en el sentido exacto de la palabra. Pero es muy posible que muchos de ellos envidien secretamente a los pilotos de los rápidos Me 109 o Focke-Wulf 190, que les escoltan describiendo curvas fantásticas y derribando cazas soviéticos. A esto grupo pertenece seguramente el piloto de stuka sargento S., quien con su Ju 87, inferior en velocidad, se vió muy a menudo acosado por los cazas enemigos. Mas esto no quiere decir que pretendiera abandonar un arma con la que tan compenetrado se siente.

No obstante, inesperadamente se convirtió en caza. Caza contra su voluntad, se podría añadir, si no fuera la decisión y energía que revela su valiente acción.

Sucedió durante un ataque de stukas contra tanques soviéticos. Se vió colocado ante la alternativa de salvarse esquivando o atacar, y se decidió por lo último.



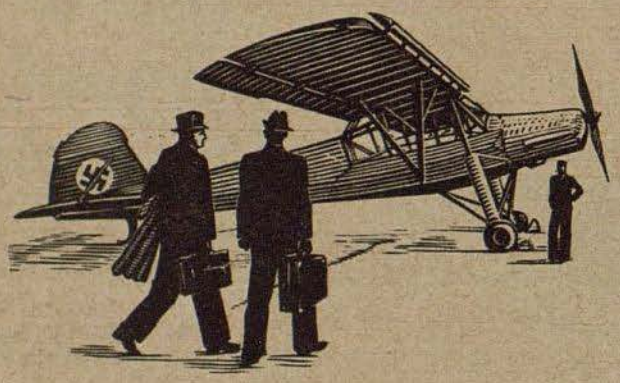
. . . el caza soviético penetró en toda su longitud dentro de las mortíferas ráfagas. El piloto del stuka vió como numerosos proyectiles penetraban en el radiador y fuselaje del caza . . .

Dibujo PK: Corresponsal de guerra Junghans

A 2600 metros de altura una impenetrable capa de calina escondía a la vista el terreno con los objetivos. Existía el peligro de que, aprovechando las malas condiciones de visibilidad, se acercaran de improviso cazas enemigos.

De pronto, se presentaron. Un "Lagg 3" y un "Jak 1" salieron como por encanto de la capa de calina y tomaron posición de ataque detrás y debajo de nosotros. El Lagg cruzó el rumbo y atacó uno de los Ju delanteros, mientras el Jak 1 se acercaba peligrosamente evitando entrar en el radio de fuego del telegrafista. Las huellas luminosas de los proyectiles no tardaron en rozar los cristales de la carlinga. Pero como ya había sucedido tantas veces el piloto escapó al caza atacante. Tenía su táctica propia, y describió las curvas necesarias para proporcionar un campo de tiro favorable a su telegrafista. El atacante se sintió prudente y describió una curva hacia abajo.

El stuka quedó en posición de poder realizar su ataque. Se lanzó al vacío, soltó sus bombas y reemprendió rápidamente el vuelo hacia arriba. Mas no se había librado del peligro. Cuando, después de haber descrito la curva, volaba hacia lo alto, vió delante de sí al caza soviético, que le había seguido en el descenso y también se elevaba, no tardando en adelantársele. El enemigo era porfiado. Un nuevo ataque era inminente. ¿De qué lado vendría ahora el adversario? El Ju, cuyo piloto seguía atentamente los movimientos del caza, continuó elevándose. El



Es Usted quien dice a que hora hay que partir

Sucede a menudo que los jefes de nuestras grandes empresas pierden el avión porque en el último momento surge algo imprevisto. Por ello muchas grandes casas se procurarán un Fieseler "Storch" tan pronto como sea de nuevo posible. Entonces podrá Usted, señor director, decir a qué hora hay que salir.

El Fieseler "Storch" es un aparato apropiado de manera excelente para el servicio particular. El "Storch" se caracteriza por ser muy fácil de volar y de una seguridad insuperable, amén de un rendimiento extraordinario.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

Leitz



Marca y Exponente

de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

caza, encima de él, dió media voltereta, y se preparó para el ataque. Al parecer, quería arremeter de nuevo contra la espalda del Ju.

El bolchevique se arrojó perpendicularmente hacia abajo.

El alemán aprovechó para apartarse el impulso que le había imprimido la caída. Fracasó la intención del adversario de quedar detrás del stuka.

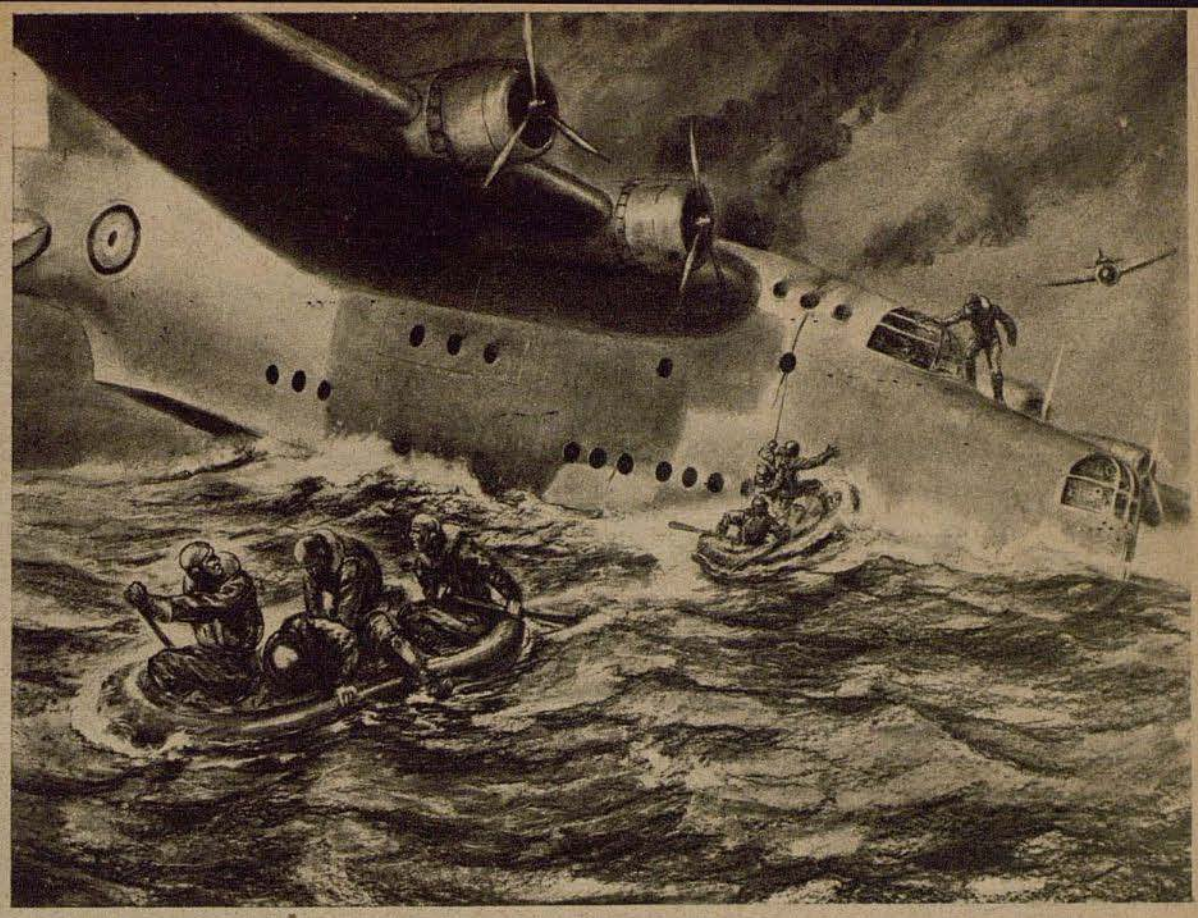
En este momento el Jak 1 le mostró su azulada barriga, pasando a cortísima distancia. La roja estrella soviética brillaba grande debajo de los sustentadores, se distinguían perfectamente los tensores del radiador y las conturas del tren de aterrizaje recogido. El caza iba a cruzar el rumbo del stuka. Las diferentes fases del movimiento pasaban como una película por el campo de visión del piloto del stuka, que clavó los ojos en el aparato de puntería.

¡Tú o yo!, pensó, y, trocando en rápida decisión los papeles, pasó al ataque. ¡Stuka contra caza! El enemigo apareció en la mira, a una distancia de 20 a 30 metros.

Otra ligera corrección con los timones, y una presión con el dedo en el disparador de las armas de a bordo . . .

. . . drrrrrrrrr! . . . drrrrrrrrr! . . . drrrrrrrrr! Mientras los proyectiles salían vertiginosos de las armas y el alemán corregía la dirección siguiendo al enemigo, el caza soviético penetró en toda su longitud dentro de las mortíferas ráfagas. El piloto del stuka vió perfectamente como numerosos proyectiles penetraban en el radiador y en el fuselaje del caza, que continuó cayendo hacia abajo dejando tras de si espeso penacho de humo. ¡Derribo! Un caza soviético derribado por un stuka alemán, que con su sangre fría, atrevimiento y decisión, obtuvo una victoria muy poco corriente en la guerra aérea.

Desde esta victoria aérea el sargento S. lleva pintado un Jak 1 en el timón de su stuka.



El fin de un "Sunderland"

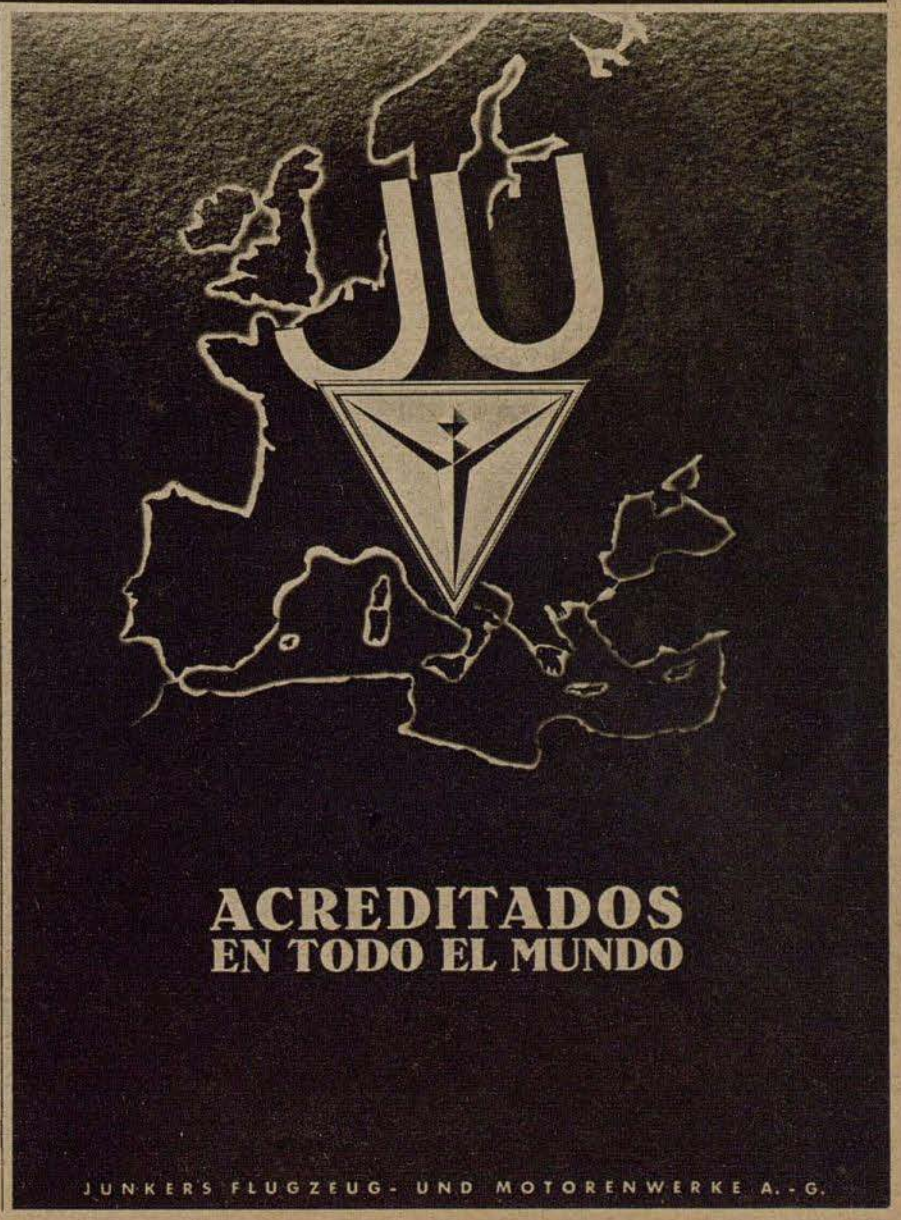
El Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas ha comunicado en repetidas ocasiones que cazas alemanes de gran radio de acción habían abatido grandes hidroaviones enemigos. Nuestro dibujo reproduce el emocionante momento en que, después de un combate aéreo, la tripulación de un aparato incendiado trata de salvarse en los botes neumáticos. El pesado coloso, un hidroavión "Sunderland" inglés, es zarandeado por el oleaje. El lomo de una ola levanta la popa que no tardará en caer en el valle de la ola. La tripulación británica ha conseguido echar al agua sus dos botes neumáticos. El primero de ellos, con un herido grave a bordo, se aleja de la peligrosa cercanía del avión impulsado por vigorosos golpes de remo. Los náufragos del otro bote todavía no han conseguido salvar al último de los ocho tripulantes. Hacen desesperados esfuerzos para facilitar al compañero el salto hasta el minúsculo bote. El caza alemán describe un último círculo alrededor del avión en llamas, que no tardará en hundirse para siempre en las aguas del Atlántico

Dibujo: H. v. Medvey

Máximo rendimiento en todos los sectores de la motorización, en tierra, en el agua y en el aire

MERCEDES-BENZ

Busch
Optica
conocida y acreditada en todo el mundo



ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

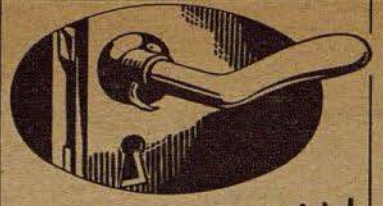
Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz

Dr. Schleußner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo



¡Evitad accidentes del trabajo!

Un clavo no es un remache. Tales chapucerías son el origen de muchas lesiones que precisamente hoy en día han de evitarse. Pero, si a pesar de ésto se produce una rozadura, aplique en el acto un emplasto

TraumaPlast

Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn/Rh.**



KHASANA

PERI
KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI

---

3 hojas de retoño

La marca de nuestros productos

TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN

Con el empleo moderado



de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.

OBERMEYER & CO., HANAU/M.

Efasit

POLVOS



Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, drogerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

M

Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía

MIMOSA · AKTIENGESELLSCHAFT · DRESDEN A 21

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G. Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

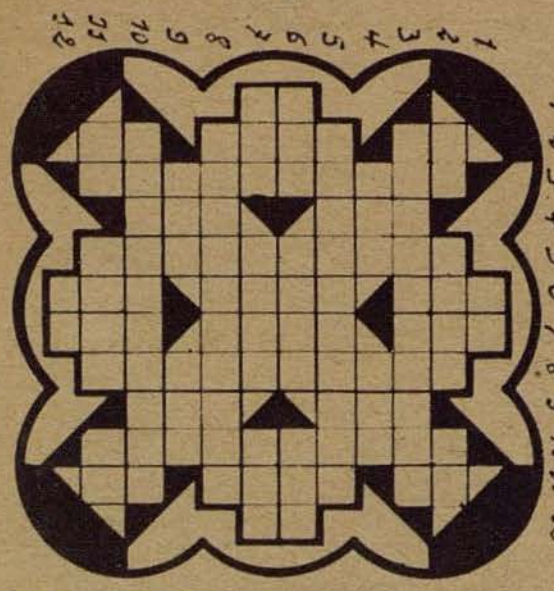
BLAUPUNKT

Radio



Pasatiempo

Crucigrama



Horizontales: 1 Nombre de letra, 2 Pronombre — Elogias — Camina, 3 Suceso impensado, 4 Al revés, planta comestible — Autor dramático español siglo XIX, 5 Tiene el vello suave de las hojas de ciertas plantas, 6 Al revés, adverbio — Puerto tunecino — Flanco, 7 Señora — Quitar vello — Cuadrúpedo, 8 Echar tallos, 9 Dejes — Letras de "menos", 10 Arteriales, 11 Símbolo — Existas — Conjunción, 12 Cantidad romana.

Verticales: 1 Sociedad comercial, 2 Lengua provenzal — Toca con la lengua — Terminación verbal, 3 Batracio, 4 Sonido grato al oído — Río francés, 5 Trabajases velando, 6 Serpiente — Tanto — Para pescar, 7 Hipopótamo — Letras de "Líneas" — Al revés, tumbé, 8 Firmaremos, 9 Entregó — Nombre de letra (plural), 10 Bailaremos una clase de baile, 11 Preposición latina — Olfatear — Nota, 12 Campeón. I 727

Logogrifo

3 2	— Nota
5 4 6 7	— Disparo
5 9 3 4 1 2	— Flor
6 0 1 2 6 5 4 6	— Distribuir
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	— Pequeño trozo de madera
2 1 2 3 0 2 6 0	— Golpearé con un bastón
8 9 4 0 6 7	— Amo
2 3 3 4	— Adverbio
5 9	— Pronombre

I 762

Acertijo

Mi primer pie se necesita para vivir
Mi segundo nutre hasta al emir,
Con que el viento se lleva el acento.
Con mi conjunto se construyó un río.
Después de cuantos fracasos, Dios mío.
En el comercio desempeña un gran papel
Hasta los sombreros piensan en él. I 717

Cuadrado mágico

a — a — a — e — e — e — e — e — é — n — n — n — p — r — r — t

1	2	3	4
2			
3			
4			

I 715

Póngase las 16 letras de al lado de manera que resulten las mismas palabras de 4 letras cada una en las filas horizontales y verticales.

Los significados de las palabras: 1 Dolor, 2 Producto líquido para narcotizar, 3 Voz infantil para "niño", 4 Medida.

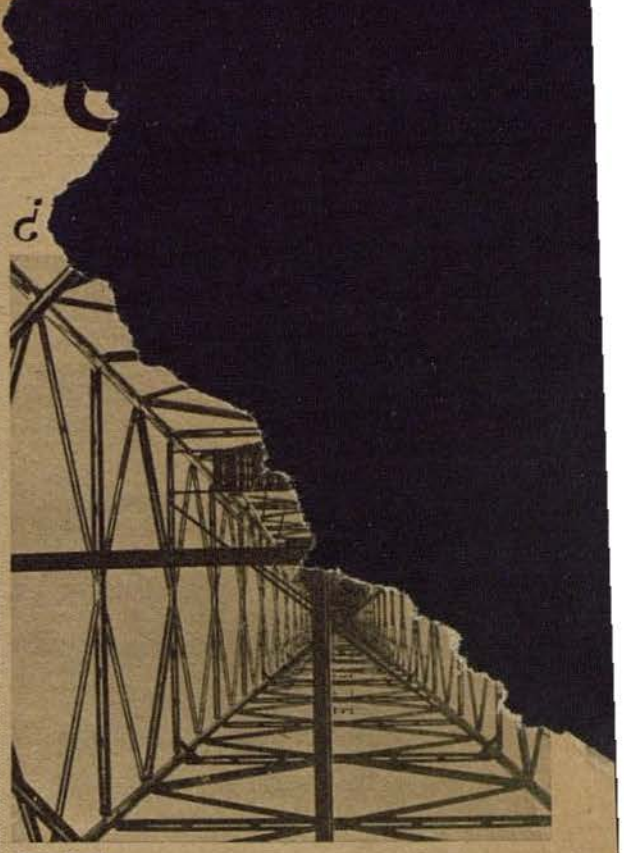


Foto: Kroll

Esto podría ser un puente colgante, al que todavía le faltara el piso. La vista, empero, no es horizontal sino hacia arriba por el interior de un mastil de una conducción de alta tensión

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Be, 2 Os — Loas — Va, 3 Casualidad, 4 Loc — Gil, 5 Lanuginoso, 6 Sam — Bona — Ala, 7 Ama — Raer — Res, 8 Entallecer, 9 Des — Mem, 10 Arteriosos, 11 Ra — Seas — Si, 12 DC. Verticales: 1 Sa, 2 Oc — Lame — Ar, 3 Salamandra, 4 Son — Tet, 5 Lucubrases, 6 Boa — Goal — Red, 7 Eal — Inel — Iac, 8 Signaremos, 9 Dió — Ces, 10 Valsaremos, 11 Ad — Oler — Si, 12 As.

Logogrifo: La — Tiro — Tulipa — Repartir — Palitroque — Apalearé — Quiero — Allí — Tu.

Acertijo: Panamá. — (pan) (ama).

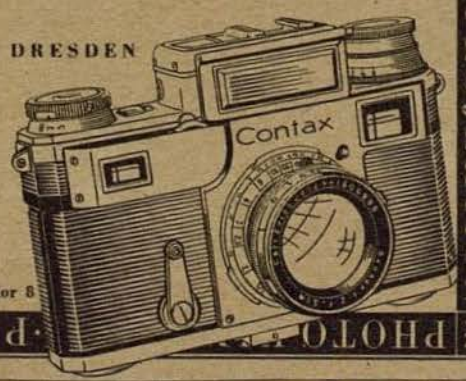
Cuadrado mágico: 1 Pena, 2 Éter, 3 Nene, 4 Area.

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

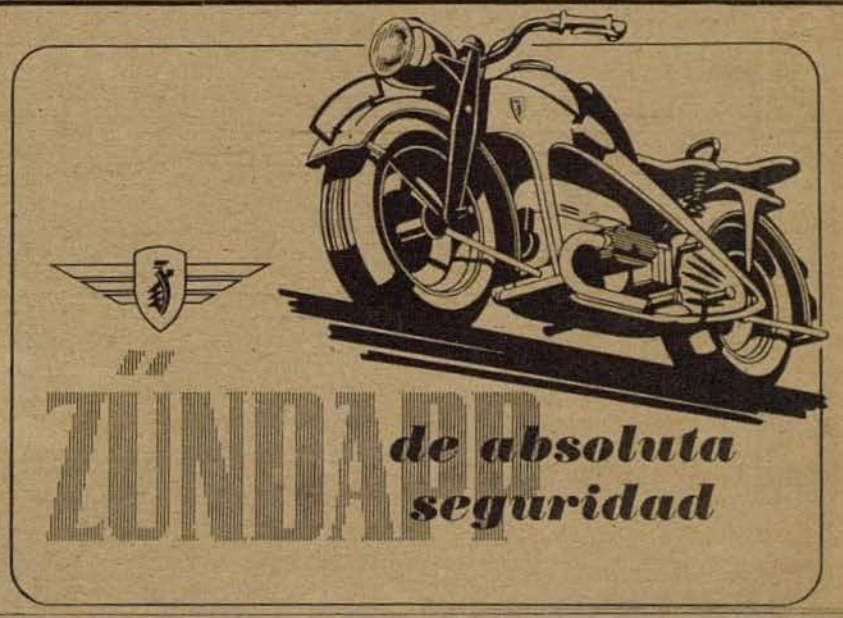
Las cámaras Zeiss Ikon acreditan la tradición de una casa de fama mundial. Esta tradición está basada en la experiencia de casi 80 años en la construcción de aparatos fotográficos de precisión. Sus grandes creaciones recuerdan el valor de estos aparatos también en épocas en que no pueden suministrarse y mantienen latente el deseo de poseer uno.

ZEISS IKON AG. DRESDEN

ZEISS IKON



Representante
Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

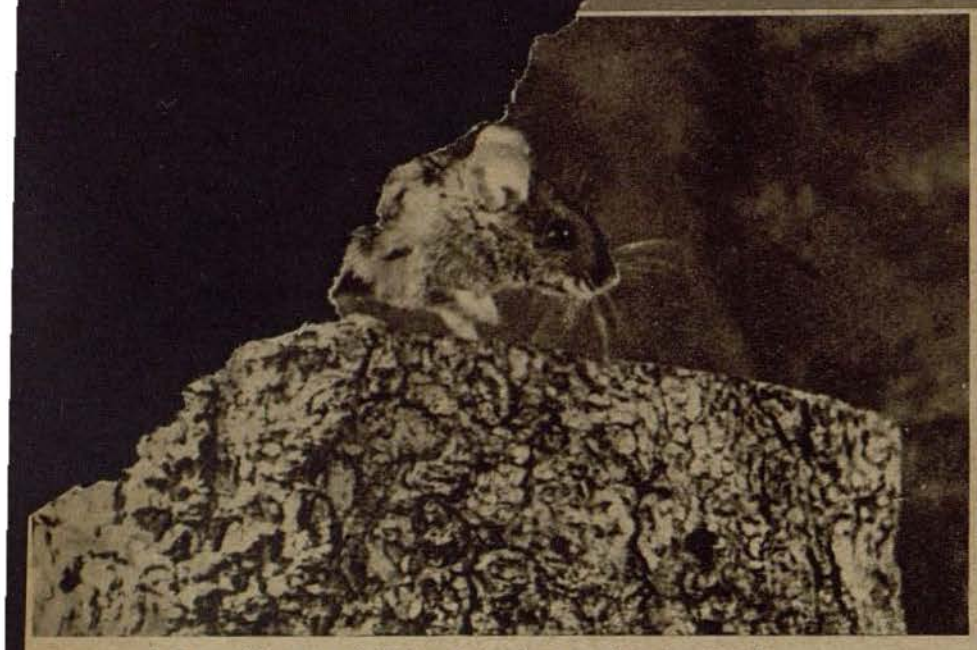

ZÜNDAPP
de absoluta seguridad


Rheinmetall
Máquinas de Oficina
para Escribir, Sumar, Calcular y Facturar
AL LLEGAR LA PAZ PODRA USTED ADQUIRIR LO MEJOR, MAS, PARA ADQUIRIR BIEN ES NECESARIO ELEGIR BIEN, INFÓRMESE YA DESDE AHORA
V. GUILLAMET
MADRID-BARCELONA
RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT
128


Un siglo de fotografia Voigtländer

...ta en el musgo del bosque

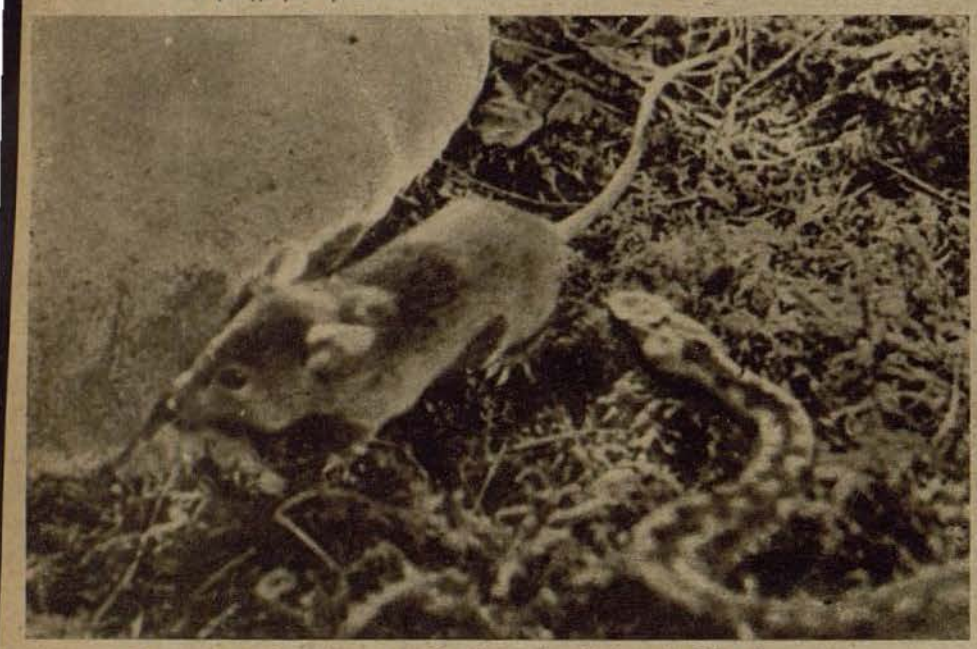
...ícula cultural "¡Cuidado, una víbora!" de la casa Bavaria



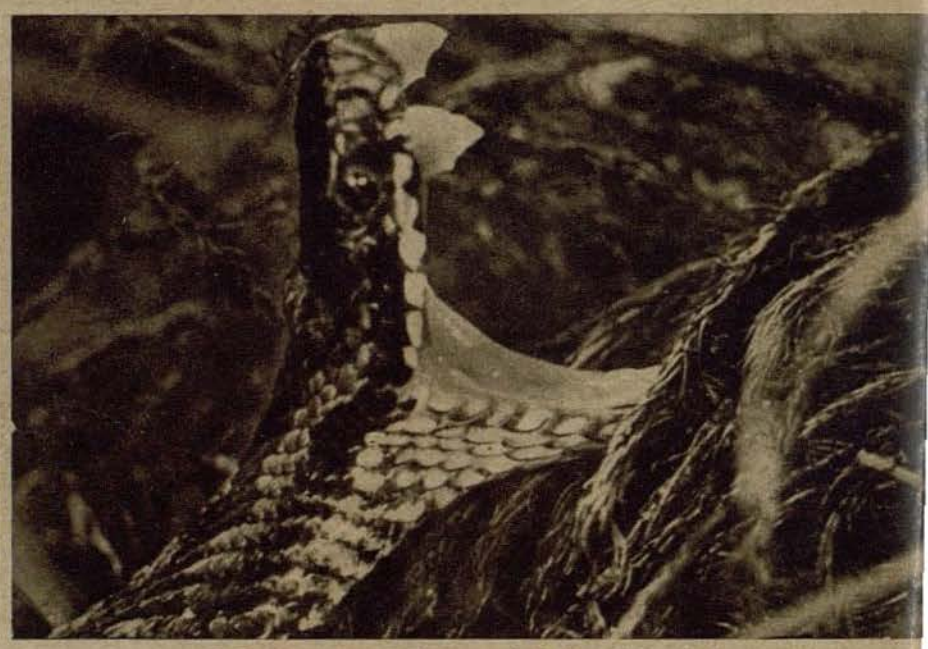
1 Los cálidos rayos del Sol y el hambre que siente han impulsado a salir de su escondrijo al ratoncito silvestre. Ignorante del peligro, se queda un momento en el tronco del árbol . . .



4 . . . y por la cabeza comienza a tragarse a su víctima, entera, con su piel y sus pelos. Las quijadas de la víbora se dislocan para poder tragarse a su víctima sin mascarla



2 . . . antes de retirarse con el sabroso bocado logrado. No sabe que le siguen ansiosos los ojos de la víbora, que espera, agazapada, el momento propicio para el ataque. Con rapidez sagital se lanza sobre su presa

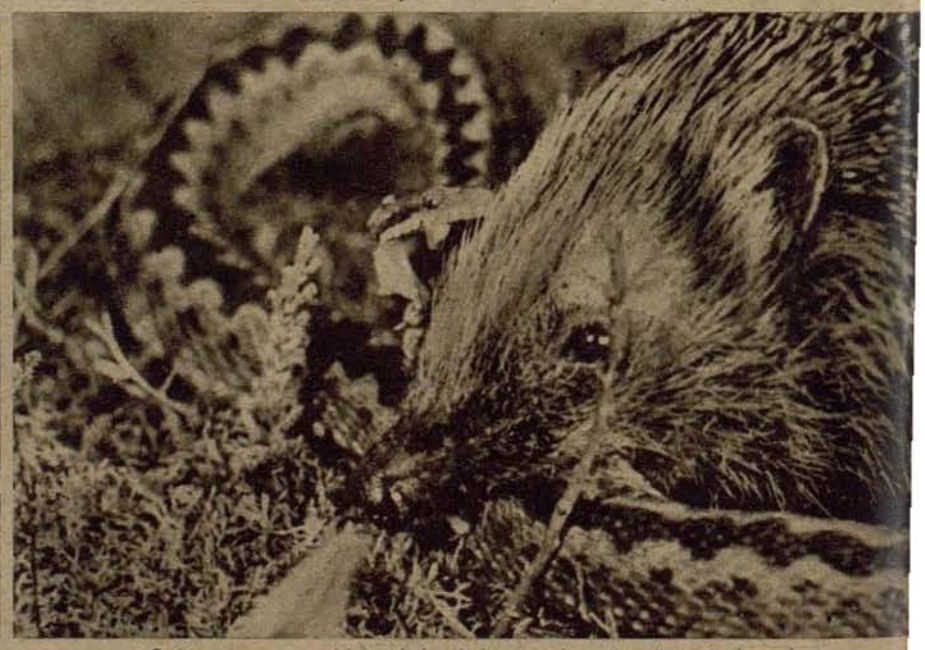


5 Es impresionante el aspecto de la boca dislocada de la víbora. Después de haber tragado a su víctima, tarda bastante a poder volver a juntar las quijadas



3 Bastaron dos gotitas de veneno para matar al ratón. Guiada por el olfato, la víbora busca a tientas la cabeza del ratón muerto . . .

Fotos Bavaria



6 Comer y ser comido, es la ley de la naturaleza. La víbora ha lanzado inútilmente su veneno contra los pinchos del erizo que la ataca. Y ahora corre ella la misma suerte que hizo correr al ratón

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71, Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 22 / BERLIN, 2 DE NOVIEMBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Minutos decisivos

SOS — ¡Aviadores en peligro! La lancha de salvamento de la aviación, advertida del peligro en que se hallan los camaradas, se dirige a toda marcha al punto en que unos aviadores están luchando con la muerte entre las olas. El jefe, sirviéndose de la aguja de marcar, corrige el rumbo. Véase la información que se publica en este número

Foto PK: Corresponsal de guerra Boger (Atl)



¡Entra en acción la artillería! Tenemos que dirigir el fuego contra las comunicaciones de abastecimiento de Leningrado Cuando despegamos por la mañana nuestro Me 110 deja tras sí larga nube de polvo Rumbo noreste. La visibilidad es magnífica. No tardamos en distinguir la cinta de plata del Neva, río que une el lago Ladoga con el golfo de Finlandia. Sus puentes deben ser hoy destruídos con fuego de artillería. Estando todavía sobre terreno propio el observador establece comunicación con nuestra batería . . . Llegamos sobre el objetivo. Conocemos la duración de la trayectoria de las granadas. El capitán de escuadrilla (foto de la derecha) da la orden de fuego a la artillería

La tripulación observa atentamente los puentes de Schlüsselburgo. Llega la primera granada. "¡Cien metros corto — cincuenta a la derecha!" El puesto de mando de la artillería recibe inmediatamente esta corrección nuestra. Siguen nuevas granadas. Los soviets intentan cubrir los puentes con niebla artificial (Abajo). Los antiaéreos disparan furiosamente, mas nuestro Me 110 esquiva su fuego con habilidad. Los disparos de nuestra artillería se van acercando al blanco. A pesar de la espesa niebla podemos observar blancos. Nuestra misión ha terminado, el observador comunica que el fuego es eficaz

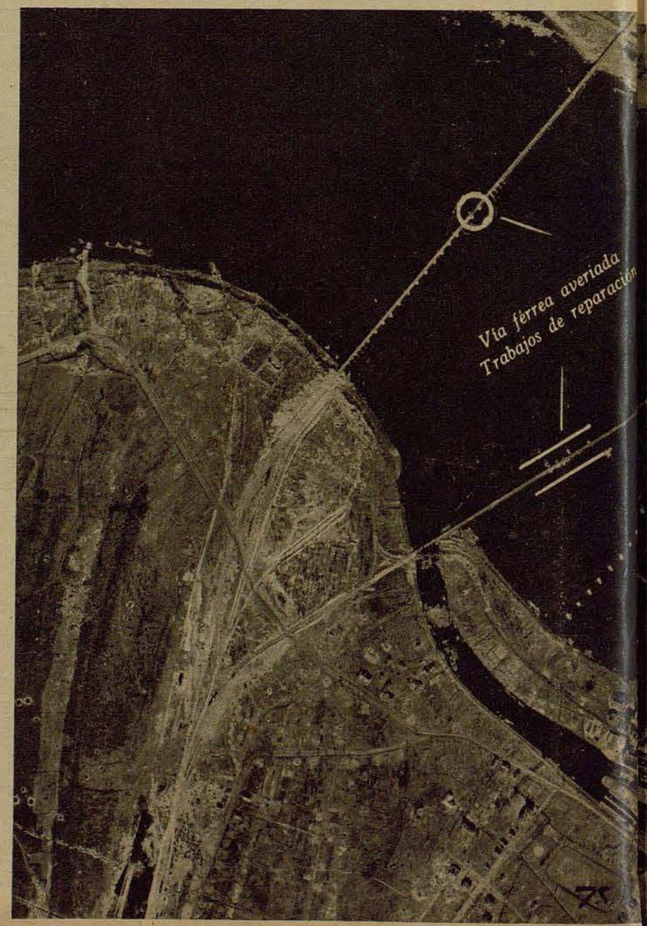


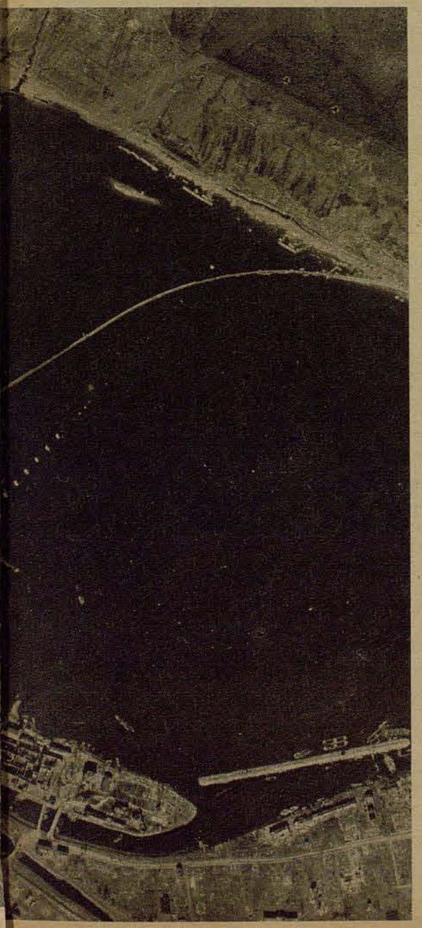




¡100 metros corto - 50 a la derecha!

Aviadores alemanes de artillería dirigen el fuego contra los puentes de Schlüsselburgo





Arriba: La artillería ha fijado el fuego y dispara descarga tras descarga mientras nosotros regresamos al aeródromo Fotos PK: Corresponsal de guerra Waske (PBZ)

A la izquierda: Pocas horas más tarde nuestros motores ronronean de nuevo sobre Schlüsselburgo. En medio de intenso fuego antiaéreo seguimos exactamente el rumbo para poder fotografiar la región cañoneada por nuestra artillería. Las fotos demuestran que se causaron grandes destrozos en los dos puentes, interrumpiéndose el tránsito por esta línea de tanta importancia para Leningrado. También se ve que comenzaron ya los trabajos de reparación en uno de los puentes

A la derecha: La carretera y el ferrocarril hacia Leningrado. Cráteres de bombas y embudos de granadas. Un inmenso campo de agujeros, un paisaje lunar en la Tierra. Es el sector al sur del Lago Ladoga, escenario de encarnizadas luchas



Contra las bombas enemigas

Secciones motorizadas de protección antiaérea de la Luftwaffe en acción



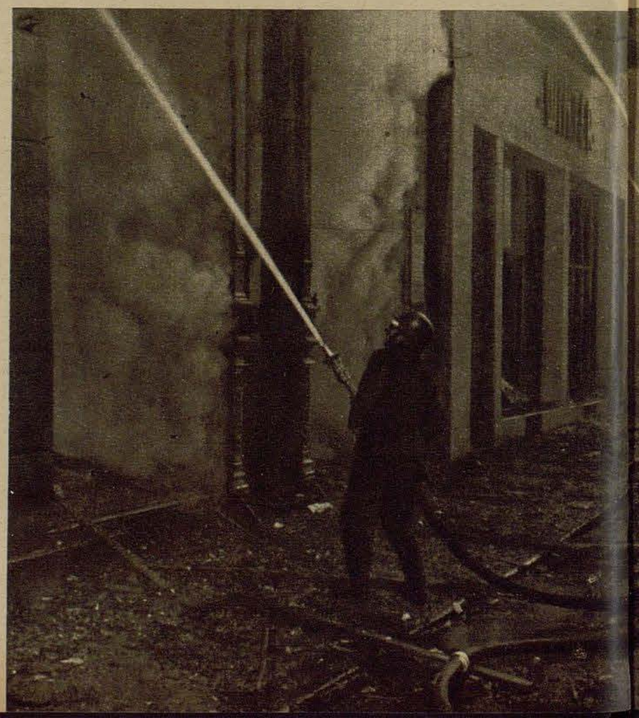


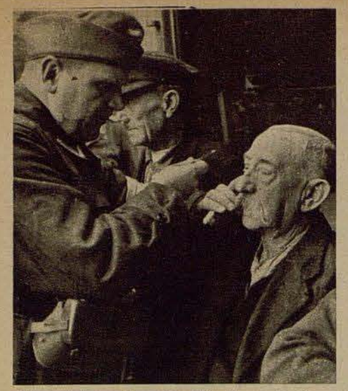
Los soldados cumplen con su deber entre el humo y las llamas amenazados por los muros que se derrumban. La lucha contra el fuego les obliga a pasarse días y noches sin dormir



Sobre escombros en ascuas y en medio del humo que impide respirar, este soldado y sus camaradas trabajan febrilmente para desembarazar la entrada de un sótano sepultado. Pese a la urgencia del trabajo es necesario actuar con la máxima prudencia

Una bóveda rojiza cubre la ciudad que ha sufrido un ataque terrorista. Crepitan las llamaradas que se elevan de pacíficas viviendas y el aire está preñado del infernal concierto de truenos y silbidos que se forma al choque del tenaz ataque con la violenta defensa. Mas ya corren hacia los lugares afectados los coches de color gris-azulado de las secciones de protección antiaérea de la aviación. Acuden a los barrios en que las secciones de la defensa pasiva y la policía no son suficientes para extinguir un incendio o salvar las vidas en peligro





Las secciones de protección llevan consigo grupos de sanidad que prestan los primeros auxilios a los heridos durante el mismo ataque



Una bomba transportable que absorbe agua de un estanque y la traslada a las conducciones



Amanece un día gris después de la noche de ataque. En un barrio de la ciudad se causaron grandes destrucciones. Los soldados de la protección antiaérea, junto con la defensa pasiva y la policía especial, trabajan incansables en la extinción de los incendios. Ya se consiguió mucho, pero hay que hacer mucho más hasta conjurar por completo el peligro y mitigar hasta cierto punto los sufrimientos de los damnificados

A la izquierda: El fuego destruyó ya las escaleras de este edificio, y el incendio sólo puede ser atacado desde el exterior

Fotos PK corresponsal de guerra Schaller

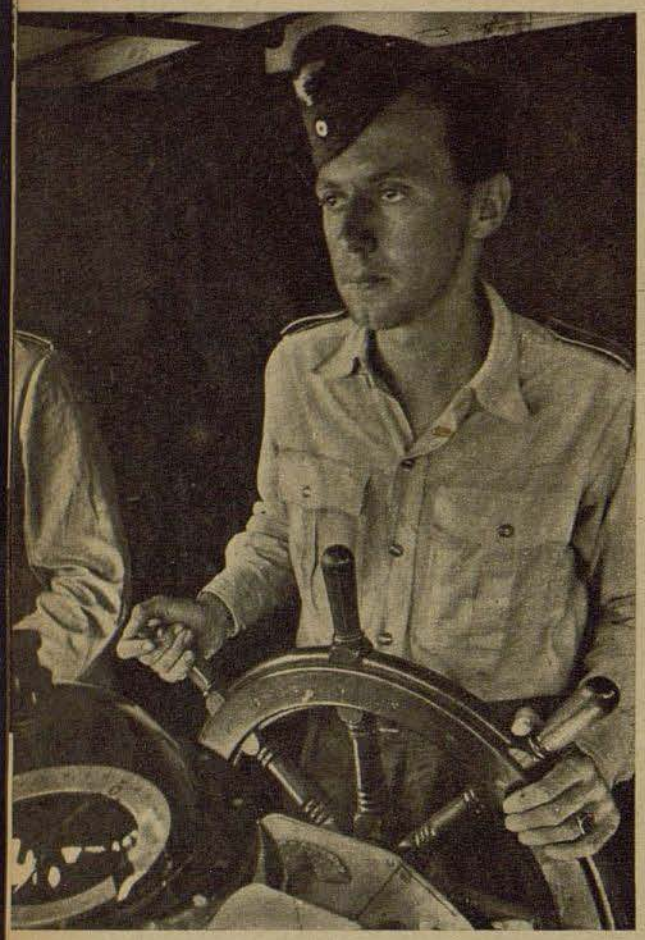
A la derecha: Después de haber dominado el incendio, los soldados de la protección antiaérea ayudan a los vecinos en el salvamento de enseres



¡SOS! — ¡Aviadores en peligro! La lancha de salvamento, tripulada por soldados de aviación, surca a toda velocidad las aguas del Mediterráneo. Un minuto puede decidir la vida o la muerte



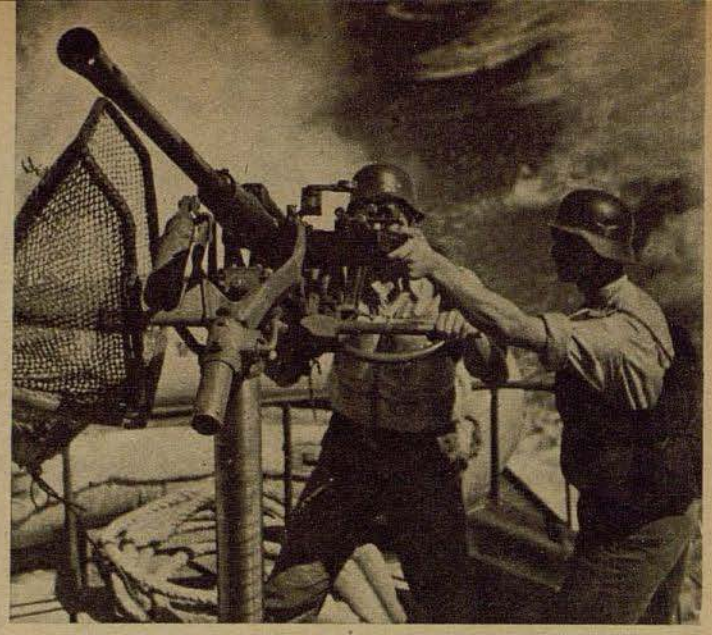
Abajo: El timonel de la lancha de salvamento, un aviador tan conocedor del mar como sus camaradas de la marina, dirige la navegación con el timón en la mano y los ojos fijos en la aguja



MINUTOS DECISIVOS

Un Ju 87 se vió obligado a realizar un amaraje forzoso en pleno Mediterráneo. El aparato acompañante llama por radiotelefonía a una lancha de salvamento marítimo, que a toda máquina se d rige al lugar del accidente. El radiotelegrafista de la lancha está en comunicación continua con el Ju 87 que, desde el aire, dirige a los salvadores hacia los dos minúsculos puntitos negros que forman dos aviadores en el agua. Después del salvamento, el radiotelegrafista de la lancha recibe un "muchas gracias" del Ju 87, el agradecimiento de los aviadores por los servicios del Salvamento Marítimo, que también son soldados de aviación

Fotos PK: Corressponsal de guerra Boger (Atl)



¡Alarma aérea! Es lo que faltaba . . . Salpicados por el agua, los sirvientes de la pieza antiaérea de la lancha se disponen a rechazar enérgicamente al aparato enemigo que quiere perturbar la acción de salvamento

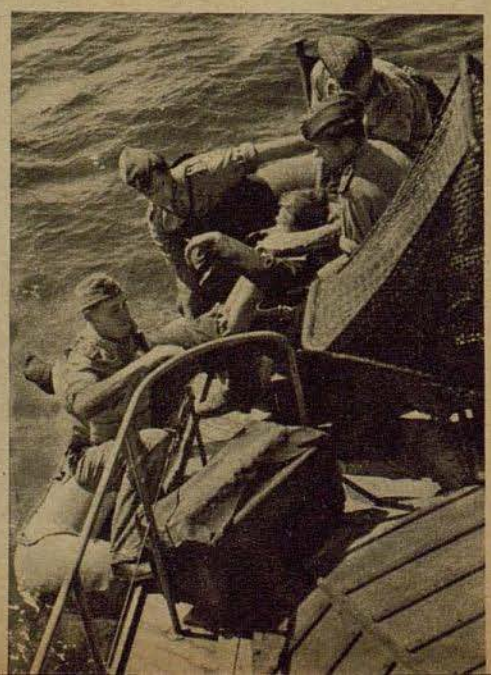




Se ha llegado al punto que el Ju 87, que mantiene el contacto, señala describiendo continuos círculos. Este avión dirigió la lancha en un viaje de muchas millas

A la izquierda: ¿Otro aparato enemigo? Las armas de la defensa se dirigen amenazadoras contra un posible ataque en vuelo rasante. En la cara del radiotelegrafista se refleja la tensión de la espera

Abajo: Los dos aviadores son sacados del baño involuntario. Sólo han sufrido algunos rasguños, pero se hallan próximos a la extenuación



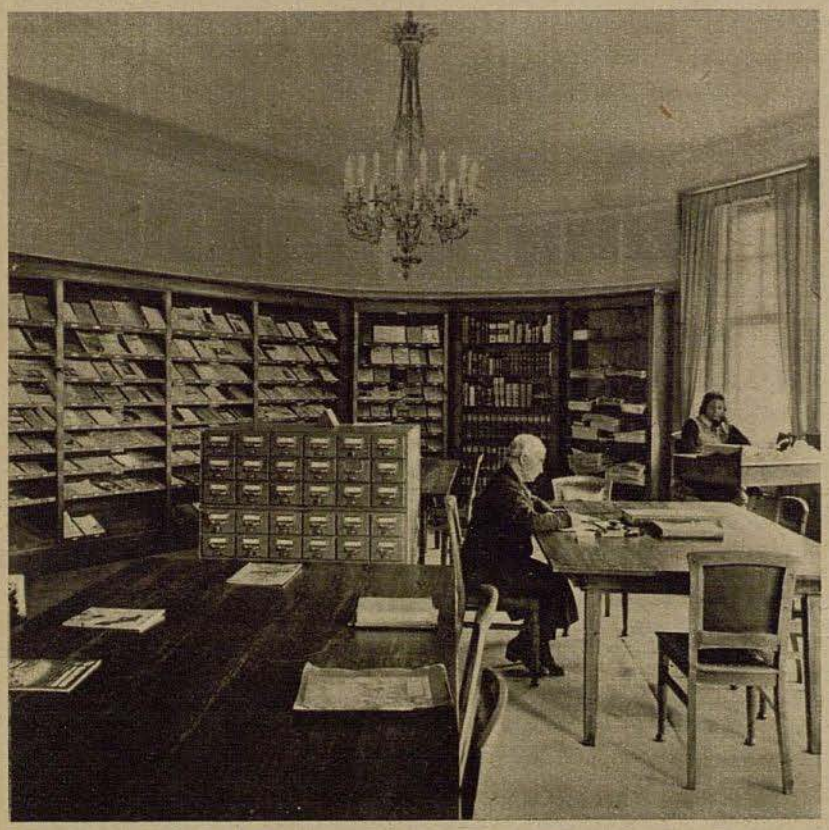


Mediador entre dos culturas

El presidente del Instituto Ibero-Americano, embajador retirado Wilhelm Faupel, cumple 70 años

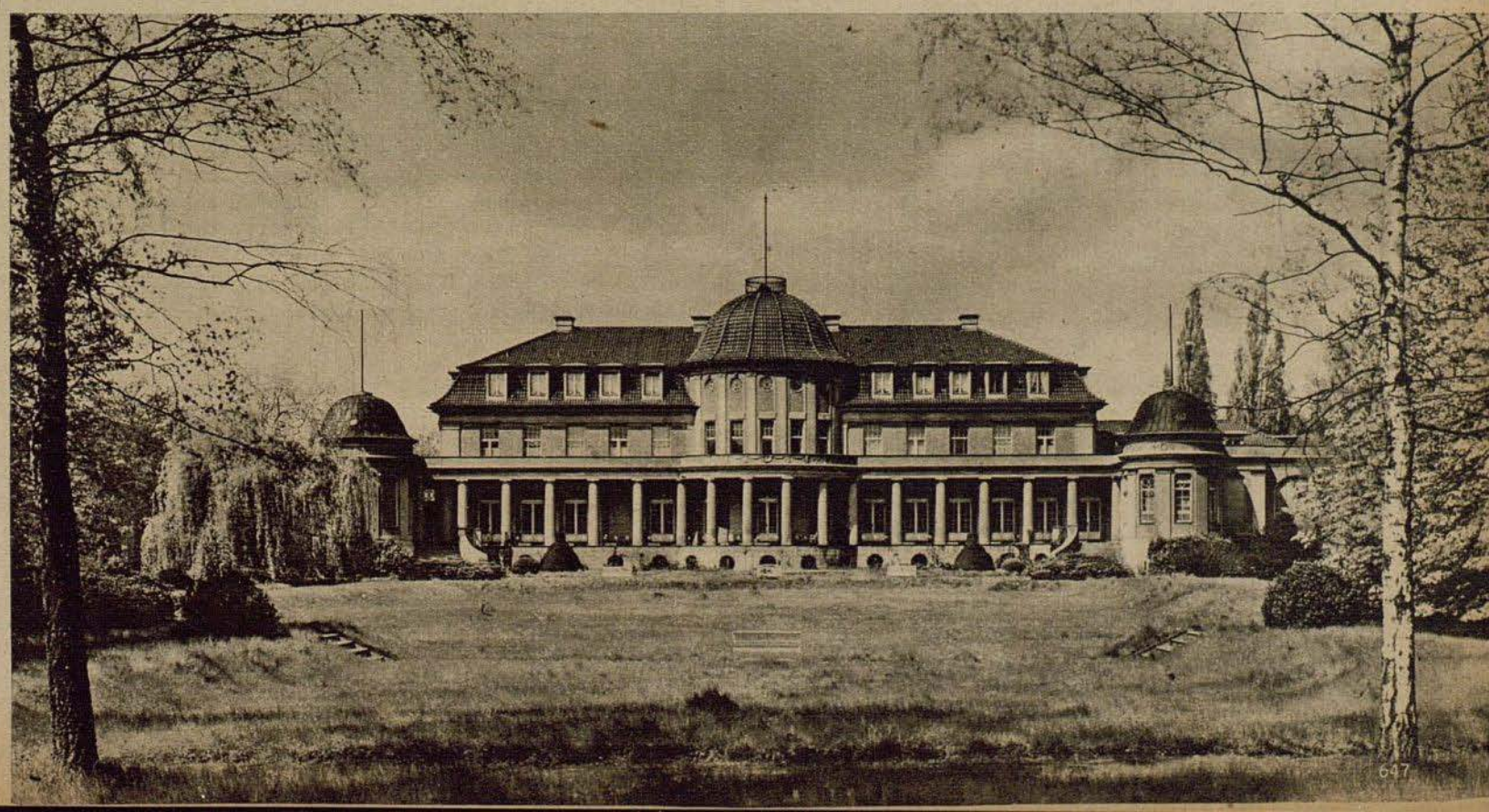


El embajador retirado Faupel, presidente de la Sociedad Germano-Española y de la Sociedad Germano-Iberoamericana que desde 1934 dirige también el Instituto Iberoamericano de Berlin, ha cumplido recientemente 70 años



El 29 de Octubre de 1943 cumplió 70 años el embajador retirado Wilhelm Faupel, presidente del Instituto Iberoamericano, de la Sociedad Germano-Española y de la Sociedad Germano-Iberoamericana. Rendimos tributo de admiración a una personalidad que, en la paz y en la guerra, ha trabajado incansable por el acercamiento cultural y político de Alemania y los países de habla española y portuguesa. Fué el primer embajador alemán cerca del Gobierno Nacional español. Con sus muchos años de residencia en el extranjero y sus numerosos viajes ha llegado a ser uno de los más profundos conocedores de la península ibérica y países iberoamericanos, y en su condición de enérgico fomentador del intercambio cultural entre el Reich y los países de habla española y portuguesa ha asistido siempre, con su ayuda y su consejo, a los hombres de ciencia y estudiantes extranjeros en Alemania. El Instituto Iberoamericano — fundado el 12 de Octubre de 1930 — es, en su actual constitución, obra del señor Faupel.

Para poder atender sus múltiples misiones el Instituto dispone de una biblioteca de 220.000 tomos — los más de ellos en lengua española y portugesa — innumerables revistas y periódicos y material fotográfico y cartográfico. Es la biblioteca de la cultura ibérica más importante de Europa. Con la colaboración de especialistas científicos, el Instituto publica dos importantes revistas para la política cultural alemana, la "Ibero-amerikanisches Archiv", en la que, además de artículos sobre aspecto de la cultura ibérica, se publica un resumen de los estudios de temas ibéricos aparecidos en la literatura alemana, y la revista "Ensayos y estudios", publicación filosófica literaria en idioma español y portugués. Bajo la firme dirección de su septuagenario presidente, el Instituto continúa también hoy, durante la guerra, su labor cultural, que tanto se diferencia de la política cultural en forma de agitación comercial seguida por los Estados Unidos. Aun cuando, cediendo a la presión de los Estados Unidos y hasta en perjuicio de sus intereses, casi todos los estados iberoamericanos hayan roto las relaciones con Alemania, y algunos de ellos le hayan incluso declarado la guerra, cuando termine la conflagración los intereses económicos y culturales de estos países les impulsarán de nuevo a entrar en contacto con Europa y su país núcleo, el Reich alemán.



El gran edificio del Instituto está instalado entre parterres de cesped. Sus magníficos salones son punto de reunión en Alemania de los hombres de ciencia y artistas españoles, portugueses e iberoamericanos. Su sala de conciertos da ocasión para celebrar actos culturales y científicos, a los que asiste la colonia española y el público berlinés interesado en la cultura ibérica. — Arriba La sala de lectura en la que se encuentran numerosas revistas españolas y portuguesas

Fotos: Sandau (1), Scherl (1), Archivo del Instituto Iberoamericano (2)

GLORIA ES: SER RECORDADO CUANDO SE PIENSA EN UN GRAN PUEBLO

WILHELM RAABE



El general de aviación STUDENT condecora a paracaidistas que se distinguieron en el golpe de mano del Gran Sasso



Capitán GERLACH

En agradecido homenaje a su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer concedió las

HOJAS DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO

al general de aviación Kurt Student, general en jefe de un cuerpo de aviación. Es la 305 vez que se concede tan preciada condecoración. El nombre del general se citó últimamente en las informaciones sobre la liberación del Duce, ya que fueron tropas a sus órdenes las que llevaron a cabo el audaz golpe de mano



Alférez MEYER

Capitán SCHÖLSS

Capitán RAPRÄGER

Teniente TRENN †

Teniente RÖTHKE

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El capitán Gerlach, piloto del general en jefe de un cuerpo de aviación, y el alférez Elimar Meyer, piloto de un planeador de transporte en una escuadra de desembarco aéreo, se distinguieron en la liberación del Duce. — El capitán Schölss, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, distinguióse en las luchas de Stalingrado, donde apoyó eficazmente a las fuerzas del ejército, y también actuando individualmente o como jefe de destacamento en acciones contra la red del abastecimiento enemigo al este del Volga. — El capitán Rapräger, jefe de compañía en un regimiento de campaña de la aviación, con su ejemplar actuación en la defensa de la cabeza de puente de Túnez hizo que su unidad llevara a cabo numerosos heroicos actos de guerra en la lucha contra un enemigo cuya superioridad numérica era aplastante. — El teniente Trenn, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas se distinguió en más de 800 vuelos contra el enemigo. Destruyó 17 tanques, 80 vehículos motorizados y 60 de tracción de sangre, 2 baterías de artillería y tres de antiaéreos. El valiente oficial murió heroicamente en Abril de 1943. — El teniente Röthke, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, en la región de Orel realizó arrevidos ataques en vuelo rasante, a la cabeza de su destacamento, contra regimientos de asalto soviéticos, infligiendo sensibles pérdidas al enemigo. — El teniente Cordes, piloto en una escuadra de bombardeo, en el curso de sus numerosos vuelos desarrolló una nueva táctica de ataque con la que consiguió destruir 41 locomotoras, 19 trenes, tres trenes de munición y 30 autocamiones. — El brigada Gustav Schubert, piloto en una escuadra de stukas, destruyó 32 tanques, doce puentes de carretera y tres de ferrocarril, 16 piezas de artillería, y hundió 2 cañoneros. — El sargento Pilz, piloto en una escuadra de bombardeo, obtuvo grandes éxitos atacando posiciones enemigos de apresto. — El cabo Witte, apuntador en un regimiento de artillería antiaérea, con su cañón de 8,8 cm. destruyó en Túnez nueve tanques pesados en sólo 90 segundos

Fotos corresponsal de guerra Seeger (Sch 1, PBZ 1, Wb 1), Wehrbild (4), Scherl-OKW (2), privat (2)



Teniente CORDES



Brigada SCHUBERT



Sargento PILZ



Cabo WITTE

El oxígeno que consume el hombre

Por el Profesor H. Strughold, Director del Instituto de Investigaciones Médicas de la Aviación del Ministerio del Aire Alemán

Hace sólo 170 años que se sabe que cuando los seres respiran entra oxígeno en el cuerpo y se forma ácido carbónico. Causa sorpresa que se tardara tanto en hacer este descubrimiento, mas se explica por el hecho de que la investigación, que anteriormente era casi exclusivamente contemplativa, comenzó a convertirse en experimental a principios del siglo XIX. Hasta entonces dominaba todavía el concepto de la vida la doctrina de los antiguos filósofos griegos sobre los efectos de los "elementos" agua, fuego, aire y tierra. Un sencillo experimento descorrió el velo que cubría el secreto de la respiración. Lavoisier (1785) puso un pájaro bajo una campana de cristal, y después de algunas horas analizó el aire. Comprobó que disminuía determinado componente del aire y que, en su lugar, se formaba otro gas. Con los métodos analíticos que ya poseía entonces la química le fué posible clasificar las dos substancias. La substancia que desaparecía en el cuerpo del pájaro era el principio acidificante (oxígeno) descubierto hacía pocos años por la química. Como que esta substancia era necesaria para la conservación del fuego los químicos la llamaron aire flogístico. El naturalista Lavoisier, más partidario de la biología, la llamó aire vital. La nueva substancia que entraba en la campana de cristal resultó ácido carbónico.

Entonces se comprendió que existían determinadas relaciones entre un proceso de combustión y la respiración del cuerpo. Se comprendió que en el último caso las substancias alimenticias como albúmina, grasa y los hidrocarbonatos se quemaban y convertían en agua y ácidos carbónicos por efecto del oxígeno que entraba, con lo que se creaban energía que se manifestaban en forma de calor y movimiento. Esto lleva a la conclusión de que, del mismo modo que una máquina de combustión reduce su rendimiento y acaba por pararse si se le priva de aire, la falta de oxígeno en el organismo vivo reduce también su vitalidad y provoca finalmente la extinción del último hálito de vida.

Dada la importancia vital del oxígeno en su condición de substancia de combustión en la oxidación biológica del organismo vivo es interesante analizar el proceso asimilatorio y el de la energía desde el punto de vista del oxígeno como medio de combustión, en vez de considerar las substancias alimenticias como combustibles, que es lo que generalmente se hace. Así nos formamos una idea del balance de nuestro consumo de oxígeno. Esto, que es de interés general, es especialmente interesante para la aviación por ayudar a comprender la cuestión de la escasez de oxígeno en los vuelos de altura, al estudiarla desde la perspectiva del consumo normal de oxígeno.

El consumo de oxígeno podemos determinarlo mediante un sencillo experimento: se exhala durante un minuto el aire de la respiración en un saco de goma. El volumen de aire que así se obtiene en promedio — con 15 inspiraciones de $^1/_2$ litro de profundidad cada una — es de 7500 cm³. Este aire expirado no contiene el 21% sino únicamente el 17% de oxígeno. El 4% del oxígeno contenido en los 7500 cm³ de aire ha desaparecido en nuestro cuerpo, lo que supone un consumo de oxígeno de 300 cm³ O_2 por minuto o sea 18 litros por hora. Este consumo es el del hombre adulto de unos 70 kg de peso. Los niños consumen doble cantidad de oxígeno por kg. de peso, los ancianos consumen menos. El consumo del sexo femenino es de 6 hasta 11% inferior al del masculino. Mas de momento únicamente nos interesa el consumo de oxigeno del hombre adulto, de 20 a 40 años y peso medio, o sea unos 70 kg. Como ya hemos indicado, su consumo de oxígeno es de 300 cm³ por minuto.

Este consumo se entiende estando el hombre descansado y sentado. Estando tendido y los músculos en absoluto descanso el consumo se calcula en 250 cm³ (consumo básico). Estando de pie, en posición libre, el consumo aumenta ya en 5%, en posición de firmes, en 20%. Llegamos al factor más importante en el consumo de oxígeno: la influencia del trabajo muscular. Andando a 5 km por hora el consumo de oxígeno se eleva ya a 1000 cm³ por minuto; corriendo el consumo es de varios miles de cm³. El mover los brazos eleva al doble el consumo de oxígeno. En la aviación se tiene en cuenta en los vuelos de altura este consumo de oxígeno originado por el trabajo.

Para comprender mejor la influencia del trabajo en el consumo de oxígeno podemos determinar la cantidad de oxígeno que se consume para que un kg de peso del cuerpo se mueva 1 metro en dirección horizontal.

Se obtienen los siguientes valores para las distintas formas de movimiento:

Forma del movimiento	Velocidad por minuto, en metros	Consumo de oxígeno por kg. y metro	Consumo de oxígeno por cada 70 kg. y metro
Andar	70	0,10 cm³	7 cm³
Correr	200	0,16 ,,	11 ,,
Esquiar	200	0,17 ,,	12 ,,
Patinar	200	0,08 ,,	5,6 ,,
Ir en bicicleta	200	0,05 ,,	3,5 ,,
Nadar	30	0,6 ,,	42,0 ,,

Resulta, pues, que patinando o yendo en bicicleta se ahorra mucho oxígeno; el nadar exige un consumo muy elevado. Lo mismo sucede cuando uno se mueve cargado. Escalando una montaña se consume, como es natural, mucho más oxígeno que andando por una carretera llana.

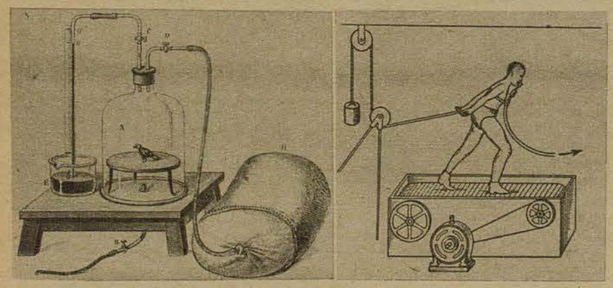
La temperatura es otro factor que influye en el consumo de oxígeno. Bastará citar el ejemplo de que si un hombre desnudo se trasiada de una habitación con calefacción normal a otra en que reine una temperatura de cero grados celsios su consumo de oxígeno aumenta de 300 a 500 cm³. Dadas las bajas temperaturas de la subestratoesfera y estratoesfera, esto es de gran importancia para el aviador. Es también interesante calcular cuánto oxígeno consume el hombre por día y por año. En posición de descanso se consumen unos 400 litros diarios y por año, 150 cm³. Estas cantidades de oxígeno son más comprensibles exponiéndolas en peso. Como que un litro de oxígeno pesa 1,4 gramos, resulta que el consumo horario es de 25 gramos, el diario de $^1/_2$ kg y el anual de 180 kg.

Un hombre de edad madura consume durante diez años, sólo para la posición de descanso, unos 18 quintales métricos, o sea casi dos toneladas de oxígeno. En el curso de una vida de 70 años el hombre consume 125 quintales métricos como mínimo. Un pueblo de 100 millones consume por día 500000 quintales métricos (= 50000 toneladas), y toda la humanidad junta consume por día unas 800000 toneladas, cantidad que para su transporte necesitaría toda una flota de por lo menos 200 barcos de transporte o más de 40000 vagones de ferrocarril. El oxígeno lo proporciona la atmósfera en cantidades inagotables puesto que el mismo se renueva continuamente por la respiración de las plantas.

Mas no todas las capas de aire ofrecen una cantidad suficiente de oxígeno; al aumentar la altura disminuye la presión del aire y con ella el número de moléculas de oxígeno contenidas en determinado espacio. Al nivel de la superficie del mar la cantidad de oxígeno contenida en un metro cúbico es casi de 300 gramos, a 5.500 metros de altura el contenido de oxígeno se reduce a la mitad, o sea 150 gramos, y a 11.000 metros de altura un metro cúbico de aire contiene únicamente 60 gramos de oxígeno. En la estratoesfera el oxígeno es muy poco denso. De todo esto se deduce que un consumo ordenado de oxígeno es un problema en las grandes alturas. Este fenómeno se observa ya al poblar las diferentes regiones de la Tierra. Los más de los hombres viven cerca del nivel del mar y respiran la densidad inferior de la atmósfera; 25 millones viven en la zona de los 2.500 metros y sólo 10 millones habitan en la zona de los 3.000 metros y más arriba. Deben únicamente a la llamada adaptación de altura el poder permanecer en dichas zonas. Mas el aviador debe contar con alturas muy superiores. Al llegar a los 4.000 metros ya no es suficiente el contenido de oxígeno del aire para un consumo regular. A partir de esta altura hay que compensar la falta de oxígeno con respiración suplementaria. Con ello se consigue respirar debidamente hasta unos 12.000 metros de altura. Más arriba prodúcense irregularidades, debido a la reducida presión del aire, a pesar de respirar oxígeno puro. Al llegar a los 14.000 metros falla por completo el procedimiento de la respiración artificial de oxígeno. Desde este punto sólo es eficaz el principio de la sobrepresión (avión de carlinga a sobrepresión, vestido de sobrepresión), con el que, al densificar el aire, se proporciona de nuevo la presión necesaria al oxígeno para que pueda vivificar al organismo y desarrollar su función productora de energía.

No deja de ser curioso el que el presupuesto del consumo de oxígeno sea tan sensible y pueda ser perturbado tan rápidamente. No sucede por lo general lo mismo en las demás empresas en que también se emplean los conceptos consumo y presupuesto. Esto se explica, por ejemplo en las empresas económicas, por el hecho de disponerse de reservas de las que echar mano en casos de pérdidas inesperadas. El caso del consumo de oxígeno es muy diferente, pues no disponemos de reserva alguna. La sangre puede apenas contener un litro de oxígeno; de esta cantidad, como ya hemos indicado, se transforman en proceso asimilatorio 300 cm³ por minuto, encontrándose el individuo en reposo. Esta cantidad debe, pues, ser repuesta continuamente. Es por esta razón que hacemos una inspiración cada cuatro o cinco segundos. En lo que al oxígeno respecta "vivimos al día". Esta incapacidad de almacenar oxígeno en el cuerpo humano es la razón de que tengamos que ocuparnos de cuestiones de la respiración en la aviación. Cuando llegamos a una altura de 10.000 metros, al fallar nuestro aparato de respiración de altura, nuestra reserva de tiempo, o sea el tiempo en que todavía somos capaces de accionar, es sólo un minuto. En este tiempo se consume el oxígeno que está circulando por el cuerpo y el organismo se encuentra, por decirlo así, ante la nada. Los órganos que cuidan del suministro de oxígeno, la sangre, la respiración y la circulación trabajan casi de vacío hasta que se ha eliminado la perturbación en la entrada de oxígeno o se ha descendido a capas inferiores, restableciendo de nuevo el proceso normal de la entrada del oxígeno en el cuerpo.

En lo que respecta a la acumulación de oxígeno el hombre está en desventaja comparado con los animales que se sumergen en el agua. Rinocerontes, focas, ballenas, delfines y otros animales pueden permanecer minutos enteros debajo del agua. Esto se debe en parte a su facultad de retener considerables cantidades de oxígeno en sus grandes recintos pulmonares y en su musculatura. También los pájaros pueden guardar determinada cantidad de aire en sus sacos de aire y en los huecos de sus huesos. Como que el cuerpo humano no puede guardar oxígeno nos vemos obligados a llevar reservas de oxígeno en los vuelos de altura para poder proporcionar al cuerpo una ración suplementaria mediante los aparatos de respiración de altura, cabinas a presión o condensación artificial del aire. Cuando en un vuelo de altura es negativo el balance de nuestro presupuesto de oxígeno procedemos inmediatamente a su saneamiento mediante "subsidio" técnico.



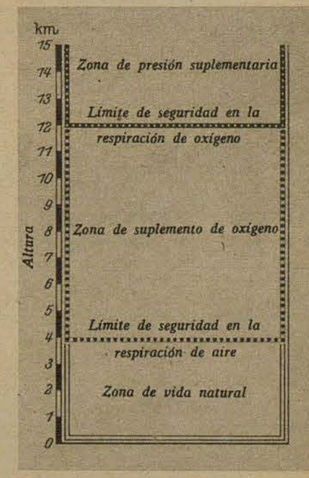
El pájaro bajo la campana de cristal — uno de los primeros experimentos al estudiar el consumo de oxígeno de los seres vivos

Arrastrando cargas el hombre consume gran cantidad de oxígeno. Aquí vemos una manera de medir el consumo



Esta ninfa de playa no sospecha siquiera que al nadar consume catorce veces más oxígeno que un ciclista. De la expresión de su cara se deduce que se siente como pez en el agua

Ilustraciones: Archivo Strughold. Foto: F. Bartal



Escalonamiento de las capas de aire según la: medidas de precaución para asegurar al aviador el consumo de oxígeno

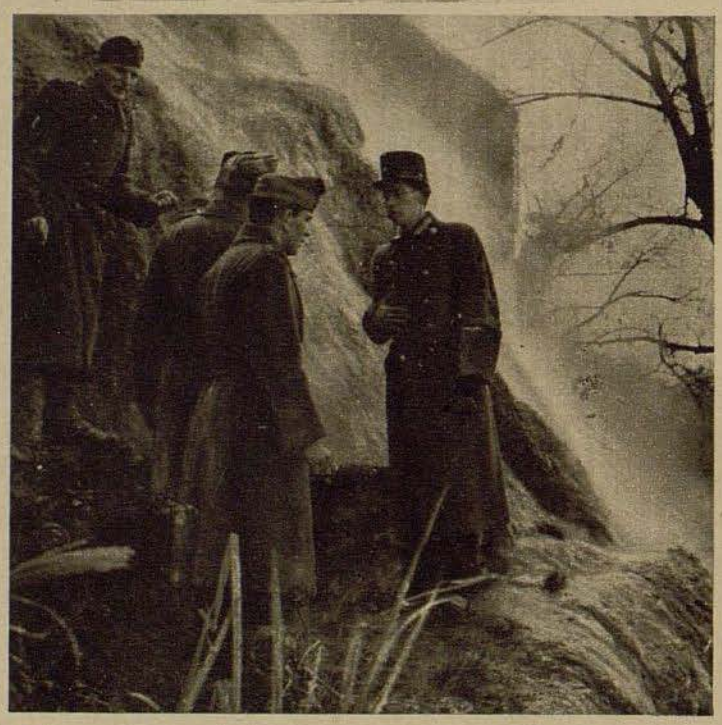
Paseando por Budapest



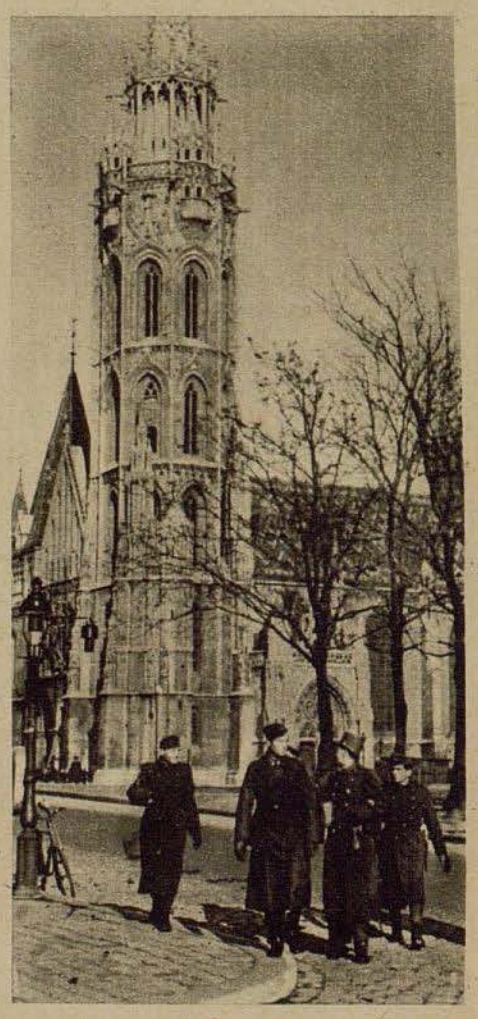
Mira, camarada, esto es Budapest. Desde aquí, el Bastión de los Pescadores se tiene una vista magnífica sobre la ciudad. La gran cúpula que ves allí, sobre el Danubio es el edificio del parlamento



Fíjate en lo que allí dice: "Pista de patinar en el bosque municipal", iremos por la tarde. Antes quiero mostraos las fuentes calientes en la isla Margarita, una de las maravillas de Budapest



Son verdaderas fuentes de agua caliente, fuentes termales. La temperatura del agua es de 45 a 50 grados. Aquí podeis bañaros todo el invierno en los calientes vapores que continuamente salen de la tierra. Muchos enfermos deben su curación a estos baños



Esta es la famosa basílica de San Esteban, en la que se celebran los oficios religiosos los dias de fiesta nacional y en otras ocasiones solemnes



A la izquierda: Seis puentes cruzan el Danubio. Este es el puente de las cadenas, construído a mediados del siglo XIX. Su longitud es de 400 metros. Como los otros puentes del Danubio, une los dos antiguos barrios de Ofen y Pest



Las rosquillas saladas son para los habitantes de Budapest lo que las salchichas para los berlineses o los rábanos para los muniquenses. Compraos un par de rosquillas y vereis lo bien saben. Las vendedoras de rosquillas son un tipo popular en las calles de Budapest





Aquí hay de todo. En Budapest podeis patinar hasta en el otoño. Ved allí a una joven patinadora ensayando sus graciosas figuras de baile. Vamos a pedirle un autografo. — Como veis, lo da con mucho gusto

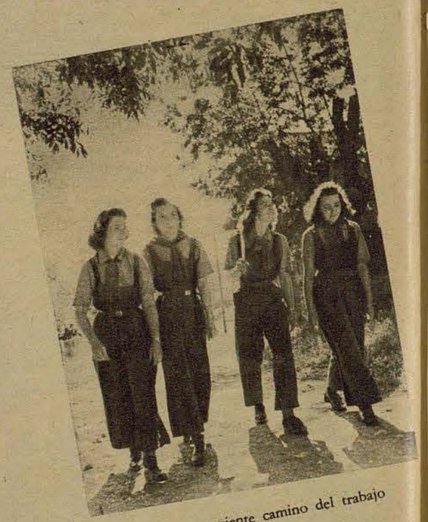
Fotos PK: Corresponsal de guerra Strache (HH)

A la derecha: El monumento del milenio. Fué erigido para conmemorar la fundación del reino de Hungría. No sé deciros cuando sucedió esto, pero preguntadle al guardia. — Un guardia de Budapest lo sabe todo

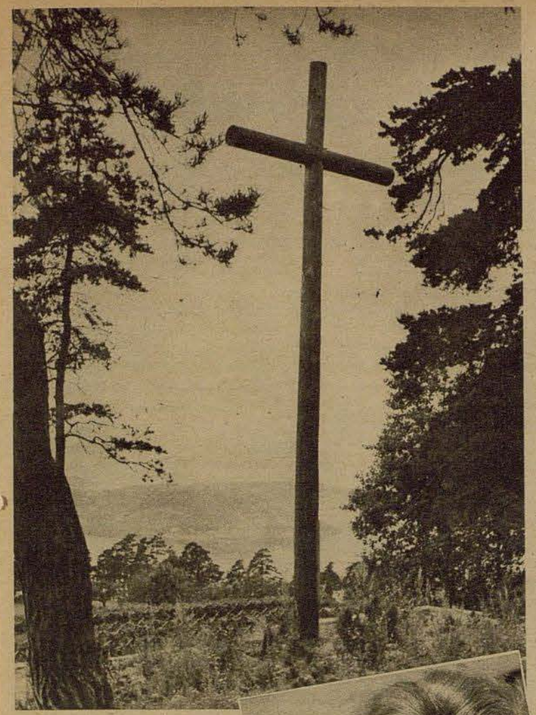


Muchachas del Servicio de Trabajo noruego

El Servicio de Trabajo es para la muchacha alemana uno de sus mejores recuerdos, y el concepto "Muchacha del Servicio de Trabajo" es hoy inseparable del c rácter de la juventud del país. Diferentes países europeos, entre ellos Noruega, han creado, siguiendo el ejemplo alemán, un servicio de trabajo para completar la instrucción de los jóvenes. El servicio de trabajo femenino noruego se organizó en 1940. Unas 2000 muchachas, instaladas en 60 campamentos, ayudan cada verano en los trabajos agrícolas. Por su alegre laboriosidad las muchachas se han ganado las simpatías de los campesinos, y todo el pueblo conoce y aprecia a sus muchachas del Servicio de Trabajo



Con cara sonriente camino del trabajo

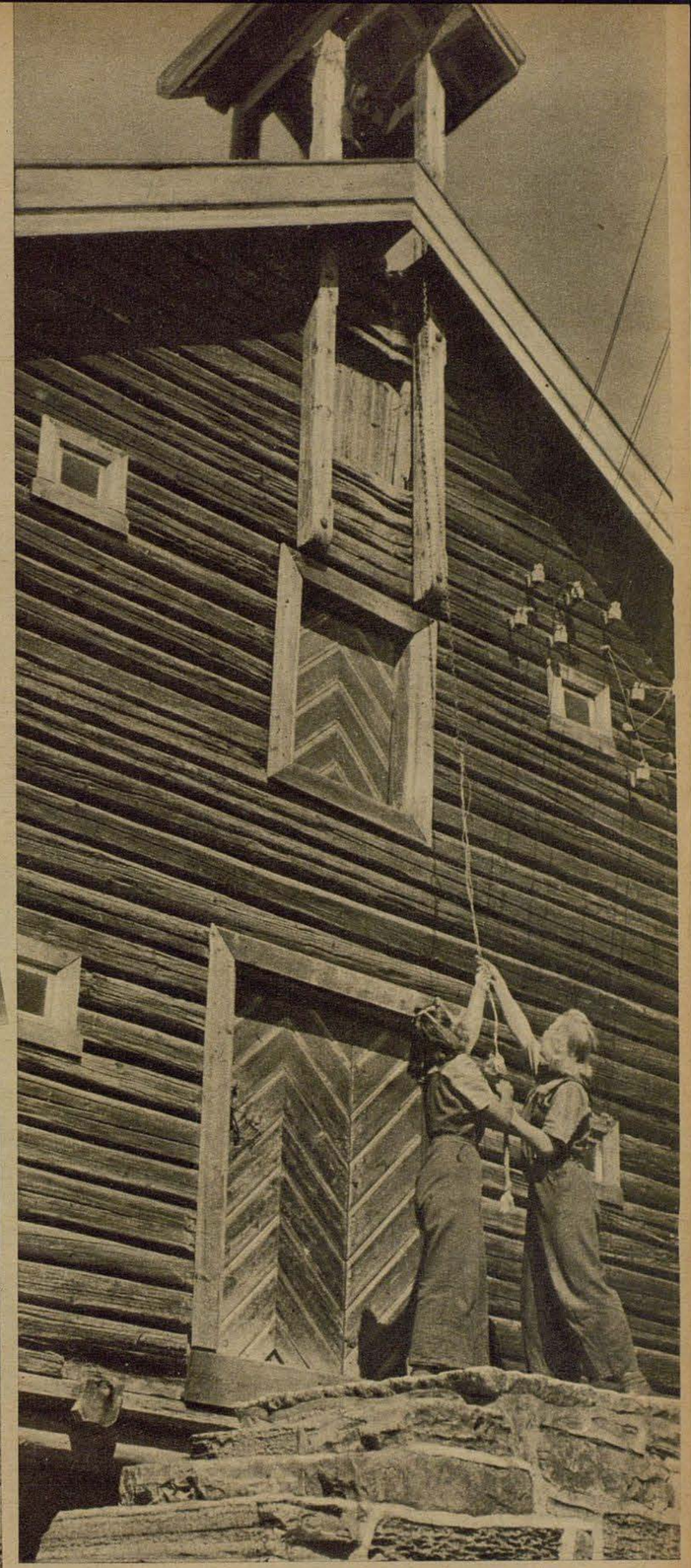


Del cementerio militar de Eckberg una sencilla cruz de madera se levanta sobre la superficie de los lagos rodeados de pinos Es el extraño e irresistible encanto de Noruega con sus paisajes solitarios y ásperos

Fotos: Liselotte Purper

A la derecha: En la cara franca de esta muchachita se reflejan la laboriosidad y la alegría Parece como si la jovencita nos quisiera contarlo a gusto que se encuentra en el Servicio de Trabajo





Uno de los momentos más esperados en la vida de campamento de las muchachas: la gran campana de señales llama para el almuerzo



Los graciosos vestidos nacionales, ricamente adornados con bordados a mano, son el orgullo de las jóvenes noruegas. En sus horas de descanso o cuando pasan las veladas junto con la población, visten la indumentaria tradicional





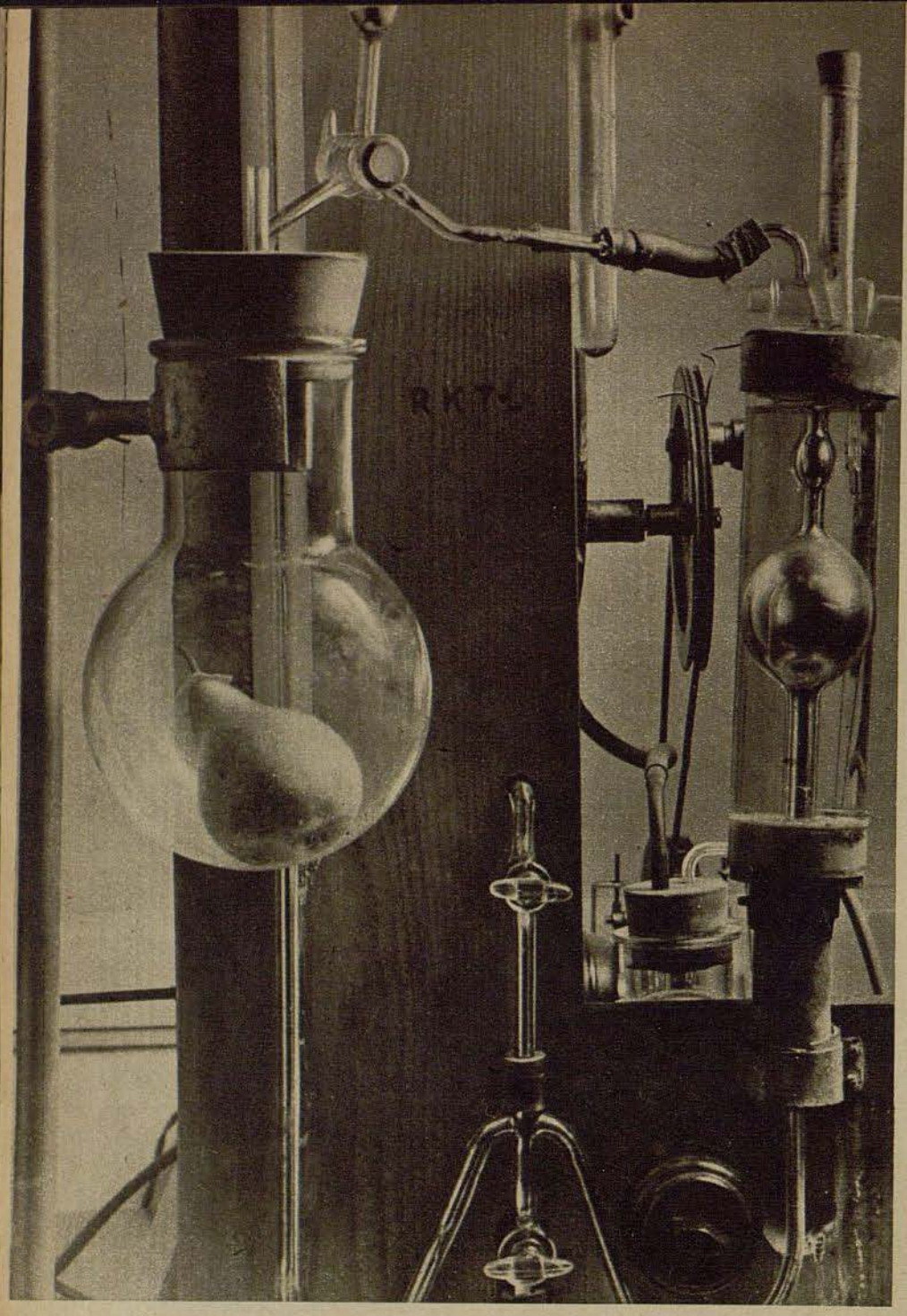
A la derecha: La jornada de las muchachas noruegas es muy semejante a la del Servicio de Trabajo femenino alemán. La tarde se dedica a la escuela. Las más de las muchachas poseen el idioma alemán y son asiduas lectoras de los periódicos alemanes

Frutas de verano congeladas

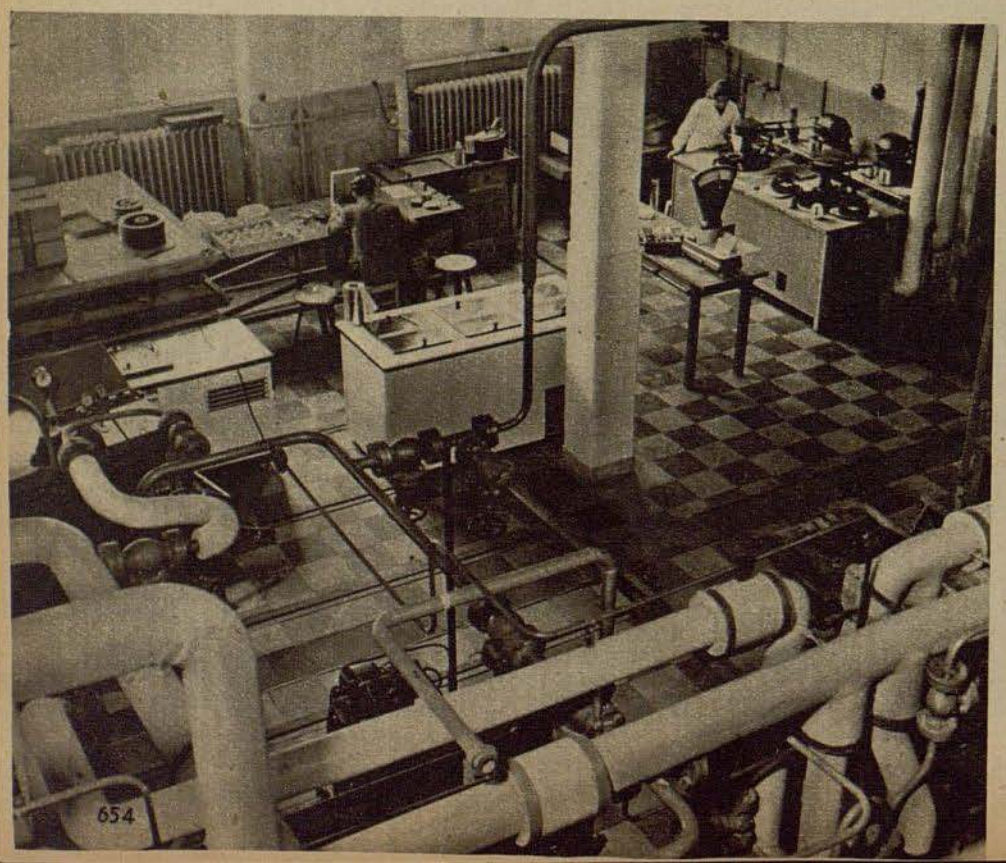
Una información del Instituto Nacional de Investigación para la Conservación de Víveres recientemente creado

El que organismos inferiores puedan conservar la vida en las temperaturas más bajas, por ejemplo en las que reinan en la región de la estratoesfera, es seguramente uno de los más importantes descubrimientos logrados por la investigación científica. Aun cuando en este sector no hayan terminado todavía las investigaciones, la economía y la técnica explotan ya los conocimientos que se poseen. El nuevo Instituto Nacional de Investigación para la conservación de víveres, agregado al Inst tuto de la Técn ca de la Congelac ón, se ha mpuesto la m sión de reunir y estudiar los nuevos descubrimientos. En los métodos modernos de conservación de víveres se hace una diferencia entre el "almacenar en frío" y el "conservar en congelación". En el primer caso se trata de almacenar víveres reduciendo la temperatura a unos cero grados, con lo que se les protege contra toda influencia perjudicial, mientras que para conservar en congelación se les somete a una temperatura de 24 grados bajo cero que mata por frío los tejidos vegetales y animales. Los peritos del ramo deben conocer los dos procedimientos para conservar frescos los valiosos víveres y entregarlos, en el mejor estado posible, al pueblo alemán. No se trata únicamente de conservar frescas las vitaminas. Hay que lograr que, aun en los casos de larga conservación, no desaparezca el contenido en vitamina C, o se pongan rancias las grasas. Este nuevo nstituto de nvestigación para la Conservación de íveres se esfuerza en analizar, por métodos científicamente exactos, el proceso de la conservación por frío y descubrir el modo de explotar plenamente las temperatur s de m s de 20 grados bajo cero en beneficio de la economía nacional. *H Kl.*

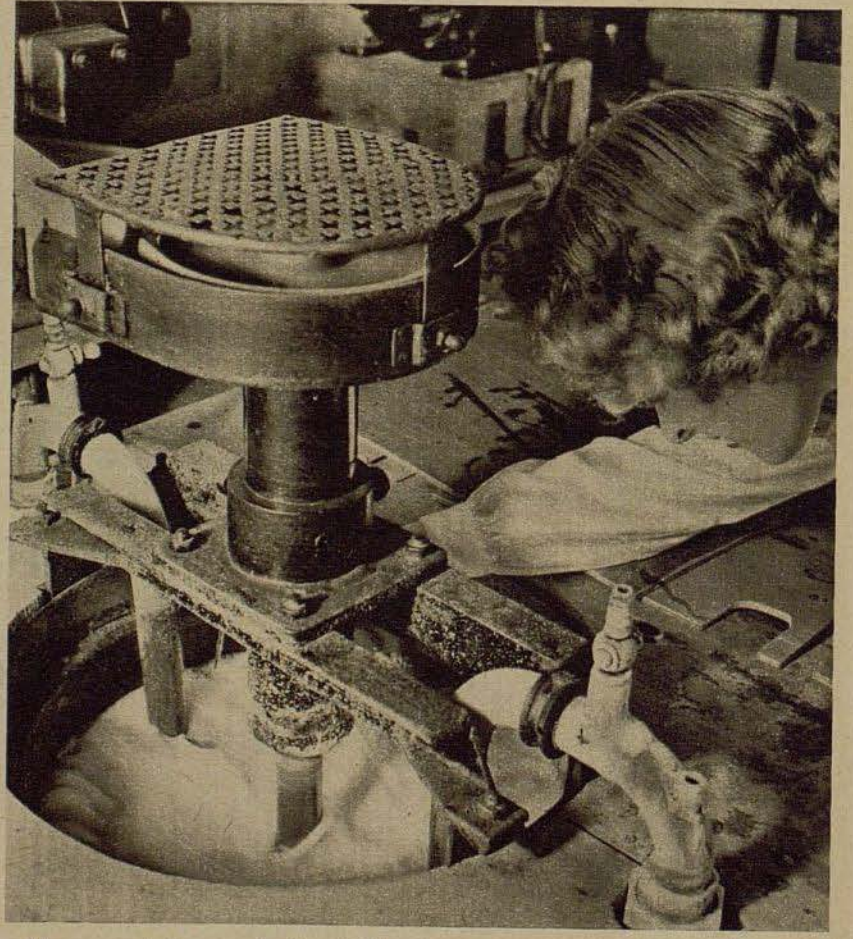
Photos Dr. Croy



También las peras almacenadas consumen oxígeno. En el nuevo Instituto Nacional de Investigación para la Conservación de Víveres se analiza el desarrollo de las frutas que maduran. El consumo de oxígeno de las peras almacenadas se mide sirviéndose de aparatos complicadísimos. Cada fruta lleva una etiqueta en el pezón, en la que están anotadas las fechas de almacenaje, la clase, etc.



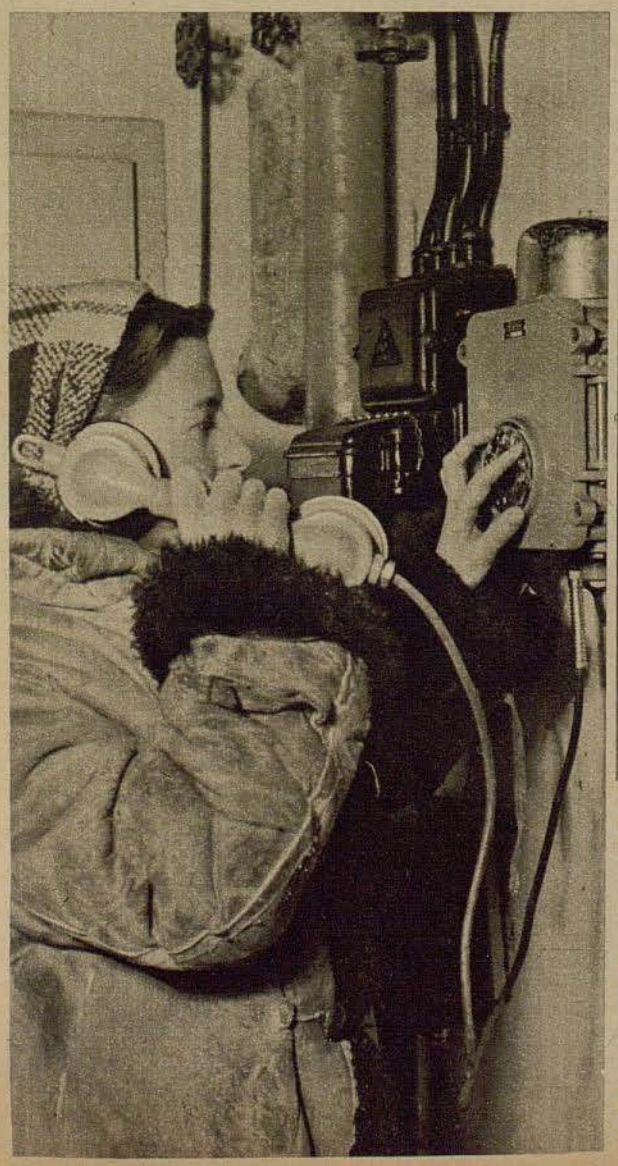
A la izquierda: **"El rincón helado" para experimentos de congelación rápida.** Entre las gigantescas máquinas del instituto hay instalaciones especiales de experimentación, en las que se puede seguir exactamente el proceso de la congelación

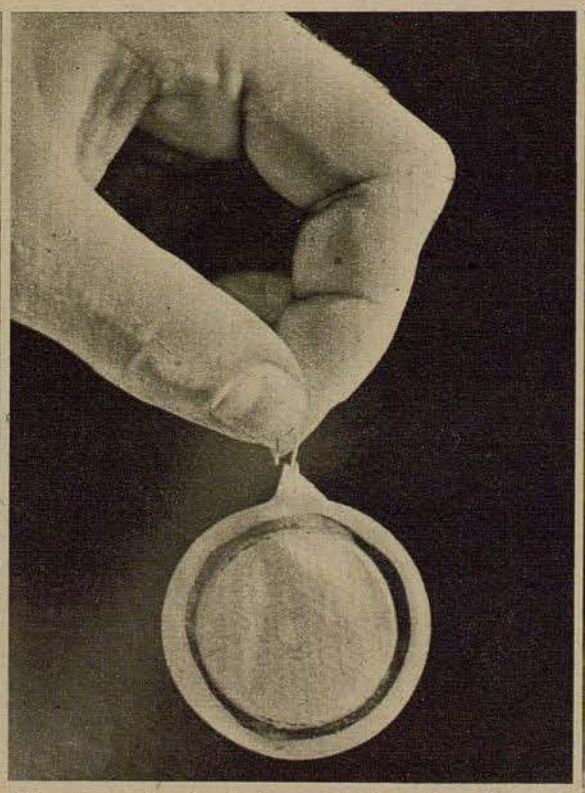


El aparato de la congelación rápida. Si se sumergen víveres en este aparato quedan congelados en pocos segundos y se conservan a temperaturas de estratoesfera

Lo importante es el contenido de vitamina C. Peras almacenadas en frío son cortadas a trozos, trituradas en el mortero y analizadas químicamente para comprobar su contenido en vitamina C y determinar el efecto del frío en la conservación de la vitamina

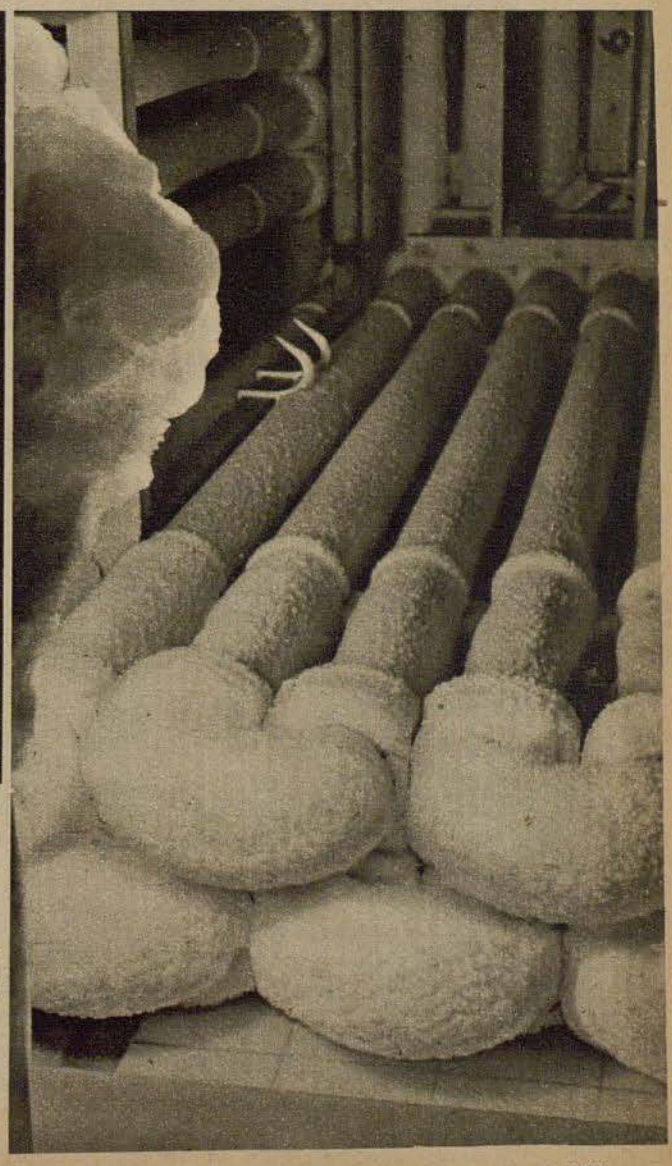
¿Cuántos microbios existen en la carne congelada? Las bacterias que se encuentran en la superficie de un trozo de carne congelada son sometidas a minuciosa investigación para controlar la utilidad, la duración de la conservación y la técnica de la congelación



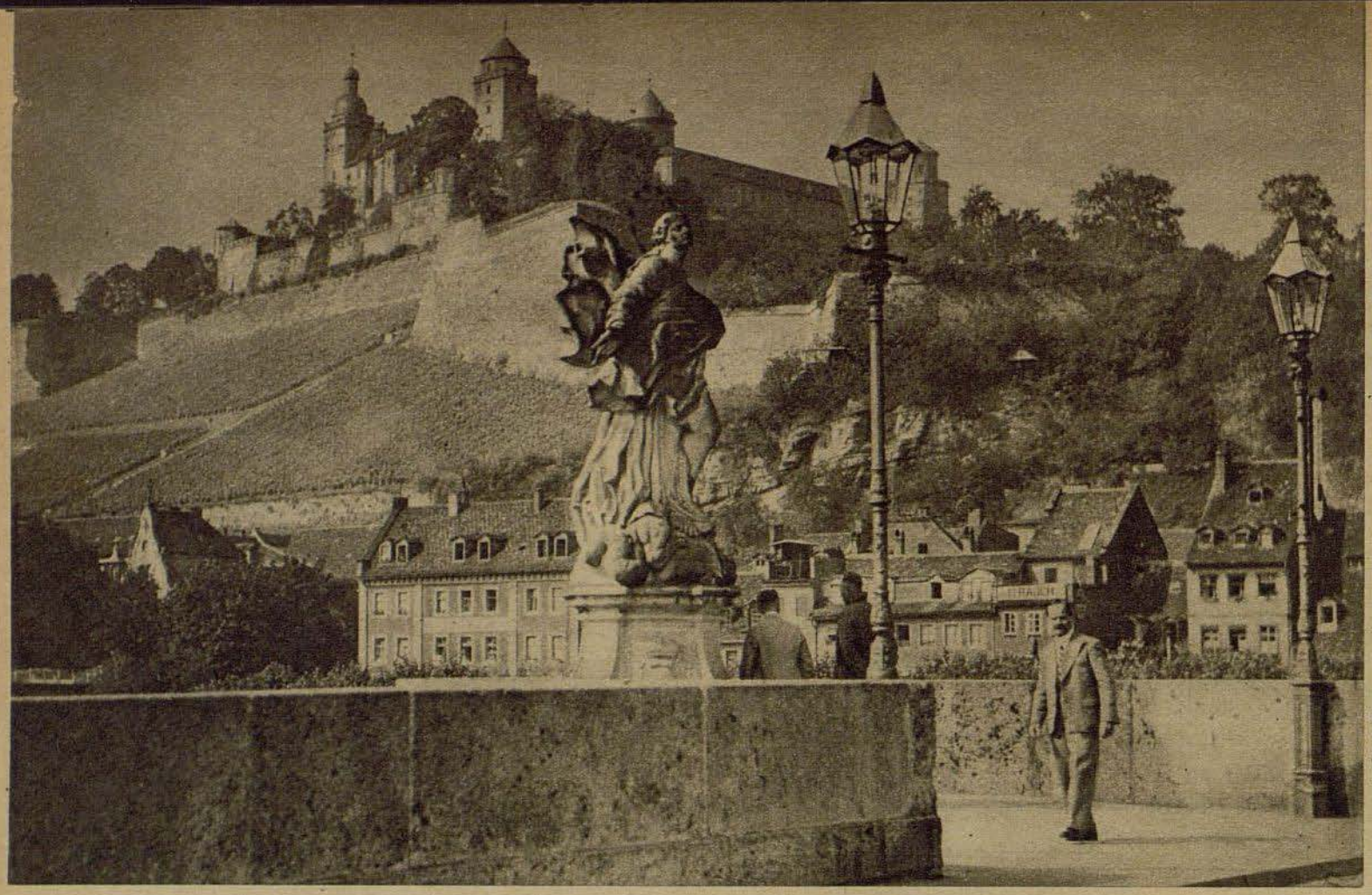


El empaque ha de ser irreprochable. El papel que se emplea para el empaque se somete a un procedimiento experimental para determinar si es apropiado para la conservación

A la izquierda: **Un teléfono a prueba de frío.** En los recintos de la congelación hay teléfonos insensibles al frío para poder comunicarse con el mundo exterior. Son utilizables aun en el caso de helarse las puertas



Frío artificial al servicio de la investigación. Los tubos del recinto de congelación, por los que corre el frío líquido, están protegidos de espeso revestimiento

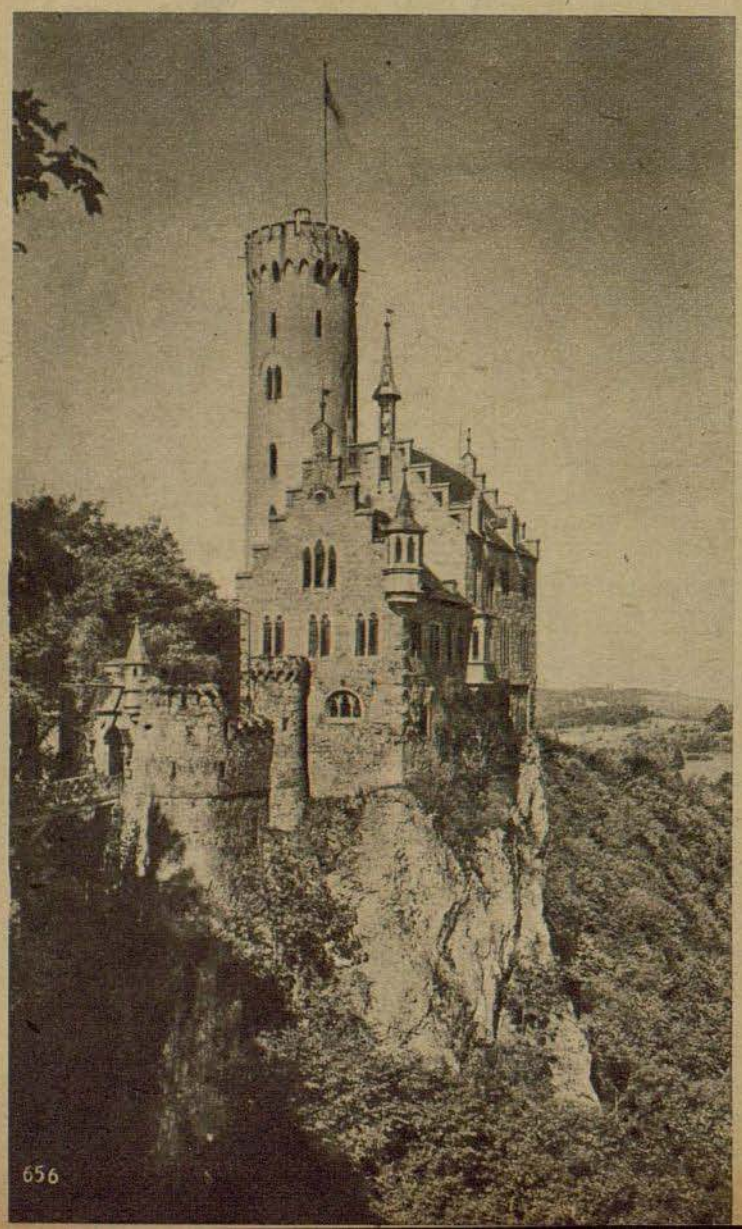


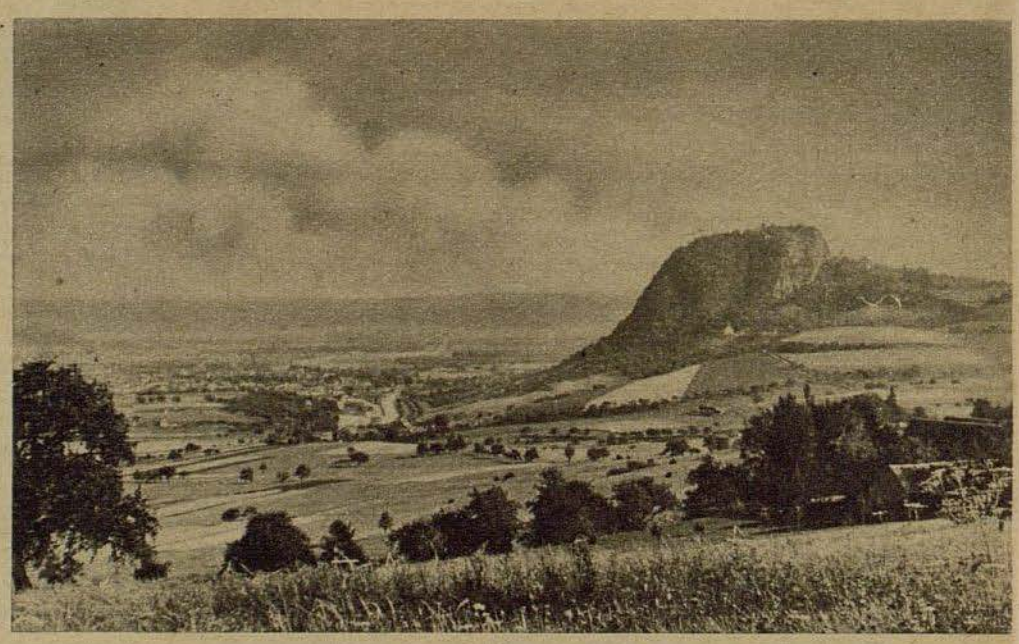
La Guerra de los Labradores es un capítulo de la historia alemana que fertiliza siempre de nuevo la fantasía de los autores. Desde el "Goetz" de Goethe hasta el drama moderno "Florian Geyer" de Gerhart Hauptmann, la épica lucha librada por los campesinos alemanes en la Edad Media ha sido cantada por entusiastas literatos. — El sitio de la fortaleza arzobispal Maricnburg de Wuerzburgo fué un importante episodio de esta lucha que también ha servido de fondo al drama de Hauptmann

Fotos: Atlantic (3), Wagner Schroeder (2), Thomsen-Schroeder (1) Transocean (1) Archivo Técnico-Fotográfico (1), Departamento Nacional de fotografía (1)

Inmortalizado por los grandes vates

Escenarios de la épica y del drama alemanes





Arriba: La fertil región del Hegau, pais de vid, con su cerro adelantado, el Hohentwiel, está descrita de manera tan plástica en la novela histórica "Ekkehard" de Scheffel, que el lector se siente trasladado a ella al leer el libro

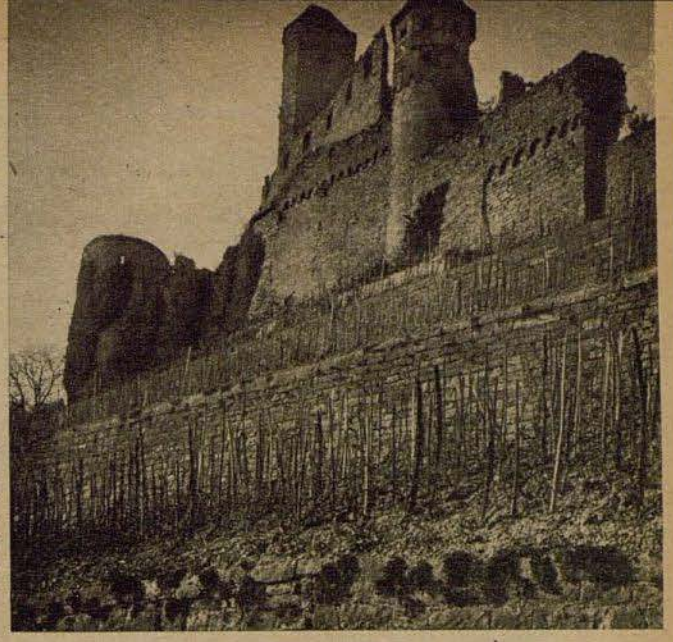
A la izquierda: El romántico burgo Lichtenstein de Suabia es el escenario de la famosa novela de Guillermo Hauff

A la derecha: Un aposento de la posada más antigua de Berlin, "El Rey de Portugal", que aun se conserva actualmente, en la que, entre otras celebridades, paró también el literato y crítico Gotthold Ephraim Lessing. La acción de la obra teatral "Minna de Barnhelm" se desarrolla en la famosa posada, con lo que Lessing la ha inmortalizado en la literatura





A la izquierda: La casa de Catalinita en Heilbronn, la ciudad a las orillas del Neckar, debe su aureola no a un canto de elogio de algún poeta suabio sino al que le dedicó el prusiano Enrique von Kleist en su drama "Catalinita de Heilbronn"



A la derecha: Fuerte como el corazón de su antiguo dueño, el valeroso caballero "de la Mano de Hierro", se eleva el burgo Hornberg, en el que, entre los soleados viñedos de Jagst y Bober, se encuentran las huellas del viejo Goetz von Berlichingen y de su cantor, Goethe



Con su "Werther", la inmortal obra de su juventud, Goethe se sirvió del arte para dar carácter general a un episodio de su vida. La pacífica casa de Wetzlar, donde vivió Carlota Buff, y en la que la muchacha, cumpliendo la conocida frase de Chodowiecki, cortaba el pan para sus hermanos, es todavía hoy famosa a través de la gran obra



En la marca de Brandenburgo se encuentran muchos lagos solitarios, en los que se reflejan los graves pinos, lagos cuyos nombres sólo conocen en ocasiones los habitantes de las cercanías. Mas desde que Fontane publicó su novela sobre el lago Stechlin, este lago goza de una fama que le convierte en exponente del alma y del paisaje de la marca



A la derecha: Tétrico y amenazador se levanta el burgo de Eger sobre la ciudad, que fué escenario de la actuación del gran general imperial, el duque de Friedland, cuyo histórico y sin igual destino está magníficamente expuesto en el drama "Wallenstein"

La Carrera con la Muerte

Episodios entre el este y el oeste



Por el corresponsal de guerra Jochen Scheurmann

Dibujos PK: Corresponsal de guerra Baitz

PK Rueda por el campo de batalla la apisonadora del fuego de tambor. De pronto se ve a un hombre que corre en medio de aquel infierno de secas explosiones y silbantes esquirlas. No corre en linea recta, hacia un destino determinado, sino que avanza en zig-zag, cambiando bruscamente de dirección, como un poseído. A su alrededor se levantan oscuras cortinas y surtidores de humo y tierra, los cascos de granada silban escalofriantes, el acre humo amenaza cegarle la vista, y el hombre va saltando de embudo en embudo. Cada vez que cree no poder continuar la carrera, cuando el palpitante corazón y el dolor intenso que siente en el pecho le obligan a pararse, se siente levantado por una fuerza misteriosa que le impulsa a nueva carrera.

A los pocos segundos se deja caer de nuevo en el fondo de un embudo. Deja que descansen un momento los fatigados pulmones, se levanta de un salto, corre, y a los pocos segundos, cuando el monstruoso ruido de órgano se hace insoportable, cae desplomado como si hubiera sido atravesado por una esquirla. Pegado a la mutilada tierra, lucha desesperadamente con su propia respiración, medio desmayado por el punzante dolor que le causa la sangre al acumularse en las sienes. ¡Cuánto daría por poder permanecer pegado a la caliente tierra! ¡Salir de este infierno, estar lejos del caos creado por la voluntad destructiva del hombre!

¿Permaneció tendido horas, minutos o segundos? ¡Difícil saberlo! El mismo soldado es el que menos lo sabe. Mas, de pronto, al meter la mano en el bolsillo de su enlodada guerrera, toca un papel arrugado. ¡La orden! Instantaneamente echa de nuevo a correr a través de la espantosa barrera de la muerte.

Ya hace mucho que perdió el cinturón, ahora se desprende de la careta antigás para poder correr mejor. Ya no lleva armas, sólo conserva el mohoso casco de acero cubierto de barro. Se levanta, corre, es revolcado por la presión del aire, vuelve a levantarse ... Después de varias horas llega al puesto de mando de su batallón. Siente que la debilidad le ciega la vista cuando entrega al comandante la hojita de papel en que están escritas como garabatos las pocas palabras de la orden.

La noche horrible

Aproximadamente a la misma hora de la madrugada, una abigarrada multitud de personas, sentadas en cajas y maletas, esperan, delante de una escuela medio destruída, el reparto de té caliente que harán las cocinas de campaña. La escena es en una pequeña ciudad de la cuenca del Ruhr, ciudad natal del enlace de la escena anterior. Los horrores de la noche pasada se reflejan todavía en las caras de las mujeres, que constituyen la mayoría de los allí reunidos. Las espantosas horas pasadas en los sótanos de sus casas no serán fáciles de olvidar, horas en que el terror británico les cubría con sus bombas. A la indecisa luz de la madrugada los incendios se reflejan en los ojos de los que esperan; se suceden las detonaciones de bombas que estallan y el fragor de las casas que se derriban. En algunos puntos de la ciudad se ve a los vecinos cargando en camionetas los pocos objetos salvados; se trasladan a otras partes, donde las noches sean tranquilas y puedan reponerse de las emociones pasadas. Uno de los muchachos de la Juventud Hitleriana, que ayudan a cargar las camionetas, lleva en el pecho la cruz del mérito de guerra con espadas. Tiene dieciseis años, y no tardará en terminar el aprendizaje en el negocio de su padre. Cuando la sirena le arrancó del sueño a media noche y después de haber ayudado a la madre a llevar los hermanos menores al sótano, se dirigió corriendo al puesto de socorro de la cruz roja, tal como prescribía la orden dada a su grupo. Primeramente ayudó a colocar vendajes y a prestar los primeros auxilios a los heridos. Mas no tardó en ser también alcanzada de gravedad la casa en que se había instalado la cruz roja.

Montones de ruínas humeantes

La buhardilla ardía con grandes llamas, vigas en ascuas caían estrépitosamente a la calle. Las chispas volaban en todas direcciones poniendo en peligro las casas vecinas. Junto con un soldado, que se hallaba casualmente de permiso en la ciudad, el muchacho penetró por seis veces en la casa, que ya ardía por la planta baja. Protegidos por la careta antigás sacaron del sótano a una familia con cinco niños, que de otra manera no habría podido ganar la calle. Mas durante el último intento pareció que la suerte había abandonado al abnegado muchacho. Llevando a una mujer de la mano y un niño en brazos, saltaba por encima de los escombros, atravesaba puertas en llamas, entre paredes que se inclinaban amenazadoras. De repente se derrumbó el techo del pasillo. La lluvía de piedras cayó estrépitosamente a medio metro escaso del grupo que retrocedió. Milagrosamente resultaron todos ilesos.

Cuando el muchacho, después de fatigoso trabajo, regresó a casa, había desaparecido la vivienda de sus padres. También habían sido destruídas las casas contiguas. En el puesto de recogida encontró a su madre y hermanos. Más tarde llegó el padre, que hasta entonces no había descansado, ayudando en todas partes con sus fornidos brazos de artesano. Como tantas otras noches, había arrebatado a las llamas mueblas, cajas y cestos llenos de utensilios caseros. Ahora no le quedaba más que la vida y la vida de los suyos. En un montón de humeantes ruínas estaba todo lo que había ahorrado y creado en largos años de trabajo. ¡Pero vivían su mujer y sus hijos!

El llevó la orden

Muchos miles de kilómetros separaban la ciudad del oeste del Reich de aquel mutilado campo de batalla por el que el cabo llevó la orden. Y, no obstante, existe una íntima relación entre el soldado y aquellas personas de la patria, que sentadas junto a los objetos salvados esperan ser evacuadas de la ciudad. Todos ellos vieron la faz a la muerte, unos sepultados en los sótanos, esperando angustiosamente la salvación, el otro corriendo sobre una tierra, que hacían temblar el hierro y el fuego, para llevar una orden a su batallón. ¿Salvaron únicamente la vida en aquellas horas en que todo lo demás carecía de importancia?

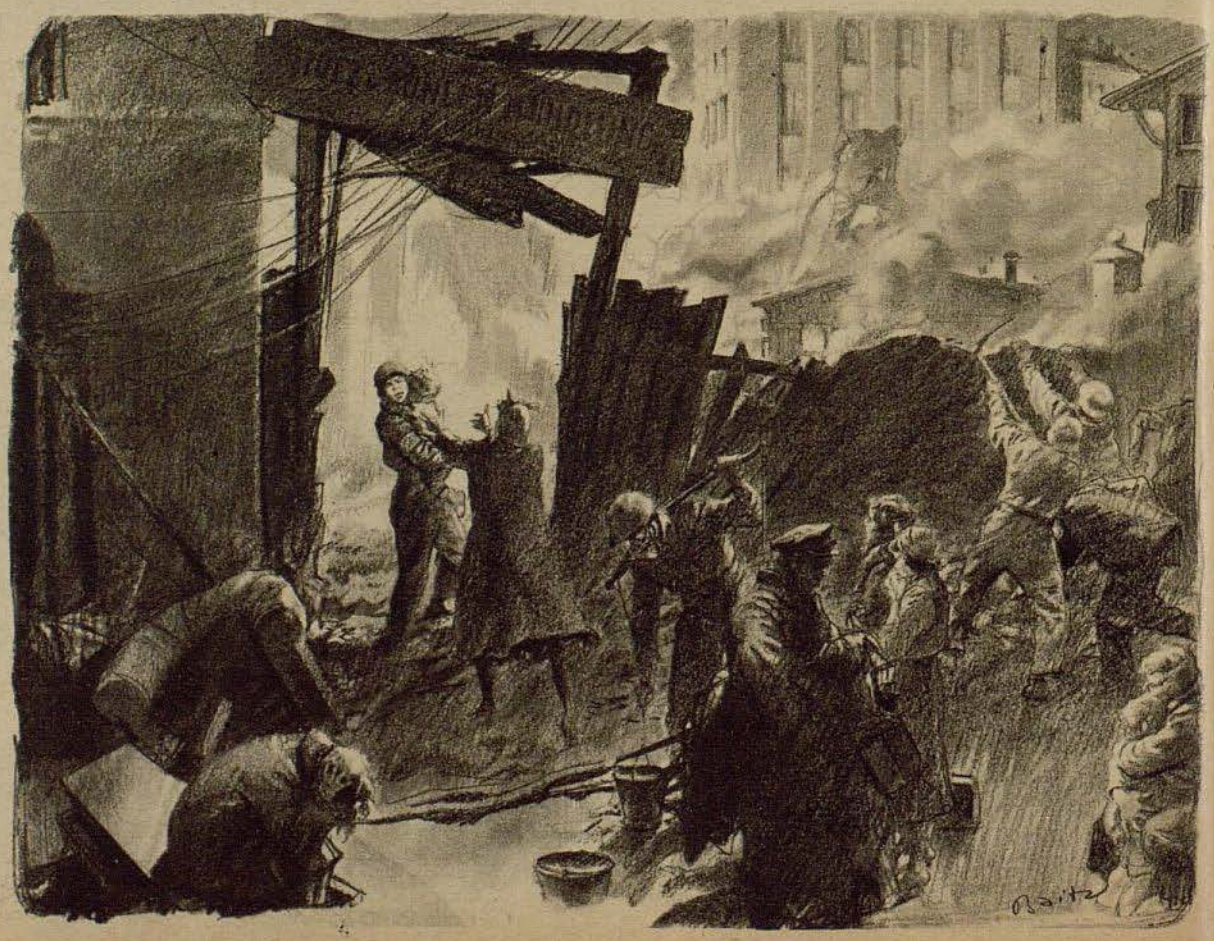
El cabo entregó a su comandante la orden que sostenían sus temblorosas manos. La convicción de que el insignificante trozo de papel podía decidir de la vida o la muerte de numerosos camaradas, incluso de la suerte de todo un sector del frente, dió a su agotado organismo la energía necesaria para levantarse y avanzar de nuevo. Lo que salvaba era mucho más que la propia vida. En aquellos momentos su vida carecía en absoluto de importancia. ¡Lo importante era la orden, la orden que podía ser decisiva!

¿Qué salvaron los otros?

¿Salvaron algo más que la vida el hombre de la retaguardia, su mujer y sus hijos, el mayor de los cuales, a pesar de no pasar de los dieciseis años, demostró ser todo un hombre en aquella noche de horror?

Más tarde, hablando con su vecino, tal vez lo expresó exactamente el herrero: "Es muy amargo quedar pobre de la noche a la mañana. Mas debemos apretar los dientes, no quejarnos y resistir con valor. ¡Nuestros sacrificios contribuyen también a la victoria!" Sus manos, cubiertas de espesos vendajes para curar las quemaduras, las manos con que el fornido hombre arrebató de las llamas personas en peligro y objetos caseros, hablaban un lenguaje aun más convincente que sus palabras.

Ni el cabo que llevó la orden a través del fuego enemigo, ni el padre de familia que se encuentra ante la nada, conocen seguramente el nombre del gran militar que dirigió en una orden del día las siguientes palabras a sus soldados: "He sacrificado todos nuestros intereses a los de la patria." Mas el saber nada significa ante la actitud de tales hombres que, pese al durísimo sacrificio, resistieron férreos el ataque más terrible. No sólo salvaron la vida del torbellino de la batalla y de los horrores del bombardeo, salvaron también el sentimiento de haber cumplido con su deber y la convicción de que su sacrificio era necesario para la victoria del Reich.



El paracaidista

Un guerrero de nuestra época

Por el corresponsal de guerra Hans-Georg Schnitzer.

PK Han transcurrido ya tres años desde aquellos días en que los paracaidistas alemanes escribieron sus primeros hechos de armas en el libro de la historia. Después de la campaña de Polonia, en la que apenas tuvieron ocasión de actuar, el entonces capitán y actualmente teniente coronel Walther — caballero de la Cruz de Hierro; fué también el primer paracaidista alemán condecorado con la Cruz de Hierro de primera clase — dió la primera prueba, en la campaña de Noruega, de que los hombres de la más joven de las armas del Reich estaban cortados de madera muy especial.

Cien paracaidistas arrollan a seis batallones y una sección de artillería

Hasta aquellos días esta tropa no contaba con una tradición ni poseía hechos gloriosos en su historial. Los más de ellos jamás habían salido a campaña. La opinión pública consideraba como a aventureros a los paracaidistas, y no faltaban altos oficiales que opinaban que esta tropa era un juguete caro. Y fué entonces cuando la fortaleza Akershus de Oslo fué escenario de un hecho de armas sin ejemplo. Un centenar de paracaidistas, a los que dos regimientos habían cortado todas las comunicaciones, se abrieron camino a través de la superioridad numérica del adversario y desarmaron a seis batallones y una sección de artillería. El patio de la vieja fortaleza contempló el curioso espectáculo de ver como cien alemanes valientes hacian prisioneros a 80 oficiales, entre ellos 10 de estado mayor, y a 100 suboficiales y soldados, y se apoderaban de un botín compuesto de 50 vehículos, 3 cañones, 56 cajas de munición de artillería, 7 ametralladoras pesadas y 21 ligeras, 600 fusiles, 220,000 cartuchos de ametralladora, 60 pistolas con 2000 balas, 30 cajas de munición de ametralladora y material de guerra de diferentes clases. Careciendo de vehículos, los paracaidistas se vieron obligados a mandar a los bosques al grueso de los prisioneros desarmados.

Esto sucedió cuatro años y medio después del día en que el entonces capitán Bräuer — hoy general y caballero de la Cruz de Hierro — comenzó la organización del primer batallón de paracaidistas. Pocas semanas después del hecho de armas de Noruega, su regimiento sostuvo el peso principal de la lucha formando parte de las fuerzas paracaidistas y de desembarco aereo del actual caballero de la Cruz de Hierro, General de aviación Student, en la primera gran operación aérea de la historia, emprendida contra las fortificaciones de Holanda. Esta tropa llevaba apenas un año de existencia cuando su nombre figuraba ya en una de las páginas más gloriosas de la historia militar del mundo.

Del espíritu de la primera guerra mundial y del dinamismo de los jóvenes guerreros alemanes se acababa de forjar un nuevo tipo de soldado. Tomó el nombre del paracaídas de que se sirve para posarse en los campos de batalla. Los que conocen la historia de sus batallas saben, empero, que no es el paño de seda sino su sangre y su valor lo que le proporciona sus triunfos.

Una incognita para el extranjero: ¿Tabletas de energía? ¿Hombres autómatas?

Desde entonces, el extranjero se ha ocupado siempre de descubrir lo que proporciona la energía combativa a nuestros paracaidistas. Después de la formidable victoria que las fuerzas paracaidistas y de desembarco aéreo obtuvieron en el ataque contra la isla fortificada de Creta, los ingleses afirmaron, entre otras cosas, que nuestros paracaidistas, para poder llevar a cabo su proezas, ingerían modernas tabletas de energía, que les convertían en autómatas sin voluntad durante el ataque. Todavía aparece de vez en cuando en las columnas de la prensa enemiga la cuestón de cúal será el "secreto" de sus éxitos. Pero aún en los casos en que el mismo enemigo no puede disimular su admiración, no sabe encontrar el factor cardinal de los hechos realizados por estos soldados alemanes. Donde más aproximadamente se han definido ha sido en una publicación norteamericana: "¡Qué maravilla de organización! Miles de hombres descienden, como confeti lanzado al viento, sobre una franja de terreno. Uno de ellos es el jefe de la tropa. Llega a tierra, y pocos minutos más tarde dirige con precisión a todos los que descendieron, como si estuvieran unidos a él por un alambre!" Pero incluso este observador busca la explicación en la materia, en la técnica.

El espíritu es también en este caso la energía propulsora. Es el mismo espíritu que hace que el infante resista todas las calamidades de la lucha y de las marchas, que el tanquista se abrá paso a través de la mortífera muralla de acero, que el aviador atraviese la barrera de las granadas, que el submarinista disperse al convoy, el espíritu perenne de los soldados de Alemania.

Se convierten en tropas escogidas

Al comienzo de la historia de los paracaidistas encontramos a un grupo de idealistas, que fueron guerreros toda su vida. Veteranos de los grupos de choque de la Gran Guerra — dos generales poseen el Pour le Merite del suboficial de aquella guerra, la medalla en oro del Mérito Militar — veteranos de los cuerpos francos y oficiales de la policía nacional-socialista de la época de lucha del movimiento. Llevaron a la nueva tropa el espíritu de dos periodos de lucha por la Gran Alemania. Con la misma tenacidad con que en las horas de desgracia de la patria creyeron en su renacimiento, inculcaron a los paracaidistas su nueva idea guerrera. Partiendo de la nada y debiendo vencer pertinaces resistencias, impusieron, después de duro y laborioso trabajo, la idea del avance de las tropas por el aire, de la intervención decisiva de los paracaidistas en la batalla. Al mismo tiempo desarrollaron una táctica

Geha Duplex
PAPEL CARBÓN
Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa
GEHA-WERKE·HANNOVER

Con el empleo moderado

de
Pigmentan
para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.
OBERMEYER & CO., HANAU/M.



pero no rige para el "Storch"

QBI es un signo del lenguaje de los meteorólogos. Quiere decir que hay mal tiempo y que, por ejemplo, los aviones que no tengan instalación radiotelegráfica, no deben volar si la visibilidad es mala a menos de 3 km.

Es significativo que de esta prohibición esté exento el "Storch". Al "Storch" se le permite despegar con una visibilidad de un kilómetro, pues gracias a sus excepcionales condiciones de vuelo, puede volar y tomar tierra con toda seguridad aun con la peor visibilidad. Por ello, el "Storch" es especialmente apropiado para el servicio civil, dado que es además muy fácil de pilotar.

FIESELER „Storch"
Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

Elementos auxiliares de muchas aplicaciones


VERITAS
CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN
La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser — Fundada en 1855



Representante:
Berlin - Wilmersdorf, Uhlandstrasse 84

y perfeccionaron las armas y el equipo, adaptando su experiencia militar a la nueva arma.

¡Cuántas cuestiones tuvieron que aclarar! ¿De qué aparato se debe saltar, con qué paracaídas, de qué altura, con qué dispositivo se debe abrir el paracaídas, en qué terreno, cúal ha de ser la cadencia de los saltos, cuánta munición se debe llevar, quién debe mandar la acción? ¡Cuántos experimentos se debieron realizar, desde el paracaídas manual, que el mismo soldado debía abrir, hasta el automático, que se fija en el aparato y se abre sin que el soldado deba hacer nada — qué labor tan gigantesca hasta haber resuelto todos los detalles de los dispositivos de enganche y desenganche, tornillos, cordones, correas, prendas de uniforme, botones, cierres corredizos, bolsillos, tirantes de sujeción, seguros para todo.

Al acudir la corriente de la dinámica juventud alemana y muchos antiguos soldados que se habían conservado jóvenes, comenzó la especialización, a la que participaron con entusiasmo voluntarios procedentes de otras armas. A los cazadores paracaidistas siguieron los zapadores, el servicio de transmisiones, los destacamentos de ametralladoras, y otras especialidades. Médicos y soldados de sanidad audaces desarrollaron una táctica paracaidista dentro de su especialidad, coronando su obra con el primer hospital de sangre de desembarco aéreo de la historia.

El fundador: General de aviación Student

Los viejos cazadores paracaidistas no se cansaban en la labor de crear nuevas destacamentos y, predicando con el ejemplo, inyectarles el espíritu del fundador. Ningún alumno paracaidista se lanza al espacio sin que le preceda su maestro. ¡Los viejos saltadores de prueba se acercan ya a su centésimo salto! Hasta que punto lograron contagiar la "fiebre paracaidista" a los "nuevos" lo demuestra el hecho de que más de un cabo ha perfeccionado equipo y aparatos. Claro está que no les es fácil implantar innovaciones. El general en jefe, general de aviación Student, tiene la puerta abierta para todas las innovaciones, procedan de sus técnicos o de los soldados rasos. El, que fué uno de los primeros en fomentar la aviación a vela como periodo preparatorio del futuro aviador, ha contribuído siempre, con sus planes tácticos y estratégicos, al perfeccionamiento de las nuevas armas y aparatos desde que, continuando la obra del primer cazador paracaidista de la aviación, el general de división Bräuer, consiguió organizar los primeros grandes destacamentos de paracaidistas. Sigue la construcción de un nuevo aparato de lanzamiento con la misma atención con que sigue el modo como se enrosca un tornillo de una nueva arma que hayan de utilizar sus saltadores. Al servicio de esta nueva tropa ha dedicado los mejores años de su vida. La historia ha concedido a muy pocos la posibilidad de escribir con trazo enérgico en sus anales lo que ellos mismos habían descubierto como nuevo y perfeccionado. La victoria de sus tropas en Holanda, donde el mismo resultó herido, y en la isla de Creta, que también lo vió entre sus hombres, están para siempre unidas al nombre de Student. Mas el general, que tanta importancia concede a la técnica y la táctica de sus tropas, pone el espíritu sobre todas las cosas. De él es la frase de que lo que hace al paracaidista no es el salto sino su comportamiento frente al enemigo después de haber llegado a tierra. Esto es lo que ha permitido a los paracaidistas resistir las más duras pruebas en las luchas de suelo; también en aquellas acciones en que no necesitaron de paracaídas para trasladarse al campo de batalla. Así lo demostraron en las orillas del Neva, en los sectores central y meridional del frente del este durante el invierno de 1941/42, en el desierto africano, en Velikije Luki y Orel en 1942/43 y en la cabeza de puente de Túnez, que sin sus grupos de choque, que resistieron contra la superioridad númerica del enemigo, tal vez no se habría podido formar.

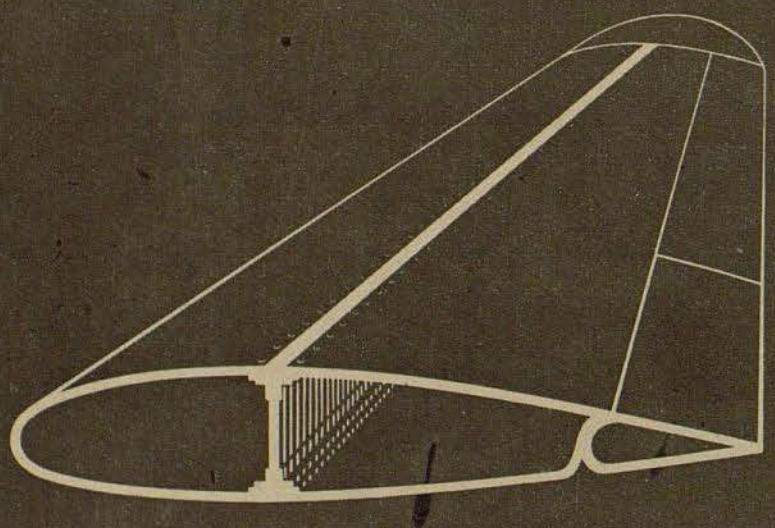
Instrucción durísima — Camaradería máxima

Aun cuando la raíz de potencia combativa de estas tropas hay que buscarla en el carácter de los hombres que voluntariamente se hicieron paracaidistas, no hay que olvidar que otro factor de importancia, una minuciosa instrucción continuamente perfeccionada con las enseñanzas de la práctica, ha conservado el entusiasmo y la voluntad para someterse a la dura escuela que conduce a la perfección. El general de brigada Heidrich, que al crear un pequeño grupo de saltadores del ejército — grupo que más tarde se agregó a los paracaidistas de la aviación — fué uno de los iniciadores de esta arma, y que, en su calidad de antiguo profesor de la Escuela de Guerra, es también uno de los instructores más destacados, dijo en cierta ocasión: "Siempre he sido de opinión de que hay que realizar en casa la parte principal de la labor que culmina en la realización por un regimiento de cazadores paracaidistas de la misión más difícil que existe: el ataque por el aire. En los campos de ejercicios hay que someter al guerrero incansablemente a la más dura de las escuelas."

Antes de que se llegue a luchar contra el enemigo, esta dureza de la instrucción hace que nazca otro factor que brilla extraordinariamente en todas las acciones de los paracaidistas, la camaradería. Esta camaradería ha sido fomentada por el general creando una amplia obra de camaradería en su regimiento — con la cuna del regimiento y el subsidio familiar con seguro que cobran los hijos de los paracaidistas muertos en servicio.

"De igual modo que el regimiento es una comunidad de destino durante la lucha, también debe ser una segunda patria para cada soldado y abarcar a todos aquellos por los que él lucha en primer lugar."

Otros regimientos han seguido otros caminos, mas en todos ellos se refleja la personalidad de su comandante. Y así sucede que cuando, entre soldados, se pregunta a un paracaidista cual es su regimiento, raramente contesta con un número y casi siempre lo hace con un nombre. "Soy de los de Koch" dicen con orgullo los hombres del vencedor en Eben Emael, teniente coronel Koch. Pronuncian el nombre de un hombre que los manda con férrea severidad, mas ellos saben que en esta severidad hay que buscar la raíz de las victorias obtenidas por su regimiento. Estos jefes personifican un sector especial de la psicología del mando. Bastará con citar un ejemplo: el regimiento debe enfrentarse con un enemigo muy superior en número. El enemigo ha concentrado gran masa de hombres y material. En la conferencia de los jefes el comandante conserva absoluta calma. "Hemos tomado todas las medidas posibles. No podemos obtener ni más armas ni más munición. Sólo nos queda el reforzar la moral de los hombres. Digan ustedes a sus soldados: Cuando el enemigo ataque llegará con mil aviones y arrojará decenas de miles de bombas sobre nuestras posiciones. Dispararán, además, centenares de cañones, y de la niebla y el humo saldrán centenares de tanques. Si entonces el enemigo se presenta con la mitad de lo anunciado, a nuestros hombres no les parecerá tan difícil la situación. A la superioridad numérica de los otros estamos ya acostumbrados".



EL ALA MONOLARGUERO

empleada por las fábricas de aviones

más conocidas del mundo, es una

PATENTE MESSERSCHMITT

MESSERSCHMITT A.G.

Leitz

Marca y Exponente

de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz · Optische Werke

PROPELLERWERK SCHWARZ

Alas de madera para hélices reglables

La resistencia en las crisis de las batallas

El valor del soldado se comprueba en las crisis. Una tropa que desciende en medio del enemigo debe siempre contar con momentos de crisis. A los paracaidistas, por tanto, se les prepara para estos momentos. Creta es un ejemplo clásico de cómo se supera una crisis. Los oficiales y soldados han demostrado cien veces esta cualidad, en muchas ocasiones con el sacrificio de su vida. El caballero de la Cruz de Hierro teniente von Blücher, por ejemplo, se dejó acribillar a balazos con su sección para posibilitar a los destacamentos que seguían la ocupación de mejores posiciones. Es el von Blücher que al partir para esta acción dijo a su hermana: "Si esta vez me llama la tumba y tú lloras, te voy a negar desde el más allá ¿Crees que quiero morir en la cama?" El comandante Schulz, que se ganó en Holanda la Cruz de Caballero, casi tomó Heraclion en la misma zona de combate. Las compañías Becker y Egger, cuyos jefes fueron condecorados con la Cruz de Caballero por este hecho de armas, llegaban ya el puerto después de encarnizada lucha de calles cuando el comandante se vió obligado a dar la orden de retirada por falta de munición. Al llegar de nuevo a la posición de salida es atacado por fuerzas enemigas muy superiores en número: "Es la suya la única tropa que todavía lucha en Creta", escribe el comandante inglés, "Su resistencia es inútil. Aun cuando reconozco su valor, le invito a rendirse". Y a pesar de hallarse en situación desesperada contestó el comandante Schulz: "Las fuerzas armadas alemanas tienen orden de apoderarse de la isla y la cumplirán." Seis días más tarde estaba Heraclion en poder de las fuerzas alemanas.

Recordemos también la desesperada situación en que se hallaban los cazadores paracadistas cercados en el Alamein — los mandaba el general de brigada Ramcke — que estando sin vehículos, es decir sin abastecimiento de agua, víveres y munición, separados del grueso de las fuerzas de Rommel en retirada, no se rindieron, sino que se apoderaron de los vehículos de un enemigo superior en número, y lograron reunirse con el grueso de las fuerzas después de una marcha de varios días por el desierto. Este hecho de armas fué premiado por el Führer concediendo las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero al general de brigada Ramcke, quien entretanto ha ascendido ya a general de división.



Foto PK: Corresponsal de guerra Seeger

„Mi gran pasión es la lucha"

Otro ejemplo tomado de la campaña de Africa: cuando las fuerzas germano-italianas de la cabeza de puente de Túnez habían impedido ya que el ejército de Rommel fuera atacado por dos lados (mes de Noviembre del año pasado) se dispuso que una compañía de paracaidistas que había sufrido mucho en los combates y por las privaciones fuera trasladada casi completa a Europa para que descansara. Con el permiso en el bolsillo los hombres se dirigían al aeródromo de Túnez cuando se enteraron de que su antiguo batallón, del que habían sido separados algunos meses antes, se encontraba en Bizerta con su viejo comandante, el caballero de la Cruz de Hierro de Eben Emael, comandante Witzig, esperando que llegaran refuerzos de la patria para cubrir las bajas sufridas en los duros combates. "¡Nuestro batallón!" Las dos mágicas palabras corrieron de grupo en grupo. A dos mil kilómetros de Alemania, las dos palabras les sonaban como "patria".

Enfermos sanaron y se alegraron caras marchitas. Casi todos se presentaron a su viejo batallón para poder participar en las duras luchas al lado de sus camaradas. En los descansos sucedía en ocasiones que uno sacaba del bolsillo un permiso caducado y lo mostraba a sus camaradas: "Ya pasaron las cuatro semanas. ¡Quien sabe si habría podido volver a ver a Witzig de no haber obrado así!"

Eran cazadores paracaidistas de la madera con que habían sido tallados aquellos de los que dijo el joven caballero de la Cruz de Hierro teniente Schuster: "¿Hay nada más hermoso que salir a batirse al lado de hombres, en los que se puede confiar hasta el último extremo? ¡Mi gran pasión es la lucha!"

Hace tres años que esta tropa no tenía ni tradición ni historial. Actualmente, sus batallas, sus luchas y sus vencedores, los vivos y los muertos, son su tradición. Sus "auténticos cazadores paracaidistas" — nunca hablan de "héroes" — son los ejemplos que prueban de emular los jóvenes voluntarios. Nadie mejor que el caballero de la Cruz de Hierro, teniente coronel Walther, ha descrito lo que es un auténtico cazador paracaidista. Después de terminada la acción de los paracaidistas para reforzar a las tropas que luchaban en Narvik escribió, refiriéndose a uno de los suyos, en su diario de guerra:

"Es un soldado para el cual no existen obstáculos, y para quien nunca es el enemigo tan potente que no pueda ser atacado. Es un auténtico cazador paracaidista."

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas

BW 1882

Laca única de aviación
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

Fábricas de laca y pinturas

HIDROAVIÓN
DE LARGO ALCANCE
DORNIER
DO 26





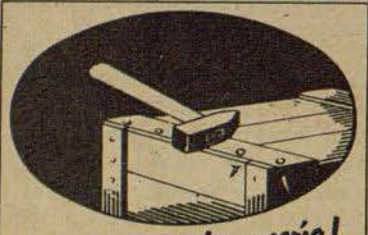
Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales

ZOELLNER BARNICES Y PINTURAS

ZOELLNER-WERKE
Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.





¡Esto es una chapuceria!

El transportador se desgarrara la mano con este clavo. Estas lesiones pueden evitarse. Pero a las rozaduras y heridas leves inevitables se aplicará en seguida un emplasto.

TraumaPlast

Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn/Rh.**

Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía

MIMOSA·AKTIENGESELLSCHAFT·DRESDEN A 21

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz



Medicamentos
‹KNOLL›
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO



Como que nuestros productos biológicos para el cutis se suministran solamente en cantidades limitadas, le recomendamos hoy más que nunca: extender con cuidado sobre la piel una capa delgadísima del producto. Para conseguir el resultado, que tanto estima Vd, de los productos Eukutol, no es la cantidad sino la calidad lo decisivo.

Eukutol

Productos para el cutis

Efasit

POLVOS



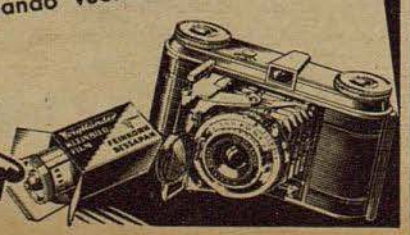
Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, droguerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

¿Es el círculo perfectamente redondo?

La duda está justificada, pero su vista le ha hecho padecer una ilusión óptica. El objetivo preciso de un aparato Voigtländer no se deja nunca engañar y reproduce en la película BESSAPAN de grano fino, la naturaleza tal como es. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

Madaus

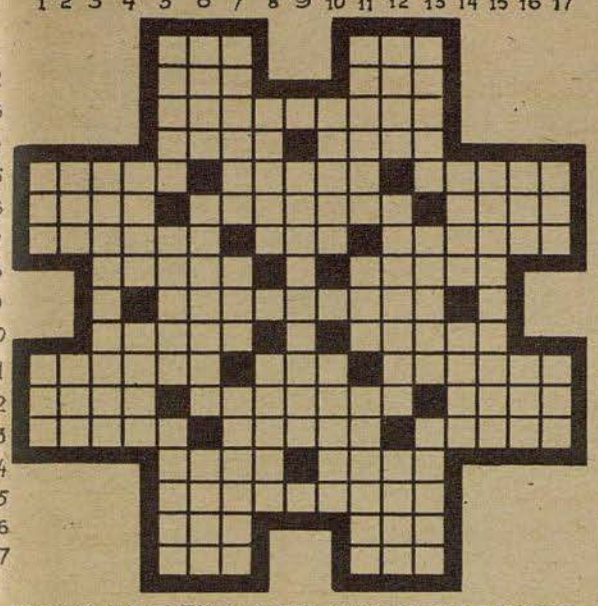


de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Título de alta dignidad, Arbol malayo, 2 Consonante, Especie de lechuza, 3 Arboles auranciáceos, 4 En Marruecos, bander n, Nombre familiar de mujer, 5 Conozcan, Huracán, Espuerta, 6 Análogo, Monedas de plata, Alto de un cerro, 7 Especie de banco con respaldo, Aplauso, Comidas, 8 Me referí a una persona sin nombrarla, Antiguamente, fruta comestible, 9 Arraigaban, 10 Utilízala, Insecto himenóptero, 11 Sazónase, Lagarto anfibio, Varilla de hierro para cocer carne, 12 En la baraja, Cuerpo de gente armada, Número, 13 Piedras llanas, Parajes de los ríos, Suspended, 14 Hacer subir una cosa tirando de una cuerda, Término de una carrera, 15 Guardia de los antiguos Reyes de Persia, 16 Chiflado, Adverbio de lugar, 17 Artículo, Apócope. — Verticales: 1 Individuo de un pueblo nómada del Asia antigua, Astro, 2 Serpiente venenosa de Egipto, Anillo, 3 Partes superiores de un templo, 4 Perteneciente al año, Nombre vulgar de una planta de la familia de las pandáneas, 5 Mondan, Libres de toda mezcla, Parecido a otro, 6 Arbol de Filipinas, Palancas que se mueven con los pies, Consonante, 7 Extremidad o conclusión, Acción de ir, Figuras geométricas, 8 Flojo, descuidado, Especie de salvia, 9 Satisfacción, júbilo, 10 En Méjico, mazorca tierna de maíz, Partícula pequeñísima, 11 Maíz, Patriarca alejandrino, Variedades de la urticaria, 12 Radical monovalente, Extraían, Prenda que usan las monjas, 13 Flores, Nombre de varón, Anula, derogan, 14 Alcohol cetílico, Piedra muy dura, 15 Vueltos a mirar, 16 Atreva, Ave palmípeda, 17 Pronombre, Aparejo para pescar. I 805

Charada

a — ay — ba — be — dad — dio — el — fa — ge — ge — gu — ho — ja — lan — li — mu — na — na — no — o — o — os — ra — re — ria — ro — ru — run — u — u — ve — za

Con las 32 sílabas que anteceden deben formarse 10 palabras cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo den el nombre de un conjunto de leyes antiguas de España. Significado de las distintas palabras: 1 Partido nacional, 2 Estado en el América del Sur, 3 Isla en el Mediterráneo, 4 Lo que existe, 5 Animal, 6 Substancia para purgar, 7 Poeta, 8 Legumbre, 9 Expresión gramatical, 10 Color. I 807

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Par, Ber, 2 Bne, Oto, 3 Limoneros, 4 Alam, Lola, 5 Sepan, Tifón, Serón, 6 Afín, Pesetas, Teso, 7 Canapé, Olé, Agapes, 8 Aludí, Acila, 9 Radicaban, 10 Usala, Abeja, 11 Salase, Ada, Asador, 12 Oros, Someten, Doce, 13 Losas, Vados, Cesad, 14 Izar, Meta, 15 Melódicos, 16 Ido, Aca, 17 Las, San. — Verticales: 1 Sar, Sol, 2 Efa, Aro, 3 Pináculos, 4 Anal, Sasa, 5 Pelan, Puras, Simil, 6 Anil, Pedales, Zeda, 7 Remate, Ida, Ovalos, 8 Omiso, Amaro, 9 Felicidad, 10 Flote, Atomo, 11 Borona, Aba, Esesas, 12 Etol, Sacaban, Toca, 13 Rosas, Ginés, Casan, 14 Etal, Jade, 15 Repasados, 16 Ose, Oca, 17 Nos, Red.

Charada: 1 Falange, 2 Uruguay, 3 Elba, 4 Realidad, 5 Oso, 6 Jarabe, 7 Unamuno, 8 Zanahoria, 9 Gerundio, 10 Overo. — Fuero Juzgo.

Problema complementario: ermita, Sevilla, tapar, envero, lelo, alforja, decena, envíos, pioio, ensebo, tiesto, revista, Osuna, libres, errata, ópera. — Estela de petróleo.

¿Qué es esto



La solución es muy sencilla: Una fotografía de tres jóvenes auxiliares de la aviación, cuyas cabezas se reflejan en la pulida superficie del disco de un reflector

Foto: Pfülb

Problema complementario

mita — villa — par — vero — lo — forja — cena — viso — ojo — seto — esto — vista — una — brea — rata — era

Estas 16 palabras deben completarse, de tal modo que, las primeras letras de las antepuestas leídas de arriba abajo nos den una nave especial para conservar substancia indispensable para la guerra. I 806

DESDE

1827

SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

DARMSTADT

KHASANA

PERI
KHASANA
Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI



MARTE HARELL
en la película de la Tobis
Una noche de locura
(Eine tolle Nacht)
y en las películas vienesas
Romantico viaje de bobas
(Romantische Brautfahrt)
Schrammeln
(Schrammeln)
Muchachas vienesas
(Wiener Mädels)

El sarro

se produce por las secreciones de la saliva mezclada con restos alimenticios, partículas desprendidas de las encías, etc., y se deposita sobre todo frente a las glándulas salivales. Es muy conveniente dejar que un odontólogo o dentista examine regularmente la dentadura y elimine el sarro. Sírvase solicitar el folleto explicativo "Gesundheit ist kein Zufall" (La salud no se debe a la casualidad) editado por la Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6

Chlorodont

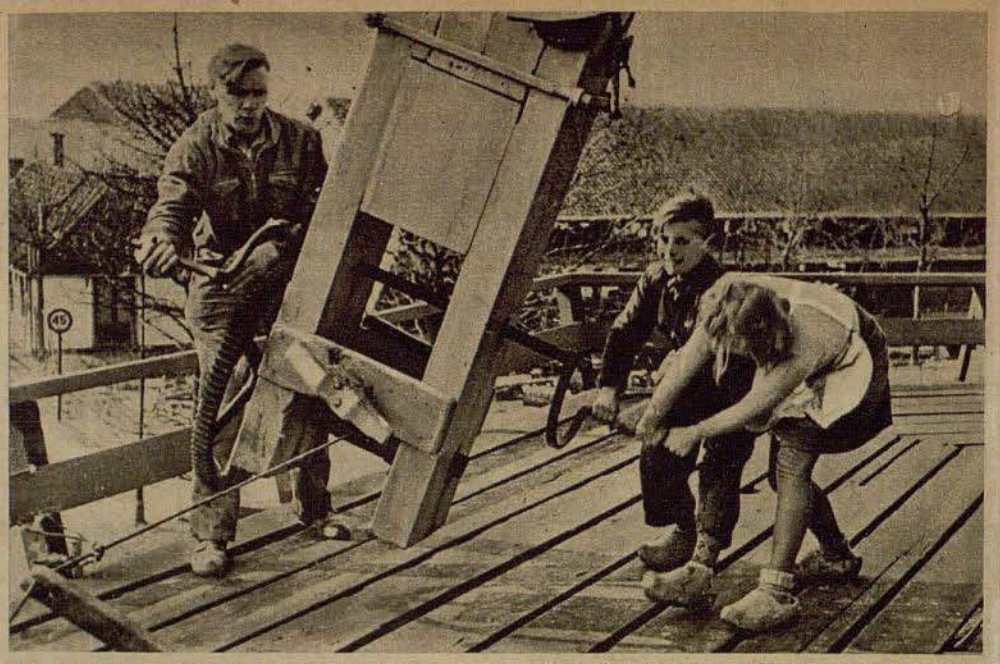
demuestra como debe cuidarse la dentadura

3 hojas de retoño

La marca de nuestros productos

TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN

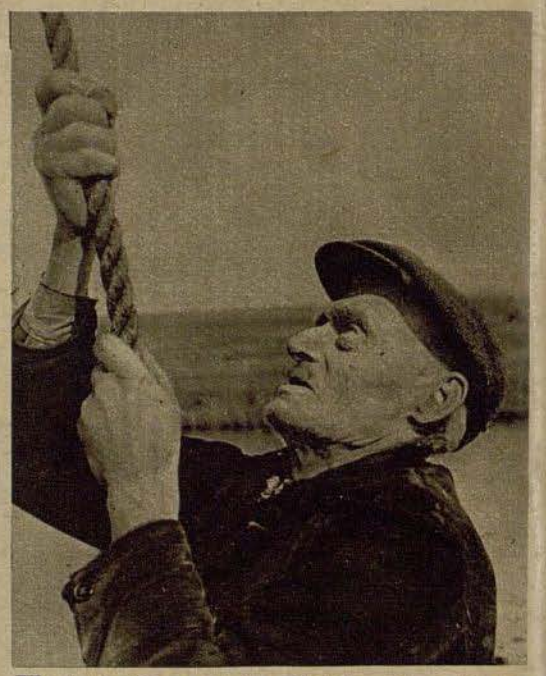




Holanda — la tierra de los molinos. Desde tiempo inmemorial giran sus aspas al impulso del viento. Los molinos pertenecen a las mismas familias desde hace muchas generaciones, y cada molinero se considera obligado a conservar en estado ejemplar la herencia de sus mayores. Toda la familia participa en las labores del oficio, incluso Piet y Geertje, los dos pequeños, ayudan a orientar el molino

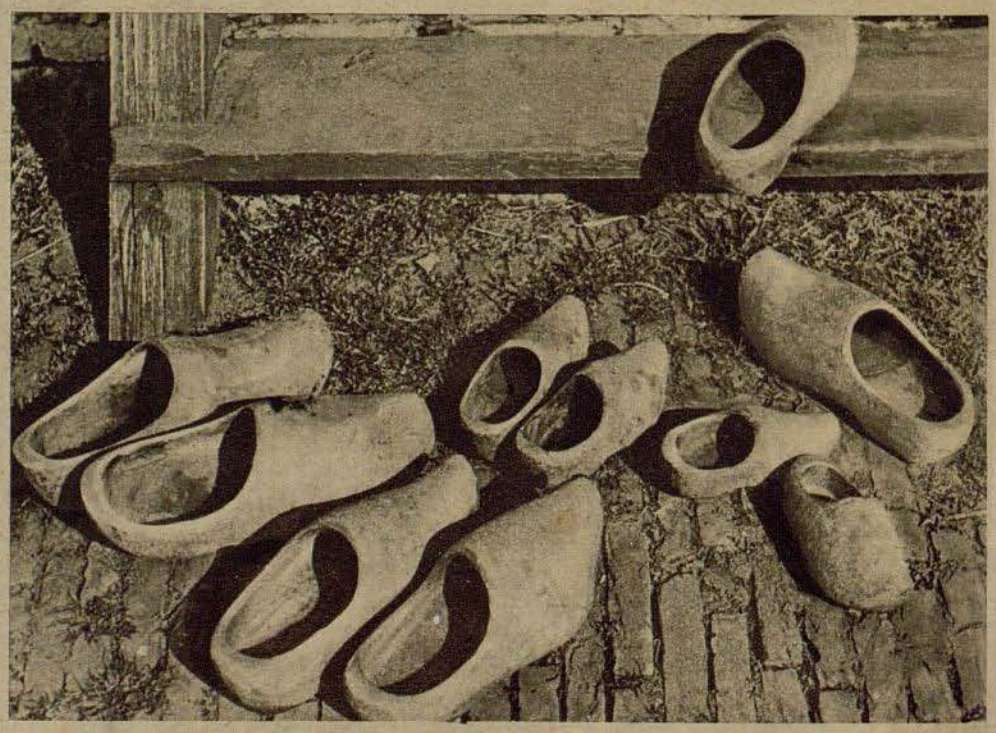
LOS MOLINOS HOLANDESES

Fotos: Atlantic



El abuelo tiene ya setenta y dos años, mas, como que todavía se siente vigoroso, ni siquiera piensa en el descanso de la vejez. Ha trabajado desde la infancia — el molino es su vida





Idilio holandés. La madre ha llamado para la comida. Tres generaciones viven bajo el mismo techo, todos llevan los tradicionales zuecos de fabricación casera. — La molinera es el alma de la casa En el cercano arroyo ha lavado la ropa que se está secando al viento

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 23 / BERLIN, 16 DE NOVIEMBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Contra los bombarderos terroristas

Cazas nocturnos y artillería antiaérea en estrecha colaboración han obtenido grandes éxitos defensivos en ocasión de los últimos ataques terroristas enemigos. El atacante siente cada día más la creciente potencia de la defensa antiaérea, lo que se refleja claramente en el número de aviones derribados Foto corresponsal de guerra Ohmayr (Sch)

En décimas de segundo

Momentos culminantes de tres ataques de stukas vistos con una Motor-Leica

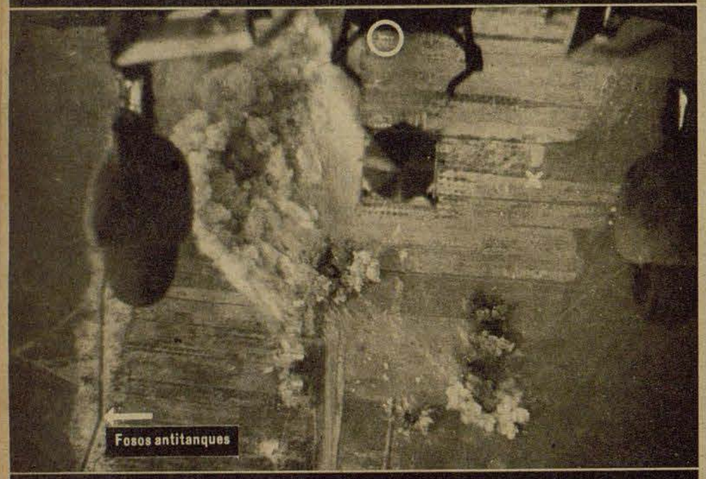
Una Motor-Leica ha retenido en partículas de segundo los momentos culminantes de tres ataques de stukas, realizados recientemente, en uno de los lugares en que es más intensa la lucha defensiva del frente del este, por el grupo de stukas que manda el caballero de la cruz de hierro capitán Rudel. La pequeña cámara fotográfica, dentro de una caja de protección, que estaba colocada debajo del fuselaje de un Ju 87, cerca de la rueda de cola, fué accionada durante los ataques por el corresponsal de guerra, que se hallaba en el asiento del radiotelegrafista, mediante un disparador magnético

Información gráfica PK
Corresponsal de guerra Helmut Grosse

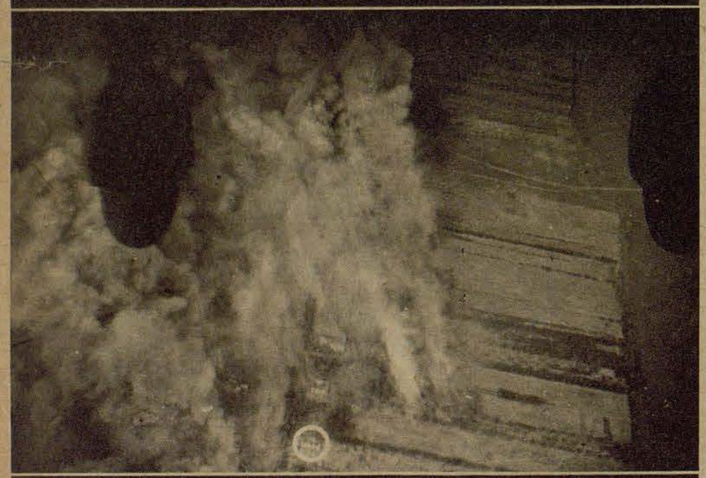
"Destacamentos de aviones de infantería de la aviación atacaron, en acciones consecutivas, posiciones de apresto soviéticas..." tras esta frase, que tan a menudo se lee en el parte de guerra alemán, se esconde la tenaz e incansable acción de nuestros valientes aviadores; que en ataques rasantes o en picado martillean constantemente al enemigo, ayudando eficazmente a las tropas de suelo que libran las duras batallas de defensa. Un ejemplo: De la madrugada a la noche los pilotos de stukas de la escuadra Immelmann están sentados frente a la palanca de mando de sus Ju 87. A la cabeza de su grupo vuela el laureado capitán Rudel — 26 años de edad — quien, pese al intenso fuego de los antiaéreos y a los tenaces ataques de los cazas soviéticos, tan superiores en número, penetra cada día en la zona de los objetivos, causando cruentas bajas al enemigo y destruyéndole material. Los tres casos que se presentan en esta información gráfica sirven de ejemplo para centenares y miles de vuelos contra el enemigo realizados en todos los frentes desde el comienzo de la guerra por la escuadra Immelmann



Cuando el "Berta-Siegfried" inicia el descenso comienza a funcionar mi Motor-Leica. El piloto, teniente Th., un joven de Renania, tiene ahora la salida meridional del pueblo en la mira...



...se corrige, tira un poco de la palanca. Todo el pueblo M. aparece en la mira. El centro de la mira (punto de puntería) sigue paralelamente por la derecha la carretera del pueblo. Ya estallan las bombas de la cadena del comandante. En este momento suelta sus bombas el teniente Th....



...el piloto, haciendo un esfuerzo, "recoge" el descenso, el motor de mi Leica funciona regularmente. Abajo se ha desencadenado el infierno, mas después de nosotros atacan todavía otras cadenas. (Para facilitar al lector el reconocimiento de los objetivos hemos marcado en las fotos con cruces y círculos los lugares correspondientes del pueblo atacado)

1. VUELO CONTRA EL ENEMIGO

La orden de ataque reza: "El grupo capitán Rudel ataca con bombas explosivas el pueblo M." — Según declaraciones de soldados enemigos prisioneros, que han sido confirmadas por las fotos del reconocimiento, los soviets han concentrado importantes fuerzas en dicha zona para repetir de nuevo los intentos de ruptura de frente que hasta ahora fracasaron. El pueblo M. que se halla a sólo tres kilómetros detrás de las líneas soviéticas, está ocupado por numerosas fuerzas enemigas. El grupo vuela a 2000 metros de altura, las escuadrillas van en formación de ataque. Mi Motor-Leica ha sido instalada en el "Berta-Siegfried" de la octava escuadrilla, aparato que ocupa el puesto décimo quinto en la larga columna. El capitán Rudel, veterano de experiencia, ha colocado su grupo entre los rayos del sol. La artillería antiaérea enemiga, que se halla al este de la estación B.T. intenta, inútilmente, perturbar el ataque. El primero en echarse al vacío es el capitán Rudel. Los demás aparatos le siguen uno tras otro... (Serie de la izquierda)

2. VUELO CONTRA EL ENEMIGO

(Foto a la derecha)

Se atacan de nuevo posiciones de apresto de los soviets. Cuando ya hemos arrojado nuestras bombas el capitán Rudel descubre una columna de abastecimiento soviético. Inmediatamente da orden a todos: "¡Ataque con armas de a bordo!" A pesar del hábil camuflaje logramos descubrir de 30 a 40 vehículos enemigos. Lo que mejor se distingue son los animales de tiro sobre el terreno. Se disparan los primeros cañonazos. El efecto es espantoso. Los caballos desbocados corren alocados en todas direcciones del campo. Desde arriba se oyen los miedosos relinchos de los animales





3. VUELO CONTRA EL ENEMIGO

"Atila ataca vehículos al noreste del pueblo", comunica el capitán Rudel por radiotelefonía. Mi Motor-Leica ha sido hoy instalada en el "Cäsar-Siegfried", que vuela junto al comandante a la derecha de la cadena. "¡Todo en el blanco!", oigo gritar a mi piloto. Aprieto el disparador — la Motor-Leica funciona. Allá abajo no habrá quedado mucho. En los lugares rodeados de un círculo se ven vehículos soviéticos. El comandante de grupo, capitán Rudel, realiza este día su vuelo 1518

EL ATAQUE CONTRA COS

La isla Cos, de 282 km de superficie, se encuentra en el extremo suroeste del Dodecaneso. Las fuerzas inglesas y las de Badoglio habían convertido Cos en una importante base aérea para realizar desde allí continuos vuelos de perturbación sobre el mar Egeo. A principios de Octubre unidades de las tres armas consiguieron, en audaz golpe de mano, desembarcar por sorpresa en la isla. El ataque, que se inició en tres diferentes lugares de la isla, fué apoyado por los paracaidistas, que desconcertaron al enemigo al descender en sus propias líneas. Ya al día siguiente se rindió la mayor parte de la guarnición, con lo que quedó sellada la suerte de la isla





Se ha formado la primera cabeza de puente en la isla Cos. Acaba de llegar a la playa un nuevo bote de desembarco. En pocos segundos desembarcan las tropas con sus armas. La rapidez en el obrar decide la operación

A la izquierda: Las avanzadas han llegado a la ciudad de Cos. Están desiertas las calles de casas morunas. Las tropas enemigas, sorprendidas, han buscado su salvación en la huída

Fotos PK: Corresponsal de guerra Rob. A. E. Bauer (Wb)

A la derecha: Los focos de resistencia son eliminados en breves y duros ataques. Aquí vemos un cañón de asalto atacando nidos de ametralladoras enemigas. El enemigo es obligado a retroceder hacia el interior de la isla







Aquí se trata de empujar con firmeza. Prisioneros ingleses ayudan a desembarcar vehículos. En el lugar de desembarco la playa es poco sólida

A la izquierda: Las avanzadillas indican con señales luminosas su situación a las armas pesadas



Como un monstruo antidiluviano vuela sobre el mar el gran avión-transporte de seis motores, modelo 323. Se distinguen perfectamente las diez ruedas, sobre las que descansa la carga del "depósito volante de mercancías". Potente armamento protege el gran transporte contra ataques enemigos por sorpresa

EL "GIGANT"

El Me 323, un avión-transporte de la Aviación Alemana

EL ADLER es la primera revista que publica fotografías del gran avión-transporte de la aviación alemana, Me 323, al que, por sus enormes dimensiones, han dado los soldados el nombre de "Gigant". Con este avión de seis motores, fabricado en los talleres Messerschmitt, los constructores alemanes han creado un gran transporte aéreo, que ha demostrado ser de gran utilidad en el transporte de hombres y material a grandes distancias

El espacio del "Gigant" es casi inagotable. En su interior caben municiones, víveres, secciones de tropa, incluso cañones, tanques y autocamiones cargados



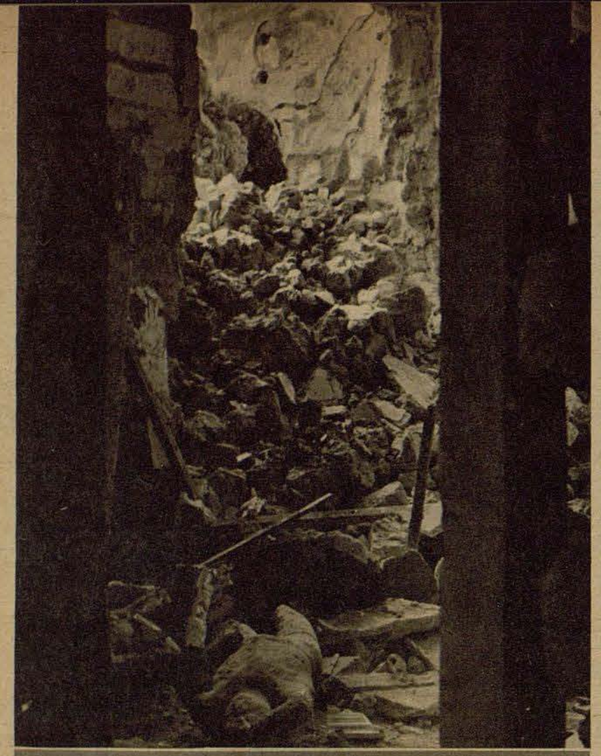


¡Listos para el despegue! Los seis motores están en marcha. El "Gigant" no tardará en correr por la pista y, pese a su gran cargamento, se elevará fácilmente en el aire

Photos PK:
Corresponsal de guerra Seeger
(Atl)



A la derecha: Los heridos que transporta el Me 323 son cuidadosamente desembarcados por el personal de sanidad. Sus dimensiones, muy superiores a las corrientes, permiten transportar sin dificultades gran número de heridos





Ni siquiera los restos de la antiquísima ciudad de Pompeya, cerca de Nápoles, en tiempos de paz lugar de peregrinación para turistas y arqueólogos, es respetada por la ola de destrucción de los bombarderos terroristas anglo-americanos. Una bomba explosiva pesada destruyó el museo, en el que se guardaban objetos de gran valor histórico-cultural. En primer plano de la fotografía se ve la momia de una persona, que en el año 79 de la Era Cristiana encontró la muerte al pretender escapar de la lluvia de ceniza ardiente

BOMBAS SOBRE POMPEYA

Fotos PK:
Corresponsales de guerra Duhm, Lüthge (Atl 2, Sch 1)

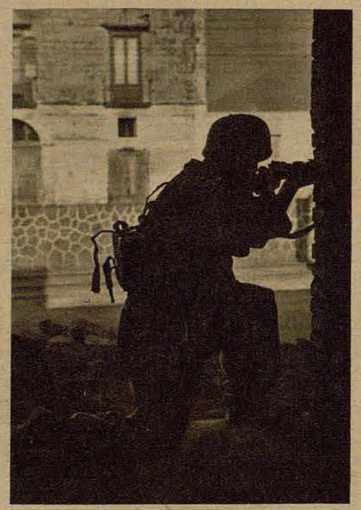
También ha caído una bomba en el anfiteatro, que por su extensión y la perfección de sus instalaciones es una prueba del elevado nivel cultural y económico de la ciudad en la época de su destrucción. A la entrada del circo bosteza un profundo embudo de bomba

Escombros y ruinas por doquier. Lo que hace 2000 años no consiguieron destruir las ascuas del Vesubio lo han destruído las bombas que el enemigo ha arrojado al azar



En dura lucha de calles

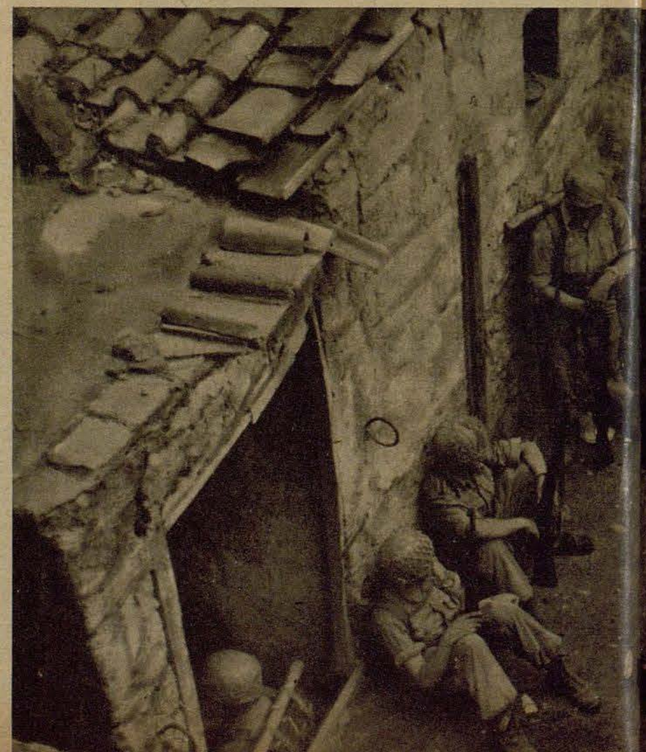
Cazadores paracaidistas expulsan al enemigo de una ciudad del sur de Italia



Esta impresionante información gráfica muestra escenas de una lucha de calles librada contra bandas y tropas de Badoglio en una ciudad del sur de Italia. En estas acciones, los cazadores paracaidistas demostraron ser magníficos soldados en la lucha a corta distancia. Los pequeños, mas potentes grupos eliminaron los escondrijos y nidos de resistencia del enemigo. Nuestras tropas no conocen cuartel para la traición y la elevosía

Fotos PK:
Corresponsal de guerra Haas (HH)

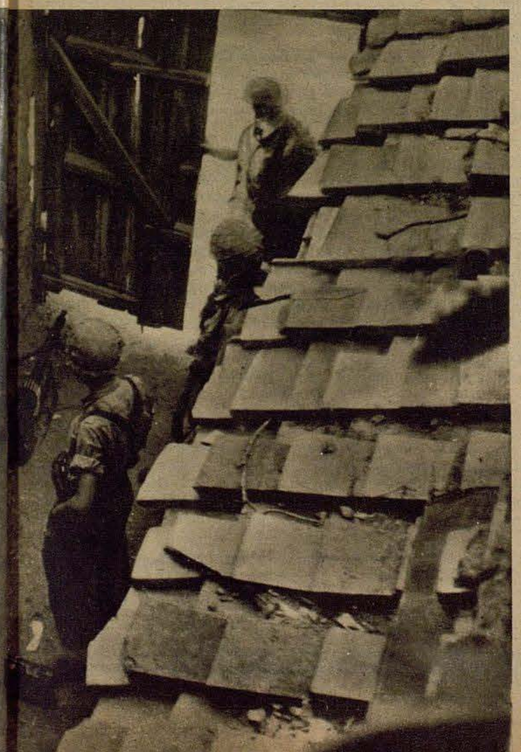
Luchando hombre contra hombre. Este cazador paracaidista ha llegado de un salto a la esquina de la calle, desde donde dispara contra su adversario





Con un cañón de asalto se va limpiando calle tras calle. Con fulminantes descargas son reducidas sistemáticamente las bandas y tropas de Badoglio, que se defienden desesperadamente desde sus escondrijos





Toda resistencia es vencida rápidamente. Las tropas de Badoglio, entre las que se encuentran muchos paisanos, se dirigen en largas columnas hacia los campos de prisioneros

A la izquierda: Un breve descanso después de violento combate. Detrás de una casa de campo, que les protege de las balas de ametralladora que silban por la carretera, los soldados acechan al enemigo, al que dentro de pocos minutos atacarán con valor temerario

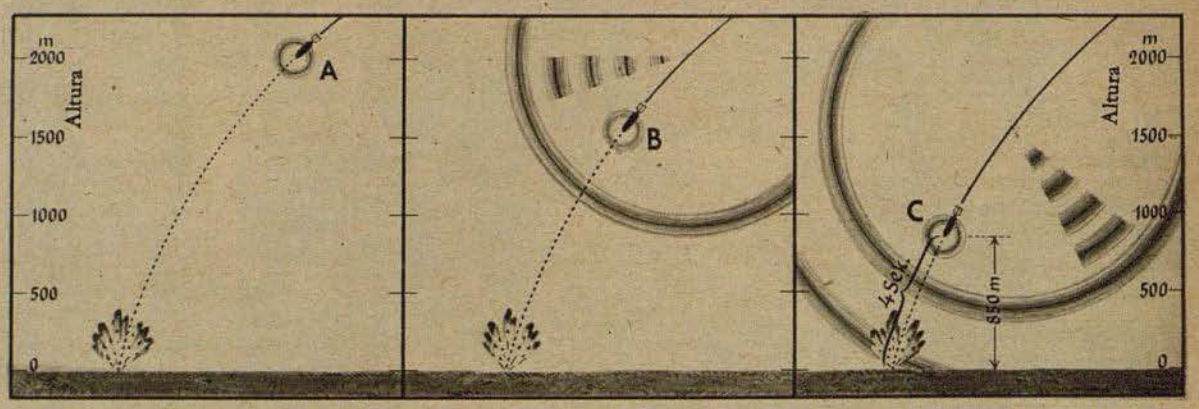
A la derecha: Esta estrecha calleja ofrece a los dos tiradores de ametralladora un magnífico campo de tiro y una buena protección. Con cortas y certeras ráfagas protegen el avance de sus camaradas por las calles de la ciudad inundadas de sol



EL SONIDO ENGAÑADOR

Una pregunta corriente: ¿Puede tocarme la bomba que oigo silbar?

Por Richard Schulz



Propagación del sonido en un lanzamiento de bomba desde 3000 metros de altura. Se supone que la bomba comienza a silbar después de 1000 m. de caída, o sea a 2000 m. de altura. El dibujo muestra que el silbido de la bomba no se oye antes en el punto de llegada sino debajo de la trayectoria de caída, y por último fuera de ésta. Cuando la bomba ha descendido 1000 m. y tiene ya bastante velocidad de caída comienza a silbar. El silbido producido en el punto A precede a la bomba que entretanto ha caído hasta el punto B. Cuando la onda sonora que ha salido del punto A ha llegado al punto del impacto de la bomba, ésta se encuentra todavía a 850 m. de altura y tarda aún unos cuatro segundos hasta llegar al suelo. El sonido producido en el punto B ha llegado entretanto a 250 m. del suelo

Muchas impresiones de la guerra aérea no nos las proporciona la vista sino el oído. Las bombas que caen no se pueden ver desde el suelo, pero se oyen. También los aviones que vuelan durante la noche se perciben únicamente mediante el oído, salvo el caso en que los alumbren los reflectores. Al juzgar las impresiones del oído humano toda precaución es poca. El sonido, sometido a perturbaciones y desviaciones, engaña a menudo, especialmente cuando el sonido proviene de cuerpos que se mueven a gran velocidad. En este caso se complican las sencillas reglas físicas de la propagación del sonido y son, al primer momento, incomprensibles para el profano.

A continuación vamos a tratar de algunos de los más interesantes e importantes fenómenos sonoros que se producen en la aviación y en la guerra aérea. Muchos de ellos los conocerá ya el lector por su experiencia, aun cuando no conozca exactamente sus causas.

Un avión que pasa "cambia de voz"

El aviador que se encuentra a bordo de un avión oye el ruído del motor y de las hélices a una altura constante de tono, a menos que varíe la intensidad de la fuerza propulsora o el estado de vuelo. El caso es muy diferente para el observador situado en el suelo por cuyas cercanías pasa un avión. Mientras el avión se dirige a él oye el ruído en una altura de tono más elevada que cuando se aleja. La explicación de este fenómeno se encuentra en las leyes del sonido: si un sonido regular y constante se divide en una serie consecutiva de sacudidas sonoras y un cuerpo sonoro, como es el avión, se dirige hacia el observador, las sacudidas sonoras llegan a sus oídos a espacios más reducidos que llegarían las procedentes de un cuerpo inmóvil. La consecuencia es que se perciba un tono más alto que el que en realidad expele el cuerpo. Este fenómeno se llama en física el principio de Doppler. El fenómeno se presenta a la inversa si el cuerpo sonoro se aleja rápidamente; en este caso se retrasa la llegada de las diferentes sacudidas sonoras y el tono es más profundo. El fenómeno es tanto más pronunciado cuanto más rápido y bajo pasa el avión: el aparato se dirige hacia el observador con un tono relativamente alto, que va disminuyendo poco a poco; en el momento de pasar por encima el tono baja considerablemente y de repente, el avión, por decirlo así, "muda la voz".

Otra falsificación del ruído del avión se forma por el hecho de que el observador que se halla en la tierra escucha el ruído directo y por otra parte el eco que refleja el suelo. Esto produce la impresión de que la altura del tono baja al acercarse el avión, porque en dichos momentos es menor el ángulo del eco. Este fenómeno se comprueba fácilmente haciendo una flexión de rodillas; el tono sube, porque el eco es reflejado por el suelo con un ángulo mayor.

Quien no está familiarizado con las leyes de la acústica es también fácilmente engañado por otro fenómeno. Cuando, por ejemplo, como suele suceder en los casos de ataques terroristas, un numeroso grupo de aviones llega al alcance del oído, se suele calcular que el número de aparatos es de poca importancia si se juzga por el ruído que se percibe. La potencia del sonido o, mejor dicho, la capacidad de percibirlo, no aumenta en relación al número de cuerpos que lo producen; dos aviones no producen en ningún caso un ruído dos veces mayor que un avión solo, sino únicamente un ruído algo más fuerte. Se suele también sufrir una confusión cuando se intenta calcular la altura de vuelo por la intensidad del ruído que se oye. Según sea la dirección en que el viento arrastra el sonido, puede ser que casi no se oiga un avión volando a altura media, o bien que se oiga muy fuerte. Durante los ataques nocturnos es muy corriente oir en los refugios la observación de que los aviones enemigos atacan en vuelo rasante, cuando se oye de pronto el ruído de un avión que sobresale potente de los demás ruídos. Se trata, en general, de una ilusión producida por favorable propagación del ruído, por determinadas condiciones de eco o porque un avión, con los motores al máximo de revoluciones, intenta salir lo antes posible de la zona batida por los antiaéreos. Es muy posible, especialmente para profanos inexpertos, calcular en algunos centenares de metros la altura de un avión que en realidad vuela a 2000 o 3000 metros de altura.

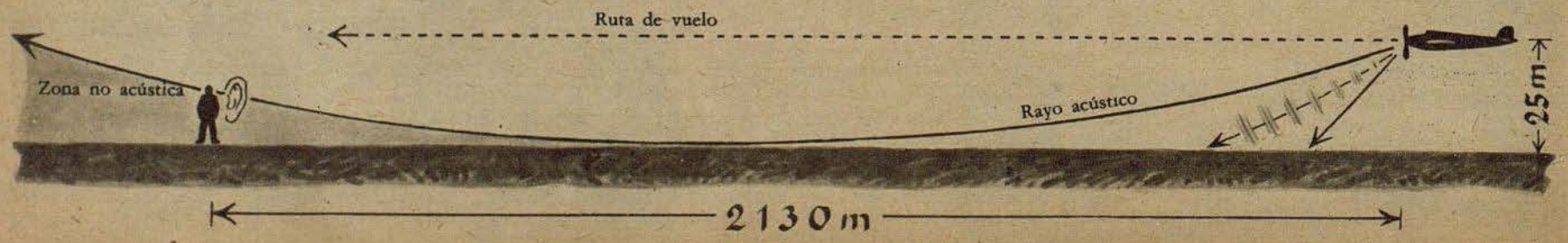
La bomba de aviación no es un proyectil de infantería

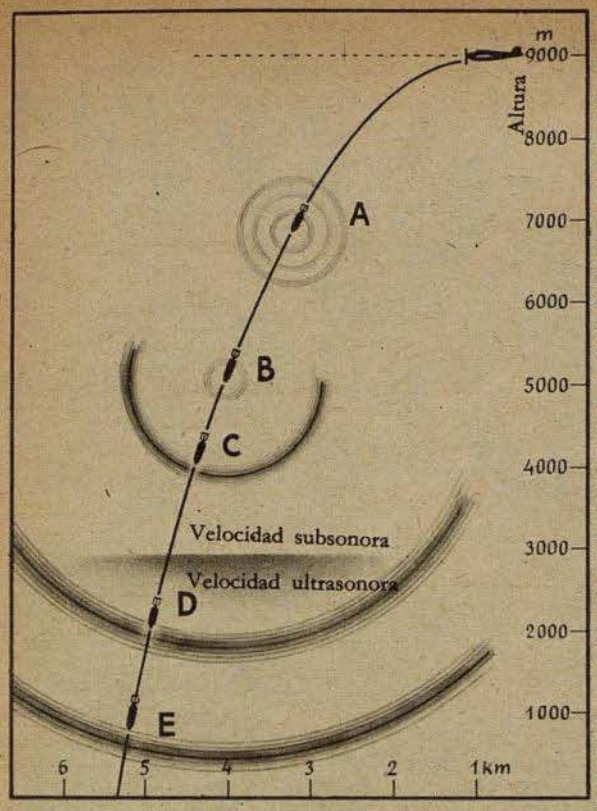
Todos los soldados del frente saben que no les puede tocar la bala que oyen silbar, que cuando silba ya ha pasado. Muchas veces se aplica el mismo principio a la bomba de aviación, y se asegura que no hay que temerlas cuando silban, pues en dicho caso no caen en la cercanías inmediatas. Mas si la regla de los soldados sobre la bala que silba es exacta, es absolutamente equivocado suponer que se puede aplicar a la bomba de aviación. Hay que tener presente lo siguiente: la bala de infantería y también las granadas de cañones de trayectoria directa (por ejemplo, antitanques) vuelan a una velocidad mayor que la propagación del sonido. Estos proyectiles se adelantan a la detonación del disparo y arrastran tras si el silbido durante su vuelo; no hay, pues, detonación o silbido que anuncie la llegada de estos proyectiles. Los ruidos se suceden a la inversa del orden que siguen los producidos por los proyectiles corrientes en fuego vertical de la artillería: cuando disparan contra uno, lo primero que se oye es el ruído del impacto de la granada, sigue el silbido del proyectil y finalmente se oye la detonación del disparo.

La bomba de aviación no se puede comparar con un proyectil rasante. Al principio desciende a poca velocidad. Para descender 500 metros necesita más de diez segundos; para llegar al suelo desde una altura de 3000 metros, 25,5 segundos. La velocidad del sonido (334 m. por segundo) no la alcanza la bomba hasta después de haber descendido 6000 metros. La bomba, al alcanzar determinada velocidad de caída, comienza a silbar, y debido a que su forma no es perfectamente aerodinámica se oye un silbido cortante. Mientras la bomba desciende a velocidad menor que la de la propagación del sonido, va precedida del silbido, que puede ser oído en el lugar del blanco antes de que tenga lugar el impacto. Es, por tanto, absolutamente equivocado suponer que, en las cercanías del blanco, se oye el silbido de la bomba durante todo el tiempo que ésta emplea en la caída, puesto que la bomba corre, siempre a mayor velocidad, detrás de la onda sonora. Al contrario de lo que sucede con el proyectil que vuela con velocidad ultrasonora, la bomba no va seguida de ningún ruído.

Si se estudia la propagación del sonido en un caso determinado, por ejemplo en el del lanzamiento desde 3000 metros de altura, se comprueba lo siguiente: suponiendo que la bomba comience a silbar después de los primeros 1000 metros de caída, las primeras ondas sonoras que parten de este punto llegan al suelo, al final de la trayectoria de caída, cuando la bomba se halla a sólo 850 metros del suelo. Desde este punto la bomba necesita sólo cuatro segundos para llegar al suelo, y sólo durante estos cuatro segundos se puede oir en el blanco. (Lejos del blanco es posible que el silbido se oiga durante un tiempo más largo). Es decir, el que se halla en el punto en que va a caer la bomba, dispone — desde el momento en que percibe el silbido — de cuatro segundos para tratar de ponerse a cubierto. Como es natural, los 4 segundos son demasiado cortos para darse cuenta de la inminencia del peligro y después dirigirse a un refugio subterráneo. En todo caso, es una gran equivocación confiar en que la bomba se anunciara con su silbido con suficiente anticipación.

El caso es igual cuando se trata del lanzamiento de bombas desde gran altura, como sucede durante los ataques diurnos. En tales casos existe incluso la posibilidad de no oir las bombas antes del impacto, debido a que la velocidad de la bomba va aumentando a medida que cae, acaba por superar la velocidad del





Propagación del sonido en un lanzamiento de bomba desde 9000 m. de altura y con una velocidad de vuelo de 500 km. por hora. La bomba ha comenzado a silbar ya en el punto A, pero el sonido es todavía demasiado débil para llegar hasta la tierra. Al llegar al punto B el sonido es ya bastante potente para poder ser oído desde el suelo. En el punto C el sonido producido por la bomba en B se le ha adelantado ya unos 200 m. En el punto D (2000 m. de altura sobre el suelo) la bomba cae ya con velocidad ultrasonora. Comienza a recuperar la ventaja que le llevaba el sonido que la precedía. En el punto E (unos 500 m. sobre el suelo) la bomba casi ha alcanzado ya a la onda sonora que se produjo en B. La bomba llegará al lugar del impacto inmediatamente después de la llegada del primer tono del silbido. Como que durante el último tercio de su caída ha descendido con velocidad ultrasonora, la bomba arrastra tras sí un silbido que se oirá aún poco después de la detonación

sonido, y comienza a alcanzar las primeras ondas sonoras. Por ejemplo, en el caso de un lanzamiento desde 9000 m. de altura, en el último tercio de su trayectoria de caída, la bomba, que ya desciende con velocidad ultrasonora, casi ha alcanzado la onda sonora al llegar cerca del suelo, de modo que su silbido, en el caso de oirse, se oye únicamente un brevísimo momento antes de la detonación. Es, por consiguiente, muy peligroso durante un ataque diurno desde gran altura no ponerse inmediatamente a cubierto y confiar en que el silbido advertirá la llegada de la bomba.

Los aviones en vuelo rasante se oyen demasiado tarde

No puede aplicarse a todos los casos la regla fundamental de que el sonido se própaga en linea recta. Debido a que la temperatura del aire desciende al aumentar la altura, y a que la velocidad sonora disminuye al disminuir la temperatura, se produce el conocido fenómeno físico de que un rayo acústico que corra paralelo a la superficie de la tierra se inclina hacia el suelo. En consecuencia es limitado el alcance auditivo de un observador que se encuentra en la tierra, especialmente cuando el cuerpo sonoro se halla a poca altura del suelo. Este fenómeno puede ser expresado en cifras. Cuando, por ejemplo, vuela un avión a 25 metros de altura, el rayo acústico inclinado que llega más lejos toca el suelo a una distancia de unos 1700 metros; el sonido es entonces reflejado por la tierra, de modo que sobre la superficie de la tierra se forma una zona no acústica cuya altura va aumentando continuamente. Un observador cuyo oido se encuentre a 1,60 m. sobre el suelo puede oir el ruido del avión desde 2130 m. de distancia. Más allá de esta distancia su oido se encuentra ya en la zona no acústica. La relación que acabamos de exponer es puramente teórica, puesto que su exactitud depende de que se den en el aire las temperaturas supuestas y de que la inclinación del rayo acústico no sea reducida por el viento que sopla en dirección de la propagación del sonido. Mas la limitación del alcance acústico por la inclinación hacia adelante del rayo acústico es un hecho con el que debe contarse. Las excepciones aparentes como, por ejemplo, el que se oiga desde muy lejos un tiro de fusil disparado junto al suelo o la detonación de un proyectil en el suelo, se explican por otros fenómenos físicos.

Las consecuencias que resultan de que sea limitada la perceptibilidad de un avión que vuela a poca altura son de gran importancia en la práctica: desde su pozo de tirador el infante oye muy tarde el avión que se acerca en vuelo rasante, en general no lo oye hasta que el avión no dispara con todas las armas de a bordo y tarda pocos segundos a pasar sobre el soldado. Los puestos de observación aérea, que deben advertir la llegada de aviones en vuelo rasante, han de situarse, por tanto, a la mayor altura posible, no sólo para aumentar su campo de visión sino, ante todo, para ampliar su campo auditivo.

¿Se puede reconocer un avión por el sonido?

Son muchos los que creen poder distinguir fácilmente por el sonido un bombardero nocturno enemigo de un caza nocturno de la defensa. Esta opinión no es del todo equivocada. Todo excombatiente de la primera Guerra Mundial recordará que los aviones enemigos de entonces se distinguían por el agudo sonido de sus motores, mientras que los aviones alemanes se reconocían, en general, por su ronco zumbido. Esto era debido a las caracteristicas de los diferentes motores.

A la izquierda: Inclinación de un rayo acústico, que procede de un avión volando a poca altura y que limita la perceptibilidad. A partir del punto en que el rayo acústico es reflejado por el suelo se forma una zona no acústica en el interior de la cual no se oye el avión

Dibujos: Trester

En realidad, cada tipo de avión tiene su sonido propio, que se compone del ruido de los motores y del de las hélices, cuya altura de sonido depende, en esencia, del número de revoluciones; también forman parte del sonido del avión los sonidos que él aparato produce al cortar el aire. Lo más fácil es distinguir un avión monomotor de uno polimotor. Aunque actualmente, gracias al regulador de revoluciones, el grupo propulsor de un avión polimotor está sintonizado al mismo número de revoluciones quedan, en general, pequeñas diferencias que producen oscilaciones en el tono, las

Continúa en la página 683

RESISTIENDO LAS TEMPESTADES SE HACE UN PUEBLO FUERTE R. G. BINDING



El día 19 Octubre el Fuehrer concedió las

HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS Y BRILLANTES DE LA CRUZ DE CABALLERO

al capitán Walter Nowotny, comandante de grupo en una escuadra de caza. En dicha fecha obtuvo Nowotny su victoria aérea número 250



COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO



Comandante HERGET



Capitán KLEIN



Capitán HAEBERLEN



Capitán SCHREIBER

El comandante Herget, comandante de grupo en una escuadra de cazas nocturnos, derribó, volando de destructor, 14 aviones enemigos durante el día y destruyó 8 aparatos en el suelo; durante la noche derribó 16 aparatos, entre ellos 6 bombarderos cuatrimotores. — El capitán Heinrich Klein, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos, realizó numerosos vuelos de abastecimiento hacia Stalingrado y destruyó 37 aviones en el suelo, 181 autocamiones y vehículos a tracción de sangre, 6 trenes de mercancías y 6 barcos mercantes. — El capitán Haeberlen, comandante de grupo en una escuadra de bombarderos, en los meses del invierno de 1942 destruyó 30 aviones enemigos en el frente oriental, además, 180 autocamiones y vehículos a tracción de sangre y 5 emplazamientos de baterías. — El capitán Kurt Schreiber, jefe de batallón en el regimiento de granaderos Hermann Göring, distinguióse por su ejemplar valor personal en las duras luchas de defensa en el frente tunecino. — El capitán Baumgartl, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, se distinguió con audaces hechos de armas, entre los que descuella la destrucción de una potente columna de artillería motorizada enemigo. — El capitán Rebholz, jefe de la sección de tanques de reconocimiento de la división blindada Hermann Göring, se distinguió en las luchas de Sicilia por su valor y su ejemplar decisión. — El teniente Gey, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, en primera línea desde el primer día de la guerra, se ha distinguido en más de cuatrocientos vuelos contra el enemigo. Destruyó 34 tanques, 82 autocamiones, 3 emplazamientos de artillería y tres de baterías antiaéreas. — El brigada Oekenpöhler, piloto en una escuadra de bombardeo, en ataques contra barcos mercantes y de guerra enemigos y en atrevidos ataques contra objectivos de suelo, concentraciones de tropas etc, obtuvo señalados éxitos. — El brigada Nitsch, piloto en una escuadra de reconocimiento lejano, a pesar de la potente defensa de los puertos mediterráneos, proporcionó al mando, con el resultado de sus reconocimientos, la base para los eficaces ataques de destacamentos de bombardeo contra convoyes e instalaciones portuarias. — El brigada Scheid, jefe de sección en el regimiento de granaderos Hermann Göring, logró, con muy pocos hombres, impedir un intento de ruptura del frente emprendido por el enemigo por fuerzas muy superiores en el frente de Túnez y obligó a retirarse a las fuerzas enemigas. — El brigada Albert Brunner, piloto en una escuadra de caza, se distinguió en 135 vuelos contra el enemigo en los frentes de Murman y Kandalakscha. El valiente oficial pereció después de su 53 victoria aérea. — El sargento Peter, piloto en una escuadra de bombardeo en picado, destruyó 25 tanques, un tren blindado, 6 puentes, 3 trenes, 9 baterías de artillería de campaña y antiaéreas, 31 autocamiones



Capitán BAUMGARTL



Capitán REBHOLZ



Teniente GEY



Brigada OEKENPÖHLER

Fotos: Weltbild (12), Privat (1)



Brigada NITSCH



Brigada SCHEID



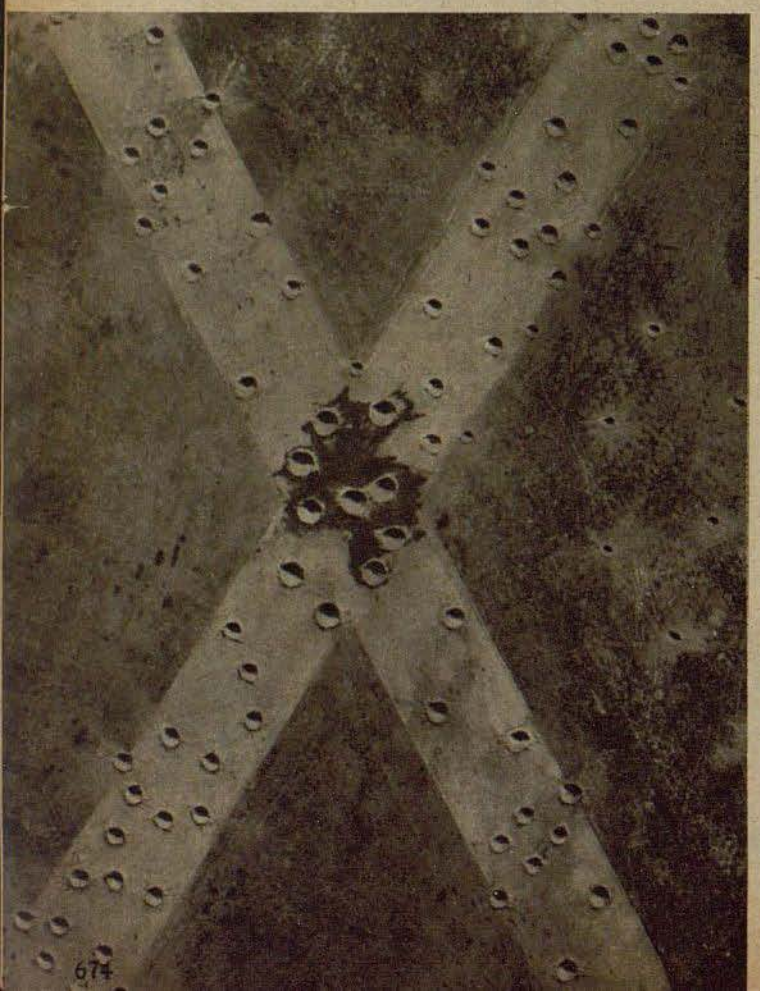
Brigada BRUNNER †



Sargento PETER

En el transcurso de los sistemáticos movimientos de repliegue para reducir la longitud del frente del este, fué también necesario abandonar aeródromos. Antes de la evacuación se arrasó todo cuanto pudiera ser de utilidad al enemigo. La obra de destrucción comienza incendiando los hangares

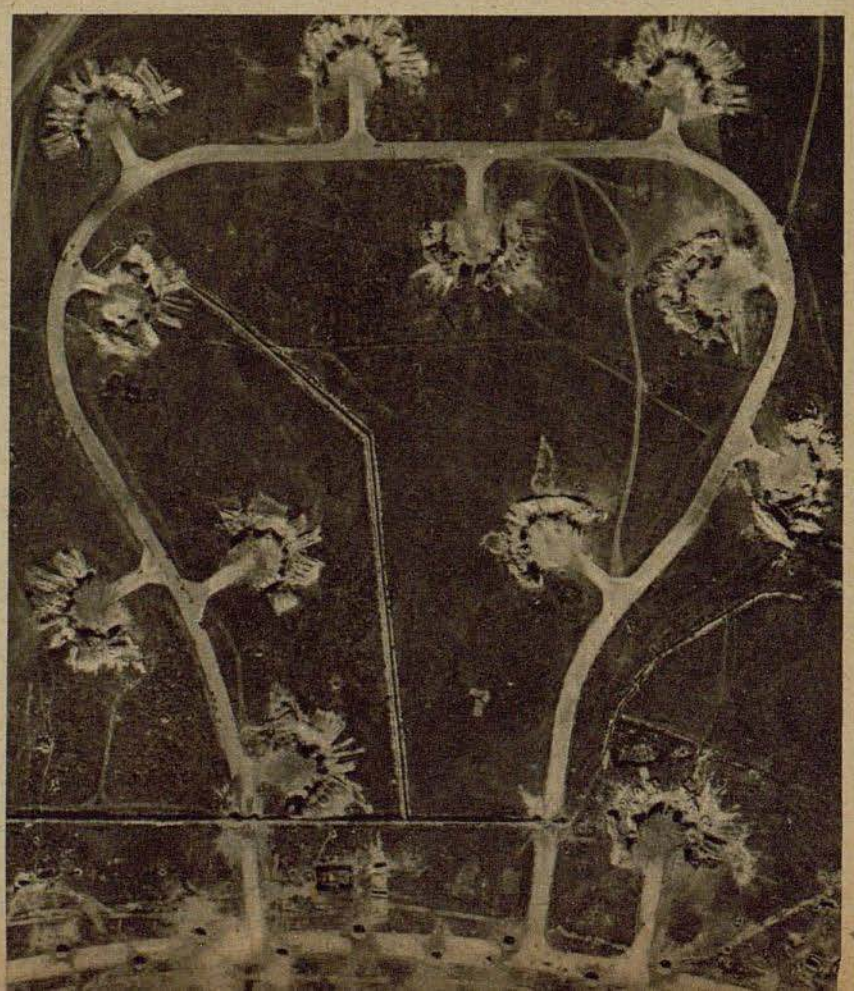
Quedan únicamente ruinas y cráteres de bombas

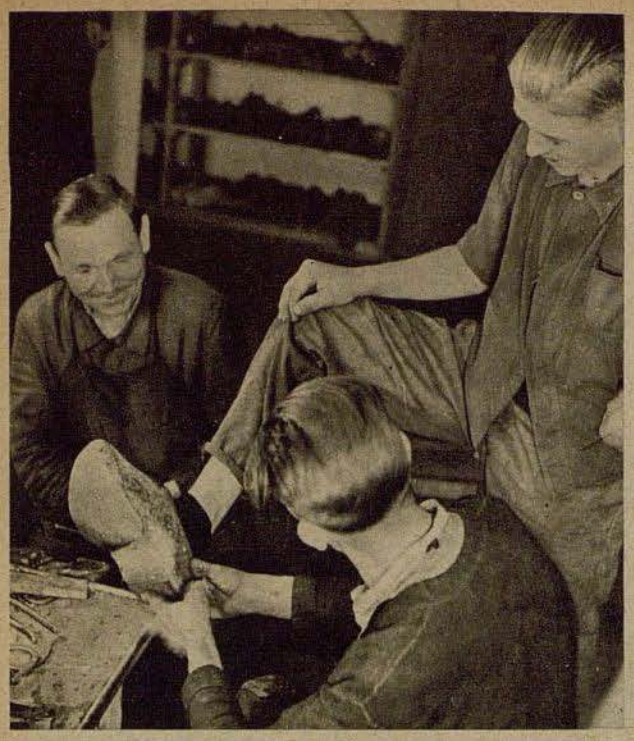


A la izquierda: Voladuras sistemáticas abren formidables embudos en las pistas de despegue, inutilizándolas para el enemigo. Las dos pistas se reconocen todavía, aunque estén ya convertidas en un campo de cráteres

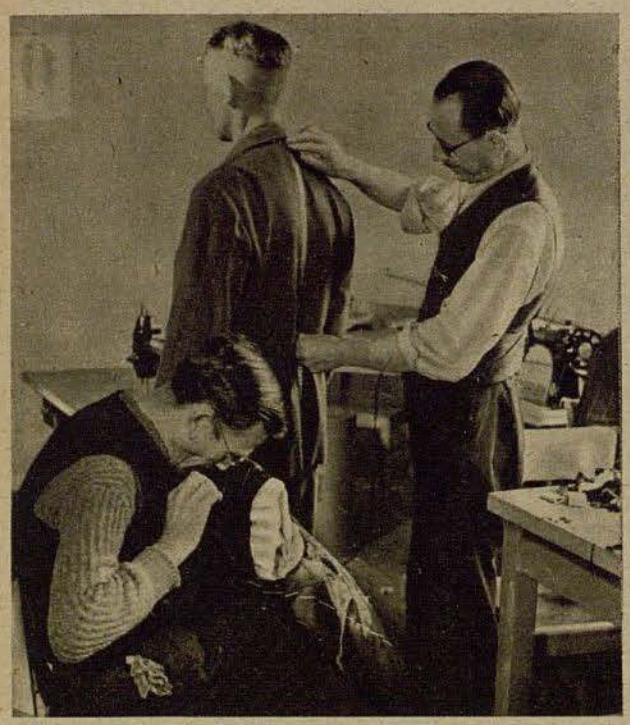
Fotos Luftwaffe

A la derecha: Con voladuras se destruyeron aquí por completo los hangares y las carreteras de acceso al aeródromo. Están demolidas todas las instalaciones de importancia militar, nada caerá intacto en manos del enemigo. Las tropas soviéticas al avanzar no encontrarán mas que ruinas

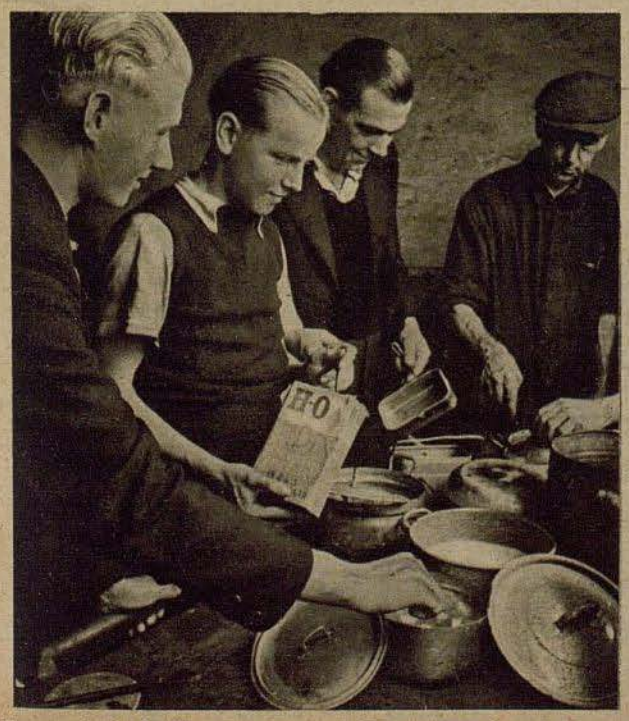




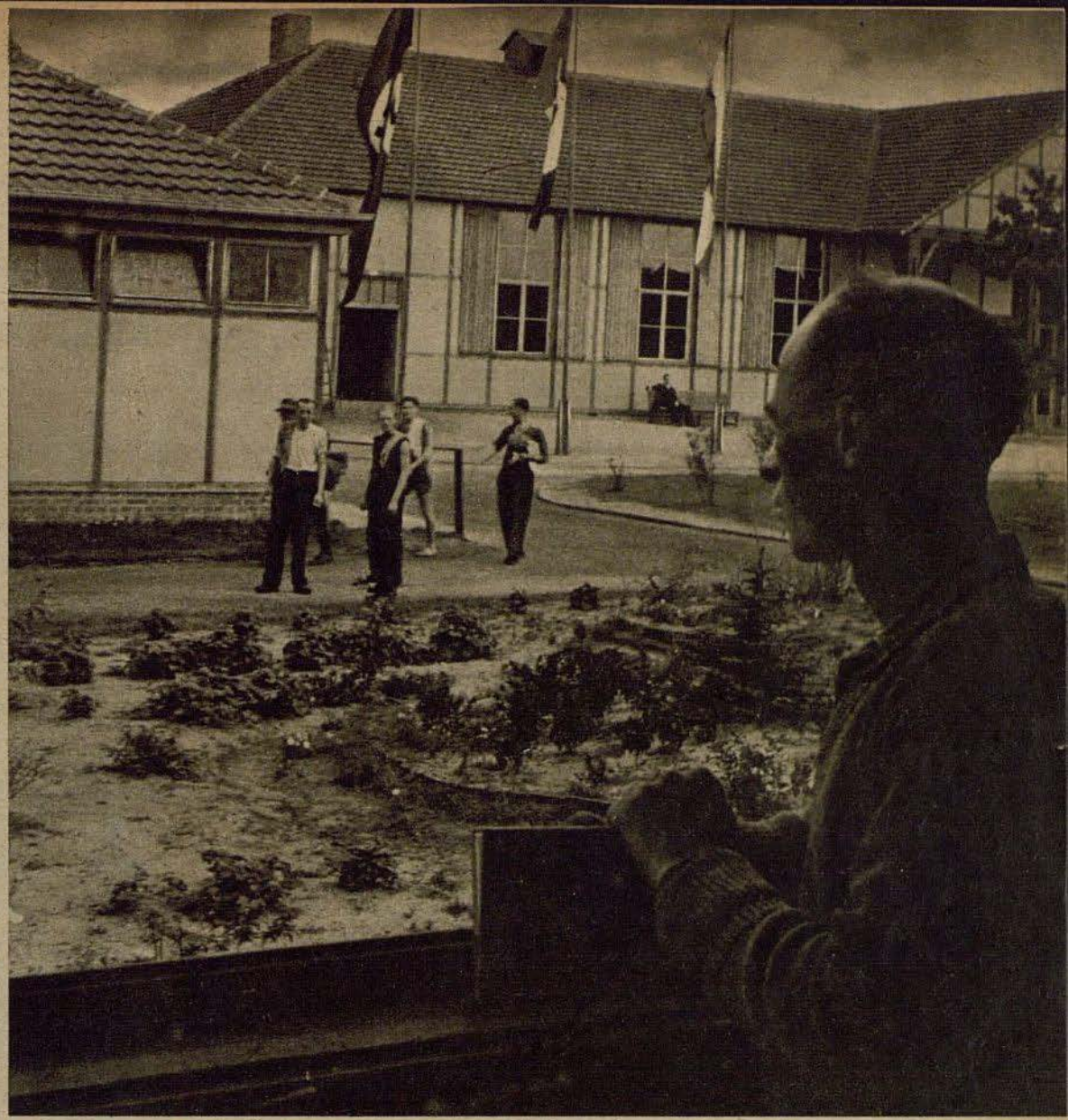
En la zapatería, donde trabajan artesanos de todas las naciones, se verifica el encargo, al parecer difícil, de un holandés



En la sastrería del campamento cosen oficiales y aprendices de todas las partes de Europa. Por poco que sea posible, satisfacen siempre los deseos de los clientes



Esta cocina es la instalación preferida del campamento. Con condimentos que reciben de sus respectivos países, los hombres del campamento preparan sus comidas nacionales



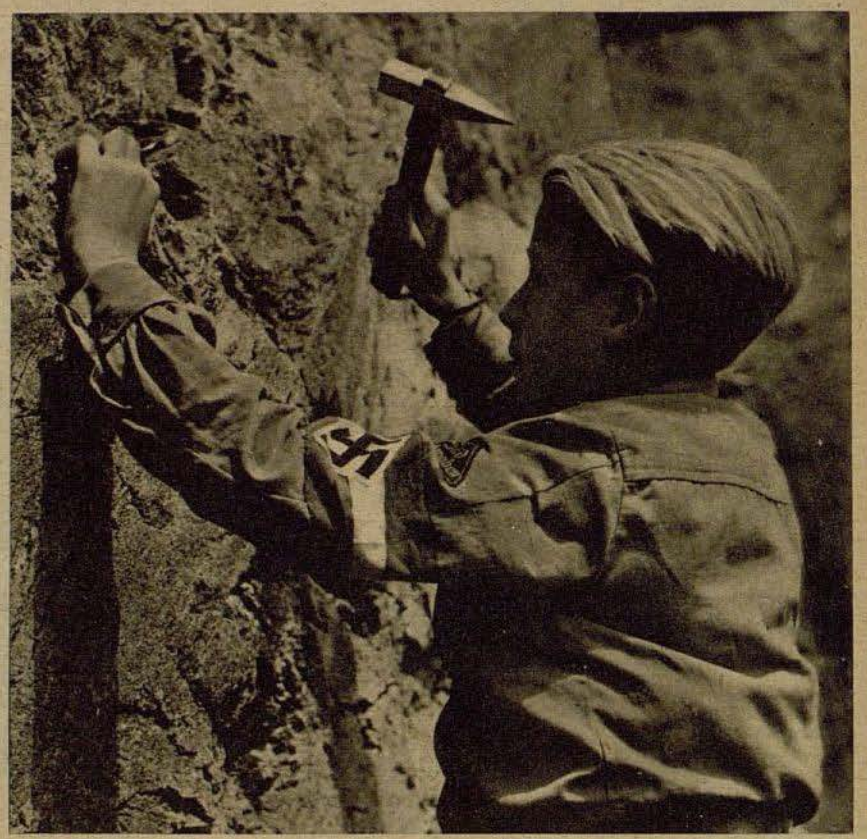
Millones de extranjeros trabajan en el Reich, loque permite que puedan incorporarse a filas hombres alemanes. En los grandes campamentos comunes, tan extensos que en ocasiones parecen pequeñas ciudades, se hace la vida lo más agradable posible a los súbditos de numerosas naciones. Entre otras comodidades, el campamento ofrece a los obreros la posibilidad de comprar en tiendas propias y de hacer reparar sus cosas en los talleres del campamento

El pueblo de las catorce naciones

Abajo: En la sala del campamento alternan las diferentes naciones para celebrar sus veladas. Hoy les toca a los franceses. Mas, como es natural, están invitados todos los habitantes del pueblo de las catorce naciones

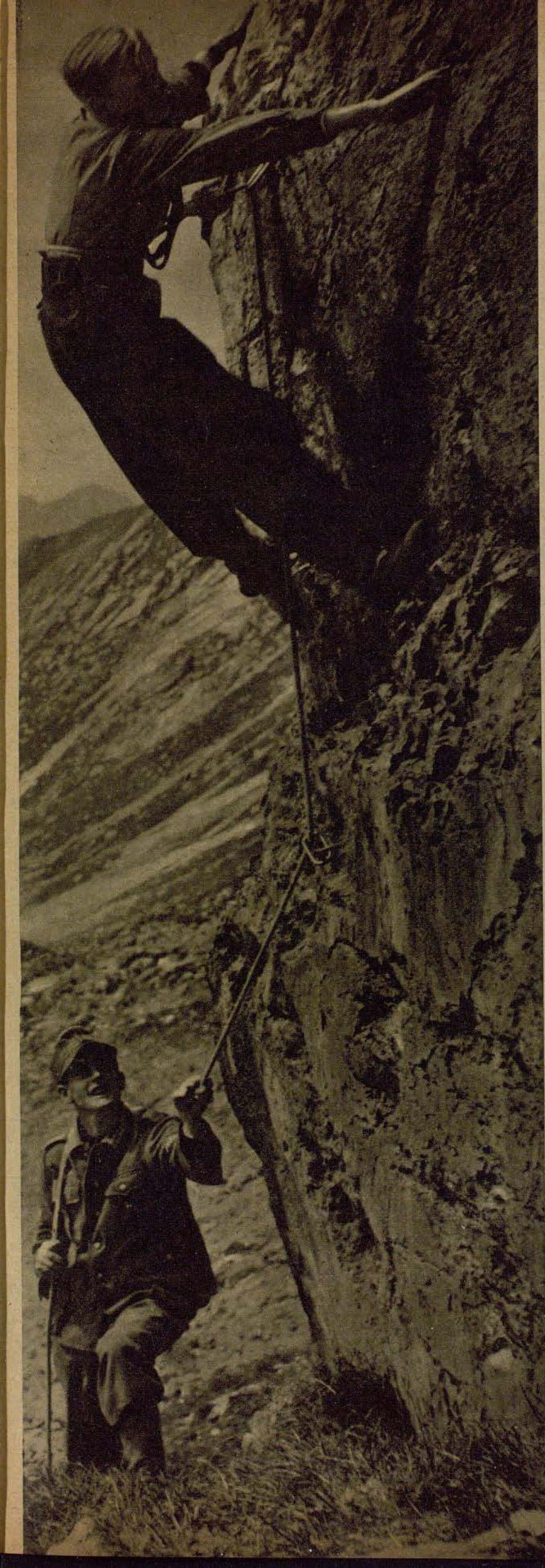


MUCHACHOS ESCALADORES



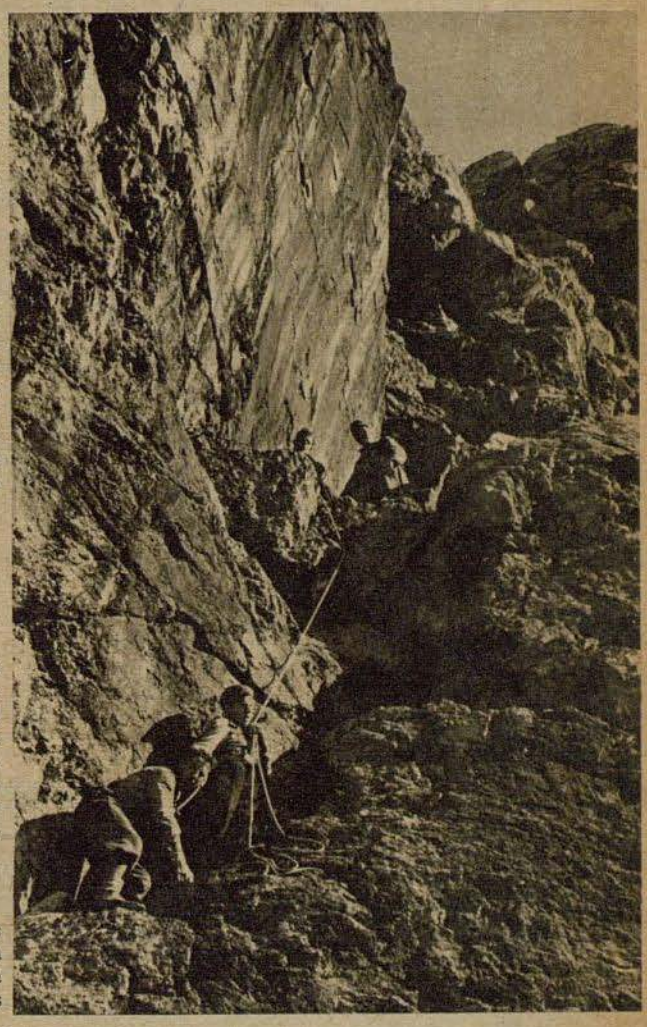
Los grupos de montaña de la Juventud Hitleriana comprenden a todos los muchachos aficionados al montañismo. Soldados veteranos les instruyen según un plan trazado por la Dirección de la Juventud del Reich y el Alto Mando del Ejército. Escalar montañas es un difícil arte que necesita ser aprendido. Se precisa bastante valor para descender por la cuerda a lo largo de la pared del precipicio (a la izquierda), y el que quiera llegar a ser un buen montañista debe saber que el gancho ha de "cantar" cuando se le clava en la dura peña, ya que sólo si lo hace está debidamente fijado (arriba). La orientación es también de gran importancia. Siguiendo las indicaciones del experimentado camarada, los muchachos no tardan en comprender cómo hay que hacer las cosas (Abajo)







"Mirad, esa es la pendiente que ahora vamos a subir." Los jóvenes fijan la "ruta" sirviéndose de planos perfectos. Hay que pensar en todo, ya que un cálculo equivocado hace perder varias horas en el intrincado terreno de montaña

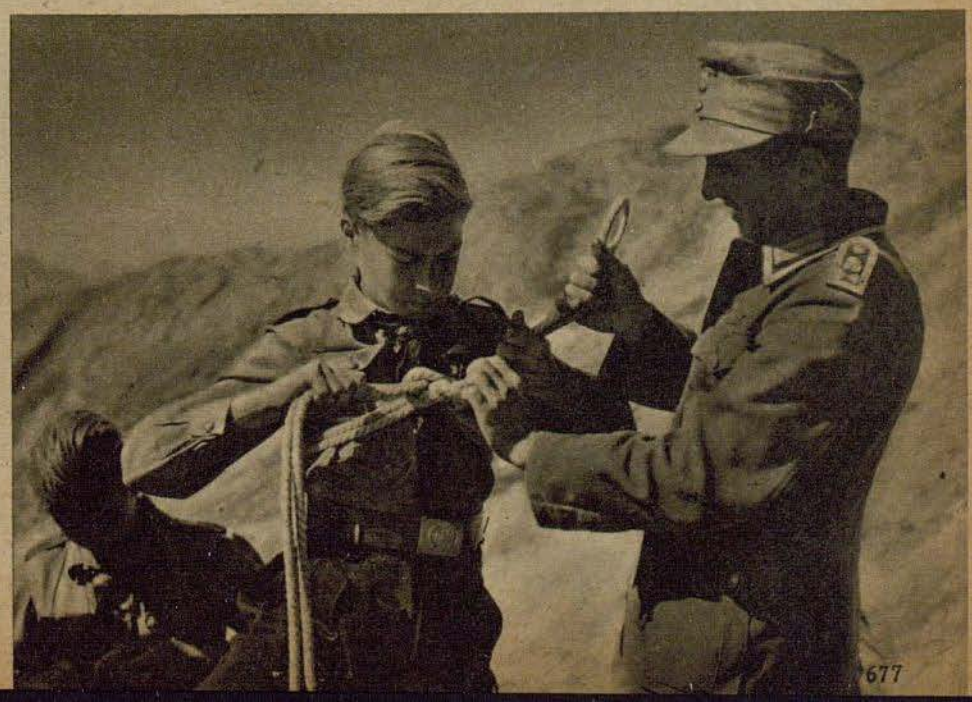


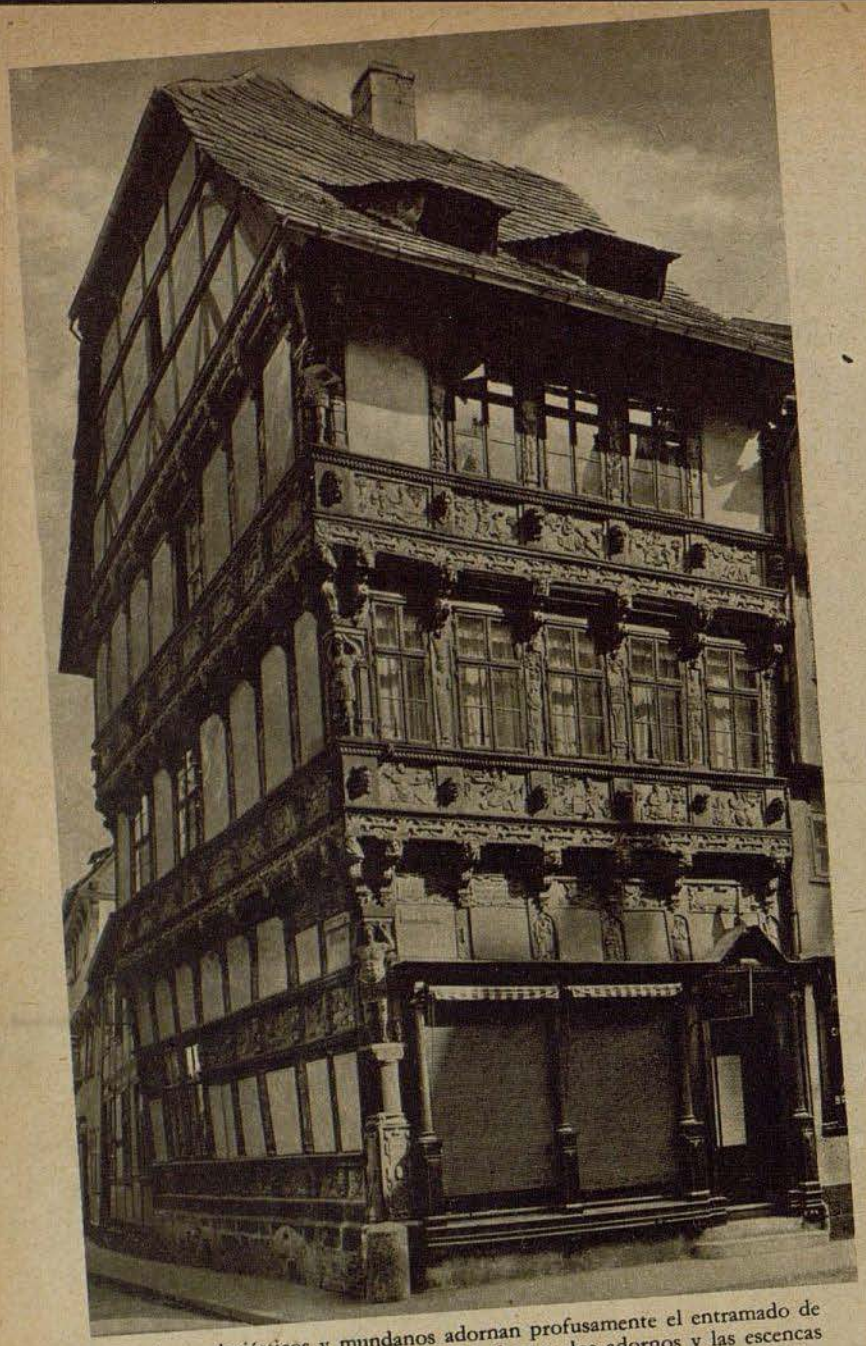
A la izquierda: Pasar las escarpadas paredes del monte requiere gran seguridad, la que los jóvenes escaladores adquieren ejercitándose primeramente en paredes no tan altas. Asegurados mediante ganchos de muro y correas los muchachos tantean con pies y manos buscando un punto de apoyo en la quebradiza piedra

Fotos Barbara Soltmann

A la derecha: "¡Seguid!" gritan desde arriba. Uno ha conseguido un buen punto de apoyo en el saledizo, desde donde asegura la subida de los que siguen. Los "cazadores alpinos de mañana" aprenden todas las posibilidades, dificultades y peligros del montañismo

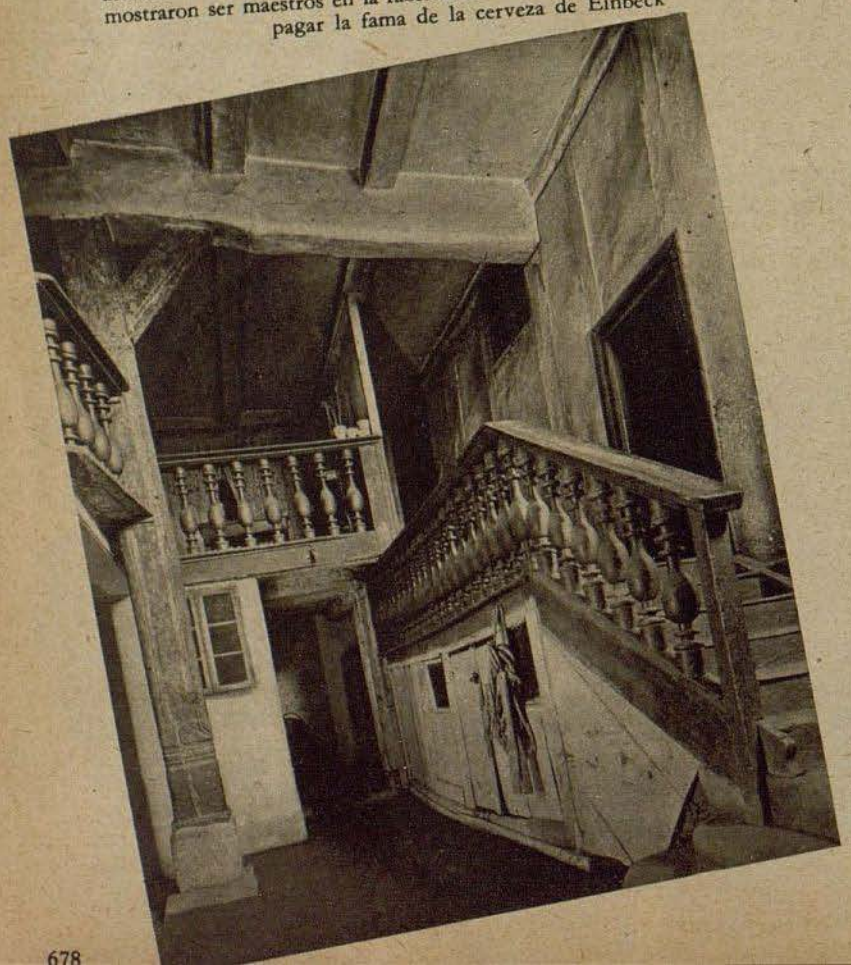
Abajo: Al atar la cuerda es de importancia cada asidero y cada nudo, ya que de ello depende la vida propia y la de los camaradas

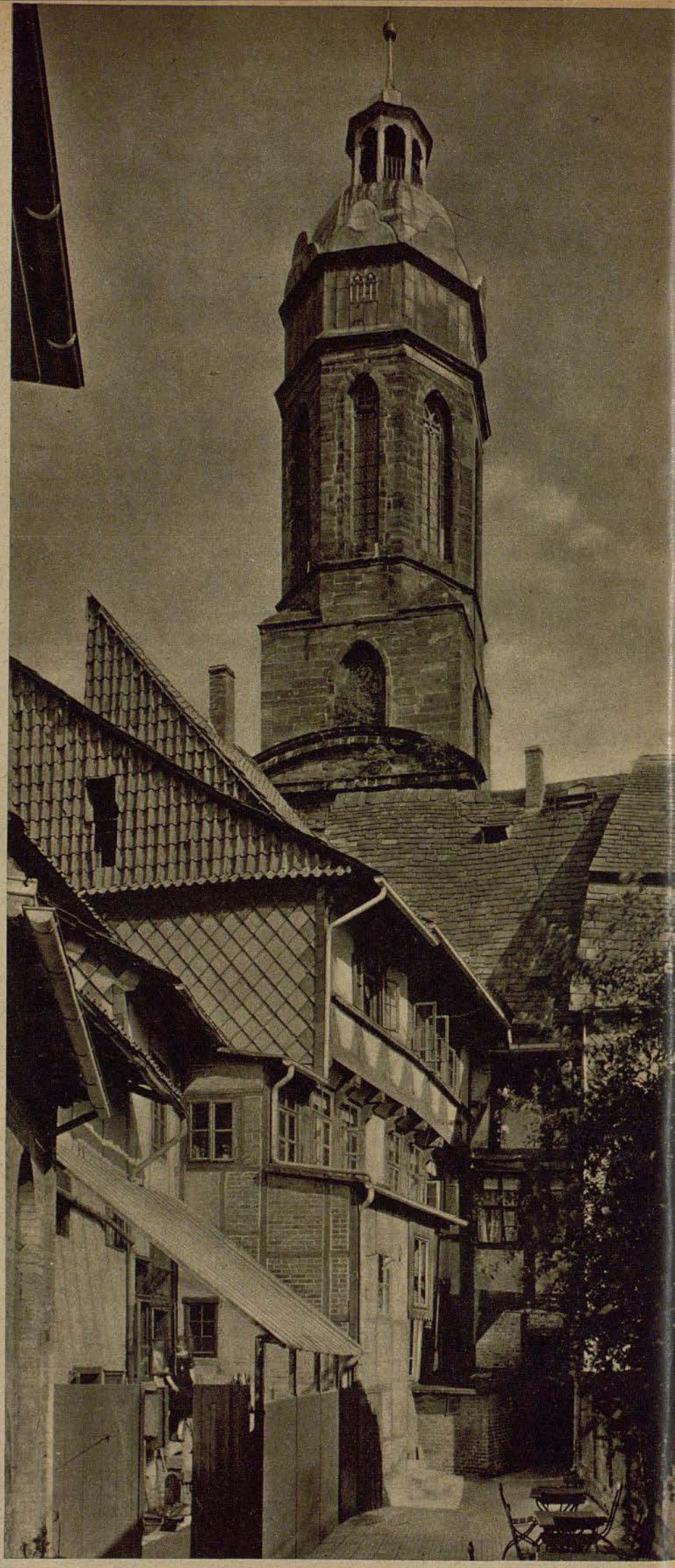




Motivos eclesiásticos y mundanos adornan profusamente el entramado de la famosa "Eickeschen Haus". Las figuras, los adornos y las escencas reflejan la ingenua alegría que sentían al tallar y al aplicar colores complicados los artesanos de los siglos pasados

Abajo: En el antiquísimo convento "Beginenhaus" llaman en seguida la atención las escaleras. Los antiguos monjes que habitaban este lugar demostraron ser maestros en la fabricación de cerveza, y contribuyeron a propagar la fama de la cerveza de Einbeck





Entre tejados y puntiagudas agujas se eleva, visible a gran distancia, el símbolo de Einbeck, la torre de la Iglesia del Mercado. En el transcurso de los siglos se ha inclinado, y con su actual posición subraya la romántica impresión que produce la pequeña ciudad

A la derecha: Antes de que se iniciara la fabricación en gran escala, los vecinos de Einbeck, previo permiso del Alto Consejo de la ciudad, fabricaban la cerveza en sus propios hogares. Existen todavía numerosos aposentos de fabricación que demuestran esta costumbre

Pequeña ciudad de fama grande

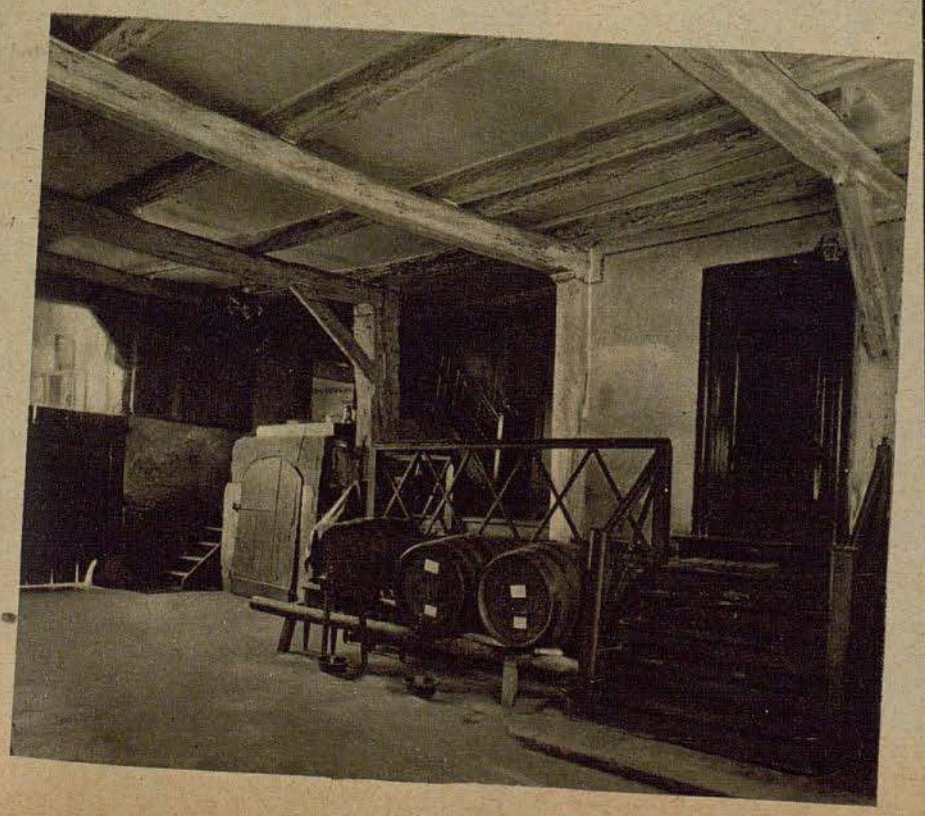


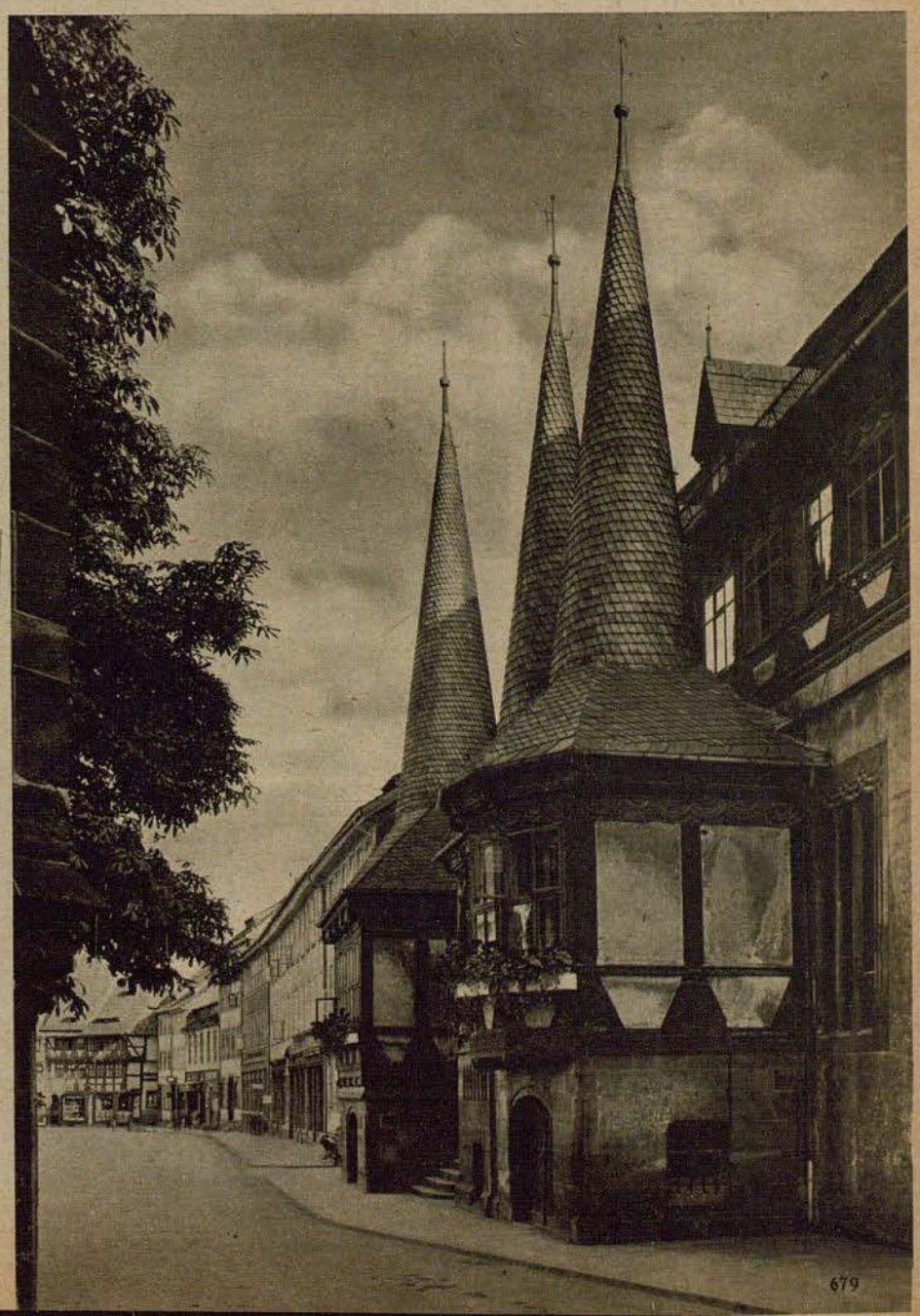
Vista desde la torre de la Iglesia del Mercado la ciudad de Einbeck, con sus tipicos edificios y retorcidas callejas, produce la impresión de un enmarañado encajonamiento

Fotos: Departamento fotográfico del estado (5), Gutbrod (1)

Abajo: Graciosas y atrevidas se levantan las puntiagudas torrecitas sobre el tejado del Ayuntamiento, en cuya gran sala de banquetes celebraban sus alegres fiestas los notables de los siglos pretéritos

¡Münchner Löwenbräu, Dortmunder Union, Pilsner Urquell! Mucho se ha dicho y escrito en elogio de estas fábricas de cerveza y sus productos. Y mucho más se ha bebido. Y no obstante, el origen del zumo de cebada no hay que buscarlo en Munich ni en Dortmund ni en Pilsen. A la pintoresca y antigua ciudad de Einbeck le corresponde el honor de ser una de las primeras de Alemania que ya en el siglo XIV fabricó y exportó grandes cantidades de cerveza. — La pugna entre Munich y Einbeck duró largo tiempo. Las dos ciudades afirmaban ser el origen de la popular bebida. Mas la pequeña Einbeck salió vencedora. Pudo demostrar, sin lugar a dudas, que un cervecero de Einbeck fué llamado a Munich para realizar allí experimentos de fabricación. Necesitó dos años para llegar a producir un vaso de cerveza, que en su gusto y calidad fuera semejante a la de Einbeck. — Einbeck no es sólo famosa por su cerveza. El antiquísimo trazado de la ciudad, las hermosas casas con paredes entramadas, adornadas de ricos tallados, las torres en forma de pilón de azúcar de su magnífico ayuntamiento, todo se adapta harmónicamente al cuadro de una pequeña ciudad de Baja Sajonia, recreando la vista del visitante tanto como la cerveza recrea su garganta





Opereta



A la derecha: Ninguna puede resistir al hombre . . . de quien se trata en la opereta (Joh. Heesters). Las muchachas que aun tienen el corazón libre, se juran a sí mismas: o uno como éste o me quedo soltera, y muchas de las otras piensan: ¿Por qué no encontré yo un hombre como ése? — Abajo: En la gran escena brilla la diva en todo su esplendor. Canta, baila, y con su temperamento entusiasma a todos los espectadores (Käthe Dorsch)



A la izquierda: ¿Cómo debe ser la diva? Inteligente, graciosa, segura de sí misma, provista por la naturaleza de todos los encantos seductores, debe hacer perder la cabeza a los hombres y deslumbrar a las mujeres con el lujo de sus vestidos (Silvia de Bettini)

COLABORAN:
... la Diva
... el hombre de quien se trata
... la pareja bufa
... la vieja ridícula
... los viejos verdes
... las bailarinas.
Todes juntos representan
la opereta desde la gran escena
hasta el final

Opereta — ligereza voluble, amabilidad y encanto, emulación entre la música y el baile, conjunto que penetra en los sentidos como el buen champán en la sangre, y llega, picante, hasta las yemas de los dedos. Los hombres, ni que decir tiene, piensan ante todo en las bien modeladas piernas de las bailarinas, a sus ojos se agranda la figura de la diva, realzada por el brillo de sus encantos y su gloria, colocada en el mejor de los pedestales para conquistar inumerables corazones con la gracia picaresca que el ambiente le permite. — Mas con que gusto se ríen al aparecer en escena la vieja ridícula, incansable perseguidora del sexo fuerte, infeliz que cuando cree tocar el triunfo con la mano sufre un desengaño que la convence de la inutilidad de sus esfuerzos. La pareja bufa, cuyo fuerte es la canción graciosa cantada a dúo, consigue que los espectadores la acompañen tarareando, dando cada cual a la melodía la nota peculiar de su temperamento. Las mujeres, estén en la platea, en los palcos o en la cazuela, piensan naturalmente de otro modo. Su ídolo es "el hombre de quien se trata". Con su sonrisa irresistible, su do de pecho y su inmitable elegancia hace soñar a todas las mujeres entre los diecisiete y los setenta. Mas ellas se ríen cuando se presenta el pulido "viejo verde", que con petulante frescura galantea a las muchachas bonitas. Envidian también a la diva en su gran escena de solo. Mas el deseo secreto de una mujer es poder participar una vez en un "final" magnífico. La opereta se muestra pródiga con todos los espectadores, sea cualquiera su edad, da lo suyo a cada cual, pues

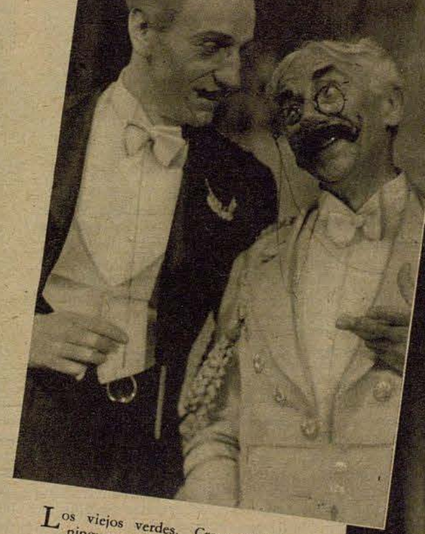
donde mucho hay, hay para todos





Animadas por el éxito y arrebatadas el escenario. Imposible figurarse por la música flotan las bailarinas una opereta sin escenas de baile

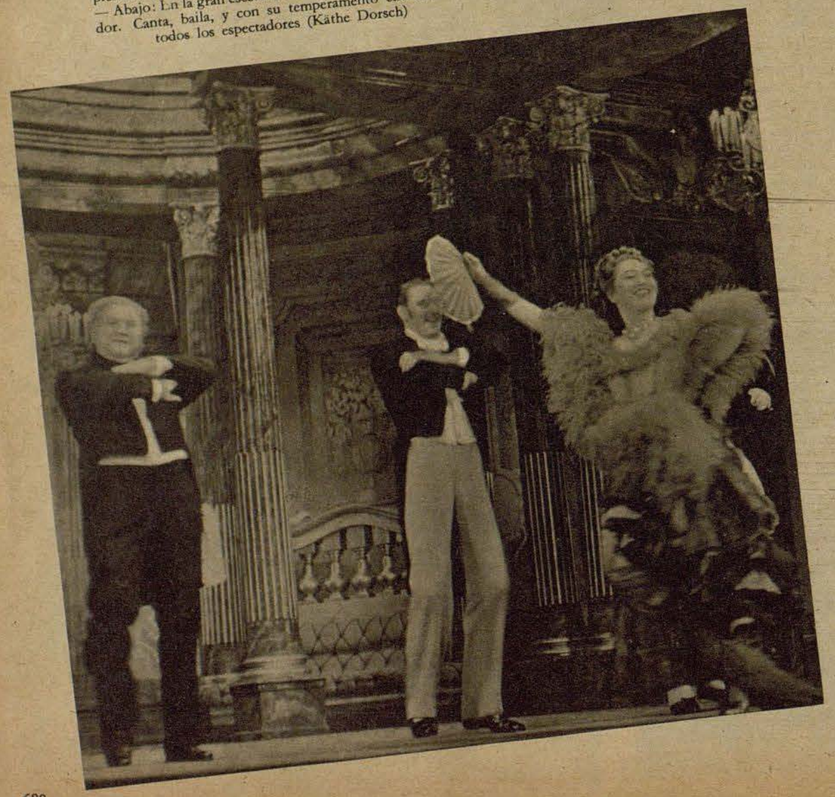




Los viejos verdes. Creen todavía que ninguna puede resistirles, como sucedía, según afirman, en sus años mozos. No se dan cuenta de que parecen un sólaco viejo del que ya se desprende la cal (Arnim Süssenguth, Eduardo Kandl)

Fotos: Willöt (1), Saeger (4), Zenker (1), Ufa (1), Scherl (1)

A la izquierda: La escena final reúne a todos los actores en fantástica apoteosis. Los ojos de los espectadores continúan fijos en el espectáculo, mientras las piernas tiran ya hacia el guardarropa





Al lado de la gran línea de la opereta, actúa por cuenta propia la pareja bufa. Nada ve ni nada oye, sólo se interesa por su propio amor. Algo maliciosos, un poco ingenuos y con la cabeza llena de pensamientos amorosos, pueden contar con la simpatía del público (Ingeborg von Kusserow, Walter Müller)

Abajo: Ahí está la vieja ridícula. Es difícil ignorarla, y en los momentos en que uno quisiera hacerlo, se encarga ella de llamar bruscamente la atención. Canta, en general, una canción, cuyo estribillo subraya que los hombres no se necesitan para nada (Bella Fortner)

CORRESPONSAL DE GUERRA WOLFGANG KÜCHLER

En el fuego cruzado de los antiaéreos británicos

Un vuelo audaz contra Inglaterra — Salto en poracaídas en el último minuto

PK ¡Fué un cuarto de hora infernal para la tripulación del "Dora Heinrich"! Comenzó en el momento en que los reflectores ingleses se encendieron de repente y comenzaron a escudriñar el oscuro cielo, en que, encima de ellos, volaba el avión alemán. El teniente inició una serie de curvas locas para esquivar los peligrosos rayos de luz, mas no pudo evitar que el aparato quedara envuelto en una claridad fantasmagórica.

En aquel momento comenzaron a verse en la tierra las chispas de los cañonazos de la Dca. Las granadas estallaban alrededor del avión, formando lucientes estrellas rojas y amarillas. Estallaban tan cerca que las detonaciones dominaban a amenudo el ruido de los motores. El observador, brigada K., dirigió una mirada interrogativa a su piloto. Mas el teniente no tenía más que una idea: continuar el vuelo. Le habían dado una orden que él se proponía cumplir pese a este violento fuego de los antiaéreos. Debían bombardear con bombas de gran calibre un aeródromo en Inglaterra central: era un aeródromo de salida que los bombarderos ingleses y norteamericanos empleaban para sus ataques terroristas contra el Reich.

Abajo relampaguean continuamente las bocas de innumerables cañones. Las granadas vuelven a estallar a muy poca distancia del avión. Pero ya han llegado encima del aeródromo, y el observador suelta las pesadas bombas, sobre las que cabalga lá muerte en vertiginoso viaje hacia el suelo. De repente enmudecen los cañones. Su silencio es sospechoso. Sólo los reflectores continúan explorando el cielo. La tripulación sabe qué significa esto; lo conoce ya de sus anteriores vuelos sobre Inglaterra: cazas nocturnos. El radiotelegrafista y el tirador examinan con atención el cielo. Ya han preparado las ametralladoras, los tommys no tendrán una labor fácil.

Como fantasma que saliera de la nada, aparece el caza nocturno enemigo. Sólo se distingue su imprecisa silueta, el aparato vuela como fundido con la noche. El radiotelegrafista, brigada M., dispara la primera ráfaga antes de que el inglés tenga tiempo de iniciar el ataque. La serie de proyectiles rasga la oscuridad de la noche como una cadena de perlas de fuego que uniera el "Dora Heinrich" con el caza inglés. Casi simultaneamente llega la contestación del adversario. Las huellas de los proyectiles enemigos pasan rozando los costados del aparato alemán.

Terminó el primer ataque del inglés. No ha conseguido ningún impacto, mas la tripulación sabe que no tardará en probar de alcanzar al "damned german". El teniente B. hace que el aparato describa cerrada curva. La maniobra es oportuna, pues casi en el mismo momento incia el inglés su segundo ataque. Vuelven a pasar muy cerca del aparato los proyectiles luminosos. El caza inglés es tenaz y se mantiene pegado al "Dora Heinrich". Comienza vertiginosa serie de curvas, un singular combate en el que el bombardero alemán tiene la desventaja de ser mucho menos ágil que el caza nocturno.

El teniente hace gala de sus conocimientos de pilotaje y se esfuerza por desorientar al inglés. No puede, empero, evitar que el caza se coloque de nuevo, después de pocos minutos, en posición de ataque detrás del avión alemán. Salen de nuevo relámpagos del morro y sustentadores del caza. Simultaneamente se siente una sacudida y vuelan las ástillas en el "Dora Heinrich". ¡Alcanzados! Los cuatro tripulantes del Ju 88 se agachan instintivamente, para volver después a levantar el cuerpo poco a poco. Afortunadamente, no les pasó nada.

¿Qué ha sucedido con el aparato? — El alumbrado del tablero de instrumentos se ha apagado. El teniente intenta en vano hablar con los otros por medio de la comunicación de a bordo. Tampoco funciona. Todos los aparatos eléctricos han dejado de funcionar.

Ladra todavía la ametralladora del radiotelegrafista, quien dispara como un poseído. El inglés vuelve a atacar y se siente de nuevo la sacudida de los impactos. Esta vez parece que sólo ha sido alcanzado el sustentador de estribor. Al parecer, también ha hecho blanco el radiotelegrafista, ya que el inglés deja de atacar.

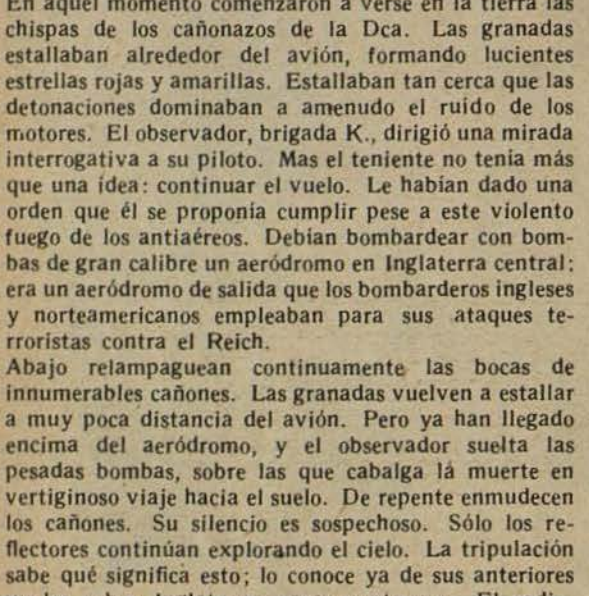
Los cuatro del "Dora Heinrich" pueden por fin descansar. Lo que no pueden es recobrar el sentimiento de seguridad. Es un sentimiento desagradable el volar sobre Inglaterra con un aparato acribillado. El motor de la derecha no funciona regularmente. El teniente comprueba preocupado que dicho motor gira únicamente con la mitad de revoluciones.

De repente, el observador se da cuenta de que le va faltando el aire. ¿Qué pasará con el dispositivo de respiración? Se apodera del brigada una indiferencia sospechosa. Una pantalla oscura se tiende ante su vista. En el último momento consigue dominarse y se arranca la careta de la cara. Prefiere respirar el aire rarificado que no respirar ninguño.

El piloto se ha dado ya cuenta del peligro que corre su observador. Rápidamente ha empujado hacia delante la palanca de mando. El aparato desciende vertiginosamente en ángulo muy cerrado. El brigada se ha desmayado en su asiento. El avión va descendiendo. 4000, 3500, 3000 metros. El piloto sólo puede cálcular la altura, puesto que no funcionan los instrumentos. Inesperadamente, comienza de nuevo a disparar la artillería enemiga. Con impotente rabia observa el piloto el castillo de fuegos artificiales que los antiaéreos medianos y ligeros enciende en honor suyo. Pero no vacila ni un segundo. Es necesario salvar al observador. El Ju 88 continúa descendiendo. Por fin abre el brigada los ojos. Parece que se ha pasado ya el momento más peligroso.

Ahora se trata de escapar de este infierno de granadas. Felizmente, falta poco para llegar a la costa inglesa. Sirviéndose de la brújula del observador intenta el piloto conservar el rumbo. Mas el motor de la derecha acaba por pararse del todo. Volando con un solo motor se llega a la costa francesa ¿Qué hacer ahora? Imposible realizar de noche un aterrizaje forzoso. Como que faltan los instrumentos y los aparatos de radio, es también imposible llegar a la base propia.

Pasan casi media hora describiendo círculos sobre territorio francés. Los ojos intentan penetrar la oscuridad de la noche. Poco a poco se va agotando la bencina. Parece que no queda otra solución que arrojarse en paracaídas. Hallándose en tan desesperada situación, descubre el radiotelegrafista un débil luz en el horizonte. Se renueva la esperanza. La luz de va acercando, y no tardan en descubrir un aeródromo. El aparato describe una vuelta sobre el campo de aviación y comienza luego a descender lentamente para aterrizar. En este momento se siente una brusca sacudida en el avión. El observador, el radiotelegrafista y el tirador son violentamente arrojados de sus asientos. El Ju 88 comienza a dar peligrosos bandazos. El piloto se da cuenta de que el aparato apenas obedece la palanca de mando. Es necesario decidirse sin pérdida de tiempo. ¡Ay que apearse! Era el último momento, pues pocos segundos más tarde sale delgada llama amarilla del motor de babor y el aparato se precipita hacia el suelo, donde se estrella e incendia.



. . Una pantalla oscura se tiende ante la vista del observador. En el último momento consigue dominarse y se arranca la careta de la cara. Prefiere respirar el aire rarificado que no respirar ninguno



. . . Es arrastrado con violencia hacia una casa, pero, en el último segundo, logra recoger las piernas, pasa por encima y cae con violencia en el campo contiguo

Dibujos: H. v. Medvey

El observador, que colgado del paracaídas se balancea en el aire, contempla el espectáculo. Se da cuenta de que el viento le arrastra hacia un canal. Haciendo un esfuerzo supremo consigue reducir un poco uno de los lados del paracaídas, con lo que aumenta la velocidad de la caída y consigue cruzar el canal. Pasó el peligro de un baño frío, más se presenta otro peligro en forma de una aldea. El brigada está ya a muy poca altura. Es arrastrado con violencia hacia una casa, pero, en el último segundo, logra recoger las piernas, pasa por encima, y cae con violencia en el campo contiguo. Después de reponerse del rudo golpe y de librarse del paracaídas, se dirige a una carretera cercana, donde se observa gente.

Con una bicicleta que le prestan se dirige al aeródromo que se halla a unos seis kilómetros de distancia. A los pocos segundos llegan también los demás tripulantes, y todos juntos celebran alegremente su nuevo "cumpleaños".

El avión silencioso

Por el corresponsal de guerra Hans-Georg Schnitzer

PK Cuando, junto con sus camaradas de la infantería, descendió del camión nada le diferenciaba de los demás hombres, con los que había luchado encarnizadamente en una posición cercada durante varias semanas. Acababan de ser liberados. El barro pegado a las ropas impedía reconocer los colores del uniforme. Iba armado con una carabina. Al separar la carabina de su hombro se vió en la parte izquierda del pecho el distintivo de la aviación de transporte entre las costras de lodo. Esto dió lugar a que le preguntaran el porqué, siendo soldado de aviación, luchaba con la infantería. Algunos supusieron que era un aviador derribado que había descendido en paracaídas. Y entonces fué cuando por primera vez oyeron hablar del avión silencioso de la aviación. Sucedió en aquellos días que una lluvia tenaz aisló un regimiento de infantería alemana cortando todas sus comunicaciones con la retaguardia. El enemigo, que por encontrarse en terreno duro luchaba en mejores condiciones, inició el ataque con fuerzas muy superiores en número. Miles de granadas jalonaban continuamente los pozos de tirador y los fortines, rodeaban la posición de un campo de embudos. La humedad se filtraba por sus uniformes y botas. En los pozos, trincheras y refugios el agua les llegaba a las rodillas. En las horas en que el enemigo no atacaba, utilizaban las lonas de sus tiendas para proteger las armas contra la humedad. Mas, cuando, después de la preparación de artillería, avanzaba disparando la manada gris de la infantería enemiga, la recibían con un granizo de balas, que era casi tan espeso como la menuda lluvia que caía. Esta posibilidad de disparar con las nuevas ametralladoras y segar las filas enemigas cuando todavía se hallan a gran distancia compensaba a los soldados de las penalidades sufridas,

de los vestidos empapados, las botas agujereadas y la reducida alimentación. En estos momentos volvían a sentir como el calor animaba sus cuerpos.

Un día se dió la orden de dejar que el enemigo se acercara hasta corta distancia. Era necesario ahorrar las municiones. La depresión a sus espaldas se había convertido en un pantano intransitable, que hacía imposible la llegada de abastecimiento. El enemigo, que al parecer se daba cuenta de la situación, redobló la potencia de sus ataques. Los granaderos comenzaron a reflexionar si no sería mejor limitarse a emplear las carabinas y pistolas, y renunciar a las ametralladoras. La provisión de granadas de mano disminuía más rápidamente que la de conservas, que también era muy reducida. Una noche calcularon que disponían de munición sólo para dos días, de alimentos para tres días, si la ración se reducía a un tercio, y que, en el supuesto de que cesara la lluvia, transcurrirían aún quince días antes de poder cruzar el pantano que les separaba del grueso de las fuerzas. Sólo un milagro podía salvarlos.

El milagro sucedió a la mañana siguiente. Venciendo mil dificultades a través del fuego artillería consiguieron llegar a la posición dos portadores de munición con algunas cajas. Al buscar el cerrojo, las manos de los hombres, temblaban de emoción y acariciaban la madera.

"¿Dónde habéis encontrado estas cajas?"

"A la madrugada aterrizaron aviones."

"¿En este lodazal? . . . Estás soñando . . . Lo habríamos oído. A lo menos habríamos oído como capotaban al aterrizar . . ."

"Si no me creeis a mí, creereis a ese . . ." contestó el interpelado. Y al decirlo señalaba a uno que llegaba ayudando a transportar otra caja. Todos vieron entonces que uno de los hombres vestía el uniforme azul de la aviación y llevaba la insignia de los aviadores de transporte. Por primera vez desde hacía muchas semanas no se precipitaron a examinar el contenido de un saco de víveres. Sentían curiosidad por interrogar al "nuevo". Este informó que había llegado a la madrugada en un velero de carga lleno de munición, víveres y medicamentos. Un avión a motor le remolcó hasta las cercanías. El aviador pidió en seguida que le le entregaran una carabina, puesto que no podría reincorporarse a su escuadra hasta que se secara el pantano. "Y hasta entonces quiero servir para algo."

Durante tres semanas, hasta que se pudo romper el cerco, el aviador luchó al lado de sus camaradas de la infantería. Con ellos se agazapó en los lodazales, con ellos se pegó a los parapetos cuando se acercaba la ola de ataque. Se convirtió en un soldado más de infantería. Un día en que todos los fortines estaban inundados, se fué hacia atrás y a las dos horas regresó con tablas de madera, paño impermeable y alambres. Había desguazado su avión para proporcionar a sus camaradas material para nuevos fortines.

Así son los hombres de nuestra aviación de abastecimiento. Maestros de pilotaje, audaces, atrevidos y magníficos camaradas de los que se encuentran en situaciones desesperadas durante las crisis de las batallas.

EL SONIDO ENGAÑADOR

Viene de la página 673

que el oído percibe en forma de un sonido que sube y baja lentamente. Estas oscilaciones de sonido son características en todo avión polimotor, y sólo en casos muy raros han sido eliminadas mediante una sintonización absolutamente exacta del número de revoluciones. Hay que tener presente, empero, que estas oscilaciones se borran al oír simultaneamente varios aviones, o bien que también pueden ser provocadas por varios aviones monomotores. Carecen, en consecuencia, de importancia como dato de reconocimiento cuando vuelan muchos aviones juntos.

Esto no obstante es a menudo relativamente fácil reconocer por el sonido los diferentes tipos de aviones. No es difícil, por ejemplo, distinguir un Junkers W 34 (motor radial con refrigeración de aire, reducido número de revoluciones) de un avión-escuela Arado Ar 96 (motor en linea con refrigeración de aire, elevado número de revoluciones). También se distingue fácilmente un Junkers Ju 52 de un bombardero Heinkel He 111. Tampoco es difícil reconocer a los aviones de caza, en los que, debido a su gran velocidad, se mezclan muchos sonidos cortantes, agudos y silbantes, en el ruído de las hélices.

No hay que creer, empero, que es posible distinguir sin dificultad los aviones propios de los enemigos. Tratándose de determinados modelos de aviones, la industria moderna emplea en todas partes medios técnicos parecidos. Por ser muy semejante el número de revoluciones y por poseer casi la misma instalación de escape el sonido que produce un motor "Merlin" de la fábrica Rolls Royce inglesa no se diferencia mucho del de un motor "DB 601" marca Daimler-Benz. Como que, además, casi no se diferencian en lo más mínimo las formas aereodinámicas de dos aviones modernos destinados al mismo objeto, se comprende fácilmente que el sonido total de los dos tipos de aviones es muy parecido. No hay que creer, por tanto, que se puede distinguir fácilmente un caza nocturno propio, que también puede ser un aparato bimotor, de un bombardero nocturno británico. Sólo el escucha del puesto de observación que posee mucha práctica, puede comprobar con seguridad al percibir el sonido si se trata de un avión propio o de uno enemigo. Las reglas generales, como la que afirma que el sonido de los aviones británicos es más agudo que él de los alemanes, no son siempre exactas. En todo caso un buen oído y una larga práctica son más seguros que las reglas generales, cuya exactitud casi nunca tiene ocasión de comprobar el profano.



El general Esteban Infantes

jefe de la División de Voluntarios Españoles, a quien el Fuehrer otorgó recientemente la Cruz de Caballero, saliendo del cenotafio de la avenida Unter den Linden en el que depositó una corona en homenaje a los caídos

Foto: Scherl-Bilderdienst

¿Cuándo están los dientes más expuestos a enfermar?

En la niñez durante la primera dentadura, desde la puberdad hasta edad de 20 años, durante el embarazo y en la edad climatérica. Por lo tanto, los dientes están muy propensos a enfermar siempre que en el cuerpo se desarrollan grandes cambios. ¡Solicite el folleto informativo gratuito: "Gesundheit ist kein Zufall" (El conservar los dientes sanos no es ninguna casualidad) de la casa Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 61

Chlorodont

es la base para conservar bien los dientes



ACREDITADOS EN TODO EL MUNDO

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

E. Merck

Esta es la firma de Emanuel Merck, quien en 1827 fundó la fábrica de productos químicos del mismo nombre. Este constituye la garantía de la perfección y seguridad máxima que caracteriza todos los medicamentos, productos químicos y auxiliares que se exportan a todo el mundo desde la fábrica de Darmstadt.

Geha Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE·HANNOVER



Artillería antiaérea en el Mediterráneo

Por el corresponsal de guerra Hans-Georg Schnitzer

PK Era un cuadro de tanta belleza que, a pesar de los espesos muros de hormigón y de los esbeltos tubos de acero que coronaban el rocoso morro, podía uno olvidar la guerra al contemplarlo. Sobre estos sócalos naturales erigieron los griegos en la antigüedad sus templos a Poseidón allá en los Balcanes — morros que todavía forman parte del continente, mas que por su atrevida penetración en los dominios del perenne azul pertenecen ya al mar. El límpido cielo daba un brillo aterciopelado a las pulidas y redondas cubiertas y al oscuro acero de los cañones. Era medio día. Los artilleros pasaban las breves horas de calma mirando el azul rizado de espuma de las aguas de la bahía. Visto desde allí, hasta el sucio y descuidado puerto parecía una joya brillante de limpieza. Mas los que allí estaban no pertenecían a la especie de los soñadores. Se habían acostumbrado ya a la bahía, al sol, al mar y al puerto.

"¡Aquí no pasa nada!" dijo uno. "Esto se resiste cuatro semanas, pero después ..." agregó dirigiendo una mirada al tubo del cañón que, a sus espaldas, apuntaba al cielo. "¡Aquellos sí que eran tiempos!" De repente sintieron todos el deseo de hablar. ¿Fué el viento el que desató las lenguas, o fué el silencioso tubo, aquella boca de hierro que tantas veces había hecho oír su mortífera voz? ¿No era que adquirían vida propia las abigarradas cocardas de los treinticuatro círculos regulares, no se levantaban hacia arriba en busca de cazas y bombarderos para descender luego de nuevo como antorchas de destrucción? ¿Es que los cañoneros que estaban junto a los anillos se habían soltado de sus amarras para cruzar vertiginosos por el golfo y acabar hundiéndose entre fuego y explosiones?

Comenzaron a brillar los ojos cansados por el calor. Pasaron balance anual. "¿Recordáis el último verano en la costa del canal?"

Entonces las noches se convirtieron en día, sin que el día, empero, se convirtiera en noche. Casi olvidaron lo que era dormir. Durante el día, vuelos de perturbación de los cazas ingleses, rápidas maniobras de los ágiles mosquitos en el cielo. Por la noche, una incursión tras otra. La danza infernal comenzaba antes de la medianoche y no terminaba hasta las primeras luces. Cada noche se disparaban de 600 a 700 granadas. En aquella época se fundieron con los cañones, como el cañón con la cureña, y se fué acumulando el número de días en que hicieron descender del cielo el premio de sus largas vigilias.

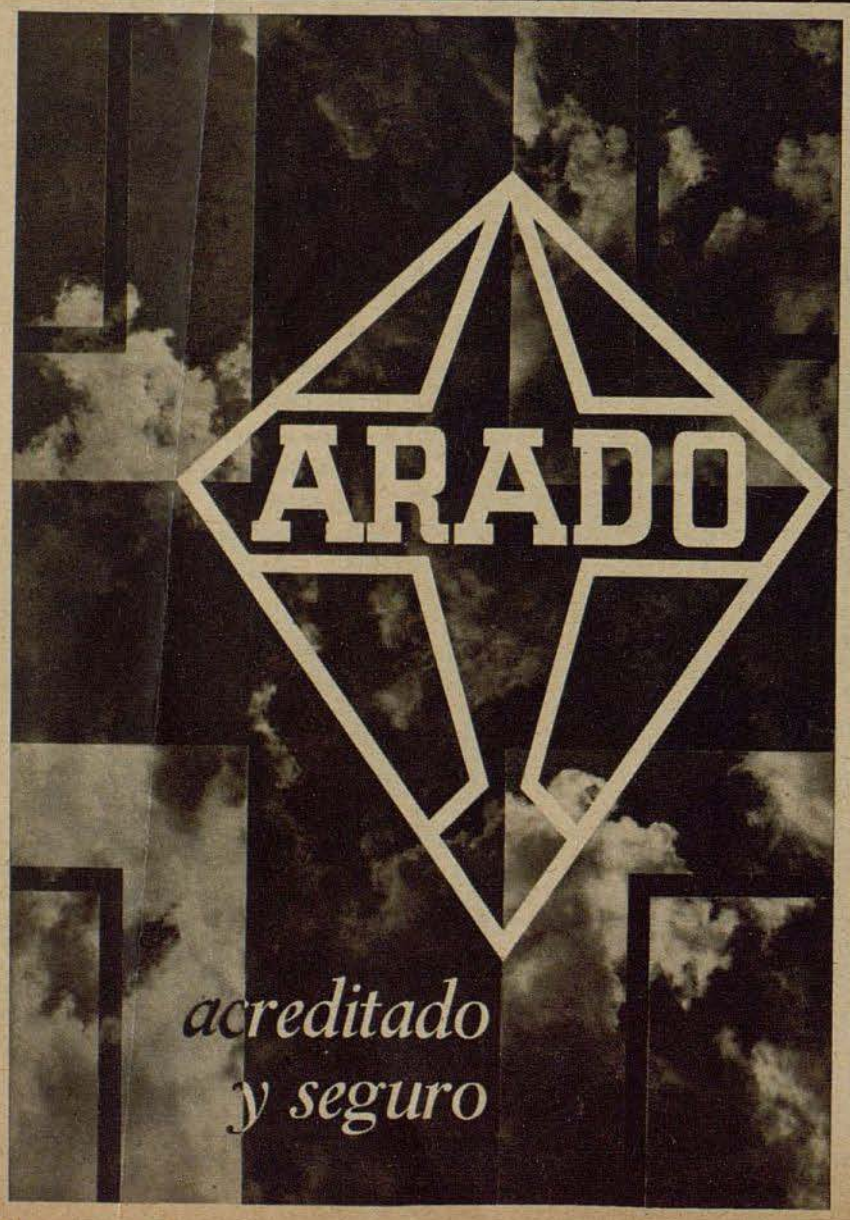
Imposible borrar de su memoria las diecinueve veces en que aparatos británicos bajaron como cometas para acabar en las llamas de la bencina vertida sobre las olas o en negro penacho de humo en el terreno. Tampoco la noche aquella en que un cañonero británico, protegiéndose en la neblina, acercóse a la costa y lanzó inesperadamente granadas pesadas sobre el emplazamiento de la batería. Fué un milagro que no causara daños. Una de las granadas cayó junto al aparato de mando sin averiar sus partes valiosas. Otra estalló al lado de una pila de municiones. Varias granadas fueron agujereadas por las esquirlas, sin que por ello estallaran. Y el que ninguno de los hombres resultara herido se debe al jefe de batería, que al caer la primera granada recorrió los refugios haciendo que todos se pusieran a cubierto. Recuerdan también otro día en que el cielo del canal estaba cubierto de ligeras nubes, entre las que una bandada de Me 109 evolucionaba en vuelo de vigilancia. Cuando los primeros cazas tomaban rumbo hacia tierra para regresar al aeródromo, los camaradas que se hallaban en el puesto de observación vieron salir de una nube un spitfire que se lanzó sobre el último Me 109 sin que este se diera cuenta del peligro. ¿Debían contemplar inactivos como el inglés se arrojaba sobre el alemán? Después de breve observación decidióse a obrar el oficial de guardia. Los cañones se prepararon en un momento y no tardaron en ascender las granadas dirigiéndose al punto, en que, según los cálculos del aparato de mando, en una determinada fracción de segundo el hierro alemán se encontraría con el avión inglés si éste no variaba entretanto de rumbo. El segundo grupo se había separado ya del cañón cuando se observó con los prismáticos que era inútil que disparara, puesto que se veía un gran agujero en el sustentador izquierdo del avión inglés. Pocos segundos más tarde los restos del avión estaban cerca del aeródromo, donde no tardó en aterrizar el aparato alemán.

"¿Os acordáis de entonces en el lago Ladoga?"

Parece haber transcurrido mucho tiempo y sólo han pasado algunos meses desde el día en que, con 19 anillos de derribo, fueron trasladados a Finlandia, al lago Ladoga.

¡Cómo olvidar el día de su llegada al puerto de destino! Acababan de llegar cuando fueron atacados por tres ratas soviéticos. Dos de los cazas soviéticos cayeron al agua, el otro consiguió escapar. ¡Era de ver la rabia de los soviets al comprobar la presencia de los antiaéreos alemanes en aquel puerto antes tan tranquilo. Aquel mismo día volvieron otras dos veces, y desde entonces volvieron continuamente, unas 20 ó 30 veces por semana. Pero cada día volaban a mayor altura. En otras acciones los artilleros incendiaron a cañonazos 2 cañoneros y dos gasolineras de vigilancia y averiaron 1 mototorpedero, 1 cañonero auxiliar y 6 patrulleros soviéticos. También descolgaron a 15 aviones de las nubes grises. ¡Aquellos sí que eran tiempos! Y de aquellas semanas de dura brega se destaca especialmente el recuerdo de una noche.

"¿Quién asistió a la acción?" — "¡Yo!" ... Bajo el ardiente sol del Mediterráneo se recuerda la visión de una noche nublada sobre las negras olas del lago Ladoga. Lejos, a la derecha, lucen los fuegos artificiales de las antiaéreos de Leningrado. Hacia al frente, a las orillas del Volchov, la munición luminosa describe sus mágicas parábolas. Todo un destacamento de menudas embarcaciones se acerca a una isla soviética, donde se sabe que hay un faro, una batería de 10,5 cm. una potente estación de radio y la guarnición corres-



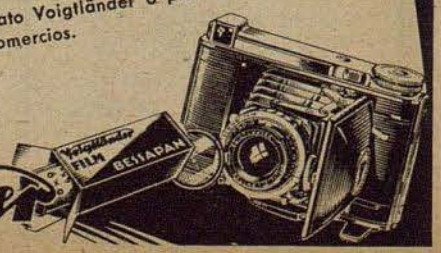


SUM VERGASER-GESELLSCHAFT CARL WIRSUM & CO. KOMM. GES.

¿Corren en la realidad paralelamente estas cuatro líneas?

Los ojos dicen que no, pero si se las mira con exactitud, resultan ciertamente paralelas. Así puede uno engañarse. Pero en cambio no se engaña el objetivo de un aparato voigtländer que reproduce todo tal como es en realidad en la película BESSAPAN de fino granulado.

Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

DERRIBADO SOBRE PARIS



El bombardero británico regresaba de un ataque terrorista contra las ciudades del suroeste de Alemania. Faltaba poco para llegar a la costa del canal — así lo creía, a lo menos, la tripulación inglesa — cuando intervino una vez más la artillería antiaérea alemana y el bombardero, envuelto en llamas, cayó en el centro de Paris. Cayó en el tejado de unos grandes almacenes y, desde allí, a la calle. No quedó más que un montón de restos humeantes. Todos los tripulantes perecieron. Así se selló la suerte — un ejemplo entre tantos — de este bombardero británico. En la foto de la derecha se ve como son transportados los restos del avión



Fotos PK corresponsal de guerra Janke (Transocean)

pondiente. La pequeña isla es un punto de cruce para el tráfico marítino con Leningrado. Atacan al alba. Los primeros grupos atacan el faro, destruyen los mastiles de señales. Interviene la batería soviética, que comienza a disparar furiosamente. Con ello descubre su emplazamiento. Durante media hora ruedan las detonaciones por la superificie del lago. Se restablece el silencio en la isla. Entretanto se levantó oleaje. Muchos de los atacantes hacen la travesia de regreso con el estómago vacío y la cabeza colgando de la banda. Mas ello no basta para esfumar la alegria por la victoria. Ha sido eliminada la importante base soviética.

Llega el relevo, que les obliga a cerrar el arca de los recuerdos que habían abierto a las orillas del Mediterráneo. Otros camaradas ocupan sus puestos. Cansados y pálidos se encuentran de pronto en un paraíso. Mas esta vez no están solos al construir posiciones. Máquinas para mezclar hormigón, carriles de campaña y vagonetas, obreros de la organización Todt llegan para empotrarlos a ellos y sus cañones en las rocas. Mas no es su costumbre la contemplación inactiva. Ayudan y aprenden de los camaradas obreros como se montan andamios, se tejen hierros y se mezcla el cemento para construir los muros de los fortines. Y los artilleros no tardan en poder contemplar orgullosos las primeras piezas de 2 cm. instaladas en el emplazamiento construído por ellos solos. Todos conocen el sentido de las obras; se trata de agregar en breve tiempo en la costa del mediodía de Francia el último eslabón a la potente cadena que protege Europa.

Su fortaleza de hormigón y cemento está terminada desde hace un mes, y los soldados en espera del ataque han sustituído al trajín de los obreros. De vez en cuando se hacen ejercicios. Se han convertido también en jardineros, transportando tierra y plantas sobre sus desnudas rocas, no sólo para recrearse contemplando las flores sino también para disimular los muros. Negarían su condición de antigua guarnición renana si no desearan ansiosamente llegue pronto el día en que el primer bombardero enemigo sobrevuele su posición. Este deseo lo expresó por todos ellos un camarada con las palabras: "Tenemos ya 34 anillos, diecinueve ingleses y quince soviéticos; los próximos 34 deben ser norteamericanos", y al decirlo acariciaba casi amorosamente el tubo del cañón.

Leitz

Marca y Exponente

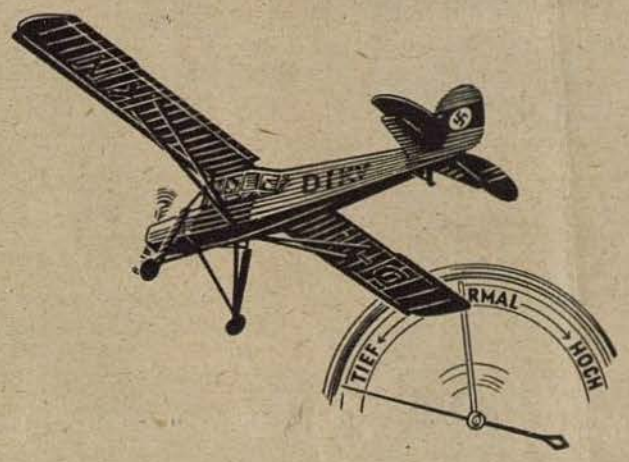
· de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial ·

Ernst Leitz · Optische Werke

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas



Se puede despegar con mal tiempo

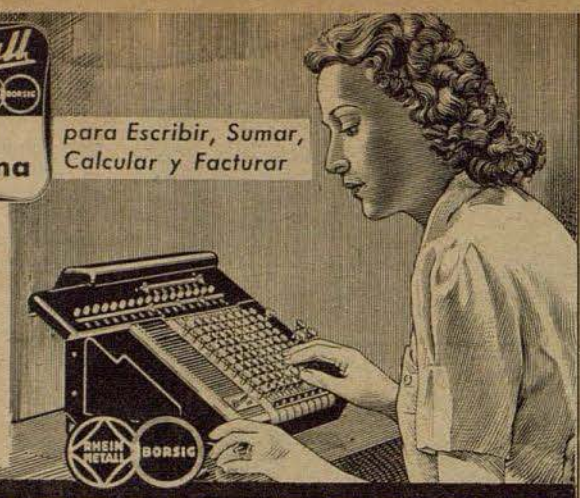
El avión puede ser un medio de transporte perfecto sólo cuando es independiente de las circunstancias meteorológicas. Hay que poder volar también con mal tiempo. Los reglamentos prohiben el despegue de aviones que no tengan radio a bordo cuando la visibilidad no alcanza a tres kilómetros o cuando la altura de las nubes no es mayor de 300 metros. De esta prohibición está, sin embargo, excluído el "Storch". Debido a su seguridad de vuelo insuperable, se le permite partir ya con una visibilidad de un kilómetro y con una altura de nubes de 150 metros; es decir, prácticamente casi siempre. Por ello, el "Storch" es el avión de servicio civil más adecuado.

FIESELER „Storch"

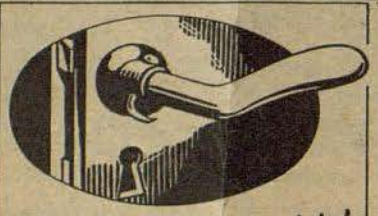
Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero
KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Rheinmetall
Máquinas de Oficina
para Escribir, Sumar, Calcular y Facturar
AL LLEGAR LA PAZ PODRA USTED ADQUIRIR LO MEJOR, MAS, PARA ADQUIRIR BIEN ES NECESARIO ELEGIR BIEN, INFORMESE YA DESDE AHORA
V. GUILLAMET
MADRID-BARCELONA

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT
128

PRODUCTOS FARMACÉUTICOS
BAYER
CON LA
Cruz Bayer
LA MARCA DE CONFIANZA



¡Evitad accidentes del trabajo!
Un clavo no es un remache. Tales chapucerías son el origen de muchas lesiones que precisamente hoy en día han de evitarse. Pero, si a pesar de ésto se produce una rozadura, aplique en el acto un emplasto
TraumaPlast
Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn/Rh.**

ORWO
Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía
MIMOSA·AKTIENGESELLSCHAFT·DRESDEN A 21

KHASANA
PERI
KHASANA
Marcas mundiales de cosméticos
Dr. Korthaus
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.
PERI



Busch
Optica
conocida y acreditada en todo el mundo

una marca de fama mundial
TROPON
Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad
*
TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

3 hojas de retoño
La marca de nuestros productos
TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN

Dr. Schleussner
ADOX
FOTO
La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

ADOLF JUST
TIERRA MEDICINAL LUVOS
absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,
neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,
fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.
Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz

NUMERO 24 / BERLIN, 30 DE NOVIEMBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



El Mariscal del Reich,
que ha realizado un viaje de inspección por el oeste de Alemania, es aclamado con entusiasmo por la población de una ciudad duramente castigada por los ataques aéreos terroristas

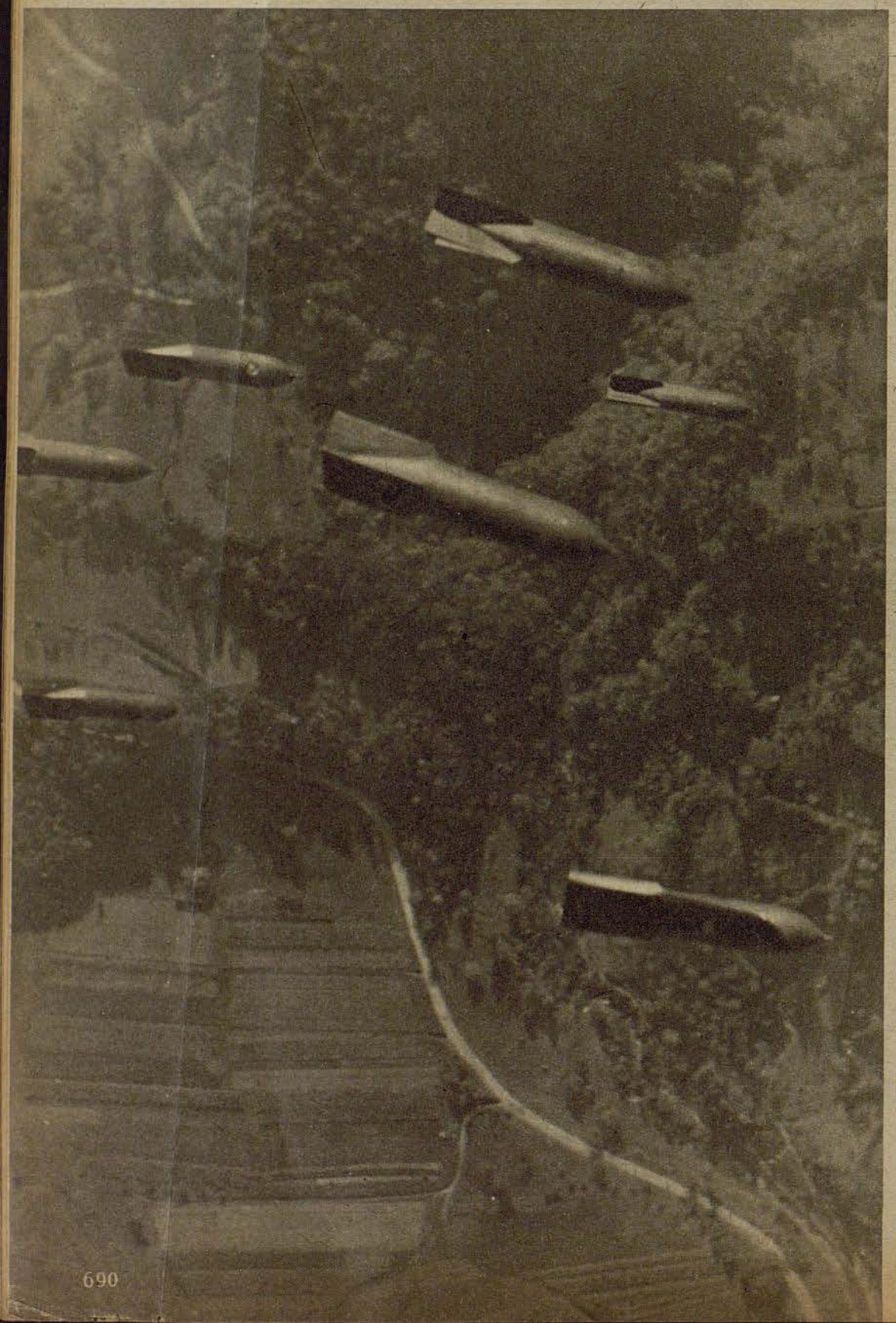
Foto PK, Corresponsal de guerra Eitel Lange



„Aquí hay que atacar en vuelo rasante" — El laureado coronel Sigel, jefe de un destacamento que lucha contra las bandas en el noreste de Italia, da al capitán de escuadrilla las órdenes para la próxima acción



Abajo: La aviación alemana ataca a las bandas hasta en aquellos lugares que hasta ahora parecían olvidados del mundo y de los hombres. Aquí vemos llover las bombas sobre un pueblo de guerrilleros escondido en profundo valle



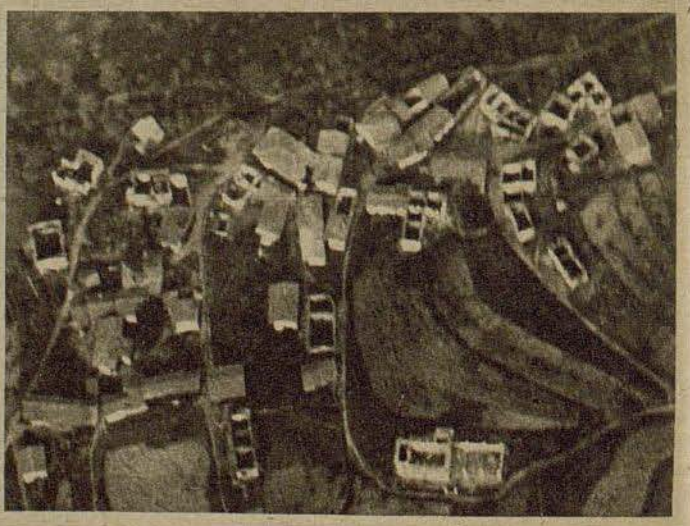
Las casas y cabañas alcanzadas están en llamas. Con nuestro Ju 88 nos lanzamos en vuelo rasante hacia el foco del incendio y disparamos contra el pueblo con las armas de a bordo. Los del suelo se defienden, y nuestro aparato es atravesado por algunas balas, que no pueden hacerle ningún daño

A la caza de bandas

Con aviones de bombardeo en las montañas de Istria

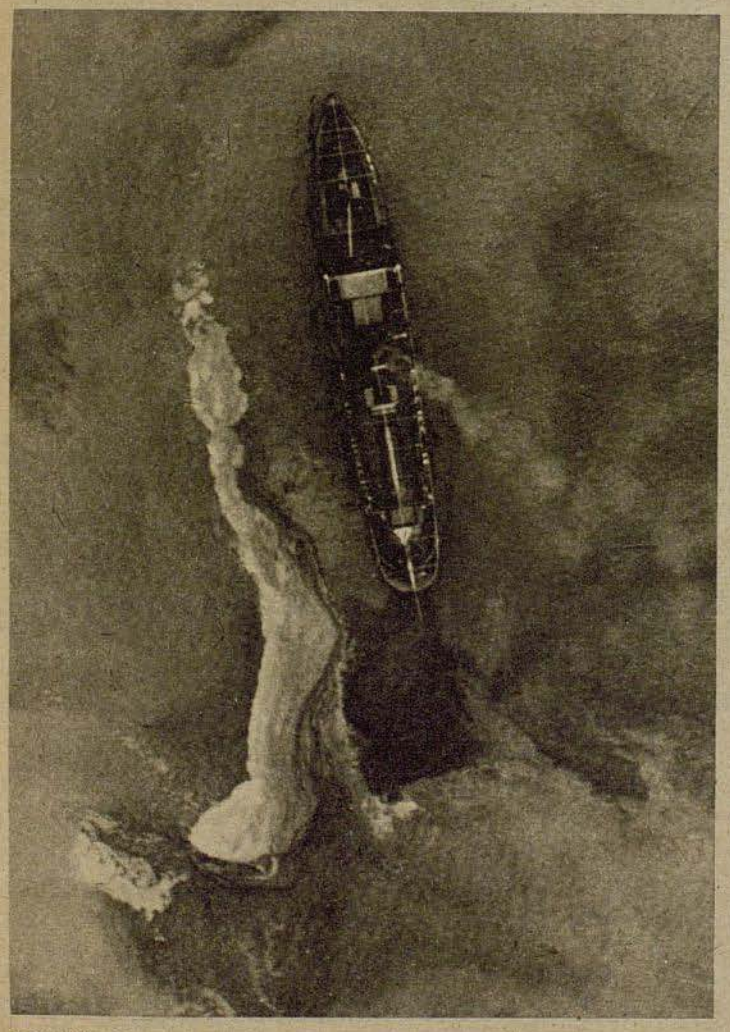
Información gráfica PK: Corresponsal de guerra Karl Bayer (Sch)

En los profundos valles de las montañas de Istria se esconde un enemigo alevoso. En parte uniformado, en parte vestido de paisano, acecha a las fuerzas alemanas desde las madrigueras que le brinda la naturaleza. En general, no se pueden emplear las armas pesadas. En acciones laboriosas los infantes alemanes van limpiando la enmarañada región, siendo eficazmente ayudados por la aviación



También este pueblo de montaña estaba ocupado por las bandas. Ayer volamos a poca altura con nuestros Ju 88 por los valles de los montes, cruzamos de un salto una sierra, y de repente nos arrojamos sobre el escondrijo del desprevenido enemigo. El efecto fué espantoso. Cuando 24 horas más tarde sobrevolamos de nuevo la aldea, se ofreció este cuadro a nuestra vista



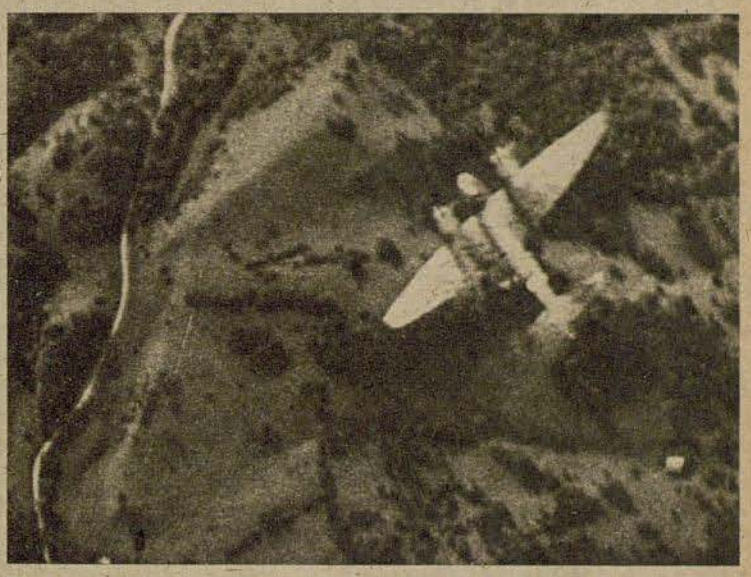


También la costa adriática está sometida a vigilancia aérea. Aqui vemos un transporte enemigo con cargamento de material de guerra para las bandas. Nuestras bombas caen rozando los costados del barco. Gravemente averiado el vapor intenta todavía arribar el puerto salvador, mas las enormes manchas de aceite nos indican que ya no tiene salvación

A la derecha: Termina otro día de lucha para los aviadores. El Sol, al ponerse, lanza sus últimos rayos hacia la costa del Adriático, mientras nosotros regresamos a nuestro aeródromo después de una acción contra los transportes marítimos

En este intrincado terreno de montaña se libra una lucha tenaz y encarnizada contra un enemigo alevoso. Las primitivas carreteras de montaña, que serpentean por los valles y por las crestas de los montes, son un formidable obstáculo para las armas pasadas. Pero el avión puede hacer oír su grave voz

A la derecha: Continúa la lucha contra el enemigo en la sombra. Mientras tomamos altura con nuestro Ju 88, otro aparato se lanza sobre los grupos de guerrilleros, que han sido descubiertos en una carretera de montaña

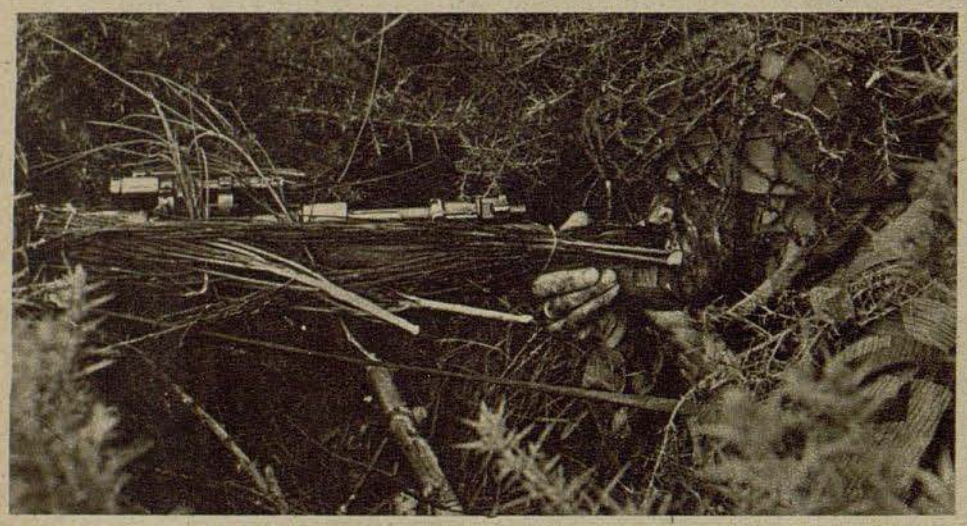






"¡Adelante, rápido!" Bajo la protección de una cortina de niebla artificial se cruza en pocos segundos la calva de un bosque

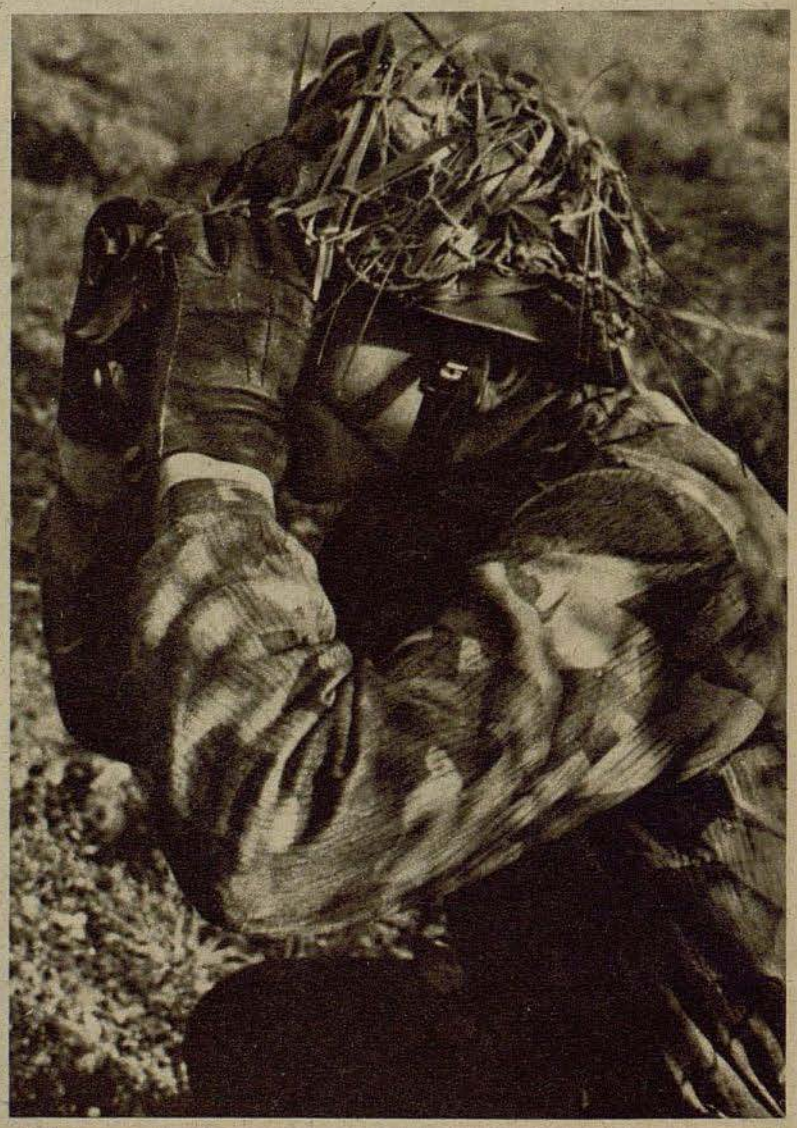
Con telescopio apuntador y chaqueta de camuflaje



La condición primordial de un buen enmascaramiento es verlo todo sin ser visto por el enemigo.

Aquí vemos a un soldado de aviación, perfectamente adaptado a las particularidades del terreno, disparando contra el enemigo por medio de un telescopio apuntador

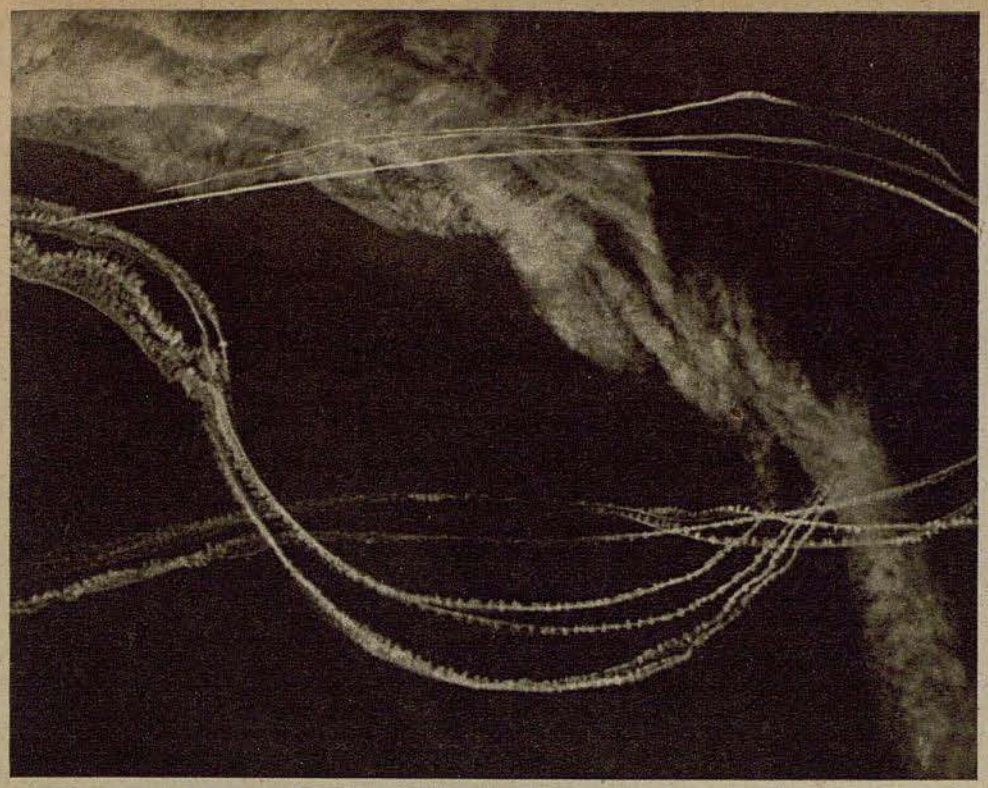


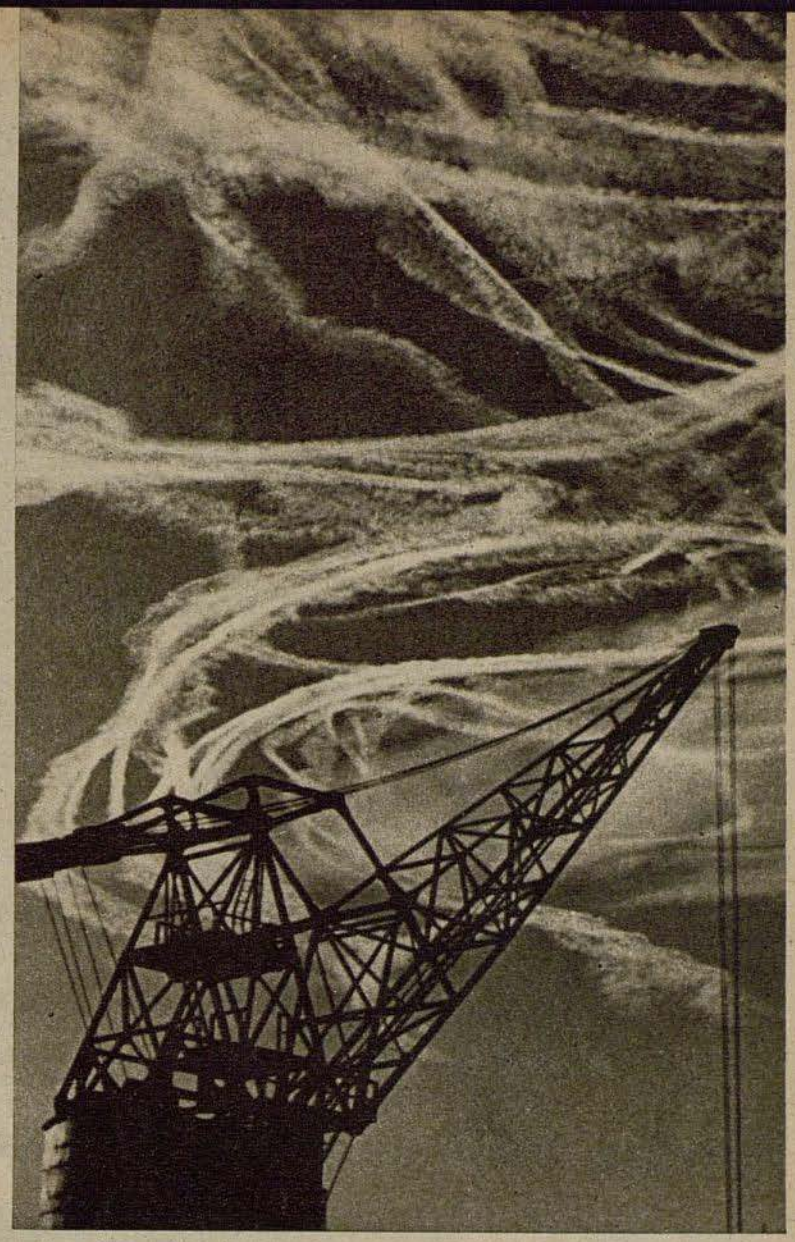


El jefe de grupo sigue con gran atención los movimientos del enemigo en el terreno de en frente

Fotos PK Corresponsal de guerra Kurth (Wb)

A la izquierda: Es casi imposible distinguir a estos tiradores que, perfectamente camuflados, esperan la orden de lanzarse al ataque

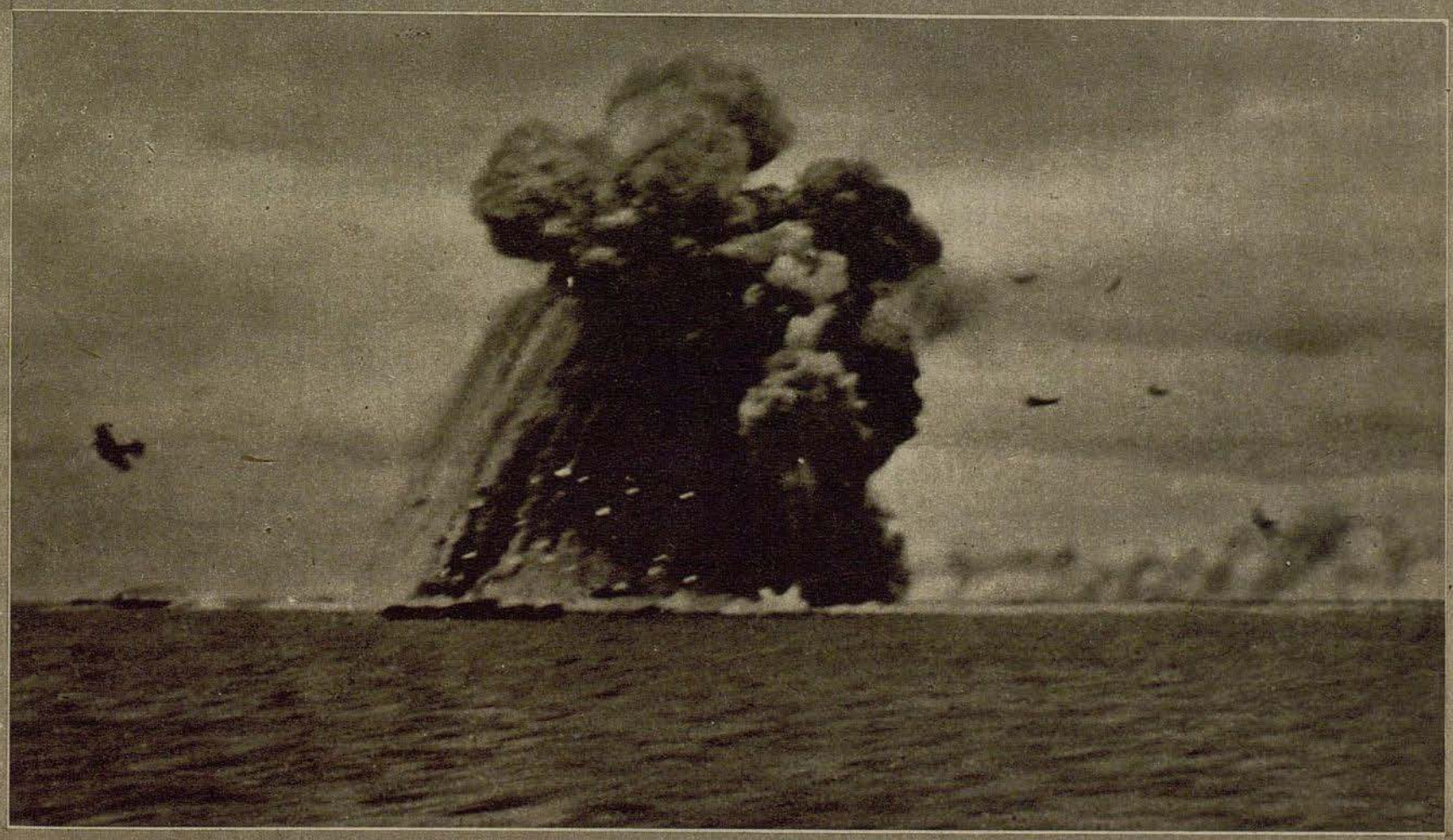




Huellas del combate aéreo

A una altura enorme, tan altos que los aviones parecen puntos diminutos, los cazas han trabado furiosa lucha a vida o muerte. Tras ellos quedan trazados los claros zurcos de la condensación, escritura aérea que parece grabar en el firmamento la fría guadaña de la muerte. Cuando ya se acalló el roncar de los motores y el tableteo de los cañones de a bordo, permanecen colgados del cielo los jirones de nubes, gallardos y extraños, despojos de una lucha librada a más de diez mil metros de altura. Poco a poco se van esfumando y se convierten en anchas cortinas y velos, que en ocasiones se mantienen horas seguidas flotando en el aire. — Las estelas de condensación detrás de los aviones se forman generalmente a alturas entre 8.000 y 10.000 metros. Las válvulas de los motores lanzan vapor de agua en la fría atmósfera, que no lo puede absorber por estar ella misma saturada de vapor de agua. El vapor de agua no absorbido se condensa alrededor de las partículas de hollín — los "núcleos de condensación" — también expulsadas por el escape, formando los largos jirones de nubes, los "jirones de condensación", que graban en el cielo la ruta que sigue el avión

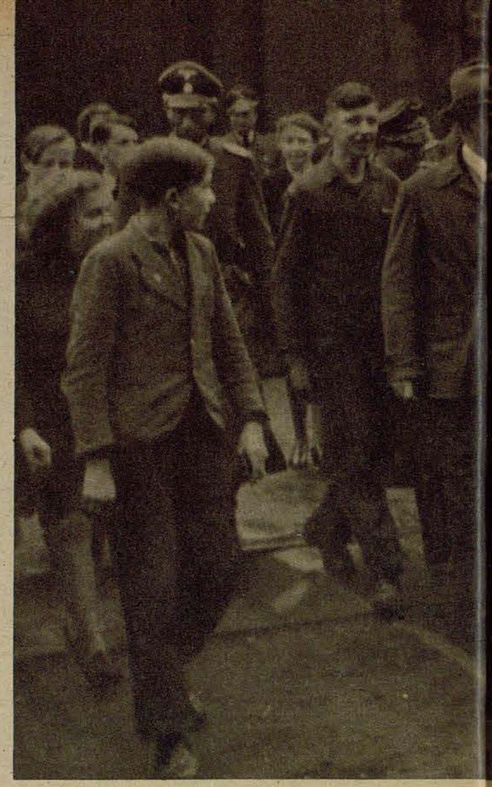
Fotos Luftwaffe



¡Blanco de lleno! Aviones torpederos alemanes han realizado un atrevido ataque en vuelo rasante contra un barco del abastecimiento enemigo. Un torpedo dió de lleno en el blanco. Con formidable detonación estalla el barco cargado de munición. Una negra nube de humo se eleva encima del agua, mientras el avión victorioso da la vuelta volando a ras del agua (a la derecha)

Foto Luftwaffe (Sch)









Los ingenieros y los encargados de una empresa de los armamentos informan al Mariscal del estadio de su producción

Con una pantalla de protección contra las chispas ardientes el Mariscal del Reich observa con interés el trabajo en los altos hornos de una empresa siderúrgica

Donde quiera que se presentó el Mariscal del Reich en las salas de maquinaria y herramientas, en las cantinas y en los patios de las fábricas, fué saludado con efusiva cordialidad por los obreros. Ninguno quería perder la ocasión de ver personalmente al Mariscal del Reich



El Mariscal del Reich inspecciona empresas de armamentos

Durante un viaje de inspección de tres semanas por Alemania meridional y occidental el Mariscal del Reich visitó numerosas empresas industriales. En fábricas de motores de aviación y de maquinaria, en fundiciones y empresas siderúrgicas y en las minas, el Mariscal del Reich, que conversó extensamente con jefes de empresa y con óbreros, pudo convencerse del aumento del rendimiento y del ejemplar espíritu de trabajo de los obreros y obreras de la industria. La población de las regiones del oeste, que tan castigada ha sido por los ataques aéreos terroristas, demostró, con las entusiásticas aclamaciones con que recibió al Mariscal del Reich, que continúa intacta su vitalidad y su fe en la victoria

Información gráfica para el ADLER del corresponsal de guerra Eitel Lange

El jefe de una fábrica de máquinas para herramientas explica a Hermann Göring el proceso de trabajo en la construcción de una pieza

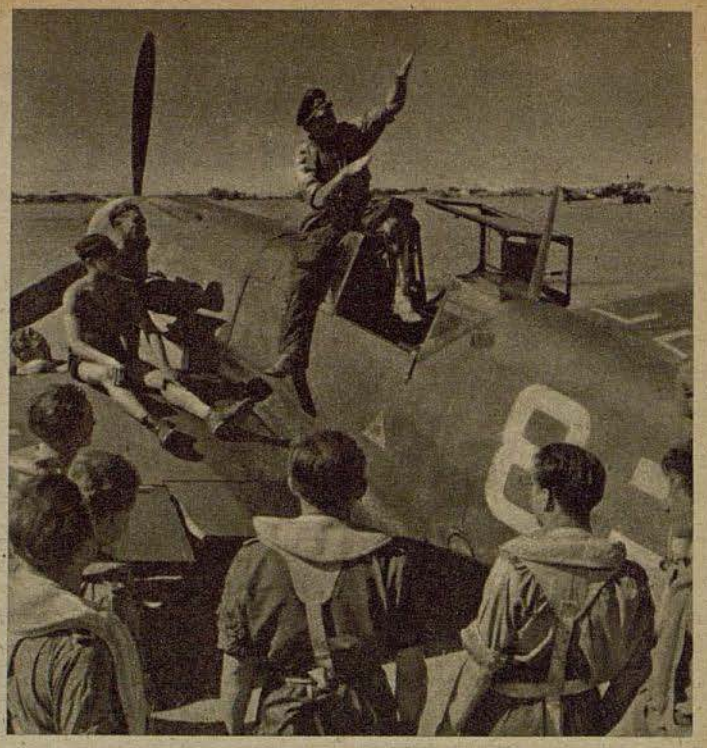




La alegría y una inquebrantable energía creadora se refleja en las caras de los obreros cuando, en salas y patios, ven a Hermann Göring entre las máquinas y los bloques de acero

A la izquierda: Un obrero de los armamentos ha abandonado por un momento su puesto de trabajo para estrechar la mano al Mariscal del Reich

Abajo: Desde este elevado puesto de observación los obreros pueden contemplar mejor al Mariscal mientras dedica palabras de agradecimiento al personal de una empresa



EL ULTIMO TOQUE

Los nuevos aviadores de caza poco antes de entrar en fuego

"¿Cómo debe atacar al enemigo un destacamente de Me 109?"—Cuando los nuevos cazas han pasado ya la instrucción, oficiales veteranos del frente les dan el último toque en una escuadrilla de suplemento. El capitán de la escuadrilla acaba de volar un "primor" ante los ojos de los alumnos y, para terminar, les da una lección de experiencia desde el improvisado púlpito



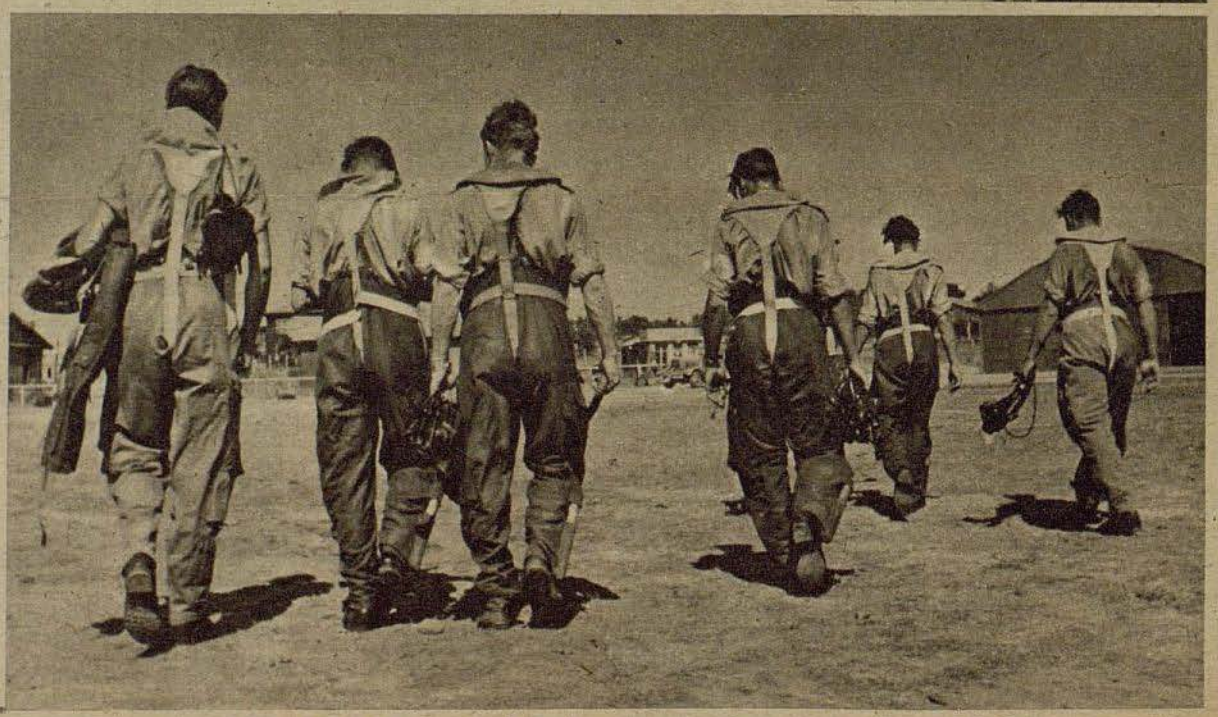
Fotos PK Corresponsal de guerra Seeger (Sc

A la derecha: El armero, que se desvive por ayudar a los futuros aviadores de caza, cargando las armas de a bordo de un Me 100



Sin teoría no hay práctica. Sirviéndose de pequeños modelos el veterano capitán de escuadrilla explica a los alumnos los diferentes métodos de ataque

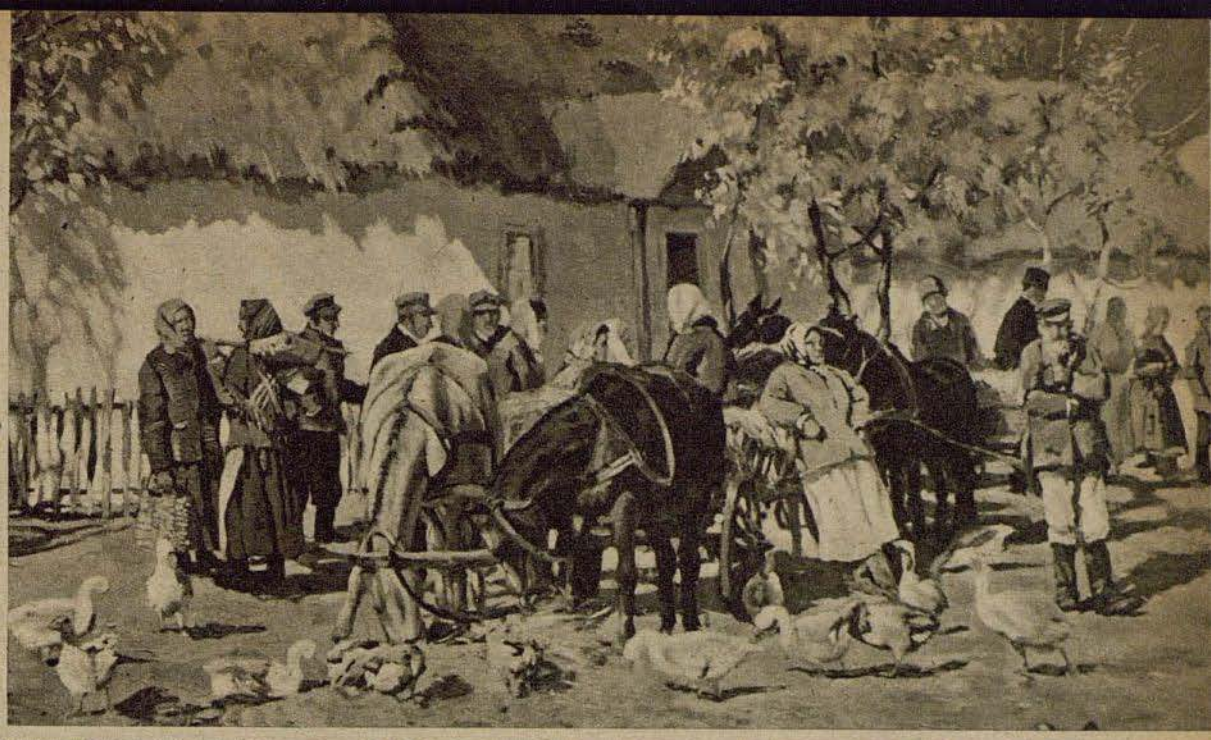
Abajo: Acaba de realizarse un vuelo ejemplar. Antes del aterrizaje el nuevo aviador de caza pasa en vuelo rasante por encima del campo, donde le espera el personal de suelo para felicitarle



Terminaron los ejercicios del día y los futuros pilotos se dirigen a los alojamientos. La jornada fué dura. También lo será la de mañana. Cuando los alumnos dominen por completo el difícil arte del combate aéreo podrán satisfacer su ansioso deseo de enfrentarse con el enemigo

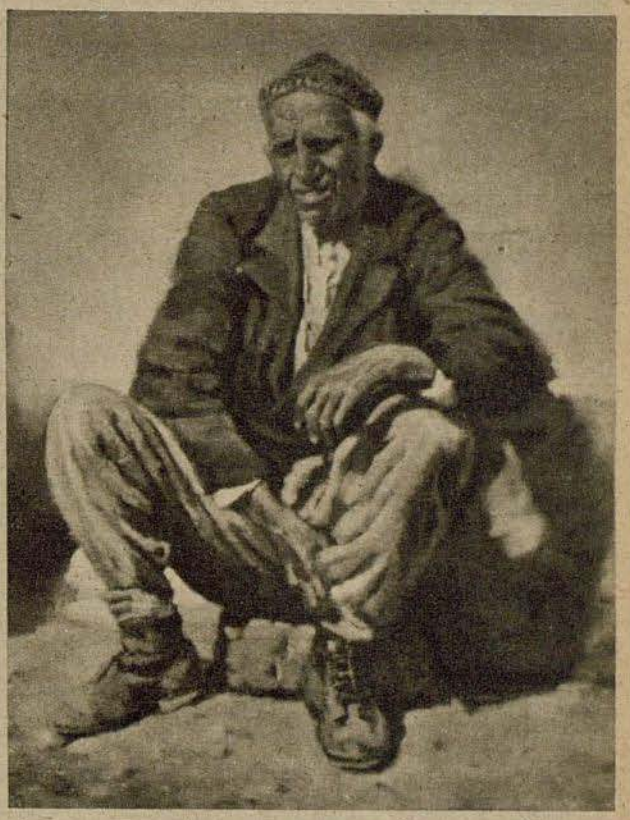
Un artista-soldado en el frente del este

En la galería Lange de Berl n se celebró recientemente una interesante exposición, en la que un joven artista, el sargento de aviación Willy Schmitt-Lieb, expuso obras ejecutadas durante su servicio en el frente del este. El novel artista — 22 años de edad — no posee otra preparación artística que los cursos de dibujo del plan de estudios del instituto de Würzburgo, su ciudad natal. Es un artista descubierto en las Fuerzas Armadas, que son las que han mostrado sus obras en exposiciones. Estas obras, que han sido expuestas en Berl n y Würzburgo, además de ser estudios pintorescos, son también un acertado reflejo de las condiciones en que se vive en el este

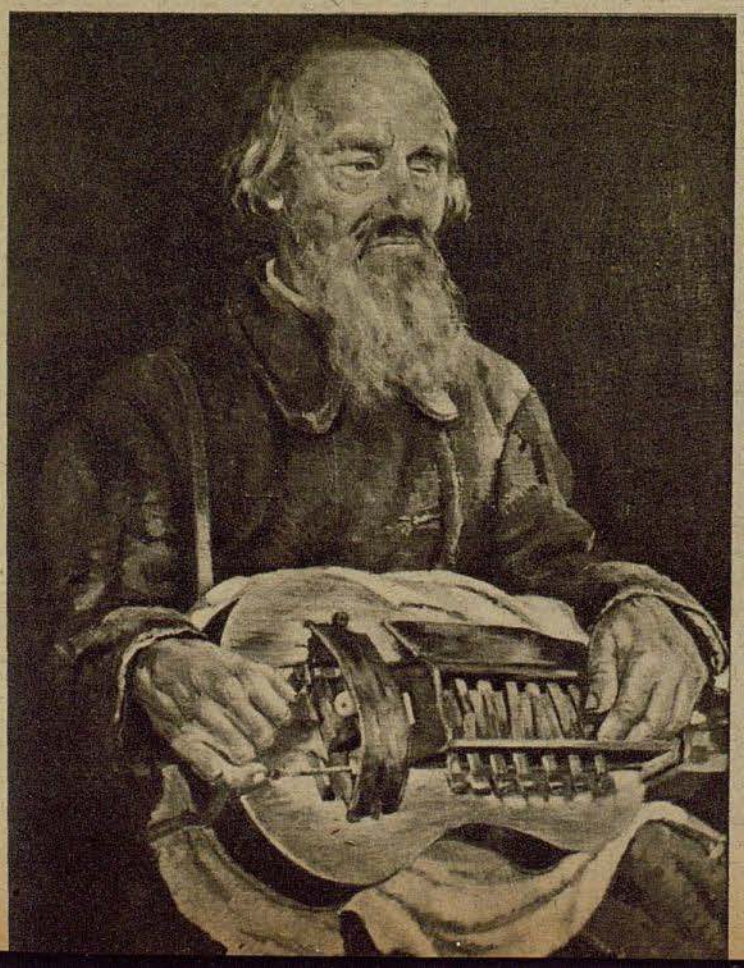




"Breve descanso" en el camino hacia la feria anual. Paisaje típico de la soleada Ucrania, una aldea entre Melitopol y Saporosye



"En la casa de los tártaros" — A la derecha: "Un azerbeiyan al borde del camino"





A la izquierda: "El tuerto de Kremianez". En sus pesadas manos sostiene la lira de madera, instrumento que casi ha desaparecido en la actualidad

"Aldea ucrania". Las míseras chozas están consstruídas casi exclusivamente de barro, estiércol y paja

Fotos: Servicio Gráfico Scherl (3), Atlantik (2)

Cuanto más dura es la lucha tanto más gloriosa es la victoria
Grillparzer



El commandante v. d. SCHULENBURG es condecorado con la CRUZ DE CABALLERO ante el batallón formado

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO



Coronel WOLFF



Capitán DIETRICH

El coronel Wilhelm Wolff, comandante de un regimiento de artillería antiaérea, se distinguió por su espíritu de sacrificio en las duras luchas de Stalingrado. — El comandante Conde von der Schulenburg, jefe de batallón en un regimiento de cazadores paracaidistas, detuvo, después de duras luchas ofensivas y defensivas contra un enemigo muy superior en número, una penetración del enemigo en el sector de Orel. — El capitán Dietrich, jefe de batería en un regimiento de artillería antiaérea, en el frente de Stalingrado resistió enérgicamente durísimos y continuos ataques soviéticos y destruyó 36 tanques enemigos. — El capitán Roell, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, atacando temerariamente destruyó gran cantidad de material de guerra enemigo. — El capitán Pape, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, operando con su escuadrilla hundió varios grandes barcos y destruyó numerosos talleres en astilleros y otras instalaciones de importancia bélica. No regresó de un vuelo emprendido en el frente del este. — El capitán Lorenz, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, a pesar de las difíciles condiciones de vuelo en el extremo norte y pese a la intensidad de la defensa, realizó acciones de alto mérito militar. — El teniente Langhart, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, se distinguió especialmente en el sitio de Sebastopol y en la dura lucha de defensa en el gran arco del Don. Murió heroicamente en un difícil ataque en vuelo rasante. — El teniente Skrzipek, piloto en una escuadra de bombardeo, destruyó 22 trenes-transporte, 45 aviones en el suelo y obtuvo tres victorias aéreas. — El alférez Badum, piloto en una escuadra de caza, derribó 54 aviones. Murió heroicamente en el frente africano. — El brigada Weirauch, piloto en una escuadra de stukas, destruyó dos torres artilladas del fuerte Stalin de Sebastopol, destruyó un tren blindado y seis tanques y hundió dos barcos. — El brigada Litjens, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 30 victorias aéreas. Pese a la grave herida recibida, a consecuencia de la cual perdió un ojo, derribó 6 aviones enemigos en el frente africano. — El brigada Kociok, piloto en una escuadra de cazas nocturnos, derribó 32 aviones enemigos en combates aéreos nocturnos y otros 12 durante el día. Se distinguió también pilotando destructores aéreos. Murió en el frente del este sin haber sido nunca vencido por el enemigo.— El brigada Trenkel, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 76 victorias aéreas, casi todas ellas en lucha contra bombarderos soviéticos fuertemente escoltados.



Capitán ROELL



Capitán PAPE



Capitán LORENZ



Teniente LANGHART †



Teniente SKRZIPEK



Alférez BADUM †



Brigada WEIHRAUCH



Brigada LITJENS



Brigada KOCIOK †



Brigada TRENKEL

Fotos PK.: Corresponsales de guerra Dahm, Figlhuber (Sch 2), Scherl-OKW (5). Fotos Heimbuher (Sch 2), Strauch (Wbl), Weltbild (1), Privat (2)

PAUL STEINFURTH

Un estado endos continentes

La nueva Turquía a los 20 años – El milagro dea resurrección después del desmoronamiento y la decadencia

Han transcurrido cuatro lustros desde que la genial obra de constitución de un estado emprendida por Kemal Atatürk culminó en la proclamación de la "Türkiye Gümhuriyeti" — la República Turca



El agradecido pueblo turco dedicó ya en vida a Kemal Bajá, el creador de la Turquía moderna, una estatua ecuestre, que se levanta en el corazón de Angora, la nueva capital

Difícil sería imaginarse un tráfico más denso, apresurado e intenso que el que reina en el puente de Galata que une el barrio europeo Pera con el barrio de Estambul, que es mucho más interesante y más típicamente turco. La continua corriente de autos, que corren dando estridentes bocinazos, los chirriantes tranvías, el hormiguero de peatones, muchos de ellos con cargas que no caen de sus espaldas por un prodigioso alarde de equilibrio, hacen que el forastero se encuentre de repente en medio de un ambiente desconcertante, al que no es fácil acostumbrarse. Parece que esta ciudad continúa siendo todavía la

"Feria de los cuatro puntos cardinales"

como antiguamente se le llamaba en el floreado lenguaje del Oriente. Desde esta ciudad fué regido durante siglos el mayor imperio del mundo. En la nueva Turquía ha debido Estambul ceder a Angora la dirección política. Sólo en los calurosos días del verano, cuando la inclemencia del clima en la estepa anatólica hace indispensable la acción refrescante de las brisas marinas, se refleja en el presente el gran pasado político. Cuando el elegante yate del presidente del estado se mece en las olas del Bósforo frente al magnífico palacio Dolmabagdsche se podría creer que nos hallamos todavía en aquella época de esplendor. La ilusión es sostenida por visitas de diplomáticos, recepciones, conferencias ministeriales. Mas no pasa de ser una ilusión. Una vez transcurridas estas semanas de actividad política; Estambul, la antigua "Feria", tiene que conformarse con ser una gran ciudad comercial. Verdad es, que es la mayor y más importante de Turquía. Estambul es y será siempre una ciudad original: sus pies se afirman en dos continentes diferentes, Europa y Asia. Ninguna otra ciudad del mundo se encuentra en situación igual. Por su situación Estambul es una imagen simbólica del estado turco. Todos sabemos que los turcos modernos se sienten orgullosos de Angora. Mas también la república turca se extiende por dos continentes. La parte de allende del Bósforo pertenece a Europa. En la parte europea el puente de Galata desemboca en una amplia plaza, en la que se encuentra una de las mezquitas más hermosas, la mezquita de la madre del sultán. Aunque fué construída hace trescientos años el pueblo continúa llamándola "la mezquita nueva". Cuando uno pasa el puente, entre los vapores del Bósforo a la izquierda y las númerosas lanchas del Cuerno de Oro a la derecha, parece que la mezquita nos recuerde suavemente la eternidad de la vida. Los hombres corren, se apresuran, mas el tiempo parece haberse parado. El contraste no puede ser más violento. Es la expresión de un mundo.

„La ciudad eléctrica" en la estepa

Desde el puente de Galata el vaporcito tarda una media hora escasa para llegar a Haidar Bajá. Aquí es donde muchos viajeros pisan por primera vez el suelo de Asia. Haidar Bajá es también un lugar importante por comenzar allí el ferrocarril de Bagdad. El expreso de Anatolia sale de la estación a las seis en punto de la tarde. Mientras todavía es de día, el expreso corre por las tierras llanas del golfo de Ismid, y el viajero contempla admirado la magnífica puesta de sol detrás de la isla del Príncipe. A la mañana siguiente despierta el viajero a mil metros de altura, en las montañas de la estepa anatólica. La escena ha cambiado por completo durante la noche. La luz y los colores de este amplio paisaje brillan de modo propio y nuevo. Las aldeas de casitas diminutas con tejados planos se pegan medrosas a las pedragosas vertientes. Después de haber pasado Tschiflik, la gran hacienda modelo del país creada por Kemal Atatürk, la línea describe un gran arco hacia la derecha, y de repente aparecen a nuestra vista las tres colinas sillares, en las que se halla la capital de la nueva Turquía. La primera impresión que producen es la de hallarse frente a una fantástica decoración, en cuya autenticidad cuesta trabajo creer. Mas cuando el tren entra lentamente en la grande y moderna estación, no se puede dudar ya de la realidad del paisaje.

Estamos en Angora: calles anchas, edificios oficiales, palacios bancarios, casas modernas, magníficos parques e instalaciones urbanas, todo construído a base de buenos planes y sólido material. Universidad, instituciones científicas, institutos de investigación, escuelas, el ayuntamiento, grandes salas de exposición, museos, el edificio de la Gran Asamblea Nacional, hoteles — en todo se pensó, y todo ha sido construído en los cuatro lustros transcurridos desde que — el 13 de Octubre de 1923 — se aprobó la ley que elevaba a Angora al rango de capital del país. Fué necesario realizar muchas obras que, aun cuando no llamen la atención al visitante superficial, presentaban dificultades casi insuperables, por ejemplo la conducción de aguas, que fué calculada para una población doble de la que actualmente tiene la capital. El problema más difícil, suministrar agua a una capital construída en la estepa, ha sido resuelto del modo más satisfactorio. Angora no ha conocido la época del gas. Es una "ciudad eléctrica". La electricidad se emplea con reflexión y economía: no hay tranvías, el motor ha sustituído a los rieles.

Angora no está todavía terminada. La guerra empuja hacia primer plano los problemas de la existencia física, exige que se empleen todos los medios para la defensa y ha obligado a suspender las obras de construcción. Pero es ya digno de admiración lo que se ha creado hasta ahora. Por nuestra parte, estamos orgullosos de que arquitectos, ingenieros y artistas alemanes colaboraran en esta obra. Algún día se reanudará el trabajo.

El "secreto nacional" de Atatürk

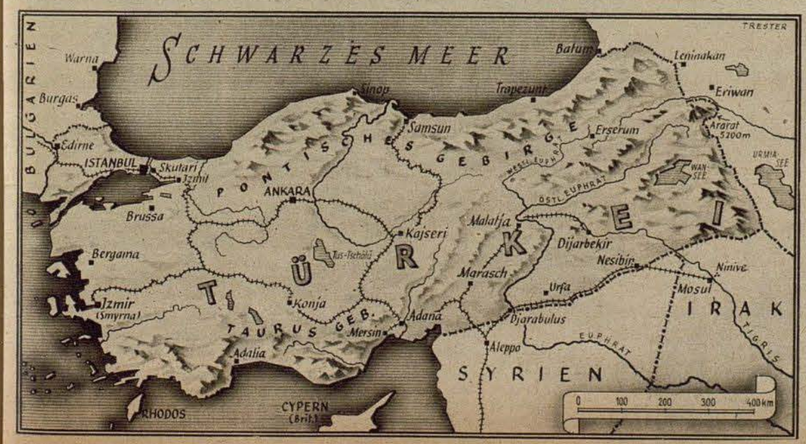
Para comprender el espíritu de la moderna Turquía es necesario hacer una comparación entre Estambul y Angora. Lo primero que el observador se pregunta es que razón habrá existido para trasladar la capital de la antigua Constantinopla a las montañas anatólicas. Esta pregunta la contestó el mismo Kemal Atatürk. Decidió el traslado cuando todavía no había subido al poder. El general Kemal Bajá fué llamado por el sultán para rendir informe. El imperio otomano pasaba por días difíciles, tanto más difíciles cuanto el soberano pensaba, ante todo, en los intereses de su casa. Durante la conversación el general miraba por la ventana y veía los amenazadores cañones de los barcos del inglés vencedor. En el cuadro que a sus ojos se ofrecía se compendiaba toda la impotencia del moribundo imperio otomano. Y en aquel momento comprendió que había dejado de ser exacta la opinión de que Constaninopla era, por el agua que la rodeaba, una de las ciudades mejor protegidas del mundo. Comprendió también que era preciso crear una nueva capital absolutamente turca, sin infiltraciones de los pueblos del Levante. Según una tradición turca — y Atatürk era la encarnación de las buenas tradiciones — las grandes cosas deben madurar, mas una vez maduras basta en ocasiones un breve momento para tomar una decisión fulminante. Así sucedió aquella vez.

En una interview concedida hace veinte años Atatürk habló de un "secreto nacional" que llevaba él en su conciencia y que en el momento oportuno pensaba utilizar en bien del organismo social del pueblo turco. Pensando en estas palabras y en el curso que tomaron los acontecimientos, se puede suponer que cuando el general Kemal Bajá contemplaba los cañones de los barcos ingleses tomó la decisión de erigir no ya una nueva capital sino también un nuevo estado. Aun más. Del nuevo estado forman parte todas las reformas, que Kemal consideraba como una especie de revolución continua, relativas a todo el organismo social del pueblo turco. El camino a recorrer era largo. El sultanato, podrido ya hasta sus fibras más internas, fué sustituído por la república turca. Con la disolución del califato la teocracia retrógrada fué sustituída por un espíritu moderno de comunidad, que barrió las anticuadas tradiciones de los libros eclesiásticos poniendo en su lugar concepciones jurídicas modernas. La educación de la juventud y la instrucción pública se separó de los claustros y escuelas coránicas, y la enseñanza fué organizada a la europea. Se trabajó incansablemente para eliminar del idioma turco todas las voces persas y arábigas. Se suprimió el alfabeto árabe y se implantó el latino, y sucedió en más de una ocasión que, en sus viajes por el interior del país, el propio presidente de la república y creador de la nueva Turquía tomaba la tiza de manos del maestro de aldea y daba personalmente una lección de abecedario al maestro y a sus alumnos.

El sombrero europeo símbolo del progreso

Ya que hablamos de estos viajes no podemos silenciar una escena que ha llegado a ser famosa. Cada vez que el jefe del estado anunciaba un "viaje a provincias", se sabía ya que iba a suceder algo nuevo, sea un discurso impresionante sea una nueva reforma. Un día que Atatürk prohibió que le acompañaran a la estación para despedirle, iba el pueblo a ser testigo de una innovación inaudita: en este viaje el presidente se presentó por primera vez al pueblo sin fez, tocado con sombrero europeo. Esto que, al parecer, era una pequeñez, constituía una innovación revolucionaria. El clero islámico protestó indignado, ya que el fez era la prenda que imponía el rito, por permitir tocar el suelo con la frente durante los rezos. La insignificante cuestión del sombrero se convirtió de repente en una cuestión nacional: el sombrero fué el distintivo del progreso y de la fidelidad al estado, el fez el de la reacción. Este ejemplo demuestra la tenaz lucha diaria que Atatürk tuvo que librar para conquistar el alma de su pueblo. Actualmente la gorra sencilla es la prenda más usada en los pueblos de Anatolia para cubrirse la cabeza. La visera se puede colocar fácilmente en la nuca, y de este modo se da a Dios lo que es de Dios.

Se tendrían que escribir muchas páginas para enumerar todas las reformas de Atatürk. Una de las más trascendentales fué sustituir el harén islámico por el matrimonio europeo. Mas aun limitándonos al ejemplo





Al llegar a Angora, la Avenida de la Estación proporciona al forastero la primera impresión de la joven capital de la nueva Turquía. Esta metrópoli política, que la energía de Atatürk erigió en la estepa anatólica, con sus calles anchas y su plan de construcciones, está en pleno crecimiento. Figuran en los planos todas las instalaciones modernas de tráfico y de higiene

Fotos: Archivo gráfico Scherl (1), Colección Seiler (1)
Dibujo cartográfico Trester

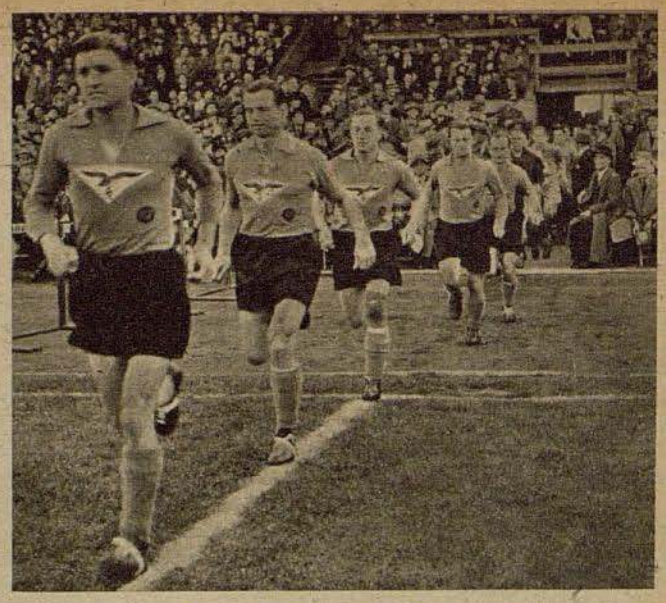
del fez y de la gorra se ve ya que también en muchos otros aspectos ha entrado en un nuevo estadio la transformación interna de Turquía. Atatürk revolucionó la vida turca. Murió el mes de noviembre de 1938. Con su sucesor, Ismet Inönü, que fué íntimo colaborador de Atatürk y jefe del estado mayor en las batallas decisivas de la lucha por la liberación, comenzó en la revolución la nueva fase de conservar y consolidar la herencia. ¡Misión también difícil y peligrosa!

El abecé de la política exterior

Los observadores que han seguido paso a paso esta profunda transformación la han calificado a menudo de "el milagro turco". En realidad la resurrección después del desmoronamiento de 1918 es un proceso extraordinario en la historia de Turquía. Su base fué la genialidad y fuerza de voluntad de Kemal que supo sustituir una idea imperial ya caducada por un estado nacional, y organizarlo de manera que pudiera recuperar el tiempo perdido e incorporarse a la vida moderna de nuestra época. Está intención significa, en todo caso, una "marcha hacia el occidente", declarar conscientemente que se quiere pertenecer a Europa y su progreso. "Procedemos de Asia y nos hemos convertido en europeos", escribió recientemente un gran periódico turco. La dirección del estado turco, por su parte, no ha dejado duda alguna sobre su deseo de ser considerado como europea. Esta intención ha sido debidamente subrayada por la reconstrucción iniciada en todos los sectores, especialmente en el de la defensa nacional.

Se opina en general que si Turquía — que todavía se halla en plena labor de reconstrucción — participara en la guerra correría el riesgo de perder mucho sin tener la posibilidad de ganar nada. Es por esta razón que figuran dos principios fundamentales en el abecé de la política exterior turca: el primer principio se basa en las experiencias hechas con la tendencia expansionista de Rusia en las riberas del Mar Negro y en dirección al "mar caliente". La historia demuestra que la "expansión hacia los estrechos" no es una frase sino el mayor de los peligros que amenazan a Turquía. Alemania está librando una lucha encarnizada con la tendencia expansionista del enemigo mundial Núm. 1. Es por esta razón que el bienestar de Turquía dependerá siempre de sus buenas relaciones con Alemania, con la potencia que quiere crear una Europa nueva y libre, la Europa por la que en su revolución se ha decidido Turquía, a pesar de ser un estado situado en dos continentes.





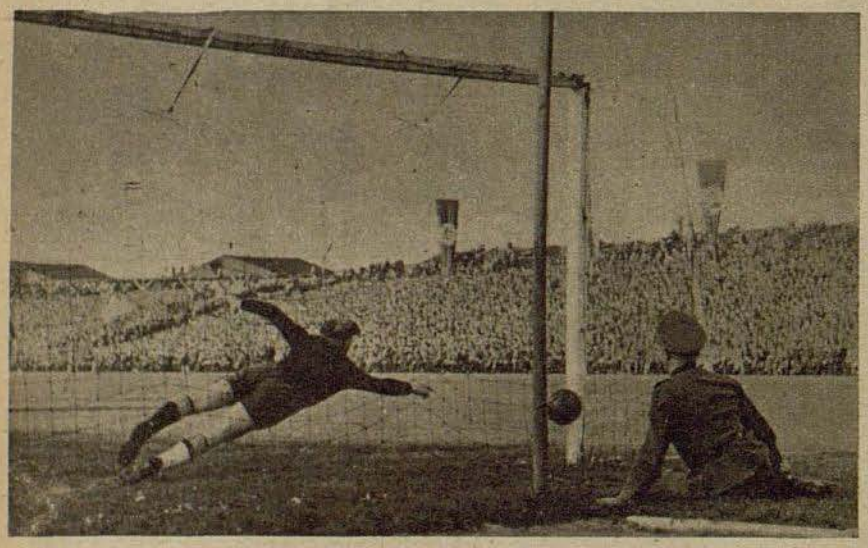
El equipo de fútbol del Luftwaffen-Sportverein de Hamburgo ha sido, por su brillante clasificación, la gran sorpresa de la Copa Tschammer. El equipo, que se formó hace once meses, ha llegado a la final, en la que, después de una prolongación, ha sido difícilmente vencido por 3 a 2 por el Vienna. En la foto vemos a los artilleros de la DCA de Hamburgo entrando en campo de Stuttgart. Presenciaron el encuentro 40.000 espectadores

Fotos Sportbild-Schirner

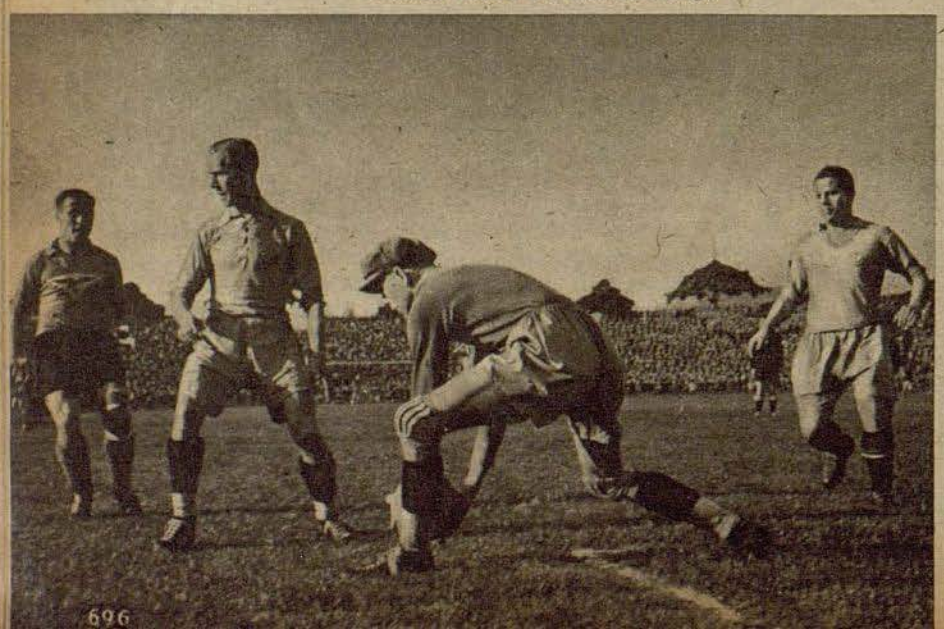
A la izquierda: El medio centro hamburgués Gärtner (a la derecha), uno de los mejores jugadores de su equipo, corta un ataque de Fischer, delantero centro del Vienna

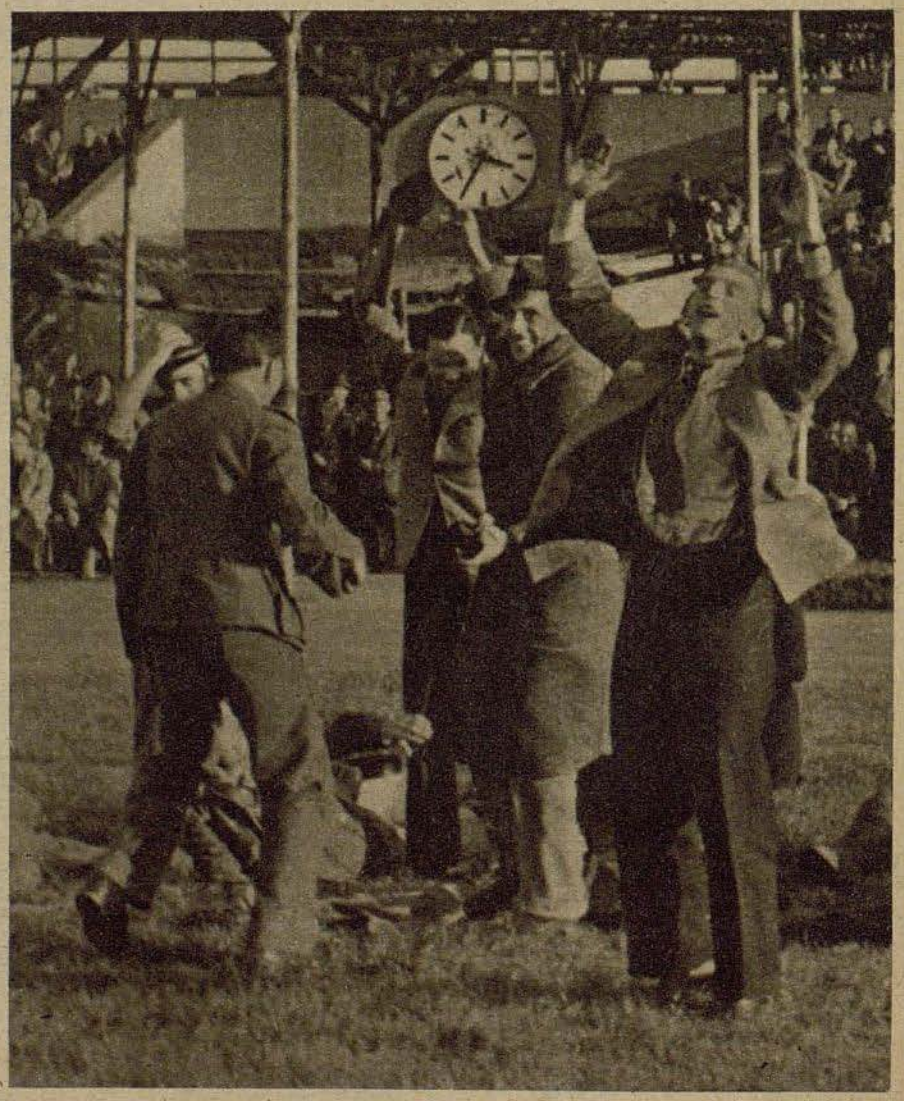
LA EMOCION DEL DEPORTE

La final de la Copa Tschammer



El primer tanto del Vienna: A pesar de su estirada el guardameta de la Luftwaffe (Jürissen) no puede detener el duro y exacto tiro con que Decker ejecuta la falta cometida dentro del área de castigo





A juzgar por el entusiasmo de los aficionados se trata de un momento muy emocionante del juego

El guardameta del Vienna, Schwarzer, salva con decisión una situación crítica. Sus zagueros, Bartoli (a la izquierda) y Kaller, se limitan a contemplar la parada

PRELUDIO EN BIRMANIA

Desfila el ejército nacional indio





El presidente de ministros japonés, general Tojo (a la izquierda) y el jefe del gobierno independiente de India, Bose, presenciando en Singapore el primer desfile del nuevo ejército nacional indio. Después de declarada la guerra a la Gran Bretaña y los Estados Unidos, el nuevo ejército colabora con las fuerzas japonesas en las operaciones. Tailandia es el tercer aliado en esta lucha. El presidente del gobierno japonés, Tojo (foto de la izquierda), y el jefe del gobierno tailandés, Song-Khram, inspeccionando las fuerzas tailandesas en Bangkok

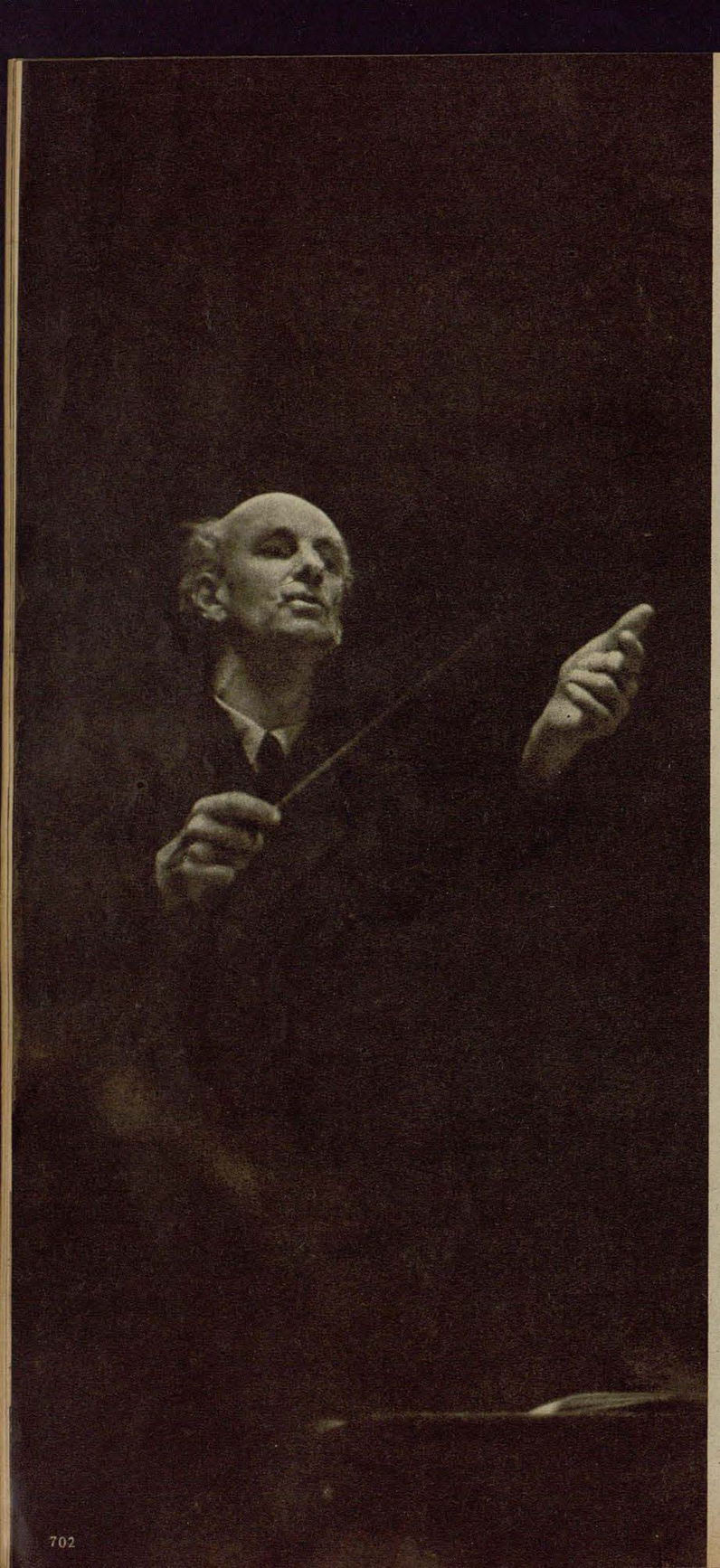
Fotos Domei

Abajo: El desfile del ejército nacional indio ante su jefe Bose y el jefe del gobierno japonés es un preludio simbólico de la concentración de las potencias de la Gran Asia contra el enemigo común: Inglaterra



Muchachas birmanas se convierten en enfermeras. Birmania, el país en que se concentran los ejércitos, no permanece inactiva. Toda la población colabora en la obra que debe culminar en la independencia absoluta. Los continuos ataques aéreos británicos contra los barrios urbanos de las ciudades han obligado a organizar rápidamente personal sanitario. Se han presentado voluntarias miles de jóvenes birmanas

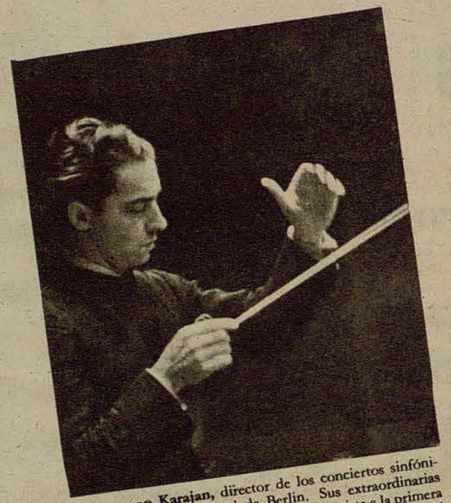




LOS MAGOS DE LA BATUTA

Destacados directores de orquesta alemanes

La vida musical alemana no ha sido perturbada por la guerra. El mundo de las notas, inagotable fuente de belleza, placer y recogimiento, irradia diariamente de las obras de nuestros grandes maestros la misteriosa energía que comunica a millares de oyentes, que le deben un apoyo moral para superar las duras exigencias de la lucha del trabajo en la retaguardia, y un profundo conocimiento de los inapreciables tesoros culturales de la nación. El centro de esta vida musical lo constituyen las óperas y los grandes conciertos sinfónicos de las principales orquestas alemanas en las salas de audiciones y en la radio. Gran número de famosos directores de orquesta garantizan el elevado nivel artístico de estos conciertos. Su genialidad y su maestría técnica inculcan un carácter particular a las orquestas que dirigen, despertando en ellas el afán de superación en la interpretación de las creaciones de nuestros maestros inmortales. Nuestras fotografías presentan a algunos de los directores de orquesta alemanes más conocidos



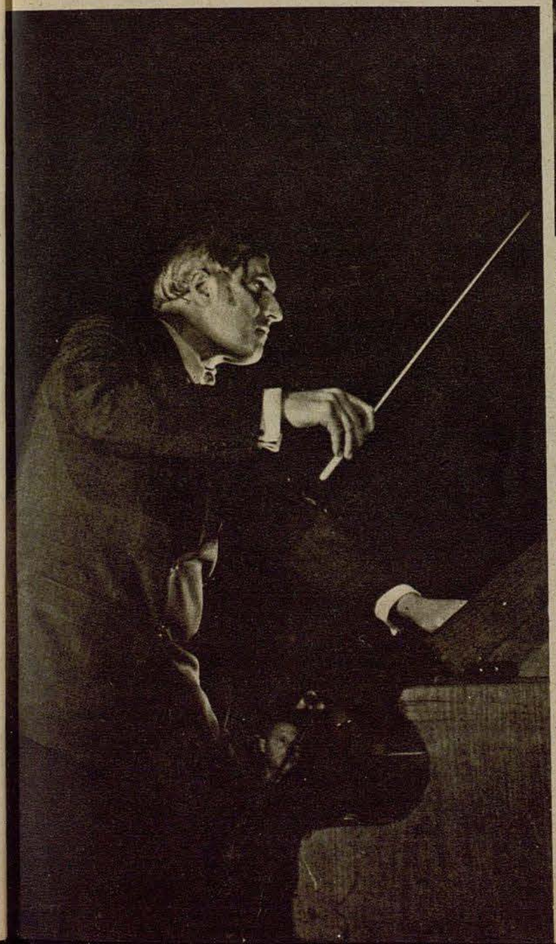
Herbert von Karajan, director de los conciertos sinfónicos de la Opera Nacional de Berlin. Sus extraordinarias cualidades elevaron rápidamente al jóven artista a la primera fila de los directores de orquesta alemanes. Severidad ascética y exaltación elemental son los dos polos de su vida musical. En lo que a las partituras se refiere posee una memoria excepcional

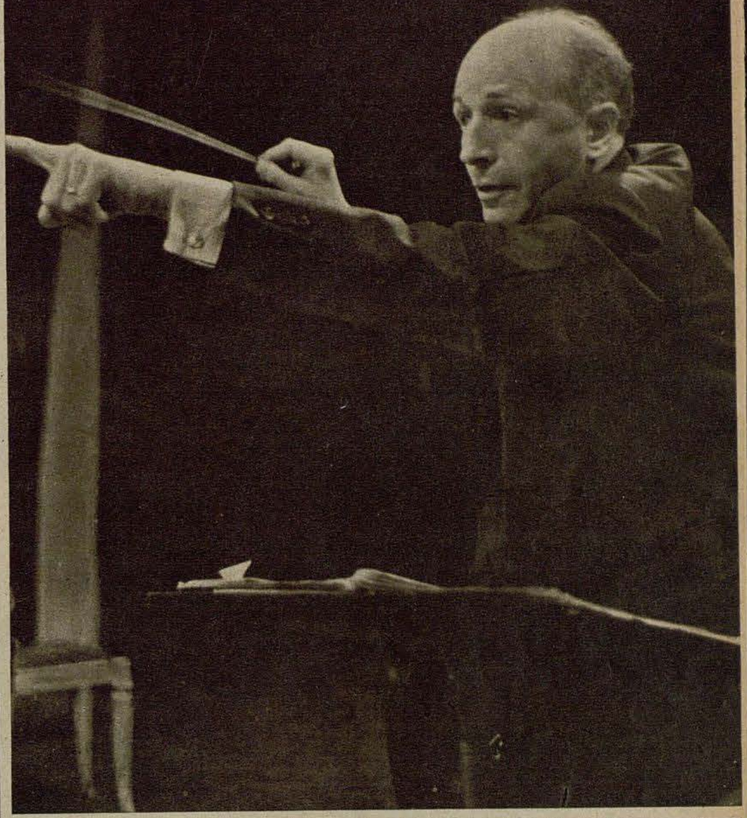
Foto Willott



Profesor Hermann Abendroth, director de la orquesta de la "Sala de Conciertos" de Leipzig. Es un profundo temperamento musical y un virtuoso maestro de la técnica de la orquestación

A la izquierda: **Dr. Wilhelm Furtwängler,** el mundialmente famoso director de la Orquesta Filarmónica de Berlin, con la que ha obtenido grandes triunfos en todos los países cultos. Una rara y genial combinación de espiritualidad y temperamento es la característica de su inimitable arte





Carl Schuricht, el conocido director de los conciertos sinfónicos de Wiesbaden. Ha dirigido también numerosos conciertos en Holanda. Enérgico y dinámico, interpreta también con gusto la música contemporánea

A la izquierda: **Profesor Clemens Krauss,** director de la orquesta de la Opera Nacional de Munich y presidente artístico del "Mozarteum" de Salzburgo. Su fino sentido del ritmo y del colorido hacen que sea uno de los mejores intérpretes de Richard Strauss

Fotos Hilde Zenker

A la derecha: **Eugen Jochum,** director de la orquesta del estado en Hamburgo. Es uno de los mejores intérpretes de Bruckner



LA MODA EN EL CINE



Fotos
Hubs e Ilse Flöter
(Ufa)

Schulze-Biebernell, un nombre muy conocido en todos los círculos alemanes y europeos relacionados con las creaciones de la moda. La elegancia de las líneas, las felices combinaciones de colores, y la harmonía entre el paño y el corte, son la sólida base de la fama que gozan las creaciones de esta casa. No es, pues, extraño que el cine se haya asegurado la colaboración del conocido salón de modas. — La señora Kiki Schulze (a la izquierda) subraya, con su inimitable arte de exhibición, el buen gusto y distinción de los modelos de su esposo

La moda, esta hija caprichosa y voluble de la cultura, que cumple una misión de importancia, mas no vital, en la vida humana, debe necesariamente desempeñar un modesto papel en época de guerra. Pero aun hoy conserva sus derechos, ya que, ni aun en las épocas duras, quiere el hombre de la gran ciudad renunciar a los pequeños y variables encantos que la moda brinda. En el cine continúa ocupando el primer plano, y es tanta su importancia en este sector, que casi cada película presenta un aspecto determinado de la moda, en el que — !cómo podría ser de otra manera! — la mujer es el principal personaje. Es éste un capítulo voluble, mas que no carece de importancia. Nosotros no podemos olvidar que las creaciones de la moda son una parte de la economía alemana que cada día es más apreciada en todo el mundo

Adele List, la gran modista vienesa que se ha hecho cargo de la misión de "cuidar" a las actrices de cine. Con su fino sentido del gusto sabe adaptar los modelos al tipo de la interesada y a los rasgos de su fisonomía. En la foto de abajo vemos una gorra de tarde puesta muy hacin atrás dejando completamente libro la frente. — Abajo, a la derecha: Hilde Krahl, una de las actrices cinematográficas alemanas mejor dotadas, que en la nueva película "Ensueño" de la Ufa representa el papel de la esposa del gran compositor Schumann. El modelista Alfred Dücken creó, con certero compenetración, los modelos de los vestidos para su papel, los que, aun respondiendo al estilo de la época, han sido, en lo posible, adaptados al sentido que actualmente se tiene de la moda





Jenny Jugo, una de las figuras más caprichosas de la pantalla alemana. En su última película, "La esposa", viste un traje pespuntado y se toca con pintoresco sombrero de plumas de avestruz, sobre el que ha colocado ligero velo



Hannelore Schroth, como toda verdadera actriz de teatro procura, naturalmente, adelantarse a la moda. La peletería Bisegger creó un abrigo de piel de guanaco para una de sus nuevas películas



18 horas prisionero de los ingleses

Mi único pensamiento era: huída a todo precio. — Tanques ingleses me ayudaron involuntariamente. — A salto de mata. — Tres días y medio perdido en campo enemigo

Por el corresponsal de guerra Wolfgang Küchler

El alférez Wolfgang Küchler, que tantes veces ha escrito para los lectores del Adler, fué hecho prisionero por los ingleses durante las luchas de Italia meridional. En este relato que publicamos a continuación habla por primera vez de sí mismo y nos cuenta como consiguió escapar después de 18 horas de cautiverio

PK Si no viera con mis propios ojos a estos cuatro ingleses armados hasta los dientes, que dan vueltas a nuestro alrededor con cara adusta, creería que estoy soñando o soy víctima de absurda alucinación, de cuya desagradable impresión me libraré al despertar. Mas la realidad es que algunos soldados alemanes, que fueron hechos prisioneros por los ingleses en los combates librados por la posesión de L., se hallan sentados en el suelo absortos en sus propios pensamientos. Nos queda, empero, el consuelo de haber hecho sudar al tommy. Nos sentimos orgullosos al pensar en el respeto que los ingleses deben sentir ante los soldados alemanes, al comprobar que su moral no ha sufrido lo más mínimo después de largos meses de encarnizada lucha. De no ser así no habrían empleado tantos tanques para arrollar nuestra posición, que a modo de estrecha lengua de tierra penetraba profundamente en las líneas enemigas.



. . . El aire se llena de silbidos ululantes. Tiemblan las paredes, las sillas ruedan por el suelo, caen a pedazos los cristales de las ventanas. Algunos tommies se tiran al suelo con la rápidez de un rayo

Este respeto explica que lanzaran masas de infantería al ataque contra nuestras escasas fuerzas; las fuerzas atacantes eran diez o doce veces superiores en número a los granaderos blindados y paracaidistas que nosotros teníamos en L. y sus alrededores. El ataque contra L. no fué para ellos un paseo sino una marcha sangrienta, en la que muchos se quedaron por el camino. Los pocos soldados alemanes que pudieron hacer prisioneros no podían compensar el elevado precio que pagaron los vencedores.

Estamos ocupados con estos pensamientos cuando de repente llega a nuestros oídos la conocida melodía de muchos motores de aviación roncando a la vez. El aire se llena de silbidos ululantes. Tiemblan las paredes, las sillas ruedan por el suelo, caen a pedazos los cristales de las ventanas. Algunos tommies se tiran al suelo con la rapidez de un rayo. También nosotros nos agachamos instintivamente. Continúan los silbidos y aullidos en el aire. Caen nuevas bombas y se suceden las explosiones. Algunas bombas estallan muy cerca del lugar en que nos hallamos, pero, afortunadamente, ninguna toca la casa . . .

Algunos segundos más tarde entran en la habitación nuevos soldados ingleses que, con marcada agitación, hablan gesticulando con sus camaradas. Afino el oído. Antes declaré a los ingleses que desconocía su lengua. Hablan despreocupados, en la seguridad de no ser comprendidos por los prisioneros alemanes. Mi precaución fué justificada, pues la conversación que escucho es por demás interesante. La aviación británica se ha dado el gustazo de extender una alfombra de bombas sobre la localidad L., que está ya en poder de la infantería inglesa, abriendo nuevas y profundas heridas en los edificios que aun quedaban en pie. Los soldados ingleses se quejan amargamente de sus aviadores, que les han matado o herido de gravedad a muchos camaradas. Uno de los infantes opina con ironía que, al parecer, la vida de retaguardia que los compañeros de la aviación británica hacen muy lejos de las líneas de fuego debe enturbiarles los ojos, y después no pueden apuntar.

Ignoro si los tommies de L. tuvieron nuevas sorpresas de esta clase, ya que poco más tarde — serían las cuatro de la tarde — nos transportan hacia una zona menos peligrosa de retaguardia. Durante el interrogatorio a que se nos somete en el cuartel de un estado mayor inglés — parece ser un estado mayor de división — continúo pensando en la posibilidad de fugarme. El comandante inglés que me está interrogando, ayudado por algunos oficiales y escribientes, adivina, al parecer, mis pensamientos, pues, como al descuido, me advierte que sería absurdo que intentara fugarme. En este caso « ya sabe usted lo que le pasaría », agrega. Y para que no me quede la menor duda me recuerda que el que intenta escapar suele ser alcanzado por una bala. En el mejor de los casos es detenido de nuevo. No le contesto.

El comandante termina el interrogatorio anunciándonos que a la mañana siguiente seremos trasladados a un puerto del sur de Italia, donde embarcaremos. Cuatro hombres de « escolta personal » me llevan en coche a la ciudad de S. Entretanto ha oscurecido. Para que pase la noche me encierran en una habitación vacía de un tétrico y sombrío edificio. Mi esperanza renace inmediatamente al ver que la habitación tiene una ventana. ¿A dónde dará? ¿Es esta ventana el camino que conduce a la libertad? Espero con impaciencia que me deje solo el soldado inglés que me ha acompañado a la habitación. En cuanto sale me dirijo de un salto a la ventana. Mi desengaño es enorme. La ventana da a un patio, en el que se ven varios vehículos. El patio y los vehículos son guardados por un centinela. Esta salida no me sirve para escapar. Por el pasillo, delante de la puerta de mi cuarto, pasea toda la noche otro centinela inglés.

Pasan muchas horas hasta que puedo conciliar el sueño y dar descanso a la mente. ¡Escapar! Esta palabra atrae los pensamientos con la fuerza de un imán. Más ¿cómo hacerlo? Aun cuando no haya forma de aclarar este « cómo », y no se vea la menor posibilidad de escapar, el cerebro no deja ni un solo segundo de hacer combinaciones. Lo conseguiré de algún modo. No estoy dispuesto a someterme al curso de las cosas. Pienso en los camaradas que continuarán luchando y podrán ver a sus seres queridos en la patria. Por ellos tengo la obligación de no someterme sin lucha a mi suerte.

Emprendemos el viaje a las primeras horas de la mañana siguiente. Nos han reunido de nuevo a todos en un camión abierto. Sube también al camión un tommy armado de fusil y pistola. El camión es seguido por una motocicleta con sidecar, que se mantiene a treinta o cuarenta metros de distancia. No tardamos en salir de la ciudad. Hay mucho tráfico en la carretera que conduce hacia el sur. Malos auspicios. La esperanza se renueva cuando, a los 20 minutos de viaje, nuestro inglés llama a la ventanilla del conductor, hace parar el camión y pasa a sentarse en el asiento delantero. Seguramente no se siente seguro entre nosotros, y tampoco tendrá gana de hacer de pie el largo viaje. El viaje de pie lo deja para nosotros los prisioneros.



. . Salto el mamparo de detrás, quedo colgado en el aire. Mis pies buscan nerviosamente un punto de apoyo

Dibujos H. v. Medvey

Al apearse, nos amenaza: "Don't worry me, boys!" Ahora sólo queda la motocicleta. Todos deseamos que el motociclista sufra un accidente, que suceda un milagro. Y el milagro sucede efectivamente. Y — ¡ironía del destino! — son tanques ingleses los que nos ayudan involuntariamente. Vienen en dirección contraria en larga columna, y los encontramos en un lugar en que la carretera trepa por las laderas del monte formando una serpentina. Cuando hemos cruzado tres o cuatro tanques — ¡qué emoción la mía! — se para la motocicleta. Algo le sucede, pues se queda parada y comienzan a tocar furiosamente la bocina para que también se pare nuestro camión. El corazón me late fuertemente: ¿Le oirá nuestro conductor ? Mas nuestro camión continúa corriendo. ¡ Qué agradecidos os estamos, tanques, por el ruido infernal que hacéis con vuestras orugas! Es inútil que os apeis, motociclistas ingleses, y nos hagais gestos desesperados para que digamos a nuestro conductor que debe detenerse. Nosotros nos limitamos a encogernos de hombros, haciendo como si no entendiéramos. Viendo que es inútil dejan de hacer gestos, uno de ellos nos amenaza todavía con el puño cerrado. Pero esto nos tiene sin cuidado. Después de la próxima curva la motocicleta desaparece de nuestra vista.

El declive es siempre más pronunciado y la marcha más lenta. Continúan pasando tanques. Dura una eternidad hasta que pasa el último. Llegan todavía algunos vehículos, y la carretera queda libre. Entretanto algunos de mis camaradas se han colocado disimuladamente frente al ventanillo del conductor. Cuando, como acostumbra hacer de vez en cuando, de un vistazo hacia atrás no verá otra cosa que el trasero de unos pantalones. Llegamos a la curva siguiente, en la carretera no hay ningún otro vehículo, y considero que ha llegado el gran momento.

Salto el mamparo de detrás, que tiene aproximadamente un metro y medio de altura. Quedo colgando en el aire. Mis pies buscan nerviosamente un punto de apoyo. El corazón late fuertemente. Si los tommies de delante me descubren ahora, todo se acabó para mí. Finalmente encuentro con los pies una tuerca donde poder apoyarme. Salto. En el momento de saltar veo que un auto militar acaba de salir de la curva siguiente. ¿Me habrán visto? De una salto de carpa alcanzo la cuneta y me agazapo entre la maleza. Casi no me atrevo a respirar. Con cada metro que el automóvil se acerca se acelera el ritmo de mi corazón. Oigo el motor a mi lado, mas el auto no se detiene.



El que más confianza me inspira es un anciano. Me dirijo a él y le doy a entender por señas que necesito comer

Ahora es cuestión de conservar la serenidad. Saltando de mata en

mata, de árbol en árbol, arrastrándome a veces cuando oigo pasar un coche por la carretera, voy subiendo monte arriba. A la media hora de trepar hago un breve descanso y al mirar hacia la carretera veo como nuestra motocicleta sube a toda marcha por la serpentina de la carretera. Pasará todavía un cuarto de hora hasta que alcance el camión. Tengo que aprovechar esta ventaja.

Llego por fin a una hondonada del monte, que impide pueda ser visto desde la carretera. Avanzo a largos pasos. Continúo después la trabajosa subida, pues tengo que alejarme lo más posible de la carretrea. En esta parte de los Apeninos meridionales la guerra se hace casi exclusivamente a lo largo de las carreteras. La escasez de caminos de montaña impide ampliar las operaciones. Durante el primer día de mi huída tengo un solo encuentro, un viejo campesino italiano que anda detrás de su asno. Me saluda amablemente quitándose el sombrero, y yo le devuelvo el saludo con igual amabilidad. ¿Habrá sospechado quién soy yo? Si no fuera por el hambre sería hasta agradable esta marcha a través de los montes. El sol brilla en todo su esplendor, ni una sola nube empaña el purísimo azul del cielo y el paisaje está adornado con la magnificencia de los colores otoñales. Por el camino encuentro algunos manzanos, y me lanzo sobre la fruta con las ansias del hambriento. Este día ando unos veinte kilómetros y paso la noche en una choza de montaña.

Al apuntar el nuevo día comienzo de nuevo a subir y bajar laderas y a cruzar campos. Cada vez que veo un pueblo lo evito dando un gran rodeo. ¡Si no tuviera tanta hambre! Me mortifica extraordinariamente y siento que decaen mis fuerzas. Finalmente no puedo resistir más y me decido a procurarme alimentos sea como sea. Al llegar a la cumbre de un monte veo algunas casas de campo a lo lejos. Debe tratarse de una aldea montañesa muy aislada, y como que no veo ninguna carretera que a ella conduzca, supongo que no habrá sido ocupada por las tropas inglesas. No obstante, avanzo cautelosamente hacia las casas, mas, por mas que miro, no descubro ningún soldado inglés. Después de preguntar a un campesino si hay "inglesi" en la aldea, penetro resueltamente en ella. Supongo que el aldeano no ha comprendido el sentido de mi pregunta. Al pasar entre las casas los vecinos me miran como si fuera un animal raro. Pero ninguno de los campesinos deja de saludarme con amabilidad. El que más confianza me inspira es un anciano que me contempla curioso. Me dirijo a él y le doy a entender por señas que necesito comer. Hace un movimiento afirmativo con la cabeza y me da a entender que puedo pasar la noche en su casa. Ninguna comida de mi vida me ha sabido tan bien como el simple manjar que me sirve la mujer del campesino. Pan del campo, queso de oveja y un poco de carne frita. En mi ansiedad casi me olvido de mascar. Estos campesinos, que habitan en solitarios parajes, nunca han visto un soldado, ni alemán ni inglés. Me cuentan que en uno de los últimos días oyeron mucho "Bum, bum", de lo que deduzco que el frente no puede estar lejos.

A la mañana siguiente reanudo la marcha después de haber repuesto mis fuerzas. El tiempo no es ya tan hermoso, incluso llueve un poco por la mañana, pero la esperanza de llegar a nuestras líneas durante este mismo día pone alas en mis pies. ¿Conseguiré cruzar la linea de fuego? Esto me preocupa durante todo el día, y me aferro a la esperanza de que el frente no será una línea continua en esta región. No hay trincheras ni sistemas de posiciones ni alambre de púas. Las masas de tropas se concentran en las cercanías de las carreteras, mientras en los montes los puestos de vigilancia se hallan a muchas millas unos de otros.

Mas poco faltó para que mi huída fracasara en el último momento. Es tal mi intranquilidad y el deseo de reunirme con mis camaradas, que continúo la marcha durante la noche. Cuando el cansancio amenaza vencerme, la intranquilidad me inculca nuevas energías. Piso la rama seca de un árbol, que se rompe produciendo un chasquido seco. Un centinela inglés me da la voz de "Stop! Who's there?" (¡Alto! ¿Quién es?) Me estremezco y permanezco absolutamente quieto y silencioso. El centinela debe hallarse a alguna distancia.

Repite su grito: "¡Alto! ¿Quién es?" Mas no suena ningún tiro. Oigo pasos que se alejan. El tommy creerá haber sido víctima de una ilusión de sus sentidos. También es probable que tema alguna sorpresa nocturna. Ignora que mi miedo de ser descubierto es por lo menos igual al suyo.

El camino está libre. A las dos horas y media de marcha nocturna llego a una carretera por la que continúo andando. A la media hora de andar por la carretera veo unas casas de campo a la luz de la luna. Al acercarme distingo algunos vehículos. ¿Son alemanes o ingleses? Me acerco cautelosamente después de haberme cerciorado de que no hay centinelas. Siento una gran emoción cuando me inclino para leer el número de matrícula a la luz de la luna.

Es imposible de describir la alegría que siento al leer en todos los vehículos las letras WH. ¡Estoy salvado!

Un nuevo libro

"Al vuelo a través de España" de Will Vesper. Recuerdos de un viaje. C. Bertelsmann Verlag, Gütersloh. 180 pág. RM 3,—.

Para evitar confusiones comenzaremos advirtiendo lo que sigue: El autor no describe un viaje en avión, que sólo le permita contemplar el país a vista de pájaro, sino que nos cuenta viajes en ferrocarril y nos describe un interesante iterinario seguido en zig-zag, que le ha permitido visitar las diferentes provincias y regiones. Aun cuando lo haga "al vuelo", Vesper traza un cuadro lleno de color de lo típico y curioso de España y posee el arte de combinar sus impresiones con observaciones sobre la historia y la vida actual de España, con las condiciones sociales y las posibilidades del desarrollo cultural. Presenta al lector un estado que, bajo la dirección del Caudillo, emprende el camino hacia un nuevo auge partiendo de los montones de escombros de la guerra civil, estado en el que las grandes tradiciones históricas se imponen con irresistible energía creadora. Todo esto lo presenta el autor con trazo firme a la Europa naciente. "España tiene un gran futuro, porque guarda en sí grandes energías." Esta frase del autor encierra las esperanzas que este viaje por España ha despertado en su alma.

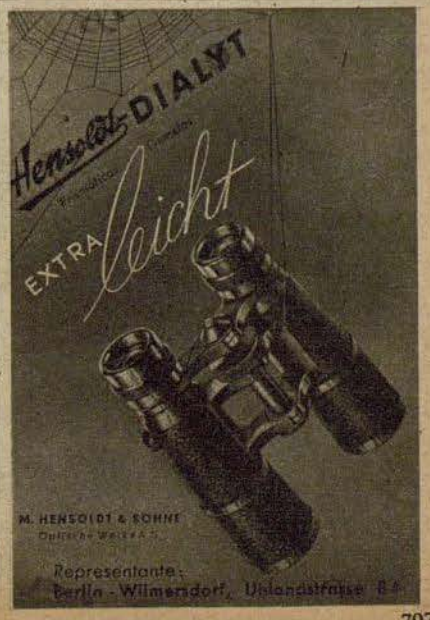
Georg Böse











Lanzarse en picado es una ciencia

El capitán Rudel en el ataque — Retrato de un aviador

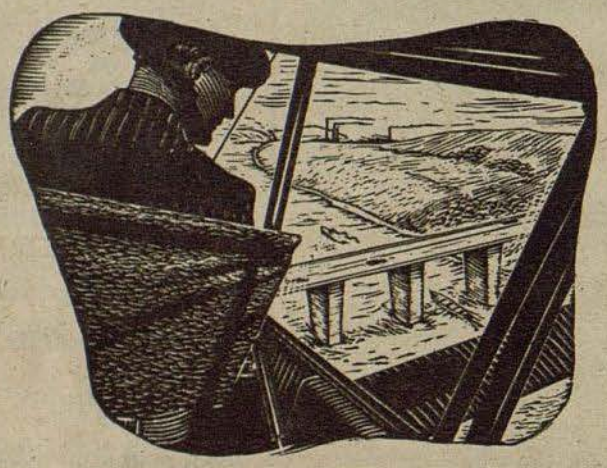
Por el corresponsal de guerra Jupp Müller-Marein

PK Tuve la satisfacción de participar en el vuelo registrado con el número 1500 en el diario de vuelo del laureado capitán Rudel. Yo iba de tirador en el avión del ayudante. Conozco, pues, las fases de aquel ataque, que fué un ejemplo clásico del modo en que debe actuar un stuka. Volando a la cabeza de su grupo el capitán Rudel atacó una posición de apresto soviética, cuyas fuerzas comenzaban a desplegarse para el ataque. Se lanzó al vacío, soltó sus bombas y a continuación comenzó a describir atrevidos y airosos círculos. Ataque rasante con cañones y ametralladoras de a bordo. Una lluvia de hierro candente cayó sobre las posiciones, trincheras, fosos, baterías, nidos de ametralladoras. El ataque rasante se repitió cinco veces, y cada vez se acercaban más los aviones al suelo que cubría espesa alfombra de humo . . .

¿Cómo dirigió el ataque? — Atacó impetuosamente mas, el mismo tiempo, se "cubrió" por completo. Primeramente en la gran nube de humo que él mismo había provocado en la posición soviética. Después dió un brusco viraje y encontró de nuevo la ocasión de cubrirse. A muy poca distancia del suelo se dirigió hacia una ondulación del terreno a la orilla del Dniepr, cortándola tan sesgado que parecía que el avión iba a estrellarse. En realidad, el peligro era relativamente reducido en aquel momento. Los cañones soviéticos instalados en lo alto de la pendiente habrían debido disparar hacia abajo y no hacia arriba, y esto no podían hacerlo. Los stukas del grupo describieron así algunos círculos antes de alejarse pegados al suelo. Fué una magistral demostración de pericia, que debe haber hecho pensar a nuestros infantes que nuestros aviones se habían estrellado todos juntos contra el suelo.

El mismo regimiento de granaderos que contemplaba la proeza fué el primero en comunicar por radio al grupo de stukas que el ataque había sido desorganizado en pleno despliegue y que las fuerzas alemanas habían recuperado las alturas perdidas. Este fué el resultado del atqque de stukas, durante el cual los infantes, según sus propias palabras, "admiraron la osadía de los vuelos, realizados pese a la presencia de numerosos cazas soviéticos". ¡El vuelo 1500 fué un ejemplo! En cuanto al elevado número 1500 el capitán Rudel declaró modestamente, que no era más que una consecuencia natural de la larga guerra. Pero esta cifra demuestra que el capitán Rudel ha realizado más vuelos de guerra que ningún otro aviador del mundo. Este combatiente de enérgica cara deportiva y ojos bondadosos no conoce el descanso. Entrena su cuerpo, no bebe alcohol ni fuma. Todos su pensamientos son para el vuelo. Cuántas veces, después de aterrizar, le hemos visto sentado de nuevo en su aparato, esperando impaciente que los hombres del personal de suelo acabaran con sus manipulaciones en el motor. Muchas veces ha sucedido que el capitán Rudel se elevara con otro avión "descansado" en la pausa entre dos vuelos de bombardeo. Mientras los aparatos del grupo eran preparados para el nuevo ataque el capitán Rudel partía solo para "liquidar entre tanto algunos tanques soviéticos". De este modo destruyó poco a poco sesenta tanques soviéticos, y al regresar de estos vuelos solitarios subía de nuevo a su aparato para despegar de nuevo a la cabeza de su grupo. Al anochecer, después de uno de estos días de ataques y luchas hasta el límite de la resistencia física, el capitán Rudel hablaba, mas no para referirse a la fatiga física o al dinamismo del piloto de stuka sino para subrayar que la actuación del piloto es una cosa de inteligencia. Esta insinuación hizo que, en tono de broma, corriera por toda la escuadra a que pertenece el grupo Rudel el comentario: "¡Lanzarse en picado es una ciencia!"

Citaré dos ejemplos: Hay que destruir un puente, que todavía está intacto. Visto desde el aire parece una pasarela larga y estrecha. La parte transportable del puente está anclada en la orilla. Los antiaéreos soviéticos están al acecho, de modo que puede fracasar un ataque directo. Rudel se da en seguida cuenta de lo "imposible" de la situación, mas en el puesto de mando hay el letrero: "El que pronuncia la palabra 'imposible' no tiene aquí voz ni voto." Es la base de una tradición, que él mismo Rudel ha contribuído a crear. Se decide, pues, a atacar . . . Comienza por elegir una dirección de ataque, que desorienta al enemigo. Parece que vuele despreocupado, sin interesarse por el puente. De repente, al encontrarse encima del mismo, se lanza, mejor sería decir se precipita de cabeza abajo. Llega a trescientos metros. Calcula a ojo la fuerza del vendaval reinante, que arrastrará la pesada bomba. El blanco es tan absoluto, que los aviones que siguen pueden lanzar sus proyectiles sobre gabarras y embarcaderos. La artillería hace un fuego infernal, "mas nosotros — cuenta el capitán Rudel — nos escondemos detrás de la arboleda de la orilla, y nos alejamos río arriba, pegados a la superficie del agua . . ." Otro puente. (Tocar un puente es lo más difícil, opina el capitán Rudel.) Es también largo y muy estrecho. Se halla a doce kilómetros detrás de las líneas soviéticas. Delante del puente hay un pueblo, en el que un edificio de varios pisos sobresale de una acumulación de chozas. Cinco baterías antiaéreas alrededor del pueblo, dos en la otra orilla. El grupo de stukas se dirige al objetivo volando en movimientos de defensa: círculos, bailoteo, bandazos y vibraciones. Los soviets deben dudar de si el ataque se dirige contra los edificios, las trincheras o los tanques camuflados. Mas el grupo se precipita de repente sobre el puente. Desciende tanto, que ya las primeras bombas lo destruyen. Es tan poca la altura, que los stukas acaban por encontrarse en una



¿Es peligroso volar?

Si en el asiento del piloto hay un hombre con una pericia normal, el vuelo en un "Storch" es exactamente tan poco peligroso como el viaje en cualquier otro medio de transporte. Una prueba evidente de ello es el hecho de que al "Storch" se le permite partir en circunstancias meteorológicas que suponen para otros aviones sin radio a bordo una prohibición absoluta de vuelo. En puridad el "Storch" no se ve precisado nunca a un aterrizaje de fortuna, dado que puede aterrizar y despegar de nuevo en cualquier parte. Precisamente por esta razón y además porque el "Storch" es muy fácil de volar, es por lo que hará los mejores servicios en la aviación civil.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

PROPELLERWERK SCHWARZ

Alas de madera para hélices reglables

¿Es verdaderamente mayor el cuadrado blanco?

"Naturalmente", contestará Ud., "esso es cosa que salta a la vista." Pero mírelo.

¡Qué fácilmente puede uno equivocarse!

La vista puede equivocarse, el hombre puede caer en error, pero puede concederse la máxima confianza a los buenos resultados alcanzados por millones de personas con el aparato de precisión Voigtländer y la película BESSAPAN de fino granulado.

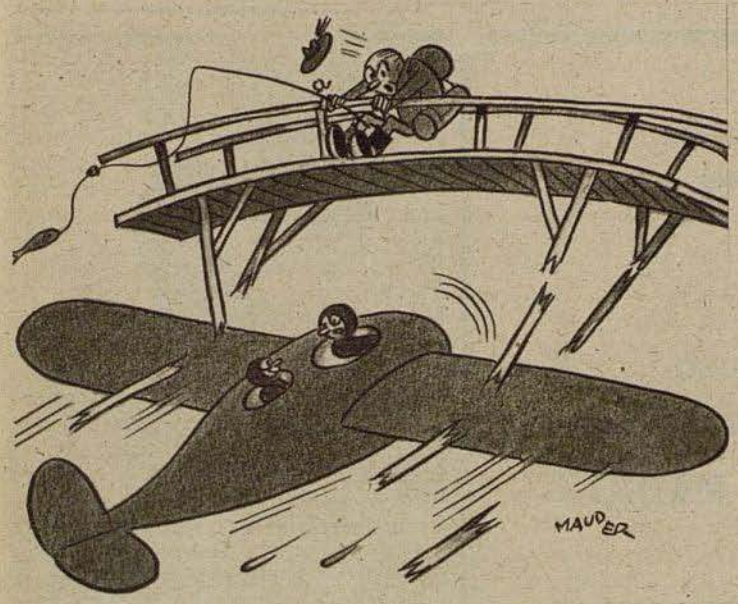
Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.

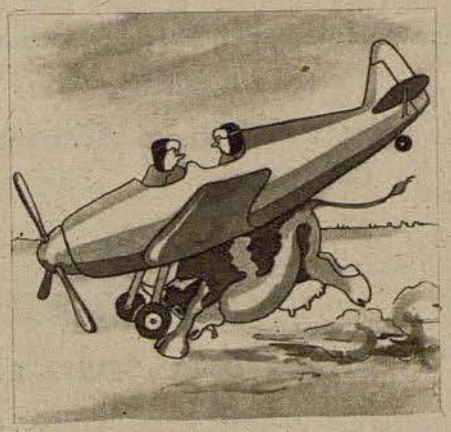


Voigtländer

especie de cazuela limitada por arboledas, casas, vertientes de la orilla, y encima de todo la tapadera que forma la bóveda de munición luminosa que tiende la D.C.A. Pasan tan cerca del suelo, que el edificio de varios pisos sirve de proteccion durante décimas de segundo. Detrás hay un barranco. El aparato del comandante se precipita en él y el grupo le sigue. Se vuela siguiendo el barranco, y en los lugares que es demasiado estrecho para la envergadura de los aparatos, estos saltan hacia arriba para descender poco después a modo de peces voladores. Regresan todos a su base; no se ha perdido un solo aparato. ¿Osadía? No bastaria con ser osado. Es el saber pensar fríamente en pleno combate. Y pensar equivale a superioridad. No fué únicamente el atrevimiento lo que impulsó al capitán Rudel, que se encontraba en difícil situación, a atacar un destacamento de quince bombarderos soviéticos, que la casualidad colocó en su camino. En este caso se basó en la seguridad de que los soviets no dispararían contra sus propios bombarderos. El que en aquella ocasión el grupo de stukas de Rudel se convirtiera en destacamento de cazas para atacar furiosamente y dispersar los bombarderos soviéticos fué un "producto secundario" de la actuación de los stukas, y una prueba de que en Rusia los aviadores alemanes poseen la superioridad. Cuando el capitán Rudel regresó de su vuelo 1500, cuando le felicitó el general en jefe, cuando los camaradas le rodeaban y le regalaban un lechón (según la creencia popular alemana el cerdo es el animal que trae suerte), la única preocupación de Rudel era el mal tiempo, que le impedía despegar de nuevo. ¡No poder despegar de nuevo el día de su vuelo 1500! Era desagradable, pues son molestas, las cifras redondas . . . ¡Mas poco valen las cifras, lo que importa son los hechos!

Pilotos de rompe y rasga





"Es raro que hoy tarde tanto en pararse nuestro aparato"

Dibujos: Mauder (1), Schlaak (1)

A la izquierda: "Max, ganaste la apuesta; el puente es efectivamente demasiado estrecho"



Foto Georg Hilz

Hay que comenzar de joven

Juanito se ha "proporcionado" unos prismáticos y observa, con la seriedad de un experto, el movimiento en el vecino aeródromo. Sabe — mejor que muchas personas mayores — lo que es un He 111, un Fieseler Storch o un Ju 87. ¿Qué será un día el muchacho? — Naturalmente, aviador

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas

BW 1882

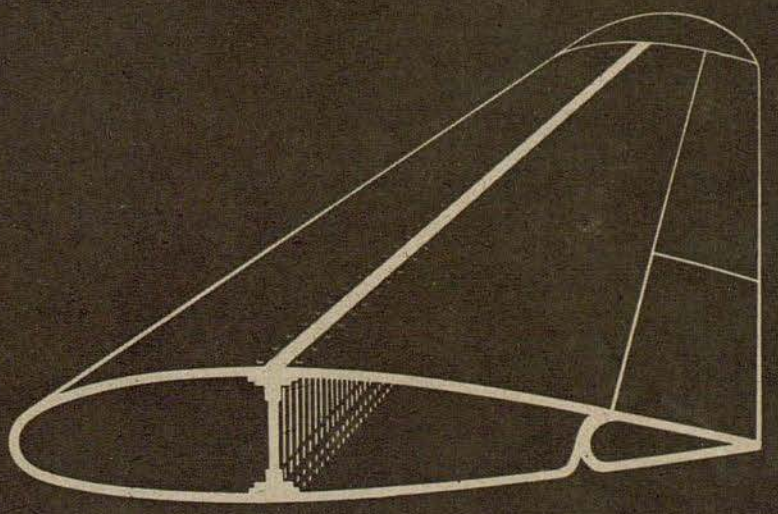
Laca única de aviación
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

Fábricas de laca y pinturas



EL ALA MONOLARGUERO

empleada por las fábricas de aviones más conocidas del mundo, es una

PATENTE MESSERSCHMITT

MESSERSCHMITT A.G.

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

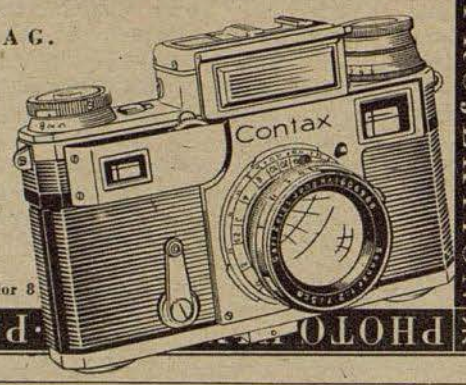
Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las cámaras Zeiss Ikon acreditan la tradición de una casa de fama mundial. Esta tradición está basada en la experiencia de casi 80 años en la construcción de aparatos fotográficos de precisión. Sus grandes creaciones recuerdan el valor de estos aparatos también en épocas en que no pueden suministrarse y mantienen latente el deseo de poseer uno.

ZEISS IKON AG.

ZEISS IKON



Representante
Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

DESDE

1827

SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

DARMSTADT



Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO

Con el empleo moderado



de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.

OBERMEYER & CO., HANAU/M.

Efasit

POLVOS



Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, droguerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Agfa

SIMBOLO DE SUPREMA *calidad en*
PRODUCTOS FOTOGRAFICOS

KHASANA

PERI KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

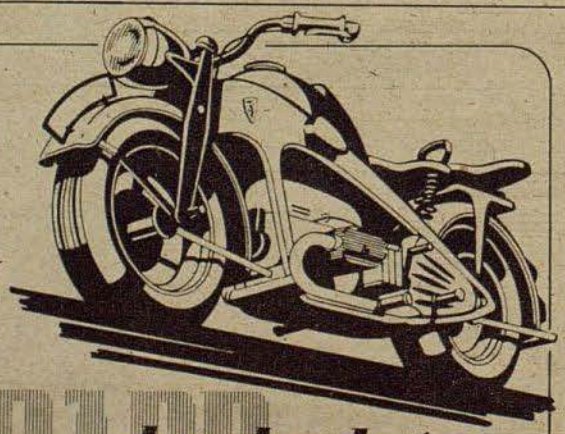
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI



Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales



ZÜNDAPP

de absoluta seguridad

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

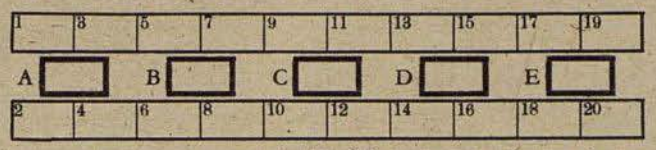
DR. MADAUS & CO. DRESDEN

Pasatiempos

Cinta silábica

a — al — ar — ce — em — em — en — ca — cuas — las — leo — nar — nas — no — pa — pas — pe — pí — re — rei — ta — te — te — to — tró

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas y que las sílabas medias leídas de la derecha a la izquierda den una formación de soldados especiales.



Significado de las distintas palabras: 1—A—2 Substancia bituminosa líquida, 3—A—4 Defensor, protector, 5—B—6 Fiesta solemne, 7—B—8 Unión perfecta y jugosa de los colores y tintas, 9—C—10 Interjección que se refiere a las manos de una persona, 11—C—12 Adorno o labor que sobresale, 13—D—14 Ave fabulosa con rostro de doncella y cuerpo de ave de rapiña, 15—D—16 Beber mucho, 17—E—18 Cesto redondo de mimbre ancho de boca y con dos asas, 19—E—20 Gobernaste.

I 814

Cuadrado mágico

á — á — l — n — n — o — o — o — o — o — o — p — r — r — z — z

1	2	3	4
2			
3			
4			

Póngase las 16 letras de al lado de manera que resulten las mismas palabras de 4 letras cada una en las filas horizontales y verticales. Los significados de las palabras: 1 Excavación de tierra, 2 Perfume, 3 Región, 4 Ciudad en el Norte de Africa.

I 714

Soluciones

Cinta silábica: 1—A—2 Petróleo, 3—A—4 Patrono, 5—B—6 Las Pascuas, 7—B—8 Rompaste, 9—C—10 Eh alto! 11—C—12 Realce, 13—D—14 Arpía, 15—D—16 Empinar, 17—E—18 Cántaro, 19—E—20 Reinaste. — Tropas alpinas.

Cuadrado mágico: 1 Pozo, 2 Olor, 3 Zona, 4 Orán.

Acertijo: Pandoro. — (pan) (duro).

Situación difícil del rey: Blancas: Rh2, De7, Tc5, Tg3, Pf3, g2, h5. Negras: Rh8, Dd4, Td2, Td8, Pb5, e6, f7, h6. Las blancas ganan. — 1. Tc5—d5! (Por este golpe sorprendente queda interrumpida la unión entre la dama negra y la Td8.) 1. . . Dd4×d5 (la torre no puede atacar a causa de 2. De7—f8+y3. Df8—g8, mate. Si se pone el peón en d5, queda descubierto la Td8) 2. De7—f6+Rh8—h7 3. Df6—g7, mate. De una manera parecida ganó el campeón alemán Eliskases hace años una partida contra Holzl.

Ecuación: a = Lance, b = Zasl c = Mita, d = Nastl, x = Lanzaminas.

Acertijo

Mi primer pie en el campo crece
Mi segundo poco a poco enriquece
El conjunto está parado
Cuando un noble está a su lado
Y además es un soldado
En un imperio pasado.

I 716

Situación difícil del rey



En la posición que reproducimos (blancas: Rh2, De7, Tc5, Tg3, Pf3, g2, h5. Negras: Rh8, Dd4, Td2, Td8, Pb5, e6, f7, h6), las blancas están en juego. El soplo del peón f7, que parece ser lógico, sería un sensible error a causa de 1. . . . Dd4× h4+ 2. Tg3—h3 Td2 ×g2+, además de Td8—d2+, etc. Por otra parte, las negras amenazan atacar con Td2—d1. ¿Cómo deben jugar las blancas?

¿Qué es esto



Foto Erich Leske

El soldado ha encontrado la manera más cómoda de realizar el traslado de un depósito de prendas de uniforme. Para no verse obligado a bajar los tres pisos de la casa cargado con las bolsas, las echa por la ventana al patio, donde aterrizan en una lona de tienda de campaña

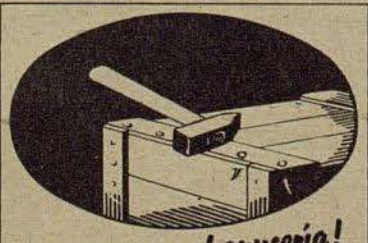
Ecuación

(a—ce) + (b—s) + (c—ta) + (d—tí) = x

a = Situación interesante en un poema dramático, b = Voz expresiva del sonido que hace un golpe, c = Tributo que pagaban los indios del Perú, d = Negación en el lenguaje de los rufianes, x = Soldado especial o cualificado.

I 618

una marca de fama mundial
TROPON
Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad
*
TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM


¡Esto es una chapuceria!
El transportador se desgarrara la mano con este clavo. Estas lesiones pueden evitarse. Pero a las rozaduras y heridas leves inevitables se aplicará en seguida un emplasto.
TraumaPlast
Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, Bonn/Rh.


GISELA UHLEN
protagonista de las películas
"Las dos hermanas"
"El violin mágico"
(Berlin-Film)

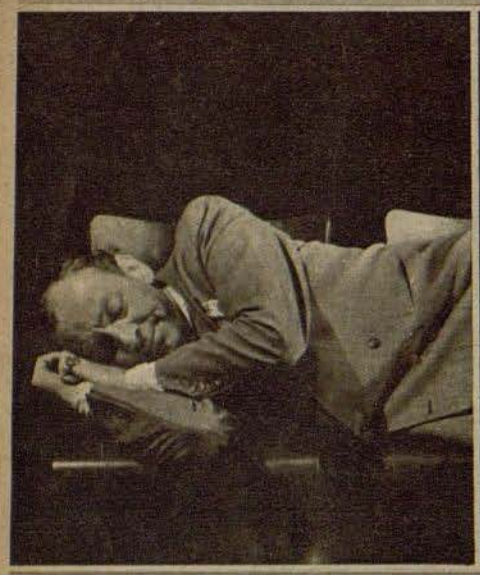
Geha Duplex
PAPEL CARBÓN
Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa
GEHA-WERKE·HANNOVER

PRODUCTOS FARMACÉUTICOS
BAYER
CON LA
Cruz Bayer
LA MARCA DE CONFIANZA

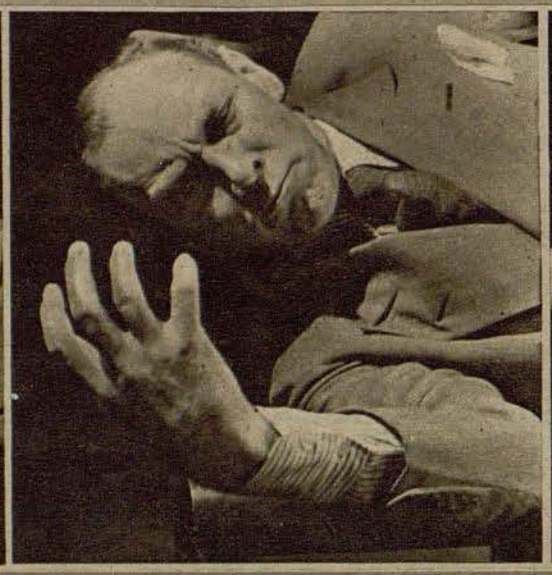
El baño de la mañana del domingo

Henry Lorenzen, el cabaretista que con su mímica expresiva tantos triunfos ha celebrado en el Cabaret de los Cómicos de Berlín, en una escena muda representada en un cuarto de baño imaginado

Fotos de Hilde Zenker especiales para el Adler



. . . !!!



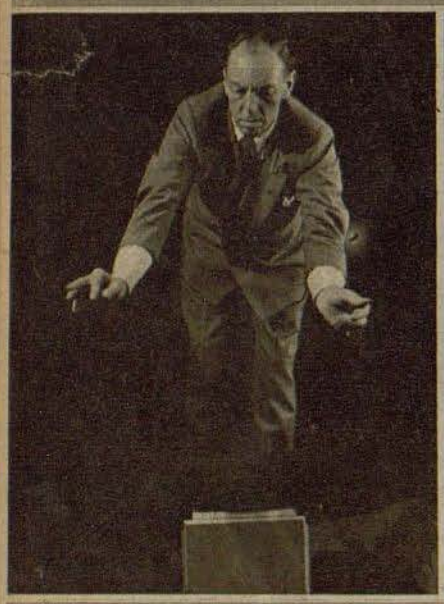
. . . ¡Qué susto! . . . ¡Malvado despertador!



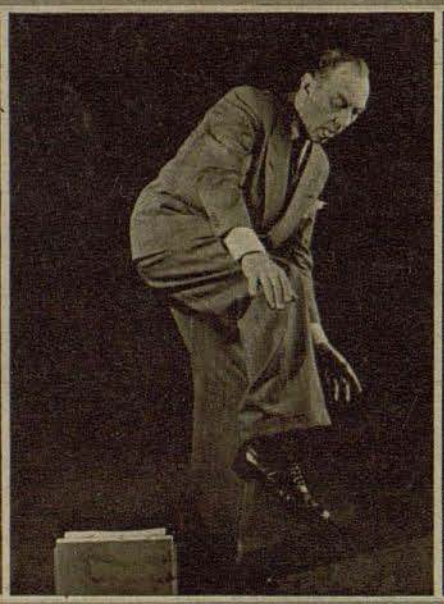
. . . ¡Aaaaaa! . . . qué cansado estoy



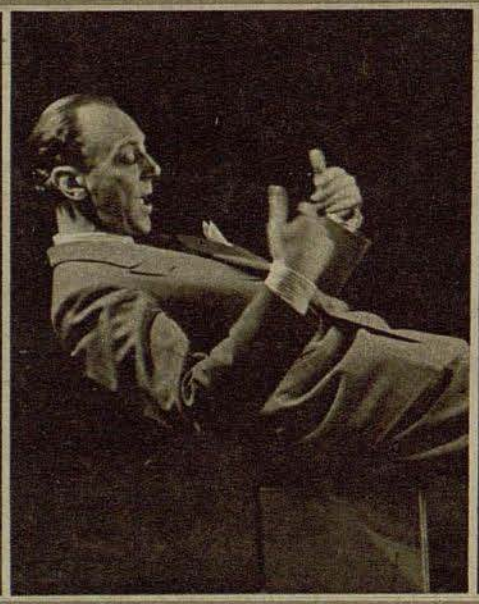
. . . la cabeza me pesa



. . . dejaré correr el agua



. . . no tiene que ser demasiado caliente



. . ¡qué agradable es!



. . . ¿dónde estará el jabón?



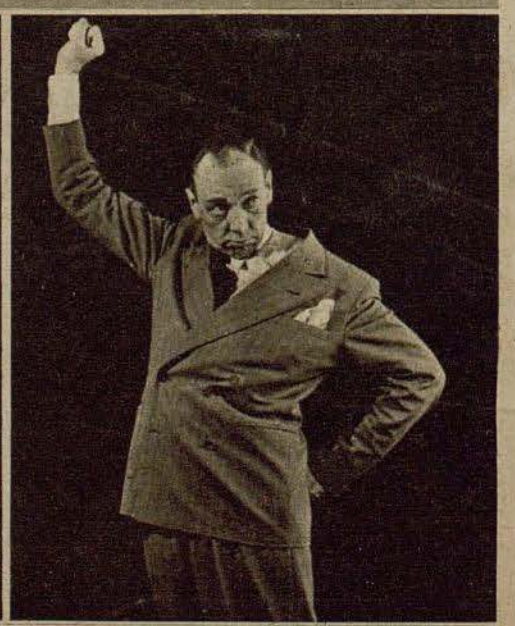
. . . bien, ahora una ducha fría



. . . ¡Uuuu!



. . . ¡ay, qué cosquilleo!



. . . unas frotaciones para reaccionar

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlín-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlín-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlín SW 68, Telefono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 25 / BERLIN, 14 DE DICIEMBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

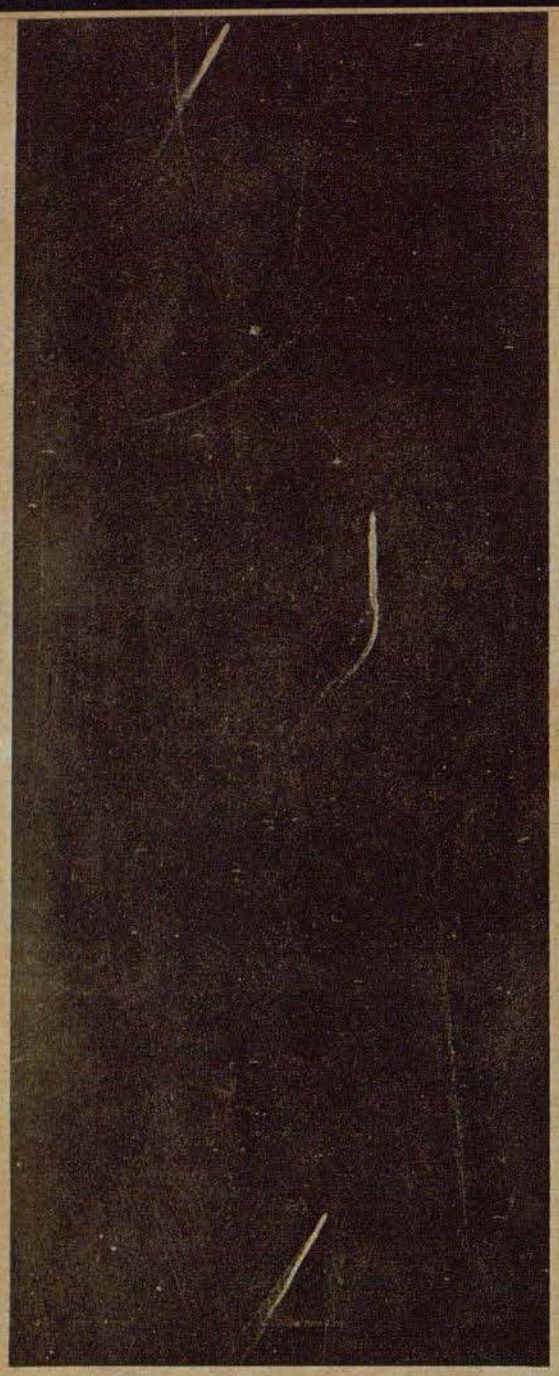
PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



De centinela

Inconmovibles, duros y decididos a todo — tales son los hombres de la aviación. Luchando hombro a hombro con los camaradas de todas las demás armas, en las rudas batallas de defensa del Este han pasado por una prueba, que es digna de ser inscrita en el libro de los grandes hechos de armas de las Fuerzas Armadas Alemanas

Poto PK corresponsal de guerra Jacobi (HH)



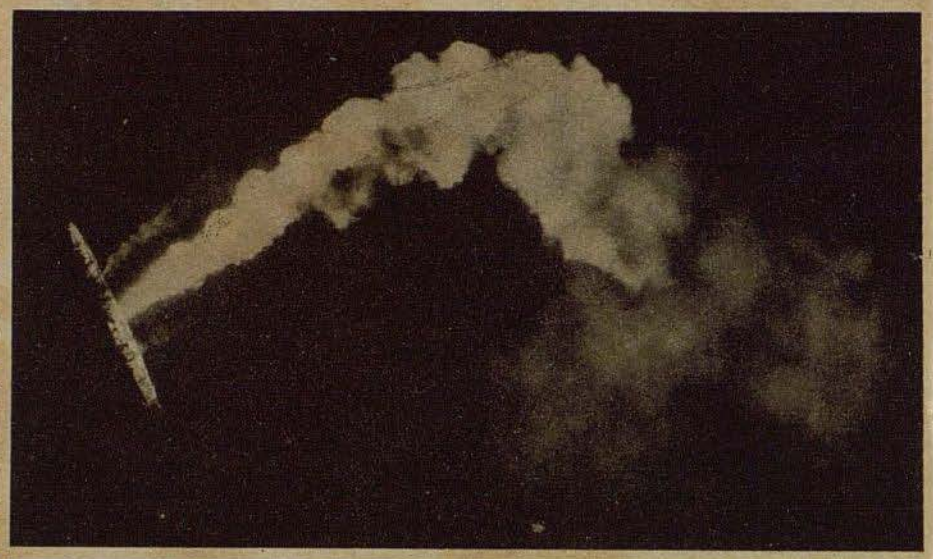
Acosados por los stukas

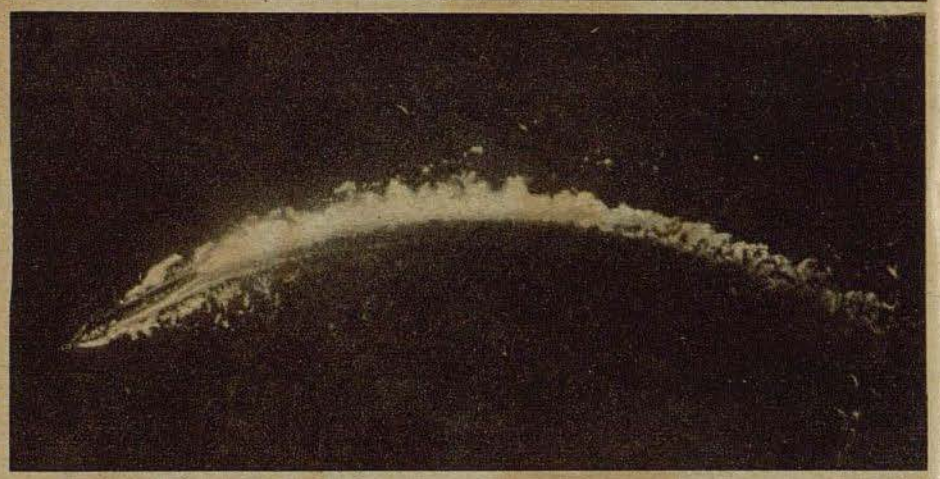
Tres destructores soviéticos pretendían cañonear la costa de Crimea

Tres destructores soviéticos intentaron hace poco cañonear la costa de Crimea en el sector de Yalta. Descubiertos a tiempo por aviones alemanes de reconocimiento y por unidades de la marina de guerra alemana, los destructores soviéticos fueron perseguidos y bombardeados desde la madrugada por destacamentos de stukas alemanes, hasta que finalmente encontraron los tres su tumba en las olas. Los barcos enemigos eran el gran destructor "Jarkov" (2600 t.), el destructor "Boiky" de la clase G (1600 t.) y el destructor "Sobrasitelny" de la clase S (1800 t.), o sea tres de las unidades más modernas y rápidas de la flota soviética del Mar Negro. A la izquierda: Las unidades descubiertas comienzan su carrera con la muerte. Tres destructores, perseguidos por los stukas, corren en nervioso zig-zag por el Mar Negro . . .

. . . ¡Blanco de lleno! Una bomba ha alcanzado en el medio al primer destructor. El barco para la máquina y queda inmóvil y en llamas . . .
(Arriba, a la derecha)

. . . otro de los destructores se dirige a toda máquina hacia el destructor en llamas para tratar de prestarle auxilio
(A la derecha)



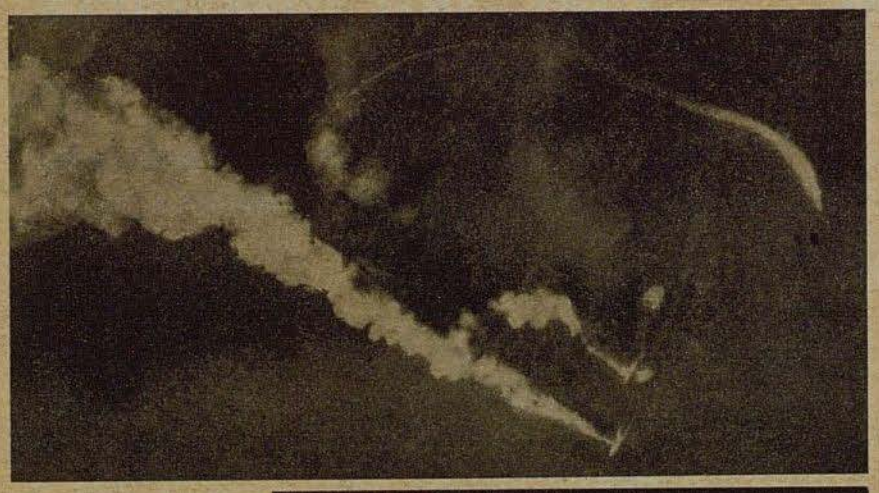




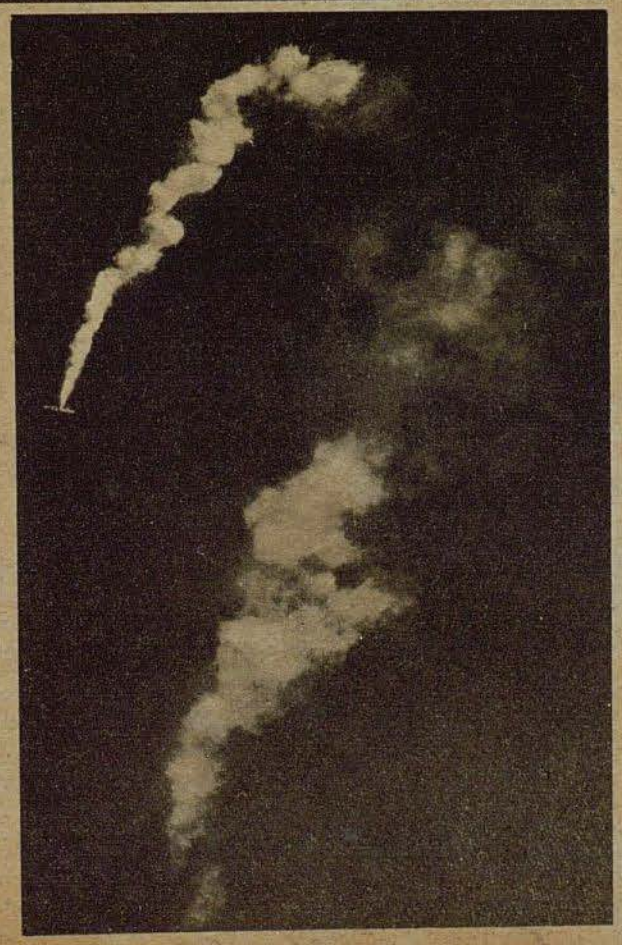




. . . el destructor ha conseguido colocarse a la banda del barco gravemente averiado y hace esfuerzos para tomarlo a remolque (A la izquierda) . . . Fracasa en su intento. Insiste y se coloca detrás del barco incendiado para remolcarlo por la popa (A la derecha), mas los stukas se lanzan de nuevo al ataque . . .



. . . descienden ululando nuevas bombas, que alcanzan mortíferas a ambos destructores. Ambos quedan inmovilizados, con fuerte escora y ardiendo con grandes llamas. El tercer destructor, hasta ahora intacto, describe círculos alrededor de los dos barcos heridos



A la derecha: El drama está llegando a su crudo final. El primer destructor se halla ya en el fondo del mar, sobre el lugar en que se hundió el segundo se eleva alta columna de humo, y en las cercanías está el tercer barco, que tampoco pudo librarse de la destrucción. Arde por todas partes y no tardará en hundirse

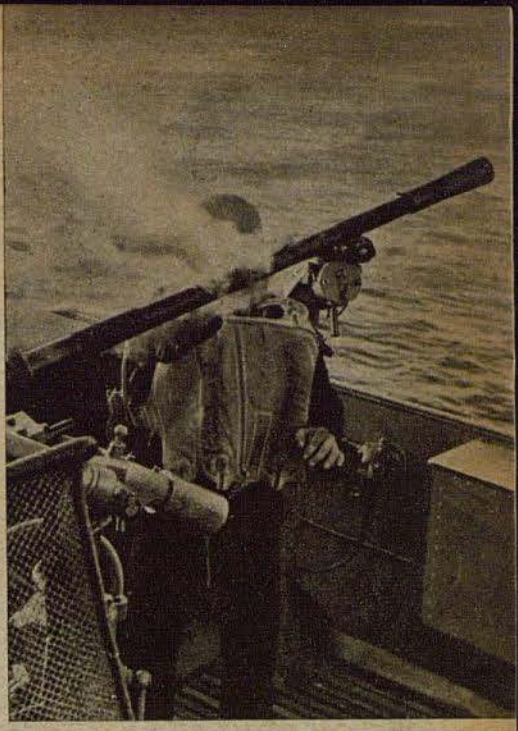
Fotos Luftwaffe
Dibujo Bernd Markowsky

En el dibujo de la izquierda se representa una fase de la lucha a muerte de los tres destructores soviéticos, con cuyo hundimiento se asestó un grave golpe a la flota enemiga del Mar Negro

Después de un ataque aéreo soviético

Fotos PK
corresponsal de guerra Eimcke (Wb)

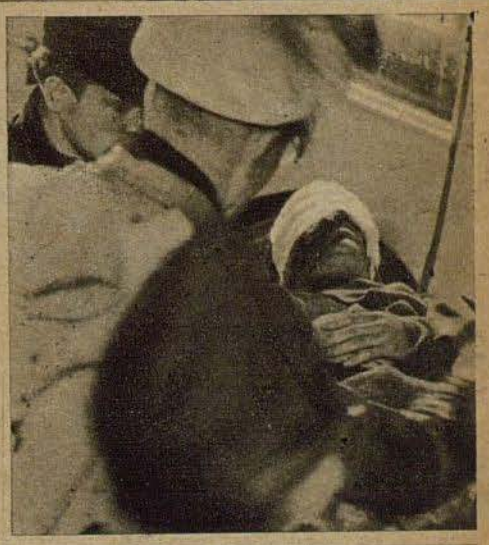
Aviones-torpederos soviéticos intentaron atacar por sorpresa una unidad de la marina alemana en el Océano Glacial del Norte. Pero el enemigo fué descubierto a tiempo y se trabó un violento combate, que exigió el máximo esfuerzo de la tripulación y del material. Los atacantes fueron dispersados. Los artilleros enfrían con paños mojados el tubo del cañón





El barco no sufrió avería, pero el fuego de las armas de los aviones hirió gravemente a uno de los tripulantes. Un rastreador de minas se encargó de ir por el médico estacionado a bordo de un posaminas. El rastreador atraca al costado del posaminas

A la derecha: El médico se dispone a examinar al herido grave, al que los camaradas han colocado un vendaje de urgencia



Después de la primera cura el herido fué transportado en un bote neumático hasta el hidroavión que lo llevará al hospital. Es un episodio, como tantos otros miles, que ilustra la profunda camaradería que reina entre los combatientes del extremo norte





En un contrataque por sorpresa, cazadores paracaidistas alemanes recuperan una localidad de Italia meridional, que pasajeramente había caído en poder del enemigo. Las avanzadas han penetrado ya en la villa y eliminan los obstáculos de las calles. Bastan algunas cargas explosivas y ráfagas de la ametralladora o de la pistola-ametralladora para poner fuera de combate los diferentes nidos de resistencia. A saltos se cruzan vigas y escombros, y los esfuerzos se unen para franquear un obstáculo con el paquete de las armas. — En el frente de Italia meridional se lucha tenazmente por cada metro de suelo — el enemigo se había figurado mucho más fácil la marcha sobre Roma. El mismo general Alexander, general en jefe del octavo ejército británico, ha debido confesar resignadamente: "Es verdad que muchos caminos llevan a Roma, pero, por desgracia, están todos minados . . ."



"... mas, por desgracia, están minados"

Cazadores paracaidistas recuperan una ciudad del sur de Italia



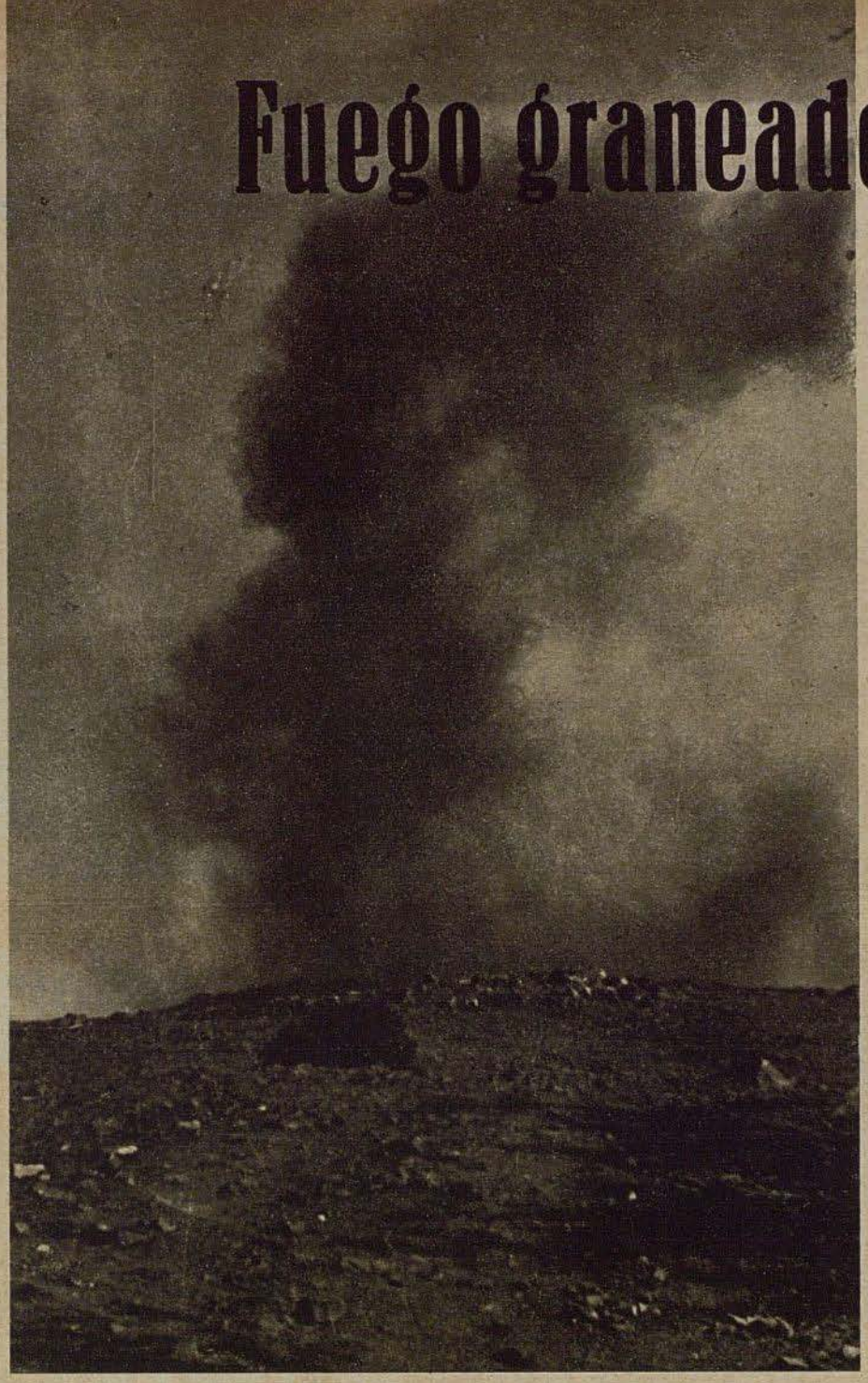
Arriba a la derecha: Esta camioneta de abastecimiento, encontrada nadie sabe dónde, sirve a nuestros paracaidistas de rápido medio de transporte, incluso de "carro de combate" habilitado. En las luchas de calles hay que aprovechar toda posibilidad de protegerse. Es remolcado el depósito transportable de agua, típica pieza del equipo de los cazadores paracaidistas

Dibujos
PK corresponsal
de guerra Baitz

La localidad recuperada está constantemente bajo el fuego del enemigo desalojado. Corre peligro el cercano puente de ferrocarril, por el que pasa importante línea ferroviaria. Es imprescindible escamotearla a la visibilidad del enemigo. Un grupo de paracaidistas ha avanzado hasta el puente y, bajo el fuego graneado del enemigo, procede a cubrir con niebla artificial este tramo de la línea

Fuego graneado contra la altura X

De observadores en un puesto aislado



Soldados de artillería y aviación se han atrincherado en el rocoso suelo de una altura que domina el campo de batalla. Desde la altura se puede inspeccionar una enorme extensión del terreno. La artillería soviética dirige contra los observadores un verdadero granizo de fuego. El humo y el polvo envuelven la altura X, privando, por breve tiempo, a los observadores de visibilidad. Mas en cuanto se "purifica" el aire, los soldados se pegan de nuevo a sus prismáticos. Continúanse observando los movimientos del enemigo. Arriba: Una granada de gran calibre estalla en la altura X. La explosión se ha producido tan cerca de un observador, que los terrones proyectados por la presión del aire le han sepultado hasta el pecho



Los refugios de las dotaciones se encuentran en un bosquecito, situado al pie de la altura. Perfectamente disimulado a la vista del enemigo, se ha instalado también allí el coche de transmisiones, desde el que se retransmiten las observaciones

Fotos PK: Corresponsal de guerra Kreutzer (Sch)



A la derecha: Arboles astillados por la presión del aire producida por las explosiones de las granadas. Un huracán de fuego e hierro hace desaparecer terreno y hombres dentro de una nube de humo. Cuando el fuego de artillería contra la altura X. es demasiado intenso, se ponen el casco de acero hasta los radiotelegrafistas dentro del coche. Los gruesos tabiques han sido atravesados a menudo por cascos de granada

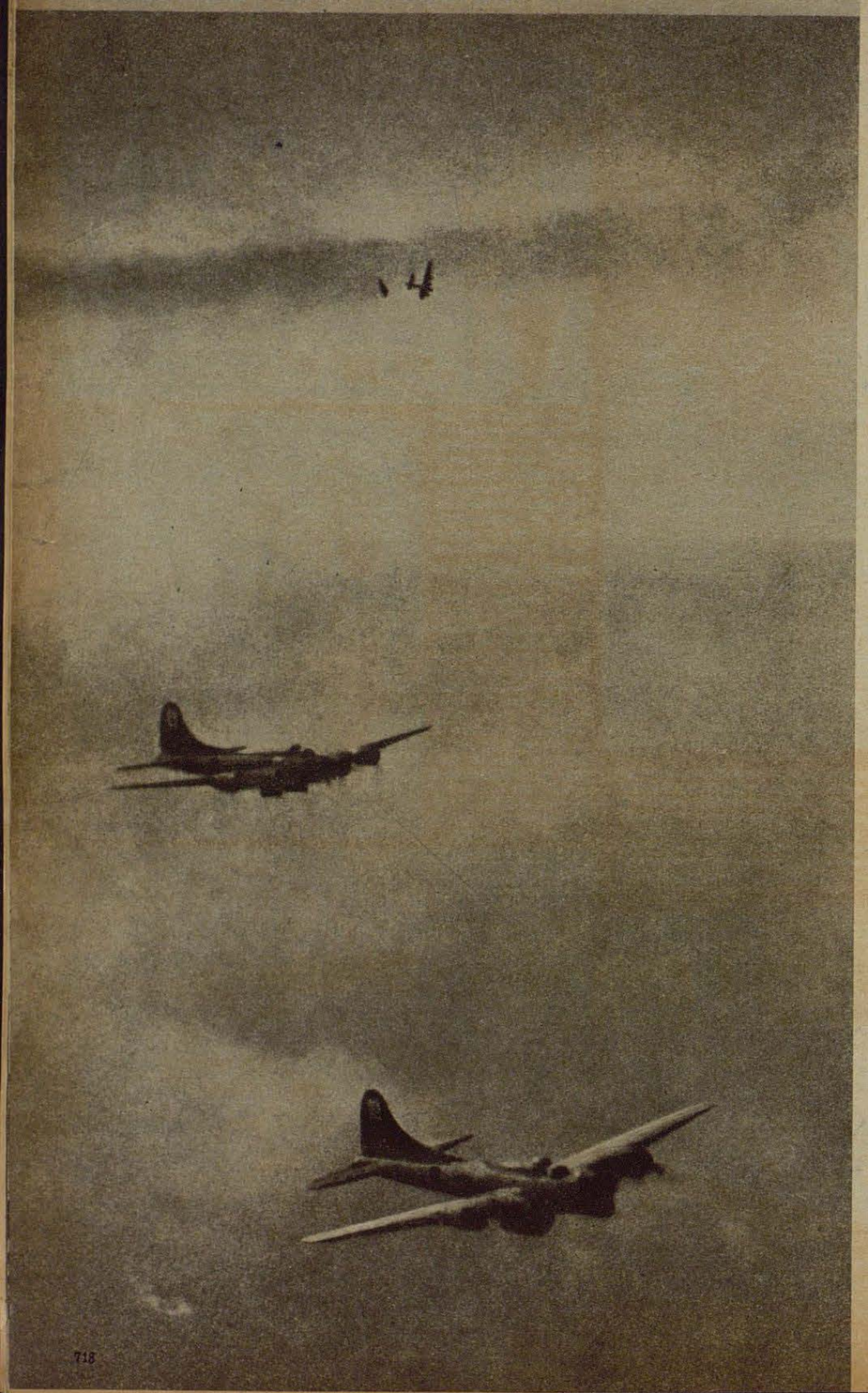


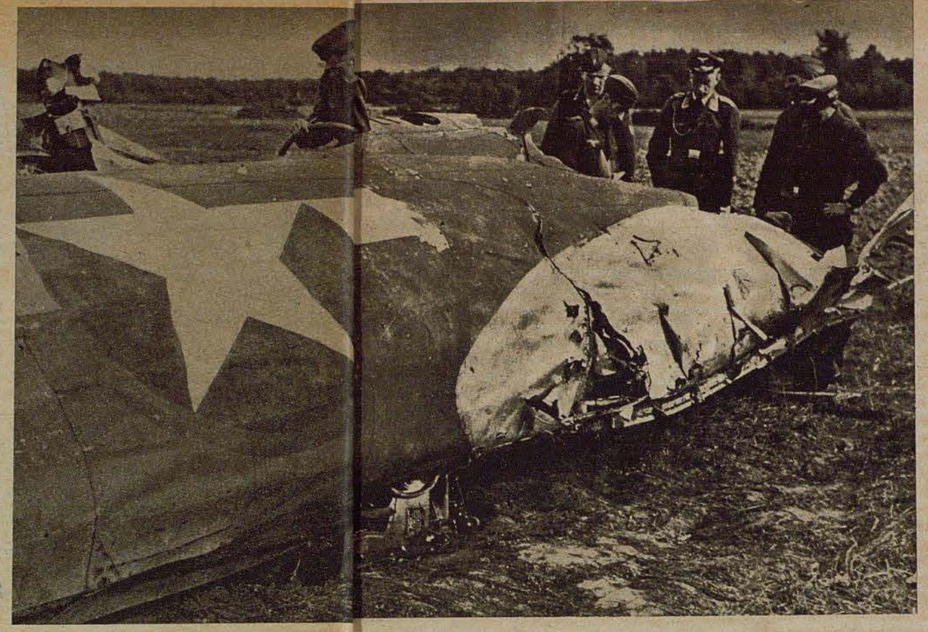
Se aprovecha sin pérdida de tiempo una breve interrupción en el fuego de la artillería enemiga. Los observadores salen de un salto de sus puestos de protección y recorren con su mirada las posiciones enemigas

A la derecha: Como es natural, también el corresponsal de guerra tiene que buscar protección para poder filmar la peligrosa escena que, bajo el fuego enemigo, se desarrolla en la colina



THE SPHERE
With which is incorporated "THE GRAPHIC"
The Empire's Illustrated Weekly





El cementerio de los cuatrimotores

El creciente número de bombarderos terroristas angloamericanos que son derribados por la defensa antiaérea alemana ha convertido el territorio del Reich y su campo adelantado en verdadero cementerio de metal, en el que se amontonan, principalmente, los restos de los cuatrimotores. Estos restos proporcionan a la defensa alemana importantes datos sobre armamento, instrumentos y cualidades de vuelo de los aviones polimotores enemigos, y brindan, además, valiosas materias primas para nuestra industria de los armamentos. Los grupos de recuperación trabajan constantemente en el examen de los bombarderos terroristas derribados, en el desguazamiento y utilización de la chatarra

"Un incidente dramático — durante la guerra aérea sobre Europa"

es el título con que en el número del 30 de octubre de 1943 de la revista inglesa "The Sphere" se publica la foto de al lado. Durante un ataque diurno contra Alemania y volando el avión a gran altura, se desprende el sustentador de un Bœing cuatrimotor, "Fortress II"; el pesado bombardero norteamericano comienza a barrenar y caer al vacío. Han llegado a tal grado las pérdidas de la aviación angloamericana durante sus ataques terroristas contra Alemania, que la prensa enemiga puede ya presentar al público documentos gráficos como éste. El comentarista británico lo confieza al escribir que en la foto se ve "uno de los desgraciados incidentes con que los grandes bombarderos norteamericanos deben diariamente contar en sus ataques contra Alemania". Agrégase en el texto que se ignora si el derribo se debe a un caza alemán o al fuego de la D.C.A. Sobre este punto podría contestar mejor la defensa alemana. Mas a nosotros lo único que nos interesa es saber que con este avión derribado han ingresado en el "Cementerio de los cuatrimotores" algunas toneladas más de valiosas materias primas

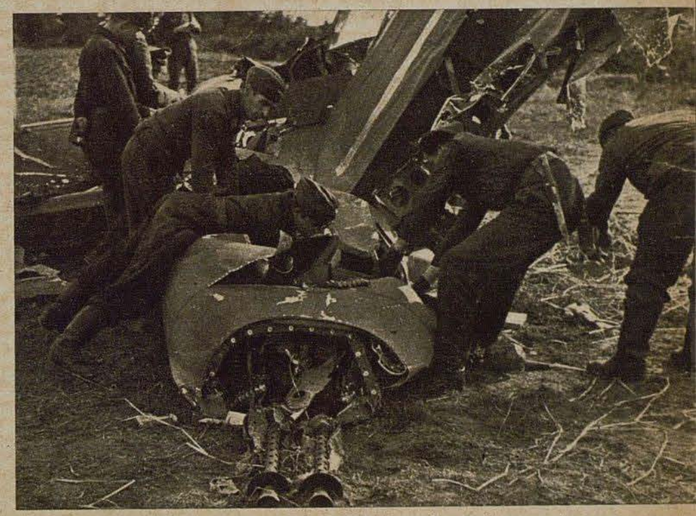


Los timones elevados, característica de los bombarderos terroristas norteamericanos modelo Bœing "Fortress". Trátase de un derribo "fresco", obtenido por un caza alemán antes de que el avión enemigo pudiera llegar a la frontera del Reich



El cadáver del piloto norteamericano fué extraido de los restos de la carlinga. El examen de los cadáveres de los tripulantes es otra de las misiones que deben cumplir las secciones de descombro de la aviación

A la izquierda: Se desmontan partes utilizables del fuselaje de un bombardero cuatrimotor



Soldados de la sección de descombro desmontando el puesto de popa de un cuatrimotor que se estrelló contra el suelo. Se distinguen claramente las dos ametralladoras pesadas

Fotos PK: Corresponsal de guerra Jacobsen (Sch), Scherl (Auslandsfoto)

Abajo: Un "Bœing" fué derribado antes de que pudiera soltar su carga de bombas. Una bomba penetró, sin estallar, en el terreno



Caza + bombardero = caza-bombardero

El "huevo" del Me 109 – Un bombardero tan rápido como un caza – ¿Hacia el destructor-bombardero?

Por el corresponsal de guerra Gerhard Meyer

PK Al principio existió una equivocación, existió hasta el día en que el Me 109, con una bomba de considerable calibre en su vientre, cruzó raudo por el aire y la lanzó, a la plena luz del día, en medio de las fábricas de armamento de los ingleses. La equivocación consistía en creer que un bombardero tiene que ser más lento que un caza.

El origen de esta idea es bastante fácil. Un caza tiene diez metros de envergadura, el bombardero tiene veinte; un caza lleva un solo tripulante, el bombardero lleva diez. Y, finalmente, el caza puede aplicar siete caballos de fuerza por cada kilo de su peso, mientras que el bombardero, sólo tres, a lo máximo cinco. Esta es la verdadera esencia del problema. El bombardero es inferior al caza en lo que al rendimiento de los motores respecta. A semejanza de aquellos individuos cuyo cuerpo aumenta extraordinariamente de tamaño sin que los órganos internos se desarrollen proporcionalmente, el bombardero debe pagar el aumento de su peso con una reducción en el rendimiento de los motores. Cuando comenzó la guerra una grave preocupación embargaba el ánimo de todos los constructores de aviones del mundo. El caza no aventajaba demasiado en velocidad al bombardero, existiendo incluso el peligro de que el bombardero aumentara su velocidad y se le escapara al caza. Esto se debía a que el bombardero utilizó antes que el caza y con mucho mayor decisión los revolucionarios progresos técnicos de los últimos años. Como es natural, también esta regla tiene sus excepciones. Las fábricas alemanas, por ejemplo, se dieron cuenta, mucho antes que las demás, de la sombra que se avecinaba. Y cuando todo el mundo se hallaba frente al rápido bombardero, que casi anulaba la diferencia de velocidades entre cazas y bombarderos, roncaba ya encima de los aeródromos alemanes el motor pesado del caza Messerschmitt Me 109 que, con 755 kilómetros horarios, proporcionó a Alemania un record mundial de velocidad todavía no superado. Era el caza más rápido del mundo. Este caza afirmó de nuevo la tesis de que el bombardero sería siempre más lento. No deja de ser curioso el que, más tarde, fuera este mismo caza el que derribara el principio por el mismo establecido.

La guerra necesita muchas clases de aviones: aviones de batalla, de reconocimiento, de transporte, etc. Mas los dos tipos de aviones, caza y bombardero, que son la suma del ataque y de la defensa, son los que con mayor facilidad se clasifican en la guerra aérea. Recordemos los aviones de bombardeo de la Guerra Mundial, groseros y gigantescos biplanos, o los bombarderos franceses del año 1939, los Amiots, los Farmans, monstruos lentos y pesados, "cornejas paralíticas". Y véase ahora como un Ju 88 pasa vertiginoso por el cielo, o como un Do 217 toma elegantemente la curva, pasa, jugueteando, entre las nubes y se lanza impetuoso al vacío. Son dos bombarderos de figura diferente y, no obstante, muy parecidos en sus rasgos fundamentales, mas los actuales bombarderos han sido perfeccionados ya hasta un extremo en que pueden competir con el avión de caza.

Dos enemigos amenazan al bombardero: los cazas y la artillería antiaérea. Contra la artillería encontró una defensa desconcertante: la huída hacia arriba. Subió de dos a cuatro mil metros, de cuatro a seis mil metros, a medida que la artillería se permitía seguirlo. Es esta una emocionante carrera que se desarrolla sin fin como la que libran el armamento y el blindaje.

Es natural que se tuviera la idea de encontrar también una defensa tan eficaz contra los cazas. Se trataba de que el bombardero fuera no ya tan rápido sino más rápido que el caza. Debía llegar a la velocidad de un rayo y volver a desaparecer antes de que pudiera actuar la defensa. Durante la guerra mundial estas ideas iban acompañadas de lo ridículo e improbable qué acompaña las utopias. Hoy se puede ya pensar en ello. Se trata de construír un bombardero-relámpago, sin ninguna arma de defensa, completamente cargado de bombas, que pueda lanzarse fulminante sobre el enemigo y desaparecer de nuevo como por encanto en el vacío del cielo después de haber asestado el mortal picotazo. Mucho se ha hablado y escrito sobre esto. Estos deseos no se convirtieron en realidad. El bombardero continúa "arrastrándose" por el cielo bajo el peso de sus bombas. Estaba condenado a la lentitud — si lentitud puede llamarse a una velocidad de 500 kilómetros horarios — pues casi toda su potencia motriz se empleaba para levantar y transportar peso. Por esta razón necesitaba sus armas. Son su única defensa contra el segundo enemigo, los cazas. En la Guerra Mundial existieron los Spads, los Nieuports y, del otro lado, los Focker y los Albatros, aviones que asestaban picadas mortales con sus duros aguijones; aun hoy, el grito de "Alarma, cazas" es para la tripulación de un bombardero la señal para una lucha a vida o muerte. El bombardero posee, por lo general, la ventaja de una posición de tiro más favorable. Como que el caza ataca casi siempre por detrás, el bombardero puede disparar "con el viento", mientras que el caza dispara" contra el viento". En tales momentos la suerte de la tripulación dependerá siempre de la serenidad del tirador de a bordo, quien debe explotar con sangre fría la ventaja de su favorable posición de tiro. La técnica no puede ayudar mucho al soldado en esta situación.

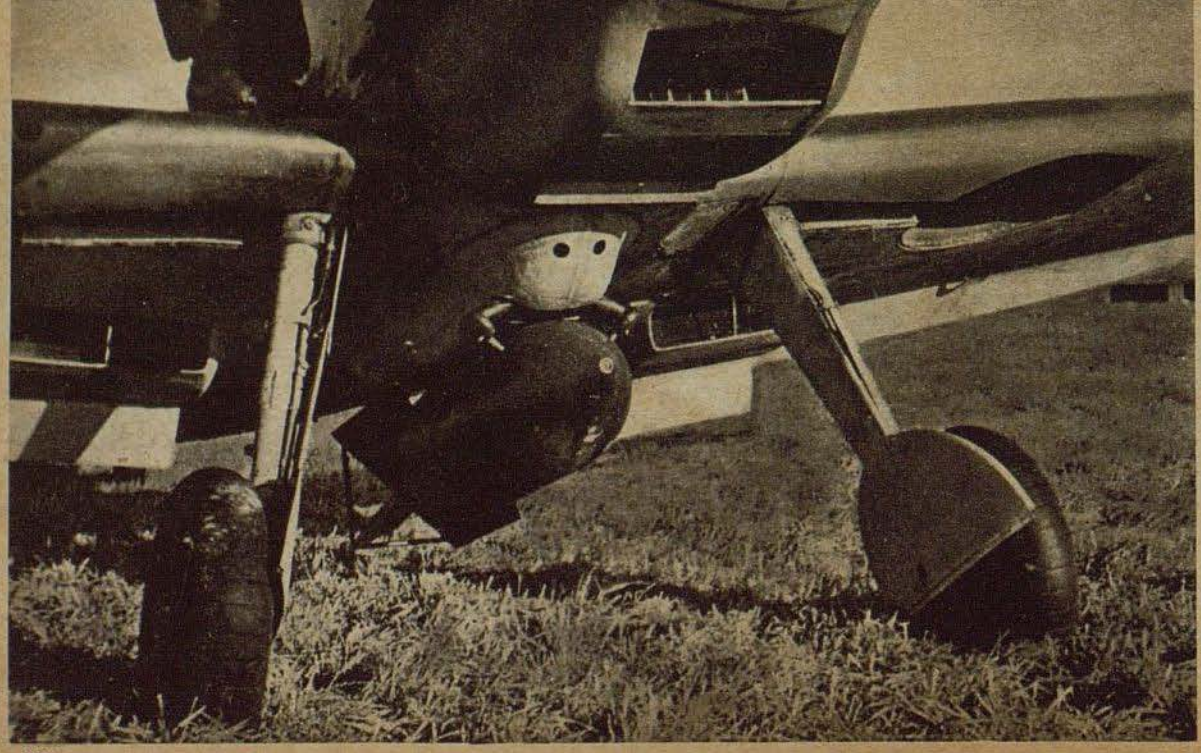
De todos modos, tampoco le abandona. Como que ella es la madre de la guerra técnica, carga sobre sus hombros una parte del peso. Proporciona seguridad al bombardero al darle más y más potentes armas y proveerle de planchas blindadas. En este sector se ha progresado mucho en los últimos años.

Por otra parte, los aviadores de bombardeo se protegen por si mismos. Oponen al fuego concentrado de muchas armas el fuego concentrado de sus muchas armas. Los bombarderos estrechan la formación. Vuelan en destacamentos compactos, que despiden fuego y plomo contra los cazas atacantes. Mas el que se deja separar, el que es expulsado de la cortina de balas que protege a la escuadra, éste está perdido. Los cazas se echan encima de el como lobos hambrientos y despedazan su presa en pocos segundos.

¡Armas pesadas, blindaje espeso, bombas de gran calibre! El bombardero que siempre debía ser un avión grande — pues cuanto más alto volaba más insegura era la puntería, y más bombas debía transportar para compensar con la densidad del lanzamiento lo que faltaba en blancos de lleno —, este bombardero estaba condenado a la lentitud. Se ofrecía un camino si se buscaba ganar en velocidad ahorrando peso, es decir, si se quería suprimir parte del armamento y del blindaje. Este camino se siguió cuando las armas defensivas de los bombarderos no eran todavía tan potentes como ahora. Casi en todos los frentes en que actuaban bombarderos alemanes, se escuchaba simultaneamente el motor de los cazas del Reich. Volando muy alto, encima de los destacamentos de bombarderos pesados, zurcaban el aire los rápidos y potentes Me 109 y Me 110, diminutas siluetas apenas visibles, dispuestas a lanzarse como tiburones sobre cualquier caza enemigo que se atreviera a oponerse a la nube de acero de los destacamentos de bombarderos.

Las escuadrillas de bombardeo, que durante la noche despegaban para realizar vuelos de represalia contra el enemigo, se habían convertido en "convoyes", bombarderos protegidos de cazas, que, a la plena luz del día, atacaban las fábricas de armamentos y centros de concentración del enemigo.

¿Poseía bastante protección el bombardero? ¿Se podía emplear una escuadra de bombarderos en cualquier parte en que fuera necesaria su actuación? ¿O era posible, y tal vez necesario, lograr que el bombardero fuera aun más rápido, más potente y poseyera más seguridad de tiro? ¿Era posible emplearlo en acciones individuales, a manera de lanza que se clavara en el corazón del enemigo?



La bomba bajo el avión de caza. El Profesor Messerschmitt fué el primero que se atrevió a colgar una bomba pesada del fuselaje de un caza, creando así el primer "caza-bombardero". El que ello fuera posible sin grandes modificaciones en la construcción, demuestra una vez más la elevada calidad de las construcciones Messerschmitt

Fotos: Dr. Hauer, Willi Ruge



Sin ser molestado por los cazas enemigos, el caza-bombardero ha llegado a su objetivo. La bomba ha sido soltada y ha emprendido su mortífero descenso

Los constructores alemanes de aviones poseen un profundo sentido de la realidad. Siguen la épica lucha de su pueblo, sintiendo hasta los menores detalles, y no precisamente como espectadores sino en calidad de participantes, pletóricos de dinamismo, son hombres de acción que acuden inmediatamente al lugar del peligro. Y así es como descubrieron un hueco en el frente enemigo y también en el propio. Era preciso construir la lanza que entrara mortífera por este hueco. Los cazas y los bombarderos habían sido unidos por una comunidad de destino. El caza y el bombardero se debían fundir formando el caza-bombardero. Con ello se ahorra el caza y se da seguridad al bombardero. La idea nació primeramente en el lugar donde se creó el caza alemán más rápido de esta guerra, en el taller donde trabajan el Profesor Messerschmitt y sus colaboradores. La idea parecía atrevida y absurda. ¿Cómo transportar la carga de bombas?

Entretanto se habían perfeccionado hasta tal grado los aparatos de puntería que ya era posible lanzar con seguridad sobre los blancos bombas pesadas desde cuatro, cinco o seis mil metros de altura. Los Stukas habían demostrado que les bastaba una sola de estas bombas pesadas para destruir fortines de espesos muros de hormigón, y para alcanzar con seguridad los blancos más pequeños. ¿Era necesario sobrecargar el motor del bombardero con el enorme peso de muchas bombas o bastaba que despegara con una sola bomba? La lanza era una visión. Parecía absurdo, y no obstante . . .

Los cálculos demostraban que un bombardero de calidad, construido según los puntos de vista modernos, no debía ser mucho más lento que un avión de caza.

Aunque la idea era atrevida, se llevó a la práctica. Pasando, en lógica consecuencia, del pensamiento a la acción, el Profesor Messerschmitt y sus colaboradores se decidieron a colgar sencillamente una bomba al avión de caza Me 109. Desde el primer momento se colgó una bomba de gran calibre, y se esperó a que se presentara la ocasión.

La ocasión llegó a costa de los ingleses. Ya se poseía el bombardero que era tan rápido como el caza. Era el mismo caza que pocos años antes había demostrado que el caza sería siempre más rápido que el bombardero. Este nuevo bombardero, este "caza-bombardero", no necesita evitar la lucha con escuadrillas de cazas enemigos. Posee las mismas armas, es tan ágil, tan rápido y no mayor que los demás aviones de caza. La técnica alemana ha creado con él un nuevo tipo de avión que ya ha intervenido de manera decisiva en diferentes ocasiones. Mas el caza-bombardero no puede ni debe eliminar al bombardero corriente, que es insustituible donde es necesario operar en masas.

El progreso jamás se detiene. En el mundo lo único constante es lo cambiable . . . Del caza ha nacido el destructor durante la guerra. También los demás aviones van aumentando en peso, en rendimiento y en potencia de fuego. Es la tendencia natural de la época, el fruto de la gran carrera entre el ataque y la defensa. Es más que probable que con el tiempo — del mismo modo que el caza-bombardero se formó de la fusión del caza y del bombardero — se forme también el "destructor-bombardero", lo cual dará seguramente ocasión a que demuestren de nuevo su capacidad los ingenieros de las fábricas Messerschmitt. Cuando el enemigo adopta para si una idea que uno ha llevado a la práctica, se tiene con ello la mayor prueba de que la idea era buena y necesaria.



Comandante REINKE



Comandante KLUEMPER



Capitán BERRES



Capitán GALLAND †



Capitán JUNGKLAUS †



Capitán MICHAEL



Teniente BITSCH



Teniente LINKE †



Teniente LUTSCH

La libertad y la vida sólo las merece el que las tiene que conquistar diariamente Goethe

El comandante Reinke, jefe de sección en un regimiento de artillería antiaérea, rechazó varios ataques consecutivos de las fuerzas soviéticas, haciendo fracazar numerosos intentos enemigos de romper el frente. — El comandante Kluemper es el comodoro de la escuadra de aviones torpederos que, según comunicado en el parte de guerra del 15 de agosto, atacó audazmente un gran convoy enemigo, del que hundió o averió gravemente 32 unidades con un total de 170,000 toneladas como mínimo. — El capitán Berres, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, derribó 44 aviones enemigos en el frente del Mediterráneo. — El capitán Galland, comandante de grupo en una escuadra de caza, derribó 41 aviones enemigos en acciones contra Inglaterra. El valiente oficial, que es hermano del general de división Galland, murió en acción de guerra. — El capitán Jungklaus, comandante de grupo en una escuadra de bombarderos, se distinguió por su brillante actuación en Orel, Rschev Isjum, Jarkov y Bielgorod. Murió durante un ataque contra el puerto de guerra Poti. — El capitán Kennel, capitán de escuadrilla en una escuadra de aviones de asalto, en las luchas de defensa del invierno 1942/43, intervino tan eficazmente en el sector meridional del frente oriental, que con su actuación influyó considerablemente en el resultado de las luchas de suelo. Derribó 28 aviones enemigos en combate aéreo. — El capitán Michael, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos, causó al enemigo graves pérdidas en hombres y material, decidiendo a menudo las luchas de suelo. El valiente oficial no regresó de su vuelo 282 contra el enemigo. — El capitán Petzold, comandante de grupo en una escuadra de bombarderos, obtuvo con su grupo innumerables éxitos en los difíciles meses del invierno 1942/43. — El teniente Bitsch, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, dió prueba de gran tenacidad, logrando 88 victorias aéreas en duros combates. — El teniente Duenser, jefe de batería en un regimiento de artillería antiaérea, rechazó en el frente oriental numerosos ataques emprendidos por el enemigo con potentes fuerzas de infantería y tanques, impidiendo con ello que el enemigo rompiera el frente como se proponía. — El teniente Linke, jefe de escuadrilla en una escuadra de cazas nocturnos, obtuvo 23 victorias aéreas en atrevidas acciones nocturnas. El brillante oficial, que se distinguió por su atrevimiento y capacidad, cayó frente al enemigo. — El teniente Loeffelbein, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos, destruyó varios puentes, estaciones e instalaciones ferroviarias en la Unión Soviética. — El teniente Lutsch, piloto en una escuadrilla de reconocimiento, distinguióse brillantemente volando sobre Inglaterra, en el Mediterráneo y en la lucha contra la Unión Soviética. Los datos de observación por él proporcionados tuvieron a menudo importancia decisiva para las operaciones. — El teniente Schmidt, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos, actuando en el frente del este destruyó o averió 97 trenes y 93 locomotoras. — El alférez Korts, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 112 victorias aéreas. No regresó de un vuelo contra el enemigo. — El brigada Gapp, piloto en una escuadra de bombarderos, se distinguió brillantemente en numerosos ataques contra la Unión Soviética. — El brigada Glunz, piloto en una escuadra de caza, tenaz y enérgico aviador que actuando contra Inglaterra obtuvo 38 victorias aéreas en duros combates. — El sargento Vinke, piloto en una escuadra de cazas nocturnos, obtuvo 27 victorias nocturnas en duros combates aéreos, librados muchos de ellos en difíciles condiciones admosféricas

Fotos PK: Corresponsales de guerra Bankhardt, Hagen (Sch 2), Weltbild (12), Clauss, Kunitzky (Wb 2), Scherl (1), Caba (1)



Capitán KENNEL



Capitán PETZOLD



Teniente DUENSER



Teniente LOEFFELBEIN



Teniente SCHMIDT



Alférez KORTS



Brigada GAPP

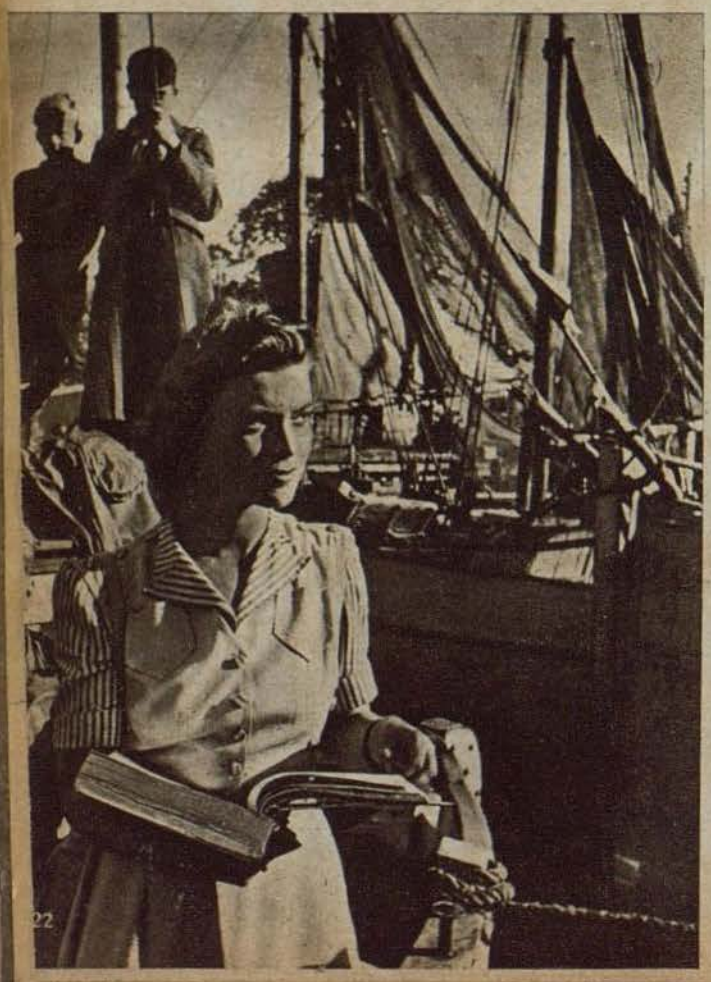


Brigada GLUNZ



Sargento VINKE

También es necesario aprender el arte de hacer señas con el dedo índice. Los muchachos reciben las primeras instrucciones antes de ser colocados frente a la cámara





Willy Fritsch representa el papel de jefe de instrucción de los muchachos. A parte de Fritsch trabajan también diferentes conocidos actores, como Paul Henckels, Will Dohm y Alfredo Florath

Fotos Ufa

A la izquierda: En un rincón del puerto de Travemünde estudia Gerta Böttcher al guión de la película. Se le ha confiado el único papel femenino de la película, y es la encargada de que tampoco esta cinta se desarrolle sin su poquito de amoríos

LOS AGUILUCHOS

Una nueva película de la Ufa para la juventud



En un campo de aviación en la costa del Mar Báltico. Los muchachos arrastran una cocina de campaña por la playa, pues es insaciable el apetito de los camaradas que hacen prácticas en el campo de despegue

Los Aguiluchos son quince muchachos que actualmente están rodando una película. Ninguno de ellos es artista cinematográfico de profesión. Todos son alumnos de las escuelas o aprendices de oficinas y talleres. El argumento de la película es rectilíneo y sin complicaciones, como la misma juventud que lo interpreta. Los quince trabajan en una sección de instrucción de una fábrica de aviones, y todos ellos — a pesar de ser uno de ellos hijo de un general, otro de un obrero y el tercero de un campesino — son como fundidos en el mismo molde. Ther, hijo de un director, muchacho al principio poco simpático, ha sido colocado en la fábrica por sus padres. Las dificultades se suceden. Pero finalmente los camaradas consiguen que se convierta en un auténtico muchacho como ellos mismos son. Esta película se desarrolla en un ambiente movido y abigarrado. Talleres, hangares de aviones, pistas de despegue, regatas de remo, vuelo en planeador. El realizador Alfred Weidemann, es el jefe de la central cinematográfica en la Jefatura de la Juventud del Reich. Nadie mejor preparado que él para realizar una película de juventud que, a través de los mil y un incidentes, sea también un documento de la camaradería de los aviadores



En el taller de aprendices de la fábrica Heinkel. Volea el martillo, la tensión se refleja en el rostro los músculos de los aguiluchos, los golpes tienen que ser certeros

A la derecha: Las regatas de remo dan ocasión a una serie de emocionantes escenas. Desde una lancha los aguiluchos siguen con gran concentración la interesante competición deportiva



MEJORAN LAS ARMAS CONTRA LOS BOMBARDEROS

La defensa alemana emplea nuevos medios para dispersar los destacamentos de bombarderos Boeing norteamericanos, que suelen volar en formaciones compactas. Se trata de una granada de extraordinaria potencia explosiva. Sucede a menudo que varios bombarderos son destrozados en el aire por la explosion de una sola granada. Se debe en parte a estos nuevos medios de lucha — de los que las fuerzas antiaéreas alemanas se sirven cada día en mayor escala — el que los norteamericanos pagaran recientemente con elevadas pérdidas sus ataques contra el territorio del Reich

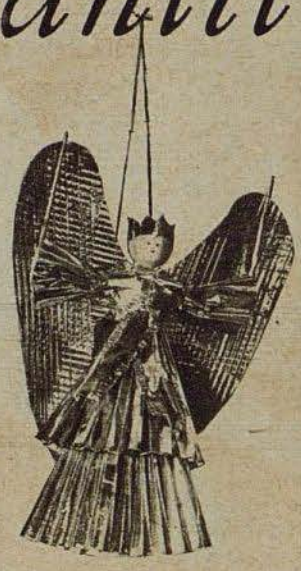
Dibujo: Bernd Markowsky

Alegría navideña - Alegría infantil



Profusión de bugías encendidas, ligeros crujidos de las ramas, aromático olor a pino. Hasta el alegre braguillas se siente por un momento serio y reflexivo





La Navidad es la fiesta de los niños. Mas su brillo penetra también en el mundo de los mayores, en las casas, talleres y cuarteles, y llega hasta la avanzadilla más lejana del frente. La felicidad que a la luz de las bugías se refleja en los infantiles ojos, es también nuestra felicidad. Por encima de las opiniones, convicciones y creencias, hasta por encima de las penalidades del momento, el recuerdo de nuestra niñez nos une a todos formando una indisoluble comunidad navideña. En los días de este mes de diciembre nada mejor podríamos hacer que mirar los niños a la cara, estos niños que son el sentido de nuestra vida, de nuestro trabajo y de la lucha que actualmente libramos por Alemania y por Europa

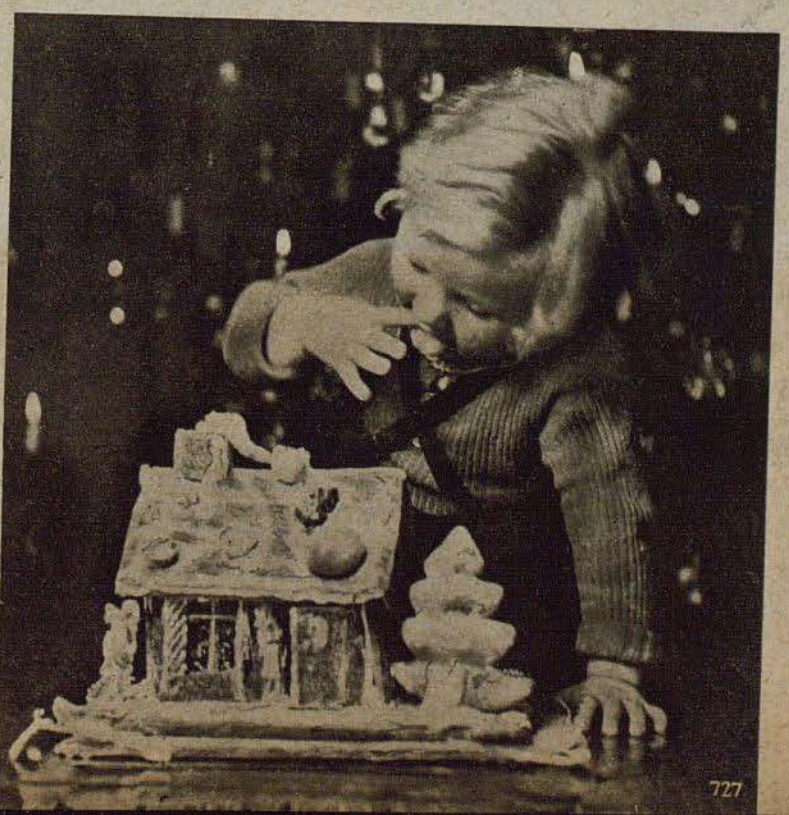
Fotos
Hedda Walther

A la izquierda: ¡Oh . . .! La sorpresa se refleja en los rostros infantiles. Sus ojos, que están llenos del brillo de las bugías navideñas, irradiarán pronto la alegría pura que brota de sus corazones

apa Noel ha gustado
a todos. Durante la
sentación de una
a navideña en la ra-
le la que los niños,
s de ser magníficos
, son también los
dores más agra-
dos del mundo

ierda: ¡El regalo
ad! El benjamín
lia lo contempla
a atención. Aun-
visto como la
a cuerda con
al aparato de
ra él su regalo
es un pájaro
que se mueve
pájaro vivo

Como que
fábula de
Margarita"
casita es de
azúcar. Lo
el dedo y,
te, sabe dulce



Una hora antes de levantar el telón



Fotos de Sonja Georgi tomadas en el Admiralspalast de Berlin

A la izquierda: Los últimos minutos antes de abr las puertas del teatro se pasan en animada charl Aun están vacios los ganchos del guardarropa, m las encargadas del mismo, muchas de ellas emple das ya desde hace muchos años en "su teatro", s preparan a resistir, con imperturbable calma, asalto del público

Abajo: Con rapidez y agilidad corre la esponja p las esbeltas piernas de las muchachas. "Mi vaso limonada no debe faltar jamás", afirma Gaby, "Girl capitán"

En algunos minutos va a comenzar la función. Al pasar por los pasillos del teatro los espectadores lanzan rápida mirada a los espejos de las paredes para comprobar por última vez que no falta un detalle en su vestimenta. No tardarán en arrellenarse en sus butacas, en curiosa expectativa de las emociones que les proporcionará la función. Pocos de ellos piensan en tal momento que el teatro está trabajando febrilmente desde hace una hora. No todo reside en el acierto o desacierto con q e los actores representen sus papeles. Una función va precedida y rodeada de una serie de detalles, de los que raramente tiene idea el público que llena la sala. Ya una hora antes de levantar el telón comienza entre bastidores el trajín que no ha de parar hasta que termine el último acto. Corren, con paso nervioso, de un camarín a otro los actores, se escuchan martillazos detrás del escenario, se prueban instrumentos de música, los tramoyistas hacen las últimas correcciones en la decoración y preparan la labor que deberán realizar rápidamente entre acto y acto. En esta hora que precede al levantamiento del telón hay que pensar en mil diferentes cosas, preparar cien detalles, insignificantes al parecer, mas de tanta importancia, en realidad, que el descuido de uno de ellos podría malograr una escena, hasta significar el fracaso de la representación



Antes de comenzar la función el público se aglomera frente a la taquilla, mas en vano, el teatro está vendido desde hace días. Hace ya mucho que la taquillera cerró el ventanillo



Cuando entran los primeros espectadores en la sala se oyen todavía ruidos detrás del telón. En la platea, que aun se halla a media luz, se respira una atmósfera de prometedora expectativa







La orquesta se ha reunido antes de la función para un último y breve ensayo. Todos los instrumentos están afinados, el director no tardará en levantar la batuta

A la izquierda: Se trabaja febrilmente en el taller de peinado. El espectador que contempla el baile de las muñecas no piensa en las muchas manos que han debido trabajar para ordenar tanto bucle y tanta trenza

A la derecha: Una hora antes de comenzar la representación suceden cosas muy prosáicas entre las palmares y chozas indígenas de una romántica isla del sur; pero es indispensable limpiar el escenario antes de la función

Vuelan por los dólares

El negocio norteamericano "a prueba de bombas" — Los planes futuros del radiotelegrafista George S. — Una cuenta que no sale

Por el corresponsal de guerra Hans Theodor Wagner

PK Cuando, hace dos años, los Estados Unidos entraron oficialmente en la guerra, se consideró razonable, y en todo caso, lo más sencillo, apoyar con promesas positivas, o sea con un salario contante y sonante, el "voluntariado" de la aviación norteamericana. Los ingleses habían establecido ya un sistema de primas para las tripulaciones de su arma aérea, sistema que fué superado en mucho por los Estados Unidos de Norteamérica.

El joven norteamericano reaccionó tal como se esperaba. Haciendo pasar sus reflexiones por el cedazo de su americanismo, este joven tiene la siguiente atrevida concepción de la guerra en Asia Oriental o en la lejana Europa: Tendrá una nueva y maravillosa profesión, volará en uno de estos fantásticos "big ships" de los que cosas tan estupendas escriben los periódicos norteamericanos, con estos vuelos ganará mucho dinero y no tendrá ninguna preocupación, a parte de librarse de ser incorporado al ejército o a la marina, con lo cual se libra también de ser torpedeado por un submarino enemigo, cosa que, según se asegura, sucede fácilmente y es bastante desagradable; vestirá un vistoso uniforme y, con el tiempo, a base de su experiencia de vuelo y del dinero que entretanto habrá ganado, conseguirá un buen "job" en una de las grandes empresas de la aviación civil. Muchos, empero, son más modestos: aspiran únicamente a ganar mucho dinero, correr algunas aventuras, darse una vueltecita por la vieja Europa . . . ninguno de ellos piensa seriamente en la posibilidad de no regresar jamás, como máximo esta posibilidad entra en sus cálculos en calidad de "riesgo". La guerra de bombas es un negocio, y todo negocio, aunque sea "a prueba de bombas", puede salir mal . . .

Es interesantísimo observar a aviadores norteamericanos e ingleses en los campos de prisioneros de Alemania. No es difícil encontrar la explicación de la actitud despreciativa que el aviador inglés adopta frente a sus camaradas norteamericanos. Por lo general, el inglés no habla de la cuestión de su convivencia con los pilotos norteamericanos prisioneros. Impresiona, por tanto, mucho más, la frase pronunciada por un oficial de aviación inglés prisionero, que resume certeramente la posición de cada cual: "Usted, como alemán, vuela por su país, y yo vuelo por el mío. Los norteamericanos vuelan por dinero."

A los pilotos norteamericanos se les repite continuamente que, en caso de caer prisioneros, deben callar y no contestar a ninguna pregunta. Es un deber militar primordial. Mas, de vez en cuando, se traba una conversación, y las contestaciones y declaraciones de estos jóvenes aviadores de los Estados Unidos son una prueba de la verdadera concepción que tienen estos jóvenes sobre su actuación como aviadores bombarderos y sobre la guerra en general, de cuyos peligros se salvaron por pura casualidad.

Examinemos, por ejemplo, a John M., del estado de Alabama veintidos años de edad. El padre fué arrendador de una pequeña hacienda. Como tantos otros centenares de miles de familias también ésta, a pesar del duro y continuado trabajo, fracasó debido al sistema económico norteamericano. En 1935 cargaron sus pocos bártulos en su Ford, y comenzaron una vida de gitanos. John M. tenía entonces apenas catorce años. Fué obrero de ocasión, tuvo suerte y pudo colocarse en una fábrica Ford, de donde más adelante fué despedido, y volvió a incorporarse al ejército de los vagabundos norteamericanos. Llegó la guerra, y con ella la gran ocasión: John M. se convirtió en tirador de bombas en una escuadra destinada a Europa. Por primera vez en su vida ganó mucho dinero y vivió libre de preocupaciones. Su aspecto era fresco y abierto, ya había olvidado los terribles momentos del derribo y salto en paracaidas, habia terminado para él la guerra. y, con ella, otro capítulo aventurero de su existencia.

Vamos a estudiar a otro hijo de hacendado: Edvard G., de Memphis, Tennessee, veintitrés años, hijo de un hacendado acomodado de la región del Misisipi, piloto, casado desde hace dos años. "Cuando me presenté en la aviación norteamericana, con el deseo de ir a Europa, me dijo Daddy: Tienes razón, debemos ganar pronto esta guerra, pues sólo en este caso se producirá una "prosperity" y la hacienda nos dará dinero." El inteligente hijo del hacendado del Misisipí soñaba en que después de esta guerra, como sucedió en la fantástica época después de 1918, la agricultura norteamericana ganaría el dinero a espuertas, con sus productos tan apreciados en todas las partes del mundo, especialmente en una Europa devastada. La pregunta sobre cuanto había ganado hasta ahora en "primas", contestó sonriente: "Secreto de negocios."

Otro ejemplo: Georg S., 23 años de edad, telegrafista, natural de Nueva York. Con veinte años comenzó a especular en la bolsa. Ganó bastante, en 1939 estuvo en Europa. Con franqueza declara: "Después de la guerra, el gran negocio será la aviación. Las lineas aéreas norteamericanas abarcarán todo el mundo. Hemos entrado en una nueva época icaria. Hay que aprovechar esta ocasión. Para ello se necesita experiencia de vuelo, hay que estar familiarizado con el objeto del negocio. Cuando haya terminado esta guerra, me será fácil agregarme a este gran negocio, a parte de que uno ha hecho sus méritos como aviador de bombardeo . . ." Al hablar, Georg S. reía sonoramente, seguro de estar derramando sabiduría.

Otro de los interpelados estaba furioso por haber sido derribado, y después de una expresión un poco gruesa contó que sólo le faltaba un vuelo de bombardeo para poder adquirir determinada pequeña posada en el curso superior del Hudson. Este hombre, Richard B., de 23 años de edad, también oriundo de Nueva York, antiguo lavaplatos, más tarde vendedor ambulante de helados y finalmente estibador en una dársena, comportábase con tal descaro para con sus camaradas ingleses, que asombraba pensar que los pilotos británicos todavía no le hubieran dado una paliza.

Es casi siempre el mismo el camino seguido por estos jóvenes aviadores desde el día en que ingresaron en la aviación norteamericana hasta aquel en que fueron derribados sobre Alemania: Después de la instrucción son incorporados a una escuadra y comienzan su actuación en Europa con un vuelo transatlántico hasta Inglaterra. Este largo vuelo y la admiración que el público inglés demuestra por sus magníficos "barcos voladores" les inculca ilimitada confianza en su arma. La propaganda inglesa presenta a sus ojos un cuadro bastante falsificado de lo que es la defensa antiaérea alemana. Hasta que no se encuentran en los aeródromos ingleses no se van formando poco a poco una idea exacta de la situación en el aire, especialmente cuando, de vez en cuando, ven que escuadrillas enteras no regresan de sus vuelos.

Los ataques nocturnos continúa realizandolos la aviación británica, y a medida que aumenta la potencia de la defensa alemana, van siendo cada día más difíciles. Los ataques diurnos se reservan a la aviación norteamericana. Vamos a dejar que sea un piloto norteamericano el que nos explique su último vuelo de bombardeo contra Alemania. Habla el piloto Lorenz D., de Chicago, sargento, 27 años de edad: "No acabábamos de salir de la zona de la defensa antiaérea alemana. Continuamente se presentaban nuevas escuadrillas de cazas y destructores. Era excelente la colaboración entre los cazas alemanes y su artillería antiaérea, teníamos un infierno arriba y otro debajo. Perdíamos un aparato tras otro. Rápidamente nos llegó también a nosotros la hora: la mayor parte de mi tripulación había sido herida de gravedad cuando la nave comenzó de repente a descender. No sé como salí del aparato, instintivamente puse el paracaídas en función, tuve mucha suerte . . . Creo que soy el único superviviente de mi escuadrilla, puesto que no he encontrado a ningún camarada aquí en el campo de prisioneros . . ."

Bastará con las declaraciones de estos pilotos norteamericanos. Tenemos la facultad de juzgar con bastante exactitud a nuestros adversarios. El que nuestra defensa antiaérea aumenta en potencia y cada día es más sensible para los aviones terroristas anglo-americanos, es un hecho que ya no puede ser silenciado a la opinión pública norteamericana. El "negocio" del aviador terrorista les saldrá caro, y no tardarán en comprender todos que debe de terminar desastrosamente un negocio cuya antigua base, la fortaleza volante, se está convirtiendo en un "ataúd volante".







Su "raid" contra Alemania se lo habían figurado muy diferente. Con jactancioso abandono — auténticamente norteamericano — estos aviadores estadounidenses derribados emprenden el camino hacia el cautiverio. Hicieron sus cálculos sin contar con la factura que les presentaría la defensa antiaérea alemana. En las fotos de la derecha se ven dos aviadores norteamericanos derribados en Octubre de 1943 durante el ataque contra Schweinfurt. Salvaron la vida arrojándose en paracaídas

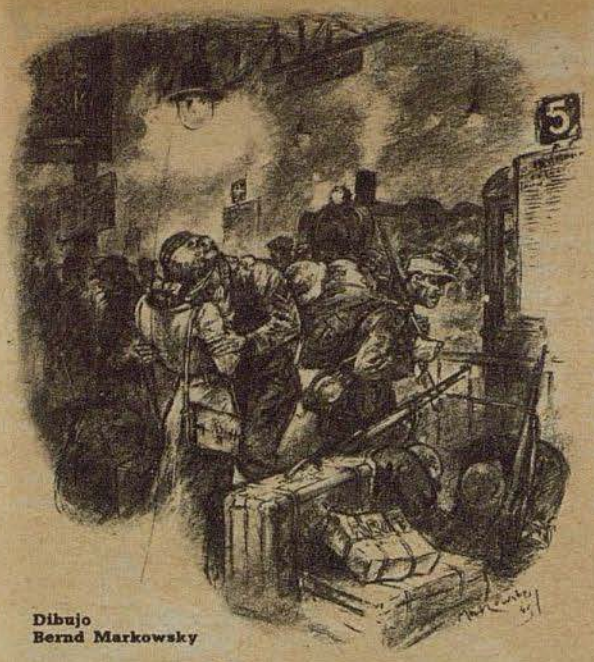
Noche infranquila

Por Günther O. Lorenz

Sucedió en Korijarvi. El cabo H., que durante todo el viaje me había parecido soldado disciplinado y hombre de temperamento tranquilo, saltó de repente de nuestro vagón, cruzó a saltos las vías y se dirigió al edificio de la estación, desde cuya puerta de salida nos saludaba con la mano una enfermera alemana. Llegó a ella y le entregó un objeto blanco. Sería una carta. Vimos como ella decía que sí con la cabeza, y como el cabo emprendía el regreso . . . Había olvidado que estaba terminantemente prohibido apearse en esta estación en que el tren sólo paraba dos minutos. Fué detenido por la guardia del tren, un suboficial ya entrado en años, que le reconvino en voz alta, mientras nosotros asomábamos todos a una las cabezas por las ventanillas. Oímos como H. decía varias veces "A la orden". Cuando le ayudamos a recuperar su puesto en el vagón, nos llamó la atención que no nos dijera nada, y se limitara a sonreir . . .

*

En el vagón de carga del tren de permisionarios había uatro camas de madera, muy útiles para el largo viaje.



Dibujo
Bernd Markowsky

Los que ocupaban las superiores podían mirar hacia el exterior por un pequeño agujero. Los de abajo estábamos obligados a dormir, lo cual harmonizaba con nuestro humor, ya que el permiso había terminado. Por otra parte, se avecinaba la noche. Me arrodillé frente a la estufa y eché un poco de leña al fuego, que se animó inmediatamente.

De pronto vi al cabo H. de pie ante mí. "Quiero fumar un cigarrillo" me dijo. Afirmé con la cabeza. A la luz del fósforo, observé que H. me miraba como si me examinara. Es posible que sea un efecto de los lentes que lleva, pensé. Eran unos lentes de soldados, sencillos, con esqueleto de acero. Recordé que me tenía mucha simpatía, aunque yo no poseía estudios como él. Comenzó diciéndome que como yo era más viejo sabría seguramente más de la vida. Le miré con curiosidad. ¿Cómo contestarle? Quería saber si tenía razón al pensar que las mujeres eran, a fin de cuentas, algo tontas. Y al decirlo, H. se reía sonoramente.

Es posible, opiné prudentemente; mas ¿por qué lo preguntaba? le interrogué. Comenzó a contar en voz baja. No deseaba que lo oyeran los que estaban durmiendo . . . El ram-tam-tam, ram-tam-tam del tren finlandés servía de fondo a su narración.

En su ciudad natal había una muchacha, a la que ya conocía desde aquella época en que iban a la escuela. Más tarde se separaron, cosas de la vida. El año pasado, por Navidad, recibió inesperadamente un paquetito que le mandaba la muchacha. Contenía sobres, alfileres imperdibles y diez cigarrillos. Iniciaron una correspondencia, sin escribirse muy a menudo, mas lo bastante para que el tomara la decisión de visitarla durante su permiso. Al llegar a este punto de la narración, H. hizo una larga pausa. Brillaba la lumbre del cigarrillo, yo apoyaba mis pies contra la estufa.

Salieron juntos, pero se encontraron con que los locales estaban repletos de gente. En realidad, estaba algo desengañado, sin dejar de encontrarla simpática. Al andar ni siquiera quiso apoyarse en su brazo. Cuando él dijo que no veía en la oscuridad, que hiciera el favor de guiarle, ella se rió a carcajadas. Entonces figuró que tropezaba y que sólo podía andar con lentitud, lo cual provocó nuevas risas de la muchacha, que acabó por darle el brazo.

Al poco rato hubo entre ellos un pequeño incidente. Fué motivado al contarle la muchacha que también escribía a otros soldados, y que le gustaba mucho hacerlo. Esto le molestó, y no pudo evitar hacer algunas observaciones mordaces. Más tarde la acompañó a su casa, se despidió alegremente de ella, y desde entonces dejaron de verse . . . Cerré la tapa inferior de la estufa. Poco a poco se calentaba el vagón. El humo de la locomotora pasaba lamiendo los costados del vagón. Era una locomotora pequeña, de la que nos reíamos a menudo.

A él no le gustaban las despedidas, agregó H. Es por esta razón que sus padres no acudieron a la estación. Se inclinó un poco hacia adelante, como si quisiera examinar su cigarrillo.

Entonces pasó lo inesperado. Ella — Gina se llamaba — se presentó en la estación, le saludó y le dijo que le había esperado. H. confesó que su intención fué contestarle que era muy amable de ella, pero no habría sido necesario, ya que no era posible que ella acompañara a la estación a todos los soldados a quienes escribía. Mas, en realidad, no supo como decirlo, y tuvo el acierto de no decir nada. Por otra parte, había tanta gente en la estación, que uno no sabía donde meterse. Gina retorcía entre sus manos sus guantes blancos cuando, mirándole a los ojos, le dijo que aquella noche habría deseado darle una cosa, como despedida . . . En este momento pasó un cazador alpino por el lado y le dió un empujón con su enorme mochila. Perdió el equilibrió y por poco cae sobre Gina, y lo que siguió se desarrolló sin que ninguno de los dos lo buscara . . . y en aquel momento se olvidó por completo de la multitud que los rodeaba. El beso fué diferente de todos los que antes había dado . . . tal vez porque — aquí calló de nuevo H. para después continuar, con voz muy queda, como si hablara consigo mismo:

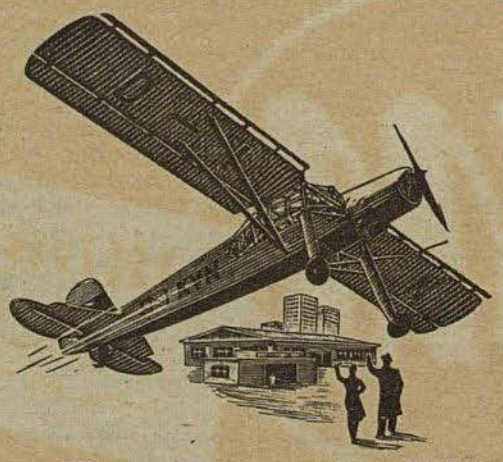
Su pelo . . . su rostro era tan cálido. No cesaba de llorar . . . así se besaron. Una eternidad, que solo duró breves momentos. Gina — repetía él constantemente — Gina, Gina, que tonta eres . . . y ella, con las lágrimas corriéndole por la cara, sonreía y decía que sí con la cabeza . . .

Cuando el tren salió no pudo verla. Las ventanillas estaban ocupadas por los compañeros, que estrechaban manos de los que se quedaban en el andén. ¡Todo le parecía un sueño!

H. se levantó y hundió las manos en sus bolsillos. Con la punta de la bota dió un golpe seco a un pedazo de madera que salió volando por la abertura de la puerta. Ya le había escrito algunas cartas durante el viaje. La última en Korijarvi. Si las mujeres no fueran tan tontas — filosofeó — todo habría podido ser de otra manera, mas, al fin, todo se había arreglado. Todo arreglado, repitió en voz alta. Y luego, dirigiendose a mí, añadió: Que historia más rara ¿verdad?

Iba a contestarle, mas me cortó la palabra la bronca voz de un sargento: "¡A ver si os callais, pesados!" Y ótro, que acababa de despertarse, añadió de mal humor: "¡Esto es intolerable, hay para quejarse!"

Nos callamos los dos, hasta que H. murmuró "Idiotas", y se hundió en la oscuridad procurando acomodarse entre los acostados en el suelo.



Despegue a las 7.25

En dos horas y media ha hecho el avión el trayecto Nuremberg-Berlín. ¡Cuán práctico es un viaje de negocios en avión! Después de la guerra, muchas empresas podrán adquirir un aparato propio para su servicio particular. Muchas de ellas comprarán un Fieseler „Storch".

El Fieseler „Storch" es un aparato apropiado de manera excelente para el servicio particular. El „Storch" se caracteriza por ser muy fácil de volar y de una seguridad insuperable, amén de un rendimiento extraordinario.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

FOCKE-WULF
AVIONES

Combate con cuatro "Beaufighter"

Un Arado 196 derriba a un hidroavión inglés

Corresponsal de guerra Heinz Ockhardt

PK Cuando los dos Arado 196 volaban hacia el puerto, el jefe de la pareja — vamos a llamarle brigada Fuchs — estaba de un humor inmejorable. Tarareaba aquella canción del marinero, del largo viaje por mar y de la muchacha en el lejano puerto, que el día anterior habían cantado todos a coro en ocasión de celebrar la primera victoria aérea obtenida por un compañero. La fácil melodía se le había pegado al oído; por otra parte, la esplendidez del tiempo convidava al buen humor. Era un cielo azul, lleno de reflejos, bajo el cual se mecía perezoso un suave oleaje. En tan excelentes condiciones emprendían el vuelo mas afuera, hacia el horizonte en que parecían confundirse el mar y el cielo. No veían ninguna estela de burbujas, delatora del submarino, ni tampoco penachos de humo cortando la regularidad del horizonte. Parecía que también respetaban la paz de esta mañana dominguera los acontecimientos bélicos, de cuyo desarrollo depende el que uno regrese de la inmensa llanura de agua o se quede en ella.

Mas las apariencias engañan. Cuando la pareja de aviones iniciaba la curva para emprender el regreso a la base, Fuchs descubrió dos aparatos encima de ellos. Al primer momento creyó que eran dos Ju 88 alemanes, posiblemente en vuelo de reconocimiento lejano. Pero, al elevarse con su Arado, no tardó en percibir las cocardas circulares. Deben ser Beaufighter, pensó.

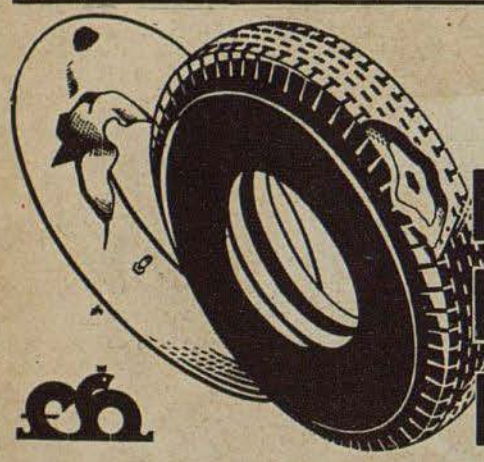
El primero de los aparatos enemigos se arojó sobre el compañero de pareja de Fuchs, que todavía se hallaba en plena curva. Al parecer no se había dado cuenta de la presencia de los dos aparatos que volaban arriba, pues su atención se concentraba en la observación de dos otros Beaufighter que llegaban por el oeste. Fuchs le advirtió por medio de la comunicación acústica, mas el adversario se arrojaba ya sobre el camarada, disparando con todas las ametralladoras y cañones. Fuchs convirtió en un círculo cerrado el semicírculo que estaba describiendo para iniciar el regreso, y fué tomando altura a medida que cerraba el círculo. Ascendía rápidamente, con el motor a todo gas. Con su fuego obligó al Beaufighter a suspender el ataque contra el camarada, pero éste había sido ya alcanzado repetidas veces. Salían llamaradas del motor, y el aparato, descendiendo con vertiginosa rapidez, se posó en el agua. Todavía resbalan los flotadores sobre la superficie del mar, cuando la oscura columna de humo de una explosión se levanta hacia el cielo. . . . Mas también ha sido alcanzado el Beaufighter. Fuchs observa como se van reduciendo las revoluciones de la hélice del motor de estribor, hasta acabar por pararse. Describiendo una larga y prudente curva, el avión se aleja hacia el este acompañado de su compañero de pareja. En este momento comienza una loca carrera entre el Arado y los otros dos aparatos ingleses. Se esfuerzan por atenazar al alemán entre los dos, pero Fuchs los esquiva con habilidad; el Arado está decidido a hacerles pagar cara la victoria. El observador, desde popa, dispara en cuanto un Beaufighter entre en el campo de tiro. Sirviéndose del laringófono va indicando a Fuchs los cambios de dirección: a babor, a la otra banda, "trepar" rápidamente, y cuando un adversario aparece en la mira, aprieta el gatillo hacia atrás con el dolorido índice.

Mal habría terminado la desigual lucha si Fuchs no hubiera conseguido alcanzar con una ráfaga los timones de uno de los enemigos, reduciendo con ello su capacidad maniobrera. El avión inglés alcanzado inició un vuelo en linea recta, y el otro Beaufighter le siguió a corta distancia. Fuchs celebró, como es de suponer, este cambio de la situación. Nada se veía del compañero derribado. Una gran mancha, oscura y aceitosa, señalaba el lugar en que se hundió el Arado en el mar. El brigada Fuchs tomó rumbo a su base. Pero todavía le estaban reservados nuevos incidentes. A los pocos minutos de vuelo apareció por estribor un hidroavión en el horizonte. Casi inmediatamente escuchó Fuchs la voz del observador que decía: "A éste lo atacaremos. Es un caso claro como el día."

Quedó decidido el ataque. Los candentes hilos de la munición luminosa penetran en los anchos costados



La caballería aprende a volar: "Meier, haga el favor de tomar una postura más gallarda"



PÄNG
PÄNGOL
PÄNGIT

AUTORECAUCHUTADO
POR UN SISTEMA FRÍO Y SIN APARATOS
FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía

MIMOSA · AKTIENGESELLSCHAFT · DRESDEN A 21

¿Son iguales estas figuras?



Sí, son iguales aunque la ilusión óptica nos engañe. — El objetivo de gran precisión de un aparato Voigtländer capta la vida como es en realidad, la naturaleza tal como se presenta y nunca se deja engañar. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



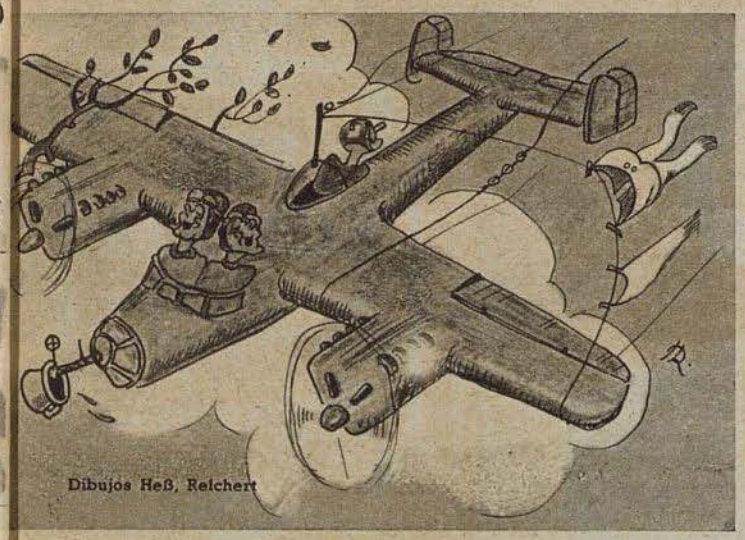
Voigtländer

el hidro enemigo. En tales momentos, que deciden e la vida o muerte de los hombres, los acontecimientos e graban profundamente en lo más íntimo del ser. uchs se elevó lo más rápidamente posible y, volcándose obre el sustentador de estribor, se lanzó hacia abajo. ertiginosamente descendió hasta cerca del agua, escribió un círculo, cobrando de nuevo altura. La aniobra de ataque fué repetida una vez más. El dversario no se sometió a su suerte sin reacción: el irador de popa cumplió con su deber, haciendo todo o que su sentido común le recomendaba. Mas le era mposible apuntar con exactitud. En la segunda mbestida las ráfagas del Arado alemán destrozaron l motor de estribor del hidroavión inglés. La hélice se aró a las pocas revoluciones.

l aparato estaba herido de muerte, mas todavía se ostenía en el aire. Fuchs atacó dos veces más, una de stribor y otra de babor. Comenzó a salir humo del egundo motor. El inglés descendió, y el aparato se osó pesadamente en el agua. Inmediatamente apareció tripulación en los sustentadores y flotadores, dos otes pneumáticos se dejaron al agua y algunos hombres ntraron en ellos. Fuchs pudo observar como procuraban alejarse rápidamente del aparato en llamas.

Remaban enérgicamente con sus cortas palas. Algunos aviadores, al parecer heridos y sin fuerzas para subir a los botes, se mantenían sujetos a cabos y eran remolcados. Disponían de pocos segundos, pues en aquel momento se elevaron grandes llamas y espeso humo del hidroavión, y el incendio avanzó rápidamente por el fuselaje y las alas. La explosión fué formidable, los botes fueron zarandeados con rudeza, sus ocupantes se tendieron, sujetandose desesperadamente en cualquier punto de apoyo. El observador de Fuchs calculó la situación del punto en que se había hundido el hidroavión, y se emprendió el viaje de regreso en busca de un avión de salvamento marítimo. Fuchs y otro Arado 196 escoltaron al avión de salvamento hasta el lugar en que había tenido lugar el combate. Después de larga busqueda encontraron los dos botes, que el oleaje había arrastrado algunas millas. Mas sólo uno de los botes estaba tripulado, y aun en éste faltaban dos de los cuatro hombres que lo habían ocupado. El avión de salvamento recogió los dos supervivientes. Uno de ellos — un canadiense — se había vendado con jirones de su camisa una herida producida por rozadura de bala en la cabeza. Se procedió a su interrogatorio, mas no se pudo saber con exactitud la suerte que habían sufrido sus compañeros. Uno de ellos hablaba de golpes de mar que los habían arrastrado, declaración necesariamente falsa, puesto que la mar estaba llana como un espejo. ¿Se libró una lucha feroz por la vida en las soledades del mar? ¿Fueron rechazados por sus compañeros — que temían sobrecargar el bote, que debía servirles para un largo viaje — los que, debilitados, no pudieron subir a los botes por sus propias fuerzas?

Los prisioneros no contestaron a estas preguntas. Y como que se hallaban agotados de cansancio y sus declaraciones eran contradictorias, se renunció a proseguir el interrogatorio.



Regreso de un vuelo rasante



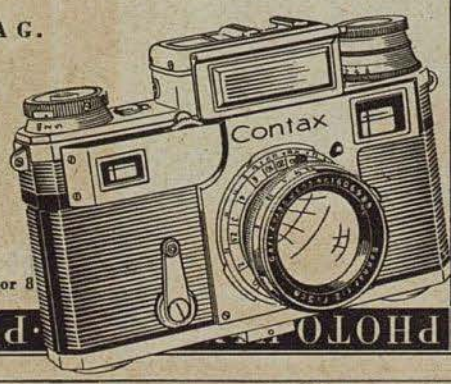
En los salones del Humboldt-Klub tuvo lugar — el 19 de noviembre — una recepción de los jefes de estudiantes extranjeros y los agregados de cultura de sus respectivos países. El presidente del club, Dr. Gmelin, pronunció interesante discurso sobre los estudios de los extranjeros en el Reich y sobre las importantes misiones que los estudiantes deben cumplir en el sector de la colaboración interestatal. — En la foto vemos a diferentes representantes de estudiantes extranjeros conversando con el Dr. Gmelin, junto al cual se encuentra el jefe de los estudiantes españoles en Alemania Foto Atlantic

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las cámaras Zeiss Ikon acreditan la tradición de una casa de fama mundial. Esta tradición está basada en la experiencia de casi 80 años en la construcción de aparatos fotográficos de precisión. Sus grandes creaciones recuerdan el valor de estos aparatos también en épocas en que no pueden suministrarse y mantienen latente el deseo de poseer uno.

ZEISS IKON AG.

ZEISS IKON



Representante
Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas



BLAUPUNKT Radio

Rheinmetall
Máquinas de Oficina
para Escribir, Sumar, Calcular y Facturar

AL LLEGAR LA PAZ
PODRA USTED
ADQUIRIR LO MEJOR,
MAS, PARA ADQUIRIR
BIEN ES NECESARIO
ELEGIR BIEN,
INFORMESE YA
DESDE AHORA
V. GUILLAMET
MADRID-BARCELONA



RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT
128

Geha Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE-HANNOVER

Agfa

SIMBOLO DE SUPREMA
calidad en
PRODUCTOS FOTOGRAFICOS

Medicamentos
‹KNOLL›
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

ADOLF JUST

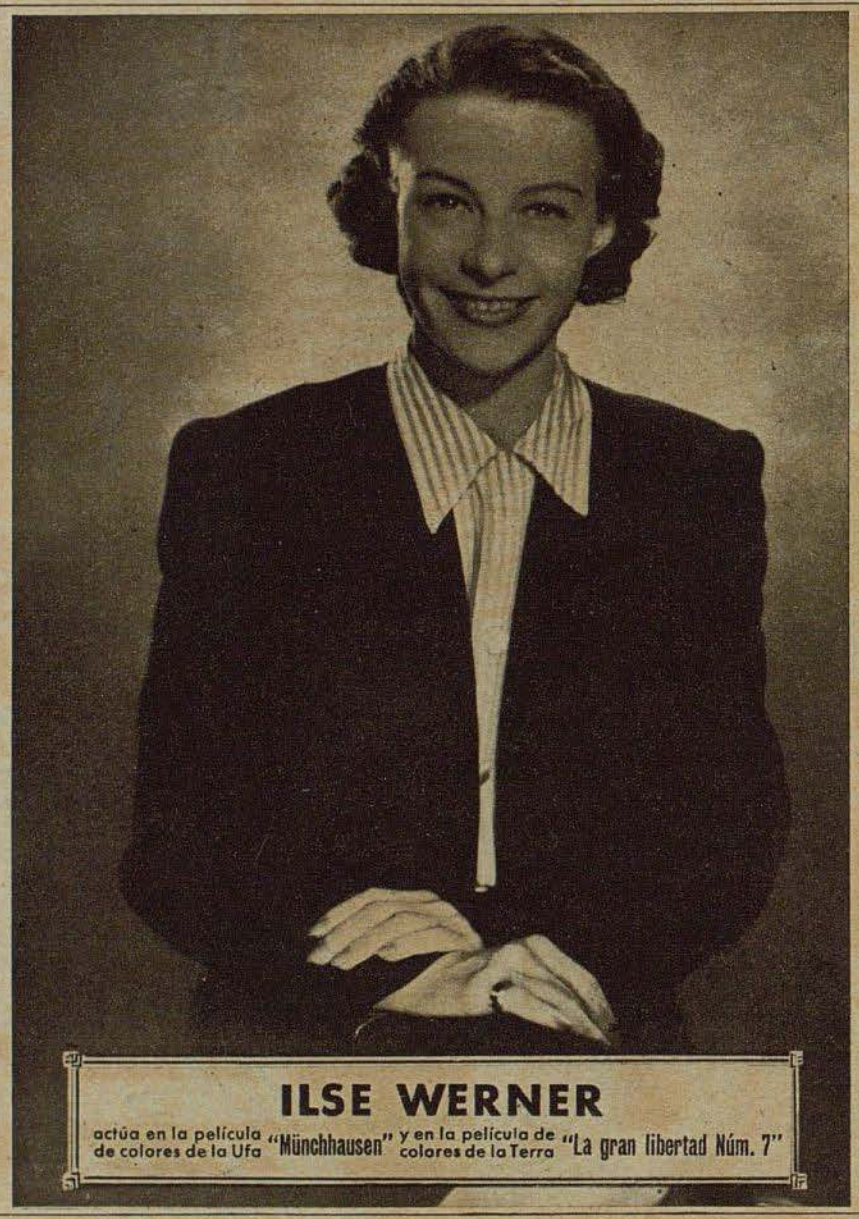
TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz



ILSE WERNER
actúa en la película de colores de la Ufa "Münchhausen" y en la película de colores de la Terra "La gran libertad Núm. 7"

KHASANA

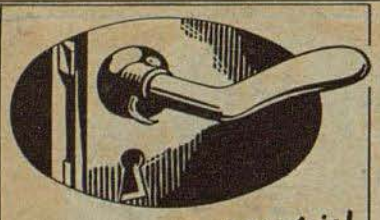
PERI KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI



¡Evitad accidentes del trabajo!

Un clavo no es un remache. Tales chapucerías son el origen de muchas lesiones que precisamente hoy en día han de evitarse. Pero, si a pesar de ésto se produce una rozadura, aplique en el acto un emplasto

TraumaPlast

Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn/Rh.**

---

3 hojas de retoño

La marca de nuestros productos

TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN

Pharmazeut. Präparate Otto & Co.

Citrovanille



Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales

Leitz



Marca y Exponente

· de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial ·

Ernst Leitz · Optische Werke

Hensoldt DIALYT

EXTRA *leicht*



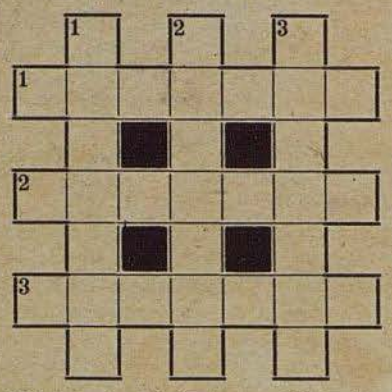
M. HENSOLDT & SÖHNE

Repräsentanz:
Berlin-Wilmersdorf, Uhlandstrasse 84

atiempos

Cuadrado mágico

a a a a a, d d, e e e e e e, i i, m m m, n n, o, p p, r r r r, s s s s, t t



I 813

Con las 33 letras de al lado hay que llenar la figura de modo que resulten en las filas verticales y horizontales las mismas palabras con los significados siguientes: 1 Peregrinación, 2 Que se complace en hacer alarde de erudición, 3 Conjunto de reglas o principios sobre una materia.

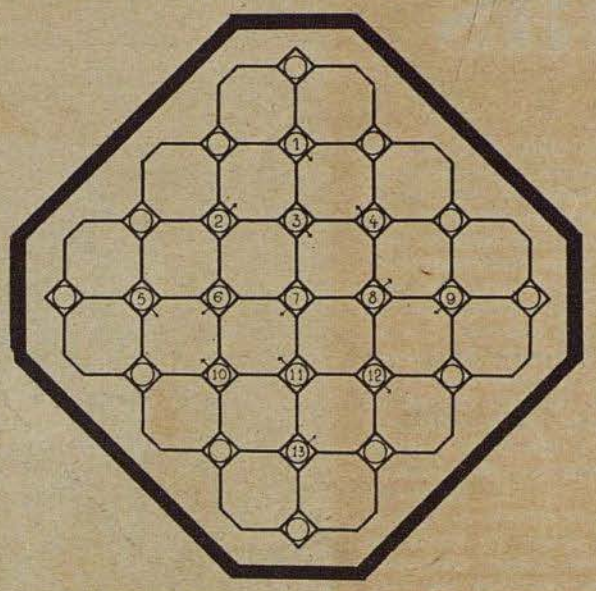
Charada

a — á — bre — ca — ce — ce — ci — da — dé — e — en — ga — gen — ir — jo — jo — le — mi — mi — mi — mia — na — na — na — na — ni — no — no — o — o — ór — pe — qui — quin — ran — re — rria — rro — rro — sar — sión — su — ta — to — to — trón — viem

De las 47 sílabas de arriba fórmese 15 palabras de modo que las primeras y quintas letras leídas de arriba abajo nos den un refrán pronunciado por Sancho Panza.

Los distintos significados: 1 Carretón o rastra sin ruedas, 2 Instrumento músico de viento, 3 Barreta de hierro, con manilla, 4 Aplícase á los árboles y arbustos de la familia de los olivos, 5 Carbonato de sosa, 6 Alcal, vegetal, 7 Apellido español, 8 Hombre o monje que vive en las soledades, 9 Mes del calendario actual. 10 Arbol cuya flor es el azahar, 11 Mosto cocido al fuego, 12 Marrubio, 13 Período de once años, 14 Empleo intermedio entre el de cabo y de oficial, 15 Concepto político. (qu = 1 letra). I 721

Mosaico silábico



Las sílabas de la palabra que se busca hay que colocarlas una en cada octógono, alrededor del número correspondiente en el sentido de las manecillas del reloj, colocando la primera sílaba en el octógono que señala la flecha unida a cada número. I 854

1 Diario, 2 Estafadores, 3 Que se arregla o ejecuta según el asunto de cualquier materia, 4 Sitúate, acomódate, 5 Labrado a martillo resultando una de las caras en relieve, 6 Muy cauteloso y astuto, 7 Amánsatela, 8 Seducete, engañate, 9 Medios prácticos que se emplean en las artes, 10 Volvimos a cubrir con oro, 11 Ripio que se saca con la doladera, 12 Tributame elogios inmerecidos, 13 Subsiste mucho tiempo.

¿Qué es esto

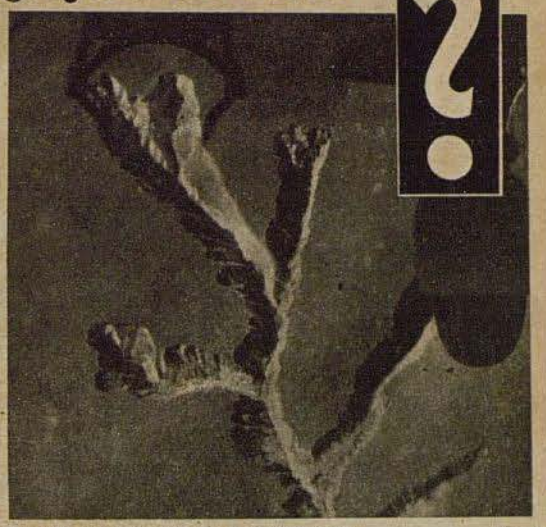


Foto PK corresponsal de guerra Gro se

Esta curiosa figura extendiendo sus ramas hacia todos lados como las flores de hielo que la escarcha forma en las ventanas. Esta fotografía fué sacada por un corresponsal de guerra durante un ataque de stukas contra posiciones soviéticas de apresto. Es una de las grietas que la lluvia abre a las orillas del Dniepr, accidente característico de la estructura de la superficie del terreno en aquella región. En la parte superior de la foto se ve la sombra del gancho de bombas, del que acaba de desprenderse la mortífera carga

Soluciones

Cuadrado mágico: 1 Romería, 2 Pedante, 3 Sistema.

Charada: No con quién naces sino con quién paces. — 1 Narria, 2 Organo, 3 Cerrojo, 4 Olíaceo, 5 Natrón, 6 Quinina, 7 Trimilquinto, 8 Remilla, 9 Noviembre, 10 Naranjo, 11 Arrope, 12 Cimia, 13 Endecada, 14 Sargento, 15 Sumisión.

Mosaico silábico: 1 Cotidiano, 2 Tinadores, 3 Temático, 4 Colocate, 5 Repujado, 6 Redomado, 7 Domatela, 8 Camelate, 9 Mecanismo, 10 Redoramos, 11 Doladura, 12 Addáme, 13 Duradera.



DESDE

1827

SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS

E. Merck

DARMSTADT

La paradentosis

es con la caries la enfermedad dental más común. Es una enfermedad de la encía y del maxilar y es causada principalmente por una alimentación inadecuada, deficiencia de masticación e insuficiente limpieza de la dentadura. Pida Ud. a la Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6, el folleto de propaganda "Gesundheit ist kein Zufall" ("La salud no es una cosa fortuita"), que se le enviará gratuitamente.

Chlorodont

indica el verdadero camino para el cuidado de la dentadura

Con el empleo moderado



de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.

OBERMEYER & CO., HANAU/M.

Efasit

POLVOS



Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, drogerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Dr. Schleußner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

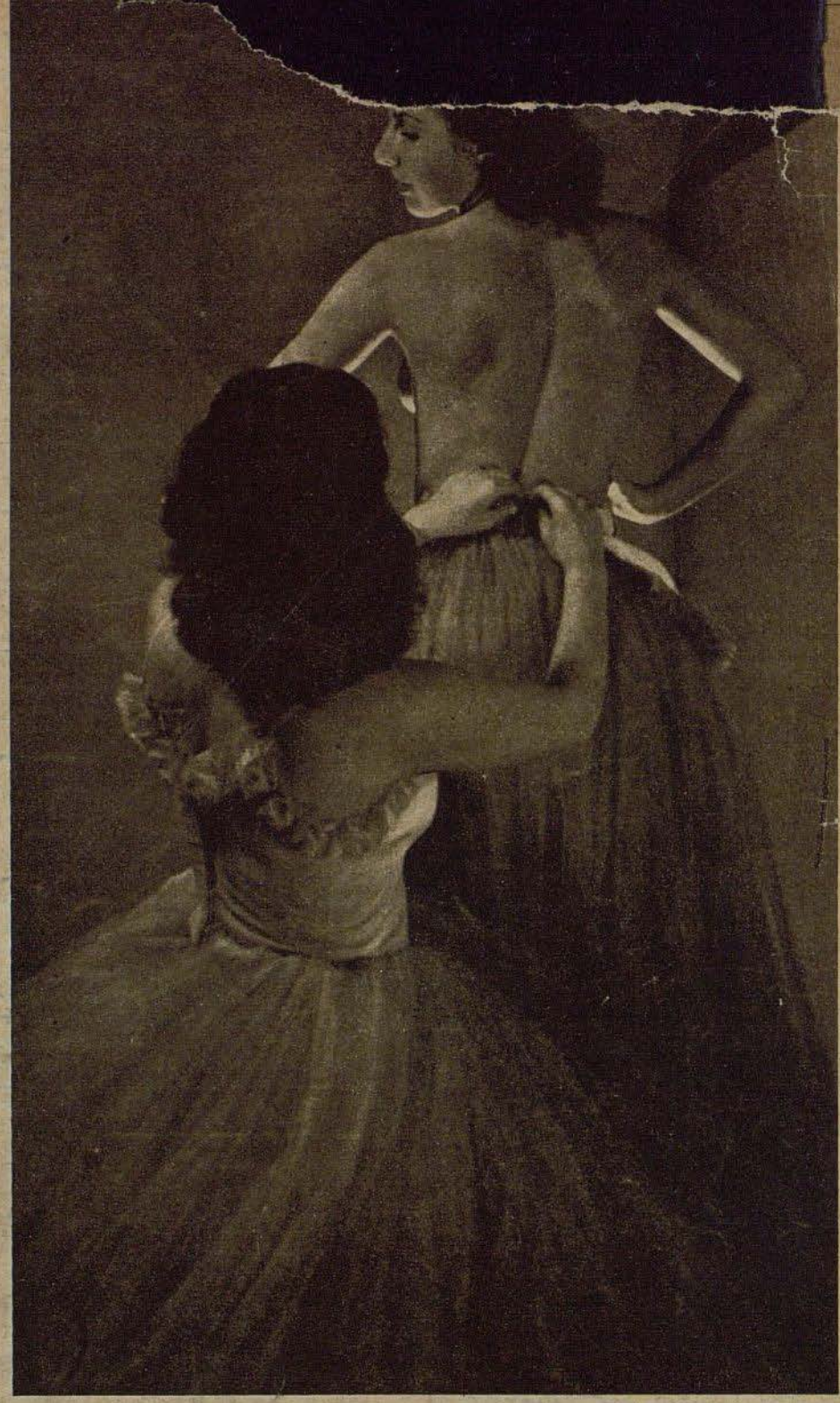
DR. MADAUS & CO. DRESDEN

Las dos hermanas



Difícil sería decir en que consiste el encanto, mas es innegable el atractivo de dos hermanas bailando. ¿Es la gracia duplicada, la harmonía de los movimientos de dos cuerpos que, por naturaleza, se compenetran del modo más perfecto? Tal vez resida el secreto en el parecido de los rostros y de las figuras, el caso es que el espectador las ve bailar con agrado y difícilmente resiste a la gracia de su arte. Dondequiera que dos hermanas bailen, su triunfo es seguro. En el grupo de hermanas bailarinas ocupan destacado lugar las hermanas von Hoffensthal, bailarinas de solo en la Opera Nacional de Munich, las hermanas Höpfner, las Spalinger y otras. Su gracia ligera, combinada con una técnica excelente han colocado su arte a elevado nivel. En estas fotos de las hermanas von Hoffensthal, tomadas antes y durante su actuación, se reflejan escenas de delicado y gracioso encanto

Fotos Hilde Zenker







Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61.
Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 26 / BERLIN, 28 DE DICIEMBRE DE 1943

Der Adler

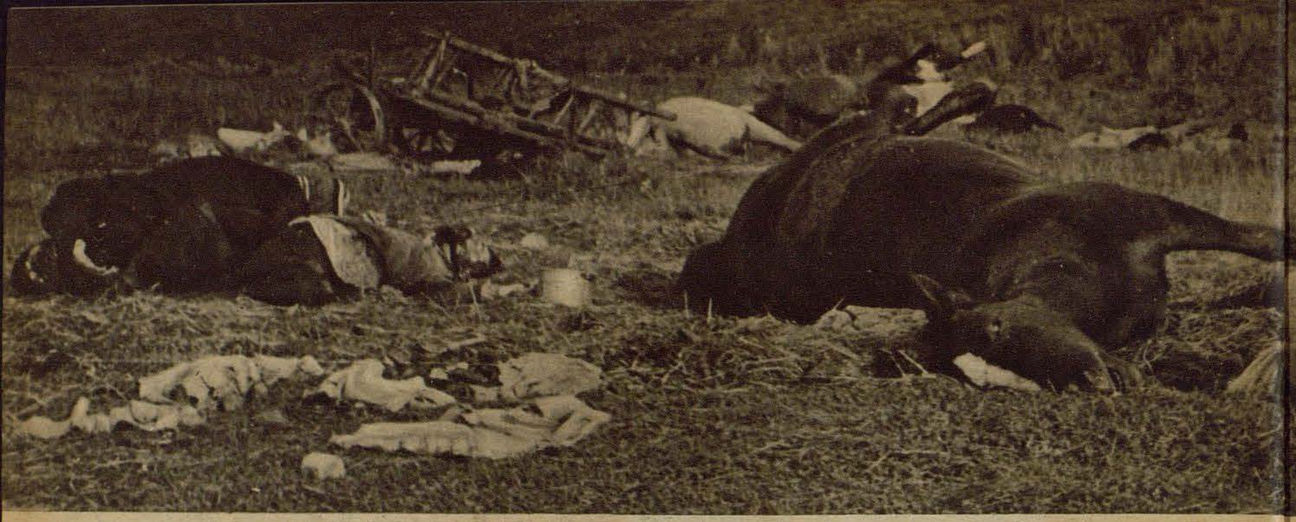
España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

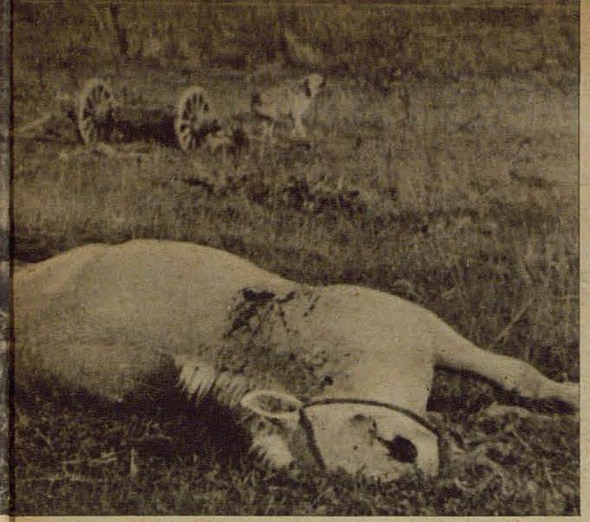
PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



En vuelo escalonado

Aviones de reconocimiento marítimo, modelo Arado Ar 196, que tan excelentes servicios prestan en la vigilancia de las rutas de navegación y en el descubrimiento de los convoyes enemigos, volando en formación escalonada a lo largo de la costa del Mediterráneo Foto PK: Bankhardt (Sch)







En una estación de ferrocarril, todos los heridos y todos los fugitivos que no disponen de vehículo propio continúan el viaje por tren

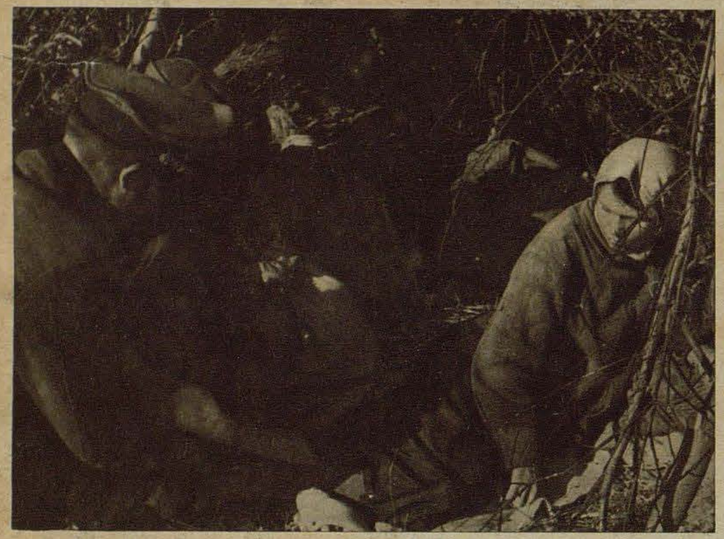


El puño de un enemigo alevoso y sediente de venganza ha golpeado sin piedad. Campesinos que con sus carros se dirigían en busca de una patria más tranquila han sido víctimas de un ataque rasante de los aviones de batalla bolcheviques

A la derecha: Las instancias del ejército alemán aconsejan y ayudan a la población civil evacuada. El oficial alemán es considerado como un amigo dispuesto a ayudar, pues todos están bajo la protección de las fuerzas armadas alemanas

Fotos PK: Corresponsales de guerra Dieck (HH 4), Kühn (Sch 3)

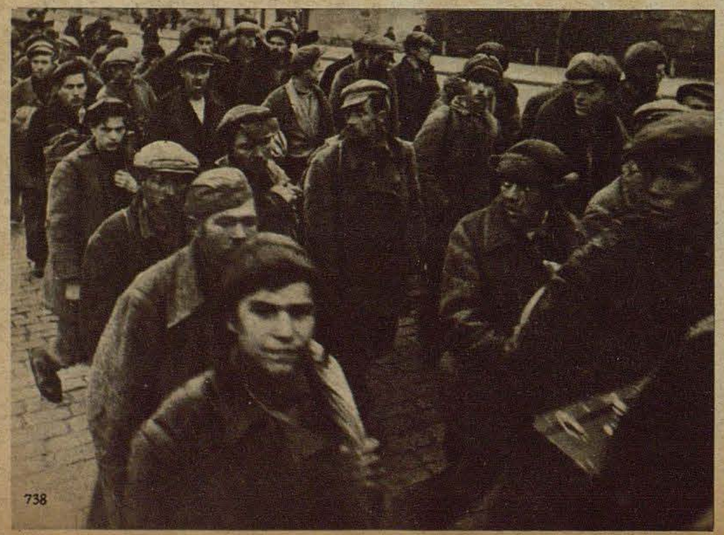
Abajo: El repliegue de las fuerzas alemanas se realiza en el más perfecto orden. El mando no pierde la iniciativa en ningún momento. En la foto se ve una sección instalada en una trinchera provisional. En su puesto de protección contra sorpresas inesperadas come tranquilamente el rancho del mediodía



Bajo la protección de las armas alemanas

Durante varios días libraron nuestras tropas durísimas luchas de defensa contra las fuerzas soviéticas, hasta que por fin se logró el objetivo de la defensa: el repliegue del grueso de nuestras fuerzas hasta una línea ya preparada. Mas no todo se reduce a retirar sistemáticamente las formaciones y el material. Cuando suena el temido grito de "¡Llegan los bolcheviques!", la población del país recoge apresuradamente sus míseros bártulos y sigue a nuestras tropas, buscando la protección de las armas alemanas. Es tanto lo que estas gentes sufrieron bajo el látigo del bolchevismo que no vacilan en aceptar los padecimientos y privaciones de un largo viaje hacia regiones nuevas

Aviones bolcheviques han atacado en vuelo rasante la larga columna de la población civil evacuada arrojando de nuevo en la desesperación a personas que pretendían escapar de los horrores de la guerra. Aquí vemos a un médico asistiendo a una niña de catorce años herida en un pie por un casco de bomba





Las localidades despobladas son todas arrasadas para privar de toda ventaja a las fuerzas soviéticas que siguen el repliegue

A la izquierda: De vez en cuando se ven largas columnas de bolcheviques prisioneros — en los que casi no se reconoce la condición de soldados — que se dirigen al próximo depósito. Sus demacradas caras demuestran que llevan varios días sin probar alimentos



CON LA ARTILLERIA ANTIAÉREA CROATA



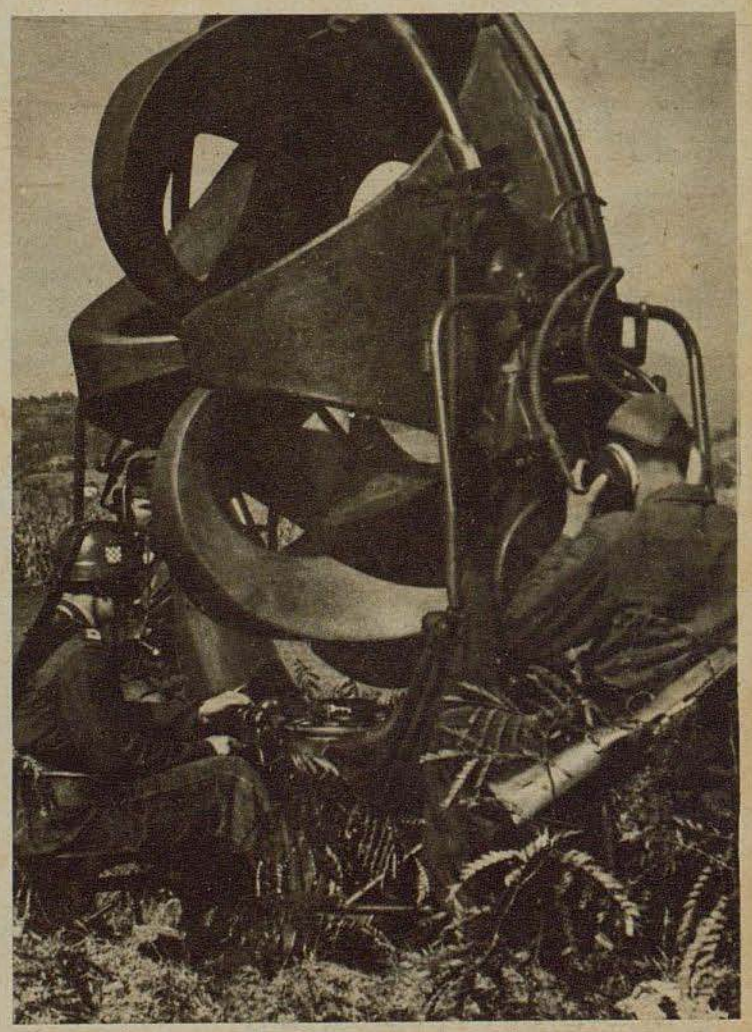
El ministro de la guerra croata, general Navratil, sale del aeródromo de Agram en un "Fieseler Storch", para inspeccionar unidades de vuelo y de artillería antiaérea. — Abajo: el coronel Rogulja, jefe de la aviación croata, inspeccionando un emplazamiento de antiaéreos cerca de Agram. Se examinan incluso las carabinas de los soldados



El coronel Rogulja comprueba el adiestramiento y los conocimientos militares de los sirvientes de un cañón

Fotos PK: Corresponsal de guerra Dach (HH 3, Sch 1)





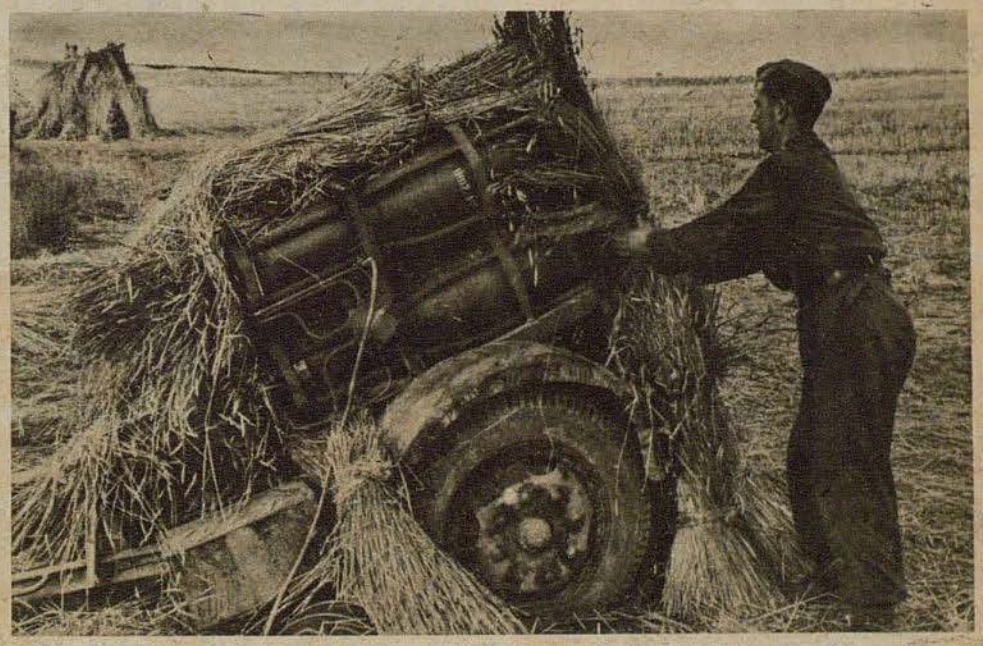
Durante la inspección suena la alarma. El personal del servicio de vigilancia escudriña el aire con sus aparatos de escucha para poder informar al mando del primer ruído de aviones que se perciba. — Las fuerzas armadas croatas se han distinguido en el frente del este y en la lucha contra las bandas. Actuando en numerosas acciones, la artillería antiaérea ha demostrado haber alcanzado elevado nivel militar y técnico



En los puntos en que más violenta es la batalla, allí donde se trata de quebrar en todo caso la tenaz resistencia del enemigo, se emplazan nuestras baterías de lanzadoras, tan temidas del enemigo. A la voz de "Fuego, batería" los artilleros han aplicado las mechas. Los mortíferos proyectiles inician su vuelo seguidos de espesa estela de humo, y con ensordecedor aullido caen en las posiciones enemigas, donde causan enormes devastaciones con su formidable potencia explosiva

La muerte ululante

Con nuestras baterías de lanzadoras en el este





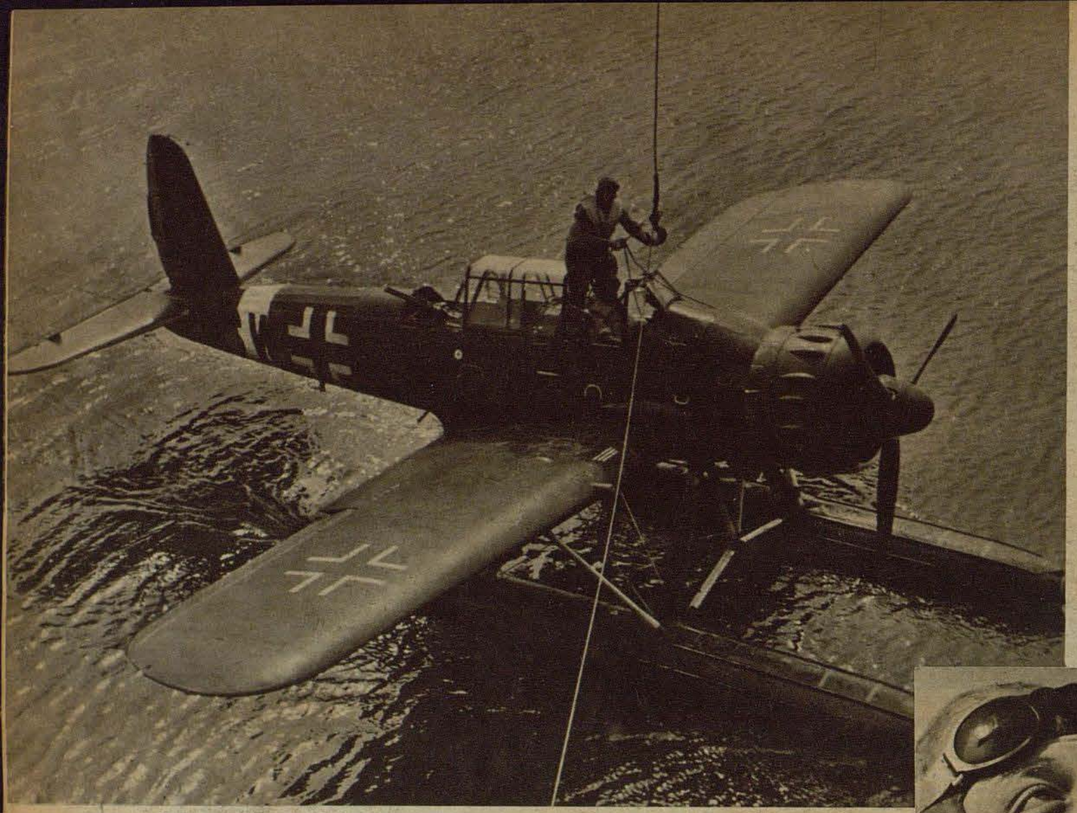
A la derecha, arriba: Mientras en la posición de apresto se calculan los elementos de tiro, la batería se prepara a disparar de nuevo. Con rapidez se elimina el camuflaje

A la derecha, abajo: Todos los movimientos han sido estudiados. Los artilleros de la batería de lanzadoras enganchan en pocos segundos sus piezas a las máquinas de tiro para trasladarse a la nueva posición

Fotos PK: Corresponsal de guerra Knobloch (PBZ)

A la izquierda: La batería acaba de ser emplazada y el oficial apuntador comienza a asestar el aparato de puntería





Aviones de reconocimiento marítimo se emplean para controlar los movimientos de los barcos enemigos. Buscan los sospechosos penachos de humo y, ante todo, procuran descubrir a los submarinos enemigos al acecho para perturbar nuestras comunicaciones marítimas. Un hidroavión, modelo Arado Ar 196, acaba de regresar de un vuelo de reconocimiento (foto a la izquierda). El aparato es sujetado al gancho de la grúa para sacarlo del agua

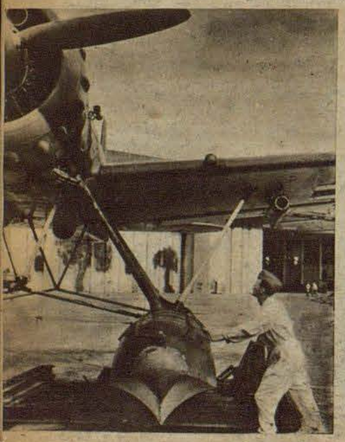


Abajo: ¿Se mantendrá el buen tiempo? Un aviador novel espera impaciente la hora del despegue

EXPLORADORES DEL MAR

Arados Ar 196 en servicio de reconocimiento marítimo

Fotos PK: corresponsal de guerra Bankhardt (Sch)

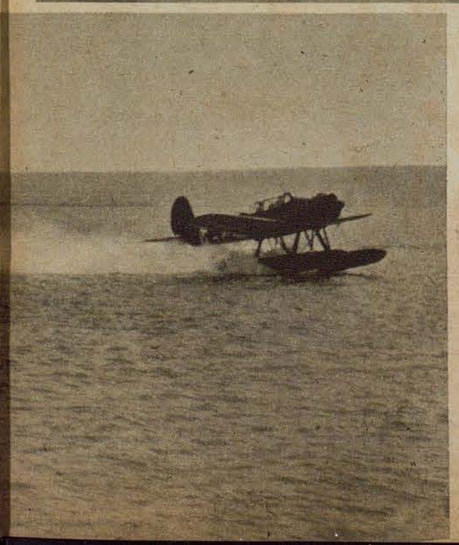


Colocado sobre el coche-flotador, un Arado es llevado al hangar para proceder a la revisión de sus motores



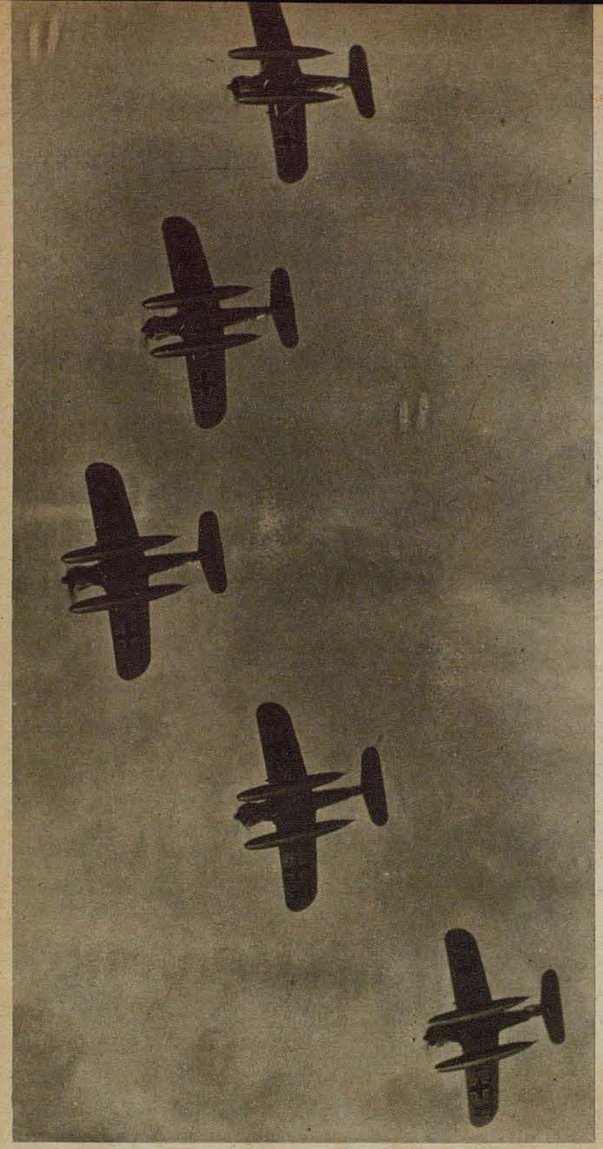
Otro avión preparado para el despegue. Las bombas que cuelga el personal de suelo están destinadas a la lucha antisubmarina

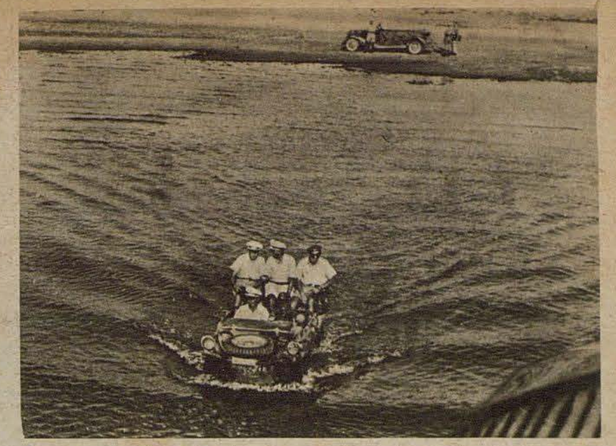




En vuelo de escuadrilla hacia el sur. Se trata de encontrar y localizar a un convoy enemigo, cuya situación exacta se debe comunicar a los submarinos que se encuentran en la mar

Se ha cumplido la orden. Después del eficaz vuelo de reconocimiento, los Arados Ar 196 amaran de nuevo en su base naval





El Ju 52, que también se ha acreditado como hidroavión, ha amarado en un lago del frente del Mediterráneo. Como que la profundidad del agua es insuficiente para un bote, se echa mano del coche-flotador, que muy a menudo ha sido el recurso salvador en tales situaciones. Con cuatro hombres de tripulación, el "autonadador" atraviesa con facilidad la franja de agua que separa la playa del avión

EL COCHE-FLOTADOR

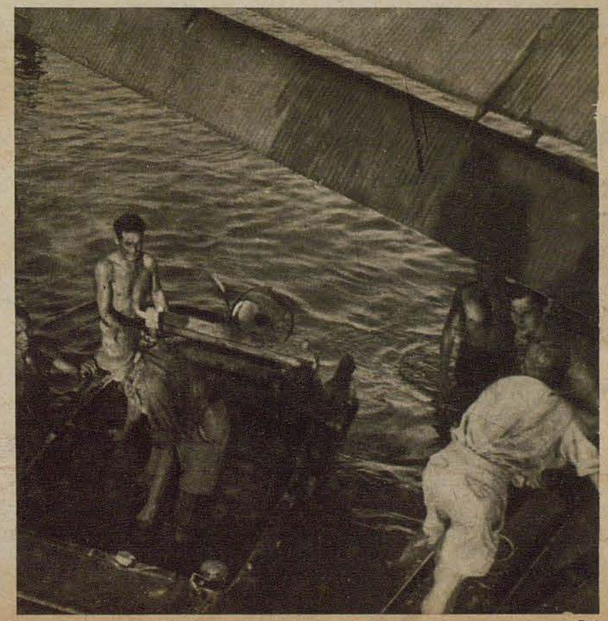
Su aplicación práctica en los frentes

El coche-flotador goza de gran popularidad entre los soldados. Su uso se puede combinar en ocasiones con un baño refrescante

Fotos PK: Corresponsal de guerra Steinmetz (Sch)



El coche-flotador se ha acercado. Los viajeros pueden ahora subir con los pies secos al avión en que continuarán viaje

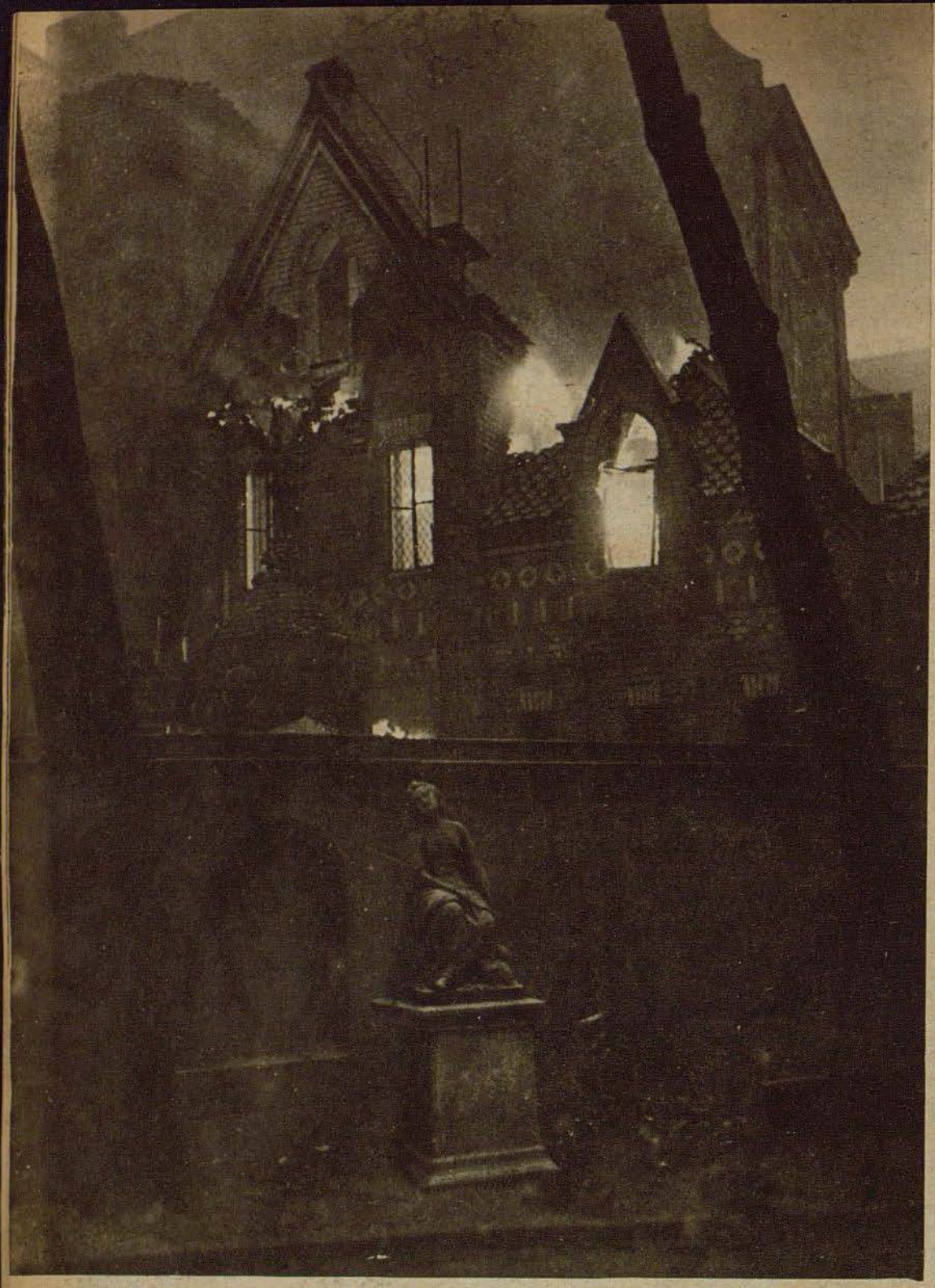


Berlin en el frente defensivo

La capital del Reich después del último ataque terrorista

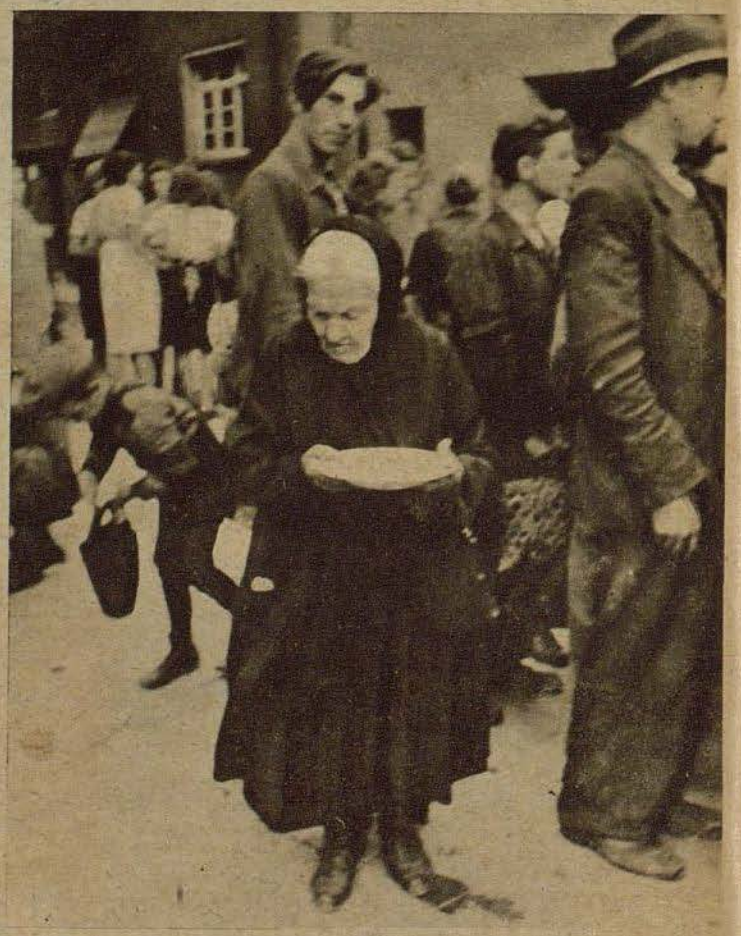
Ya en otras ocasiones Berlin había sido atacado por los aviones anglo-americanos. Las descargas de artillería, el ulular de las bombas, las llamas de los incendios y el derrumbamiento de edificios, no son espectáculos nuevos para los vecinos de la capital del Reich. Los ataques del mes de Noviembre fueron, empero, más duros que todos los precedentes. Por una parte, las condiciones meteorológicas — capas de nubes protectoras — facilitaron el vuelo de ataque, y, por otra parte, en estos ataques se manifestó más que nunca el carácter terrorista: se bombardeó sistemáticamente los barrios habitados por la población civil, sus iglesias, hospitales y sus monumentos históricos. No es difícil comprender el porqué de este procedimiento: en estas acciones no luchan soldados contra soldados, el ataque se dirige exclusivamente contra la indefensa población, mujeres, niños, ancianos. La población de Berlin fué templando su alma a medida que aumentaba la intensidad de los ataques. En la lucha contra los incendios y los peligros y en el salvamiento de vidas humanas, las personas civiles se convirtieron en soldados, en el sentido más anplio de la palabra. Todas las combinaciones políticas y psicológicas del enemigo se desmoronan ante esta ejemplar actitud militar de la población del Reich. La destrucción de monumentos culturales y de símbolos nacionales no hace más que elevar hasta el límite de lo posible nuestra fé en la misión cultural que debemos desempeñar y nuestra voluntad de terminar victoriosamente la guerra

Fotos PBZ (1), Scherl (2), Transocean (2)



a iglesia norteamericana, destruída por bombas explosivas e incendiarias, a la madrugada después de la noche del ataque. — Abajo: Otra iglesia destruída por completo

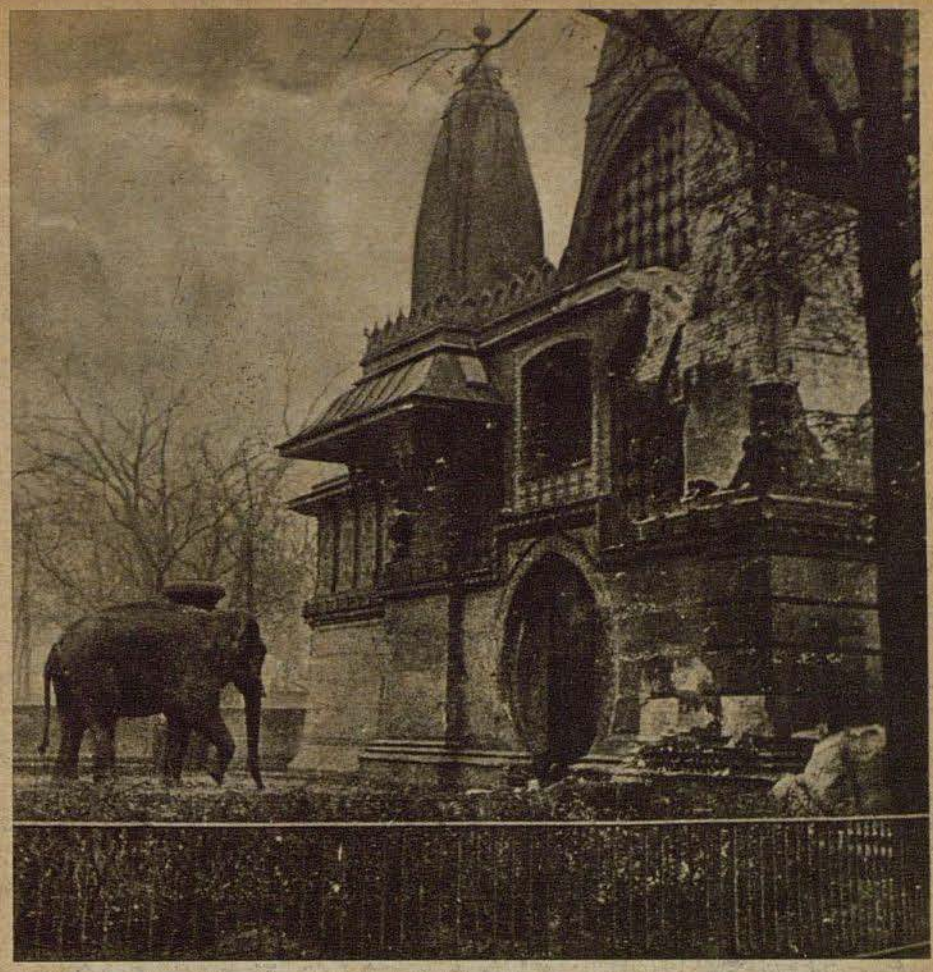




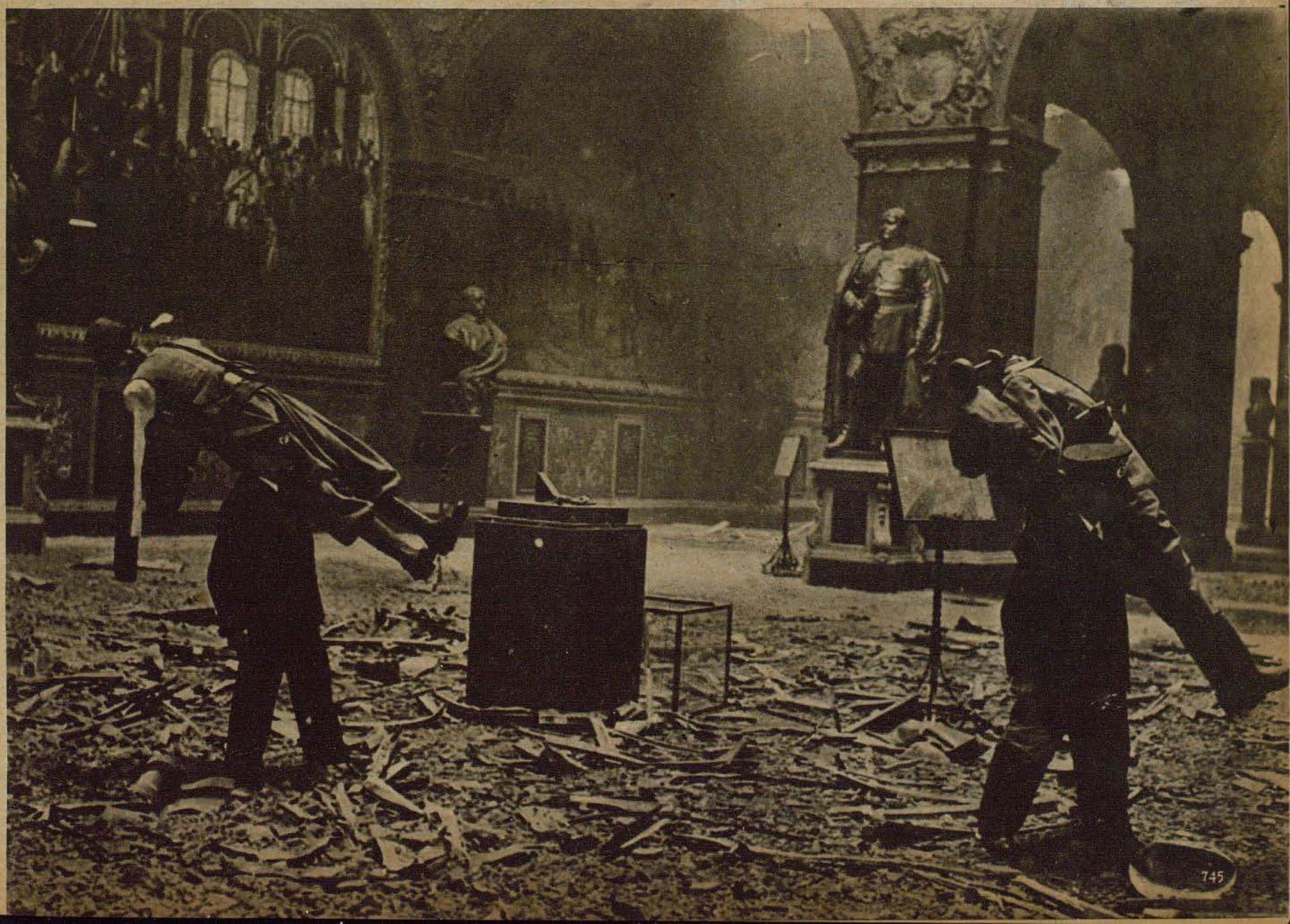
Inmediatamente después de los ataques comenzaron las acciones de ayuda a la población civil: se reparte la primera sopa caliente



El embajador japonés en Berlin, general de división Oshima, inspeccionando los daños causados en el edificio de la embajada japonesa. — Abajo: La Armería de Berlin, monumento cultural y símbolo nacional, fué también pasto de las llamas con sus valiosos tesoros



En el Jardín Zoológico después de los ataques. "Siam", el único elefante que quedó con vida, ante las ruínas de su establo. Siete elefantes, numerosos leones, osos, avestruces, jirafas, hienas etc. fueron despedazados por la metralla o perecieron entre las llamas. En uno de los parques del Zoológico fué cazado un gorila escapado





Para premiar su heroico comportamiento el Führer concedió
Las HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO
al capitán Hans-Ulrich Rudel, comandante de grupo en una escuadra de grupo.

SOLO PUEBLOS VALIENTES TIENEN UNA VIDA SEGURA, UN FUTURO, UN DESARROLLO; LOS PUEBLOS DEBILES SE HUNDEN, Y ESTO SUCEDE POR VIA DE DERECHO HEINRICH VON TREITSCHKE



Teniente Coronel Baron von BEUST — Teniente Coronel HRABAK — Capitán LEMKE

En prueba de agradecimiento y homenaje por su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha concedido
Las Hojas de Roble para la Cruz de Caballero
al teniente coronel Hans-Henning Baron von Beust, comodoro de una escuadra de bombardeo, al teniente coronel Dietrich Hrabak, comodoro de una escuadra de caza, y al capitán Wilhelm Lemke, comandante de grupo en una escuadra de caza



General de División FRANTZ — Capitán LANGBEHN † — Teniente DENK — Teniente GÖBEL

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El general de división Frantz, jefe de una división de artillería antiaérea, se distinguió en diferentes teatros de operaciones, últimamente en las luchas de Túnez, por su ejemplar manera de ejercer el mando y por su valentía. — El capitán Langbehn, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, atrevido jefe de destacamento que obtuvo con su escuadrilla señalados éxitos en casi todos los frentes de la guerra. El valiente oficial murió heroicamente después de intervenir en unas 400 acciones de guerra. — El teniente Denk, piloto en una escuadra de caza, derribó 51 aviones enemigos. No regresó de un vuelo contra el enemigo. — El tiente Göbel, jefe de escuadrilla en una escuadra de stukas, destruyó, o averió más de 80.000 toneladas mercantes enemigas. Uno de los barcos destruídos por sus bombas fué el crucero antiaéreo "Coventry". — El teniente Sievert, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, se distinguió extraordinariamente en las duras batallas de defensa del frente oriental. Dió a sus tripulaciones el ejemplo de enérgicos y eficaz actuación. — El alférez Held se distinguió en la defensa de un aeródromo cercado en el frente oriental demostrando extraordinaria valentía. — El brigada Hammerl, piloto en una escuadra de caza, obtuvo hasta ahora 50 victorias aéreas. — El brigada Placzek, observador en una escuadra de bombardeo, volando en pésimas condiciones meteorológicas obtuvo excelentes resultados de observación en las campañas contra la Gran Bretaña y la Unión Soviética.

Fotos PK: Corresponsales de guerra Reimers, Gervais (Sch 2), Scherl OKW (2), Servicio Gráfico Scherl (8)



Teniente SIEVERT — Alferez HELD — Brigada HAMMERL — Brigada PLACZEK

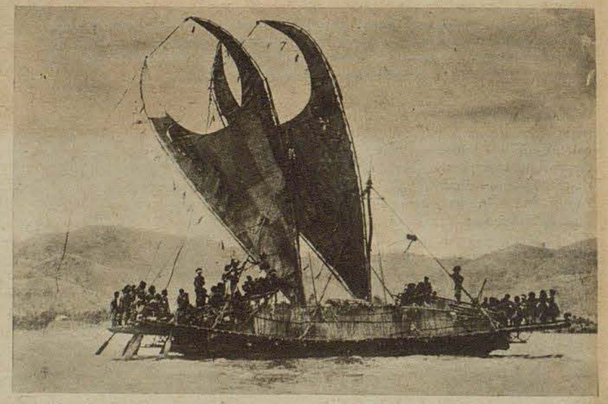
EN EL UMBRAL DE AUSTRALIA

Nueva Guinea – la segunda isla del mundo en superficie. Guerra en una atmósfera de invernadero / Por Wolfgang Schmahl

Esta guerra no es solo una guerra de continentes; es también una guerra de islas. A parte de que dos de las principales potencias beligerantes — el Japón y la Gran Bretaña — son imperios insulares, de caracter marcadamente marítimo, la guerra se ha extendido a regiones apartadas que, dadas sus características y su posición geográfica, no parecían predestinadas a desempeñar un papel en la gran pugna militar. En el Atlántico, Groenlandia y Spitzberg; en el pacífico, Nueva Guinea y las islas vecinas, como el archipiélago de Bismarck y las Salomón

De igual modo que una de las repercusiones de los éxitos militares en el teatro europeo de la guerra fué que el enemigo, para evitar el mortal radio de acción de los submarinos, se vió obligado a recurrir a rutas de navegación de la periferia, que en épocas normales se consideran absolutamente inrentables, también la victoriosa ofensiva japonesa alejó al enemigo de las cercanías de sus islas, lo colocó estratégicamente en la defensa y consiguió que las operaciones se estacionaran en la periferia. Con ello no sólo ha reforzado el Japón su posición de defensa; ha ocupado también posiciones de ofensiva en las islas exteriores del gran espacio del Asia Oriental, desde las que puede iniciar nuevas ofensivas cuando lo considere oportuno. Entretanto, puede desde alli controlar las comunicaciones navales enemigas de importancia estratégica, amenazarlas con sencillas maniobras tácticas, eliminarlas y obligar al adversario a dar grandes rodeos, con la consiguiente pérdida de tiempo y desgaste de material.

Las luchas en Nueva Guinea y en las islas vecinas del este, archipiélago de Bismarck y Salomón, deben ser estudiadas desde este punto de vista. Para nuestros aliados japoneses no se trata de la posesión de un territorio insular, más o menos extenso



Visto desde el barco que se acerca, Nueva Guinea es un solitario país montañoso, con espesos bosques, en el que en tiempos de paz sólo se observa vida y movimiento en las costas. Actualmente ruge la guerra hasta en el interior inexplorado de la paradisiaca isla. En la foto se ve una de las típicas embarcaciones, con las que los papuas, indiferentes a la guerra, se dedican a las faenas de la pesca

y productivo, sino de posiciones desde las que es posible ejercer presión estratégica, posiciones cuyo valor militar puede variar, naturalmente, en el transcurso de la guerra. Desde estas posiciones puede nuestro aliado, luchando con táctica elástica, crear grandes dificultades al enemigo, y mantener constantemente a Australia bajo la angustia de una amenaza militar directa.

Nueva Guinea, con sus 800.000 km. cuadrados de superficie, 2.400 km. de longitud y unos 900 km. de anchura, posee una superficie aproximadamente igual a la de la Gran Alemania, siendo, por tanto, la segunda isla del mundo en superficie después de Greonlandia. Está situada al norte de Australia, de cuyo zócalo emerge, y está separada del continente por el poco profundo estrecho de Torres y el mar Arafura; al este de Nueva Guinea se encuentran los archipiélagos de Bismarck y Salomón, y al oeste está la isla de Timor, especie de pasarela hacia las islas de la Sonda de las antiguas Indias Neerlandesas. Al norte de Nueva Guinea comienza el mundo insular de la Micronesia — las Carolinas, las Marianas, Palau, etc. Su situación convierte a la isla en país fronterizo entre Australia y Asia, observándose en ella características de ambos continentes.

Nueva Guinea es país montañoso, poco explorado y con deficientes comunicaciones. Sus picos más altos superan al Montblanc y a la Zugspitze. Su espina dorsal está formada por la cordillera central de 2.000 km. de longitud y por 150 de anchura; su flanco occidental, las montañas de Karl-Ludwig exploradas por los alemares, alcanza alturas de 3.000 metros; el pico Carstensz en la montaña de Nassau — 5.000 metros — es la mayor elevación. En el este se encuentran los montes Oranje — de menor altura, en general — el monte Bismarck y la sierra Owen-Stanley, que, junto con la zona costera de Port Moresby, han sido uno de los principales escenarios de la lucha entre japoneses y anglo-americanos. Como que la cordillera central termina bruscamente, en el sur el terreno es llano y ondulado; en el norte encontramos ancha despresión del terreno favorable a la agricultura. En esta parte de la isla hay algunos conos volcánicos. — Como es natural, en un tal país queda poco espacio para los ríos, mas la pródiga naturaleza tropical ha creado redes fluviales en los lugares del país montañoso que a ello se prestan. Este fenómeno se observa principalmente en las cuencas de los ríos Mamberano, Sepik y Ramu, que desembocan en la depresión del norte. Una característica interesante de Nueva Guinea la constituyen las peñas de coral en la costa septentrional, que se elevan hasta 300 metros, y en algunos lugares hasta 1.000 metros.

El clima de Nueva Guinea es muy poco indicado para los europeos. Es un clima húmedo y tropical, con temperaturas elevadas incluso durante las noches — temperatura media anual 27,2 grados — de modo que en todas las épocas del año reina una atmósfera cargada, insana, aire de invernadero dificilmente soportable para el organismo humano. Las mayores precipitaciones atmosféricas se registran en la costa nororiental, donde se combinan los efectos del monzón y los vientos del sureste. Las precipitaciones atmosféricas son relativamente reducidas en Port Moresby.

Dada la naturaleza tropical del país, la vegetación es exuberante. En las montañas la selva trepa hasta 2.000 metros de altura; las depresiones de la costa están cubiertas de jungla inundada, pantanos de buríes y manglares. Abundan las orquideas y diferentes clases de bambúes y eucaliptos. Los animales mayores de la isla son el puerco espín, el oso pardo y los canguros australianos. La variedad de los pájaros es infinita, desde el pájaro del paraíso hasta el papagayo y la cacatúa.

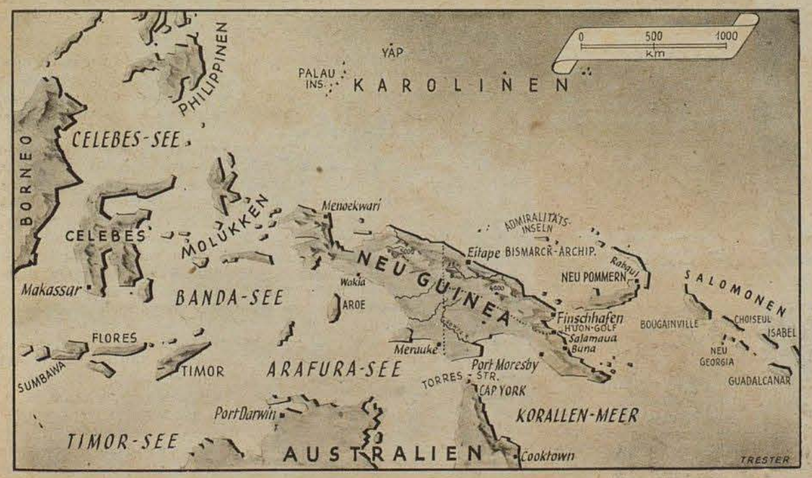
Como que la isla no ha sido suficientemente explorada no se sabe mucho de los indígenas que la pueblan. Se calcula que los indígenas ascienden a 800.000; las razas son muy diferentes. Aun cuando vivan en estado marcadamente primario es notable su sentido de la comunidad. En sus pueblos están claramente separados los diferentes grupos rázicos. Todos los exploradores subrayan la existencia de casas de familia y casas de solteros, cuya separación es severísima. En el interior del país, en el que únicamente se puede penetrar siguiendo el curso de los ríos, se practican todavía diferentes formas del canibalismo.

Hasta ahora los blancos sólo se han establecido en la isla con carácter de residencia temporal; debido a las condiciones de clima descritas, sólo en casos especiales les es posible a los blancos fijar en el país su residencia permanente. A parte de la naturaleza montañosa del país, el clima dificulta extraordinariamente las operaciones militares, puesto que la tropa combatiente debe resistir penalidades mucho peores que las que le imponen la jangla de la peninsula de Malaca o las selvas de Birmania. En épocas normales puede calcularse en 3.500 el número de blancos que residen en Nueva Guinea, tal vez no lleguen a tantos; los menos de ellos, unos 600, viven en la parte occidental neerlandesa, los más en la Papuasia australiana, en el sureste del país, donde residen unos 1.500 blancos, la tercera parte de ellos en Port Moresby. No residen menos blancos en el país del emperador Guillermo — antes alemán, ahora australiano — donde antiguamente eran alemanes unos 600 de los blancos alli radicados.

Hasta ahora sólo se cultiva en grandes extensiones la palmera de coco. Existen también algunas plantaciones de caucho y, en algunos lugares, plantaciones de cacao. Se han hecho también experimentos con sisal. En la parte nordeste de la isla se ha encontrado oro, que es transportado en avión hacia Salamaua, en el golfo de Huon. Se sospecha la existencia de cobre y petróleo. Los indígenas cultivan melones, plátanos y frijoles, y recogen los cocos. Las posibilidades económicas que ofrece la isla sólo podrán aprovecharse por completo el día que sea posible dotarla de buenas comunicaciones, ya que actualmente las únicas vias de transporte son la navegación costera y la fluvial.

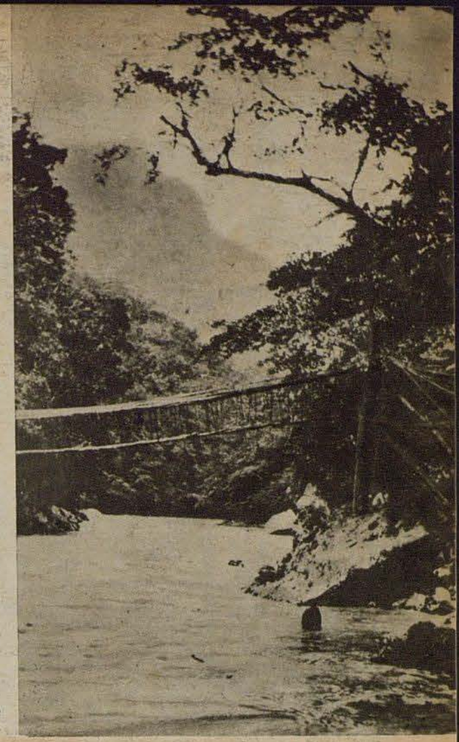
La estructura política de Nueva Guinea es complicada. Motivo de esta complicación son las condiciones geopolíticas de la isla. Nueva Guinea se encuentra, o se encontraba, en la intersección de tres esferas de intereses: los holandeses, que para completar sus posesiones coloniales en la India posterior se interesaban por Nueva Guinea, por ser el bastión final hacia el este del mundo de las islas malayas; se comprende que, por otra parte, los ingleses y australianos se interesaran por la isla, que es un baluarte natural delante del continente australiano, cuya posesión facilita la defensa de Australia y dificulta cualquier ataque del enemigo; y, finalmente, también Alemania se había establecido en Nueva Guinea antes de la Guerra Mundial, cuando organizaba su imperio colonial en el Pacífico.

Los españoles descubrieron la isla en el siglo XVI. Más adelante fueron los holandeses los que se dirigieron a ella con la intención de tomar posesión. Ya en 1828 se habían asegurado la parte del león ocupando toda la mitad occidental de la isla hasta los 141 grados de longitud oriental. Las estrechas relaciones de las nuevas posesiones con las Indias Neerlandesas no fueron expresadas formalmente hasta 1920, fecha en que la parte occidental de Nueva Guinea pasó a ser una provincia de las Indias Neerlandesas. En realidad no se preocuparon demasiado de desarrollar sus nuevas posesiones, debido, seguramente, a que debían atender a otras misiones en las demás islas de su archipiélago.



Nueva Guinea, el archipiélago de Bismarck y las islas Salomón, junto con el mar de Coral que las une, forman un semicírculo, cuya abertura se dirige hacia Australia — amenazante o protectora — según sea la situación militar

Fotos: Colección Seiler (2), Servicio Gráfico Scherl (1), Mapa Trester



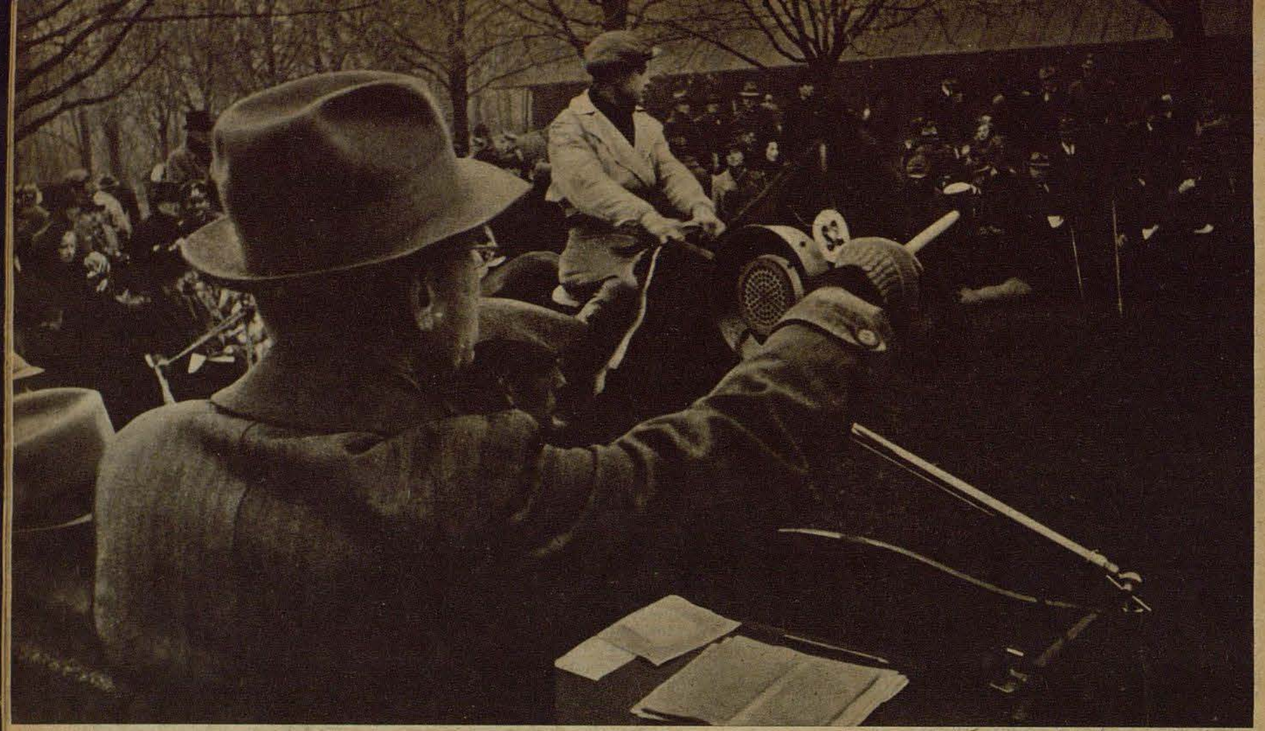
Las únicas vías de comunicación con el interior de Nueva Guinea son — además de los senderos indígenas — los cauces de los ríos que descienden de los montes al mar. Para cruzar las corrientes de agua los indígenas se sirven de oscilantes puentes de bejucos que, como es de suponer, son de poca utilidad para los beligerantes



Port Moresby fué una de las bases más disputadas en Nueva Guinea, que es la segunda isla del mundo en superficie; es tan extensa como la Gran Alemania

Inglaterra y Alemania comenzaron a ocuparse simultaneamente de Nueva Guinea. En el año 1884 se dividieron entre las dos la parte oriental de la isla, quedándose Alemania con la parte del noreste de la isla, por estar orientada hacia las demás posesiones alemanas del Pacífico, las Marianas, las Carolinas y el archipiélago de Bismarck, y los ingleses la parte del sureste orientada hacia Australia. La parte alemana, la tierra del Emperador Guillermo, fué administrada primeramente por la Compañía Alemana de Nueva Guinea; el Reich no se hizo cargo de la misma hasta 1898. Es la parte más desarrollada de Nueva Guinea, y en ella se encuentran las localidades, como Buna, Salamaua y Finchhafen, que más han sido nombradas

Continúa en la página 755



En Hoppengarten, el tradicional hipódromo, donde miden sus fuerzas los mejores y más rápidos caballos alemanes de pura sangre, tiene lugar cada año una escena, que en nada se parece a las emocionantes carreras. Son los días de las subastas. En Octubre se realiza la de los caballos de un año, y hacia el final de la temporada de carreras, se subastan caballos de todas las edades

A LA UNA... A LAS DOS... A LAS TRES...

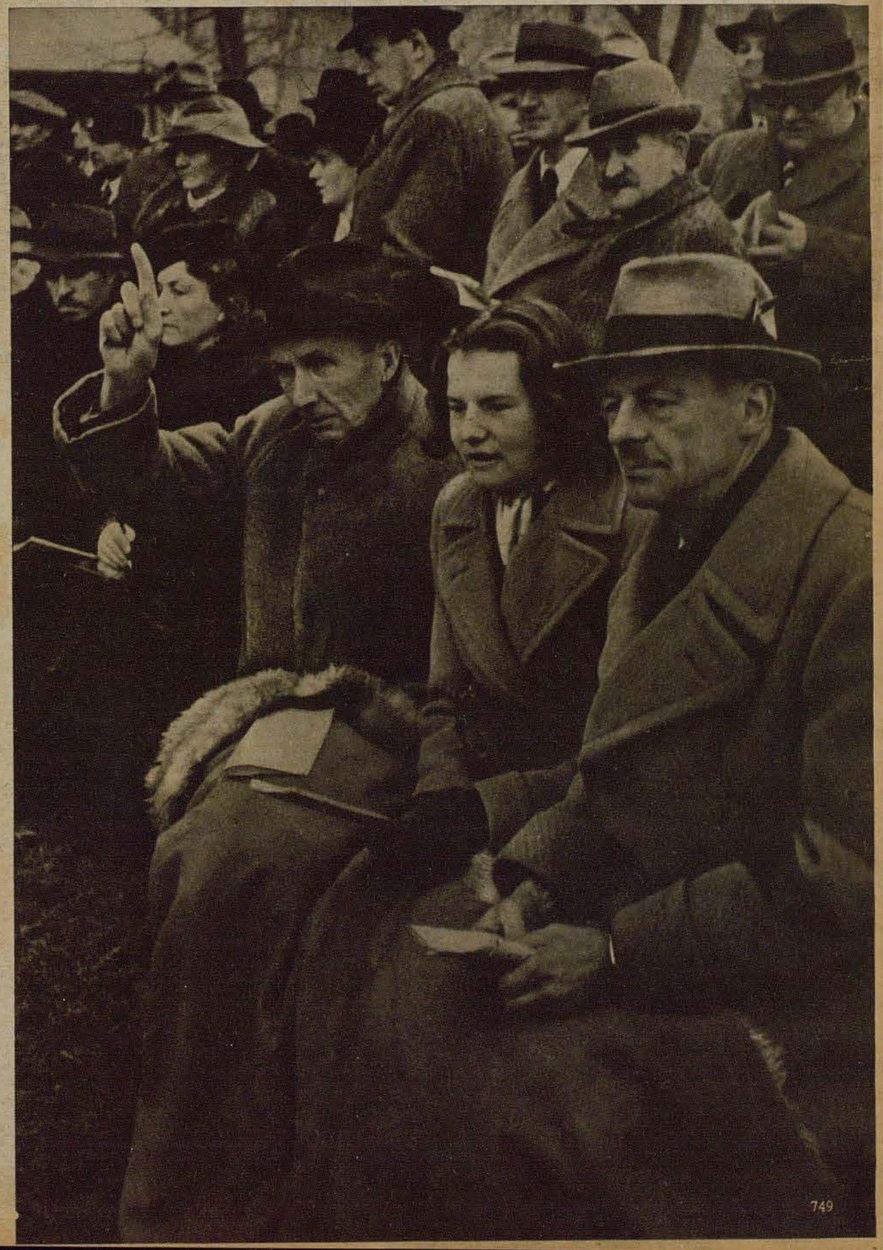


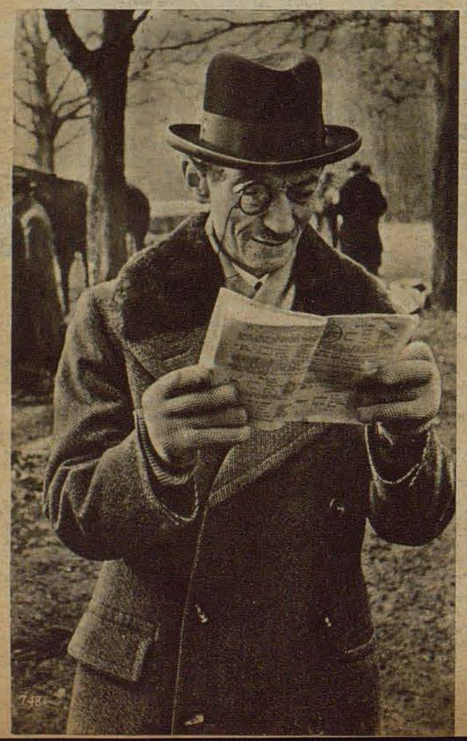


Propietarios de cuadras de carrera, entrenadores (a la izquierda) y aficionados, que desean poseer un pura raza ya acreditado en la pista del hipódromo, constituyen el grupo principal de concurrentes a las subastas. También el Ejército, que representa un papel principalísimo en la cría de caballos de pura raza, está representado por altos oficiales de caballería



Las ofertas son numerosas y variadas, mas también es considerable el deseo de adquirir. Las ofertas se suceden; el hábil subastador sigue con atención el breve y expresivo gesto de levantar la mano (a la derecha), y a medida que las manos se levantan, va también subiendo el precio del animal, hasta que un tercer martillazo remata la venta





A la izquierda: En la subasta de los caballos de un año se ofrecen y adquieren animales que, aunque autoricen las mayores esperanzas, tanto por su origen como por su estampa, todavía no han demostrado sus cualidades en la pista de carrera; mas en la subasta general, el comprador puede adquirir caballos conocidos y cotizados en los carteles. En todo caso, la suerte es un factor inapreciable en estas operaciones de compra y venta

Información gráfica de Hilde Zenker para DER ADLER

A la derecha: Cuando los caballos pasan en rueda, la gente del oficio recuerda ante cada uno de ellos un breve capítulo de la historia de las carreras, puesto que lo que aquí se ofrece tiene ya un pasado, repleto de éxitos en ocasiones y, en otras, salpicado de desengaños



El corazon ardiente y el alma digna

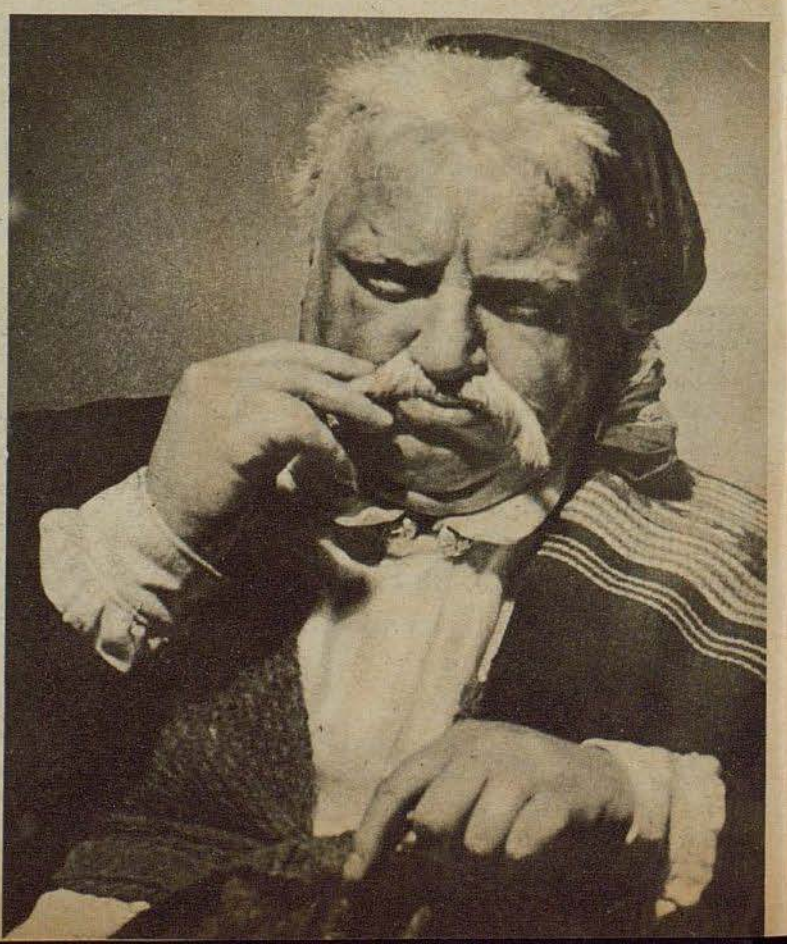
Obras maestras españolas en escenarios alemanes



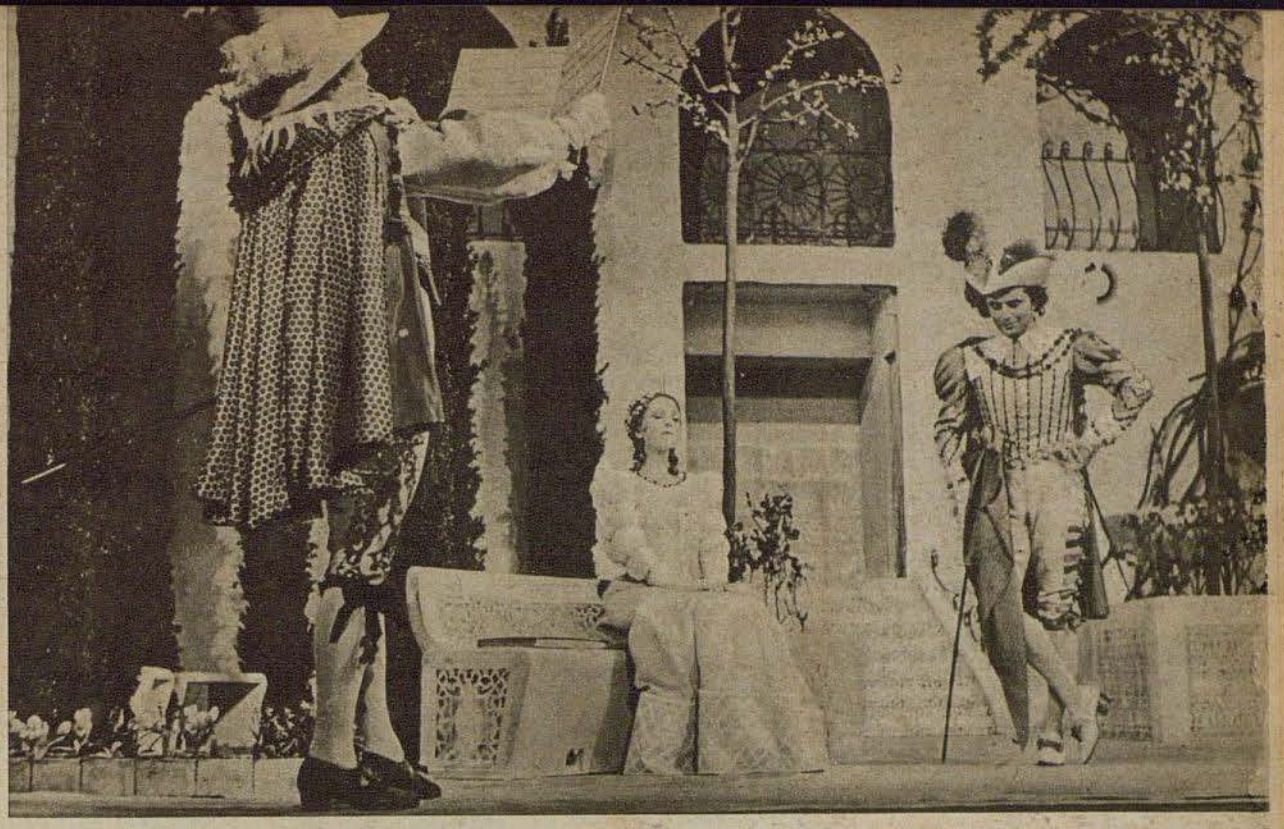
A la derecha: Heinrich George, intérprete del primer papel de "El Alcalde de Zalamea" ha llevado, con su compañia, su fama desde el Teatro Schiller de Berlin a los escenarios de Europa Central y a la Comédie Francaise

Fotos: Willott (3), Saeger (2), Wilhelmi (1)

La graciosa comedia de Lope de Vega "Los enemigos en casa" fué también un gran éxito del Teatro Alemán. En dos de los papeles principales, Albin Skoda (el alférez) y Karl John (su amigo)



A la izquierda: "La Dama Duende" de Calderón, comedia fantástica que se desarrolla en una casa española con puertas y pasillos secretos, que ha sido representada a menudo en los escenarios alemanes. En la foto vemos una escena de ensayo en el Teatro Alemán de Berlin, en la que Gerty Sobitzko, papel principal, observa la lucha entre los caballeros Bruno Hütner, Albin Skoda y W. W. Richter



La graciosisima comedia de Lope de Vega "La dama boba" se representó recientemente en el escenario del Teatro Nacional de Berlin. Lotte Betke obtuvo un formidable éxito en el papel de Nisa. Wolfgang Liebeneiner representó el papel de Laurencio



"Castigo sin venganza" de Lope de Vega, ha sido también representada en el Teatro Nacional. Aribert Wäscher en el papel cómico y de Kova en el papel principal celebraron un triunfo escénico

Tres nombres brillan como estrellas de primera magnitud en la época de la historia de la cultura española denominada el "Siglo de Oro". Don Pedro Calderón de la Barca, Lope de Vega y Tirso de Molina — los tres con un pie en la esplendorosa vida que cubre el cielo meridional, y con el otro en una religiosidad mística, con inclinación a la penitencia del claustro, en la que, los dos nombrados en primer lugar, pasaron la segunda mitad de su existencia después de los años de aventuras guerreras y servicio cortesano. Mas antes de retirarse del mundo — y es lo que hoy, después, de más de tres siglos, nos cautiva todavía de la brillante y movida vida de estos vates — satisfacieron su caballeresco espíritu combativo, sintieron la imperiosa necesidad de luchar bajo las banderas de su país, para recibir, al regresar, de las manos de su rey el premio que habían merecido: no ya la corona del vencedor sino también, y ante todo, el tributo rendido al poete. El caballero Calderón, cuyo formidable espíritu creador le permitía reflejar el alma humana en sus obras, vió sus dramas representados con todo el esplendor de la brillante corte de Felipe IV. El rey le nombró su director de teatro, intendente de las fiestas cortesanas. Unicamente dejando volar muy alto nuestra fantasía nos podemos formar una idea aproximada de aquellos magníficos juegos de agua, fuegos artificiales, alegras danzas y suntuoso ceremonial que servían de deslumbrante marco al formidable lenguaje de las comedias. Cada uno de los tres vates escribió varios centenares de obras. Goethe y los escritores de la época romántica llamaron ya la atención hacia esta gran época del teatro español. "La vida es suéño" fué uno de los dramas de Calderón representados en Weimar. Tres poetas alemanes se han dedicado recientemente al estudio de las grandes obras españolas, Wilhelm von Scholz, cuya versificación alemana de "Los encantos de la culpa" de Calderón fué estrenada en el Teatro del Schiffbauerdamm; Max Kommerell y el fértil y hábil traductor Hans Schlegel, al que se debe la versión alemana de más de 40 de estos dramas españoles. Es común a todas estas obras un gracioso juego de amor y aventuras, cierta elegante ligereza, que hace tengan lejana semejanza con las comedias de Shakespeare. Disfraces y antifaces, criados encubridores, que con mordaz humor comentan los secretos caminos que siguen sus caballeros, chiste y fugaz chocar de espadas, son la esencia de estas obras llenas de fantasía y ligereza, en cuyo centro, generalmente, una hermosa lucha por el amor de su preferido, no siempre excesivamente fiel, o se libra, con astucia femenina, del galanteador importuno. El conjunto es un juego gracioso y ligero, que siempre contemplamos con gusto, hasta en estos tiempos graves para nosotros.

BP.

A la derecha: Ruth Hellberg y Lola Müthel, afortunados intérpretes del grande y profundo drama de Calderón "La vida es sueño" (versificación alemana de Max Kommerell)



En el hogar

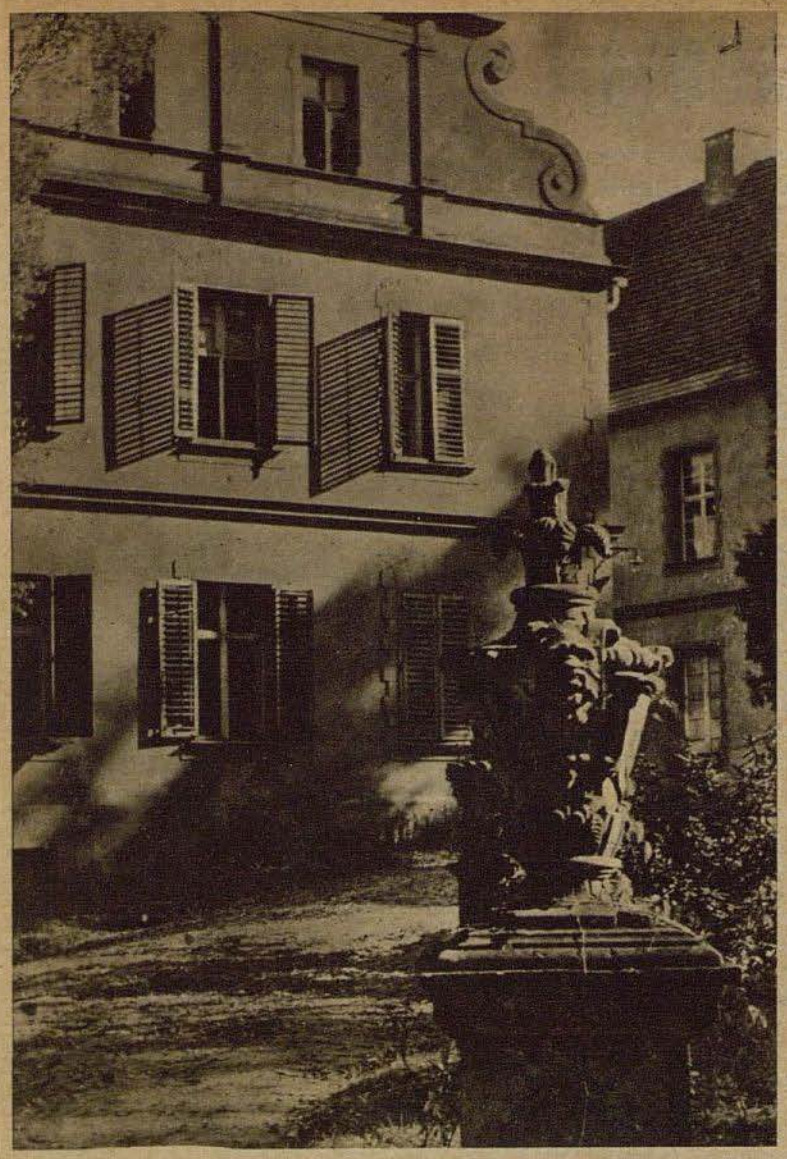
Harlan-Söderbaum

Comunidad de trabajo y de vida

Todavía está vivo el recuerdo del éxito de la película alemana de colores «La ciudad dorada». Siempre que se habla del nivel a que ha llegado el arte cinematográfico alemán se recuerda esta obra que alcanzó un éxito sin igual. Si grande fué el éxito de público que obtuvo la película, de mayor importancia es aún la profunda reacción interna que la película dejó en el corazón de todos los que la vieron. La cinta fué, ante todo, la creación de dos artistas, que a través de una colaboración artística han llegado a una comunidad de vida: Veit Harlan y Kristina Söderbaum. Ya en obras anteriores — recordemos "El viaje a Tilsit", "El judío Süß" o "El gran rey" — el lazo que une a los dos artistas se había reflejado en sus creaciones. Ya en el guión de la película preparaba Veit Harlan los papeles de su esposa, según su carácter de fina vehemencia, elevándola luego hasta hacer de ella la principal figura del argumento. En la labor común que Veit Harlan y Kristina Söderbaum realizan en los talleres se adivina hasta que punto sabe esta mujer comprender las intenciones de su esposo y realizador, como sabe interpretar sus observaciones para dar a su trabajo la forma humana y pasional nue desea Veit Harlan, y que Kristina presiente con certero instinto, no sólo como actriz sino también como esposa. "La ciudad dorada" puede ser considerada hasta ahora la cumbre de esta colaboración en el trabajo y comunidad de vida que puede calificarse de ideal. No tardarán en presentar nuevas obras. El profesor Veit Harlan ha preparado y puesto en escena "Immensee", película de colores según la novela del mismo título de Storm, y "Sacrifio", otra película de colores según motivos de una novela de Binding. En ambas películas representa Kristina Söderbaum el papel principal femenino. Han comenzado ya otra obra en común: "Kolberg", película de colores sobre la vida de Joaquín Nettelbeck y la valiente defensa de la pequeña fortaleza contra la superioridad del enemigo. El que ha tenido ocasión de pasar una velada en el hogar Harlan-Söderbaum sabe del ansia artística y creadora que llena la atmósfera de la casa, en la que constantemente maduran nuevos temas y planes para bien del arte cinematográfico alemán. En la posesión que Veit Harlan tiene en la Marca se respita un fluido natural y humano. El centro de la casa lo ocupa Kristian, el hijo de los dos artistas

Las personas y los objetos harmonizan perfectamente en el hogar Harlan-Söderbaum. Durante las veladas vuelan por la casa los delicados sonidos de un clavicordio tocado por Kristina. Las paredes están adornadas de cuadros de grandes pintores, recreo de la vista e inspiración para el profesor Veit Harlan, el precursor de la película alemana de colores, que de ellos saca matices, combinaciones y formas







La posesión del profesor Veit Harlan se encuentra en la Marca de Brandenburgo. El y su esposa hallan allí la calma y serenidad para prepararse para nuevas labores, dar forma a nuevas ideas y preparar los guiones. Después del trabajo juegan con Kristian, el hijito de la familia

Fotos Hubs Flöter (Ufa (4), Ufa-Schmackeit Tschira (2)



Salvados en el último momento

Un batallón de construcciones de la aviación cercado por bandas soviéticas — La aventura navideña del cabo Sepp — Encarnizada lucha cuerpo a cuerpo con los bolcheviques — Stukas destrozan colosos de acero

Por el teniente coronel Peter Streck

El batallón de construcciones de la aviación lleva ya cuatro días y cuatro noches en la parte oriental de la posición erizo establecida alrededor del aeródromo de campaña L. en la parte media del frente del este. La situación es difícil, el aeródromo se encuentra cercado por potentes bandas soviéticas. Las posiciones de defensa que el batallón guarnece al este y sur de la posición erizo tienen más de cinco kilómetros de extensión. Todo depende de la seguridad de los centinelas. El enemigo hace avanzar numerosas patrullas todas las noches y ha reglado su tiro contra todos los puntos dela posición. Se ha recibido orden de defender el aeródromo hasta el último hombre. Se dispone de munición en abundancia; por otra parte, munición y víveres se reponen por vía aérea. La posición erizo está sólidamente construída y provista en abundancia de refugios subterráneos, trincheras de enlace y posiciones de repuesto.

Un viento helado arrastra desde el este la nieve polvorienta. Hacia el centro del sector, a una distancia de 500 a 1000 metros, se encuentran nidos de ametralladoras enemigas, bien camuflados, que con su fuego causan considerable perturbación, especialmente a la 1.ª compañía. El teniente coronel R. ha mandado patrullas contra dichos nidos las que han regresado con prisioneros y botín. Este golpe de mano se realizó a las 2,30. El interrogatorio a que el coronel S. somete a los prisioneros confirma lo que ya se sabía: el aeródromo está cercado por potentes bandas. No tarda en recibirse la noticia de que las fuerzas enemigas han penetrado en la linea principal alemana. Se debe, pues, contar con la llegada de fuerzas regulares con artillería. El cabo Sepp de la 1.ª compañía, un bávaro de Egern, a orillas del lago Tegern, encudriña las sombras de la noche. Debe estar muy alerta, ya que de vez en cuando pasan ráfagas de ametralladora a ras del borde de la trinchera. De repente, salta el barro y las piedras golpeándole la cara. "¡Banda de miserables!" murmura mientras se seca la cara. Por fortuna, los bandidos no poseen abrigos de nieve. Hacia le derecha le parece distinguir un punto negro que se mueve en la nieve, pero no está muy seguro.

Hoy es Navidad. Continúa mirando fijamente hacia adelante, mientras van desfilando por su mente escenas de la vida en el terruño. La fachada de una casa alemana, el cuarto campesino con la estufa rodeada de un banco y frente a la estufa un árbol repleto de bugías encendidas, su mujer con los tres muchachos, el mayor de diez años, y la pequeña Rosel de tres años. Todo esto va desfilando por su imaginación, mas no por eso disminuye la concentración con que mira y escucha. Siente como se apodera de él una nostalgia que acaba por producirle dolor físico. Sus ojos miran fijamente hacia donde le pareció ver un punto negro que se movía. Ahora ve varios. No cabe la menor duda, el enemigo se encuentra delante de la posición. Sepp levanta la pistola-ametralladora y dispara. Los puntos negros se levantan y avanzan, mas ya disparan de todos lados las ametralladoras propias, vuelan las granadas de mano, los soldados ocupan rápidamente las trincheras, los bandidos son muertos a tiros desde muy corte distancia, algunos llegan a penetrar en la posición, donde se les reduce después de breve combate cuerpo a cuerpo. Tres bandidos son hechos prisioneros, y mandados inmediatamente al coronel S. De sus declaraciones se deduce que tropas regulares soviéticas si dirigen hacia el lugar de la lucha. El coronel S. se comunica por radio con la división, a la que pide mande inmediatamente refuerzos. La división contesta que antes de 48 horas no se debe contar con la llegada de refuerzos, que serán mandados en forma de paracaidistas; agrega que al próximo día los stukas apoyarán el aeródromo que debe sostenerse en todo caso.



. . . se producen explosiones que proyectéan por el aire a secciones enteras, mas el mando enemigo hace avanzar despiedadamente una oleada tras otra **Dibujos: Bernd Markowsky**

Al día siguiente no cambia la situación; un avión de reconocimiento propio sobrevuela el terreno, aterriza en el aeródromo e informa que potentes fuerzas regulares enemigas con artillería ligera y morteros de trinchera llegan desde el este y se se hallan únicamente a 10 kilómetros de distancia. A la noche siguiente se procede a sembrar de minas el campo adelantado y se refuerzan los refugios subterráneos, con lo cual se pasa toda la noche trabajando.

A la mañana siguiente el Sol se levanta del horizonte como un enorme globo rojo. Comienza un día de invierno, claro y frío, veinte grados bajo cero y visibilidad inmejorable. No tardan en llegar aviones con artillería antiaérea morteros, munición de infantería y víveres. Se descargan los aparatos bajo el fuego enemigo, y algunos soldados caen heridos. A partir de las 9,30 el fuego de la artillería ligera enemiga cubre la parte oriental de la posición erizo; desde las 9,40 fuego de artillería, procedente del sur, sobre el flanco derecho de la posición. Este fuego abarca en parte la retaguardia de la posición del este. A las 9,50 se descubren las baterías enemigas que, bien camufladas, disparan desde cuatro kilómetros de distancia. El coronel S. dirige contra las piezas enemigas los tres cañones antiaéreos de 8,8 cm. que abren el fuego a las 9,55. El fuego enemigo se concentra inmediatamente sobre las tres piezas. Se desarrolla un duelo de artillería, duro y desigual; las granadas estallan cada vez más cerca, el enemigo dispara con dos baterías sobre las tres piezas, pero nuestros antiaéreos disparan más rápidamente y con mayor exactitud. A las diez se escucha una fuerte detonación en las lineas enemigas, varios cañones han sido reducidos al silencio, los demás cambian de emplazamiento. No tardan en ser descubiertos, y los antiaéreos continúan disparando a todo rendimiento.

Desde las 9,30 se ha intensificado el fuego de ametralladoras y morteros que se dirige contra todas las trincheras de la posición, especialmente contra la posición oriental y el flanco del sur. Un refugio es alcanzado varias veces, hay muertos y heridos. Se contesta al fuego con morteros pesados conquistados. Cesan de disparar algunos morteros y nidos de ametralladoras enemigos. Siendo tan manifiesta la inferioridad numérica es preciso evitar las bajas inútiles, por lo cual se da orden estricta de que las guarniciones de las trincheras permanezcan en sus refugios hasta que ataque la infantería enemiga.

Los antiaéreos han conseguido repetidos blancos en las baterías enemigas. Su fuego se reduce hacia las diez. Los cañones antiaéreos cambian de emplazamiento uno tras otro, y el enemigo continúa disparando largo tiempo contra los primeros emplazamientos.

A las diez treinta toda la parte oriental de la posición erizo se halla bajo el fuego de la artillería enemiga; deben haber recibido piezas de refuerzo. La posición queda envuelta en polvo y humo, va en aumento el fuego de los cañones y morteros enemigos. Los tubos de los antiaéreos están tan calientes que es necesario darles descanso para que no estallen. Han causado graves daños a la artillería enemiga, mas la superioridad es excesiva. A las once una de las piezas antiaéreas es



. . . los stukas se lanzan sobre los colosos de acero, los acosan y destruyen hasta el último tanque

reducida al silencio por un blanco de lleno. El fuego contra la posición del este y el flanco del sur es intensísimo. El humo y el polvo hacen casi imposible toda observación.

El enemigo se aprovecha de ello, pues a las doce en punto avanzan para atacar sus hileras de tiradores. Cumpliendo las ordenes recibidas, los jefes de compañía dejan que el enemigo se acerque hasta 400 metros. En dicho momento se da orden de ocupar las trincheras. El enemigo es recibido con certero y violento fuego. Su primera oleada de ataque penetra en los campos de minas. Se producen explosiones que proyectan por el aire a secciones enteras, mas el mando enemigo hace avanzar despiedadamente una oleada tras otra como si tuviera la intención de hacer estallar todas las minas con sus propias filas de tiradores y hacer avanzar más atacantes de los que los defensores pueden segar con sus ametralladoras y sus morteros. Centenares de muertos y heridos cubren ya el campo adelantado, mas detrás de la cortina de humo de las explosiones de las minas avanzan nuevas oleadas de atacantes; cubiertos de sudor los defensores sirven las ametralladoras, los morteros y los fusiles, con la esperanza de que su sangriento trabajo de siega pueda a la larga resistir el ritmo con que se suceden las oleadas de asalto.

El enemigo ha llegado hasta 150 metros y se atrinchera detrás de los montones de cadáveres y en los agujeros abiertos por las minas. Sólo ha conseguido adelantar más en la parte derecha del centro, donde han sufrido interrupciones de tiro dos ametralladoras de la segunda sección de la 1.ª compañía. Vuelan de ambas partes las primeras granadas de mano y el enemigo intenta la ruptura de la linea. Sepp consigue reparar el fallo de su ametralladora. Y mientras acércanse peligrosamente las esquirlas de las granadas enemigas, dispara serenamente desde 60 metros derribando filas enteras de atacantes. Dos cabos se han colocado junto a la segunda ametralladora que no puede disparar. Con el rápido fuego de sus pistolas-ametralladoras derriban al enemigo que avanza lanzando gritos. Se amontonan los cadáveres, mas avanzan nuevas oleadas, llegan a la trinchera, se traban furiosas luchas cuerpo a cuerpo y una potente cuña enemiga rompe la linea amenazando arrollar el frente.

La reserva del batallón lucha ya en primera linea, y en este momento el coronel S. hace entrar en fuego a su compañía de reserva, que detiene la penetración, lanza una lluvia de granadas de mano sobre el enemigo que ha penetrado en la posición — unos cien hombres — y en lucha cuerpo a cuerpo lo aniquila. Ya hace mucho que fueron retiradas a la linea principal las guarniciones de las casas de campo de delante del frente. La artillería enemiga ha convertido las casas en un montón de escombros. Su fuego adelantado alcanza por retaguardia las trincheras de la parte occidental de la posición. La

presión del ataque de la infantería enemiga se ejerce sobre el ala derecha de las trincheras del este y sobre el flanco meridional, sobre cuyos puntos avanzan las oleadas de atacantes que continuamente salen del bosque cercano. Entretanto estallaron ya todas las minas. Hasta ahora la infantería enemiga no ha atacado las posiciones del oeste y del norte. Aun cuando el fuego de ametralladoras y morteros de los defensores de las trincheras del este abran grandes huecos en las filas atacantes, se van acercando las nuevas oleadas y en el ala de la derecha se lucha ya con granadas de mano; los oficiales, con sus pistolas-ametralladoras, luchan confundidos con la tropa.

El coronel S. a quien repetidas veces se ha anunciado por radio la llegada de stukas, examina con sus prismáticos el cielo por la parte del oeste; su ayudante le hace observar que tanques enemigos, que parten de la cadena de alturas que se encuentra a 4 kilómetros de distancia, avanzan contra el flano de la derecha. El coronel S. da inmediatamente orden de que disparen contra ellos las piezas antiaéreas. Desde dos kilómetros de distancia son incendiados a cañonazos dos, tres, cuatro de los colosos de acero, mas los demás continúan avanzando. Por fin se escucha por el oeste el ruído de los motores de los stukas. Entretanto los tanques han avanzado hasta un kilómetro de distancia. Los stukas atacan a los tanques, se levantan grandes surtidores de tierra, las bombas despedazan a los colosos de acero. Siete grandes tanques yacen ya en el campo de batalla con las orugas destrozadas; uno de ellos es levantado por la fuerza de la explosión, da la vuelta sobre si mismo y queda ardiendo, con las orugas hacia arriba, en un agujero del terreno. Los demás emprenden la fuga, desaparecen detrás de las alturas. Mas los stukas los persiguen, destruyen hasta el último, y luego se lanzan sobre las baterías enemigos, que al cuarto de hora quedan reducidas al silencio.

La ayuda llegó en el último momento.

Desde este momento, el coronel S. da orden de que las piezas antiaéreas dirijan el fuego contra las filas de tiradores, que todavía avanzan contra el ala derecha de la posición del este. Las granadas derriban filas enteras, que quedan sepultadas bajo los pinos que se derrumban. Los stukas auxilian a la primera compañía, que está librando encarnizada lucha cuerpo a cuerpo con el enemigo. Las oleadas enemigas deben echarse al suelo, no pueden avanzar, retroceden hacia el bosque, cuyos árboles caen por docenas sobre los soldados soviéticos. En este momento descienden los stukas, lanzan sus últimas bombas sobre el enemigo que retrocede hacia el bosque y, atacando en vuelo rasante, derriban filas enteras de enemigos con el fuego de sus armas de a bordo. Al poco rato se dirigen hacia el oeste, comunicando antes por radio que no tardaran en regresar con nueva carga de bombas. Viendo que el enemigo vacila, el coronel S. ordena a su compañía de reserva que avance desde el sur, por el ala derecha de la 1.ª compañía, penetre en el bosque y aniquile al enemigo. Mientras las fuerzas sovieticas retroceden bajo el fuego de los defensores de las trincheras, la compañía de reserva avanza por el sur, penetra en el bosque y, sorprendiéndola, hace prisionera a una compañía de 200 soldados bolcheviques. A las dos horas regresa con los prisioneros. Trae también numerosas ametralladoras y algunos morteros, que inmediatamente son emplazados. Se posee abundante cantidad de munición capturada.

El enemigo ha suspendido también el fuego que dirigía contra las trincheras del oeste y del norte. Cuando los stukas, al emprender el vuelo de regreso, atacaron sus posiciones con armas de a bordo, el enemigo se retiró desordenadamente. A las 16,30, al comenzar el anochecer, es ya absoluto el éxito de los defensores. Las bajas no son excesivas.

A las 16,45 se recibe por radio la noticia de que a las ocho de la mañana siguiente llegarán refuerzos en aviones-transportes.

La noche transcurre tranquila, y se aprovecha para recoger los pocos cadáveres y heridos propios que quedaron en el campo adelantado.

El grupo de fuerzas mandado por el coronel S. ha cumplido las órdenes que había recibido.

En el umbral de Australia

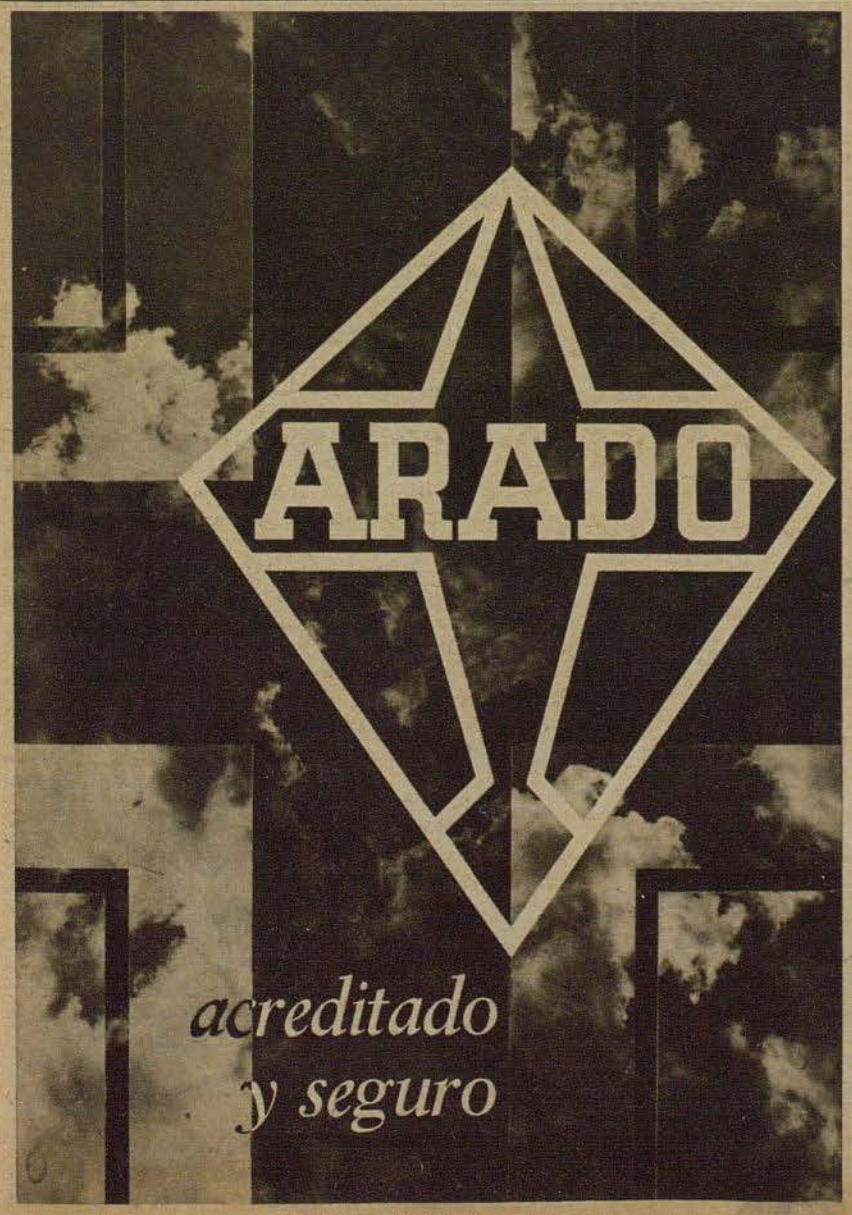
Viene de la página 747

en relación con las luchas que recientemente han tenido lugar. La Guinea Alemana se convirtió en un mandato británico en 1920, y un año más tarde en el "Territory of New Guinea" administrado por Australia, lo que equivale, en la práctica, a una toma de posesión definitiva. Los australianos ya se habían apropiado antes la parte inglesa de la isla, la cual administraban desde el año 1901. Desde que los holandeses fueron eliminados de la India Oriental por los japoneses, la labor de Australia ha sido fácil, y actualmente le pertenece de hecho toda la isla. Mas existe la posibilidad de que los japoneses, ensanchando sus actuales posesiones de los mares del sur, acaben por ser los favorecidos. En este caso se trabajaría de nuevo en provecho de la isla y de sus habitantes; hasta ahora sólo alemanes — como Finch (cuyo nombre perpetuádose en Finchhafen), Schultze-Jena y Detzner durante la Guerra Mundial, además de los misioneros — se han preocupado seriamente de desarrollar el país.

Un estudio de Nueva Guinea sería incompleto si no nos refiriéramos a su campo adelantado insular, al antiguo archipiélago de Bismarck y a las islas Salomón. Geológicamente pertenecen a Nueva Guinea, siendo su constitución muy semejante a la de la gran isla: montañas, volcanes, arrecifes de coral, mangrales y plantaciones de copra y cacao. También su historia política se parece a la de Nueva Guinea: fueron originariamente colonias alemanas, que después de la Guerra Mundial fueron colocadas bajo el mandato de Australia o Inglaterra.

Estos grupos de islas poseen importancia estratégica durante la actual guerra por pasar entre ellas o por sus cercanías una de las rutas marítimas más concurridas, la vía de abastecimiento anglo-americano EEUU-Haway-Australia. Al sur del grupo de islas esta ruta se cruza con otra procedende de Samoa; en esta encrucijada se han librado numerosas batallas navales y aéreas en los dos últimos años, y los japoneses han mandado al fondo del mar grandes cantidades de material de guerra, además de muchas de las unidades que escoltaban los convoyes.

Nueva Guinea, el archipiélago de Bismarck y las islas Salomón, junto con el mar de Coral que las une entre sí, forman un semicírculo cuya abertura se dirige hacia Australia y — según sea el caso — cumple dos funciones diametralmente opuestas: puede proteger a Australia contra un ataque o exponerla a este mismo ataque. Ambas posibilidades son conocidas tanto del Japón como de sus adversarios. Mas es seguro que — como hasta ahora — el Japón sabrá calcular sus posibilidades y aprovechar las ventajas.





„Mejores aviones y mejores motores!"

ES NUESTRO PRINCIPIO – EN ELLO TRABAJAN NO YA NUESTROS CONSTRUCTORES SINO TODO NUESTRO PERSONAL. SÓLO EN EL MES DE SEPTIEMBRE DE 1943 SE PRESENTARON

4,677 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO

(70 % DE ELLAS APROVECHABLES), QUE CONTRIBUIRÁN A QUE CONTINÚE MEJORANDO LA CALIDAD DE NUESTROS AVIONES.

JUNKERS

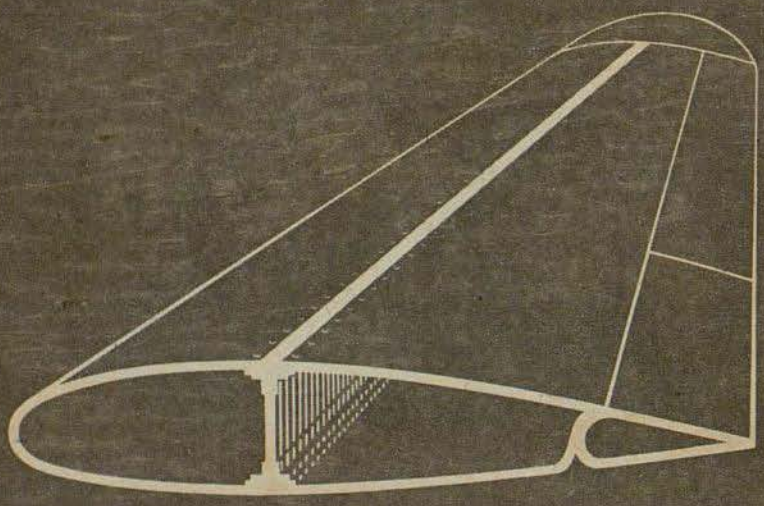
FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

LA PATRULLA EN LA NOCHEBUENA

Por el corresponsal de guerra Ottmar Haas

PK Las luces del árbol de Navidad se reflejaban débilmente en los rostros de los hombres. En las caras se reflejaba todavía la profunda tensión a que habían estado sometidos pocas horas antes, y las llamas de las bujías rodeaban de profundas sombras los acentuados rasgos. De nada sirvió que uno de ellos tomara el acordeón de boca e hiciera volar por el refugio la canción navideña, tan fina como los hilos de plata que adornaban el árbol; los pensamientos de todos estaban en el campo adelantado, y de sus oidos no podían apartar el último grito del camarada caído que, contra su voluntad, debieron abandonar allá fuera. Se equivocaron ni un solo momento al pensar que la guerra detendría su duro paso ante el árbol de Navidad y les regalaría la calma y el tiempo necesarios para una breve fiesta íntima. Penetró con el teniente en el pequeño refugio del fortín y habló que debía salir una patrulla, que por ser Nochebuena estaría únicamente compuesta de voluntarios. Así fué como salieron el teniente, el brigada y sus hombres. De los profundos bosques se levantaba espesa niebla. Pesada y densa se extendía por la tierra de nadie, y parecía querer unir el cielo con la tierra. La helada nieve crujía a cada paso. Las siluetas de los cazadores paracaidistas se destacaban como fantasmas irreales en la masa de vapores de la niebla. El helado y humedo aire de invierno empapaba sus ropas. A la cabeza de la patrulla avanzaba el teniente. Era la primera vez que entraba en fuego. Era la principal razón de que se hubiera ofrecido de voluntario, pues esperaba febrilmente la primera prueba que debía demostrar sus virtudes militares. En ocasiones se paraba a escuchar, y el oscuro cañon de su pistola-ametralladora señalaba el camino a los que seguían. Le seguía el brigada, veterano acostumbrado a ir con las granadas de mano en el cinturón. Mas la situación era muy diferente de la de entonces en Creta o Rotterdam. Allí se lanzaron en paracaidas, lucharon y vencieron. Fueron las primeras glorias del Arma, en las que participaron los cazadores paracaidistas que ahora seguían las huellas del teniente y del brigada. No se podía comparar con lo de ahora. La marcha de la patrulla se prolongaba. Avanzaban a ciegas, con prudencia, buscando al enemigo en la niebla y con el pensamiento en el fortín, donde les esperaba el árbol de Navidad, las cartas y los paquetes de la patria. Era penosa la patrulla en Nochebuena. No obstante, se habían presentado voluntarios. ¿Por qué? Ninguno de ellos habría sabido contestar la pregunta. Les parecía natural haberse ofrecido. Con los sentidos en tensión escudriñaban la oscuridad de la noche. No se oía nada. El oscuro cañón de la pistola-ametralladora del teniente continuaba señalando el camino. La nieve virgen descansaba pálida sobre el suelo. No se veían huellas delatadoras del paso de patrullas enemigas. En este momento encenderían las luces en los fortines y los compañeros abrirían con concentrada gravedad los paquetes recibidos. Habría tabaco y tal vez, como en el año anterior, una botella de licor. De pronto, un tiro. Rasga la cortina de niebla como si descorriera un telón y algunas sombras oscuras se levantan vacilantes allí donde el cielo parece juntarse con la tierra. Los paracaidistas necesitan una fracción de segundo para sepultarse en la nieve. Casi en el mismo momento contestan sus pistolas-ametralladoras. Las sombras emprenden la huída. Se levantan de un salto, el teniente en primer lugar, y avanzando penosamente con la nieve hasta las rodillas, emprenden la persecusión del enemigo, hasta que les obliga a detenerse el furioso fuego de las ametralladoras soviéticas. Mas los paracaidistas han hecho un prisionero, y sólo uno de los bolcheviques habrá llegado con vida a su posición. Entonces comienza la hora más difícil para la patrulla. Afortunadamente, los vestidos de camuflaje de la patrulla impiden que el enemigo la descubra, por cuya razón las ametralladoras soviéticas disparan al azar sobre el campo adelantado. La niebla acaba de protegerles con su espesa cortina. No obstante, cada vez es más intenso el fuego de los bolcheviques. La patrulla, sin darse cuenta de ello, había avanzado demasiado, y se encontraba entre tres obras enemigas fortificadas, una de las cuales cortaba la retirada directa. Si se quería regresar con vida a las propias líneas, era preciso obrar con rapidez. El teniente se levantó de un salto disparando todo el depósito de su pistola contra el lugar de donde salían los fogonazos de la ametralladora enemiga. Los hombres le imitaron arrojando granadas del mano. Los soldados soviéticos se dieron a la fuga. Su fuego subió aun en intensidad. Se abrió, por un momento, la cortina de niebla, y las siluetas de los paracaidistas se destacaron grandes y claras a la luz pálida de la luna. En aquel momento se oyó gritar al cabo, quien durante la persecusión no se había apartado del lado del prisionero. Los compañeros olvidaron por un momento el peligro, corrieron a prestar auxilio, mas sólo pudieron comprobar la muerte del camarada. El fuego graneado de los tiradores soviéticos se mezcló al tecleo de las ametralladoras, y la patrulla se vió obligada a continuar el repliegue arrastrándose los hombres por el suelo. Se había cumplido la orden, se sabía exactamente la situación de los fortines enemigos. Los cazadores continuaron su penoso regreso entre una lluvia de balas. Esto es lo que había sucedido. Y todo lo que había sucedido en aquellas horas, el fuego enemigo, el asalto del puesto de combate y la muerte del compañero, se había grabado en los rostros de todos y no se podía borrar con la música del acordeón de boca. Sus corazones se habían cerrado y sus labios callaban.

Entró precipitadamente un soldado, que con alegría juvenil refirió la fiesta de Navidad que acaban de celebrar en su fortín. El teniente, el brigada y los otros le miraron en silencio y sonrieron. Había tenido sentido el salir y dispersar la patrulla enemiga, pues si hubiera sorprendido a los soldados mientras celebraban su Nochebuena ... Silenciosamente, el brigada sacó una caja de fósforos de su bolsillo y encendió una nueva bugía.



EL ALA MONOLARGUERO

empleada por las fábricas de aviones más conocidas del mundo, es una

PATENTE MESSERSCHMITT

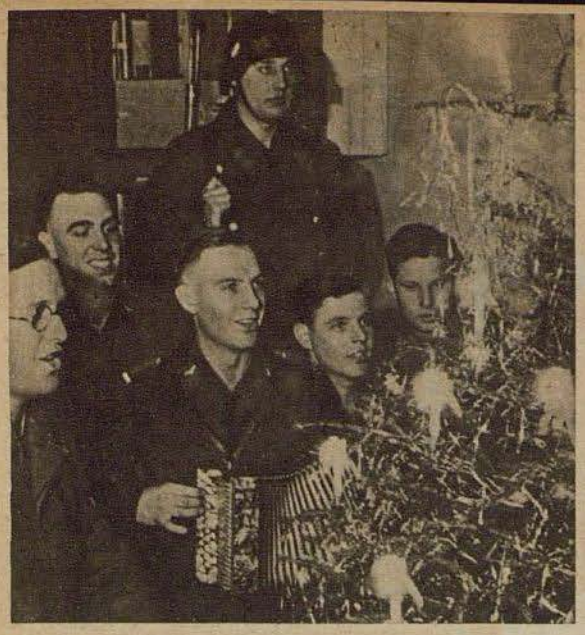
MESSERSCHMITT A.G.

HIDROAVIÓN DE LARGO ALCANCE

DORNIER

DO 26





La navidad en el fortín

En el este, en el oeste, en el norte y en el sur, nuestros camaradas de la aviación escuchan junto al altavoz los sonidos que les llegan de la patria, y contemplan, como hicieron de niños, el brillo que irradian las velas de Navidad. Mas no en todos los lugares arden las velas tan apaciblemente como aqui. En otras partes del frente continúa la lucha. Pero dondequiera que se encuentren soldados alemanes se siente la solemnidad de estos días del año y, olvidando por un momento las asperezas de la lucha, los pensamientos vuelan hacia la patria. La Navidad se manifiesta de algún modo hasta en los frentes en que más enconada es la lucha



Fotos Atlantik, Weltbild

Victoria aérea sin un solo disparo

Por el corresponsente de guerra Franz Pointl

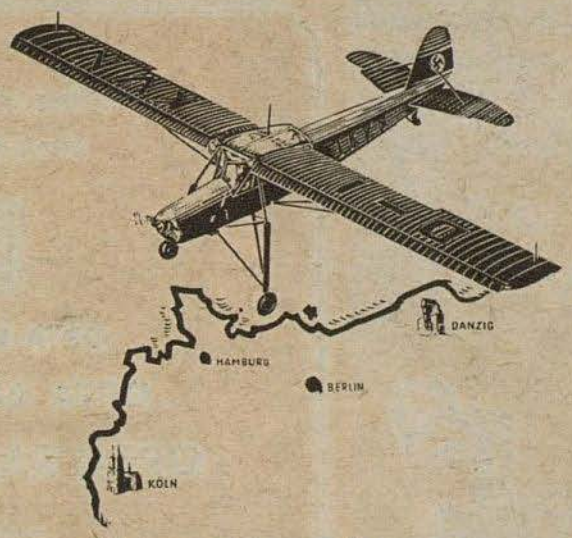
PK Nuestros aviadores de caza debieron actuar continuamente durante los últimos días de la evacuación de la cabeza de puente del Kuban. El brigada J. acababa de pasar dando bandazos, señal de haber obtenido una victoria aérea, por encima del refugio de su escuadrilla. En el campo de aviación le esperaba el mecánico, que le estrechó cordialmente la mano, desató su cinturón y comenzó a examinar el Me 109 para ver si había sufrido algún desperfecto, comprobar cuanta bencina había consumido y el estado de las armas. Su sorpresa fué extraordinaria al observar que no faltaba un solo proyectil en los depósitos ni en las cintas. "Señor brigada — dijo en su asombro — usted no ha disparado ni un tiro? cómo lo ha hecho usted para vencer a un caza soviético sin gastar ni un proyectil? Los que estábamos presentes esperábamos con curiosidad la respuesta. El brigada J. nos miró sonriente, y nos explicó como había sido posible vencer a un enemigo sin disparar. Este aviador no gusta de desperdiciar palabras; mas cuando se habla de cuestiones de vuelo, sorprende la vivacidad de su lenguaje, que descubre lo profundamente que siente todo lo relacionado con la aviación de caza.

"Regresábamos ya, sin haber tenido contacto con el enemigo, cuando se nos anunció por radio que un destacamento de aviación enemigo había intentado una incursión. Lo encontramos cuando regresaba en vuelo rasante. Me lancé por delante sobre el avión de asalto que estaba más cerca de mí. La distancia que nos separaba era ya demasiado corta para poder disparar. Mi adversario tuvo la intención de esquivarme hacia abajo, pero el agua estaba demasiado cerca. Cuando con mi Me 109 pasé por encima de él, el caza soviético se zambulló en las olas y desapareció debajo del agua Es posible que asustado por el rojo morro de mi avión de caza, se precipitó al agua." Así fué como el brigada J. venció a su adversario sin disparar un solo tiro: empujándolo hacia la superficie del agua. No fué ésta su primera victoria de esta clase. En otra ocasión perseguía a un caza soviético. La distancia se iba reduciendo. El adversario intentó iniciar una lucha de curvas. De nada le sirvió. Para evitar que nuestro brigada le "cortara" las curvas, se vió obligado a describir con su aparato curvas que cada vez eran más cerradas y con mayor inclinación. En uno de los círculos excesivamente cortos, que el brigada J. le obligó a describir, el bolchevique perdió el dominio sobre su aparato: cayó barrenando y se estrelló contra el suelo. Durante toda esta acción el brigada J. no tuvo ocasión de disparar; había empujado a su adversario hacia la muerte. Sin disparar un tiro obtuvo una victoria aérea.

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas





Una distancia como desde Danzig a Köln

En una tal distancia, el avión es el medio de transporte más adecuado, especialmente cuando se quiere acortar todo lo posible la duración del viaje. Muchas grandes empresas adquirirán — tan pronto como se ponga otra vez a la venta — un Fieseler "Storch", y ya no dependerán más de los horarios de las Compañías aéreas.

El Fieseler "Storch" es un aparato apropiado de manera excelente para el servicio particular. El "Storch" se caracteriza por ser muy fácil de volar y de una seguridad insuperable, amén de un rendimiento extraordinario.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Leitz



Marca y Exponente

de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke

Geha Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE · HANNOVER

KHASANA

PERI KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

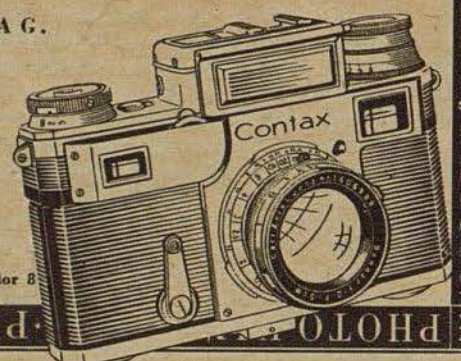
PERI

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las cámaras Zeiss Ikon acreditan la tradición de una casa de fama mundial. Esta tradición está basada en la experiencia de casi 80 años en la construcción de aparatos fotográficos de precisión. Sus grandes creaciones recuerdan el valor de estos aparatos también en épocas en que no pueden suministrarse y mantienen latente el deseo de poseer uno.

ZEISS IKON AG.

ZEISS IKON



Representante
Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

PHOTO·PROJEKTION

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K. G.
Blankenburg im Harz



Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

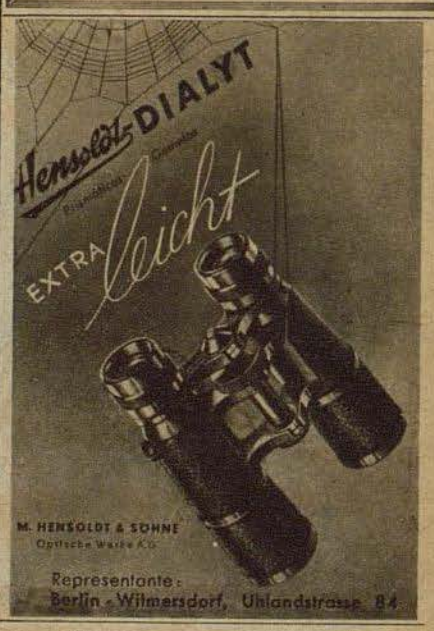
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO



DESDE

1827

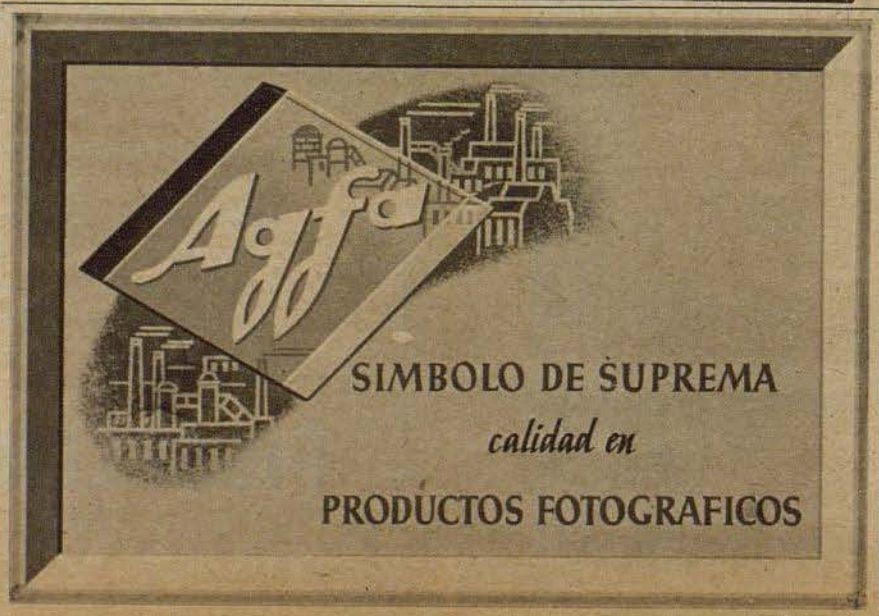
SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

DARMSTADT



---

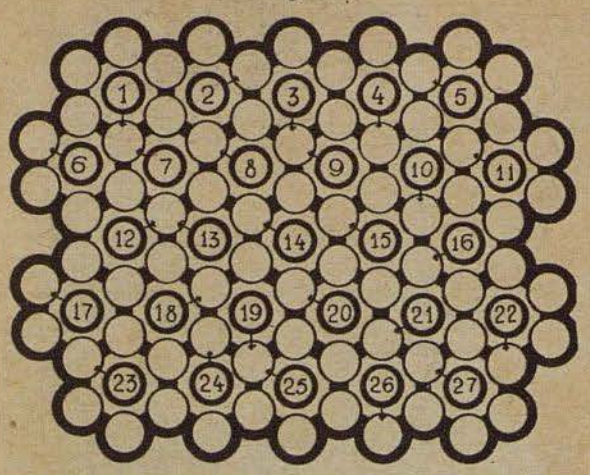
3 hojas de retoño

La marca de nuestros productos

TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÖNCHEN

Pasatiempos

Circungrama

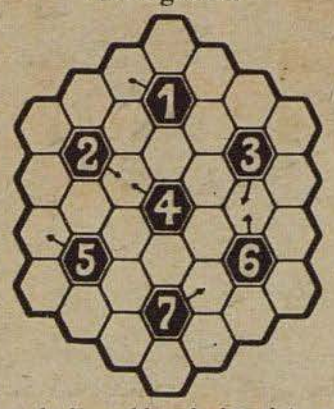


Las letras de la palabra que se busca hay que colocarlas una en cada círculo alrededor del número correspondiente en el sentido de las manecillas del reloj, colocando la primera letra en el círculo que indica la flecha unida a cada número. I 856

Cada palabra consta de seis letras.

Hurtaré, 2 Lastima, golpea, 3 Amarillo, macilento, 4 Pedazos de mineral desprendido de la veta y esparcidos naturalmente, 5 Juego, 6 Cubierta interior de la flor, 7 Especie de alamar hecho de galón, 8 Cubierta de algunos carruajes, 9 Alubia americana, 10 Nombre que se da a un arbusto llamado tersaria absinthiodes, 11 Criada que cuida niños, 12 Figura de barro que después se reproduce en una materia dura, 13 Indio que vivía en las inmediaciones del río Bermejo en el Chaco, 14 Especie de anea que se cría en algunos lagos de América, 15 Ponzoña, 16 Cuerpo obtenido mediante el tratamiento del ictiol en bruto, por el acido sulfúrico, 17 Conjunto de personas que se cogen de una vez, 18 Labor que se hace con aguja, 19 Juego de naipes, 20 Suplicaba, 21 Ligeros, desembarazados, 22 Bola pequeña de goma, 23 Flores, 24 Nombre de unos pájaros fabulosos enviados por Dios para castigar a los abisinios, 25 Acacia de la India, 26 Excedo del límite, 27 Cada una de las divisiones del cáliz de la flor.

Alveograma



En cada una de las celdas de los siete grupos de la figura que antecede, hay que poner una letra de manera que resulten siete palabras de seis letras que leídas de izquierda a derecha, empezando en la celda marcada por una flecha, indiquen:

1 Plato nacional asturiano, 2 Figura retórica con que se da a entender lo contario de lo que se piensa, 3 Voz despreciativa para "tío", 4 Composición poética tierna y delicada sobre asunto del campo, 5 Pértigas de hierro para transmitir a los tranvías eléctricos la corriente del cable (plur.), 6 Campo de trigo, 7 Nombre de ciertas bases salificables. I 812

Problema complementario

gata — pista — vela — vil — ca — salmo — mar

Estas palabras de arriba deben completarse anteponiendo dos letras a cada una de ellas. Los complementos de la palabras nuevas juntados en el orden nos dan la designación para una acción preparatoria referente al combate. I 857

¿Qué es esto

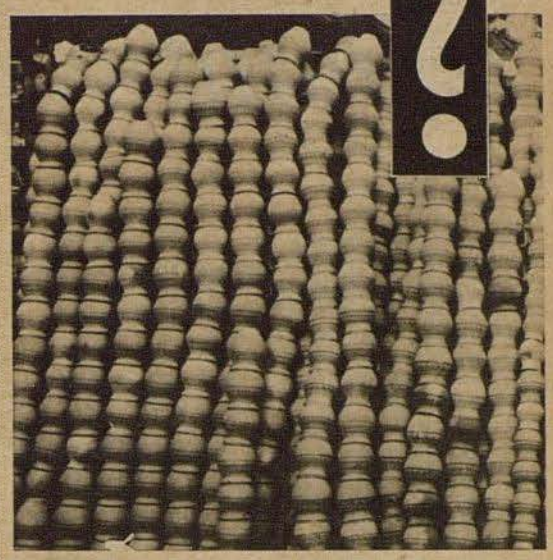


Foto: Willy Pragher

Lo que parece ser sartas de perlas, son pilas de potes, productos de la industria artesana rumana, expuestos a la venta en el mercado de Craiova (Rumania). La variación del arte campesino rumano se refleja en estas pequeñas obras de artísticas, que inspiraron a nuestros camaradas la original fotografía

Soluciones

Circungrama: 1 Robaré, 2 Lacera, 3 Pálido, 4 Rodado, 5 Dominó, 6 Corola, 7 Recamo, 8 Capota, 9 Poroto, 10 Sorona, 11 Niñera, 12 Modelo, 13 Mataco, 14 Totora, 15 Tósigo, 16 Isarol, 17 Redada, 18 Calado, 19 Bacará, 20 Rogaba, 21 Agiles, 22 Pelota, 23 Dalias, 24 Ababil, 25 Babela, 26 Rebaso, 27 Sépalo.

Alveograma: 1 Fabada, 2 Ironía, 3 Tiarro, 4 Idilio, 5 Troles, 6 Trigal, 7 Alcali.

Problema complementario: Regata — copista — novela — civil — mica — ensalmo — tomar. Reconocimiento.

Efasit
POLVOS

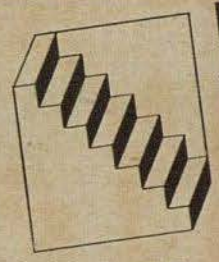


Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

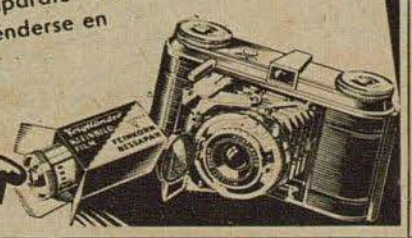
Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, drogerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

¿Esta escalera, se ve desde arriba o desde abajo?



La vista nos engaña de tal forma, que unas veces parece que se contempla desde arriba y otras desde abajo.
Pero, en cambio, el aparato Voigtländer nunca comete un error y todas las fotos reproducidas en una película BESSAPAN de grano fino son claras e inequívocas.
Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

Elementos auxiliares de muchas aplicaciones



VERITAS
CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN
La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser — Fundada en 1855

Pharmazeut Präparate Otto & Co Citrovanille



Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales

PROPELLERWERK SCHWARZ
Alas de madera para hélices reglables

Con el empleo moderado



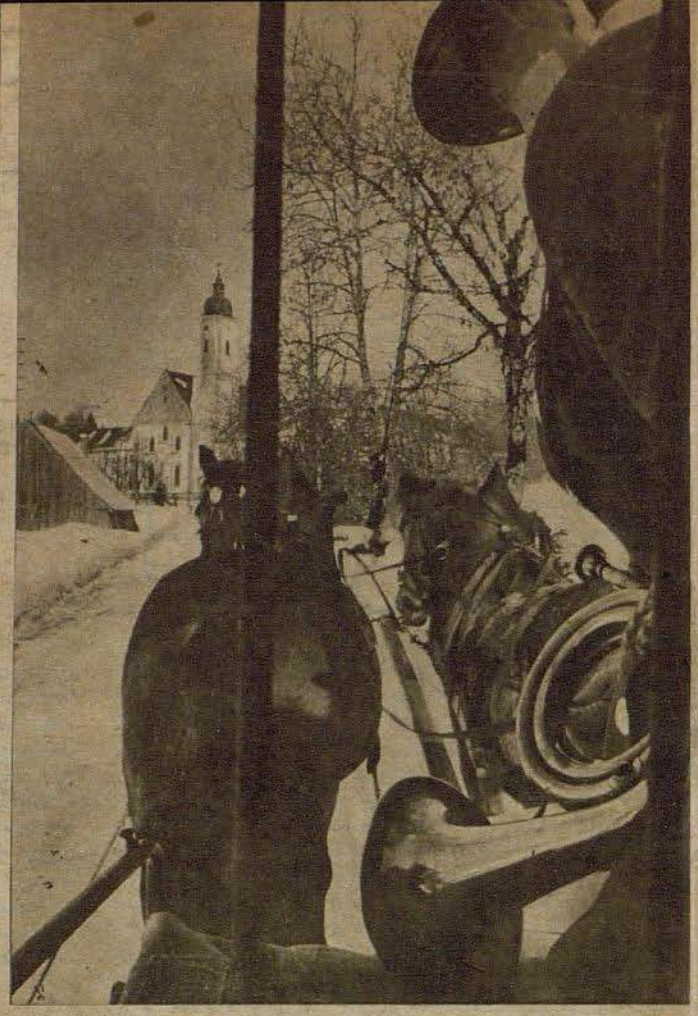
de Pigmentan para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.
OBERMEYER & CO., HANAU/M.

El correo romántico

"Hermosa noche de mayo, con sus nubecitas de plata . . ." ¡Que lejanos parecen los románticos tiempos de la diligencia del correo! Hace ya tiempo que el cuerno del postillón debió ceder su puesto a la bocina del automóvil y que el galope de los caballos fué sustituído por el ruído del motor. Y no obstante, aquellos buenos tiempos han revivido aunque sea momentaneamente. Si uno va a la Alta Baviera, a la región de Dietramszell y Holzkirchen, encuentra de nuevo la típica diligencia de aquellos tiempos, que se emplea de nuevo en aquella comarca de paisaje magnífico. El que en estos tiempos prosaicos haya sabido conservar en su alma un resto del romanticismo pretérito, cuando sube a la diligencia, oye el chasquido de la fusta y el sonido del cuerno del postillón, y comienza a cruzar, meciéndose lentamente, el nevado paisaje, se siente por un momento trasladado a la época de las faldas almidonadas, de los miriñaques, del estilo rococo y del romanticismo burgués

Fotos: Münchener Bildbericht







Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61.
Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 2 / BERLIN, 26 DE ENERO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



En las altas regiones sobre el Cáucaso

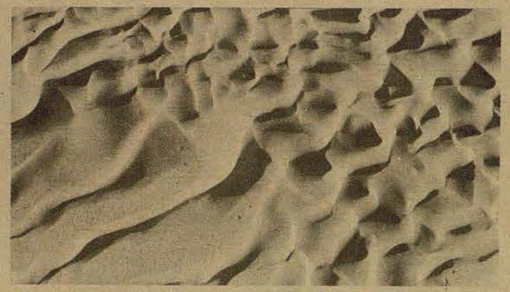
Las majestuosas cordilleras, cuyas gigantescas cimas heladas son más altas, más salvajes y más grandiosas que las de los Alpes, quedan debajo de los aviones alemanes que vuelan contra el enemigo. La vista que se tiene desde esta altura sobre las sierras nevadas con sus riscos escarpados, da una idea de las dificultades con que tienen que luchar las tropas alemanas terrestres en el Cáucaso

PK Fotografía del corresponsal de guerra Jaenisch (Sch)

Puesto solitario

El aeródromo más avanzado en Africa del Arma Aérea alemana

Esta base es la que se encuentra más al sur del frente africano. Está situada en el interior del desierto de Libia, en medio de la inmensidad de la arena, donde parece no haber vida. Pocas veces se oye incluso el tétrico aullar de un chacal o pasa alguna caravana, puesto que esta es la zona de la muerte, seca y tórrida. A pesar de ello este avanzado puesto está ocupado por soldados alemanes, que cumplen desde este punto, y según las leyes especiales de la guerra del desierto, una importante misión en el cuadro de los grandes acontecimientos bélicos

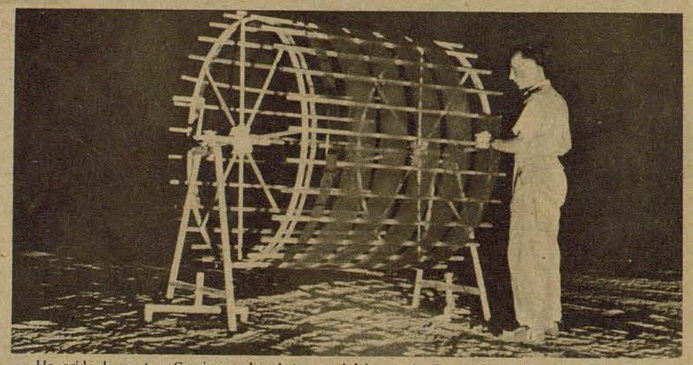


El viento del desierto da forma a las olas gigantescas de arena, en las cuales no puede uno ahogarse sino — caso paradójico — solamente morirse de sed. Los cortes del terreno, que en la foto se pueden percibir por las sombras negras, indican la dirección del viento, que en este caso sopla desde arriba a la izquierda sobre el desierto

Una gran superficie de arena marcada en sus cuatro ángulos por oscuras piedras de basalto, es un aeródromo en medio del desierto de Libia. ¡Ni un hangar, ni taller, ni siquiera una palmera que pudiera dar algo de sombra! Cada litro de gasolina ha de transportarse a través de miles de kilómetros. Cada hombre ha de valerse por sí mismo, y sólo una voluntad férrea puede vencer la monotonía de esta comarca



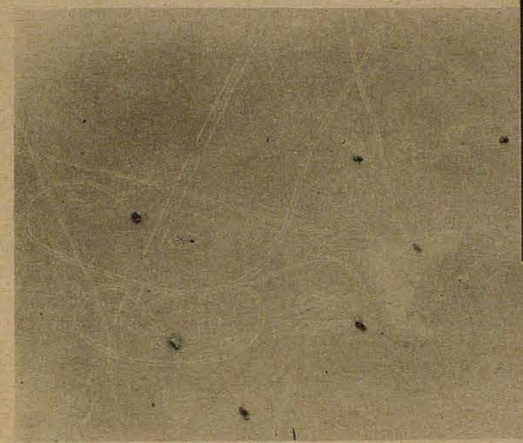
El general Manerini, Comandante en Jefe de las tropas italianas del Sahara, que operan juntamente con los aviadores alemanes en este sector, saluda a los hombres de una dotación



Ha caído la noche. Comienza el trabajo en el laboratorio fotográfico. ¿Y por qué tan tarde? Durante el día hace demasiado calor y el film al ser puesto sobre el tambor para secar, se estropearía irremisiblemente

Debajo: Sobre territorio enemigo. En medio de un profundo lecho de un río (Wadi) los degaullistas han construido un fuerte (1). Sobre una altura se puede observar una posición de exploración y la D.C.A. (2). También fueron descubiertos un parque de automóviles, enmascarado con matorrales (3) y un camino que conduce al fuerte sobre las cimas (4)

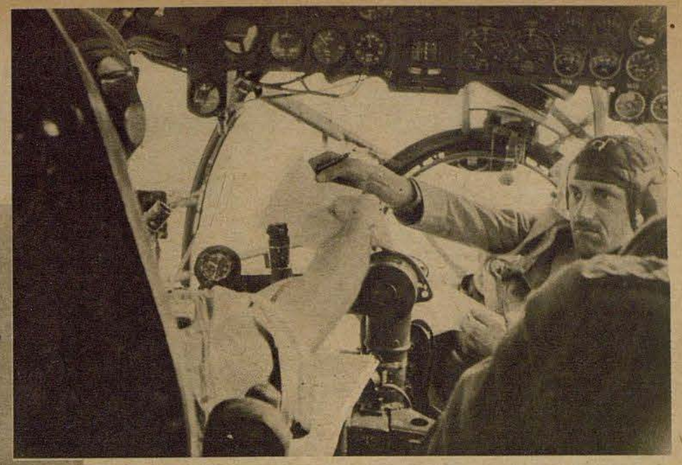




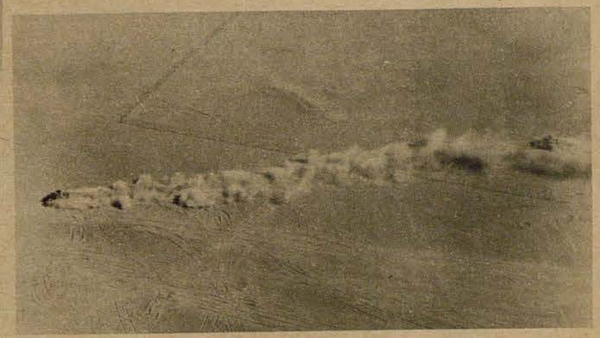
Vehículos enemigos. Se podrían confundir con moscardones. La dotación del avión no tiene tiempo para hacer comparaciones de esta índole. ¡Ataque rasante! El enemigo trata de escapar del mortífero fuego en grandes zigzags

Derecha: ¡Tanques a la vista! ¿Serán propios o enemigos? El avión de reconocimieno desciende y se cerciora de que son carros de combate italianos, que avanzan en el desierto desde bases destinadas a acciones de reconocimiento. Detrás de sí dejan nubes de polvo

Debajo: ¡Qué alegría para los que se quedaron en la base cuando un avión de reconocimiento regresa felizmente! Entonces de nuevo hay conversación sobre los detalles de la acción. No se habla casi nunca de los grandes esfuerzos y peligros a que están expuestos el personal volante y de servicio en esta base



Verdaderamente, al observador no hay por qué envidiarlo durante un vuelo de reconocimiento. ¡Navegación exacta es de capital importancia! No existen puntos característicos en el terreno para orientarse. Equivocarse equivale muchas veces a la muerte. Por lo tanto, el observador ha de ser perito en la navegación. En la foto vemos como entrega al piloto el nuevo rumbo



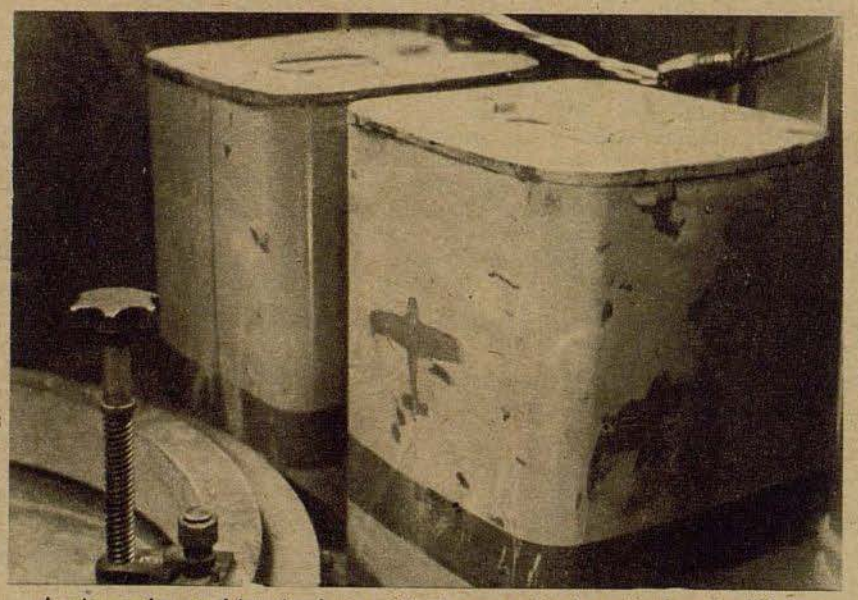


Al mediodía en la tienda de campaña. No se puede decir que se trata de una comida opípara, aunque el menú del desierto no nos ha sido aun revelado. El negrito que sirve es más negro que el chocolate. Ha nacido en lo más profundo de las selvas del continente africano

PK Informe gráfico
del corresponsal de guerra Bayer



Todo avión que despega para un vuelo a larga distancia sobre el desierto está equipado con un saco como éste, que contiene desde una colchoneta de goma hasta un machete, y todo aquello que es necesario en caso de aterrizaje forzoso. Incluso también llevan una escopeta de caza, para que los aviadores puedan proporcionarse comida. La provisión (foto derecha) se compone de frutas secas, dátiles, galletas, bombones, naranjas, chocolate e incluso un cigarro. Este último sólo sirve durante el vuelo de "mírame y no me toques", ya que en el avión no está permitido fumar

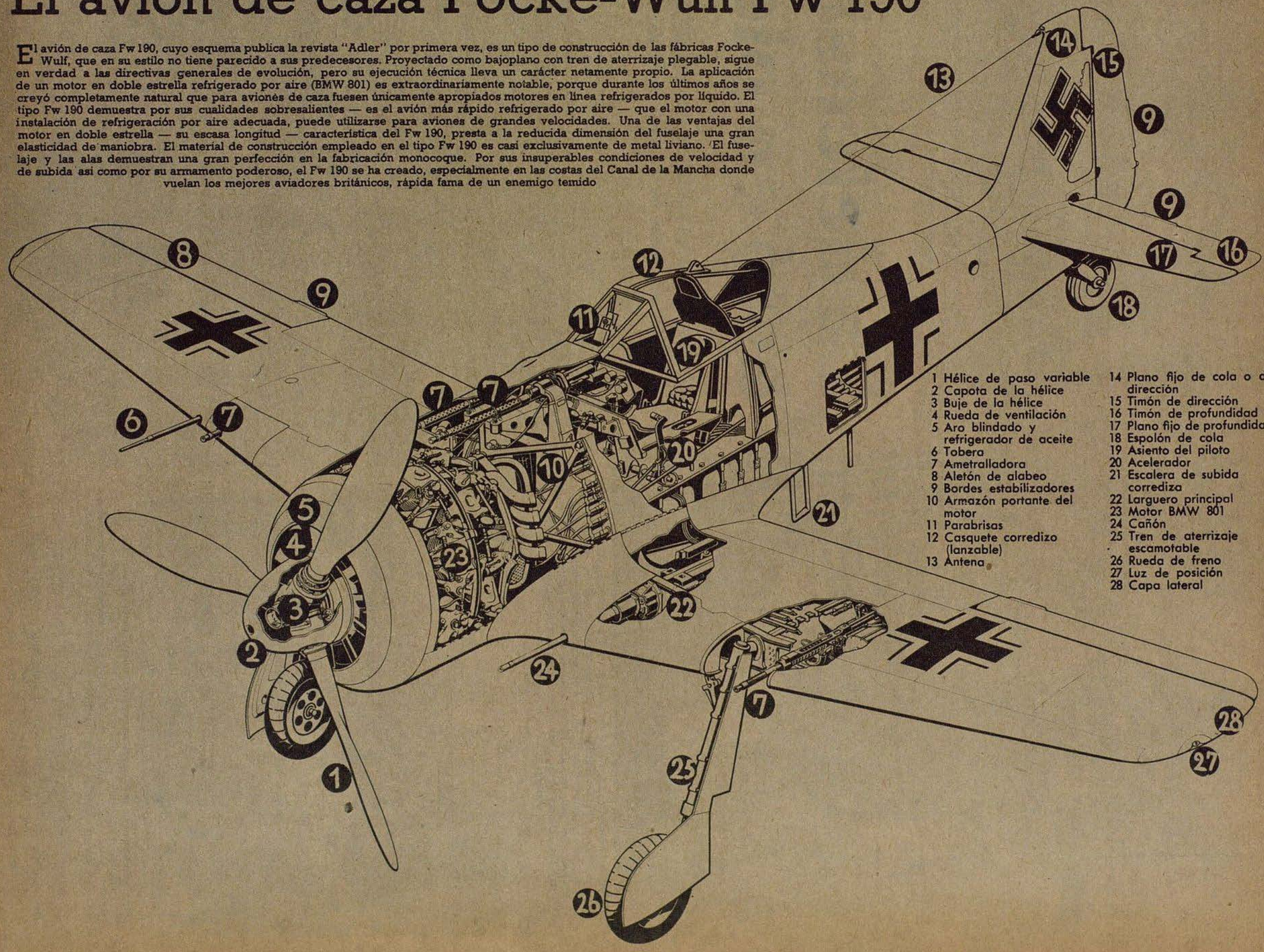


Arrinconados en el interior de un avión de gran radio de acción hay dos bidones, que a lo mejor alguna vez decidirán sobre la vida y la muerte de la dotación. Están sellados. Contienen veinte botellas de agua mineral — el tesoro más preciado de la dotación. En el desierto y en peligro pueden abrirse los bidones



El avión de caza Focke-Wulf Fw 190

El avión de caza Fw 190, cuyo esquema publica la revista "Adler" por primera vez, es un tipo de construcción de las fábricas Focke-Wulf, que en su estilo no tiene parecido a sus predecesores. Proyectado como bajoplano con tren de aterrizaje plegable, sigue en verdad a las directivas generales de evolución, pero su ejecución técnica lleva un carácter netamente propio. La aplicación de un motor en doble estrella refrigerado por aire (BMW 801) es extraordinariamente notable, porque durante los últimos años se creyó completamente natural que para avionés de caza fuesen únicamente apropiados motores en línea refrigerados por líquido. El tipo Fw 190 demuestra por sus cualidades sobresalientes — es el avión más rápido refrigerado por aire — que el motor con una instalación de refrigeración por aire adecuada, puede utilizarse para aviones de grandes velocidades. Una de las ventajas del motor en doble estrella — su escasa longitud — característica del Fw 190, presta a la reducida dimensión del fuselaje una gran elasticidad de maniobra. El material de construcción empleado en el tipo Fw 190 es casi exclusivamente de metal liviano. El fuselaje y las alas demuestran una gran perfección en la fabricación monocoque. Por sus insuperables condiciones de velocidad y de subida así como por su armamento poderoso, el Fw 190 se ha creado, especialmente en las costas del Canal de la Mancha donde vuelan los mejores aviadores británicos, rápida fama de un enemigo temido



1 Hélice de paso variable
2 Capota de la hélice
3 Buje de la hélice
4 Rueda de ventilación
5 Aro blindado y refrigerador de aceite
6 Tobera
7 Ametralladora
8 Aletón de alabeo
9 Bordes estabilizadores
10 Armazón portante del motor
11 Parabrisas
12 Casquete corredizo (lanzable)
13 Antena
14 Plano fijo de cola o de dirección
15 Timón de dirección
16 Timón de profundidad
17 Plano fijo de profundidad
18 Espolón de cola
19 Asiento del piloto
20 Acelerador
21 Escalera de subida corrediza
22 Larguero principal
23 Motor BMW 801
24 Cañón
25 Tren de aterrizaje escamotable
26 Rueda de freno
27 Luz de posición
28 Capa lateral





Al lado de la artillería antiaérea se encuentran también soldados con su ametralladora emplazada, como protección contra ataques rasantes de aparatos enemigos. El alto trípode permite al tirador extraordinaria libertad de acción

La defensa está en pie

Soldados de aviación prestan servicio de seguridad en un aeródromo de campaña en Francia

Desde la intentona de Dieppe los gritos de invasión británicos enmudecieron sensiblemente. Sin embargo, el ejército alemán se encuentra siempre día y noche dispuesto a la defensa. Los aeródromos de campaña alemanes están también asegurados contra cualquier sorpresa. Precisamente se acaba de dar la voz de: ¡Alarma! Los soldados de la compañía del campo de aviación corren precipitadamente a ocupar sus posiciones



Un buen sistema de posiciones enmascaradas rodea al campo de aviación y lo asegura contra cualquier ataque enemigo. Los soldados de aviación encargados de la defensa están provistos de todas las armas modernas de infantería. La pistola ametralladora es un arma muy apropiada para la lucha cuerpo a cuerpo



Derecha: Rapidez al obrar, es alcanzar la mitad del éxito — lo mismo sucede al ocupar las posiciones. Hay que tener entrenamiento para correr por las trincheras, ya que sobre las tablas escurredizas puede uno fácilmente patinar a causa de los clavos de las botas

El jefe de sección da órdenes a la patrulla. Se trata de averiguar si el bosque que se encuentra delante de la posición está libre del enemigo. Al mismo tiempo los soldados tienen ocasión de conocer el terreno para aprovecharse de la protección que pueda ofrecer



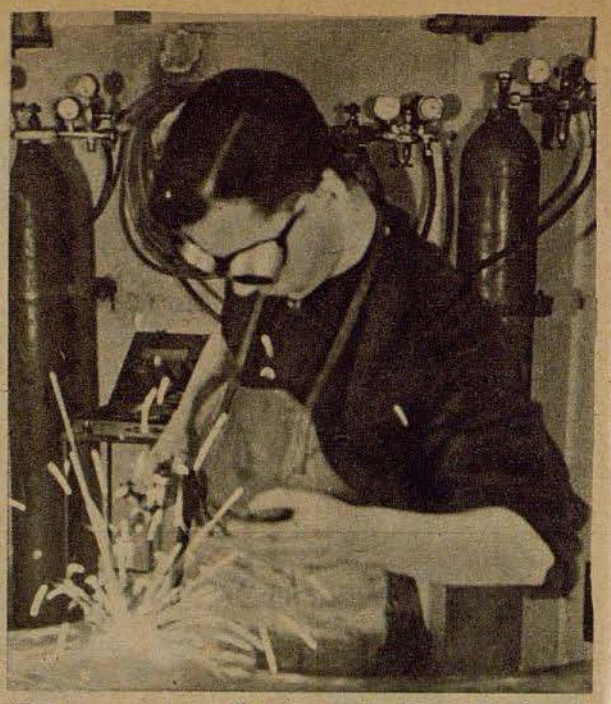
Los alojamientos de los puestos avanzados son confortables y duraderos. Alrededor de una lámpara de petróleo se pasan los ratos de ocio jugando a los naipes o leyendo algún libro emocionante

PK Fotografías del corresponsal de guerra Hofmann (Wb)



Derecha: La defensa está preparada, el enemigo puede venir. Todo hombre en esta trinchera cumplirá con su deber en la lucha terrestre como los camaradas del Ejército





Dura y agotadora es la labor que realizan incansables día trás día estos trabajadores de una de las fábricas de armamento alemanas. Además han adoptado una nueva función. Son soldados y los defensores de su fábrica contra los ataques aéreos británicos. Cuando la sirena empieza a sonar anunciando la aproximación de bombarderos británicos, abandonan los obreros su sitio de trabajo y sus herramientas, dirigiéndose apresuradamente a la barraca de guardia (izquierda)

Hombres de la D. C. A. en la patria

Desde el sitio de trabajo al cañón



La barraca de guardia está situada en un espacio abierto en el terreno de la fábrica, donde los obreros se ponen rápidamente su traje protector, así como el cinto y el casco. Entonces van con paso acelerado hacia las piezas antiaéreas

PK Fotografías del corresponsal de guerra Beissert (Wb)



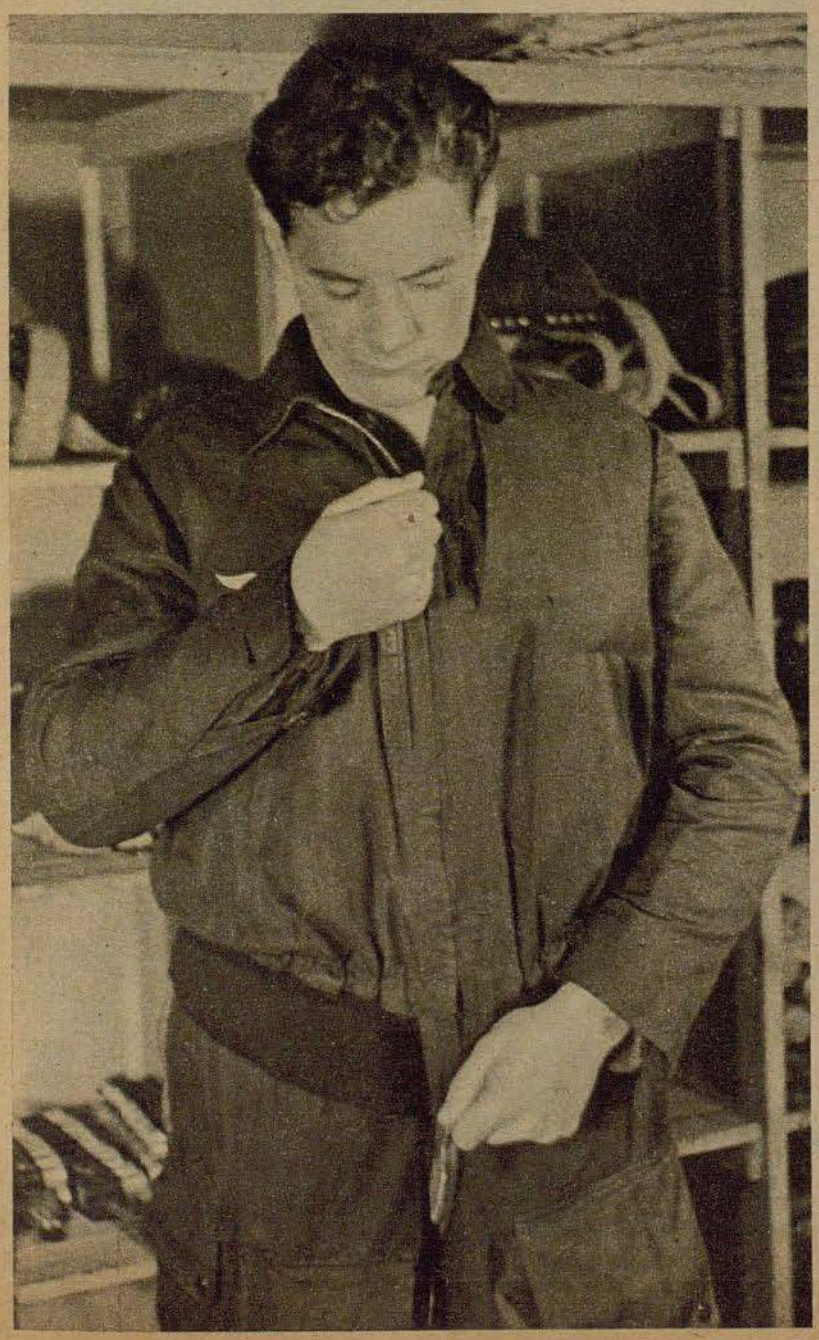


Durante muchas horas de servicio aparte de su trabajo profesional, los obreros han sido familiarizados con su arma por expertos instructores de la D.C.A. El conjunto del manejo de la pieza resulta ahora tan perfecto, cual si se tratase de veteranos artilleros de la D.C.A. Con entrenadas y precisas maniobras se pone la pieza en posición de tiro (izquierda), y cada hombre sentado o de pie se queda preparado en su puesto. ¡Puede venir el tommy!

Que usan los aviadores de los bombarderos en los vuelos por zonas marítimas?

Un equipo conveniente ofrece protección y auxilio

Desde que el arma aérea se convirtió en un elemento decisivo de la guerra, las islas se han acercado a la tierra firme. No sólo el canal que separa a Inglaterra de la costa continental, sino que también grandes zonas marítimas, como ser el Mediterráneo, han perdido su importancia de obstáculo insuperable para el atacante. Constantemente levantan vuelo nuestros aviadores de bombardeo para atacar a la isla inglesa, Malta, la costa septentrional del Africa, ocupada por el enemigo o para lanzar sus ataques contra los pocos puertos que quedan a los bolcheviques en el Cáucaso. Igualmente peligrosa es la actuación de nuestros bombarderos para la navegación enemiga. La eficaz intervención de la Luftwaffe en la aniquilación del tonelaje enemigo, con las grandes batallas contra los convoyes en el Mar Glacial y en el Mediterráneo como puntos culminantes, lo certifican. Los vuelos de muchas horas sobre zonas marítimas de nuestros aviones de reconocimiento y bombardeo son siempre empresas duras y peligrosas. Por ello se ha hecho todo lo posible para crear un equipo adecuado, que facilite a las tripulaciones su difícil actuación, las proteja contra las inclemencias del tiempo y les ofrezca auxilio en el caso de necesidad. Las experiencias recogidas en los primeros años de guerra han permitido que ese equipo fuera mejorado constantemente. Hoy en día, el aviador de un aparato de bombardeo necesita algún tiempo hasta estar "vestido" para actuar en zonas marítimas. Nuestro corresponsal ha fotografiado las diferentes fases de la colocación del equipo, creando así un informe amplio e interesante sobre la vestimenta que necesita un aviador para realizar vuelos de ataque o de reconocimiento sobre los mares





El aviador que se prepara para actuar en una zona marítima, comienza a vestirse por abajo. Primero se coloca las botas de piel, forradas por dentro de añinos. El cierre cremallera facilita la colocación de las botas

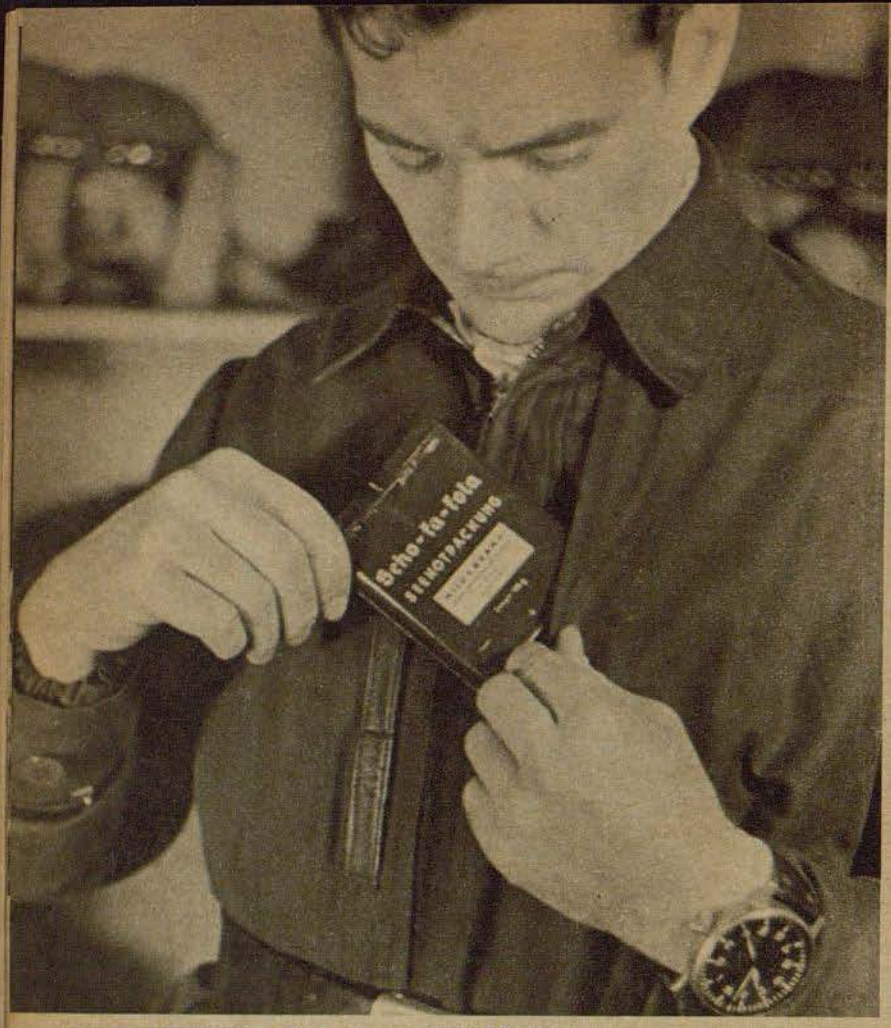


Izquierda: Después de que el aviador se ha puesto el así llamado "pantalón del canal", con sus numerosos cierres cremallera y bolsillos, se coloca la blusa igualmente cerrada por delante con un cierre cremallera



Sobre la blusa es colocado el cinturón con la pistola. Cuando el aviador se ve obligado a saltar en paracaídas se pueden presentaf situaciones en que se debe defender con la pistola

El reloj debe ser visible en todo momento. Un cronómetro de precisión y de un tamaño considerable es fijado en la muñeca izquierda, mientras que la brújula tiene su lugar en la manga derecha de la blusa. En caso de un salto con paracaídas puede prestar valiosos servicios



Derecha: En un bolsillo especial es colocada la pistola para las señales luminosas y una cuchilla muy afilada. Esta ya ha servido numerosas veces de "arma salvadora" cuando debían ser cortados cinturones molestos o débiles chapas de hojalata

PK-Informe ilustrado del corresponsal de guerra Speck (Sch)

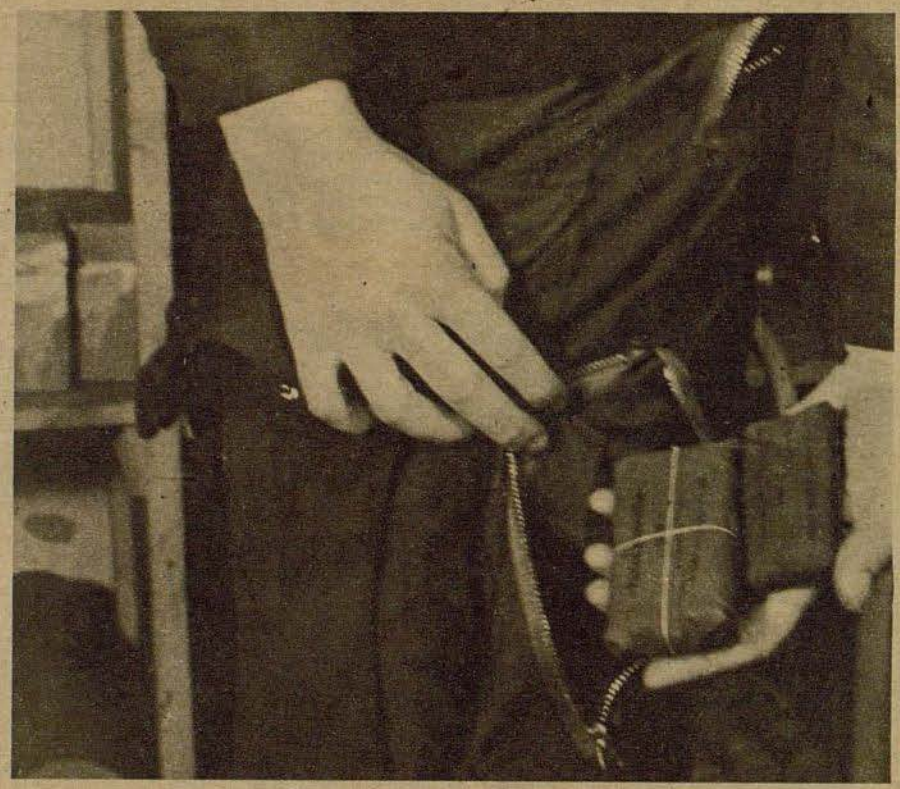


Abajo: Los paquetes de vendaje siempre deben estar a mano, pues cuando los camaradas se deben dedicar a rechazar ataques enemigos, el herido depende por algún tiempo de sí mismo



Como provisión de urgencia, todo tripulante recibe una caja herméticamente cerrada llena de chocolate, la que es colocada en un bolsillo exterior de la blusa

Izquierda: En cada uno de los bolsillos a izquierda y derecha del "pantalón del canal" es colocada una pequeña "bolsa de color" que en caso de un salto en paracaídas tiñe de color claro a cierta zona de agua y al aviador, para facilitar así la búsqueda





Las señales de humo son colocadas en su lugar. Estos cartuchos desarrollan un humo de color marrón amarillento y son eficaces también en el agua, y esta señal facilita el trabajo de los aviones de salvamento



Para la pistola de señales luminosas se poseen 10 cartuchos rojos y 10 blancos, que se encuentran dentro de cinturones de cuero. Estos cinturones son fijados en las piernas



Este es el bote neumático para una persona, que es fijado debajo del paracaídas. El bote se encuentra dentro de un forro; al abrirse la botella de oxígeno es inflado automáticamente y rompe el envoltorio



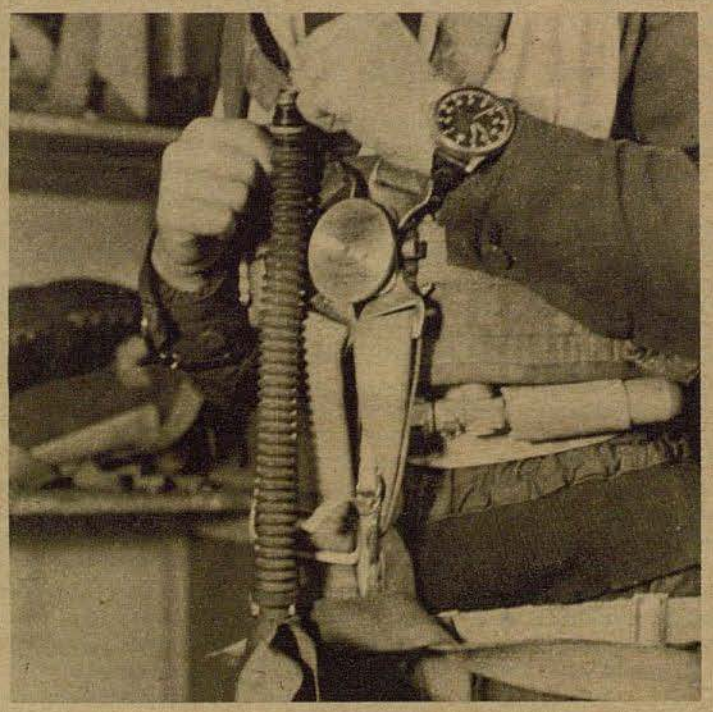
Solamente cuando todos los objetos necesarios se encuentran en los bolsillos, el aviador se coloca el chaleco salvavidas. La botella de aire comprimido a la izquierda infla automáticamente al chaleco después de abierto el escape



En el pantalón, abajo a la derecha, se encuentra un pequeño bolsillo en el que se coloca la bandera de señales. También ésta debe servir para facilitar el hallazgo del aviador que ha sufrido un accidente



Después de fijado el bote neumático en las cuerdas del paracaídas, el aviador se coloca ambos objetos. Los diferentes cinturones se reúnen adelante en el así llamado cierre rápido





Para los vuelos a grandes alturas, el aviador debe usar el aparato protector de oxígeno. La manga con la máscara de respiración es colocada al alcance en el chaleco salvavidas

Derecha: Ahora es colocado el aparato de radiotelegrafía. El micrófono laríngeo se encuentra colgado de dos cintas de cuero, que son fijadas en la garganta. Las gafas protegen al aviador de día contra los rayos solares y de noche contra el efecto de los reflectores

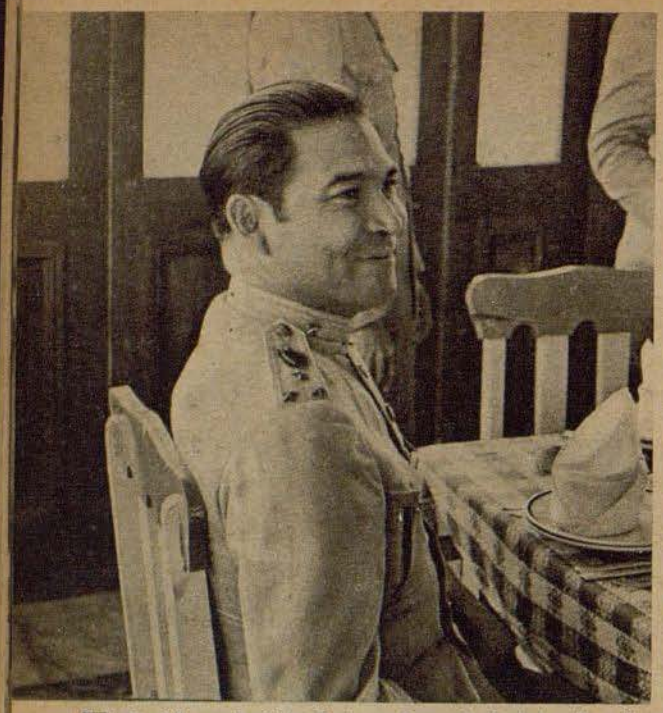
Ahora el aviador se encuentra equipado con todo lo necesario y se puede dirigir hacia su avión, para despegar



Dr. Walther Jantzen:

CUBA

El pedacito de tierra en el Mar Caribe



El Presidente de Cuba Batista. Después de haber llevado durante años las riendas del estado como coronel, se apoderó del gobierno plenamente por medio de un golpe de estado. Ultimamente Batista trata de ganarse la simpatía de Roosevelt, habiéndole dirigido diversos mensajes en contra de las potencias del Eje

Hace exactamente 450 años que Cuba entró en los anales de la historia mundial. Sucedió en combinación con un error. Colón, que descubrió la isla, estaba en la creencia de haber encontrado la tan buscada costa de la India, por lo cual denominó a todo el grupo insular "Indias occidentales". Su error se reconoció pronto, pero el nombre perduró y Cuba sigue constando en todos libros de enseñanza como la isla mayor de las Indias occidentales. La isla de Cuba tiene una extensión de 1200 km. Esto corresponde a la extensión longitudinal del antiguo Reich, pero es relativamente estrecha, de modo que tiene menos de ün cuarto de superficie de la que poseía el Reich en el año 1932.

La pequeña Cuba de hoy cuenta con 4,5 millones de habitantes y vivía desde 1492 hasta 1898 más o menos feliz en el seno del gran imperio hispano. Durante este plazo de tiempo ha experimentado un cambio trascendental, que hasta el mismo Colón no la reconocería hoy en día. Los descendientes de aquellos salvajes indígenas, que recibieron a Colón con sonidos exóticos, al pisar tierra cual un dios blanco — eran de descendencia india — han sido completamente extirpados. Su lugar ocuparon otras razas. Por lo tanto, no deja de tener un profondo significado, si el actual presidente de Cuba Batista, reúne en sus venas mezcla de sangre de antepasados españoles, africanos y chinos.

España reinó durante centenares de años en gran parte de la América Central y Meridional. La prueba más evidente es el hecho de que hasta la fecha aun se habla el idioma castellano en todos los países que pertenecieron a este imperio mundial, como también Cuba, que suministró a los grandes fumadores la palabra programática universalmente conocida de "Habana". Los alemanes lo pronuncian "Hawanna" y piensan entonces en tal puro cuya capa encierra el aroma más excelente de todo el mundo. A España no le interesaba tanto Cuba en el sentido económico como en el geopolítico, pues la isla domina prácticamente las entradas del Mar Caribe, que es el mar mediterráneo de América. Por lo tanto, se podría decir comparativamente que desempeña el mismo papel como Malta en el Mediterráneo. No es ciertamente de extrañar que los Estados Unidos extendieran sus miras en dirección de esta isla ocupándola en el año 1898 en pleno estado de paz. Los EE. UU. pretendían ya por aquel entonces ser una "verdadera democracia", rechazando toda clase de esclavitud de pueblos. Jamás harían ellos semejante cosa pero, sin embargo, la hicieron, aunque bajo otro nombre. En sí no afecta nada a la realidad, si se les denomina "dominios", "territorios anexionados" o simplemente "colonias". Por cierto que durante aquella época los cubanos no disfrutaron de tiempos felices. Al principio se dejaron convencer de buen agrado cuando los norteamericanos les invitaron a rebelarse contra los españoles a cambio de buen dinero. Posteriormente notaron que llevaban una vida peor aun que esclavos en las plantaciones de los reyes del azúcar norteamericanos. Su historia política permaneció agitada. Está caracterizada por los continuos disturbios que se producían, por las repetidas intrigas de sus políticos y por un eterno vaivén de pequeños éxitos y grandes fracasos. Desde hace tiempo se ha acostumbrado uno en Cuba a estos acontecimientos y tomando un vaso de vino se tranquiliza la gente con el típico proverbio cubano: "Cuba es un pedacito de corcho que está siempre flotando en la superficie del mar de la política. ¡Aunque a veces obtenga un calado amenazador, nunca podrá hundirse!" De esta despreocupada tradición tropical se puede comprender, como el presidente actual de Cuba se dejó transportar al galope a Washington para fanfarronear: "¡Vamos a Europa! ¡Ocupemos España y Portugal!" De seguro se imaginaba que el eje se derrumbaría totalmente tan pronto se hallasen los cubanos en el frente. La carrera de Batista ha sido hasta hoy poco corriente. Empezó como taquígrafo, intrigó en la política contra su Presidente partidario de los Estados Unidos, participó en una revolución nacional, a causa de la cual tomó el puesto de coronel y pocos años más tarde pasó luego al partido contrario, para hacerse personalmente Presidente gracias a la ayuda de los Estados Unidos. ¡Por qué no ha de soñar ahora en llevar la "cultura" de los diplomáticos del dólar a Europa!

No hay que olvidar, que Cuba es en realidad nada más que una colonia de los EE. UU., que tiene cierta independencia. Que cosa más grandiosa parece, cuando el representante de un estado "libre" de un "pueblo pequeño pero valiente", deja oirse tan enérgicamente pregonando la lucha. Los Estados Unidos saben muy bien lo que deben a su fama de buenos demócratas. Tanto más vale echar una mirada a los entretelones de la evolución política. Al acabar la guerra con España en el año 1898 los EE. UU. incorporaron sencillamente una parte de nuevos territorios, sobre todo los de las Filipinas y Puerto Rico. Con Cuba, que había desarrollado desde hace tiempo un movimiento propio de independencia, procedieron de otra manera. La proclamaron como "República independiente", asumiendo la garantía de la inviolabilidad del joven estado, que para ello debía hacer determinadas concesiones, como por ejemplo poner a disposición una base para la flota norteamericana en el Este de la isla y el derecho de intervención en caso de que la república de Cuba fuese amenazada exterior o interiormente. Los Estados Unidos hicieron cinco veces uso de este derecho de intervención. En el año 1934 concertaron con Cuba un nuevo convenio, que sencillamente a simple vista tenía que asombrar al mundo. Según éste, renunciaron definitivamente al derecho de intervención y la bandera de los Estados Unidos desapareció de la que fué una vez base marítima norteamericana. Como también en América la política no se hace generalmente por amor al prójimo, sino que por razones de provecho, muy pronto se tenía que ver, que este magnífico gesto yanqui ocultaba algo especial. El dedo índice amenazador del político de la Casa Blanca se había retirado para dejar juego libre a las manos avarientas de la economía capitalista.

La verdadera riqueza de Cuba consiste en las plantaciones de la caña de azúcar y del tabaco. La naturaleza ha bendecido especialmente a la isla con estas dos plantas, que ya por su clima tropical se encuentra privilegiada. Las plantaciones de cañas de azúcar producen una ganancia, si han sido bien cuidadas y favorecidas por el tiempo, que ya después de tres años alcanzan la suma del capital invertido. La caña sigue creciendo luego de ocho a quince años sin que sean menester otros trabajos, de modo que los gastos que se originan consisten únicamente en los trabajos de la cosecha; todos los demás rendimientos son ganancias líquidas. Antes de estallar la guerra tuvo una producción de cinco millones de toneladas de azúcar, o sea la quinta parte de la producción mundial. Las dos terceras partes de la cosecha se vendieron antes a los Estados Unidos, hasta que la crisis de la economía mundial se hizo notable especialmente en el mercado del azúcar y a causa de convenios internacionales se produjo una reforzada restricción del cultivo. Al mismo tiempo el precio del azúcar empezó a bajar e inevitablemente Cuba tuvo que sufrir fuertes reveses. Las empresas americanas que habían engañado anteriormente a Cuba con su autarquía por haber favorecido el cultivo del azúcar, como cultivo casi exclusivo, se habían convertido ahora en los verdugos de la libertad del país. Cuba tenía que confiar en el abestecimiento de víveres de los Estados Unidos. Por esta causa los norteamericanos tenían las riendas de la política en la mano, pudiendo manejar a su antojo a este pequeño pueblo. Los depósitos de azúcar de la Habana están hoy repletos por no haber barcos a disposición para el transporte, por otra parte las bases marítimas y aéreas que tienen los Estados Unidos en suelo cubano reflejan la verdadera relación potencial entre esta pequeña isla y su gran vecino. El tabaco ocupa el segundo lugar en la riqueza agrícola del país. Sale con el nombre de la "Habana" al mercado mundial, porque al exportarse del país pasa por su capital. Las tres principales clases del tabaco cubano son Vuelta de



Abajo, Partido y Remidio. La primera de las tres clases es la más fina. Se cultiva en el Oeste de Cuba en un territorio de 3500 km cuadrados. La clase Remidio es mundialmente conocida como "hoja de arena", porque en las hojas de las raíces se queda pegada una arena finísima como polvo. Todas las clases de tabaco se cultivan en Cuba en invierno, porque la temperatura es entonces diez grados inferior a la del verano y además llueve con menor frecuencia. En el verano el proceso de crecimiento de la planta se apresuraría, pero el delicado aroma de las hojas no sería tan fino, ya que éstas no resisten el calor continuo ni los fuertes rayos solares. La exportación del tabaco cubano asumió en tiempos de paz, en relación al valor y a la cantidad, solamente la décima parte de la del azúcar. Ya hace diez años se ofrecí ron dificultades en la venta, siendo necesario el cierre de fábricas y la reducción de salarios.

Lo más importante para la alimentación de la isla, el trigo, no se cultiva en Cuba. También la cría de ganado se desarrolló relativamente tarde, de modo que este país tan rico por naturaleza empezó a sufrir hambre en el verdadero sentido de la palabra, porque los intereses de la economía mundial en la América libre no guiaban la economía en pro de la humanidad, sino según sus ganancias.

A pesar del clima tropical que es húmedo, caluroso y malsano — la temperatura media del año es de 26 grados Celsio, las oscilaciones diurnas se encuentran entre 19 y 35 grados — la población del país en las costas húmedas y calurosas amenazadas de malaria, se compone en sus dos terceras partes de blancos. Por cierto -que se encuentran entre ellos gran porcentaje de mestizos, sobretodo entre españoles e indios, así como entre españoles y negros. El segundo puesto ocupan los negros con un 15 hasta 20 por ciento. Han adquirido en Cuba su libertad antes que en Norteamérica y están arraigados en muchas plantaciones. En tiempos recientes la masa de obreros negros representaba un peligro de primer orden, porque este proletariado sin bienes era accesible a las seducciones comunistas, de modo que varias olas comunistas se extendieron con éxito por el país, perturbando y complicando más aun la ya tan agitada situación. En el desarrollo de la industria cubana han tomado parte meritoria los alemanes. El mercado del tabaco se encontró durante largo tiempo en sus manos. Los norteamericanos se ocuparon desde un principio en las empresas azucareras, mientras que los ingleses en la construcción de líneas férreas y puentes. Cuba, como toda zona tropical influenciada por la civilización, ofrece dos aspectos completamente contrarios. "Perla de las Antillas" denominan los viajeros a esta isla, porque se alza del agua azul encantadoramente bella con sus costas abruptas y cortantes y en el interior ofrece una extraordinaria atracción con sus bellos montes, terrazas y hondonadas. La existencia de viejos pinos, las depresiones fluviales inundadas durante el período de lluvias, pero también las monótonas zonas de pantanos, ofrecen al visitante un aspecto atractivo. Al mismo tiempo aparece por todos partes la segunda faz de Cuba, que ha recibido de los Estados Unidos sus más importantes rasgos. Carreteras, regiones industriales, modernos parques en la ciudad, prisa americana en el tráfico callejero, barrios bajos y palacios industriales.



La Habana. La influencia norteamericana en las islas del Mar Caribe se hace marcante no sólo en el sentido económico sino también en el cultural

Fotografías Tschira

El centro de esta "otra" Cuba es la capital Habana. Cuenta con más de medio millión de habitantes y está situada en la preciosa bahía natural, en la zona de separación entre el cultivo del tabaco y de la caña de azúcar. La parte vieja de la ciudad tiene un carácter aun español con sus viejas y retorcidas callejuelas. Las afueras de la ciudad están cruzadas por anchos boulevares adornados por parques y palmeras. Entre las soberbias construcciones se encuentran ya los rascacielos de estilo americano, mientras que en las modestas casas burguesas de la parte vieja se ven ventanas sin cristales. La ciudad está rodeada de antiguas fortificaciones españolas, más allá de las cuales se extienden elegantes chalets en las afueras. Desde la Habana hasta los Estados Unidos existe comunicación regular en balsa de ferrocarril, y en tiempos de paz hay además una extensa red de líneas de vapores hacia el continente americano. Por las calles de la ciudad fluye el tráfico con sus antiguos coches de caballos, con sus tranvías y trenes, camiones y automóviles. El tráfico por el país lo proporciona una extensa red de ferrocarriles y de carreteras acabadas en 1930, que cruza la isla en una longitud de 1200 km. La construcción de estas carreteras con sus numerosos puentes, pasos superiores e inferiores, ha costado al estado 100 millones de dólares americanos, que en su mayoría fueron suministrados por un impuesto especial implantado a los automóviles, y que naturalmente fueron a parar a los Estados Unidos, ya que la empresa era naturalmente americana. Esta arteria de tráfico que mostraba durante el día y la noche un movimiento compacto, dió un nuevo aspecto a la "Perla de las Antillas". No solamente la intranquilidad de la calle removió la soledad de la vieja isla tropical, sino también todo lo que floreció al borde de ella. Paulatinamente se desarrolló el cultivo de la patata que se hizo rentable a causa de estas vías de transporte. Zonas industriales brotaron de la tierra, levantándose también colonias de carácter americano. El aspecto de la "economía americana" ha borrado los viejos rasgos de la isla tropical.

Cuba ya no es más la vieja "India occidental". Sus indios han muerto.Se ha convertido en un trozo de la "América moderna". Domina el yanqui, y con él el mestizo como complaciente servidor — si bien el destino lo ha alzado a la silla presidencial.



Teniente general FIEBIG

En reconocimiento de su heroísmo probado, el Fuehrer concedió al comodoro de la escuadra de caza Udet, comandante Wilcke, como 23.° soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas, la

HOJA DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO;

y al teniente general Fiebig, comandante de un cuerpo de aviación, como 16 8.° soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas, la

HOJA DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

QUE ES INOCENTE, SAGRADO Y HUMANAMENTE BUENO, SI NO LO ES LA LUCHA POR LA PATRIA? SCHILLER



Comandante WILCKE antes de iniciar un vuelo



Capitán BENNEMANN



Teniente SCHROETER



Teniente ILK



Alférez WESSLING

COMO MERECIERON LA CRUZ DE CABALLERO

El capitán Bennemann, comandante de grupo en una ecuadra de caza, ha intervenido en numerosas luchas aéreas encarnizadas contra las aviaciones inglesa y soviética, derribando a 50 aparatos enemigos, entre ellos 11 ingleses. — El teniente Schroeter, piloto en una escuadra de caza, obtuvo especiales éxitos en la defensa del intento de desembarco de Dieppe. Aquí hundió un buque patrullero y 24.000 toneladas de buques mercantes enemigos, y además averió gravemente a otras naves. — El teniente Ilk, piloto en una escuadra de bombardeo, obtuvo destacados éxitos en numerosos vuelos realizados en el espacio del Mediterráneo y en el Africa Septentrional. Sus vuelos, orientados principalmente contra la escuadra de guerra inglesa, contra el abastecimiento y las bases británicas, lo llevaron a menudo hasta el límite de máximo rendimiento de su aparato. — El alférez Wessling, piloto en una escuadra de caza, puso a prueba su gran capacidad en más de 350 vuelos contra Inglaterra y la Unión Soviética. Entre otras cosas logró derribar a 80 aviones enemigos. — El alférez Lemke, piloto en una escuadra de caza, también obtuvo 60 triunfos aéreos. — El alférez Hart, piloto en una escuadra de bombardeo, aniquiló a 11 baterías, 19 tanques, 180 vehículos, destruyó 9 trenes y hundió a un buque de carga de 2000 toneladas. — El brigada mayor Bevernis, tirador de a bordo en una escuadra de bombardeo en picado, acompañó intrépido y con ejemplar espíritu de lucha a su piloto y capitán de escuadrilla, caballero de la Cruz de Hierro capitán Schairer, en 462 vuelos en picado contra objetivos enemigos. Durante un ataque contra tanques enemigos, ambos aviadores murieron como héroes. — El brigada mayor Heckmann, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 50 triunfos aéreos. Acompañando a grupos de bombarderos puso a prueba un incansable espíritu de lucha, y en osados vuelos bajos apoyó eficazmente a las formaciones del ejército en su lucha terrestre. — El brigada mayor Broich, piloto en una escuadra de bombardeo, cuenta entre los pilotos más antiguos y probados de su escuadra, en cuyos éxitos intervino decisivamente. — El brigada mayor Koester, piloto en una escuadra de caza nocturna, obtuvo en caza libre 16 éxitos nocturnos y destruyó a 3 aparatos enemigos en la tierra. — El brigada Dammers, piloto en una escuadra de caza, es un aviador que ha evidenciado su capacidad en varios centenares de vuelos y en numerosas luchas aéreas, y que no sólo obtuvo 81 éxitos aéreos sino que puso a prueba su osadía en muchos vuelos bajos. — El brigada Franz Schulte, piloto en una escuadra de caza, derribó en 520 vuelos contra el enemigo a 46 aparatos, destruyendo a otros 6 en el suelo. El valiente brigada no regresó de un vuelo contra el enemigo

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Braendlein, Freytag (Atl 2), Seuffert (Wb 2), Wahner (Sch 1), Scherl-OKW (1), Eberth (1), Zscherpel (1), Mex (Sch 1), Foto privada (1)



Alférez LEMKE



Alférez HART



Brigada mayor BEVERNIS †



Brigada mayor HECKMANN



Brigada mayor BROICH



Brigada mayor KOESTER



Brigada Dammers



Brigada SCHULTE



Aquí los valientes soldados, ya se encuentren leve o gravemente heridos, son cuidados con diligencia, y además, durante su permanencia en el hospital se les ofrece un pequeño trozo de patria. — La mayor alegría: una carta de la familia. También la enfermera lleva los distintivos de Falange

Fotografías Lins-Morstadt



Derecha: El hospital de la "División Azul" se encuentra bajo la dirección del comandante médico. En la foto lo vemos en su sala de trabajo

Excelentemente cuidados

Un hospital de la "División Azul" en el Este



Naturalmente los heridos disponen de una capilla, cuyo altar ha sido adornado con flores por las hermanas españolas



Siempre y cuando lo permita su estado, los heridos toman sus comidas en grandes comedores



Izquierda: La sección odontológica, ejemplarmente instalada, se encuentra bajo la direccion personal del médico-jefe, que en muchos casos se hace cargo del tratamiento



Derecha: En la farmacia del hospital, los soldados de la "División Azul" cumplen su servicio lleno de responsabilidad. En su uniforme apenas se diferencian de los camaradas alemanes

Una película fabulista

Algo sobre el film de la Ufa "Muenchhausen"



"Un buen día, un perro rabioso se había prendido de mi levita. Apenas había colgado a esta prenda en el ropero cuando comenzó un ruido infernal dentro del mismo. La levita se había puesto rabiosa y después de haber quedado contagiadas todas las demas prendas de vestir saltó la puerta del ropero y las prendas comenzaron a volar por la habitación. Lástima, las debimos derribar a tiros, a una trás otra". (Abajo) : Un silencio lleno de asombro sigue a las palabras del dueño de casa Muenchhausen. Sólo su viva imagen guiña. Derecha: La joven pareja de novios (Marina von Dittmar y Hans Brausewetter) y la mujer del dueño de casa (Kaete Haack) esperan, llenos de tensión, que cosas les seguirá contando Muenchhausen (Hans Albers)

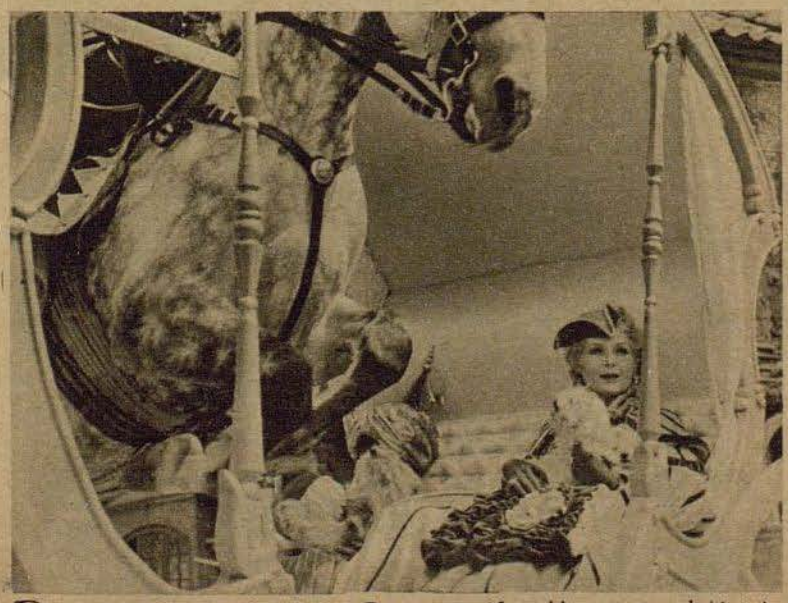


En una feria en San Petersburgo, Muenchhausen se enamoró de una muchacha del campo. Al ser presentado más tarde a la emperatriz reconoce en ella a la muchacha del campo Katja (Brigitte Horney). En poco tiempo se convierte en el favorito de la zarina. Al ser estorbados en momentos de gran intimidad, la emperatriz lo hace desaparecer bruscamente

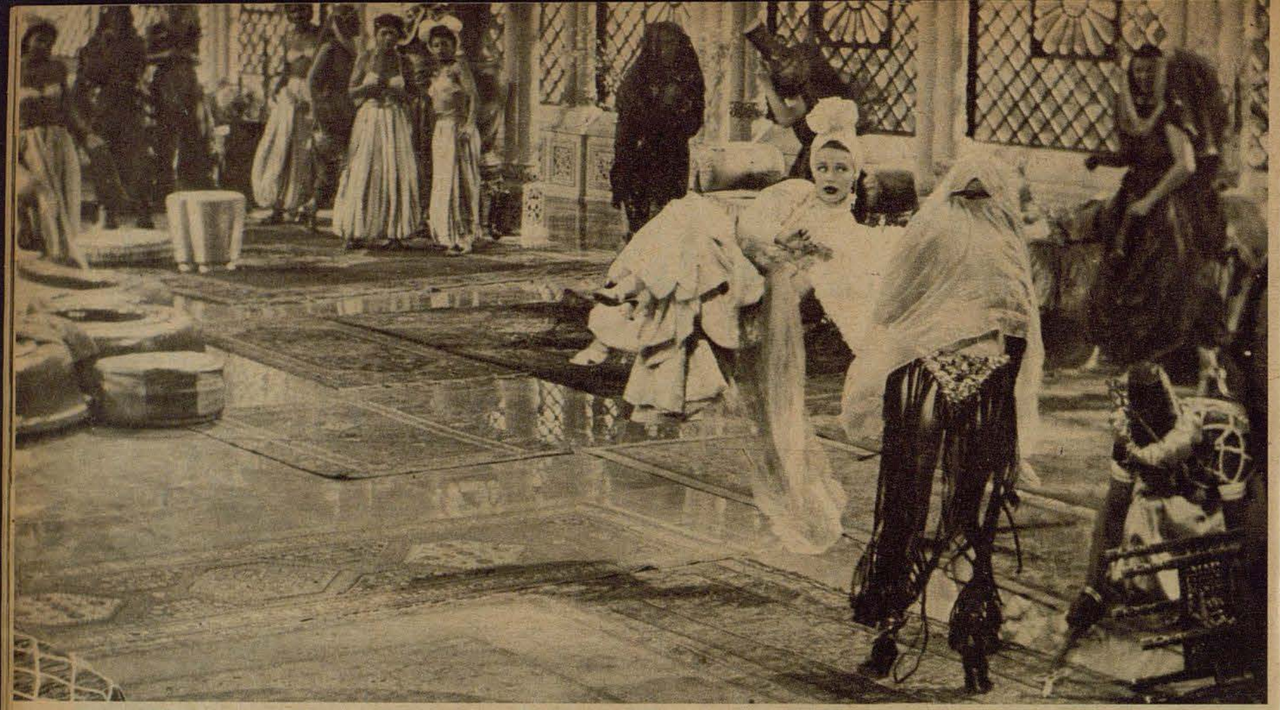


Con motivo de cumplirse, en la primavera próxima, el 25.º aniversario de su fundación, la UFA ha preparado una sorpresa especial: da un salto hacia la fábula y — estaremos entusiasmados. En su film-aniversario nos presentará las fantásticas historietas del héroe más popular entre los fabulistas, barón de Muenchhausen. La Ufa ha echado fotografías, tonos, colores y artimañas dentro de la gran olla mágica del film moderno y así surgió un gran film en colores, que comienza a contar fábulas por cuenta propia, igual que lo hiciera en el siglo XVIII el barón Jerónimo Carlos Federico de Muenchhausen. Después de destacados hechos de armas se retiró, en la vejez, a su palacio Bodenwerder. Allí, cerca del agradable fuego de la chimenea, comenzó a contar a sus compañeros de juerga aquellas historietas increíbles que lo hicieran inmortal, y más aun: que presentadas por Hans Albers en el film-aniversario de la Ufa lo hacen renacer. Los puntos culminantes de esta gran película en colores son las tretas empleadas para ilustrar a las fábulas. Sobre ellas informan nuestras fotografías





Durante un paseo a caballo por Brunswick, Muenchhausen descubrió a la cantante caprichosa Luisa la Tour (Hilde von Stolz) en su carruaje. El osado barón no titubeó un solo instante. Inmediatamente comenzó a galopar y saltó con su caballo por encima del medio de la carroza. Por cierto que la cantante quedó un poco consternada





Durante la guerra ruso-turca, Muenchhausen cayó prisionero del sultán, con el que convino una apuesta (Foto izquierda) a raíz de la cual recuperó su propia libertad y además la libertad de la princesa d'Este, que también se hallaba prisionera. Cuando al final el sultán le quizo estafar, Muenchhausen se hizo invisible y raptó a la princesa del serrallo. (Foto superior) Las demás mujeres que se encontraban en el harén no cabian en si de sorpresa





La bala era muy resbaladiza, y casi se le hubiera escapado si en el último instante no hubiera logrado acercarse nuevamente a ella



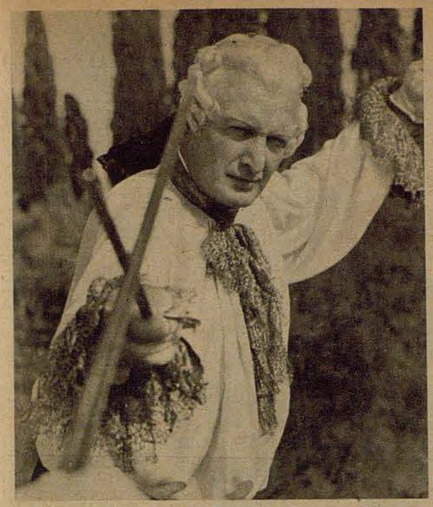


Y esta es la forma en que Muenchhausen llegó a ser prisionero del sultán: un buen día se sentó sobre el caño de un cañón, esperó que saliera una bala, se sentó sobre ella y comenzó su vuelo

Abajo: El fiel camarero de Muenchhausen, Kuchenreutter (Hermann Speelmans), ha seguido a su amo hacia la prisión y demuestra al sultán, que con su escopeta mágica puede ver, disparar y dar en el blanco hasta a 200 kilómetros de distancia



Fotografías Ufa
v. Stwolinski (13), Looschen (8)



Izquierda: Muenchhausen ha huido con la princesa d'Este hacia Venecia, pero aquí el hermano de la raptada la vuelve a raptar, porque considera que el barón no la merece. En el duelo, Muenchhausen desviste con su espada a su contrario, sin causarle herida alguna. Al barón le basta haber desairado de tal forma a su contrincante



Derecha: Dos personajes, cuyos nombres son inolvidables, se han encontrado en Venecia: Muenchhausen y Casanova (Gustav Waldau)





Con un esfuerzo sobrehumano se aferró a ella, luego dió un pequeño salto . . .

. . . y logró sentarse nuevamente sobre el proyectil. Que satisfacción, volar así por el aire!



Por cierto que es muy desagradable, si durante el vuelo se reconoce que no se sabe como se debe aterrizar



Y ya sucedió la desgracia! Una explosión, humo, polvo y una conmoción considerable



Pero no sería Muenchhausen, si no hubiese quedado ileso durante este "vuelo contra el enemigo"



Huyendo ante sus perseguidores, Muenchhausen y Kuchenreutter suben a un globo aerostático y vuelan a la luna. Al aterrizar ven muchas cosas asombrosas (Foto derecha). Pero lo más asombroso es indudablemente que Kuchenreutter envejece visiblemente, ya que en la luna cada día cuenta como un año en la tierra (Foto arriba). Solamente Muenchhausen continúa siendo joven, y si no se ha muerto vive aun en la actualidad. No son las fábulas más interesantes, las que terminan de esta manera?



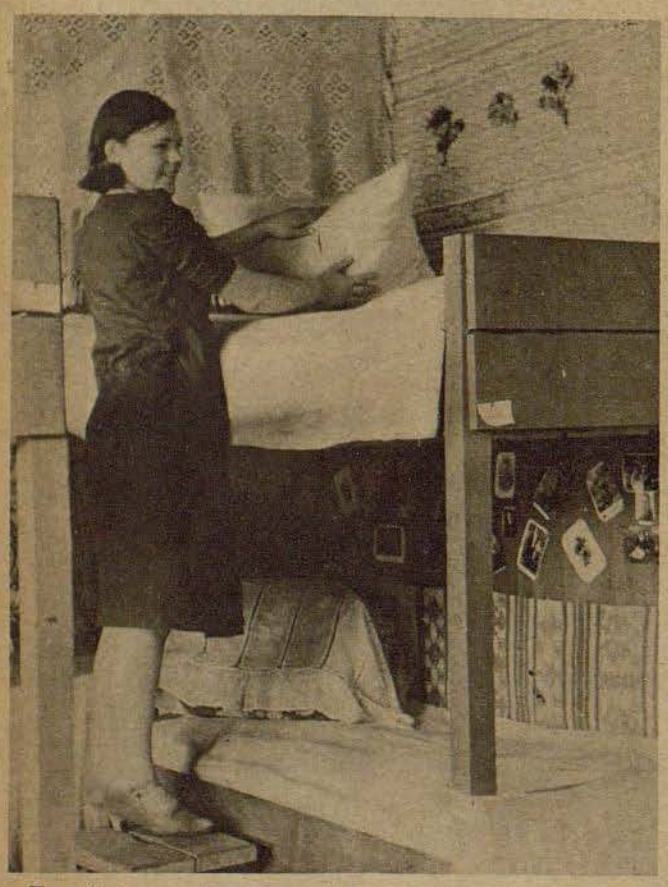


A esta joven muchacha ucraniana se le ha asignado un fácil trabajo en la máquina. Siguiendo las instrucciones del maestro lo cumple a la plena satisfacción de éste

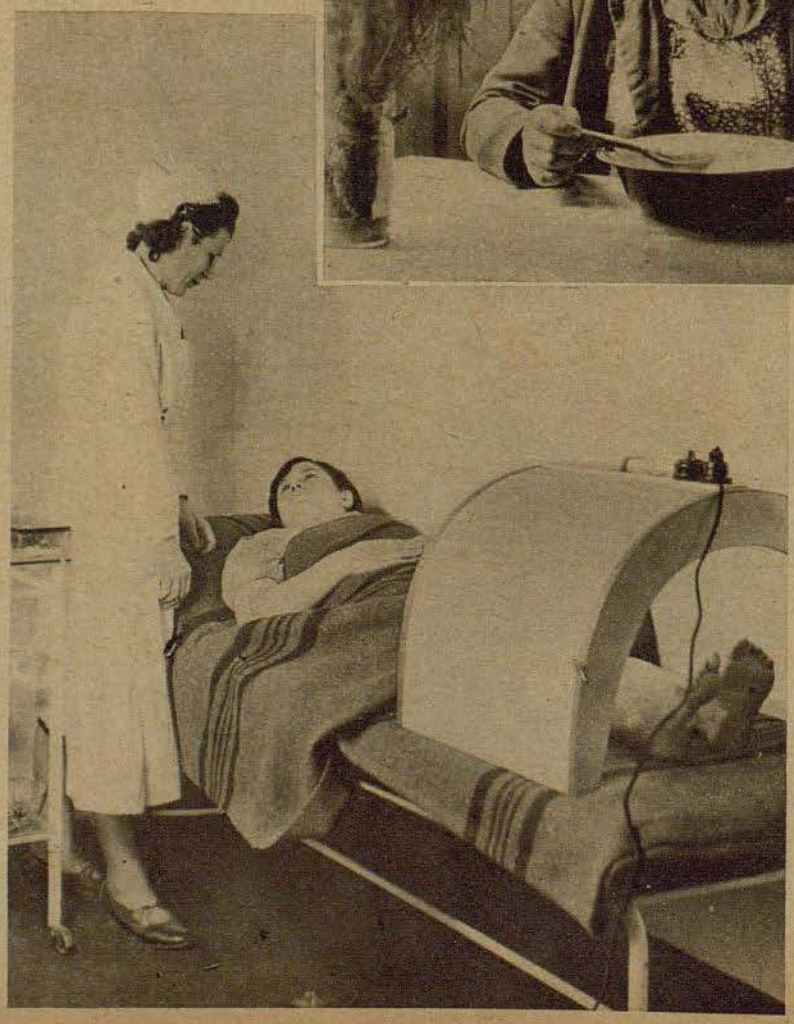


Esta ucraniana habla perfectamente el alemán, ha estudiado medicina dos semestres y trabaja de asistente con las hermanas del "Auxilio Social"

Muchachas de Ucrania trabajan en el Reich



Las jóvenes mujeres y muchachas se han instalado confortablemente en las modernas barracas. Lo mismo que en un campamento de trabajo femenino, a cada cual le toca el turno de servicio de limpieza y de servir el almuerzo. En las paredes, por encima de las camas, se pueden ver fotografías de los familiares queridos





Muchas trabajadoras llevan sobre la cabeza sus típicos pañuelos. Para ellas es un grato recuerdo de la patria

Fotografías
Münchener Bilderbericht

A disposición de las ucranianas se encuentran instalaciones modernas de cuartos de lavabo y duchas. Además son también constantemente atendidas por el médico de la fábrica y por enfermeras del "Auxilio Social". La fotografía de la izquierda muestra a una trabajadora tomando un baño fototerápico

NEJIKO SUWA



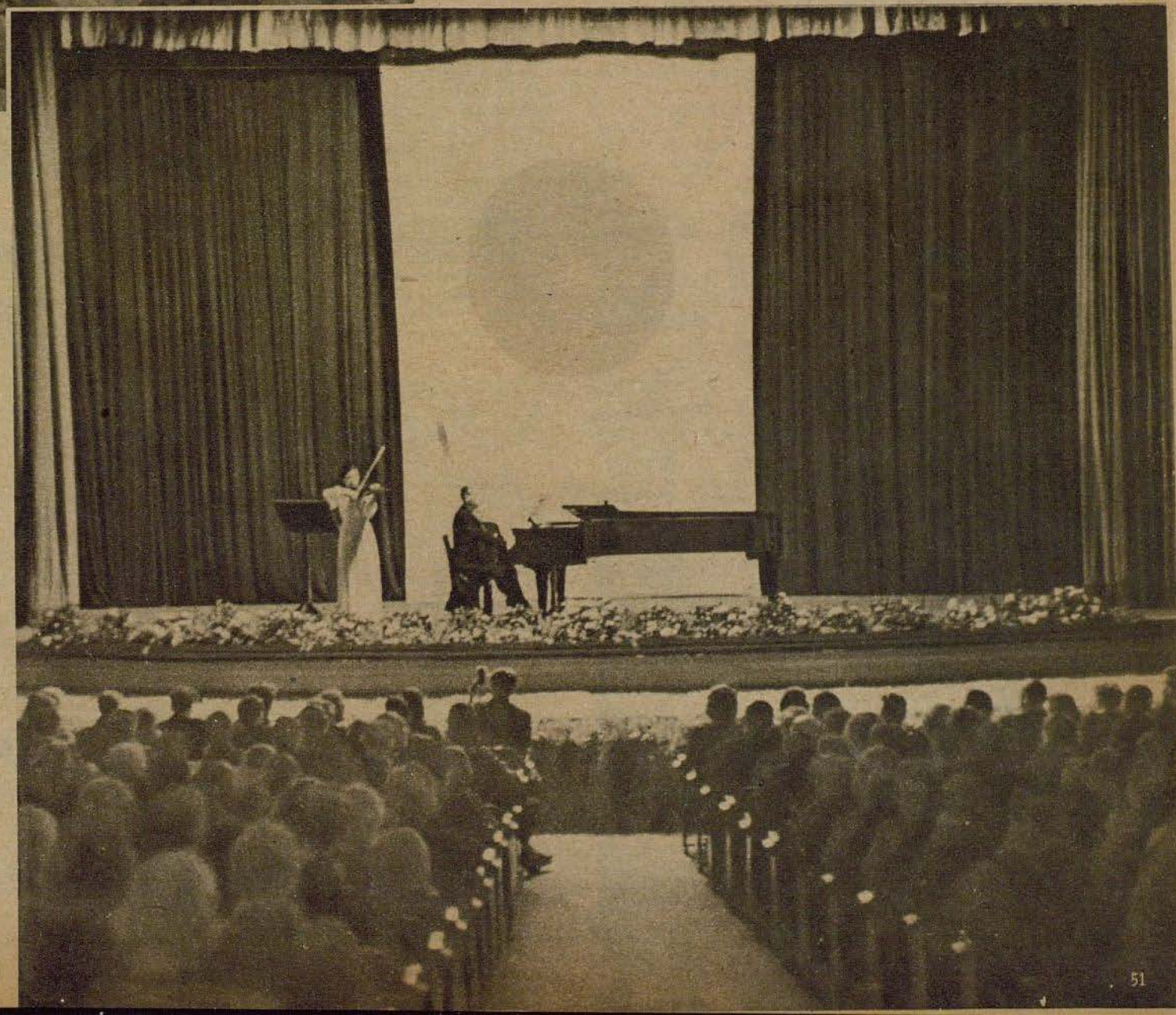
Los compatriotas de Nejiko Suwa siguen con especial interés a las interpretaciones de la joven violinista. — Abajo: Como en todas partes habían sido invitados también en esta ocasión numerosos heridos de los hospitales de Berlín, para disfrutar del arte selecto ofrecido por la joven violinista nipona

Fotografías Dr. H. Franz





Hace poco tiempo, un nuevo personaje musical, de gran talento, llamó la atención de los círculos musicales de Berlín. Acompañada de Michael Raucheisen se presentó la violinista japonesa Nejiko Suwa en el salón del Ministerio de Trabajo del Reich, tocando ante la Sociedad Germano-Nipona y miembros del Frente de Trabajo Alemán. Vistiendo un largo vestido blanco, delicada como una flor de Oriente se encuentra Nejiko Suwa en el escenario. La artista interpretó la sonata en la mayor de César Frank, el concierto en sol menor de Bruch y dos bailes españoles de Manuel de Falla, siendo muy aplaudida

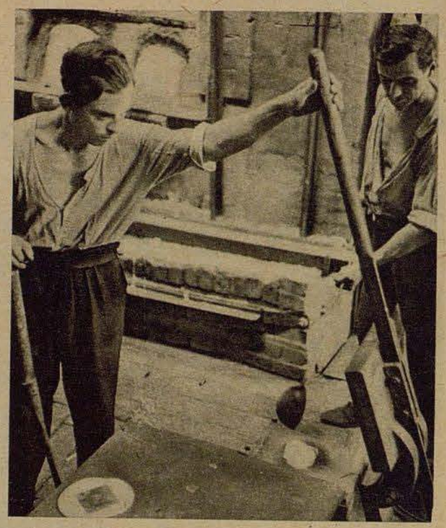


MOSAICO

El pintor florentino Ghirlandajo calificó de "pintura para la eternidad" al mosaico, que desde el antiguo Egipto, donde fueron descubiertas sus primeras huellas, superó los milenios. Debido a la severidad del estilo gótico decayó este arte rico en colores, que había alcanzado ya gran perfección en la antigüedad y en los primeros tiempos de la era cristiana, para renacer a mediados del siglo XVI en Italia. Pero los maestros italianos de este arte supieron guardar largo tiempo el secreto de la composición del material. Por este motivo, los tres alemanes Wagner, Puhl y Wiegmann, que querían dar al mosaico una nueva patria en Alemania, se introdujeron en un terreno completamente nuevo, investigando y experimentando. Hoy en día, 50 años después de sus primeros pasos, la historia de la creación del mosaico alemán parece una novela, que comenzó en un taller que se encontraba en un sótano, llegando a los grandes talleres de la actualidad, después de haber superado crisis económicas y de haberse librado de la sospecha de tratarse de un negocio sucio. Pues los trabajos de los talleres "Werkstaetten fuer Mosaik und Glasmalerei August Wagner", cuya dirección ha pasado hace tiempo de las manos de su fundador a las de su hijo Hans Wagner, gozan de renombre, como adornos arquitectónicos, no sólo en muchos países europeos sino que también en países de ultramar. A pesar de la guerra, los talleres trabajan de lleno. Al lado de grandes encargos del mundo religioso figuran en el primer plano los pedidos del Estado, de donde se desprende el valor que la Alemania de hoy concede al mosaico como factor cultural



August Wagner, el creador del mosaico alemán, que desde hace decenios goza de fama mundial. En el fondo una copia de una virgen de los comienzos de la era cristiana, hecha en sus talleres. En la vidriería de los talleres es producido, en varios hornos, el material en brutto: cristal con miles de tonos diferentes. La foto a la derecha ofrece un aspecto de la producción de mosaico dorado. Las débiles hojas de oro se encuentran, protegidas de una débil capa transparente de vidrio, en una masa de vidrio lechosa

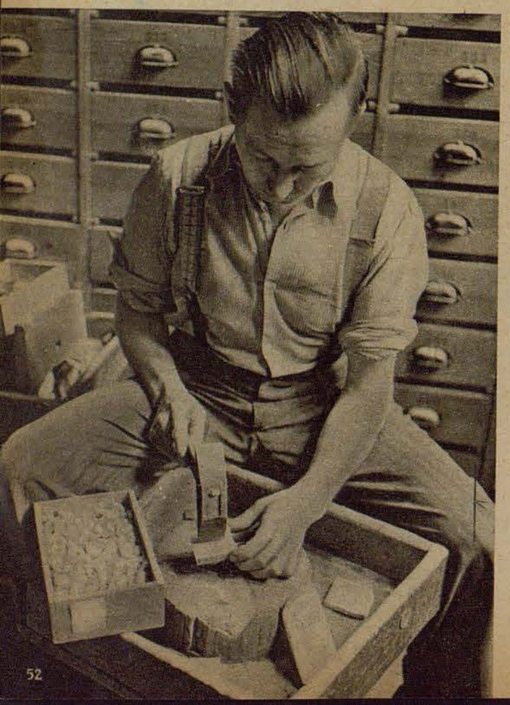




La pirámide de los 15.000 colores. Los tonos necesarios para un mosaico son elegidos según las muestras aquí presentes. Debajo: Con una pinza es colocado un trozito al lado del otro, y luego el conjunto es pegado, con su parte anterior, sobre un papel. Después de esto, el mosaico es introducido en una masa de cemento, el que una vez endurecido permite que se vuelva a despegar el papel. Así el mosaico ya queda definitivamente fijado



Centenares de pequeños platitos cubren las mesas del taller, conteniendo trozitos de aquellos tonos de colores que el artista necesita para su trabajo

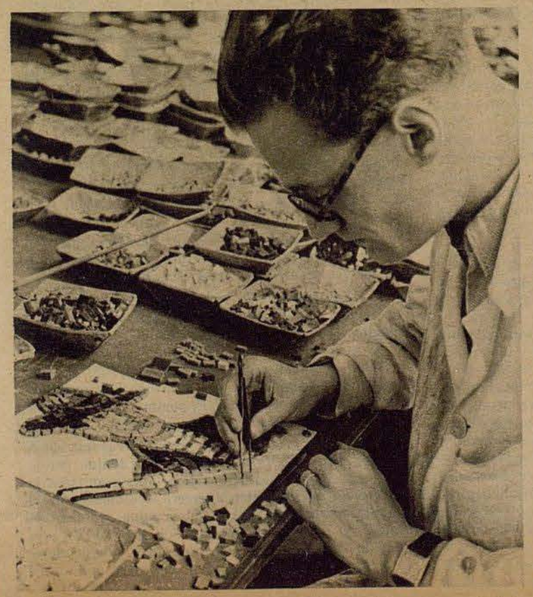


Izquierda: La placas de cristal en colores son rotas con un martillo hasta quedar convertidas en pequeños trozitos, con los que son formados los cuadros

Informe ilustrado del Dr. H. Franz



Derecha: La realización de un gran encargo. Angeles con trombones, un pedido de una Iglesia alemana





Copia de un mosaico del comienzo de la era cristiana. August Wagner no sólo contrajo grandes méritos en la realización de mosaicos modernos, sino que también en la producción de excelentes copias de mosaicos antiguos

Una orden es una orden

Los hombres de los stukas han de ser así — Visita matutina en un puesto militar de alto rango — El fatal error de escucha — La voz desconocida desde el éter / Coronel Hagen, comodoro en una escuadra de stukas

¿Será carencia de disciplina aeronáutica, será cuestión de querer lucirse, o es que los stukas se han vuelto extravagantes o completamente trastornados, que zumban de tal manera en línea, con 25 aparatos en amplio frente y aprovechan cada obstáculo del paisaje como si con las ametralladoras efectuasen ejercicios de puntería, como si pasase un huracán, para desaparecer en el horizonte de la propia retaguardia?

"¡Es la moda de los stukas!" se podría contestar a la pregunta de un ajeno; pero no es una moda por motivos de buen parecer, sino que esta forma de vuelo rasante que parece carente de disciplina aeronáutica, posee altos valores educativos y ha de conocerse a la perfección.

Alguna que otra vez había sido necesario escapar de esta manera de la D.C.A. y de los cazas enemigos. Una vez ya había sucedido en el paso estrecho del Támesis exterior, cuando se cruzaban dos convoyes con curso opuesto, que nuestros stukas y aviones de combate ligeros aprovecharon el momento propicio para servir sus bombas a bordo como merienda para el té de las cinco. Con esta ofrenda extra no solicitada, no estaban conformes los spitfires y nos querían convidar al desayuno como correspondiendo a nuestra atención, es decir, si lo hubiesen conseguido y no hubiésemos esquivado sus poco cordiales invitaciones y solicitudes en vuelo rasante y en cerrada formación.

De la misma forma escapamos varias veces con éxito, ya sea sobre la isla Wight, sobre Malta, Leningrado, el golfo de Finlandia o el lago Ladoga. Durante el vuelo de regreso, nos sentíamos, debido a nuestra velocidad con la que volábamos a ras de tierra y del agua, tan impresionados y fortalecidos moralmente, que nos imaginábamos estar sentados en un Fw 190.

Esta inocente autosugestión duró solamente hasta que los propios cazas, nuestra no sólo estimada sino también amada protección de caza, se permitieron adelantarnos por detrás, de modo que teníamos la sensación de quedar en el mismo sitio, mientras que los cazas, después de prestarnos protección, se dedicaron a la caza libre. — Se ve por lo tanto que no siempre los aviadores de los stukas desean volar a gran altura y que se sienten también muy a gusto volando a ras de tierra.

¿Por qué no han de tomarse la libertad de practicar esta forma de vuelo, cuando toman curso a la base de la patria, cuando de nuevo disfrutan de unos minutos de paz, de entregarse a la eterna y joven alegría de volar en esta formación voluntaria con todo el espíritu de un aviador?

Porque tal formación de vuelo es voluntaria, cualquiera que sea la altura a la que se efectúa. Los hombres hasta esperan de su Jefe de formación que ordene en el vuelo de regreso algo por el estilo. Por más servicios de frente que se hagan al día, el mismo impulso, el mismo espíritu y el visible gozo de volar, son reconocidos también en el vuelo de regreso por el experto. ¿O es que por cierto no causa alegría, cuando después de efectuado un duro ataque, volando de noche en viaje de regreso siguiendo el rumbo trazado sobre el mapa, a eso de las tres de la madrugada poco después de haber salido el sol, y a una altura de 3000 metros se divisa el modesto alojamiento del honorable mando y se le toma brevemente en mira para enterarse más tarde en las llamadas tertulias, de que nadie se hubiese despertado?

¿No es esto una buena señal para los nervios no desgastados de una oficina militar de alto rango o para la comprensión, que los pilotos, que están obligados a cumplir su deber en tierra, ofrecen a los camaradas que vuelan?

Los aviadores de stukas han de ser así y por esto también en cada unidad de stukas reina el espíritu de camaradería endurecido prácticamente en los servicios de vuelo. Lo mismo da si la formación danza su vals de defensa a grandes alturas para esquivar el fuego de la D. C. A., o si se trata de quedar férreamente unidos en vuelo en picado, o si se deslizan en vuelo rasante al parecer en desorden. Todo es maestría. De ella se crea y se renueva continuamente la alegría de volar, la confianza en sí mismo, el espíritu de combate, en fin: el espíritu de los stukas, difícil de describir, hay que vivirlo, volarlo y haberlo luchado para poderlo comprender.

Porque si alguien por no conocer bien la técnica fuese engañado por la misma, le podría suceder lo mismo que a tal joven tirador de a bordo que en el vuelo de regreso le sucedió lo siguiente:

El grupo disuelto se acercaba en escuadrillas a su base. En este vuelo de regreso, que era uno de los primeros servicios de frente, que realizó este tirador de a bordo con un experto piloto, dió éste por medio de la radio de a bordo la orden: "¡Córtese la comunicación!" Se había referido a la radiotelegrafía y a la instalación de comunicación propia, lo cual como de costumbre, se suele interrumpir poco antes de aterrizar a causa de diversas razones. Por segunda vez obtuvo el tirador de a bordo la orden: "¡Córtese la comunicación!" No sucedió nada.



... el joven cabo tirador de a bordo hizo funcionar con acierto la salida de peligro y saltó en paracaídas ... Dibujos H. v. Medvey

En tono enérgico y terminante se repitió nuevamente la misma orden. Entonces ocurrió lo siguiente: El joven cabo tirador de a bordo hizó funcionar con acierto la salida de peligro y según las instrucciones que había recibido por expertos paracaidistas, se tiró de a bordo abandonando el aparato que se encontraba en perfecto orden y que volaba en impecable formación de escuadrilla a doscientos metros de altura. Cuando el paracaídas se abrió del todo, llegó al mismo tiempo a tierra y sufrió una caída bastante dura, que le costó pasar unas semanas en un hospital. Una vez restablecido por completo, estaba otra vez dispuesto a nuevos hechos. "Ruego me trasladen pronto a la escuadra —", escribió, "porque allí he vivido los mejores días de mi servicio militar."

"¡Tirese del avión!" — Había entendido tres veces por la instalación de comunicación de a bordo y después de la tercera invitación cumplió la orden, porque si un superior y más aun tratándose de un viejo piloto de stukas da tal orden, entonces esta orden tendrá su exactitud y una orden es una orden. Este era el contenido de las explicaciones que él dió a sus camaradas que le visitaron en el hospital próximo a la base.

Este incidente se tomó como ejemplo de enseñanza para el personal de vuelo ,mencionando al mismo tiempo, que de la misma manera se obraría mal al cortar la comunicación de la radiotelegrafía, si la orden hubiese sido de tirarse en paracaídas.

En acostumbrado orden, un grupo de aparatos se dirige en vuelo de regreso a la base. Unicamente una Ju 87 rezagada vuela unos kilómetros detrás de la formación del grupo, lo mismo que en el vuelo de ida.

¿Como es esto posible?

Cuantas veces, de continuo, ha sido explicado y ordenado en cada conferencia celebrada antes del vuelo: ¡No quedarse atrás! ¡Quedar unidos! ¡El que se quede atrás no es buen camarada!

Tal cosa no había sucedido ya desde hace mucho tiempo. Un gran enojo es el resultado de los pilotos de los stukas contra este retrasado. Se espera que el comandante del grupo proporcione una buena reprimenda a este "zangano". Pero la comunicación de a bordo quede muda. ¡Hay que guardar disciplina de telegrafía durante el vuelo de regreso! ¿Y por qué no ha de ser así? Ninguna palabra durante la ida, ninguna orden al formar la línea de combate, durante el vuelo en picado, al reunirse de nuevo y en el viaje de vuelta; para qué han de pronunciarse palabras superfluas? Cada piloto sabe exactamente, lo mismo que su tirador de a bordo, lo que va en juego en el vuelo de ida, durante el ataque y en en el vuelo de regreso.

Mientras tanto el rezagago se aproxima lentamente a la formación. Trata de agregarse en la última cadena de la escuadrilla como cuarto. Pero más estrechamente se cierra ésta entre sí. En los furiosos semblantes de estas dotaciones puede ver el recién llegado que no es bienvenido.

También al hacer ahora su "visita" a las otras cadenas y escuadrillas siente y reconoce la misma frialdad. Por ninguna parte se le ofrece un rostro amigo y sonriente o algun movimiento de mano en señal de saludo. Expulsado momentáneamente de la comunidad de vuelo de los camaradas, pretende entonces, una vez retirada la protección de caza, de proseguir cierto tiempo su propio camino. De nuevo intenta acercarse y se aproxima a los camaradas y ahora suena por primera vez el tintineo de la comunicación de la radio de a bordo.

¡Ah, ahora llega la reprimenda!

Pero no era la conocida voz del comandante del grupo o de uno de sus capitanes de escuadrilla, sino una voz desconocida y ronca, pero concisa y llena de reproche que se oyó en todas partes con claridad absoluta: "¡El hombre de la escuadra lleva aun una bomba de grueso calibre!"

Tras estas palabras se separó de nuevo de la formación la solitaria Ju 87 y emprendió el vuelo de regreso definitivamente sola y abandonada, mientras sus camaradas a 2000 metros de altura en escuadrilla, formaron un precioso giro hacia la derecha, en cortísima distancia, descendiendo, con el consiguiente impulso y atronando el espacio, a su base.

Siempre se critica una y otra vez este concurso de las escuadrillas por el capacitado personal de tierra, si su escuadrilla, ha sido la mejor o la peor en esta maniobra final.

Había sido el propio comodoro de la escuadra, ¿Quién había sido la solitaria oveja negra? que no pudo tomar parte en la conferencia del vuelo y que además llegó con retraso al despegue, porque el "alto mando" le había retenido en el teléfono.

Mientras que el se había preparado para repetidos ataques, el grupo llevó a cabo un solo vuelo en picado, lanzando todas las bombas a la vez. Esta era la causa de cómo el comodoro se quedó sin intención con una bomba.

En el viaje de regreso nadie sabía de donde provenía esta Ju 87 sobrante con los distintivos de la escuadra, que además se permitía volar de esta manera.

¿Era el ayudante de la escuadra, o era acaso — el Jefe mismo, había sido prestado este aparato de la escuadra tal vez a una otra escuadrilla? Una cosa era cierta, se había portado mal y por consiguiente era muy natural que a un viejo "águila" se le hubiese acabado la paciencia, siendo esta la razón de la voz poco angelical a través del éter: "!El hombre de la escuadra lleva aun una bomba de grueso calibre!"

Más tarde no se preguntó de quién era la voz que había hablado, porque en primer lugar había tenido razón, en segundo causó a las demás dotaciones gran regocijo esta voz a través del éter y tercero el comodoro de la escuadrilla había tenido él mismo la culpa, ya que dijo siempre y con mucho acierto, que una buena preparación de vuelo, tiempo suficiente y ningún apresuramiento antes del despegue, es ya la mitad del éxito.


HEINE
HEINE PROPELLER BERLIN
TELEGRAMME: HEINEPROPELLER BERLIN
H. RECKSIEGEL

El sistema

PÀNG PÀNGIT PÀNGOL

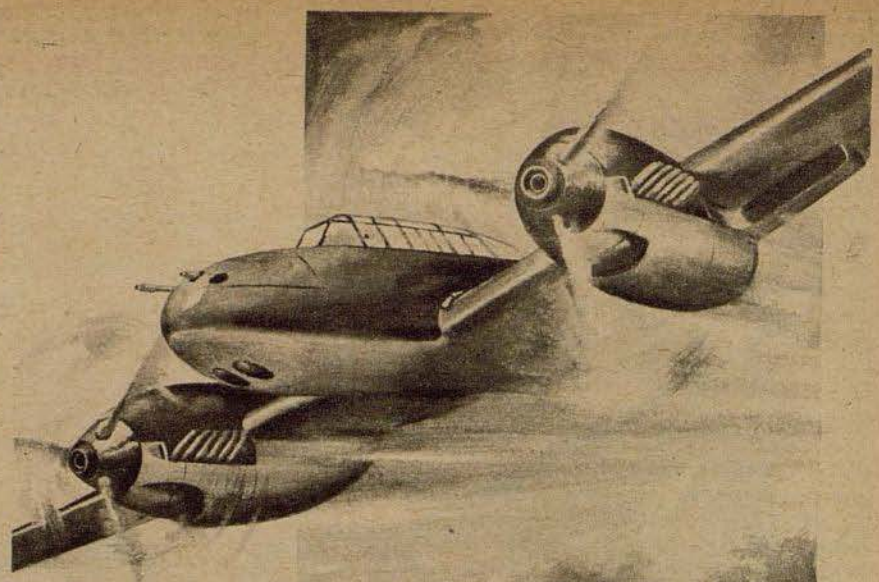
CONOCE APENAS "CASOS IRREMEDIABLES"

También con desgarros iguales a la periferia del neumático y con agujeros del tamaño de la palma de la mano es posible reparar el neumático para contar con un servicio absolutamente seguro por medio del AUTORECAUCHUTADO SIN EL EMPLEO DE APARATOS



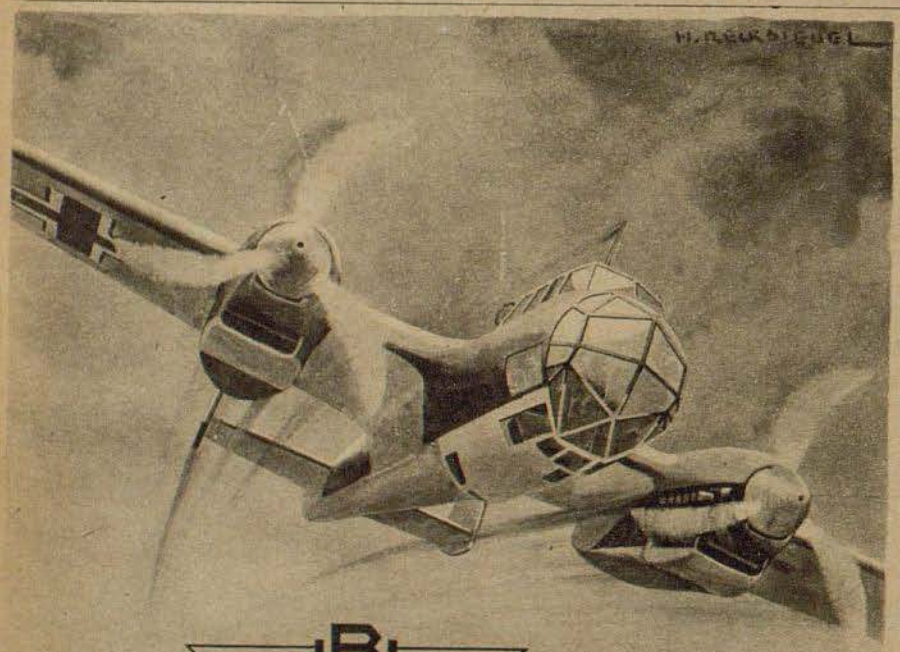
FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK · HAMBURG 13

Artículos de goma natural y artificial. Cautschucoide





SUM VERGASER-GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & CO. KOMM.-GES. / BERLIN



1882

Laca única de aviación

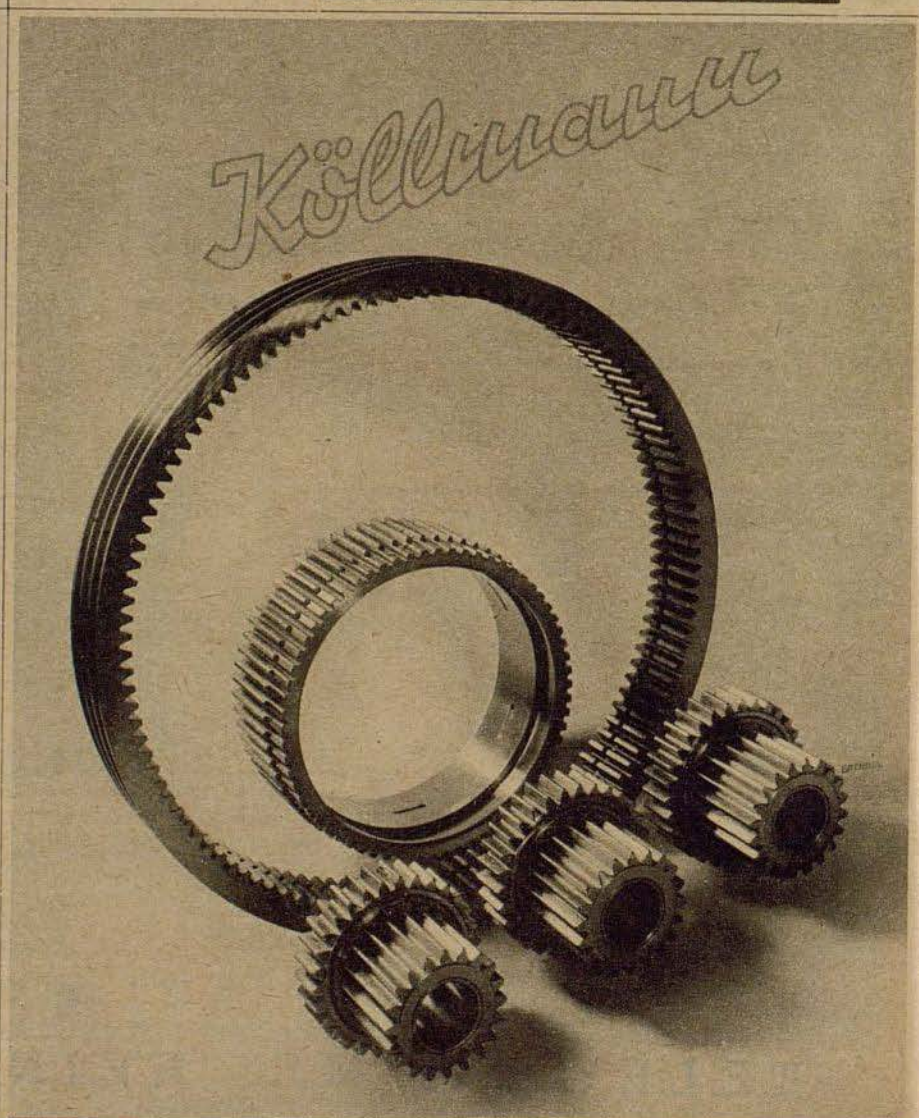
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Fábricas de laca y pinturas / Berlin

Representante en España:
Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366



KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG

Tropas paracaidistas en Africa

Paracaidistas alemanes e italianos en lucha común contra hordas salvajes

Del corresponsal de guerra Ottmar Haas

PK Llovía granadas. Hora tras hora estábamos metidos en nuestros parapetos y la tierra se conmovía por los impactos de las granadas inglesas. De pronto no se oía más el zumbido de los proyectiles enemigos, iniciándose una paz sorprendente, extraña e inquietante. La luna iluminaba pacíficamente el cielo nocturno haciendo caso omiso de lo que sucedía en la tierra. Nosotros conocíamos ya este silencio, que era como una pausa entre dos golpes. Esperábamos los acontecimientos que se avecinaban, el casco de acero nos lo pusimos y preparamos las pistolas ametralladoras.

No pasó instante, después de haber enmudecido el fuego enemigo, cuando muchas cabezas se irgueron sobre los sacos terreros, oyéndose en cualquier parte el ruido metálico de las ametralladoras, y nuestra cota que hace unos minutos aún sufría los efectos de las granadas enemigas, estaba cubierta materialmente por muchos fusiles prestos a la lucha. He dicho muchos, pero sin embargo era un pequeño grupo de paracaidistas, que repartidos en algunos parapetos, tenían el encargo de defender una amplia y extendida colina en cualquier parte del frente del desierto. De vez en cuando las miradas de los soldados buscaban a otro compañero oculto en un agujero, del cual sólo podía verse la oscura silueta. También a izquierdas se veía asomar un casco de acero sobre un saco terrero. Por todas partes los camaradas estaban prestos para la lucha.

Con todos los sentidos y aguzando el oído esperábamos el ataque, que debía iniciarse después de la preparación artillera de efectos paralizadores. Sumamente lentos transcurrían los minutos. Todo continuaba en silencio. De repente se oyó en cualquier parte un ruido sospechoso. Inmediatamente después una ametralladora abrió un furioso fuego. Enfrente de nosotros en la Cota de los Indios, que estaba ocupada por paracaidistas italianos, se elevó un proyectil luminoso en la oscuridad de la noche, iluminando con su luz fantasmagórica las alambradas inmediatas. Antes de que se extinguiera, despertaron en el sector contiguo las ametralladoras, buscando con sus ráfagas trazadoras coger al invisible enemigo. Desde el parapeto del Jefe del grupo se oyó el disparo de un proyectil luminoso. Los ojos aprovecharon la luz cegadora para observar las líneas enemigas, cuyas alambradas ofrecían un aspecto amenazante y vacío, solamente se veía la silueta del tanque aniquilado, que desde hace semanas se encuentra ante nuestras posiciones.

Pero allá enfrente de la Cota de los Indios arreciaba el fuego de las ametralladoras, que se acercaba cada vez más a nuestras posiciones. Se cruzaban líneas blancas y rojas cual espadas al rojo vivo. Aun sin la orden del estafeta, que apareció repentinamente como salido de la tierra delante del Jefe de nuestro grupo, sabíamos, que en este instante se desencadenaba con toda su rudeza la lucha de infantería para tomar la cota.

Desde nuestra posición se podía coger al enemigo atacante por su flanco descubierto. Si dejáramos dos ametralladoras para proteger la colina y con las restantes atacáramos al tommy por el flanco, entonces . . . ¡No hay duda, así había que hacerlo! Y efectivamente, llegó la orden del Jefe de escuadra. Los hombres del primer grupo al mando de su sargento se aprestaron para la lucha. En el cinto llevaban las granadas de mano. Las ametralladoras las llevaban suspendidas del hombro, y estaban reunidos los mismos soldados que tomaron parte ayer en la patrulla.

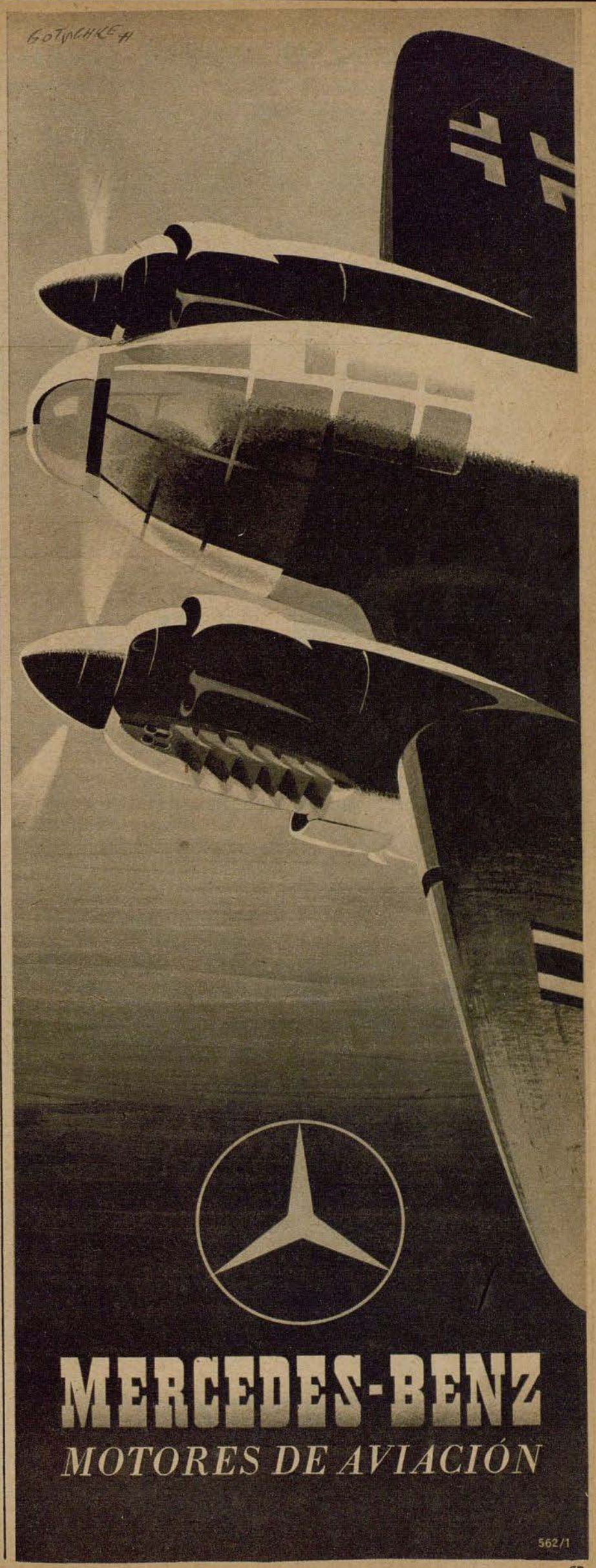
Nosotros nos quedamos con dos ametralladoras, protegiendo el terreno que se extendía ante nosotros. El tiempo parecía no querer pasar. En la Cota de los Indios el fuego infernal no había cesado aún. Los tommys debían haber avanzado bastante, puesto que se oían las detonaciones de las granadas de mano entre las chavolas de piedra. El ataque se debió llevar a cabo por sorpresa y con gran superioridad numérica. Allá, frente a los tommys, se percibió de repente un ruido. Nosotros conocíamos este sonido. El enorme tacleteo de nuestras nuevas ametralladoras. Mientras se oían, el asunto iba bien. Más tarde amainó algo el estruendo del combate, como si el enemigo se viera obligado a tomar en cuenta la presencia de un nuevo contrincante. Pero ahora arreció la lucha furiosamente, tomando parte incluso en ella los morteros. Sus granadas se oían zumbar por encima de nosotros hasta la Cota de los Indios. Proyectiles luminosos descubrían al defensor las siluetas del enemigo asaltante. Sin pausa ni descanso disparaban las ametralladoras en los parapetos italianos. Pero en la noche se destacaban cada vez más sombras. Menos mal, que estaban presentes ametralladoras alemanas cuyo fuego se destacaba como latigazos en medio del estruendo de las armas. Desde nuestros agujeros en la arena poco podíamos ver. Cuando oímos las explosiones de las granadas de mano alemanas, y los disparos cesaban en su intensidad, alejándose cada vez más hacia las posiciones inglesas, entonces teníamos la certidumbre de que también en esta noche el ataque había sido repelido.

Habría pasado una hora, cuando oímos nuestro santo y seña. ¡Nuestro grupo! Las figuras casi no se podían distinguir. Contamos el número de nuestros compañeros, cerciorándonos de que nadie faltaba.

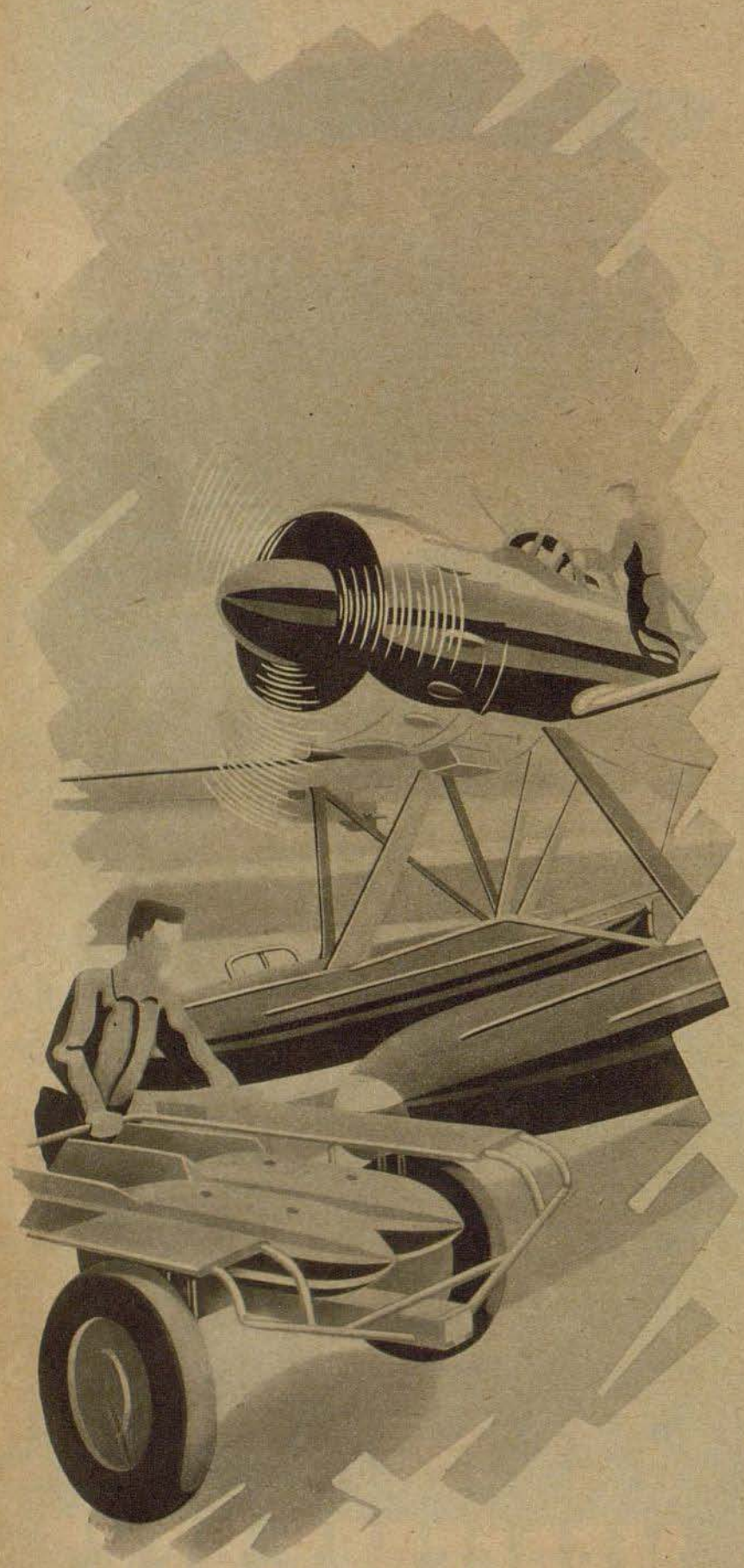
Entonces se sentaron al lado del parapeto del Jefe del grupo. Un tirador de ametralladora se dejó vendar el brazo que fué alcanzado por una bala perdida. En los cintos ya no había granadas de mano, y los tambores de las ametralladoras estaban vacíos. El Jefe de grupo sentado en el fondo del hoyo redactaba su parte, iluminado por la tenue luz de una linterna, para entregarlo al Jefe de la compañía. Los demás comentaban el éxito alcanzado al repeler el ataque.

Los soldados atacantes eran negros, que con gran agilidad y silencio se arrastraban sobre el suelo asaltando en gran número las ametralladoras. En la muñeca llevaban colgado un cuchillo. Verdaderamente no fué empresa fácil para los pocos paracaidistas. La Cota de los Indios quedó en posesión de los camaradas italianos.

En el cielo se veía caer lentamente un proyectil luminoso. La tranquilidad quedó restaurada de nuevo entre los frentes.



ARADO FLUGZEUGWERKE GMBH



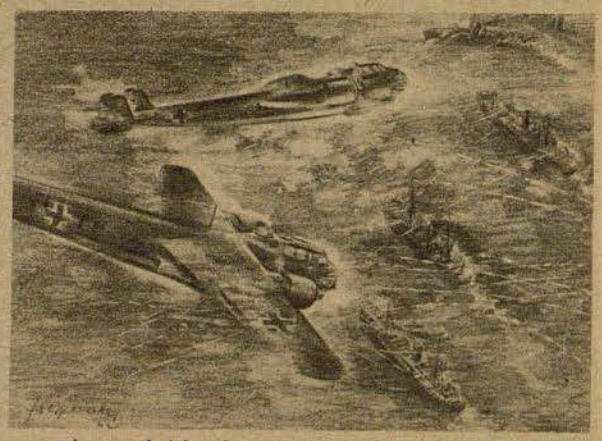
ARADO
AR196

El vuelo sin perspectivas de salvación

Del corresponsal de guerra Robert Väth

PK El cielo ofrecía un aspecto gris ceniciento. El viento del noroeste no poseía la fuerza suficiente de encabriscar el mar. Negro y pesado, como una reluciente masa oleaginosa, se encontraba el mismo. Como sombras furtivas se deslizaban cinco aviones de bombardeo alemanes. La noche se cernía. El altímetro del aparato que capitaneaba oscilaba a veinte metros por debajo del nivel. Esto era debido a que la presión atmosférica había cambiado desde el despegue. En realidad volaban a cinco o diez metros sobre el agua. Ninguno de ellos lo sabía exactamente. Nadie les vió llegar y nadie les oyó, a pesar de que mil ojos y oídos estaban alerta. Con los últimos resplandores de luz, irrumpieron alineados por la derecha, saliendo de la neblina en el norte contra el convoy, que como un espectro se dirigía a lo la go de la costa oriental inglesa. Su llegada fué repentina como la de un huracán, fué una aparición irreal como las que únicamente conoce el espacio. Habían volado tan bajo, que hasta los más perceptibles aparatos de medición del enemigo habían reaccionado demasiado tarde.

Tal vez sólo décimas de segundo había observado el avión de la derecha demasiado a su victima, antes de que al virar se lanzasen sobre los barcos oscuros como una jauría salvaje. Pero esto fué lo suficiente para que se acercase demasiado a la máquina dirigente. Para evitar el choque el brigada K. tuvo que elevar su aparato. ¡Maldición, precisamente esto le delataba ahora que era imposible un retroceso! Mientras bajaba de nuevo la máquina tomando bajo mira el bulto más voluminoso, para que las bombas de grueso calibre encontrasen un objetivo que valiese la pena, brotó fantasmagóricamente una señal luminosa que produjo la entrada en acción de la defensa por más de cien bocas de fuego. Ya ningún poder de la tierra podía evitar que el avión volase derechamente hacia allá donde se desencadenaba el infierno. Un destructor, que aseguraba el costado del convoy y que había pasado desapercibido, era el que había dado la señal para esta furia de luces relampagueantes. Todo el convoy, que era mucho más poderoso de lo que se había creído en un principio, luchaba furioso e irritado como un animal herido contra el único agresor descubierto. El cielo parecía removido del fuego, y parecía no haber escape de esta tenebrosa pantalla centelleante, resplandeciente y chispeante de curvas y círculos. Que sensación más extraña se experimentaba al no oir el estruendo de las piezas de artillería, porque el ruido de los motores se sobreponía al estallido del acero. Cegados, incapaces de poder obsevar la acción de las bombas lanzadas, los cuatro hombres viraban en el interior de la diminuta cabina. La muerte les acechaba. La conocían bien, porque en más de cien ocasiones se habían enfrentado con el enemigo, pero jamás se les había presentado tan inexorablemente cerca. El avión caía ahora hacia abajo, como lanzado por un poder sobrenatural. Caía de cabeza, si bien estaba a una altura de escasamente treinta metros. Parecía haber llegado el final, como si las aguas negras quisieran cerrarse sobre los aviadores cual ataúd de cristal.

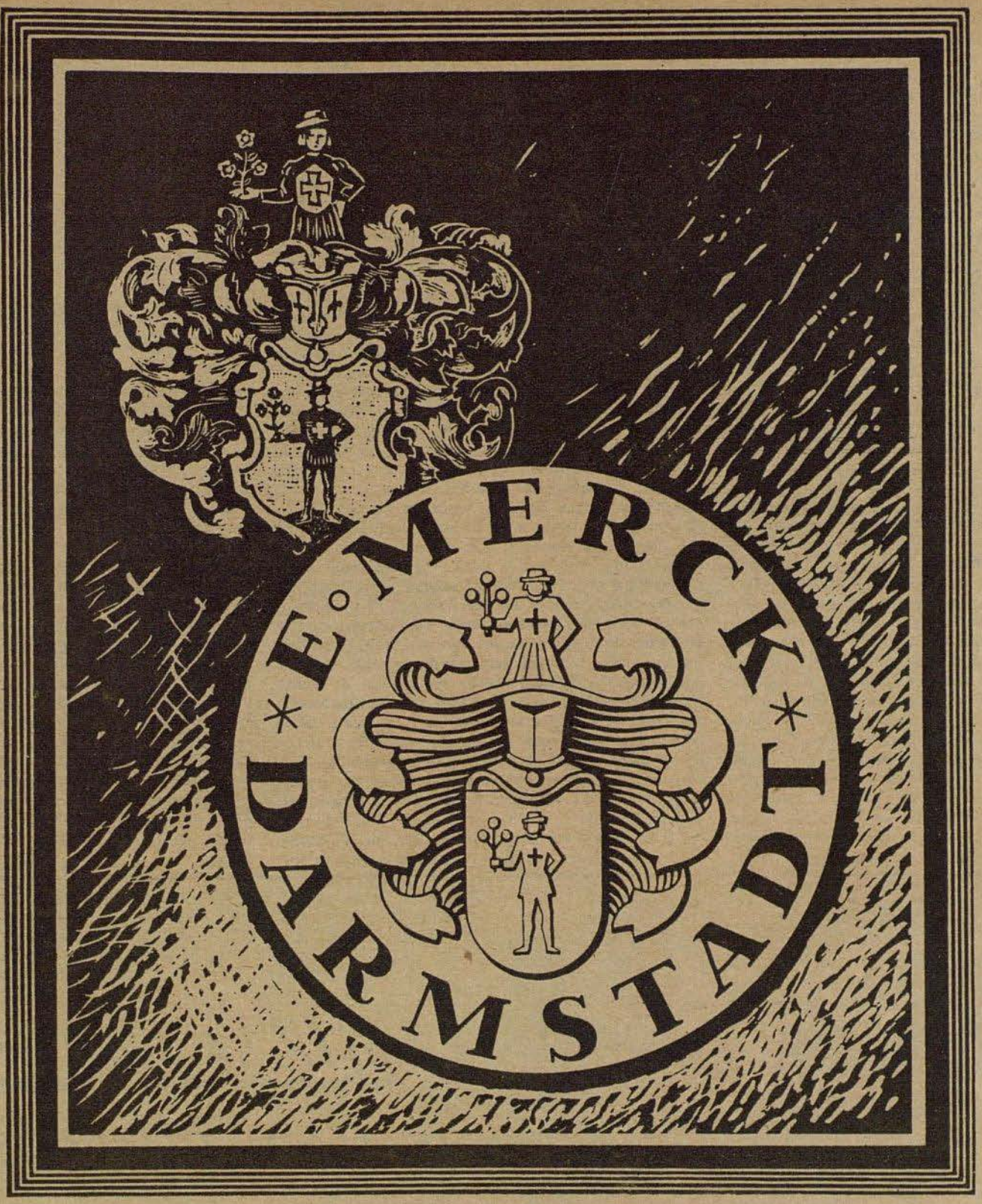


. . . mientras bajaba de nuevo la máquina brotó fantasmagóricamente un señal luminosa que produjo la entrada en acción de la defensa por más de cien bocas de fuego . .

El brigada K. reaccionó tan rápidamente como sólo un hombre puede reaccionar en semejantes trances de vida y muerte. De un tirón hizo funcionar los timones, quería elevar el aparato repentinamente. Pero antes de poder dominarlo, como si hubiese sido arrastrado por una mano misteriosa giró hacia la izquierda a pesar de haber apretado hasta el fondo el pedal del timón derecho. Unicamente una curva hacia la derecha podía traer la salvación, y así lo hizo, dando la máxima potencia al motor izquierdo hasta que finalmente el avión obedeció. El manto de la noche cubrió entonces a los perseguidos como si les prestase protección.

Tambaleándose y herido mortalmente el aparato pudo escaparse de esta terrible persecución a pesar de que parecía no haber ninguna posibilidad de salvación. Los timones habían sido destrozados. El timón de altura, que se encontraba bloqueado, casi no podía moverse. Con el timón derecho no se podía contar, pues había sido cortado por un proyectil y quedaba flotando en el aire. Estas heridas le dolían al brigada K. como si hubiesen sido hechas en su propia carne. Permanecía en silencio, porque sabía que los demás presentían lo acaecido. Si hubiese sabido que la barra de los timones estaba casi cortada por completo y que esta parte de vital importancia oscilaba entre romperse o doblarse, se hubiese desvanecido su última esperanza.

¡Qué divinamente voló en medio de esta tragedia! Evitando cualquier movimiento excesivo elevaba cuidadosamente el aparato, sosteniendo los ó ganos de mando con tanta suavidad como si se tratase de realizar sin el menor esfuerzo un truco artístico. Con superioridad aprovechaba el poco movimiento que permitían los timones averiados. Unicamente podía realizar esto una persona que conociese tan a fondo este complicado mecanismo. Cada metro que de esta forma ganaba, lo consideraba como reserva para lo que pudiese suceder más tarde. Continuamente se preocupaba del estado de los motores, ya que éstos eran los únicos que podían forzar la balanza a su favor. Casi automáticamente su mirada se posaba sobre el tablero de mando, como si examinase e investigase el rostro de un ser humano. Los péndulos y agujas de los relojes, escalas y graduaciones le brillaban



El escudo familiar

de la casa

E. MERCK, DARMSTADT

que convirtióse en una marca registrada, constituye el emblema de una laboriosa tradición de casi tres siglos. La marca MERCK es el símbolo de garantía y calidad en todo el mundo

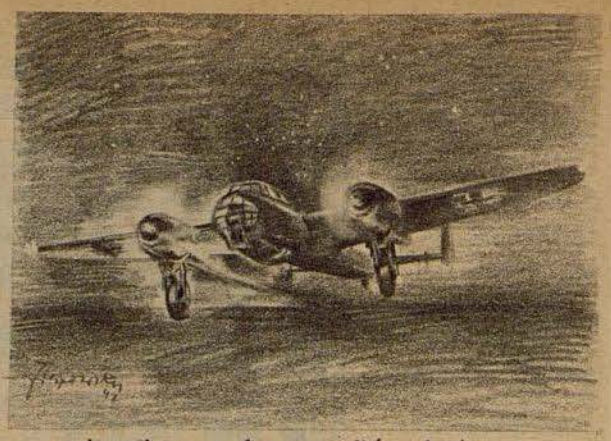
E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DARMSTADT

cual ojos detrás de lentes. Sentía la enorme responsabilidad que posaba sobre él. Si lo lograba — y esto lo sabían los otros tres — entonces se lo tendrían que agradecer a él, al piloto. No quiere decir que hubiesen estado demás en estos dramáticos minutos. En esta complicada maravilla técnica como lo es un avión de bombardeo, es imprescindible el menor tornillo y con mayor razón un miembro de la dotación. ¿De qué manera hubiera querido regresar a la base en esta noche solitaria, sobre el mar, salvando mil dificultades que el destino les anteponía, si el observador — alférez R. — no hubiese dirigido el curso de memoria recordando los menores detalles del vuelo de ida? De esta manera cruzaban igual que un cometa el firmamento, eran un punto diminuto en el universo unidos a la tierra solamente por un lazo misterioso e invisible, la telegrafía, que podía cortarse a cada instante. Palpando se deslizaban los dedos del sargento sobre el aparato de radio, enviando mensajes cifrados por el éter, donde se propagaban sobre las olas y sobre las inmensidades. Hasta que como por arte de magia llegaba la respuesta de la nada, indicando la posición exacta y la dirección a volar.

El brigada K. volaba como nunca, volaba por la vida, por la propia y por la de sus camaradas. El motor derecho había cambiado de sonido de repente. Un mundo se venía abajo, pero la oscuridad ahogaba cualquier exteriorización de los sentimientos. No se equivocaba; el brigada aminoraba la velocidad del motor, porque únicamente el máximo ahorro podía alargar el plazo perentorio. El número de revoluciones disminuía contínuamente. Silenciosamente contaba: veintiún mil, diecinueve mil, dieciocho mil' ... Descendían, y ya estaban preparando las armas y las municiones para tirarlas al vacío. De pronto, como si el diablo cínicamente quisiese poner fin a todo esto, salió una llama de dos metros de longitud del tubo de escape derecho. Immediatamente saltó el fuego sobre el capot de aluminio del motor, siguió avanzando hacia la refrigeración de aceite y ya ardía todo el motor. El piloto quitó gas, cerró la llave de conducción de gasolina, la hélice derecha se paró, y el fuego comenzó a ahogarse. Parecía haber llegado el final. Como el brigada K. no podía contrarrestar los efectos del motor averiado por medio de los óganos de dirección, torció el aparato de tal modo que volaba de una manera muy peligrosa. Cualquier cálculo erróneo, la menor equivocación de tacto hubiera significado la muerte segura. Si perdíse la velocidad o el equilibrio, solamente hubiera quedado la elección de caer por el ala derecha o izquierda. Su situación era incomparable, porque únicamente podía mantenerse por corto espacio en su elemento. Así volaban en este estado de sobresalto, ganando al mismo tiempo kilómetro tras kilómetro. A pesar de no haber desaparecido aún la gran tensión en sus semblantes, sintieron de repente una sensación de alivio. Allá en lontananza brillaban las pálidas luces de los reflectores en el cielo, que envolvía con su resplandeciente manto de millones de centelleantes estrellas al planeta. Se encontraban sobre la costa y la luna brillaba con todo su resplandor revelando los secretos de la tierra como si fuese de día. Hombres de naturaleza normal hubieran terminado aquí inmediatamente esta carrera desigual con la muerte, y nadie se lo hubiera tomado a mal, si hubieran pensado en efectuar un aterrizaje forzoso sobre el fuselaje en la playa, o hubiesen pensado en tirarse con el paracaidas. En cambio los cuatro querían regresar a su base con todo lo que les pertenecía. No se amilanaron, aceptaron esta última y más dura prueba, arriesgaron todo y tal vez más aun, pues estaban convencidos de que mucho más difícil sería aterrizar con este avión tan mal averiado, que el pilotarlo.

Simplemente con los ojos buscaban su aeródromo. Qué magnífico, que a pesar de este vuelo efectuado en tan malas condiciones y que oprimía al avión hacia abajo, pudiesen llegar a casa. Se deslizaban oblícuamente a la luz del faro de señales y por cierto no quedaba otro remedio que aterrizar contra todo reglamento, o en caso necesario dejar caer simplemente la máquina. Pero el destino fué aun más cruel que antes, les denegaba también esta salida. Otros aparatos que regresaban igualmente de un servicio de frente rodaban sobre la pista de aterrizaje y hubiesen chocado sin duda con el aparato averiado. El piloto hacía esfuerzos sobrehumanos para poder mantener la altura de 140 metros que la casualidad aun les brindaba. Pero como este acto temerario era contra toda regla, y cada juego tiene su fin, el aparato no acataba ya la voluntad que un hombre le dictaba y obedecía únicamente a las leyes de la gravedad. Caía y nadie que lo hubiese observado hubiera tenido la menor esperanza de sal-



... pudo enderezarse el aparato, dió un bajón repentino, tomó más velocidad y aterrizó con una velocidad infernal ...

Fotos: PK-Corresponsal de guerra Filipowsky

vación. Y a pesar de todo casi completamente agotado, sólo instintivamente y obrando como guiado por otro mundo, arrancó una mano la víctima de las garras de la muerte. Puso el motor izquierdo a la máxima velocidad, produciéndose un ruido atronador y unas sacudidas que parecía haber llegado el fin. Dió un tirón a la palanca de altura, sin piedad puso al avión de cabeza para que se precipitase más rápidamente aun al abismo. El alférez — según le había gritado el piloto — extendió la mano y dió vuelta a la llave que se encontraba sobre él. La hélice derecha empezó a girar, el motor que estaba parado arrancó, pero ardiendo. Tenía un sonido grato ... En el último instante, al que nada más hubiese podido seguir que un grito, pudo enderezarse el aparato. Con el motor ardiendo cual una antorcha describía una amplia curva. Dió un bajón repentino, tomó más velocidad y aterrizó con una velocidad infernal, aguantando el tren de aterrizaje. Rodaba hacia el hangar extentiéndose el humo detrás de él. Cuatro hombres descendieron del avión, estaban pálidos. Se les miraba como si fuesen espectros. Caminaban cansados, sin pronunciar palabra y se dirigieron hacia el puesto de mando. Allí anunció el alférez su llegada en tres cortas frases.



Hensoldt-DIALYT

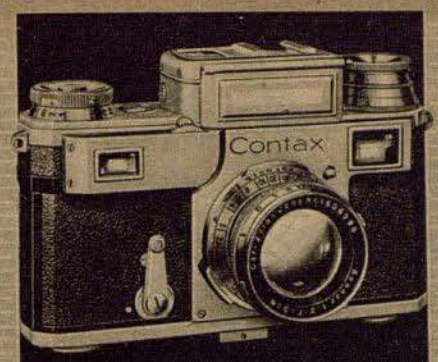
Prismáticos-Gemelos

EXTRA leicht

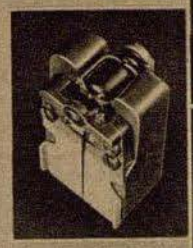
¡Solicite nuestra lista gratuita T. 621



M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G. WETZLAR



En los talleres de la casa Zeiss Ikon A. G. la máxima precisión es la ley que rige en las distintas fases de fabricación de todos los aparatos fotográficos. El Contax, el aparato de fotografías de formato pequeño, provisto de fotómetro y telémetro adosados, constituye el exponente primoroso de esta obra común llevada a cabo con el espíritu más consciente de responsabilidad. La precisión de Zeiss Ikon es la garantía de que sus aparatos fotográficos de gran rendimiento están siempre dispuestos a prestar los mejores servicios.



ZEISS IKON







Togal en todo el mundo

Togal

tableta

contra:

Reuma · artritis
neuralgias
constipados

Togal-Werk
München 8

Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN



Puede atribuirse a un defecto muy insignificante.

si su receptor deja de funcionar un día o bien apenas se oye. ¿Quizás se haya oxidado un contacto de las válvulas? Para contrarrestar esta dificultad hay un sistema muy sencillo: se sacará una válvula tras otra, se pulirán los contactos pequeños con papel de lija del más fino y se separarán algo, con cuidado, las puntas de las espigas de contacto.

Una vez terminado el conflicto actual, suministraremos de nuevo nuestros receptores.

OPTA RADIO

AKTIENGESELLSCHAFT • BERLIN-STEGLITZ

ANTES LÖWE RADIO AKTIENGESELLSCHAFT



Con el empleo moderado de

Pigmentan

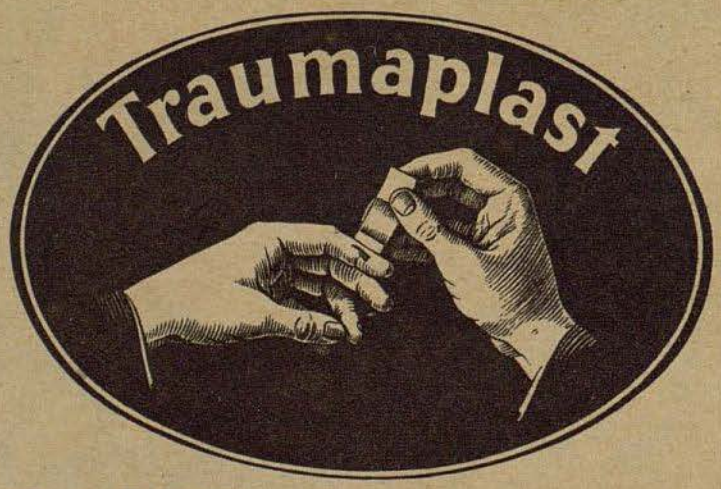
para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz,

se consigue también un brillante resultado si se aplica oportunamente con un buen masaje



para **reuma**
ciática
constipados
cansancio, fatiga y deporte

A todas las heridas leves hay que aplicar en seguida un emplasto porque entonces se curan por sí mismas. Pero, en el caso de mordiduras y de lesiones que se hayan ensuciado con tierra de jardín o estiércol, después de vendar provisionalmente la herida con emplasto Traumaplast, lo mejor es ir a casa del médico

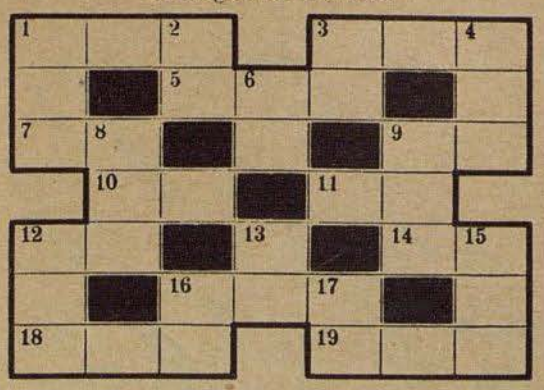


Carl Blank, Bonn a. Rh.

Fábrica de emplastos para vendajes

Pasatiempos

Crucigrama silábico



Horizontales: 1 Tubérculo, 3 Grado preparatorio para recibir órdenes menores, 5 Calzado, 7 Apunte, 9 Fruta, 10 Col, 11 Armadura, 12 Batracio, 14 Tejido, 16 Cuerda gruesa, 18 Observación, 19 Principiante.

Verticales: 1 El que representa o asiste a uno en una ceremonia, 2 Pieza de vajilla, 3 Imbécil, 4 Trampa, 6 Ave palmipeda, 8 Comercio de vinos y aguardientes al por menor, 9 Lío de la ropa de los marineros, 12 Calaña, 13 De alto precio, 15 Reptil, 16 Masculino, 17 Parte del cuerpo. I 401

Cinta silábica

a — a — ble — ca — do — mo — mo — nis — no — pa — ro — ro — rra — so — ta — te — to — za — za — zo



Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas.

Significado de las distintas palabras: 1—2 Espuerta, 3—4 Calzado, 5—6 Riqueza, 7—8 Indicio, sospecha, 9—10 Tipo de belleza afeminada, 11—12 Sueño pesado, 13—14 Tabla para jugar, 15—16 Grandeza de alma. Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de un conocido baile español. I 400

Cuadrado mágico

a a a a a a, g g, i i, m m, n n n n, ñ, o o o o, r r, t t

Distribuye las letras de arriba a los 25 cuadrados del dibujo de modo que resulten las mismas palabras en las filas verticales y horizontales.

1	2	3	4	5
2				
3				
4				
5				

La significación de las palabras: 1 Ciudad en Europa del sud-este, 2 Instrumento de música popular, 3 Organo del cuerpo humano, 4 Sin acento, 5 Nombre de pila francés. I 364

Charada

a — a — ab — al — am — bi — car — cen — cion — dad — en — es — gu — i — il — ja — ja — ma — ma — mal — mes — na — na — ni — rac — ran — ru — sa — ta — ta — te — te — te — tis — ton — tre — tro — u — u — u — va — ya

Con las 42 sílabas que anteceden deben formarse 15 palabras cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo y letras finales leídas de abajo arriba den un conocido refrán español.

Soluciones

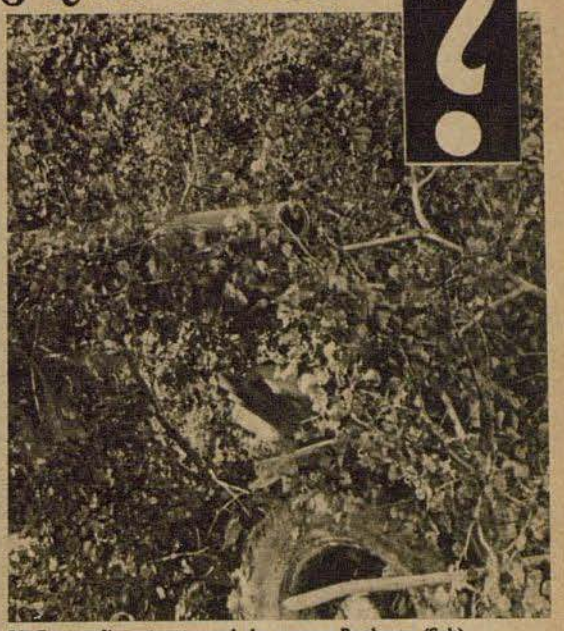
Crucigrama silábico: Horizontales: 1 Patata, 3 Tonsura, 5 Zapato, 7 Nota, 9 Pera, 10 Berza, 11 Cota, 12 Rana, 14 Tela, 16 Matorna, 18 Aseeho, 19 Novato. Verticales: 1 Padrino, 2 Taza, 3 Tonto, 4 Ratera, 6 Pato, 8 Taberna, 9 Petate, 12 Rale, 13 Caro, 15 Lagarto, 16 Macho, 17 Mano.

Cinta silábica: Pasodoble. — 1—2 Capazo, 3—4 Zapato, 5—6 Tesoro, 7—8 Asomo, 9—10 Adonis, 11—12 Modorra, 13—14 Tablero, 15—16 Nobleza.

Cuadrado mágico: 1 Agram, 2 Galia, 3 Hígado, 4 Atono, 5 Manon.

Charada: Aceituna una y si es buena una docena. — 1 Amatista, 2 Cartón, 3 Esmalte, 4 Irac, 5 Teatro, 6 Unidad, 7 Naranja, 8 Almacén, 9 Urutau, 10 Navaja, 11 Ambición, 12 Yate, 13 Sagú, 14 Ball, al revés: llab, 15 Entremés.

¿Qué es esto ?

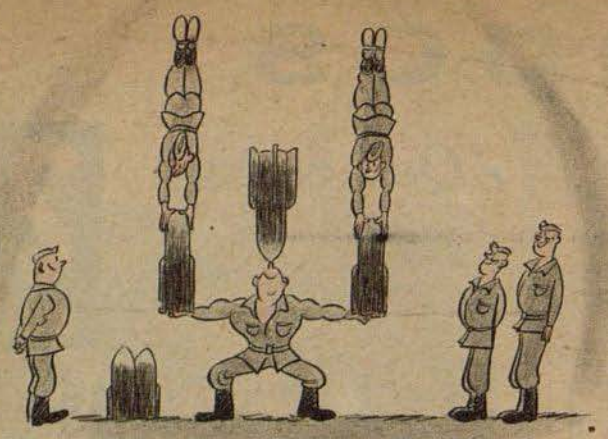


PK Fotografía corresponsal de guerra Boehmer (Sch)

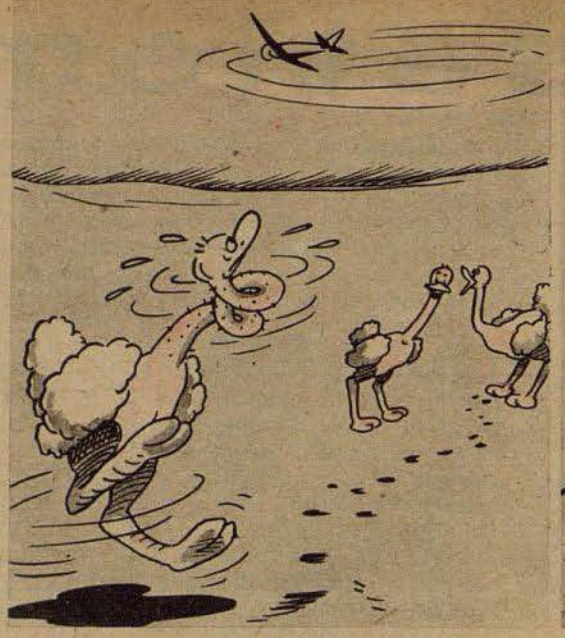
¡Esto es realmente un buen enmascaramiento! Un cañón antiaéreo pesado ha sido emplazado entre las malezas y se encuentra preparado para rechazar ataques enemigos

Significado de las distintas palabras: 1 Piedra preciosa, 2 Papel grueso, 3 Barniz vítreo, 4 País oriental, 5 Sala de espectáculos, 6 Término aritmético, 7 Fruta, 8 Depósito, 9 Nombre argentino de un ave nocturna, 10 Cuchillo, 11 Pasión por obtener algo, 12 Embarcación de recreo, 13 Fécula que se emplea para sopas, 14 Célebre isla oriental al revés, 15 Pieza de teatro. I 398

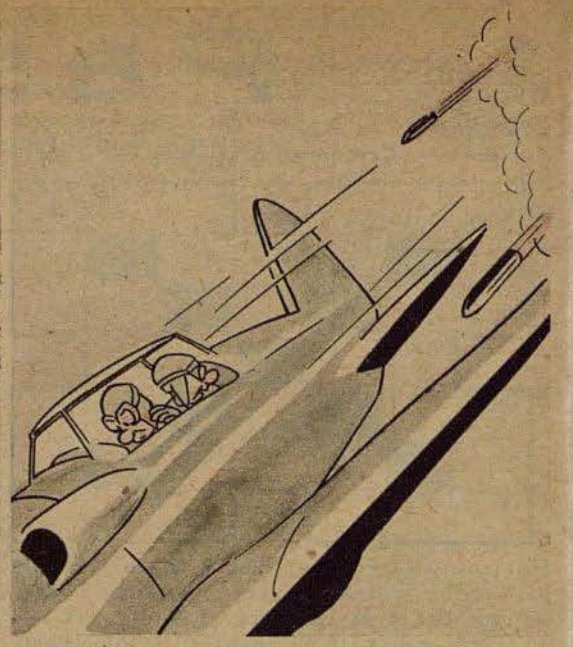




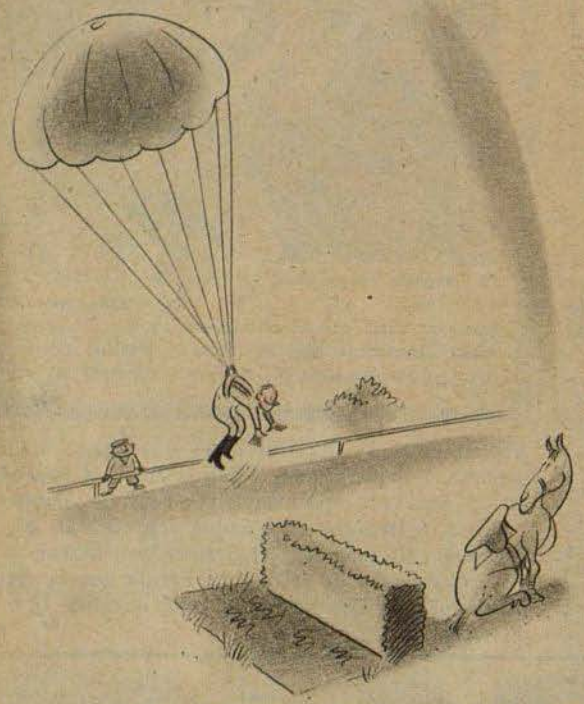
"¡Es un ejercicio fantástico, lástima que no le guste al Jefe!»



"¡Desde esta mañana le sigue continuamente con los ojos!"



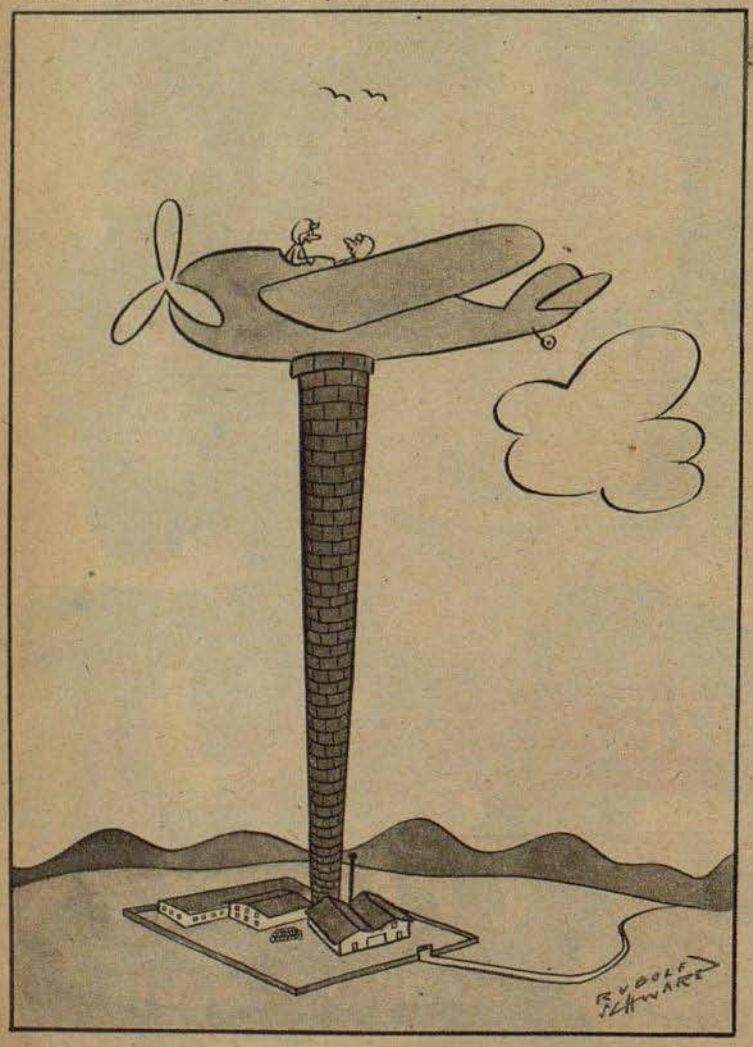
"¡A prisa hombre, da gas, que si no nos van a alcanzar!"



"¡Qué te crees tu eso caballito, el consabido truco de tirarle a uno al suelo no lo puedes emplear con los del Arma Aérea!"



"¡Es curioso, qué ruido más extraño hace hoy la gasolina!"



Para reír



Izquierda: "¿Seguirás afirmando aún que no puedo ejecutar un perfecto aterrizaje sobre el fuselaje?"

Derecha: "¡Caramba, esos tíos se han equivocado al enganchar la cuerda!"

Ilustraciones: Mauder (3), Jeannin-Ribettes (2 ,Martin(1) Schwarz (1)

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 4 / BERLIN, 23 DE FEBRERO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



En el frío intenso

Un soldado del grupo de comunicaciones de los paracaidistas, restableciendo la comunicación en una línea destruida. Una red de transmisiones que trabaja sin fallas cuenta entre las condiciones previas para que una tropa pueda actuar eficazmente. El invierno oriental, con sus masas de nieve y sus torres de hielo, hace aumentar el peligro para las líneas y presenta grandes exigencias a los soldados de la tropa de comunicaciones

PK Fotografía del corresponsal de guerra Haas

Bien equipados

Los soldados de la División Española de voluntarios, que con los camaradas alemanes libran las duras luchas de invierno en el Frente Oriental, sufren más que otros bajo los efectos del intenso frío, ya que están acostumbrados a un clima más cálido. Por este motivo se ha puesto especial cuidado en la composición de su equipo de invierno



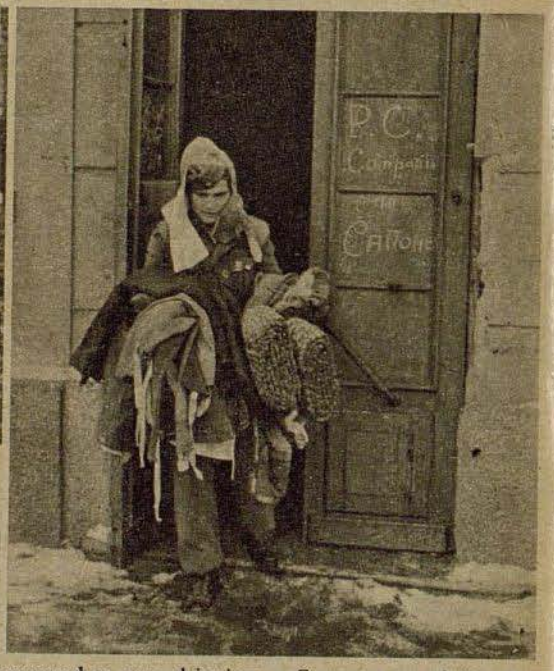
Izquierda: Un puesto de guardia, bien protegido contra el frío, montando guardia ante la "Villa Pepinos". Los gruesos chanclos de paja constituyen una excelente protección

PK Fotografías del corresponsal de guerra Nagel

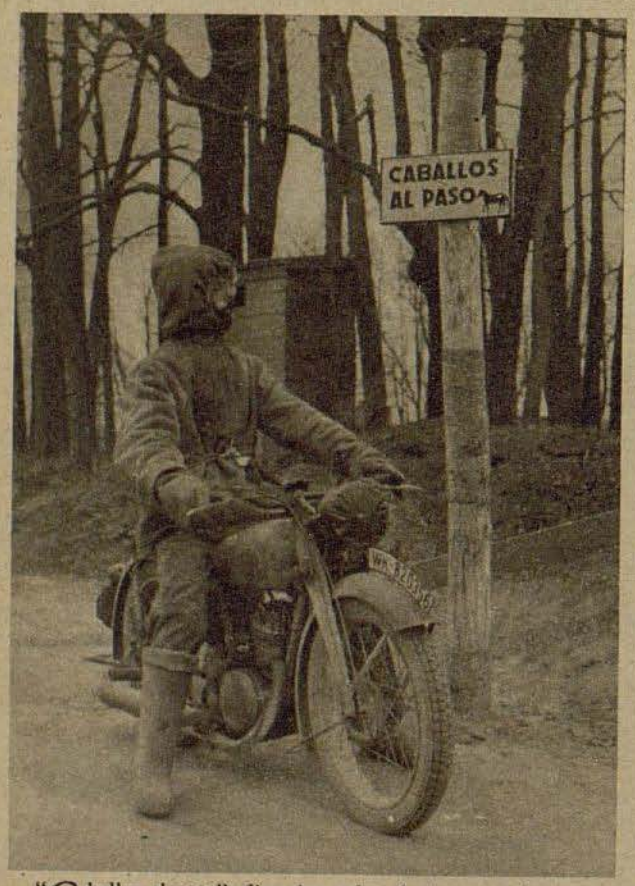


Derecha: ¡A formar, para marchar a las primeras líneas! Los abrigos forrados con añinos y las pañoletas de lana para la cabeza protegen a los soldados contra la tormenta y el frío

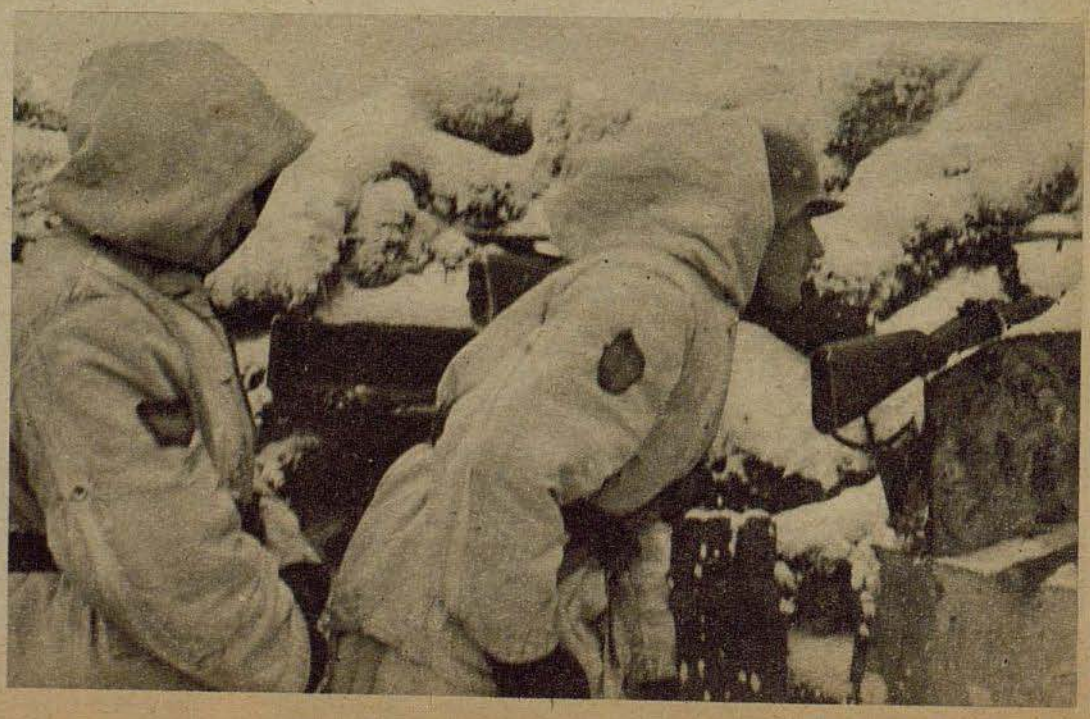




El joven voluntario español ha recibido su equipo completo para el invierno. Con estas prendas no sentirá frío. — Las altas botas de fieltro han demostrado ser una excelente protección en la guerra de invierno en el Este



"Caballos al paso", dice el cartel en la carretera de avance, pero esta indicación no es válida para el motociclista, que bien protegido de la cabeza a los pies, lleva el informe al próximo puesto de mando



Derecha: Observación del enemigo en la primera línea. Con su uniforme blanco de enmascaramiento, el soldado español no será reconocido tan fácilmente por el enemigo





La sección de esquiadores es una tropa muy móvil, que puede realizar rápidas y amplias acciones contra el enemigo. Para tener suficiente fuerza combativa en caso de ser sorprendida por tanques soviéticos, cuenta también con cañones antitanques, transportados sobre trineos tirados por caballos

Españoles en esquís

Con la División de Voluntarios en el sector norte del frente oriental



Igual que las tropas alemanas, también la División Española de voluntarios tiene una unidad de esquiadores. A pesar de que la mayor parte de los voluntarios no ha tenido, en su patria, ocasión de practicar el deporte de invierno, se ha acostumbrado rápidamente a este deporte



El mejor medio para proteger los dedos rígidos contra la congelación y para lograr que vuelvan a entrar en calor, es frotarlos con nieve

PK Fotografías del corresponsal de guerra Nagel (Atl)

Derecha: Una patrulla de la unidad de esquiadores se ha puesto en marcha para realizar una acción. Mientras se puede marchar por la carretera helada, se avanza mejor a pie. Pero cuando comienza la marcha por los campos cubiertos de nieve son utilizados los esquís

Trece horas de marcha con pies descalzos

Aventura en Túnez / Por el corresponsal de guerra Dr. Erhardt Eckert

PK El invierno en el norte del Africa es una cosa bastante rara; el sol brilla en un cielo completamente azul y libre de nubes, y por unos instantes se llega a creer que la temperatura es análoga a la del mes de mayo en Alemania, pero poco a poco se nota que la espalda y los hombros se enfrían, y con agrado se echa mano al abrigo de invierno. Esto ha sucedido en el momento adecuado, pues repentinamente ha desaparecido el sol y de unas nubes oscuras y amenazadoras cae una lluvia que lo inunda todo. En poco tiempo es posible que la punta de la nariz se ponga violeta de frío. En las largas noches es agradable envolverse bien en las mantas, y además es conveniente taparse con algunos otros objetos que ofrezcan protección. Y a la mañana siguiente, al despertar, se ve nuevamente el típico paisaje africano, en medio de un cielo azul el sol cuyos rayos penetran en todas partes.

Y en uno de estos días claros de invierno cayó el teniente O. del cielo, en medio de la zona montañosa de Túnez y de los degaullistas. Pero, comencemos por el principio:

Llamas dos veces más largas que el avión

Cierta mañana, el teniente O. se encontraba realizando una cacería callejera, con su escuadrilla, en la retaguardia enemiga. En vuelo rasante los aviones bimotores pasaban a poca distancia de las crestas de los montes y se introducían en los valles, quedando siempre sobre la carretera. Todo vehículo enemigo que aparecía era atacado con cañones y ametralladoras. Durante este vuelo llegaron también a una aldea, en cuya plaza se encontraban estacionados numerosos camiones. Aquí cayeron las bombas de fragmentación, convirtiendo a los vehículos en un montón informe de chatarra. Más adelante, la carretera sube hacia un paso. El teniente tenía la intención de pasar por encima de este paso, para volver a bajar al valle, cuando cerca de sus orejas pasaron silbando disparos de ametralladoras. A la derecha: nada! A la izquierda: detrás del motor salen pequeñas llamas. Los camaradas que siguen atrás, al ver esto, tienen la sensación de que se les erizan los cabellos, pues ven que del avión del teniente salen llamas que son dos veces más largas que el aparato. El teniente ha parado entretando el motor alcanzado, pero esta precaución no le ha servido de nada, pues el plano izquierdo sigue ardiendo. En vista de esto se decide a realizar un aterrizaje forzoso, nada menos que a 20 kilómetros de las líneas propias!

Este territorio tunecino cuenta entre lo más desagradable que se pueda imaginar, pues incluso los antiguos "africanos" que ya han pasado dos navidades en Libia, tienen que aprender muchas cosas nuevas. Aquí en Túnez se ve muy poco del desierto infinito de arena y piedras. Aquí hay montes, montículos, piedras y árboles, un constante subir y bajar.

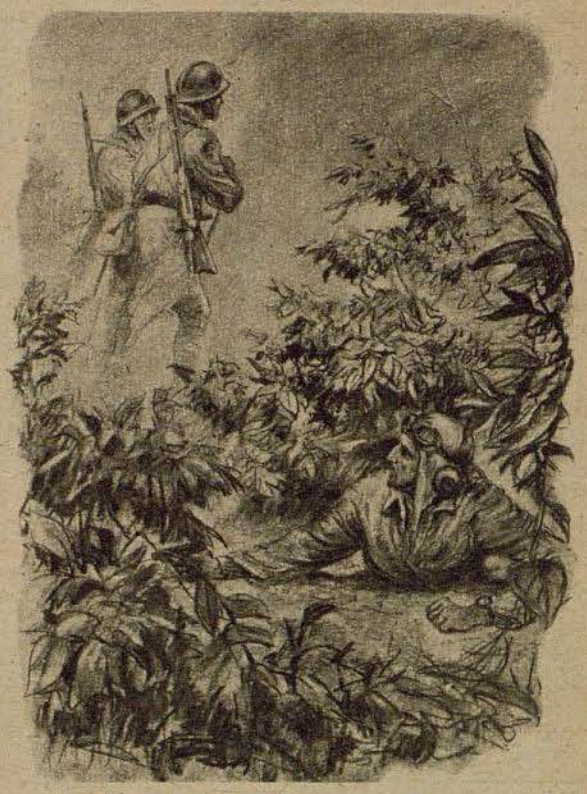
Y aquí, en este territorio que es de todo menos agradable, un aterrizaje forzoso! El avión ya no puede ser mantenido en el aire. De pronto, el teniente ve un lago. En el mapa, este lago no existe, pero lo princ ipal es que exista en la realidad. Pues bien, a bajar sobre la orilla, donde hay poca agua. La intención es buena, pero el avión pasa a gran velocidad por encima de la orilla, pierde velocidad y queda por fin detenido en medio del agua, donde ya hay más profundidad. Esto tiene una ventaja, porque las llamas se apagan rápidamente, pero la gran desventaja es que el aparato se hunde rápidamente. En vista de esto, el teniente se ve obligado a dar un salto en medio del lago tunecino y tomar un baño, a 20 kilómetros detrás del enemigo.

Un día interminable entre las malezas

Pocos momentos más tarde, el teniente comienza a nadar hacia la orilla, que se encuentra a 100 metros. De su aparato sólo se ve una "colita", el canto del timón. Pero para los recuerdos no queda tiempo, pues la situación es delicada. Son las 9 de la mañana, el cielo está azul, los señores enemigos están cerca y él personalmente está tomando un baño de agua fría. Lo principal es salir del agua y encontrar un escondite, pues seguramente el aterrizaje ha sido observado. En el último trecho de esta "prueba de natación" de 100 metros le estorban bastante las botas de piel, que en otras circunstancias son muy valiosas. Por eso comienza a nadar con la ayuda de un solo brazo, y con una mano abre el cierre cremallera de una bota y se la quita. Luego repite la prueba con la otra bota y ya puede nadar con más facilidad. Pocos momentos después ya puede pisar y comienza a caminar hacia la orilla; cinco, cuatro, tres pasos, y por fin ha llegado a tierra. En la mano derecha tiene la pistola; si llega a venir un enemigo, la libertad y la vida será defendida tenazmente. Pero por de pronto no aparece nadie, y el teniente se decide a subir, en calcetines, por la orilla un poco escarpada. Aproximadamente a 150 metros ve los primeros matorrales; las malezas ofrecen protección y seguridad, y esta seguridad es una garantía de vida.

Pero repentinamente aparece un francés entre el teniente y los matorrales. Un francés con un casco de acero color aceituna y una mula. El teniente es presa de una tensión máxima, y al ver que el francés mete una mano en un bolsillo lo quiere acribillar a balazos. ¿Será posible explicar, más tarde, todo lo sucedido? ¡Qué diablos, más tarde . . .! Pero no obstante, el teniente no dispara. Todo lo contrario; hace algo así como un gesto generoso con una mano y se mete en las malezas a su izquierda. El francés, junto a su mula, queda atónito. Por su parte, el aviador alemán camina en ziszás y se echa a tierra bajo una mata bastante grande. Pero al lado se encuentra otra mucho mejor, de dos metros de ancho, que puede ofrecer una excelente protección a un hombre. Así que, cambio de posición: a la otra mata. Y aquí, el piloto permanece muy tranquilo y callado.

Realmente, es una región muy intranquila la que ha elegido el teniente para esconderse. De vez en cuando pasan soldados franceses; no los ve, pero los oye hablar. Un francés pregunta: "¿Es un avión alemán o italiano?" Y otro responde: "El avión se ha hundido y el piloto estará muerto."



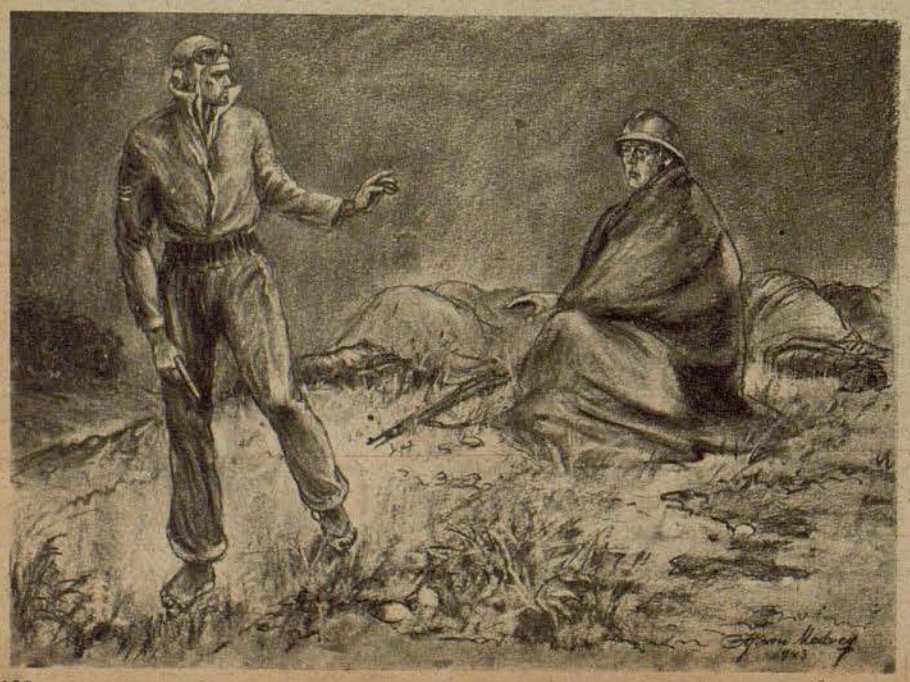
. . . el teniente se acuesta bajo una mata y permanece muy tranquilo y callado. Realmente, es una región muy intranquila, de vez en cuando pasan franceses . . .

Dibujos: H. v. Medvey

Felizmente esto no corresponde a la realidad, el teniente está vivo, pero siente un frío de mil demonios. Pues al saltar al agua para nadar los cien metros estaba completamente vestido: casco protector de cabeza, blusa de cuero, pantalón del trópico y botas de piel. Por cierto que las botas han quedado con los pescados, en el agua, pero las otras prendas estan completamente mojadas. Y es invierno, invierno africano, en Túnez. Por las matas no pasa un solo rayo de sol. Verdaderamente, se siente un frío enorme con prendas empapadas y bajo las malezas. El teniente tirita pero no se atreve a hacer un movimiento, pues está acostado sobre ramas secas que al quebrarse hacen un ruido bastante fuerte. Y cuando tiene que darse vuelta por la fuerza, para evitar que se le entumezca una parte del cuerpo, lo hace con movimientos de tortuga, tardando 10 minutos. Y a todo esto se suma el hambre. Hasta las 18.30 queda acostado bajo la mata, tiritando y hambriento. En esta situación muere el sentido del humor.

El "paseo" nocturno

A las seis y media de la noche ya reina una oscuridad respetable, ante todo si las estrellas desparecen tras enormes nubes, como en esta noche. Esto es muy agradable para el teniente. En cambio el frío, por momentos más intenso, es muy desagradable. Esto no lo aguanta nadié. Así que: a salir de la mata, y, según el plan elaborado de día, a marchar hacia el oeste! De las 9.30 hasta las 18.00 horas, el cerebro más cansado crea los planes más hermosos, si no puede descansar. El aviador alemán había hecho, in mente, el plan de marcha. La idea que dominaba todas sus acciones era: no dejar que me tomen prisionero, otra vez más! El 9 de mayo de 1940, los poilus habían derribado al entonces aviador de reconocimiento, a 150 kilómetros al sur de París, cogiéndolo prisionero. Ocho semanas estuvo apresado. Eso basta para una vida, así que el lema es: ¡llegar a las líneas propias! El "piloto a pie" pensaba: aterrizaje forzoso a 20 kilómetros detrás del enemigo y toda la región en estado de alerta, así que ¡a alejarse del frente, hacia el oeste, más adentro de la zona enemiga! Luego en



. . . y al subir la décima pendiente ve de pronto que delante suyo se encuentra sentado un hombre. Este se ha envuelto en una manta y a su lado se encuentran otros tres bultos, tres personas que también se han envuelto completamente en sus mantas. El sentado quiere echar mano a su fusil . . .

círculo hacia el norte, por encima de las alturas hacia la línea férrea y de allí al este, en dirección a Túnez. Este era el plan, y así se puso a marchar el caminante solitario. Es cierto que entretanto se han secado las medias, pero han cedido el frío a las plantas de los pies, que están blandas. Toda piedrita, toda ramita causa dolores. Y este territorio está sembrado de piedras. El teniente camina. Las medias se descomponen en diversas partes y se deshacen. El plan también, pues ante el ferrocarril encuentra a guardias degaullistas, cuyas mulas comienzan a relinchar al llegar a sus narices el olor ajeno.

No queda otro remedio que dar media vuelta y regresar por una pendiente al pequeño lago. Desde aquí, el teniente comienza a marchar hacia el noroeste, orientándose por las estrellas, que a las 21.30 brillan en el firmamento. Primero salta de una mata a la otra. ¡Vaya martirio saltar de un arbusto al otro, si se pisa continuamente sobre piedras con las plantas de los pies! Además, el terreno es quebrado, sube y baja, con pendientes bastante pronunciadas. Después de un rato, el piloto deja de saltar y camina normalmente. En la mano derecha lleva la pistola, por si acaso... No dejará que lo vuelvan a apresar. Pero con el tiempo el más precavido se deja de precauciones, ante todo si está tan cansado y fatigado como el teniente. Y al subir la décima pendiente ve de pronto que delante suyo, a 3 metros de distancia, se encuentra sentado un hombre.

Este hombre se ha envuelto en una manta, y a su lado se encuentran otros tres bultos, tres personas que también se han envuelto completamente en sus mantas. La primera idea: beduínos. Una familia. La segunda idea, más inteligente: degaullistas. Y esto es la realidad: el individuo sentado tiene cuatro estrellas en su uniforme. Ahora que mira hacia arriba sus cuatro estrellas brillan a la luz de la luna. El teniente grita al sentado: "¿Quién es?"

El interpelado quiere echar mano al fusil, que se encuentra en el suelo, a su lado, pero el aviador le grita: "¡No toque el fusil!"

Un poco asustado, el francés retira la mano y quiere despertar a sus compañeros, pero escucha una voz que le dice: "Dejádlos dormir."

El cerebro del teniente trabaja febrilmente. ¿Debo disparar? piensa, y en ese momento, el francés sentado ve la blusa del aviador y le pregunta: "¿Es usted teniente?" Y acto seguido, el francés dice unas palabras que el alemán no entiende, pero que le permiten deducir que el francés no es un blanco. Algún soldado de color, marroquí, pues su lenguaje tiene un acento raro.

Por segunda vez el teniente decide no hacer uso de su arma y para terminar la conversación dice: "¡Bueno, bueno!", y continúa caminando. El francés sentado le sigue con la vista, pero sin decir palabra. Y el teniente, al haber desaparecido en la oscuridad de la noche, comienza a correr para alejarse rápidamente.



. . . el teniente sigue marchando, los pies duelen fuertemente. Los montes parecen no terminar. Por fin, fija un límite para su marcha: solamente escarpará el monte que tiene por delante . . .

Una tienda de campaña llena de humo

Felizmente, el encuentro con los degaullistas había salido bien, pero los nervios del teniente ya no estaban como para soportar nuevas tensiones. Por este motivo decidió entrar en la próxima choza árabe. Pero cada vez que se acercaba a una vivienda de indígenas, los perros comenzaban a ladrar de tal manera, que le quitaban las ganas de disfrutar de la hospitalidad de los moradores. Así que el caminante solitario sigue marchando, llega a un riacho y decide seguir el curso del mismo hacia el este. El cansancio es cada vez mayor y nuevamente tiene que pasar por un terreno muy quebrado, caminando hacia arriba y hacia abajo. El frío entumece los miembros. Territorio raro, este Continente africano; en el hogar, en Alemania, sentado al lado de la estufa en los meses de invierno, había soñado de una tierra africana eternamente bañada por un sol brillante. Y ahora, estando en esa tierra africana soñada, siente un frío de mil diablos. Los montes parecen no terminar. Finalmente, el teniente fija un límite para su marcha: solamente escarpará el monte que tiene por delante, el último, y si detrás del mismo no se encuentra aun la llanura con la línea alemana de combate, entonces se esconderá en una mata y dormirá.

Y realmente, fué el último monte. Detrás del mismo estaba la llanura, y después de otros 45 minutos de marcha por tierra llana encontró a un grupo de la DCA alemana. En el momento de reconocer los cascos de acero alemanes acababa de marchar 13 horas. Trece horas de huída y marcha con los pies descalzos por un terreno lleno de piedras y ramas secas, subiendo y bajando continuamente en territorio enemigo. El teniente reconoce a los soldados alemanes de la artillería antiaérea, pero éstos ya no reconocen al oficial de aviación en la persona que se acerca tambaleante y descalza.

Poco después lo conducen a una pequeña tienda de campaña. El recién llegado se agacha y quiere entrar pero retira rápidamente la cabeza, pues adentro hay un humo infernal. Un poco sorprendido, grita: "¿Hay alguien allí adentro?" Y una voz del interior pregunta a su vez: "¿Quién está afuera?" Cuando el teniente ha dicho su nombre sale de la tienda llena de humo un alférez de la DCA, que pregunta: "¿Es usted el capitán de la escuadrilla? Por radiotelegrafía se nos anunció que ha sido derribado. ¡Ya lo esperábamos!"

Un apretón de manos, un trago prolongado de la cantimplora, un gran bocado de un panecillo y acto seguido el teniente queda profundamente dormido, tan dormido que casi no se le oye respirar.

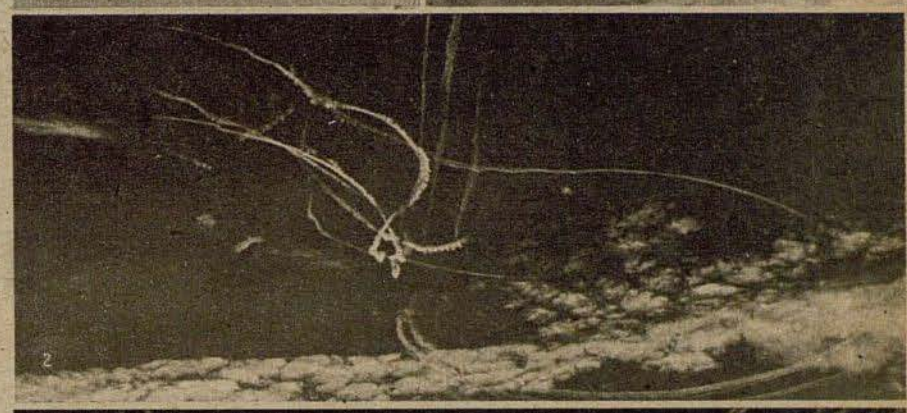
A la mañana siguiente, los soldados de la DCA lo conducen en coche hacia atrás, en dirección a Túnez. En el momento de ponerse en movimiento, pasan por sobre el vehículo tres aviones de batalla, que se dirigen al territorio enemigo. El teniente sonríe, y piensa: ¡hombres de mi escuadrilla!

A 7000 metros de altura

Bandas de condensación—testigos de una lucha aérea dramática

PK Informe ilustrado del corresponsal de guerra Kratzsch (Sch)









Protegidos por las innumerables nubecillas blancas, tres aviones de caza británicos llegaron hasta la costa francesa del canal, pero aquí fueron descubiertos por los aviones de caza alemanes, que desde gran altura se precipitan sobre el adversario. Comienza una lucha aérea dramática a la altura del cirro. 1. Las cinco bandas de condensación que corren de arriba hacia abajo, indican la dirección de los aparatos alemanes atacantes. Los tres ingleses tratan de esquivar el golpe, orientándose a la izquierda. La cola angosta de las bandas de condensación indica la dirección de vuelo. 2. Se inicia una persecución impresionante! Los tres británicos logran alejarse hacia la izquierda, pero las bandas de condensación delatan la dirección que llevan. Entretanto, otros cinco aparatos británicos han intervenido en la lucha y realizando una gran curva hacia la derecha llegan a la capa de nubecillas. Dos de los cazas alemanes los persiguen (arriba de las nubes). 3. Otros ocho aviones llegan de arriba a la derecha y vuelan en dirección de la nube más grande hacia la cual se dirigen también las bandas de condensación de dos aparatos ingleses y de los dos alemanes perseguidores. En una comparación con la foto anterior se ve que las nubes y las bandas de condensación pueden ser muy bien diferenciadas, mientras la lucha ya no puede ser observada desde tierra. Solamente se escucha el zumbar de los motores y el tacleteo de las armas de a bordo. 4. La lucha aérea ha terminado. Las bandas de condensación desaparecen lentamente, pero todavía pueden ser reconocidas. En el parte de guerra alemán del día siguiente se informaba: "Durante combates aéreos sobre el canal han sido derribados cuatro aviones de caza ingleses, un aparato alemán no regresó a su base . . ."

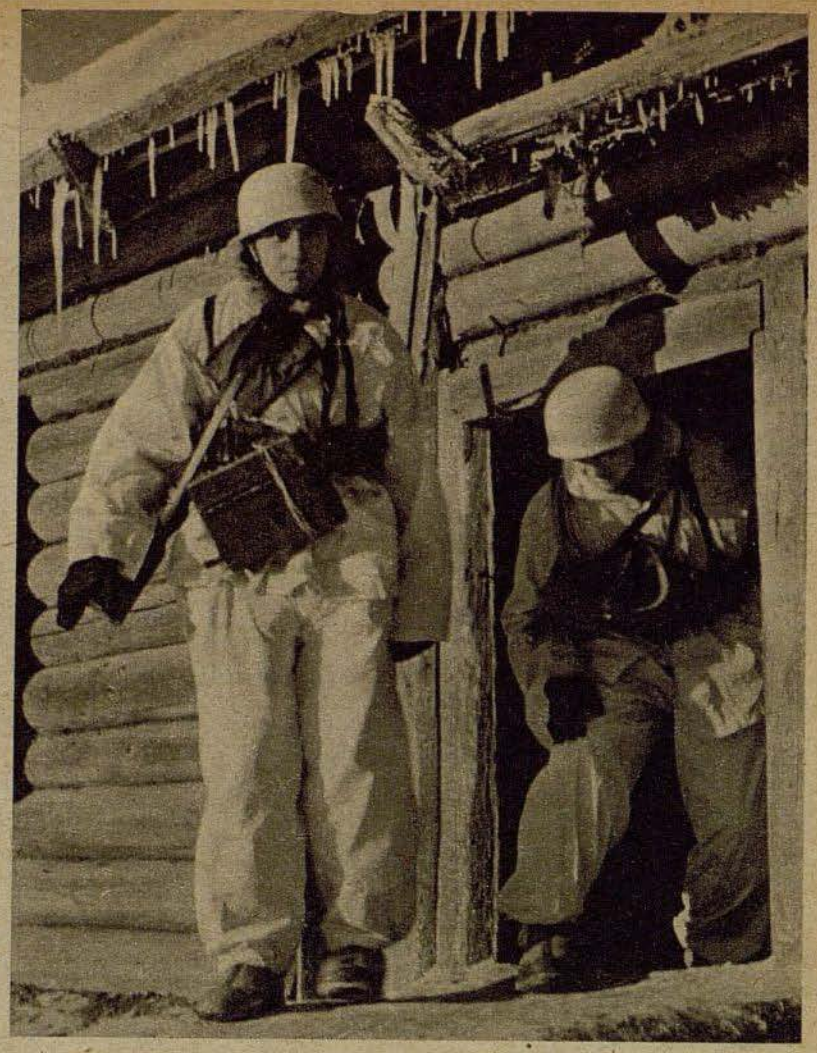
La cuadrilla revisora en acción

Un grupo de comunicaciones de los paracaidistas buscando defectos en la línea



Una línea está interrumpida, y el lugar averiado debe ser encontrado lo antes posible. Inmediatamente sale una cuadrilla revisora de los paracaidistas, que en el día de invier no, de intenso frío, inicia la marcha por el espacio infinito del paisaje ruso. Ya sea de noche, y reine riempo tormentoso, o de día, y la nieve cubra la tierra con una capa muy alta: para la cuadrilla revisora no hay obstáculo que valga, pues siempre debe prestar servicio

PK Fotografías del corresponsal de guerra Haas (Wb)





Izquierda: Después de horas de marcha penosa por el "desierto" de nieve, es encontrado el lugar averiado. "¡Allí está!" grita el jefe de la cuadrilla. Pocos minutos más tarde, el daño ha sido subsanado y con ayuda del teléfono de campaña (derecha) se prueba si la comunicación con el puesto de mando ha quedado restablecida



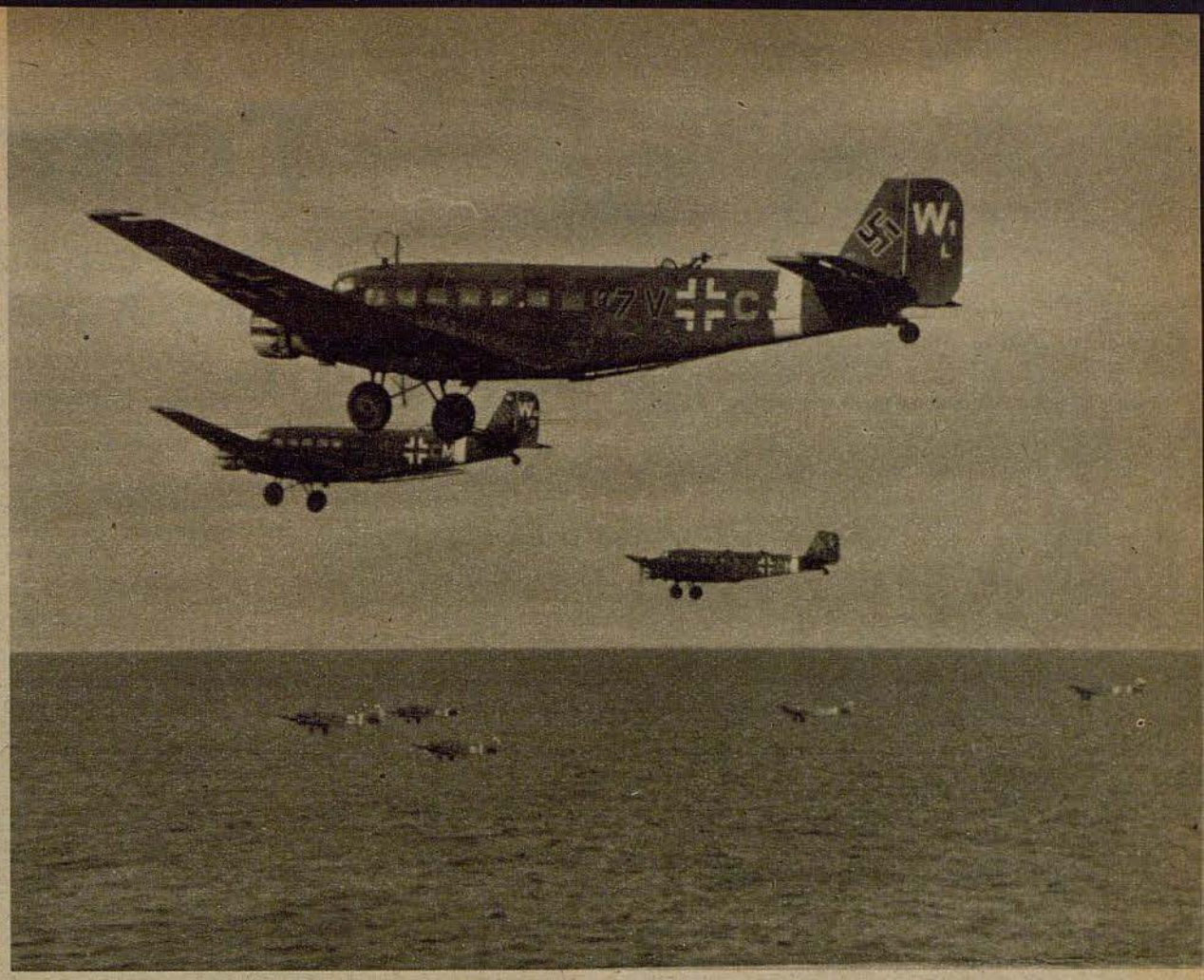
Abajo: El trabajo ha terminado y las herramientas son guardadas. Francamente, es un servicio muy duro el que prestan día tras día los hombres del servicio de comunicaciones, pero sin ellos no sería posible la conducción moderna de la guerra



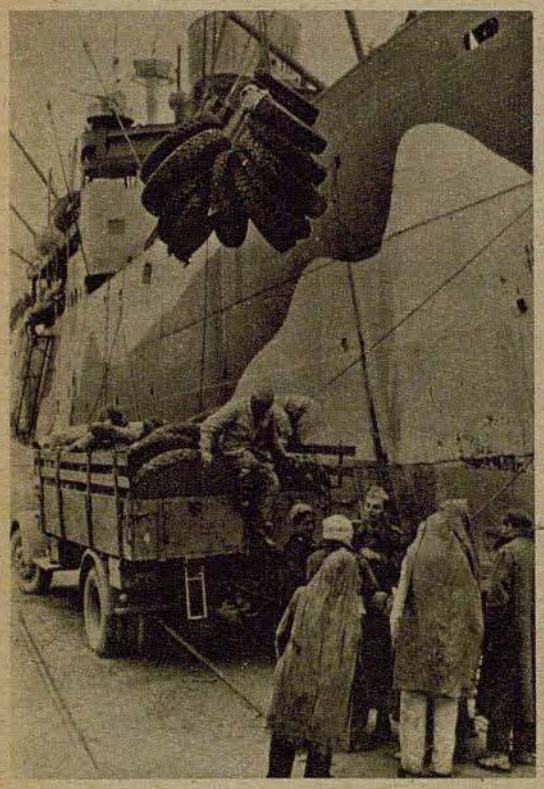
Reabastecimiento sin interrupción

Día tras día aumenta la fuerza combativa de las tropas alemanas en Túnez

PK Fotografías: Corresponsales de guerra Grosse (PBZ 2, Wb 1), Ellenbrock, Leo (Wb 2)



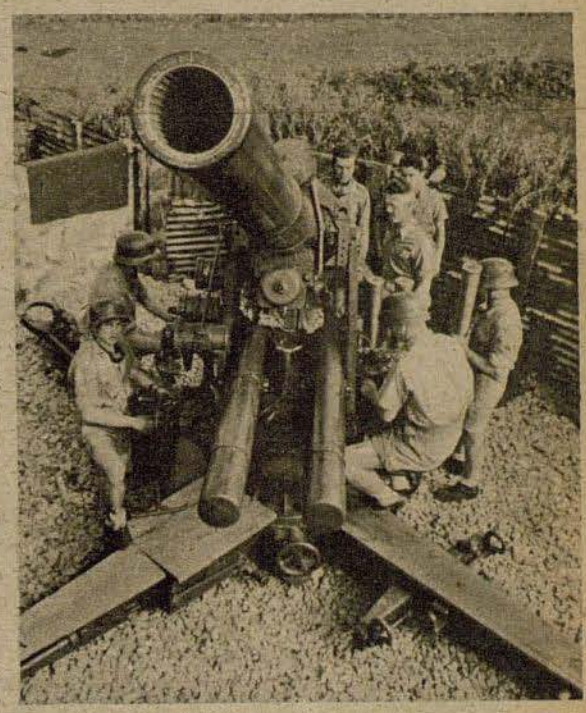
A muy poca altura sobre el nivel del mar, o sea del estrecho de Sicilia de 150 kilómetros de anchura, vuela la escuadra de transporte, con tropas frescas y material necesitado urgentemente, hacia la costa tunecina. De esta manera crece día tras día la fuerza de las tropas y la resistencia del frente germano-italiano en el Africa Septentrional



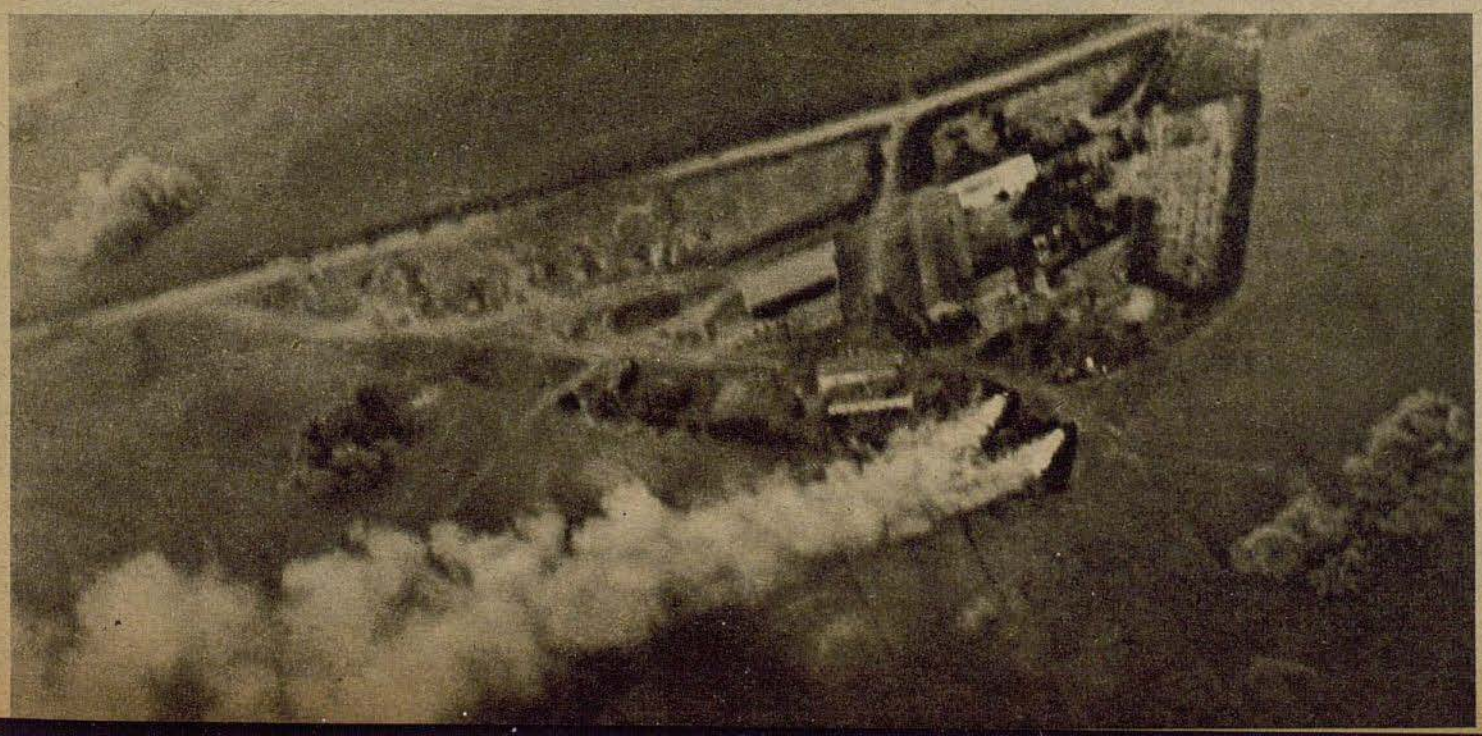
Nuevamente ha llegado un buque, cargado hasta la cubierta con material de guerra para nuestras tropas combatientes en Túnez, a un puerto tunecino. Aquí vemos los trabajos de descarga de neumáticos. Los obreros indígenas ayudan a descargar el buque con la mayor rapidez posible



Derecha: También los tres soldados ingleses han soñado con hacer un paseo a Túnez. Por cierto que, a la cabeza de su tropa, marchan hacia Túnez, pero de manera diferente que la deseada



Con aspecto amenazador se orienta el caño de una pieza pesada de la artillería antiaérea contra los aparatos enemigos. En un tiempo muy breve, todas las posiciones y todos los sectores importantes del frente de Túnez han sido provistos de una protección contra ataques aéreos

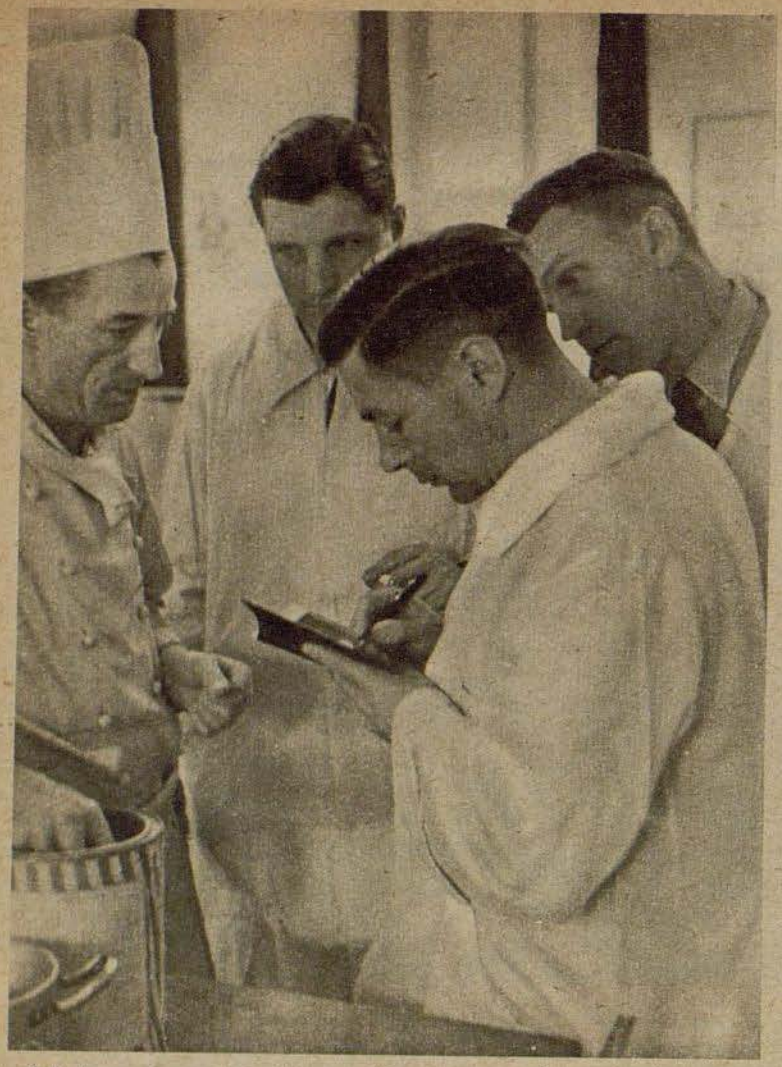


Izquierda: Aviones de bombardeo alemanes del tipo Ju 88 han atacado, en vuelo picado, la vanguardia blindada del ejército invasor anglo-americano. Dos carros blindados norteamericanos tratan de ponerse a salvo en la periferia de una colonia de indígenas. ¡Demasiado tarde! La serie de bombas ha caído en pleno blanco. Llamas vivas y columnas de humo certifican el éxito de los aviadores alemanes

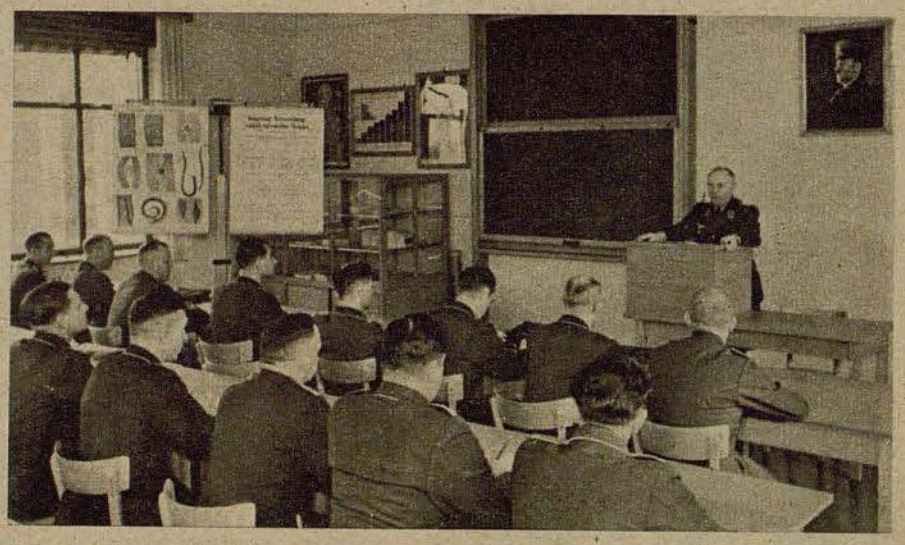
Tómese...

Una cocina de la Luftwaffe para enseñanza y experimentos

También el amor a la aviación pasa, al final de cuentas, por el estómago. Especialmente para las tripulaciones volantes, expuestas a grandes esfuerzos físicos, la alimentación adecuada es un factor de importancia. La cocina de enseñanza y experimentos de la Luftwaffe, basándose en las experiencias del frente, se dedica a elaborar las recetas más convenientes para los aviadores alemanes, según su actuación. Por ejemplo, en el curso de los últimos años fueron compuestas diferentes cuotas de alimentación para el despegue, para las tripulaciones volantes, para casos de amerizaje forzoso y casos de peligro en el desierto, cuotas que demostraron ser eficaces



"Así que, apunte, señor inspector: tómese para el despegue y para cada aviador 25 gramos de arroz o sémola, 25 gramos de mantequilla, 1 huevo, medio litro de leche y 200 gramos de pan blanco. ¡A usted seguramente le gustaría más una chuleta de cerdo, pero el estómago de todo aviador se rebelaría! ¿Sabe que con la cuota de alimentación de despegue se pueden componer 60 recetas? Abajo: He aquí la cuota de alimentación de despegue destinada a una persona. ¿A quién se le ocurre pensar que está compuesta a base de una pequeña ciencia?

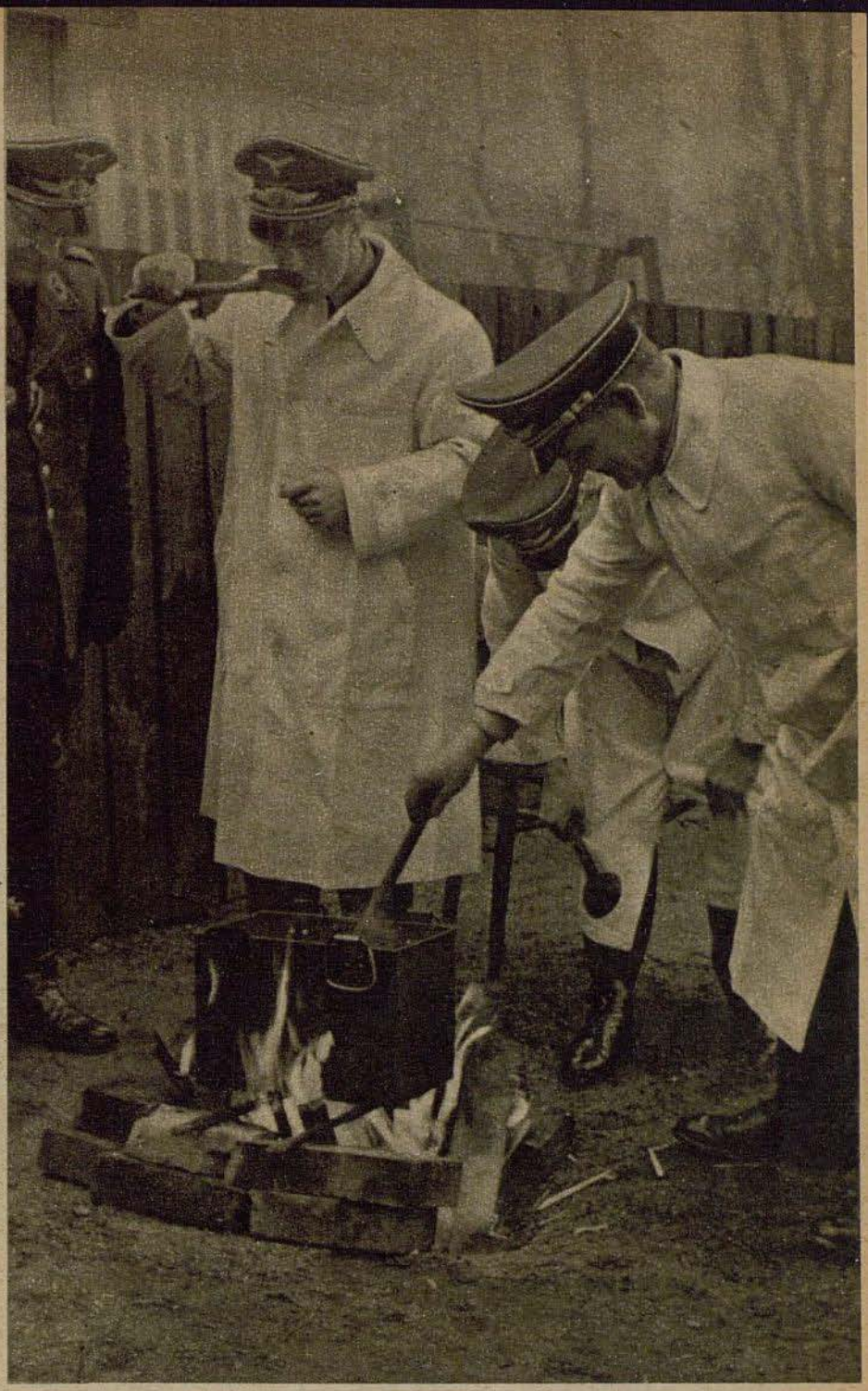


Una "clase" de la cocina de enseñanza. Durante el aprendizaje teórico se debe prestar mucha atención, si se desea elaborar, más tarde, recetas propias

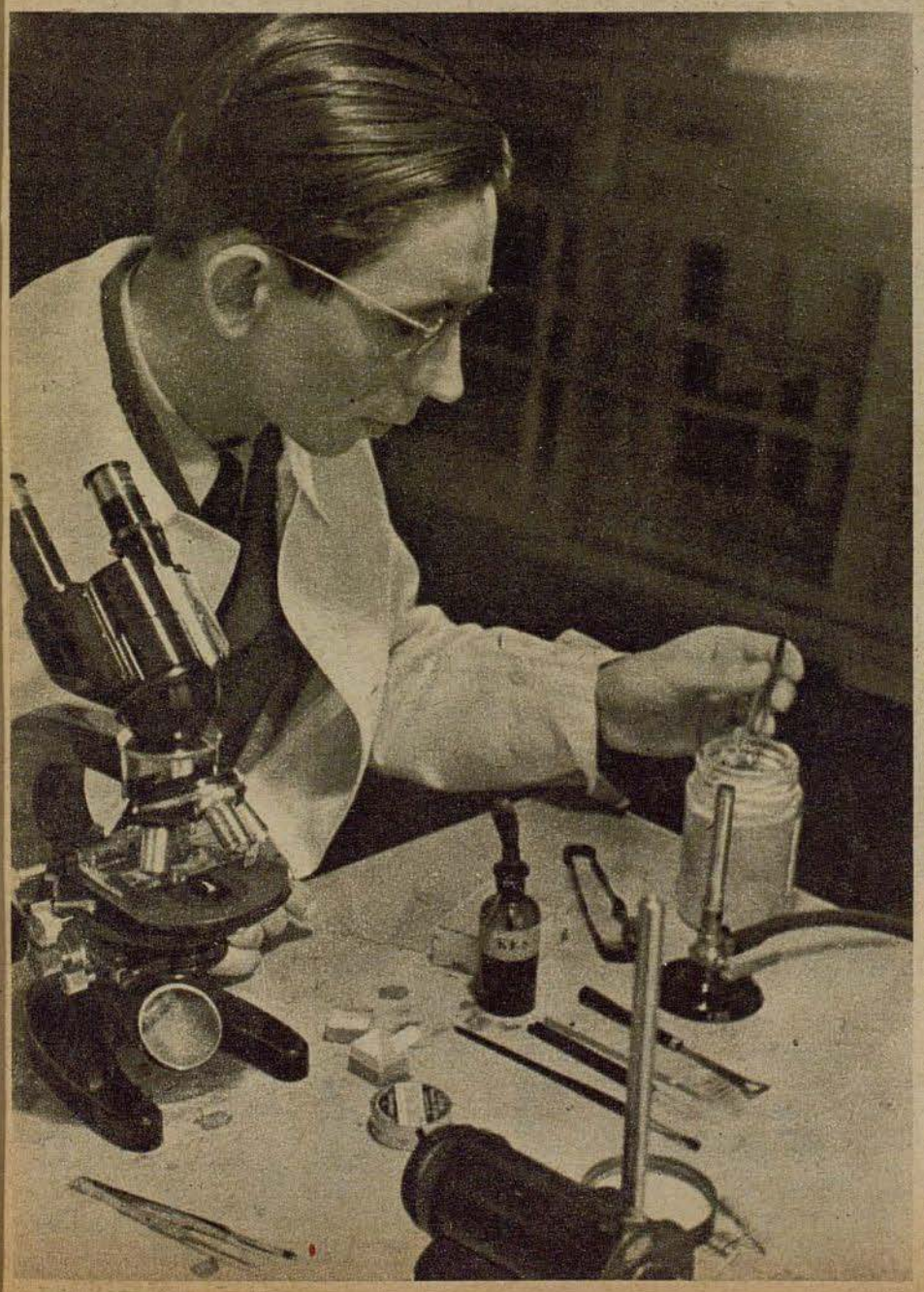




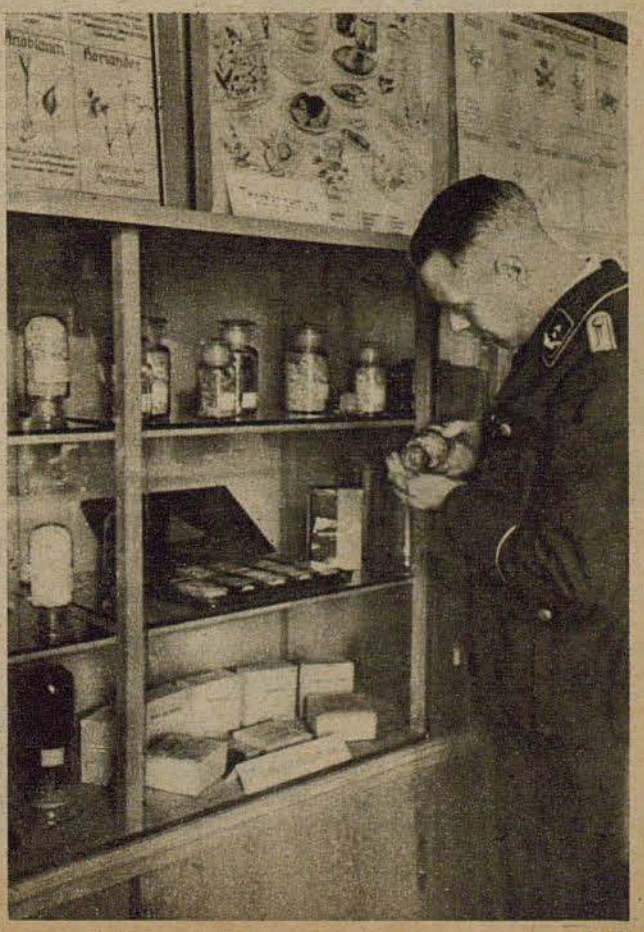
Todos los inspectores que toman parte del curso se encuentran personalmente con delantal y cuchara ante el hornillo, para probar las numerosas y múltiples recetas, elaboradas por la cocina experimental. Aquí son probados unos bizcochos



Derecha: No es difícil elaborar platos delicados en una cocina modelo. Pero afuera, en el frente, debe bastar una instalación primitiva. Por este motivo, los participantes del curso aprenden incluso a cocinar y a hacer pan con un fuego abierto



Izquierda: Alimentación para aviadores bajo el microscopio. El contenido de vitaminas y el valor nutritivo son comprobados constantemente en una oficina de investigaciones científicas



PK Informe ilustrado del corresponsal de guerra Vieth (PBZ)

Derecha: En el huerto propio de la cocina experimental son plantados diferentes condimentos, que luego son empleados según estudios científicos

La "zapatilla volante"

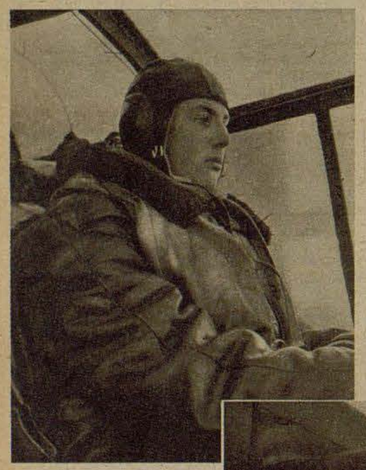
El BV 138 — magnífico avión de reconocimiento de gran antonomía de vuelo — sobre el Mar del Norte





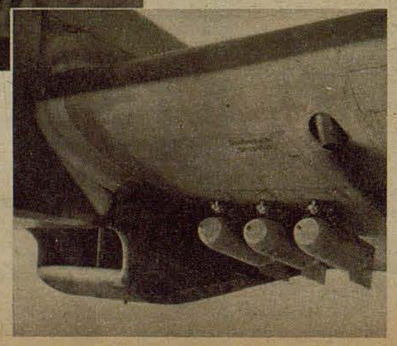
Al acelerar la velocidad sobre el mar, la quilla del BV 138 rompe las olas cada vez con más ímpetu





Día tras día prestan vigilancia en el Mar del Norte y en extensos vuelos de reconocimiento los hidros del tipo Blohm & Voss BV 138. Un hidro se prepara para despegar de su base. Un miembro del personal al cuidado de los aparatos, suelta el cable de amarre. El BV 138 está listo para el vuelo

Derecha: La construcción del BV 138 se ha proyectado bajo el punto de vista que sea muy espacioso. La espaciosidad redunda en provecho de la dotación que de por sí cumple con un servicio duro a causa de la extensión de los vuelos. El piloto, el telegrafista y el jefe de navegación tienen suficiente sitio



Las operaciones de los hidros de reconocimiento de gran autonomía de vuelo exigen grandes esfuerzos de la dotación. De diez a veinte horas y más, el piloto está sentado frente a los instrumentos de mando

Derecha: Las bombas parecen casi juguetes en comparación con las enormes dimensiones de las alas del BV 138

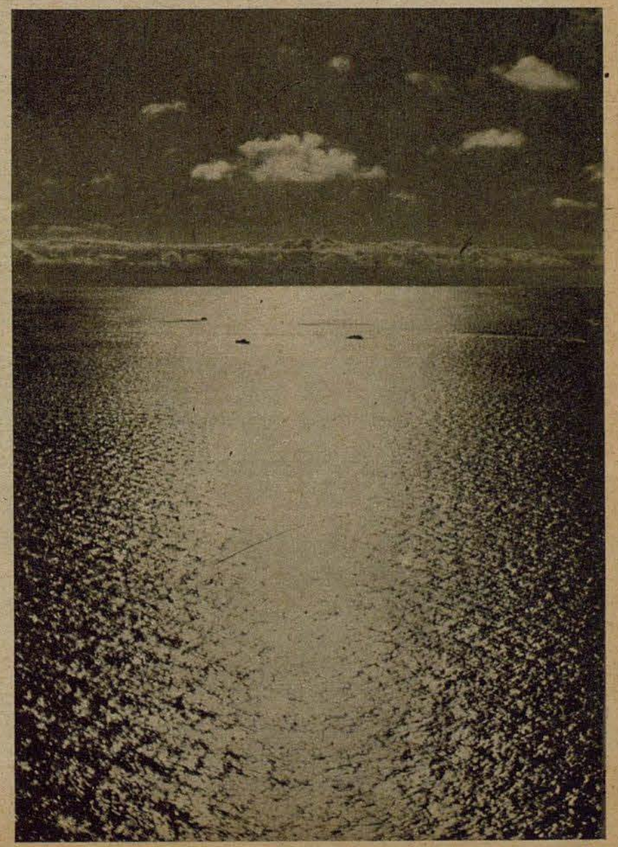


He aquí la "zapatilla volante", nombre humorístico dado por los aviadores alemanes a este hidro debido a la forma de su fuselaje. El aspecto del BV 138 infunde espanto a los convoyes enemigos, puesto que saben que poco más tarde aparecerán los aviones de bombardeo alemanes



El tirador de a bordo del puesto de ametralladora superior protege al hidro contra cualquier eventual ataque por la espalda. Durante todo el vuelo ha de observar atentamente el cielo para no ser sorprendido por un ataque desde la altura

PK Fotografías de los corresponsales de guerra Stachelscheidt (Sch 2), Schulze (Mauritius (6)



Derecha: Sobre la superficie del mar acariciada por los rayos solares, se destacan diminutas rayitas negras — a la vista un convoy enemigo. Esto recompensa para la dotación todos los esfuerzos de la búsqueda. Pronto llegarán los bombarderos alemanes, repletos de bombas de todos los calibres destinadas al enemigo

Debes proceder como si de ti y de tu actuación dependiera el destino de las cosas alemanas, y como si la responsabilidad fuera tuya

ALBERT MATTHÄI



Comandante GUENZEL

En agradecimiento y elogio de su heroica actuación en la lucha por el porvenir del pueblo alemán, el Führer concedió al comandante Reinhard Guenzel, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, como 184 soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas la

HOJA DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

Cómo merecieron la Cruz de Caballero



Teniente coronel TYROLLER



Teniente coronel en el Estado Mayor CHRIST



Capitán BREU



Capitán RIEDESEL barón de Eisenbach



Teniente MAIER



Teniente HEINDORFF



Teniente MEYER



Sargento primero FÜLLGRABE



Sargento primero MÜLLER



Sargento BARTELS



Teniente SEHRINGER después de su 200 vuelo contra el enemigo

El teniente coronel Tyroller, comandante de una sección de artillería antiaérea ligera, defendió durante días enteros una base especialmente importante contra tenaces ataques de un enemigo superior en fuerzas. — El teniente coronel en el Estado Mayor Christ, jefe del Estado Mayor de un cuerpo de aviación, contrajo singulares méritos durante las duras luchas defensivas del Frente Oriental en el invierno 1941/42, en la lucha por Sebastópol y en la batalla del lago Ladoga, en calidad de jefe de una flota aérea. — El capitán Breu, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, descubrió durante un vuelo de reconocimiento en el espacio de Kirov un intento de irrupción del enemigo, ocasión en que logró destruir a 26 tanques soviéticos. — El capitán Riedesel barón deEisenbach, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, puso a prueba su capacidad durante sus osados ataques contra importantes empresas industriales y aeródromos. — El teniente Heinrich Meyer, observador en una escuadra de bombardeo, hundió a dos buques mercantes, destruyó 39 aviones y más de 100 vehículos a motor y carros de combate, y en osados vuelos bajos puso fuera de combate a varias posiciones de artillería. — El teniente Heindorff, piloto y observador en un grupo de reconocimiento, empleado siempre en los centros de gravedad de los vuelos de reconocimiento por la exactitud de sus fotografías, no pudo ser estorbado en el cumplimiento de sus tareas ni por la DCA ni por los cazas enemigos. — El teniente Kurt Maier, observador y comandante en una escuadra de bombardeo, destruyó valioso material de guerra del enemigo durante sus ataques contra posiciones de artillería, objetivos ferroviarios y navales. — El teniente Sehringer, piloto en una escuadrilla de aviones de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, obtuvo en más de 170 vuelos valioso material fotográfico y datos, a pesar de la fuerte defensa de la DCA y de los cazas enemigos. — El sargento primero Füllgrabe, piloto en una escuadra de caza, obtuvo en muchas luchas aéreas en el Frente Oriental 52 triunfos aéreos. — El sargento primero Karl Müller, piloto en una escuadra de bombardeo, ha realizado 250 vuelos contra el enemigo y colaboró en gran parte en los éxitos de su escuadra. — El sargento Bartels, piloto en una escuadra de caza, derribó en el frente del Mar Glacial a 45 aviones enemigos y se destacó en osados vuelos bajos

PK Fotografías Lengwennings, Schubert, Sperling, Wennisch (Sch 4), Moehring (Ad 1), Wundshammer (HH), Scherl-OKW (2), Privadas (4)

LA TRAGEDIA CHINA

Fin de las concesiones y comienzo del trabajo constructivo / Por Robert Bauer

Alguna vez, en lo futuro, se reconocerá que una de las características de esta Guerra Mundial ha sido, que dió otras formas a la faz política de la tierra, mientras los acontecimientos bélicos estaban aun en pleno desarrollo. En el Asia Oriental, Japón ha puesto fin a una situación política que degradaba a un gran pueblo. El gobierno de Tokio desistió, en lo que respecta a la zona administrada por Nan-quín, de todas las concesiones y derechos extraterritoriales creados en una época en que la China fué presa de las grandes potencias. Los gobiernos de Londres y Washington siguieron al ejemplo japonés, tomando así una decisión que hace un año hubieran calificado de ridícula.

Por cierto que hoy en día, la situación en el Asia Oriental es otra que entonces. En doce meses, la espada nipona ha introducido un cambio tan fundamental en el Asia Oriental, que le acción de ingleses y norteamericanos no es más que un gesto sin valor, pues desistieron de derechos que ya no poseían. A raíz de la decisión japonesa, se ha puesto fin, en la China, a un desarrollo iniciado en 1921 por un acuerdo chino-alemán. Pero los ingleses fueron los que crearon el sistema de las concesiones, rebajando al Imperio del Centro a la situación de un Estado semicolonial. Los británicos son los culpables de la tragedia china, y durante un siglo entero han abusado de este país, utilizándolo como campo para su imperialismo económico.

Inglaterra golpea en las puertas de China

Era en junio de 1840. De Singapur, fortaleza británica en una de las entradas del Océano Indico, zarparon 16 buques de guerra y 4 mercantes armados, rumbo al noreste. Esta flota inglesa estaba acompañada de 40 buques de transporte. Las unidades de guerra estaban dotadas de un total de 540 cañones, y los buques de transporte conducían a 4000 soldados anglo-hindús. Esta era la tropa que debía imponer la voluntad de Inglaterra a 300 millones de chinos. La flota británica ancló frente a la ciudad de Cantón, en China meridional, el cuerpo expedicionario ocupó las islas Tschuson y los buques de guerra bloqueaban la costa. Inglaterra golpeaba en la puerta de la China, haciendo uso de la fuerza, como acostumbraba a proceder cuando se trataba de sus ventajas. Un edicto imperial del año 1757 había cerrado todos los puertos del Imperio Chino para el comercio extranjero, porque los chinos no habían hecho experiencias agradables con los navegantes y comerciantes que llegaban de occidente. Sólo Cantón debía permanecer abierto al comercio, pero los ingleses habían llevado las cosas a tal extremo, que el gobierno chino se vió obligado a adoptar también aquí medidas especiales contra el comercio de los extranjeros. Con la llegada de los buques de guerra ingleses a Cantón se inició la tragedia china que no tiene precedente en la historia.

Un pueblo es envenenado

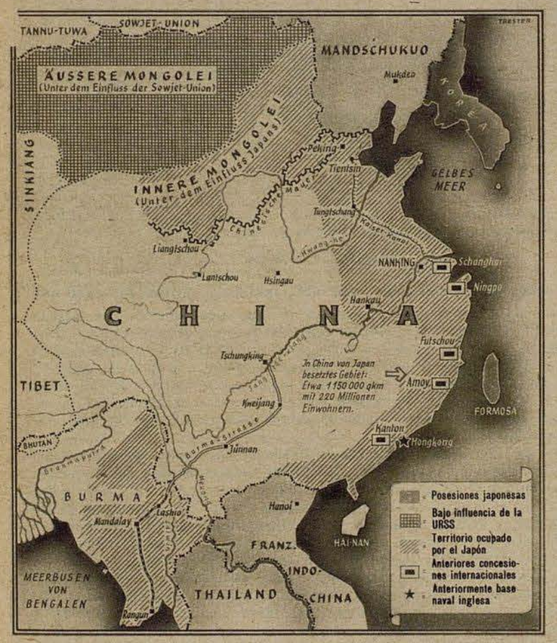
Si se hace un corte en las cápsulas de la semilla de la amapola madura, segregan un jugo que se seca rápidamente al aire libre. De esta manera sencilla se gana el opio, que en manos del médico es un remedio. Pero este veneno arruina el espíritu y el cuerpo del hombre, si es tomado como placer. El humo del opio, aspirado por una pipa hasta los pulmones, adormece al fumador y lo lleva a un mundo de sueños casi siempre dominados por la erótica. Pero al despertar, el fumador sufre bajo graves depresiones espirituales. No obstante, el veneno adormecedor lo vuelve a atraer siempre de nuevo. Las ansias de fumar opio rompen todo escrúpulo de índole moral, y finalmente el veneno mismo destruye el cuerpo hasta su completo descaecimiento. Este vicio ha sido llevado a los chinos por medio de los navegantes y comerciantes europeos, dominados por las ansias de lucro. La compañía inglesa de India Oriental convirtió finalmente el comercio del opio en un gran negocio y con ello en un verdadero peligro para la fuerza étnica del Imperio Chino. Los ingleses producían el opio en la India, lo embarcaban y lo vendían en China. Cuando los monarcas chinos decidieron prohibir el comercio de este veneno y castigar severamente a todos los que disfrutaran de él, los británicos lo llevaron ilícitamente a la China. En realidad, los ingleses convirtieron al opio en el producto principal de su intercambio de mercancías con los chinos.



En los días en que los mercenarios del capitalismo norteamericano comenzaban a sentirse incómodos en tierra china: soldados americanos defendiendo la embajada yanqui en Pekín

Europa solicitaba los productos asiáticos. Los europeos querían beber té y deseaban seda. Con estas mercancías se podían obtener en Europa pingües ganancias. Pero los chinos, aislados del mundo y sobrios en sus deseos económicos, no sentían interés por los productos europeos. Bajo estas circunstancias, ¿con qué debían ser pagados los productos tan ansiados en Europa? Los chinos aceptaban oro y plata, metales preciosos y opio. ¡Así que se les dió opio!

En la India podía ser producido en grandes cantidades y era barato, además podía ser transportado fácilmente y su precio era elevado. Los ingleses enviaban anualmente alrededor de 30.000 cajones de opio a la China. Esto fué posible hasta 1839, pero entonces intervino enérgicamente el alto comisario del emperador, Lin tse-hsue, para dominar la "peste" del opio. Decididamente confiscó 20.000 cajones de este estupefaciente y los hizo quemar. Por este motivo ancló la flota inglesa en Cantón en 1840, para hacer valer la "libertad de comercio", objetivo del imperialismo económico liberal. Pero esto significaba que las fuerzas armadas británicas debían abrir al comercio del opio las ciudades y aldeas de la China. Y así lo hicieron.



El "paseo militar"

Más tarde, numerosos políticos ingleses se pronunciaron contra las consecuencias atroces del "paseo militar" al Imperio del Centro. Pero al llegar al poder, ninguno de los críticos de la guerra del opio trató de poner fin a la injusticia que Inglaterra cometía con la China. El Reverendo Wells Williams, un sacerdote, opinaba que todo lo sucedido habría sido evitado, si los chinos no hubieran preferido ser "esclavos de una superstición baja, rechazando la instrucción general y todo lo que la bondad y la filantropía cristiana quería compartir con ellos". Pero los chinos eran tan "supersticiosos" de creer que el opio era una expresión horrible de la bondad cristiana y del amor de los ingleses por la humanidad, y así permanecieron fieles a sus propios dioses y a su propia cultura, la más antigua y una de las más desarrolladas.

China trató de defenderse frente a las exigencias de los extraños. Pero los chinos debieron reconocer que no se podían oponer al cuerpo expedicionario británico, relativamente pequeño. Hasta entonces, sólo habían tenido la necesidad de luchar contra enemigos que llegaban del interior de la estepa asiática. Pero de pronto, el enemigo se acercaba desde el Océano. A los medios de combate marítimos y a las mejores armas de los ingleses no tenían nada que oponer.

Los ingleses ocuparon la isla de Hongkong, dominando así la ruta de acceso a Cantón. Primero exhortaron a los chinos a abrir el puerto, pero al negarse éstos, los británicos ocuparon algunas fortalezas portuarias y penetraron en la ciudad. En 1842 quebraron definitivamente la resistencia china. A continuación llevaron la guerra hacia al norte, avanzaron al valle del Yangtse, ocuparon Shanghai, cerraron la ruta de tráfico más importante del interior de la China, o sea el Canal Imperial que comunica al río Yang-tse-kiang con Pekín y lograron, mediante el tratado de Nan-quín que el gobierno cediera Hongkong a Inglaterra y que, además de otras concesiones, abriera al lado de Cantón y Shanghai otros tres puertos al comercio inglés.

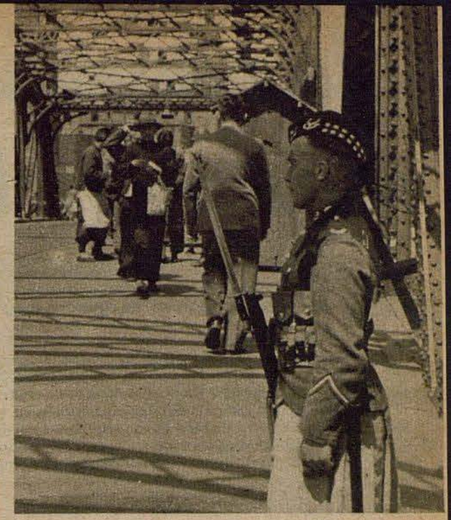
Y más tarde, los británicos volvieron a lanzarse sobre la China, esta vez en unión con Francia, Rusia y los Estados Unidos de Norte América. Al ser asesinado un misionero francés y al detener los chinos a la tripulación de un buque que navegaba con derecho dudoso bajo pabellón británico, existía el motivo de guerra para las grandes potencias. Y cuando los chinos llegaron a envenenar el pan de Hongkong con arsénico, para librarse de los ajenos, los ingleses contaban incluso con una justificación moral para su expedición de botín. En 1857, los ingleses ocuparon una vez más a Cantón. Los franceses, rusos y norteamericanos se adhirieron a la acción, porque no querían resultar perjudicados en el reparto del gran mercado que ofrecía la China para productos industriales. Tres años más tarde, los aliados ocuparon Tientsin, avanzaron hacia Pekín y ocuparon también esta ciudad. Las tropas británicas destruyeron el palacio imperial, una de las obras de arte más hermosas de la arquitectura china.

Un mundo se derrumbó

Inglaterra había vencido. Mientras se desmoronaba el antiguo orden chino, el país se estremecía bajo los levantamientos y los fumaderos de opio se convertían en una peste característica para la nación que consumía la fuerza étnica del imperio, el comercio inglés sacaba enormes ganancias del Estado en agonía. Con un esfuerzo reducido, los británicos habían abierto para su comercio las puertas de un país que durante siglos se había bastado a sí mismo, que no ofrecía nada al extraño pero que tampoco pedía nada de él. Una conciencia nacional fuertemente desarrollada, justificada por acciones, pero un poco exagerada, hacía que los chinos consideraran a todo extranjero de "bárbaro", con el que sólo trataban cuando llegaba como vasallo, para rendir sus tributos. Los regalos comunes de los europeos a los monarcas chinos nunca fueron considerados de otra manera. Fueron sometidos por los mogoles y manchúes, y en su larga historia



Derecha: Shanghai, la metrópoli comercial del Oriente. Los rascacielos y grandes empresas comerciales determinaban el aspecto americano de los barrios comerciales de las concesiones internacionales. Ante la célebre avenida costera anclaban, en el Whangpoo, los buques de guerra de las potencias extranjeras



Un guardia británico en Garden Bridge, el límite de la concesión internacional de Shanghai. Aquí terminaba la autoridad nacional de China

Fotografías Servicio fotográfico Tschira (2), Scherl (1)
Dibujo cartográfico Trester

debieron aceptar el dominio de gobernantes extranjeros, pero su particularidad nacional no resultó afectada por ello. Aun cuando a veces los chinos eran inferiores a los enemigos que los asediaban, al final vencían a los nuevos jerarcas por la fuerza de su cultura más antigua. Mientras se hundían y surgían pueblos, el pueblo chino superó los milenios. Siempre triunfó sobre los peligros que amenazaban su existencia nacional.

Frente a los extranjeros poderosos, que sometieron al enorme imperio en dos breves campañas porque poseían las mejores armas, debía fracasar la fuerza de asimilación de la cultura china. Ellos eran de otra raza y no quedaban en el país. Se crearon comunidades propias con administración autónoma y derecho propio. Dondequiera que uno de los intrusos violara la ley en este gigantesco imperio, no necesitaba responder ante jueces chinos; era extraterritorial y debía ser sentenciado según el derecho propio que había sido escrito en un país ajeno y que era puesto en práctica por sus agentes consulares. A los chinos se les derrumbó el mundo de su orden tradicional. Además, los derechos de extraterritorialidad impedían que los extranjeros pagaran impuestos análogos a los que pagaba el pueblo chino. En las concesiones internacionales, los chinos quedaban excluídos de las corporaciones públicas, a pesar de que tributaban la mayor parte de los impuestos. Las colonias extranjeras se extendían, cual si fueran ventosas, a lo largo de la costa del Imperio Chino. En estas colonias se reunía la riqueza de una oligarquía financiera y comercial internacional, que en el curso de un siglo convirtió a la China en la ruina de un estado.

Según las proclamaciones del Japón, que en su calidad de potencia del orden en el Asia Oriental trata también en la China de eliminar las influencias extranjeras, comenzará en el amplio espacio chino una nueva época de trabajo constructivo. Anulando las concesiones y los derechos extraterritoriales humillantes, los nipones superaron un estado que llevó la miseria y el derrumbe a la China.

La actuación del bombardero Willy

Acciones de los bombarderos ligeros

Por el corresponsal de guerra Eugen Press

PK "Impertérrito como un titán", dicen los camaradas cuando hablan del capitán H., que con su bombardero ligero arroja bombas desde los primeros días de la guerra. Este capitán siempre se da maña para desarrollar nuevos métodos de ataque y para cumplir así, a satisfacción, los encargos que recibe. Su eficaz actuación y su manera de ser, típica del Palatinado, lo habían hecho rápidamente popular en toda la costa del Canal. Y bien pronto se le dió un nombre que se convirtió en un concepto fijo para los bombarderos ligeros: "Bombardero Willy!"

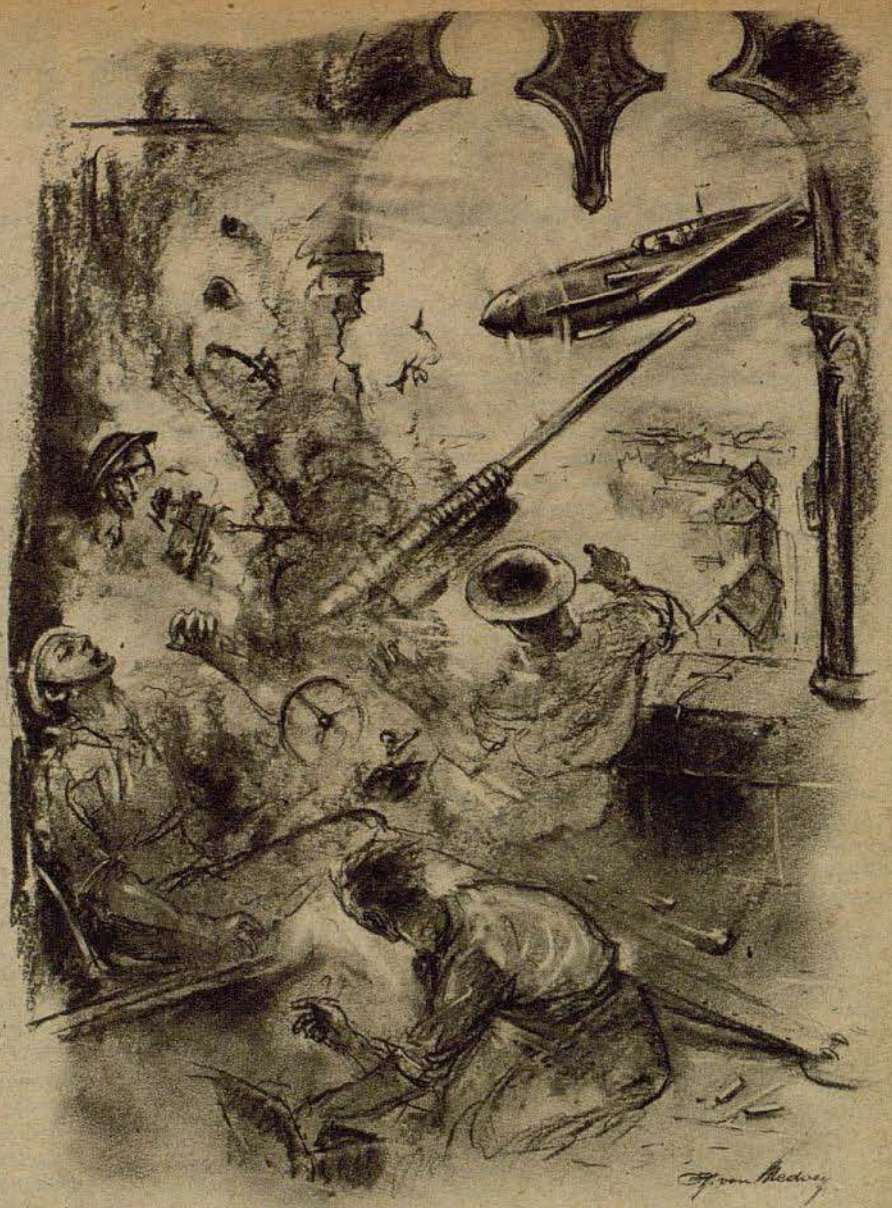
Willy y la bomba

El calendario en el puesto de mando indica el 2 de noviembre de 1940. Cinco aviones alemanes se encuentran sobre el Támesis. Poco más tarde alcanzan el límite meridional de Londres. Abajo los globos de barrera se mecen en el aire. El "bombardero Willy" se prepara para atacar a su objetivo, pero de pronto oye por los auriculares: "Willy, echa las bombas que nos atacan!" No obstante, Willy lanza su bomba sobre el objetivo elegido y luego endereza su aparato. Al mirar por el espejo se percata que atrás se encuentran 20 o 30 spitfires, y segundos más tarde comienza el baile. Los aparatos alemanes se defienden como fieras, pero en pocos momentos son dispersados por la superioridad numérica del enemigo. El "bombardero Willy" ha dado media vuelta, y su intención es alejarse cuanto antes del adversario. Pero algunos de los cazadores enemigos han visto la maniobra y se pegan a sus talones. Rápidamente aprieta la palanca hacia adelante, pues una spitfire se ha colocado en posición de tiro. ¡Gracias a Dios! los proyectiles luminosos pasan por encima de los timones. Pero no obstante, de vez en cuando su avión resulta alcanzado por disparos enemigos. Y para empeorar la situación, deja de funcionar el aparato de radiotelegrafía. Nuevamente se encuentra cerca un inglés y una vez más el "bombardero Willy" trata de parar a su aparato de cabeza, pero algo no está en orden. El avión se comporta, de pronto, como si fuera demasiado pesado. Indudablemente ha sido alcanzado gravemente. Lo sorprendente es que los relojes y los instrumentos funcionan normalmente. Por fin aparece abajo el Canal, y aquí los spitfires abandonan la persecución.

En el aeródromo de campaña reina cierta nerviosidad. ¡El último avión que regresa tiene aun colgada su bomba en el fuselaje! ¡Ojalá todo salga bien! El "bombardero Willy" realiza una curva para aterrizar, el tren de aterrizaje funciona, luego hace funcionar a los aletones auxiliares de aterrizaje, aprieta la palanca, el aparato corre por el suelo y momentos más tarde queda detenido. Cuando Willy abre el techo de su carlinga ya se encuentra afuera el brigada, quien le dice tranquilamente: "¡Bueno, y ahora vamos a descolgar la bomba!" Willy siente un escalofrío, se apea rápidamente del aparato y ve que en realidad la bomba se encuentra aun colgada de su máquina. Este era el objetivo perseguido por el tommy! La bomba había sido alcanzada por tres disparos, y otros siete habían herido un poco al aparato. El milagro increíble es que la bomba no haya explotado en el aire. En pocos instantes ha sido desarmada la espoleta y la bomba es retirada del avión.



La pieza de 2 centímetros, en la torre de la Iglesia, dispara rabiosamente. Una vez más, un avión alemán pasa en vuelo vertiginoso, sobre el aeródromo. Los tommies han apuntado, pero el alemán ha hecho lo mismo. Sin molestarse por el fuego a su alrededor vuela directamente hacia la torre de la Iglesia.



. . . y segundos después se alza del río una enorme columna de agua. La presión del aire arroja a los camiones que se encuentran cerca a las aguas del río. Astillas vuelan por el aire

Dibujos H. v. Medvey

Detrás de los tommies, que aterrizaban, seguían los germans

En el extremo de Ramsgate se encuentra el aeródromo de Menston. Los ingleses protegieron a este aeródromo expuesto con todas las innovaciones técnicas. Una escuadrilla de hurricanes y spitfires se encuentra aun en el aire. En los hangares, el personal técnico está ocupado en remendar en algunos aviones los agujeros causados por proyectiles alemanes. Al otro lado, en la torre de la Iglesia, de la cual sale la punta del caño de una pieza antiaérea, se despereza el puesto de guardia, y en la calle, que corre a lo largo del campo de aterrizaje, marcha una compañía de soldados de infantería.

El maestro de taller se encuentra ante un Blenheim, cuyo motor derecho ha sido destruído por un avión alemán, y da las órdenes para el montaje del bloque del motor. ¡De pronto se escucha un estridente silbido llorón! ¡Alarma! Eso es lo que faltaba. Y en el próximo segundo ya comienza el baile. Desde encima de los árboles que se encuentran al margen del aeródromo llegan proyectiles luminosos, que van a parar a los fuselajes de los cazas que aterrizan. ¡Uno ya se encuentra en llamas y se inclina sobre un plano! Ahora también es posible ver a los aparatos atacantes, que pasan en vuelo rasante por encima de los árboles. ¡Esto parece el infierno! Haciendo un ruido ensordecedor se levanta la instalación protectora del aeródromo, con todos sus cables metálicos. Pero ninguno de los bombarderos alemanes cae en esta red mortal. Las trayectorias luminosas de las balas cubren en medida aumentante a todo el aeródromo. En el hangar se observa una llamarada. ¡Una bomba ha caído en pleno blanco! El maestro del taller se ha echado al suelo. A su lado, el trípode, sobre el que se encuentra el motor, se tambalea y cae hacia el otro lado, y en la caída rompe el plano del Blenheim. Después de un rato, el maestro del taller se atreve a levantar la cabeza y ve que los proyectiles de la pieza antiaérea ligera pasan a poca distancia de su cabeza. Mirando el puesto de la DCA ve, que los artilleros trabajan febrilmente, pero de pronto se derrumba todo el puesto. En el mismo lugar se levanta una columna de humo y fuego. La pieza de 2 centímetros, que se encuentra en la torre de la Iglesia, dispara rabiosamente. Una vez más, un avión alemán pasa en vuelo vertiginoso sobre el aeródromo. Los tommies han apuntado, pero el alemán ha hecho lo mismo. Sin molestarse por el fuego a su alrededor, vuela directamente hacia la torre de la Iglesia. Dos trayectorias luminosas se cruzan. Arriba, en la torre, grandes trozos de madera vuelan por el aire y los impactos del cañón del aparato alemán destruyen la pieza antiaérea enemiga. Sus artilleros están muertos o heridos. ¡Lo decisivo es que esa pieza calla!

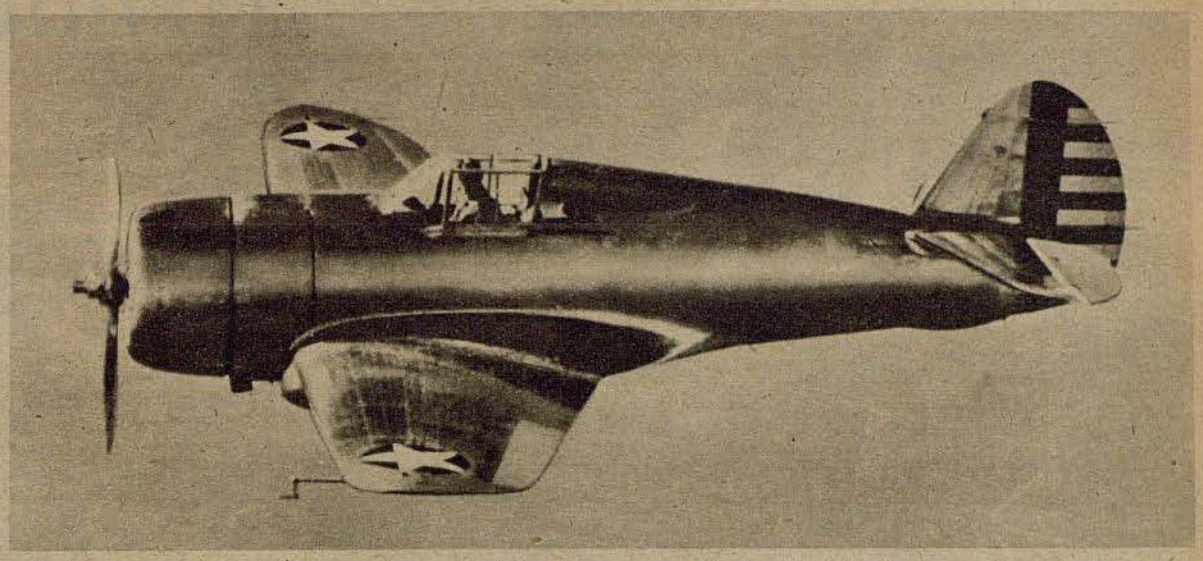
Uno de los germans, al iniciar el vuelo de regreso, ha descubierto a la columna de infantería que marcha en la carretera a lo largo del campo de aviación. Antes de que los ingleses tuvieran tiempo de buscar protección, el alemán ha hecho fuego contra la compañía. Numerosos soldados se encuentran ahora echados sobre la

Continúa en la página 120

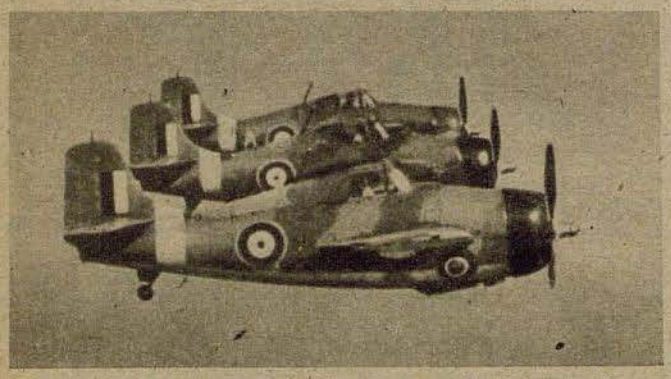
Aviones de guerra norteamericanos

I

Ofrecemos una reseña de los tipos de la industria de aviación norteamericana, que han sido o que serán suministrados al Arma Aérea de Inglaterra. Si la Royal Air Force ya dispone de numerosos tipos de aviones de guerra, contando por lo tanto con las desventajas resultantes de la diversidad de las piezas de recambio, del avituallamiento, de las posibilidades de reparación, etc., estas dificultades aumentan más aun por los diferentes tipos de aviones suministrados por los EE. UU. de Norte América. El hecho de que el Arma Aérea inglesa disponga de numerosos tipos de construcción, que a primera vista tal vez sea sorprendente, no es una ventaja sino que una desventaja. Frente a esto, la Luftwaffe alemana, bajo la dirección del Marischal del Reich, introdujo desde sus primeros tiempos una limitación de modelos de construcción, limitación que sólo puede tener efectos favorables respecto a la conservación de los aparatos, al abastecimiento y, en resumidas cuentas, sólo puede ser ventajosa para el eficaz empleo de los aviones



Caza monoplaza Curtiss "Mohawk". Este bajoplano cantilever es conocido desde hace años con la denominación americana "P-36" y fué suministrado a Francia con el signo de exportación "Curtiss H-75", habiendo sido empleado durante la campaña del Oeste contra Alemania. Tiene forma de moscardón, con alas triangulares redondeadas y timón de dirección sencillo. El tren de aterrizaje es escamoteable y tiene lugar en la parte inferior de los planos. Con un motor en estrella de 900 HP, refrigerado por aire, alcanza una velocidad máxima de 490 kilómetros por hora a 4000 metros. El armamento consta de 4 a 6 ametralladoras fijas



Caza monoplaza Grumman "Martlet". Se destaca por su fuselaje en forma de granada. El plano fijo de cola se unifica con la parte superior del fuselaje. Este avión actúa especialmente desde portaaviones. El tren de aterrizaje es escamoteable hacia las paredes laterales del fuselaje. El motor en estrella de 900 HP, refrigerado por aire, permite desarrollar una velocidad de 520 kilómetros por hora a 5000 metros. Está armado con cuatro ametralladoras fijas. La denominación americana es "F 4 F-3"



Fotografías Archivo "Deutsche Luftwacht" (4)
Colección Seiler (1)



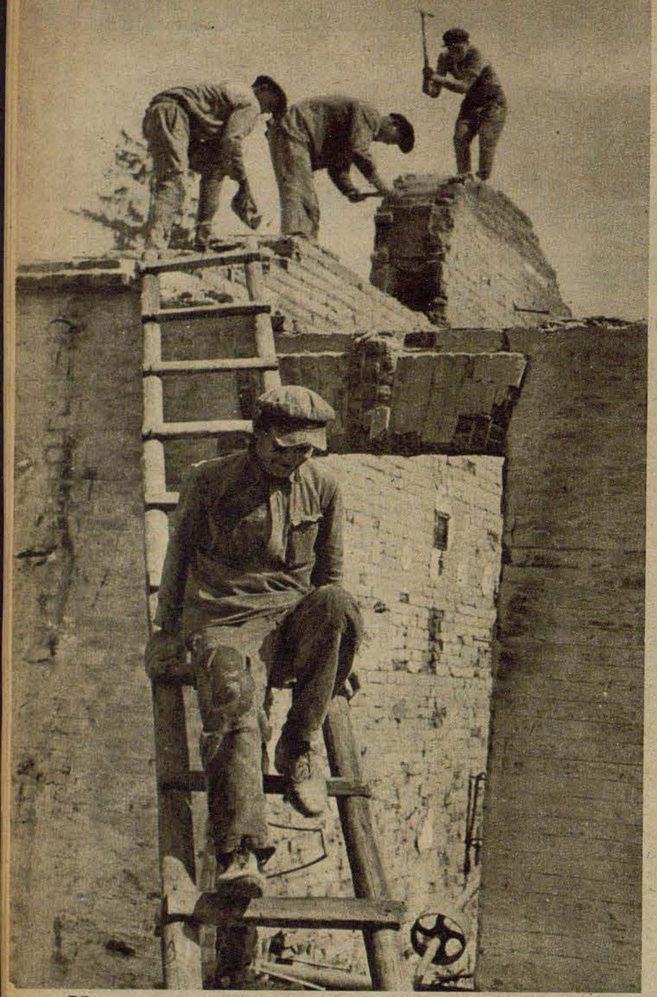
El caza monoplaza Bell "Airacobra" cuenta entre los aparatos modernos de la técnica de aviación norteamericana. Es un bajoplano cantilever construído íntegramente de metal. El motor se encuentra detrás del asiento del piloto y hace funcionar a la hélice mediante un eje largo y un mecanismo. El tren de aterrizaje es escamoteable. El motor Allison de 1150 HP imprime al aparato una velocidad máxima de 560 kilómetros por hora. El armamento consta de un cañón que dispara por el cubo de la hélice, de dos ametralladoras móviles en el fuselaje y de 4 ametralladoras fijas en los planos. La denominación americana es "Bell P-39". Durante un tiempo, el Arma Aérea inglesa dió a este aparato la denominación "Caribou"



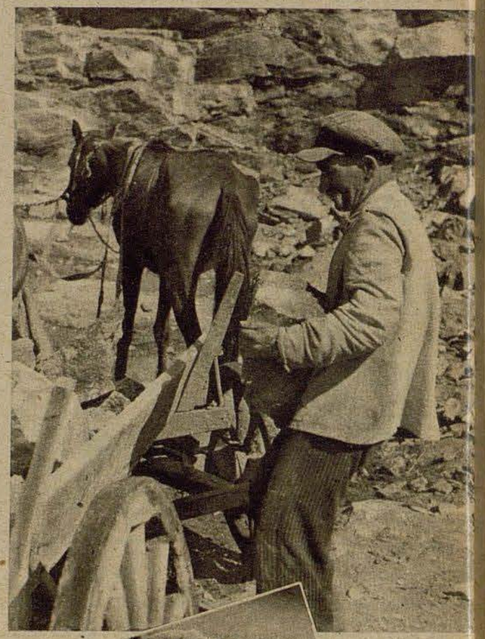
El avión de caza Curtiss "Tomahawk" (denominación americana "P-40") ha sido desarrollado a base del "Curtiss Mohawk" (arriba a la derecha). Se diferencia del "Mohawk" por sus mejores formas aerodinámicas y por el empleo de un motor en linea de 12 cilindros y 1050 HP, refrigerado por líquido. Las alas triangulares están redondeadas. Este aparato desarrollaría 560 kilómetros por hora a 5000 metros de altura. Está armado con 6 amertralladoras fijas. Este tipo ha sido empleado especialmente en el Africa Septentrional

Izquierda: **El caza monoplaza Brewster "Buffalo",** con la denominación americana "F 2 A-2" ha sido creado en 1938. En EE. UU. es empleado como caza de portaaviones, pero la RAF lo emplea como avión de caza terrestre. El tren de aterrizaje escamoteable tiene cabida en las parades del fuselaje. Equipado con un motor en estella de 1000 HP refrigerado por aire, el aparato alcanza una velocidad máxima de 490 kilómetros por hora a 4000 metros de altura. El armamento consta de 4 a 6 ametralladoras fijas

Renacimiento del epíritu de trabajo



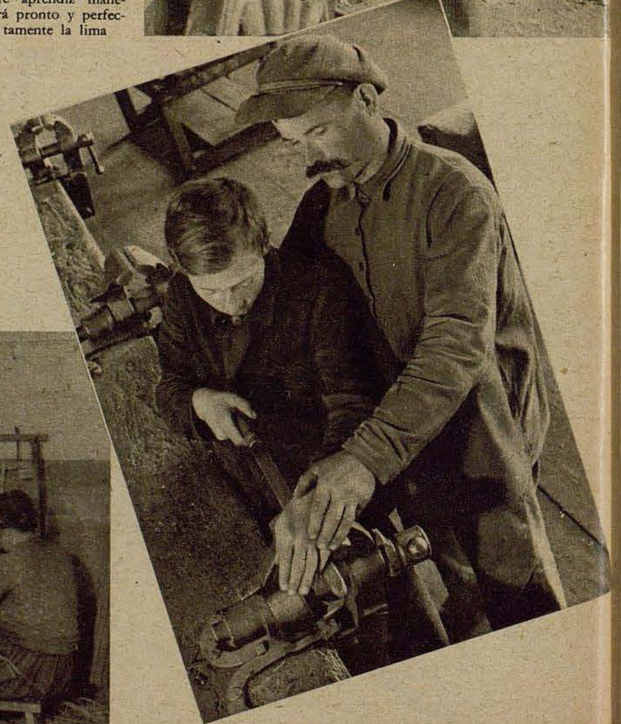
Un nuevo espíritu de trabajo domina a la vida económica en los territorios orientales librados del bolchevismo. En el programa de reconstrucción ocupa un papel preponderante la construcción de casas, para reponer los edificios y las viviendas que decayeron durante el dominio soviético y que resultaron destruidas por los efectos de la guerra. — Dentro del cuadro de las medidas adoptadas son derribadas las casas que ya no pueden ser habitadas, como vemos en la foto, ya que así se obtiene valioso material de construcción

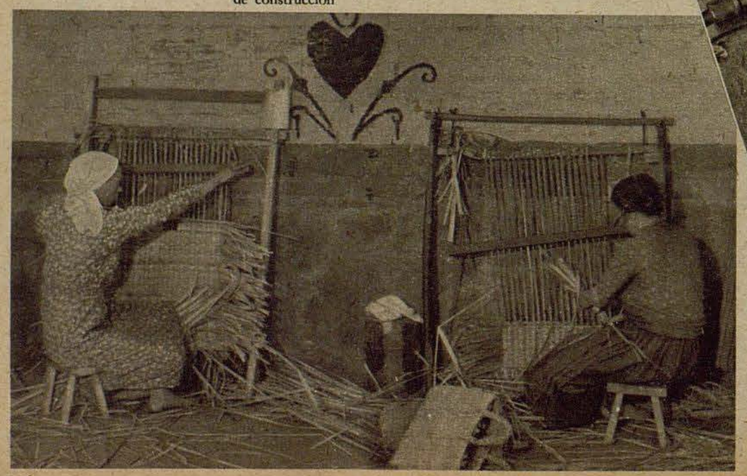


Derecha: El material necesario para la construcción de calles y carreteras es sacado de las numerosas canteras. Con carros tirados por caballos son llevadas las piedras al lugar de trabajo

Fotografías Hartmann

Abajo: Todo comienzo es difícil, pero bajo la vigilancia de un perito en la materia, este aprendiz manejará pronto y perfectamente la lima





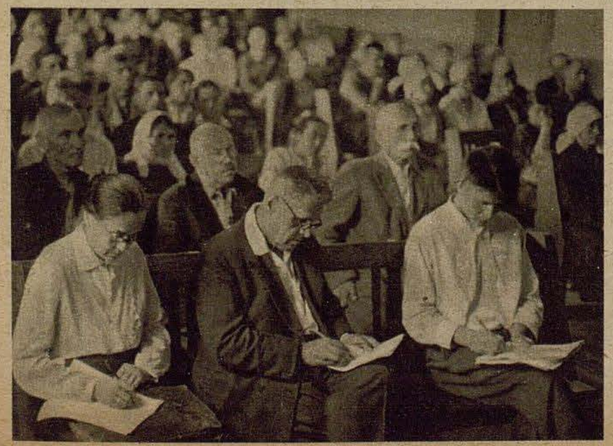
Izquierda: Igual que los trabajos de construcción, así florecen también los trabajos caseros. De manera primitiva pero con manos hábiles, estas mujeres confeccionan carteras de junco, que también en Alemania son empleadas por las amas de casa para salir de compras

Aspectos de la vida económica en el Este



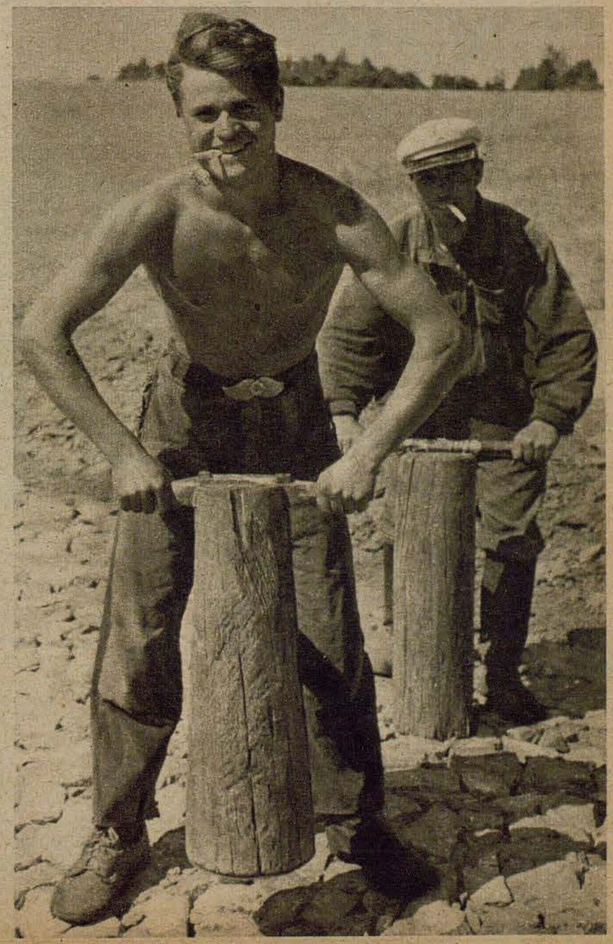
Estas mujeres pasan los hilos de un torno de hilar al otro, y de aquí, los hilos pasarán luego al telar

Abajo: En la gran sala cinematográfica de la capital regional, el comisario del distrito explica en conferencias, ante campesinos y artesanos, los diferentes puntos del programa de trabajo. Todos los presentes escuchan con interés las palabras del orador, y más tarde, el intérprete explicará la conferencia a aquellos que no dominan el idioma alemán





Con gran interés observan estos aprendices a su maestro, que examina los trabajos por ellos realizados. La instrucción es vigilada por la oficina de adminstración competente. — Abajo: El deseo de trabajar y la alegría se reflejan en la cara de este obrero de caminos. Con su trabajo colabora a crear en su región buenas carreteras y caminos, condición previa para una vida económica sin rozamientos



Lugar de deporte de invierno:

BERLIN

Informe ilustrado del Dr. H. Franz

En medio de grandes bosques de pinos, de montes, lagos y ríos se encuentra el mar de casas de la capital del Reich, y los berlineses no sólo están orgullosos de la belleza de su terruño, sino que saben disfrutar de esta belleza en todas las épocas del año. En el verano son aprovechadas todas las posibilidades que ofrece el deporte acuático, mientras que en el invierno son practicadas diferentes clases de deporte sobre hielo



El bosque se encuentra tan cerca de las zonas habitadas, que ya a la salida de la estación del metro se pueden emplear los esquis



Izquierda: En la primera prueba, el trineo es aun una cosa bastante rara. Pero mientras es tirado por mamá, la cuestión no parece ser peligrosa

Derecha: Anchos senderos conducen al interior del bosque

Abajo: El viraje en cuña de este pequeño ya pone de manifiesto bastante perfección





En el campo de salida de una pista de trineos reina gran actividad





Quien va en trineo debe saber caer. Aquí acaba de producirse una caída doble bastante alegre

A fin de semana reina especial actividad en los lugares de partida de trineos, y si el guardián de la pista no "llamara de vez en cuando al orden", se registraría más de un choque desagradable



Sólo una máscara

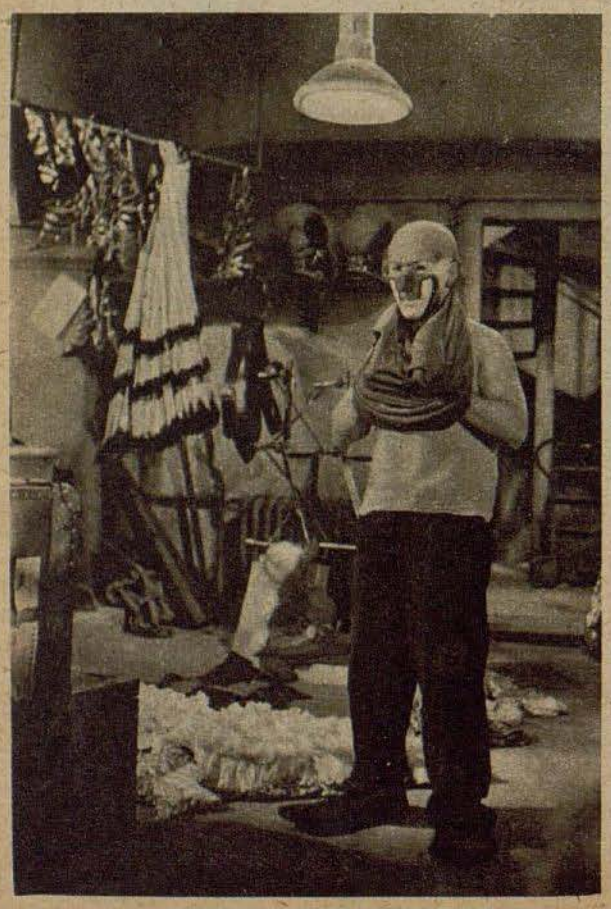


"Creédme, igual que en vosotros late, lleno de alegría y dolor, el corazón en el pecho del volatinero." Estas pocas palabras del prólogo del "Payaso" de Leoncavallo quitan la máscara de la cara del volatinero y muestran al ser humano, que aun con el corazón lleno de dolor nos hace reír. Cuanto mejor sea la representación del payaso, tanto más grande será el secreto de la careta, y a este respecto ampliamos de tal manera el concepto fundamental del volatinero, que lo hacemos alcanzar desde el chocorrero del circo ambulante hasta los actores más conocidos en la encarnación de Fausto. La careta, que hace que vuelvan a nacer siempre de nuevo, da lugar a que todos ellos sean iguales. El milagro de la transformación por medio de una careta lo presenciamos en la nueva película de la Tobis "Acróbata liii-indo . . ." con el conocido Charlie Rivel en su primer papel cinematográfico. De este film entresacamos una escena, un monólogo mudo, que nos cuenta algo acerca de aquella transformación del yo al otro yo

Un hombre, perseguido por la desgracia, ha llegado a ser guardián en un varieté (Charlie Rivel). Cierta noche encuentra una nariz en la guardarropía. Cuidadosamente la levanta, pero luego no se puede desprender de ella. Una fuerza interior le obliga a ponérsela . . .



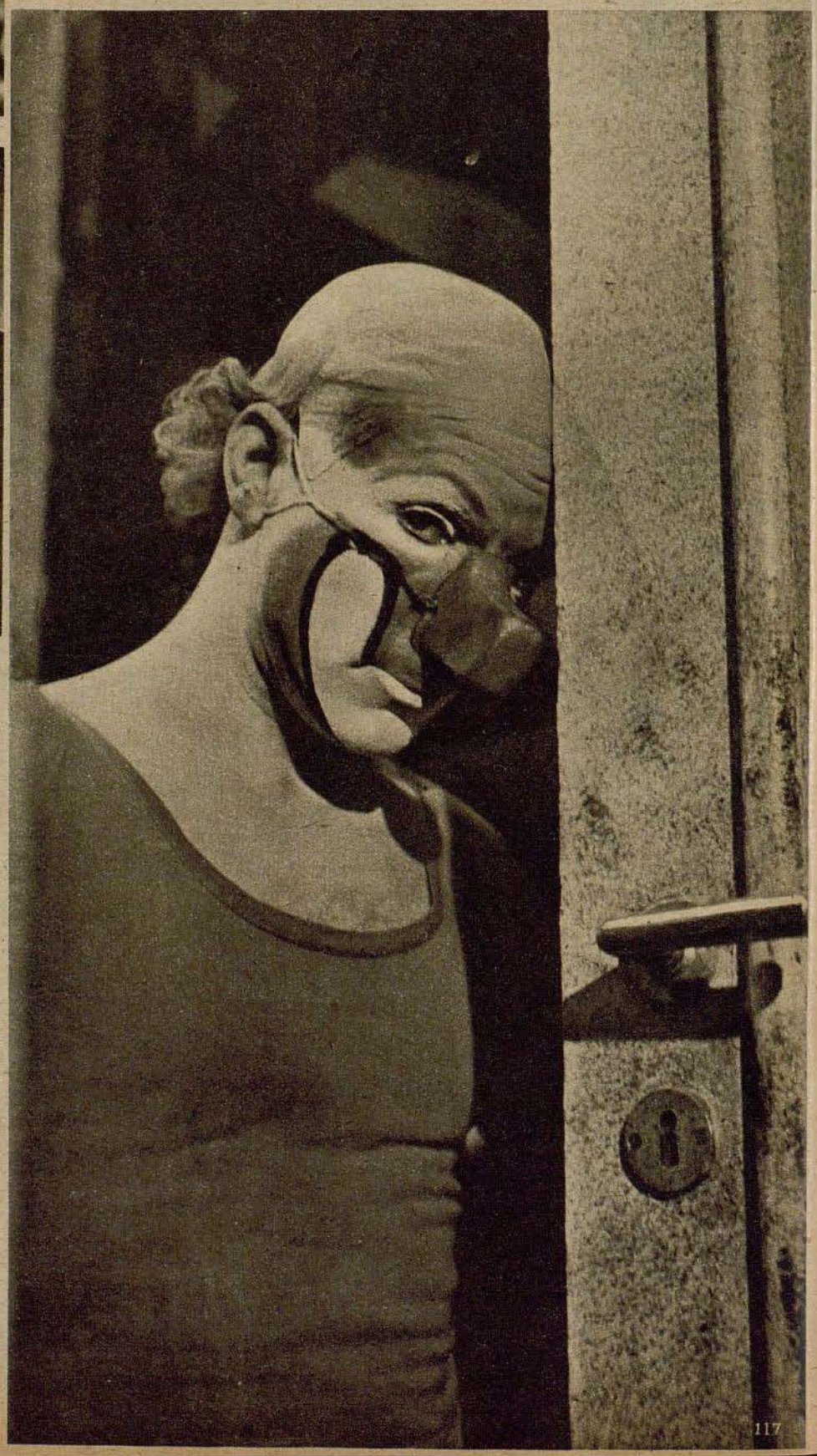
. . . un espejo recoge su imagen, de la mesa toma un lápiz de color y, como dominado por una fuerza sobrehumana, comienza a ponerse colorete. En pocos momentos ha quedado sometido al milagro de la transformación, ha convertido en otra persona y ya no conoce al guardián, cuyo uniforme lleva aún . . .



. . . ahora ha caído incluso el uniforme, haciendo un ruido horripilante en medio del silencio profundo de la casa. La máscara y el disfraz se han convertido en una unidad cuya magia se transmite a la sangre y a los nervios poniéndose de manifiesto en movimientos que el guardián jamás podría haber realizado . . .

Fotografías:
Tobis (Schmachtenberger)

. . . la transformación del yo al otro yo ha quedado completada y nos conmueve por la vista del transformado, que en esta noche ha encontrado el camino hacia una nueva vida





En presencia de gran número de huéspedes de honor, entre los que se encontraban los representantes de los Estados aliados y amigos, inauguró la exposición el Ministro plenipotenciario del Estado Cróata independiente, Dr. Mile Budak. En esta ocasión se pudo pasar revista a las obras de arte cróatas, de las cuales se conocía muy poco en Alemania, con excepción de los trabajos del escultor Iván Mestrovic

Arte cróata en Berlín

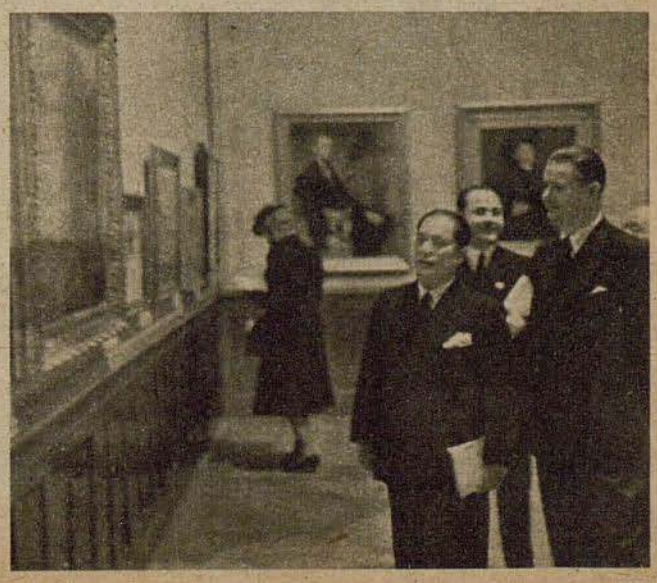
En la Academia de Bellas Artes, situada en Berlín, ha sido inaugurada, en colaboración con el gobierno del Estado Cróata independiente, una exposicion de cuadros y plásticas cróatas





En su discurso de inauguración, el Ministro cróata explicó las dificultades con que tropieza el desarrollo de las artes en su patria, que debió luchar continuamente por su independencia nacional

Fotografías especiales para Adler del Dr. H. Franz



Huéspedes de honor, visitando la exposición. Adelante a la izquierda, el Embajador japonés, Excelencia Oshima, y detrás el Ministro cróata, Dr. Budak

Manuela del Rio

Un nombre conocido desde hace tiempo por todos los amigos del baile español. La artista, que bailó con su cuerpo de baile en la sala del Theater am Nollendorfplatz, en beneficio de la Obra de socorro de invierno, hizo surgir ante los ojos de los espectadores todo el encanto de la atmósfera meridional, al son de las guitarras



Izquierda: El baile español no es imaginable sin los trajes nacionales. La artista se presentó con una serie de vestidos traídos de las provincias de su patria

Derecha: El arte del baile español, lleno de tradición, exige mucha disciplina. Manuela del Río domina a la perfección las figuras, los movimientos y pasos tradicionales



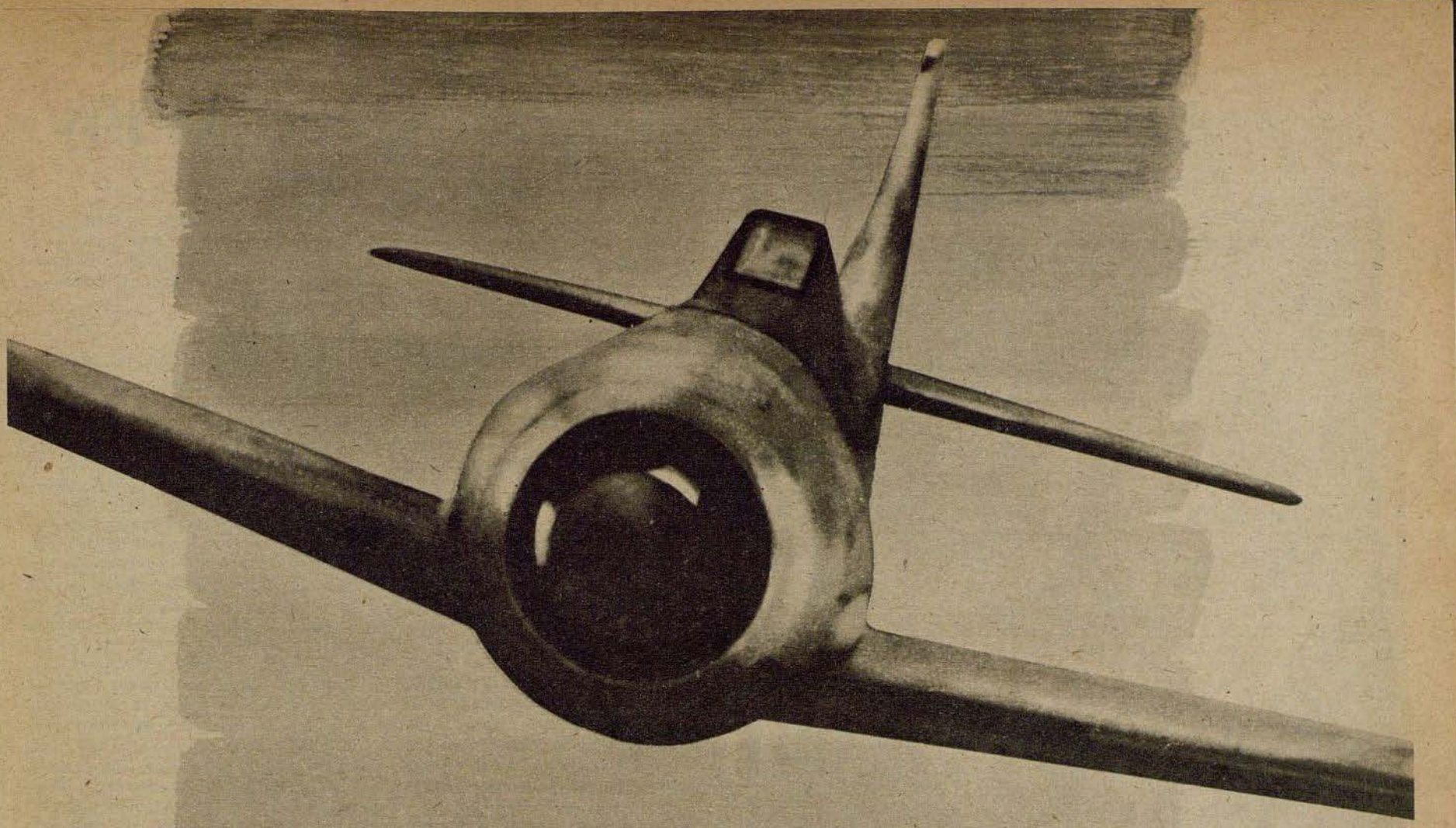


Izquierda: No sin motivo se califica a la española de "bailarina del mundo". Ella siente el baile en la sangre, y aun en su tranquilidad muestra algo de la gracia de la bailarina

Fotografías Dr. H. Franz



Derecha: "Las castañuelas cantan", y su sonido acompaña al ritmo de los bailes populares españoles



FOCKE-WULF FW 190

CON MOTOR DE DOBLE ESTRELLA BMW 801



La actuación del bombardero Willy

Viene de la página 110

carretera, muertos o heridos. El aspecto que ofrece el aeródromo de Menston es desconsolador. En todas partes se ve fuego y los escombros lo tapan todo. ¡Un cuadro de destrucción! El "bombardero Willy" ha vuelto a tener suerte. El cable de acero que chocó contra su aparato ha dejado una huella bastante profunda en el fuselaje, pero felizamente el daño no ha sido grave.

Limpieza en la altura 158

El joven jefe de tropa de choque acaba de bajar el catalejo de sus ojos. Sus hombres se encuentran verdaderamente pegados a la tierra, ante el Narev, y creen ver el infierno. Pasar por el río es una cosa absolutamente imposible. Allí adelante los soviets se han atrincherado en la pequeña aldea S. y la elevación ridícula, marcada como cota 158, ha sido convertida en una fortaleza que escupe fuego. Medio día ya se encuentran los alemanes echados sobre la tierra, sin poder actuar. El jefe de la tropa, un joven alférez, ha comunicado a su comandante cual es la situación aquí en S. Con los medios a disposición no se puede hacer absolutamente nada.
De pronto, los soldados alemanes escuchan un silbido penetrante sobre sus cabezas. El ruido de motores llena el aire. El alférez piensa, que esos aparatos pueden proteger a su tropa por lo menos contra los efectos de los ataques bajos de aviones soviéticos, pero las cosas se desarrollan mejor aún. Los aparatos alemanes vuelan sobre las posiciones bolcheviques y se lanzan al ataque. Mediante su catalejo, el alférez ve claramente como los aparatos se precipitan sobre la cota, y segundos más tarde se ve una columna de humo y tierra sobre la altura. Una bomba después de la otra cae en las posiciones enemigas. Simultáneamente caen bombas en la aldea S., en sus fortines y barricadas, y los bolcheviques en tierra son cubiertos con el fuego de las ametralladoras de a bordo. Y cuando los soviets se han lanzado todos a las calles, para escapar al fuego alemán, caen bombas que lo destrozan todo. Las casas están en llamas, partes de cañones y municiones vuelan por el aire. Los soviets sobrevivientes tratan de llegar a la salida oriental de la aldea. El jefe de la tropa de choque da la orden de ataque. Rápidamente son preparados varios botes neumáticos y los soldados reman hacia la otra orilla. Las ametralladoras pesadas, los lanzagranadas y lanzallamas rompen la última resistencia del enemigo. La acción ha tenido éxito, habiéndose formado una cabeza de puente. ¡El "bombardero Willy" y sus hombres han "despejado el ambiente!"

¡Ayúdate a ti mismo, entonces te ayuda Dios!

¡Cuán delicada fué la situación en julio, cuando los aviones de bombardeo alemanes estuvieron cercados, durante tres semanas en un aeródromo de campaña! Siempre nuevas masas bolcheviques arremetían contra el aeródromo, para reconquistar la posición perdida. Pero los aviones de bombardeo ligeros les quitaron las ganas de continuar en sus esfuerzos. Desde la mañana hasta la noche, los aparatos cargaban bombas y atacaban las posiciones de apresto del enemigo. Largas columnas de camiones enemigos con abastecimiento para la tropa avanzaban por las carreteras, agolpándose ante el puente de R. sobre el Dnjepr. De pronto comenzaron a aparecer aviones entre las nubes, y los soldados enemigos en tierra trataron de cerciorarse si se trataba de aparatos amigos o enemigos, pero en el próximo instante ya se escuchaban los silbidos. La caballería que se encontraba delante del puente estuvo en pocos momentos convertida en un montón informe de hombres y caballos. Los camiones en el puente chocaban, obstruyendo el paso y repentinamente cayó una gran bomba en el medio del puente, lo atravesó y segundos después se alzó del río una enorme columna de agua. La presión del aire arrojaba a los camiones, que se encontraban cerca, a las aguas del río. Trozos de madera y chapa volaban por el aire. Los que aun podían caminar, trataban de refugiarse. Pero los aparatos alemanes atacaban siempre de nuevo. A izquierda y derecha del puente se elevaban continuamente columnas de agua que lo inundaban todo.
Los ocho aparatos soviéticos de ataques bajos, tipo Vultee, que pasaban cerca de R. para dirigirse al frente, tuvieron francamente mala suerte. Eran aparatos flamantes que acababan de salir de la fábrica.
Los aviones alemanes acababan de cumplir su tarea en el puente de R. y se encontraban en el vuelo de regreso a su base cuando descubrieron a los citados aviones soviéticos. ¡Buena suerte, pues!
El "bombardero Willy" se ha preparado para el ataque y ya se encuentra detrás de uno de esos pájaros bolcheviques. ¡Rrrum, el primer golpe de fuego! Pero el adversario continúa volando. Preparación para el segundo ataque. En cierto momento el soviético se encontraba a pedir de boca ante las armas de Willy. Una presión sobre el botoncito, y los timones del ruso se independizan. En el mismo momento comienza a caer todo el aparato enemigo a tierra. Pero también en la máquina del "bombardero Willy" reina un "QBI". ¡Un proyectil enemigo ha dado en el tanque de petróleo! ¡Demonio, esto sí es desagradable! El combustible comienza a cubrirlo todo. Pero felizmente, allí abajo está el aeródromo. El aterrizaje transcurre bien. Pero cuando el "bombardero Willy" sale de su carlinga, su mecánico queda boquiabierto de asombro, porque lo que ve es un piloto completamente empapado de combustible. Pero esta suciedad ha sido rápidamente limpiada. ¡Y qué importaba! ¡Willy había logrado su sexto derribo!

Cuatro baterías entre los matorrales

Los tiradores motociclistas y sus camaradas de la infantería se han echado a tierra. Primero se escucha un silbido y luego un choque de un impacto que ha caído al suelo. Es la obra de la artillería soviética, que cubre con un fuego de barrera las alturas a orillas del Dnjepr, por las cuales pasa la importante carretera a R. Bajo la protección del intenso fuego, los soviéticos se mantienen tenazmente en este sector. Es difícil hacerlos salir de sus agujeros y de sus posiciones del bosque. Y muy desagradables son también los cascos de sus granadas. No cabe duda; antes de que la artillería enemiga en este sector no haya sido vencida, no se podrán realizar



El escudo familiar

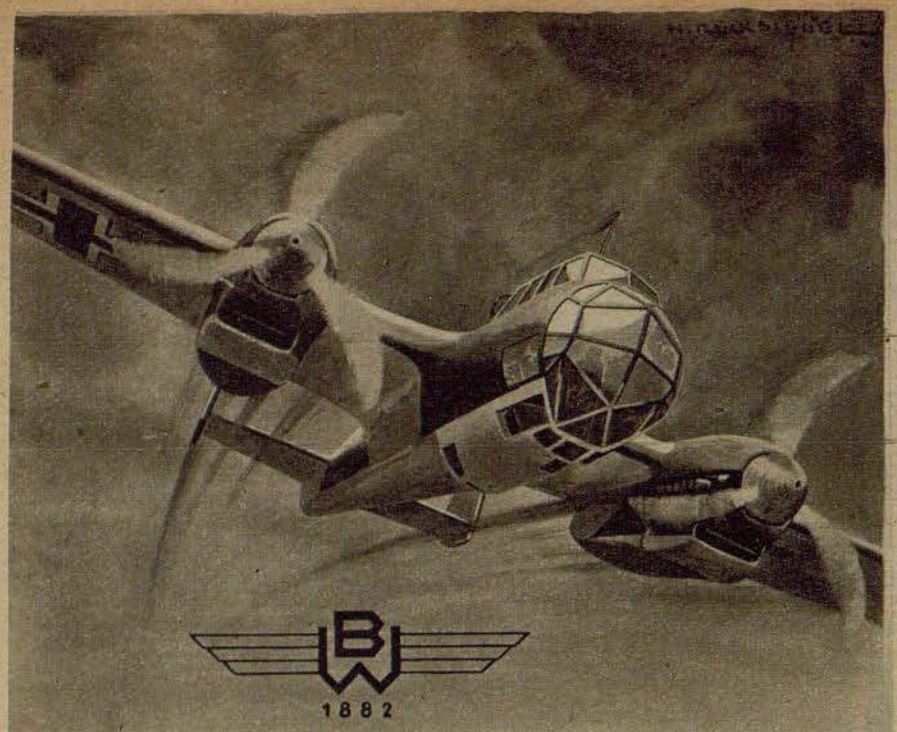
de la casa

E. MERCK, DARMSTADT

que convirtióse en una marca registrada, constituye el emblema de una laboriosa tradición de casi tres siglos. La marca MERCK es el símbolo de garantía y calidad en todo el mundo

E Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DARMSTADT



1882

Laca única de aviación

Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditado brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Fábricas de laca y pinturas / Berlin

Representante en España:
Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

El sistema

PÄNG PÄNGIT PÄNGOL

CONOCE APENAS "CASOS IRREMEDIABLES"

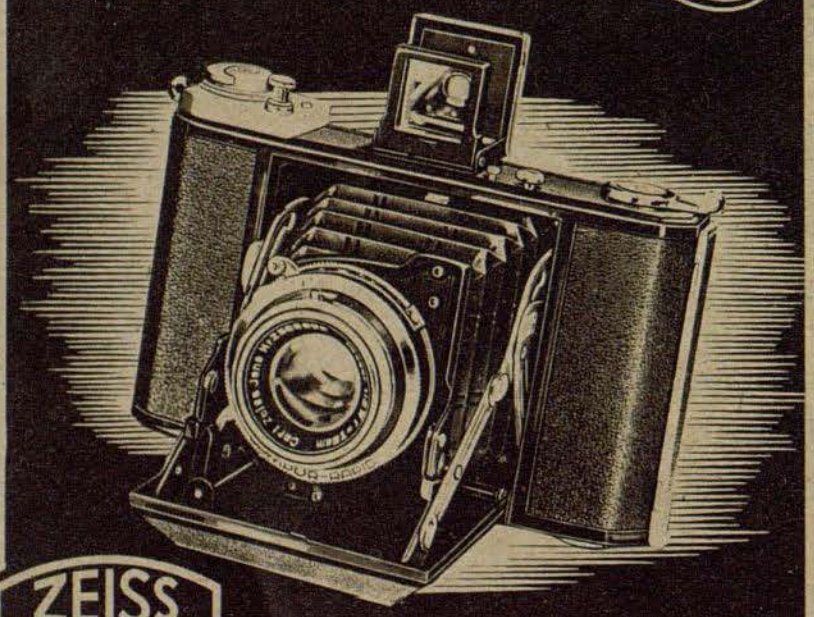
También con desgarros iguales a la periferia del neumático y con agujeros del tamaño de la palma de la mano es posible reparar el neumático para contar con un servicio absolutamente seguro por medio del AUTORECAUCHUTADO SIN EL EMPLEO DE APARATOS



FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK · HAMBURG 13

Artículos de goma natural y artificial. Cautschucoide

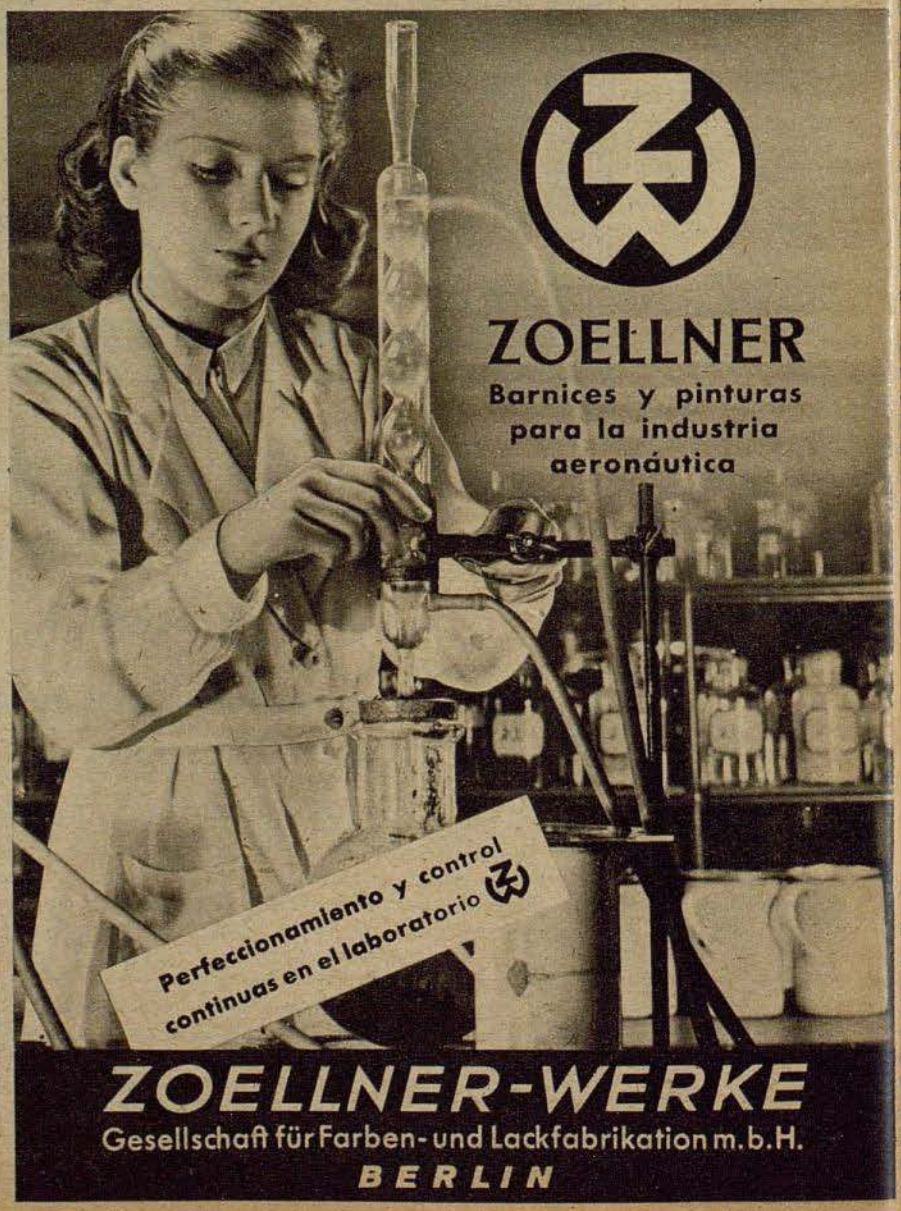
Ikonta



ZEISS IKON

ZEISS IKON AG. DRESDEN

¡Ahora déjese aconsejar, en tiempos de paz comprará!



ZOELLNER

Barnices y pinturas para la industria aeronáutica

ZOELLNER-WERKE

Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m.b.H.

BERLIN

acciones importantes. Pero ¿cómo realizar este plan? La artillería propia aun estaba lejos.

El "bombardero Willy" observa el mapa y la foto tomada por un avión de reconocimiento. Sus pilotos forman un círculo alrededor de una mesa. "¡Aquí, en esta región boscosa, se encuentran las baterías. Según los informes presentes se trata de tres o cuatro. Nos repartiremos toda la región, para que no olvidemos ningún lugar!"

Las condiciones atmosféricas son favorables. Bajo los aviones ligeros con sus cargas de bombas se extiende el paisaje cual una alfombra atravesada por ríos, carreteras y caminos. Allí aparece el cruce de carreteras cerca de Sw. y más atrás la zona boscosa con sus piezas de artillería. Todo el paisaje parece inofensivo. Los artilleros soviéticos se han enmascarado excelentemente. Y al acercarse los aviones alemanes suspenden su fuego, para no delatar su posición. Pero eso es indiferente. Así como fueron repartidas los diferentes sectores, así atacan ahora los aviones. Un avión después del otro se inclina un poco hacia abajo, al lanzar sus bombas, y en el mismo instante, una presión sobre el botón hace funcionar las armas de a bordo, cuyos proyectiles desaparecen entre los árboles y los matorrales. Las cargas mortíferas continúan cayendo y cubriendo sistemáticamente toda la zona boscosa. Es una obra de aniquilación sin igual la que se inicia contra este trozo de tierra. Abajo se pueden observar los cráteres causados por las bombas en el bosque, y el ruido ensordecedor de las explosiones es más fuerte que el canto llorón de los motores cuando gana altura el avión. Y de pronto, una explosión más fuerte y estruendosa que las anteriores e instantes después se ve un gran incendio. Un depósito de municiones que ha explotado.



En lugar del capitán de la escuadrilla, aparece una figura oscura y sucia. El "bombardero Willy" está empapado de petróleo

El golpe ha sido bien asestado. Las baterías callan. En avance rápido, la infantería alemana ha obligado al enemigo a retroceder más en dirección a R. y una hora después, los granaderos alemanes llegan al cruce de carreteras, viendo el caos causado por lo aviones alemanes.

"Menos mal que quedaba munición"

¡Vuelo de regreso! Varios puntos aparecen en el aire. Aun no se puede reconocer claramente si son aviones propios o . . . Pero entre los puntos se ven las nubecillas causadas por las explosiones de granadas antiaéreas alemanas. ¡Así que bolcheviques! Rápidamente se acercan los aparatos alemanes. Menos mal que después del ataque contra las baterías enemigas en el bosque sobró aún un poco de munición, pues delante nuestro aparece un objetivo que vale la pena: un grupo de bombarderos tipo Martin, escoltados por numerosos Ratas. Estos se acercan y quieren iniciar la lucha. Mejor así, de esta manera nos ahorramos el trabajo de perseguirlos. Mientras una parte de nuestros aviones se bate con los cazas soviéticos, los otros se aproximan a los bombarderos enemigos. En pocos minutos, los grandes pájaros bolcheviques han sido aniquilados y caen a tierra, envueltos en llamas. Simultáneamente expiran dos cazas rusos.

Hoy todo ha salido a pedir de boca. En la base, el "bombardero Willy" ya encuentra un telegrama de felicitación del cuerpo de Ejército, y los mecánicos pintan, sonrientes, cinco rayas de éxito sobre cuatro timones.

Y ¿cómo había sido la destrucción del tren blindado, de 123 aviones enemigos estacionados en el suelo, de los muchos vehículos blindados, de camiones, columnas motorizadas y a caballo, de los hangares, depósitos, cuarteles, trenes de carga llenos de tropas y municiones, de las fortificaciones de campaña, posiciones de artillería y DCA? En todas partes, en verano e invierno, los aparatos "Me" atacaron con sus bombas y con sus armas de a bordo, aniquilando al enemigo donde se presentaba. Y en todas partes estaba presente el "bombardero Willy" con sus pilotos.

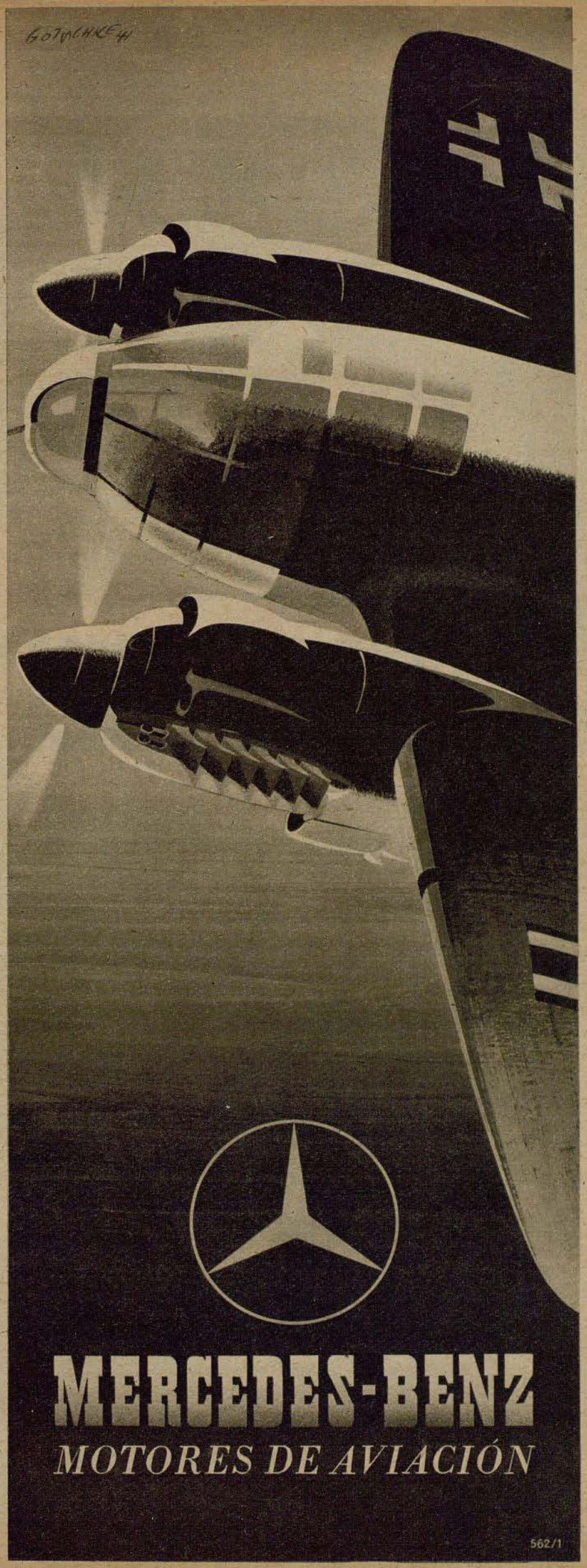
¡Estos son los eficaces aviones ligeros de bombardeo de Alemania!

Con fusil y pistola ametralladora

Cinco soldados de transmisiones derriban un Spitfire

Por el Corresponsal de guerra Georg Liebe

PK El puesto de guardia de información aérea cuenta hasta diez cazas enemigos. Salen de entre la niebla y en vuelo rasante pasan vertiginosos sobre el mar. Ahora se dirigen contra el pequeño patrullero, que navega a poca distancia de la costa en servicio de protección. ¡No hay duda, es un tommy! Abajo en el puesto de guardia suena el timbre de alarma. Los muchachos saben lo que deben hacer. En un santiamén están afuera echados sobre el suelo en los agujeros de protección y con las armas en la mano. Pero ¿dónde han quedado los otros? Ah, es verdad . . . buscan agua! !Diantre, y eso ahora! El sargento fija la vista en sus hombres. Son cinco. Pero a pesar de la velocidad con que disparan, un Spitfire no es un simón. Los cazas ingleses han pasado vertiginosos en menos de un segundo por encima de su posición, y disparar ya no tiene sentido. El sargento murmura maldiciendo.



¿Sin antena?



¿O bien con una sencilla antena provisional?

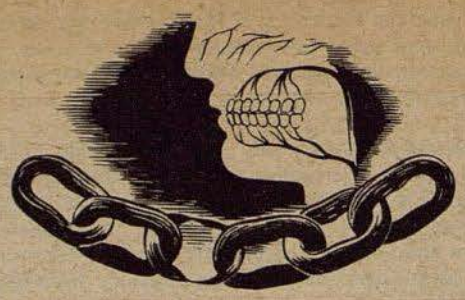
Ciertamente: puede pasar así interinamente al igual como en caso de necesidad es posible tocar también el violín con sólo dos cuerdas — pero no resulta un verdadero placer ya que una buena antena es el mejor sistema contra las interferencias de la radio. Además protege las válvulas de su aparato, ajustadas exactamente a la compensación fading. Esto es hoy en día un factor muy importante, que nadie debería dejar de tener en cuenta . . .

Después de la guerra suministraremos de nuevo nuestros receptores.

OPTA RADIO

AKTIENGESELLSCHAFT • BERLIN-STEGLITZ

ANTES LÖWE RADIO AKTIENGESELLSCHAFT



La parte más débil de nuestro organismo

La parte de nuestro cuerpo más propensa a enfermar que la de los demás órganos, son los dientes. Esto lo prueba el enorme incremento que ha tomado la caries, la que debe considerarse precisamente como una epidemia nacional por cuanto más del 90% de nuestra población tiene caries. Solicite el folleto gratuito "El conservar sanos los dientes no es ninguna casualidad" de la casa Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6.

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

Todo abarca



la **Leica**

ERNST LEITZ · WETZLAR

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM



Dibujos H. v. Medvey

Lo mismo hacen los soldados de transmisiones, están descontentos con su suerte. Día tras día, noche tras noche están de guardia y dan parte de la entrada y salida de los aviones enemigos. Muchas veces han oído y casi visto al tommy, pero no al alcance de sus armas. Hoy al fin, se los tenía tan cerca, y sin embargo nada se pudo hacer. El puesto de guardia grita: "¡Aviones enemigos en el sector I! Todos miran en aquella dirección. ¡Efectivamente, pueda que esta vez tengan suerte! De seis a ocho aviones se acercan en vuelo bajo siguiendo la costa y al alcance de tiro. La buena vista del telegrafista los reconoce inmediatamente como Spitfires. Ahora se sucede todo en unos pocos segundos. El sargento quita el seguro a la ametralladora y ordena, "¡Fuego!" Y precisamente ahora sucede lo peor. El arma se encasquilla. ¡Pero es que hoy todo se ha conjurado en contra de ellos! Rechinando los dientes de rabia, el sargento coge la pistola ametralladora que está a su lado, disparando los cinco muchachos un nutridísimo fuego sobre los aviones enemigos.

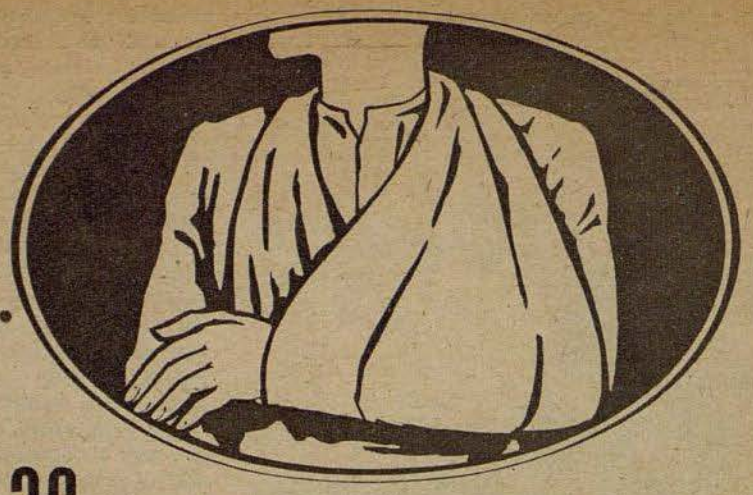
Por el momento no se ve efecto alguno. Pero el tommy parece que algo ha notado, porque de repente el último avión describe una curva enfilando la posición de los cinco hombres. Ahora se trata de no perder los nervios. Cuatro fusiles y una pistola ametralladora contra una Spitfire repleta de ametralladoras, no hay duda que es una lucha desigual! El suboficial ordena: "Punto de mira quinientos metros". Los cinco hombres rectifican el tiro, y siguen disparando furiosamente. Disparan tranquilos, rápidos y seguros, puesto que pronto el tommy abrirá su potente fuego. Son momentos de emoción intensa, demostrando estos pocos soldados su inquebrantable decisión. Pero ¿qué es ésto? Al lado del motor se ve llamear — cinco hombres fijan su vista! Pero ahora es cuando han de demostrar que no pierden la serenidad, hay que disparar con pulso tranquilo. Una descarga retumba detrás de la otra. Y de repente — se estremecen los soldados — el avión se conmueve y en barrena se precipita sobre el agua. — Sólo pasaron unos segundos desde que el Spitfire inició su ataque. Ahora el enemigo ha desaparecido.

La tensión que se había apoderado de los hombres se convierte en júbilo, salen de sus agujeros dando gritos de alegría. ¡Esta vez sí que han tenido suerte! El avión debe estar cerca de la orilla. Los soldados nadaron hacia fuera, pero nada se pudo ver. Con enorme potencia el aparato ha penetrado en el fango del fondo del mar, y nada se podía ver del mismo. Mucho más tarde salieron a relucir los restos del aparato. Son los trofeos de una extraordinaria lucha desigual en que cinco soldados alemanes demostraron, que podían sobreponerse a la más difícil situación con rápida decisión, serenidad y nervios de acero. — Después de unos días reciben el elogio del mariscal, y ésto es para los cinco soldados de transmisiones la mejor recompensa.









30 segundos o 3 jornadas de trabajo. Ayer no era más que una leve rasgadura. Hoy es ya una "grave" herida y mañana tendrá que intervenir el médico. 2 o 3 días tendrá que llevar la mano vendada. ¿Por qué no se tomó 30 segundos para aplicar en seguida el esparadrapo Traumaplast?

Traumaplast

Carl Blank, Bonn a. Rhein



Con el empleo moderado de

Pigmentan

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz,

se consigue también un brillante resultado si se aplica oportunamente con un buen masaje



para **reuma**
ciática
constipados
cansancio, fatiga y deporte

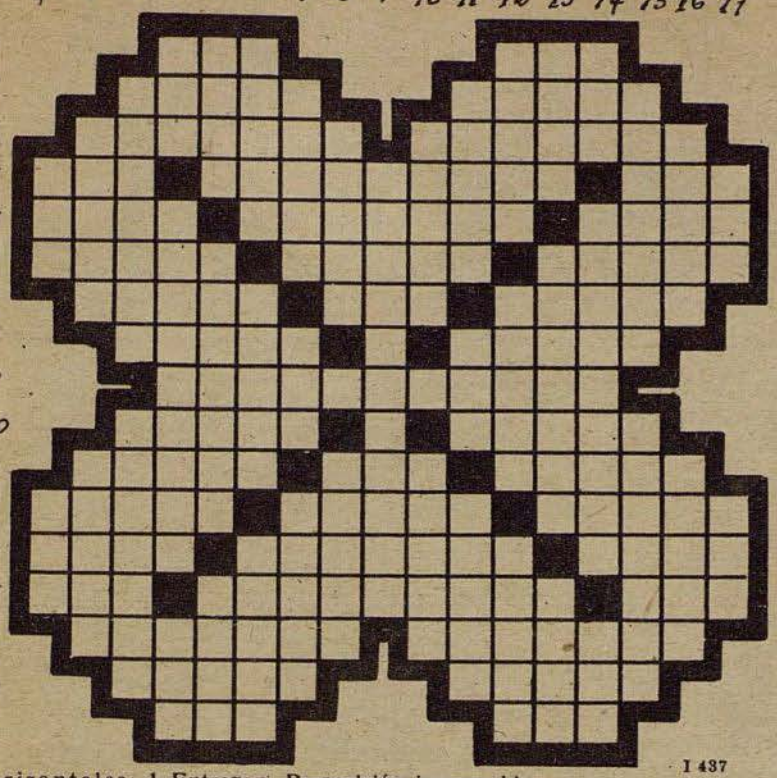
Perutz

PERUTZ FILME

Para obtener bonitas fotografías

Pasatiempos

Crucigrama



I 437

Horizontales: 1 Entregan, Preposición inseparable, 2 Probar, Que mira mucho, 3 Atrevidos, Bajos, 4 Tratamiento, Conseguirás, Consonante, plural, 5 Expresado con la palabra, Rechazar, Ficción alegórica, 6 Hurtas, Lugares donde se guardan granos, Color, 7 Moluscos gasterópodos, Escucháis, De cabellos blancos, 8 No ignoras, Asteroide no 9 descubierto en 1848, 9 Presentimientos, 10 Secreción caliza por zoofitos, Aparejos para pescar, 11 Signo del zodiaco, Cantidad, Pueblo del Sudán, 12 Natural de Arenas, Instrumento para manejar tierra, Haced ruido, 13 Cosa inverosímil, Guapetones, Nombre de mujer, 14 Ave trepadora que habita en el Brasil, Animal que se nutre con las substancias de otro, Establecimiento de bebidas, 15 Explicar, Organo transitorio que presentan los ovarios, 16 Ventilo, Número, 17 Preposición inseparable, Nombre de mujer.

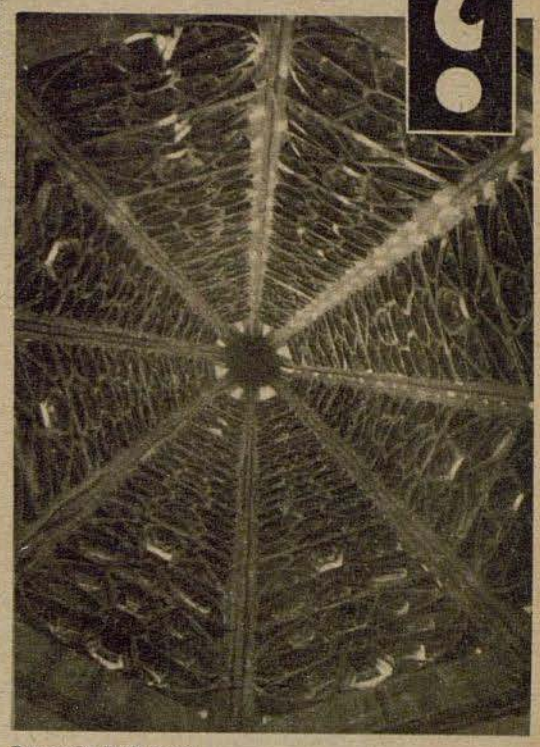
Verticales: 1 Hermana, Quiere, 2 Oxiyodogalato de mercurio, Acierta, 3 Sanabas, Censura, 4 Entregad, Aplícase a cierto ácido contenido en el lapaco, Lirio, 5 Amarrar, Percibo el gusto, Detengo, 6 Venir al mundo, Espuertas grandes, Extensiones de agua, 7 Ores, Compuesto de cloro y sodio, Embarcación filipina, 8 Listo, Extinguir, 9 Insecto del género de los dípteros, 10 Aves palmípedas, Pájaro dentirrostro, 11 Ves, Extensión de agua, Hongos, 12 Cortar en trozos muy menudos, Rindes, Provincia española, 13 Rezas, Golpes dados con la planta del pie, Parte lateral de la cabeza, 14 Tratamiento religioso, Naturales de Manises, En Marruecos, 15 Perjudiciales, Que pueden adquirir sanidad, 16 Cercados de palos entretejidos, Baile, 17 Están, Entregar.

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Dan, Pos, 2 Catar, Mirón, 3 Audaces, Picaros, 4 Sir, Recabrás, Ces, 5 Oral, Rebotar, Mito, 6 Hobas, Silos, Pavón, 7 Lapas, Ola, Canos, 8 Sabes, Metis, 9 Corazonadas, 10 Coral, Redes, 11 Aries, Mil, Saras, 12 Atico, Palas, Sonad, 13 Mito, Matones, Sara, 14 Anl, Paraitos, Bar, 15 Aclarar, Oarulo, 16 Aireo, Siete, 17 Sos, Ana.

Verticales: 1 Sor, Ama, 2 Alrol, Atina, 3 Curabas, Critica, 4 Dadlapacoloo, Lis, 5 Atar, Saboreo, Faro, 6 Nacer, Seras, Mares, 7 Recee, Sal, Parao, 8 Sabio, Mater, 9 Bolitofilos, 10 Patos, Lanilo, 11 Miras, Mar, Setas, 12 Picar, Cedes, Soria, 13 Oras, Patadas, Sien, 14 Sor, Manieros, Uta, 15 Nocivos, Sanable, 16 Setos, Sarao, 17 Son, Dar.

¿Qué es esto?

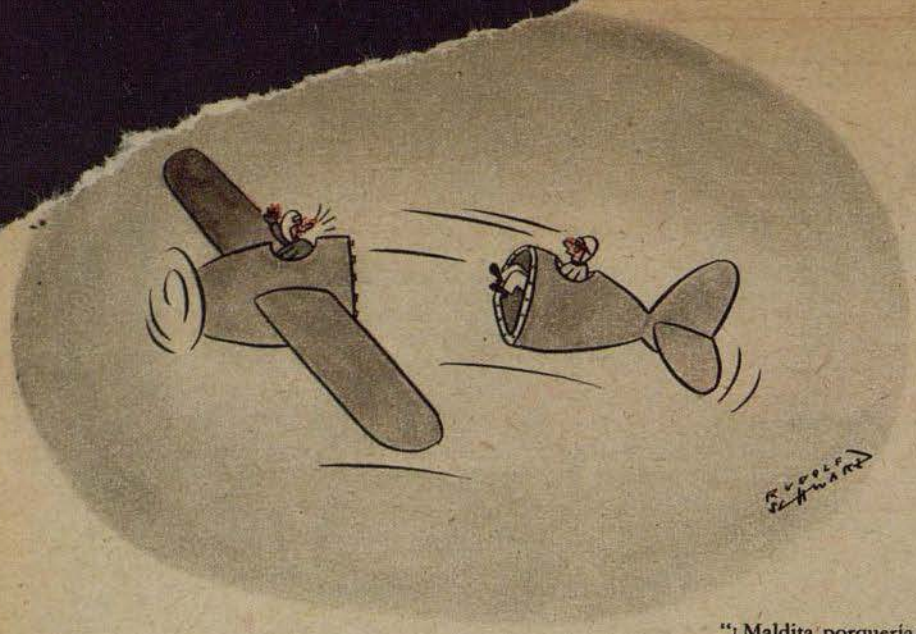


Fotografía Willi Knop

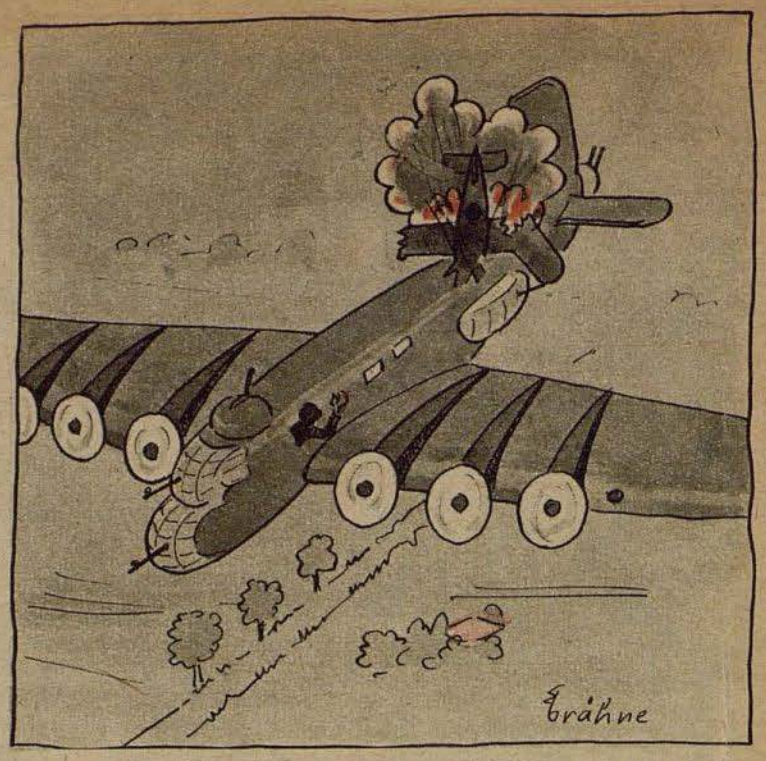
¿No es cierto que a primera vista parece el casco de un dirigible? Pero sólo es la foto de un aficionado que en el interior de una torre ha dirigido su cámara fotográfica hacia el vértice con sus ricos ornamentos góticos



Roturas



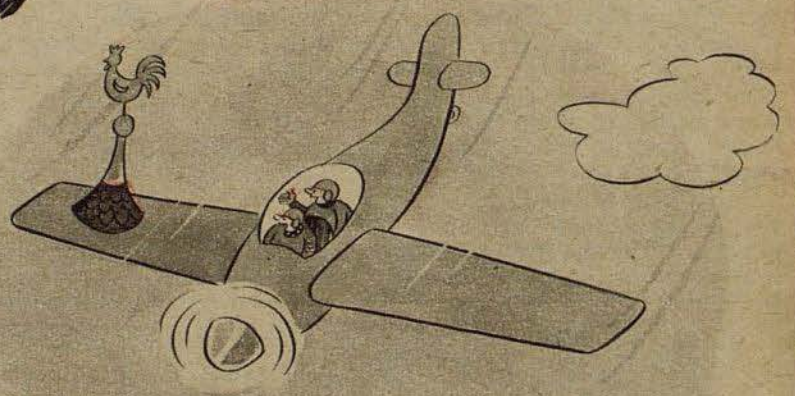
"¡Maldita porquería! ¡Te he dicho miles de veces que no juegues con los tornillos!"



El piloto de un gran bombardero: "¡Alto ahí! ¿Quién es?"



"Ves — ahora tienes por fin el autogiro tan ansiado"



"Creo que hemos bajado demasiado al volar sobre la ciudad"

Dibujos: Braehne (2), Schwarz (2), Jeannin-Ribettes, Schroeder-Padok



"¿Qué decía? . . . ¡Ah, ya recuerdo! Y al final del film apareció el bandido, y . . ."



Un civil en el aeródromo: Cuando la tía Amalia deseaba ver el avión . . .

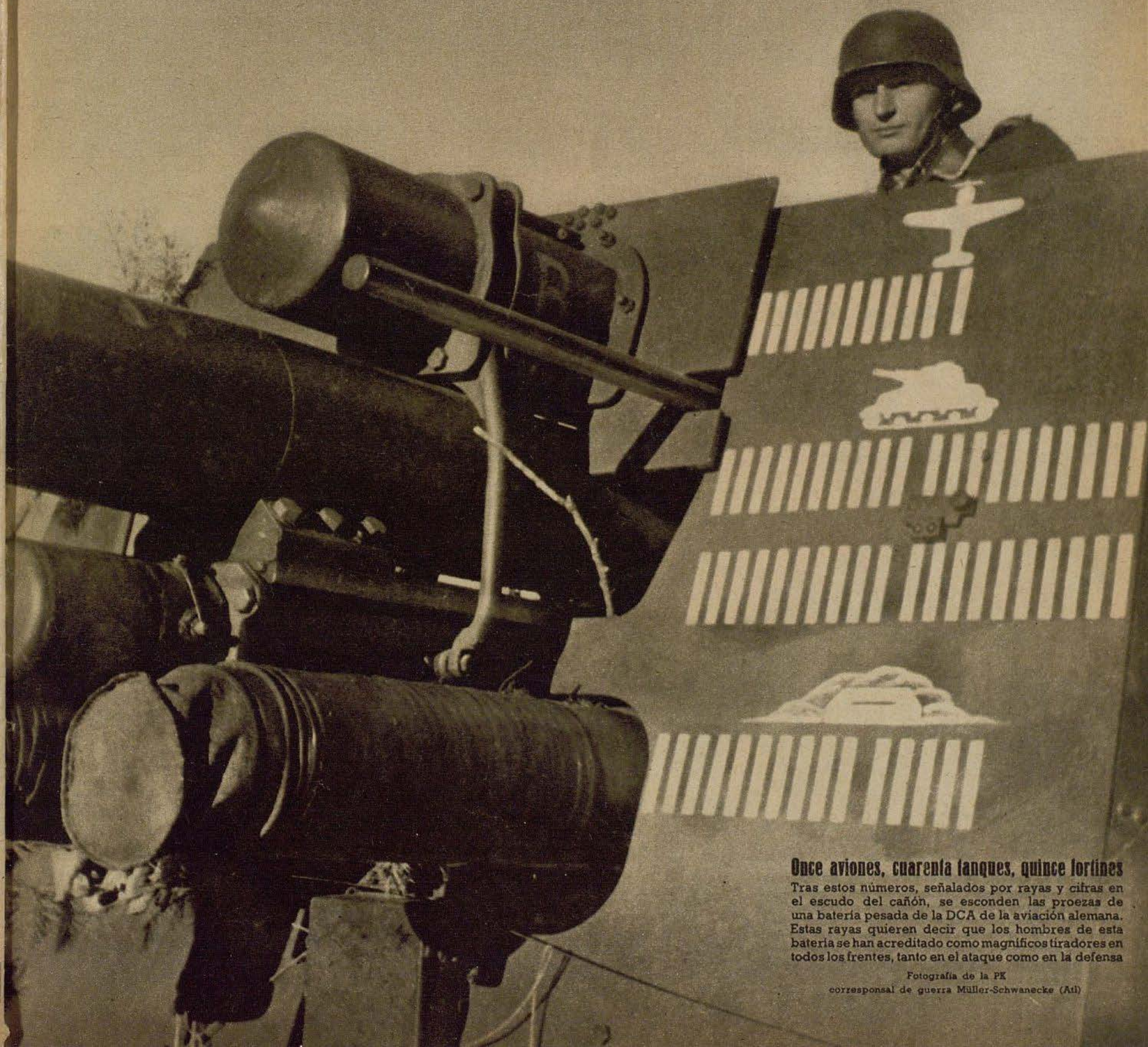
Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 5 / BERLIN, 9 DE MARZO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Once aviones, cuarenta tanques, quince fortines

Tras estos números, señalados por rayas y cifras en el escudo del cañón, se esconden las proezas de una batería pesada de la DCA de la aviación alemana. Estas rayas quieren decir que los hombres de esta batería se han acreditado como magníficos tiradores en todos los frentes, tanto en el ataque como en la defensa

Fotografía de la PK
corresponsal de guerra Müller-Schwanecke (Atl)



Divisiones de tiradores del arma aérea

Han sido puestas en acción en los focos de la defensiva alemana en el frente oriental



A la izquierda: Un jefe de un grupo de reconocimiento que ha acreditado su audacia en numerosos servicios. Con una tranquilidad que denota la confianza en sí mismo, mete el sargento el peine en su pistola ametralladora y se dispone al combate

Fotografías de las PK de los reporters de guerra Zwirner (Abt. 4) y Koster (Wb. 3)

Arriba: El jefe del grupo de reconocimiento, avanza con sus tropas. Ya al principio de la operación hay que eludir un peligroso escollo; una pradera batida por el fuego enemigo, desde un trozo de bosque, ocupado por éste. El camouflage es decisivo en el frente del Este, y por ello cambian los tiradores su aspecto para adaptarse miméticamente al paisaje

A la derecha: Cargada en un trineo de transporte, vehículo que ha acreditado muy bien su utilidad en la lucha invernal, se lleva una ametralladora a su emplazamiento





A la izquierda: Forma un grupo de asalto. Los tiradores del arma aérea reciben una vez más instrucciones, respecto al objetivo y finalidad de la operación a realizar, que consiste en infiltrarse en las líneas soviéticas a lo largo de un rio helado. El éxito de la operación depende de la abnegación y resolución total de cada hombre

Las divisiones de tiradores del arma aérea fueron citadas por primera vez en el parte oficial alemán, con palabras de reconocimiento, en la primavera del año pasado. Se habían destacado singularmente en las duras luchas defensivas en el sector norte del frente oriental. Desde entonces, las divisiones de tiradores del arma aérea se han convertido en un nuevo componente de la Wehrmacht. De todas las unidades del arma aérea, proceden estos hombres que constituyen ahora las tropas eficientes de las divisiones de tiradores de la Luftwaffe y que representan en la aviación lo que los granaderos en el ejército de tierra. Los tiradores de la Luftwaffe que combaten en las duras pugnas de este invierno en el frente del Este, se han cubierto nuevamente de gloria

Abajo: Cautelosamente avanza un grupo de exploración en un terreno en que se supone la presencia del enemigo. Tolo el sector está batido por fuego enemigo, pero de éste no se ve nada. Las ráfagas de las ametralladoras de los tiradores de la aviación riegan sistemáticamente el terreno que se extiende ante ellos





¡Se descubre al enemigo! El jefe del grupo de asalto que se ha procurado un buen puesto de observación, hace avanzar a sus hombres

. Abajo: En el desierto de nieve, sólo 8 soldados. Despacio, siguiendo una táctica bien estudiada, avanzan por la soledad blanca, en la que el enemigo acecha oculto



Derribado sobre el mar

Dos "Arado" luchan victoriosamente con un "Whitley"

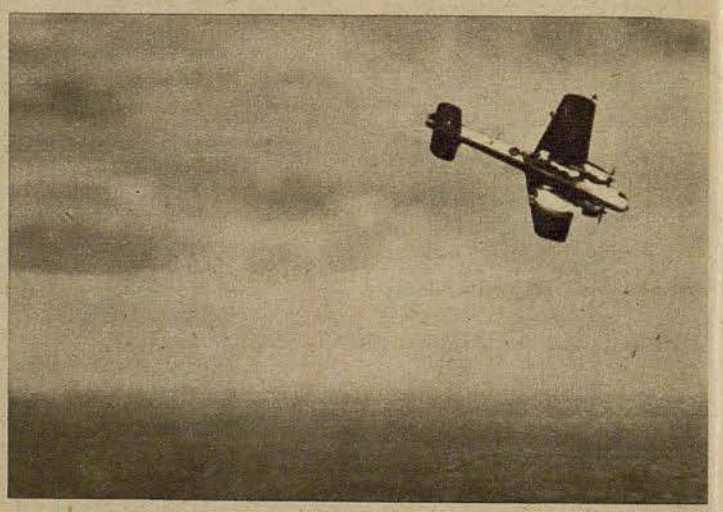
Fotos del Arma aérea





Dos aviones de reconocimiento del tipo "Arado Ar 196" han descubierto sobre el mar un bombardero inglés tipo "Whitley" y se han lanzado inmediatamente al ataque. El "Whitley" cae bajo el fuego del "Arado" que se ha colocado inmediatamente tras él. El tommy ha debido encajar ya varios impactos. Ya se ha desprendido el puesto de tiro de cola con su ametralladora cuádruple que puede distinguirse claramente en la fotografía, entre los dos grandes timones de dirección

A la izquierda: El segundo "Arado" ataca. Un espeso penacho de humo forma ya la estela del "Whitley". El piloto británico intenta picar suavemente para adquirir así más velocidad y escapar al avión alemán que ataca. Pero el "Arado" le sigue y no le suelta



La lucha está ya decidida. El piloto inglés ha perdido el dominio de su aparato. Este se desploma como una hoja muerta sobre la superficie del agua



A la derecha: ¡Hundido! Ya no puede verse nada del "Whitley", que ha desaparecido con su tripulación bajo las aguas. Solamente la gasolina incendiada es todavía visible desde larga distancia



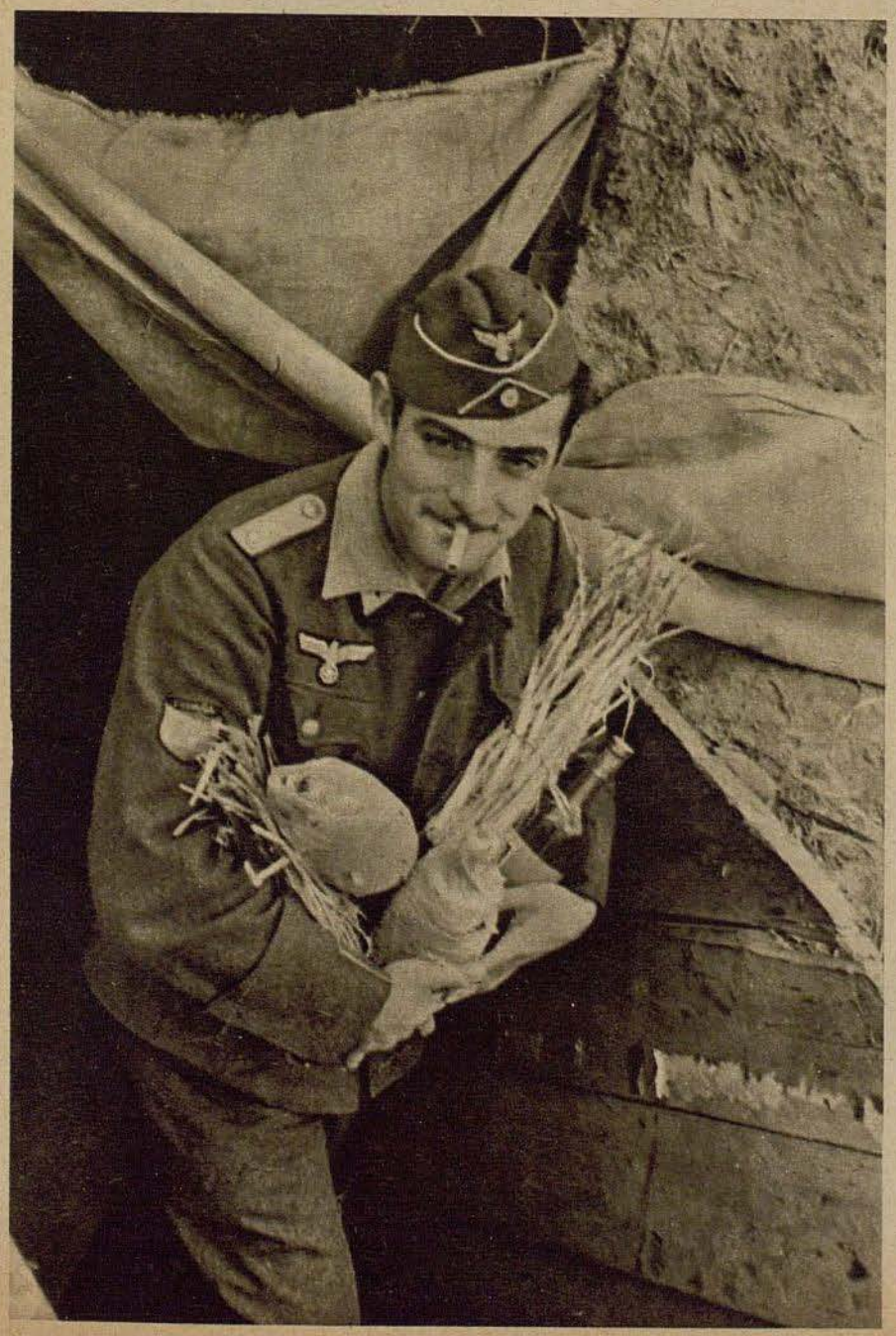
Protegidos por el parapeto, regresan con su carga alimenticia los que habían ido a buscar la comida para sus camaradas al alejado puesto de intendencia

La cuestión gastronómica

La alimentación de los voluntarios españoles se cuida con mucho esmero



A la derecha: La alimentación durante el viaje al frente corre a cargo de la Cruz Roja alemana. En las estaciones de los territorios ocupados se da a los soldados una buena sopa caliente



A la izquierda: El invierno en el Este es duro y frío. Por esto las cantinas despachan de cuando en cuando alcohol para calentar el cuerpo

A la derecha: Animación en el depósito de víveres. Aquí se distribuyen los alimentos que después, preparados en la cocina de campaña, constituyen la delicia del soldado

Fotografías del corresponsal de las PK Nagel



Abajo: La ración alimenticia es transportada a la compañía en prácticos trineos arrastradas por caballos

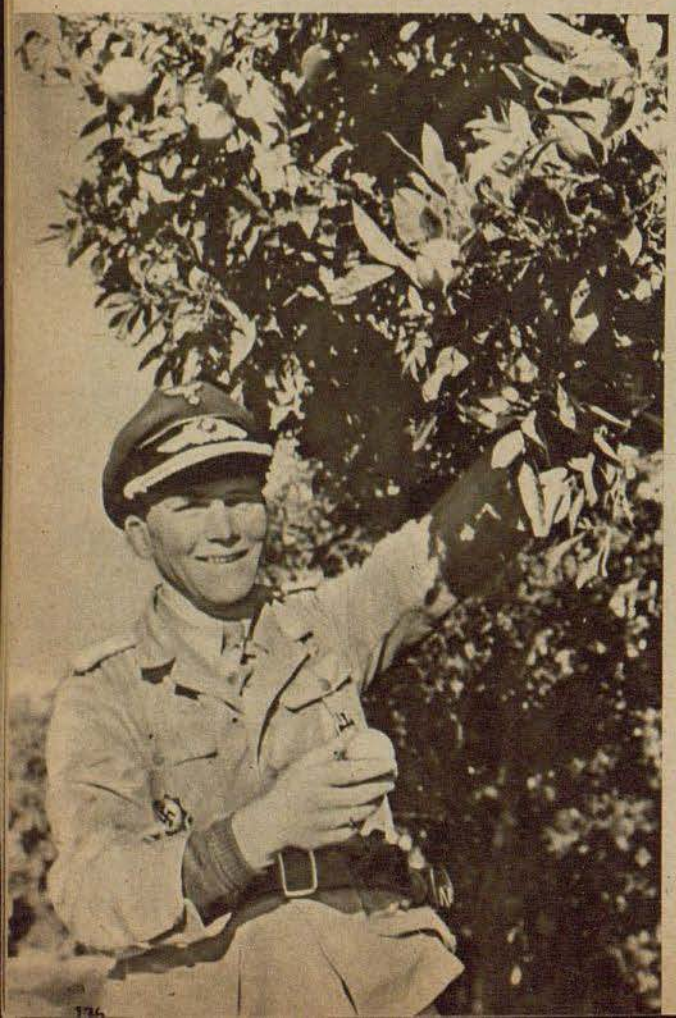




No me cambio por ningún caza del mundo

Sobre las acciones de la caza alemana en el teatro de guerra tunecino

Por el corresponsal de guerra Dr. Erhardt Eckert



PK Un nuevo teatro de guerra: Túnez. Y un nuevo enemigo: los yanquis. Las fuerzas alemanas deben enfrentarse desde noviembre de 1942 con estos dos nuevos factores que ahora han surgido. El nuevo teatro de guerra esconde muchas sorpresas: el terreno no tiene ninguna semejanza con los otros teatros de guerra norteafricanos. Túnez tiene en su parte norte fértiles terrenos para el cultivo de cereales, olivares y bosques; el centro está ocupado por la estepa; y al sur es donde empieza la arena del desierto conocida por los curtidos soldados del frente de Rommel. Como particularidad digna de citar en esta comarca se encuentran los grandes pantanos salinos, los Schotts. El norte y el centro están atravesados por sierras y elevaciones y de la arena desértica del sur se yergue la altiplanicie de Dahar. En el norte las montañas están cubiertas de bosques, de robles, pinos o matorral. Hay muy buenas carreteras en Túnez, pero cuando es preciso desviarse de una de ellas, el coche se hunde en el blando fango en la época de lluvias, y no puede seguir adelante. El invierno tunecino en el que ahora estamos, es húmedo y lluvioso; el cielo está frecuentemente cubierto de nubes grises y las noches casi siempre glaciales. Así es, a grandes rasgos, el nuevo teatro de guerra norteafricano.

El nuevo adversario es el yanqui. Por primera vez en esta segunda y auténtica guerra mundial se nos opone con grandes fuerzas. En Túnez — aunque también hay a su lado degaullistas e ingleses — es él nuestro principal enemigo. Abstracción hecha de la batalla de tanques de Tebourba, todavía no se ha producido hasta ahora un choque importante con las fuerzas estadounidenses. Tebourba, sin embargo, detuvo la penetración americana hacia la capital, el pilar africano del puente ideal que nuestras fuerzas han tendido sobre el estrecho de Sicilia. Aquí, en Tebourba, los alemanes se mostraron superiores por su material y de hombre a hombre; y este sentimiento de superioridad domina hoy en día todo el frente tunecino por tierra y aire y justifica un optimismo auténtico y sano.

A la izquierda: El teniente Julius M. que habla en nuestro artículo de un combate aéreo contra 12 "Boston". El capitán de escuadrilla, westfaliano, está desgajando precisamente una naranja del árbol

El centro de gravedad de la acción de nuestra arma aérea en el teatro de guerra tunecino está en la aviación de caza que utiliza los aparatos de la manera llamada "all round". Su tarea principal consiste aquí también, naturalmente, en el combate aéreo con gran espíritu de lucha, en la caza de toda clase de aparatos enemigos. A ello se añaden además las acciones especiales como vuelos de reconocimiento, protección de convoyes y, cada día en mayor medida, ataques en vuelo rasante para apoyar a las fuerzas de tierra Esta misión es compartida por los bombarderos ligeros, los stukas y los aviones de batalla que también cooperan con los cazas para proporcionar ayuda y alivio a los camaradas del Ejército y de las formaciones de tierra de la aviación. Todas estas acciones de los cazas, de las que naturalmente ha habido y hay en los otros frentes, son influidas en Túnez por la peculiaridad del terreno y del adversario. El territorio marcadamente montañoso exige una nueva táctica del vuelo rasante. El tiempo, ahora en invierno tan rápidamente mutable, exige además una gran pericia y una dúctil adaptabilidad. Dice mucho en favor de los pilotos alemanes el que hayan sido capaces de superar rápidamente estas y otras dificultades. El enemigo no se ha adaptado a estas circunstancias tan rápida y completamente, a pesar de que creía estar a la altura de ellas por considerarse en muy buena forma deportiva. Como ejemplo típico de esto, sean citados aquí aquellos tres "Spitfire" pilotados por yanquis que hicieron una incursión con tiempo muy malo, y pudieron conocer a los alemanes en un principio. Muy pronto se puso de manifiesto que los

A la izquierda: El comodoro refiere sus experiencias de la lucha. El teniente coronel barón von Maltzahn, condecorado con las Hojas de Roble, en un examen táctico de la situación con pilotos de su escuadra de caza y con pilotos italianos

americanos no eran mejores pilotos en modo alguno, sino solamente que habían subestimado las "pegas" de aquel cielo cubierto de espuma de nubes y no podían tomar altura. Tuvieron que darse la panzotada antes de la línea principal de combate alemana en territorio nuestro.

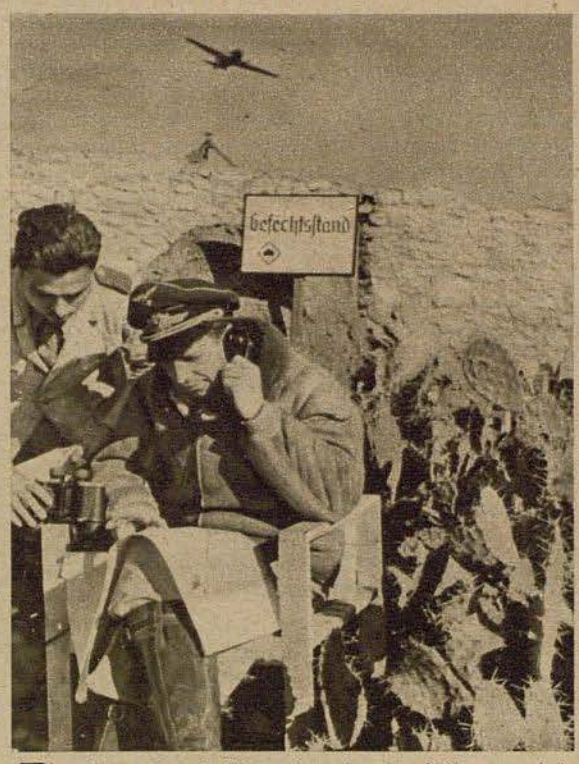
Y con ello volvemos a tratar de nuestro nuevo enemigo, los Estados Unidos. Han transcurrido desde el principio de la guerra tunecina tantas semanas que se puede aventurar ya un juicio del soldado yanqui. Este juicio puede condensarse de la siguiente manera: el americano ha tomado ésta su primera guerra demasiado a la ligera. Los primeros días parecían darle razón, pero luego tropezó con la resuelta resistencia de las unidades alemanas, le fueron causadas las primeras pérdidas graves, se encontró ante el muro férreo alemán y su confianza se desplomó.

Las experiencias de las tropas de tierra alemanas coinciden completamente con las experiencias de la aviación. Nos limitamos, por lo tanto, a citar aquí las declaraciones de los aviadores y ante todo de los cazas que aseguran que los americanos han sido completamente sorprendidos por la dureza de la guerra.

El yanqui es un soldado bisoño que carece de muchas y de las más importantes experiencias de la guerra. Esto se hace notar tan pronto como tropieza con las formaciones aguerridas de la aviación alemana. Carece de la suficiencia del piloto de caza y del combatiente aéreo y de la seguridad casi intuitiva que distingue a los aviadores alemanes y que le es transmitida a las nuevas promociones en duro entrenamiento por los viejos luchadores del aire. Se echa de menos también en él además otras propiedadas que son corrientes en la aviación de otros países y, sobre todo, en la aviación alemana. Así, por ejemplo, un joven aviador condecorado con las Hojas de Roble alude a la falta de espíritu de camaradería en la lucha que es peculiar en el yanqui. Por esta y otras razones, los estadounidenses han probado ser peores luchadores que los ingleses. Esta gran deficiencia no podrá ser compensada por las armas que la industria de armamento americana ha proporcionado a sus pilotos. Los tetramotores pesados "Boeing-Fortress II", por ejemplo, que llevan una tripulación de siete a nueve hombres, y están provistos de siete a diez armas de a bordo, son capaces de transportar una carga de 4000 kilos de bombas a alturas de muchos miles de metros. Estas buenas cualidades de su bombardero más pesado son aprovechadas en gran medida por los norteamericanos para el ataque por sorpresa desde grandes alturas. Al lado de él emplean los americanos el bombardero igualmente tetramotor "Consolidated Liberator" y los dos bombarderos bimotores "Douglas Boston" y "North American B 25 B". Entre los cazas disponen los yanquis en Túnez de su "Star", el bimotor de doble fuselaje "Lockheed Lightning", además del "North American Mustang", del viejo "Curtiss P 40 Tomahawk" y del "Spitfire" inglés. Cada vez son más numerosos los pilotos americanos que se encuentran en los "Spitfire" derribados. De ello se deduce claramente la superioridad del "Spitfire" sobre él "Lightning", al que antes tanto se había alabado. El "Spitfire" sigue siendo todavía el mejor caza que tienen "allí enfrente".

El aviador alemán tiene muchas ventajas sobre el americano. Este sentimiento de superioridad del alemán y el sentimiento de inferioridad del yanqui parejo con él, se hace notar perceptiblemente. Esta observación es confirmada por declaraciones de prisioneros y por la acción mucho más cautelosa de la aviación yanqui. Como ejemplo digno de mención se ha citado aquel día en que 20 americanos huyeron ante 4 cazas alemanes y que se mostraron en sus comunicaciones por radio — captadas por nosotros — aterrorizados por los alemanes. Y tan pronto como han notado que su "Boeing Fortress II" es también derribado — y ciertamente en notable proporción — han suspendido sus ataques que solían realizar como si estuvieran en maniobra, y ahora solamente atacan a grandes alturas. Los alemanes se han enseñoreado de las dificultades inherentes a la situación en que allí se encuentran, caídos del cielo de la noche a la mañana, de las dificultades de un penoso avituallamiento, de un país extraño y de un enemigo nuevo. Las situaciones más críticas fueron dominadas. La superioridad numérica de los americanos se encuentra frente a unas fuerzas alemanas resueltas a la lucha, bien armadas, bien abastecidas y poseedoras de un sentimiento optimista de superioridad.

En el espíritu de la orgullosa tradición de su escuadrilla y en vista de los grandes éxitos de sus hombres en el nuevo teatro de guerra tunecino, pudo decir el comodoro titular de las Hojas de Roble, teniente coronel barón von Maltzahn: "¡No me cambio por ningún caza del mundo!" Ahora cinco pilotos de caza van a dar breves relatos de sus acciones en la guerra de Túnez contra los norteamericanos.



El teniente Günter H., capitán de escuadrilla, cuyo brillante ataque a un tren enemigo se describe en nuestro artículo, da telefónicamente la orden de partir desde su "puesto de combate al aire libre"

El "Boeing" disparó hasta el final

El teniente coronel barón von Maltzahn, jefe de una escuadrilla y titular de las Hojas de Roble de la Cruz de Hierro, con 68 aviones derribados, dice:

"Una gran formación de bombarderos enemigos bombardeó el aeródromo. Cuando despegué comenzaba a disparar la DCA. Puse proa en seguida en dirección por donde yo suponía había de venir la formación de bombarderos americanos y alcancé su última oleada, sobre el mar a la altura de Bizerta. Eran en total 36 tetramotores "Boeing Fortress II" que volaban en tres formaciones. Ataqué de frente al bombardero que ocupaba el lugar de la izquierda en la cadena que volaba en el ala extremo derecha. Pronto dejaron de funcionar dos de sus motores y tras el segundo ataque el "Boeing" mostró una cola de humo. Se desprendió de la formación y picó fuertemente para escaparse en vuelo rasante. Una vez que habíamos picado desde los 6000 hasta los 400 metros, se lanzó con paracaídas un hombre del "Boeing" y descendió bamboleándose. Dí varias pasadas disparando con todas mis armas. Los americanos contestaron al fuego hasta el final. Tras una lucha de quince minutos, había despachado finalmente al bombardero americano, de manera que se estrelló al noroeste de Medjez el Bab, incendiándose inmediatamente."

Doce "Boston" en cinco minutos

El teniente Julio M., de Westfalia, capitán de escuadra, con 30 aviones derribados, dice:

"Por la tarde se nos anunció la presencia de una formación de doce bombarderos "Boston" a la altura de Mateur. Poco tiempo después avistábamos los aviones enemigos y nos lanzamos contra ellos, que picaron violentamente queriendo volver a casa en vuelo rasante. Pronto éramos un enjambre de alemanes en medio de los americanos. Un "Boston" yacía ya por tierra con un penacho de humo, cuando yo comencé a atacar. Los demás "Boston" estrecharon la formación, logrando con ello una concentración de fuego especialmente notable. Pero pronto pude disparar. El aparato comenzó en seguida a arder por el motor izquierdo, perdió altura y se estrelló contra el suelo. Tomé como segundo blanco al "Boston" que volaba un poco más allá a la izquierda. Al hacer un viraje, pude observar que ya habían sido derribados cinco americanos. Como

Continúa en la página 156



El capitán Friedrich-Karl Müller, uno de los condecorados con los hojas de roble del Cruz de Hierro de la escuadra "As de pique". El joven comandante de grupo informa sobre sus experiencias con los cazas norteamericanos

Fotografías PK de los corresponsales de guerra Hellmut Grosse (PBZ 4) y Ketelhohn (H.H. 1)

Abajo: El Caballero de la Cruz de Hierro, teniente Fritz Dinger, ante la cola de su victorioso "Me 109,,, que lleva ya 53 rayas de triunfo, En nuestro artículo, se reproduce su lucha contra un submarino enemigo



"Fuimos lanzados a 800 metros de altura....."

La "coliflor" era una nube de explosión espesa y negra

por el corresponsal de guerra Hermann Ehrenstreit

PK Sobre nuestro aeródromo de campaña, allá arriba en Noruega, se ciernen bajas y grávidas las nubes. El día era tristón. Tristón era también nuestro estado de ánimo . . . ¡esa maldita espera! Desde hacía días, sabíamos ya que un convoy británico estaba en camino para llevar a los soviets el material que ansiaban. Desde hacía días, estaban nuestros "Ju 88" cargados con bombas pesadas, dispuestos para despegar en la pista y nosotros estábamos también preparados para el vuelo y esperábamos impacientes la orden de partir. Pero el cielo arrojaba a la tierra suciedad y tempestad y teníamos que seguir esperando . . .

En estos momentos, cuando el ansia de volar le cosquillea a uno, cuando ese desasosiego interior lanza los pensamientos a unos cuantos miles de metros de altura, hay que hablar de vuelo, de picado y de ataque porque el silencio se siente corporalmente y duele.

Y hablábamos. Nuestro piloto, el sargento S., estaba refiriendo precisamente un momento sumamente crítico en su último ataque en picado a un convoy, cuando se dió un empujón a la puerta y el sargento de servicio de la barraca exclamó: "¡A prepararse inmediatamente el personal de vuelo! Instrucciones en el puesto de mando. Hora probable de partida las 12.25". Me parece estar oyendo todavía el golpe de la puerta al cerrarse otra vez. Durante unas fracciones de segundo debió haber un silencio enorme en nuestra barraca. La orden, tan ansiosamente esperada, nos había pillado desprevenidos, pero luego todo marchó, como siempre, rápida y perfectamente. Aquello no puede describirse porque en esos minutos no hay tiempo ni ocasión para pensar.

Cuando despegamos a las 12.25 en punto, el sol trataba de asomarse, pero no llegaba a conseguirlo. El tiempo seguía chubascoso, densas nubes ocultaban los montes del Norte de Noruega, sobre los cuales nos lanzábamos en dirección noroeste, hacia el convoy que se encontraba allá lejos, en la región de las islas de los Osos, y que con aquel tiempo no contaba, seguramente, que fuéramos nosotros. Poco antes de partir, el capitán de nuestra escuadrilla nos había dicho que el convoy se componía de unos 46 barcos mercantes, 22 destructores y un portaaviones, y que teníamos que fijarnos bien en los cazas que seguramente serían "Spitfires". ¡Bueno! ya nos las entenderíamos, nos dijimos y estábamos seguros de la empresa porque cuanto más volábamos, más se iban desgarrando las nubes y más se divisaba el mar entre grandes claros.

Estábamos contentos. Si el convoy pasaba bajo uno de esos "agujeros de turno", le íbamos a aguar la fiesta. Pero no tardó mucho en disiparse esa esperanza. Las nubes fueron espesándose cada vez más, los claros iban siendo menos cada vez y muy pronto no pudimos ver debajo de nosotros más que nubes gordas que se apelotonaban. ¡Una verdadera colada!

Dos horas estuvimos volando hacia el enemigo y por fin nuestra formación de combate pudo comprobar que debíamos estar cerca del convoy. Pero ¿cómo van a verse los barcos, si San Pedro los esconde? Yo estaba esperando un claro como un milagro cuyo cumplimiento sería demasiado hermoso para ser realidad. Y, sin embargo, el milagro se hizo. Las nubes dejaron un claro y allá abajo la proa de un gran barco. Le grité a mi piloto: "Fritz, debajo de nosotros hay un 'cacharro' enorme", e inmediatamente pone el aparato boca abajo y se lanza, entre las nubes y las granadas de la DCA, sobre el barco. Tan rápidamente ocurre todo que no nos acordamos siquiera de echar los frenos de picado.

600—650—700, señala el velocímetro. A los 730 km por hora hay una sacudida. Las bombas se desprenden y nos remontamos. Estoy como pegado al suelo y en esos momentos no puedo mover ni un dedo, pero mis ojos siguen las bombas y el objetivo, ven aquéllas cayendo en medio del barco, ven dos chimeneas, muchas escotillas . . . y luego estamos otra vez en las nubes y no puedo reconocer nada.

Al perforar las nubes hacia arriba, estamos otra vez a casi 2000 metros y estoy pensando precisamente si el cacharro sería de diez o de quince mil toneladas, cuando nuestro "Ju" sufre un golpe tremendo. Oigo al observador que dice: "¡Diana de la DCA!" y ya no oigo más.

No sé lo que pasó en los minutos siguientes. Debí darme un golpe respetable en la cabeza contra la pared. Mi nombre es lo primero de que tuve conciencia luego. El piloto le había pronunciado y en cierto modo me sonó alegremente. Todavía estoy viendo estrellas y chispas, nuestro aparato se columpia por la presión de las granadas de la DCA que explotan a nuestro lado, como un caballo de madera, pero lo más raro es algo que en el momento me parece como una enorme coliflor negra. El radiotelegrafista me sujeta, saco mi cámara y tomo una fotografía. Entonces es cuando me doy cuenta de lo que estoy viendo.

La coliflor era una nube de explosión espesa y negra que pasaba casi a mil metros más allá de la capa de nubes. Nuestras bombas habían hecho blanco. El barco que seguramente llevaba munición, había volado y no fué un impacto de la DCA, sino la presión de aquella explosión gigantesca lo que había lanzado a nuestro avión a unos 800 metros de altura, lo mismo que aquella nube de explosión de unos 3000 metros de altura, cuya enorme cabeza negra sobresalía todavía mucho por encima de la capa de nubes.

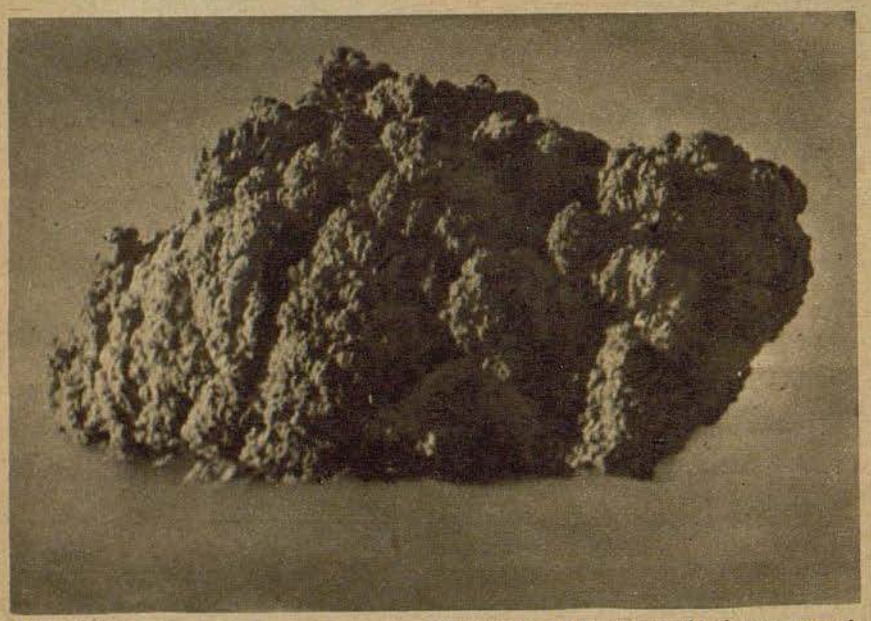
Mientras sigo haciendo algunas fotografías de aquel ingente espectáculo, tomamos curso a la patria, protegidos por la capa de nubes. No fué fácil por cierto mantener ese curso. El ala derecha se había desgarrado y el revestimiento flotaba. La gasolina chorreaba y algunos instrumentos se habían roto. Los chubascos y la tempestad lanzaban de un lado para otro a nuestro pobre aparato, cuando pasamos el Cabo Norte y fuimos siguiendo la línea de fjordos, pero resistió. Incluso su tren de aterrizaje, que a mayor abundamiento nos había dado guerra, se pudo arreglar poco antes de aterrizar. ¡Otra vez nos había acompañado la suerte!

Para el enemigo, en cambio, las cosas fueron distintas. 38 barcos del gran convoy tuvieron que cambiar su curso y anclar en el fondo del mar . . .



Piloto y observador de la victoriosa tripulación del "Ju 88" que sufrió la extraña impresión aquí descrita al aniquilar un barco de munición enemigo

PK Fotografías del corresponsal de guerra Hebenstreit



Una imagen extraña, como una enorme coliflor negra, ha impresionado al corresponsal de guerra en su film. Se trata de una explosión que perforó la capa de nubes, que había a una altura de 800 a 2000 metros, y se elevó hasta 3000 metros de altura. Esta explicación no se la dió, sin embargo, la tripulación del avión de combate "Ju 88", que es la que hizo la fotografía, más que cuando volvió a precipitarse por bajo de la capa de nubes y vió la enorme columna de humo que se elevaba sobre los restos del transporte de municiones que había sido alcanzado. (Abajo) Al penetrar en las nubes (abajo) la columna de explosión parece como cortada. En torno al buque incendiado se ven otros barcos del convoy y en último término a la derecha un destructor incendiado por una bomba



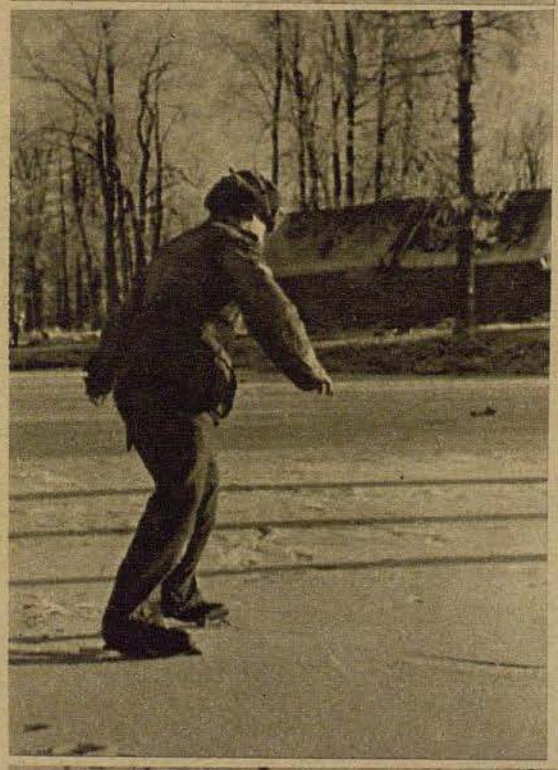
La nieve y el hielo presentan a los voluntarios españoles en el frente del Este su aspecto divertido, desconocido hasta ahora para muchos de ellos. Detrás de la línea de combate se entregan los voluntarios del Sur con toda alegría al nuevo placer. Despierta otra vez lo que hay de niños en ellos y se divierten frenéticamente sobre el hielo. — Es una sensación deliciosa deslizarse en un trineo velozmente por la tersa superficie de hielo. Pero algunos no se contentan con esto y se aventuran prudentemente a dar los primeros pasos en patines





Sobre el hielo

Voluntarios de la División Azul haciendo un deporte inusitado para ellos



José ha procurado un par de patines que su camarada se deja poner lleno de ansiedad (a la derecha), e inmediatamente hace los primeros intentos de patinaje (a la izquierda). Con un poco de burla y un algo de preocupación, le sigue José



Fotografías PK Corresponsal gráfico Nagel

. . . ¡zas! el "artista" patas arriba. No es tan fácil mantenerse erguido sobre delgadas cuchillas de acero, andar como un hombre o deslizarse sobre el hielo. Pero de todas maneras es divertido y estos pequeños incidentes no asustan a nadie



EL AIRE

ELEMENTO VITAL, MATERIA PRIMA Y FUENTE DE ENERGIA

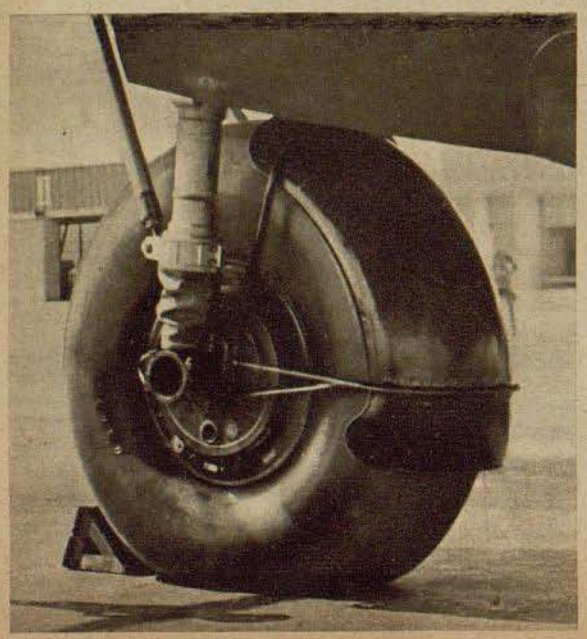
Por el Dr. F. Flucke



El bote neumático flota por estar lleno de aire y se mueve, cuando se iza sobre él una vela, también por medio del aire. Pues como dice el pueblo: "El viento no es otra cosa que el aire con prisa"

El hombre no puede vivir solamente del aire y del amor. Pero sin aire—y probablemente sin amor en su sentido lato—no puede vivir, pues es un hecho irrebatible que toda la vida terrestre se desarrolla en el fondo del más formidable océano, el de la atmósfera, y que el hombre se ha adaptado a este mar de aire con una sumisión tan completa que fuera de este medio sucumbe. Necesita el oxígeno para vivir y por ello, necesita el aire que contiene el oxígeno. En la historia del desarrollo de la humanidad, el aire no ha sido objeto de observación y estudio, sino en una época muy tardía, precisamente por la abundancia inagotable en que se ofrece por doquier, allí donde los hombres viven.

Con los primeros conocimientos químicos y físicos de carácter científico que habían podido reunirse al principio de la edad moderna, fueron refutadas las especulaciones filosóficas de los antiguos griegos, que consideraban el aire, el agua, la tierra y el fuego como los cuatro elementos de la materia. Con auxilio del instrumental científico, entonces todavía muy simple, fué estudiado el aire. En la misma época en que la guerra de los 30 años devastaba a Alemania, inició Torricelli investigaciones fundamentales para la medición de la presión atmosférica. Ya en 1648 llevó a cabo Pascal las primeras mediciones de altitud por medio del barómetro. En la misma época, Otto von Guericke realizó múltiples ensayos con la bomba neumática uno de ellos el interesante experimento con "los hemisferios de Magdeburgo", una esfera cuyos dos hemisferios eran mantenidos juntos por la presión atmosférica por haberse hecho el vacío en su interior. Estos hemisferios no podían ser separados uno de otro por la fuerza de 16 caballos de tiro. Este experimento dió un gran impulso a la física experimental y a la investigación del aire. Los componentes principales del aire—que hasta entonces era considerado como elemento simple—y su verdadera naturaleza fueron comprobados por primera vez por Lavoisier en 1764 mediante ensayos de una gran precisión cuantitativa. Con ello se había desbrozado el camino. El aire ya no fué considerado como la Nada, sino como un gas compuesto de 21 volúmenes de oxígeno, 78 de nitrógeno y un volumen de diferentes gases nobles. El peso del aire fué calculado con precisión absoluta. Un litro de aire pesa 1,293 gramos.



Fotografías de los talleres Junker

A la izquierda: Se inyecta aire a presión en los neumáticos de las ruedas del tren de aterrizaje de un gran avión Junkers 90. Cada rueda del Junkers 90 tiene que soportar en el despegue y en el aterrizaje un peso de 20.000 kilos



El aire comprimido puede ser manejado fácil y cómodamente. Aquí sirve para pintar con la pistola proyectora la caja del mecanismo de propulsión

Sobre la base de los conocimientos físicos relativos a las fuerzas propulsoras del aire, los hermanos Montgolfier lograron en 1783 la primera ascensión de grandes globos llenos de aire calentado. Para aquellos tiempos esto significaba una insólita proeza técnica y además una empresa muy osada. No es de extrañar que al principio se hicieran tripulantes de estos globos a animales, pues se presentían seguramente los peligros de la atmósfera, sin que se hubiera podido hacerse, sin embargo, una idea clara de los secretos que encerraba. Los hermanos Montgolfier no ascendieron pues con ninguno de sus globos. Pero las cortas ascensiones con globos de aire calentado probáronse inocuas para el organismo humano. Cuando, sin embargo, se alcanzaron mayores alturas con globos inflados de diferentes gases y los primeros exploradores temerarios de las grandes alturas sucumbieron a una enfermedad todavía entonces desconocida, el mal de altura, fueron reconocidos los límites que imponen a la vida humana las altas capas atmosféricas. No solamente el déficit de oxígeno atmosférico que a 5.500 metros de altura se reduce a la mitad,

Abajo: En el banco de pruebas son puestos en acción los aeromotores aplicándoles como resistencia frenos neumáticos debidamente regulados. El rendimiento del motor es medido según la resistencia que opone el aire a las aspas de la hélice en movimiento



y el frío extraordinario en las grandes alturas, sino también la disminución de la presión atmosférica de los 760 milímetros de mercurio normales a los 380 a que queda reducida a 5.000 metros de altura, indican los peligros que amenazan a la vida en estas capas atmosféricas. Al penetrar en capas todavía más elevadas, en la llamada estratosfera, los peligros son mucho más graves. Según los conocimientos físicos del punto de ebullición del agua está en los 37 grados sobre cero a una altura de 19.000 metros, lo que quiere decir que a esta altura comenzaría a hervir la sangre en los vasos del hombre.

Aprovechando las experiencias de la técnica exploratoria de los espacios abisales, han sido fabricados dispositivos especiales para la respiración, trajes resistentes a las altas presiones y cámaras de enrarecimiento. Con ello se han creado las condiciones y los medios técnicos necesarios para nuevas y más profundas incursiones en la estratosfera. Las investigaciones científicas en los dominios de la física, de la química y de la medicina de altura, así como las adquisiciones de la técnica moderna en la construcción de aviones de elevado techo, de aeromotores y globos para grandes alturas, han conducido a nuevos éxitos en la lucha por el estudio de la exploración de las grandes alturas.

De la extensión de la capa aérea que envuelve a nuestra tierra nos hacemos generalmente una idea falsa. Figurémonos que la tierra, que tiene un diámetro de unos 12.740 kilómetros, fuera una esfera de 1 metro de diámetro, entonces la tropoesfera, es decir, los estratos atmosféricos hasta los 11.000 metros de altitud, cubrirían esta esfera de un metro con una película de sólo un milímetro de espesor. El espesor de la capa atmosférica no es mayor que el del vapor que nuestro aliento condensa en un cristal, comparado con el tamaño de la tierra. Las montañas más altas se hundirán en esta película. Solamente en algunos casos excepcionales, a pesar de todos sus medios técnicos, le ha sido dado al hombre penetrar un poco más allá de esta troposfera.



Entre las paredes de la cabina del avión, el aire encerrado en las mallas de la lana artifical fabricada con vidrio sirve de acolchonamiento y de aislante térmico y sonoro

Abajo: En el invierno el aire calentado que se inyecta a través de tubos en la caja del motor, sirve para calentar el mecanismo de propulsión



Mientras que el aire se opone con la implacabilidad de las fuerzas naturales a una penetración más profunda del hombre en la estratosfera, el aire atmosférico de las capas inferiores es un buen auxiliar del hombre. De la manera primitiva en que los montañeses hacen predicciones sobre el tiempo se han desarrollado una técnica y una industria meteorológicas eficientes. En modernas instalaciones climáticas es dado influir con bastante exactitud en la composición, temperatura, presión y movimiento del aire. El antiguo fuelle ha sido sustituido por complejos de fuelles de alto rendimiento que desempeñan un gran papel en la industria minera y siderúrgica, así como en la industria química. De la simple flauta pastoril, un largo camino ha llevado hasta la creación de instrumentos de viento modernos y variados y de los grandes órganos. El aire comprimido ha llegado ser hoy en día una fuente magnífica de energía para la propulsión de máquinas y mecanismos. El aire comprimido a alta presión alcanza un grado de temperatura tal que ha permitido obtener la explosión en el cilindro de un motor Diesel por la simple inyección de una mezcla gaseosa combustible y sin intervención de la chispa. Si el aire es enfriado a temperaturas por debajo de los 150 centígrados, pasa del estado gaseoso al estado líquido y forma un líquido transparente, de un brillo azulenco. Carl von Linde obtuvo en 1895 los tres primeros litros de aire líquido con ayuda del frío causado por la evaporación. Utilizando aire líquido han podido obtenerse nuevos explosivos. Si se impregna carbón poroso con aire líquido se obtiene una fuerza explosiva todavía más potente. Mediante la liquefacción del aire se ha logrado la obtención industrial del oxígeno atmosférico. Una hazaña sensacional de la moderna química se basa en la utilización del aire; hablamos de la obtención industrial en masa del nitrógeno atmosférico, tomando al aire, naturalmente, como materia prima. Sin embargo, la más admirable hazaña técnica de nuestra época sigue siendo el dominio del aire por medio de la aviación, el dominio tridimensional del espacio aéreo.

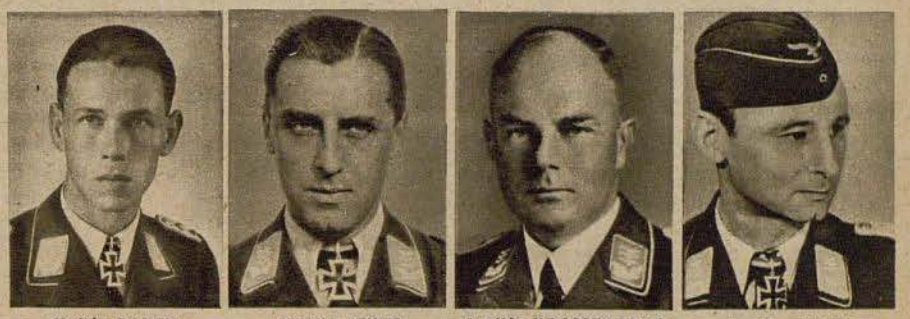


Con profundo reconocimiento por su heroísmo en la lu cha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer concedió

LAS HOJAS DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERRO

al capitán Gustav Pressler, comandante de grupo en una escuadra de stukas, el 188 de los soldados así condecorados, al capitán fallecido Reinhold Knacke, comandante de una escuadrilla de cazas nocturnos, el 190 de los soldados así condecorados, y al capitán Erwin Fischer, comandante de un grupo de reconocimiento a larga distancia, el 191 de los soldados así condecorados.

BENDITO SEA LO QUE NOS HACE FUERTES



CRUZ DE CABALLERO COMO GANARON LA

El capitán Barth, capitán de escuadrilla de una escuadra de combate, se distinguió señaladamente atacando objetivos de tierra y navales en el Mar Negro durante las luchas de Sebastopol y en el puerto de Noworosisk. — El capitán Heintz, comandante de escuadrilla en una escuadra de combate, obtuvo brillantes éxitos en todos los frentes en más de 300 vuelos. Valiente e incansable, su mando ejemplar contribuyó considerablemente en los éxitos alcanzados no sólo por su escuadrilla, sino por el grupo. — El capitán Kroseberg, capitán de una escuadrilla sanitaria, llevó a cabo extraordinarias proezas salvando tripulaciones que habían aterrizado forzosamente en el desierto, o que habían caído en el mar, sacrificándose heroicamente, salvó la vida a numerosos soldados alemanes hasta que en un vuelo de salvamento en alta mar desapareció. — El capitán Janke, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombarderos en picado, logró grandes triunfos en cuatro teatros de guerra. Entre otros, hundió un transporte de 5000 TRB, destruyó 3 trenes blindados pesados, 32 tanques y destrozó tres importantes puentes de retirada del enemigo. — El capitán Tauber, capitán de una escuadrilla de reconocimiento a larga distancia, logró en la zona de Leningrado, en el lago Ladoga y en el Volchov contra poderosa defensa enemiga de tierra y de cazas, resultados de reconocimiento de decisiva importancia para el Mando. — El teniente Peteani, piloto en un grupo de aviones de reconocimiento a corta distancia, aprovechó en el reconocimiento armado toda ocasión que se le presentó para infligir daños al enemigo. En combates aéreos derribó 9 aviones adversarios y destruyó 13 en tierra. El teniente Peteani no regresó de un vuelo contra el enemigo. — El teniente Bleckl, comandante de escuadrilla en una escuadra de bombarderos en picado, realizó 451 vuelos de bombardeo desde el principio de la campaña contra la Unión Soviética. Su actuación en la lucha para apoyar a las tropas de tierra tuvo muchas veces decisiva importancia. — El teniente Wippermann, jefe de tren en un regimiento de DCA, aniquiló con su grupo, en la zona de Rjev-Subzow, 14 tanques pesados. En estas luchas fué herido. — El alférez Schroer, comandante de escuadrilla en una escuadra de cazas, derribó 43 aviones ingleses. — El alférez Ehrler, piloto en una escuadra de cazas, logró derribar 41 aviones enemigos, entre los cuales se encontraban 30 modelos ingleses y norteamericanos. — El alférez Stollnberger, comandante de escuadrilla en una escuadra de combate, obtuvo grandes triunfos contra baterías, tanques y posiciones de infantería del enemigo. 20 victorias aéreas son testigo de su gran capacidad aviatoria y de su destreza. — El suboficial Knappe, piloto en una escuadra de cazas, derribó en numerosos combates aéreos en el frente del Este 51 aparatos enemigos



Fotografías de los corresponsales de guerra de las PK Linke (Atl), Seuffert (Sch), Scherl-OKW (6) Fotografías Krauskopf (Scherl), Pieperhoff, Heintze, Privat (4)

La historia de la aviación en sellos de correo

Obras de arte trocitos de papel



De izquierda a derecha: El Mar Icaro, Grecia, 2 dracmas. Icaro sobre Budapest, Hungría, 100 coronas. Aparato para volar de Leonardo da Vinci, Italia, 50 céntimos. Pilatre de Rozier, Francia, 75 céntimos



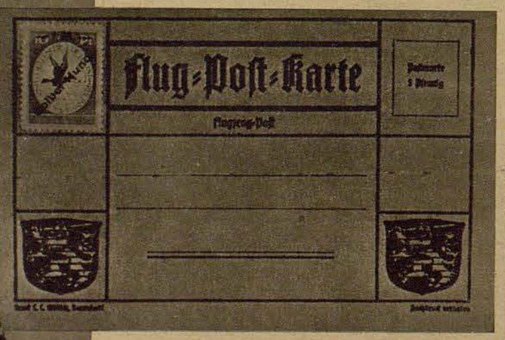






De arriba hacia abajo: Otto Lilienthal, Alemania, 2 marcos. Hermanos Wright, EE.UU., 2 centavos. Cruce del canal por Blériot, Francia, 2,25 francos. Vuelo transoceánico de Lindbergh, EE.UU., 10 centavos





Tarjeta especial para los primeros vuelos postales alemanes en 1912. El sello, que primero costaba 10 pfennigs, fué aumentado al precio de 1 marco y además se le imprimió la inscripción "Perro amarillo", nombre que se dió al primer avión postal de Euler, por su revestimiento amarillo

En mis tiempos de recluta, en el Arma Aérea, tenía un camarada de cuarto que cumplía esmeradamente su servicio. Mientras que todos nosotros tratabamos de aprovechar todo minuto libre para escapar del cuartel y para ver la ciudad, sus muchachas y sus edificios antiguos, nuestro camarada permanecía en el cuarto número 13 y ordenaba su álbum de sellos de correo. Los camaradas del cuarto reían a menudo de esta ocupación de nuestro compañero, y cuando nuestro jefe de grupo le presentó, en una hora de instrucción, la célebre pregunta acerca de cuál es la novia del soldado, nosotros respondimos en su lugar, con voz estentórea: "El album de sellos de correo." El sargento no sabía primero qué pensar de nuestra contestación, pues él había esperado la respuesta de rigor sobre la carabina 98 k. Después de una breve explicación todo quedó aclarado, y en la próxima noche libre, nuestro grupo quedó en su cuarto, donde nuestro camarada nos explicó su álbum, con el lenguaje de un coleccionista apasionado.

¡Cuántas cosas puede contar un pedacito de papel dentado acerca de países lejanos, de su historia y sus costumbres, de la belleza de su paisaje y de sus grandes estadistas, pensadores y libertadores! Entre los 90.000 o más sellos impresos hasta la fecha en toda la historia de los sellos postales, que tiene aproximadamente 100 años, hay numerosas obras de arte gráfico. En los sellos podemos ver finas cabezas de diosas que deben representar la paz, la libertad, la justicia y otras virtudes. Aquí vemos hermosas hijas del país en sus trajes regionales, y allí podamos pasar nuevamente revista a los Juegos Olímpicos, y con sellos de diferentes países podemos formar toda la historia de la aviación.

Un hermoso sello de color violeta oscuro, impreso en Grecia, nos muestra el símbolo del eterno sueño del vuelo: Dédalo prepara a su hijo Icaro para el vuelo. En una serie conmemorativa emitida en Grecia en el año 1935 y en la que se encuentran representados héroes griegos y sus grandes hechos del mundo legendario, encontramos además de Icaro a Phrixos y Helle, que pasaron volando sobre el Hellesponto los actuales Dardanelos.

También otras naciones eternizaron la figura legendaria de Icaro en sellos de correo aéreo. Entre éstos se destaca especialmente un sello húngaro que muestra al hombre volante sobre Budapest. Leonardo da Vinci no fué sólo uno de los pintores más famosos, sino también un investigador que dedicó gran interés al problema del vuelo. Italia ha dedicado series enteras de sellos de correo a este gran hijo. En un sello de tono marrón, de 50 centésimos, vemos el aparato aéreo dibujado hace más de 400 años por este gran maestro. El mismo, y muchos de sus alumnos, construyeron aparatos aéreos según este modelo, pero nunca llegaron a volar en ellos. En un sello francés vemos al primer hombre que se elevó verdaderamente en el aire. Es Pilatre de Rozier, que se separó de la tierra el 21 de noviembre de 1783 en París, aterrizando después de un prolongado vuelo en su Montgolfier al sur de la capital francesa. Rozier fué también la primera víctima de los vuelos en globo. Con motivo de cumplirse el 150 aniversario del día de su muerte, en el año 1935, Francia emitió un sello conmemorativo. Este sello muestra la Catedral de Metz, ciudad natal del osado precursor de la aviación, un montgolfier y la cabeza de Rozier. El globo de aire caliente de los hermanos Montgolfier y el globo de hidrógeno del francés Charles apareció repetidas veces en sellos franceses, y también otros países dedicaron sellos postales a estos primeros conquistadores del aire. Con motivo de cumplirse el 100° aniversario del nacimiento del conde Zeppelin, el 5 de Julio de 1938, Alemania emitió varios sellos de correo aéreo, dedicados a sus dos héroes del aire más antiguos. El sello verde oscuro de 2 marcos muestra a Otto Lilienthal, padre de la aeronavegación moderna, que mediante sus osados vuelos de planeo realizados en los alrededores de Berlín en los años entre 1891 y 1896, con "aparatos más pesados que el aire", señaló a la aviación su futuro desarrollo. En el sello que puede ser empleado incluso en la actualidad, vemos la cabeza de Lilienthal y el biplano con que encontró la muerte en agosto de 1896, en los montes de Rhinow. El sello de 3 marcos de esta serie representa al conde Zeppelin, que hasta su muerte, a una edad avanzada, fué entusiasta intrépido de la aeronavegación.

En diciembre de 1903, los hermanos Wright lograron realizar el primer vuelo con motor. 25 años más tarde, los Estados Unidos de Norte América conmemoraron este acontecimiento histórico mediante la emisión de un sello de 2 centavos. Este sello es uno de los más usados en los EE.UU., y su color carmín con el dibujo del aparato de los hermanos aviadores, es conocido en todo el mundo. El 25 de julio de 1909, el aviador francés Luis Blériot voló por primera vez con un avión de motor por encima del Canal de la Mancha, desde Calais a Dover. También este hecho memorable

Por el Dr. Willi Drescher

fué fijado, 25 años más tarde, en un sello postal. Los primeros sellos de correo aéreo de Alemania fueron emitidos en 1912. En aquel tiempo fueron realizados los primeros vuelos postales con aviones, mientras que ya en 1908 se transportaba correo en dirigibles. Los sellos de color marrón-rojizo con la inscripción "Primer correo aéreo del Rin" tuvieron en un principio un valor de 10 pfennig, que ha sido sobresellado con un valor de 1 marco. Además este sello tiene una inscripción diagonal que dice "Perro amarillo". Este fué el nombre que se dió al primer avión-correo de Euler, porque tenía un revestimiento amarillo. El primer vuelo postal realizado el 10 de junio de 1912 conducía de Francfort/Meno a Darmstadt, Worms y Maguncia habiéndose transportado 203 kilos de tarjetas postales. Desde ese primer vuelo postal, el tráfico de correo aéreo ha tomado un incremento que entonces no se hubiera soñado. Dirigibles y aviones de la Lufthansa Alemana volaron con envíos postales a través de Continentes y Océanos, llevando los saludos de Alemania a todo el mundo. Los inolvidables vuelos de los gigantes del aire "Conde Zeppelin" y "Hindenburg" han sido retenidos en muchos sellos de lejanos países. En Italia y Grecia, Egipto y Tripolitania, en Japón y en América del Sur y del Norte aparecieron sellos con el dirigible, eternizando las grandes empresas del espíritu alemán.

El norteamericano Lindbergh fué el primero en cruzar el Atlántico en avión. Un sello alargado de 10 centavos de dólar muestra el avión "Espíritu de San Luis" y un mapa con la ruta aérea Nueva York—París. En el año 1933, los vuelos en escuadra del malogrado mariscal del aire Italo Balbo por el Atlántico meridional y septentrional, despertaron admiración en todo el universo. A estos vuelos fueron dedicados algunos sellos italianos, de los cuales merece especial interés uno que consta de tres partes. El primer sello con el valor de 30 liras lleva el nombre del piloto-jefe, el sello del centro lleva en su efigie al rey y tiene un valor de 5,25 liras, y el tercer sello que muestra a la diosa de la victoria sobre una cuadriga y una formación de grandes hidroaviones, vale como suplemento especial para el vuelo en escuadra, teniendo un valor de 19,75 liras. Toda carta debía llevar estos tres sellos, de manera que el franqueo total para una carta de Italia a América del Sur o del Norte ascendía a 55 liras, aproximadamente 8 marcos. Al lado de los vuelos en escuadra del mariscal Balbo merecen especial atención los vuelos polares de exploradores alemanes y americanos, y los vuelos a la estratósfera del profesor suizo Piccard. Estas hazañas también han sido eternizadas en numerosos sellos. La España Nacional ha sentado un monumento al inventor del autogiro, Juan de la Cierva, emitiendo un sello conmemorativo. Para el pueblo húngaro será un recuerdo inolvidable el avión que le fué regalado por el Duce en 1933. También este aparato, que lleva el lema "Justicia para Hungría", ha dado motivo para la emisión de sellos de correo. Un documento histórico y único en su especie en toda la vida de los sellos postales, es el sello azul de correo aéreo de campaña para los soldados alemanes. En este sello vemos un avión de transporte del tipo Ju 52. Donde se encuentran cortadas todas las rutas de acceso, el formidable Ju transporta las municiones, el abastecimiento general y los víveres. Pero también transporta noticias que llegan de la patria, y las cartas que llevan el sello azul del correo aéreo de campaña llegan en pocos días de las alturas del Cáucaso hasta la costa del Mar del Norte. De esta forma, el pequeño trozito de papel del sello de correo se ha convertido en el símbolo de la unión entre el frente y la patria. También el sello del correo aéreo de campaña contará a generaciones futuras de la heroica lucha que libra el soldado alemán, en la lejana tierra rusa, para la salvación de Europa.













Numerosos países han emitido sellos con el dirigible Zeppelin. Nuestras fotos muestran en la primera fila de arriba hacia abajo: Crucero Zeppelin 1933, Italia, 3 liras. Vuelo a Sudamérica del "Conde de Zeppelin", Paraguay, 4,50 dólares. Congreso Internacional de Aeronavegación en Cairo, Egipto, 20 mills. — En la segunda fila de arriba hacia abajo: Conde Zeppelin, Alemania, 3 marcos. "Con LZ 129 a América del Norte", Alemania, 50 pfennigs. Vuelos del Zeppelin Friedrichshafen—Nueva York, EE.UU., 50 centavos



Sello de tres partes, dedicado al vuelo en escuadra realizado por el Atlántico Septentrional por el mariscal del aire Italo Balbo. El primer sello, con el valor de 30 liras, lleva el nombre del piloto-jefe, el sello del centro lleva en su efigie al rey y tiene un valor de 5,25 liras, y el tercer sello que muestra a la diosa de la victoria sobre una cuadriga y una formación de hidroaviones, vale como suplemento especial para el vuelo en escuadra, teniendo un valor de 19,75 liras









De izquierda a derecha: Vuelo a la estratósfera de Piccard, Bélgica, 1,75 francos. Autogiro sobre Madrid, España, 30 céntimos. El avión "Justicia para Hungría", Hungría, 20 filler. 10 años Lufthansa Alemana, Alemania, 40 pfennige

Fotografías F. Hesse



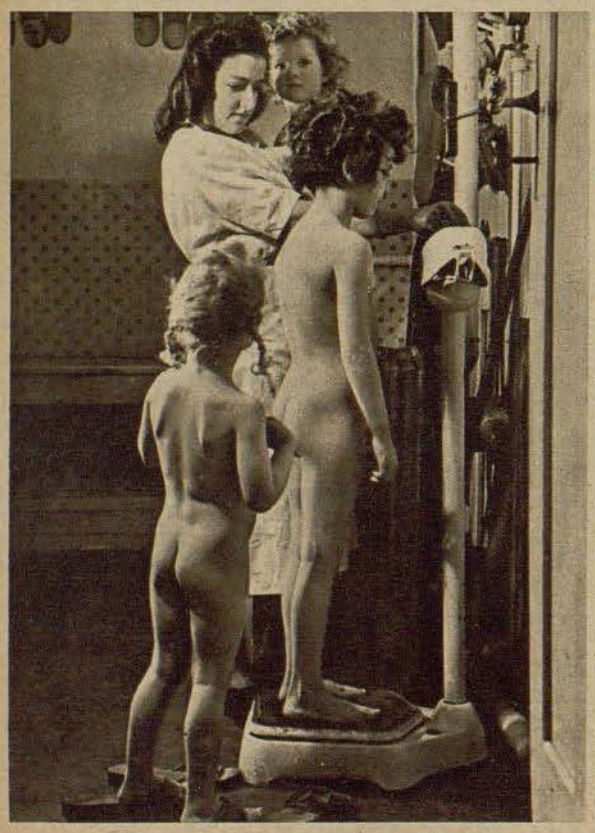
Derecha: Sello de correo aéreo de campaña para los soldados alemanes. En él vemos un avión de transporte del tipo Ju 52, llamado "la vieja señora Ju", que no sólo lleva el abastecimiento, sino también el correo ansiado, a los soldados

70-80-90 grados

Los niños de Berlín se bañan en la sauna

En los juegos olímpicos de 1936 se familiarizaron en Berlín por primera vez los deportistas alemanes con los famosos baños de vapor finlandeses, llamados sauna. Nuestros soldados que regresan del "país de los mil lagos" o que luchan en el sector septentrional del frente del Este al lado de los camaradas finlandeses, hablan también entusiasmados de las maravillas de este baño que reanima por completo al hombre como apenas ningún otro. La sauna va entrando ahora en Alemania en gran escala y en numerosas empresas se ha empezado ya a instalar el baño de vapor finlandés para el personal. Naturalmente, la sauna no es sólo para adultos. Precisamente la infancia es la que tiene que beneficiarse del fortalecedor efecto de este baño. Nuestro corresponsal gráfico ha observado a los pequeños en una sauna que existe hace mucho tiempo en Berlín

A la izquierda: Mucho más que cualquier baño corriente, efectúa la sauna no sólo una limpieza exterior, sino una verdadera limpieza interior del cuerpo humano. En un recinto cerrado, con camastros y gradas de madera y ante todo con una gran estufa, se eleva la temperatura primero de cincuenta a sesenta grados y luego hasta ochenta o noventa. Sentados o echados en las gradas, dejan los niños que el calor actúe sobre ellos y no tarda en salir el sudor por los poros, con lo cual se eliminan residuos del metabolismo y el cuerpo queda libre de toxinas



Antes y después del baño, se comprueba el peso, y según la pérdida de peso se fija la fecha del próximo baño. Llenos de curiosidad, se ponen los pequeñuelos en la balanza y observan con interés cómo la encargada lee el peso



El efecto del baño de sudor se aumenta todavía más cuando en los ladrillos candentes de la estufa se echa agua, que luego llena el recinto del baño de vapor caliente. El hombre se siente entonces transportado artificialmente a un "estado febril" en el cual incluso el agua helada y la nieve dan una agradable sensación refrigerante. En el país de origen de la sauna las casas de baño se construyen en lo posible junto a los lagos para lanzarse después de sudar al agua fría

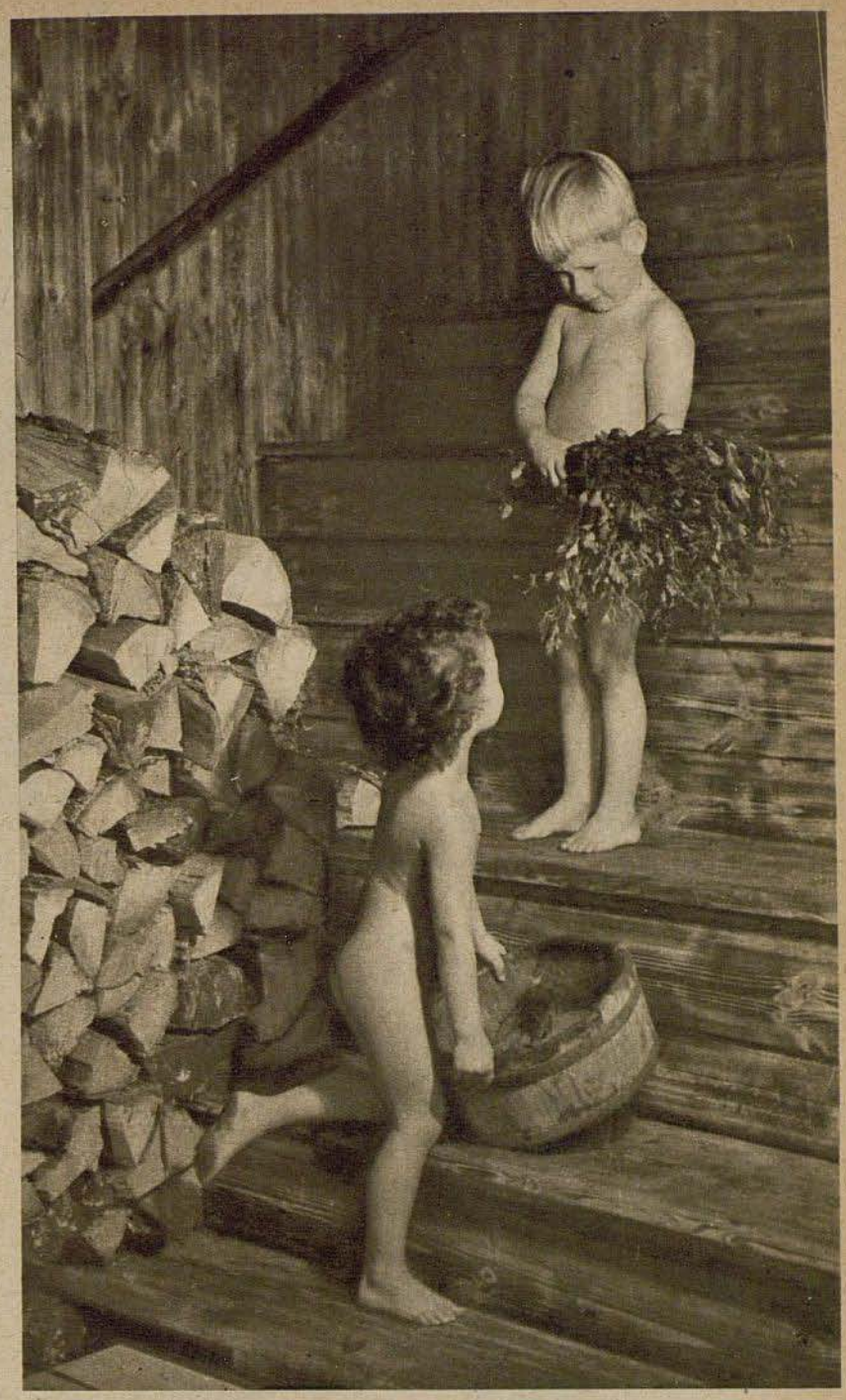




Después del esfuerzo que para el cuerpo supone el baño, estos dos quedan deliciosamente cansados, con agradable laxitud, y envueltos en mantas mullidas, duermen una hora todavía antes de ir a casa



A la derecha: El cambio entre calor y frío puede repetirse tantes veces como se quiera, la circulación se acelera todavía más flagelándose con unas ramas. Aquí dos muchachos encantados del baño. — Con los trozos de madera se calienta la gran estufa



"¡Ay cómo pica! — ¡Pero qué agradable es!" Lo mismo que la flagelación con las ramas estimula la circulación de la piel el frotar con un cepillo. En este niño corito se ve lo bien que se encuentra



Fotografías Degenhardt (Münchener Bildbericht)

Limpios por dentro y por fuera se visten ya los pequeños con riguroso orden en las prendas

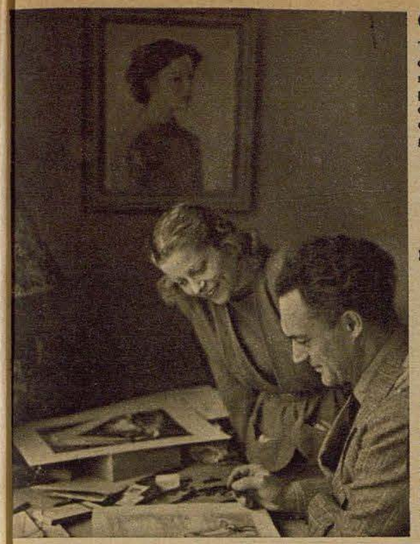




María Cebotari con su esposo, el actor cinematográfico Gustav Diessl y su hijo Peter, en su casa de Berlín

Una visita a

María Cebotari



Gustav Diessl es también un pintor conocido. Todos los cuadros de la casa que habita el matrimonio artista están pintados por él. Su esposa se asoma de cuando en cuando para convencerse de los progresos de sus litografías

Informe especial para el "ADLER" por el Dr. H. Franz

María Cebotari ante la Opera de Unter den Linden que ha presenciado su trabajo y su éxito. Desde hace unos diez años, pertenece la cantante a esta Opera, la primera de Alemania, la cual va intimamente unida a su fama



Pocas cantantes han ascendido tan rápidamente como María Cebotari. Cuando, hace doce años, llegó a Alemania la artista rumana, llamó inmediatamente la atención el timbre de su voz y sus grandes condiciones de actriz. Todavía no podía cantar María Cebotari en alemán y ya estuvo, sin embargo, contratada en la Opera de Dresde. A los veinticuatro años recibió el título oficial de cantante de cámara, y su arte era celebrado en toda Europa. La carrera artística de María Cebotari está estrechamente unida a la Opera de Berlín, a la que pertenece desde hace ya diez años



Madame Butterfly se prepara para salir a escena. María Cebotari ha tenido tanto en Alemania como en el Extranjero, grandes éxitos en su papel de Cho-cho-san. Gustav Diessl visita a su esposa durante el descanso en su camerino





"No tengo ningún papel preferido — nos dice María Cebotari al hablarnos de su vida y de su carrera artística — pero la "Butterfly" es seguramente el papel que más se presta para mi voz y mi arte escénico"

Peter adora la voz de su madre, aunque salga de esta caja extraña cuyo secreto averiguaría de buena gana



El estudio de un nuevo papel supone un penoso trabajo. Mucho antes de empezar los ensayos en la escena, estudia la cantante su parte con su maestro

"Ases en el hielo"

Un reportaje gráfico sobre un deporte popular en las montañas

Del film cultural de la Ufa

"Eisschiessen"

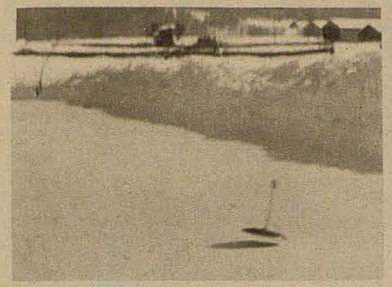
de Wilhelm Prager

Este juego sobre el hielo es un antiguo deporte popular de invierno que se practica en toda la región alpina alemana y sus estribaciones y que entusiasma a campesinos y artesanos. Los partidos se juegan entre dos equipos. Un cubo de madera al final de una pista de unos ochenta metros de longitud es la meta. El ganador es el grupo que ha acercado más a la meta mayor número de discos. En grandes campeonatos se sacan luego de las filas de los mejores los verdaderos "ases" de esta sano deporte popular

Fotografías: Ufa (Walter Türk)



Disponiéndose a lanzar el proyectil en una pista larga. El mejor tiro: 315 metros



Un buen tiro largo. En los tiros largos, la longitud total result de la longitud del tiro más la del trayecto de delizamiento. Después de 24 metros en el aire, cae el disco en la pista y se desliza en movimiento de rotación otros 280 metros



En los campeonatos se miden los tiros largos, colocando una grande escuadra graduada a la escala lateral en metros de la pista



"No desistir, mejor perder", es el lema del viejo Schwaiger-Bauern, famoso campeón que fué en Salzburg. A pesar de ese aire de reciedumbre y pesadez, recuerda esa "pose" el clásico movimiento del discóbolo



Un futuro olimpiónida. Este joven de dieciseis años sustituye la fuerza que todavía le falta a su tiro con una técnica acabada en el impulso dado al tiro



Una vez terminado el juego, se alisa la pista con un "cepillo" pesado, arrastrado por un caballo de tiro del Pinzgau. Los muchachos del pueblo prestan la alegre carga



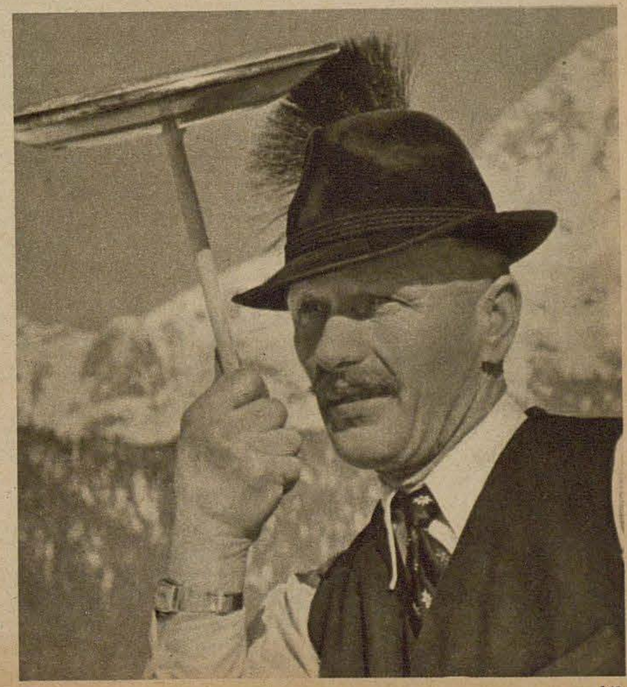
Jorge Eckinger es campeón tanto en el juego como en tornear el disco. Los construidos por él van más lejos que ningún otro, porque ningún tornero sabe calcular tan bien la concavidad del disco



"Por la noche se aprecia la casa" . . . pero los jugadores prefieren la taberna



La nueva hornada. Saalfelden en el Pinzgau es el centro de este deporte. Antes de que los rapaces de Saalfelden tomen una pizarra y una cartilla, tienen seguramente un disco para el juego y figuran ya en un equipo. En invierno, después de cerrarse la escuela, es un verdadero peligro ir por el pueblo



Un buen tirador. El tirador apunta con su disco como un tirador corriente a blanco. Después coge vuelo para el tiro

Ligera y de abrigo

La fina y blanda lana de angora que con tanto gusto lleva la mujer en tiempos de paz es en la guerra parte integrante del equipo del aviador pues para el soldado todo lo bueno es poco



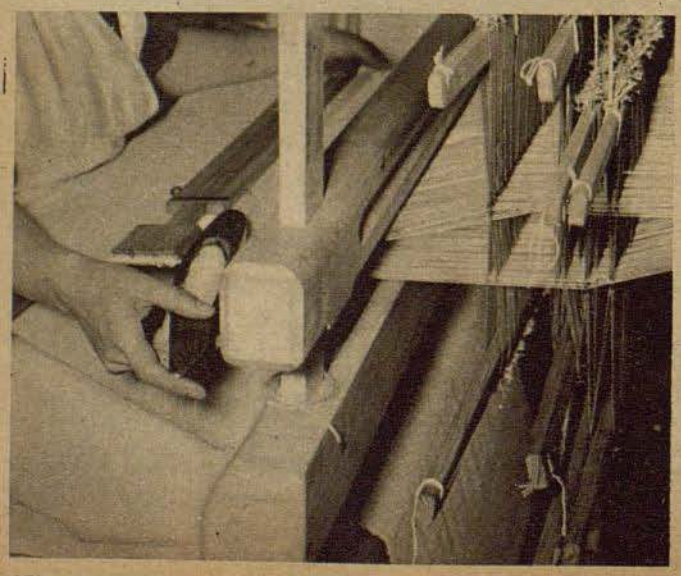
No es fácil trabajar la lana de largo vellón. Pero infatigables manos se afanan en procurar a los soldados, que tienen que resistir bajísimas temperaturas, estas prendas de lana espléndidas y de mucho abrigo



Según la edad se esquila el animal cada 8 ó 10 semanas. El vellón fino y suave como plumava formando montones . . .



La principal cantidad de lana la suministra el cunicultor; pero en los últimos años, respondiendo a la creciente necesidad del Ejército alemán, surgieron también grandes granjas. Esta vieja tejera, por ejemplo, se convirtió en una de 6000 animales

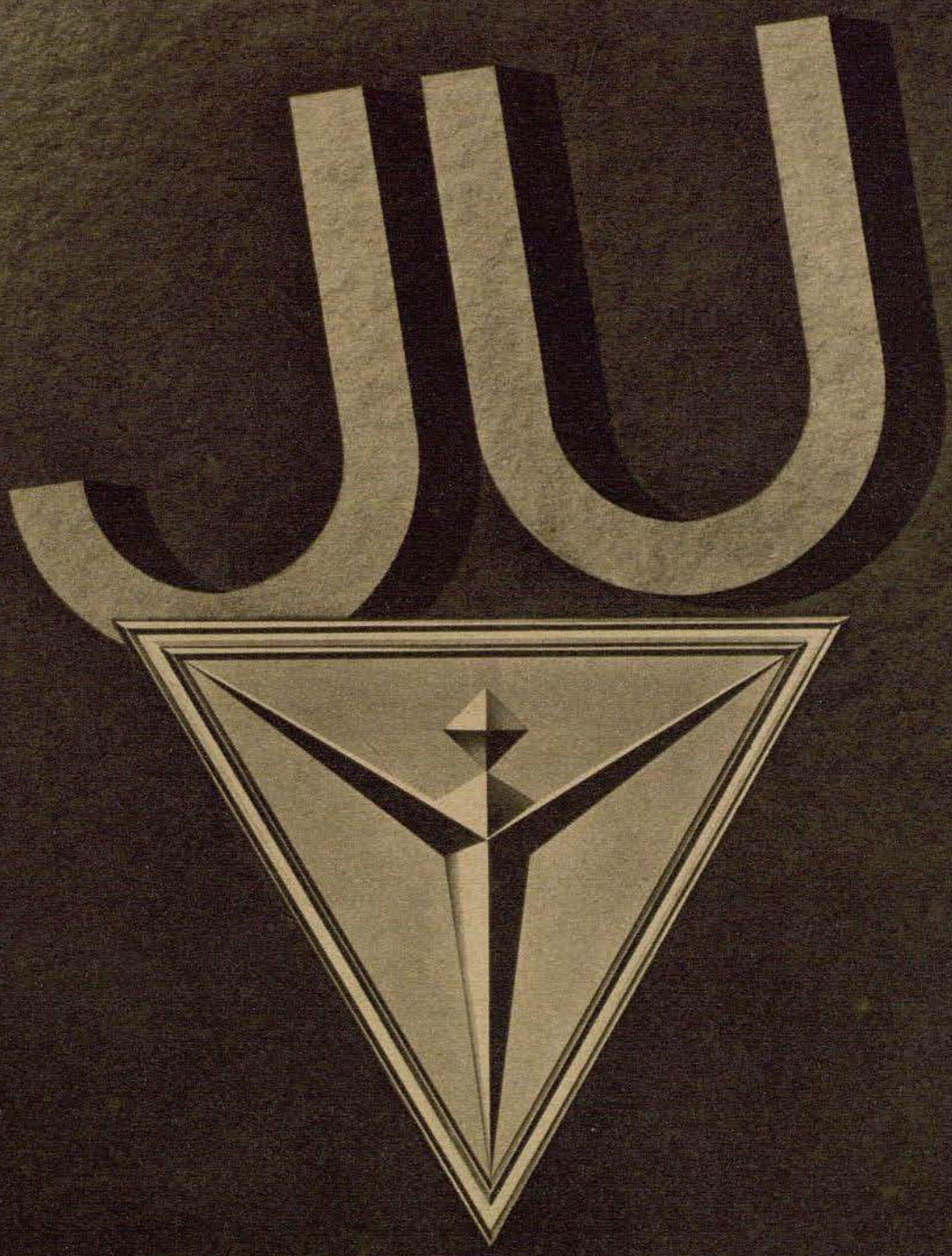


Los finos vellones salen de los telares convertidos en telas de abrigo y ligeras de las cuales se hace ropa interior para los aviadores

. . . para llegar al aviador después de un largo proceso de manufacturación convertida en ropa interior, en calcetines o en chalecos



Fotografías Ahrweiler - Atlantik



Desde hace más de

25

años

la marca

de los progresos aeronáuticos

JUNKERS FLUGZEUG-UND MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

Un "Ju-bileo" en el frente del Este

Combatientes de las ϟϟ escriben dando las gracias a sus pilotos del servicio de transporte aéreo

Por el corresponsal de guerra de las ϟϟ Janzowski

PK ¡Queridos camaradas del aire! Hoy no pasa el día sin escribiros. Uno de los conductores de nuestro Cuerpo de Tren, que no deja ni un solo día de traer hasta nuestra posición su camión con plena carga, nos ha dado la noticia que nosotros hemos hecho correr por el frente con nuestra premura acostumbrada: Hoy celebráis un jubileo. El grupo de transporte aéreo B ha realizado hoy su servicio de vuelo número 5 000 y muy pronto el conjunto de grupos de nuestro sector habrá totalizado 20.000 servicios de vuelo. ¡120.000 vuelos! Esto quiere decir que habéis debido hacer 20.000 veces las operaciones de despegar, transportar cargamentos, ocupar posiciones, captar señales de orientación con los aparatos de a bordo, conservar la formación, aterrizar en aeródromos de campaña sembrados de hoyos . . . ¡Y esto día por día! Esta es vuestra hazaña. De ella es congratuláis, pero en definitiva es vuestro deber cumplido. Para qué hablar de ello, pensáis, al fin y al cabo se es un "chofer del aire" y se vuela. — Pero nosotros vemos la cosa de otra manera y queremos hablaros de ello. — Cuando las amplias alas de vuestros aparatos aparecen sobre los bosques infinitos, cuando el triple zumbido de vuestros motores se oye cada vez más cerca de nosotros, deberiais ver cómo cada uno de los nuestros, escudado en su arma, alza la mirada hacia vosotros . . .

"¡Vienen los Ju!", piensa cada uno, respira hondo y sigue disparando. ¡Imaginaos lo que sentimos! Lo que pasó para que tuviéramos que solicitar aquella vez vuestro cordial y eficaz apoyo, lo sabéis casi mejor que cualquiera de nosotros. A diario veis este maldito terreno montañoso y agreste que había quedado a espaldas de nuestro frente por el avance en lucha constante de nuestras tropas, cuando el enemigo lanzó despiadadamente, una noche de invierno y tempestad de nieve, a sus hordas e infectó todos los bosques a derecha e izquierda de la única carretera utilizable para nosotros. Los moscovitas lanzaron las campanas a vuelo porque nos habían cercado. El jefe de nuestro grupo nos arengó con las palabras de Götz von Berlichingen y no hemos cedido en el frente ni el terreno que alcanza un disparo de cañón.

Poco nos asusta este cerco infectado de enemigos. El pantano que los parió, se los tragará otra vez. Pero el acceso a nuestra posición se hizo difícil. No había más que esta carretera. Y ni los alemanes pueden sacarse las carreteras de la manga.

No nos quedaba más camino que el del aire, y el aire era alemán! Y aún antes de que alcanzaran nuestra línea los buenos presentes de los "Ju", ya habiais hecho el primer milagro: En toda la amplitud del paisaje nevado, cada tirador vió con sus propios ojos, oyó sobre sí la potencia volante de nuestro Reich, percibió la superioridad invencible de un pueblo occidental sobre el furor de la masa primitiva. En el viento glacial, nuestros huesos crepitaban . . . pero vosotros manteníais el calor de nuestro corazón. ¡Vosotros, los "chófers del aire"!

Al principio era sólo vuestra presencia . . . pero pronto recibimos también prácticamente los dones que nos venían por las nubes. Nos trajisteis algunos camaradas como refuerzo y munición para nuestras exhaustas cajas, nos trajisteis provisiones y combustible. Y aunque todavía seguían siendo cortas las raciones, y los cigarrillos eran un verdadero lujo, y las cartas de la patria eran escasas, sabíamos que teníais que abastecer a todo un Ejército, sabíamos cuánto debiais esforzaros para realizar vuestra tarea. Contábamos vuestros enjambres en el aire, 50, 100 aviones diariamente, a veces más. Apenas podiamos distinguir vuestras sombras entre la tempestad de nieve. A menudo os veíamos pasar rozando las copas de los árboles y escabulliros luego entre nube y nube. La DCA os escupía sus granadas, los cazas os acechaban como



Dibujo del reporter de guerra de las PK Schimpke

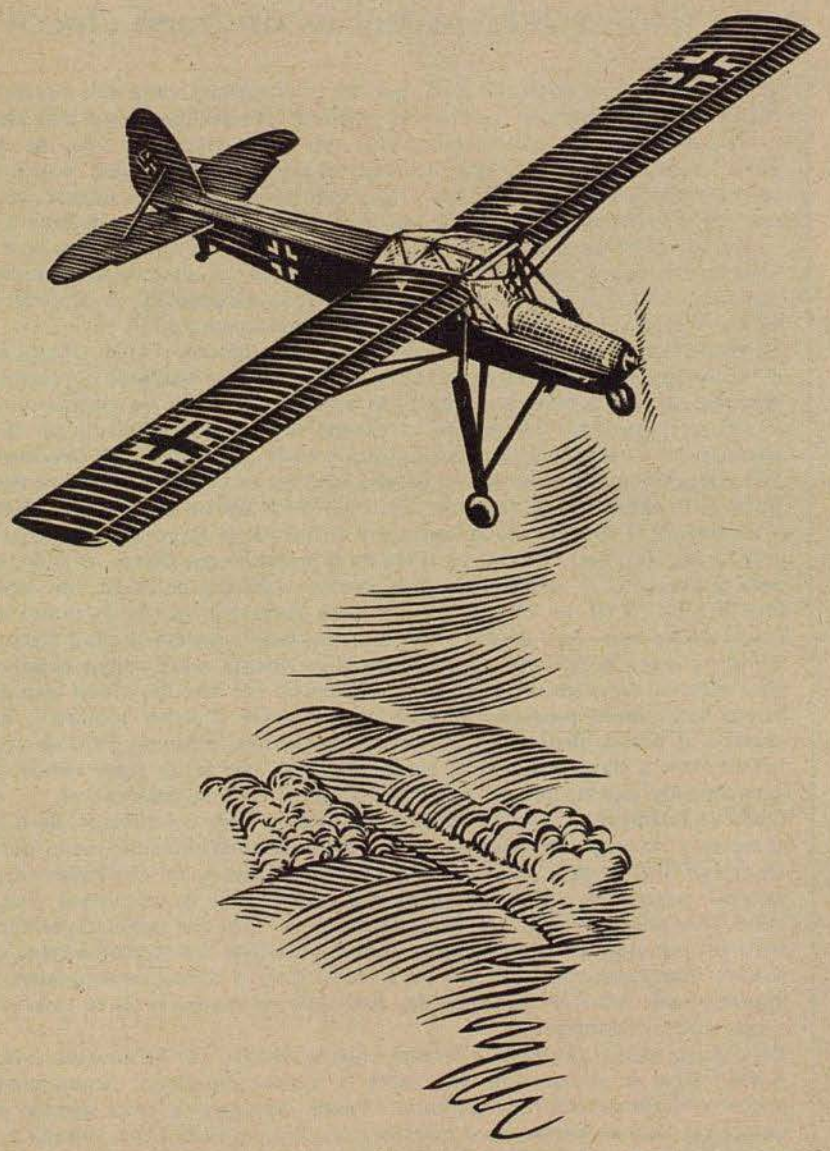
buitres sobre los bosques y las nubes, . . . ¡Y vosotros volabais!

¡Y si no hubierais tenido que hacer más que volar! . . . Nuestros conductores, los que debían ir por la carga que aportabais en el vientre de vuestros aparatos, nos han dicho en qué estado lamentable estaba el aeródromo en que habiais aterrizado. Sólo a costa de grandes esfuerzos podía despejarse día por día la espesa nieve de la pista de despegue. El "alto" mando aéreo estaba en una choza de tablas, la artillería antiaérea estaba emplazada al descubierto, entre muros de nieve, el personal de tierra se hundía en ella hasta la cintura . . . ¡Y luego, la premura en todos los servicios y la constante amenaza del enemigo!

Pues "Iván" sabía muy bien que nuestra vida pendía de un "hilo en el aire" en el más estricto sentido de la palabra, y sus aparatos se esforzaban día y noche en desgarrar este vínculo que nos unía a la patria. Ha



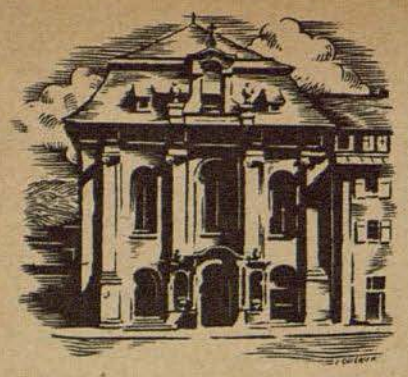




Despegar y aterrizar en todas partes

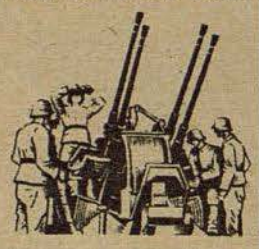
La guerra de movimiento en gran escala que caracteriza las operaciones modernas del Ejército alemán, requiere medios especiales para tener en cualquier momento un conocimiento exacto de la marcha de las operaciones y para poder transmitir también las órdenes pertinentes a las tropas que luchan en primera línea. Por sus singulares condiciones y rendimiento de vuelo que le permiten despegar y aterrizar en cualquier sitio, el avión ideal de enlace es el helicóptero "Storch", una creación de la casa:

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL



En este monasterio edificado a fines del siglo 18 se hallaba desde 1811, en Oberndorf del Neckar, la Real Fábrica de Armas de Wurtemberg. Como armero prestaba allí sus servicios Francisco Andreas Mauser, padre de los más tarde célebres hermanos Guillermo y Pablo Mauser. Su primer gran éxito, gracias al cual el nombre Mauser adquirió tanta fama en todo el mundo, fué la invención de su nuevo fusil de infantería modelo M/71, que constituyó el arma general del ejército alemán del año 1871. Este modelo de fusil, perfeccionado por los incansables inventores y transformado en un fusil de repetición, fué en el año 1884 el arma de los soldados alemanes. Los fusiles Mauser alcanzaron su mayor grado de perfección con el tipo 98 de fama mundial, el que hasta hoy en día — tras más de 40 años — ha superado a todos los demás.

Si, de nuevo, al igual que en la Gran Guerra, el fusil Mauser 98 es también hoy el fiel compañero de la infantería alemana en su marcha hacia la victoria, es natural que en el entretanto no se hayan interrumpido los éxitos de los talleres Mauser. Una experiencia de varios lustros en la construcción de armas y un perseverante celo, permitieron a dichos talleres, apoyados por el moderno Instituto para la Investigación de Armas, construir armamentos del tipo más moderno. El resultado de este desarrollo ulterior son las armas automáticas de tierra, aéreas y antiaéreas aplicadas al Ejército, Marina y Aviación, las que prueban de nuevo la buena calidad y garantía de las armas Mauser en la lucha por el porvenir de Europa.



MAUSER

MAUSER-WERKE A·G



corrido entre nosotros la voz de cómo os atacaban los soviets, en alguna ocasión ocho veces en un día, se nos contaba cómo el bolchevique se descolgaba desde las nubes bajas sobre vuestro aeródromo y lo cubría de bombas. Hemos oído cómo vuestra artillería antiaérea aguardaba impávida todos estos ataques al pie de sus pocos cañones, sin dejarse intimidar ni aun por los aviones de batalla acorazados que pasaban como exhalaciones a una altura de ocho metros.

¡Nuestra admiración a todos y también a los camaradas de las tropas de tierra! Ni siquiera podían disparar cuando llegaba el enemigo. Apenas podían abrigarse en el terreno. Y tenían que seguir trabajando cuando un incendio amenazaba estallar, cuando la munición o el combustible estaba todavía cargado, es decir, en medio del máximo peligro para ellos. Sus sacrificios nos han ayudado a resistir. Inolvidables también aquellos sanitarios que transbordaban a nuestros heridos a los aviones en los campos de aterrizaje, mientras ante sus ojos ardía la aldea soviética en la que ellos tenían habitación, vestido, herramientas y todo cuanto poseían. Habrían podido apagar seguramente el incendio, y sin embargo, transbordaron a nuestros camaradas y lo hicieron con la misma calma y atendiéndoles con la misma apacible solicitud que hubieran tenido en el hospital de una ciudad de la retaguardia.

Y como vosotros teníais que hacer todo esto a diario, teníais que despegar, aterrizar, descargar, custodiar el aeródromo, organizar los servicios todos los días . . . habéis llegado finalmente a los 20.000 servicios de guerra. La cifra no nos produce engreimiento ni a nosotros ni a vosotros . . . Lo que esa cifra indica: la acción, eso es lo que merece nuestra gratitud de camaradas. Traduciéndolo a vuestro argot podríamos decir que la cooperación entre aviadores y soldados de tierra es "fetén".

Y ¿no leéis cuando pasáis volando, en muchos lugares del dilatado frente . . . "Gracias aviadores"?

"¡El Morrón es Seguro!"

Karl, sin embargo nos trajo a casa . . . . .
"¡Nuestro Henschel es un buen chico!"

Claro es que no esperaba Karl, que yo le estrechara entre mis brazos con los ojos empañados por lágrimas de gratitud. Tampoco se ha quejado de que no le haya dicho, con un trémolo de emoción, que me ha salvado la vida. Al contrario, quizá refunfuñe cuando lea este reportaje del que se desprende que ha sido él quien me ha salvado realmente la vida. Pero que refunfuñe lo que quiera, que yo me reiré de sus refunfuños. Y que se aguante. En el parte del comandante del grupo — del que se habrá alegrado por cierto — se dice algo de su magnífica proeza aviatoria, la de traer a casa un aparato con los mandos totalmente destrozados en un vuelo de 190 kilómetros y tomar tierra con toda normalidad. Y al decir esto, ya he dicho en realidad todo. ¿O debo relatar todo lo sucedido?

La cosa empezó con la llamada repentina de una batería propia. Hasta entonces el reconocimiento aéreo, en el sector de Cholm se había realizado sin incidentes de ninguna clase. Ya habíamos empezado a hacer dianas en los emplazamientos de una batería enemiga. De pronto — cuando estoy a punto de ordenar fuego por segunda vez — recibimos una comunicación en la que se nos pide llevemos a cabo un reconocimiento urgente de una batería enemiga en la linde Oriental de Aleschnja. Durante la pasada noche se había soportado desde allí un fuerte fuego. Reflexiono un momento si no sería mejor continuar dirigiendo el fuego sobre el objetivo que tengo a la vista, hasta destruirlo. Pero en el despacho que hemos recibido, hay una nota imperativa. Y después de todo, ambos objetivos no están muy separados, uno de otro. Karl, ha considerado ya como natural lo que le comunico ahora, a través del teléfono de a bordo: "Vamos a reconocer rápidamente la batería de Aleschnja, y luego dirigiremos el fuego simultáneamente sobre ambos objetivos."

Pero esto de hacer un reconocimiento rápido no nos sale muy bien esta vez. Ya hemos dado varias pasadas en viraje vertical sobre el sector indicado. Con mis gemelos he podido distinguir ya dos emplazamientos artilleros. Pero no veo personal en torno a ellos. Además, la nubosidad sobre este sector sigue siendo tan condenadamente espesa, que es muy difícil llevar a cabo la observación.

Como un relámpago, cuando pasa bajo nosotros un claro del nublado, debo escrutar el sector y no tengo tiempo de ir tanteándolo sistemáticamente, punto por punto. De nuevo llega la pregunta de la batería propia, acerca del emplazamiento de los cañones adversarios. Entonces perdemos la paciencia y resolvemos pinchar las nubes. Las pocas nubecillas de las granadas de la DCA, que surgen esporádicamente entre los cúmulos, no logran importunarnos. Anteayer nos habíamos reído de ellas, cuando sobrevolábamos el sector para tomar fotos y dimos ocho pasadas en ruta imperturbable sobre él. Entonces las nubecillas se mantuvieron en todo momento a respetable distancia.

Esto quiere decir: ¡Palanca a fondo!, ¡fuerte picado!, ¡la perforación está hecha! A 400 metros de altura galopamos sobre el terreno sospechoso. Ahora puedo hacer mis observaciones con toda garantía. Puedo distinguir a cada soldado enemigo que corre; algunos permanecen quietos y levantan el fusil. Una mirada a los emplazamientos artilleros. No hay nada. Los tipos han debido, por lo visto, cambiar de emplazamiento la batería. ¿Pero dónde diablos se habrán metido? Exploro el lindero del bosque de las cercanías. No se ve nada. ¡Pero cuidado! . . . Allí centellea algo, continuadamente en la linde del bosque. Instantáneamente me doy cuenta de que éste no es el emplazamiento artillero que buscamos. Ya cruje algo y saltan astillas en torno nuestro, precisamente en los mandos. "¡Vira!", grito por el teléfono de a bordo, "¡Esta vez nos han cazado!" Y entonces pienso en algo de lo cual debo disculparme después, ante Karl: "¡En mi vida he visto nada más necio e imbécil!" En lugar de virar, o al menos de "bailar", para hacerle más difícil la puntería a los tipos de abajo, Karl sigue suave y tranquilo en la misma línea de vuelo. Ya tengo en la punta de la lengua una palabra fuerte — que habría



En todas partes en donde se habla de específicos, productos químicos y reactivos el nombre MERCK goza de la mejor estima

E. Merck

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS · DESDE 1827 · DARMSTADT

sido ciertamente muy suave — cuando veo de pronto en el espejo, como el rostro de Karl, se contrae y palidece. Siguen oyéndose detonaciones, detrás de mí; pero Karl no debe estar herido sin embargo. Si así fuera, también yo habría recibido algo ya. No puede pasar mucho tiempo sin que nos destrocen los mandos, y sin que las granadas estallen en medio de nosotros. "¡No noto tensión en el timón de dirección!" Me ha gritado Karl, y al mirar a nuestra cola, no me extraño de ello ... ¿Lanzarse con paracaídas? ¡Mientras el aparato vuele, desde luego no!

Despacio, con una lentitud que espanta, vamos reptando hacia las propias líneas, y los tipos de allá abajo, siguen enviándonos sus saludos.

Estamos ahora sobre las trincheras propias. Pero no tenemos todavía ninguna razón para dar un suspiro de alivio. Podemos desplomarnos a cada momento y además, como tenemos viento suroeste, si hubiéramos de lanzarnos con paracaídas, el viento nos llevaría hacia las líneas enemigas.

Al fin profundizamos tanto en el territorio propio, que podemos disponernos tranquilamente al salto. Estamos precisamente sobre el puesto de combate del Cuerpo de Ejército. Pero nuestro aparato sigue volando todavía para asombro nuestro, aunque Karl se ve precisado a hacer el máximo esfuerzo, para mantener la ruta, porque una parte del timón de dirección se ha puesto de través y el avión tiende a desviarse hacia la derecha. "¡No sé si podré resistir mucho tiempo, se me han dormido completamente las piernas!" me hizo saber Karl en un tono tranquilo, y yo busco febrilmente entonces un trozo de cuerda para dárselo. "¡Atalo bien fuerte en el pedal derecho para que yo pueda tirar y aliviarte el esfuerzo de tu pierna!" Pero tenemos mala suerte. No puede soltar el mando y no puede, por lo tanto, atar la cuerda. De manera que debe seguir arreglándoselas como pueda. Intentaremos alcanzar la esplanada del puesto de combate y seguimos la pista militar que sirve en este sector a nuestro frente, para poder lanzarnos en paracaídas en todo momento, si el aparato falla.

Pero Karl opina: "En el exiguo campo del puesto de combate, nos damos de seguro el morrón y nos rompemos la crisma." "Bien, entonces sigamos sobre la pista e intentemos alcanzar el aeródromo de campaña." Espoleamos a nuestro pájaro, kilómetro a kilómetro, hacia el aeródromo de campaña. Finalmente vemos brillar el campo desde lejos. A una altura prudente, Karl prueba el aparato para ver cómo se comporta con el tren de aterrizaje descendido y cuando nos hemos convencido de que no fallará, nos metemos en una gran curva hacia la cruz que marca la pista de aterrizaje. El soldado encargado de dar las señales de aterrizaje y despegue, advierte ya, con asombro, desde lejos la extraña facha que llevamos ... Hay todavía algunos segundos de tensión, cuando Karl quita gas y el avión se cierne para tomar tierra. Yo por mi parte puedo dar por concluída la comunicación por radio con el puesto del aeródromo, anunciando nuestro aterrizaje.

Y entonces, cuando saltamos del aparato, fué cuando llegó la hora de dar el suspiro de alivio de rigor.

Contemplamos con asombro las averías que hemos sufrido, de cuya gravedad nos damos cuenta ahora por primera vez. De la contemplación de nuestro dispositivo de mando, totalmente destruído por el fuego enemigo, los dos de pleno acuerdo nos dijimos: "¡Es un buen chico nuestro Henschel 126!" "¡Hemos nacido de nuevo y hay que celebrarlo!"

Malas lenguas afirman que no nos quedamos cortos.

Un observador



El coronel Puig, Jefe de Sanidad de la Aviación española (a la izquierda), visitó instalaciones del servicio sanitario de la Aviación alemana, acompañado por el comandante general médico Hippke (en medio), inspector de Sanidad de la Aviación alemana

Fotografía: Luftwaffe

No me cambio por ningún caza del mundo

Viene de la página 137

ahora llegaron varios "Messerschmitt", los americanos se vieron acosados. Yo por mi parte alcancé a uno, mi tercer "Boston", que se estrelló ardiendo. Sobre otro cuarto aparato no pude hacer desgraciadamente fuego más que muy poco tiempo, porque mi munición se había acabado. Al regreso, fué cuando descubrí uno de los "Spitfire" que se habían mantenido alejados durante toda la lucha aérea. ¡Apenas se tardó cinco minutos en derribar a los doce "Boston"!"

Aviones que se derribaron sin que se notara

El capitán Friedrich-Karl Müller de Berlín, comandante de grupo y condecorado con las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero (105 aparatos derribados) informa:

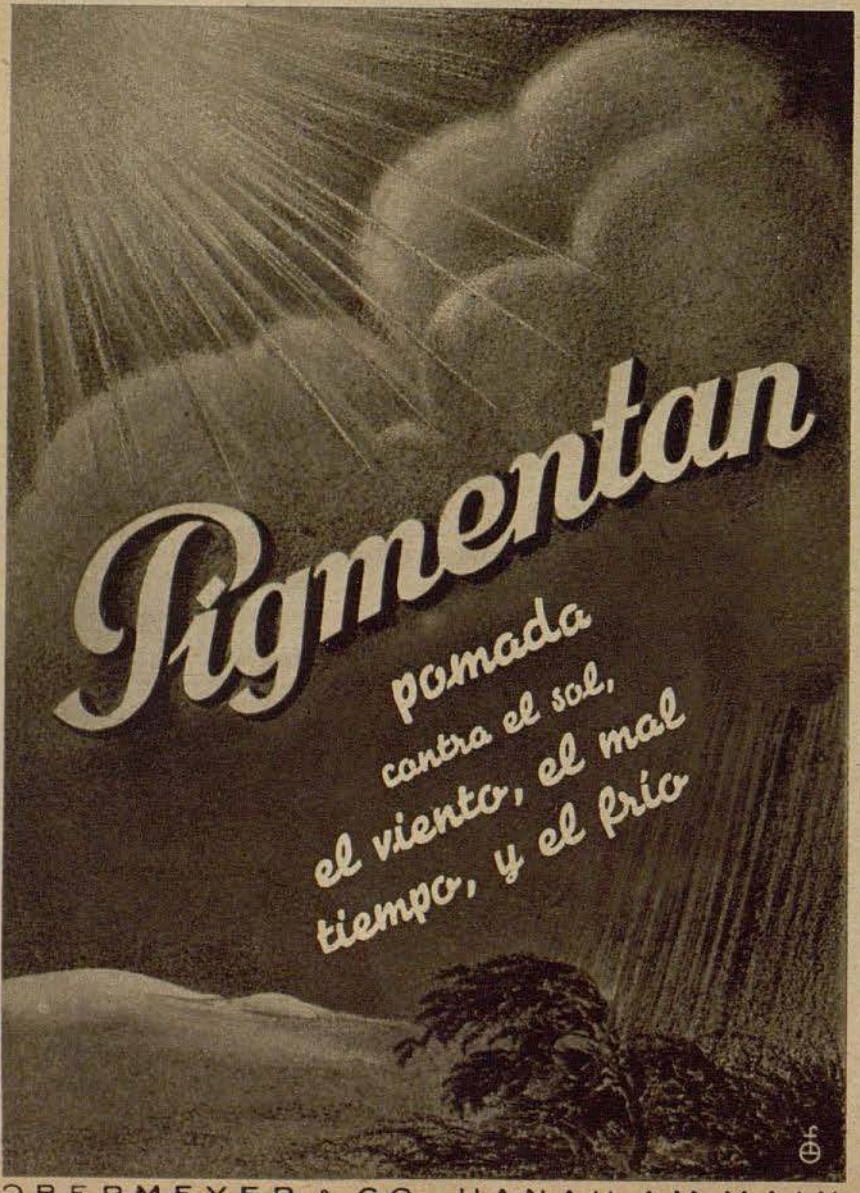
"En una incursión de unos 40 cazas americanos, despegué con algunos aparatos de mi grupo al darse la alarma. Primero entablé lucha con 6 "Spitfire", de los cuales derribé uno. En el vuelo de regreso descubrí luego, a una altura de 2000 a 3000 metros, un grupo de 40 cazas enemigos. Los americanos no me vieron siquiera. Me elevé casi verticalmente, apunté al primer "Lightning" y a los pocos disparos cayó ardiendo. Viré hacia abajo para escapar al fuego de los otros cazas. Los "Lightning" restantes no reaccionaron ante el aparato derribado y así pude escapar sin más combate aéreo. Tuve que aterrizar a toda prisa porque no tenía más gasolina. Los "Lightning" se sustraen generalmente a la lucha aérea, pero si llegan a ella, somos incuestionablemente superiores a ellos y por lo general no tenemos pérdidas."

El tren sigue solo

El teniente Günther H., de la selva de Turingia, comandante suplente de grupo, informa:

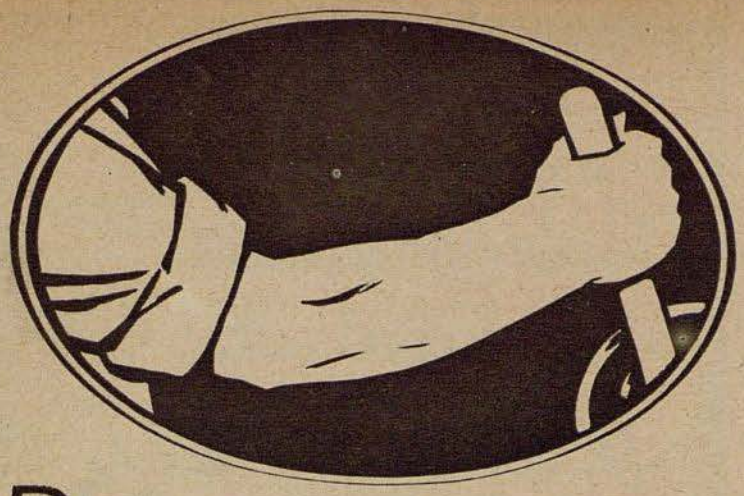
"La infantería nos notificó que había que contar con un ataque americano a lo largo de una carretera importante. En vista de esto, dispuse inmediatamente el grupo para un ataque en vuelo rasante.

Cuando habíamos llegado a la carretera, dí la orden de lanzarse a la izquierda y a veinte metros de altura se



OBERMEYER & CO., HANAU AM MAIN

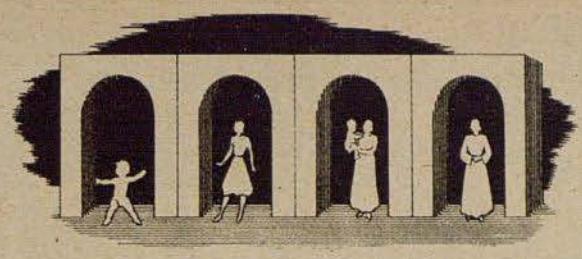




Depende de tu mano.
Basta ya a veces una pequeña rasgadura o una leve lesión para que no se tenga seguridad en la manipulación. Consecuencias: más desechos, desperdicio de material, menor rendimiento y reducción del jornal a destajo. Por este motivo aplíquese en seguida a toda leve herida, el esparadrapo siempre dispuesto

Traumaplast

Carl Blank, Bonn a. Rhein



¿Cuándo están los dientes más expuestos a enfermar?

En la niñez durante la primera dentadura, desde la puberdad hasta edad de 20 años, durante el embarazo y en la edad climatérica. Por lo tanto, los dientes están muy propensos a enfermar siempre que en el cuerpo se desarrollan grandes cambios. ¡Solicite el folleto informativo gratuito: "Gesundheit ist kein Zufall" (El conservar los dientes sanos no es ninguna casualidad) de la casa Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6!

Chlorodont

es la base para conservar bien los dientes



Trilysin

1. Para fortalecer la crecida del cabello
2. Contra la caspa y la caída del cabello
3. Contra los parásitos del cabello



en venta en todas las farmacias

DR. MADAUS & CO. RADEBEUL/DRESDEN

una marca de fama mundial

TROPON

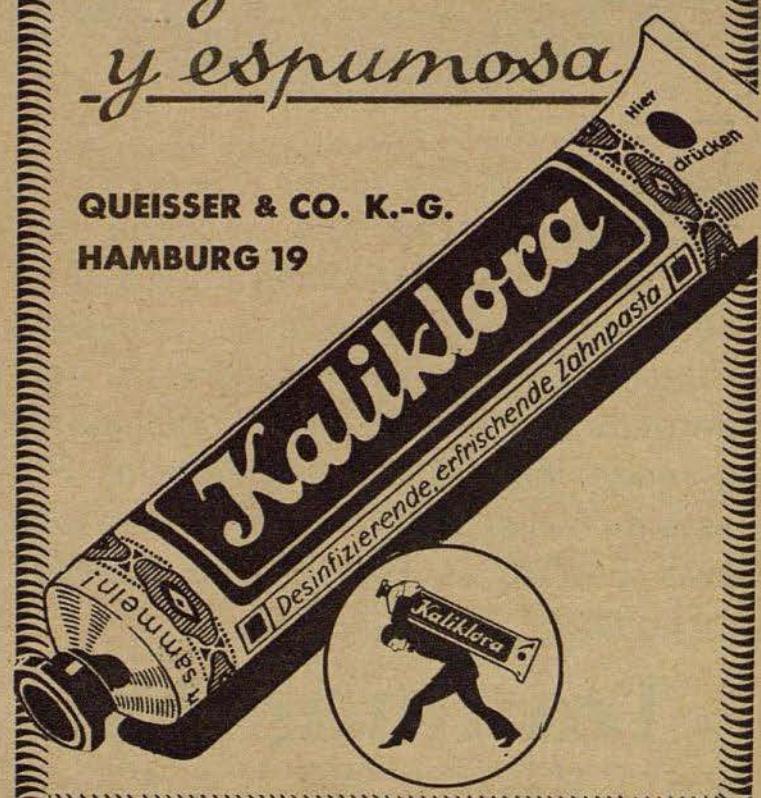
Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE • KÖLN-MÜLHEIM

La pasta dentífrica agradable y espumosa

QUEISSER & CO. K.-G.
HAMBURG 19





Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

desenvolvió luego una caza furiosa a todo lo que se movía abajo: tanques, carros de reconocimiento, camiones, camiones blindados, motocicletas y columnas de infantería. Un enjambre atacó un tren que se acercaba a la carretera. Sin frenar, saltaron el maquinista y el fogonero de la locomotora, dejaron que el tren siguiese andando y ellos corrieron a campo traviesa. El tren se paró pronto, sin embargo, porque la locomotora estaba llena de impactos e iba cuesta arriba. Poco antes de terminar la carretera me remonté a 200 metros para ver si yo había incendiado determinado vehículo, cuando de pronto se produce una violenta detonación en la cabina. La ventana izquierda tenía un gran agujero por el que soplaba enormemente. Mi mejilla izquierda estaba ensangrentada y el dorso de la mano izquierda también. El tablero de mando estaba completamente destrozado. Comuniqué al grupo: "Estoy ligeramente herido, regreso", y volé sin posibilidad de control sobre el motor a mi posición y aterricé perfectamente. Poco después llegó también el grupo. No tuvimos ninguna pérdida."

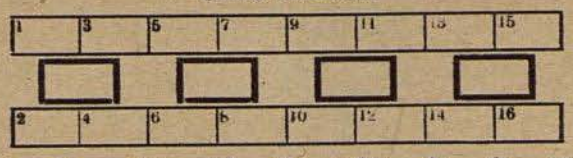
Una estela de petróleo en zigzag

El teniente Fritz Dinger, de la cuenca del Saar, capitán de escuadrilla y condecorado con la Cruz de Caballero (53 aparatos derribados) informa:

"Tenía el encargo de proteger un gran transporte que venía de Sicilia y se acercaba ya por Bizerta a la costa tunecina. Mientras giraba en torno al vapor, noté de pronto en el agua una larga estela de aceite que se acercaba por la parte del enemigo en zigzag. Controlé al mismo tiempo el espacio y la sospechosa estela. De pronto vi la silueta oscura y larga de un submarino que se dirigía directamente al vapor y disparó dos torpedos. Su estela se veía claramente. Disparé inmediatamente sobre los dos torpedos, con lo cual la tripulación del barco se dió cuenta del gran peligro. El barco describió inmediatamente una rápida curva y de esta manera escapó a los torpedos que pasaron a proa y a popa. Luego ataqué tres veces al submarino enemigo que se sumerigió apresuradamente. Mi compañero y yo vimos una gran mancha de aceite en el agua. A juzgar por ello, el submarino debió haber sido, por lo menos gravemente averiado. El gran transporte llegó felizmente al puerto."

Pasatiempos

Cinta silábica



a — bio — cam — cia — che — chc — da — dc — en — gan — lar — lid — lo — o — na — pa — pro — pro — re — va

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas.

Significado de las distintas palabras: 1—2 Ignominia, 3—4 Reconvención, 5—6 Divulgar, 7—8 Acción guerrera, 9—10 Ocio, 11—12 Recluta, 13—14 Paladín, 15—16 Laberinto.

Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de un concepto tan importante en el comercio como en la política. I 402

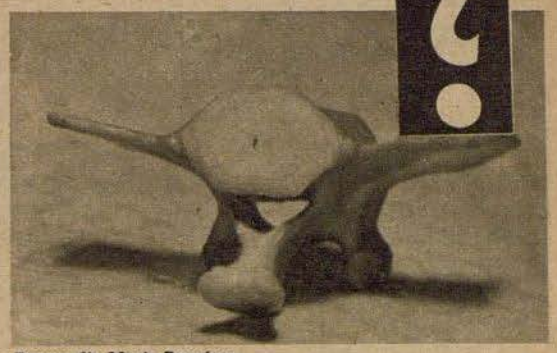
Charada

a — ba — chis — da — di — drón — e — en — gí — guer — co — la — las — lo — lor — mo — na — ni — no — ño — o — o — o — or — plo — po — ra — rán — ro — sa — se — ser — so — te — ti — ti — to — to — trio — trom — yo

Con las 41 sílabas que anteceden deben formarse 14 palabras cuyas letras iniciales y terceras leídas de arriba abajo den uno de los famosos refranes pronunciados por Sancho Panza.

Significado de las distintas palabras: 1 Fotografía especial, 2 Cosa muy rara en tiempo de guerra, 3 Substancia química, 4 Estación, 5 Dicho gracioso, 6 Trabajo literario, 7 Instrumento de música, 8 Ciencia de las aves, 9 Certificado, 10 Ciudad en el Africa del Norte, 11 Tiple, 12 Bandido, 13 Exhalación, 14 Organo del cuerpo humano. I 450

¿Qué es esto?



Fotografía María Rensing

¿Ha sido un chico el que con un trozo de madera o huesos ha hecho un avión tosco, o es la naturaleza la que se ha permitido una broma? A decir verdad, nosotros lo creímos en un principio, pero la que nos envía esta fotografía, nos dice que se trata sencillamente de la vértebra caudal de un buey. ¿Qué simple, verdad?

Acertijo

Sobre cuatro pies es muy divertido para el marido
sobre tres destruye el babor con furor.
Sobre dos no tiene más que un artículo en todo pericolo
Y es casi imprescindible en "La Invencible"
Sobre el último canta mucho en "Atalanta"
Ahora dígame a las cuatro en punto
de qué trata el asunto. I 479

Soluciones

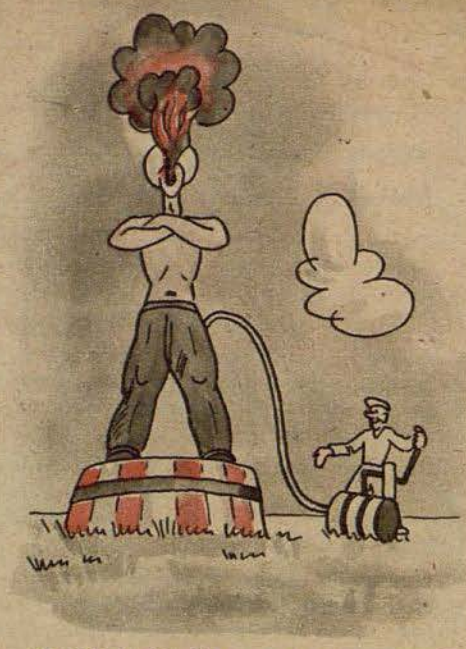
Cinta silábica: Propaganda. — 1—2 Oprobio, 3—4 Reproche, 5—6 Propalar, 7—8 Campaña, 9—10 Vagancia, 11—12 Enranche, 13—14 Adalid, 15—16 Dédalo.
Charada: De noche todos los gatos son pardos. — 1 Daguerrotipo, 2 Elástico, 3 Natrio, 4 Otoño, 5 Chiste, 6 Ensayo, 7 Trompa, 8 Ornitología, 9 Diploma, 10 Oran, 11 Serrano, 12 Ladrón, 13 Olor, 14 Sexo.
Acertijo: Bola.

KHASANA
Dr K
PERI
KHASANA
Marcas mundiales de cosméticos
Dr. Korthaus
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.
PERI

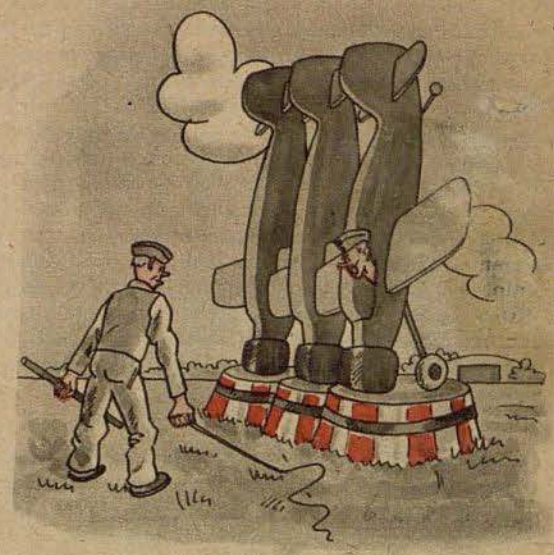
KNOLL
Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero
KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

Cosas de la Aviación

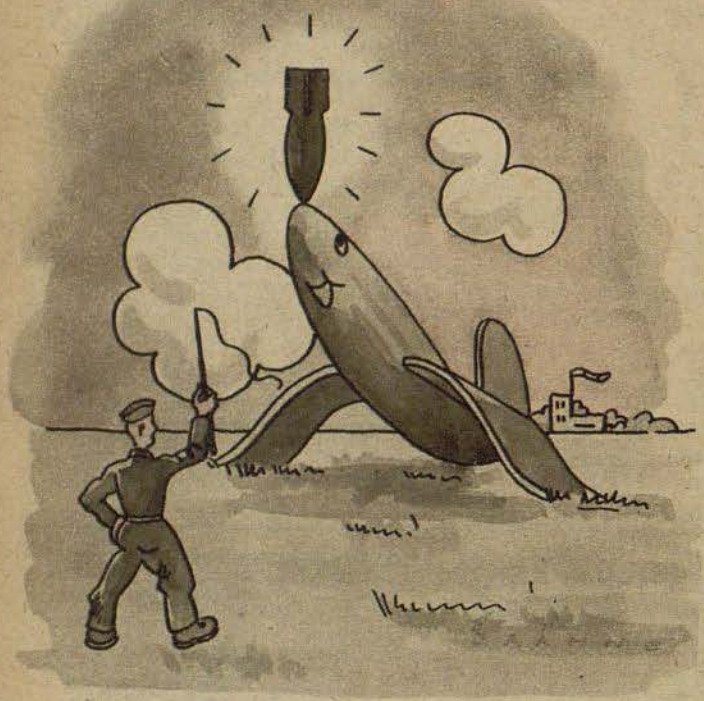
Unos aviadores que en la vida civil fueron artistas de circo, se honran en ofrecer este espectáculo al respetable público, bajo la dirección del dibujante
WERNER BRÄHNE



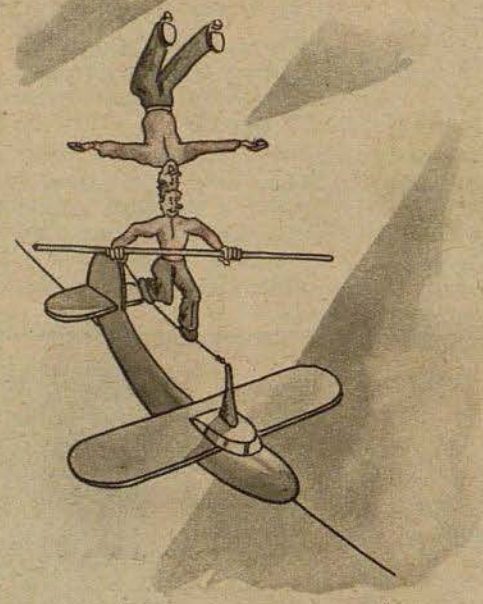
El fakir indio: "Ya era hora de no tener que aborrar gasolina"



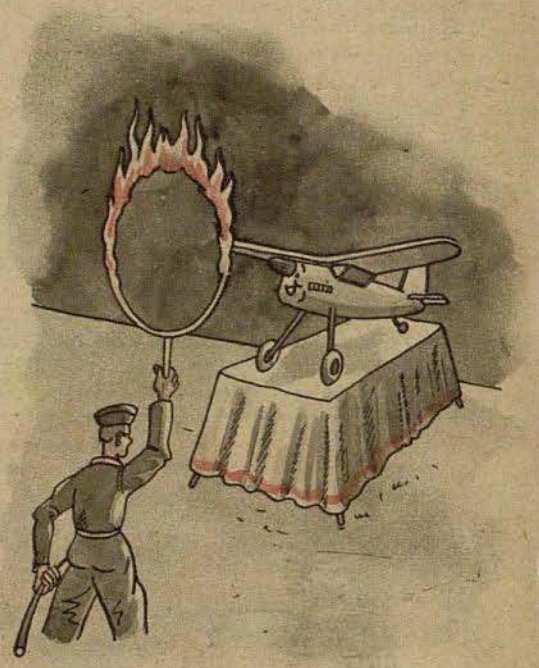
El domador de elefantes: "¿Estás ya satisfecho?"



Maravilla de adiestramiento: "No tienen ustedes idea de lo que me ha costado enseñarle esto"



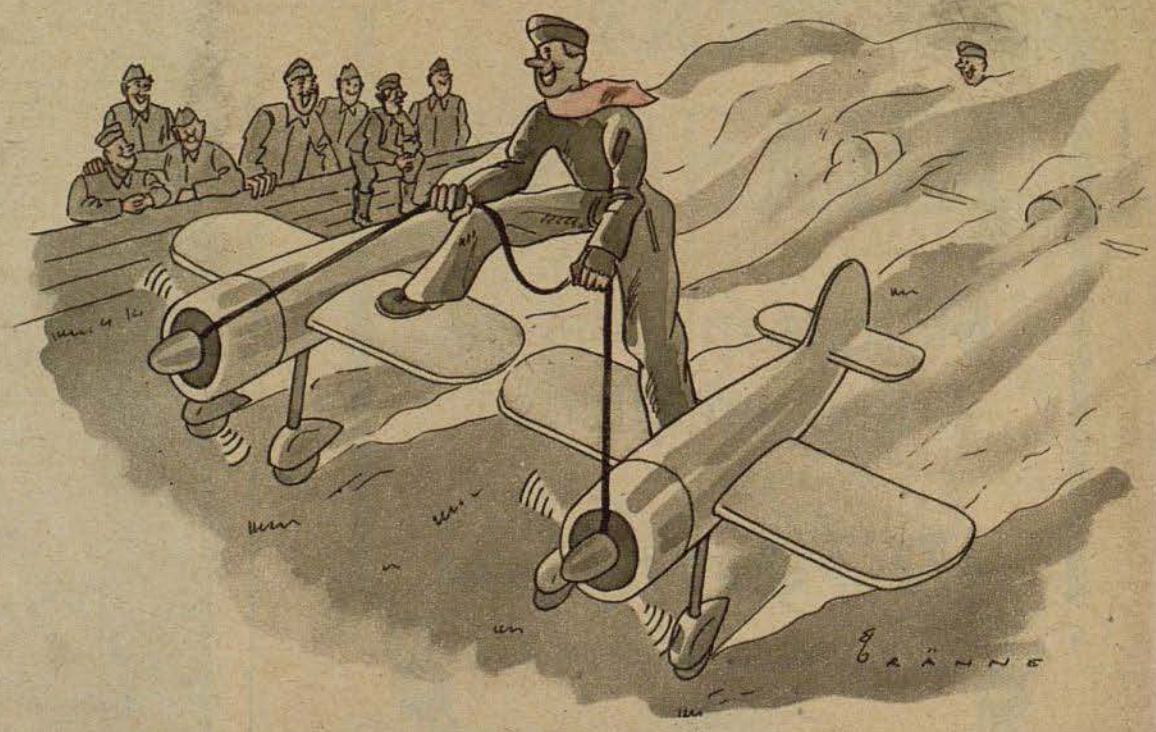
El número sensacional: Más difícil que nunca



Gran atracción: El domador de aviones "¡Vamos! ¡Salta!"



El mejor malabarista del mundo: "Echadle todavía un avión en llamas"



Una versión moderna de la carrera de carros romanos

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, Berlin-Dahlem. Lista de precios 13. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio Interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 9 / BERLIN, 4 DE MAYO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



El constructor de aviones

El director de economía de guerra, Profesor Kurt Tank, uno de los más afortunados constructores de aviones en la actualidad, al que debe la Aviación del Reich una serie de tipos de la mejor calidad, como son el avión de reconocimiento cercano Fw 189, el caza Fw 190 y el de combate Fw 200 de gran radio de acción. En este número se publica un artículo suyo sobre las posibilidades de nuevos progresos en la construcción de aviones de caza modernos

Foto PK del corresponsal del guerra Walther

En un pueblo se han entretenido todavía los bolcheviques en su huida precipitada. Una casa está en llamas, otras dos han comenzado a arder. Los soldados de la División Española de Voluntarios que entran en el pueblo no vacilan mucho tiempo. Inmediatamente se organizan los trabajos de extinción del incendio y de protección de las casas y chozas amenazadas. — Abajo: El incendio, atizado por un viento fuerte, toma proporciones amenazadoras. Las chispas y las brasas flotan en el aire y encuentran presa propicia en los tejados de paja de las casas vecinas



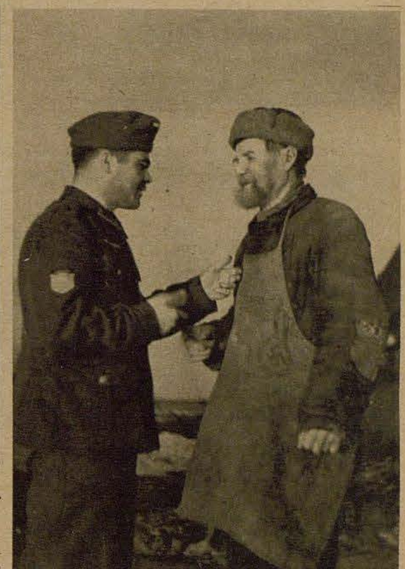


No hay agua ni tampoco cubos. Con cestas de mimbre que se han procurado velozmente, y llenan de nieve . . .

Los españoles ayudan



. . . y pasan de mano en mano hasta la choza amenazada de incendio más inmediata, sobre cuyo tejado extienden los camaradas una capa de nieve



A la derecha: A pesar de las dificultades lingüísticas entre este viejo y el voluntario español, se cambian expresiones de alegría y de gratitud por la ayuda prestada

Hace mucho tiempo que los soldados de la División Española de Voluntarios han probado su coraje y su valentía en las duras luchas del frente oriental. Al lado de sus camaradas alemanes luchan contra el bolchevismo cuyos métodos destructores pudieron conocer en su tierra natal. Se han endurecido estos españoles en la lucha contra un enemigo que no conoce consideración de ninguna clase. Pero esta dureza adquirida en la lucha no se manifiesta nunca en el trato con la población civil ante cuyos dolores y miserias muestran en todo caso la mayor comprensión. Y cuando la ocasión se presenta, ponen manos a la obra con el mejor espíritu de coöperación

Fotografías
PK del corresponsal de guerra
Sönnke (PBZ)

Se ha echado encima la oscuridad. Para limitar el foco del incendio, se arrancan las vigas de madera en brasas. El peligro ha sido alejado





Hace pocas semanas que el comunicado del Alto Mando alemán hablaba por primera vez de la acción de tropas alemanas, italianas y croatas para limpiar de bandas comunistas el Sudoeste y el Sur de Bosnia. A las pocas semanas de lucha se logró destrozar las fuerzas principales de esas bandas, infligiéndoles decisivas pérdidas. En el éxito participaron también aviones de combate y stukas que se encargaron principalmente de limpiar las inaccesibles guaridas de dichas bandas. En nuestra fotografía se ve una escuadrilla de Ju 87 volando sobre las silenciosas montañas de Bosnia hacia el terreno de operaciones

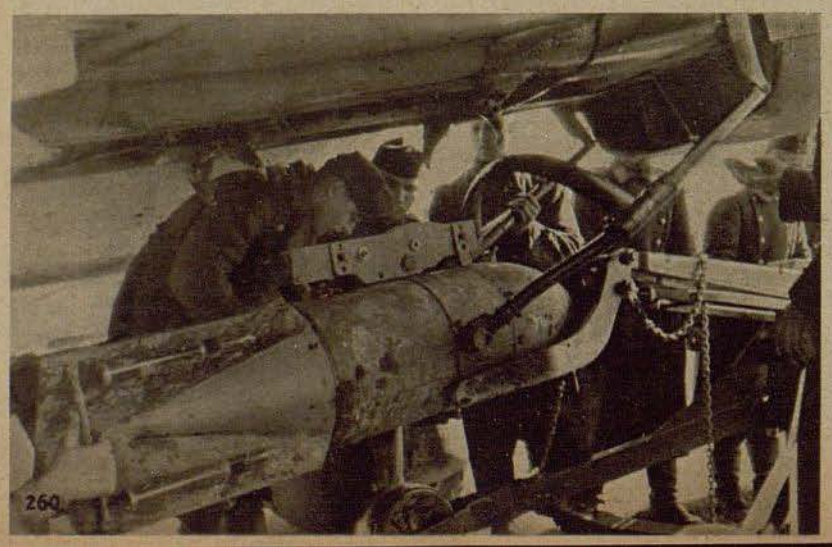
Stukas en lucha contra las bandas

Limpieza de las guaridas de Bosnia

Reportaje gráfico de la PK, corresponsal de guerra Baier (Wb)



Antes de entrar en acción, recibe la escuadrilla radiotelegráficamente indicaciones precisas sobre el objetivo que hay que combatir





El efecto de las bombas de los stukas es horroroso. Aquí es descubierta una aldea de montaña escondida profundamente en un valle que había servido a las bandas como un escondrijo difícil de descubrir

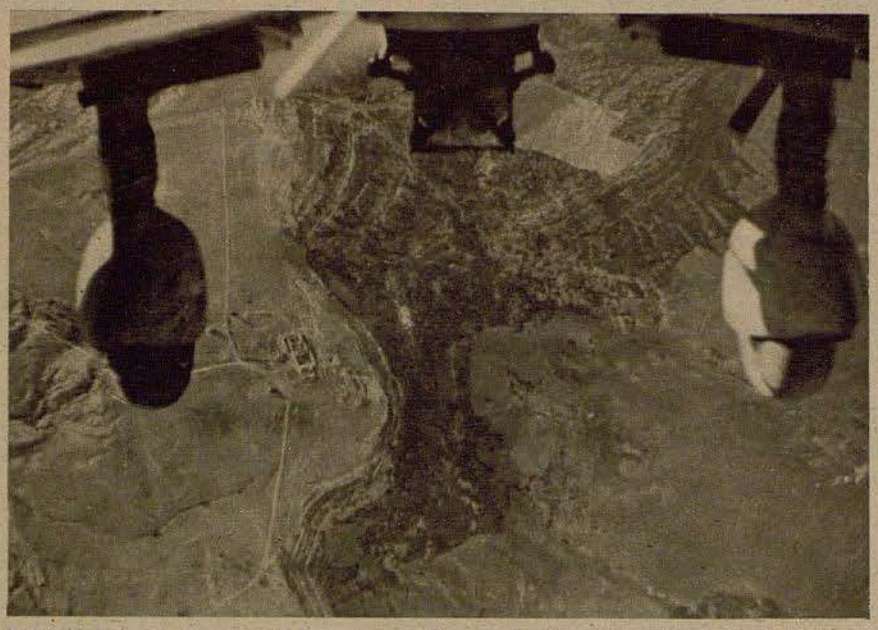
A la izquierda: Se coloca otra "buena pieza" en el lanzabombas. Bombas y más bombas son la mejor respuesta que se puede dar a las crueldades que cometen las bandas con la población

Así lo ha captado la Leica

Una bomba de un Stuka busca su objetivo

Fotografías de las PK del corresponsal de guerra Grosse. Texte del corresponsal de guerra Dr. Eckert





El avión de combate en picado se lanza sobre su objetivo con un ángulo de 80°. Entre las ruedas del tren de aterrizaje está prendida la bomba pesada que vista desde atrás parece solamente una mancha oscura. Al lado de la rueda izquierda pueden distinguirse claramente los edificios tomados como objetivo; se trata de una base enemiga muy fortificada



En una fracción de segundo, ha lanzado el piloto la bomba. El lanzabombas se abre inmediatamente, descargándose de su pesado lastre — con un impulso cuyo objeto es evitar que la bomba tropiece con la hélice en rotación

Despegue a las 16.20, la cadena se eleva lentamente con su pesada carga de bombas. Cuando sobrevolamos el frente a 3000 metros, nos dispara la DCA mediana y pesada. La cadena se había dispersado ya antes y nuestro bravo Ju 87 vuela en un constante bajar y subir a voluntad de su piloto. Veo ora a la derecha, ora a la izquierda, ya hacia atrás, ya hacia abajo blancas nubecillas de la DCA, cuya situación participo constantemente a mi piloto. "¡Cuidado! ¡Picamos!" En este momento el Ju 87 está ya cabeza abajo. En seguida conecto el disparador automático de nuestra cámara fija, que hace hoy su primer servicio de guerra, para captar por primera vez en sus placas el desprenderse de las bombas en el picado de un "stuka" Ju 87. Tuve la impresión de que había transcurrido una eternidad, cuando oí en el laringófono en inmediata sucesión las dos frases siguientes: "¡Lanzo la bomba! ¡Recupero!" Si antes solamente veía el cielo, pues mi puesto está situado de espaldas a mi piloto, ahora de pronto diviso de nuevo el paisaje montañoso iluminado por el sol poniente. El teniente St. pone ruta, inmediatamente después de haber recuperado altura, en dirección Este, hacia el frente y ahora las trazadoras rojas de la DCA ligera nos persiguen. Durante todo el tiempo que ha durado el ataque, sólo pocos minutos no me he preocupado en absoluto de mi cámara, pero ahora, de retorno, pienso constantemente si el aparato no se ha desconectado a causa de la gran velocidad durante el picado. Sin embargo, he aquí nuestras fotos que nos muestran el acontecimiento en todos sus detalles.



Mientras que la bomba se precipita velozmente, se retrae rápidamente el mecanismo lanzabombas, plegándose sobre el morro del avión. El avión está en este momento a una altura de 2000 metros



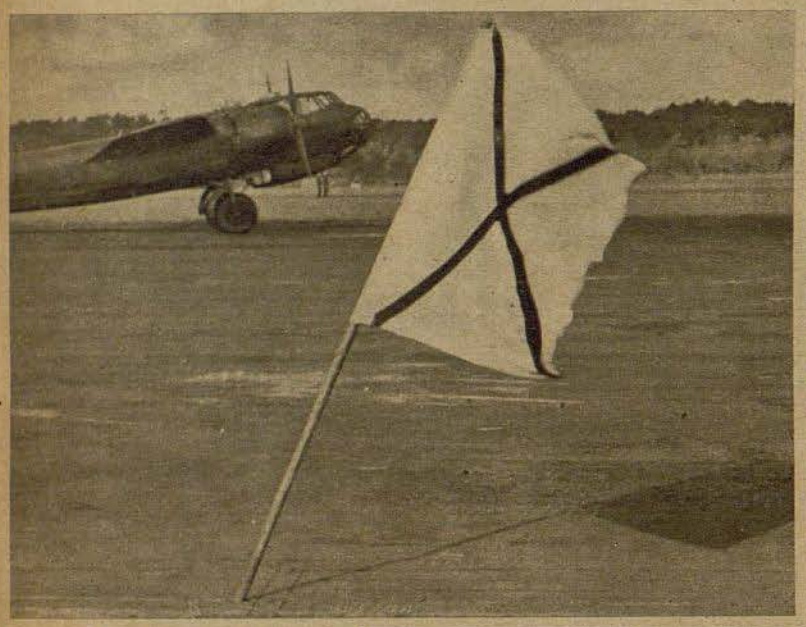
Al salir del picado el "stuka", la bomba que se precipita pasa rápidamente por el campo del objetivo de la cámara, así como el objetivo de la bomba, que se puede ver ahora en el borde inferior de la ilustración

La partida

En un gran aerodrómo del Oeste



La casita de señales. Pequeña, pero . . . ¿No recuerda un poco las casetas de baño de los tiempos de nuestras abuelas? Firme y sin embargo tan ligero se alza el carro sobre la hierba. Si cambia la dirección del viento, cambia ella su posición. El gran número de ventanas permite magnifica visibilidad en todas las direcciones



La bandera de despegue es un paño blanco con dos listas negras cruzadas, permitiendo reconocer la dirección del viento

En medio del campo de aterrizaje con sus pistas de despegue cementadas y sus extensas superficies de hierba se encuentra perdida una casita de madera sobre cuatro ruedas. Es la casita de señales para el despegue. Un subofieial y dos hombres cumplen en ella su servicio con sol o con viento, niebla o tormenta, de día y de noche. Aviones aterrizan y despegan. Aquí comienzan los vuelos de ataque diurno contra Inglaterra y aquí se pone todo el mundo manos a la obra cuando se ha ordenado una acción nocturna a los aviones de bombardeo. En este reportaje grafico se describen brevemente los diferentes servicios auxiliares para que el servicio aéreo se desarrolle sin obstáculo ninguno. El trabajo del personal en el despegue es una pieza pequeña pero importante en la gran maquinaria de un aeródromo



Un anteojo potente permite al personal de la caseta de despegue una mejor observación de todo lo que sucede sobre el aeródromo, así como reconocer los distintos tipos de aviones en vuelo

Reportaje graflco PK. Corresponsal de guerra Speck (Wb)



Extendiendo la cruz de aterrizaje. Ya desde lejos muestra a los aviones que regresan el punto en que deben tocar tierra los aparatos. Para que el viento no mueva las largas tiras de lona se sujetan al suelo con estacas y pesas de plomo

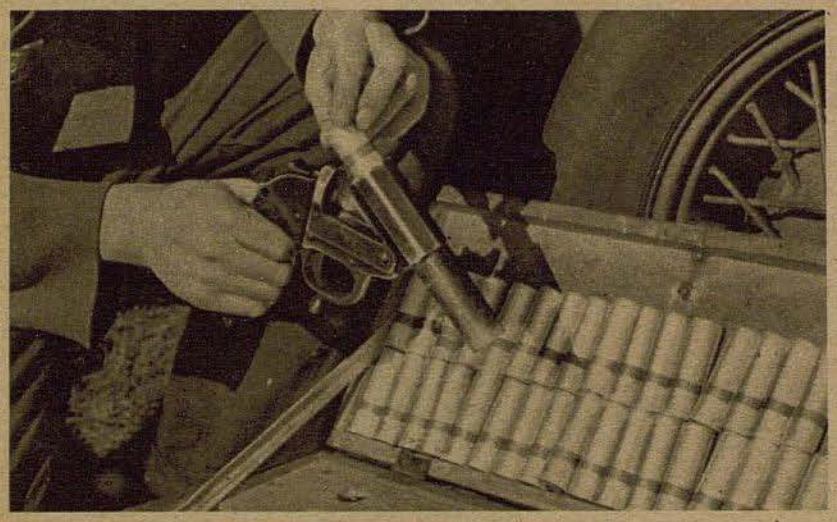
y lo que para ello hace falta



En el libro de despegue debe registrarse el tipo, la tripulación y la hora de salida o llegada de cada avión que aterriza o despega



Con dos banderitas se hacen señas a los aparatos que ruedan disponiéndose al despegue, mostrándoselc a los pilotos la mejor posición para la salida

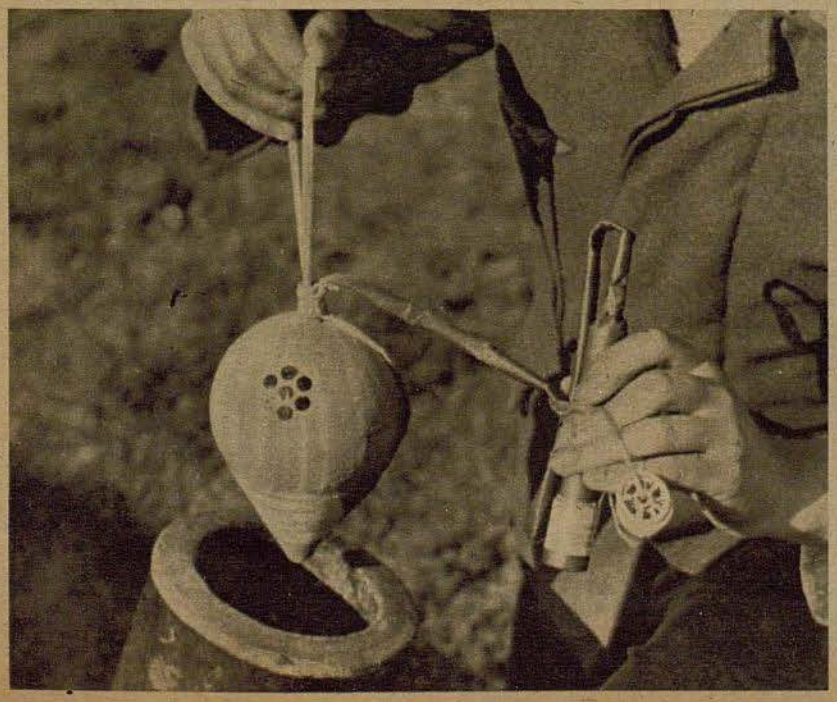




Dos pistolas de señales y una provisión suficiente de munición se hallan siempre dispuestas y preparadas para su empleo

A la izquierda: Según lo que quiera comunicarse al avion desde tierra se disparan señales blancas, verdes o rojas

Foto inferior: Cuando hay niebla, poca visibilidad o de noche se dan señales luminosas de orientación. En el caló aeronáutico se llama a esto "disparar rábanos". El "cañón" se carga con una bomba luminosa que se dividirá en quince a veinte bengalas a una altura determinada

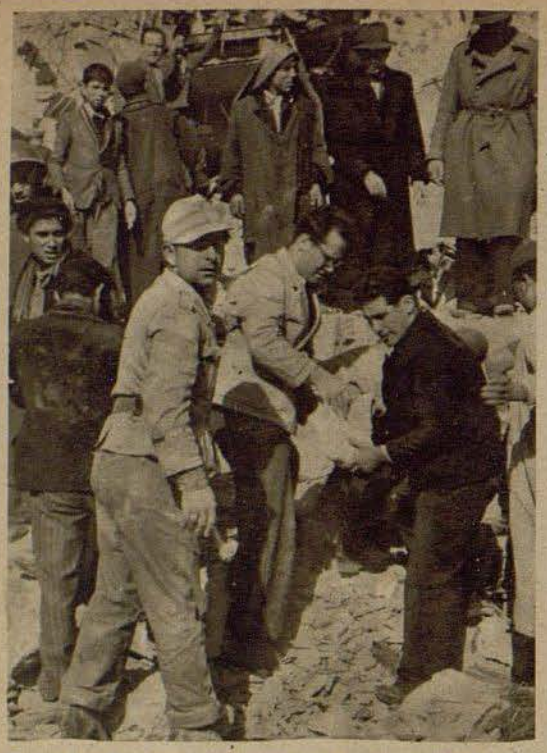




¡Vía libre! — Levantando la bandera blanca con dos listas verdes cruzadas se hace saber al piloto que todo está dispuesto para que salga y que la pista de despegue esta libre. En la mano izquierda lleva el encargado de señales una bandera roja que, alzada, indica prohibición de despegar

¿Viven todavía?

Trabajos de salvamento después de un ataque aéreo sobre Túnez



Los bombarderos norteamericanos han atacado la ciudad de Túnez, produciendo grandes desperfectos en los barrios habitados. Inmediatamente todo el mundo participa en los trabajos de salvamento: soldados alemanes, italianos, franceses, árabes . . .

Fotos de la PK: corresponsal de guerra Grosse (Sch)





Rápidamente se ponen en lugar seguro los objetos de mayor valor de los efidicios situados en las inmediaciones del lugar del siniestro. Nadie sabe cuánto tiempo permánecerán los muros destruidos por el ataque

A la izquierda: ¿Viven todavía? — Las personas que han acudido en auxilio de los siniestrados han tropezado con una cavidad y procuran por todos los medios establecer contacto con los sepultados. De repente cesa la algarabía poliglota. Con la máxima atenciór escuchan todos si las señales de llamada son contestadas



Rodeado de ruinas y escombros, sin parar mientes en su derredor, este pequeño francés continúa saboreando con fruicción su naranja. El pobre no comprende aún lo que significa quedarse sin cobijo y sin hacienda de la noche a la mañana

El Capitán Médico P. nos cuenta . . .



Dibujos PK del corresponsal de guerra Baitz

„Sucedió en los primeros días de la ocupación de Túnez. Apenas tomamos tierra trabamos estrecho contacto con el enemigo. Yo estaba destinado a un grupo de combate con el encargo de tomar unas alturas enemigas, ocupadas por los ingleses. Comenzó una lucha reñida. El adversario, con suficientes tanques a su disposición cedía difícilmente el terreno. En ambos bandos se registraban heridos. No disponíamos más que de un solo medio de transporte y el único material sanitario era el que cabe en dos morrales de sanidad, mi cartera de médico y las de los oficiales de sanidad. En estas condiciones se hacía verdaderamente difícil evacuar y cuidar a los heridos en este terreno ondulado y quebrado. Parece que lo estoy viendo todavia:

A la derecha: El ataque avanza: Las ametralladoras enemigas barren el campo de batalla. Explosiones de granadas desgarran el suelo. Aqui y allá cae un soldado pero los demás no vacilan; ¡es necesario ocupar las alturas enemigas!

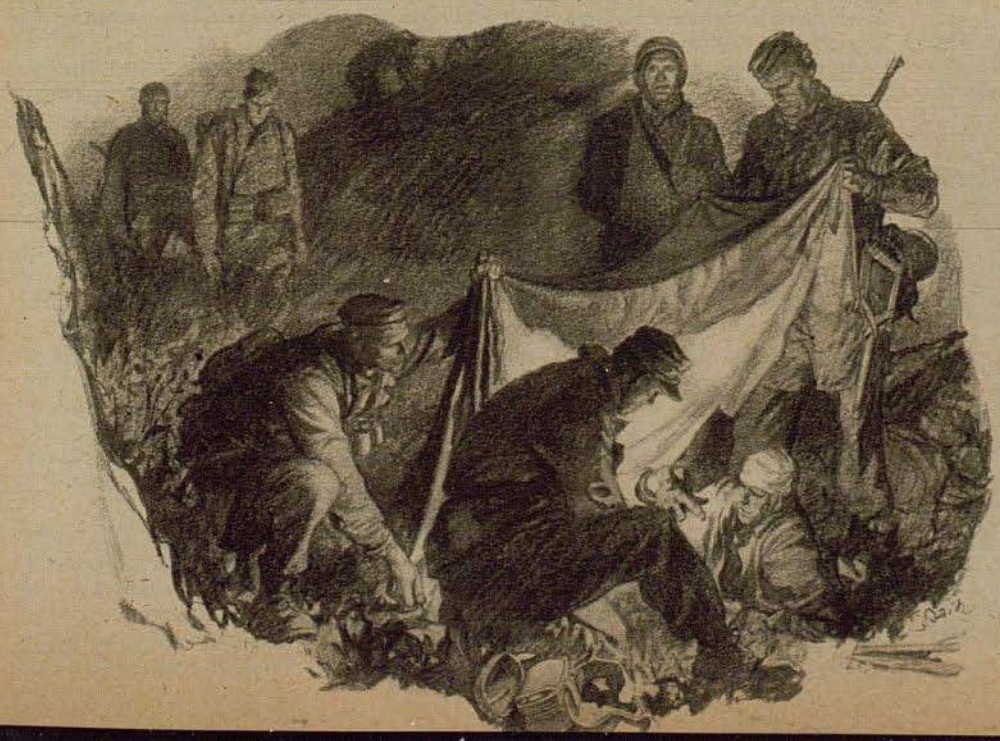


"Vino una bala volando . . ." Con todo cuidado se llevan los heridos por empinadas cuestas y terraplenes al valle. Más de un soldado de sanidad queda detenido en el camino por la lluvia de balas. En su lugar surge otro o los compañeros que quedan duplican sus energías



Foto inferior: Entretanto ha anochecido. El combate disminuye. Como no disponemos de tienda de sanidad hago sujetar una lona por dos hombres y detrás, a la luz de una linterna puedo prestar los primeros socorros

Para mayor abundancia comienza a llover copiosamente. La noche es sensiblemente fría. Los heridos tiritan. ¿Qué hacer? Sin pensar demasiado tiempo acuesto a un hombre junto al otro colocando entre ellos al personal de sanidad como calefacción viva. Después les cubro con algunas lonas de tienda y creo proteger así a los heridos de las inclemencias del tiempo





A la mañana siguiente llegan automóviles que pueden transportar a los heridos al equipo sanitario. Han pasado la noche lo mejor posible y yo respiro aliviado al ver desaparecer al último coche detrás de las colinas. Pocas horas más tarde vuelve el combate a ganar intensidad. De nuevo comenzamos nuestra labor, la más humanitaria de todas . . ."



Comandante v. BONIN — Comandante barón v. BIBRA — Capitán BÄTCHER — Teniente BAUM

Cómo obtuvieron la Cruz de Caballero

El comandante v. Bonin, comandante de grupo en una escuadra de aviones de caza se ha destacado como piloto de caza y comandante de grupo, poniendo en innumerables ocasiones de manifiesto su arrojo y capacidad de mando. En luchas aéreas ha salido 81 veces victorioso. El comandante barón v. Bibra, comandante de grupo en una escuadra de aviones de combate, ha demostrado sus excelentes cualidades como piloto-aviador capitán de escuadrilla y comandante de grupo en las campañas de Polonia y Francia, así como en la lucha contra la Unión Soviética. Sus hazañas son ejemplares tanto en su calidad de jefe de formación como de excelente aviador como en la lucha valerosa y aislada con aparatos enemigos. El grupo bajo su dirección alcanzó en el curso de diez meses notables éxitos, en los que participó brillantemente el barón v. Bibra. El capitán Bätcher, capitán de escuadrilla en una escuadra de aviones de combate, ha obtenido grandes éxitos en más de 400 actuaciones contra el enemigo. Sus actos de guerra más notables los realizó con ocasión de la conquista de Sebastopol, en la lucha de Stalingrado, así como en los bombardeos de los puertos y buques en el mar Negro y en el mar Caspio. El capitán Bätcher tomó parte en las campañas de Polonia y Francia y fué hecho prisionero por los franceses al ser derribado su aparato sobre Rouen. Después actuó contra Inglaterra y desde julio de 1941 está luchando contra la Unión Soviética. El teniente Baum, jefe de batería en un regimiento de artillería anti-aérea, ha demostrado su valentía y sus destacadas condiciones de mando especialmente en la lucha de Stalingrado. En una situación extraordinariamente peligrosa aceptó con su batería anti-aérea ligera una lucha al parecer perdida con 17 tanques enemigos destruyendo la mayor parte

El que quiera ganar tiene que arriesgar algo

Moltke



Capitán General Ritter v. Greim

En reconocimiento por su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha concedido al general de División Ritter von Greim, comandante en jefe de una formación del Arma Aérea, como 216 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas las HOJAS DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERRO

Teniente Hans Goetz, piloto de una escuadra de caza, logró 48 victorias aéreas en el frente del Este y causó además sensibles daños al enemigo en numerosos ataques de bombardeos de caza. (Se repite la publicación porque en el núm. 8 se confundió el texto con el del teniente Franz Götz.) — Teniente Franz Götz, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, se destacó especialmente en los ataques a la isla de Malta. En duras luchas aéreas derribó 40 aviones enemigos. — El teniente Häfner, piloto-aviador en una escuadra de aviones de caza, se ha acreditado brillantemente en numerosos encuentros contra el enemigo. — El teniente Geismann, piloto-aviador en una escuadra de aviones de caza, se ha distinguido especialmente en la lucha contra el tráfico marítimo inglés y contra la fortificación de la isla de Malta. Geismann ha hundido en total 98.000 BRT de buques mercantes enemigos. — El teniente Schmid, capitán de escuadrilla en una escuadra de aviones de combate en picado, llevó a cabo sus misiones con extraordinario éxito, a pesar de la defensa encarnizada de las unidades terrestres y aéreas, destruyendo considerables cantidades de material de guerra de todas clases. — El alférez Stahl, piloto-aviador en una escuadra de aviones de combate, ha destruído en audaces ataques, sin parar mientes en la defensa enemiga, objetivos militares y buques mercantes. Stahl se ha distinguido sobre todo en la colocación de minas en el canal de Suez y en otros puertos, participando eficazmente en la destrucción de 150 aparatos y 80 vehículos motorizados. — El sargento Münster, piloto-aviador en una escuadra de aviones de caza, ha demostrado sus excelentes condiciones aviatorias no sólo en encuentros aéreos, sino también en numerosos ataques en vuelo rasante ocasionando notables daños al enemigo. Hasta ahora ha conseguido 51 victorias aéreas. — El sub-oficial Weiss en una sección de antiaéreos resistió como jefe de una pieza de artillería anti-aérea en apoyo de la infantería los intentos de penetración del enemigo a pesar del empleo de considerable número de tanques en algunos puntos de importancia estratégica, destruyendo en total 36 tanques enemigos

Fotos de la PK: Brüning, Dreesen, Horster, Jütte, Möhring, Trautwetter (Sch 6), Scherl-OKW (4), Foto Troitag (1) Privat (2)



Teniente HANS GOETZ — Teniente FRANZ GÖTZ — Alférez HÄFNER — Alférez GEISMANN

Alférez SCHMID (Günther) — Suboficial STAHL — Suboficial MÜNSTER — Sargento WEISS

PROF. DIPL.-ING. KURT TANK

En las fronteras de la técnica

El avión de caza, avión de gran rendimiento

¿Cuántos tipos de aviones puede haber? Desde hace décadas, en todos los países civilizados se proyectan, se calculan y se construyen aviones de todos los tipos; por doquier se preocupa el hombre en perfeccionar lo que existe actualmente ¡y todo el mundo cree poder hacerlo mejor!. Según ello, debería haber, pues, centenares de tipos de avión, ¡todos ellos los mejores!

Nosotros sabemos que la realidad es algo diferente. Naturalmente el esfuerzo por lograr los resultados óptimos está presente por doquier, pero la práctica y el resultado muestran luego que no puede haber más que pocos tipos de avión de un rendimiento especialmente alto, que sean superiores durante mucho tiempo a todos los demás.

Vamos a elegir un avión, entre la multiplicidad de aparatos para distintos usos, que se destaca especialmente por su alta velocidad: el avión de caza. Con este ejemplo vamos a investigar cuáles son los rasgos fundamentales de un avión de caza, qué particularidades son tenidas en cuenta en su proyecto y construcción, qué dificultades deben ser superadas, sobre todo en los últimos tiempos, y qué probabilidades existen para un aumento del rendimiento en el porvenir.

El concepto "avión de gran rendimiento" ha surgido últimamente para caracterizar los tipos que tienden a obtener un rendimiento óptimo, es decir que no se conforman solamente con volar de manera segura o rápida, obtener un cierto resultado para los transportes, o finalmente llevar a bordo esta o aquella arma. Por el contrario, en el caso del avión de alto rendimiento se parte más bien de la siguiente cuestión concreta: ¿Dónde está el límite teórico — determinado por las leyes naturales — en las circunstancias dadas, cómo puede modificarse este límite en uno o en otro sentido, y por qué medios puede ser alcanzado este límite de rendimiento de la manera más inmediata posible?

En la técnica aérea, surgió en el avión de caza de la manera más aguda esta exigencia de obtener ese máximo rendimiento. Desde el momento de nacer, el avión de caza representa un "pura sangre" en el sentido de la velocidad, de la potencia ascencional y de la agilidad, que corresponden a los requisitos exigidos por la táctica especial del combate aéreo.

Abstracción hecha de su radio de acción, el avión de caza reúne todas las excelencias de máximo rendimiento: máxima velocidad en vuelo horizontal, máxima velocidad ascencional y máximo techo con un grado de solidez que excede al de todos los demás aviones.

Hasta ahora se estaba acostumbrado a considerar al avión de caza como susceptible de desarrollo solamente en un sentido: es decir en el sentido de obtener la máxima velocidad dentro de un imperativo natural de agilidad.

A esta orientación necesaria hacia la velocidad, ha venido a añadirse en el transcurso de la guerra actual, especialmente en los combates de la guerra aérea cien por cien del Oeste, un segundo requisito importante para el avión de caza, a saber: el lograr una superación de la altura del enemigo antes del ataque. En los aviones de bombardeo actuales han sido obtenidas las máximas alturas alcanzables, los llamados "techos cumbres", gracias al empleo de motores con compresor, perfeccionados en los últimos años. A menudo se produce una situación en la cual los aviones de caza deben librar el combate en la proximidad del "techo cumbre"; una situación, pues, en la cual ya no es decisiva la velocidad horizontal, sino también la extrema capacidad ascencional y la maniobrabilidad a esta altura. En la construcción de los aviones de caza que han de tener en cuenta estas consideraciones, surgen ahora puntos de vista substancialmente distintos de los que hasta ahora han imperado en lo que respecta a la orientación hacia la obtención de un gran techo: al lado de los dispositivos especiales que elevan el poder ascencional de los mecanismos propulsores, como compresor graduado que comprime la mezcla explosiva, y especialmente un compresor de escape, debe ser además puesta en práctica, en lo que se refiere a la construcción de la célula, una "aerodinámica de altura" en su verdadero sentido, para poder considerar en toda su importancia la gran influencia que a grandes alturas ejerce el peso, carga por unidad de superficie de ala etc.

Para el técnico resulta de ello claramente lo siguiente: en el inmediato futuro ya no será siempre posible obtener con un mismo avión los rendimientos máximos deseados en el poder ascencional y en el techo, así como los requisitos de velocidad en todas las alturas.

Del avión de alto rendimiento en que se ha convertido ya hoy el avión de caza, deberían salir, para alcanzar las finalidades antes expuestas, dos aviones diferentes, es decir, dos aviones con diferentes mecanismos de propulsión (por ejemplo, diferentes compresores) con diferente carga por superficie de ala y diferente envergadura, con diferentes hélices; y también, en segundo lugar, con diferente armamento, con objeto de ahorrarle peso de una parte al avión de elevado techo y proporcionar, de otra parte, a su piloto un equipo muy completo para el vuelo de altura.

Pero la misión del constructor de aviones será siempre, dada la competencia en el perfeccionamiento de las armas entre los dos frentes, el fabricar un avión único como hábil solución de compromiso de estos dos diferentes aviones, aplicando un espíritu de amplia visión y de correcta ponderación de los dos factores. Es decir, construir un avión de alto rendimiento orientado efectivamente en todas direcciones, mientras que las diferencias aludidas no sean tan inconciliables que ya no pueda intentarse una armonización de las mismas.

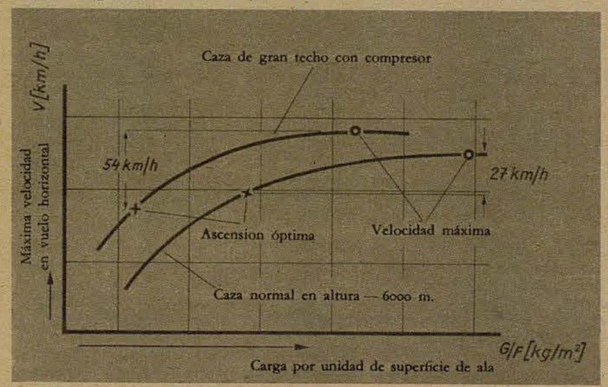
En razón de la buena conformación de nuestros perfiles de ala actuales, es válida la observación de que pequeñas modificaciones del peso del avión no influeyen ya de manera ponderable sobre la velocidad horizontal de los aviones rápidos de hoy día. La velocidad ascencional, por el contrario, es muy sensible a las variaciones de peso así como también los "techos cumbres", dependientes de este valor límite. En una valoración de los cálculos exactos resulta para grandes alturas y para toda clase de aviones, una variación proporcionada de unos 65 m. por un 1% de variación del peso. Una elevación del 1% del efecto útil eleva en unos 10,000 m. de altura el "techo cumbre" sólo en unos 43 m. Un aumento adicional de peso en forma de instalaciones para elevar el "techo cumbre" no deberían alcanzar en ningún modo una cuantía que en razón a su repercusión en la elevación del "techo cumbre" podría anular a ésta en una gran parte o completamente. Dado que la dependencia indicada rige naturalmente sólo para un avión inmutable en sus dimensiones, debe ir paralelamente a un aumento adicional de peso, en forma de armamento aumentado o de blindaje reforzado etc., un aumento de la superficie de ala. Solamente manteniendo casi invariable la carga por superficie de ala, pueden neutralizarse tales aumentos de peso en sus repercusiones sobre el rendimiento en vuelo ascensional. Uno de los pasos más importantes para hacer del avión de caza un avión de gran rendimiento, consiste en establecer la carga óptima imaginable por superficie de ala, es decir, averiguar para un determinado peso del avión y una velocidad dada según el mecanismo propulsor, la superficie de ala-que sea la más favorable en las condiciones normales de vuelo.

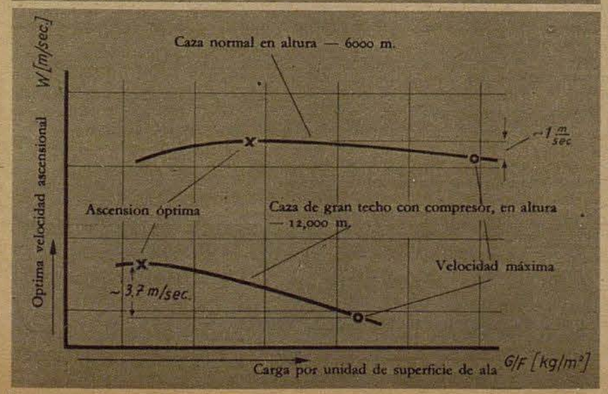
Supongamos que se trata de averiguar si para ambas alturas de 6000 y 12,000 metros, en cuanto que existen para lograrlas los motores adecuados, puede ser empleado el mismo avión o si el compromido antes citado que ha de crear las condiciones válidas para los dos casos, no implicará grandes desventajas en uno o en otro sentido. Repito que la influencia de la carga por superficie de ala, precisamente en relación con la altura de vuelo, condicionada por la densidad de la capa atmosférica, es muy variable; así, por ejemplo, la llamada carga "óptima" por superficie de ala desciende hasta un tercio si se eleva la altura de óptimo rendimiento del aeromotor de 3000 a 12,000 metros.

En el primer dibujo están registradas las cargas por unidad de superficie de ala que resultan para un avión de caza en las alturas supuestas ya citadas de 6000 y 12,000 metros. Estas cargas dan en la gráfica de curvas un óptimo para la velocidad máxima registrada perpendicularmente a la izquierda.

En el segundo dibujo están registrados esquemáticamente los resultados de las condiciones óptimas para el vuelo ascensional. Aquí están calculadas las mejores velocidades ascensionales resultantes para los dos casos estimando las modificaciones resultantes de la elevación de la carga por superficie de ala. Se deduce de ello muy claramente que estos puntos de las mejores velocidades ascencionales (cruces) están situados en el caso de carga por superficie de alas, mucho más pequeñas que los puntos de mayores velocidades (círculos). Al comparar los dos gráficos y confrontar las curvas se puede advertir fácilmente cuál es la cuantía de las diferencias de las velocidades y del poder ascensional que se gana o se pierde con estos aviones orientados en dos sentidos diferentes o deben ser, según ello, armonizadas con la solución de compromiso requerida. Así aumentará la pérdida de velocidad a alturas de 6000 metros con el "avión trepador" alrededor de 25 km. p/h, mientras que, por el contrario, a alturas de 12,000 m. esta pérdida de velocidad es ya del doble; por otra parte, en el caso del "avión de velocidad", a estas alturas es limitada la velocidad ascensional óptima en el primer caso solamente en un metro por segundo y en el segundo caso en más de tres metros por segundo.

Ya en el caso de los mecanismos de propulsión conocidos de alto rendimiento a alturas determinadas de manera muy precisa (altura de pleno rendimiento), sería, bajo determinadas circunstancias, más atinado construir dos diferentes células para las dos diferentes finalidades: "extrema velocidad máxima" y "óptima ascensión" y estas dos células habrían de tener ciertamente dos diferentes cargas por unidad de superficie de ala. Ambos aviones deberían ser designados para un determinado punto de óptimo rendimiento del aeromotor. Pero no podrían ser designados como la solución mejor para este mecanismo de propulsión determinado, en cuanto a su empleo táctico en el cual no puede ser determinado de manera precisa el límite de las condiciones de uno y otro avión.





Las dos gráficas de curvas mostradas aquí para su comparación significan que hacia la derecha adoptan las "cargas por superficie de ala", medida de la carga en peso por cada m.² de la superficie de ala, valores crecientes. En sentido perpendicular están registradas en el grabado superior las velocidades máximas crecientes, en km. por hora. En el grabado inferior están registradas las mejores velocidades ascensionales que proporcionan al mismo tiempo una unidad de medida para el "techo cumbre" que puede ser alcanzado. Ambas curvas dan para dos aviones de caza, que solamente se diferencian por la diversa altura de rendimiento óptimo de sus motores que se supone (de 6000 a 12,000 metros), para cada carga por superficie de ala las velocidades horizontales y ascensionales más elevadas posibles a dichas alturas. En los puntos más altos de la curva están determinadas las correspondientes cargas por superficie de ala que en el grabado superior muestran las velocidades óptimas (círculos) y en el grabado inferior los valores ascensionales óptimos (cruces). Se ve que ambas condiciones no pueden ser logradas simultáneamente de una manera óptima y que o bien deben ser aceptadas las desventajas en uno o en otro sentido, que en la gráfica están indacadas por cifras, o es preciso buscar una armonización

Se oye frecuentemente la pregunta: ¿Cómo va el perfeccionamiento en este sentido, cuándo podremos volar algunos cientos de kilómetros por hora más de prisa, cuándo acaso a doble velocidad que hoy día? pues es evidente que los rendimientos de los motores aumentan constantemente y con ello está dada la condición primordial para todo aumento de rendimiento de los aviones. Pero tras el perfeccionamiento aerodinámico, ya desde años casi completemente insuperable, no es ya posible lograr tales disminuciones de la resistencia del aire y con ello al mismo tiempo aumentos de velocidad como podían ser obtenidos antes de manera relativamente fácil. Hace, por ejemplo, 10 años, fué posible disminuir ¡hasta una sexta parte! la resistencia del aire merced al revestimiento aerodinámico de los motores en estrella, obtenida tras laboriosos ensayos. Otro ejemplo que representa de manera aún más gráfica los éxitos del perfeccionamiento aerodinámico es el siguiente: Si se quisiera elevar la velocidad del conocido biplano escuela Fw 44 "Stieglitz", que en sus características y rendimientos corresponde aproximadamente al avión de caza de la primera guerra mundial, y que está equipado con un motor de 120 CV con el cual obtiene una velocidad de 160 km. por hora, hasta lograr la velocidad del más rápido de nuestros cazas modernos sin alterar su forma externa, sería preciso acoplarle para ello un motor de 5000 CV, es decir un múltiplo de la fuerza propulsora de que dispone el Fw 190. Pero en este sentido no son ya posibles más que muy pequeños progresos; el conocimiento del valor mínimo posible teórico de la resistencia del aire proporciona una información precisa sobre lo que puede obtenerse y destroza todas las ilusiones de grandes progresos.

Actualmente se añaden a esto además dificultades de un tipo completamente diferente. Nos aproximamos con nuestros aviones de caza más rápidos a una zona de velocidades, determinada por las leyes físicas, que está caracterizada por la aproximación a la velocidad del sonido. En esta zona se produce un estado en el cual el aire distendido por el avión según las leyes que rigen por debajo de este dominio ya no pasa en torno suyo determinando según la conformación de las piezas del avión, campos con distintas velocidades locales y con ello zonas de presiones mayores y menores, los cuales podrían ser aprovechados para la sustentación, para la propulsión y para la dirección del avión. Las particulas de aire ya no son distendidas sino que son condensadas y en lugar de corrientes que envuelven al avión sin formación de remolinos, surgen por encima de la velocidad del sonido obtenida en relación con el aire choques de condensación, es decir, que el constante transformarse de la velocidad en presión a lo largo de los planos de otra manera siempre presente, tienen lugar aquí con brusquedad intermitente, modificando por ello la correlación aerodinámica dada hasta ahora y determinada por la configuración del avión. En este caso las fuerzas aéreas sufren un desplazamiento y determinan efectos en parte todavía desconocidos, cuya investigación será sólo posible de manera cautelosa cuando se logre una mayor aproximación a velocidades todavía mayores. Dado que además la propulsión por hélice está sometida a las mismas leyes de las altas velocidades y por ello sufre elevadas pérdidas de eficacia con velocidades crecientes, pueden pasar en determinadas circunstancias años todavía hasta que en el vuelo horizontal — no en el vuelo en picado — se alcance y se sobrepase el límite de la velocidad del sonido. Como preliminares para ello hay que investigar todavía muchas cosas desconocidas y hacer la comprobación de mucho de lo hasta ahora solamente supuesto; pero desgraciadamente no nos tropezaremos aquí con ningunos secretos que garanticen de la noche a la mañana una entrada fácil y sin peligros en el terreno de estas grandes velocidades que queremos lograr, que nos impondría tanto en la aviación de guerra como en el tráfico de paz conceptos del espacio completamente nuevos.

En la estación están los bolcheviques

Un tren "blindado" de la DCA limpia de enemigos la via

Por el brigada Hiltebrandt / Dibujos de Emil Ludwig



Al principio no queria creerlo nadie, pero no tardó en llegar la confirmación: los soviets habían irrumpido con fuertes unidades. Amenazaba el peligro de envolvimiento. El impedir esto o, de no ser posible, el dislocarlo, dependía de que se lograse mantener en nuestro poder la linea férrea por la cual tenían que llegar los refuerzos.

Naturalmente el enemigo no desconcía el decisivo valor de aquella arteria vital: cinco intentos de voladuras de la via en una noche; fuego de artillería contra las tropas de ingenieros de ferrocarriles que a pesar de ello trabajaban infatigablemente; constantemente ataques contra las débiles patrullas de protección; de esta manera o parecida rezaban las noticias lacónicas, pero expresivas, en la última de las cuales se daba a conocer que había que interrumpir el tráfico ferroviario. En esta situación el jefe de la sección tomó una decisión desacostumbrada. Ordenó emplazar en un gran vagón abierto dos cañones de la DCA de 8,8 cm, dos cañones ligeros de la DCA de 2 cm y cuatro ametralladoras y decidió abrirse paso con este tren para asegurar en todo momento la circulación de los trenes de abastecimiento por este trayecto. Aquella misma noche empezaron ya los trabajos de montaje.

El frio era casi insoportable aquella noche, en la que los soldados en un trabajo febril hicieron posible lo imposible. Hubo que trabajar de firme con los martillos y las sierras, apilando y cargando la munición, mientras que los camiones iban de aquí a allí y cuando llegó la mañana, el trabajo estaba listo; un tren erizado de armas estaba allí dispuesto a actuar. ¿Podemos atrevernos a llamarle un tren blindado? Abstracción de los escudos de los cañones, no tenía aquel tren ninguna clase de blindaje protector. Pues los sacos terreros no



pueden llamarse planchas blindadas. Pero las armas aquel día iban a hablar y la voluntad de los hombres decididos a arrancar el éxito eran acerados como las planchas de un blindaje auténtico.

Fué elegido "comandante" del tren blindado de la DCA, surgido como por encanto en una noche, el Teniente L. Todavia ignoraba éste por completo las posibilidades de acción de su tren, en un terreno completamente inexplorado, cuando fué llamado a discutir la operación con el oficial del Cuerpo de Tren que ejercía allí el mando. En la reunión se llega muy pronto a un acuerdo: hay que partir inmediatamente. El oficial informa: "En la estación de O., 10 kilómetros al sur, se encuentra el enemigo desde hace media hora. Hemos debido detener en el trayecto tres importantes trenes de aprovisionamiento. Uno de ellos es el tren de las municiones de necesidad urgente para el Cuerpo de Ejército. ¿Quiere Ud. encargarse de traer estos trenes?"

Antes de que el teniente L. pueda responder, suena el teléfono. "Aquí la estación de O., el coronel X. He asumido la defensa de la estación. El tren blindado debe venir inmediatamente. No tenemos ninguna artilleria. Es muy urgente." — El teniente L. trata de ponerse en comunicación telefónica con el jefe de su sección. En vano. El jefe de la sección está en una reunión importante. ¡Hay que obrar pues por propia iniciativa! Minutos mas tarde rueda el tren blindado en dirección de O. y hacia su bautismo de fuego. La locomotora soviética lanza chorros de vapor con un ruido como si estuviera jadeante, tirando de su tren a través del oscurecer de la tarde. Sobre los vagones abiertos están los hombres, cuarenta artilleros aguerridos de la DCA, al pie de las armas. El frío produce dolor, el viento de la marcha congela los brazos y piernas y cubre de hielo las armas. Se ha hecho más oscuro. En alerta constante los hombres escrutan la oscuridad en todas direcciones. Los buscadores de minas traspasan con sus miradas el viento gélido, observando el camino a recorrer. He aquí la primera voladura. Está mal hecha. La via no ha sido desgarrada más que en un tramo de 20 cm. Pasa el tren con precaución por encima de ella y sigue adelante. Más tarde se encuentran minas. Los centinelas hacen señales, chirrían los frenos y el tren se acerea poco a poco a las minas. A un metro de la carga se detiene. Los centinelas saltan a la vía. Da gusto poder moverse ahora, después de la rigidez de los últimos segundos. Algunos cortes con un cuchillo y la carga explosiva queda apartada. El tren continúa su camino en busca del enemigo, pasando sobre las minas inutilizadas.

Por fin una luz roja despide sus destellos en la oscuridad. Poco después entra el tren en la pequeña estación de O. Soldados de infantería con ropas blancas de camuflaje corren agachados entre los rieles: se oye un silbido, es una abeja de plomo que ha pasaba sumbando. Y de pronto nos damos cuenta de lo que pasa: en la estación están los bolcheviques. A unos 600 metros solamente de la via está un pueblo donde se han fortificado los soviets y desde allí preparan su asalto a la estación.

Lentamente se adentra el tren a través de la oscuridad, en el pueblo. Felizmente arde todavía un pequeño montón de paja incendiado en el combate precedente. Sus pálidas llamas dejan ver la silueta del pueblo. Entre éste y la vía pasan como sombras los bolcheviques. ¿Sospechan lo que viene? Pero aunque así fuera no hubiera importado para el éxito del plan, pues en el mismo momento de desencadena el infierno.

Los fogonazos de los cañones de 2 cm y de las ametralladoras pasan como cochetes sobre la nieve, cogiendo al enemigo de lleno. Los estampidos de los cañones pesados desgarran el espantoso silencio de la noche. Ya empiezan a derrumbarse casas, algunas se incendian e iluminan con su luz de un rojo grisáceo el terreno de los contornos. Solamente quién estuvo presente puede describir el efecto de la artilleria. El enemigo que no puede comprender cómo es posible que puedan surgir de pronto en una vía hasta ahora desierta tantos cañones corre despavorido de acá para allá. Pero de pronto surge también allí el arma defensiva. Las ráfagas de ametralladora crepitan y un cañón antitanque intenta oponerse al tren. Tres servidores de esta pieza son puestos fuera de combate, pero los otros continúan disparando impertérritos.

Al principio tienen que acostumbrarse los hombres del tren blindado a la peculiaridad de esta lucha. En los estrechos vagones tantean con los pies en la oscuridad algo sobre qué apoyarse, mientras que las bocas de fuego deslumbran con sus fogonazos y los dedos manejan las armas sólo al tacto, pero esta inseguridad ha durado sólo unos segundos, pues ya están adquiridas las primeras experiencias de la lucha.

La aldea arde en llamas que iluminan el cielo casi como de día. Hace ya tiempo se han dado cuenta los soviets que no hay escape posible de esta concentración de fuego, frente a esta aniquilación fulminante. ¿Están evacuándolo? ¿Retroceden?

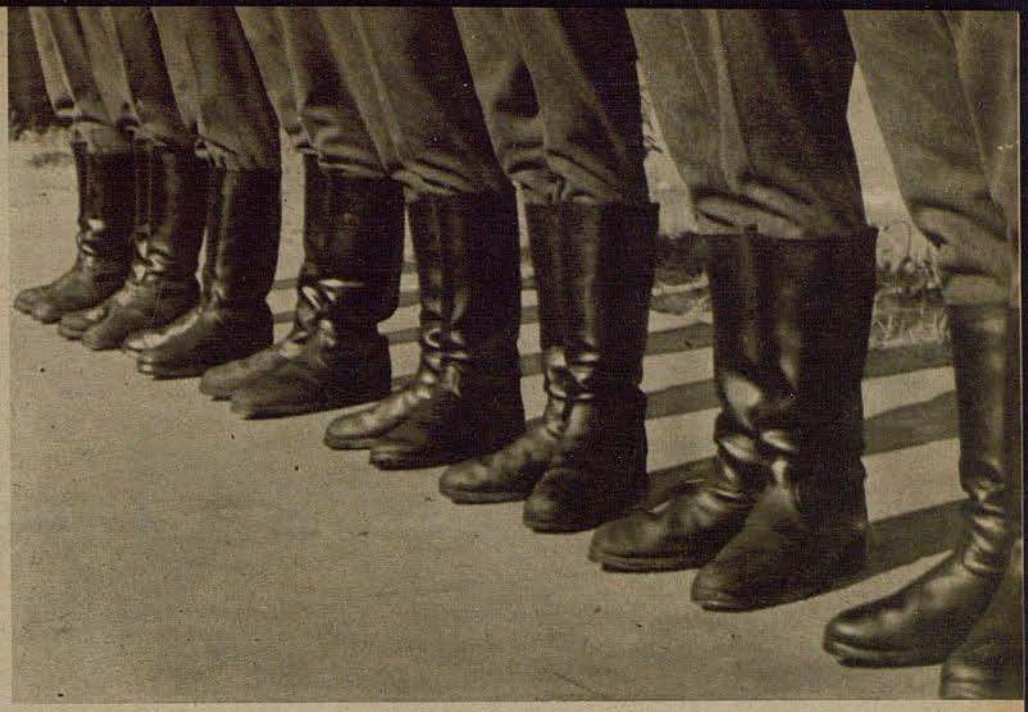
No, y todavía intentan a ofrecer resistencia. A la oscilante luz de las llamas puede reconocerse ahora a veinte hombres de los soviets, que sacan un cañón de un tren. Son tenaces los condenados. Solamente las tropas soviéticas son tan obstinadas como para ofrecer esta resistencia, pues ningún soldado de otro Ejército se expondría en filas tan cerradas sin protección alguna al fuego enemigo. El teniente K. dispara con el cañón del 8,8. Dispara bien. Sus granadas estallan en medio del montón de soldados enemigos, una, dos y tres veces. El cañón enemigo y sus servidores son destruídos. Pero he aquí que aparece ya un nuevo objetivo. Por la izquierda tres trineos en camino al pueblo. Sobre cada trineo se ha montada un cañón antitanque. Con estos cañones quieren liquidar al tren. "¡Fuego!" Las piezas pesadas lanzan una granizada de metralla sobre los tres antitanques de los trineos. Los caballos de los primeros trineos se revuelcan sobre el suelo. Los caballos de los primeros trineos se revuelcan sobre el suelo. Los hombres que allí estaban han desaparecido tras una polvareda de nieve. El segundo cañón es lanzado por los aires después y el tercero vira en redondo y escapa a toda prisa. Pero, el teniente K. le ha cogido bajo su fuego y ya está el caballo que va de cabeza yaciendo miserablemente por tierra, bajo una nube de metralla, el segundo caballo se para tembloroso con sus arreos hechos girones, y luego se sienta sobre sus miembros posteriores y se desploma completamente. Los hombres están muertos.

Estos últimos disparos han decidido definitivamente la suerte de los soviets. Estos evacúan el pueblo y se retiran de la vía. El jefe de la batería capta inmediatamente este momento favorable. "¡En marcha el tren!", reza su orden. Y el tren se adentra en la oscuridad. Por aquí deben estar en algún sitio parados en medio del trayecto los trenes de aprovisionamiento. ¿Pero dónde? ¿Hasta dónde tenemos que llegar todavía? ¿Estará volada la vía? ¿Habrán puesto otra vez minas? Nadie sabe cuánto hemos de avanzar todavía, cuando surge un pálido destello. ¡He aquí los trenes que buscamos! Antes de que el maquinista se entere de lo que se trata, queda enganchado un tren al tren blindado. El tren blindado y el tren de las municiones están enganchados. Dos pitidos agudos y he aquí el convoy que emprende su viaje de regreso. Los trenes parados dètrás se unen al convoy. Los cañones amenazan con sus tubos erizados durante la marcha a un enemigo al que puede suponérsele por estos parajes, pero el enemigo no hace acto de presencia. Es un cuadro impresionante, cómo pasa el tren a lo largo del pueblo envuelto en llamas e iluminado con la claridad del sol. Los hombres del tren miran en torno concentradamente, el dedo dispuesto a disparar. Hay de nuevo un silencio que paraliza los espíritus, solamente interrumpido por los crujidos de las casas que se desploman en llamas.

Cuando ha dejado el tren de nuevo atrás el puente, la tensión de los espíritos comienza a relajarse. No era en verdad una minucia lo que habían hecho estos hombres. En medio de la noche corre el tren blindado de la DCA arrastrando tras sí a los trenes de trasporte, a los que lleva a su punto de destino, según las órdenes recibidas. Apenas puede creerlo el oficial del Cuerpo de Tren. Luego, el teniente L. da el parte telefónico al jefe de sección: "Cumplido el primer servicio. Sin novedad en las armas y en el tren. Vía expedita, se han remolcado tres trenes."



A la izquierda: Con unas botas con todas las de la ley se puede marchar sin cuidado por barro y polvo. El que anda bien tiene medio ganada la partida, piensa el soldado y por ello presta a sus botas una atención especial

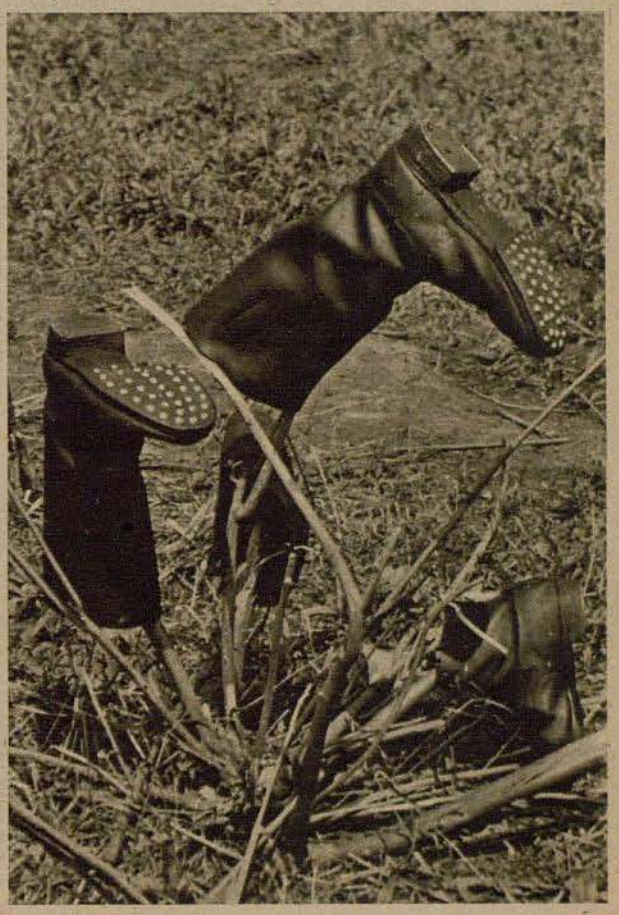


A la derecha: Cuando se llama a formar para la revista, y el sargento pasa a lo largo de la fila con mirada crítica, las botas de los soldados relucen al sol como las de un uniforme de gala a la luz de los candelabros



Botas de soldado

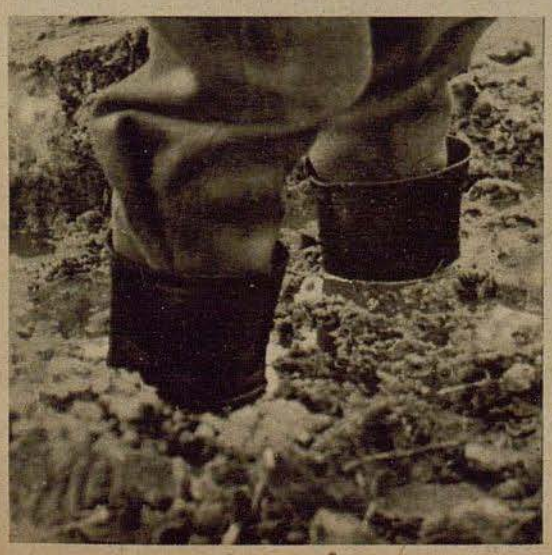
Fotografías de la PK: corresponsales de guerra Kipper, Ohlenborstel, Schamborzky, Trauvetter (Sch 4), Müller-Püchel (1), Seeger (Mauritius 1).





A la izquierda: ¿Cómo pueden meterse piedras en las botas? En el breve descanso de las marchas, se sacuden las botas de estos espíritus malignos

A la derecha: He aquí un par de botas. Parece como si quisieran mostrar que no solamente son buenas para el barro y el fango, sino que también son sensibles a las bellas cosas de la naturaleza, como, por ejemplo, para captar un rayo sol en sus destellos



A la izquierda: A veces tienen razón al decir que les llega el agua hasta el cuello. Esta es su suerte, pero se han conformado con ella. En tal situación sabe apreciar el soldado lo que tiene en ellas

A la derecha: Pero una ventaja tienen las botas frente al soldado. Cuando él escribe una carta a su novia, llena de añoranzas, insatisfechas, el par de botas permanece impertérrito a su lado

¡Las botas no saben del dolor de las despedidas!



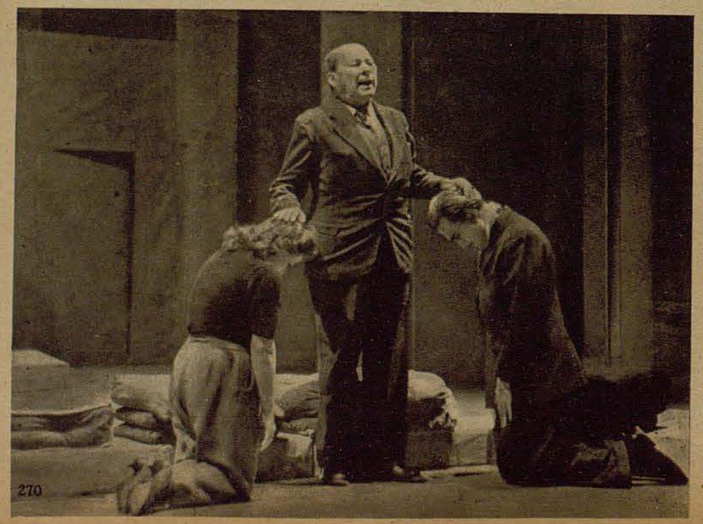
HEINRICH GEORGE

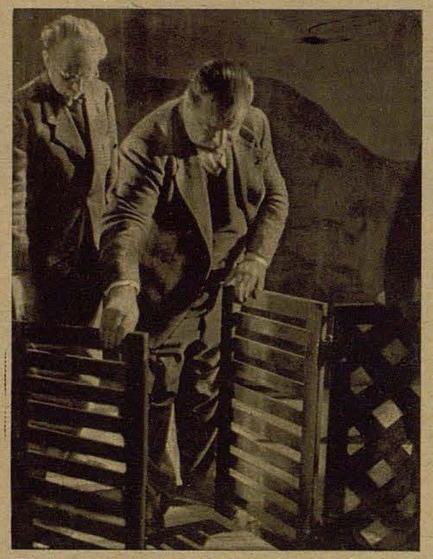
Director de escena

Crónica especial para el ADLER por el doctor H. Franz



La dirección artistica no se reduce solamente a dar las normas para el papel que los actores deben representar después; el director de escena debe asimismo dirigir espiritualmente al actor. El es el que debe orientarle en el mundo ideal de la obra teatral, sin olvidar al mismo tiempo las cualidades distintivas del actor" (Heinrich George con Werner Scharf y Inge Drexel)





En la escenificación hay que tener en cuenta no sólo la actuación puramente teatral de los actores, sino también los detalles de carácter técnico. Incluso los pormenores más elementales son examinados por mí a fin de tener la seguridad de que por este lado no hay que temer contratiempo alguno"



"Durante los ensayos hay que dejar primero que los actores vayan por su propio camino, incluso en mímica. Lo que durante el ensayo por intuición de Paul Wegener — que en la pieza personifica la figura del mariscal chino Wang-Tai — resultó una imposición de menos tuve que transformarlo después como director de escena traduciéndolo por decirlo así en chino"

El intendente del Teatro de Schiller de la capital del Reich, el actor Heinrich George, ha correspondido gentilmente a nuestro requerimiento para que, con ocasión de nuestro reportaje gráfico sobre su escenificación de la comedia "La Pagoda de Tien-Ti", del escritor Paul Hensel-Haerdrich, nos hablase de su dirección artística.

"La dirección artística es en realidad un problema musical" — ha dicho Heinrich George. "Lo mismo que un director de orquesta debe buscar la armonía de los distintos instrumentos, así también el director artístico debe armonizar sus respectivos actores tanto espiritual como físicamente. Para ello deberá saber perfectamente dónde reside el valor principal de cada uno." Preguntado cómo da principio a su labor de realizador, Heinrich George nos ha contéstado: "Ya cuando lee por primera vez el texto o argumento — leo muy lentamente — veo ante mis ojos plásticamente la obra. Pero así como en mi calidad de actor no puedo aprender de memoria el argumento cuando lo estudio en casa, sino que necesito la escena y el conjunto para identificarme poco a poco con el papel y probar todas las posibilidades de interpretación, lo mismo me pasa cuando actúo como director artístico. Todos los detalles, es decir, la forma definitiva reciben su última contextura sobre la escena." Y, ¿cómo surge el cuadro de su escenificación? "La decoración la esbozo en colaboración con el escenógrafo, que ve sobre todo el aspecto pictórico y las condiciones técnicas, en tanto que yo busco el elemento dramático del cuadro cuando estudio el texto de la obra. Sin embargo, la misión principal del director artístico es la soltura espiritual del actor. Este debe desembarazarse de ciertos prejuicios, simplificando a menudo las posibilidades de expresión, identificándose enteramente con su papel hasta apasionarse con él. El director de escena es en cierto modo el antiespasmódico, el "Luminal" para los actores"







Inmóvil, pero con todos los síntomas de la más viva atención, el actor Heinrich George sigue con la vista el desarrollo de la obra en la escena. "Cuando dirijo la escena ensayo por decirlo así mentalmente todos los papeles; los vivo yo mismo y luego doy cuenta a los actores de mi manera de interpretarlos." George no recurre siempre a la escena para representar un pasaje; a menudo se limita a pronunciar un par de palabras, a recalcar una frase, a insinuar un gesto. También se da el caso de que interviene en cierto modo con la sugestión, sin interumpir la escena; "Un temblor, un estremecimiento que indica que la cosa va bien" como dice el mismo George

"Durante los primeros ensayos d una nueva obra mi misión es, naturalmente, la de intervenir constantemente, iniciando a los actores en los movimientos que deben realizar o designándoles los lugares que deben ocupar en la escena. Para ello no es ni siquiera necesario muchas veces interrumpir el ensayo"

Un sueño se hizo realidad:

La gran BULGARIA



Nuestro enviado especial en Bulgaria Dr. Franz hace la siguiente información a sus fotografías

Cuando en marzo de 1941 los búlgaros recibieron jubilosamente la entrada de las tropas alemanas, no sabían todavía que su cordial acogida se dirigía a unos soldados que apenas dos meses más tarde iban a realizar el anhelado deseo de la Nación. El gran reino búlgaro que con la incorporación de Macedonia y de la Tracia del Egeo como resultado de la campaña balcáncia, abarca, por decirlo así, todos los territorios búlgaros es la realización de un sueño que alentaba ya después de la liberación del dominio otomano en la guerra ruso-turca de 1877/1878. Pero todavía no había llegado el tiempo para aquellos ambiciosos planes que el Congreso de Berlín que siguió a la paz de St. Stephan destruyó en el año 1878. En la primera guerra balcánica y dos años después en la guerra mundial, se vió Bulgaria más cerca que nunca de sus aspiraciones. Pero le faltaba la fuerza para mantener lo conseguido. El dictado de Neuilly pareció destruir por fin para siempre todas las esperanzas de una gran Bulgaria. La historia no podrá menos de decir un día que el pueblo búlgaro y su soberano han sabido trabajar tenaz y silenciosamente en la realización de sus planes y esperar el tiempo en que madurasen y fuesen recompensados sus esfuerzos y sacrificios

"... Creemos en la liberación de nuestros hermanos sojuzgados, creemos en la resurrección de la gran Bulgaria ..." Este credo, en el que se expresa la esperanza de la Nación en la gran Bulgaria, fué escrito hace muchos años al pie de un mapa de su patria por convencidos nacionalistas del Servicio de Trabajo búlgaro. Esa esperanza se ha ha hecho ahora realidad



El 6 de mayo, el día de San Jorge, celebrado todos los años por el Ejército como el "Día del valor", el zar Boris III presencia un desfile militar ante el Parlamento después de una misa solemne

El Ejército y su Jefe Supremo

A los dos días de la liberación en la guerra ruso-turca se fundó en Sofía una Escuela de Guerra para la oficialidad. Hasta tal punto pareció urgente ya entonces la creación de un Ejército fuerte. Cuatro guerras revelaron la excelencia de este instrumento de poder que destruyó el dictado de Neuilly. Un Ejército mercenario de 20.000 hombres fué el torso del cual el zar Boris III creó, a partir del año 1936, un nuevo Ejército cuyo prestigio pasó las fronteras. Todavía persiste el recuerdo de la guerra mundial, en la cual lucharon al lado de Alemania de 700.000 a 800.000 búlgaros. La última gran revista militar el "Día del valor" ha demostrado elocuentemente lo que el mando militar, cuyo jefe supremo es el rey, ha hecho del nuevo Ejército popular



Antes del gran desfile en Sofía, el 6 de mayo, saludó cordialmente el rey al agregado aéreo alemán, coronel von Schönebeck



Apoyado en su cayado, arranca el joven pastor a su kawal, la flauta pastoril, las melancólicas melodías de su patria, mientras las ovejas pastan en los jugosos prados del monte Pirin



Todavía se encuentran muchas costumbres que se remontan a los mitos pretéritos. Los deudos llevan a sus difuntos víveres y bebida el día de la "Saduschnitza", el día de las ánimas pravoeslavo (a la izquierda)

Para la juventud son siempre una fiesta los días de mercado. El punto culminante para chicos y chicas le marca el tiovivo

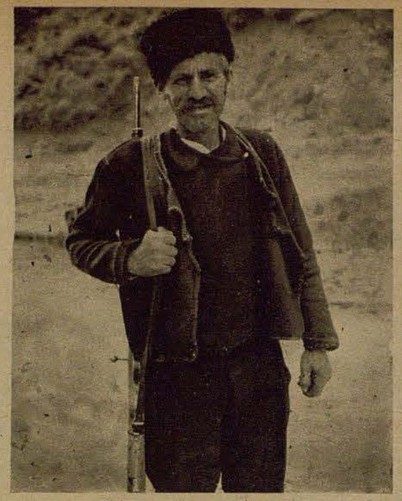


En nada se ve mejor el espíritu vernáculo búlgaro que en la danza nacional, horo, que en nuestra fotografía danzan campesinas macedónicas

Acendrado tipismo nacional

Sobre el origen del pueblo búlgaro hay discrepancia. Según unos se trata de un pueblo tracio-ilírico, que habitó antiguamente una gran parte de la península balcánica, y, según otros, de un pueblo asiático que llegó desde el Este a la península balcánica hacia el año 660 de nuestra era y se fundió con el pueblo campesino eslavo allí residente. El pueblo eslavo búlgaro se ha difundido vigorosamente y ha determinado la fundación de una gran nación. Todavía hoy nos encontramos con un pueblo sano y fuerte. Un duro destino ha impreso gravedad a los semblantes y ha formado el carácter ahorrativo, sobrio y moderado. Todavía se conservan muchas costumbres de tiempos pasados y el ancestral placer de la danza. Cuando resuena la música para el horo, la danza nacional, se dan todos la mano para formar el gran corro. Incluso el hombre de la ciudad la danza porque su padre o su abuelo eran todavía campesinos. Aún hoy se nota intensamente el vínculo con la aldea que es el que impone el ritmo de la vida





Policía auxiliar en Macedonia



Joven campesina macedónica



Campesino de los alrededores de Plovdiv



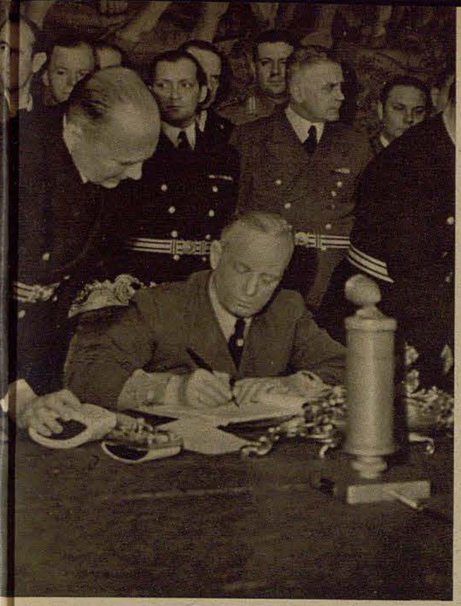
Sencilla es la alimentación del campesino en la cual, además de la leche, el queso y el pan, desempeñan un gran papel el pimentón, la cebolla y el tomate. Acurrucado en el suelo, come con su familia. — A la derecha: Mañana de domingo. Los campesinos acuden de todas partes del extendido pueblo. Se va a una boda en la cual figuran como invitados incluso los pequeñuelos envueltos en mantas



Relaciones Germano-Búlgaras







Cuando Bulgaria se adhirió el 1 º de marzo de 1941 al pacto tripartito, culminó con ello el desarrollo de las relaciones entre Bulgaria y el Reich alemán, iniciadas muchos años atrás. En la primera guerra mundial han luchado juntos los soldados alemanes y búlgaros por un mismo fin. Un mismo destino les unió también en los duros años que siguieron a la pugna de los pueblos y poco se estrechaban los lazos culturales y económicos con los que Bulgaria se unía de buen grado a Alemania estimando certeramente el imperativo de su situación geopolítica. Su gobierno, consciente del camino a seguir, ha rechazado todas las proposiciones que tendían a destrozar la ligazón natural de Bulgaria con los países danubianos y con Alemania. La campaña de los Balcanes del año 1941 le ha aportado finalmente a Bulgaria la merecida recompensa por la prosecución tenaz del camino iniciado y ha sellado de nuevo una amistad entre los dos pueblos

Seguirá otro reportaje sobre Bulgaria

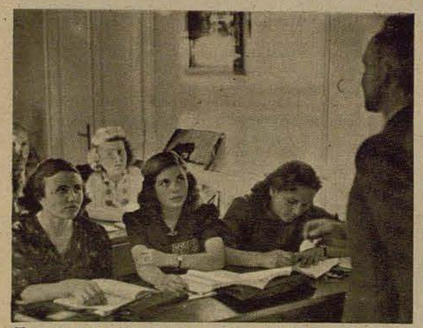


En un cementerio de campaña en Macedonia, los jóvenes de la organización búlgara "Brannik", recientemente constituída, forman para rendir homenaje a los caídos alemanes A la izquierda: El centro intelectual de Bulgaria es la capital, Sofía, ampliada y reformada por el primer Rey de la nueva Bulgaria, el Príncipe Fernando de la Casa de Coburgo. Nuestra fotografía aérea muestra la Catedral de Alejandro Newski y el barrio de los edificos oficiales

En el Palacio de Belvedere, en Viena, se consagró la adhesión de Bulgaria al pacto tripartito por la firma de Presidente del Consejo de Ministros búlgaro, Filoff, de los protocolos de dicho pacto el 1 º de marzo de 1941. El Ministro del Reich, von Ribbentrop, y el Primer Ministro búlgaro, Filoff, ponen su firma en el tratado



Con gran interés contemplan estos dos búlgaros las fotos del frente aquí expuestas. Abajo: Al poner la primera piedra de un Instituto cultural búlgaro en Macedonia, son paseadas solemnemente las efigies de los miembros de la dinastía y del Führer



Los oyentes búlgaros siguen con atención las explicaciones del lector alemán. La creciente afluencia de estudiantes en los lectorados de alemán diseminados por todo el país y en las escuelas alemanas de Sofía y Plovdiv es el mejor índice del elevado aprecio de que goza la cultura alemana en Bulgaria



En las escuelas de maquinaria agrícola de Busema, cerca de Sofía, los agricultures y campesinos búlgaros aprenden a manejar técnicamente las máquinas agrícolas y los tractores. Esta escuela, por otra parte, la segunda de su clase de Europa ha sido creada según un modelo alemán y está equipada de máquinas y medios de enseñanza alemanes adquiridos en el Concurso de la Economía centroeuropea. Esta escuela tiene que cumplir una misión importante en el empleo cada vez más intenso de máquinas en la agricultura, proyectado por las autoridades búlgaras





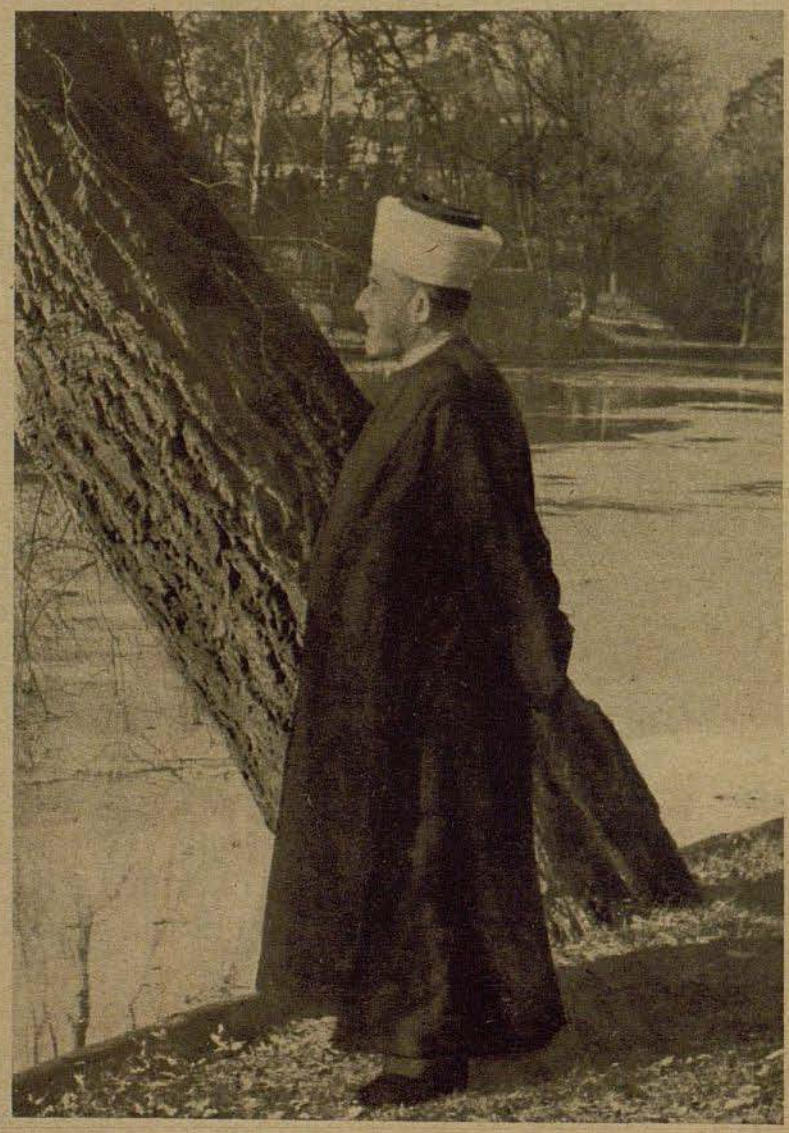
Después del servicio religioso, que tuvo lugar en el aniversario del nacimiento del Profeta, el Gran Mufti fué saludado por un gran número de sus partidarios

Luchador del Islam

El Gran Mufti de Jerusalén Mohammed Amin el Husseini

El jefe del movimiento anti-británico de Palestina, paladín apasionado de la independencia nacional de los árabes de Palestina, que quiere evitar por todos los medios la inmigración judía y la fragmentación del país en dos partes, una judía y otra árabe, es Mohammed Amin el Husseini, predestinado ya por su cuna para dirigir a su pueblo, pues pertenece a la estirpe de los Haschemidas descendiente del Profeta. Ya como estudiante en El Cairo se adhirió al movimiento en pro de la unificación nacional y religiosa de los árabes. En 1922 le fué conferida, por las autoridades inglesas del mandato que por aquel entonces hacían una política conciliadora para tranquilizar al pueblo árabe, la dignidad de Gran Mufti de Jerusalén, dignidad heredada en su familia por generaciones. Imperturbable y sin dejarse intimidar se erigió en representante de los derechos de su pueblo, a pesar de que con ello se oponía a las exigencias británicas con una hostilidad siempre creciente. Se le privó de su cargo en el 1937 y hubo de huir al Extranjero. Durante años residió en Siria, en el Irak y en el Irán, hasta que se trasladó en 1941 a Italia y a Alemania, para proseguir desde estos países su lucha contra las potencias que querían arrebatar a su pueblo su espacio vital





Un paseo por los encantadores alrededores de Berlín

Fotografías: Lins-Morstadt

A la izquierda: Amin el Husseini en una reunión con sus colaboradores árabes
A pesar de su largo destierro, está en contacto permanente con sus correligionarios, a los que dirige de vez en cuando llamamientos para reforzar su espíritu de resistencia y su conciencia nacional



Una distancia como desde Danzig a Colonia

En una tal distancia, el avión es el medio de transporte más adecuado, especialmente cuando se quiere acortar todo lo posible la duración del viaje. Muchas grandes empresas adquirirán — tan pronto como se ponga otra vez a la venta — un Fieseler "Storch", y ya no dependerán más de los horarios de las Compañías aéreas.

El Fieseler "Storch" es un aparato apropiado de manera excelente para el servicio particular. El "Storch" se caracteriza por ser muy fácil de volar y de una seguridad insuperable, amén de un rendimiento extraordinario.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

Temporal sobre el Skagerrak

Magnífico comportamiento de un suboficial desconocido

Por el corresponsal de guerra Fritz Dettmann

PK Muy pocos presentan un aspecto heroico. Una apostura valiente no implica condiciones de heroísmo. El suboficial de quien vamos a tratar no parecía haber matado una mosca en toda su vida. Su estatura apenas alcanzaba a la altura de las narices de cualquier hombre vulgar. Su rostro ancho no tenía mucho de expresivo. En sus ojos grises brillaban dos tercios de inseguridad y uno de energía. Algo debía de haber en ellos, sin embargo, pues sino no se explica que salvara todos los obstáculos y lograra hacerse piloto.

Nuestro suboficial acababa de regresar al grupo, de vuelta de la escuela de vuelo sin visibilidad. A duras penas aprobó los cursos y parece que se recomendó a su capitán que fuera encargándole de tareas fáciles para irle pasando paulatinamente a acciones de mayor dificultad. Lo único que extrañaba era que su tripulación no parecía compartir estas preocupaciones de los demás. Los tres cabos le llevaban la cabeza al pequeño piloto. El observador y el mecánico de a bordo habían volado ya con él y todo daba la impresión de que una fortuna benéfica les había dado en suerte al mejor piloto de vuelo sin visibilidad de todo el grupo aéreo.

A primera hora de la tarde se tocó alarma en la escuadra. Un viento fuerte barrió de nubes el cielo y sólo en el horizonte donde se elevaban las últimas casas de la ciudad colgaban densos nubarrones de la torre de la iglesia. Todo el que entraba en el puesto de combate, donde esperaban las tripulaciones al jefe de la unidad, sentía que se cernía en la atmósfera algo de mucha importancia.

El jefe había expuesto el ataque. Aviones de reconocimiento habían descubierto un convoy a la altura de Shetlands-Bergen. "Es necesario atacar con todos los medios al convoy y dispersarlo". Pronunció estas palabras erguido y con un tono duro en la voz, del que podía deducirse el orgullo de recibir una misión pareja en febrero, cuando las demás escuadras aéreas maldecían de su inactividad en los campos de aterrizaje. Todos comprendieron perfectamente al Teniente Coronel, al que siguió el meteorólogo. Consideró éste buenas las condiciones de tiempo, previniendo empero contra un temporal que se desencadenaría en una extensión de cien a ciento cincuenta kilometros aproximadamente, a la altura de Skagerrak, en el Mar del Norte. Los cálculos permitían esperarlo en esta zona entre las 22 a las 23 horas.

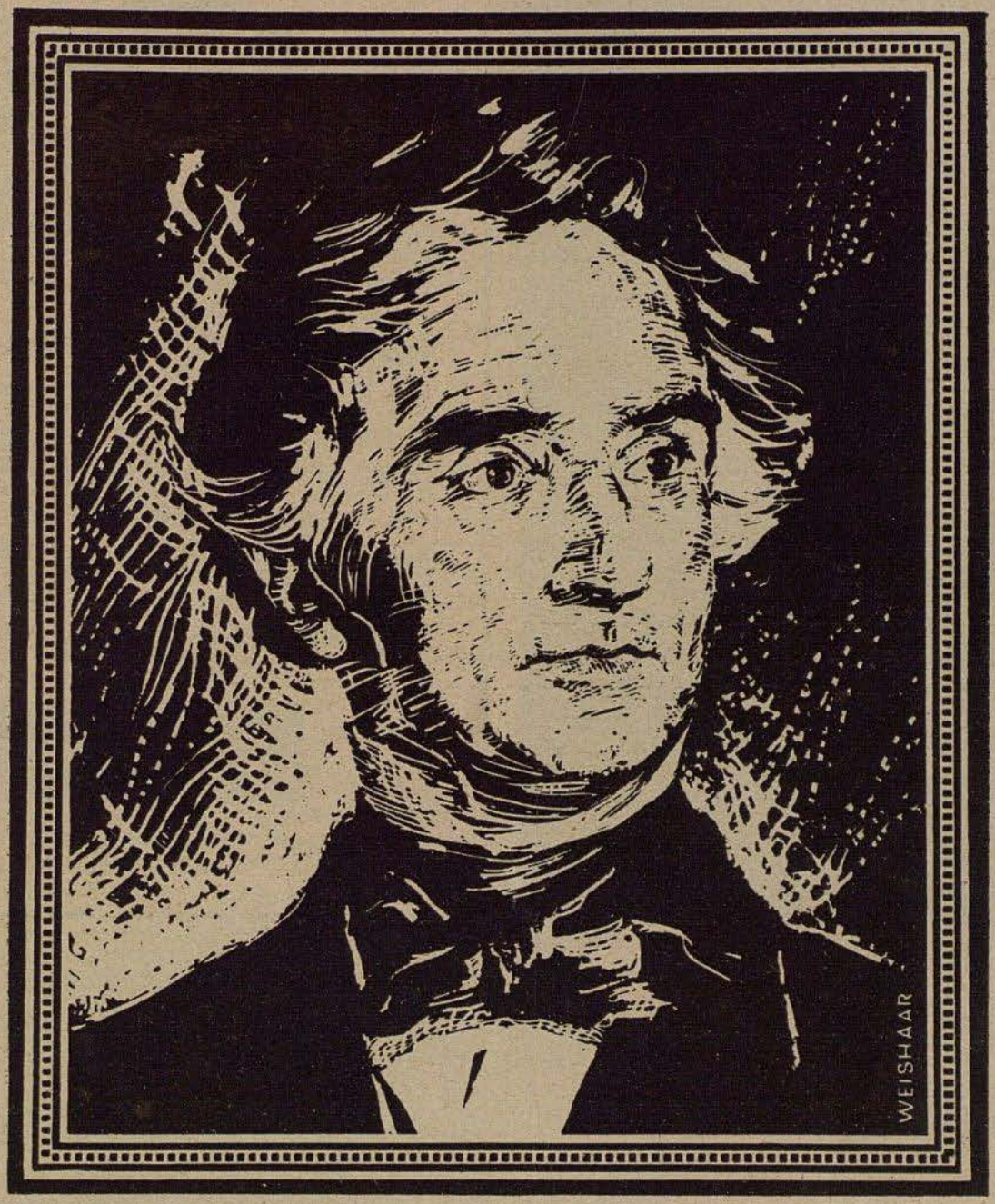
El jefe de la unidad habló con uno de sus jefes de escuadrilla. En medio de la conversación calló repentinamente y quedó largo rato con la vista prendida en el vacío. Después pronunció el nombre del suboficial. "¿Que hacemos con él?" El pequeño no contestó. "Vuele en el nombre de Dios, pero vuelva, por lo que más quiera." La tripulación no reconocía a su suboficial. Cantaba y hablaba sin cesar haciendo incluso chistes. Hasta su aspecto se había transformado. La cara ancha quedaba enmarcada por el gorro pegado a la piel, la nariz alegremente remangada se adaptaba perfectamente al ambiente de este mundo aeronáutico. El observador miró las manos del suboficial. Vió que eran grandes y fuertes, pero nada bastas, sino con dedos finos llenos de energía.

La bahía alemana que alcanzaron en seguida estaba bordada con flecos de hielo plateado. La escuadra se adentró en el mar. Los aparatos se mecían sobre la brisa como lanchas danzando sobre la punta de las olas. A la altura de Skagerrak torcieron dos golpes de viento a los timones, vueltos a regular con un ligero movimiento. El observador opinó que eran los heraldos, anunciando el temporal. Llevaban volando tres horas. Desde tres mil metros de altura semejaba el mar una bandeja cincelada de platio. Al norte, en el horizonte, se anunciaba el ocaso con un hálito gris oscuro de sensación de niebla. Entre el estruendo de los motores se percibía la inmensa tranquilidad sobre la amplitud de las aguas, a las que el juego de color de un sol apagándose parecía quitar todo peligro y toda incertidumbre.

El convoy apareció ante su vista. Era el primero que veían y debían atacar, diferente de cómo se lo habían figurado. Parecía una manada de vacas que sube con paso cansino y lento por una ladera. Pero la escena cambiaba, cuanto más se acercaban crecía el movimiento por minutos. Destructores surcaban el agua a todo vapor. Con sus maniobras deshacían el convoy para reunirlo en pequeños grupos. Por el costado occidental del convoy se elevaban ya las primeras columnas de agua levantadas por las bombas y el aire se vió de pronto atravesado por surtidores luminosos que enviaban de sus bocas incandescentes la línea de luz cayendo en arco al terminarse el vuelo. Nuestro suboficial se había dedicado a un buque de diez mil toneladas. Acababa de ver la nube que marchaba algunos kilómetros a babor. Luego se concentraron él y su tripulación en el lanzamiento de las bombas. No notaron nada en estos dos o tres minutos. No vieron que a derecha e izquierda de su cabina pasaban los hilos de la munición trazadora, no oyeron que el radio gritaba "¡Cazas!", en el mismo momento en que empezaba a disparar la ametralladora. Las bombas estaban aún en el aire cuando pegó un balazo en el tablero de instrumentos, entre el piloto y el observador y con el ruido de cristal roto entró un viento cortante, frío como el hielo, pegándoles en la cara.

Con toda su fuerza apretó el suboficial el pedal de la izquierda. Dió una curva y picó. No tenía miedo, sólo rabia de que no se le dejara tiempo para pensar, rabia concentrada al no querer que unas balas le estorbaran en todo lo que aprendió con tanta dificultad. Siguiendo la curva se metió en una nube buscando protección. Contó los segundos y los metros que le faltaban para llegar a la montaña gris; uno, dos segundos y tenían que llegar. De nuevo se oyó el romperse de metal, de nuevo vibró la cabina sintiendo el cristal desmenuzado





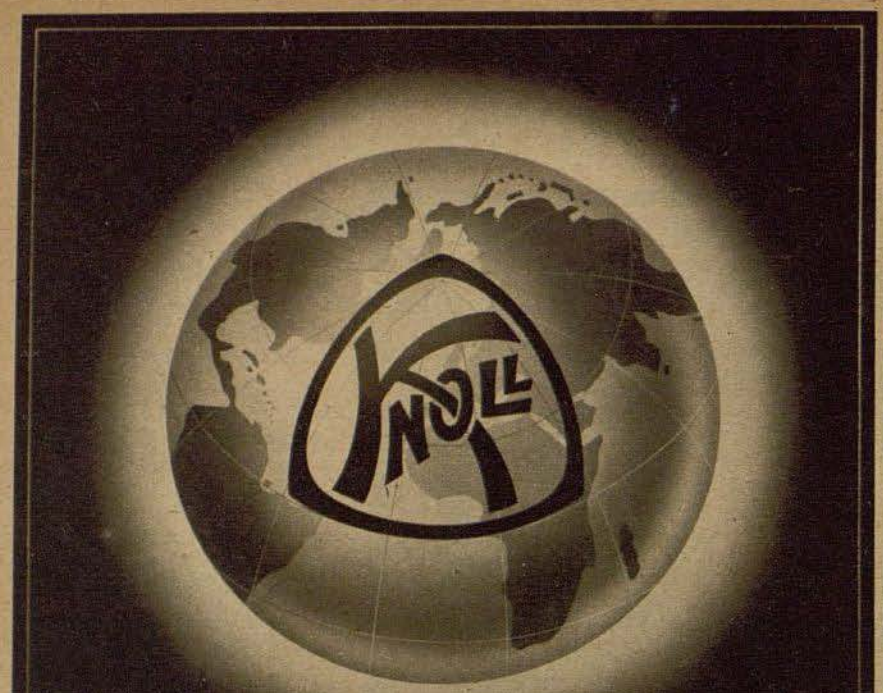
Justus Liebig

fué el primero que consciente y deliberadamente llevó la química al servicio de la vida práctica. Sobre su genial actividad como investigador y maestro se basa en parte muy considerable el poderoso desenvolvimiento que tomaron en el siglo XIX la medicina y farmacia, la agricultura y muchas industrias. Íntimas relaciones de amistad, mantenidas durante toda la vida, unieron a Justus Liebig con su paisano Heinrich Emanuel Merck, propietario de la farmacia del Angel, de Darmstadt. Liebig creó las condiciones previas para una industria química, Heinrich Emanuel las realizó prácticamente, fundando en 1827 la

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS

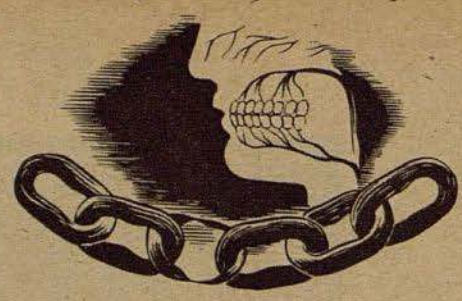
E. MERCK

DARMSTADT



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN



La parte más débil de nuestro organismo

La parte de nuestro cuerpo más propensa a enfermar que la de los demás órganos, son los dientes. Esto lo prueba el enorme incremento que ha tomado la caries, la que debe considerarse precisamente como una epidemia nacional por cuanto más del 90% de nuestra población tiene caries. Solicite el folleto gratuito "El conservar sanos los dientes no es ninguna casualidad" de la casa Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6.

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

KHASANA

Dr K

PERI KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI



SIMBOLO DE SUPREMA
calidad en
PRODUCTOS FOTOGRAFICOS

lanzado en su interior. ¿Era oscuridad o la nube lo que les tapaba la vista? El suboficial permanecía tranquilo, firme como un poste, aunque sabía que algo había pasado. Nada se escuchaba en los auriculares, del motor derecho surgía una bandera de humo blanco y su ruido era cada vez más irregular. Los marcadores de los instrumentos brincaban como locos a lo largo de las escalas y el viento silbaba a través de las ventanillas destrozadas, impidiendo casi abrir los ojos. Eran muchas cosas para sufrirlas de golpe todas juntas. Sólo un cerebro claro y una acción serena podían salvar lo que aún era posible. El piloto probó los mandos y vió que respondía. Miró ante sí a los instrumentos en la oscuridad. "Encended la luz", gritó. "Está rota", le contestaron. "Traed la linterna, creo que perdemos altura, el motor de la derecha no responde." El rayo de luz cayó sobre el derivómetro. ¡Gracias a Dios! El cuenta-revoluciones y el altímetro funcionaban todavía. La brújula estaba deshecha. Detrás de él, en el pasillo de bombas apareció la cabeza del mecánico de a bordo. Quitó al piloto la orejera derecha y le gritó al oído: "¡Para el motor derecho, no vale para nada ya!", y añadió luego: "¡Está muerto, muerto!"

"¿Quién?" El suboficial sintió de repente que perdía el control de los timones. Sí, el motor hay que equilibrarlo, si no deriva el aparato a la derecha. Así; el avión volvía a volar con normalidad.

"Seguimos perdiendo altura, cuatro metros por segundo." La luz danzaba sobre los instrumentos.

"¿Quién está muerto?"

"El radiotelegrafista, un tiro en la cabeza. No pudo hacerse nada. Le he tendido en el puesto inferior de tirador."

El suboficial comenzó a dar vueltas a sus pensamientos. Con toda claridad recordó todo lo aprendido. Por frases enteras, como se lo metió en la cabeza en la academia. Vuelo con un motor, falta de instrumentos, falta de radio . . .

Volaban a quinientos metros de altura. El piloto sentía que la pierna se le dormía del esfuerzo por equilibrar la falta de un motor con los timones. Cortaron las cintas del gorro y las ataron al pedal. De este modo uno tendido en la torrecilla podía ayudar al suboficial. El avión marchaba a doscientos kilómetros por hora. El observador calculaba. Por primera vez notaron que era noche cerrada. El cielo estaba cubierto de nubes y ni por encima ni por debajo asomaba luz alguna.

"Tendremos que aterrizar en cualquier sitio noruego", dijo el observador.

"No", contestó el piloto, y el observador volvió a sus cálculos. "Nos meteremos entonces en medio del temporal sobre el Skagerrak." A las dos horas de este vuelo nocturno, poco después de las 22, llegó el avión averiado al Skagerrak. Trabajosamente habían ganado durante el largo vuelo quinientos metros más de altura y ahora que comenzaba el temporal los necesitaban. Era un infierno desatado. Sólo el motor y los corazones palpitaban con toda regularidad. No eran nada, una ruina a la deriva, tres hombres en la cabina en tinieblas, iluminada pálidamente por las linternas de bolsillo.

Cargaron el motor de aceite y gasolina, sujetaron los mandos, los cables del timón que vacilaban cuando la tormenta se pegaba a los timones de altura, hablaban poco en voz baja y subrayaban lo dicho con gestos que nadie veía, porque el débil rayo de luz lucía para los instrumentos, y decían cosas que apenas se escuchaban, porque el motor y los aullidos del huracán se tragaban toda voz humana. Estaban helados y nadie sentía, nadie se preocupaba de sí mismo y nadie hablaba de ello.

El piloto permanecía rígido en su asiento a la tercera hora de este vuelo y sólo reaccionó con un "no" cuando el observador le gritó al oído que podía dirigirse a Dinamarca, si quería salir vivo de este infierno.

Pero salieron. A las cuatro horas, en las que el suboficial creció como un gigante en su ser humano y militar, hizo su voluntad que llegara a la patria un aparato destrozado, con ciento setenta impactos y tres hombres en la tripulación.

Aterrizó en una playa cualquiera de la bahía alemana, donde un reflector como un dedo providencial le hizo señas para que siguiera la vía de su luz y posara el avión suavemente sobre el agua baja.

Camaradas del aire

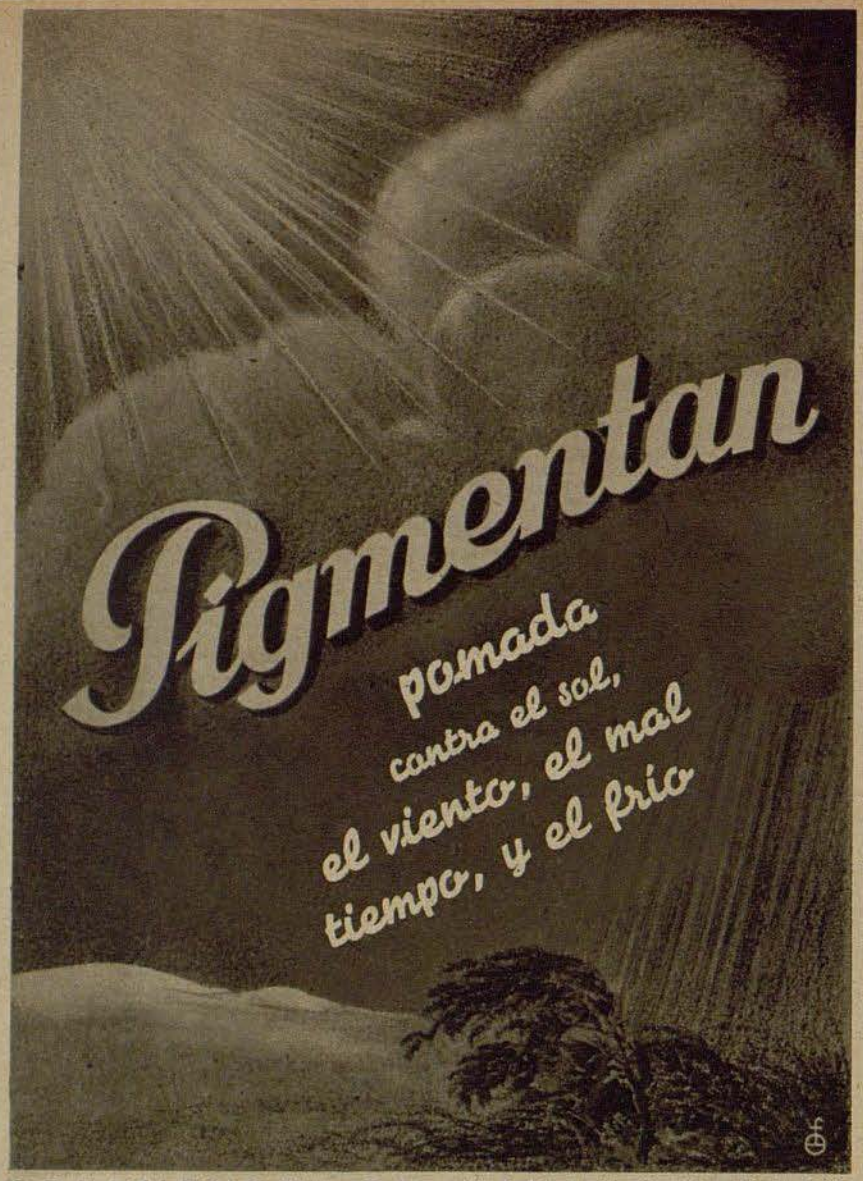
Por el corresponsal de guerra Jürgen Clausen

PK "¡La línea ferroviaria debe haber sido interceptada. La estación de G. ya no contesta!" Informa el pequeño teniente, al que se le ve a la legua que es berlinés, al comandante de la plaza. "Coja Vd. entonces 20 hombres y vaya a ver lo que ocurre", reza la tranquila respuesta.

Nos encontramos en las alternativas de la lucha defensiva en torno a Jarkof. Todas las unidades deben cuidarse ante todo de afrontar la urgencia de la situación.

El teniente se tercia el descolorido gorro de campaña con un gesto familiar y se precipita hacia la salida. Un cuarto de hora después está al frente de 20 voluntarios de su compañía de convalecientes en la estación. Este asunto le hace mucha gracia. Se ha tirado al coleto tres meses de lazareto y cuatro semanas de descanso sin lucha. Además tiene que arreglar una larga cuenta con los soviets. A sus hombres les pasa lo mismo. La locomotora ya está tomando presión. El maquinista y el fogonero, antiguos combatientes de la gran guerra, revisan sus fusiles de nuevo. Luego se parte. Ante la locomotora se engancha un vagón de mercancías vacío para el caso de que esté minada la vía. Detrás se engancha un vagón descubierto con nosotros, 22 hombres, y dos cajones de granadas de mano. La estación de G. está situada a 18 km. al Norte. Marchamos despacio. A pesar de ello, el aire helado nos corta la cara durante la marcha.

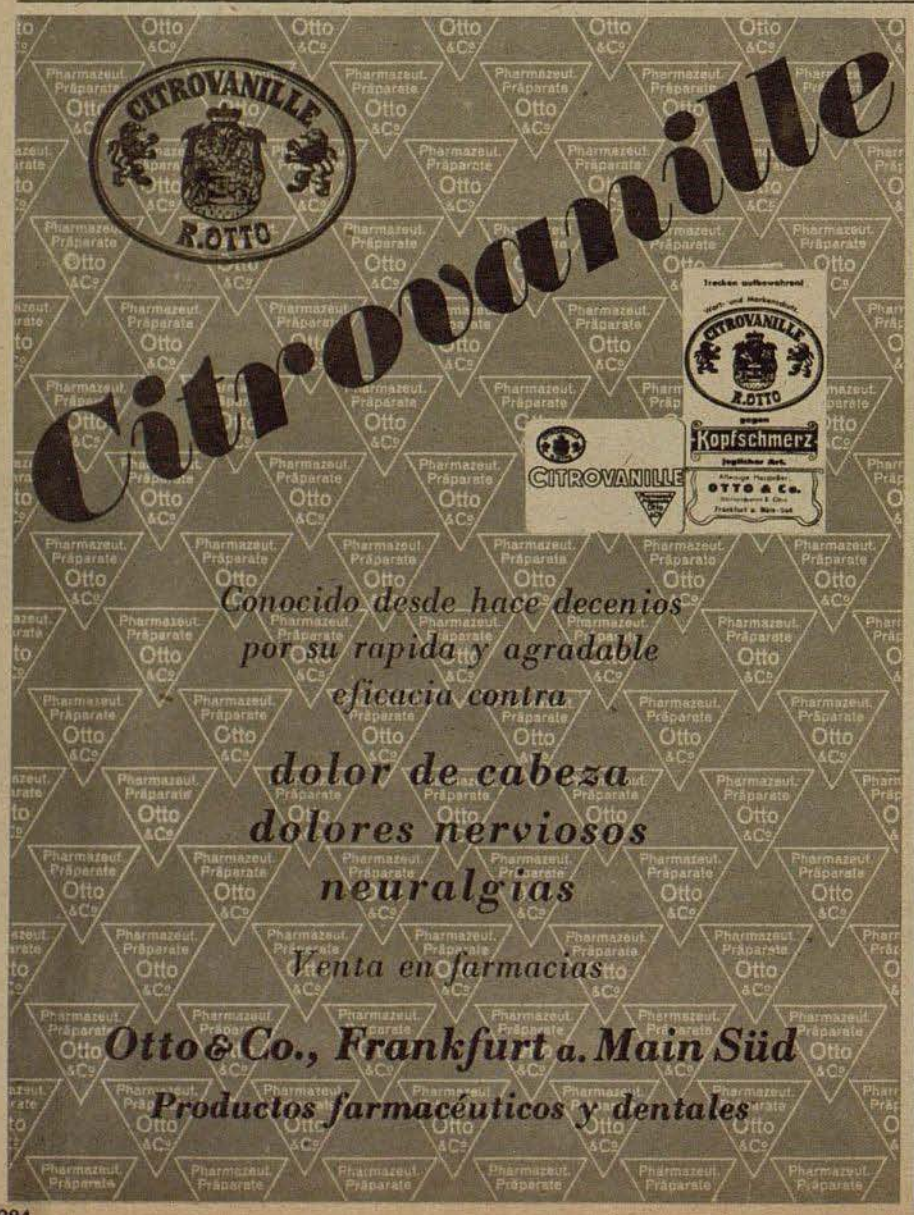


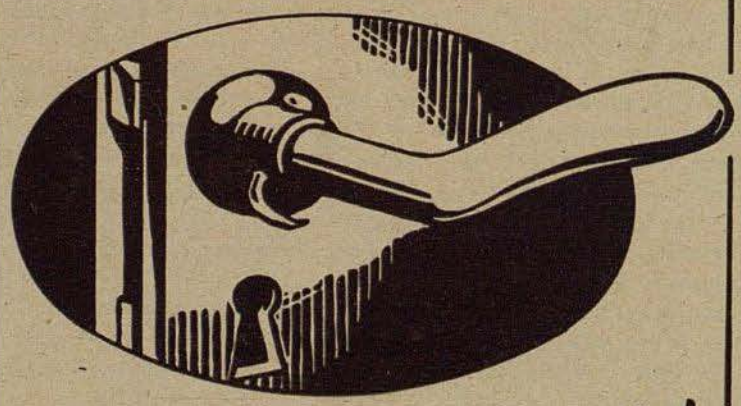


OBERMEYER & CO., HANAU AM MAIN



ERNST LEITZ · OPTISCHE WERKE



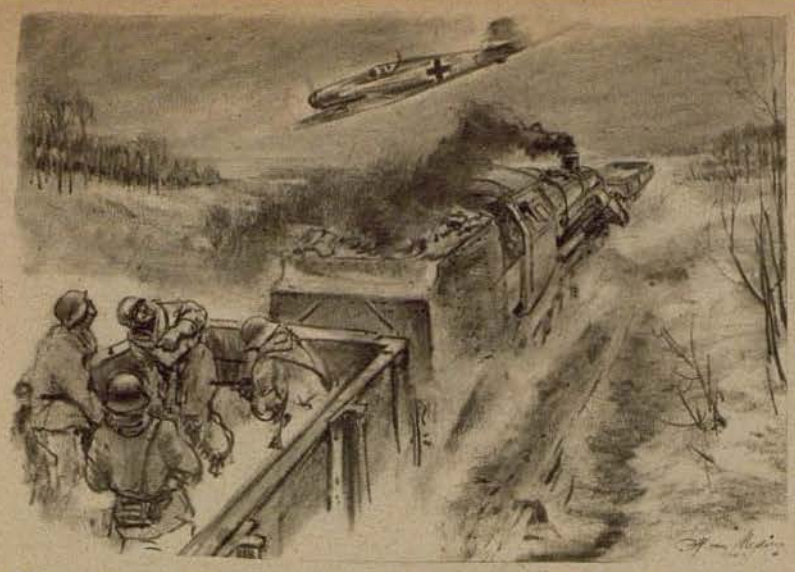


¡Evitad accidentes del trabajo!

Un clavo no es un remache. Tales chapucerías son el origen de muchas lesiones que precisamente hoy en día han de evitarse. Pero, si a pesar de ésto se produce una rozadura, aplique en el acto un emplasto

TraumaPlast

Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn / Rh.**



Un "Me 109" describe una curva cerrada hacia nosotros y dispara repentinamente a pocos metros ante la locomotora, haciendo saltar esquirlas a la graba de la vía y haciéndonos agachar la cabeza. ¿Se ha vuelto loco este hombre de arriba? "¡Nos quiere avisar!" grita ahora el teniente ...

En vuelo rasante pasa sobre nuestras cabezas en dirección contraria un "Me 109". Le hacemos señales. ¡Demonios!, ¿va a virar? En efecto. Describiendo una curva cerrada, vuelve y dispara súbitamente delante de la locomotora, obligándonos a esconder la cabeza. ¿Se ha vuelto loco? ¡Debe haber visto que somos camaradas y no enemigos! Pero el caza vuelve de nuevo y de nuevo dispara, haciendo saltar esquirlas a las piedras de la vía.

"¡Somos unos brutos! ¡Nos quiere avisar!", grita ahora el teniente y manda parar. Saltamos del vagón y hacemos señas de agradecimiento al caza que se aleja. El caza describe ahora una curva cerrada en vuelo rasante sobre un pueblo situado a tres kilómetros delante de nosotros. Podemos oír ahora el crepitar lejano de sus ametralladoras y vemos la línea de sus trazadoras que incide oblicua sobre el suelo. Luego nuestro amigo se marcha raudo en dirección oeste.

Ahora ya lo sabemos: El enemigo está precisamente ahí, mucho más cerca de lo que habíamos pensado. Poco tiempo después advertimos que el aviso de nuestro camarada del aire no ha venido ni un minuto antes de lo necesario. Pues allí, en la estación de ferrocarril en las afueras del pueblo, pegado a los carriles está un tanque pesado. 500 metros más allá por la derecha, otro tanque se acerca lentamente.

"¡Hubiera sido algo muy feo!", maldice nuestro pequeño teniente y luego se tiende a lo largo en la nieve: El tanque más cercano nos ha descubierto ya y empieza a disparar contra nosotros. Un cañón antitanque oculto en el pueblo se da por aludido. Se hace la cosa francamente inconfortable. A la izquierda y a la derecha hay suaves declives cubiertos de nieve que no ofrecen posibilidad de abrigo. Dos kilómetros detrás de nosotros está la brava locomotora que tiene que salir indemne. Pero cada momento es más incómoda nuestra posición, pues ahora se pone en movimiento el primer tanque en dirección a nosotros. El segundo "T 34" permanece parado disparándonos. Tenemos que retroceder y a la mayor velocidad. Nuestra velocidad de marcha en la nieve profunda apenas es de 5 km. por hora. El "Iván" de acero rueda, empero, cómodamente por los carriles, a 30 km. por hora al menos. En seis minutos, a lo más tardar, nos habrá alcanzado. Entonces podrá disparar contra nosotros como si estuviera tirando al blanco. Corremos, arrojándonos al suelo de vez en cuando, corremos para salvar nuestra vida. Empapados en sudor corremos jadeantes. En la cola, el pequeño teniente que todavía tiene alientos para maldecir de manera infernal ininterrumpidamente. Todavía tenemos suerte de que el enemigo tenga tan mala puntería. El "T 34", cada vez más próximo, ahorra naturalmente la munición, esperando llegar a una distancia en la que nos pueda tener cómodamente a tiro. Es una situación desesperada.

"¿Pero qué es eso? Oímos un aullido sobre nosotros cada vez más cerca, cada vez más pegado a la tierra. Levantamos consternados nuestras miradas y gritamos de alegría, pues un stuka se descuelga del cielo, suelta sus bombas que caen y estallan junto a nuestros perseguidores. Cuando el humo y la bruma se han disipado de nuevo, vemos al "T 34" como un tosco escarabajo que arde echado sobre un lado. Pero no es esto todo: en vuelo muy rasante pasan raudos ahora cuatro "Me 109" y comienzan a hacer un fuego infernal sobre el pueblo. Uno tras otro, como cogidos a una cuerda —parece que están haciendo un ejercicio— se dejan caer, disparan con todos sus tubos, se elevan de nuevo, describen una curva y repiten su fuego de artificio tumultuoso.



Las bombas se desprenden, caen y explotan junto a nuestros perseguidores. Cuando el humo y la bruma se han disipado de nuevo, vemos al tanque soviético como un tosco escarabajo que arde echado sobre un lado. Levantamos consternados nuestras miradas y gritamos de alegría

Dibujos de H. von Medwey

Querríamos que pudierais oír nuestras palabras de gratitud, camaradas de ahí arriba. Vienen de lo más profundo del corazón, precisamente ahora que también habéis derribado al segundo tanque soviético que yace despidiendo humo.

Una media hora después subimos de nuevo a nuestro vagón de mercancías y reanudamos la marcha de regreso en el crepúsculo cada vez más oscuro. Los cuatro cazas nuestros pasan de nuevo sobre nuestras cabezas en el vuelo de regreso a su base. ¡Los camaradas del aire nos saludan! "¡No digamos más!" exclama nuestro pequeño teniente, empleando así una de sus expresiones favoritas, "esto es lo que se llama: ¡Cooperación de todas las armas!"



La pasta dentífrica agradable y espumosa

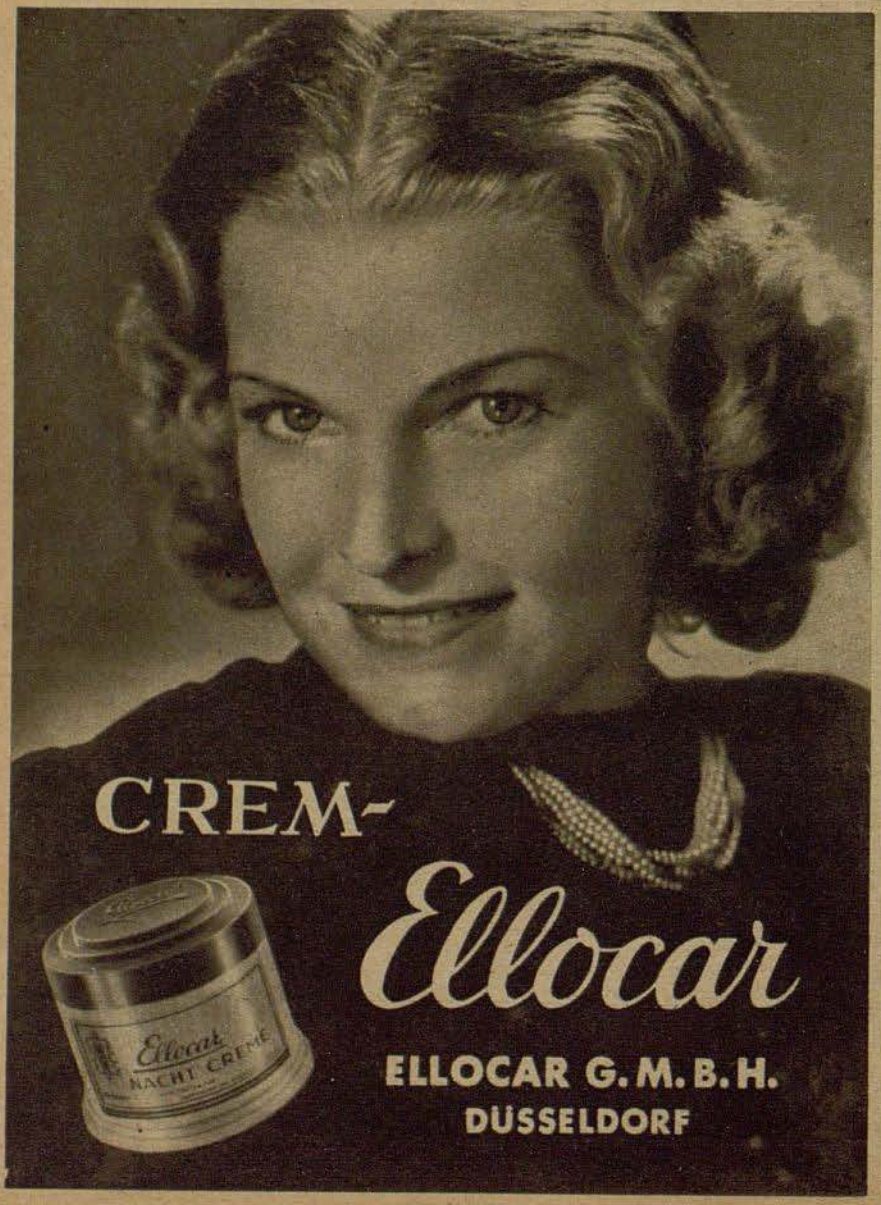


QUEISSER & CO. K.-G.
HAMBURG 19

Dr. Schleussner

ADOX FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo



CREM-Ellocar

ELLOCAR G.M.B.H.
DÜSSELDORF

Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

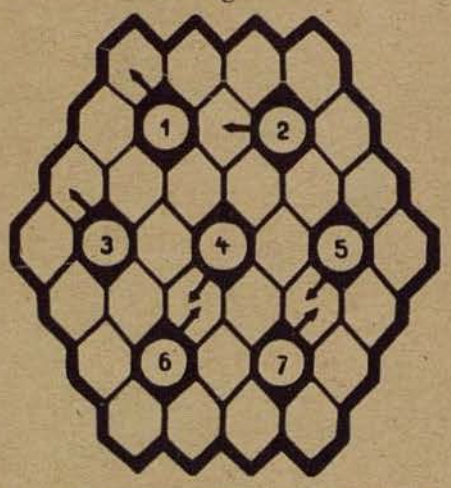
También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Pasatiempos

Alveograma



En cada una de las celdas de los siete grupos de la figura que antecede, hay que poner una letra de manera que resulten siete palabras de seis letras que leídas de izquierda a derecha, empezando en la celda marcada por una flecha, indiquen:

1 Ave de rapiña, 2 Musa de la astronomía, 3 Nombre de pila, 4 Barrio de Sevilla, 5 Los difuntos, 6 Gorjeo de los pájaros, 7 País. I 449

Cinta silábica

1	3	5	7	9	11	13	15	17	19
2	4	6	8	10	12	14	16	18	20

a — a — a — a — a — an — bo — bo — ce — cre — do — do — dor — dor — ga — hon — i — le — nio — no — ra — ro — ro — te — tro

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas.

Significado de las distintas palabras: 1—2 Genio, 3—4 Templo de las musas, 5—6 Material para la construcción de aviones, 7—8 Arbol, 9—10 Apellido, 11—12 Baile español, 13—14 Probo, 15—16 De nacionalidad persa, 17—18 Voz familiar para barriga, 19—20 Ornamentos.

Si la solución es exacta, las sílabas medias leídas de izquierda a derecha dan el nombre de un aparato indispensable en automóviles y aviones. I 535

Problema complementario

ala — Roma — ama — Tajo — oro — barca — caro — año — randa — alto

Que se ponga delante de cada palabra de arriba una letra para que resulten otras palabras españolas y que las primeras letras de estas leídas de arriba abajo nos den un instrumento de guerra. I 537

Ecuación

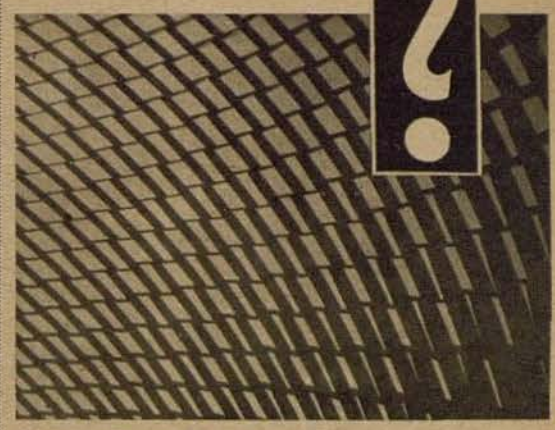
(a—stro) + (b—bo) + (c—la) + (d—lo) + (e—con) = x

a = pronombre posesivo,
b = animal feroz,
c = parte de un avión,
d = lugar de las estrellas,
e = oriundo del sur de Francia,
x = modo de volar. I 477

Rompecabezas

El primero comen animales y hombres
El segundo tiene su origen de grandes nombres
El conjunto acumula el primero
Como nosotros el grano en el granero. 577

¿Qué es esto?



Fntografía Richard Wullenweber

¿Qué podría ser? — Pero no se caliente demasiado la cabeza, que no podrá descubrirlo. La foto muestra sencillamente una parte del armazón de un hangar en construcción

Acertijo

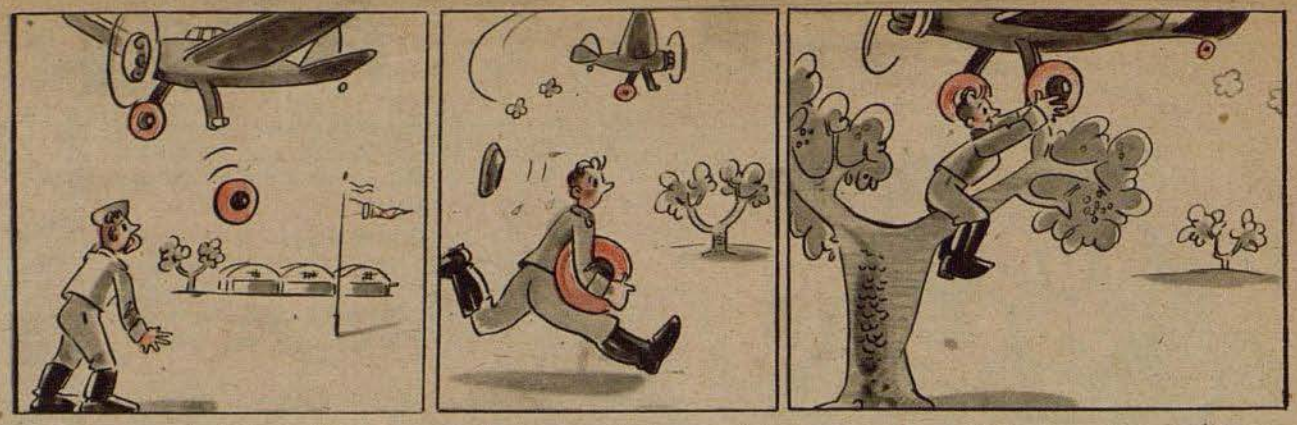
Las cuatro primeras dejan este mundo un día I 504
Las cuatro últimas alababan al rey mientras que vivía
El conjunto nos dará el nombre de un conde en poesía.

Soluciones

Alveograma: 1 Aguila, 2 Urania, 3 Ulrico, 4 Triana, 5 Animas, 6 Tirilí, 7 Arabia.
Cinta silábica: Acelerador. — 1—2 Creador, 3—4 Teatro, 5—6 Acero, 7—8 Acebo, 9—10 Aledo, 11—12 Bolero, 13—14 Honrado, 15—16 Iranio, 17—18 Andorga, 19—20 Adorno.
Problema complementario: Paracaídas. — Pala, aroma, rama, atajo, coro, abarca, Icaro, daño, Aranda, salto.
Ecuación: a = vuestro, b = lobo, c = ala, d = cielo, e = gascón. x = vuelo a ciegas.
Rompecabezas: Panera
Acertijo: Almaviva.


Togal
Togal
Togal
Togal en todo el mundo
Togal
tableta
contra:
Reuma · artritis
neuralgias
constipados
Togal-Werk
München 8

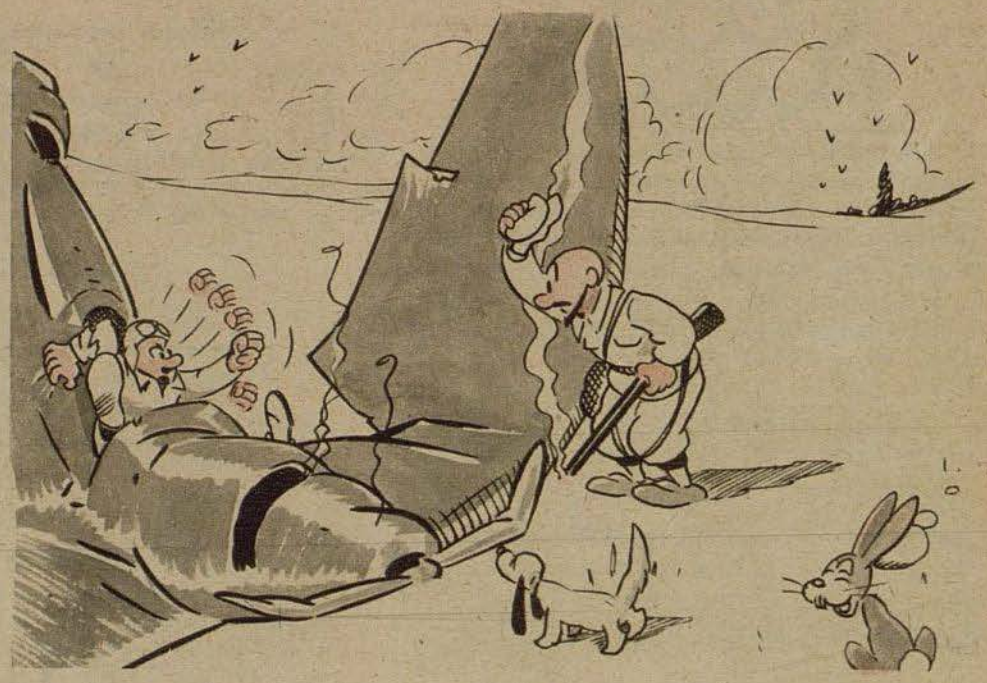
El que rie el Ultimo...



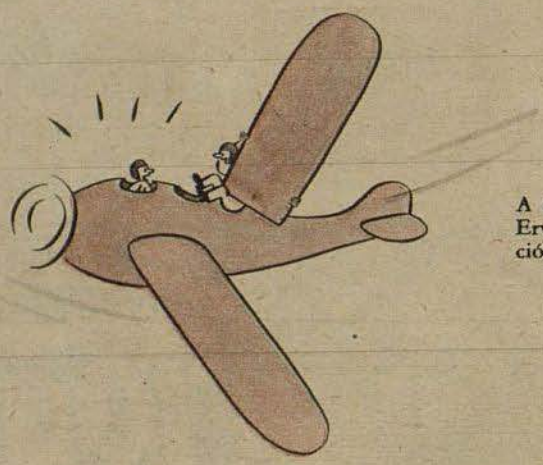
La rueda perdida



El recluta Krause sueña de nuevo con el vuelo invertido



El cazador miope: "Perdón, mil perdones, le he confundido con una perdiz"

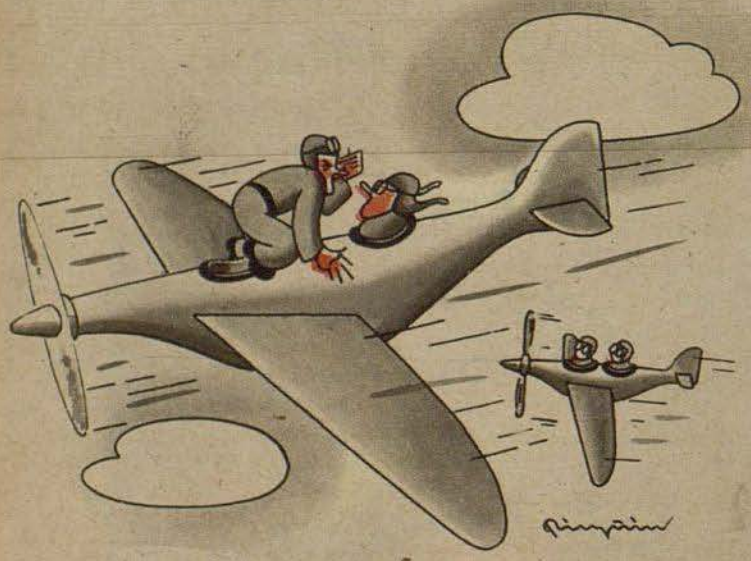


A la izquierda: ¡No te asustes, Erwin! Es una pequeña reparación, en seguida está listo

Dibujos Jeannin (2), Buhr, Martin (Eugen Wild), Pinguin, Schwarz



A la derecha: "No me gusta la aviación, es demasiado osada"



A la izquierda: ¡Maldita sea! Con este viento me ha caído algo en el ojo

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 14. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 56 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 15 / BERLIN, 27 DE JULIO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Sobre Leningrado

Un Messerschmitt Me-110 hace un reconocimiento armado sobre la ciudad y el puerto de Leningrado.

Foto PK. Co[illegible]

El último acto

Después del derribo de aviones terroristas anglo-americanos

El destacamento de salvamento en su trabajo

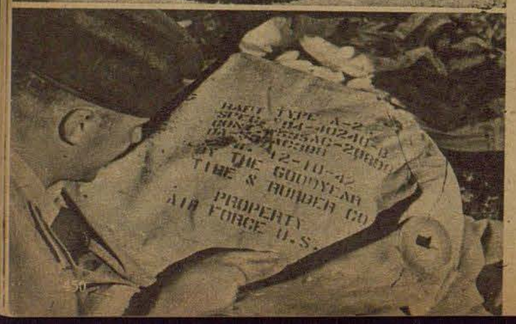
Fotos:
Corresponsales de guerra
Güntzel (Sch 4), Spieth (Wb 3)

Grandes llamaradas y espesas nubes de humo se elevan en el sitio donde cayó uno de los bombarderos británicos derribados. Es uno de los muchos que caen víctimas de nuestra defensa en cada ataque terrorista. Especialmente en nuestros cazas nocturnos hay, después de una noche movida, ocupación de sobra para el destacamento de salvamento, cuya misión es encontrar los restos de los aviones terroristas derribados y hacer importantes averiguaciones militares

Desparramados se encuentran los restos del bombardero enemigo cuadrimotor hecho añicos. Los dos fotografías inferiores presentan una parte del tren de aterrizaje y el casi intacto bote neumático que debía servir para salvamento en el mar. Nada se escapa a la investigación



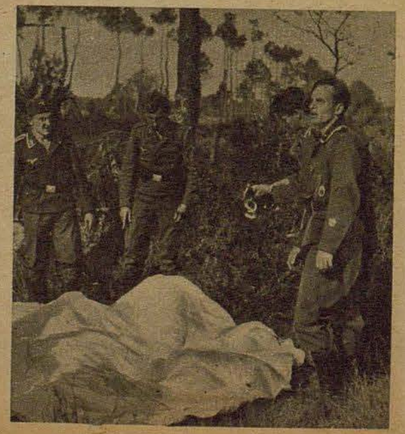


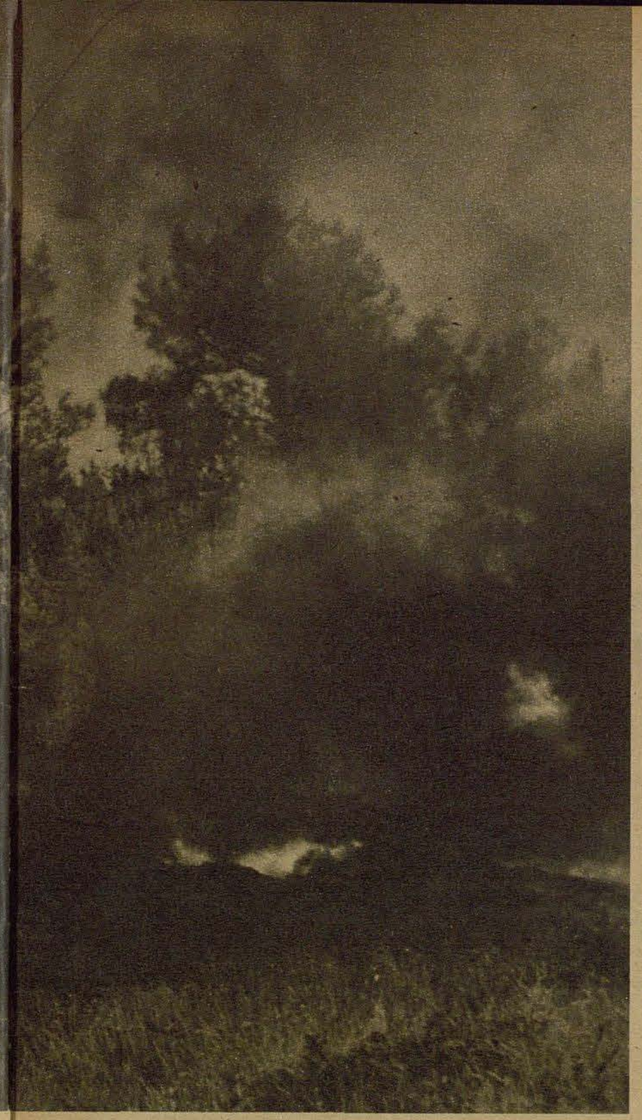


Instrumentos especiales facilitan el trabajo generalmente difícil del destacamento de salvamento compuesto generalmente de especialistas el cual entra inmediatamente en acción cuando se comunica haberse derribado algún aparato



Cerca del lugar del derribo se encuentra un paracaídas. Uno sólo de los hombres de la tripulación enemiga consiguió arrojarse a tiempo





Los objetos encontrados se examinan sobre el terreno y según su clase y su importancia se les guarda en bolsas especiales



Aquí se registran los bolsillos de un aviador muerto buscando los documentos que le identifiquen





Los stukas que vuelan por la cabeza de puente del Kuban se lanzan en impetuoso vuelo sobre el Mar Negro. Imponente es el paisaje de nubes que debajo de ellos se mueve majestuosamente de Este a Oeste. Sólo de cuando en cuando permite un claro la visibilidad sobre el mar. A las pocas curvas empieza el ataque en rápida caída a través de la plateada masa de nubes

Un barco volado

Los stukas persiguen y destruyen barcos soviéticos de transporte

Fotos PK: Corresponsal de guerra Honolka (Wb)

¡Blanco! La bomba ha caído en medio del barco enemigo de municiones. Como un "geiser" se alza en el mar una humareda de metros y metros. El aparato parece un ave de presa que gira en torno a su víctima condenada a la muerte

Abajo: Los otros barcos tratan de evitar el mismo destino con rápidos zig-zags. Como un rebaño asustado se desparraman en todas direcciones. Pero tampoco ellos podrán sustraerse a la misma suerte









Este es el piloto D. Su voluntad inquebrantable en la hora de peligro la atestiguan sus rasgos visuales. Actuar a la velocidad de un relámpago y estar siempre en acecho para superar toda fase de la lid. A base de la confianza que tiene depositada en sus camaradas, ha llegado a adquirir una seguridad absoluta imprimiéndole el sello en su modo de ser. ¿Quién percibiría en él un bávaro de pura cepa, oriundo de Munich, que como suele decirse "quiere tener su tranquilidad"? En efecto, está dotado de la imperturbable tranquilidad bávara. Pensativo, después de su feliz regreso de un vuelo por el campo enemigo, come una manzana recordando los breves e inolvidables minutos que ha durado la lucha sostenida. Pero, basta que se le diga solamente un agudo chiste para que vuelva a ser en seguida el bávaro auténtico con un humor impregnado de filosofía





¿Funcionan los motores normalmente? Esta es la pregunta que se hace constantemente el suboficial R. mecánico de a bordo y que no puede apartar de su mente durante todo el vuelo por la zona enemiga. Como técnico experimentado en la materia, no le pasa inadvertida la menor irregularidad en el ritmo del ruido de los motores. En estos momentos se podría decir que su expresión es casi temorosa, pero no es más que su atención extraordinaria la que se refleja en su semblante. Pero, apenas nota que su aparato toca de nuevo tierra firme, se manifiesta a su alrededor como un auténtico joven de Colonia, dotado de un carácter jovial característico. "Todo a su debido tiempo" es lo que dice siempre





Radiotelegrafista y al mismo tiempo observador son dos cometidos que desempeña acertadamente el sargento N. Esta cara enérgica y de rasgos severos, la energía acumulada que indican sus movimientos, permiten apreciar sin más ni más que este observador en caso de necesidad es capaz de librar una lucha incluso con el diablo. Con mucha frecuencia ha podido imponerse a cualquier situación difícil, gracias a su gran sangre fría. Cuando le viene el furor del combatiente, pierde totalmente el buen humor característico de un suabo de Lippach, de quien sus camaradas afirman humorísticamente que no sueña más que en las especialidades culinarias de su tierra. Pero, por el momento este sargento tiene ya bastante con el vuelo que ha realizado en zona enemiga. No se toma ni el tiempo necesario para quitarse toda su indumentaria de aviador- Tal como es y está se echa sobre la hierba y hasta tanto no haya transcurrido cierto tiempo no quiere hablar. Parece no presentar ningún indicio de la aventura dramática que le ha ocurrido sobre el territorio enemigo

'Hemos llegado al objetivo", exclama el observador B. a sus camaradas, es decio, su boca abierta del todo, sus tensos rasgos visuales dejan adivinar su voz. En estos momentos no hay que ser realmente ningún fisonomista para saber que todo su ser está concentrado en los próximos y accidentados minutos que pueden decidir quizá su destino. Rudo, retraído y reservado como su tierra de Prusia Oriental es este suboficial y así es también al tratar a sus camaradas. Si algo le causa satisfacción, como representa la figura de la derecha, no lo manifiesta en alta voz sino que se sonríe más bien para sí mismo. En la lucha es otra persona, surge en él una vitalidad indomable porque es soldado de cuerpo y alma que si bien no busca el peligro tampoco le rehuye nunca





Durante la lucha... en el descanso

Cuatro aviadores, vistos dos veces

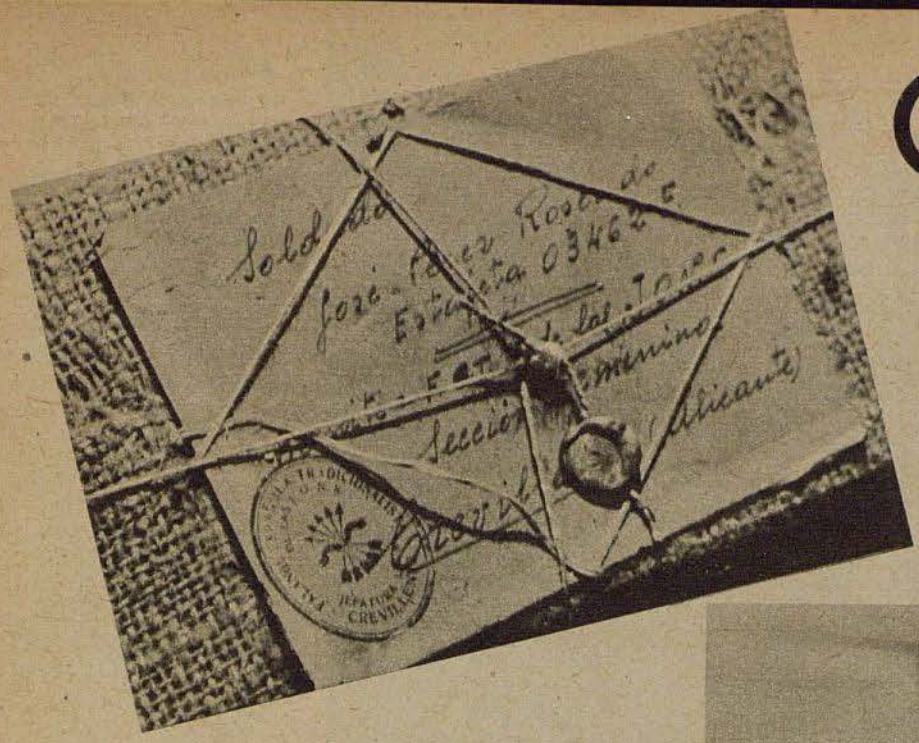
Fotos PK: Corresponsal de guerra Seeger

En una base meridional del Mediterráneo. Acaba de regresar un avión He 111 después de realizar con éxito un vuelo por la zona enemiga. En el aspecto de estos muchachos se puede ver que han estado volando durante muchas horas y han tenido que librar enconados combates aéreos. Su cara se halla todavía en tensión. Lo que acaban de experimentar les ha excitado enormemente aunque aparezcan ya tranquilos. Sólo poco a poco disminuye su excitación y los semblantes recobran su aspecto normal. El combatiente que acaba de librar un victorioso duelo con la muerte, vuelve a ser quien era. Cuatro muchachos de una tripulación, cuatro muchachos en una lucha común y a pesar de eso, cuán distintos son en su carácter y temperamento



Y ahora están nuevamente juntos los cuatro que forman la tripulación de un avión de combate He 111 y han de llevar a cabo otro vuelo. Al dirigirse al aparato se siente cada uno ya en su puesto. Paulatinamente van cambiando de nuevo sus semblantes. ¿El de Munich, el de Prusia Oriental, el de Colonia y el de Suabia? ¡No! El pilcto, el observador, el mecánico y el radiotelegrafista. Todos forman una unidad, no son más unos individuos dispares. Constituyen una comunidad combativa animados tan solo de un deseo: Resistir la lucha a cualquier precio

Correo de España



Fotos PK: Corresponsal de guerra Sönnke (PBZ)

En Valencia o en Madrid, en Algeciras o en el Norte, en todas partes en España se escriben diariamente cartas y se envían paquetes que van a parar al sector septentrional del frente del Este. En grandes sacas hacen su largo viaje desde España hasta el punto de destino a través de Alemania y de los países ocupados



Después de unas semanas de viaje ha llegado al frente el preciado correo. Los paquetes cosidos cuidadosamente en sacas de lona se esparcen en una mesa para ser clasificados

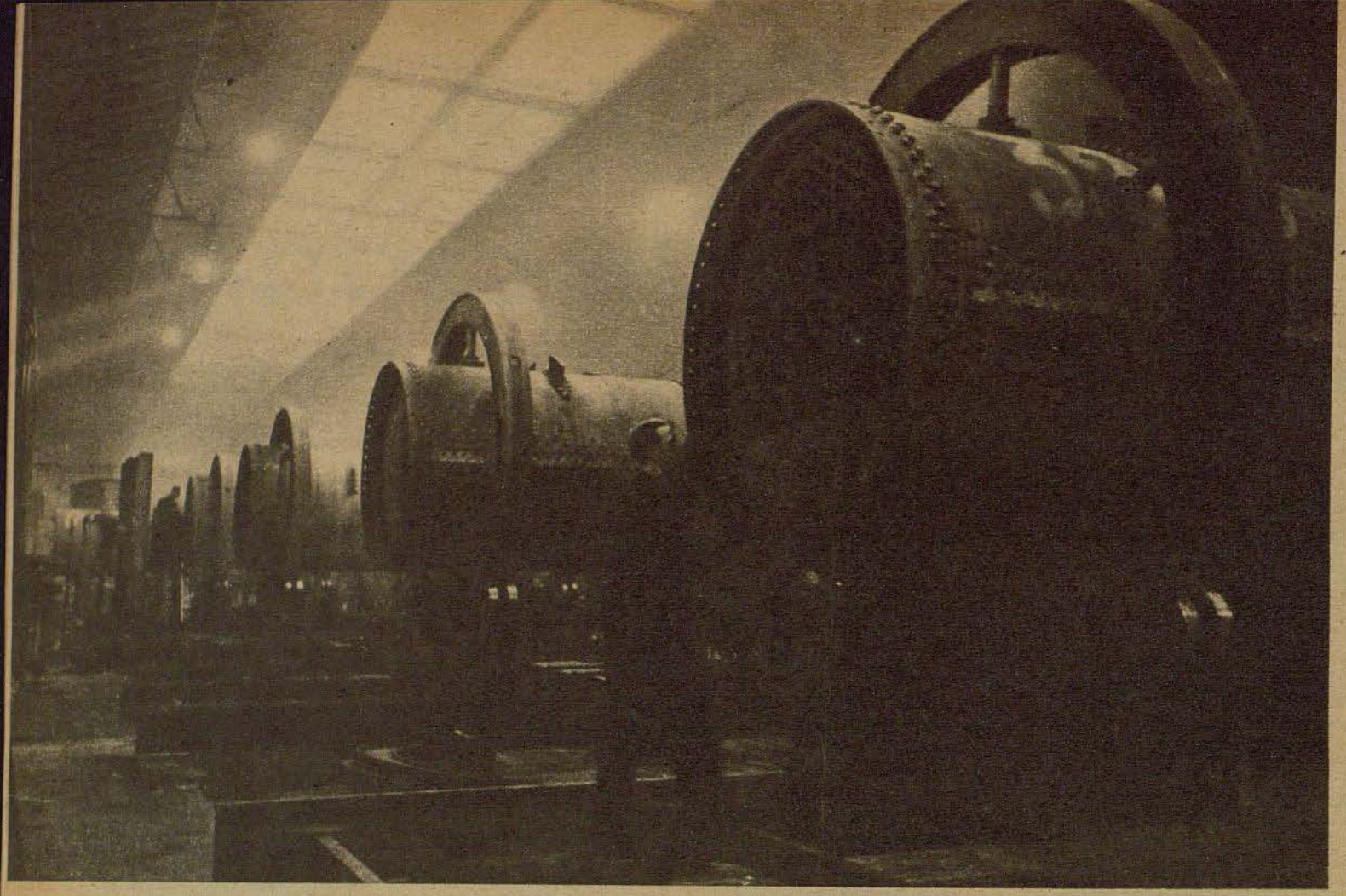


Otra mesa está destinada a las cartas. Aquí hay que cuidar de que cada soldado reciba la suya por la vía más rápida y que no se confunda ninguno

Los innumerables soldados que en los frentes de las potencias del Eje defienden con su vida la cultura de Europa se encuentran muchas veces a miles de kilómetros de su patria, alejados de sus familias, sin posibilidad de tener noticias de sus casas por medio de permisionarios que vuelven o por la radio — basta pensar en la hora española de la radio alemana — y no les queda otro mensajero que el correo de campaña que, en Alemania lo mismo que en España, comunica el frente y la patria con exactitud y confianza



Poco después de llegar el camión del correo se ha difundido entre las unidades inmediatas la grata nueva y al poco tiempo, mientras se está todavía distribuyendo el correo, llegan los mensajeros de las distintas unidades para recibir el suyo



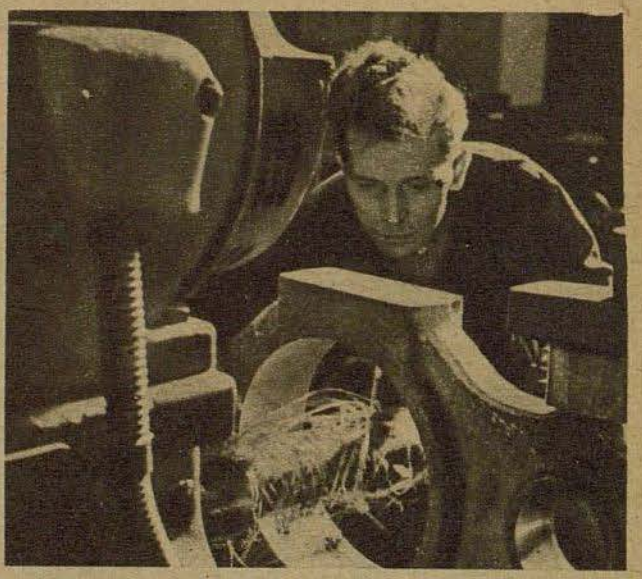
En una sala del taller de calderería. A fin de que las enormes calderas puedan ser trabajadas cómodamente por todos los lados se colocan éstas sobre soportes móviles, en los cuales son movidos según lo exijan las necesidades del trabajo

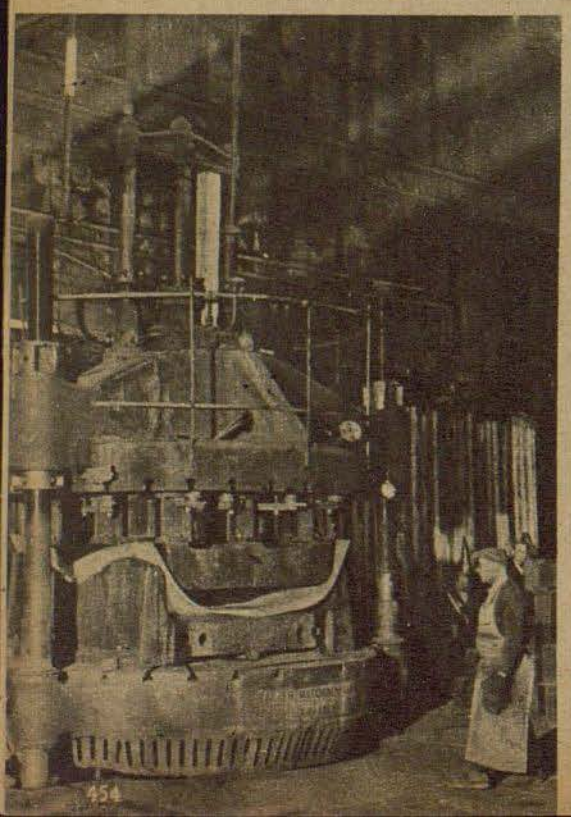
Fotos. Weltbild

Abajo: Aquí está un obrero abriendo los "ojos" de las bielas que sirven de acoplamiento de las ruedas motrices. El proceso de trabajo, en el cual se exige la máxima precisión, se lleva a cabo por medio de taladradoras especiales modernas

Construcción en serie de locomotoras

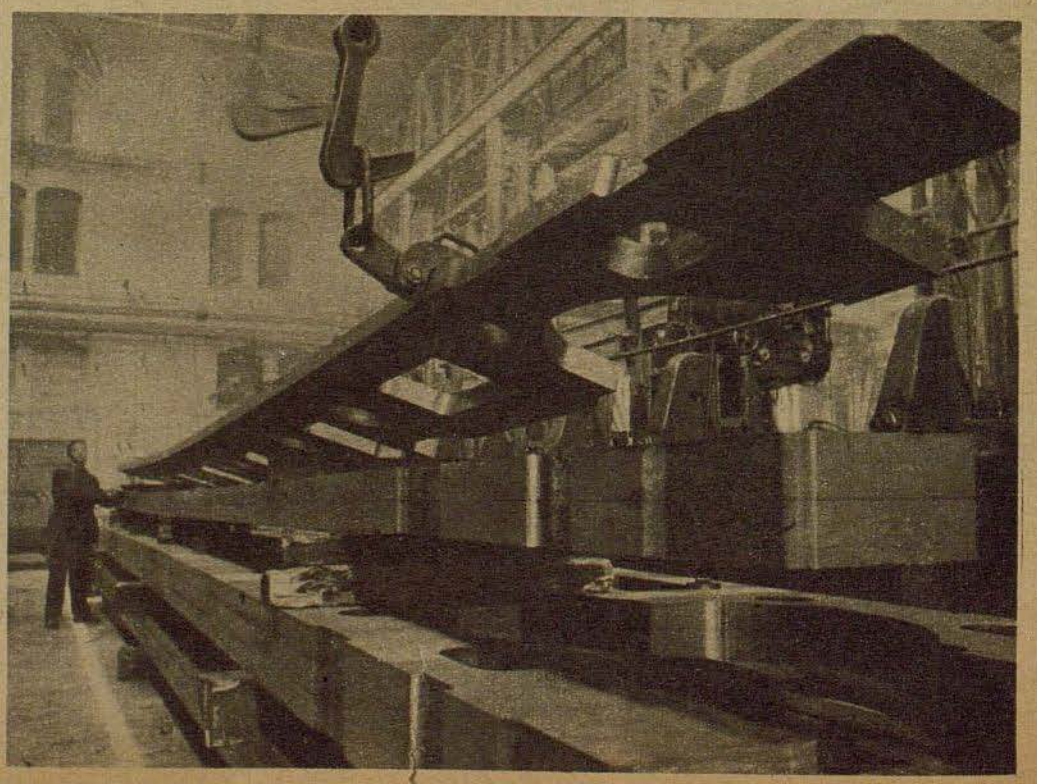
El programa de armamento establecido en Alemania no se limita únicamente a la construcción de armas y munición, sino también a la de los medios de transporte imprescindibles en una guerra moderna. Así se ha construído una locomotora para el transporte de mercancías, especialmente adaptada a las exigencias bélicss, la llamada locomotora de guerra, en la construcción de la cual han sido aprovechadas las experiencias recogidas durante el riguroso invierno de 1941/42 en el frente del Este. Por medio de la construcción en serie se trata de alcanzar la cifra de producción más elevada posible, con un mínimo gasto de tiempo y de material. A fin de emplear el menor número posible de obreros especializados, se ha procedido a la racionalización de la producción empleando gran número de maquinas-herramientas modernas. Merced a las modificación en la construcción, a las economías y simplificaciones en el proceso del trabajo, sin afectar con ello la calidad de la locomotora, se ha conseguido reducir la cantidad de material en 26.000 kg en cada máquina, incluído el tender. Gracias a estos resultados altamente satisfactorios, pudo declarer el ministro del Reich para el Armamento y Munición, el profesor Albert Speer, en su interesante memoria del 5 de junio de 1943 relativa al estado de la producción alemana de guerra lo siguiente: "La producción media mensual del año 1941 hemos podido aumentar en el mes de mayo de 1943 en más de un 300% en lo que respecta a las locomotoras. Este resultado será sobrepasado con toda seguridad en el curso del presente año"

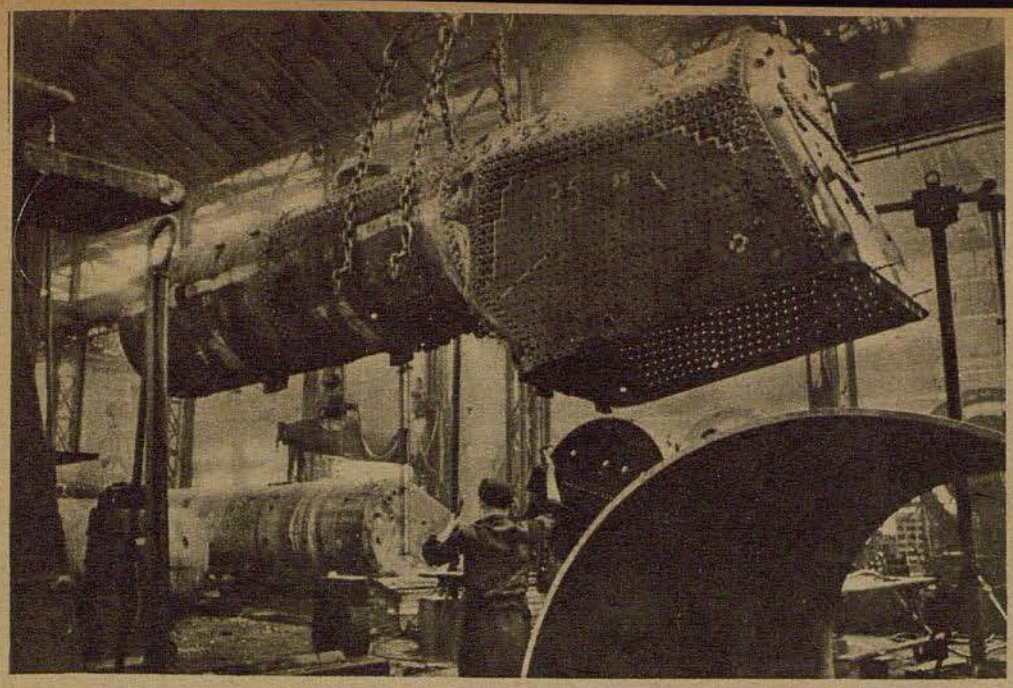




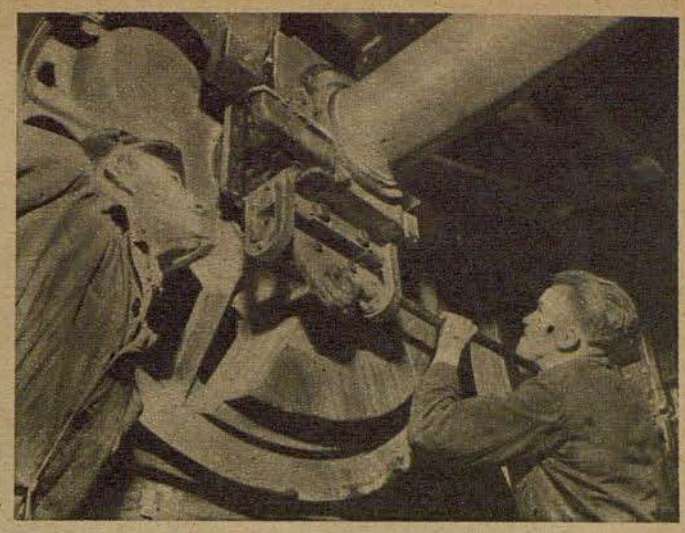
A la izquierda: Para evitar toda hendidura de las gruesas chapas de la caldera se rebordonan sus agudos rebordes por medio de una prensa de 350 tons

A la derecha: Con la ayuda de grúas se transportan los pesados bastidores, que se distinguen por su forma aplanada, para formar después en la sala de montaje la armadura para la construcción de la locomotora

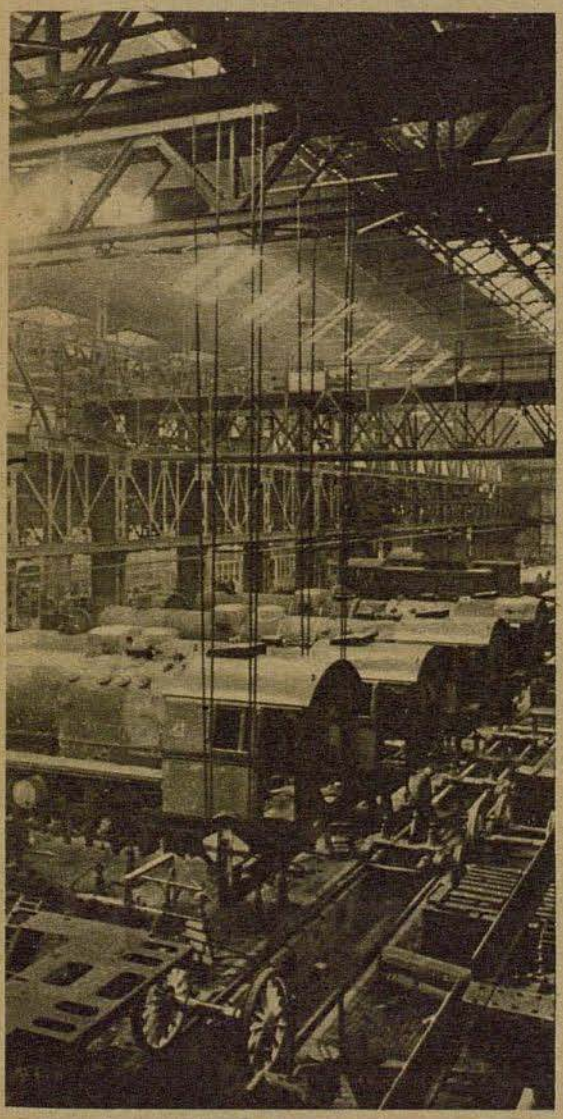




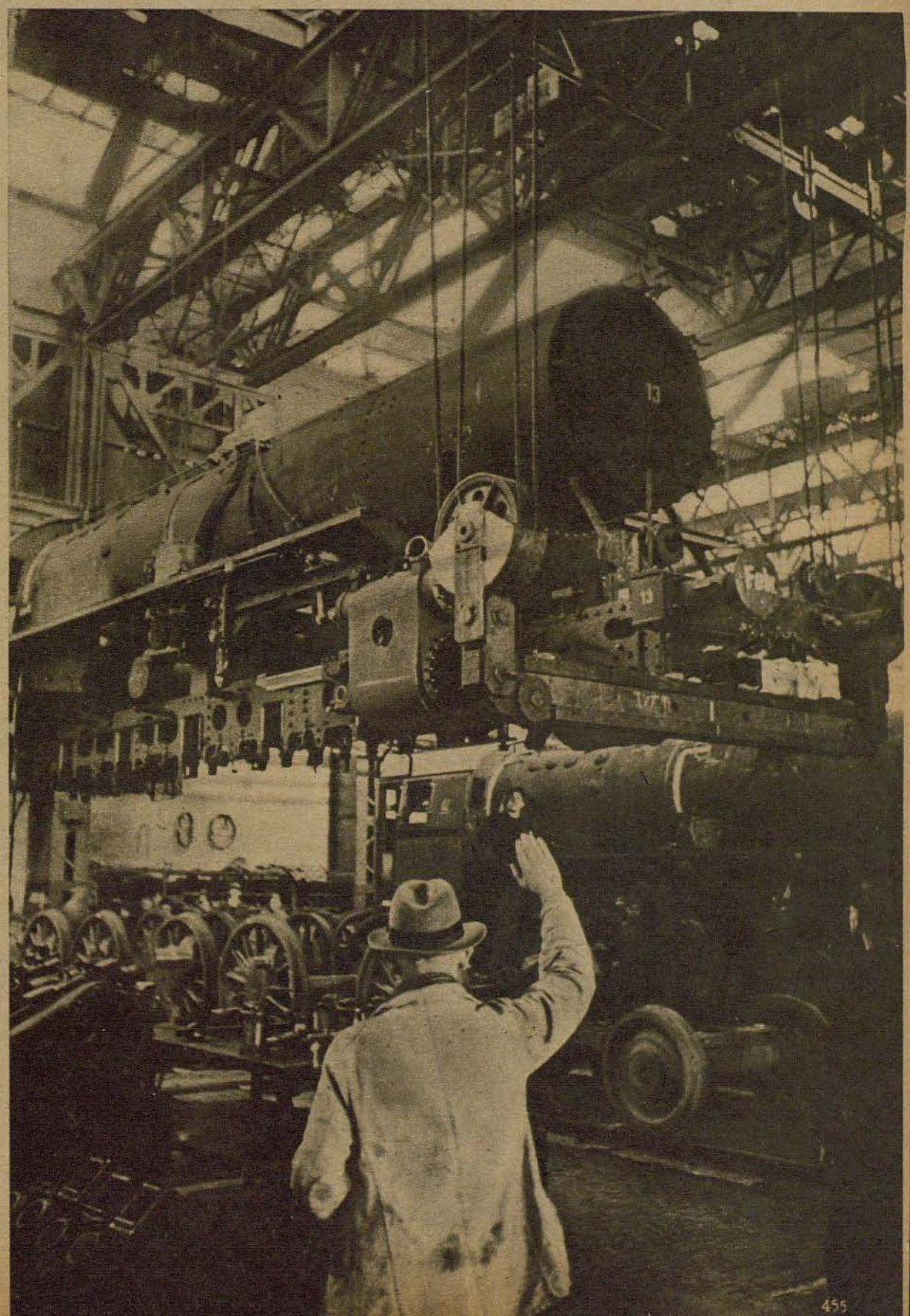
Otra caldera acabada sale del taller con la ayuda de la grúa movil. La fotografía muestra claramente los innumerables remaches en la caja de fuego y en el revestimiento



Un aspecto de la colocación de la locomotora sobre los ejes. Los trabajadores metidos en el foso cuidan de que las cavidades del bastidor se coloquen exactamente sobre los soportes de los ejes



En la construcción de la locomotora de guerra se mantiene resultamente el principio de la fabricación en serie. En varios talleres se construyen las distintas piezas que luego son montadas en la gran sala de montaje. La fotografía permite ver claramente los distintos momentos de la construcción



A la derecha: La grúa grande baja lentamente y con cuidado la pesada carga del bastidor y de la caldera sobre el rodamen ya preparado: un espectáculo imponente, pero habitual para los obreros que construyen las locomotoras

Soldados alemanes y rumanos, entre ellos algunos aviadores también, se han instalado cómodamente en la cubierta hasta donde lo permiten la munición, las cajas y los bidones de gasolina

Paso a la cabeza de puente del Kuban

Un estrecho canal separa la península de Kertsch de la orilla del Cáucaso. Al otro lado de este canal está la cabeza de puente del Kuban el puesto más avanzado de Alemania y la protección de flanco de sus ejércitos del Sudeste. Ininterrumpidamente están en camino los refuerzos en pequeños y en grandes barcos, en balsas y en motoras que protegidos por la marina y por la aviación cruzan el angosto estrecho para llevar todo el refuerzo necesario en munición, avituallamiento y hombres a las tropas alemanas que sostienen dura lucha defensiva





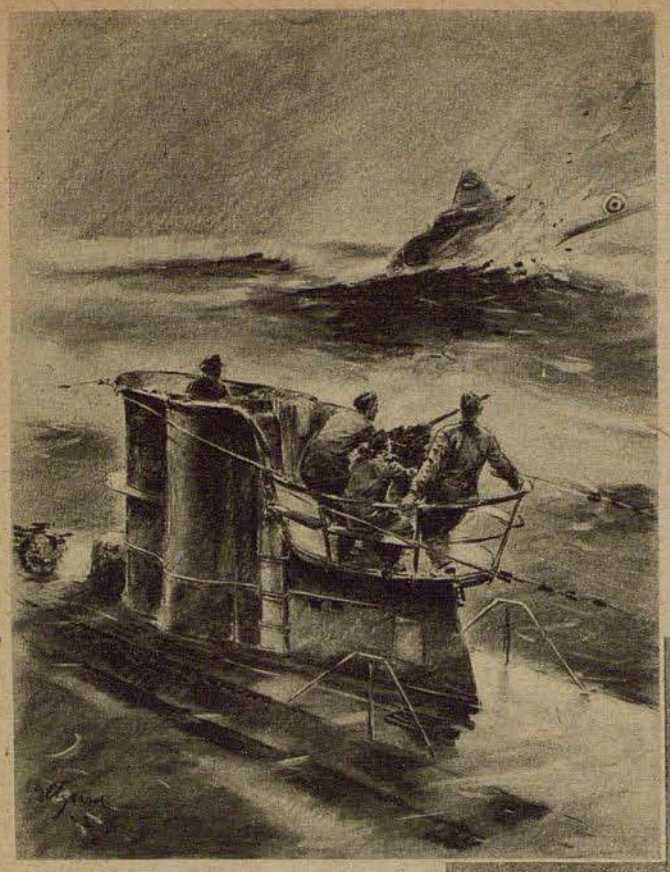
La prudencia no está nunca demás y el soldado está siempre en guardia contra desagradables sorpresas. Al ir a bordo se reparten y se ponen para cualquier eventualidad los salvavidas

Fotos PK: Corresponsal de guerra Honolka (Sch).

A la izquierda: En el punto de embarque de la península de Kertsch se agolpan las columnas de camiones del refuerzo que esperan el paso a la otra orilla

DUELO
entre un submarino y un avión

Dibujos PK: Corresponsal de guerra Ellgaard



En el golfo de Vizcaya se entabló una lucha a vida o muerte entre un submarino alemán y un bombardero británico. En pocos instantes la suerte del adversario fué decidida por el ligero canón antiaéreo del submarino que abatió al bombardero inglés

En la lucha submarina es el avión uno de los nuevos medios con que los ingleses creen poder dominar el máximo peligro que les haya amenazado jamás. Con un acopio casi increíble de aviones y de material el enemigo protege sus convoyes y vigila de día y de noche las rutas de entrada y salida ante nuestras bases de submarinos. Pero también nuestros submarinos lanzan sus embestidas contra este peligroso adversario. ¿Quién no ha reparado ya en lo que se oculta tras las lacónicas frases, preñadas de sugerencias, del comunicado oficial del Alto Mando alemán: "... además, nuestros submarinos abatieron cinco aviones enemigos"? Aquí vemos a un submarino navegando a toda marcha por el golfo de Vizcaya camino del ancho Atlántico. La tripulación escruta el horizonte y los contornos de las bajas nubes buscando a los aviones. La D.C.A. está preparada, pues de un momento a otro puede surgir a través de las nubes uno de los numerosos bombarderos enemigos en persecución de los submarinos. Cuando la distancia es reducida no tiene sentido buscar protección en la profundidad del mar. Al enemigo, muy superior por su velocidad y mayor capacidad maniobrera, hay que desafiarle a un duelo a vida o muerte sobre la superficie. Sobre el submarino que cabecea y se balancea como una cáscara de nuez en el agitado mar resulta casi imposible para los artilleros tener en la mirilla al bombardero enemigo que dispara sobre el submarino por todos sus cañones. Aquí los segundos son decisivos; hay que alcanzar mortalmente al atacante antes de que pueda lanzar su cargamento de bombas. Luego, cuando el aparato cae vertiginosamente al mar ha quedado sellada una nueva victoria para el submarino. Este duelo se sostiene con inusitada violencia y sólo la capacidad y la intrepidez de nuestros os tripulantes de submarinos nos confirman en la convicción de que saldrán airosos igualmente de este peligro

"¡Sálvese quien pueda!" La tripulación del aparato abatido, del tipo Handley-Page "Hampden", es recogida por el victorioso submarino

GERHARD MEYER

¿Es la aviación un juego de niños?

La historia suele relatarse en las más diversas formas. Pero es indudable que ha tenido lugar una vez en la ciudad de Colonia. Epoca: a mediados de la guerra mundial. Intérprete principal: un aparato biplano.

En una hermosa mañana de verano logró este biplano hacerse independiente. Es decir, logró escurrirse de las manos del alumno de aviación que lo sujetaba por la cola y se escapó veloz sin decir a donde. Y antes de que el pequeño mundo despavorido que ocupaba el aerodromo se hubiese dado cuenta de lo que sucedía, el biplano ascendía majestuosamente por el aire, sin piloto, sin observador, sin gobierno a distancia; voló algún tiempo y aterrizó después en un lugar cualquiera como si nada hubiese ocurrido. Este biplano, con su vuelo "solo", había descubierto a la opinión pública sorprendida un secreto hasta ahora indescifrable. La aviación había dejado de ser el arte que hasta entonces se había creído ver en él. Todo el mundo había visto cómo el aparato volaba por sí mismo. ¿No se podía, pues, formular con toda seriedad la pregunta infantil, para qué sirve ya el piloto?



Por lo menos reconocieron entonces, incluso las personas no peritas, que la cuestión de si el volar era fácil o difícil no podía ser resuelta por el piloto, sino por el constructor, ya que no todos los aviones estaban en situación de realizar el portento del vuelo "solo". Sin embargo, la misión del constructor debía ser la de construir aquellos aparatos con los cuales el volar resultara un juego de niños. "Bonito juego de niños" replica el piloto que acaba de sacar la visera de vuelo de la cabeza y limpia con el pañuelo las gotas de sudor que corren por la frente. Con un ruido horripilante el Me 109 se deslizaba a ras de tierra, y en medio de un torbellino de polvo y de barro se arrastraba sobre el suelo blanco del aerodromo de campaña. El revestimiento del timón transversal colgaba hecho trizas sobre el desmantelado fuselaje. Y en la piel tersa del aparato se veían pequeños agujeros, redondos y oscuros, las aberturas peligrosas que el fuego de la ametralladora enemiga había perforado en las planchas del avión.

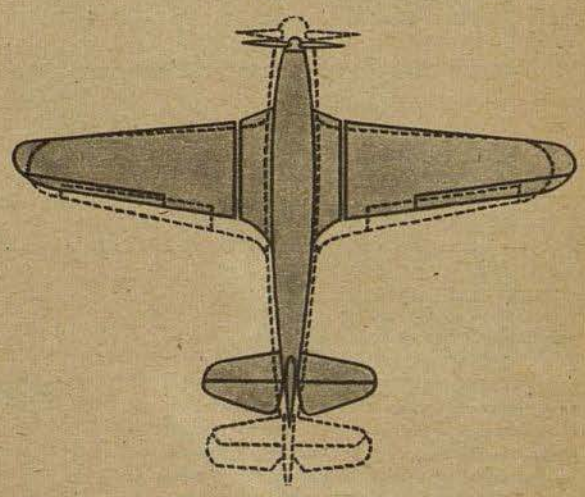
Pero bien pronto el piloto recobró su habitual buen humor. Los ojos claros y grises, en un rostro curtido por el aire, se dirigieron a los camaradas que habían acudido presurosos tras el veloz avión de caza y que ahora golpeando al piloto sobre los hombres le decían: "Hombre, ¡ha sido una obra de arte!"

Y, en efecto, esta clase de aterrizajes, con el tren de aterrizaje destruído y el timón transversal magullado representa verdaderamente un proeza aviatoria de primera magnitud, sobre todo en un aerodromo de reducidas dimensiones. Prescindiendo incluso de las averías y desperfectos, resulta en efecto una proeza artística el aterrizaje y el vuelo con uno de los aparatos de caza modernos, rápidos e impetuosos. El piloto deberá contar con la máxima concentración, una vista infalible, la tranquilidad más fría y la mano más segura cuando, sintiendo en turno suyo el bramido del aire, envuelto en el infernal estruendo de los motores se precipita con la velocidad de un flecha sobre la pista del aerodromo. ¡Qué pequeña aparece la pista desde lo alto! Y en los últimos momentos antes del aterrizaje la parte delantera del aparato se levanta un poco a ras de tierra, de tal forma que parece casi un milagro que el aparato logre posarse, en el corto espacio de unos segundos, sobre este diminuto trozo de tierra. Si un día llegara a evadirse de la mano dirigente del hombre uno de estos azores metálicos y rápidos de hoy seguramente que no se elevaría sobre los aires y mucho menos lograría tomar tierra de nuevo sin el correspondiente topetazo.

¿Es que los constructores no han podido realizar su labor con toda perfección? ¿Cómo es que el volar resulta ahora más difícil que antes? Es indudable que los constructores han obtenido ya los éxitos más brillantes. Por razones de carácter técnico, por ejemplo, el avión de caza rápido debía lanzarse sobre la pista, en vuelo rasante, a una velocidad mínima de 250 o 300 km. a la hora. Sin embargo, en lugar de esto se precipita a una velocidad de 150 km. únicamente por hora en posición casi vertical, abre luego las trampillas que frenan el vuelo y ponen el aparato en la posición vertical deseable. Pero al mismo tiempo que el constructor del avión simplifica por medio de este dispositivo la operación de aterrizaje y con ello tambien la del vuelo, hizo estas operaciones más difíciles, ya que el manejo de las trampillas exige nuevas manipulaciones, una atención más concentrada, una táctica completamente nuevo y desacostumbrada del vuelo todo lo cual tiene que aprender primero el piloto con una preparación a fondo. Aquí se destaca la función del constructor en toda su ambigüedad; el avión es capaz hoy de realizar hazañas que anteriormente eran consideradas como imposibles. La técnica moderna pone en las manos del constructor los medios que precisa para ello. Pero estos rendimientos exigen también un tributo. El hombre debe sentirse en el aparato con mayor tensión entregándose a él enteramente. ¿No es natural que el piloto que vuela sobre el suelo a una velocidad de 600 km. a la hora, tiene que observar con mayor intensidad, reaccionar más rápidamente y estar en una tensión más intensa que el "aviador" de antaño? Ya del raudo curso de los acontecimientos, que lógicamente están vinculados a las velocidades más elevadas, surgen nuevos cometidos y nuevos peligros frente a los cuales el constructor se declarà impotente.

Pero también en el aparato, y precisamente debido a estas velocidades mayores, aparecen fenómenos de los cuales se vieron libres los cruceros aéreos de la Guerra Mundial. Esto comienza ya con el despegue.

Un Me 109, un Fw 190 no podrían solos despegarse de la pista porque el pesado motor que, por una parte, les proporciona mayor velocidad, por otra, les tiraniza ya que por medio de las amplias hélices que giran con toda su potencia producen un factor de "movimiento contrario". El avión es arrastrado hacia un lado por este movimiento contrario. Con ello se aparta de su ruta, no deslizándose sobre la pista en un vuelo rectilíneo, sino avanzando en curva ladeado (hacia el lado contrario al movimiento de rotación de la hélice) y con toda probabilidad volcaria sobre los planos después



El avión de caza Me 109 tiene una envergadura de 9,97 metros, un peso en crucero de 2762 kg. y una superficie de 16,07 m². Según esto, el peso de las alas se eleva a 112 kg. por m²

Con una superficie idéntica de las alas, la carga de los planos del Me 109 es dos veces superior al del Kl 35. El Me 109 lleva 112 kg por cada m² de superficie de las alas; el Kl 35 solo 47 kg. Esta es una de las causas de diferencia en la capacidad de vuelo de aviones con pequeña o con gran carga sobre los planos

de un breve avance para dar acto seguido una vuelta de campana. La mayor parte de los aviones de máximo rendimiento monomotores más modernos no pueden ser mantenidos, durante el despegue, en un sentido rectilíneo más que por medio de un habilísimo manejo del mando en sentido opuesto.

Cuando se ha salido felizmente del primero apuro, se presenta ya el siguiente. Hay que regular exactamente el movimiento de las alas de la hélice. También la hélice reglable ha proporcionado al aparato brillantes éxitos, pero ha presentado nuevas complicaciones para el piloto. Estos son algunos de los ejemplos más evidentes.

Dar gas, levantar las manos al aire y dejar todo lo demás al cuidado del valiente pájaro, es decir, una proeza que anteriormente era considerada como un "número de atracción" favorito del público, todo esto generalmente no se da en la actualidad. O ¿acaso sí? Uno de los más conocidos constructores alemanes de aviones, en cuyas fábricas se ha fabricado un aparato de tamaño pequeño, que con sus asientos uno al lado de otro debía convertirse exactamente en el coche de viaje del hombre de pocos medios, una especie de avión popular, contaba recientemente una bonita historieta sobre el vuelo en avión. El constructor hizo sentar a su lado a su hija, una muchacha de 14 años de edad, y al remontarse por encima de los bosques y de los campos, hizo que la muchacha tomara en sus manos el timón de dirección procurando mantenerlo siempre quieto, haciéndole girar a lo sumo hacia la izquierda o hacia la



El avión de deporte Klemm Kl 35. Con una envergadura de 10,4 m. un peso en crucero de 715 kg. y una superficie de 15,2 m², su carga sobre las alas se eleva a 47 kg. por m²

Fotos: Messerschmitt (1), Klemm (1), dibujo: Werder

derecha cuando el aparato se inclinaba a un lado o a otro. Durante más de un cuarto de hora, la muchacha, que hasta entonces jamás había subido a un avión o había tenido en sus manos el timón de dirección voló derecha sobre el paisaje radiante de sol. ¿Es, pues, el volar un juego de niños?

¿Cómo ha vuelto a ser esto posible? En este punto se percatará uno de repente del siguiente hecho: la técnica de nuestros días ha creado dos aviones completamente distintos, el avión de combate o de caza rápido que se lanza en posición vertical sobre su objetivo y el avión ligero y lento de deporte y de aprendizaje. Sin embargo, no es el motor pesado, ni el despegue y vuelo con la velocidad del rayo lo que distingue al avión de caza del avión ligero de instrucción de dos plazas.

Hay que concentrar más bien la mirada sobre los planos para descubrir que el avión de caza monoplaza lleva por los aires 20 toneladas de acero y de aluminio sobre alerones tan pequeños y a veces más pequeños que el avión de deporte con algo más de media tonelada de peso. Por tanto, en este caso el metro cuadrado de los planos soporta quizás el peso de 200 kilogramos y en cambio en el otro apenas unos 50 a 80 kilogramos. El "peso de los planos" es en un caso grande, en el otro pequeño. Y con ello nos encontramos frente a la causa principal de la diferencia, el principio fundamental de todo nuestro desarrollo técnico-aviatorio. El actual avión de caza con sus pesadas alas es algo nuevo, sin antecedentes hasta ahora, en tanto que el avión de deporte y de instrucción, se asemeja a aquellos "carromatos" de la Guerra Mundial que sólo llevaban en sus alas de 40 a 50 kilogramos por metro cuadrado. Un aparato semejante pudo entonces volar solo; con un aparato así logró Helmut Hirth, el hermano del conocido piloto sobre aviones sin motor Wolfgang Hirth, realizar entonces la proeza fabulosa del primer vuelo sin visibilidad. En el vuelo por el premio Kathreiner de 1911, Helmut Hirth se perdió en una de aquellas nieblas tan deprimentas de las Montañas Gigantes que a menudo ocultan las crestas de este abrupto macizo. En vuelo a ciegas, en el cual resultan inútiles los sentidos del hombre, ya que ni el ojo ni el oído encuentrar un apoyo cualquiera, Helmut Hirth se dejó llevar por su fiel "Paloma" a través del páramo de nubes grises. No tuvo que manejar mucho el timón de dirección, ya que no llevaba a bordo ningún instrumento para el vuelo a ciegas y sus manos no sabían en absoluto si hacían lo justo. Y como un animal llevado por el instinto, voló la "Paloma" con una precisión sorprendente a través de todos los peligros hasta el momento en que el cielo volvió a mostrar el azul brillante sobre su cabeza y la tierra le sonrió con sus verdes praderas. Esto lo pudo hacer aquel aparato con una carga pequeña en las alas ya en aquel tiempo . . . y lo hacen ahora con muchísima mayor precisión.

Lo que Igo Etrich, el genial constructor de la "Paloma", y lo que tantos otros constructores antes y durante la Guerra Mundial logran alcanzar por instinto o por casualidad, es decir, construir aparatos que no precisaban la mano dirigente del hombre, es lo que precisamente se está buscando en nuestros días de manera consciente y sirviéndose para ello de todo el arsenal de fórmulas y experiencias que ha podido recoger la técnica moderna del vuelo.

Y en pocos años después de los primeros tanteos ha quedado demostrado con qué facilidad se puede volar hoy. Se han construído aviones, de dos plazas, de acero y lienzo o de madera especial que no sólo vuelan casi por sí solos, sino que incluso corrigen ellos mismos los movimientos torpes e incluso falsos del timon de dirección. Estos aparatos no tienen una hélice reglable, ni tampoco trampillas. Su motor tiene una potencia de unos 50, a lo sumo 100 HP. En algunos casos se llegó incluso a copiar el sistema de conducción de acuerdo con las palancas y mandos de un automóvil. Estos son aquellos aparatos con una pequeña carga sobre las alas, que puede conducir una muchacha, aquellos aparatos que incluso los más ignorantes no serían capaces de lanzar a tierra. Sin embargo, estos deseos y objetivos deben postergarse cuando se trata de ascender, como una flecha, hacia el firmamento o cuando el aparato tiene que penetrar verticalmente a través de las montañas más altas de nubes. Desde luego, el constructor puede y debe conseguir, de acuerdo con las instrucciones de construcción, que su avión de máximo rendimiento pueda seguir volando durante largo tiempo en la dirección de vuelo establecida sin hacer uso de las manos. Sin embargo, el ojo atento y la mano tranquila del piloto no deben descuidarse jamás por completo a no ser que, el instrumento de dirección automática, el piloto artificial, se haya hecho cargo de la dirección. Y también este "sustituto del hombre", genialmente construído debe ser eliminado cuando se trata del despegue o del aterrizaje. Sólo el hombre con sus aviados sentidos es capaz de dirigir con seguridad el pájaro gigante de metal, de tanta sensibilidad y de organismo tan delicado. El vuelo en avión es, en efecto, un arte que exige la intervención del hombre con todas sus capacidades. Y sin embargo, puede facilitarse tanto que casi se puede decir que es un juego de niños; sobre todo en el caso de aquellos aviones ligeros con reducido peso sobre las alas. También la creación de estos seres técnicos, obedientes a la voluntad del hombre, de los aviones grandes y pesados constituye uno de los muchos problemas que deben ser resueltos actualmente por el constructor de aviones.

COMO OBTUVIERON LA CRUZ DE CABALLERO

ALLI DONDE SE TRATA DE CONQUISTAR LO MAS GRANDE ES RAZONABLE QUE SE CARGUE CON LO MAS PESADO

ERNST JUNGER



Capitán SCHUMANN



General de División REIMANN



Comandante EWALD



Capitán STOLLE



Capitán WAGENFELD

El General de División Reimann, comandante de una división de la DCA, ha conquistado especiales méritos como jefe de las tropas por su personal y valiente actuación en las violentas luchas ofensivas y defensivas en el frente del Este. — El comandante Ewald, jefe de grupo en una escuadra de caza, ha abatido en numerosos encuentros aéreos 80 aviones enemigos. — El capitán Stolle, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, ha conseguido su victoria aérea número 29 en los duros encuentros aéreos sostenidos sobre la costa del Canal También en la lucha contra los cazas submarinos ingleses el citado capitán dió muestras de su elevado temple en la lucha. — El capitán Schumann, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, lleva abatidos en la lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética 18 aparatos enemigos. En ataques en vuelo rasante infringió a los soviets considerables daños, incluso en las tropas terrestres enemigos. — El capitán Wagenfeld, jefe de escuadrilla en una formación de aviones de reconocimiento a larga distancia, se ha acreditado como brillante jefe de formación y reconocimiento en más de 230 actuaciones contra el enemigo. Los datos obtenidos por él y su escuadrilla sobre las poderosas fuerzas enemigas de tierra y de aire, proporcionaron al mando un cuadro claro y completo de la situación de las fuerzas terrestres del enemigo. — El teniente Stumpe, piloto en una escuadrilla de aviones de reconocimiento a larga distancia, ha llevado a cabo en los distintos teatros de la guerra actuaciones brillantísimas. En una de estas intervenciones resultó herido. — El teniente Herling, jefe de escuadrilla en una escuadra de aviones de combate de vuelo en picado, destruyó en el Este 10 asentamientos de la DCA y 21 de artillería, 26 tanques, 6 trenes de mercancías y 2 trenes blindados etc. — El teniente Stamp, piloto en una escuadrilla de aviones de combate, ha hundido en luchas contra objetivos marítimos 35.000 BRT de buques mercantes enemigos y un destructor, además averió entre otros 3 cruceros de los cuales dos pueden considerarse como perdidos. — El teniente Rudat, capitán de escuadrilla en una escuadra de aviones de combate, se ha destacado brillantemente en el abastecimiento de nuestras tropas en Stalingrado, realizando el mayor número de vuelos de aprovisionamiento que contribuyeron a mantener el espíritu de lucha de los defensores cercados. — El alférez Brönle, piloto en una escuadra de aviones de caza, ha abatido en encuentros aéreos más de 80 aparatos enemigos. — El sargento Schöfbeck, piloto en un grupo de aviones de combate, intervino en aquellos puntos más peligrosos del frente del Este. Sobre todo realizó numerosos vuelos de aprovisionamiento a las tropas cercadas en la fortaleza de Demjansk y en Stalingrado, vuelos que fueron realizados después de vencer la intensa defensa enemiga. — El sargento Brandt, piloto en una escuadra de aviones de caza logró abatir 37 aparatos enemigos, entre los cuales se contaban 18 británicos. A mediados de enero de 1943 fué herido gravemente. — El sargento Jeckstat, jefe en una escuadra de aviones de combate, alcanzó grandes éxitos en la lucha contra objetivos ferroviarios en instalaciones industriales en el frente del Este, así como en los numerosos y audaces vuelos de aprovisionamiento para abastecer a los defensores de la fortaleza de Stalingrado

Fotos PK: Corresponsales de guerra Brändlein, Brütting (Sch 2), Scherl-OKW (4), Weltbild (3), Privataufn. (2)



Teniente STUMPE



Teniente HERLING



Teniente STAMP



Teniente RUDAT



Alférez BRÖNNLE



Sargento SCHÖFBECK



Sargento BRANDT



Sargento JECKSTAT

En un extenso bosque se ha declarado un incendio que amenaza tomar peligrosas proporciones. Un Fieseler Storch es destacado para determinar la proporción del fuego y la direcció nen que se extiende

El bosque arde

Fotos PK corresponsal gráfico Slickers (Wb)



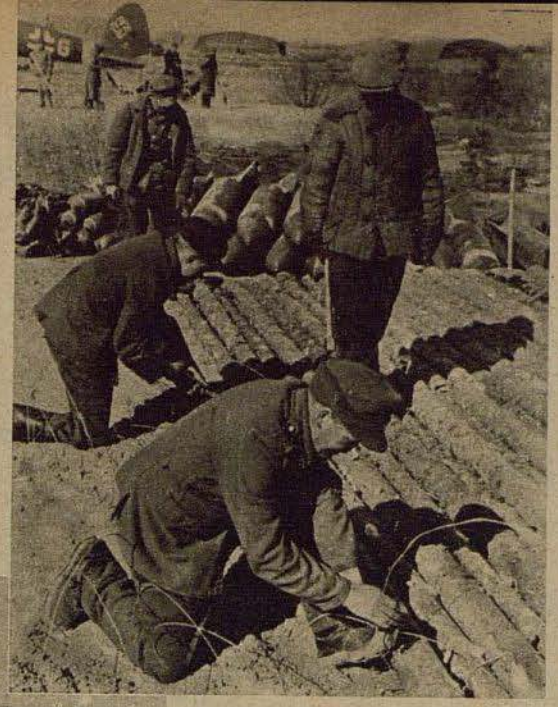
Como los brazos de la población civil no son suficientes para sofocarlo se llevan formaciones del Ejército que le combaten con sus mangas



A la derecha: Pequeños focos producidos por las chispas se apagan golpeándolos. Pronto el fuego está extinguido y el peligro conjurado

Los bombarderos de la escuadrilla

En el blando suelo del aeródromo corren peligro de estancarse los camiones cargados de pesadas bombas y para evitarlo la Organización Todt levanta terraplenes de rollizos con ayuda de obreros del país



Abajo: La bomba llevada por el personal de tierra en el trineo entre fango y cenagales se transporta al camión que la lleva al aeroplano



Una vez enganchada la bomba se sujetan los llamados "armones" para que no pueda balancear la bomba durante el vuelo

Fotos PK
Müller-Pöchl (Sch 3),
Mayer (Wb 1)

Para colgar las pesadas bombas se emplea un dispositivo que actúa como un juego de poleas





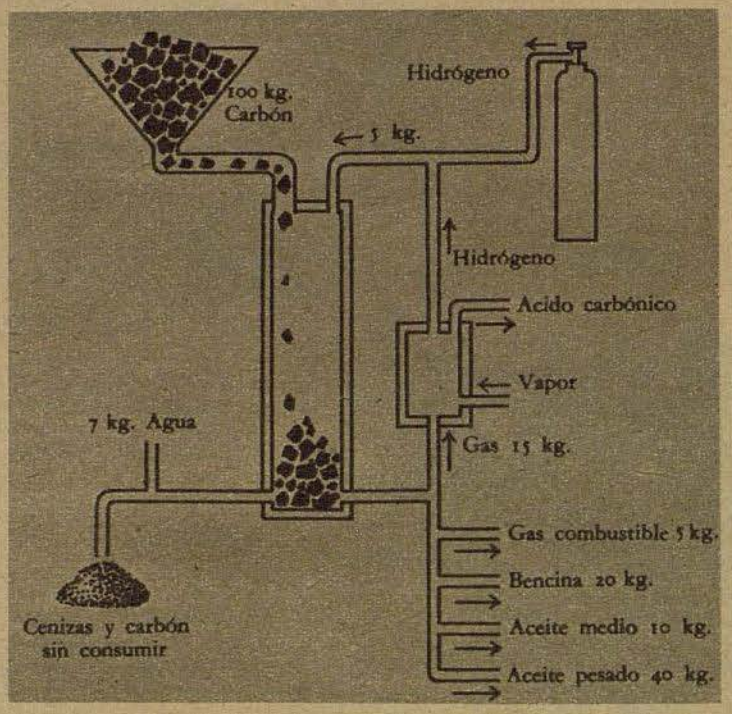
Petróleo del

La obra del profesor Bergius

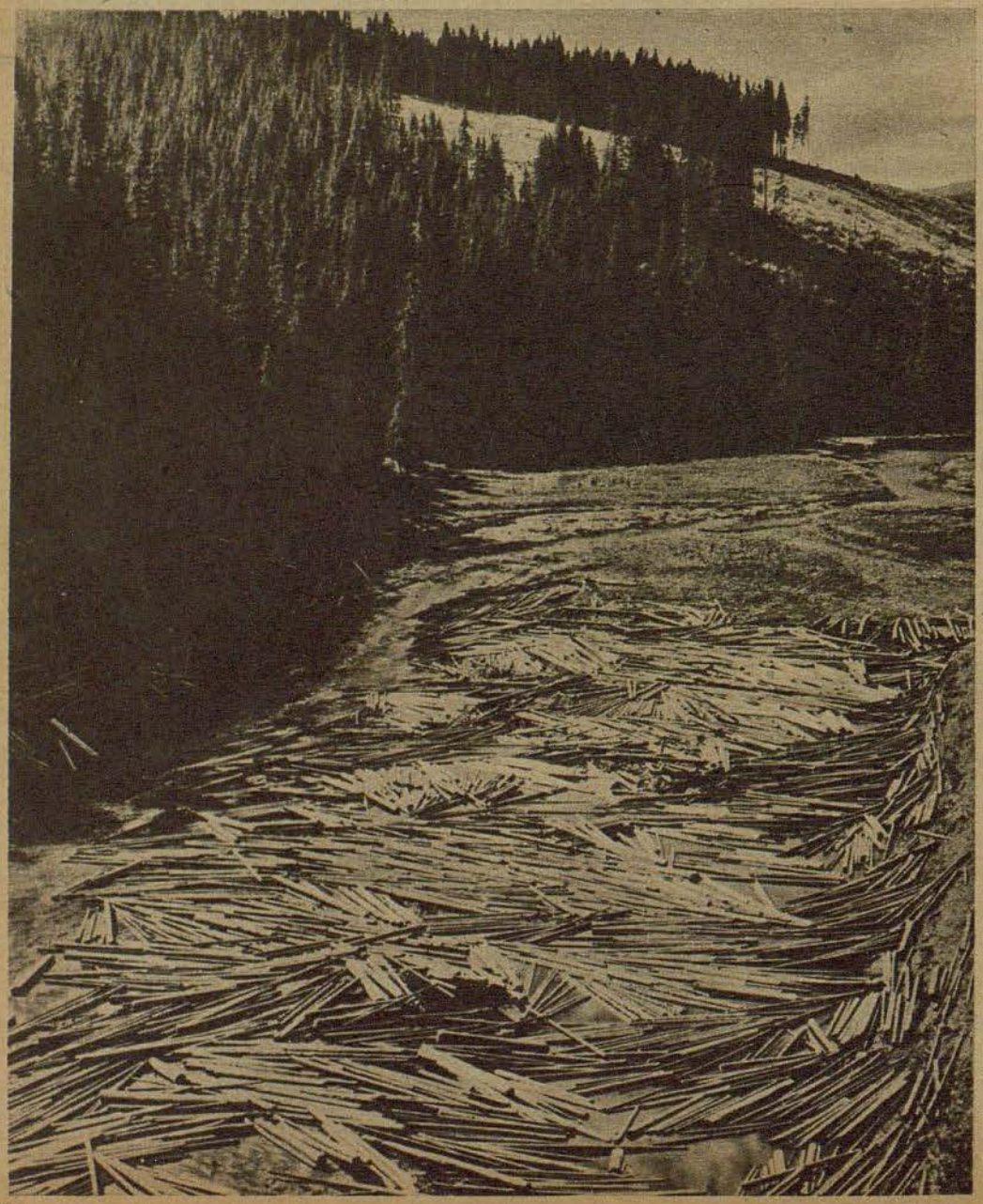


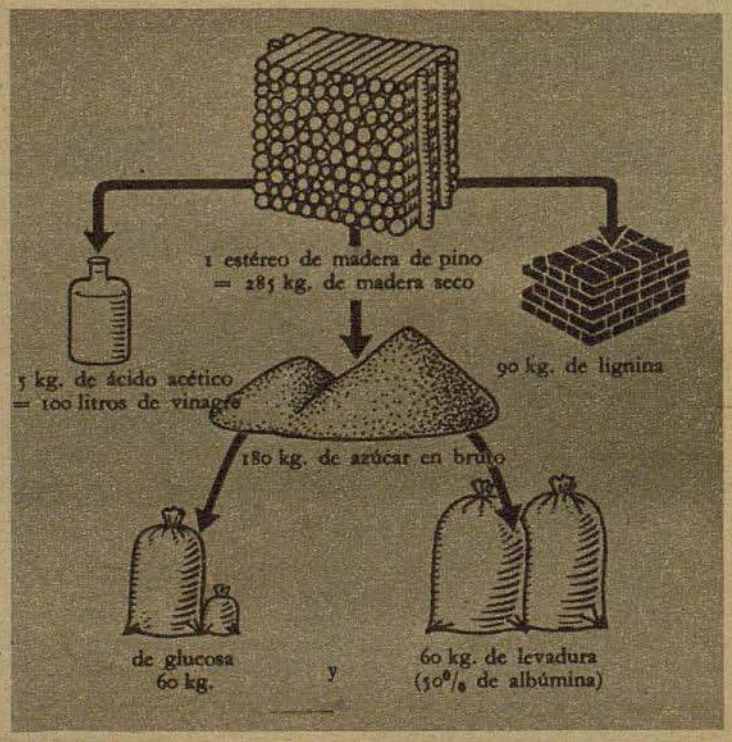
Mineros trabajando. Con gran esfuerzo logran los trabajadores arrancar del interior de la tierra el carbón, una de las materias primas más importantes para la economía Fotos: Scherl (2), Transocean (2) Dibujos: Trester

PETROLEO DEL CARBÓN. Los yacimientos de carbón no son inagotables y la necesidad imperativa de economizar este valiosísimo producto ha sido reconocida hace tiempo. Una solución de trascendental importancia para aumentar el grado de utilización económica del carbón lo constituye el procedimiento de hidrogenación del carbón, patentado hace aproximadamente tres decenios por el Dr. Friedrich Bergius, con el cual se ha logrado, por el sistema de la hidratación, incorporar, bajo presión y con la ayuda de sustancias aglutinantes, el hidrógeno al carburo, creando así un producto parecido en la práctica a la bencina. Según el procedimiento de la bencina, se pueden sacar del carbón de piedra aproximadamente 60% de petróleo y del lignito 70% de otras sustancias semejantes. Desde que el procedimiento de la bencina se ha venido empleando a partir del año 1930 en la gran industria, Alemania se ha independizado considerablemente de las importaciones de combustibles ligeros lo cual aumenta considerablemente su potencial de guerra



Representación esquemática del proceso de hidrogenación del carbón según el procedimiento del profesor Dr. Bergius





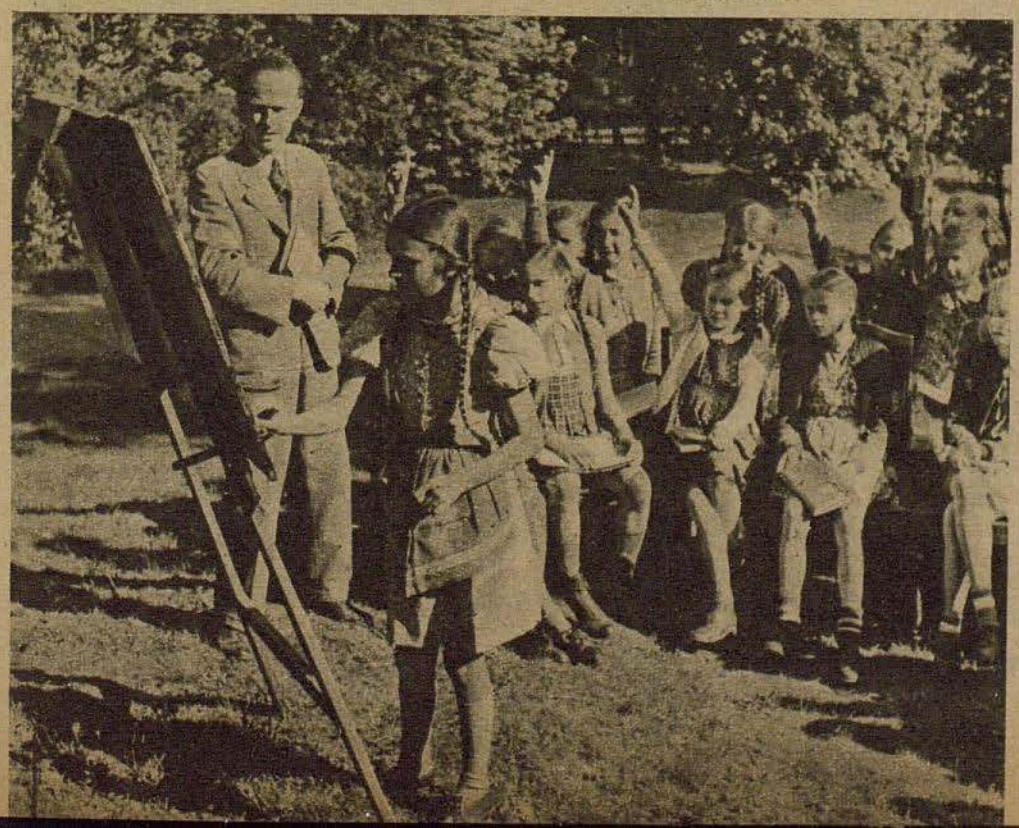
Representación esquemática del proceso de conversión de la madera en azúcar por el procedimiento del profesor Dr. Bergius

A la izquierda: Todos los años se transportan a los lugares de concentración las enormes cantidades de madera talada en todos las regiones del mundo ricas en madera

AZÚCAR DE LA MADERA. No sólo los valiosos troncos qué se prestan admirablemente como madera de construcción, sino también los desechos que se producen durante su elaboración y la hojarrasca que sólo sirve para ser quemada, son la base del procedimiento de conversión de la madera en azúcar del Dr. Friedrich Bergius, con lo cual reciben una explotación más racional. Dicho de otro modo, se trata aquí de la transformación de lignocelulosa de difícil digestión en hidrocarbonatos. Por medio de este procedimiento, que se ha realizado ya técnicamente en grandes proporciones, se transforman aproximadamente $^2/_3$ del peso de la madera en azúcar. El resto se compone de ácido acético y de la llamada lignina, que se utiliza en forma de briquetas comprimidas como material combustible y para los generadores. El azúcar obtenido de esta forma constituye en muchos casos el primer producto básico de otros productos. Por tanto, la hidrolisis de la celulosa es un paso importantísimo en el camino de la libertad en el sector alimenticio del pueblo alemán

Fotos: Soltmann (Wittleben & Peters)

"Allá arriba en la montaña . . ." El coro de la casa entona esta canción y pone al día una nota final alegre con sus melodías. — Abajo: Aquí la clase es un placer, porque en el soleado jardín las ideas parece que vienen solas





Y ahora "buenas noches". La jefe del campamento tiene que acercarse a todas las camas porque si no parece que no pueden dormir las pequeñas

RENZ



Harms, Bettina y Renz, tres posesos por su labor en el circo, estrechamente unidos hasta que el amor a Bettina separa a los dos hombres (Paul Klinger, Angelika Hauff, René Deltgen)

Si en los años de 1880 a 1890 se preguntaba a un artista de circo o de varieté cuál era su mayor deseo, inevitablemente contestaba: Trabajar con Renz. Ernst Renz era un nombre que hacía latir tanto los corazones de la gente del oficio como los de la población berlinesa. Se le llamaba el triunfador, el rey del circo y muchas cosas más. No sólo porque en el transcurso de su vida llegase a tener cinco circos propios y un capital de muchos millones, sino porque fué el creador del arte circense verdaderamente grande. Su mérito fué el haber quitado al circo el dejo de la barraca. La ascensión de Renz fué fantástica. Pero lo que parecía fantasía era la cantidad de incensante trabajo, de iniciativa creadora y de tenacidad que no se dejaba arredrar por ningún revés. Con su férrea energía logró hacer progresar su pequeña empresa de forma que en 1846 entró con 20 caballos en Berlín, la ciudad de sus ansias. Grande era la competencia. Ante todo estaba el circo francés de Déjean que le dió mucho que hacer. Déjean tenía un circo capaz para 3000 personas que era un verdadero edificio, mientras que Renz tenía que contentarse con un circo primitivo abierto. Después de encontrar la verdadera y práctica tienda de campaña ascendió rápidamente. Su maravillosa doma de caballos y la alta escuela ecuestre conquistaron de golpe los corazones de los berlineses. Déjean decayó y Renz pudo entrar en el circo de Déjean después de una competencia encarnizada. A partir de aquí la curva del éxito sube vertiginosamente. El Berlín elegante asistía a su circo. El realizador Arthur Maria Rabenalt se ha asignado como misión el captar la atmósfera de la vida circense y la ascensión de Ernst Renz en el circo. El film de la Terra, "El Circo Renz" va hacer surgir otra vez ese mundo de esplendor y de duro trabajo

Así empezaron. En ferias y mercados presentaban su arte y los ingresos no llegaban muchas veces para tomar pan seco. (Angelika Hauff en una escena de baile.) — Abajo: Este fué el debut ante el público de Berlín. En medio de la función cayó una cálida lluvia de Mayo que ahuyentó a los espectadores. Pero sin embargo fué un éxito. Renz y sus magníficos números ecuestres empezaron a interesar



CONQUISTA BERLIN

Foto: Terra (W. Schultze)

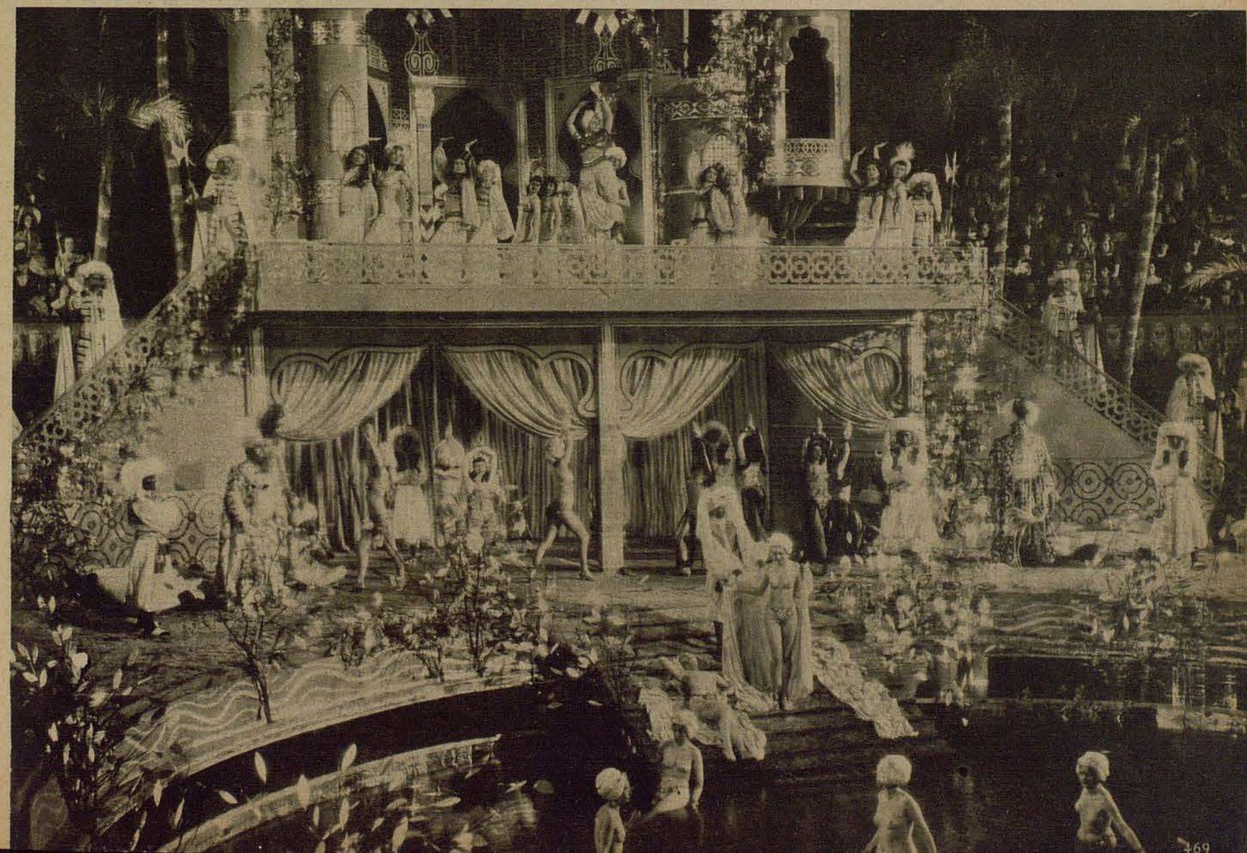
Renz a un lado, Déjean a otro . . . Las opiniones sobre las dos empresas competidoras chocan en todas partes (Escenas ante el café Kranzler el año 1848, hechas según grabado de la época)





Entretanto Renz trabaja incansablemente por perfeccionar la empresa. Con su invención del circo cerrado dió un paso más, aunque la lona fué destrozada la primera vez por una tempestad (Renz, René Deltgen, procura dominar con sus fuerzas los estragos de la tempestad)

En el cénit de su gloria. Renz, trasladado al circo Déjean, escenifica para final de su programa como atrevida novedad, magníficas pantomimas acuáticas acogidas con entusiasmo por los espectadores



CORRESPONSAL DE GUERRA JOCHEN SCHEURMANN

Caza de bandas entre pantanos y bosques

Seis días de persecución / Penosas marchas a través del infierno verde

PK Aumentaban los indicios de que cerca de nuestra base una banda bolchevique estaba haciendo de las suyas. Una vez en un sitio y otra vez en otro asaltaban los bandidos los pueblos donde sabían que no había soldados alemanes. Desde el primer parte de la aparición de las bandas se pusieron en camino los destacamentos para encontrar esas bandas y aniquilarlas. Pero como las alimañas se escondían los bolcheviques después de cada asalto días enteros, en sus escondrijos hasta que de pronto aparecían en otro sitio. Pero el grueso de la banda seguía sin encontrarse.

Para los soldados de una unidad de aviación destacados para la busca de las bandas fueron días duros y llenos de privaciones. Desde la mañana hasta la noche anduvieron buscando entre bosques y pantanos. A veces dudaban ya en un éxito cuando habían recorrido en vano los interminables pantanos luchando febrilmente con las repugnantes nubes de mosquitos y por último tenían que pernoctar sin haber logrado nada en una isba llena de chinches.

Otras veces se hacía un claro en el bosque y dejaba ver siete u ocho chozas derruídas al sol poniente, muertas y vacías. Para no ser víctimas de una sorpresa, el teniente que mandaba el destacamento de pesquisas había dispuesto que se registrase cada casa una por una primero minuciosamente lo cual se hizo con la acostumbrada cautela. Pero al llegar a la casa más grande encontraron los soldados cerrada la pesada puerta. Llaman. Nada se mueve. Vuelven a llamar y de pronto oyen que alguien se acerca. Una vieja abre la puerta. En ese momento se oye detrás de la casa un violento tiroteo. Cuatro bolcheviques disparan sus pistolas ametralladoras. Aunque los nuestros se lanzan inmediatamente en persecución de los cuatro bandidos, estos logran escapar en el bosque inmediato. Sólo pudo detenerse a la vieja.

Repartidos en tres grupos, se sigue adelante, para no cejar en la persecución. En largas filas, marchando muy juntos, sin distinguirse apenas de los árboles con sus chaquetas de "camouflage" verduzcas, siguen penosamente horas y horas por los lodazales. Las caras están llenas de innumerables picaduras y de ronchas dolorosas. El aire sofocante y mefítico sin una ráfaga de aire que le anime, le saca a uno el sudor verdaderamente a chorros de los poros. La respiración se hace cada vez más angustiosa y los pulmones jadean. ¡Y no se veía fin a la persecución!



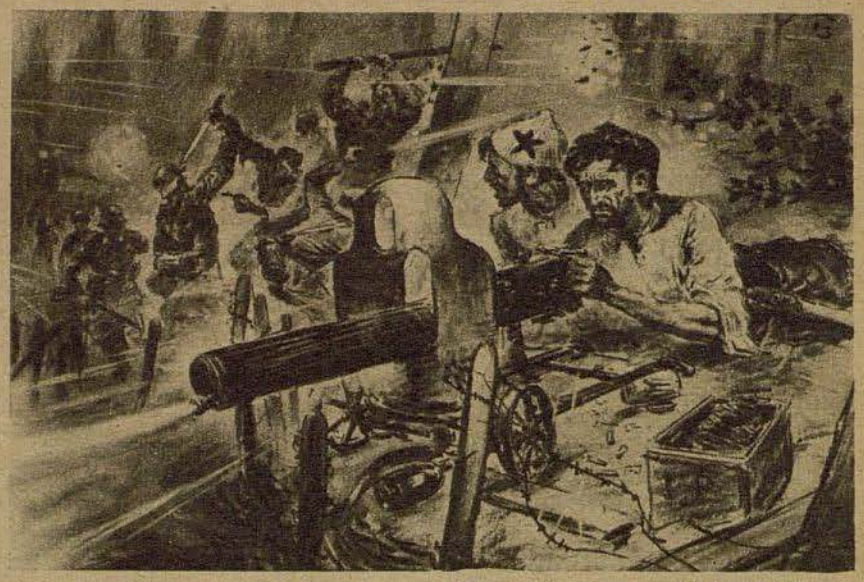
Lo peor era la noche. Extenuados de fatiga y atormentados por la sed, los soldados se tendían en la tierra húmeda. Pero el sueño no era reparador para ellos. El aplastante calor y las miriadas de voraces insectos no les dejaban descansar. Y así, a la mañana siguiente volvían a ponerse en camino deshechos y somnolentos. Al esfuerzo casi sobrehumano de esas marchas por el infierno verde del bosque pantanoso se unía además el peligro constante de verse asaltados por el enemigo. Prontas para disparar iban las pistolas automáticas y las carabinas en los puños sudorosos; las granadas de mano en el cinturón o en la caña de las botas, o granadas más pequeñas en los bolsillos del pantalón. Pero nada se movía en derredor. El único ruido que rompía la monotonía del bosque era el de sus pasos en la tierra húmeda. Si se hubiesen presentado ahora los bandidos saliendo de una espesura de abedules, los soldados lo habrían considerado como una redención. Porque no temían la lucha, no . . . lo que querían era terminar con aquella persecución que parecía interminable por el laberinto inextricable de abedules, arces y álamos.

El tercer día encontraron un sitio de descanso de los bolcheviques el /cual acababan de dejar. No había minuto que perder. Había que seguir la marcha inmediatamente, en esta ocasión con suma cautela pues a cada momento podían darse de manos a boca con los bandidos. La muerte podía acechar detrás de cada tronco, en cada maleza, y en todas partes tenían que contar con una emboscada pues era más que improbable que los bolcheviques presentasen lucha abierta. La emboscada, el ardid, la traición y la brutalidad son las armas más poderosas de las bandas bolcheviques que intentan sembrar al desasosiego y la inseguridad detrás del frente alemán. Fué el ponerse el sol cuando al pasar un pequeño claro reci bieron mortífero fuego de ametralladora.

Quizá se sentían los bandidos tan fuertes por la conciencia de su superioridad numérica que quisieron que se llegase al combate o quizás — y esta era la explicación más verosímil — extenuados y faltos de alimento no sabían ya qué partido tomar. Con furiosa y salvaje ferocidad luchaban por su vida. Todo medio de defensa les parecía lícito. Lo mismo luchaban con largos y afilados cuchillos y barras de hierro que con pistolas y granadas de mano. Los soldados de la aviación no notaron que los bandidos disparaban con munición explosiva que causaba heridas terribles hasta que, más tarde, vendaron a sus heridos.

Por fin se rodeó y se fué estrechando el cerco de los bandidos. Ninguno pudo escapar de él. En luchas aisladas y duras de horas enteras fué aniquilada toda la banda.

Cuando los soldados regresaban a la hora del crepúsculo llevaban con ellos en una camilla improvisada con ramas de abedul ocho heridos. Eran las víctimas de aquella lucha que quitaba a un extenso te ritorio la preocupación de la eterna amenaza y de la inseguridad.



Dibujos PK: corresponsal de guerra Ellgaard

¡Esos aviadores.....!

El suspiro de un soldado de infantería interpretado exactamente por el corresponsal de guerra JURGEN CLAUSEN

PK "¡Esos aviadores . . . !" En la prolongada exclamación había un tono imperceptible de admiración y de envidia. Y aquel soldado que en su dialecto hamburgués nos hablaba del abnegado servicio de los sirvientes de una base enclavada en un rincón olvidado de la costa del Canal, quería expresar discretamente con sus últimas palabras cuál otra y cuál agradable era la vida de los aviadores. Por consiguiente, vamos ahora a ocuparnos de lo que se oculta tras la aparición rutilante de nuestros pilotos de caza, vamos a observarlos con la máxima atención, no en los días de brillante victoria, sino en su monótona labor de todos los días, en la lucha contra el adversario. Nos encontramos frente a un aerodromo de aviones de caza. El día es hermoso.

Y, sin embargo, vemos como todos los pilotos llevan ropas casi de invierno y tienen puestos sus chalecos salvavidas. Muy raramente los vemos de otro modo equipados, ya que el piloto de caza debe estar desde la caída del sol hasta la llegada del alba lista para emprender el vuelo en todo momento. La diferencia de temperatura entre el suelo y las alturas en las cuales lucha o busca a su enemigo el piloto de caza, es a menudo de 60°. Y en escasos minutos su aparato indómito y potente lo lleva del calor tórrido del aeródromo al frío polar de las alturas entre 8000 y 12.000 metros.

Veámos ahora cómo trascurre un día normal de servicio: Primero, el piloto jamás debe separarse de su aparato tanto que no puede estar en el aire, por lo menos tres minutos después de dar la señal de despegue. Pero, qué significa "disposición para el vuelo"? Significa que el piloto debe estar listo para salir, sentado ya en la carlinga de su aparato, a fin de poder partir en cualquier momento (en lugar de tres minutos.) Dada la velocidad vertiginosa de los modernos aviones de caza, puede ser de trascendental importancia la partida 30 segundos más tarde o más temprano. Por eso, el piloto se sienta y espera. Estos momentos de espera sentado dentro de avión hacen vibrar los nervios casi con dolor ante la intuición enervante y el juego fascinante de la fantasía con la lucha esperada y hasta ansiada. Y si no llega luego la orden de partida y se dice, después de una espera más o menos prolongada, que "la disposición para el vuelo" se ha aplazado, entonces el piloto baja del aparato, no como un hombre tranquilo y descansado, sino con un organismo sobercargado física y psicológicamente, bien que durante este tiempo no haya ocurrido al parecer nada de importancia. De nuevo los vemos sentados en sus sillas de campaña, o comenzando comer apresuradamente, pues saben muy bien que de un momento a otro deben dejar la cuchara en el plato de sopa para saltar dentro de sus aparatos. Y mientras comen, oyen con atención los comunicados, que les llegan en pequeños intervalos a través del altavoz, desde el puesto de mando. Están esperando a que el enemigo se aproxime a su propio sector de lucha, si el vuelo del adversario no es mas que una escaramuza, si cambia de repente la dirección del vuelo o si sólo pretende atraerlos hacia arriba para que sus bombarderos pueden lanzarse al ataque en el momento en que los nuestros están abasteciéndose de combustible. Por eso esperan.

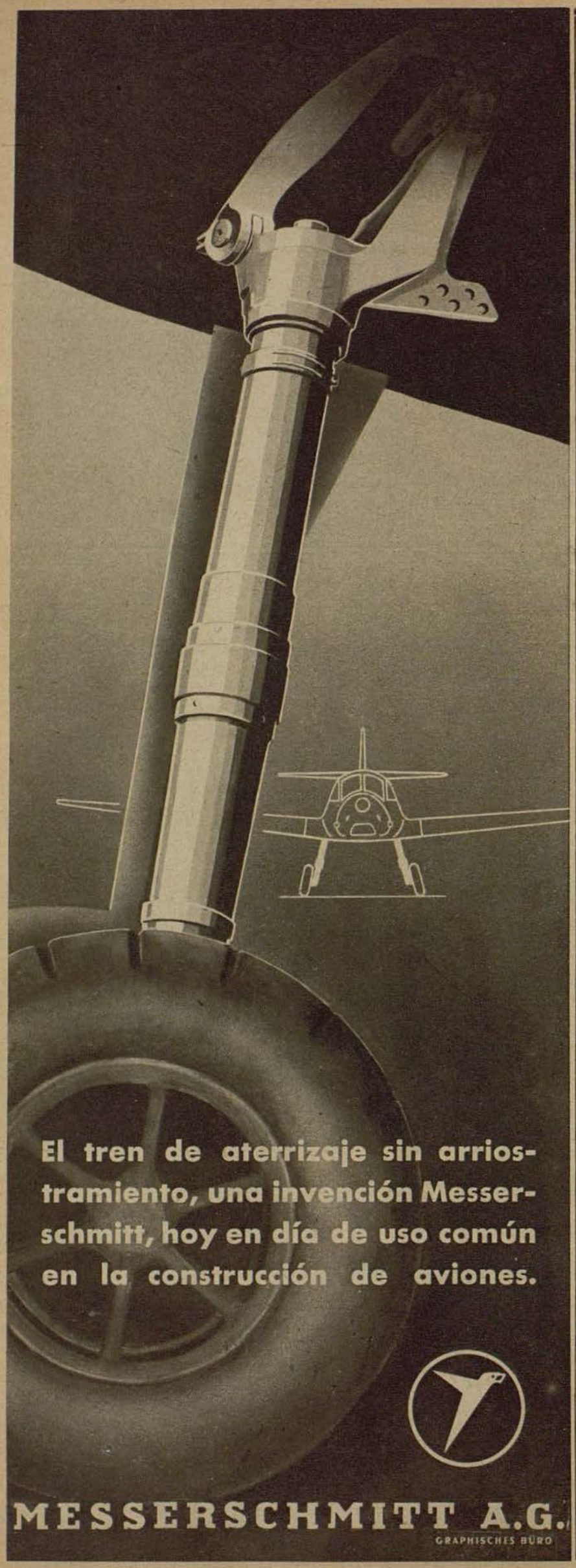
Pero de repente la máxima atención se refleja en sus rostros. De nuevo comienza el altavoz a dar sonidos incomprensibles como aquél que, carraspea fuertemente antes de comenzar el discurso esperado con la mayor atención. Unos momentos después se oye distintamente la palabra magnética "¡A los aparatos¡" Ya al saltar a éstos, el oído y la memoria recoge con la máxima concentración las órdenes e instrucciones que resuenan en el altavoz: posición, altura, dirección de vuelo y potencia del enemigo. Algunos minutos después, se colocan en orden, con un fragor horrísono, sobre el aeródromo y se lanzan al aire, parecidos a una flecha despedida contra el enemigo.

Ha llegado la hora de los cazas. El oído percibe todavía las órdenes y preguntas en el micrófono; la boca contesta en tanto que los ojos escrutan la inmensidad del cielo buscando al adversario detrás de una nube o en un punto oscuro del firmamento. ¡Un piloto de verdad debe tender su mirada lo mismo adelante que hacia atrás! ¡Por fin, llega el adversario! En este momento el piloto de caza se lanza con su raudo aparato en persecución del adversario, entablando con él un



ACREDITADOS
EN TODO EL MUNDO

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.



Viejos y nuevos aviadores en la región del Kuban

Del diario de un Stuka

Por el corresponsal de guerra Dr. Kurt Honolka

En el frente defensivo de la cabeza de puente del Kuban

PK Hace ya meses que vuelan por encima de la cabeza de puente del Kuban. El trocito de país entre el mar de Azov y el mar Negro se ha convertido en "su" frente. Conocen todos los rincones de este curioso terreno, tan rico en contrastes, que ahora es el escenario de su vida de aviadores: el solitario y pantanoso desierto de las lagunas en el norte; la delgada y culebreante cinta del río Kuban; el devastado paisaje lunar al sur de la corriente, donde parece haberse extinguido toda señal de vida entre las ruinas de miseros pueblos y las negras hileras de cráteres y embudos; los montes y cerros cubiertos de espeso bosque en los alrededores de Novorossijsk, cuya verdura y encanto trae a la imaginación los paisajes alemanes; el ancho espejo azul del mar Negro y el color de esmeralda del estrecho de Kertch. De una sola mirada pueden abarcar todo este frente desde la altura de su vuelo. Es una vista de fantástica belleza. Mas este frente es en un aspecto igual que los otros: en la dureza de la lucha. Objetivos erizados de piezas antiaéreas — la característica de los frentes de posiciones en que se lucha con tesón — y cazas enemigos. Este es el frente en que desde hace meses se escucha el fragor de una laboriosa lucha de defensa, de cuyo rescoldo salen siempre nuevas llamaradas, frente que ha absorbido a nuestro grupo de Stukas, fiel y poderoso colaborador de los granaderos que luchan allá abajo.

Lo característico del personal de los Stukas

Cada arma determina el carácter de los hombres que la sirven. El infante es en su espíritu muy diferente al aviador. Hasta los diferentes destacamentos del arma aérea se diferencian entre si en su modo de vivir. "Somos una especie de intermedio entre los aviadores de caza y los de bombardeo", dijo una vez el comandante hablando sobre este tema. Y asi es en efecto, aun cuando el seguro Ju 87 sea tan poco parecido al Messerschmitt de rapidez de saeta. Pero en muchos puntos se observa el parentesco: la flexibilidad, el movimiento fácil, lo "deportivo" del aparato. Todo es más ligero, más felino, menos ceremonioso — se podria decir — que lo que hacen los aviadores de bombardeo, en los que cada vuelo contra el enemigo es un asunto más largo, más continuado y más grave. En lo exterior, cuanto menos, el aviador del Stuka tiene algo de la ligereza que es propia del piloto de caza. Lo que les diferencia es que él del Stuka actúa siempre en destacamento, casi nunca es protagonista de una lucha individual. Los destacamentos de bombarderos y de Stukas son típicas comunidades, y ambos deben hacer gala de la tenaz valentía que es necesaria para superar la conciencia de su inferioridad frente a las piezas antiaéreas y los cazas del enemigo — la viril valentía del "no importa".

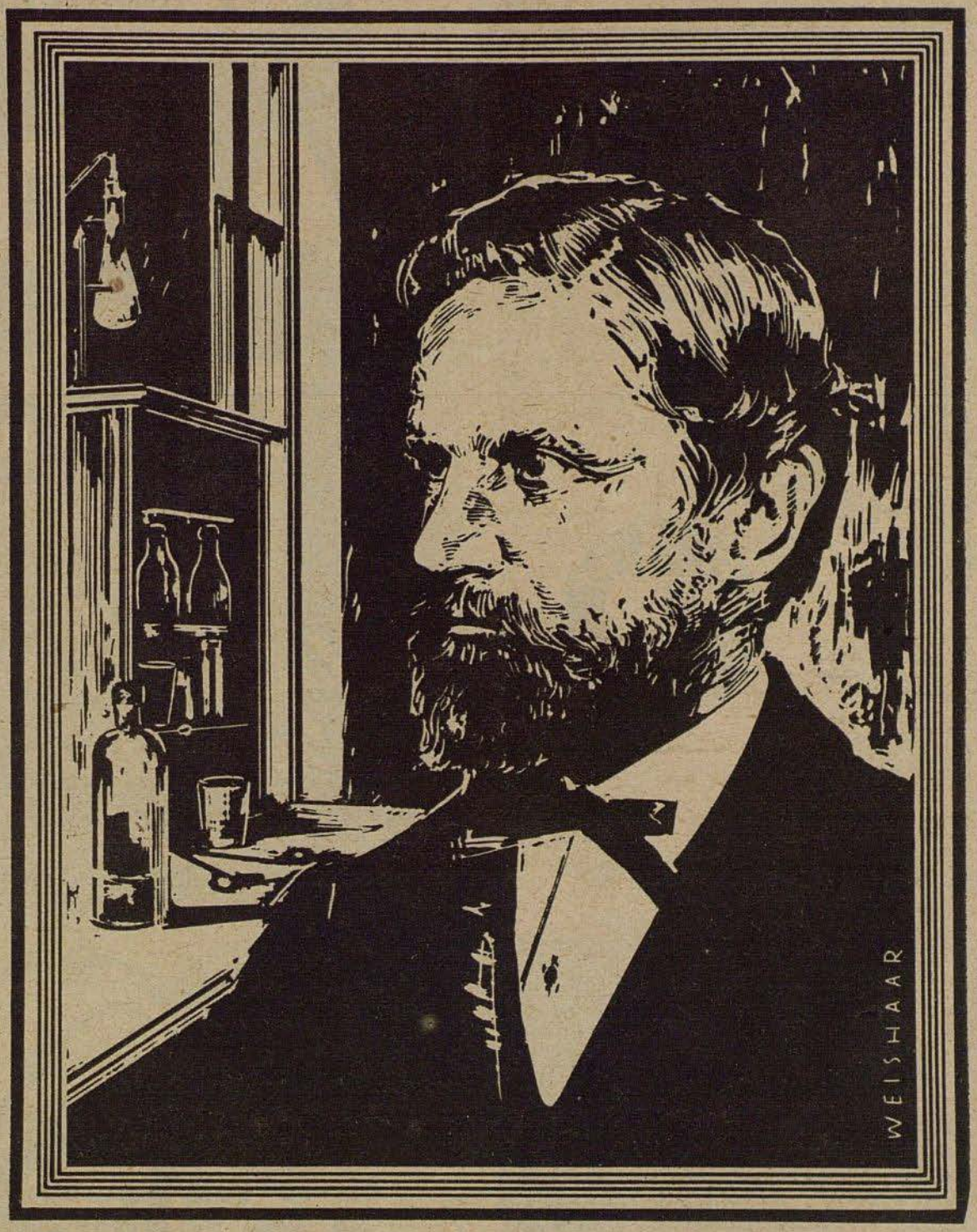
Cuando se escucha la palabra "Stuka" se ve en la imaginación el espectáculo del avión lanzándose en picado, símbolo de la osadía del hombre, reflejada en el breve y emocionante momento de una acción de guerra concentrada. Mas esto no es lo esencial. Lo verdaderamente admirable es lo que escapa generalmente al profano cuando contempla el brillante espectáculo del descenso en picado: la perseverancia tenaz, resistente, insensible a la fatiga física, inconmovible ante el espectáculo de compañeros que caen derribados, insensible a los muchos y conocidos peligros, con que el viejo piloto de Stuka se lanza por quingentesima vez contra su objetivo con la misma sangre fría con que se lanzó contra su quinto o su cincuenteno objetivo. Esta es la otra cara menos conocida de la vida diaria de la aviación de picado — el vuelo 487 o 488 — y tras esta cara se esconde el verdadero heroismo.

La vida del aviador

El tema del día no son los últimos combates sino las magnificas transformaciones operadas en nuestro hogar. Se encuentra en una casa de campo, que es notable por el hecho de poder abrir las ventanas y disponer, por tanto, de buena aireación. Ha llegado a ser hasta elegante. De sacos rotos y hechos jirones se hicieron cortinas, de tosca madera se construyeron candelabros, cuyas pantallas se hicieron con tro os de viejos mapas, y ahora disponemos ya de una terraza delante de la casa en la que, entre vuelo y vuelo, se puede dormitar y dejar correr la vista sobre los árboles frutales, las blancas chozas y las áridas colinas, hasta la calmosa lejanía del mar. Tanto los oficiales como los soldados se han instalado cómodamente en los refugios. Los aposentos han sido limpiados y adornados con cuadros, las calles fueron reparadas en lo más indispensable, todo el pueblo ha mejorado desde que en él se instaló el grupo de Stukas. Nadie sabe cuanto tiempo permaneceremos aqui, posiblemente poco tiempo, tal vez sólo algunos días. Mas obedeciendo a este fanático amor por el orden que sienten los alemanes, el soldado se dedica a repararlo todo dondequiera que vaya, llevando consigo la limpieza y un poco de belleza. Algunas veces, cuando desde nuestros Stukas vemos a los infantes metidos en sus agujeros, entre ruinas y embudos de granadas, pensamos que nuestra vida es más agradable; cuando regresamos "a casa", nos espera una cama, una tienda o un aposento, en el que podemos instalarnos cómodamente y donde nadie nos estorba, a no ser los bombarderos que de vez en cuando se presentan por la noche. El paso sin transición de la intimidad del alojamiento al fragor de la lucha es una característica de la vida del aviador. Entre el pacífico momento en que tendido en una silla plegable se espera la orden de operar y el descenso vertiginoso hacia el infierno de los antiaéreos, que requiere la máxima concentración de los sentidos y de los nervios, suele mediar una media hora. Pero el aviador no acostumbra perder el tiempo reflexionando sobre el trastorno psíquico de este brusco cambio.

Contra objetivos marítimos

Reina calma momentanea en el frente, mas no para el Stuka. Se opera casi cada día: contra las posiciones de apresto ocupadas por tanques o tropas en algún bosque o pueblo, contra puentes o pasaderas. De las más de estas operaciones ni siquiera se habla; la operación de esta mañana, empero, será una de las pocas que quedarán como recuerdo. Con dieciseis aparatos volamos hacia fuera



Georg Franz Merck

Discípulo de Liebig e hijo del fundador de la Fábrica de productos químicos E. Merck, Darmstadt, descubre en 1848 el alcaloide papaverina en los residuos de la fabricación de morfina. Esta sustancia ha llegado a ser, después de la morfina y de la codeína, uno de los alcaloides más importantes empleados en medicina.

FÁBRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS

E. MERCK

D A R M S T A D T

SCHLENZIG

Motores de aviación
Automóviles
Motocicletas

BMW

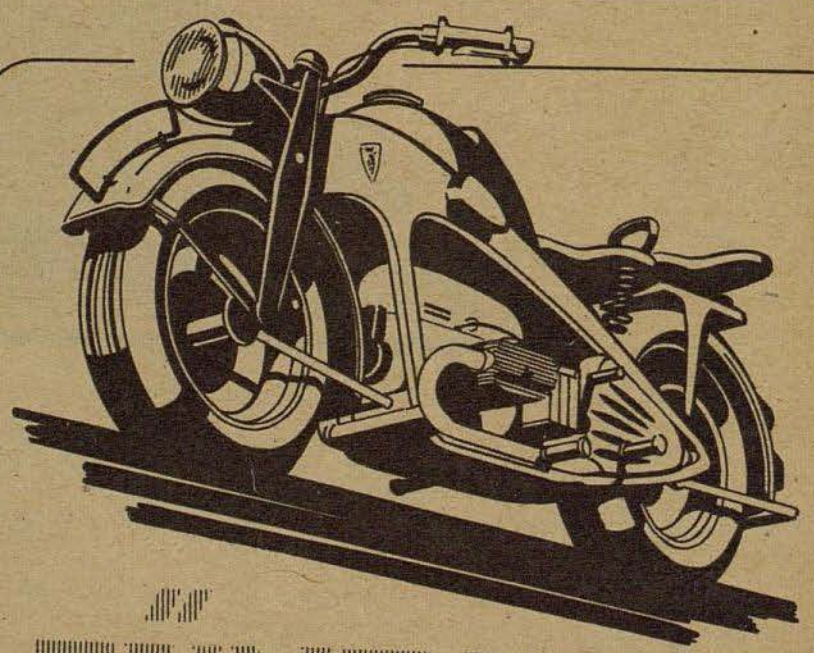
Dr. Schleußner

ADOX
FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo



OBERMEYER & CO., HANAU AM MAIN



ZÜNDAPP
de absoluta seguridad

ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG

sobre la brillante y azul superficie del mar. Llevamos fijados los chalecos salvavidas y los botes neumáticos. Debajo contemplamos el mapa plástico con las verdes vertientes del Cáucaso, Novorossijsk en su estrecha bahía; detrás del frente, entre Gelendshik y Tuapse avistamos el convoy cuya presencia anunció un avión de reconocimiento, convoy que se denunció a si mismo con sus blancas líneas en fila: cuatro cargos y dos barcos de guerra de escolta. Desde nuestra altura los barcos aparecen diminutos, más pequeños que cepillitos de madera en una bañera. ¿Es posible alcanzar con bombas a estas delgadas rayas? Siguen los emocionantes segundos en que el comandante se lanza al vacío, y los aparatos le siguen uno tras otro. Estos segundos son como un sueño, en que no obstante están despiertos todos los sentidos. Durante el descenso tiroteo con cazas soviéticos que han trabado combate con nuestra escolta, series de explosiones luminosas de los antiaéreos ligeros que revolotean alrededor de los motores y las alas, espesas a negras manchas de las piezas pesadas. A renglón seguido, los fantásticos surtidores del agua al levantarse, impresionantes columnas de humo que ascienden hacia el cielo de los barcos alcanzados, la popa de un barco que se hunde entre remolinos. Durante el vuelo de regreso nuevos combates aéreos con los cazas perseguidores, y la sensación de haber conseguido un gran éxito: de los seis barcos, dos hundidos y dos averiados, y todos los aparatos aterrizando sin novedad, a pesar de algunos blancos. Con satisfacción se escucha al día siguiente en la radio que el parte de guerra cita nuestra actuación.

Los viejos y los jóvenes

La personalidad del comandante decide el estilo y el rendimiento de la comunidad. Tal como él vuele a la cabeza del grupo, encuentre el objetico e inicie el ataque, tal como se enfrente con los mil detalles que mueven al aviador, así será el espíritu de su tropa. Es uno de los pocos "viejos" del grupo, de que él es el alma. ¿Dónde quedaron los que volaron con el grupo en Francia, Grecia, Creta y Africa? . . . Muertos, desaparecidos, trasladados. De los más viejos del grupo, queda sólo uno: Juanito, o sea el teniente von Bergen, condecorado con la cruz de los caballeros, aviador que ya participó en la campaña de Polonia, una torre inconmovible durante la batalla. Es un ejemplo para la juventud con su camaradería tranquila y la maestría adquirida en cuatrocientos vuelos contra el enemigo. Al puñado de viejos que todavía vuelan en el frente del Kuban, los conoció él, no hace mucho tiempo, cuando todavía era el joven Juanito. Ahí está Beppo, "el pequeño", con su morena cara de muchacho y la alegre amabilidad del austríaco; Hannes, que desempeña su reciente cargo de capitán de escuadrilla con la grave conciencia de su deber propia del alemán del norte, como si de su cargo dependiera el resultado de la guerra toda; ahí el cabo Kr. y el sargento Fl. los dos viejos guerreros. Los demás son los jóvenes, que pasaron en el este su bautismo de fuego. Cuantas veces ha visto Juanito este llegar, crecer y desaparecer; como los tenientes y suboficiales de veinte años participaban por primera vez en un vuelo contra el enemigo, hojas en blanco que resistieron la severa crítica y debieron encajar más de una advertencia, hasta que poco a poco, insensiblemente, se convirtieron en un eslabón de la gran cadena, llegando a ser perfectos aviadores y soldados dentro de la comunidad de los Stukas. Continuamente se repite este proceso de rejuvenecimiento, nunca se calma la corriente de juvenil entusiasmo que rellena las filas.

Días de gran batalla

Han vuelto los grandes días en que los aparatos se aprestan al despegue en tres o cuatro largas oleadas, los días en que los remolinos de polvo cubren la pista del campo a espacios de tiempo regulares que se suceden rítmicamente, las jornadas en que ciento y más Stukas revolotean simultaneamente, cual enjambre de malignos avispones, sobre el objetivo — el impresionante y excitante espectáculo de la acción en masa de los Stukas. Desde hace tres días el diablo anda de nuevo suelto por los pocos kilómetros cuadrados de la región al oeste de Krimskaja, con sus colinas devastadas, horadadas por miles de granadas y bombas. Los bolcheviques penetraron con 120 tanques, fueron rechazados, y desde entonces oscila diariamente como una curva de fiebre que no acaba de decidirse la línea azul que en nuestros mapas representa el frente. Con todos sus tanques y divisiones el enemigo se empeña en apoderarse de las míseras ruinas de un pueblo o de una altura, mas lucha con tal encarnizamiento que se podría suponer que espera poder decidir toda la guerra en la delgada franja de tierra muerta. Posiciones de apresto, tanques, concentraciones de tropas, un pueblo destruído que está repleto de bolcheviques, un estrecho barranco en que se hallan enmascarados y preparados para el ataque los tanques enemigos — tales son los objetivos, cuya importancia es ya pregonada por el rápido y violento fuego de las baterías antiaéreas y las masas de cazas enemigos que nos están esperando casi en cada ataque. En ocasiones parece poco probable poder salir de un tal infierno, pero hasta ahora nos acompañó la suerte. El encuentro con la muerte agazapada se ha convertido en una profesión. Cuando estando jugando una interesante partida de naipes llega la orden de partir para una nueva operación ninguno se levanta ya de un salto, uno se limita a poner despacio los naipes sobre la mesa y a decir: "Despues continuaremos jugando." Y cuando quince o veinte cazas enemigos se habian colgado del destacamento, comentó con calma Juanito: "Hoy tuvimos potente escolta soviética." Por la noche se desploma uno en la cama, y desfilan por la cansada retina sombras grises con estrellas soviéticas y gigantescas nubes de polvo. ¡Mas nada significan el agotamiento y los esfuerzos en estos días de gran batalla, cuyo ritmo acrecienta las energías y los sentidos como una embriaguez.

Destino de aviadores

Acababan de atterrizar los aparatos y habían finalizado las obligadas y breves preguntas que se dirigen a las tripulaciones, cuando Hannes se precipitó al teléfono y con firme voz, en la que apenas vibraba la emoción de lo irreparable, dijo: "Juanito, agárrate: el comandante ha caído . . ." Mudos y ausentes los aviadores forman un grupo en la barraca. No acaban de creer lo que ellos mismos vieron con sus propios ojos. El que mejor pudo observarlo fué el teniente A. que volaba detrás del comandante. Durante el descenso salía del aparato del capitán un penacho blanco de substancia refrigerante que se vierte, de pronto se desprendió un paracaídas aterrizando desde mínima altura, y la llama que se levantó del Stuka al estallar contra el suelo puso punto final al breve drama, que se reproducia despiadado en la memoria de todos. Nadie podia saber si el que se desprendió en paracaídas fué el comandante o el tirador de a bordo; mas ninguno iba a regresar, puesto que el paracaídas aterrizó en campo enemigo.

Dos buenos camaradas acababan de desaparecer de repente. El comandante, la



personificación de la energía vital, el alma de nuestra comunidad de Stukas no volaría más a la cabeza del destacamento. No se habló mucho de ello. No es entre aviadores costumbre expresar con palabras lo que cada cual piensa y siente en estos momentos, en los que pasa un frío estremecimiento hasta en pleno sol de Junio. Más tarde volábamos de nuevo sobre las ruinas de algún pueblo entre el fuego de los antiaéreos. Juanito mandaba el grupo. En el destacamento faltaba un aparato.

Nuevos camaradas

Han llegado cuatro tripulaciones nuevas. Son examinadas con espíritu de crítica por los superiores y los camaradas, pero nada puede reprocháreles en su aspecto. Todos, como demuestran sus papeles, han pasado por un intenso periodo de instrucción. Dos de ellos han participado hoy por primera vez en un vuelo. Una vez más ha servido el Kuban para que jóvenes aviadores pasaran su bautismo de fuego.

Fué día de mucha brega

Por el corresponsal de guerra Oskar Peter Brandt

PK Los pilotos se reúnen en torno de su comandante. Este está sentado a la cabeza de la mesa y seca con un pañuelo el sudor que corre por su frente. Poco a poco la tensión que se reflejaba en los rostros al entrar en la sala va cediendo. Los muchachos se estrechan las manos. "Otra vez has vuelto a abatir otro aparato, y tú también." "Ahí tienes a nuestro Benjamín que ha abatido a su primer adversario." El joven suboficial muestra en su faz todo el orgullo y la alegría que le causan el reconocimiento de sus camaradas. Las poderosas armas defensivas de los tetramotores americanos habían producido algunos impactos en su Fw 190. Pero no por ésto se dejó amedrentar, lanzando ataque tras ataque hasta que el enorme bombardero se precipitó al agua. Con la última gota de bencina en el depósito logró colocar su aparato sobre la pista de aterrizaje del aerodromo. Con esta acción ha dado una prueba convincente de contarse en las filas de sus camaradas.

El comandante hace constar que el número de aparatos abatidos con seguridad se eleva a 16, como lo confirman inequívocamente los testigos oculares. Una vez más la suerte ha sido propicia. Y más aún: La poderosa formación atacante de bombarderos tetramotores norteamericanos apenas tuvo tiempo de lanzar una sola bomba sobre el territorio. Ya más adentro fué alcanzada la formación, obligándola a aceptar la batalla, viéndose forzada a girar en torno y emprender el regreso a su base sin haber conseguido su propósito. Continuamente se levantaban chorros de agua sobre la superficie cuando caían las cargas de bombas o caían sobre las olas los aviones tetramotores completamente envueltos en llamas. Una hora después el aerodromo aparecía envuelto en la calma y en el silencio como si nada hubiese pasado. El personal de servicio tiene que dar cima todavía a un penoso trabajo. Los aparatos no han sido desde hace tiempo abastecidos de combustible ni de la munición para las armas de a bordo. Cerca de la mayoría de los aparatos vemos botes de pintura y "manos de artista" se ocupan en pintar en el timón de dirección nuevas rayas blancas que señalan el número de aparatos abatidos. Nuestro "Benjamín" ve con satisfacción cómo su aparato recibe también la primera raya blanca que adorna el timón de dirección. Con alegría reflejada en el rostro se encuentra al lado de su aparato y da al fotógrafo una oacsión propicia para captar en la placa este momento tan memorable para él. Por observación propia — ya que desde la playa pudimos observar con ayuda de los anteojos y en parte con los propios ojos un momento de esta furiosa batalla aérea — y por los comentarios y relatos de los pilotos de caza se construye un cuadro de esta jornada en el Atlántico que ha proporcionado una vez más a la caza alemana un brillante éxito.

El portador de las Hojas de Roble, Comandante Egon Mayer, jefe de grupo, obtuvo en esta dura lucha aérea sus victorias número 64 y 65. En vuelo rasante, el comandante atacó primero a dos aparatos "Boeing" que fueron abatidos por él. Luego se colocó detrás de otro aparato de una formación americana. El Fw se lanzó tras el bombardero tetramotor hasta llegar a una distancia prudencial. En este momento empezaron a hablar las armas. Tres tripulantes del bombardero enemigo se lanzaron al espacio y sus paracaídas se balanceaban bajo el cielo azul. Después de un nuevo ataque saltaron de sus carlingas otros miembros de la tripulación. La fortaleza comenzó entonces a girar velozmente procurando de este modo soslayar los nuevos ataques. Una postrera salva hizo el resto. Ladeando sobre su ala izquierda caía destruído por la explosión de sus motores.

Algunos minutos después la victoria número 65 del Comandante estaba lograda. Inmediatamente había vuelto a establecer contacto con la formación en pavorosa huída. En esta ocasión todos los ataques contra el "Boeing" fueron lanzados a corta distancia. A continuación del segundo vuelo volaban al aire grandes partes del fuselaje y partes del armazón. Apenas surgió el incendio en uno de los motores, 3 miembros de la tripulación prefirieron de nuevo abandonar el aparato por medio de los paracaídas. Sin embargo el enemigo continuaba defendiéndose con encarnizamiento y desesperación. Debido a las constantes curvas que describía el aparato, el bombardero norteamericano iba perdiendo de altitud. Otra vez se lanzan al aire cinco tripulantes. El enemigo se lanzó perpendicularmente hacía abajo y pronto se encontraba el "Boeing" en vuelo rasante sobre la costa. El Comandante dejó ahora de disparar, pero continuaba observando intensamente al enemigo. Su suposición de que el piloto estaba buscando un lugar a propósito para realizar un aterrizaje forzoso demostró ser exacta. El americano aterrizaba con su aparato en la playa. Con la ayuda de los coches nos llegamos hasta el punto donde debían tocar tierra los americanos que se balanceaban en los paracaídas. Cerca de un bosquecillo habíamos detenido ya a uno de ellos. "Ha sido una verdadera catástrofe", fué lo primero que oímos salir de su boca.

En el comunicado de las Fuerzas Armadas del día siguiente se daba cuenta de la destrucción de 57 bombarderos americanos e ingleses en el curso de un día y de una noche. Cifra esta que fué elevada a 63 por otras informaciones del próximo día.



PRODUCTOS FARMACÉUTICOS

BAYER

CON LA

Cruz Bayer

LA MARCA DE CONFIANZA

Perutz

Una antigua marca fotográfica
Un film moderno

La pasta dentífrica agradable y espumosa

QUEISSER & CO. K.-G.
HAMBURG 19





Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN

¡Es mejor fotografiar menos – sobre todo con una película tan buena como la Panatomic de la KODAK!

Kodak



Panatomic *film*

Pancromática

De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática

Citrovanille



Conocido desde hace decenios por su rápida y agradable eficacia contra

dolor de cabeza

dolores nerviosos

neuralgias

Venta en farmacias

Otto & Co., Frankfurt a. Main Süd

Productos farmacéuticos y dentales

KHASANA

PERI KHASANA

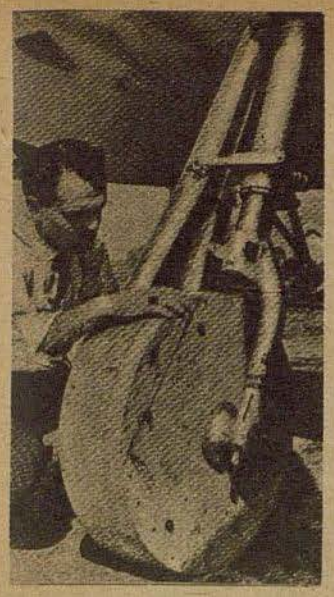
Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI

Pasatiempos



Sobre ruedas de madera

La escasez de goma obliga a los Estados Unidos a economías como la que revela la revista norteamericana "Aeroplane" del 19. 3. 43. que muestra los cazas Mustang "North American P-51" en sus pruebas en tierra provistos hasta el primer vuelo de ruedas de madera

Fotos extranjeras (Scherl)

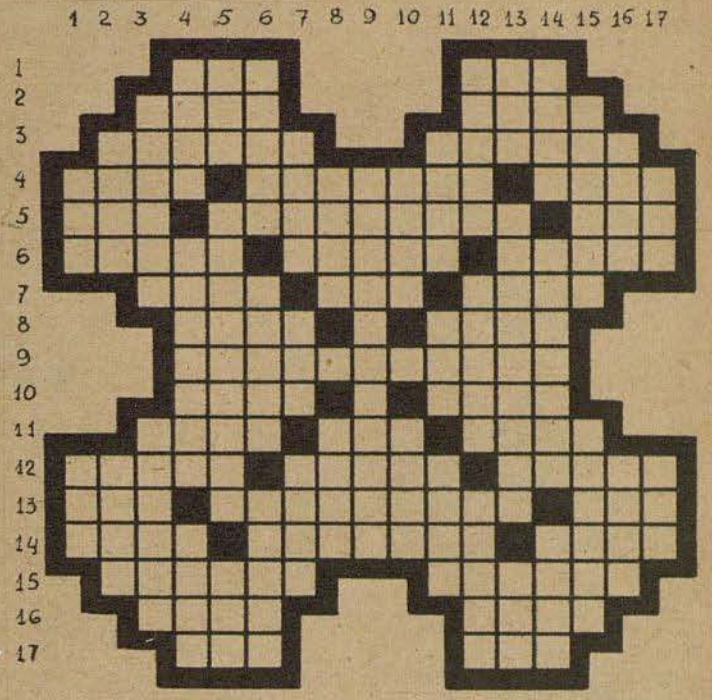
Viene de la página 470

duelo que en nada se diferencia del impetuoso ataque de la caballería de antaño. Pero, quizás, se oye también aquí — y esto ocurre muy a menudo — el ruido ensordecedor de una poderosa armada de tetramotores pesados, rodeada de innumerables "Spitfire" . . . En este caso hay que llamar en ayuda la máxima audacia para hacer posible todo lo que parece imposible.

Y, si bien el caza sabe que sus camaradas se encuentran cerca de él, listos para protegerle, como él a ellos, sin embargo, es algo increíble e inusitado, ver cómo el hombre lucha arriba en los cielos, en una soledad que se podría llamar casi mortal. ¿Los habéis visto descender de sus aparatos a su regreso de una intervención contra el enemigo? Los ojos cansados, alrededor de los cuales se han ido tejiendo un innúmero de arrugas, buscan todavía el horizonte algo retraídos . . . Los rostos extraños y traslúcidos.

Quizá nos haya seguido en este breve vuelo a través de la labor cotidiana de un piloto de caza en la costa del Canal aquel soldado de infantería hamburgués, compañero nuestro de viaje el otro día. Y, acaso también, vuelva a proferir ahora aquella frase: ¡"Esos aviadores . . ."! Pero seguramente su suspiro de ahora tendrá un tono más verdadero.

Crucigrama



Horizontales: 1 Contracción, Igualdad de las cosas en la superficie de ellas 2 Instrumento para remover tierra. Impresión producida en el olfato, 3 Cofre pequeño para llevar en la mano, Excesivamente gordos, 4 Dispare, Magnetizará, Voz que se dice al fin de las oraciones, 5 Duración de cierto tiempo, Que infunde valor, Anillo, 6 Bogad, Hongos, Cabellos blancos, 7 Impresión en un sentido corporal, En Chile, árbol de la familia de las saxifragaceas, Alacena pequeña, 8 Superior de un monasterio, Parte del cuerpo humano, 9 Ciencia que trata de la cantidad, 10 Acto del entendimiento, Sin compañía, 11 Fenol correspondiente al anetol, Lirio, El no ser, 12 Terreno para edificar, Celador, Amansas, reprimes, 13 Interjección, Aniquilado, Dueño, 14 Sacerdote tártaro, Cumple, Nombre del trigo candeal entre los romanos, 15 Curada, Mustias, marchitas, 16 Río de Africa, En la baraja, 17 Artículo, Río Europeo.

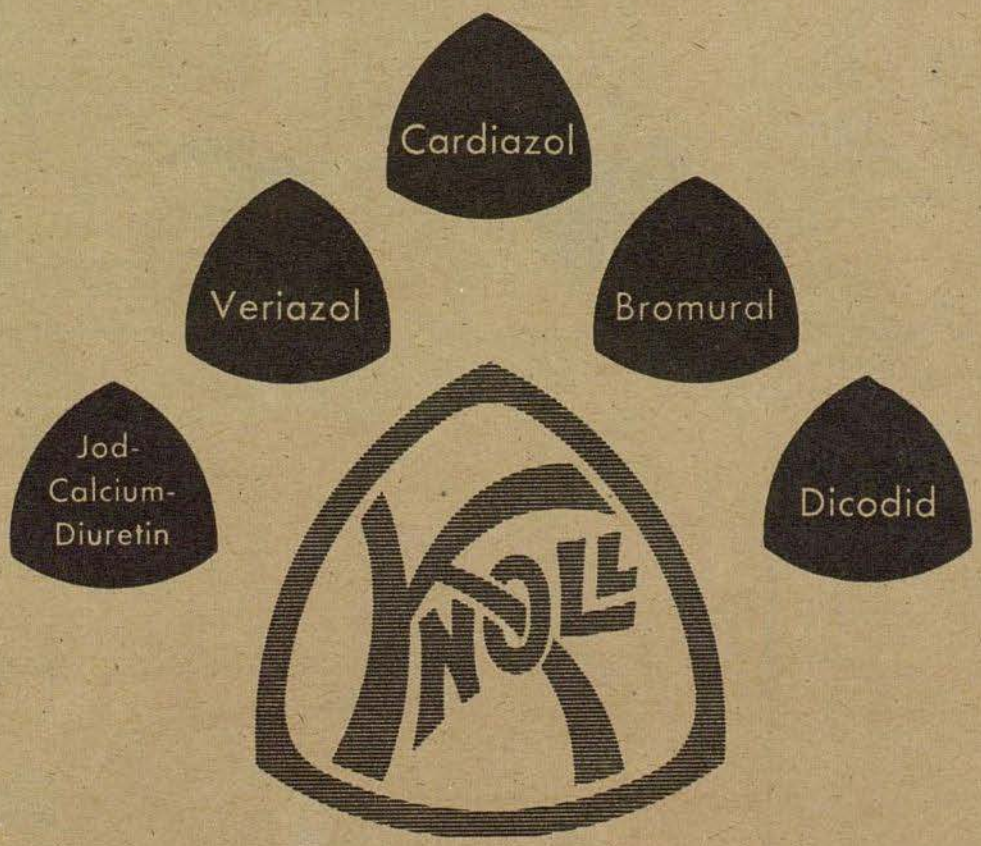
Verticales: 1 Río de Cataluña, Astro, 2 Vea, Ondas, 3 Terreno yermo, Natural de una nación europea, 4 Entrégale, Impuesto que pagaban en Sevilla los Olleros, Arbol de Filipinas de la familia de las leguminosas, 5 Consonante, Aderezadora, Parte de un pájaro, 6 Lengua del Lacio, Genero de mamiferos, Tumores duros, 7 Vaso griego que servía de orinal, En poesia, diosa, De corto entendimiento, 8 Entre los árabes, jefe. Leve, ligero, 9 Ingenuidad, sencillez, 10 Primer hombre, Capital de una diócesis, 11 En la baraja, Pronombre, Substancia resinosa de color encarnado, 12 Hurtar, quitar, Parte de un zapato, Soltar, 13 Cerveza fabricada en Inglaterra, De figura larga y abarquillada, Adverbio de modo, 14 Sin sal, Perseguido de cerca, Golfo de Africa, 15 Instrumento que sirve para pesar, Queridas, 16 Espuerta grande, Dueños, 17 Pronombre, Hermana.

I 633

Solución

Crucigrama: Horizontales: 1 Del, Ras, 2 Pala, Olor, 3 Maleta, Obesos, 4 Tire, Imanara, Amén, 5 Era, Animadora, Aro, 6 Remad, Setas, Canas, 7 Olor, Lun, Taca, 8 Abad, Mano, 9 Matemáticas, 10 Idea, Sola, 11 Anol, Las, Nada, 12 Solar, Bedel, Domas, 13 Ole, Anonadado, Amo, 14 Lama, Obedece, Ador, 15 Sonada, Ajadas, 16 Nilo, Ases, 17 Las, Rin. — Verticales: 1 Ter, Sol, 2 Mire, Olas, 3 Páramo, Alemán, 4 Dale, Alamina, Anil, 5 Ele, Adobadora, Ala, 6 Latín, Ratel, Nodos, 7 Amia, Dea, Boba, 8 Amel, Lene, 9 Naturalidad, 10 Adán, Sede, 11 Oros, Mis, Laca, 12 Robar, Tacón, Dejar, 13 Ale, Acanalado, Así, 14 Sosa, Acosado, Adén, 15 Romana, Amadas, 16 Sera, Amos, 17 Nos, Sor.

KNOLL A.-G., Chem. Fabriken
LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

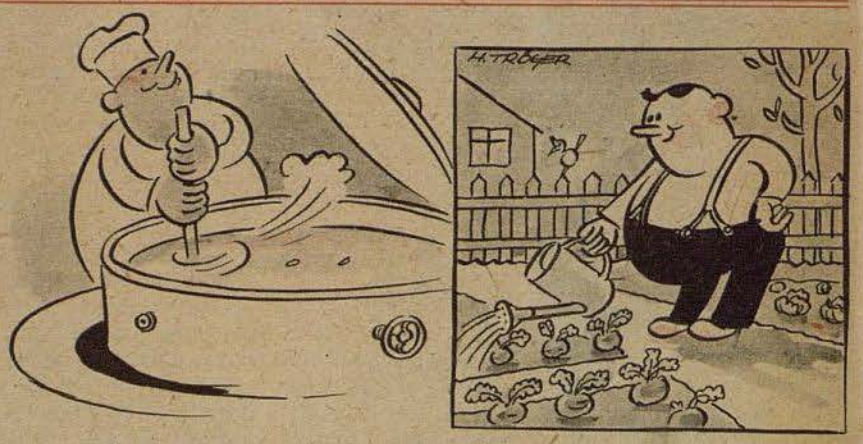


Amigos del médico
Amparo de los enfermos

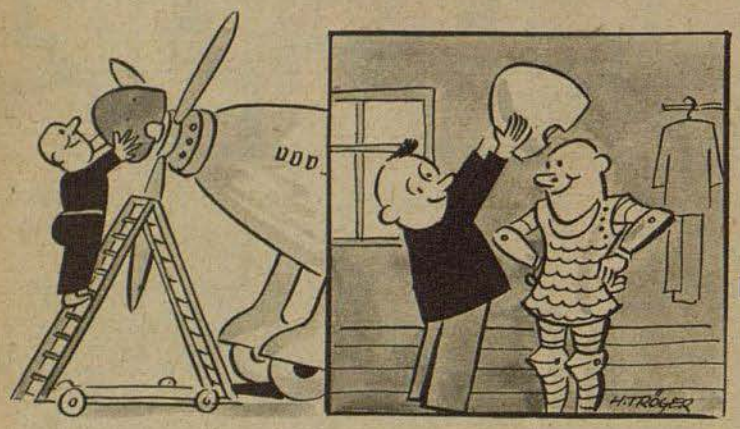
EL REVERSO



EL TORNERO. En el torno ve durante el día cómo del acero salen los rizos de las serpentinas. Por la noche los rizos le persiguen, pero entonces es como auxiliar peluquero



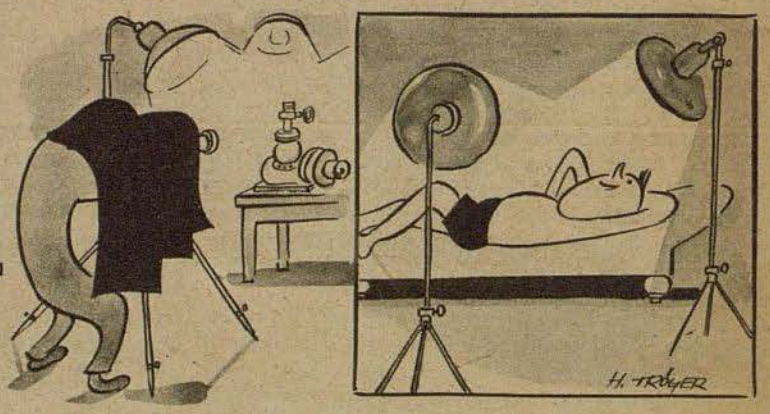
EL COCINERO. Diariamente entran en la caldera cantidades enormes de legumbres. Por la tarde contribuye modestamente al cultivo de leguminosas



EL CONSTRUCTOR DE HÉLICES. Durante el día da la última mano al avión y encasqueta el capote de la hélice. Después de las fatigas del día tiene su compensación poniéndose él el casco de caballero en un papel teatral

Justicia compensadora

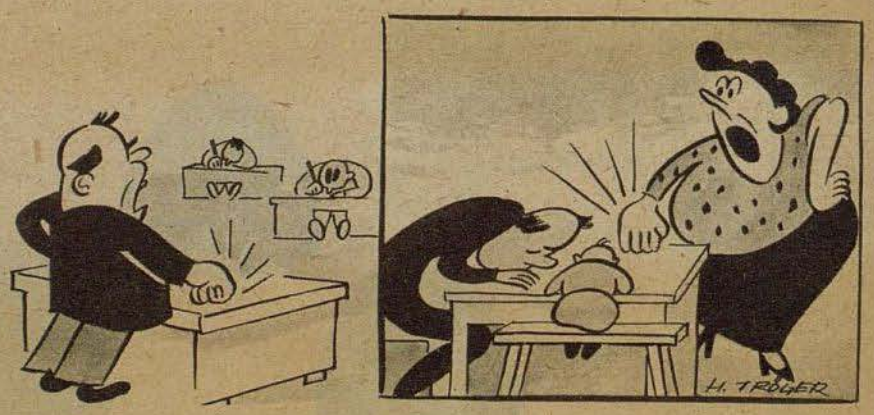
Observaciones hechas en una fábrica de aviones por H. Tröger



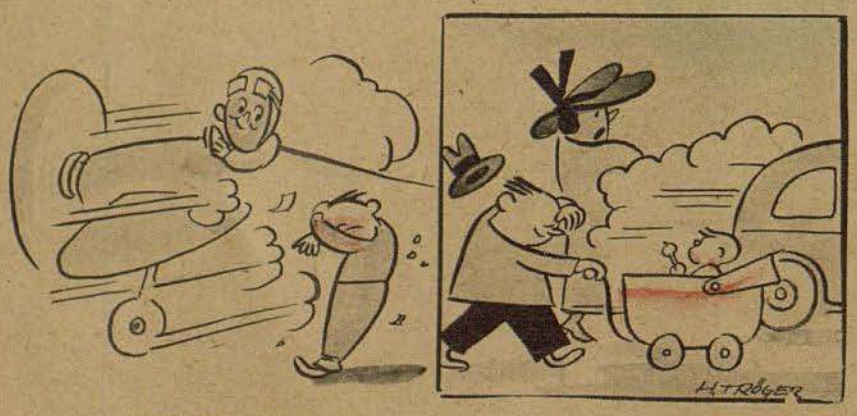
EL FOTÓGRAFO. El pobre baña a sus clientes en una luz de miles de watios mientras que él tiene que esconderse bajo un paño obscuro. Pero terminado el servicio también él se sumerge en un baño de luz



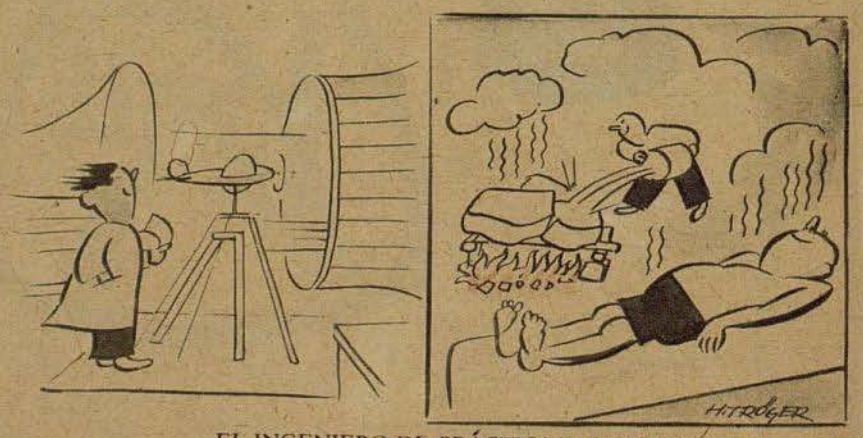
EL PORTERO. Es fatigoso pasar las horas controlando a la ventanilla siempre con la misma atención los documentos de los que entran. ¡Que satisfacción la de pasar al atardecer como un hombre libre las paralelas de la estación y dejar que otro controle!



EL JEFE. "Vamos a ver quién es el señor de la casa." Así dice el tirano de la fábrica. Y ahí tenemos el reverso de la medalla



EL PILOTO. El que durante el día se lanza a todo gas como piloto por la pista sin tener consideración al pobre personal de tierra se ve el domingo víctima de la misma justicia compensadora



EL INGENIERO DE PRÁCTICAS. Quién durante las horas de trabajo tiene que someterse aunque no sea más que en el canal de viento, a una seca tempestad de mil kilowatios, por la noche tiene el derecho de indemnizarse en el baño de vapor finlandés de la humedad que le faltó

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 14. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin W 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61.
Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 17 / BERLIN, 24 DE AGOSTO DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



¡Aquí está la batería enemiga!

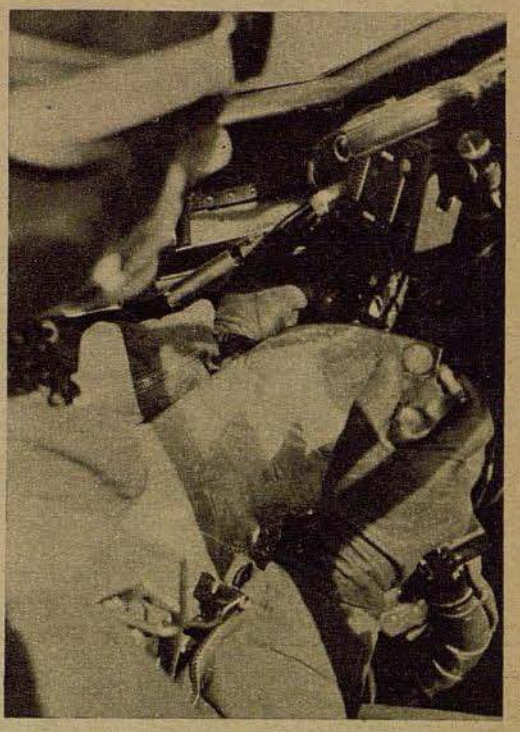
Los aviones de reconocimiento a corta distancia han localizado el emplazamiento de la batería enemiga, que no podía ser descubierto por la artillería propia. El oficial-aviador de enlace muestra el punto exacto en el mapa al comandante del sector. Puede abrirse inmediatamente el fuego sobre la batería enemiga. Este número contiene una serie de fotografías referentes a la colaboración entre la aviación y el ejército

Fotos PK: Corresponsal de guerra Pincornelly (Atl.)

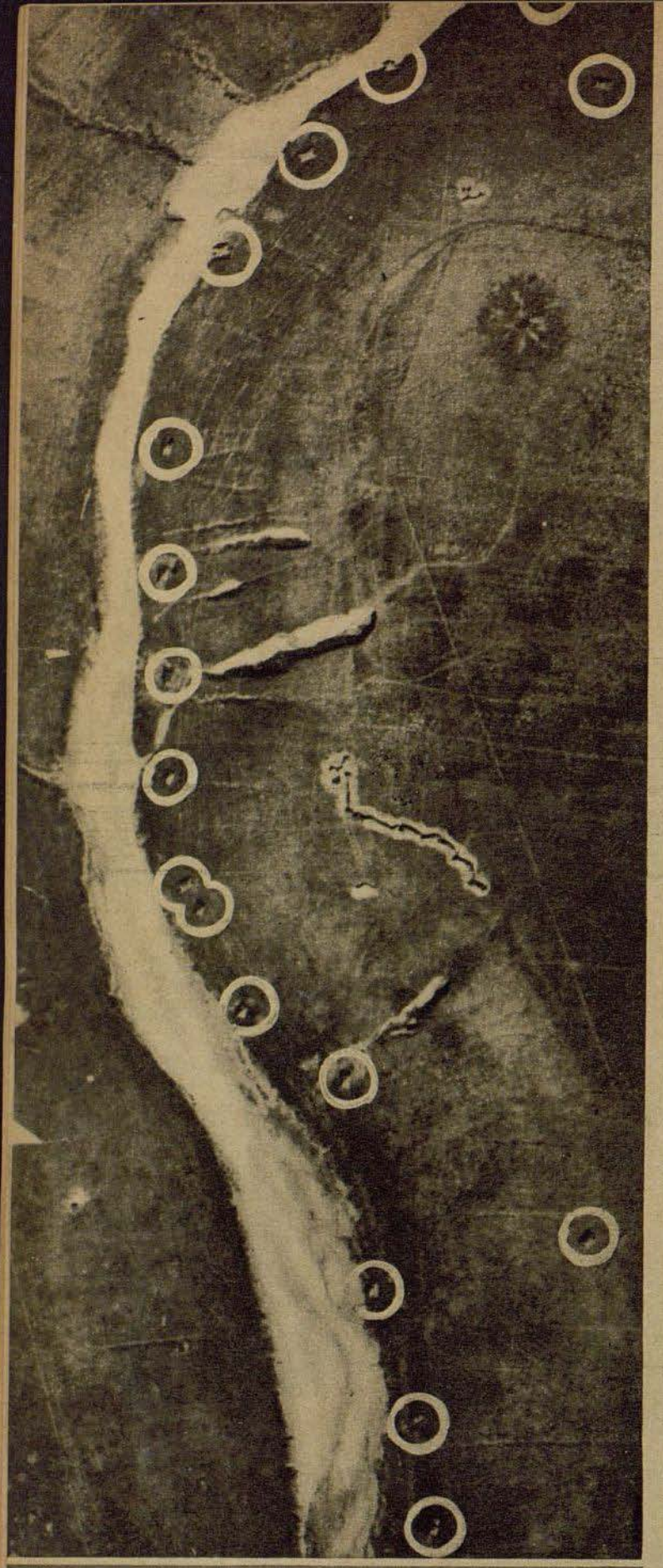
Una cuenta clara

Lo que sucedió entre dos fotografías de reconocimiento

En la primera fotografía aérea que trajo un avión de reconocimiento cercano se distinguían claramente 17 tanques soviéticos. Al poco rato despegaron stukas que se llevaron la fotografía para que les sirviera de orientación. Cuando los stukas regresaron, el avión de reconocimiento se elevó de nuevo. En la nueva fotografía que trajo se veían únicamente 13 tanques soviéticos. En el lugar en que habían estado los otros cuatro se habían "instalado" grandes cráteres de bombas. Una cuenta clara y sencilla: ¡Cuatro blancos de lleno! El corresponsal de guerra, que participó en el ataque de los stukas, llenó con sus fotografías el huevo entre las dos del avión de reconocimiento



. . . mas la aviación alemana no está dispuesta a permitir que las cosas lleguen demasiado lejos. ¡Stukas, despegue de urgencia! El piloto ha fijado en su muslo la fotografía con los 17 tanques. De este modo podrá localizar bien el objetivo antes de lanzarse en picado. Sabe exactamente que allí donde el barranco hace un brusco recodo está "su" tanque . . . que quiere convertir en chatarra

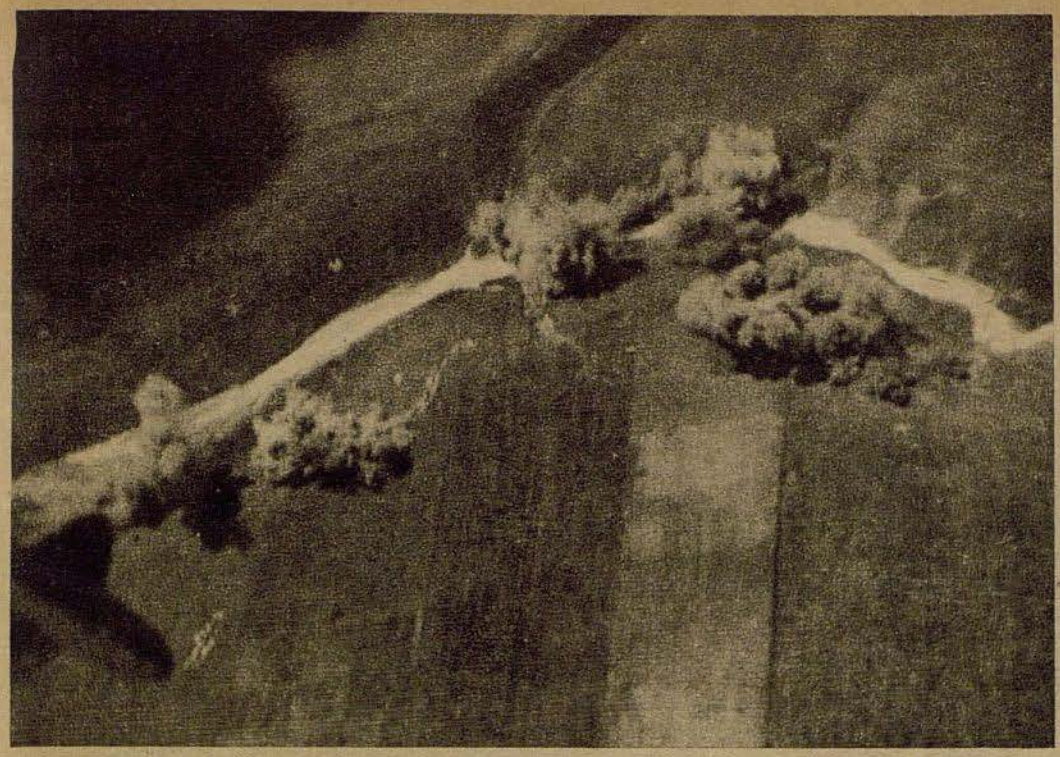


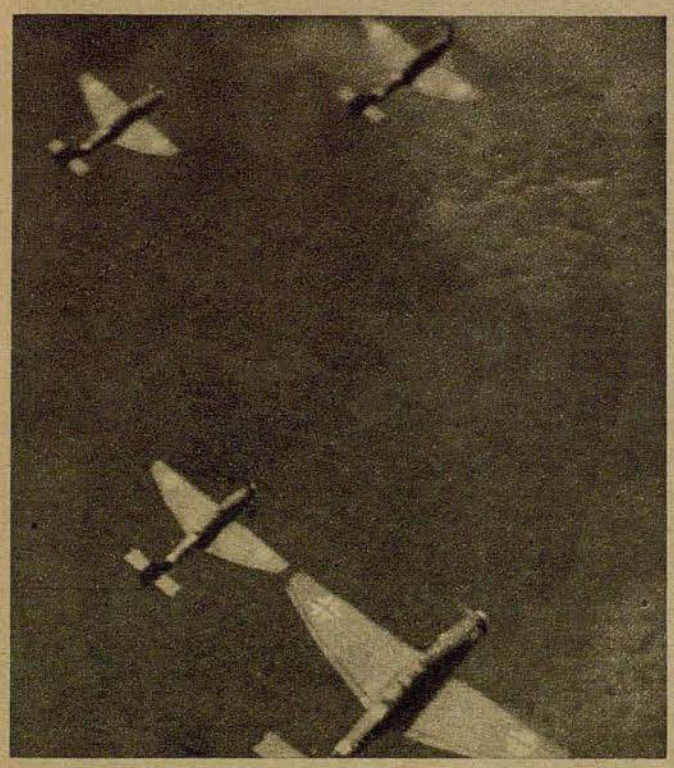
Antes...

Una fotografía aérea de reconocimiento cercano obtenida por una escuadrilla húngara. A parte de algunas posiciones enemigas se distinguen en ella pequeños rectángulos de color gris claro agrupados en el borde de un barranco cubierto de arena movediza. ¡Son tanques! ¡Es una nueva posición de apresto de tanques soviéticos! Algunos de ellos han subido por el talud hasta la llanura de la estepa. Con la intención de realizar algún ataque, se han concentrado durante la noche 17 tanques en un espacio relativamente pequeño. ¡Es preciso obrar con rapidez! La fotografía de reconocimiento es reproducida en varios ejemplares y, provista de las indicaciones necesarias, entregada a una escuadrilla de stukas. Cada uno de los círculos blancos indica la presencia de un tanque. Los monstruos están agazapados como chinches al acecho; cuando se les suelta, son peligrosos . . .



Por un agujero de las nubes el capitán de la escuadrilla ha descubierto el objetivo: un barranco claro, cavado por la lluvia, que serpentea por la llanura. Entre jirones de niebla blanca y gris, los aviones se lanzan en picado al vacío. Pronto estarán las bombas libres de sus sujeciones





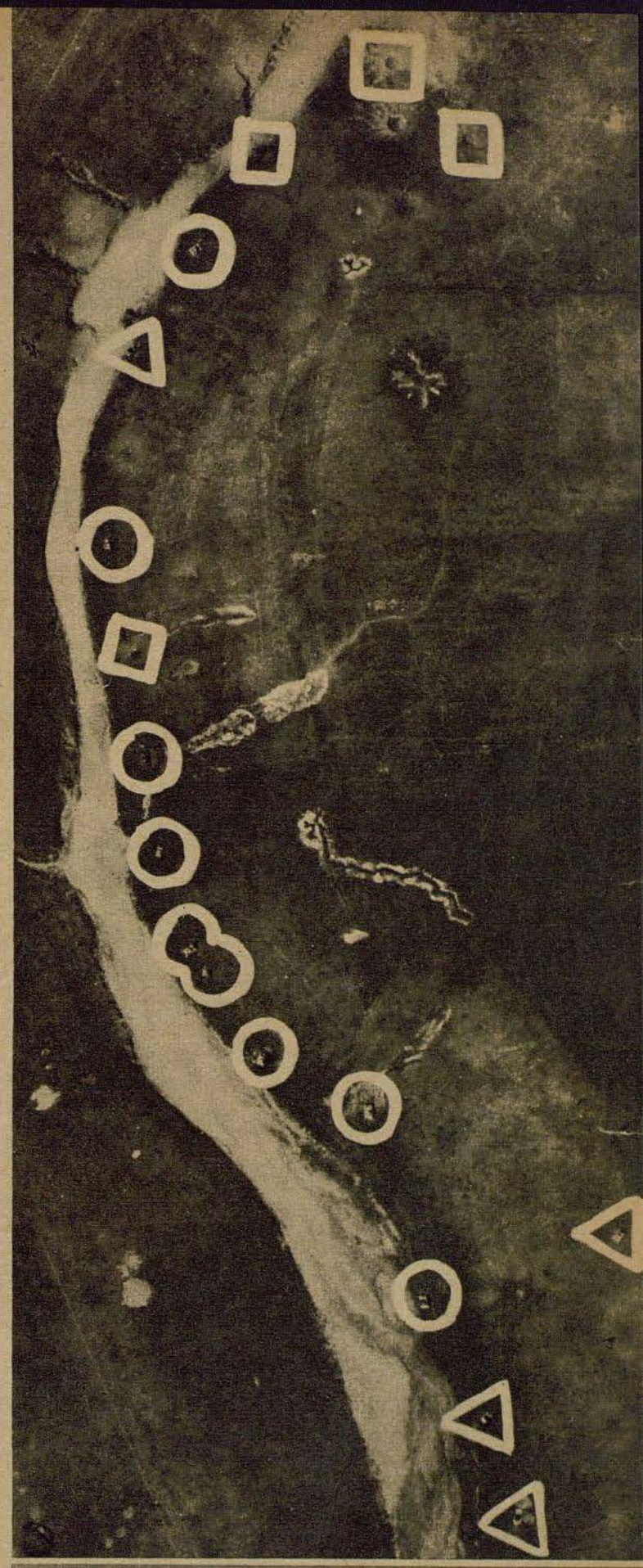
Visto desde arriba, un tanque es un objeto ridículamente pequeño. No obstante, ya las primeras bombas caen exactamente entre los colosos de acero, abriendo embudos junto a la blanca serpiente que allá abajo cruza la estepa. El corresponsal de guerra, que participa en el ataque, comunica al respecto: "Sin proponérselo, fué también alcanzada una pila de munición en las cercanías. Se elevó densa columna de humo, que continuó engrosando cuando ya hacía rato que se había disipado la nube de humo y polvo levantada por las explosiones de nuestras bombas." Mas, como se ha dicho, esto fué una casualidad al margen de la acción . . .

Información gráfica PK:
Corresponsal de guerra
Rauchwetter (Sch)

A la izquierda: Después del ataque la escuadrilla regresa en vuelo rasante. Los stukas pasan a poca altura por encima delas terrazas de las orillas del Donetz, donde — esto si que no figuraba en la fotografía aérea — les recibe un furioso fuego de todas las armas ligeras del enemigo



Todos los aparatos han aterrizado sin novedad, si bien algunos de ellos han recibido varios impactos. El capitán de escuadrilla acaba de dar el parte del ataque: "Bombas entre los tanques. La eficacia no pudo ser observada con exactitud." Ahora recoge las fotografías aéreas que de tanto les sirvieron durante la acción



Despues...

"La eficacia no pudo ser observada con exactitud" — Este parte no sirve de mucho. Para comprobar el resultado del ataque de los stukas se ordena que despegue de nuevo el avión de reconocimiento cercano. Grandes nubarrones cargados de tormenta reducen la visibilidad y dificultan, por tanto, la fotografía aérea. A pesar de todo, los valientes húngaros regresan con una fotografía utilizable. Es analizada inmediatamente, y sólo se distinguen 13 tanques soviéticos . En los lugares que habían ocupado los cuatro tanques que faltan se ven certeros impactos de bombas que explican la desaparición de los cuatro monstruos de acero (los lugares están marcados con cuadratidos en la fotografía aérea.) Los triángulos blancos significan que en estos lugares las bombas cayeron en peligrosa cercanía de los tanques. La cuenta no podría ser más clara: de un solo golpe, cuatro blancos de lleno





Esta noche el diablo anda suelto por la ciudad, pero sólo un ruído sordo y ligero, como el de una tormenta lejana, penetra hasta el profundo refugio construído a prueba de bombas. Al arrullo de la canción de cuna, tocada con el acordeón de boca, tampoco el pequeño Dieter tarda en caer en brazos del sueño. Arriba: Susi no tiene prisa por acostarse. La pequeña tiene un concepto muy elevado de las ventajas de la higiene bucal, y la hermana debe tener un poco de paciencia **Fotos: Hoffmann (Scherl 8), Schmidt (Transocean 4)**



En seguridad y bien atendidos

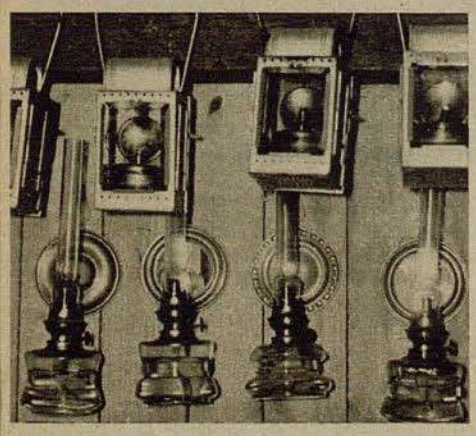
En un refugio blindado moderno durante un ataque aéreo terrorista



Reposo tranquilo en la sala para niños del refugio. La hermana, despues de regular la ventilación y la calefacción, permanece en el recinto hasta que todos los niños duermen profundamente

A la izquierda: El comedor, reluciente de limpieza y adornado con flores, nos recuerda la vivienda encantada de los enanos que visitó la Blancanieves de la fábula





El aposento común del refugio tiene forma de túnel. Aquí se está a cubierto de todos los peligros. Apenas se oye el furioso ladrar de los antiaéreos. Los potentes muros de hormigón son tan espesos que amortiguan todo ruido procedente del exterior

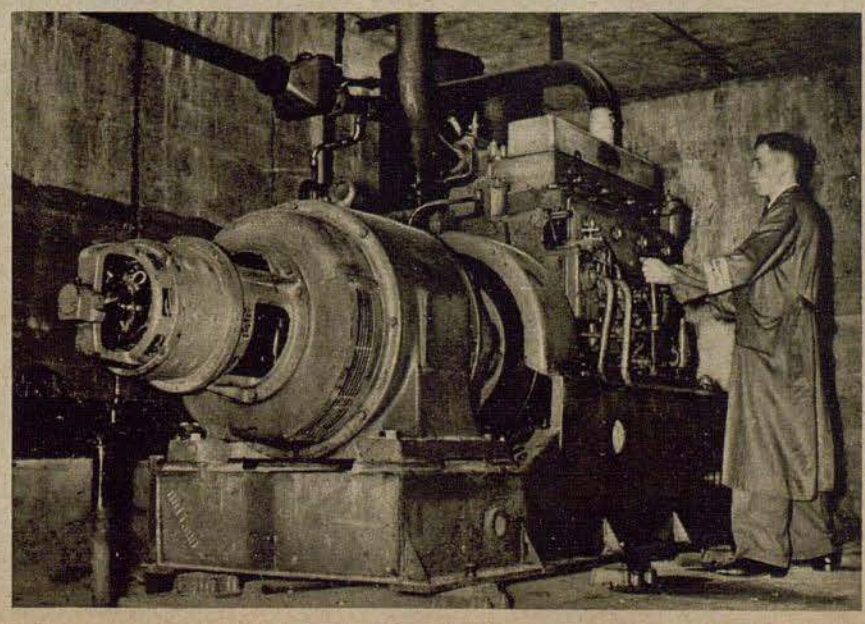
Para el caso de que la luz y la corriente eléctrica fallaran de repente: las lámparas de urgencia cuelgan de la pared al alcance de la mano

A la derecha: El jefe del refugio y las hermanas disponen de un recinto especial en el que se encuentran las camas para los enfermos



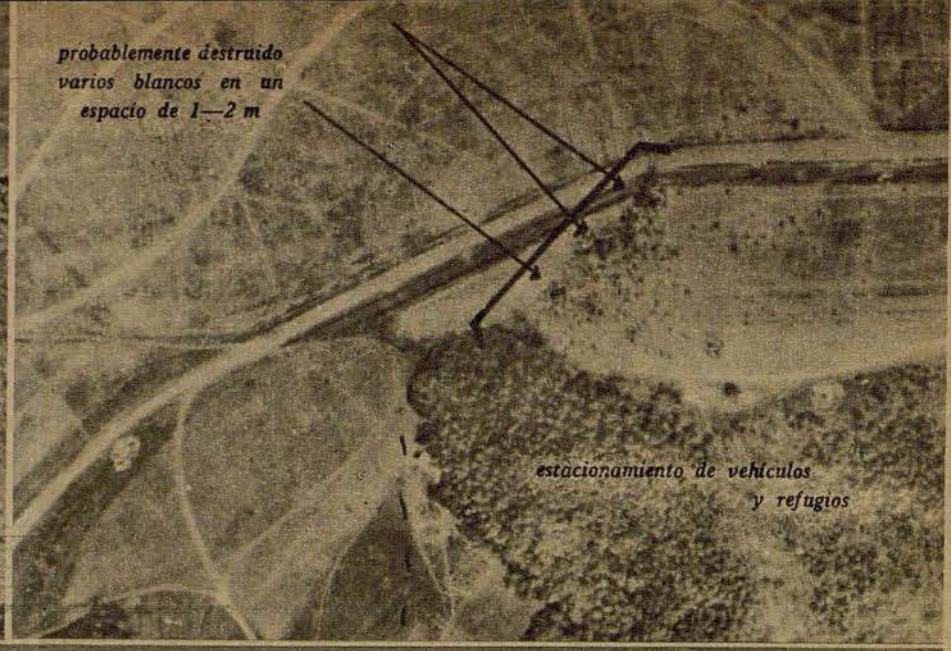


¿Son dulces o amargas las gotas? — Como que son servidas con cariño, no cuesta gran esfuerzo tragarlas. Hay que cumplir las prescripciones del doctor, puesto que la asistencia médica es de suma importancia durante un ataque aéreo



A la derecha: Los refugios están provistos de todas las innovaciones técnicas, poseen fabricación propia de energía eléctrica, una instalación para renovar el aire, etc. Aquí vemos un gigantesco motor Diesel para la producción de luz y calor





Un sector guarnecido por nuestra infantería en el frente del este era cañoneado día por día por una batería enemiga que no se podía localizar con exactitud. Era necesario acabar con tal situación. Se llamó al oficialaviador de enlace, que es un oficial de aviación agregado al mando del ejército, y cuya misión consiste en hacer llegar al mando de la aviación los deseos de las tropas de suelo. Es lo que hizo en este caso, con el resultado de que a las pocas horas el emplazamiento de la batería enemiga fué descubierto por los aviones de reconocimiento a corta distancia. Las dos fotografías aéreas de la batería, sacada una antes de ser atacada (foto de la izquierda) y la otra después del ataque (foto de la derecha), demuestran claramente que la posición de la batería enemiga fué localizada y destruida

El oficial-aviador de enlace

Colaboración entre la aviación y el ejército

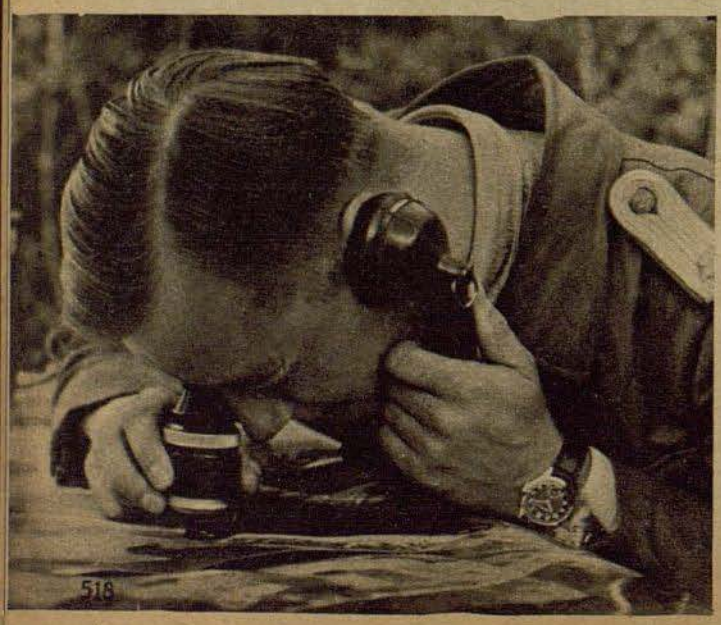




En el puesto de radio del oficial-aviador de enlace se recibe el mensaje radiotelefónico del avión de reconocimiento. Al objeto de evitar una confusión, el observador del avión escribe su parte en la hoja del bloc, y lo lanza en un lugar convenido de antemano. También este parte escrito es entregado inmediatamente al oficialaviador de enlace

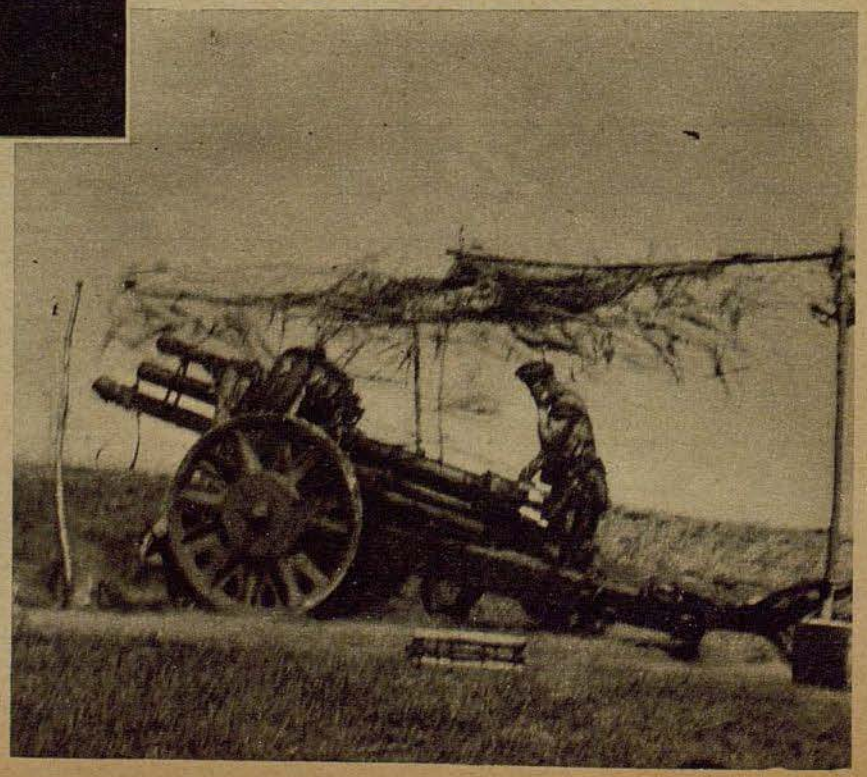
Información gráfica: PK Corresponsal de guerra Pincornelly (Atl.)

Abajo: Se ordenó inmediatamente que una de nuestras baterías abriera el fuego sobre el emplazamiento enemigo, y al día siguiente el avión de reconocimiento pudo ya regresar con una fotografía de la batería destrida. La colaboración entre el ejército y la aviación, por intermedio del oficial-aviador de enlace, se apuntó un nuevo éxito



Arriba: El avión de reconocimiento a corta distancia ha descubierto la situación exacta de la batería enemiga. El observador comunica datos por radiotelefonía al oficial-aviador de enlace. Una ligera presión sobre el disparador de la cámara automática y la batería enemiga queda grabada en el negativo de la película

A la izquierda: Entretanto el oficial-aviador de enlace ha recibido una fotografía aérea ya existente, en la que, sirviéndose de la lupa, trata de fijar el punto donde, según los datos del avión de reconocimiento, se encuentra la batería enemiga





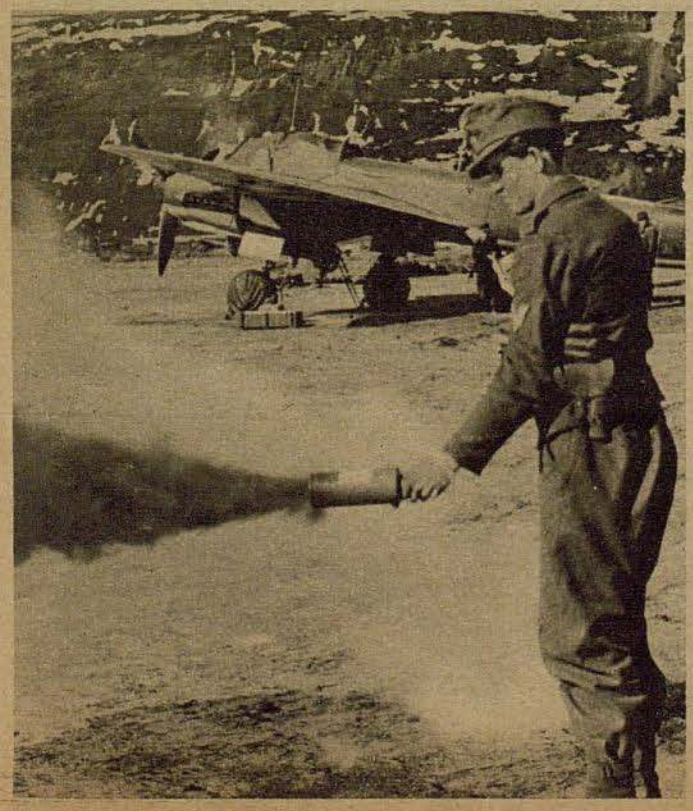
Los peligros del mar los conoce el aviador tan bien como el marino. Para el caso de que la tripulación naufragara y se viera a merced de las olas, el bombardero Ju 88 posee un equipo de salvamento, en el que se han tenido en cuenta todos los detalles y todas las posibilidades. Arriba: Si hace buen tiempo, la antena del emisor de urgencia es elevada mediante un globo . . .



. . . y en los días de viento fresco se eleva sirviéndose de una especie de cometa

A la derecha: El bote neumático, que se llena automáticamente de aire comprimido y que, por un simple movimiento de palanca, puede ser soltado de la carlinga del Ju 88, es el medio de salvamento más importante para una tripulación naufragada. En la fotografía vemos como el bote es separado del Ju 88 durante un curso de instrucción





Por si se diera el caso...

Equipo de salvamento de un Ju 88

El cartucho fumígero es otro elemento importante. Produce gran cantidad de humo espeso que, al elevarse, debe servir de orientación a los hidroaviones que se encuentren en las cercanías para que puedan acudir en auxilio de los naúfragos

Fotos PK: Corresponsal de guerra Hirschfelder (HH)

Un bote de materia colorante presta también excelentes servicios. Con su contenido se puede teñir el bote y el agua circundante de un color amarillo brillante, mancha de color que se distingue con facilidad desde gran altura



La velocidad no es cosa de brujería

Cómo se alcanzan las velocidades máximas. / Cinco problemas pendientes de solución. / Por el Dr. Paul Karlson

El hombre es un animal lento. Durante los millones de años que desde los días del paraíso terrenal ha pasado el hombre en este planeta, incluso durante los dos mil años de la Era Cristiana, tuvo que contemplar impotente a los cuadrúpedos y las aves, y ver, con envidiosa admiración, sus raudos vuelos y sus vertiginosas carreras. Lo único que podía hacer para atenuar este para él indigno estado de cosas era servirse de las cualidades de los seres mejor dotados por la naturaleza. A semejanza de algunas ninfeas que para disponer de movilidad concluyen alianzas con paguros, y así pueden moverse por el fondo del mar instalados encima de sus conchas, o imitando a cierta especie de peces que se enganchan al cuerpo del veloz tiburón para poder trasladarse rápidamente a otros lugares del mar, el hombre eligió al caballo por compañero, y con su concurso pudo saborear por primera vez las delicias de la velocidad. No pretendemos criticar esta noble y digna amistad entre el hombre y el caballo, el "hijo del viento" como le llaman los árabes. Se inventó la máquina de vapor, mas el caballo la superó en velocidad durante cien años. Hasta los comienzos del siglo veinte no les fué arrebado a los jinetes el record absoluto de velocidad que durante tantos siglos habían sustentado. Desde el comienzo del siglo veinte el hombre ya no es un animal lento, sino que, al contrario, se ha convertido en el más rápido del mundo. El día 17 de Diciembre de 1903 se elevó el primer avión a motor para realizar un vuelo dirigido. En 1906 se registró, con cincuenta kilómetros horarios, el primer record de velocidad aérea. Diez años más tarde el avión era ya más rápido que los vehículos terrestres más veloces, automóvil y tren eléctrico. En 1924 el aeroplano alcanzó la velocidad de 450 kilómetros por hora. Estimulados por el galardón de la Copa Schneider, los hidroaviones se presentaron a la palestra y, desarrollándose hasta convertirse en sensibles aparatos de carrera, mejoraron continuamente el record hasta dejarlo establecido en 710 km. horarios — con lo que se creyó haber llegado al límite de lo humanamente posible.

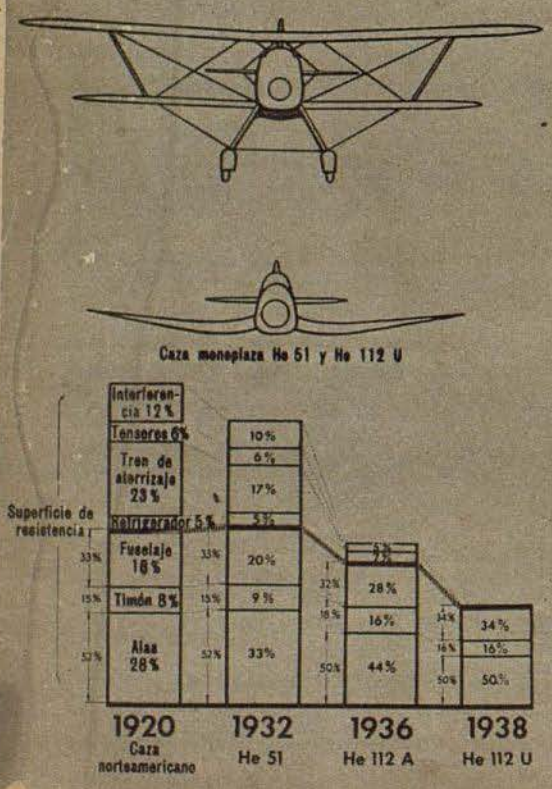
¡De 50 á 700 km. por hora! Es realmente un impresionante salto del que se puede estar orgulloso. Una sola generación consiguió lo que la humanidad ni siquiera se había atrevido a considerar posible en todos los milenios de su historia anterior, lo que le daba materia para sus fábulas y leyendas, lo que, en su imaginación, había siempre relacionado con la brujería o el poder de los dioses. Perdieron su sentido las comparaciones — como "rápido como una saeta", "veloz como un pájaro", "velocidad de un temporal" — con que siempre se había adornado el concepto de la velocidad, puesto que ni la saeta ni el pájaro ni la tempestad pueden competir con el raudo avión, para el que fué preciso emplear el calificativo de "rápido como un rayo". Y, no obstante, este resultado se logró con medios simples, con la fuerza bruta del motor. "Con un buen motor hasta la puerta de un granero vuela", solían decir los iniciadores de la aviación. Sobre esta base se establecieron los records. Los motores de aviación mejoraron su calidad y multiplicaron su potencia, llegando finalmente a desarrollar 1000 caballos con unos 0,5 kg. El motor Fiat de carreras del aparato italiano sustentador del record rendía incluso 3100 caballos con sólo 930 kg. de peso en seco. Resumiendo, que se trataba de un èxito de los constructores de motores y no de los constructores de aviones. A esto de debe el que la velocidad media de los aviones civiles, y hasta de los militares, sea muy inferior a la registrada en los records. En aquella época los aviones de caza volaban 300 km. por hora menos que los aparatos que se habían empleado para establecer el record. La diferencia entre los aviones de carrera y los del tráfico civil era de 400 km. por hora, es decir que se hallaban retrasados dos lustros en su desarrollo. Los records iban perdiendo poco a poco su virtud estimulante. Mas en los laboratorios se habían tomado ya las posiciones de partida para el nuevo progreso. Existía, además, una pequeña célula secreta de la nueva época, una "isla de los aerodinámicos", donde no sólo se presentía la futura técnica del vuelo sino que incluso se estaba ya practicando desde hacía unos diez años: la región del Rhoen.

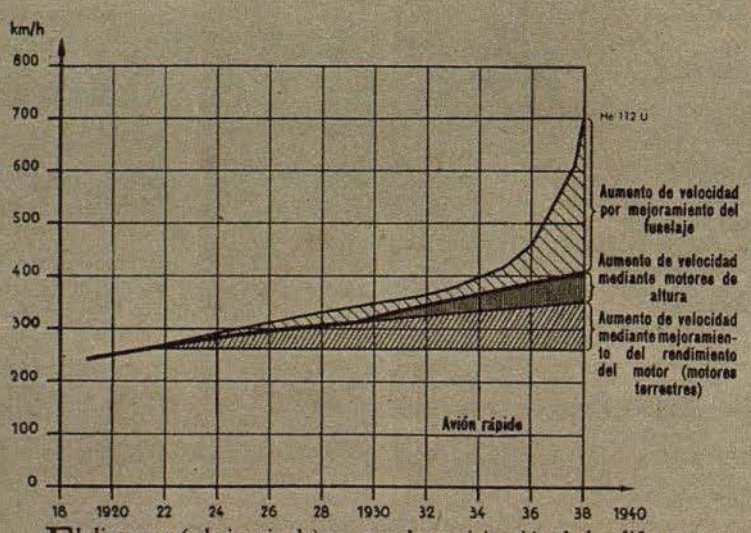
Los hombres de dicha comarca — los de Darmstadt, Alejandro Lippisch ante todo — fueron los primeros en construír aviones modernos de alto redimiento. Tal vez les fué posible hacerlo por hallarse apartados del desarrollo industrial, ya algo anquilosado, tal vez les ayudara su idealismo, que siempre les impulsaba a buscar nuevos caminos y a no someterse a las dificultades, quizá fué la amplitud de la misión lo que les llevó a buscar grandes soluciones, tal vez porque allí arriba, donde reina el viento, se tiene una relación más íntima con el aire y con el tiempo . . . ¡Quién sabe!

Un avión a vela debe reunir buenas condiciones aerodinámicas, pues en otro caso no navega. Basta con que tenga medio metro más de velocidad descendente para que el atrevido velero aéreo se convierta en una corneja. Así fué como en el campo de los constructores de planeadores — del que se había desterrado la peligrosa atracción del robusto motor — se llegó de nuevo a la conclusión de que el avión es una cosa del aire, en consecuencia debe someterse únicamente a sus leyes. La palabra "aerodinámica" cobró capital importancia, y la resistencia del aire, cualquiera que sea la forma en que se presente, fué declarada el enemigo número uno de la aviación. Era preciso apartarse por completo de las "cómodas de alambre" que eran todavía los aviones militares de la gran guerra; desapareció también el bosque de tensores y alambres; prolongando los alas se combatió la resistencia inducida; se llegó al monoplano a media ala de forma aerodinámica; se cerró el asiento del piloto con una capota lisa; se consiguió incluso que el fuselaje participara en la sustentación y, finalmente, se concedió a la superficie la atención que merece. Se cuenta que el profesor Brandtl encontró en la región del Rhoen a un grupo de aviadores de vela que pulían la superficie de sus pájaros hasta dejarla reluciente. "Así volamos mejor" le dijeron al contestar a su pregunta, y con ello demostraron por primera vez al maestro de la aerodinámica cómo eran puestos en práctica sus importantes teorías sobre las corrientes de roce.

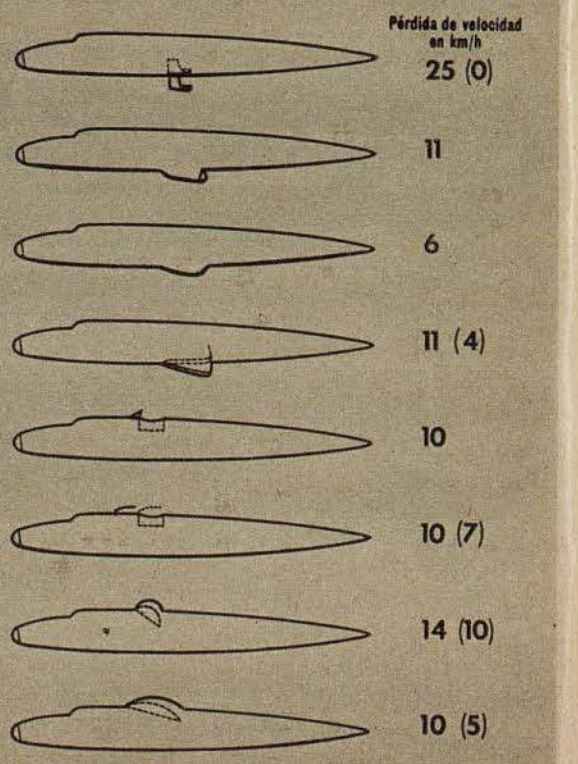
Desde el año 1932 el avión a motor comenzó a seguir el mismo camino, y no sólo por haber comprendido su equivocación sino también por consideraciones de rentabilidad y porque, además, había llegado ya al límite de sus posibilidades el "principio de la puerta del granero". El famoso He 70 de Heinkel fué el primer aparato alemán del nuevo modelo. En una conferencia pronunciada en la Sociedad Lilienthal, Ernst Heinkel enumeró cinco etapas en este desarrollo que debía llevar al vuelo rápido. Primera: eliminación de los cuerpos perturbadores; segundo: reducción de todas las superficies frontales; tercera: mejoramiento de la forma del cuerpo principal; cuarta: reducción de la resistencia de roce; quinta: adaptación de la forma a las condiciones de compresibilidad, es decir, a las circunstancias especiales que reinan en el sector de la velocidad sonora.

La primera etapa ya ha sido lograda. Un avión moderno ya no tiene cuerpos perturbantes. Han desaparecido los cables y los tensores, el tren de aterrizaje y el patín de cola se recogen dentro del cuerpo del avión, los motores se acoplan lisamente al cuerpo del aparato o a los sustentadores, el refrigerador que antiguamente desafiaba la corriente de aire en el exterior ha sido instalado en el interior, incluso los emplazamientos de armas en los aviones militares han sido instalados de manera aceptable para las leyes de la técnica de las corrientes de aire. En nuestra tabla se ve lo que se consiguió con cada una de estas innovaciones. En



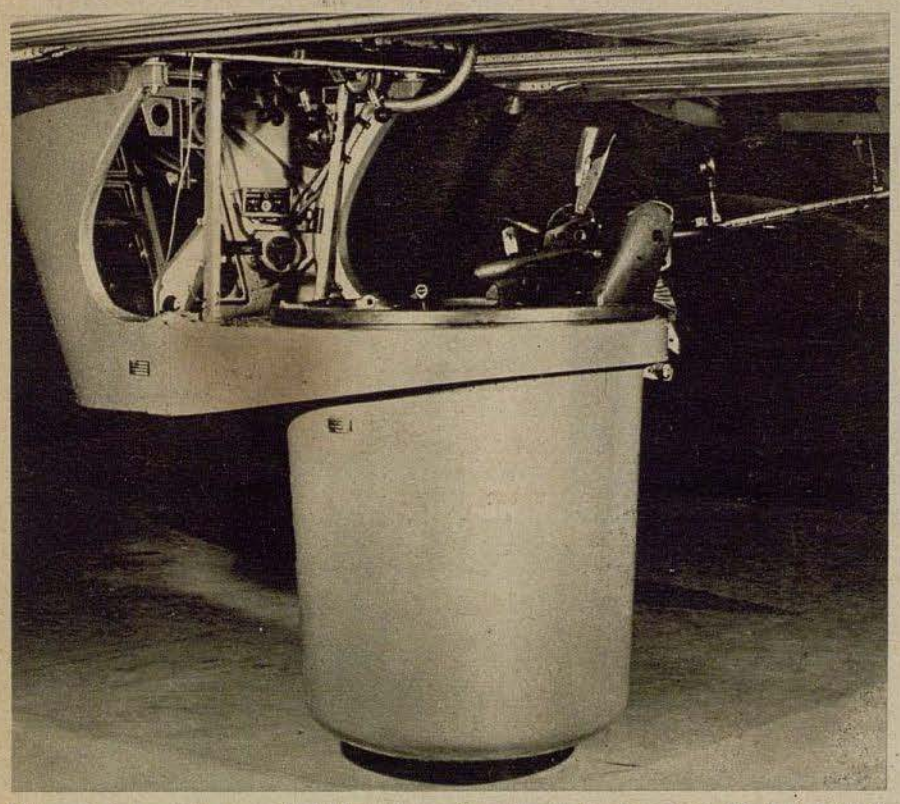


El diagrama (a la izquierda) muestra la participación de las diferentes partes del avión en la formación de resistencias del aire. Comprende las diferentes fases en el desarrollo del aeroplano. — Arriba, en el centro: El diagrama muestra el aumento de la velocidad de los aviones de caza en los últimos 20 años. — A la derecha: El diagrama representa la pérdida de velocidad que experimenta un avión de bombardeo debido a la instalación de las armas. La pérdida está calculada sobre una velocidad horaria media de 500 km. Las cifras entre paréntesis indican la pérdida de velocidad, mucho menor, cuando el avión vuela con las torrecillas de tiro — superior e inferior — recogidas. (Del tomo 1938 de la Dtsch. Luftfahrtforschg., tomo suplementario)



1920 los cuerpos perturbadores provocaban el 50% de las resistencias totales — actualmente han desaparecido por completo. Han quedado las alas, el fuselaje y el tren de aterrizaje, a lo que difícilmente se puede renunciar. No vamos a referirnos aquí al avión sin cola, que ofrece varias ventajas fundamentales. En la segunda etapa se trata, pues, de reducir las superficies frontales y procurar acortar las alas sustentadoras, que son causa de la mitad de las resistencias que aun quedan. Todos sabemos hasta qué grado y con qué medios se ha logrado este punto. La carga unitaria — la relación entre el peso total y la superficie de las alas — se ha elevado de unos seis kg. por metro cuadrado a 200 y hasta 300 kg. por metro cuadrado. En un metro cuadrado pueden estar de pie cuatro hombres, si se aprietan un poco. La carga unitaria del actual avión corresponde, pues, a la que se obtendría si toda la superficie de las alas se llenara de hombres, puestos en pie y apretados entre sí. En teoría y desde el punto de vista de la solidez se podría llegar mucho más lejos, pero en la práctica hay determinados límites, puesto que deben ser soportables la velocidad de aterrizaje y la fuerza máxima ascencional en el aterrizaje. Estas dos condiciones se cumplen actualmente con los medios auxiliares de aterrizaje, las aletas, especialmente la aleta Fowler que puede sacarse hacia atrás aumentando la superficie de las alas. Con su auxilio consiguióse elevar a 4/5 : 1 la relación entre la velocidad máxima y la velocidad de aterrizaje que era casi de 1 : 1 en los primeros aeroplanos. Y así se hicieron posibles todos los perfeccionamientos modernos.

Los motores modernos poseen una superficie frontal muy pequeña, siendo además posible revestirlos por completo; una buena capota supone aumentar la velocidad en un 15%. También ha sido estudiada convenientemente la cuestión de las interferencias. El monoplano a ala media — alas a media altura del fuselaje — ya casi no se construye por razones prácticas, mas se ha conseguido dar forma favorable a la unión de las alas con el fuselaje, con lo cual se han ganado algunos kilómetros más. La tercera etapa: mejoramiento de la forma del cuerpo principal. Las alas, el timón y el estabilizador de cola poseen ya una forma casi definitiva, por lo menos para el actual radio de velocidad hasta [illegible] por hora. El fuselaje ha exigido una labor muy intensa. Dejando a parte los bombarderos, en los que las exigencias militares obligan a que el técnico haga muchas concesiones, un fuselaje moderno tiene en realidad líneas aerodinámicas ideales, cuya resistencia de forma es mínima.



El puesto de combate reentable del Ju 52, magnífico ejemplo de cómo la pérdida de velocidad del avión puede ser reducida a un mínimo mediante hábil amoldación aerodinámica a las particularidades de la construcción

Fotos: Talleres Junkers

La característica de la cuarta etapa es el "roce de las superficies" — cuestión tanto más importante cuanto mayor es la velocidad con que volamos. En aviones modernos la superficie superior es veinte veces mayor que la superficie frontal, y la resistencia de roce es aproximadamente la mitad de la resistencia total. Por estas razones ya no es posible emplear actualmente el latón ondulado del antiguo Ju, que tanta resistencia y solidez garantizaba. Los remaches de cabeza, que antiguamente se empleaban con profusión, aumentan la resistencia en una cuarta parte, y aun los remaches hacia adentro que actualmente se emplean suponen todavía un seis por ciento de aumento en la resistencia debido a la ligera ondulación. Actualmente se sigue la tendencia de eliminar cualquier irregularidad de las superficies y lograr reducir las irregularidades a menos de una centésima de milímetro, condición muy difícil de lograr.

En la quinta etapa se trata de invadir el campo de la velocidad del sonido. El constructor deberá comenzar aprendiendo balística e intentar imitar las formas del proyectil volador. En realidad, los perfiles laminares modernos representan un progreso considerable en esta dirección . . . mas, hasta cierto punto, ésta es ya música del futuro, por cuya razón terminaremos aquí nuestro artículo. Ya nos podemos dar por contentos con lo conseguido hasta ahora. En los dos últimos lustros los técnicos de la aerodinámica han recuperado la ventaja que les llevaban los constructores de motores. El enorme salto dado por la velocidad del avión terrestre — de 450 á más de 750 km. horarios — se debe únicamente al mejoramiento de las formas. Fué un trabajo largo y laborioso. Si los ingenieros consiguen mejorar los motores, podemos estar seguros de que en lo futuro no se perderá un sólo caballo en las resistencias. Se hace todo lo posible para que el hombre, el animal más rápido de la creación, sea siempre más veloz.



En prueba de agradecimiento y admiración por su heróico comportamiento en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer concedió al coronel Dietrich Peltz las HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS DE LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERRO.

El hombre es superior al material cuando sabe oponerle la grandeza de alma. No es posible imaginarse que la fuerza moral no esté a la altura de las violencias exteriores, aun cuando éstas alcancen un grado extremo

Ernst Jünger



COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El comandante Lau, comodoro de una escuadra de bombardeo, obtuvo grandes éxitos, que a menudo constituye on un eficaz apoyo de las operaciones de las fuerzas de suelo, en sus casi 200 vuelos contra el enemigo. Volando siempre a la cabeza de sus formaciones, dió constantemente a las tripulaciones un brillante ejemplo de espíritu de sacrificio y valor personal. — El capitán Benz, capitán de escuadrilla en un grupo de bombardeo, se distinguió en el este, especialmente en el abastecimiento de Demjansk y Stalingrado. Sus éxitos fueron obtenidos a fuerza de incansable actuación, temeridad y arrojo. — El capitán Knabe, jefe de patrulla en una escuadrilla de reconocimiento lejano, actuando en el extremo norte y luchando constantemente con las difíciles condiciones meteorológicas, los numerosos cazas y la potente artillería antiaérea del enemigo, proporcionó en toda ocasión al mando una información clara y completa de la situación aérea y terrestre. — El teniente Miguel Fischer, jefe de batería en un regimiento de artillería antiaérea, gracias a su heróico comportamiento y a sus excelentes dotes de mando, obtuvo resultados sobresalientes en las duras luchas del frente del este. El valiente oficial fué herido de gravedad durante una de sus arrojadas acciones. — Teniente Holle, jefe de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, consiguió notables resultados en la lucha contra la flota soviética del mar Negro y contra el abastecimiento enemigo. — El teniente Klüber, capitán de escuadrilla en una escuadra de stukas, destruyó 28 tanques enemigos, 12 cañones, más de 100 vehículos de toda clase e infligió elevadas pérdidas al enemigo. — El teniente Thiel, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, derribó 47 aviones enemigos en encarnizados combates aéreos. — El teniente Birnkraut, piloto en una escuadrilla de reconocimiento lejano, en sus casi 200 vuelos contra el enemigo obtuvo valiosos datos de reconocimiento sobre tráfico, abastecimiento, aeródromos y puertos, que proporcionaron al alto mando una información clara de la potencia e intenciones del enemigo. — El teniente Küster, piloto en una escuadrilla del servicio meteorológico, se distinguió por sus vuelos sobre Inglaterra, frente del este y mar Mediterráneo. A fines de noviembre de 1942 no regresó de un vuelo de reconocimiento a lo largo de la costa del norte de Africa. — El alférez Ademeit, piloto en una escuadra de caza, derribó 53 aviones enemigos. — El alférez Bromen, piloto en una escuadra de stukas, destruyó 21 tanques, 8 baterías, siete cañones a tracción animal, 1 tren de mercancías y 76 vehículos de diferentes clases. — El alférez Hörner, jefe de escuadrilla en una escuadra de stukas, es el piloto más antiguo de su grupo y por su serenidad, pericia, dotes de observador y acometividad, se ha distinguido extraordinariamente en los 500 vuelos contra el enemigo en que ha participado.

Fotos PK: Corresponsal de guerra Köhler, Scherer (Wb 2), OKW-Weltbild (10), Scherl (1)



Comandante LAU



Capitán BENZ



Capitán KNABE



Teniente FISCHER



Teniente HOLLE †



Teniente KLÜBER



Teniente THIEL



Teniente BIRNKRAUT



Teniente KÜSTER



Alférez ADEMEIT



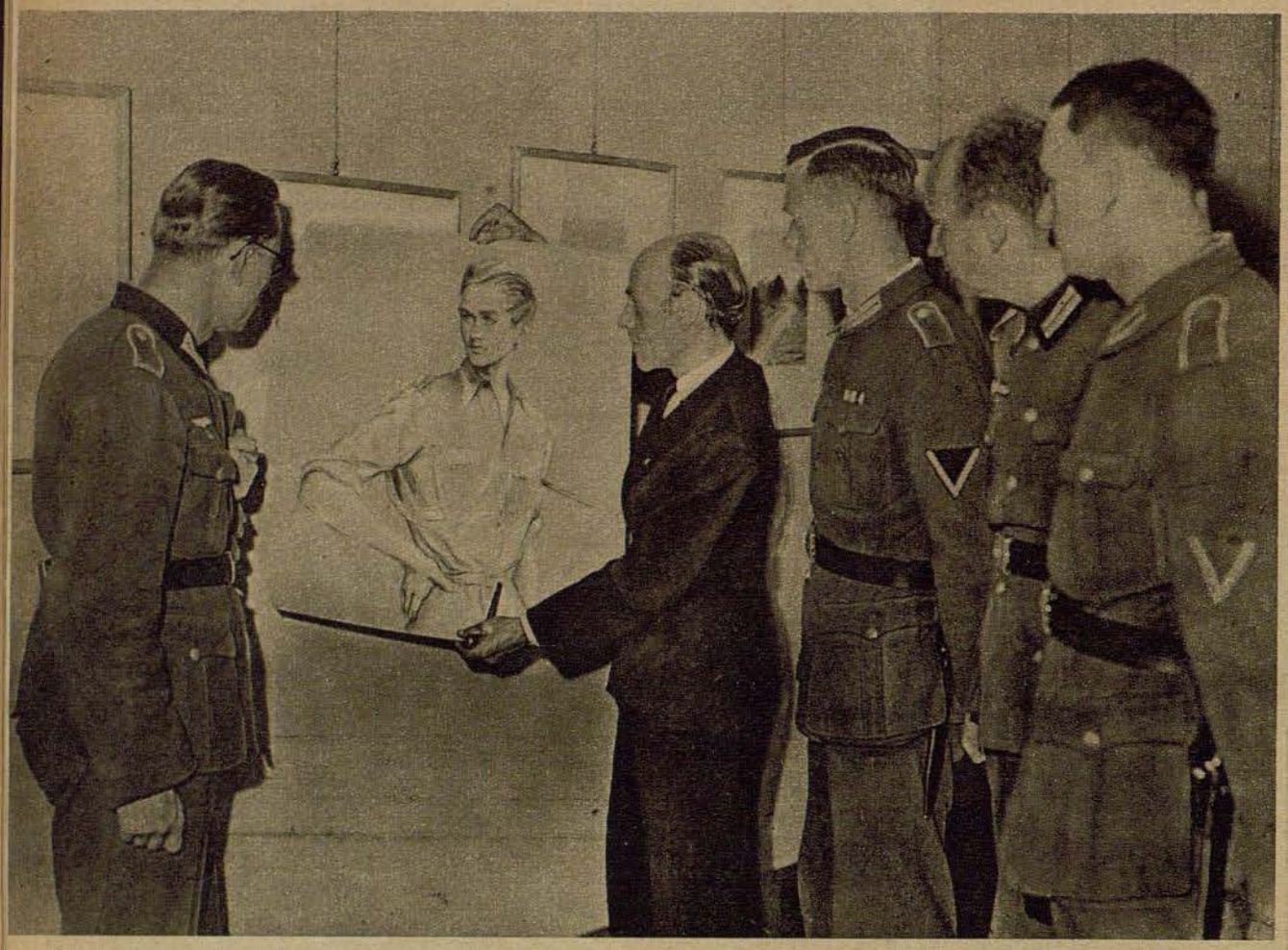
Alférez BROMEN



Alférez HÖRNER †

Los maestros de la acuarela

El pintor portugués Carlos Carneiro expone sus obras en Berlín



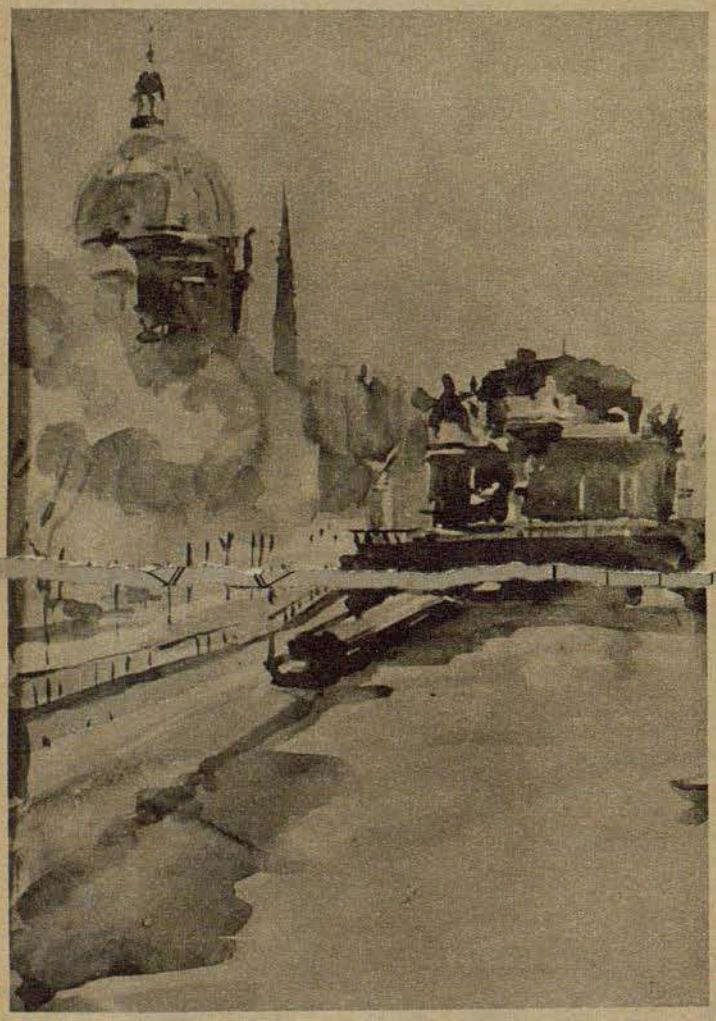
El año pasado se expusieron en la capital del Reich las obras de numerosos pintores y escultores españoles. En estas últimas semanas ha presentado su arte al público alemán otro artista de la Península Ibérica: Carlos Carneiro. Este artista, hijo de un conocido pintor, nació en Portugal en 1900. Su niñez y su vida se han desarrollado, pues, bajo el signo de la pintura. Sus méritos no tardaron en ser comprendidos en su país; hace dos años que una de sus exposiciones fué inaugurada por el jefe del estado portugués, General Carmona. El visitante que acudió a la pequeña exposición del pintor portugués en Berlín con el ánimo dispuesto a admirar obras monumentales pintadas con los vivos colores propios de los países meridionales, se encontró con la sorpresa de esmerados retratos y, ante todo, suaves y graciosas acuarelas en las que, más que la reproducción exacta de lo material, la idea del artista ha sido reflejar un ambiente. Los tenues matices, subrayados por las seguras y fugaces pinceladas y por un tono que va desde el delicado hálito hasta la oscura sombra, es una obra que sorprende en un meridional. Para los berlineses la exposición es tanto más interesante cuanto que no es sólo el alegre Portugal lo que puede contemplar en los lienzos sino también la dignidad de la capital del Reich



Carlos Carneiro, el pintor portugués que se encuentra en Alemania desde hace algunas semanas, muestra a algunos soldados alemanes el retrato de su hijo que figura en la exposición

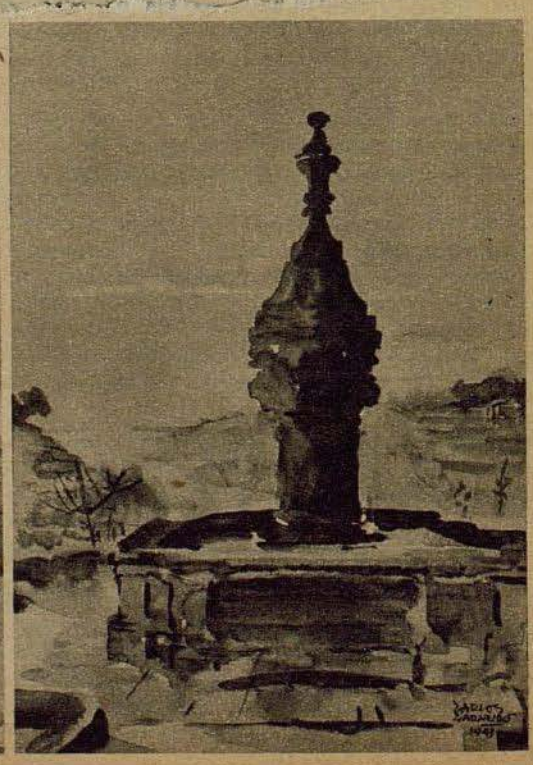
Fotos: Schwahn (Scherl)

A la derecha: Autoretrato. Desde hace ocho años el artista es un entusiasta piloto y director del Club Aéreo de Oporto. Es por este motivo que se ha retratado con el equipo de aviador



El palacio de Berlin. Pese a todos los injustos prejuicios, la capital del Reich se muestra aquí con su cara agradable. El calor de un mediodía de verano reluce en el techo de hojas del Lustgarten y en el liso espejo del canal del Spree, por el que perezosamente avanza una gabarra





Casa de campo portuguesa. En la acuarela se ve únicamente un rincón pequeño y pintoresco, se adivina, no obstante, el brillante y ancho paisaje que rodea este lugar. — A la derecha: Una fuente en Oporto. Desde la soñolienta fuente, la mirada se extiende por el soleado valle



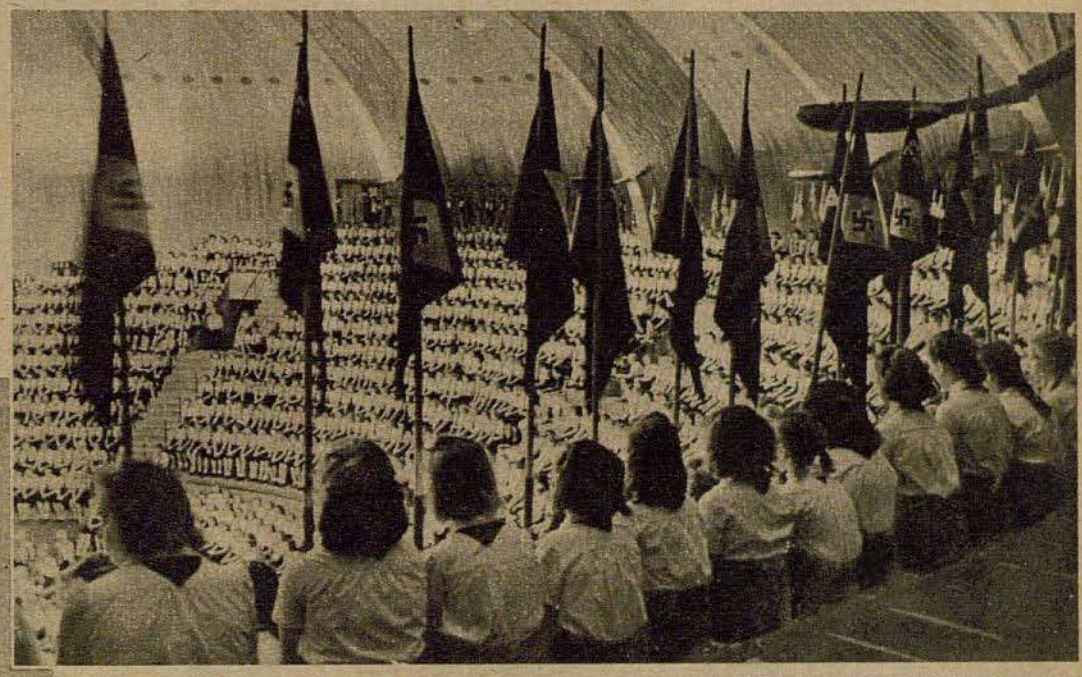
En los últimos años han visitado a Alemania numerosas delegaciones españolas. Recientemente ha visitado el Reich la jefa de Falange femenina, Pilar Primo de Rivera (a la derecha). En la estación fué recibida por la representante de la jefa de las mujeres del Reich, señorita Paul, y el jefe regional de la Organización Extranjera del partido nacional-socialista, señor Bohle



Recepción en la residencia de huéspedes de la Jefatura Femenina del Reich. En primer término, Pilar Primo de Rivera y jefe regional, señor Bohle; en el fondo, el embajador de España, Su Excelencia Gines Vidal y Saura, la representante de la jefa de las mujeres del Reich, y la señora Celia Giménez, jefa de Falange Femenina de Berlín

Pilar Primo de Rivera en la capital del Reich

Fotos: Scherl (2), Transocean (4)





En la sala de la cúpula del Campo de Deportes del Reich durante la función organizada por la Juventud Hitleriana en honor de la alta personalidad española

A la izquierda: Durante una excursión en vaporcito, que junto con voluntarios españoles heridos hizo Pilar Primo de Rivera por los hermosos lagos de los alrededores de Berlín

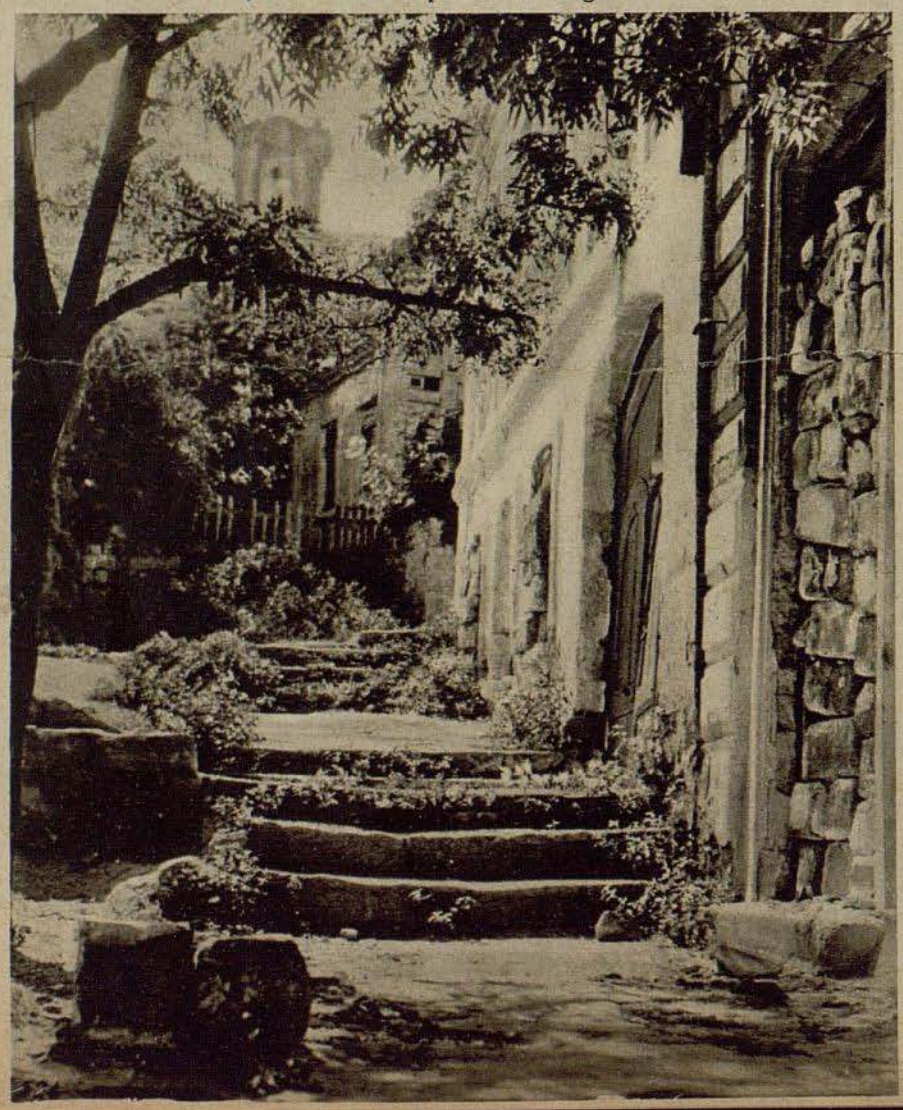




Y, finalmente, Berlín dedica a sus huéspedes un recuerdo del terruño. Mientras se toma café en Potsdam, a las orillas del Havel, se baila la jota aragonesa y suena la guitarra española. El escenario ha sido montado al aire libre, y la actuación de los artistas españoles es premiada con los agradecidos y entusiásticos aplausos de sus paisanos

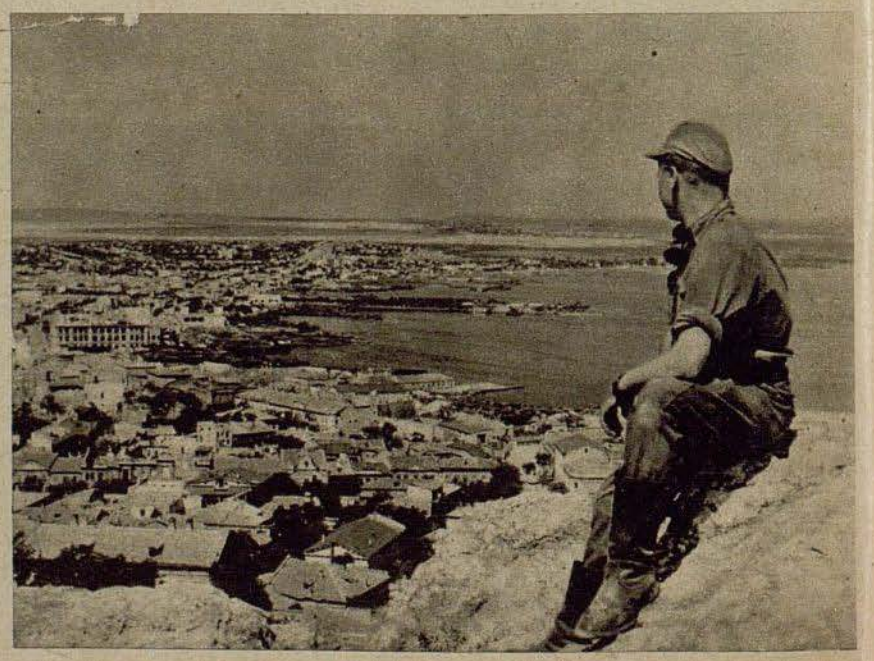
Sobre los tejados de Kertsch montan la guardia soldados alemanes, y sus ojos, vigilantes y alegres, recorren la belleza del paisaje que rodea a esta ciudad costera meridional.—

Abajo: Las casas de la ciudad han invadido las faldas del monte. En los caminos y escaleras, el soldado encuentra siempre un lugar pintoresco, lleno de los encantos de los países del sur, donde instalarse para montar la guardia



La vigilancia en el estrecho de Kertsch

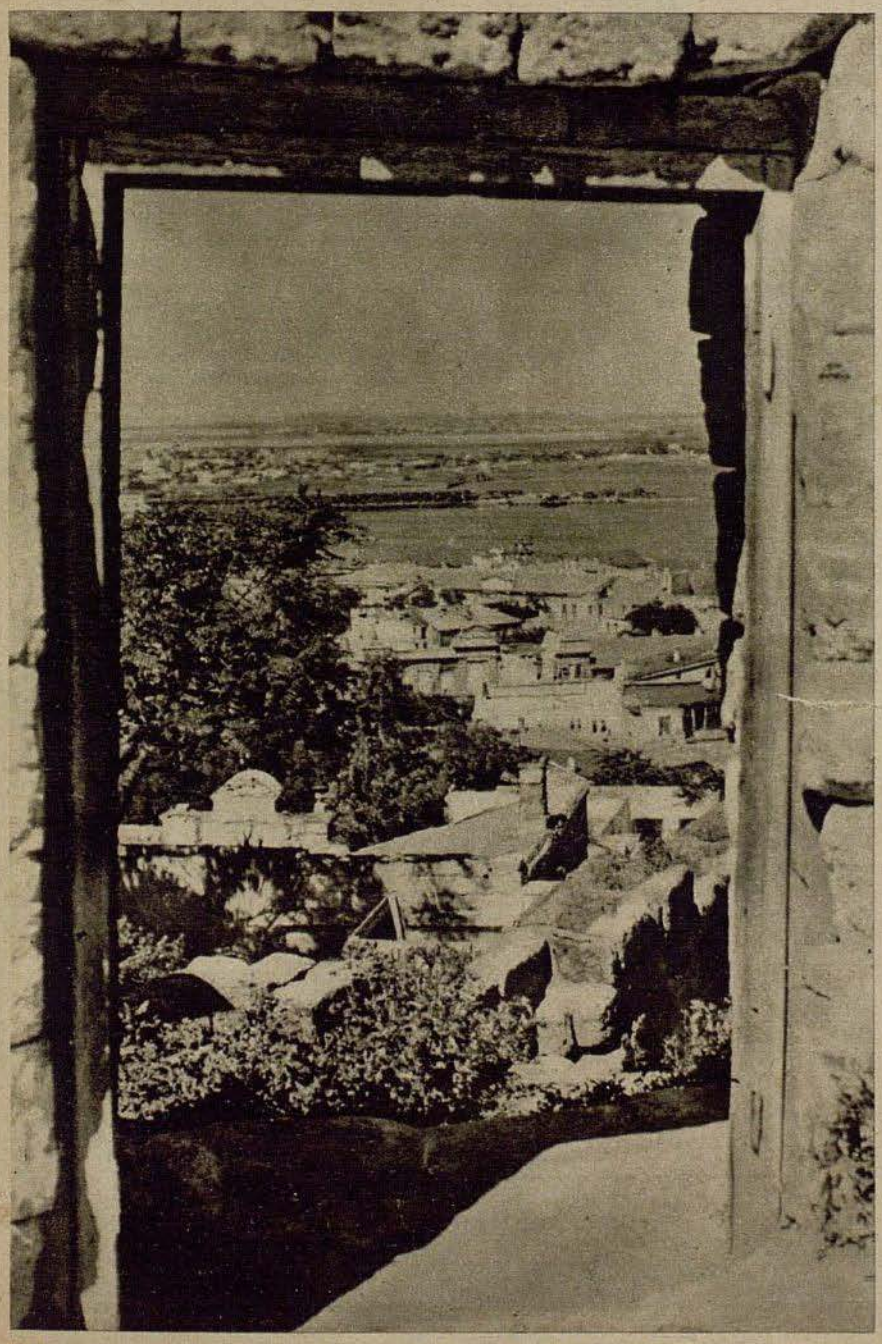
Fotos PK: Corresponsal de guerra Fenske (Atl.)



Los cálidos rayos del sol de la tarde caen sobre las azoteas de la ciudad, se reflejan en el azul oscuro de las aguas de la bahía, de la que llega una brisa refrescante. En la orilla de en frente se distingue claramente la cabeza de puente del Kuban



Las ruínas de un antiguo templo, construído en época pretérita por colonizadores griegos, se elevan todavía hoy sobre el mar azul, demostrando que el magnífico paisaje impresionó ya a los hombres de aquellos lejanos tiempos



Al regresar, antes de sumergirse de nuevo en las calles de la ciudad, se dirige una última mirada a la pintoresca bahía del puerto



Ha sido derribado un avión soviético. El capitán que lo pilotaba se ha podido salvar con el paracaídas. Ha caído en poder de las fuerzas alemanas. Está levemente herido. Después de un vendaje provisional, los portadores del rancho, lo acompañan hasta el puesto de mando

¡Derribado!

Fotos PK: Corresponsal de guerra Scheerer (Atl.)



A la derecha: En el puesto de mando se procede al interrogatorio del aviador bolchevique. Está afiliado al partido comunista y posee altas condecoraciones soviéticas: las medallas de la Guerra Patriótica, de Leningrado y de la Bandera Roja

Después del interrogatorio, es trasladado al hospital de sangre en el sidecar de una motocicleta para que los médicos hagan la primera cura al prisionero





Los cuatro hombres deben trabajar enérgicamente para izar las pesadas velas



El servicio de señales es parte muy importante de la instrucción. Se cambian continuamente señales de embarcación a embarcación

Aviadores que aprenden a navegar a la vela

Todos los deportes que sirven para fortalecer el cuerpo son practicados por la aviación. La navegación a vela es uno de sus deportes favoritos. Cuando la brisa hincha las velas y el yate se desliza graciosamente sobre las olas, el aviador se siente también aqui en su elemento. Este deporte ofrece además la particularidad de reunir lo práctico con lo agradable. Para comprender su valor práctico basta recordar el servicio de salvamento marítimo que tiene establecido la aviación. En la "Escuela de Naútica de la Aviación" reciben sólida instrucción marinera las tripulaciones de las rápidas lanchas de salvamento, destinadas a salvar a los aviadores que, por accidente o acción del enemigo, caen al mar. Nuestras fotografías muestran a estos marinos en su servicio diario

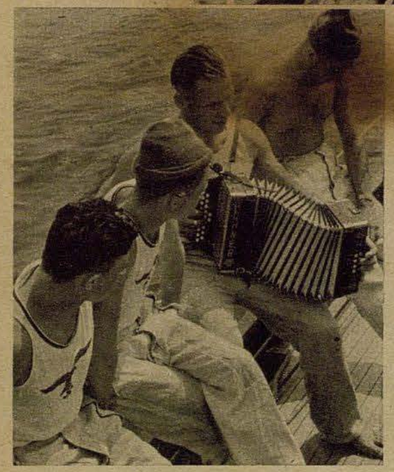


A la izquierda: Una vez realizada la maniobra de desembarco, la lancha es amarrada al embarcadero. También es necesario aprender como se lanza una sirga y como se maniobra con la jarcia

A la derecha: Mondando patatas. Este trabajo forma parte del servicio del marino, que a menudo se ve obligado a hacerlo todo personalmente

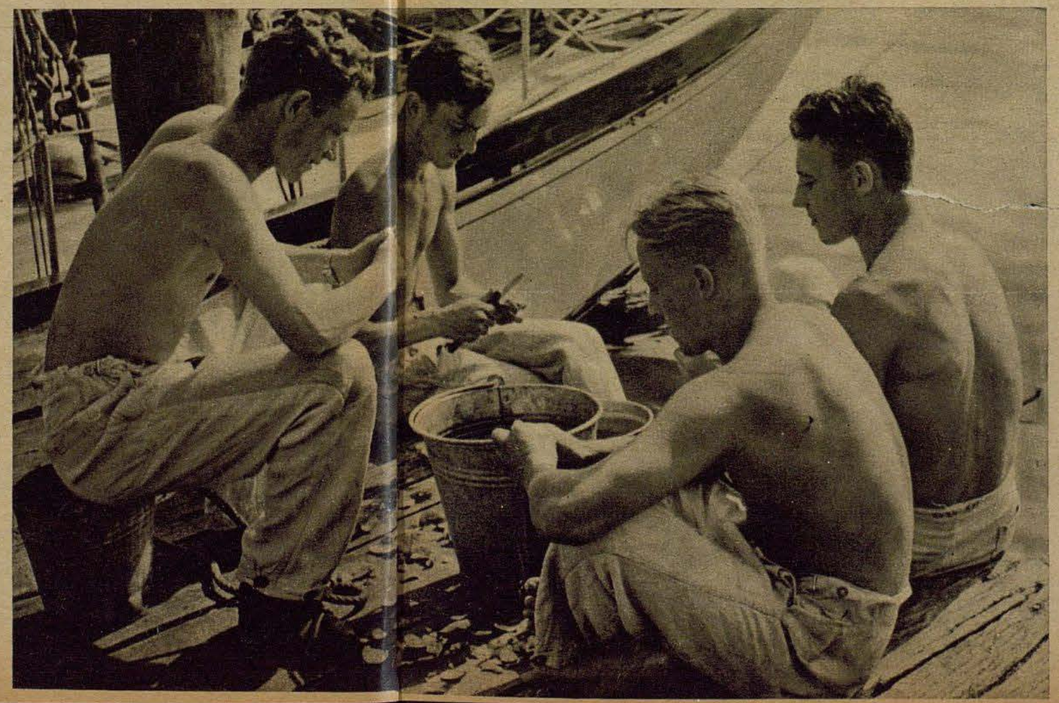
A la derecha: Baldeo. La limpieza y el orden es lo que primero salta a la vista. Sin ello la vida a bordo sería imposible



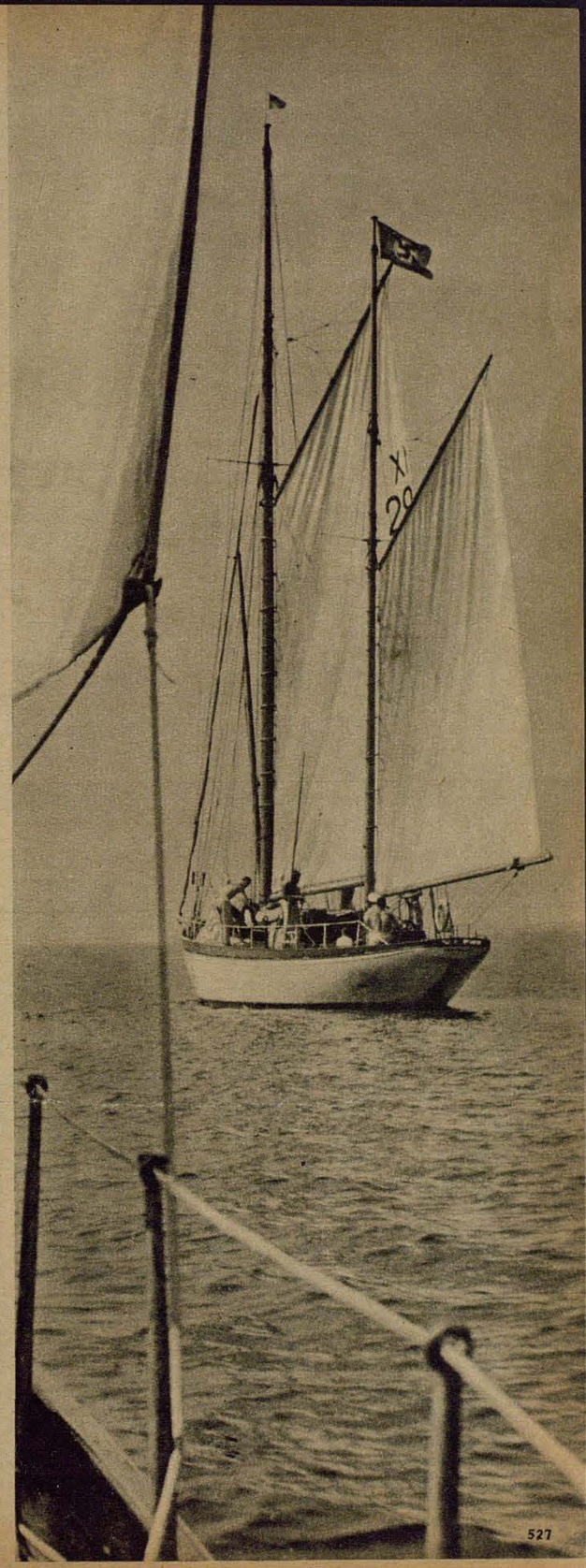


A la derecha: Los dos veleros navegan tranquila y suavemente. Sopla una brisa ligera y hay poco trabajo a bordo, de modo que la tripulación goza de los momentos más agradables en una navegación

Fotos: Jacobi



A la izquierda: El bote está amarrado a la boya, terminó el servicio. Llegó la hora del acordeón. Alegres canciones marineras suenan sobre cubierta



LOS FESTIVALES DE BAYREUTH EN EL AÑO DE GUERRA 1943

Por cuarta vez en esta guerra ha abierto sus puertas el Teatro de Festivales de Bayreuth. Exteriormente todo se desarrollo como en tiempos de paz. No obstante, una cosa ha cambiado: el público no es el mismo de los años anteriores. Actualmente son los heridos, los soldados, los hombres y mujeres de la industria de los armamentos, los que se deleitan escuchando la maravillosa música de Wagner. Una enorme multitud de personas se inscribe para poder asistir a los festivales, de modo que es necesario hacer una cuidadosa selección para que los que visiten a Bayreuth durante los festivales sean verdaderamente aficionados a la música y amantes de la gran obra de Wagner, y posean la instrucción musical necesaria para poder ampliar sus conocimientos asistiendo a los cursos de vulgarización que se dan en la famosa ciudad. Así es como en plena guerra se continúa en Alemania la gran labor de propagación de la cultura entre todas las capas del pueblo





Los heridos son asistidos por muchachas del Servicio de Trabajo, que, alegres y abnegadas, les prestan su cariñosa ayuda

A la derecha: La señora Winifred Wagner conversando con heridos delante del Teatro



Antes de comenzar los festivales se celebra una conferencia de la prensa en la sala del palacio Fantasie. — A la derecha: El Jefe de la Organización del Reich, Dr. Ley, conversando con obreros de la industria de los armamentos, que asisten a los festivales en calidad de invitados de la organización "Fuerza por la Alegría"

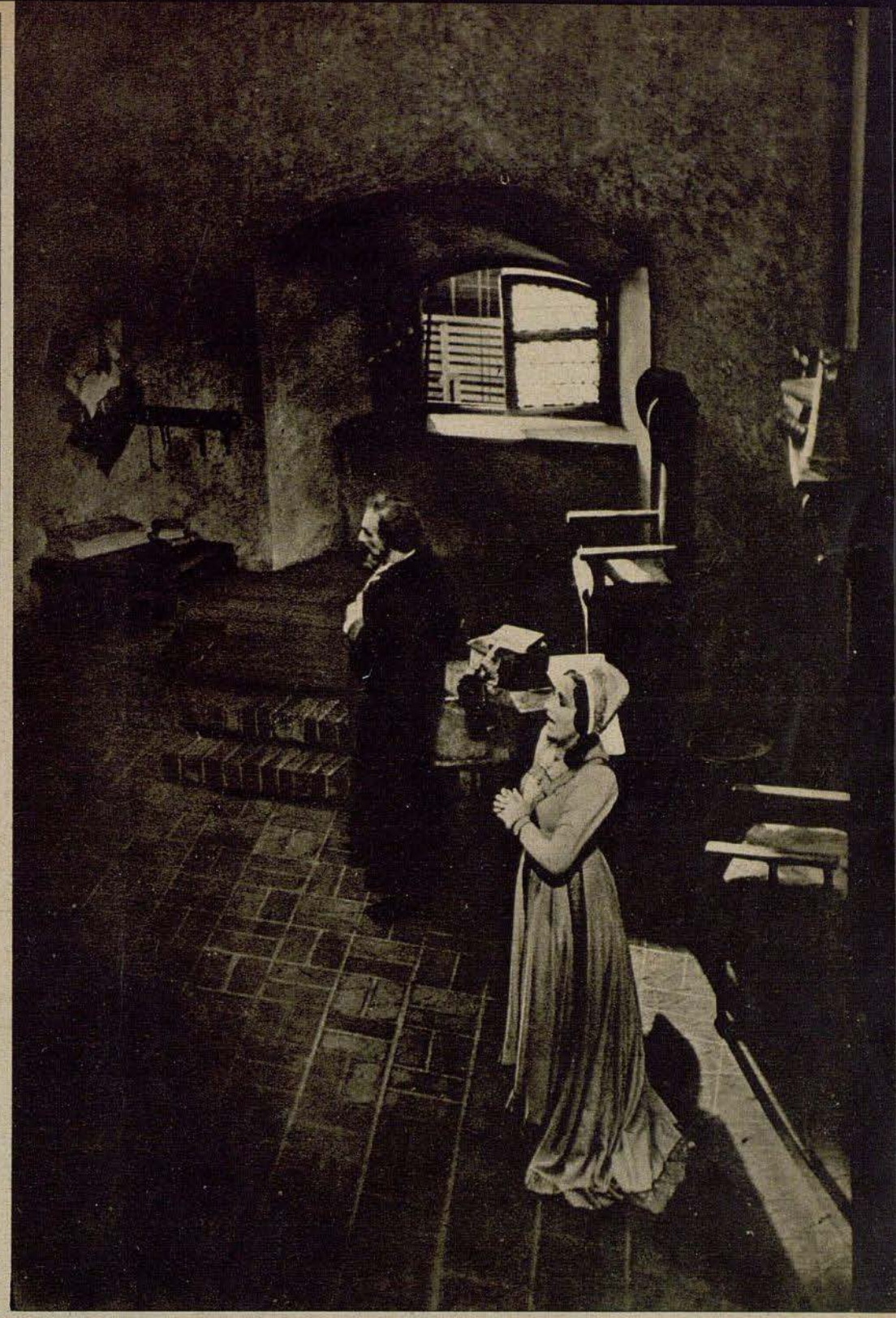




El intendente general, consejero de estado Heinz Tietjen (a la derecha), en cuya mano está la dirección artística global de los festivales, hace las últimas observaciones a uno de sus colaboradores



Los escenarios para las funciones de este año fueron esbozados por Wieland Wagner. En la fotografía lo vemos en conversación con el jefe regional, señor Wächtler



Una escena de los "Maestros Cantores"

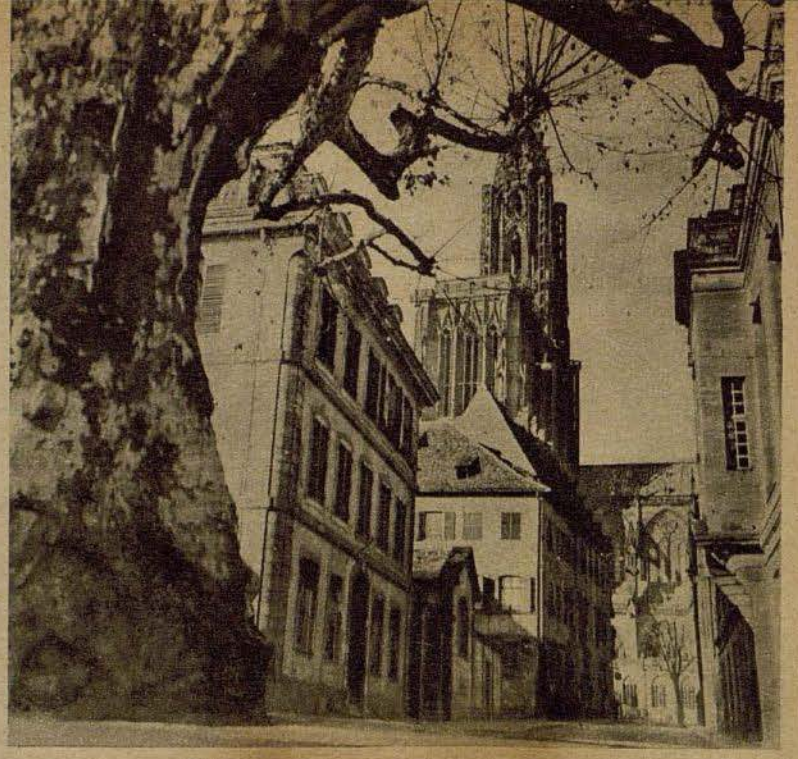
Fotos: Lang (DAF)

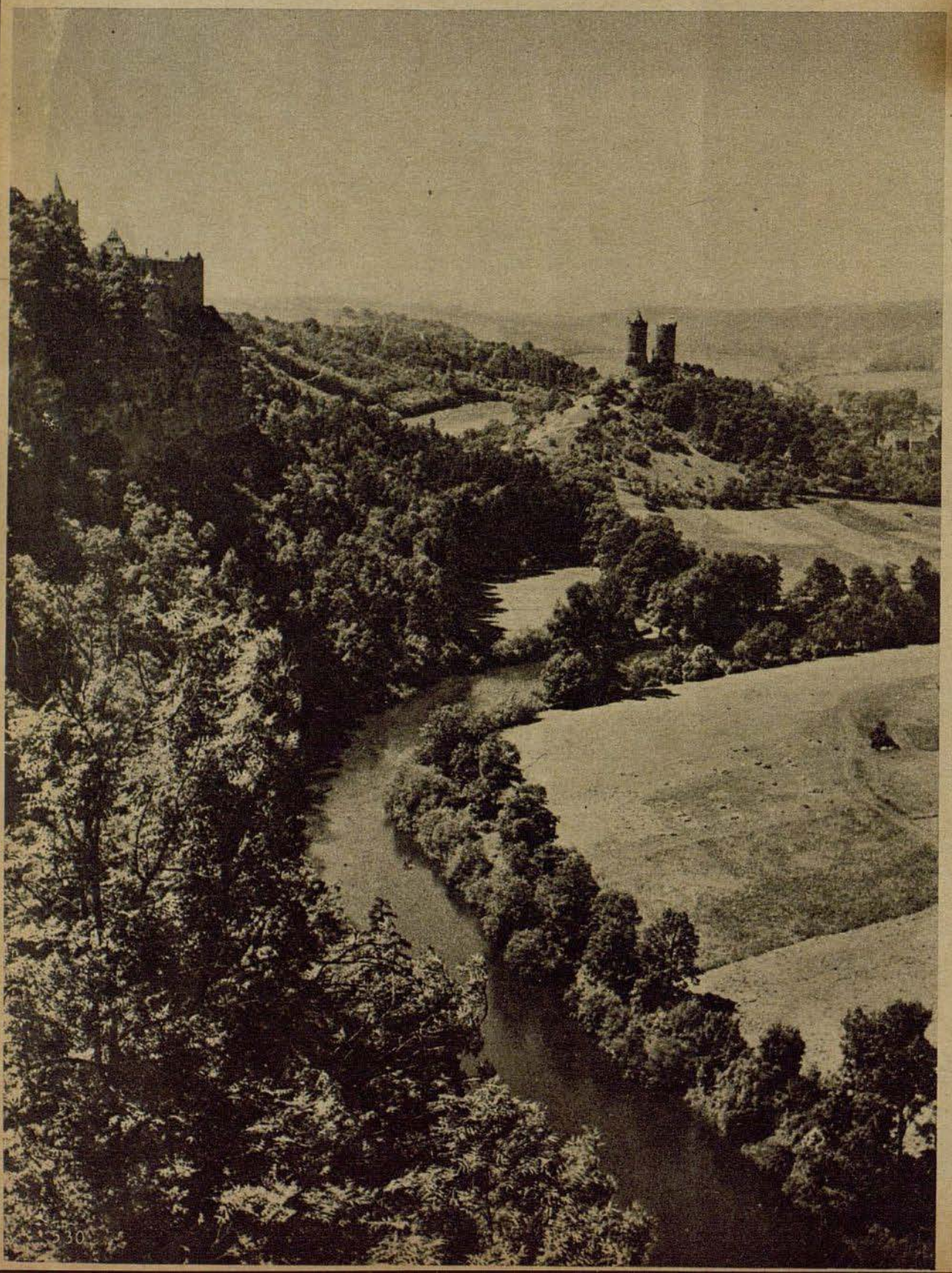


En los jardines del palacio Fantasie se celebró una función nocturna en honor de los heridos y los corresponsales de guerra. Un conjunto de baile amenizó el acto

El paisaje alemán en la canción alemana

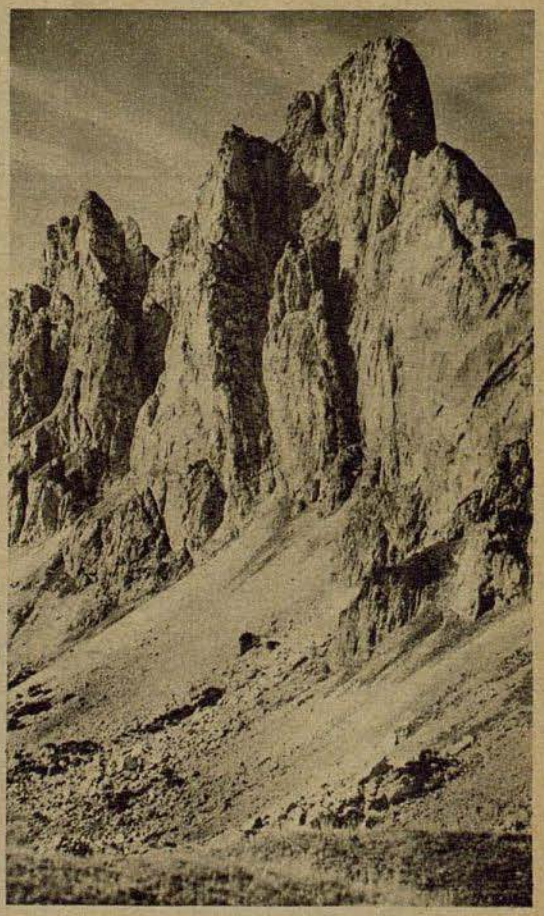
Los alemanes son un pueblo que siente gran afición por el canto. Lo demuestra su rico tesoro de canciones populares y estudiantiles, muchas de las cuales proceden de la Edad Media. Todas las provincias, todas las comarcas han contribuído con su óbulo a la formación de este tesoro. Desde la canción alegre, en ocasiones traviesa y petulante, hasta la queja suave de la canción melancólica, está representada toda la gama de los sentimientos del pueblo. Una sombra de romanticismo envuelve a todas estas canciones que brotan de lo más profundo del alma y de la tierra alemanas. Son patrimonio exclusivo de todo el pueblo, que en tonadas y letras reproduce el encanto genuino del terruño, reflejando el carácter, la voluntad y la idiosincrasia de los diferentes grupos regionales. De igual manera que cada dialecto contiene un tono propio del alma y del lenguaje, también flota sobre cada región una nota melancólica propia; y así es cómo nacen las canciones, y se forma el gracioso ramillete de preciosas melodías, que elevándose de la tierra alemana es enviado a lo lejos, a modo de cordial saludo que no conoce el obstáculo de fronteras y océanos





"O Strassburg, o Strassburg, du wunderschöne Stadt! . . ."
(¡Oh, Estrasburgo, oh, Estrasburgo, ciudad maravillosa!)

Además del misterio de las silenciosas y encantadas callejuelas agrupadas a la sombra de las airosas agujas de la catedral, suena en esta canción un pasaje de la historia de la antigua y tantas veces disputada ciudad de las fronteras del Reich, en la que "está enterrado más de un valiente soldado"



"Hoch vom Dachstein . . ."
("Por encima de las tejas . . .")

. . . la mirada, después de detenerse en grietas y ventisqueros, se dirige al Thorstein, y continuando hacia el norte se posa en los verdes lagos alpinos y pastos de la región de Salzburgo. Se comprende que en la canción se diga: "¡Qué hermoso país es la tierra estiria!"

„An der Saale hellem-Strande stehen Burgen stolz und kühn . . ."
("En las claras orillas del Saale se elevan castillos dignos e intrépidos . . .")

Paisaje suave, ruínas de antiguos castillos que desde lo alto de boscosas alturas miran al río, deslizando su mirada por las laderas cubiertas de vid y, envolviéndolo todo, el bálito de una melancolía preñada de recuerdos del pasado

"Alt Heidelberg, du feine, du Stadt an Ehren reich . . ."
("Viejo Heidelberg, ciudad fina, rica en honores . . .")

Recuerdos inolvidables para todos aquellos que hayan estudiado en la universidad y grabado a cuchillo sus nombres en los antiguos bancos de las aulas. Miles de jóvenes estudiantes han pasado por este puente, que protege el símbolo de la ciudad, las ruinas del castillo, y miles han cantado esta canción y aquella otra de "Zwerg Perkeo beim Heidelberger Fass" ("El enano Perkeo y el tonel de Heidelberg")



"Lindenwirtin, du junge
("Joven patrona de los tilos")

Es otra canción de estudiantes, pero esta no nació en las orillas del Neckar sino en las del Rin, en el alegre Godesberg, tierra de vino, y se compuso en honor de una patrona, amable y vivaracha, que tomaba al asalto los corazones de sus clientes

Fotos: Schröder (4), Walden (1), Transocean (1)
Techno-Photographisches Archiv Herzberg (1).

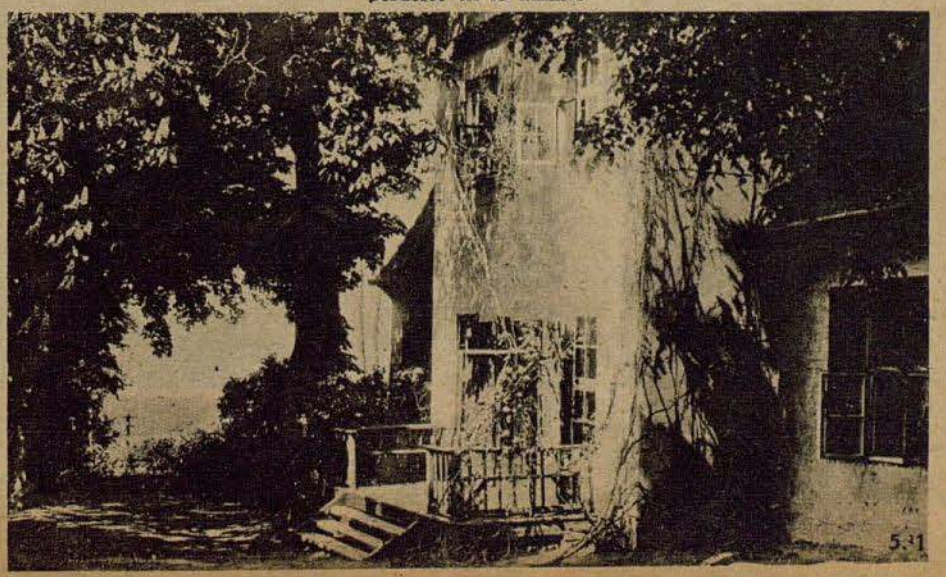
"Aennchen von Tharau ist's, die mir gefällt . . ."
("Anita de Tharau es la que a mí me gusta . . .")

Virtuosa y leal, como la canción de elogio del difunto Simon Dach, fué aquella Anita de la Prusia Oriental, cuya casa natal se conserva todavía en Tharau ala sombra de los grandes castaños. Es el símbolo de una raza reposada, segura de si misma, firmemente arraigada al terruño y magníficamente sana



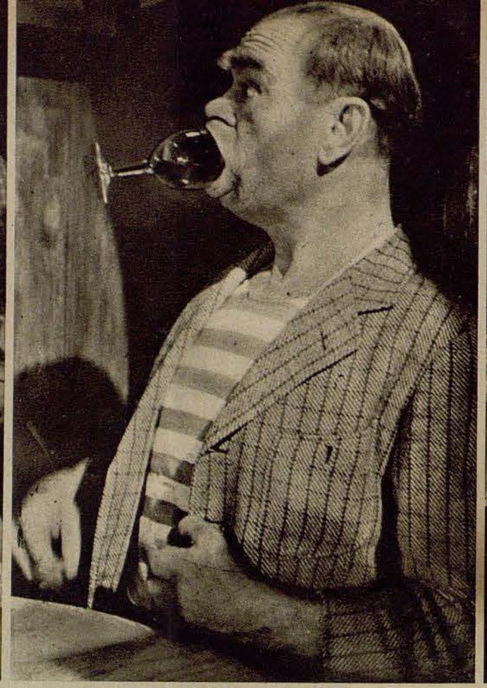
"Hier hab' ich so manches liebe Mal, mit meiner Laute gesessen . . ."
("Aquí me senté muchas veces con mi laúd . . .")

Es una suave melodía la que suena en este paisaje, en este ancho valle, por el que corre perezosa, describiendo sosegadas curvas, la plateada corriente del Weser. Ricos campos trazados en forma de tablero de ajedrez, un pequeño abedul en la ladera y una vista hacia las lejanas y boscosas alturas, tal es el valle del Weser, una cadencia que avanza regularmente hasta perderse en lo infinito





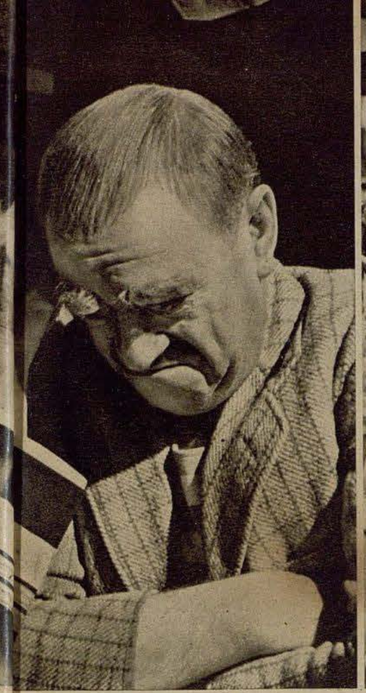
La Pelirroja de la sospechosa taberna "Los cinco continentes". El señor Sanders se lleva un desengaño, pues donde esperaba encontrar un hatajo de empedernidos criminales se encuentra con inofensivas y bondadosas personas



Gil (Emil Hess) contribuye también a su manera a la diversión de la concurrencia. Luce sus cualidades de equilibrista tomando todo un vaso en la boca, si bien después se indigna porque tiene un sabor detestable el contenido del vaso



Aquí se cuentan lances de marineros, y a juzgar por la cara de los impresionados oyentes debe tratarse de una tristísima historia de trágico desenlace (Paul Henkels, Emil Hess)



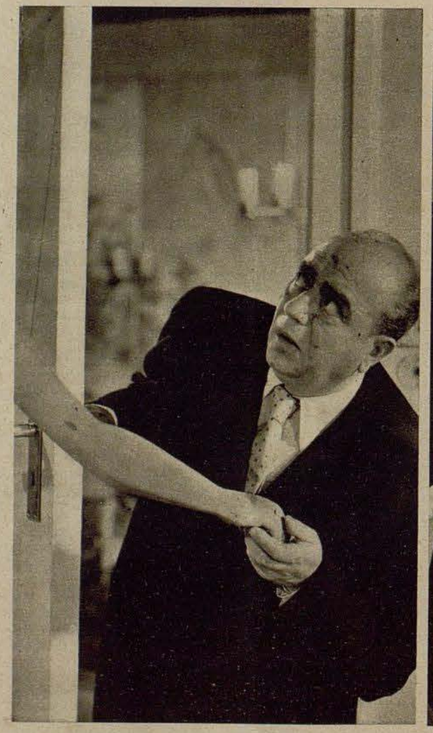
El señor Sanders cree hallarse, por fin, ante una situación que huele a crimen. Pero se equivoca una vez más. La patrona vela celosamente por el buen nombre del establecimiento, y no permite que se extralimite ninguno de sus queridos parroquianos



Por su parte, el señor Sanders, se disfraza de vistoso marinero para estar al nivel de la gente con que se codea. Bebiendo sin tasa licores fuertes se gana la admiración de los asombrados mirones (Paul Verhoeven)

Los pillos, si se les llama no vienen

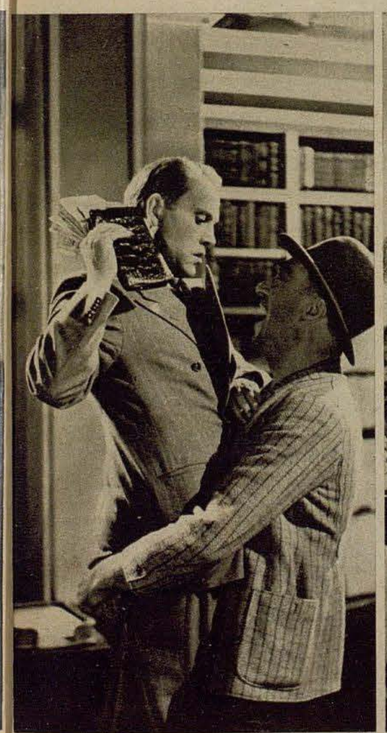
Al señor Sanders le gustaría vivir peligrosas aventuras. Este deseo proviene de su profesión: se dedica a escribir novelas policíacas. Las espeluznantes historias que brotan de su veterana estilográfica son para poner los pelos de punta al infanticida más desalmado. Mas sus lectores — los pocos que tiene — las leen, y se quedan tan tranquilos. El público está ya cansado de historias inventadas; sólo se interesa por hechos sucedidos. Esta nueva mentalidad es lo que hace que el señor Sanders se decida a correr personalmente aventuras peligrosas, a vencer obstáculos con ánimo esforzado, para poder relatarlo todo en sus libros y crearse así un amplio círculo de lectores. Pero "una cosa es cantar solo y otra cosa es con guitarra". Hoy en día cuesta un gran esfuerzo eso de vivir con la vida pendiente de un hilo. A pesar de que hace cuanto puede para verse cumplicado en asuntos tenebrosos y para relacionarse con gente del hampa, encuentra la decencia y la amabilidad en todas partes. Mas — en el curso de la película — cuando ya desespera de ver colmado su deseo, se ve de repente metido en lances que le erizan los pelos a él mismo, y le proporcionan materia suficiente para escribir. No podemos, empero, anticipar más detalles. De ello se encargará la película titulada "El señor Sanders busca el peligro" que el realizador R. A. Stemmle está actualmente rodando en los talleres de la Tobis



¡Qué fría es esta mano! piensa aterrado el joyero Willems (Aribert Wäscher) antes de darse cuenta de que se trata del brazo de una figura de cera. ¡Con lo interesante que era sentirse un Don Juan! Es duro perder las ilusiones de toda una vida!



Además de haberse burlado de él, le han robado un collar de perlas que valía varios centenares de miles. No podemos anticipar más. Añadiremos solamente que el director del hotel le costó mucho trabajo calmar la excitación de los huéspedes (Aribert Wäscher — Karl Günter)



¿Se trata de un robo? — No, al contrario; el señor Sanders paga mil marcos al criminal, por haberle enseñado éste uno de sus trucos. El ladrón, emocionado ante tal manifestación de amor al prójimo, le abraza entusiasmado (Verhoeven — Hess)



¡Otra equivocación! No se trata de malhechores sino de gente muy de su casa que quiere evitar que se cometa un robo. Mas para ello es necesario penetrar en el edificio por caminos dudosos (Paul Verhoeven — Emil Hess)



No está muerto (Aribert Wäscher), como parecen indicar las apariencias; pero ha sido de tal calibre el susto que se ha llevado que ha quedado atravesado en la cama sin poder hacer el menor movimiento. Es de desear que se le pase pronto el pánico Fotos Tobis

DIOS LO IMPIDIO .....

El Ju 88 pasa como una exhalación sobre casas y chozas, mas su perseguidor lo ataca constantemente — "¡Nos embiste!", grita el observador, y a los pocos segundos se produce el choque — Vuelan trozos de cristal y astillas de madera, la cabina huele a quemado — Finalmente: la primera posición alemana

Por el sargento Hermann Lüthje

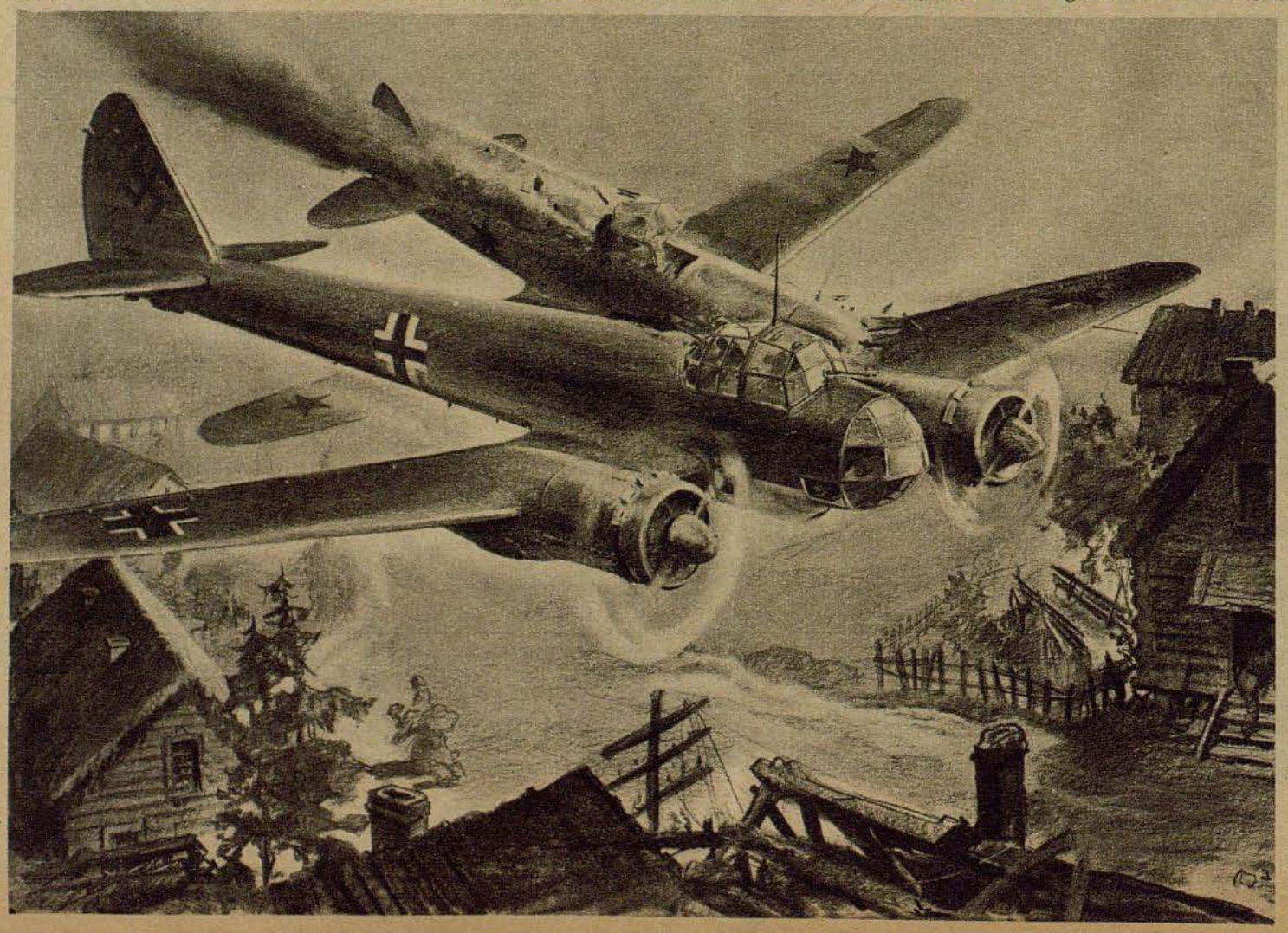
A primeras horas de madrugada salí de observador en el "Cesar". Los demás tripulantes eran: sargento Horst Z., piloto, suboficial Helmut Sch., radiotelegrafista, y sargento Hans S., tirador. No tardamos en sobrevolar el frente. A las X horas me comunicó mi radiotelegrafista: "No tengo comunicación con el puesto de tierra." Muestro el parte al piloto. Continuamos el vuelo. Hace una señal afirmativa con la cabeza. Me decido a resolver las misiones más difíciles durante el vuelo de regreso, y cambio inmediatamente de rumbo. 7000 metros de altura — encima de nosotros cielo sin nubes. A lo lejos se dibuja delgada franja de calima. Hemos cubierto ya varios centenares de kilómetros de vuelo sobre la retaguardia enemiga sin haber conseguido restablecer la comunicación con nuestro puesto de tierra.

Debajo distinguimos un tren — dirección este, unos 50 vagones — acciona la cámara automática — — — "¡Granadas antiaéreas a unos cien metros debajo del avión!", grita el tirador. "Granadas a la derecha, unos cincuenta metros detrás del aparato", advierte casi simultaneamente el radiotelegrafista. Reconocemos aeródromos, lineas de ferrocarril y carreteras. A las 9,40: "El puesto de tierra nos oye de nuevo", comunica el radiotelegrafista. Nos figuramos la satisfacción que sienten los de la estación de radio y los camaradas de nuestra escuadrilla. Kalli, nuestro primer mecánico, dirá seguramente: "Claro está que vuela, por algo es mi "Cesar." Continuamos volando hacia el este para cumplir la orden que se nos ha confiado.

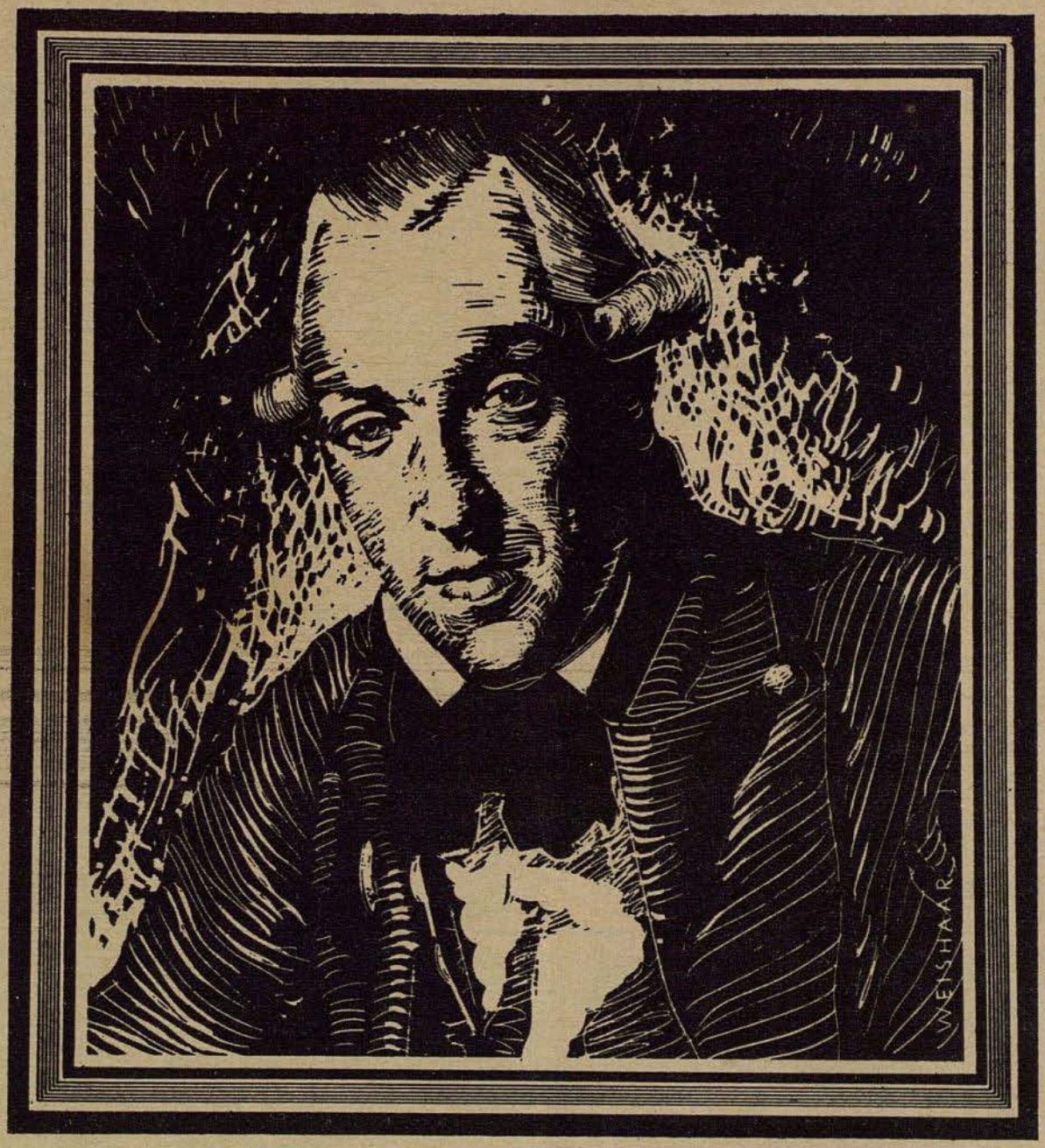
A las diez estamos ya al oeste de X para reconocer el centro de aeródromos. El tirador advierte: "Dos cazas a ochocientos metros debajo del avión" — Reconoceremos aun dos aeródromos y despues penetraremos en las nubes. Ocupo la ametralladora de estribor de cola. Oigo los disparos del tirador. "Viene de arriba", grita. El adversario arremete por detrás contra nosotros Drrr . . . drrr . . . ladra la ametralladora del radiotelegrafista. El caza da la vuelta. Buscamos ansiosamente una nube. Mediante el sistema de señales dirijo los movimientos de defensa que el piloto ejecuta con nuestro Ju 88. "¡Fuego — está debajo!" Dispara nuestra ametralladora inferior. ¡Por fin! . . . Las nubes nos acogen. Cambiamos altura y rumbo. ¿Perderá nuestra pista? — Todavía no le vemos. La nube nos envuelve. Y cuando ya creemos habernos sacudido nuestro perseguidor, aparece de nuevo inesperadamente y reanuda el ataque. Hablan de nuevo las armas. La nube termina. Hemos conservado la altura de 7000 metros. Descendemos en picado y volamos después en vuelo rasante para asi reducir las posibilidades de ataque del caza soviético. Mas incluso durante el descenso se nos acerca el caza. Llega hasta veinte metros de nosotros. "¡Fuego, viene por encima!", grito. „!Se atascó la ametralladora de la derecha!" contesta el tirador. En el piso de la carlinga sirve serenamente las armas. "¡A la derecha!" Tengo al atacante en la mira. Drrr . . . drrr . . . "!A la izquierda!" El caza entra en el campo de tiro del radiotelegrafista que dispara. El JAK 1 se separa hacia arriba, describe una curva y vuelve inmediatamente al ataque desde arriba y por detrás. El piloto lleva el Ju 88 más cerca del suelo. Pasamos rozando las casas. Helmut presiona sobre el manipulador y comunica el ataque del caza al puesto de tierra. El JAK entra una vez más en las ráfagas de las ametralladoras del tirador y del radiotelegrafista. El fuego es certero. El caza se eleva y nos ataca sobre el dorso. Con brusca media vuelta restablece la posición normal del aparato. De repente vemos chozas de madera delante de nosotros. A cinco metros de distancia levanta el piloto al avión que salta las chozas en prodigioso movimiento. El Ju 88 se está batiendo en vuelo raso, casi a ras de suelo, a setecientos kilometros de su base. — El adversario, cual furioso lebrel tras de la presa, salta las chozas detrás de nosotros. A derecha e izquierda los proyectiles del caza levantan la arena como a cuchilladas. El Ju 88 se levanta para saltar algunas casas y se vuelve a pegar al suelo. Aprovechamos todas las depresiones del terreno. Nuestro perseguidor no nos da momento de respiro. Volamos como una exhalación sobre terreno llano. El JAK salta por encima del último pueblo — se coloca a la misma altura que nosotros — 100 metros — 50 metros — se va agrandando la silueta del caza. El radiotelegrafista dispara. ¡20 metros! — ¡Arde! — Con el puntiagudo morro a unos cinco metros del suelo, vuela arrastrando un penacho de llamas. "¡Nos embiste!" grito al adivinar las intenciones del piloto enemigo. Y a los pocos instantes se lanza en vuelo de cuchilla contra nuestra ala izquierda. El motor golpea contra el costado izquierdo de la carlinga. El tirador sale como un rayo del interior de la carlinga. El estrépito es espantoso y durante algunos instantes falta la luz en la cabina. Vuelan trozos de cristal y astillas de madera. Un objeto me golpea la cabeza. Cuando se reanuda la luz lo primero que comprobamos es: "¡Todavía volamos!", y nuestra primera pregunta: "¿Dónde está el caza?" La columna de humo que se eleva detrás de nosotros nos da la contestación.

La próxima preocupación es: ¿Cómo están Hans y Helmut? De Horst no es necesario preocuparse, puesto que continúa pilotando el aparato. Comprobamos que, a parte de algunos rasguños, todos hemos salido milagrosamente ileseos de la aventura. El viento de la velocidad entra con furia en la cabina que la violencia del choque ha desplazado unos 15 centímetros hacia la derecha y en la que únicamente algunos cristales han quedado sanos. En el costado izquierdo de la cabina se observa una gran abolladura. Un grueso trozo de madera sale del puesto de tiro del radiotelegrafista. El golpe a la cabeza me lo dió un trozo de una cuaderna de madera. En nuestra ala derecha está enganchado el timón de altura de babor con plano fijo del caza. La hélice de estribor habrá sufrido bastante con el choque. Continuamos el vuelo a sólo 260 kilómetros de velocidad. La instalación de radio está destruída. ¿Dónde nos encontramos? — En vuelo bajo logro orientarme y fijar nuestra situación después de algún tiempo. Evitamos las ciudades. En la cabina hay una corriente de aire formidable. El ruído de los motores hace ilusorio todo intento de entendernos. Personas civiles nos saludan con pañuelos, para correr después aterrados a protegerse en los refugios al distinguir la cruz en nuestras alas.

"¡Aqui estamos!" Señalo al piloto el lugar en el mapa. A pesar de todo, no habíamos perdido la serenidad. Horst hace con la mano derecha el movimiento de beber. Está ya pensando en la "fiesta" con que celebraremos nuestra suerte, mas todavía nos faltan unos doscientos kiló-



. . . se lanza en vuelo de cuchilla contra nuestra ala izquierda. El motor golpea contra el costado izquierdo de la carlinga



Goethe escribió de su mejor amigo de la infancia, el Consejero de Guerra

Johann Heinrich Merck

cuyo 200.º cumpleaños se ha celebrado en 1941: "Como él es la única persona que reconoce completamente lo que hago y cómo lo hago y que, sin embargo, lo ve de otra manera que yo, desde otro punto de vista, me da una bella certidumbre." Johann Heinrich Merck descendía de conocida familia de farmacéuticos, domiciliada en Darmstadt desde muchos años. Su espíritu genial y su videncia práctica, su brillante producción como escritor y naturalista fueron objeto de la admiración de sus contemporáneos. En el farmacéutico de Darmstadt Heinrich Emanuel Merck, nieto de este hombre singular, volvieron a hermanarse el esfuerzo científico y la energía práctica. Fundó en el año 1827 llevando su nombre, la

Fábrica de productos químicos

E. MERCK

DARMSTADT

siendo con ello uno de los más importantes precursores de la industria químico-farmacéutica alemana



... Nuestro Ju 88, bastante mal parado, con el timón de altura del JAK 1 colgando del ala izquierda, pasa a dos metros de altura por encima del aeródromo enemigo

metros de vuelo rasante para llegar al frente. El motor de la derecha funciona todavía. Pensamos con orgullo que es trabajo alemán.

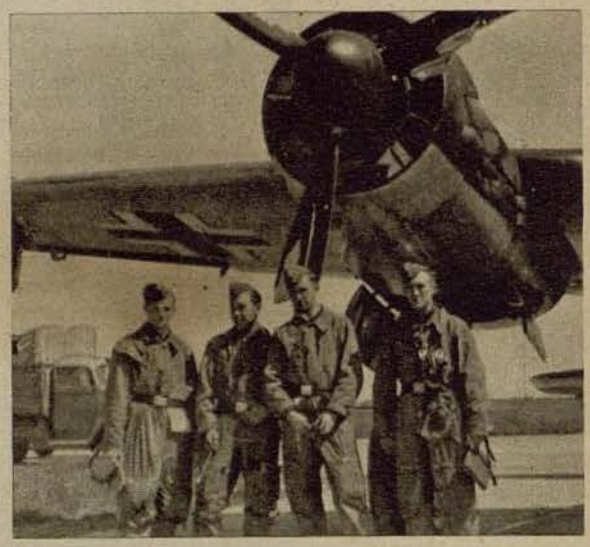
El vuelo prosigue. Vemos el penacho de humo de una locomotora. "¡Una linea de ferrocarril!" Responde al tiempo de vuelo y a las indicaciones del mapa. Al sobrevolar las vías vemos de repente ante nosotros un aeródromo soviético repleto de aviones. Nuestro Ju 88, bastante mal parado, con el timón de altura de un JAK 1 colgando del ala derecha, pasa a dos metros de altura por encima del aeródromo enemigo. Ya no podemos describir grandes curvas porque el timón lateral de la izquierda está atascado. Cuando nos encontramos aproximadamente en medio del campo nos reconocen y comienza el fuego de la DCA ligera y de las armas de infantería.

"¡Fuego a bordo!", gritan Hans y Helmut. El ruído de los motores nos impide entender nada a los que estamos delante. De pronto notamos olor a quemado en la cabina — ¡Esto faltaba! Afortunadamente el olor desaparece al poco rato. Saltamos por encima de un bosque cercano, y quedamos fuera del campo de tiro de los antiaéreos. "¡Dios del cielo, que suerte hemos tenido!" exclamo.

Vamos acercándonos al frente. En otras dos ocasiones la DCA ligera soviética intenta cortarnos el paso. Mas Dios lo impidió, como dijo más tarde el capitán de nuestra escuadrilla en la fiesta que celebramos por la noche.

Trincheras . . . posiciones de apresto . . . innfatería acampada — Nadie adivinara que nuestro aparato es un Ju 88 que vuelve en vuelo rasante de leste. ¿ Dónde está la línea principal de fuego? Esta es nuestra preocupación. No tardamos en sobrevolarla. Alambradas - trincheras - la primera posición alemana. Soldados alemanes de infantería nos saludan agitando los brazos. Poco a poco, vamos tomando altura. Volando a mil metros hacemos el último trozo del trayecto hasta el aeródromo E. Nos preparamos por si tenemos que aterrizar de barriga. El piloto despliega el tren de aterrizaje y creemos comprobar que no hay balazos en los neumáticos. Aterrizaremos, pues, sobre ruedas. ¿Nos espera todavía la escuadrilla? Muchos de ellos ya no creerán en nuestro regreso. — El aeródromo está ya debajo de nosotros. Con señales advertimos a la dirección del aeródromo la situación en que nos encontramos. El aterrizaje se realiza sin novedad. No sabemos que decir. Antes de dirigirnos al lugar de estacionamiento, nos estrechamos las manos. El capitán de la escuadrilla y nuestros camaradas nos felicitan. El caza sólo pudo causarnos trece impactos en los timones y uno en las alas. Los demás impactos son de armas de infantería. Doy parte de los resultados del reconocimiento, y por la noche celebramos nuestra "fiesta de cumpleaños". Nuestro jefe muestra mucha comprensión por nuestro vuelo, puesto que el mismo fué derribado una vez durante la campaña de Francia. El capitán de nuestra escuadrilla nos informa de que debemos presentarnos al jefe de la flota aérea, quien quiere felicitarnos personalmente.

Hans, Helmut y yo jamás comprenderemos como se las arregló Horst para impedir que el avión se estrellara contra el suelo cuando el caza nos embistió a cinco metros de altura. Con el timón lateral casi inutilizado, el motor de la derecha accionando a duras penas, con un timón del caza enemigo colgado del ala, el "Cesar" y su tripulación hicieron en vuelo rasante un trayecto de más de 400 kilómetros, y aterrizaron sin accidentes en el aeródromo de partida.



La tripulación del averiado Ju 88 frente a su aparato. En el ala izquierda se ha empotrado un trozo del timón de altura del caza soviético.

Dibujos PK: Corresponsal de guerra Baltz; Foto Luftwaffe



Rheinmetall

Máquinas de Oficina

para Escribir, Sumar, Calcular y Facturar



AL LLEGAR LA PAZ PODRA USTED ADQUIRIR
LO MEJOR, MAS, PARA ADQUIRIR BIEN ES NECESARIO ELEGIR
BIEN, INFÓRMESE YA DESDE AHORA

V. GUILLAMET / MADRID-BARCELONA

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT

125

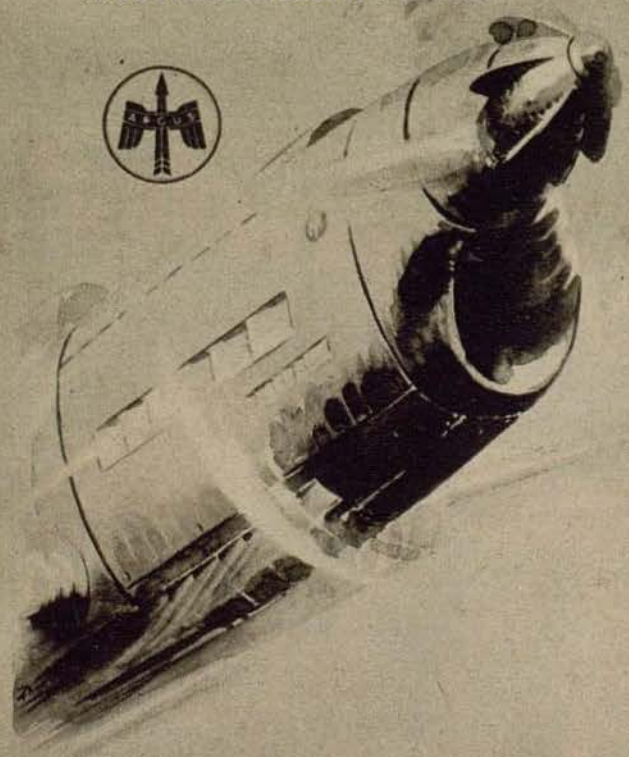
SCHLENZIG

Motores de aviación Automóviles Motocicletas

BMW

ARGUS

MOTORES DE AVIACIÓN
HÉLICES GRADUABLES



ARGUS MOTOREN GESELLSCHAFT MBH

Contax



ZEISS IKON

ZEISS IKON AG. DRESDEN

Representante Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

¡Ahora déjese aconsejar, en tiempos de paz comprará!

El cerebro de la división

El primer oficial de estado mayor — Los que trazan los planes y los que luchan — Los jefes de la acción táctica / Por el corresponsal de guerra Jochen Scheurmann

PK En el puesto de combate, alumbrado únicamente por el rayo de luz que penetra por la estrecha aspillera, el capitán ha permanecido largo tiempo inmóvil, los ojos pegados al anteojo-tijera. El grupo de fortines de en frente es verdaderamente peligroso. Lo que sus ojos están contemplando confirman las reflexiones que hiciera contemplando el mapa. Un continela que está a pocos metros se extraña de que el capitán pase tanto tiempo observando la linea enemiga. En las posiciones enemigas no hay nada que valga la pena de mirar, piensa el cabo. Los rusos evitan cuidadosamente todo movimiento, pues no ignoran que numerosas ametralladoras esperan, apuntadas, descubrir la menor señal de vida en sus trincheras para abrir el fuego.

En realidad, el capitán sólo puede ver que las trincheras están trazadas en zig-zag, y adivinar los potentes fortines bolcheviques por los montones de tierra en las laderas de las "Alturas del Jabalí" que tiene delante. Mas esto le basta. No se trasladó el capitán a la avanzadilla para ver soldados soviéticos sino para informarse por sus propios ojos del trazado del frente enemigo.

La paciencia del cabo es sometida a dura prueba, puesto que el joven capitán, cuya guerrera de tela de tienda está en tan mal estado como la del propio centinela, permanece aún muchos minutos con los ojos pegados a los lentes. De vez en cuando lanza una mirada al mapa que tiene extendido delante de si, como si estuviera cotejando datos. En una cuartilla suelta, que ha sujetado a uno de los extremos del mapa, escribe breves anotaciones con su lápiz.

Peligro para el sector

En el sector reina la calma, es decir, la calma relativa del frente del este, donde el soldado se considera en una posición tranquila los días en que únicamente hay duelos de artillería y fuego de morteros de trinchera. De vez en cuando pasan silbando las granadas, propias y enemigas, por encima de las cabezas de los dos hombres de la avanzadilla. Entre las explosiones de las granadas ladra irritada una ametralladora. Es la monotonía de la vida cotidiana del frente.

Cuando el oficial abandona la avanzadilla y se despide del cabo, observa éste que del cuello del capitán cuelga la Cruz de Caballero. Este detalle confirma al cabo que el capitán que acaba de pasar tantos minutos a su lado es el primer oficial del estado mayor de la división. Todos saben que el jefe de la sección de mando se ganó la Cruz de Caballero durante la campaña de Noruega, donde, siendo jefe de un grupo de paracaídistas, defendió tenazmente una posición que se había dado ya por perdida, y logró evitar que el enemigo se apoderara de ella. Durante la mañana el capitán recorre diferentes puestos de observación. Sus ojos se fijan siempre en el mismo sector de la linea soviética. A menos de un tiro de granada de mano de la primera avanzadilla de esta parte del frente — guarnecido por una división de campaña de la Luftwaffe — un grupo de fortines bolcheviques penetra como una espada en nuestras lineas. Existe el peligro de que el enemigo aproveche un día para un ataque las ventajas de su favorable posición.

¡Zás . . . pum!!

Durante el regreso del capitán los bolcheviques abren de repente fuego de artillería sobre el sector. Suelen hacerlo varias veces por día. Seguramente se prometen mucho de esta táctica, aunque el resultado sea, generalmente, muy exiguo.

¡Zás . . . pum!! ¡Zás . . . pum!! Siete u ocho granadas llegan silbando y estallan cerca del capitán. Este se ha puesto instintivamente a cubierto; se apoya, agachado, contra los restos del muro de una choza, y espera que pase el huracán. Se irrita contra esta casualidad que le hace perder diez minutos.

Mientras espera, su cerebro va recopilando lo observado y sacando deducciones. Es preciso acabar con esta potente concentración de fortines enemigos. La cuestión es encontrar el cómo, pues hay que evitar esfuerzos inútiles a la tropa propia.

Se forja el plan

El puesto de mando de la división de campaña de la Luftwaffe está instalado algunos kilómetros detrás de la linea de fuego. Sólidos blocaos, fortines y algunas casamatas empotradas en el suelo. Ningún avión enemigo de reconocimiento podría adivinar que lo que parece una de las innumerables aldeas rusas en ruinas es en realidad el centro director de una de las divisiones del sector. Lo único que podría servir de indicio es el grueso haz de cables telefónicos que se dirige hacia esta aldea. En uno de los blacaos está instalada la sección de mando dirigida por el primer oficial de estado mayor de la división. Hasta altas horas de la noche, el capitán permanece sentado frente a una sencilla mesa plegable, estudiando incansable sus mapas, repasando los cálculos y esbozando planes. Se alumbra con la vacilante llama de una lámpara de petróleo. Sente, el perro ovejero, bosteza soñoliento en el rincón del fondo.

En estas horas silenciosas, en las que tan bien se percibe el lejano fuego de la artillería, se forja a grandes trazos el plan de ataque contra el peligroso grupo de fortines. El próximo día, cuando son convocados todos los jefes de batallón que deben participar en el proyectado ataque, se les presenta ya un plan concreto. Como es natural, el comandante de la división es quien decide las medidas que deben adoptarse. Pero su más precioso auxiliar, el cerebro táctico de toda la división, es su oficial de estado mayor.

De la cama del hospital a la linea de fuego

Por su carácter especial, la labor del oficial de estado mayor queda siempre en segundo plano. Casi nunca llega a conocimiento del público, más el soldado siente esta labor hasta en las lineas más avanzadas, y no sólo en la preparación táctica y en la dirección de las operaciones, sino también en la instrucción de las tropas, en el trazado de las posiciones, en la organización de los transportes etc. Los oficiales de estado mayor de la división son calculadores fríos y seguros, y no obstante nada hay en ellos que indique al teórico sin temperamento. Como que en el ejercicio de su cargo en los estados mayores se intercalan largas temporadas de servicio en el frente, nunca pierden el contacto con la tropa. Estos hombres reunen en una persona al

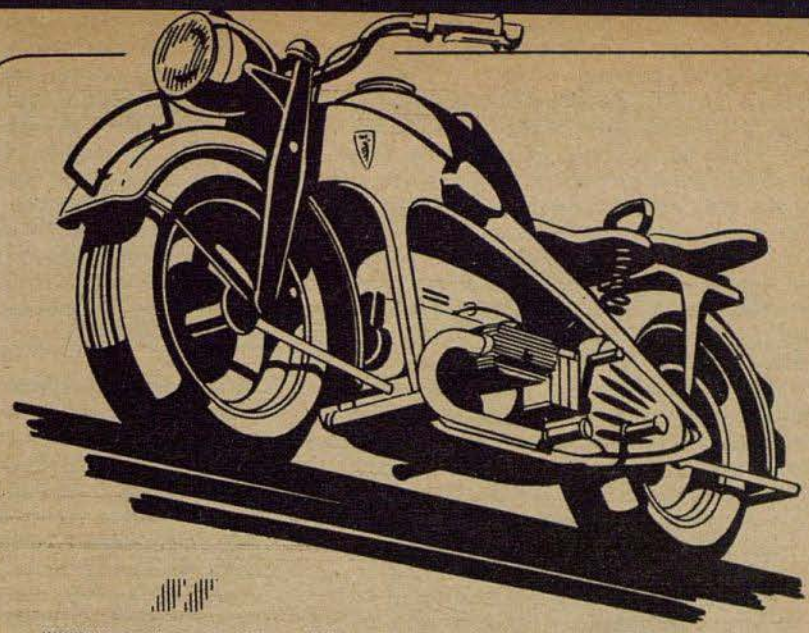


Agfa

SIMBOLO DE SUPREMA

calidad en

PRODUCTOS FOTOGRAFICOS



ZÜNDAPP

de absoluta seguridad

ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG



El sarro

se produce por las secreciones de la saliva mezclada con restos alimenticios, partículas desprendidas de las encías, etc., y se deposita sobre todo frente a las glándulas salivales. Es muy conveniente dejar que un odontólogo o dentista examine regularmente la dentadura y elimine el sarro. Sírvase solicitar el folleto explicativo "Gesundheit ist kein Zufall" (La salud no se debe a la casualidad) editado por la Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6

Chlorodont

demuestra como debe cuidarse la dentadura



HORNOS INDUSTRIALES

para el tratamiento térmico de metales ligeros y pesados, como asimismo aceros de toda clase. Instalaciones de decapaje, Bonder, depuradoras y secantes.

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G., BERLIN

calculador frío y sereno con el joven oficial de frente, de impetuoso arrojo, acostumbrado a lanzarse al ataque a la cabeza de sus hombres.

El primer oficial de estado mayor de esta división de la Luftwaffe, hombre de treinta años, oriundo de una pequeña ciudad de la Prusia occidental, es el mejor ejemplo de esta nueva generación de oficiales de estado mayor, que está siempre dispuesta a luchar en las trincheras con las armas en la mano.

En la última primavera, cuando los bolcheviques atacaron furiosamente las posiciones de esta división, haciendo desesperados y continuados esfuerzos para conseguir romper el frente, el comienzo de la ofensiva enemiga sorprendió al capitán en su lecho del hospital. Mas ningún poder del mundo habria sido capaz de retenerlo en la cama e impedir que se dirigiera inmediatamente a las primeras lineas. Durante muchos días consecutivos dirigió toda la lucha, a pesar de que su cuerpo temblaba de fiebre y sólo podía sostenerse en pié por un milagro de energía.

Contra las Alturas del Jabalí

Una vez terminados todos los preparativos de ataque contra las Alturas del Jabalí, se fija la hora del ataque. A la madrugada los jefes de grupo hállanse en las trincheras acurrucados junto a sus hombres, la mirada fija en las manecillas del reloj que les indicará el momento de atacar. El capitán se encuentra también en un lugar de las avanzadas. Al trazar los planes se tuvieron en cuenta todos los detalles que puede prevenir el entendimiento humano; ahora lo va a decidir todo el valor del soldado. El oficial de estado mayor no se queda junto a la mesa. Comienza el fuego. Son deshechos uno tras otro los nidos de resistencia del enemigo. El capitán de estado mayor da todavía algunas órdenes por teléfono, y despues permanece silencioso, contemplando la obra de destrucción que realiza la artillería. De repente el fuego es adelantado. Se tiene la impresión de que una mano de gigante ha dado un violento tirón haciendo avanzar la barrera de fuego. Es el comienzo del ataque.

El ataque

Con los primeros soldados sale el capitán de la trinchera y se lanza hacia la peligrosa y desconocida tierra de nadie. En este momento es un combatiente más, es igual que cualquiera de los hombres que avanzan a su lado.

Al próximo día el capitán mira de nuevo por el anteojo-tijera. Pero esta vez el aparato está montado en un puesto de combate exmplazado en terreno que ayer pertenecía todavía a los soviets.

Ha sido conquistada una posición dominante. Lo que ahora contempla el capitán no es ya tan peligroso como el grupo de fortines que contemplaba ayer. Ha sido definitivamente eliminada la cuña, preñada de peligros, que penetraba en el campo alemán. El éxito se debe a la perfección del plan y a la valentía de los soldados que lo realizaron.

El cabo R. está dando los últimos golpes de mano al Ju 87, de cuyo estado es responsable. Los depósitos de bencina están llenos, la pesada bomba cuelga de la carlinga, y el Dora-Paula no tardará en despegar para participar en el ataque contra las posiciones de apresto soviéticas. En el aeródromo de urgencia se observa el movimiento de costumbre: coches-cisterna junto a los aparatos, autocamiones que han traído objetos de equipo e instrumentos, y el pequeño tractor, que va de un lado al otro remolcando el porta-bombas. De repente — el ruído de los motores en marcha impidió oír como se acercaban — aparecen aviadores enemigos en el borde del bosque y se lanzan disparando sobre los stukas que estaban preparados para despegar.

El cabo R. se refugia de un salto en el foso de protección. Lo mismo hacen los demás hombres del personal de tierra y los conductores de los autocamiones. Los proyectiles caen muy cerca. Toda la escena dura pocos segundos. Más, el Dora-Paula arde. Largas llamas lamen el motor y la carlinga del aparato. Los hombres miran hipnotizados el espectáculo, pues saben que de un momento a otro va a incendiarse la bencina, y el Dora-Paula se convertirá en un mar de llamas, en un infierno de fuego; la pesada bomba será sometida a una temperatura elevadísima, y es posible que se produzca una explosión formidable. Un peligro inminente lo amenaza todo en el aeródromo, hombres, aviones, vehículos y dependencias.

Y es en este momento cuando el cabo R., actuando con serena temeridad, hace lo que a primera vista parece muy sencillo. Sube al aparato en llamas, desconecta la corriente eléctrica y suelta la bomba que cae al suelo entre el tren de aterrizaje. Provisto de larga y resistente cuerda, penetra de rodillos debajo del aparato y, sin dejarse asustar del humo y de las llamas, pasa la cuerda alrededor de la enorme bomba. El tractor la arrastra fuera de la zona de peligro. Los demás aviones y los vehículos han sido sacados entretanto del aeródromo, de modo cuando crepita la munición y el Dora-Paula estalla fraccionándose en mil pedazos, la catástrofe ha sido reducida a un minimo.

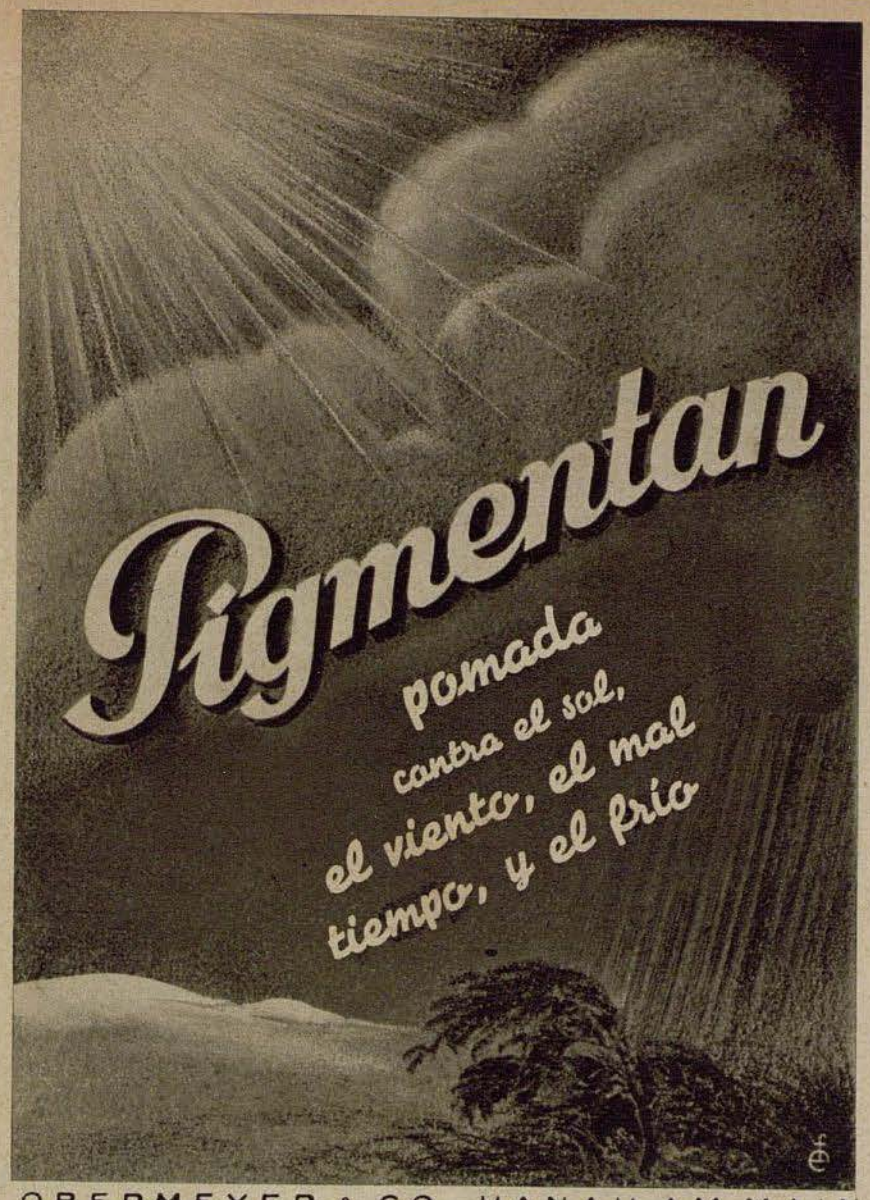
Nadie obligó al soldado a actuar como lo hizo. Obró por propia decisión, impulsado por un sentimiento de responsabilidad profundamente arraigado en su ser, con este sentimiento con que el soldado alemán obedece la voz del deber, la orden del alma.

La orden del alma

Por el corresponsal de guerra Walter Serocka

PK La despedida de los seres queridos y el ingreso en el amplio círculo de la camaradería son los dos grandes mojones en el camino de todo soldado. El patio de ejercicios y el terreno de prácticas son desde estos momentos los dos lugares en que el joven recluta pasa la mayor parte de su vida; el pequeño cuarto en que vive es su hogar, y los camaradas de aposento forman para él una nueva familia. Por la noche, durante la instrucción teórica militar o profesional, los pensamientos del joven soldado se fijan en la verdadera esencia del espíritu militar. Piensa en la necesidad y en el peligro, en que es preciso obrar y vencer, y tal vez, algunas veces, piensa en la muerte. En las conversaciones entre ellos se refleja cierta curiosidad por su propio valor, un poco de impaciencia y cálidas esperanzas. El caso sucedido que se relata a continuación servirá para demostrar como actúan nuestros jóvenes soldados, como, inconcientemente y reaccionando ante la necesidad del momento, son auténticamente valientes.





OBERMEYER & CO., HANAU AM MAIN

Elementos auxiliares de muchas aplicaciones



VERITAS

CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN

La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser – Fundada en 1855

Panatomic

Si con la película Panatomic se fotografía solamente lo más importante, se procederá muy económicamente; con su gran margen de exposición, toda foto le resultará buena

Kodak



ZOELLNER-WERKE

Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m.b.H.

Dr. Schleußner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN

La pasta dentífrica agradable y espumosa

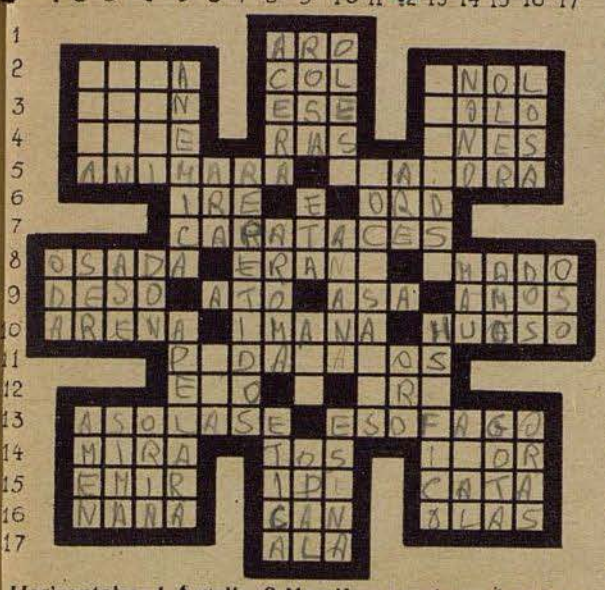
QUEISSER & CO. K.-G.
HAMBURG 19





Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Argolla, 2 Mamífero carnicero, hembra, Planta crucífera hortense, Fenol correspondiente al anetol, 3 Meseta asiática: Consonante, Engaño, 4 Marcha, Igualdad de las cosas en la superficie de ellas, Consonantes, 6 Infundirá valor, Enardece, 6 Marcharé, Rezó, 7 Los que gobiernan grupos de trabajadores, 8 Atrevida, Entre los griegos, comida pagada por los comensales, Mustio, 9 Suelto, Amarro, Asidero, Dueños, 10 Conjunto de particulas de piedra, Magnetiza, Oseo, 11 Porciones pequeñas, 12 Adjetivo, Invertido, vendré, 13 Arrasase, Conducto que va de la faringe al estómago, 14 Pieza de puntería, Movimiento convulsivo del aparato respiratorio, Humor seroso que fluye de las llagas, 15 Título mahometano, Género de plantas bignoniáceas, Prueba, 16 Canto con que se arrulla a los niños, Apócope, Ondas, 17 Parte de un Ejército.

Ver[illegible]ición poética, 2 Pez de río, Verbo au[illegible] dice al final de las oraciones, 3[illegible]aque habitual, Cavidad grande y pro[illegible]del Asia, Tratamiento, Oxido de hie[illegible] De sa[illegible]bre, Recurrirá al juez, 6 Altar, Pronombre, 7 Duplicados, 8 Parte de una calle, Perfume, Parte de la filosofía, 9 Flor, Letra griega, Adverbio de lugar, Nombre vulgar de una tela, 10 Pueblo de Barcelona, Limón, Afección exantemática, variedad de la urticaria, 11 Pueblo de la antigua Galia, 12 Trabaje la tierra, Metal, 13 Planta verbenácea viticea, Que contribuye a la formación de los huesos, 14 Noveno, Tribus salvajes de la Indochina Central, Canoa que usan los indios, 15 Olfatear, Quiso, Parte pequeña de agua, 16 Piedra llana de poco grueso, Número, Rezas, 17 Mamífero. I 704

Charada

a — al — bol — cia — co — cua — dra — e — es — ga — ge — jas — len — luz — mí — ña — o — of — ru — sa — tal — te — tra — tré

Con las 24 sílabas que ante eden deben formarse 8 palabras cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo den la designación para el ruido de las ametralladoras. Significado de las distintas palabras: 1 Ventana pequeña, 2 Provincia limítrofe, 3 Región de España, 4 Legumbre, 5 Formación de aviadores, 6 Planta verde, 7 Mar, 8 Enfermedad. I 691

Acertijo

El primero dicen que está en Roma,
El resto se sienta hasta en su corona
El conjunto parece voraz
Si unos insectos le das
Además no está mal
En una catedral
Un importante papel desempeñando
Cuando las horas del tiempo está cantando. I 650

¿Qué es esto?



Foto Scherl-Bilderdienst

En los tubos de viento de los talleres de experimentación de la aviación alemana, los rectificadores parecen un panal de miel. Con ellos se reparte con regularidad la tormenta producida artificialmente

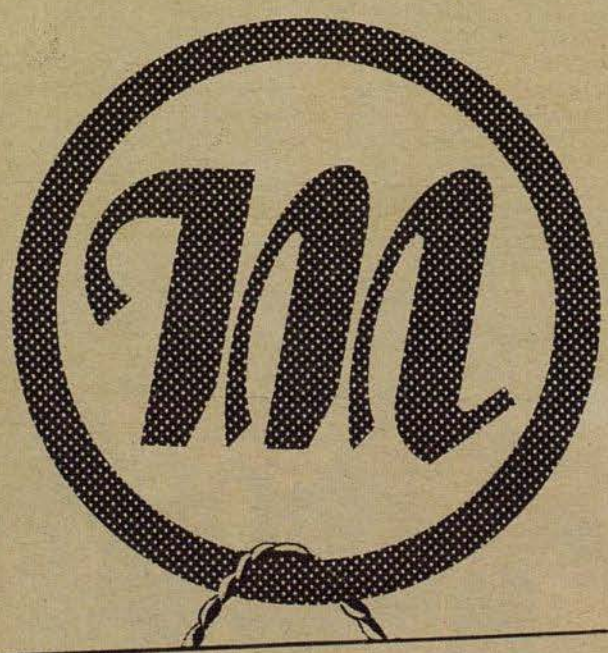
Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Aro, 2 Loba, Col. Anol, 3 Iran, Ese, Dolo, 4 Sale, Ras, Enes, 5 Animará, Acalora, 6 Iré, Oro, 7 Capataces, 8 Osada, Erano, Ajado, 9 Dejo, Ato, Asa, Amos, 10 Arena, Imana, Ososo, 11 Pedacitos, 12 Eso, Eri, 13 Asolase, Esófago, 14 Mira, Tos, Icor, 15 Emir, Ipe, Cata, 16 Nana, Car, Olas, 17 Ala. Verticales: 1 Oda, 2 Lisa, Ser, Amén, 3 Oran, Aje, Sima, 4 Bali, Don, Orin, 5 Anémica, Apelará, 6 Ara, Esa, 7 Repetidos, 8 Acera, Aroma, Etica, 9 Rosa, Eta, Acá, Opal 10 Olesa, Anani, Esera, 11 Cocosates, 12 Are, Oro, 13 Adelosa, Osífico, 14 Nono, Jas, Acal, 15 Oler, Amó, Gota, 16 Losa, Dos, Oras, 17 Oso.

Charada: Tacleteo. — 1 Tragaluz, 2 Alsacia, 3 Coruña, 4 Lentejas, 5 Escuadra, 6 Trébol, 7 Egeo, 8 Oftalmía.

Acertijo: El papamoscas de Burgos.

Mimosa



La marca de creaciones excelentes de fotografía


Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero
KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

No hay nada como un baño



No hay un solo mar en Europa en el que no se bañen nuestros soldados. En muchas ocasiones el agua del mar les sirve para refrescarse despues de ardoroso combate. En la costa del Mediterráneo aprovechan hasta el último momento de las pocas horas de asueto de que disponen. No hay nada como un baño en estas condiciones: sol magnífico, arena limpia y blanca, y la infinita llanura del mar. La realidad de la guerra parece un sueño lejano

Fotos PK: Corresponsal de guerra Gretschel, Otto (PBZ 2), Schröter (Atl), Heinz (Sch)

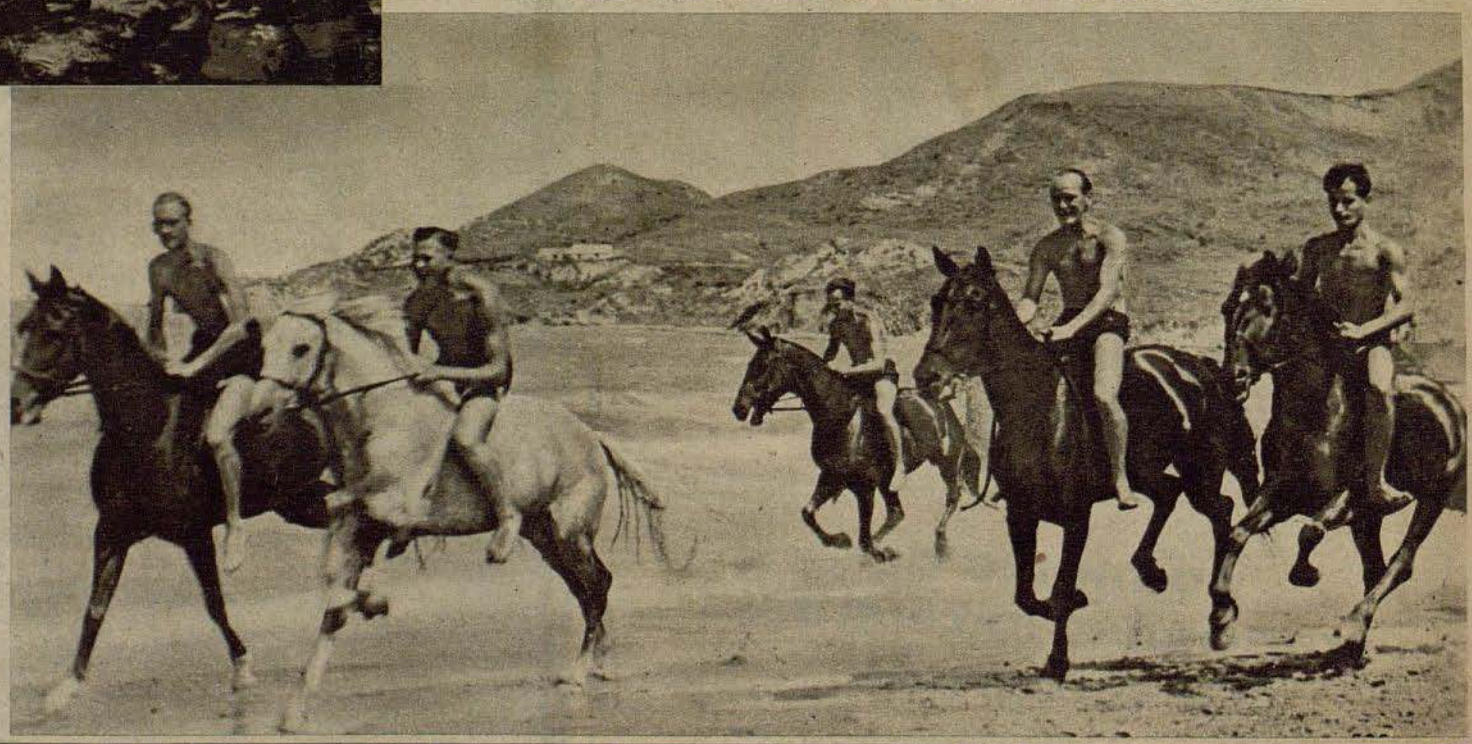




En el norte, en el sur, y también aquí en la costa del Atlàntico, nuestros soldados gustan de sumergerse en las refrescantes olas. Las siluetas de los barcos que se destacan en el horizonte es lo único que en estos dichosos momentos recuerda a los soldados que nos hallamos en guerra

Al caer de la tarde, cuando los últimos rayos del sol juegan con el follaje de los bosques de Carelia, parece que los lagos finlandeses sonrían invitando al baño. Con ruidosa alegría y juvenil agilidad, los nadadores se zambullen en las transparentes aguas del lago del bosque. También podría ser que su precipitación la motivara el deseo de escapar de los millones de mosquitos que les acosan

Cuando se trata de ir al baño siempre se tiene prisa. Parece que para nuestras unidades montadas es un verdadero placer dirigirse al abrevadero sobre los relucientes lomos de sus caballos. Jinetes y cuadrúpedos saben que un baño limpia lo exterior y purifica lo interior



Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 15. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 18 / BERLIN, 7 DE SETIEMBRE DE 1943

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

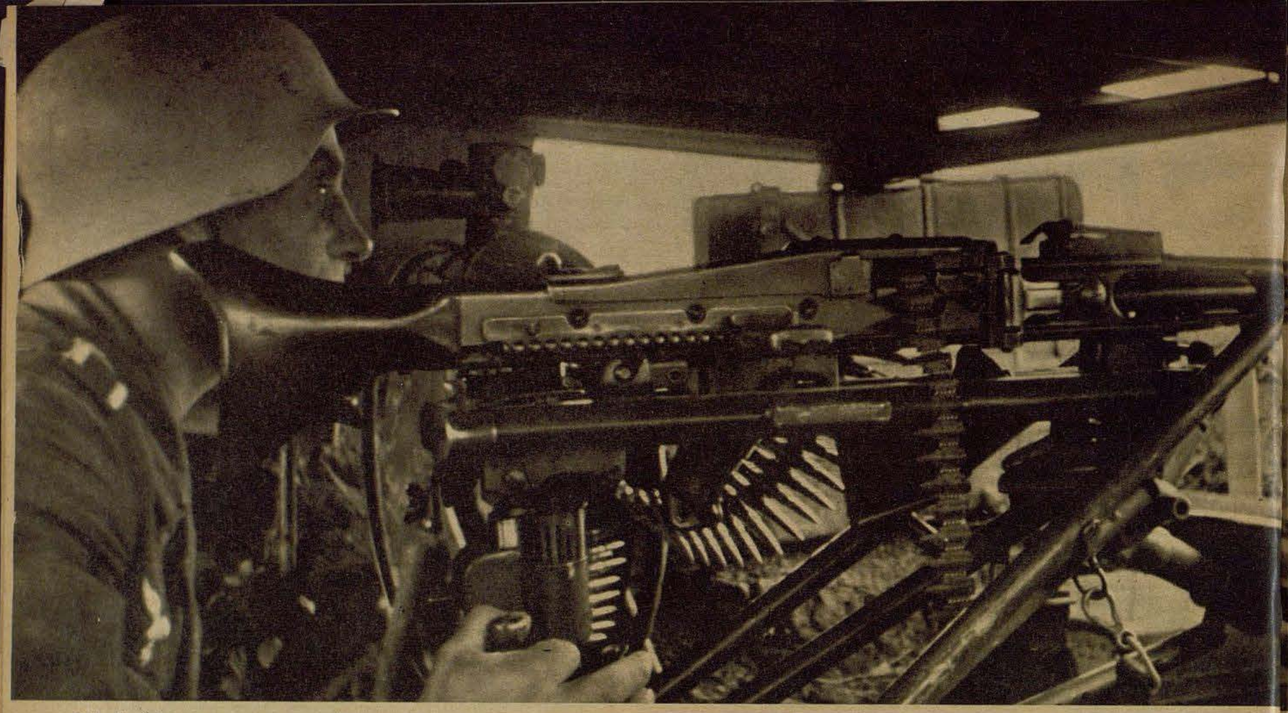
PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Quince en un solo día

Este alférez de veintidós años destruyó en un solo día quince tanques pesados soviéticos en la batalla de desgaste de Bielgorod. Una granada de la DCA enemiga le hizo este agujero en el ala derecha. A pesar de esta avería, el intrépido piloto aterrizó ileseo en el aeródromo improvisado

Foto PK corresponsal de guerra Speck



Ni de dia ni de noche cesa un momento el fragor de la batalla en la que de ambas partes se lucha con el máximo encarnizamiento. Aquí vemos un puesto de ametralladoras de una división de campaña de la aviación esperando un nuevo ataque del enemigo

En el sector de BIELGOROD

La participación de la aviación alemana en la gran batalla de desgaste

Los nombres de Bielgorod y Orel, ciudades del frente oriental en cuyas cercanías se han librado grandes batallas, quedarán para siempre escritos en el libro de la historia. Con increíble despliegue de fuerzas, el enemigo intentó este verano asestar un golpe decisivo a las líneas defensivas alemanas en dichas regiones, y se desarrolló la batalla más gigantesca de la historia militar. Para comprender la potencia y la eficacia de nuestra defensa contra la monstruosa masa de material empleada por los soviets bastará indicar que en menos de cuatro semanas fueron destruídos 7800 tanques, 3000 cañones y 3700 aviones enemigos. En los grandes éxitos de esta batalla de desgaste ha participado de modo sobresaliente la aviación alemana, que con sus formaciones aéreas y de suelo ha apoyado eficazmente a las fuerzas del ejército

El tanque simulado

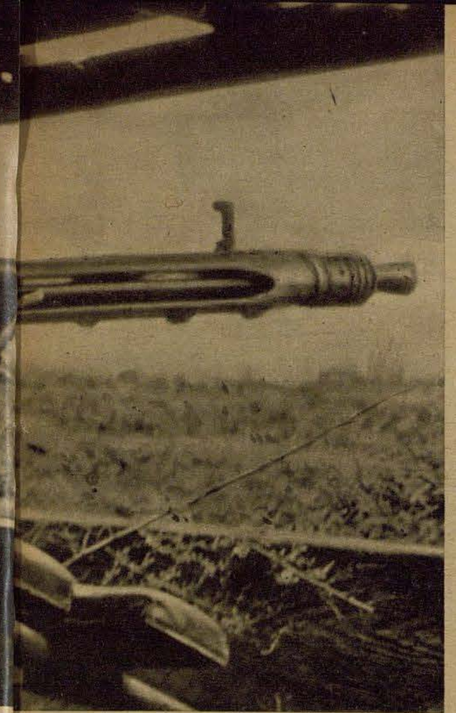


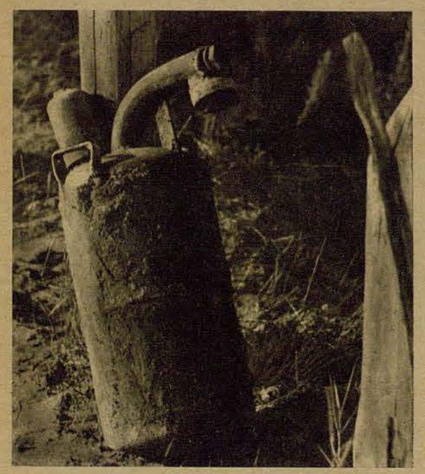
Con estos tanques de latón y madera intentaron los soviets engañar a nuestros stukas y bombarderos, con la intención de hacerles lanzar las bombas en vano. Mas nuestros aviadores supieron distinguir los verdaderos tanques. Un blanco de lleno arrancó la torre del coloso de la foto de abajo

El tanque auténtico





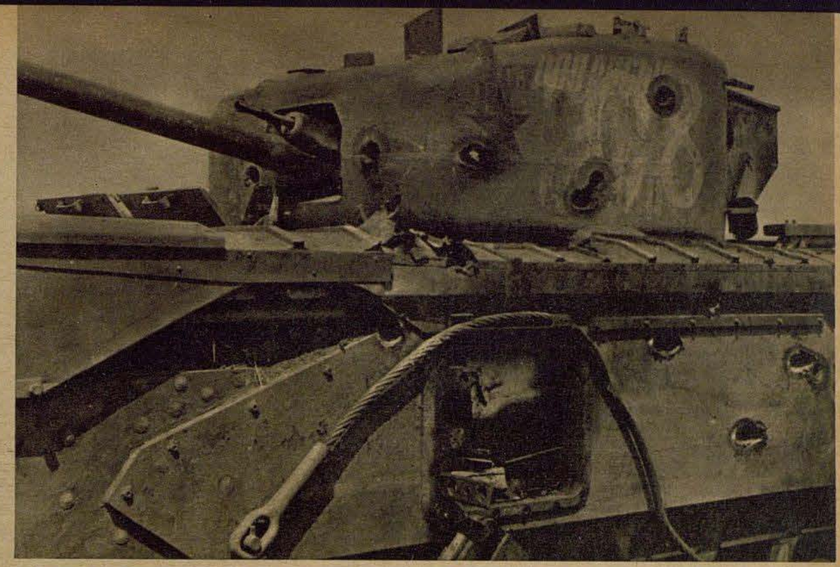




Uno de los lanzallamas instalados por los soviets al borde de la pista. Estaban dispuesto de manera que se disparaban automáticamente como si fueron una mina

Fotos PK corresponsales de guerra Niermann (PBZ 2), Rauchwetter (1. PBZ 2), Schalber (PBZ 1), Schulze (1. PBZ 2), Trapp (Sch 2)

A la izquierda: Con bombas y mortíferas ráfagas de las armas de a bordo, disparadas en el curso de atrevidos ataques en vuelo rasante, fueron reducidos al silencio los cañones bolcheviques



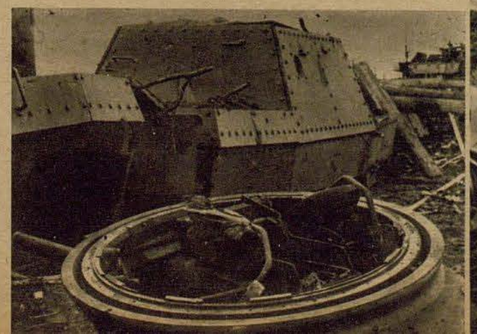
¡Un blanco tras otro! — Las unidades de campaña de nuestra aviación tomaron bajo el fuego de sus armas antitanques a los pesadísimos colosos de acero soviéticos. Sus proyectiles atravesaron incluso el espeso blindaje de la cúpula del tanque

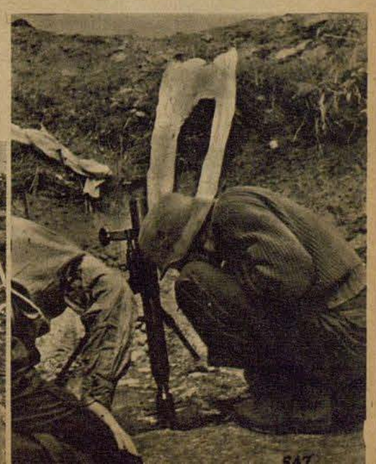
¡Reducido a polvo! — Un tanque soviético intentó escapar del avión que le perseguía (Abajo). ¡Fué en vano! La bomba cayó exactamente sobre el blanco y lo fraccionó en pequeños trozos, hasta el punto de que casi no quedó nada del tanque



A la derecha: Soldados de nuestra aviación contestando eficazmente al fuego del enemigo con un mortero de trinchera

Abajo: En el curso de sus impetuosos ataques la aviación destruyó también numerosos trenes blindados. Vagones abollados, cúpulas arrancadas, planchas de acero curvadas y rieles retorcidos—es todo lo que quedó







INCENDIADO

Del parte de guerra alemán del 12 de Julio de 1943: "Durante vuelos de reconocimiento ofensivo en el Atlántico aviones alemanes incendiaron dos barcos enemigos. Uno de ellos era un barco de pasaje de más de 20.000 toneladas de registro bruto". — En la fotografía se ve al barco de pasajeros en llamas. Pertenecía a la clase Duchess y se le destinaba a transporte de tropas **Foto: Luftwaffe**



Pan de soya y goma de mascar

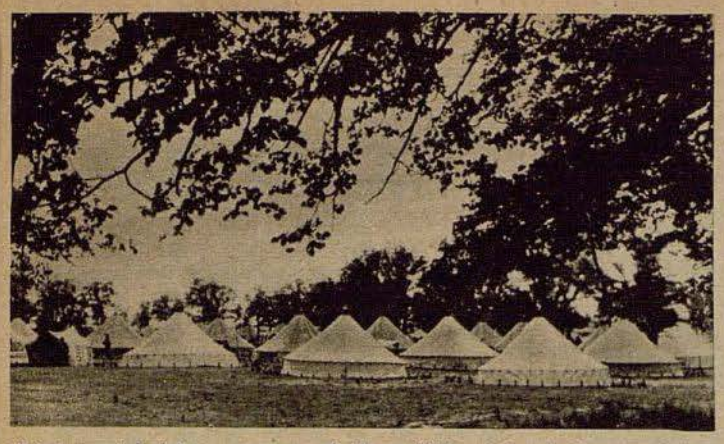
La alimentación del paracaidista en campaña

Esta es la alimentación concentrada del paracaidista, sabrosa y reforzante para los músculos y el sistema nervioso: mortadela, queso, pan de soya, café, chocolate, bizcochos, cigarrillos, azúcar de uva, goma de mascar y bebida para las marchas. Esta alimentación de campaña, exactamente dosificada y cuidadosamente empaquetada, no esconde ningún secreto. Nada tiene que ver con el fantástico dooping, que según el enemigo inyecta furiosa acometividad, en consecuencia, temida valentía, a los paracaidistas alemanes. No es una cosa de magia sino el resultado de un laborioso trabajo de investigación de médicos y químicos. Asi se ha compuesto este menú, que contiene alimentos tan nutritivos para el estómago y los nervios. Con él repone el paracaidista las energías que consume su peligrosa actuación

Fotos PK: Corresponsal de guerra Wahner (Atl)







Vista parcial del campamento de las milicias universitarias españolas. 2000 estudiantes asisten a un curso de tres meses de instrucción premilitar

Juventud fuerte

Instrucción premilitar de los estudiantes españoles



El curso comprende ejercicios teóricos y prácticos, y se extiende a todas las armas. Aquí vemos a los estudiantes españoles en una marcha por la Sierra



Ataque de una sección de infantería bajo la protección de una cortina de humo artificial



Los estudiantes han emplazado y camuflado perfectamente su ametralladora

Fotos: Transocean



Prácticas de tiro en lo alto de los montes. Oficiales del Ejército Español hacen una visita de inspección para convencerse de los progresos de la instrucción

Los futuros pilotos

La instrucción de los aspirantes a oficiales de aviación

Largo y penoso es el camino que el alumno de la Escuela de Guerra Aérea debe recorrer para llegar a ser oficial de aviación. A parte de las numerosas condiciones que se le exigen, debe perfeccionarse en múltiples y variados temas. Mas los futuros pilotos se someten con entusiasmo a las duras pruebas, pues saben que la aviación alemana sólo puede admitir en sus filas a hombres que dominen su oficio y que no se amilanen ante ningún peligro





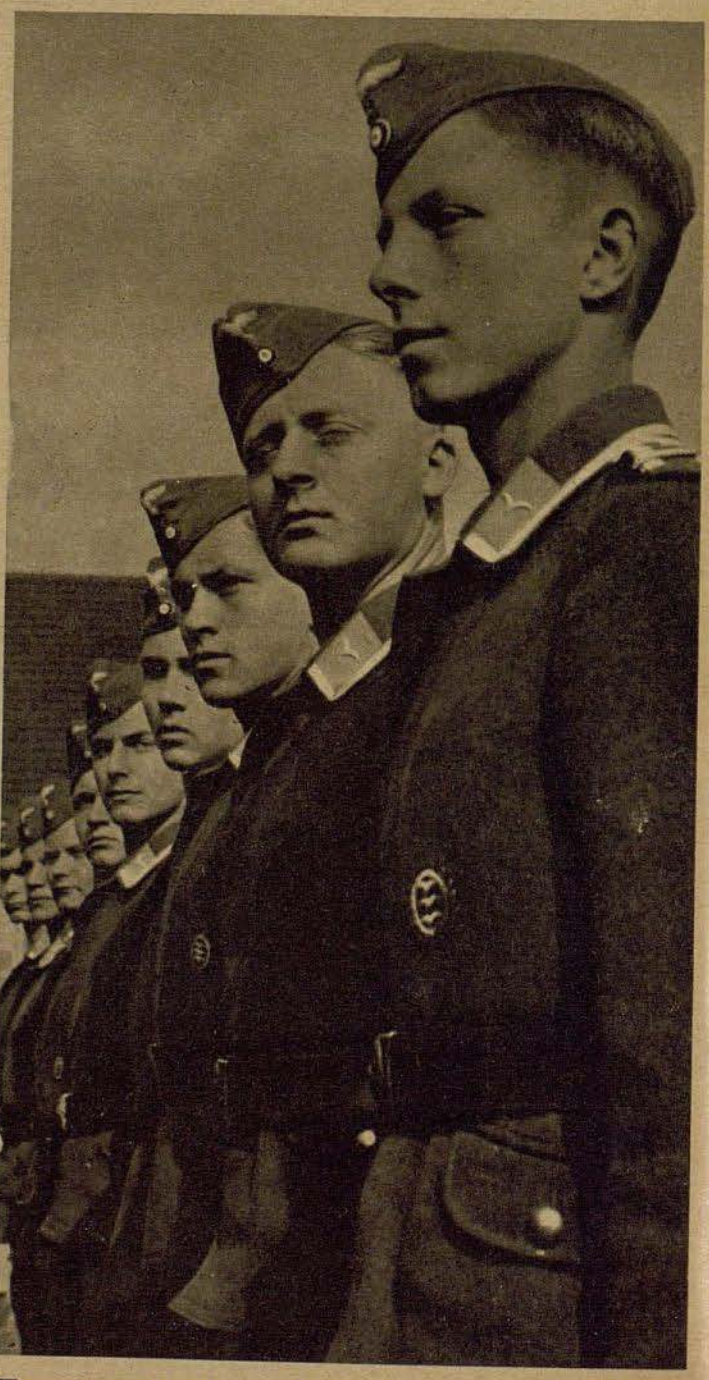
Antes de comenzar las prácticas se estudia la teoría. En la "caja de arena", que ofrece una vista de conjunto de los caminos, concentraciones y posiciones de los destacamentos propios y enemigos, se aprende a distinguir los movimientos y la táctica de las tropas de suelo. Con dibujos en la pizarra se amplia y analiza todo lo que más tarde pueda ser de utilidad

A la izquierda: La instrucción de vuelo comienza con lecciones de navegación y con la explicación de los diferentes aparatos

Fotos PK: Corresponsal de guerra Vieth (PBZ)

Abajo: Antes de comenzar las lecciones de aviación, el alumno debe poseer una sólida instrucción de infantería





¡Formados! — Los alumnos de la Escuela de Guerra Aérea no solo quieren ser oficiales ejemplares sino también valientes pilotos de combate. El valor y la osadía se reflejan en sus semblantes

Asamblea germano-española de estudiantes en Heidelberg

Bajo el patrocinio del jefe de los estudiantes del Reich, Gauleiter Dr. Scheel, celebrándose en la antigua ciudad universitaria de Heidelberg la primera asamblea germano-española organizada por la Jefatura de Estudiantes del Reich. El tema a discutir era, "La educación estudiantil y la labor social". Se habló extensamente de todas las cuestiones relativas a la educación política y a la labor social de los estudiantes, y entre el jefe de los estudiantes españoles, consejero nacional Sr. Valcárcel, y el jefe de los estudiantes alemanes, Dr. Scheel, se convino que estas sesiones de trabajo se celebrarían regularmente en el futuro



Abajo: A su llegada a la estación de Heidelberg los huéspedes españoles fueron recibidos por representantes del partido y de la ciudad de Heidelberg



A la derecha: Con interés siguen los españoles una disertación sobre la historia del palacio, con la que aprenden un pasaje de la historia alemana. El tercero de la derecha, consejero nacional Sr. Valcárcel; a su lado, el jefe de los estudiantes del Reich Dr. Scheel

En agradables paseos se mostró a los huéspedes españoles la belleza de Heidelberg y sus alrededores





A la izquierda: Durante una comida, en la que españoles y alemanes fraternizaron cordialmente, el consejero nacional Valcárcel pronunció una alocución subrayando los lazos de amistad que unen a ambas naciones

Fotos: Max Herzberg

A la derecha: Una tarde se dedicó a la visita del palacio de Heidelberg, histórico edificio que causó gran impresión a los huéspedes españoles





Los caballerescos torneos de la Edad Media renacen con esplendor durante una fiesta en una batería. El fogoso corcel ha sido sustituido por el terco borrico, mas este pequeño detalle no puede disminuir el entusiasmo de los caballeros

"ASNADAS"





Se cruzaron las lanzas, y la lucha comienza con gallarda acometividad. ¿Quien vencerá?—se preguntan los entusiasmados espectadores—¿El caballero Ornaldo de Rostroajado o el caballero Conrado de Caramoflete?

Fotos PK: Corresponsal de guerra Otthal (Atl)

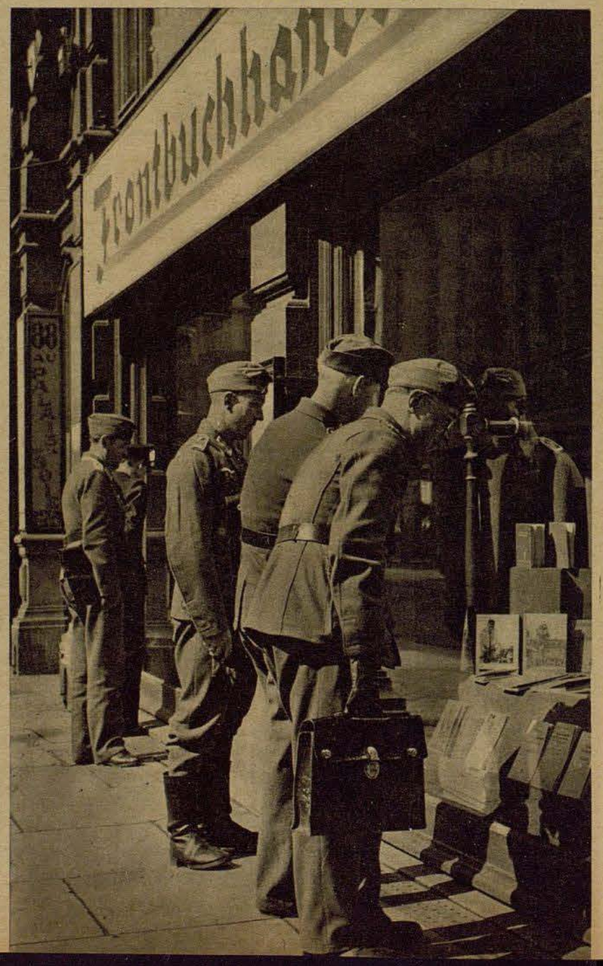
La suerte está ya echada, y el vencido, desmontado. A falta de pudurosa doncella que adorne su frente con guirnalda de flores, el vencedor acepta por trofeo un sorbo "sostenido" de la botella de coñac. "A los hombres les gusta hacer asnadas de vez en cuando", pensarán los borricos

LIBROS EN EL FRENTE

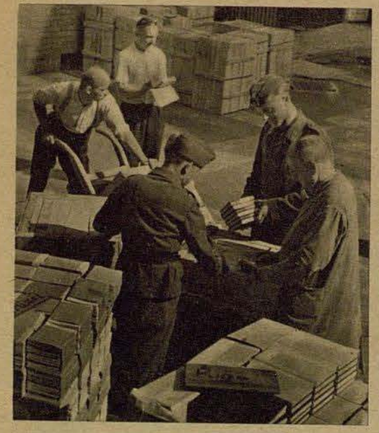


En este mapa se ve la gran red de las librerías del frente, que se extiende desde Kirkenes hasta Crimea y desde Taganrog hasta la costa del Atlántico, y constituye un ejemplo de eficaz y clarividente organización

Abajo: Frente a una librería de guerra en Bruselas. — Para muchos soldados alemanes la guerra ha sido la ocasión de visitar por primera vez en su vida países extraños, lo que ha despertado en ellos el ansia de saber, de informarse sobre el país y la idiosincracia de sus habitantes. En este caso es el libro el mejor maestro



Poco despues de comenzar la presente guerra el Alto Mando de las Fuerzas Armadas Alemanas creó la Central de las librerías del frente. La idea de satisfacer el afán de instrucción y necesidad de recreo del soldado nació durante la primera guerra mundial. El cura castrense Ludwig Hoppe fundó entonces la primera librería de guerra móvil. Esta idea ha sido considerablemente ampliada y organizada por el nuevo ejército alemán. Las "liberías del frente" son actualmente conocidas de todos. Numerosos coches-librería motorizados — incluso balandras-librería para las islas noruegas — ofrecen gran variedad de libros de todos los sectores de la literatura. Entre las innumerables diversiones que se proporcionan al soldado, la institución de las librerías del frente presta incalculables servicios al combatiente. Especialmente en las solitarias localidades del este, tan separadas unas de otras, o en la soledad del extremo norte, el libro es el mejor camarada



Reina gran actividad en la Central de las librerías del frente, radicada en Berlin. Desde aquí se hacen los envíos de libros a otras diez subcentrales de distribución—Riga, Bruselas, etc.—desde donde se mandan los libros a los sectores más apartados del frente

Fotos Eva Gathen (Dillan)

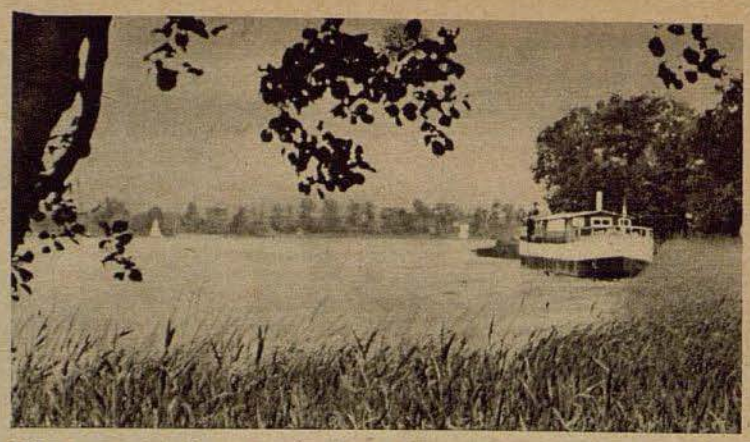
A la derecha: Aquí está todo lo que desea el soldado: los clásicos, los grandes cuentistas alemanes y, como es natural, también la literatura moderna. Hay también mucha demanda de lecturas humorísticas, literatura técnica y—ante todo—libros para aprender los idiomas





Por fin llega la "librería móvil del frente"¡—¿Pero es que piensan en leer esos hombres? ¿Necesitan la gran variedad de libros? Esta pregunta, tantas veces hecha, la contesta la cifra de cuatro millones de libros que se venden anualmente. Esta cifra refleja el placer por la lectura que sienten los soldados alemanes, e innumerables cartas de campaña demuestran que los soldados no quisieran tener que pasarse sin la compañía del libro

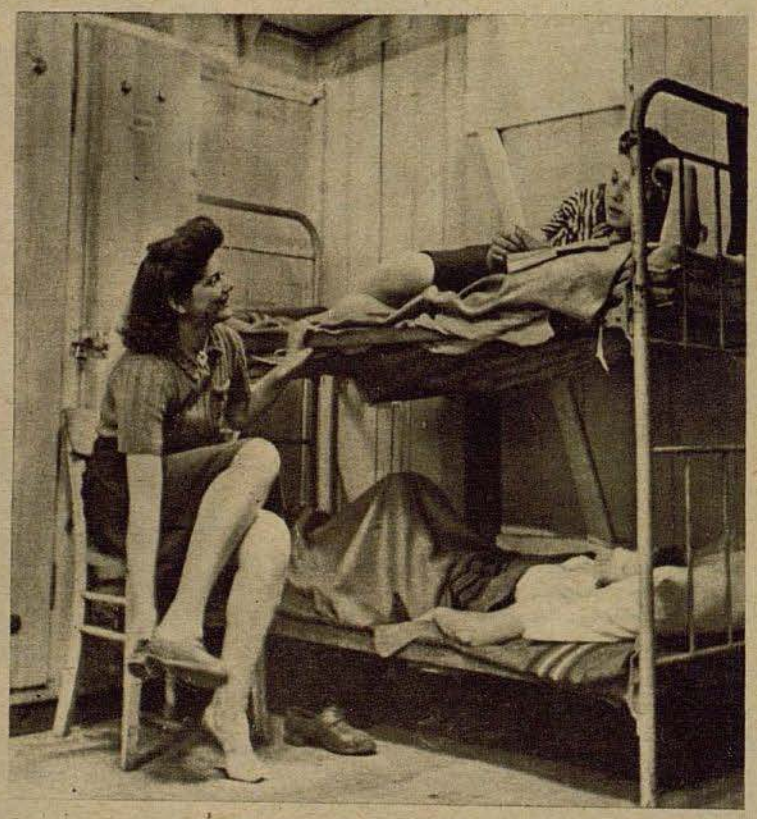




Un barco-vivienda está amarrado a la pintoresca orilla del lago. Forma parte de un campamento que una gran empresa berlinesa de armamentos ha instalado a las orillas de un lago para sus obreras extranjeras. 30 extranjera —las más de ellas francesas—viven en este barco durante los meses de verano. Por la mañana, antes del trabajo, y al anochecer, antes de retirarse a descansar, se oyen en el lago sus gritos, sus cantos y sus coros de risas

EL BARCO SIN HOMBRES

En un hogar de obreras extranjeras en los alrededores de Berlin



Después del trabajo. Las que no tienen servicio de cocina o de limpieza descansan un rato en los camarotes. Algunas charlan, otras duermen un cuarto de hora o se entretienen leyendo un libro

A la izquierda: ¡Baldeo! Hasta los trabajos de limpieza tienen aquí algo de marinero, puesto que el agua debe ser guindada del lago

A la derecha: Para variar, Ivonne guisa hoy el plato típico de las solteras: ¡patatas fritas! Aunque la tripulación del barco recibe las comidas de la gran cocina del campamento, se usa con satisfacción la pequeña cocina de abordo, que reluce de limpieza





A las primeras horas de la mañana los alumnos se dirigen cantando al campo de los aviones de vela. Los pájaros blancos esperan que se les libere de la-fuerza de gravedad de la tierra para poder iniciar sus majestuosos vuelos



Las lecciones de técnica práctica son dadas por ingenieros. Los alumnos, además de aprender todos los detalles técnicos de "su" avión, deben conocer y apreciar los servicios del personal de tierra

Izquierda: El maestro recuerda las instrucciones al alumno antes de dejarlo partir para su primer vuelo solo. Es el momento decisivo de la vida del futuro piloto

Abajo: Una cadena de aviones de escuela en vuelos de destacamento. Los aviones se lanzan osadamente hacia abajo, y los aspirantes a piloto están orgullosos de lo mucho que ya saben





DEJAD, HERMANOS, QUE TRABAJEMOS TAMBIEN EN MEDIO DE LA BRUMA, PUES TRABAJAMOS PARA UN GRAN FUTURO

JOHANN GOTTFRIED HERDER

Para premiar su heroico comportamiento, el Führer concedió las HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO al comandante Helmut Lent, jefe de grupo en una escuadra de cazas nocturnos. Es el trigésimo segundo soldado a quien se concede tan alta condecoración.



Comandante LENT



Comandante HERMANN

Capitán z. LIPPE-WEISSENFELD



Capitán MEURER



Capitán EHRLER



Teniente WEISSENBERGER



Teniente KIRSCHNER



Capitán SCHROER

En premio de su heroico comportamiento en la lucha para el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha concedido las HOJAS DE ROBLE DE LA CRUZ DE CABALLERO al capitán Egmont zur Lippe-Weissenfeld, de una escuadra de cazas nocturnos, al capitán Manfred Meurer, de una escuadra de cazas nocturnos, al capitán Heinrich Ehrler, capitán de escuadrilla en una escuadra de cazas, al teniente Theodor Weissenberger, de una escuadra de cazas, al teniente Joachim Kirschner, capitán de escuadrilla en una escuadra de cazas, al capitán Werner Schoer, capitán de escuadrilla en una escuadra de cazas, y al comandante Hajo Hermann, comandante de un destacamento de cazas. Las HOJAS DE ROBLE se han concedido hasta ahora únicamente à 269 oficiales y soldados de las fuerzas armadas alemanas.

Fotos PK: Corresponsales de guerra Rompel, Schleinitz, Seuffert (Sch 5), Scherl-OKW (5)

MANCHUCUO entre las potencias

Un ejemplo de madeja geopolítica

Por Robert Bauer

El imperio de Manchucuó, regido por Pu-yi, cuenta ya diez años de existencia. Pu-yi lleva desde entonces el nombre de Kang Teh. Este decenio de ejemplar labor creadora y de colaboración con el Japón es un ejemplo característico de colaboración entre los pueblos del gran espacio de Asia Oriental

El imperio zarista de las postrimerías del siglo pasado podía ser comparado a un vasto edificio, en el que los arquitectos se olvidaron de construir puertas. San Petersburgo estaba destinado por su fundador a servir de puerta del país. Mas la gran ciudad no pasó de la categoría de ventana a Europa, ya que la costa rusa del Mar Báltico es únicamente la ribera de un mar interior. Los grandes ríos rusos desembocan todos ellos en costas que aun en el verano están bloqueadas por los hielos flotantes, o bien, como el Volga y el Ural, en el Mar Caspio, que no tiene comunicación con el mar abierto. Sólo los ríos que desembocan en el Mar Negro eran utilizables para el tráfico internacional. La salida de este mar, empero, estaba dominada por Turquía. Y aun cuando los turcos concedieron a los rusos paso libre hacia el Mediterráneo, estos llegaban a otro mar interior, cuyas puertas guardaba celosamente Inglaterra, la rival tradicional de Rusia.

La guerra de Crimea (1853—1856), perdida por Rusia, la inició el imperio de los zares con el propósito de apoderarse de los Dardanelos. Después de aquella guerra, la diplomacia rusa se orientó hacia el este, que es lo que siempre solía hacer después de sufrir un descalabro en Europa. Los rusos se dedicaron a explotar sus vastas posesiones siberianas, conquistaron los territorios del Amur en 1860 y construyeron el ferrocarril transiberiano hacia 1890. La ciudad a orillas del mar del Japón donde terminaban los 6000 kilómetros de la enorme vía férrea fué llamada Vladivostok, la dominadora del este. En el significado de la palabra Vladivostok se reflejaba todo un programa. Las potencias interesadas lo habrían comprendido aun cuando hubiera sido pregonado con menos estrépito.

Mas el largo camino de los inacabables carriles transiberianos sólo proporcionaba a los rusos una especie de puerta trasera. El mar del Japón es también fácil de cerrar. Sus salidas son dominadas por el Japón, país que sentía la estrechez de su territorio y estaba intentando poner pie al otro lado del estrecho de Corea, precisamente en la época en que Rusia orientó su política hacia el Extremo Oriente. A todo esto debe añadirse que el puerto de Vladivostok está helado durante seis meses del año.

Todos estos lunares de la política rusa en Extremo Oriente reducían considerablemente sus probabilidades de éxito. Y así fué que Rusia dirigió hacia el sur su deseo de expansión. En 1896 obtuvo de China la concesión de construir una línea de ferrocarril a través de Manchuria, con lo que, además de reducir el largo camino hasta Vladivostok, se creó una sólida base en Manchuria, ya que China la autorizó a proteger con sus propias tropas la zona ferroviaria de Manchuria septentrional. Dos años más tarde comenzaron los rusos a avanzar hacia el sur de Manchuria. En 1898 construyeron un ramal de ferrocarril que partiendo de Charbin llegaba al Mar Amarillo después de atravesar la península de Liautung. Rusia arrendó por 25 años el extremo meridional de la península de Liautung; allí construyó Port Arthur, puerto de guerra, y Dalny, puerto comercial. El imperio de los zares había llegado, por fin, al mar libre. Mas Manchuria, que siempre había sido una provincia exterior, olvidada y semidespoblada, del imperio chino, se acababa de convertir en un punto ligitioso de la política internacional.

Interviene el Japón

Los rusos, al extender la mano hacia Manchuria y proporcionar a su imperio una puerta al océano, se acercaron, hasta llegar a peligrosa proximidad, a regiones que Inglaterra o el Japón consideraban zonas exclusivas de sus intereses. Con temor e intranquilidad observaron los ingleses como el valle del Yangtse, una de las zonas más productivas de su imperialismo comercial, iba entrando en el campo de la política de expansión rusa. Por otra parte, los rusos amenazaban Corea y el mar del Japón desde sus posesiones de Manchuria. En Corea habrían podido encontrar la cubertura de flanco que necesitaban para Port Arthur y conjurar simultáneamente el peligro de que fuera cortado su camino hacia el océano por Vladivostok. El Japón había comenzado ya a convertir Corea en un puente para pasar al continente. En Manchuria, por lo tanto, se cruzaban las líneas de los intereses de tres potencias. Verdad es que el mundo de entonces todavía no estaba acostumbrado a hacer entrar al Japón en sus cálculos. El Japón se hallaba todavía en el estadio del desarrollo político y económico. En 1853 los Estados Unidos lo habían sacado de su soñoliento aislamiento, y en 1894 probó por primera vez sus fuerzas en la guerra de Corea. Desde Corea se extendió hacia la península de Liautung, de la que debió retirarse de nuevo ante la protesta de rusos, franceses y alemanes.

Los ingleses no participaron en la combinación política de las potencias contra el Japón. Veían ya el futuro aliado contra el rival ruso en el imperio insular que se estaba formando. La diplomacia inglesa recogió su fruto cuando los rusos arrendaron Liautung, la misma península que los japoneses se habían visto obligados a abandonar después de haberla conquistado por las armas. Para contrarrestar la eficacia de la base naval de Port Arthur, los ingleses se aseguraron Veihaivei al otro lado del Mar Amarillo. Port Arthur, el centro de gravedad de la expansión rusa que amenazaba Corea y la posición de Inglaterra en el valle del Yangtse, puso a Londres de parte de Tokio. En 1902 los dos imperios insulares concluyeron una alianza. Su objetivo era expulsar a Rusia de Manchuria.

La rebelión de los boxers, en 1900, ofreció a Rusia el ansiado pretexto para ocupar militarmente toda la Manchuria. Cuando en 1903, el Japón exigió de Rusia la evacuación de Manchuria, negáronse los rusos a ello, a pesar del compromiso adquirido el año anterior en ocación de la Paz de Pekín. Sobre las llanuras de Manchuria se iban acumulando los nubarrones de las futuras tormentas. Rusia se preparaba para acudir a las armas; el Japón se armaba intensamente.

En la noche del 8 al 9 de Febrero de 1904 los japoneses iniciaron la acción contra el coloso ruso. Atacaron por sorpresa a la flota rusa en Port Arthur; impidieron que pudiera salir del puerto. A fines de abril derrotaron a los ejércitos del zar, ocuparon la península de Liautung y cercaron por tierra la base naval de Port Arthur. Rusia sufrió una derrota tras otra en tierra y en la mar. Entre batalla y batalla el Japón conquistó y se aseguró su posición en el continente e ingresó, en calidad de la nación más fuerte del este, en las filas de las grandes potencias. Después de la Paz de Portsmouth el Japón quedó dueño de Manchuria meridional. Pasó también a poder del Japón la zona arrendada de Liautung, que desde entonces es denominada Kvantung por los japoneses. Los rusos se retiraron al norte de Manchuria. Acababan de ser expulsados del campo avanzado del imperialismo comercial inglés, circunstancia que redujo el antagonismo anglo-ruso. Sin que se debilitara en lo más mininio la amistad anglo-nipona, se inició un acercamiento entre Inglaterra y Rusia, los antiguos rivales. Y así fué como el hecho de que se hubiera decidido a favor del Japón la lucha por la posesión de Manchuria tuvo repercusiones lejanas, que en parte contribuyeron a la formación de la entente anglo-franco-rusa la que, finalmente, dió lugar a la Guerra Mundial.

Manchuria es de interés vital para el Japón

Manchuria era para Rusia el camino hacia el océano; para Inglaterra, un cerrojo para contener la presión rusa sobre su más rica zona de explotación, la cuenca del Yangtse; para el imperialismo norteamericano, una futura zona de inversión para sus capitales. Manchuria es para el Japón una cubertura de flanco contra Rusia y, al mismo tiempo, ampliación de su base vital. Las islas japonesas son tan pobres en recursos naturales como ricas en hombres. Mientras que su producción de víveres ha llegado ya al límite de lo posible, como sucede con su superficie cultivable, que es sólo la quinta parte de la superficie total de las islas — el resto lo forman montañas esteriles —, mientras que su producción es tan insuficiente que únicamente sirve para cubrir una parte mínima del consumo, como es el caso con los yacimientos de petróleo y mineral, la población del país aumenta anualmente en más de 800,000 personas. En otros sectores se puede atender al consumo con la producción propia, pero las reservas son tan reducidas que quedarán agotadas dentro algunos lustros, como por ejemplo las minas de carbón. Y, finalmente, el algodón, una de las materias primas más importantes para la industria manufacturera japonesa, no se produce en el país.

En las anchas, ricas y despobladas llanuras de Manchuria los japoneses esperaban encontrar protección contra la presión rusa, carbón, hierro, petroleo, madera, hortalizas y otros víveres, y una región donde instalar el excedente de su población. Consiguieron mantener alejado de Manchuria el indescriptible caos que conmovía al Imperio Chino desde la caída de la dinastía manchú en 1911. El país continuaba perteneciendo a China. Sólo una vez, en 1925, sirvió Manchuria de campo de batalla para las luchas fraticidas entre los generales chinos. Tshang Tso-lin, el inspector general y regente de las tres provincias de Manchuria, quien colaboraba con los japoneses, consiguió imponerse, y hasta 1928, cuando habiendo sido asesinado se hizo su hijo cargo del mando de las tropas, no se produjeron conflictos, al norte con los soviets y al sur con los japoneses. Es por esta razón que en el mes de Setiembre de 1931 el ejército japonés de Kvantung comenzó la ocupación de Manchuria, y en Marzo de 1932 Manchuria y la provincia de Yehol fueron proclamadas un estado independiente, denominado Manchucuó, en la nueva capital Hsingking. Pu Yi, que en 1911, cuando sólo contaba dos años de edad, fué arrojado del trono del dragón, fué proclamado en 1934 emperador del nuevo estado. Japón se hizo cargo de la protección militar. Despues de haber conseguido en 1934 comprar el ferrocarril del norte de Manchuria a la Unión Soviética, quedó el Japón de dueño ilimitado en su espacio vital de Manchuria.

El error de Inglaterra

Claro está que no es necesario tomar al pie de la letra el calificativo de independiente que se aplica al imperio de Manchucuó. En primer lugar, continúa instalado allí el jefe del ejército japonés de Kvantung. Mas la protección del Japón ha ahorrado a Manchuria los horrores por que ha tenido que pasar China debido a las inacabables guerras de sus generales. Mientras que el imperio chino no conseguía nunca estabilizar su situación, los japoneses se dedicaron a la explotación de los tesoros del suelo manchú y, previa construcción de ferrocarriles y carreteras, hicieron que estos productos pudieran salir libremente hacia los mercados del mundo. Manchucuó cuenta actualmente 34 millones de habitantes, mas en el país podrían llevar una existencia cómoda hasta 45 millones de personas. Exceptuando un medio millón de japoneses, todos los habitantes de Manchucuó son chinos que en los últimos cuatro lustros penetraron en las llanuras del país, en verdadera migración de pueblos, abandonando las provincias chinas contiguas, sobrepobladas en exceso. El gobierno de Tokio desea que en los próximos veinte años se instalen en Manchucuó un millón de familias campesinas japonesas, o sea cinco millones de personas procedentes del Japón.

Pero las carreteras y los ferrocarriles no sólo facilitan el tráfico comercial a un país sino que son, además, factores estratégicos de primer orden. Por sus vías de comunicación, los tesoros de su suelo y sus fábricas industriales, Manchucuó se convirtió en un centro del poderío japonés en el continente, desde el cual no se limitó Tokio a protegerse contra la Unión Soviética. Manchucuó fué también lugar de concentración de fuerzas y base japonesa para las operaciones contra las posesiones de las potencias europeas y de los Estados Unidos en Asia Oriental. Inglaterra y los Estados Unidos fueron las dos naciones más perjudicadas por este desarrollo de la situación. La flexible diplomacia de Inglaterra, que en las postrimerías del siglo pasado pareci trabajar con habilidad extraordinaria al azuzar al Japón contra Rusia, ha resultado ser un producto de miopia geopolitica. Asi se ha puesto de manifiesto en los últimos veinte años. Guardándole las espaldas durante la guerra ruso-japonesa, Inglaterra ayudó al Japón a montar en la silla del poder politico, y durante la pasada guerra mundial lo fortaleció economicamente. Desde entonces, jamás han podido los ingleses librarse de la fuerza que ellos mismos ayudaron a crear. Apoyándose en la base vital de Manchuria, ampliada y desarrollada por ellos, y sirviéndose de la misma como zona de concentración de fuerzas, tanto para la defensa como para el ataque, los japoneses han podido plantar la bandera del sol naciente en amplias regiones del Imperio Chino, de Oceanía e Indonesia, y actualmente amenazan la India y Australia.

Vladivostok, la punta de expansión soviética en el Extremo Oriente, se encuentra en el centro del Imperio Japonés. Desde el momento en que cedieron el norte de Manchuria, los soviets se dedicaron intensamente a concentrar ferrocarriles, industria pesada y tropas en las regiones que lindan con Manchucuó. La provincia costera y la Mongolia exterior rodean a Manchucuó a modo de tenaza, mientras que la presión que desde hace años ejercen los rusos desde la procincia del Amur pesa gravemente sobre la frontera manchú.

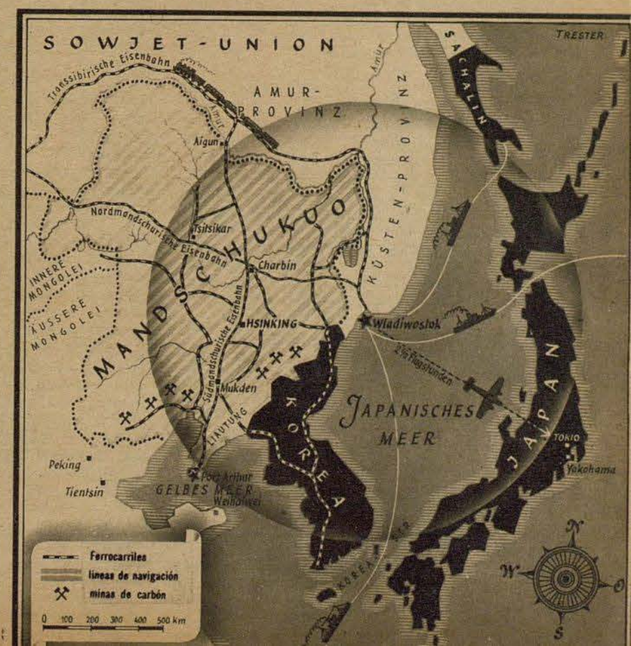


Hsingking, la nueva capital de Manchucuó. Esta ciudad brotó de la noche a la mañana, como por encanto, en medio de la llanura manchú

Fotos: Archivo Scherl / Mapa: Trester

Abajo: Una familia de colonistas japoneses. El gobierno japonés desea que cinco millones de japoneses emigren a Manchucuó en los próximos veinte años





Mapa de Manchucuó, Corea y el Japón. El radio de la circunferencia es la distancia Vladivostok - Tokio, que los aviones modernos recorren en menos de dos horas y media

CORRESPONSAL DE GUERRA DR. HARALD JANSEN

Un bote neumático amarillo frente a Argel

Es la cara de la muerte, piensa el observador / El fin de un avión de reconocimiento / Abajo reluce una pequeña mancha amarilla / Salvados a los dos días por el Servicio de Salvamento Marítimo

Cada segundo está más cerca la reluciente llanura del mar. Es como si su azul brillante les atrajera con irresistible fuerza. El avión cae ... 800 metros ... 500 ... 300 ... los motores producen el monótono ruido de siempre. El observador se vuelve con esfuerzo para mirar hacia atrás. El radiotelegrafista está sentado y da cabezadas como si durmiera ... un balazo le ha perforado el cráneo. El tirador intenta salir del puesto inferior. ¡Por fin se ha dado cuenta de la situación! ... ¡Si los timones funcionaran! ... ¡Impactos! ... El piloto prueba de mover el timón de altura ... Parece que el aparato desciende más horizontalmente. Mas la superficie del mar va creciendo ... El observador siente de pronto intenso odio contra este azul satinado y sus juguetonas olas. Es la cara de la muerte, piensa, el fin de un avión de reconocimiento lejano. Reacciona. ¡Está aún por ver!, se dice, y después de ponerse de acuerdo con el piloto tira de la palanca del gas con su mano derecha. Los motores dejan de roncar. Se acurruca, cierra involuntariamente los ojos y espera. Medio inconsciente siente como el piloto a su lado tira con todas sus fuerzas de la palanca de mando intentando detener la caída. De repente, la violencia de un golpe lo arroja hacia adelante, las correas del asiento se hunden cortantes en las carnes. El golpe contra la carlinga es tan violento que todos los cristales saltan en astillas. Experimenta una fresca humedad en los labios. "Sal", piensa automáticamente, y al instante se siente rodeado de agua. El asiento se le escapa de debajo, pero le sostienen las correas.

"Calma", se dice a sí mismo, "calma". Con gran esfuerzo consigue abrir los párpados, que su medio desmayo se empeña en mantener cerrados, y ve como del asiento del lado se desprende un bulto que desaparece hacia arriba.

Necesita aire, respirar ... Un intenso dolor en el brazo izquierdo hace vacilar su voluntad. Se siente un nuevo y rudo tirón, el aparato se ha hundido más profundamente. Esto le devuelve el dominio sobre sus sentidos. Con la diestra tira de la hebilla del cinturón, que se abre, consigue apoyarse con un pié en alguna parte, empuja, mas el cuerpo no sale, está sujeto por algun objeto. "¿ Qué, dónde?", se pregunta ansiosamente. Su mano corre febrilmente a lo largo de su cuerpo ... descubre que el brazo izquierdo está envuelto en cordones y tiras de su paracaídas. Esto se hizo durante el combate con el caza, cuando no se tuvo a mano ningún vendaje para vendar la herida producida por un proyectil que penetró oblicuamente en el cuerpo. Haciendo un desesperado esfuerzo consigue librarse. El dolor y la falta de aire hacen temblar su cuerpo. Unicamente podrá resistir unos segundos más ... ¡por fin! ¡libre! Sale de la carlinga abierta como si saliera por una puerta. Quiere extender los brazos, nadar, mas una fuerza irresistible se lo lleva hacia arriba ... ¡Aire!

Sus pulmones se llenan de aire. Al respirar traga agua, quiere toser, y entonces tiene el sentimiento de que nada le sostiene, una ola lo cubre, y su cuerpo comienza a descender. Por primera vez en su vida siente que el corazón le late en el cuello ... ¡Se acabó todo! El chaleco salvavidas no sostiene ... En una tenue niebla se dibujan borrosas las caras de los seres queridos.

"¡Girar ... !Girar!" grita — al darse cuenta de la situación—sin saber que sus palabras se convierten en silenciosas burbujas. Pero sus dedos encuentran el botón giratorio de la botella de oxígeno, a la parte izquierda del chaleco salvavidas ... rompe el prescinto, da vuelta a la llave, y el chaleco se hincha y lo arrastra hacia arriba.



Dibujos PK: Corresponsal de guerra Ellgaard



Tres hombres nadan alrededor del Ju 88 que se va hundiendo lentamente. El fuselaje y los timones salen perpendicularmente del agua. "¡El bote neumático!", piensan casi simultaneamente.

Está todavía en el aparato. Si no se consigue sacarlo, todo habrá sido en vano. El tirador se zambulle, llega hasta el puesto superior de combate y tira de las dos palancas que deben soltar el bote. Afortunadamente, se levantan las tapas y el bote amarillo sale a la superficie llenándose automáticamente de aire, y queda balanceándose sobre las olas. El piloto es el que primero lo alcanza, se toma de los asideros y nada hacia el observador.

El tirador se zambulle una vez más. Esta vez permanece mayor tiempo debajo del agua. Suelta las correas de sujeción del camarada muerto, abre la pequeña botella de gas del chaleco salvavidas, y también el cadáver sale del aparato. Ellos mismos no saben el porqué no dejan al muerto en el aparato que se hunde, pero es que volaron juntos, lucharon juntos, es el camarada.

Es difícil subir a un bote neumático que se mece sobre las olas. El oleaje lo zarandea de un lado para el otro. El observador se queja levemente. Le aplican un vendaje, pues tienen de todo en el bote: botiquín y raciones de urgencia. ¿De dónde sopla el viento? Deben estar muy cerca de la costa africana. ¿Caerán prisioneros? No; primero hay que intentar pasar dos o tres días en el mar y llegar, tal vez, a alguna isla. Viento del suroeste. En dos días podrían llegar a las costas de Cerdeña. La pequeña vela se hincha pretenciosa a la brisa del anochecer.

Llega la noche. El mar queda envuelto en la profunda oscuridad del sur. Cesa el viento. El fresco de la noche impide conciliar el sueño al observador. Le duele la herida, la bala le habrá astillado el hueso. Se cubre con la vela. Se oye ruído de muchos motores a lo lejos, producido seguramente por la escuadra de bombarderos para la que el avión de reconocimiento sacó el día anterior fotografías de los puertos africanos. Sus camaradas van a atacar las lanchas de desembarco y los depósitos de material del enemigo. El observador despierta a los dos que se hallan a su lado; disparan cuatro o cinco señales luminosas ... nada. Vuelve a reinar el silencio. ¡Con qué lentitud se hace de día! ¡Qué lentas pasan las horas! Al segundo día la mar es casi llana, la vela cuelga; por la noche la herida se ha cubierto de sangre, que el viento ha secado formando una costra. Los tres hombres pronuncian pocas palabras. Llega la segunda noche. Cruje la pared del bote, de la que continuamente sale aire. Ya han tapado siete u ocho agujeros de bala, pero todavía se oye salir el aire por algún agujero que no es posible encontrar. Con el pequeño fuelle reponen el aire que se pierde. El observador está tendido en el centro del bote. La sangre le martillea en la herida, en ocasiones le pone una roja ante los ojos y, en todo momento, le impide dormir. Los otros dos están sentados en el borde del bote y se encuentran en este estado indefinible entre el sueño y el agotamiento. El viento, que cambió durante el día, cesa por completo durante la noche. ¿Adónde van? El bote va al garete por el amplio Mediterráneo.

El "Nordpol" vuela frente Argel y lleva a bordo una tripulación joven. La costa está cercana. El avión vuela rasando la superficie del agua. El tirador sale del "sótano" y se sienta en el respaldo del asiento del observador. Los cuatro ojos recorren el mar, buscan barcos, convoyes y cazas. El Ju 88 hace un viraje y toma rumbo noreste. De pronto, por la amura de babor se levanta una señal luminosa blanca, a la que sigue un segundo cohete.

"¡Un bote neumático por la amura de babor!" grita el observador. El avión de ciende hacia el agua describiendo breves curvas. Abajo se ve una minúscula mancha amarilla, un bote. Hay tres hombres a bordo, hacen señales. Al parecer vierten en el agua el contenido de su bote de pintura amarilla. La mancha es ahora más grande. Han hecho bien en teñir el agua, pues la oscuridad entrante amenaza borrar la mancha. El joven observador, que apenas cuenta veintidós años, rápido en sus decisiones, arranca una hoja de papel del bloc. Mensaje por radio. El piloto se inclina hacia el, lee, aprueba con la cabeza, y con mano segura y tranquila hace girar el aparato alrededor de la mancha amarilla. Ambos son de Franconia, casi de la misma aldea, se completan perfectamente y poseen la virtud de la laboriosidad, propia de su pequeña patria. Igual puede decirse del resto de la tripulación. El mensaje cifrado vuela por el eter. Se recibe la contestación. Transcurre media hora, una hora, continúan describiendo círculos. Es ya muy oscuro. El "Nordpol" continúa radiando, en la esperanza de que todavía podrá despegar el avión del Servicio de Salvamento Marítimo y así le será más fácil encontrar la dirección. A cada instante pueden presentarse los cazas de la costa cercana. Finalmente, deben partir por terminárseles la bencina. Lanzan una última mirada al pequeño bote y desaparecen en la oscuridad de la noche.

*

Los tres del bote se sirven de los remos hasta la madrugada. Ha renacido su esperanza. Sus camaradas saben dónde están y harán cuanto puedan para sacarles de la boca del lobo. Vuelven a pensar en todo lo sucedido. Su valiente Ju se batió bien, pero tuvo la desgracia de recibir un impacto casual en el timón. Pero ¿qué le sucedió al caza, que de repente se fué para abajo y dejó de atacar? Es muy probable que también fuera derribado.

En las primeras horas de la madrugada se escucha el sordo ronroneo de motores. Uno, dos, tres motores, un fuselaje largo y estrecho se posa en el agua; los "Blohm und Voss" del Servicio de Salvamento Marítimo.

"Ya es hora de que nos alejemos de nuevo, señores; estamos a la altura de Argel" oyen decir al comandante, mientras beben un vaso de caña tan fuerte que les hace acudir las lágrimas a los ojos.

*

Los cuatro tripulantes del "Nordpol" están ante una cama limpia y blanca del hospital de A. El sargento G., con el brazo vendado descansando sobre varios almohadones, mira a sus cuatro visitantes. Lentamente, les estrecha la mano a todos. "Nunca habría pensado que un día seriais vosotros mis salvadores". "Hace un año que hicimos juntos ejercicios de salvamento en el mar Báltico", y, mirando al observador y al piloto, añade "vosotros estabais también. Y yo era vuestro compañero de dormitorio."

Ascensos en la aviación

Con efecto a partir del primero de Agosto de 1943 han sido ascendidos: a generales de división los generales de brigada Baur de Betaz, Eibenstein, Sturm, von Rudloff, Schimpf; a generales de brigada los coroneles Dommenget, Pueschel, Krauss, von Weech, Longing, Kahl, Overdyck

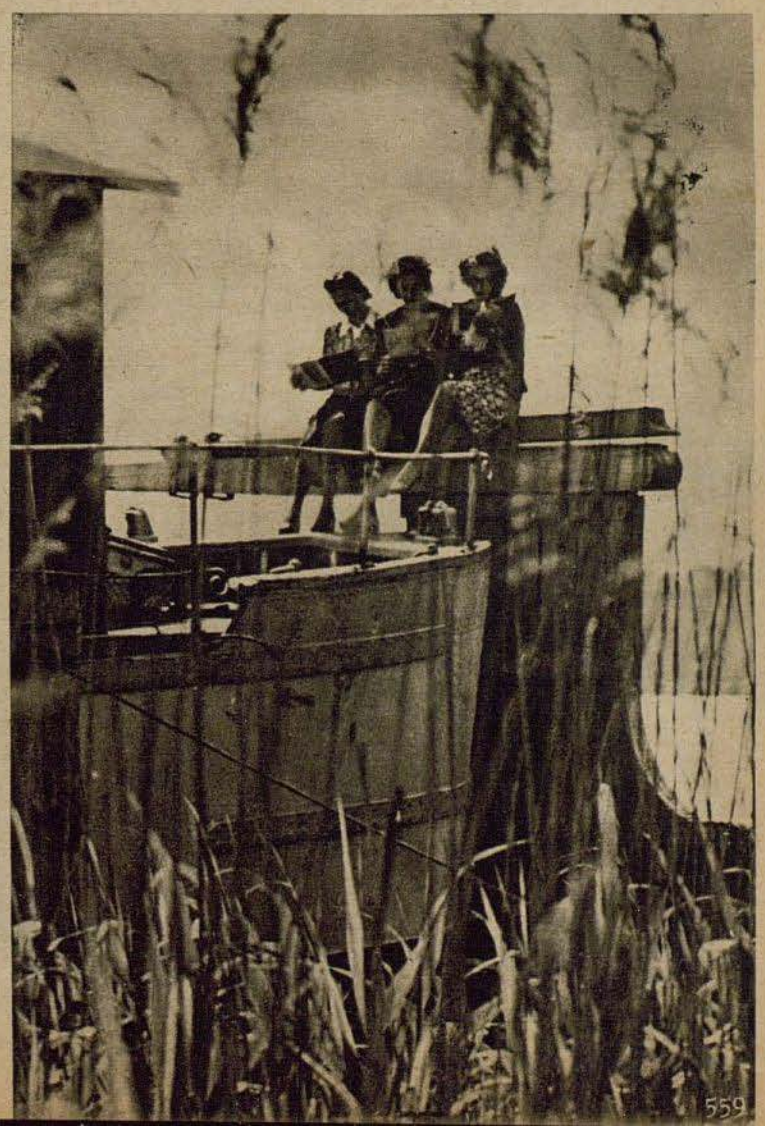
Marianne, Loulou y Madeleine, que después del trabajo se han sumergido en la refrescante agua y ahora se ponen morenas al sol, se sienten como en una playa de veraneo

Fotos DAF Hannemann (Mauritius)



¡Llegó el correo! ¡Hurra, un paquete de Normandía! Como en todas partes donde se hace vida de campamento, la llegada y el reparto de la correspondencia es el momento más esperado del día

A la derecha: En el alcázar de popa, el lugar más elevado de la cubierta, es donde mejor se oye como las olas rompen contra el casco y como el viento juguetea con las cañas de la orilla, y es por esto que las tres francesas, huyendo del ruido, se han refugiado para concentrarse en la lectura



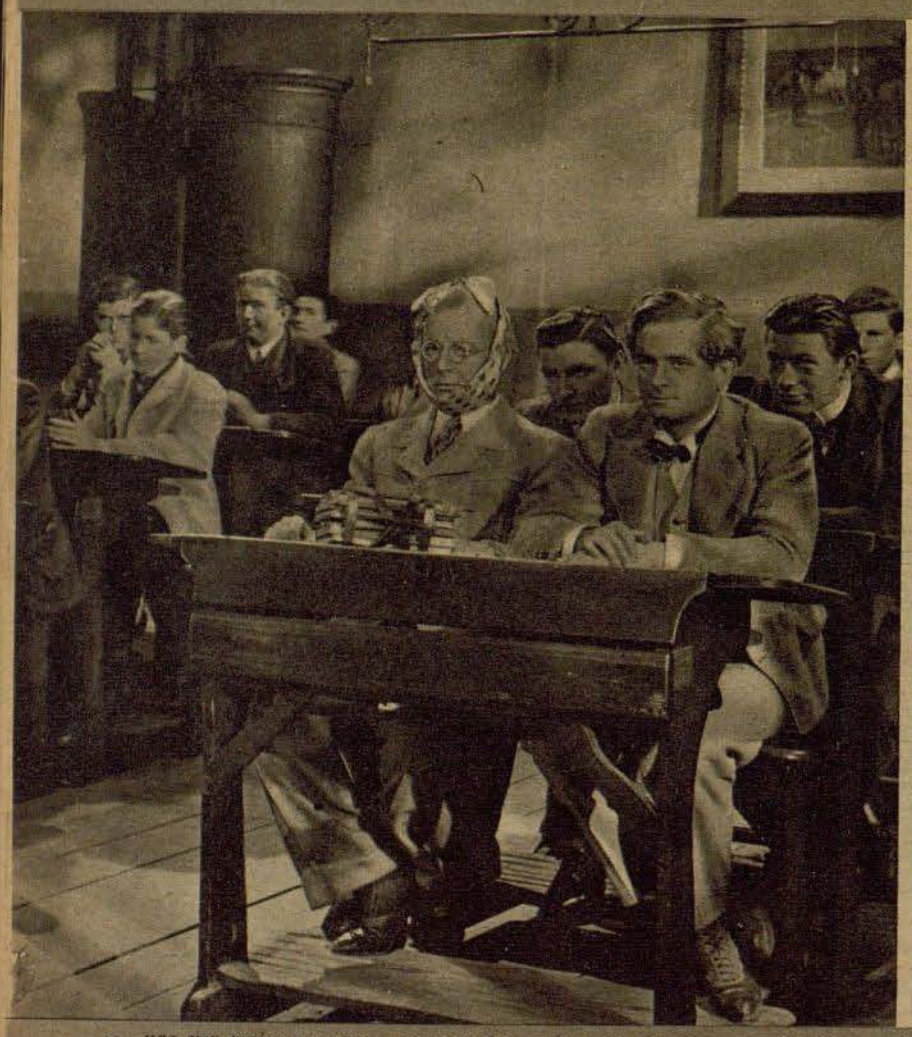
¡Aquellos tiempos de colegial!



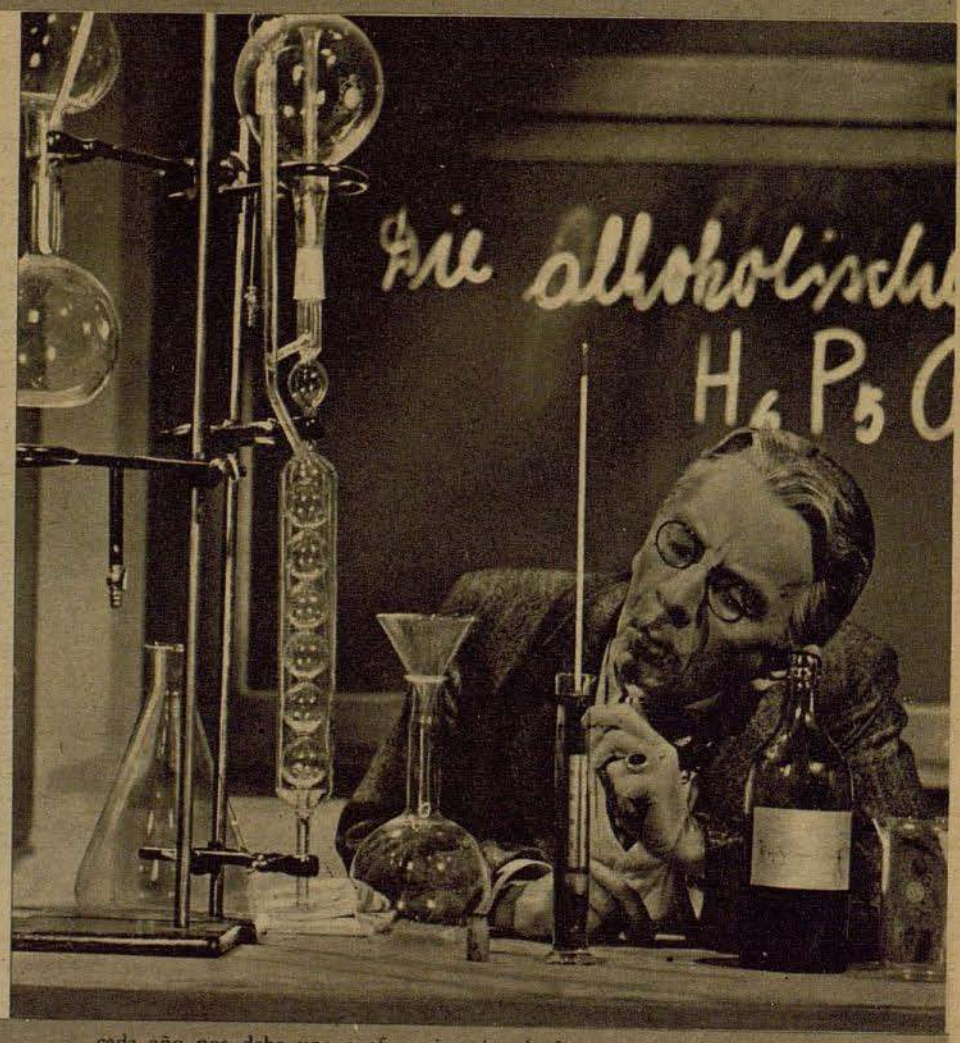
Cuando la casualidad quiere que dos hombres maduros, antiguos condiscípulos, se encuentren ante un ponche un poco fuerte, la conversación recaerá inevitablemente sobre los recuerdos comunes de los tiempos de colegial . . .



. . . y recuerdas que tu patrona te ponía todas las mañanas un gran plato de patatas fritas guarnecidas de huevos estrellados sobre la mesa y se quedaba a tu lado vigilando hasta que te habías comido la última?



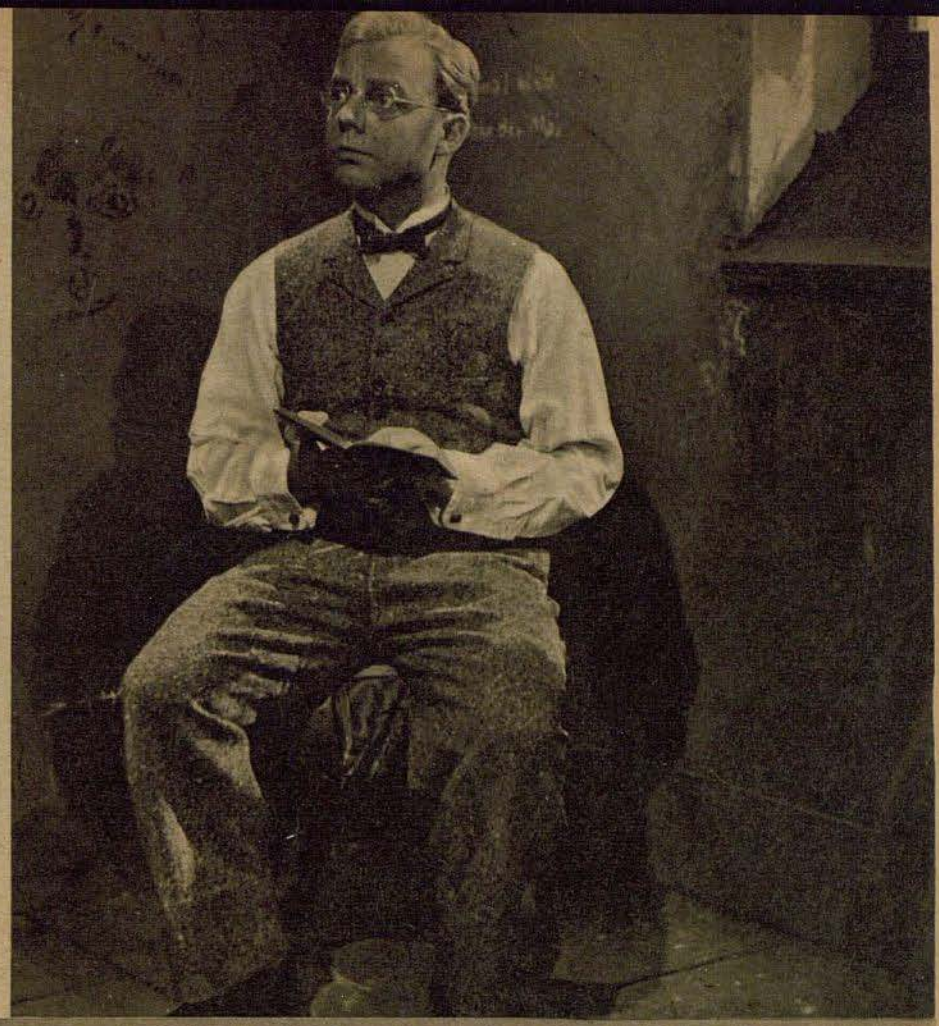
. . . una vez tenías paperas, y comparaciste a clase con la cabeza envuelta en un gran pañuelo. Todos soltamos la carcajada, solo el viejo maestro, como es natural, permaneció serio



. . . cada año nos daba una conferencia sobre la fermentación del alcohol, y como demostración práctica de sus experimentos nos ofrecía a cada uno un vasito de vino de mirtilo cosechado por el mismo



. . el golpe más gracioso fué el de Hannes, cuando durante la noche colgó en el portal un gran cartel que decía: "Cerrado hoy por obras de reparación" . . . Maestros y alumnos se volvieron a casa . . . ¡Qué escándalo al día siguiente!



. . lo desagradable era el carcel. Recuerdo que una vez que estaba yo encerrado, la hija del bedel pretendia coquetear conmigo por el ojo de la llave. Al darse cuenta de que yo no reaccionaba le dio tal ira que me dejó encerrado una hora más

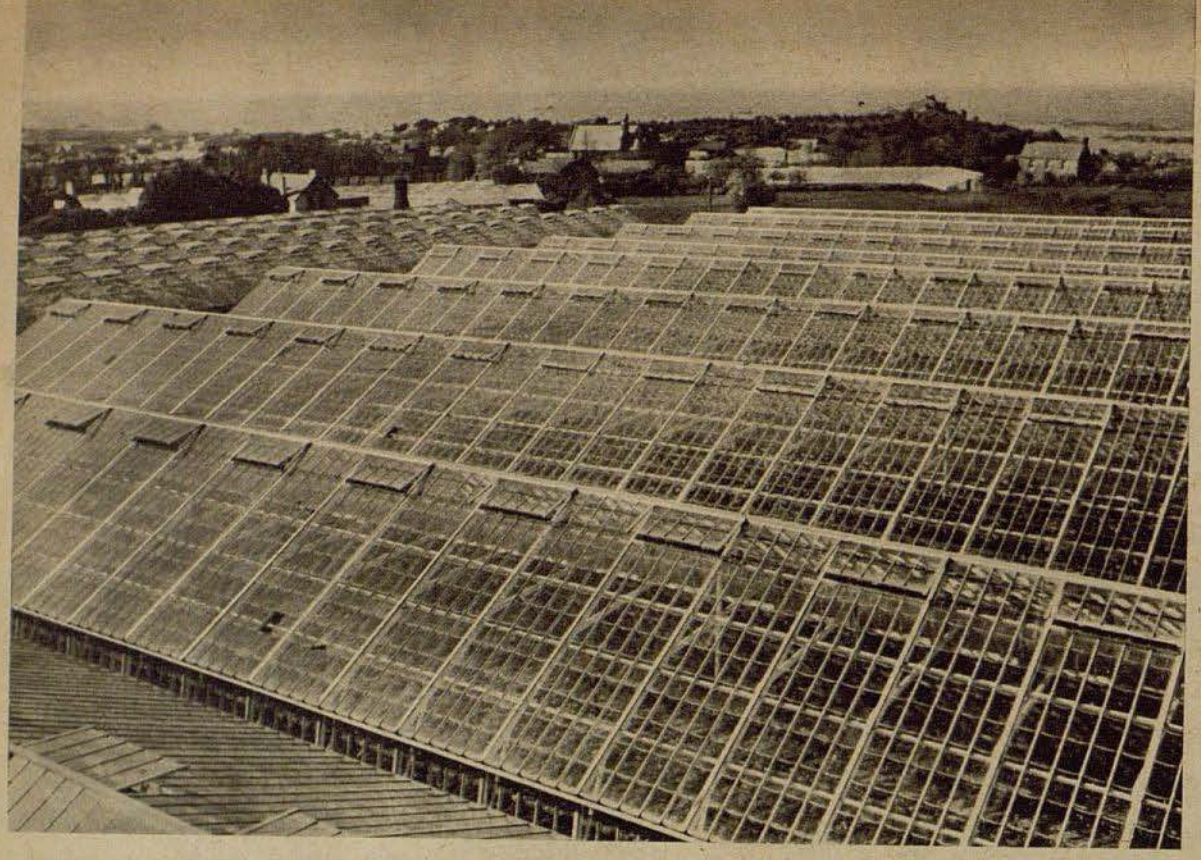


. . . recuerdas la impresión que nos produjo cuando ingresaron las primeras alumnas en nuestra clase. Nadie escuchaba la lección del viejo Crey, que hablaba precisamente sobre electricidad. ¡Lo que es tensión, ya teníamos bastante nosotros!



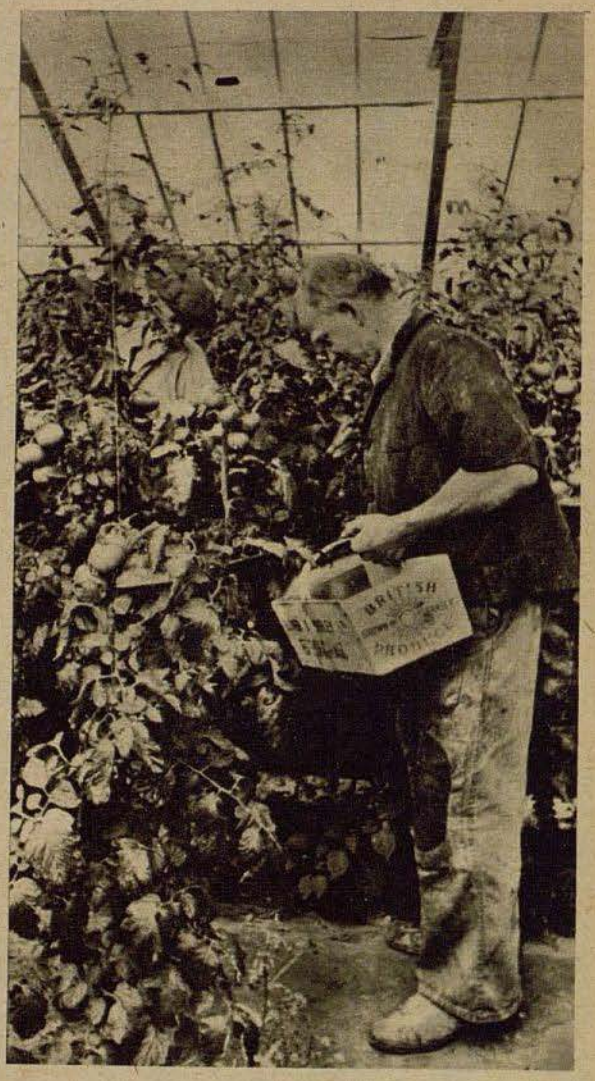
. . . ¡y cuando el buen Willi dibujó la muchacha desnuda en la pizzarra! . . . ¡Qué indignación la del maestro al ver nuestra perversión! . . . ¡Y pensar que entonces no sabíamos nada de las muchachas! Fotos: Terra

Si una mujer siente el deseo de ver a su marido hablando con franca y ruidosa espontaneidad no tiene más que invitar a un antiguo condiscípulo de él y llevar la conversación a la época en que ambos asistían a las mismos clases. El señor de la casa, el hombre grave y respectable, se convierte de pronto en un hombre alegre y dicharachero, lleno de ingenuidad, al que la esposa contempla con amorosa mirada, como se mira a un niño grande. Los dos hombes se transforman de repente en dos viejos muchachos que se dan palmadas en los hombres y revuelven el arca de sus recuerdos con exclamaciones como: "¡Hombre! . . . ¿Recuerdas a Juanito cuando vaciaba los tinteros? . . . Ja, ja! . . . Entonces, al irse de vacaciones . . . ¡Ja, ja, ja!—Y entonces cierran los ojos y se echan sobre el respaldo de la silla para desternillarse de risa. Y la mujer los mira y, ante tanto de niño como descubre en el hombre, siente, además de una suave superioridad, el misterioso abismo que separa al hombre de la mujer. La mujer podrá acercarse al hombre en muchos aspectos, mas siempre quedará para ella vedado el paraíso de los recuerdos de la época de colegial. Y del carácter de la mujer dependerá el que este paraiso, que ella misma ha despertado en el recuerdo del hombre, sea acogido por ella con un alzamiento de hombres, con una sonrisa de comprensión o con ligero suspiro de envidia inconfesada. ¡Tiene que ser tan bonito poder recordar estas cosas! . . . — En la nueva p licula "El ponche de arrac y vino" de Heinrich Spoerl hace revivir la Terra los recuerdos de la época de colegial. Heinz Rühmann, Karin Himboldt, Hilde Sessak, Erich Ponto, Paul Henkels y Hans Leibl son los protagonistas. *Thea von Hârbou*



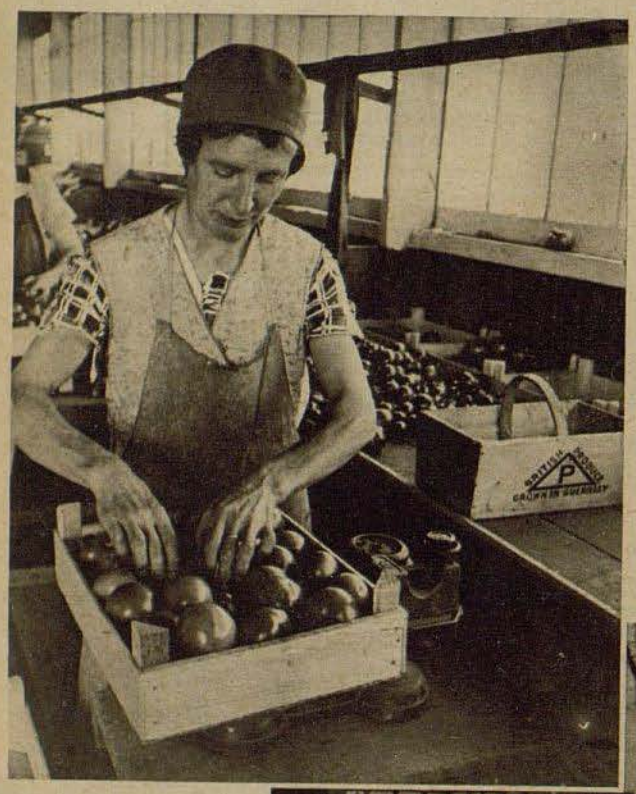
Los miles de invernaderos son la característica de la isla inglesa de Guernsey, en la que ondea la bandera alemana desde el primero de Julio de 1940. Se halla bajo vidrio la décima parte de la superficie cultivada, de modo que ya a principios de primavera figuran las delicadas hortalizas en el menú de las fuerzas alemanas de ocupación. Pero grandes cantidades de hortalizas, especialmente tomates, y patatatas tempraneras, emprenden el viaje hacia el Reich

Abajo: Las tomateras, cultivadas en inmejorables condiciones en los invernaderos, están repletas de fruto. Como que deben ser transportados por mar, los tomates son cosechados antes de que maduren

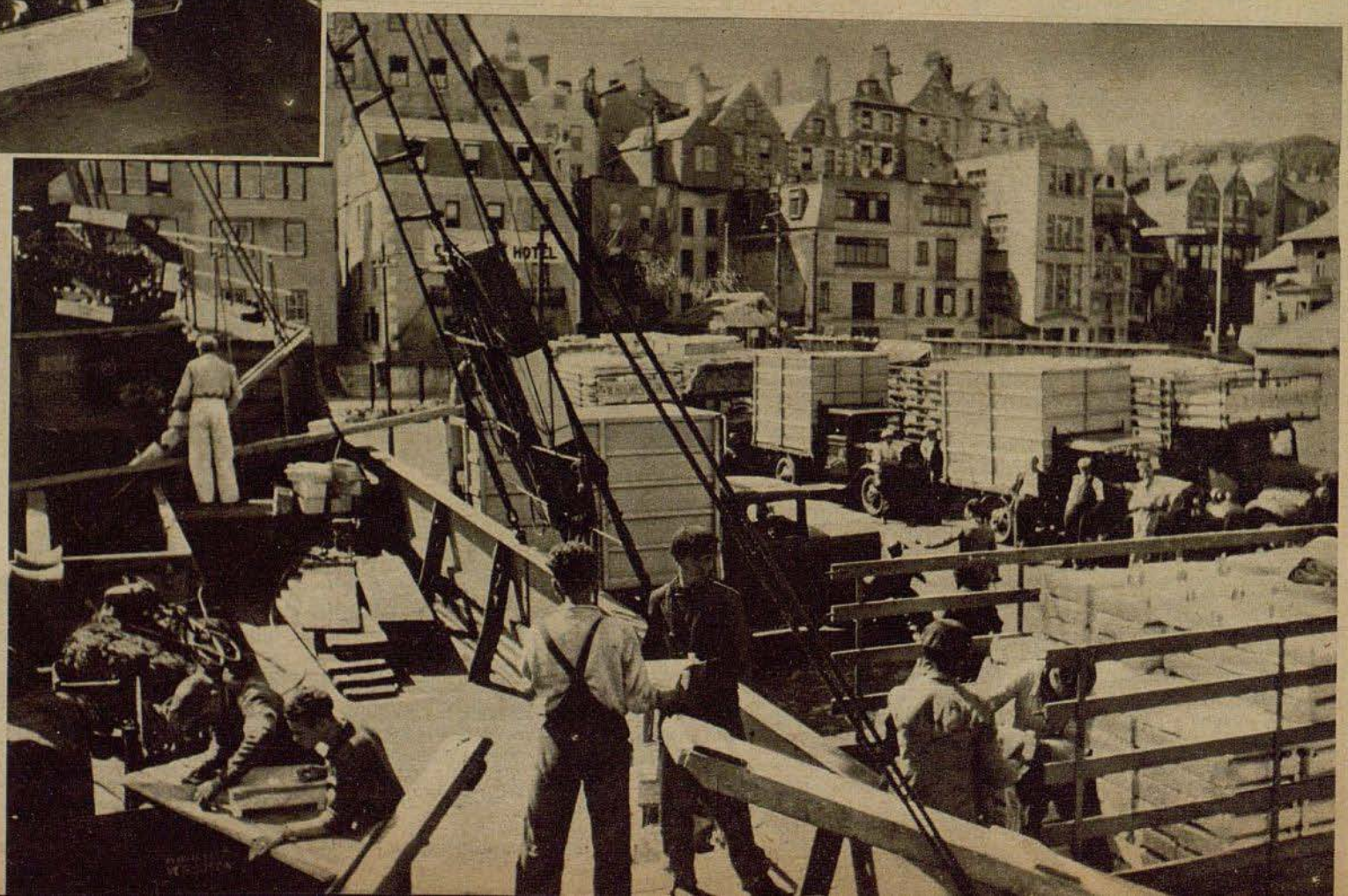


Tomates de Guernsey

Una isla inglesa suministra hortalizas a Alemania



Aquí se clasifican los tomates según tamaño y calidad, y se les empaqueta cuidadosamente. En los largos transportes tiene un buen embalaje extraordinaria importancia para la conservación de la fruta



Información gráfica PK: Corresponsal de guerra Mätzel (PBZ)

En el puerto se acumulan los coches de los productores Miles de cajas son estibadas en la bodega del barco, en el que emprenderán el viaje hacia el continente

Salvados por los tanques

El salvamento de dos aviadores de stukas que cayeron en la tierra de nadie. — Aterrizaje forzoso con el aparato en llamas. — Bajo el fuego de la artillería soviética

Por el corresponsal de guerra Alfred Strobel

PK Todo fué bien hasta el momento del ataque. Al joven piloto, suboficial S., natural de Turingia, se le había comunicado su objetivo por radio. Segundos más tarde su stuka se separó de la escuadrilla para precipitarse sobre la salida meridional de un pueblo en el sector de Orel, donde fuerzas enemigos se estaban ordenando para iniciar un ataque. A pocos centenares de metros del suelo paró la caída, y mientras subía comenzó a bailar el «vals de la DCA" para escapar del fuego soviético. Las n becillas de las granadas enemigas rodeaban el aparato.

Al llegar a 1200 metros y devolver a su Ju 87 la posición horizontal fué alcanzado por una granada enemiga. Un golpe violento commovió el avión, el motor comenzó a funcionar con irregularidad y a los pocos segundos arrastraba un negro penacho de humo. ¡Blanco de proyectil antiéreo! No tardaron en salir llamas del revestimiento del motor, que lamían el fuselaje y se extendían a derecha e izquierda por encima de la superficie de los sustentadores. Aumentaron las nubes de humo que rodeaban la carlinga, robando toda visibilidad al piloto. — ¿Hay que arrojarse en paracaídas? Esta decisión sólo hay que tomarla en casos de extremo peligro. El piloto quería continuar volando hasta el límite de lo posible. ¡Había que evitar el caer en manos de los bolcheviques!

"¡Vuele usted hacia el norte!" . . . "¡Vuele usted hacia el norte!" — Este consejo del capitán de la escuadrilla llegó repetidas veces a oídos del suboficial, quien ya no disponía de visibilidad. Los cristales ennegrecidos por el humo le impedían orientarse. Ya no sabía dónde se hallaba. Su mirada estaba como clavada a la brújula, de la que esperaba la salvación.

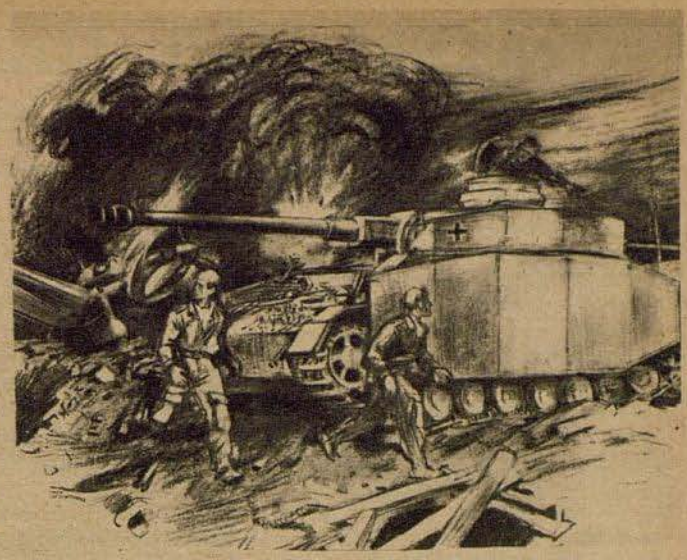
¡Si por lo menos supiera si se encuentra ya encima de las líneas propias! Le bastarían unos pocos segundos para salvarse mediante un aterrizaje forzoso. Su vida y la de su camarada estaban pendientes de un hilo. Las llamas lamían ya el asiento del piloto, acariciando su vestido y los guantes, que todavía sujetaban enérgicamente la palanca de mando. El radiotelegrafista procuraba librarse de las llamas apret jándose en un rincón de su puesto . . .

"¡Vuele usted hacia el norte!" . . . "¡Vuele usted hacia el norte!" . . . repetía la voz del capitán de la escuadrilla, que con los restantes aparatos acompañaba al avión herido de muerte.

Y el piloto hacía seguir a su Ju el rumbo que le indicaba la aguja. Del motor salían más llamas y más humo. El fuego iba prendiendo en su traje.

Ya casi era imposible gobernar el aparato. El suboficial inició el descenso. Dentro de pocos segundos debía intenta en todo caso un aterrizaje forzoso. No se podía permanecer más tiempo en el avión en llamas, pues las llamas no tardarían en penetrar en el depó ito de bencina.

El contacto con el suelo era inminente. El piloto inclinó el aparato para tratar de distinguir el suelo por las ventanas laterales. El pájaro en llamas volaba a pocos metros sobre el suelo. Todos los sentidos est a ban tensos esperando la ruda sacudida de un aterrizaje violento. De repente, ante el morro del motor se dibujaron entre el umo las siluetas fantásticas de tanques pesados. El choque parecía inevitable. ¡Palanca contra el vientre! El avión, obedeciendo al timón, se levantó de un salto por encima del tanque. Al segundo siguiente, se sintió como era arrancado el tren de aterrizaje. El Ju se posó violentamente sobre el suelo y dió una vuelta de 160 grados alrededor de su eje. Los dos aviadores lograron salir del aparato antes de que estallara el depósito de bencina.



Se acercó un tanque. Se levantó la tapa de su torrecilla y la cabeza del comandante asomó por el orificio . . .

Dibujo PK corresponsal de guerre Junghans

¿Donde estaban? ¿A qué lado de la línea de fuego se encontraban? Pasado el primer segundo de susto, les bastó una mirada para orientarse. El aparato destrozado se encontraba en medio de un grupo de tanques. Por cuestión de pocos metros el aparato no se estrelló contra uno de los colosos de acero. !Hay que estar de suerte! ¡Y mayor suerte fué aún el que los tanques llevaran la cruz alemana! ¡Dios sea alabado! ¡Habían aterrizado en las propias líneas!

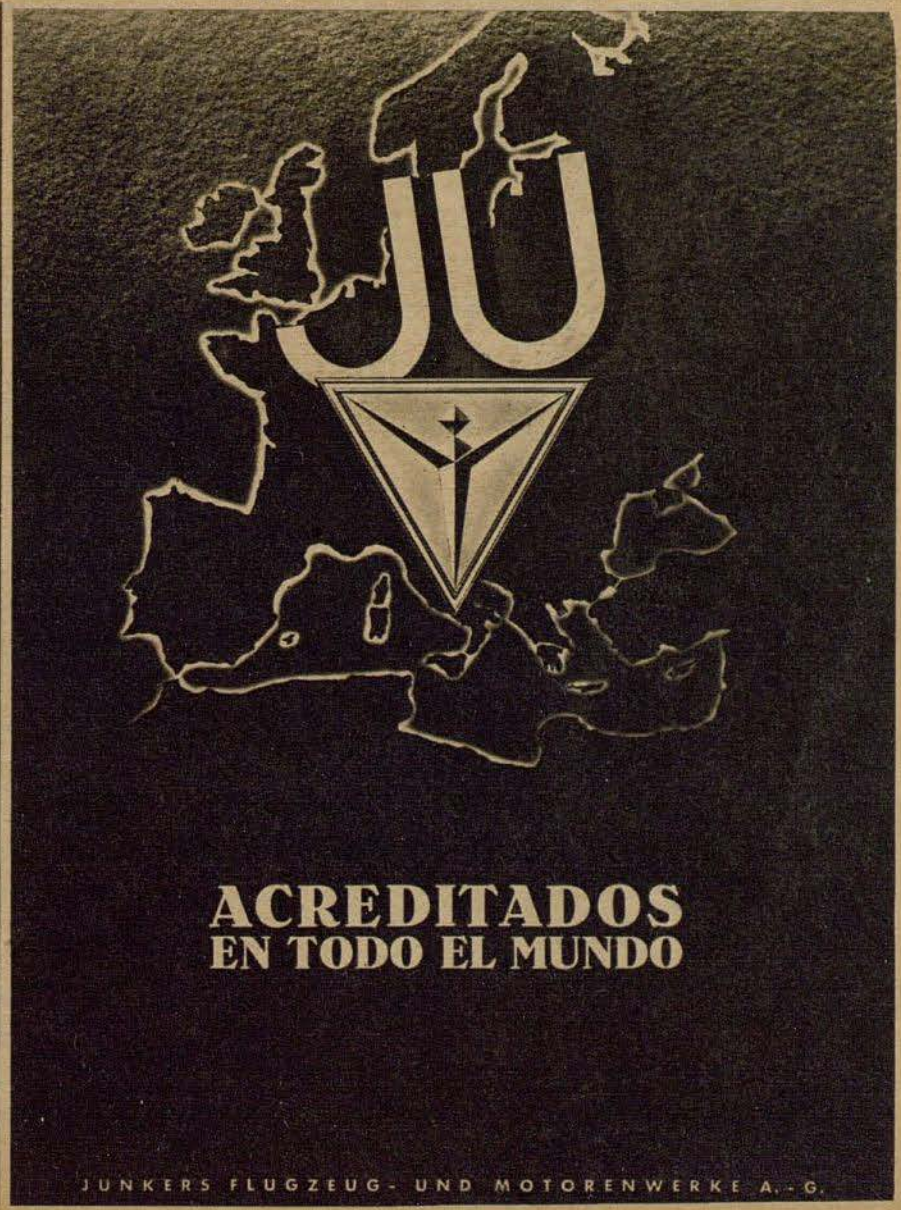
Se acercó un tanque. Se le antó la tapa de su torrecilla y la cabeza del comandante asomó por el orificio. Con una seña llamó a los dos aviadores.

El piloto, que había sufrido quemaduras de consideración, se hallaba poco después tras la segura protección de las planchas de acero del tanque, a cuyo alrededor estallaban las granadas de artilleria. Una esquirla de granada hirió al radiotelegrafista en la espalda mientras era recogido por la dotación del tanque.

Máximo rendimiento en todos los sectores de la motorización, en tierra, en el agua y en el aire

MERCEDES-BENZ

Busch
Optica
conocida y acreditada en todo el mundo



Hasta el último aliento

Aviadores alemanes en el Mar Glacial del Norte

Corresponsal de guerra Max Karl Feiden

PK Estas lineas deben servir de sencillo homenaje a dos aviadores alemanes. Su tumba son las olas del mar Glacial del Norte, y no hay cruz de madera que pregone la fidelidad y camaradería que —sabiendo que iban a morir—sellaron con sus jóvenes vidas ...

Por la noche habíamos pasado Nordkyn. A la madrugada un submarino soviético disparó sus torpedos contra el convoy sin causar daños, y por la tarde avistamos la península de Pescadores, que se dibujaba imprecisa en el calimoso horizonte de la banda de babor.

Era la hora de los aviones-torpederos soviéticos. Presentíamos su inmediata llegada, por cuya razón se había doblado la guardia junto a las piezas de artillería. Nuestro avión de reconocimiento marítimo volaba en vuelo bajo sobre los cargados buques mercantes y las rápidas unidades de la escolta, pasando en pocos instantes de la franja de mar entre el convoy y la costa a la parte exterior del convoy, mas allá de la fila de caza-submarinos que, muy a lo lejos, cubrían el flanco de la columna.

Según se había convenido, los aviones de caza alemanes debían llegar dentro de quince minutos para reforzar la escolta del convoy. Los minutos pasaban lentamente. Los vigías y servio!.s escudriñaban sin cesar el aire.

De pronto llega del castillo de proa el grito de "¡Aviones en trescientos grados!" Miramos con los prismát cos y descubrimos tres aviones-torpederos soviéticos que se dirigen al convoy en vuelo raso. No han venido solos, pues a gran altura hay tres cazas para proteger su ataque.

Todos sabíamos lo que esto significaba: dentro de pocos segundos rebotarían en cubierta las ráfagas de las ametralladoras de a bordo y tras esta cortina de fuego caerían al mar los torpedos, iniciando su rápida carrera hacia el convoy.

"Faltan todavía siete minutos hasta la llegada de los cazas", dijo alguien a nuestro lado. En el momento en que los aviones-torpederos daban la vuelta, con agilidad de pájaro, para dirigirse hacia nosotros, llegó de la torre de mando la orden de:

"Distancia cinco mil metros ... ¡Fuego!"

Entre la orden y los cañonazos mediaron únicamente décimas de segundo, mas este corto espacio de tiempo bastó para que se escucharan cuatro palabras pronunciadas por el altavoz del aparato radiotelefónico instalado en el puente:

"... Aviones por el sur ..."

Sin apartar los prismáticos de los ojos, el comandante murmuró la pregunta:

"¿Llegan ya nuestros cazas? Es casi imposible."

Con movimiento mecánico miramos el reloj pulsera. Faltaban todavía cuatro minutos para la llegada de la escolta aérea. No parecía comprensible; el anuncio de que llegaban aviones debía referirse al avión de reconocimiento que venía a relevar, mas no podía referirse a los cazas. Ni siquiera habíamos tenido tiempo de acabar nue.tras reflexiones cuando, procedente del sur, pasó volando sobre el convoy un solo avión-destructor alemán.

"Seis contra uno" dijo el comandante.

Sus próximas palabras fueron como un grito, cual si tratara de hacer llegar su advertencia a los camaradas del avión:

"¡Cuidado, muchachos ... tened cuidado!"

A pesar de la séxtuple superioridad el destructor alemán se lanzó contra la escuadrilla de torpederos, no tardando en disparar las primeras ráfagas con los cañones de a bordo. Pero antes de que el avión llegara a colocarse encima del destacamento enemigo los cazas soviéticos se arrojaron sobre la fácil presa, disparando sus ametralladoras sobre el avión alemán.

Salían llamas del motor de babor. Los aviadores alemanes lograron que todavía volviera a tomar altura el avión herido.

Siguieron intensos segundos, en los que los acontecimientos se precipitaron.

"¡Atención, huellas de torpedo!"

Las palabras del comandante nos arrancaron de la angustiosa contemplación.

Antes de que tuviéramos tiempo de levantar de nuevo los prismáticos, el avión alemán, que acababa de describir una gran vuelta, comenzó a caer por la banda de babor. El ala izquierda era una antorcha. Todos sabíamos que esto significaba el fin, y veíamos hipnotizados como descendía el aparato incendiado.

Entonces sucedió una cosa inconcebible:

Salió del avión una señal luminosa que descendió lentamente hacia el agua como una estrella blanca.

"¡Estela de torpedo por babor!"

El grito de alarma lo había dado el comandante.

"¡Todo a babor!" se ordenó al timonel.

Nuestro buque giró casi sobre sí mismo, esquivando la mortífera huella de burbujas que pasó rozando la proa entre una lluvia de balas de los tres cazas soviéticos. ¡Nos habíamos salvado!

En estos segundos de máximo peligro, cuando los pensamientos de todos concentrábanse únicamente en lo que sucedía en el momento, cuando todos los ojos seguían los movimientos de los aviones-torpederos atacantes, los cerebros calculaban distancias, todos los hombres de a bordo, los del puente y los de las armas, sentían en su subconsciente que eran protagonistas de una gran pugna. Más tarde, cuando los cazas y los aviones-torpederos soviéticos se retiraron ante la cortina de fuego tendida por nuestros cañones, y cuando nuestros cazas y destructores perseguían ya al enemigo que huía, pudimos expresar lo que sentíamos, referir lo sucedido:

Los aviadores alemanes que caían descubrieron la estela de los torpedos antes de que pudiera ser vista desde a bordo. En aquellos segundos, en que sabían que ya no había salvación para ellos, no pensaron en su joven y hermosa vida que terminaría dent ó de b eves momentos,, no se borraron de su corazón las virtudes militares y la última conmoción de su alma fué para cumplir con su deber y con la camaradería.

Mientras caían, uno de ellos tomó la pistola lanzacohetes y dió la señal convenida ... Mas al apagarse la estrella blanca se apagó también su vida, que supo ser valiente hasta el último aliento ...

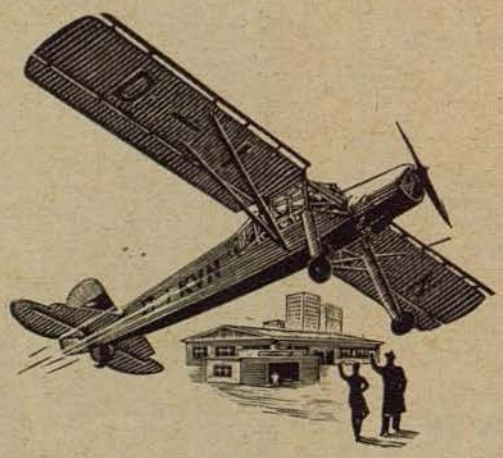
Herramientas vivas

es el título de la conocida película que demuestra gráficamente la importancia de los dientes y las consecuencias de las enfermedades que los atacan. El mismo cuidado que ponemos en el empleo y limpieza del cuchillo y la tijera, herramientas que poseen las mismas cualidades de los dientes incisivos, debemos tenerlo en el cuidado de nuestra dentadura. Pida usted el prospecto gratuito "La salud no es una casualidad" de la fábrica Chlorodont de Dresde.

Chlorodont

indica el camino hacia un cuidado adecuado de los dientes.





Despegue a las 7.25

En dos horas y media ha hecho el avión el trayecto Nuremberg-Berlín. ¡Cuán práctico es un viaje de negocios en avión! Después de la guerra, muchas empresas podrán adquirir un aparato propio para su servicio particular. Muchas de ellas comprarán un Fieseler „Storch".

El Fieseler „Storch" es un aparato apropiado de manera excelente para el servicio particular. El „Storch" se caracteriza por ser muy fácil de volar y de una seguridad insuperable, amén de un rendimiento extraordinario.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.

DESDE

1827

SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUÍMICOS

E. Merck

D A R M S T A D T

Con el empleo moderado



de **Pigmentan**

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un **brillante resultado** si se aplica oportunamente con un buen masaje.

Dos días subrayados en rojo en el calendario

El record establecido por un regimiento de artillería antiaérea

Por el corresponsal de guerra Josef Ollig

PK La artillería anti érea ha emplazado sus baterías ligeras en las colinas y depresiones del terreno a la orilla del Donetz, al sur de Bielgorod. Tiene orden de proteger las pistas militares y los puentes. El enemigo intenta atacar los puentes con morteros pesados y artillería del máximo calibre. Lanza a la batalla potentes fuerzas de infantería con el propósito de ocupar los puentes. Aviones de batalla y bombarderos atacan en vuelo rasante dis parando con todas las armas de a bordo y procurando dar con sus bombas en los blancos. Con enconada tenacidad repiten durante todo el día sus ataques contra los puentes.

Pero allí están nuestros artilleros de la DCA. Disparan con piezas de diferentes calibres. Algunas de las baterías están mandadas por el coronel Andersen, caballero de la Cruz de Hierro, comandante de un regimiento de artillería anti érea. Son veteranos, templados en cien combates, que permanecen en sus puestos formando un bloque de acero en los momentos tan peligrosos y decisivos del ataque en vuelo rasante. En estos segundos el artillero se juega el todo por el todo. Es necesario ser muy valiente para no vacilar en estos momentos tan intensos y decisivos.

Mas los artilleros saben cuan importante es la misión que se les ha confiado, y reciben al enemigo con el mortífero fuego de sus armas y con la fortaleza de sus corazones.

Han sido dos días extraordinarios, que los artilleros han subrayado en rojo en su calendario. En el puesto de mando de una sección ligera, procedente de una guarnición de Austria, que se ha distinguido en las luchas de estos dos días, re na gran animación. "¡Diez derribados, mi capitán! . . . ¡Y otro, son once! . . . ¡Ya se completó la docena! Al ayudante le brillen de alegría los ojos. Todos piensan en la alegría que tendrá el capitán, oficial que en los dos meses escasos que manda la sección ha sabido conquistarse las simpatías de todos los hombres. Antes de desempeñar este mando era profesor en una escuela de la aviación. Llegan continuamente soldados motociclistas con partes. Sin interrupción llegan también las notas dando cuenta de los aparatos derribados. Al final del segundo día, esta sección ha abatido 28 aviones soviéticos.

Le faltan pocos aviones para llegar a los 200. El regimiento ha derribado en total 61 aviones enemigos durante estas dos jornadas.

Un cuerpo de artillería antiaérea comunica haber logrado 87 derribos en un solo día.

Más d un valiente artillero, alcanzado por las balas de las ametralladoras enemigas, cayó muerto o herido junto a su pieza durante la encarnizada lucha.

Mas su sacrificio no ha sido en vano. Las pérdidas soviéticas han sido enormes en la jornada del 5 de julio y días siguientes. Y este resultado no se debe únicamente a los cazas sino también a los artilleros del Donetz, que lucharon como bravos, viendo siempre en sus jefes de batería y comandantes un ejemplo de las m s altas virtud s militares alemanas.



El coronel, Andersen, caballero de la Cruz de Hierro, comandante de un regimiento de artillería antiaérea—de cuyo brillante comportamiento se informa en el artículo—con su ayudante y el jefe de una batería que visitó en las primeras líneas

Foto PK corresponsal de guerre Ollig

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas



SUM VERGASER-GESELLSCHAFT CARL WIRSUM & CO. KOMM. GES.

MIMOSA-AKTIENGESELLSCHAFT-DRESDEN A 21

Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

Citrovanille



Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias

OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd

Productos farmacéuticos y dentales

Gehal Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE · HANNOVER

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxina de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz



Como que nuestros productos biológicos para el cutis se suministran solamente en cantidades limitadas, le recomendamos hoy más que nunca: extender con cuidado sobre la piel una capa delgadísima del producto. Para conseguir el resultado, que tanto estimo Vd. de los productos Eukutol, no es la cantidad sino la calidad lo decisivo.

Eukutol

Productos para el cutis

¡Prohibido bañarse!

En cada verano el tomar el baño fuera de los establecimientos de baño, requiere nuevas víctimas. Por esto advierta a los imprudentes de este peligro e instruya debidamente sobre todo al elemento joven. Aparte de esto, es conveniente incluir en la bolsa de baño un paquete de emplasto Traumaplast contra lesiones, pues la herida más leve, producida por una piedra puntiaguda o la arista viva de una concha, puede perturbar la alegría del baño

TraumaPlast

Un cabello cuidado y hermoso



Menos fotografías, pero entonces buenas:
¡La película PANATOMIC le ayudará a ello!

Kodak

Panatomic Film

Pancromática · De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática

---



Efasit

POLVOS



Los polvos Efasit se caracterizan por su efecto refrescante, secante, desinfectante y por eliminar el mal olor. Se emplean contra lesiones, llagas, quemazón, pesadez y calor en los pies, contra una transpiración excesiva, como asimismo contra los eczemas entre los dedos. Los polvos Efasit suavizan la piel evitando la formación de ampollas, callosidades y lesiones.

También resultan excelentemente apropiados para el masaje y empolvar el cuerpo, dado su olor refrescante y agradable.

En venta en todas las farmacias, droguerías y tiendas del ramo.

TOGAL-WERK MÜNCHEN



Madaus

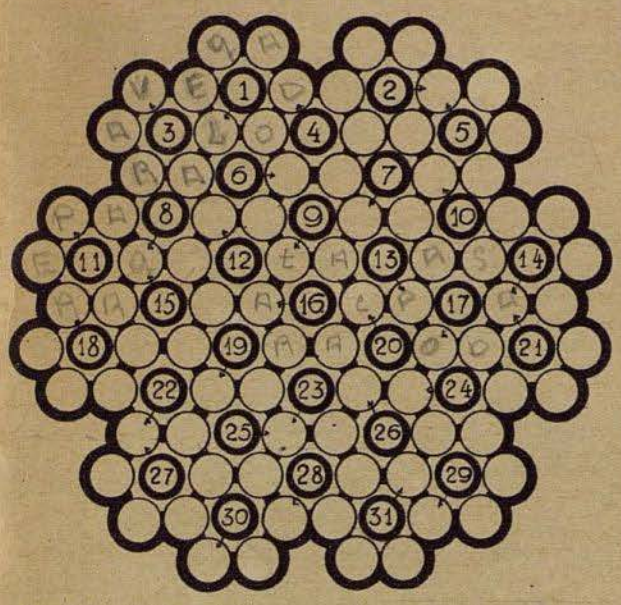


de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN

Pasatiempos

Circungrama



Las letras de la palabra que se busca hay que colocarlas, una en cada círculo, alrededor del número correspondiente en el sentido de las manecillas del reloj, colocando la primera letra en el círculo que indica la flecha unida a cada número.

Cada palabra consta de seis letras.

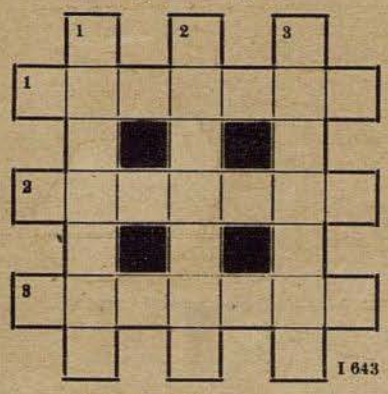
1 Manda de un testamento, 2 Ajado, muy usado, 3 Trabajará de noche, 4 Moneda corriente, 5 Habitación, 6 Dádiva, 7 Cuerpo legislador, 8 Galicismo que significa cochera, 9 Nombre de mujer, 10 Nombre de varón, 11 Abonaré, 12 Villa de Madrid, 13 Sucesos imprevistos, 14 Tablero para jugar, 15 Antigua ciudad de Siria, 16 Acometed, 17 Tiempo atrás, 18 Extravagancia, 19 Sorteado, 20 Llave de gentilhombre de la cámara del Rey, honoraria, 21 Duodécimo, 22 Le golpearon con un arma, 23 Río de Europa, 24 Estorban, obstaculizan, 25 Conjunto de cosas puestas unas sobre otras, 26 Hidrocarburo de la serie grasa, 27 En griego, día, 28 Asteroide Nº. 116, 29 Vapuleos, 30 Flojo, dejado en la resolución, 21 Proceden, derivan. I 705

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8 9	Hechas con órden
5 2 7 4 1 6 9 4	Confiscación de los géneros de contrabando
5 8 3 2 1 4 9	Pongamos fechas
7 8 1 6 9 8	Prenda de vestir
3 4 1 8 9	Recibes
7 8 5 6	Juez turco
5 6 8	Parte del año
1 6	Posesivo
7	Número romano.

I 703

Figura mágica



I 643

a a, b b, c c c c, d d d, i i, l l, m m, n n n n, o o o o o o, r r r r r r

Con las letras de al lado hay que formar tres palabras de 7 letras cada una que leídas horizontal y verticalmente nos den las mismas palabras con los significados siguientes: 1 Puerto de la isla de Ceylán, 2 Peso de metales preciosos, en Filipinas, 3 Aperitivo, voz antigua.

¿Qué es esto?



Foto PK: Corresponsal de guerra Elaner (Sch)

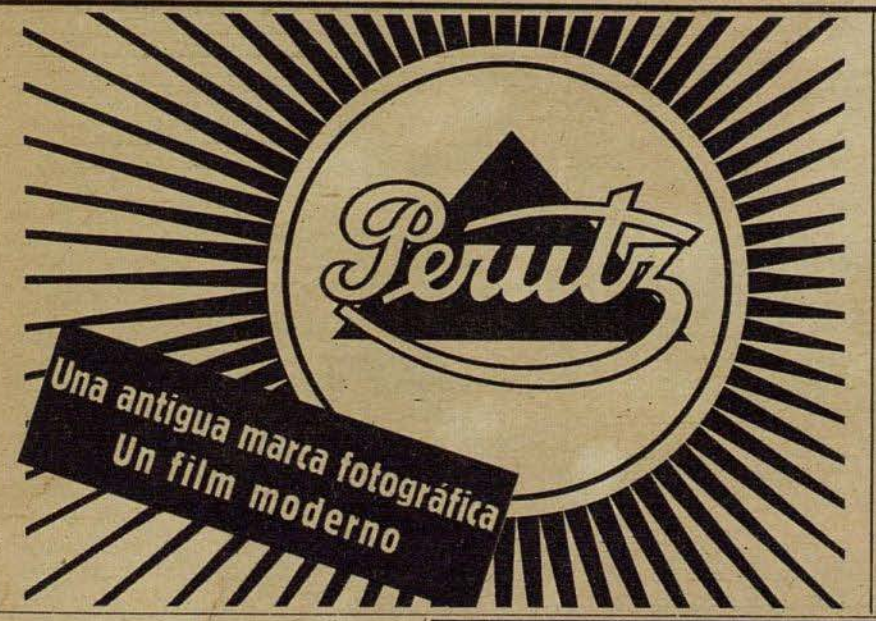
Visto desde esta perspectiva, el aviador con la careta de oxígeno para grandes alturas parece un animal fabuloso

Soluciones

Circungrama: 1 Legado, 2 Manido, 3 Velará, 4 Dinero, 5 Morada, 6 Regalo, 7 Senado, 8 Garage, 9 Teresa, 10 Dámaso, 11 Pagaré, 12 Getafe, 13 Acasos, 14 Damero, 15 Gefira, 16 Atacad, 17 Pasado, 18 Rareza, 19 Rifado, 20 Capona, 21 Doceno, 22 Heriré, 23 Ródano, 24 Oponen, 25 Rimero, 26 Noneno, 27 Hemera, 28 Sirona, 29 Meneos, 30 Remiso, 31 Emanan.

Logogrifo: Metódicas — Decomiso — Datemos — Camisa — Tomas — Cadi — Día — Mi — C.

Figura mágica: 1 Colombo, 2 Condrín, 3 Abridor.


Perutz
Una antigua marca fotográfica
Un film moderno

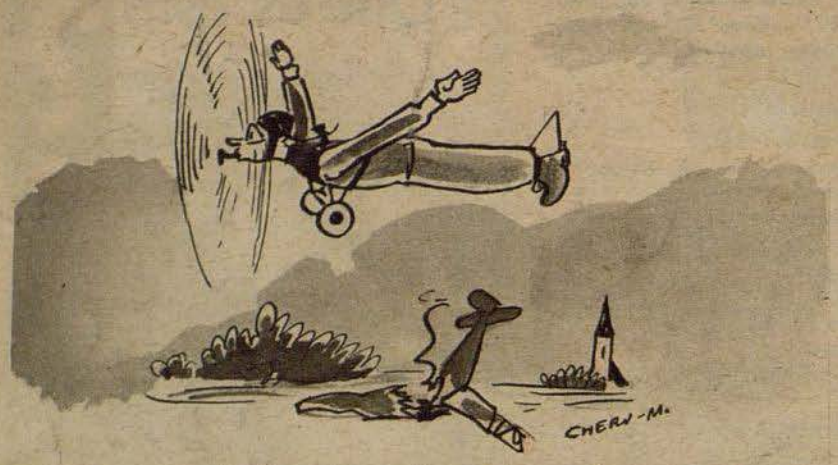

1882
Laca única de aviación
Ikarol
para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda
WARNECKE & BÖHM
Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366
Fábricas de laca y pinturas


KHASANA
PERI
KHASANA
Marcas mundiales de cosméticos
Dr. Korthaus
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.
PERI

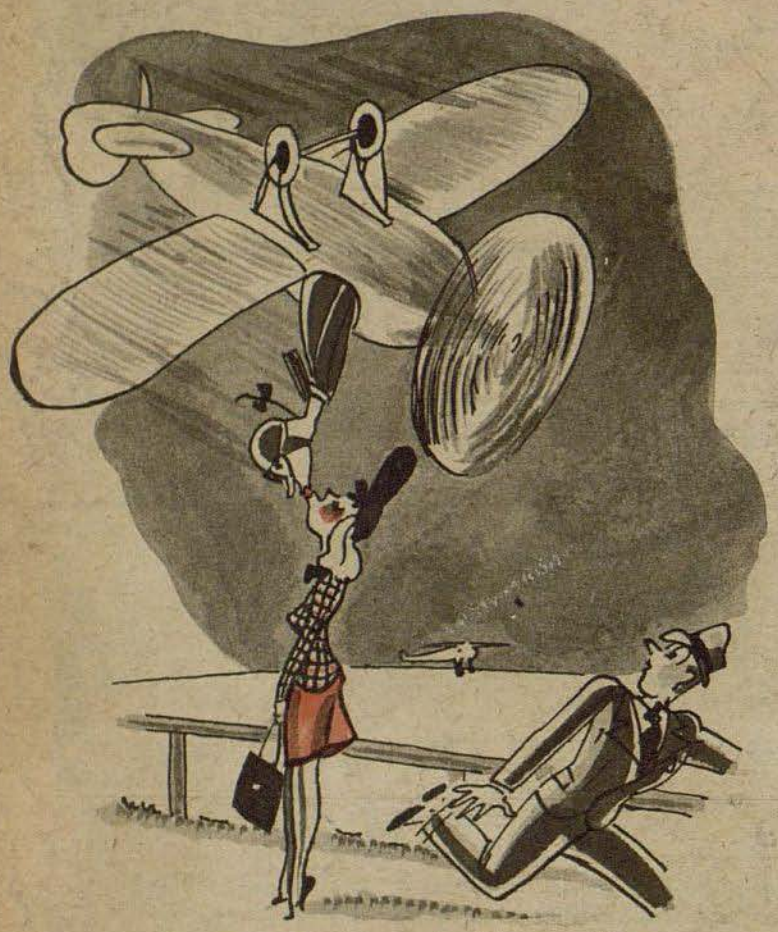

Alas de madera para hélices reglables
PROPELLERWERK SCHWARZ


PÄNG
PÄNGOL
PÄNGIT
AUTORECAUCHUTADO
POR UN SISTEMA FRÍO Y SIN APARATOS
FRITZ HESSELBEIN CHEMISCHE FABRIK HAMBURG

EL REVERSO



"... Cuando soy derribado, tomo rápidamente la hélice en la boca y continúo el vuelo con mis propias fuerzas ..."



"... Desde mil metros de altura descubrí una muchacha bonita. Me lancé en picado, dí la vuelta al aparato y ..."

"... Cerca de mi pueblo tomé una carreta de paja a remolque, y en pocos minutos la llevé a casa ..."

MÜNCH-

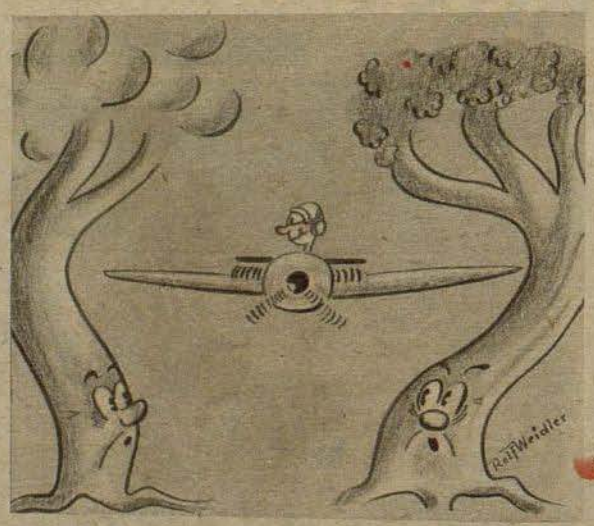
HAUSEN

AVIADOR

Dibujos Cheru-Müller (5), Weidler (1)



"... Una noche embestí el filo de la media luna, que nos cortó en dos mitades a mí y al avión ..."



"... En cierta ocasión por poco termina mal mi vuelo rasante. Pero en el último momento los árboles fueron separados por un vendaval que sopló de repente ..."



"... El adversario pretendía escapárseme con el paracaidas. ... Mas le seguí a toda velocidad, y aún tuve tiempo de agarrarle por el cogote ..."

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse. Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 15. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial.

NUMERO 1 / BERLIN, 1º DE ENERO DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

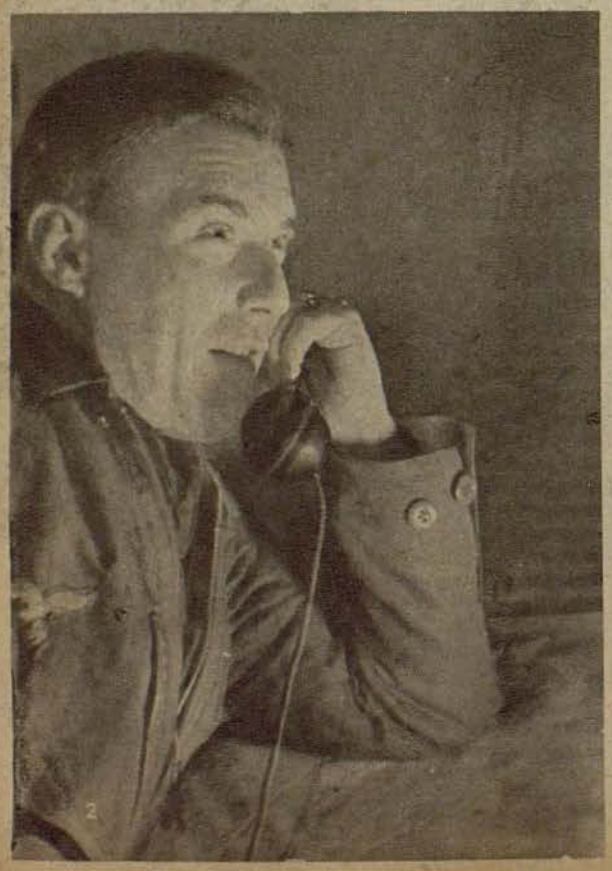
PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

En busca del enemigo

Bombarderos terroristas británicos han penetrado en el espacio aéreo propio. Despegan los cazas nocturnos de la defensa alemana. La tripulación controla el aparato de respiración de altura. Como que los más de los combates aéreos se desarrollan a gran altura, es indispensable proporcionar al cuerpo oxigeno suplementario

Foto PK: Helmut Grosse (Atl)

El Caballero de la Cruz de Hierro coronel Grabmann, jefe de una división de caza nocturna (a la izquierda), y el laureado comandante Streib, comodoro de una escuadra de caza nocturna (en el medio), durante una conversación en el puesto de mando de la división. — ¡El enemigo ataca! Los aparatos de escucha y medición han comprobado la reunión de numerosos aparatos sobre Inglaterra, y la iniciación del vuelo de ataque de las primeras oleadas. Ahora es cuestión de no perder ni un segundo, puesto que casi todo el éxito de la defensa depende de la oportunidad de la actuación. En los rostros se refleja la máxima concentración. A medida que crecen los problemas que plantea la guerra aumenta también la responsabilidad de hombres que dirigen la Aviación. Hay problemas que exigen una solución inmediata. Mas los que toman las decisiones son hombres que conocen por experiencia lo que es la lucha en el cielo nocturno — como el comandante Streib que obtuvo victorias en circunstancias muy difíciles — y saben, por tanto, lo que pueden exigir de sus soldados. Dominio del aparato, experiencia de vuelo y pronunciado instinto de cazador, son los tres puntos que el citado comodoro considera esenciales para vencer en la lucha nocturna



Los héroes de la noche

Información gráfica PK del corresponsal de guerra Helmut Grosse

El corresponsal de guerra ha probado de trazar en varias fases la semblanza del aviador nocturno, el adversario más peligroso de los bombarderos terroristas. El aviador de stuka, el piloto de caza, el submarinista, el granadero o el artillero, todos ellos tienen, para el buen observador, rasgos especiales de carácter, que han formado en ellos su permanencia en los diferentes frentes. Lo mismo sucede con el piloto de caza nocturna, cuya característica parece ser la expresión de gravedad de su rostro. Los demás soldados contemplan también el incendio y la destrucción, luchan y ven de cerca la muerte, mas — y esto es lo esencial — están fuera de las fronteras de su patria, cuya protección se les ha confiado. Los cazas nocturnos ven la propia patria en llamas y sienten, con más emoción que ningún otro soldado, el rastro sangriento que dejan tras sí los alevosos ataques terroristas. La intensidad de los acontecimientos de que se es protagonista se graba en el carácter y se refleja en determinada expresión del rostro. Pero esto no quiere decir que la única característica de estos combatientes sea la dureza de los rasgos de su rostro. Puede que sea así en los minutos de la encarnizada lucha, cuando hay que hacer el máximo esfuerzo, mas una sombra de gravedad, muy propia de su difícil servicio, se encuentra hasta en la victoriosa sonrisa del joven aviador al regresar de un combate nocturno. No puede ser completa la alegría por la victoria obtenida en tenaz lucha, puesto que va siempre unida al espectáculo del suelo patrio en llamas, de las sangrantes heridas que el ataque enemigo ha abierto en una ciudad. Pero, por encima de todo, en el rostro del piloto de caza nocturna se refleja aquel fuego interno que no nace del entusiasmo de un momento sino que significa decisión de luchar hasta el último extremo

El laureado comandante zur Lippe, jefe de un grupo de cazas nocturnas, fuerte y atractiva personalidad, tanto en los actos de servicio como en el trato personal. Es cazador nocturno desde hace más de tres años, habiéndo obtenido hasta ahora 49 victorias aéreas. Fué uno de los que contribuyeron al perfeccionamiento de la caza nocturna, ayudado por sus camaradas de entonces, Lent, Gildner, Becker, Schönert y muchos otros. Todos estos veteranos son actualmente jefes en las formaciones de caza nocturna, donde, con su experiencia, prestan excelentes servicios



A la izquierda: El comandante y su radiotelegrafista han participado junto en todas las acciones de guerra y juntos han obtenido las victorias. El laureado capitán Meurer, el "viejo", como le llaman sus hombres, a pesar de ser él uno de los más jóvenes, ha hecho una brillantísima carrera militar. En menos de cien vuelos obtuvo más de 59 derribos. ¿Que cómo vence a sus adversarios? Puede que la táctica sea cada vez distinta, mas a base de la experiencia y de la técnica se va desarrollando determinado sistema. Claro está que debe ser flexible, puesto que siempre es diferente la reacción del adversario

A la derecha: El que haya obtenido veinte victorias aéreas en condiciones difíciles puede considerarse como uno de los primeros pilotos nocturnos. El teniente B., que aquí vemos mirando desde su aparato con verdaderos ojos nocturnos, es un alumno del laureado capitán Knacke (caído frente al enemigo), quien no le dejó participar en un combate hasta no considerarle suficientemente preparado. El teniente ha podido servirse de la experiencia de su gran maestro, a la que ha juntado la propia adquirida en la lucha. Es un magnífico y sereno aviador, que con simpática franqueza habla del susto que le proporcionó su primer encuentro con el enemigo. "Cuando ví al enemigo — cuenta — creí perder toda la confianza que en mi mismo tenía. Supongo que todos pasan por este trance. Entonces apreté los botones y cerré los ojos — cuando los abrí ví que el adversario se precipitaba al vacío envuelto en llamas. Actualmente los derribo sin que mi calma se altera lo más mínimo . . ."





Ambos, el piloto teniente A. y el radiotelegrafista suboficial St., acaban de cumplir los 22 años. Han participado en 50 acciones y obtenido 21 victorias aéreas. Estas cifras demuestran pericia y valor. Más que en ninguna otra de las especialidades de la aviación, la tripulación de un caza nocturno debe formar una unidad conjurada. Basta hablar con estos dos pilotos para comprenderlo. Por su camaradería, sus conocimientos y sus éxitos son un ejemplo para los "jóvenes", y su influencia es de gran eficacia



El teniente Strüning, caballero de la Cruz de Hierro, es un aviador de cuerpo y alma. A fines de 1940 pasó de los destructores aéreos a los cazas de gran radio de acción; derribó nueve aviones ingleses sobre Inglaterra. Más adelante pasó a las formaciones de defensa contra los bombarderos terroristas. Ver al enemigo y derribarlo, es su lema. Hace poco tiempo que derribó tres cuatrimotores en 12 minutos. En la defensa de Berlín — nos cuenta — derribó a un aparato que llevaba por mascota un mono vivo a bordo



El teniente W. es piloto de reconocimiento, el que mantiene el contacto. Cuando el enemigo penetra sobre Alemania se pega a sus formaciones, y los datos que comunica son de inapreciable valor para la acción de los cazas nocturnos. Como buen renano, son inagotables su buen humor y su dinamismo. Cada vuelo exige de él una concentración de varias horas, sin tener jamás ocasión de luchar y vencer. Su misión se reduce a orientar a sus camaradas para que encuentren al enemigo



Al regresar de una acción en el Egeo, un avión de bombardeo que había sido gravemente averiado por el fuego de los antiaéreos enemigos se vió obligado a amarar poco antes de llegar a la costa griega. La tripulación pudo salvarse, mas el aparato se hundió después de chocar violentamente con la superficie del agua. Como que el aparato se ha hundido en un lugar de menos de veinte metros de profundidad, es posible intentar recuperar el valioso material. Un buzo se prepara para descender al fondo del mar. De su equipo se cuelgan pesados plomos para facilitar una rápida sumersión

Grúa flotante en servicio de salvamento



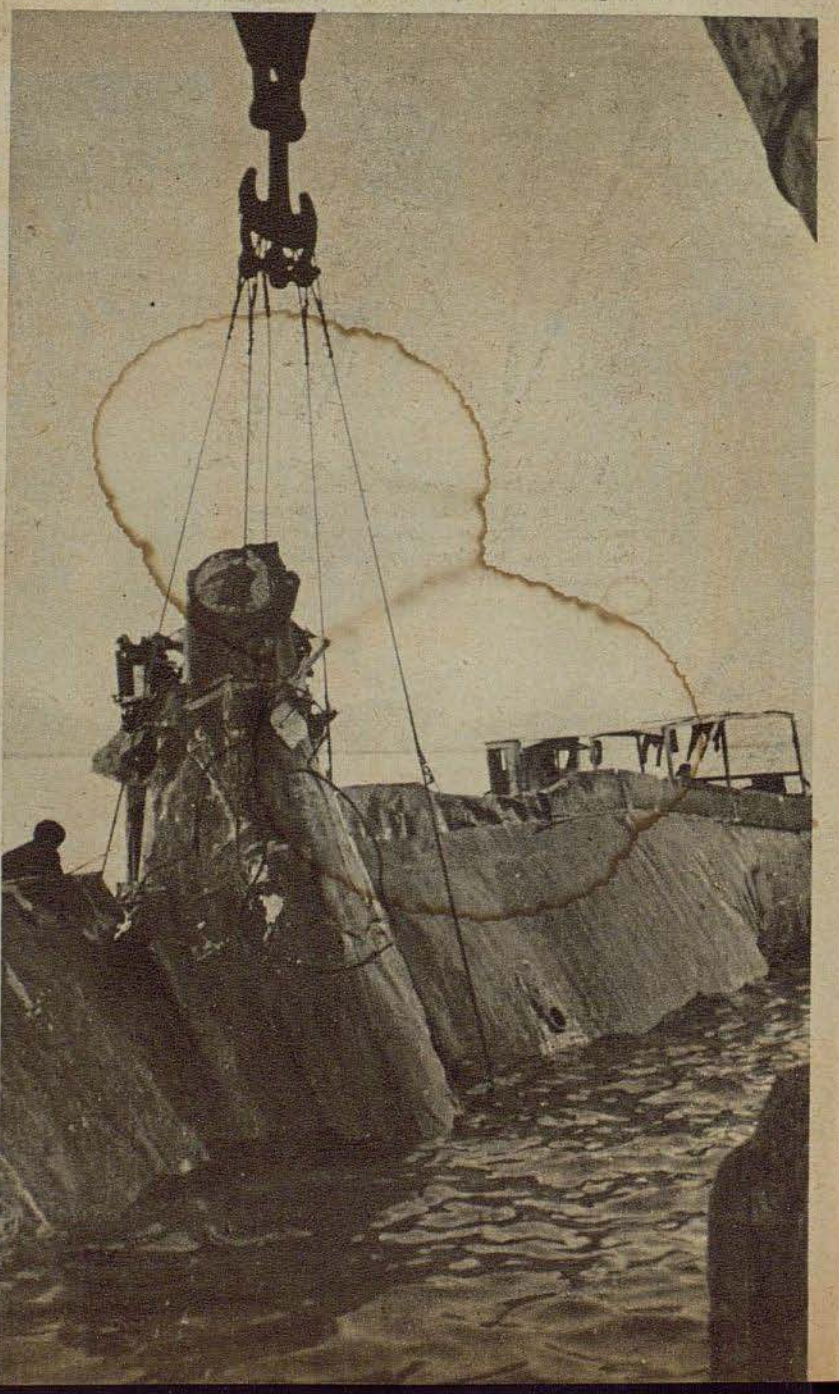
Poco antes de la puesta del sol llega al lugar del accidente la grúa flotante, que puede levantar del agua hasta 60 toneladas de peso. Entretanto el buzo ha localizado exactamente el lugar en que se encuentra el aparato hundido. Su trabajo consistirá ahora en fijar el avión al cable de acero de la grúa



El buzo debe de tener buenos pulmones para poder trabajar bajo la fuerte presión del agua a veinte metros de profundidad

Fotos PK: Corresponsal de guerra Hanns Gross (Wb)

Abajo: La eficacia del trabajo del buzo. La grúa flotante levanta despacio, pero con seguridad, los restos del avión. Pocas horas más tarde, el avión, que cuelga de potente gancho, es remolcado hasta el puerto





Las piezas fueron instaladas por la tarde en una posición. Las dotaciones estaban compuestas de soldados bisoños. Pero ya en la primera noche derribaron un cuatrimotor; 48 horas más tarde la huella luminosa de los proyectiles de dos cm. penetró de nuevo en la carlinga de un aparato enemigo, y en la quinta noche . . . Se trata una vez más de recibir dignamente al enemigo que llega. Los sirvientes de la pieza se destacan como fantasmas delante del foco de luz del reflector

Exito ejemplar de los "principiantes"



"Así es como en la última noche subimos volando la escalera que conduce a la plataforma en que se encuentra nuestro cañón antiaéreo", cuentan los artilleros al corresponsal, mientras los hombres trepan rápidamente por los peldaños. Esta vez se trata de un ejercicio



Pero volvamos a la noche: Los reflectores han localizado el avión enemigo. El telémetro mide la distancia hasta el aparato atacante

Fotos PK· Corresponsal de guerra Bogar (Sch)



A la izquierda: ¡Otro derribo! Los sirvientes de una pieza antiaérea pueden pintar por tercera vez un círculo alrededor del tubo de su cañón. Mucho es para "principiantes". Mas, en realidad, dejaron ya de ser principiantes para pasar a ser "zorros viejos"

A la derecha: Los depósitos, que se vaciaron de tanto disparar durante la noche, se llenan de nuevo de munición. El artillero limpia con un paño mojado en aceite cada proyectil, una de las medidas necesarias para hacer imposible una interrupción del fuego



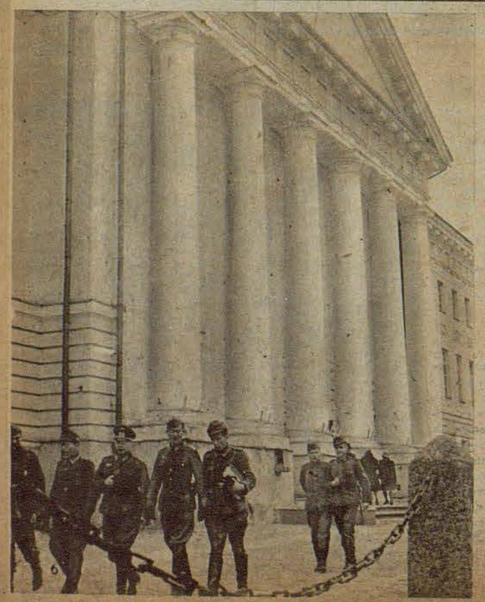


En las avanzadas luchan estudiantes — Soldados de todas las armas asisten a un curso en una escuela superior de una ciudad universitaria. Las nuevas ideas que se apropian en las lecciones, les servirán de estímulo en los frentes. Arriba: Los estudiantes están todavía en la línea de fuego cumpliendo con su duro deber. Algunos días más tarde los mismos soldados asisten a sus clases técnicas en la universidad

De la línea de fuego al aula universitaria



Alumnos de un curso universitario durante una lección de historia de la literatura alemana. En primer término un teniente de aviación condecorado con la Cruz Alemana en oro



Un grupo de estudiantes del frente sale, discutiendo animadamente, del edificio de la universidad. Con entusiasmo aprovechan la ocasión que se les ofrece durante la guerra de adquirir nuevos conocimientos de importancia para sus estudios y futura profesión

Fotos PK: Corresponsales de guerra Götz (Atl 2), Gremmelsbacher (Atl 1)



A la izquierda: Los bombarderos norteamericanos son recibidos dignamente. Los cazas alemanes han atacado al destacamento enemigo, que vuela en formación cerrada, y ahora descienden vertiginosamente para colocarse en nueva posición de ataque. Los bombarderos cuatrimotores continúan el vuelo en dirección al objetivo que les ha sido señalado. En la fotografía se les reconoce en las largas franjas de condensación paralelas, que por su color blanco se distinguen perfectamente en el cielo

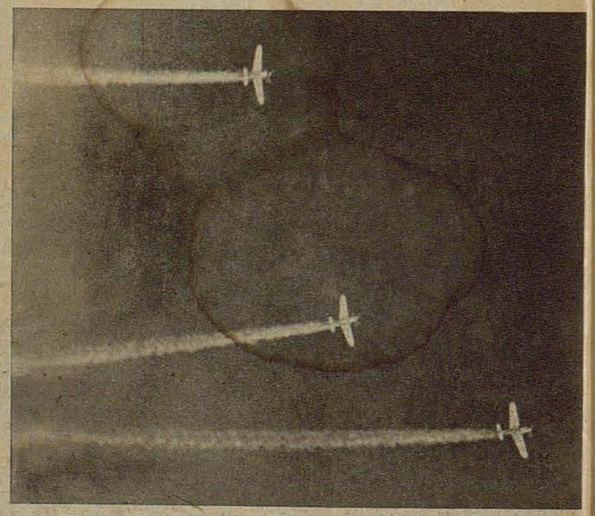
Abajo: Los cazas ya no se separan del enemigo. Un bombardero tras otro son separados de la cerrada formación y, en este caso, su suerte está decidida. En la foto vemos el momento de ser derribado en llamas un cuatrimotor, escena tomada por el corresponsal de guerra que participó en la batalla



Abajo: Otro documento de la batalla aérea en el noroeste de Alemania, en la que tan sensibles pérdidas sufrieron los norteamericanos. Alcanzados por el fuego de la artillería antiaérea alemana, dos bombarderos caen envueltos en llamas

... sobrevolaron durante día el noroeste de Alemania —

Sensacional información gráfica de ataque diurno de bombarderos norteamericanos



Día frío del mes de Diciembre. En las ciudades y pueblos del noroeste de Alemania, las sirenes de alarma interrumpen el ritmo del trabajo. Ataque de bombarderos norteamericanos. Como casi siempre, vuelan a gran altura. La defensa alemana actúa instantáneamente. Enjambres de cazas alemanes, dejando tras sí largas huellas de condensación, se dirigen al encuentro del enemigo. Comienza la batalla aérea . . . (El azul oscuro del cielo se refleja como un fondo negro en la fotografía)

Fotos Luftwaffe (corresponsales de guerra Scherkenbeck, Molitor, Wirth) Sch 4



La noche en llamas

Exploradores, columna de bombarderos y señalamiento del objetivo

La táctica del ataque terrorista enemigo

Si no se tratara de una sangrienta realidad, un ataque nocturno de los bombarderos enemigos produciría, visto desde cierta distancia, la impresión de un magnífico espectáculo, de un soberbio castillo de fuegos artificiales. Todo ataque terrorista es, en toda la extensión de la palabra, una batalla que se libra en el frente interior, en la que ambos bandos emplean fuerzas considerables y armas potentes.

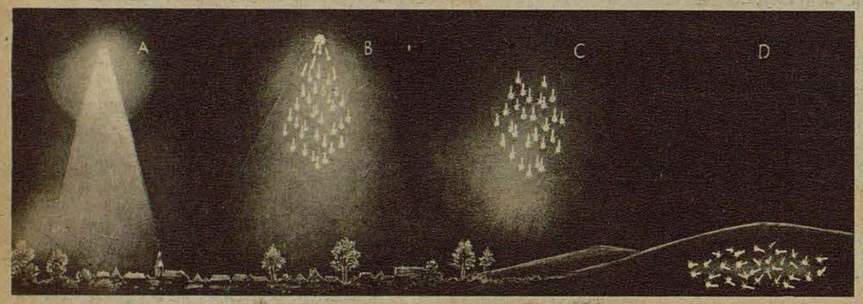
Cuando las sirenas han dado el último toque de alarma, una oscuridad impenetrable y un profundo silencio de espera parece llenarlo todo, el cielo, la ciudad y el campo. No se tarda en oír a lo lejos los primeros disparos de una batería antiaérea, y se ven estallar, como chispas, las granadas antiaéreas alrededor de un punto móvil, en el que se cruzan los rayos de luz de los reflectores. Desde este momento va en aumento el estrépito del fuego antiaéreo y, de repente, primero débil, en seguida más fuerte, nos llega de la oscuridad del cielo el ruido de los motores.

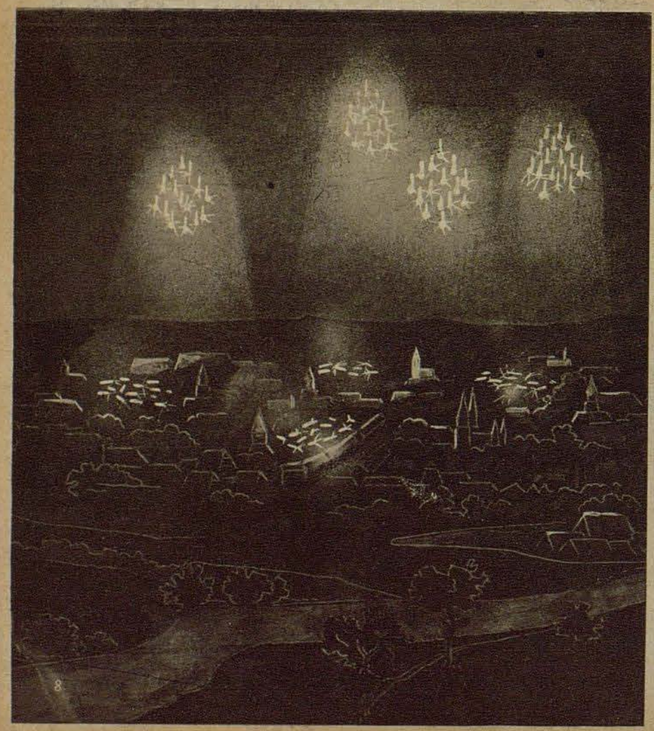
Los primeros aviones enemigos — los llamados exploradores — se acercan a la ciudad que es objetivo del ataque de esta noche. Aparecen en el cielo las primeras señales de identificación de los cazas nocturnos alemanes. En los próximos minutos va a decidirse el lugar de la ciudad que deberá soportar el ataque. ¿Encontrarán los exploradores la zona que buscan o marrarán el golpe? ¿Será atacado el centro de la ciudad o sólo la periferia de la misma? Acaba con la incertidumbre una bomba señalamiento, que como lluvia de colores se abre sobre el objetivo. Un gran racimo de bengalas de diferentes colores desciende lentamente hacia el suelo; otras bengalas de colores se quedan arriba, como colgadas del cielo. Un explorador acaba de poner la primera señal, ha lanzado un "árbol de Navidad", como llama el pueblo a estas señales luminosas de los bombarderos británicos. Aparece, a poca distancia de la primera, otra señal luminosa sobre el objetivo ...

Esto fué el preludio. Sigue a continuación el ataque de terror con todos sus horrores. El ruído de los motores de los aviones exploradores es sustituído por el fragor ininterrumpido de la columna de bombarderos que se dirige a la zona señalada con racimos de bengalas para arrojar allí su carga de bombas. El tímido resplandor de las primeras superficies del suelo cubiertas con bombas incendiarias es cortado con rudeza por los deslumbrantes fogonazos amarillentos de las explosiones de las bombas de gran calibre y de las minas. La noche se puebla de estrepitosas explosiones, que rápidamente la van convirtiendo en día. Fulminantes relámpagos de las piezas antiaéreas, granadas que, como estrellas refulgentes, estallan en el aire, señales luminosas de los cazas nocturnos, racimos de bengalas de colores con que el enemigo señala el objetivo, explosiones de las bombas y el resplandor de los incendios que comienzan a desarrollarse, se combinan formando el más fantástico de los fuegos de artificio.

Por mano misteriosa son trazadas rayas blancas en el cielo, son las huellas de la munición luminosa de un caza nocturno. Si a continuación se forma una llama de color anaranjado, sabe el perito que un bombardero acaba de ser mortalmente alcanzado y que comienza a arder. La pequeña llama anaranjada se convierte en un balón de fuego, que se disuelve a los pocos segundos para caer hacia la tierra dejando tras sí un rastro de fuego. ¡Derribo!

Así, entre innumerables fenómenos luminosos y en medio del ensordecedor estrépito de una gran batalla se va desarrollando el ataque terrorista hasta que la gran nube de humo que se va densificando comienza a oscurecer la escena. Cuando se apagan definitivamente los "árboles de Navidad" y enmudece la artillería antiaérea, ha terminado el ataque. Sólo de vez en cuando se oye el ruído de los motores de un caza nocturno que cruza el aire en busca de bombarderos "retrasados". Para el resto de la noche queda en el cielo el resplandor de los incendios. Miles y miles de brazos se dedican febrilmente a sofocar los incendios a salvar y ayudar a los directamente afectados.



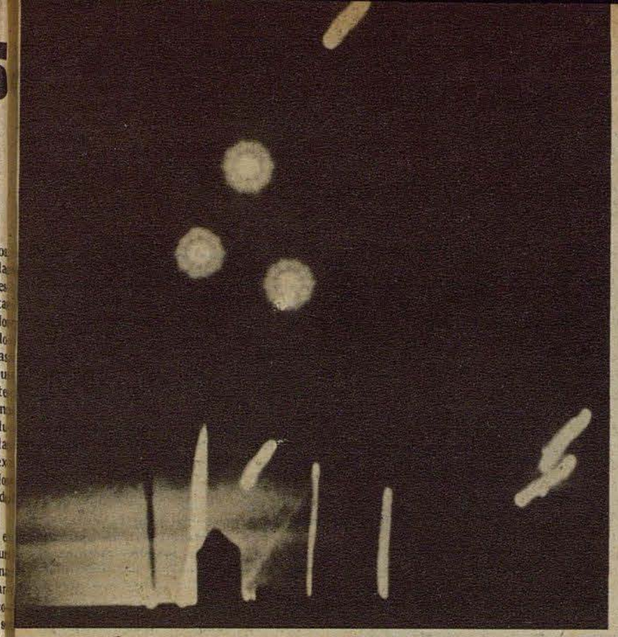


Señales tácticas durante un ataque terrorista británico
A. Bomba luminosa, colgada de paracaídas, para alumbrar la zona-objetivo, **B.** Bomba luminosa, colgada de paracaídas, con racimo de luces, que se emplea, por ejemplo, para señalar el punto en que debe cambiar de rumbo la columna de bombarderos; **C.** Racimo de luces, compuesto de bengalas luminosas que descienden lentamente (de color rojo, verde o amarillo, o bien una mezcla de colores); se utilizan para señalar la zona-objetivo; **D.** Señalamiento de suelo, compuesto de pequeñas bombas luminosas que arden en el suelo (de un solo color o formando una combinación de colores)

A la izquierda: Ataque aéreo nocturno inglés con señalamiento mediante racimos de bengalas y el correspondiente señalamiento de suelo; por ejemplo, señalamiento aéreo rojo, señalamiento de suelo verde. El espacio dentro del señalamiento es la zona-objetivo

A la derecha: Una fotografía de aficionado tomada durante un ataque nocturno británico. Debido a la larga exposición de 45 minutos, las bombas luminosas aparecen como hilos de luz. Entre los hilos, las explosiones de las granadas de los antiaéreos





El rastro luminoso de un bombardero enemigo derribado ha sido recogido por la cámara en forma de gruesos e irregulares trazos, que representan los diferentes trozos en llamas en que se ha fraccionado el avión al estallar. Las estrellas en la parte central de la foto son bombas luminosas arrojadas por el enemigo

Dibujos Storch (Sch), Fotos PK, Corresponsal de guerra Horocutti (PBZ), Fotos Wulff

Del ataque en oleadas al ataque fulminante concentrado

No siempre fué tan impresionante el cuadro de un ataque terrorista nocturno. Hace menos de un año que el ataque aéreo nocturno británico consistía en una larga serie de ataques consecutivos, que en ocasiones duraban varias horas. En aquella época el mando británico hacía que sus fuerzas aéreas atacaran de manera que una oleada siguiera a la otra, de modo que quedara una pausa entre dos ataques consecutivos. Cada una de las oleadas lanzaba bengalas luminosas suspendidas de paracaídas, y a su luz procuraba descubrir los objetivos. Este procedimiento, que los mismos aviadores británicos calificaban de "bombardeo de objetivos" se basaba posiblemente en el propósito de buscar y atacar determinados objetivos. Más, en la prác-

Continuó en la página 18

EL VALOR CRECE CON EL PELIGRO

SCHILLER



Capitán STRAKELJAHN

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO



Comandante CLAAS

El comandante Claas, jefe de grupo en una escuadra de bombardeo, obtuvo grandes éxitos con su grupo en más de 300 vuelos contra Inglaterra y la Unión Soviética. No regresó de un vuelo emprendido en el frente del este. — El comandante Ehle, jefe de grupo en una escuadra de cazas nocturnos, obtuvo 31 victorias aéreas nocturnas. — El comandante Höfer, jefe de grupo en una escuadra de bombardeo, puso numerosas baterías fuera de combate, destruyó importantes instalaciones industriales y causó grandes perturbaciones al abastecimiento enemigo. — El comandante Graupner, jefe de grupo en una escuadra de bombardeo, demostró magníficas cualidades de aviador de bombardeo actuando en los diferentes frentes. — El capitán Rudolf Mayr, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, actuando en el Atlántico, en el Océano Glacial del Norte y en el Mediterráneo, hundió 11 barcos con un total de 86.000 toneladas. — El capitán Böhm, jefe de batería en un regimiento de antiaéreos, se distinguió como soldado valiente y jefe consciente durante las duras luchas de invierno en el frente oriental. El capitán Schweizer, jefe de una sección de voladuras, demostró extraordinario valor al hacer volar munición arrojada por el enemigo. Inutilizando dicha munición preservó a la industria de daños considerables. — El capitán Sigmund, capitán de escuadrilla en una escuadra de cazas nocturnos, derribó 28 bombarderos enemigos en el transcurso de numerosos combates aéreos. El valiente soldado murió heróicamente. — El capitán Strakeljahn, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, obtuvo numerosas victorias aéreas. Descuella entre sus éxitos la destrucción de 15.000 toneladas mercantes en el Océano Glacial del Norte. — El teniente Jungclausen, jefe de escuadrilla en una escuadra de stukas, se batió ejemplarmente en más de 700 vuelos de guerra. Su brioso atrevimiento causó al enemigo enormes pérdidas en hombres y material. — El alférez Krumminga, piloto en una escuadra de stukas, era uno de los aviadores más destacados de su escuadrilla. Murió heróicamente.



Comandante EHLE



Comandante HÖFER



Comandante GRAUPNER



Capitán MAYR



Capitán BÖHM



Capitán SCHWEIZER



Capitán SIGMUND †



Teniente JUNGCLAUSEN



Alférez KRUMMINGA †

Fotos PK; Corresponsales de guerra Dolfs (Sch 1, Wb 1, Genzler (Wb 1), Hempe, Janz (Atl 2), Müller-Pochl, Richter, Schaller (Sch 3), Scherl-Okw (2), Weltbild (1)

La quinta arma a las orillas del Egeo

La acción de Bulgaria en Tracia

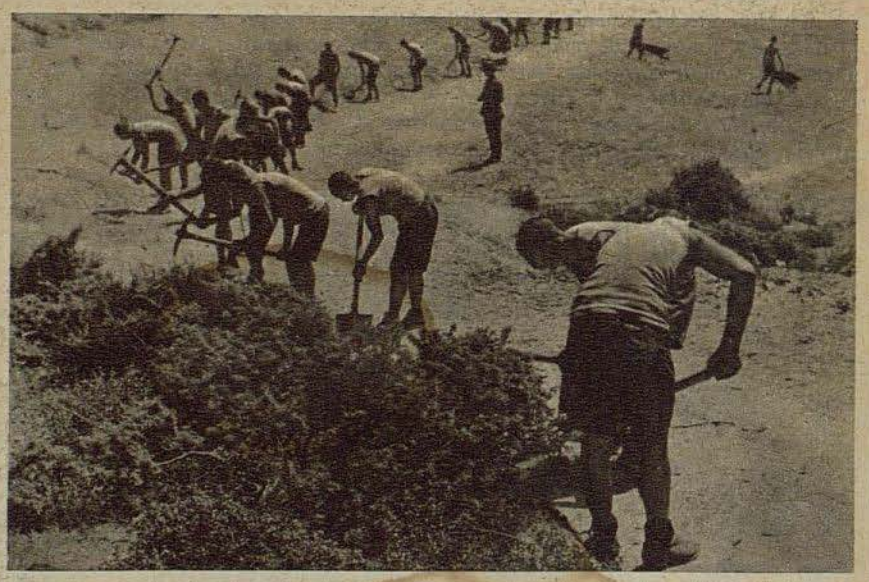


Es poco conocido que, por razones militares, los "prusianos de los balcanes" crearon ya el Servicio de Trabajo durante la primera guerra mundial. Esta organización se conservó más adelante, cuando el Dictado de Neuilly no permitía tener un ejército al fiel aliado de Alemania. Oficialmente dedicábase a la construcción de carreteras y a la incorporación de pantanos y tierras baldías a la agricultura. En el año 1940 el Servicio de Trabajo fué colocado bajo el mando del Ejército e incorporado, en calidad de quinta arma, a las fuerzas armadas del país. A esta arma se confió la construcción de carreteras y puentes, labor que antes realizaban los zapadores. Actualmente las formaciones de la quinta arma actúan en los territorios búlgaros recuperados de Tracia y Macedonia oriental para construir un cinturón de fortificaciones en la costa septentrional del mar Egeo. En el accidentado terreno montañoso de la costa del Mar Blanco — así llaman los búlgaros a la parte septentrional del mar Egeo — se construyen fortines y puestos de combate, con lo que se protege contra ataques enemigos a una parte del flanco de Europa suroriental. Con sus palas y sus fusiles, los soldados del Servicio de Trabajo búlgaro colaboran en la misión europea de proteger el continente contra el enemigo del este



Desfile ante el comandante de la brigada. Siendo soldados del ejército búlgaro, los hombres del Servicio de Trabajo reciben instrucción de infantería

A la izquierda: Bailes populares. En las horas de descanso o en días de fiesta nacional, oficiales y soldados bailan las antiguas danzas de su patria

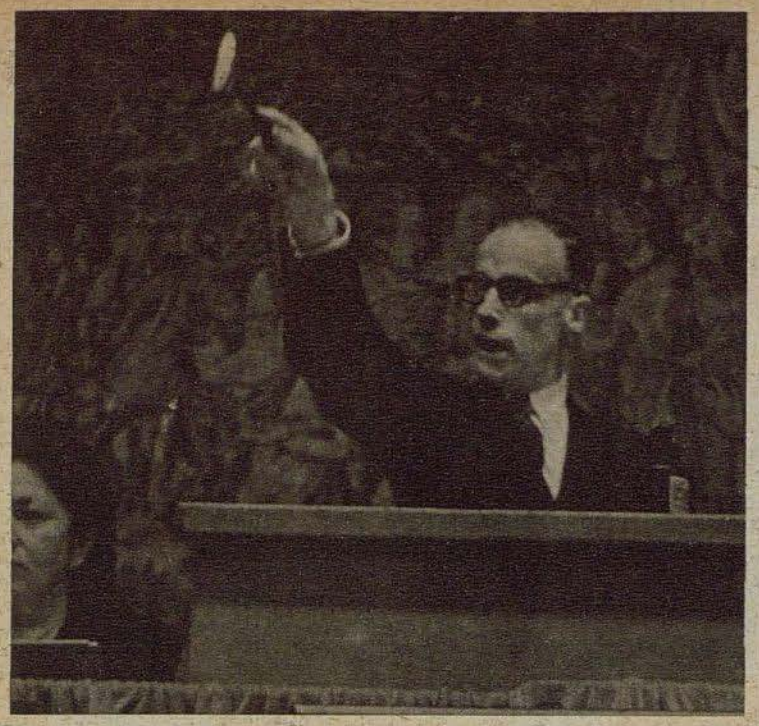




El terreno montañoso obliga a construir primeramente carreteras y caminos para el transporte a los montes del material necesario para la construcción de las fortificaciones

Fotos: Heinz Ockhardt

La quinta arma del ejército búlgaro, el Servicio de Trabajo, que realiza principalmente las labores de los zapadores. El comandante de la brigada inspecciona una compañía que construye fortificaciones en las vertientes de la montaña Ródope, en la costa del Egeo





Ni el arte ni el comercio con el arte han dejado de existir en el quinto año de guerra. En el lugar de la subasta se han reunido centenares de adquisidores, comerciantes, aficionados y también representantes de las galerías y museos públicos de Berlín, Viena, Munich, Francfort y otras ciudades. Reina un ambiente que apenas puede ser calificado de "subasta". El subastador (foto de la izquierda) dirige la venta con discreción. A menudo basta un gesto, el breve movimiento de cabeza de un comprador, para aclarar la situación: el martillo de plata golpea y cierra definitivamente el trato

A golpe de martillo de plata

Obras de arte cambian de propietario

Fotos: Hilde Zenker

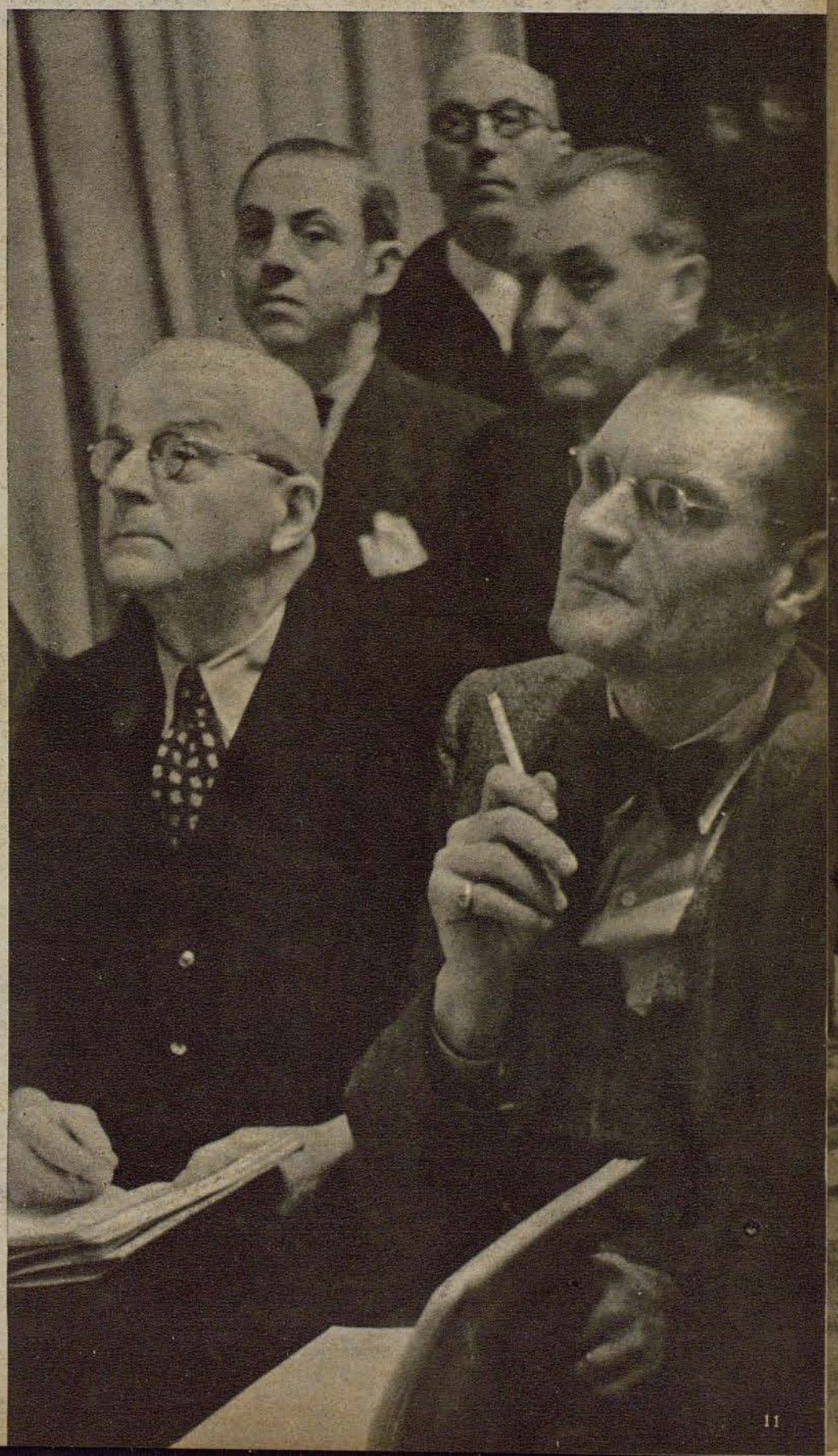




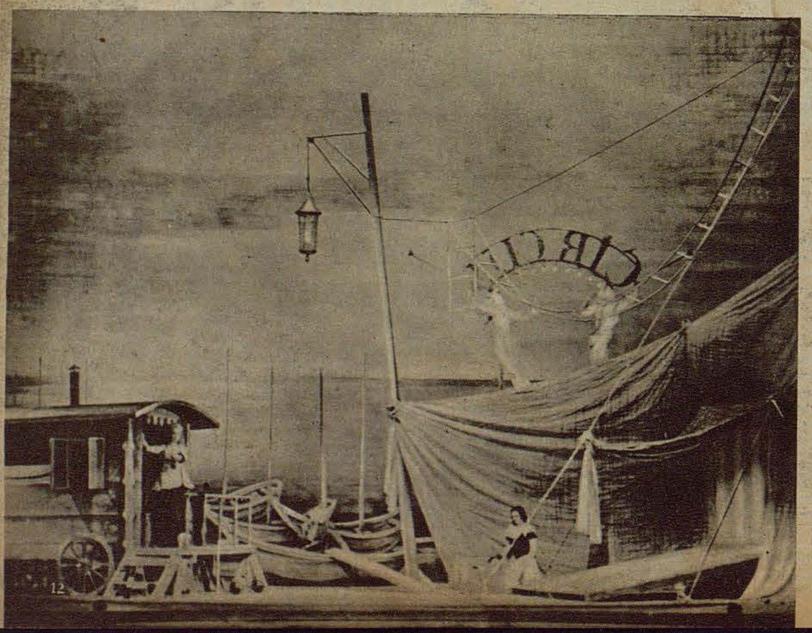
Entre cuadrs, láminas en acero, acuarelas, grabados al agua fuerte etc, se ofrece una escultura en madera, y poco después un grupo de figuras doradas de altar, de origen más reciente. En las subastas de objetos de arte están representados todos los ramos

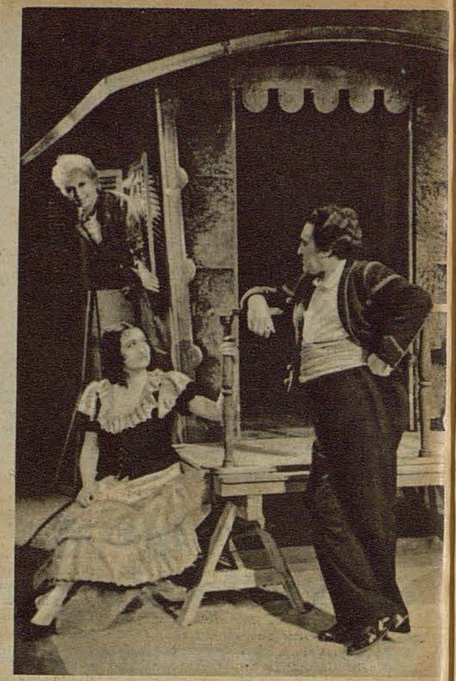
A la izquierda: Diana y Endimión, obra de Francesco Capella. Comienzan las ofertas, suben, despacio al principio, mas rápidamente despues, hasta que el martillo pone fin a la competencia

A la derecha: La tensión de la espera se refleja en todos rostros. Los catálogos están abiertos sobre las rodillas, pero los precios, muy a menudo, no se preocupan de los valores indicados en las listas, y suben mucho más





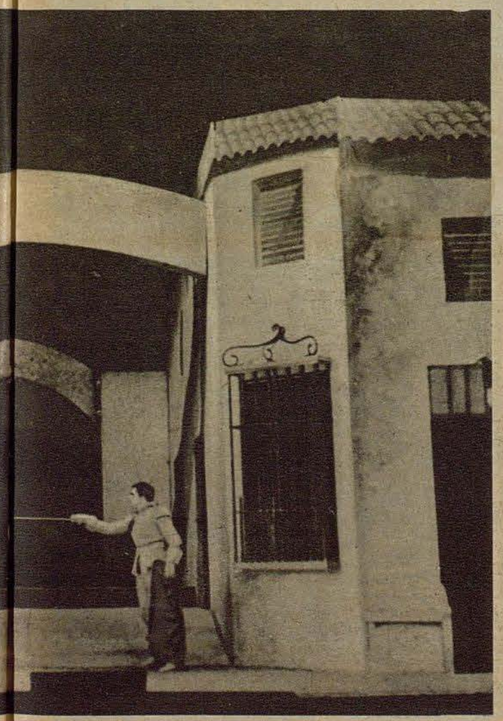




Una escena plástica del estreno de la ópera "Las Golondrinas", de Usandizaga, en la Opera de Francfort, con Gertrudis Walker, Erna Dietrich y Celestino Sarobe. — A la izquierda: Celestino Sarobe, uno de los más famosas cantantes españoles, reside actualmente en Alemania. En la citada ópera interpreta el papel del duende. Abajo, a la izquierda: Un interesante cuadro escénico de "Las Golondrinas", en el está magníficamente expresada la rara mezcla de lo fantástico con lo ideal, a que tanto se presta la ópera. El diseño se debe a Helmuth Jürgens



Una escena de "La Prueba de Amistad". Esta comedia de Lope de Vega fué representada en el Schauspielhaus de Francfort del Meno durante la "Semana Española". En el mismo escenario se



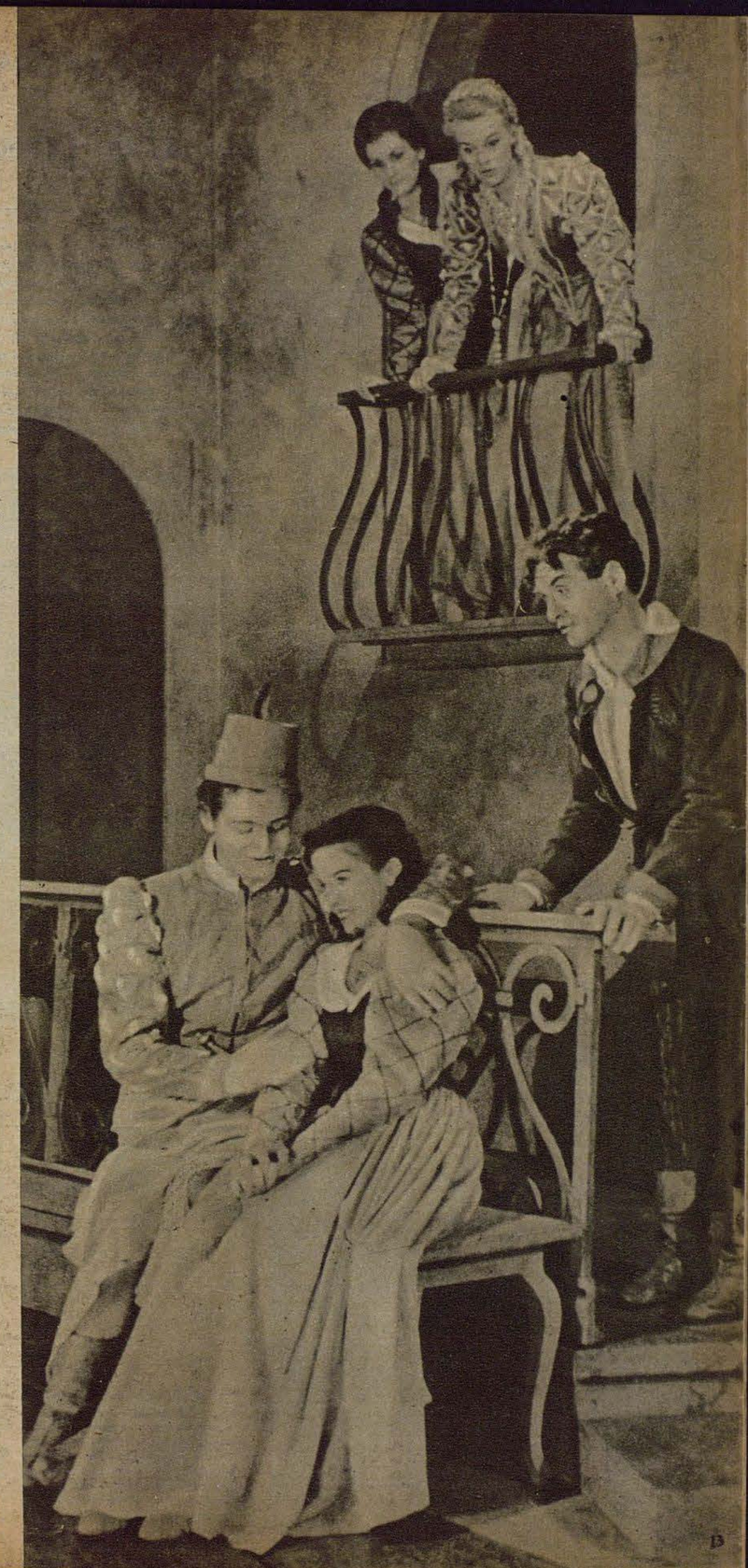
representó "Liebe aus Neid", también de Lope de Vega (A la derecha). Ambas comedias, así como el texto de la ópera "Las Golondrinas" han sido traducidas al alemán por Hans Schlegel

SEMANA ESPANOLA

Festivales en Francfort del Meno

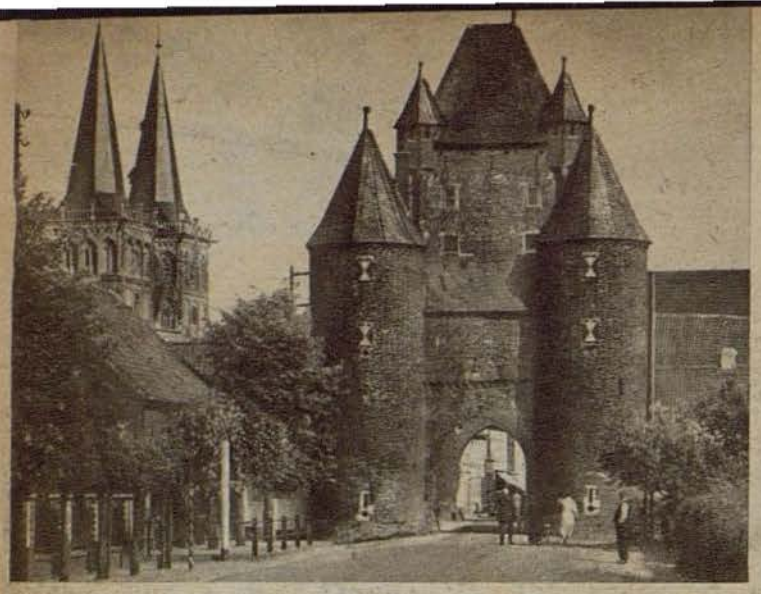
En pleno quinto año de guerra y a pesar de la concentración de fuerzas que es necesaria en la lucha por la suerte de Europa, se continúan en el Reich las más importantes labores culturales. A principios del mes de Diciembre se celebró en Francfort del Meno la "Semana Española", festival que culminó en el estreno en Alemania de la ópera "Las Golondrinas", de José María Usandizaga, representación de "El Barbero de Sevilla", de Rossini, dos comedias de Lope de Vega y un concierto sinfónico de música española. Los días de Francfort subrayan no sólo la gran comprensión del público alemán por el arte español sino, y ante todo, los lazos que unen a ambas naciones, lazos que, independientes de toda política, están arraigados en lo espiritual. Para Alemania fué profundamente fértil su contacto con el genio español. Por otra parte, es imposible imaginarse la cultura española sin la influencia que, en el transcurso de los siglos, le llegó de la tierra alemana. Los artísticos festivales de Francfort son prueba de que la actual generación no sólo recuerda esta relación sino que también continúa cultivándola y fomentándola

Fotos: Erich Fornoff



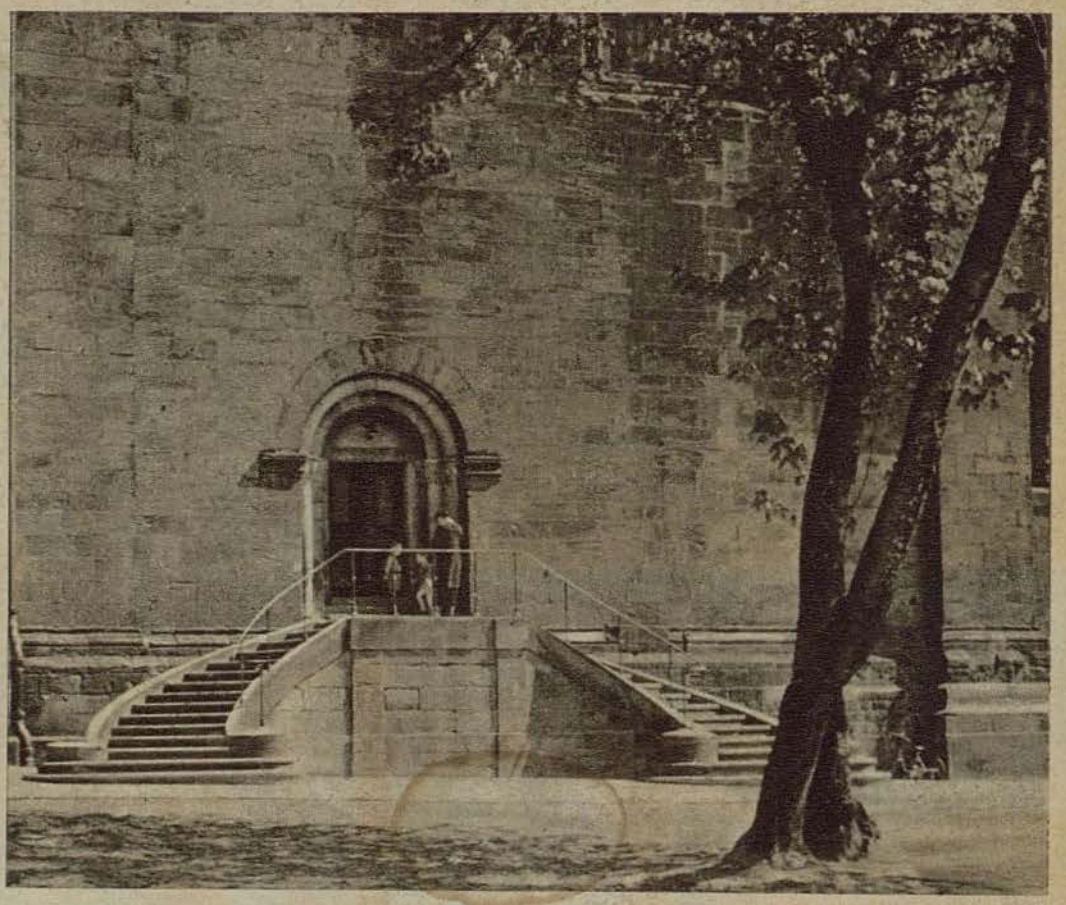
Siguiendo las huellas de los Nibelungos

Una de las producciones más hermosas del jardín maravilloso de la poesía épica alemana es el Canto de los Nibelungos, que data del año 1200, poema de formidable fuerza creativa y de profundo y grandioso sentido trágico, en el que los antiguos dioses y héroes legendarios germanos se mezclan con las históricas tradiciones de la época de la migración de los pueblos. Leyenda es la figura de Sigfrido, el matador del dragón, que haciéndose invisible obtuvo para su amigo Gunther, el rey borgoñés, la novia Brunilda, por cuyo servicio se le concedió por esposa a Crimilda, la hermana del rey; leyenda es también la lucha entre las dos hermanas, con la que Brunilda descubre el engaño de que ha sido víctima y se provocan una serie de calamidades. También lo es el asesinato de Sigfrido y la terrible venganza que Crimilda toma por la muerte del hombre amado. Mas en la figura de Etzel, al que Crimilda elige para instrumento de su venganza, se esconde un poco de verdad histórica, el recuerdo de la invasión de Atila, el rey de los hunos, y de la batalla de los Campos Cataláunicos, cuya sangrienta lucha se refleja en la desesperada pugna de los hombres de Borgoña en el castillo real de Etzel. La noticia de la gran desgracia germana sirvió de inspiración poética para el "Canto de los Nibelungos"

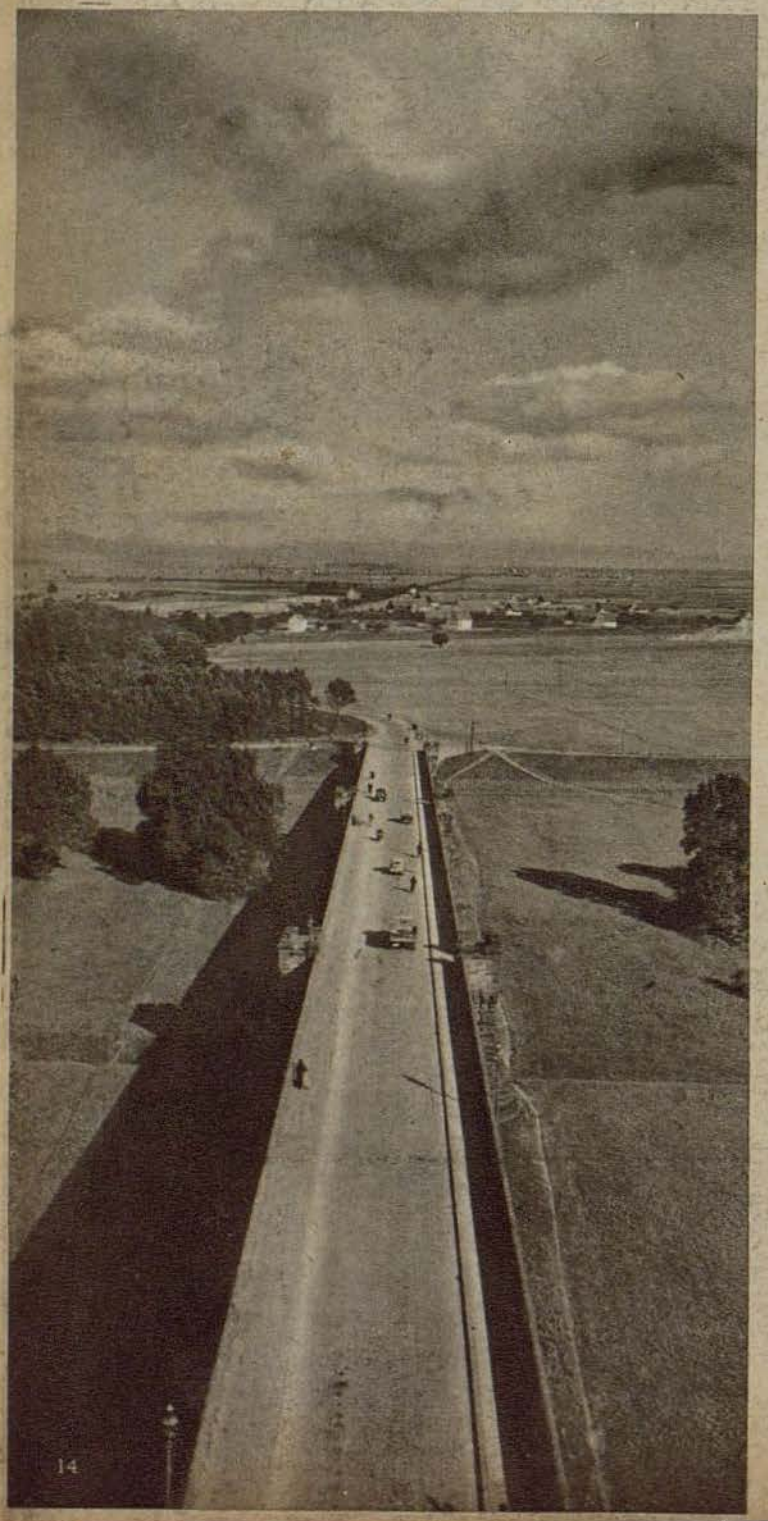


La puerta de Santen, la "Xanten" del Canto de los Nibelungos, donde, según la leyenda, nació Sigfrido "la espada atrevida"

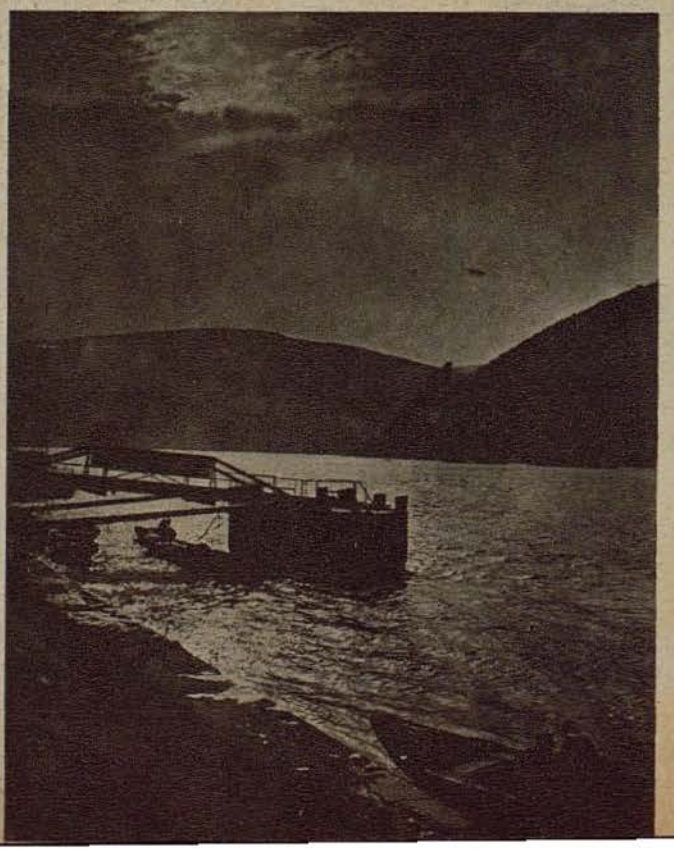
Fotos: Atlantic (2), Deutscher Kunstverlag (1), Cornelius-Mauritius (1), Archivo Schröder (1), Seiler (1), Archivo Fotográfico Techne (1)



A la derecha: Delante de esta puerta de la antigua colegiata de Worms tuvo lugar la disputa entre Brunilda y Crimilda, cuya consecuencia fué el asesinato de Sigfrido

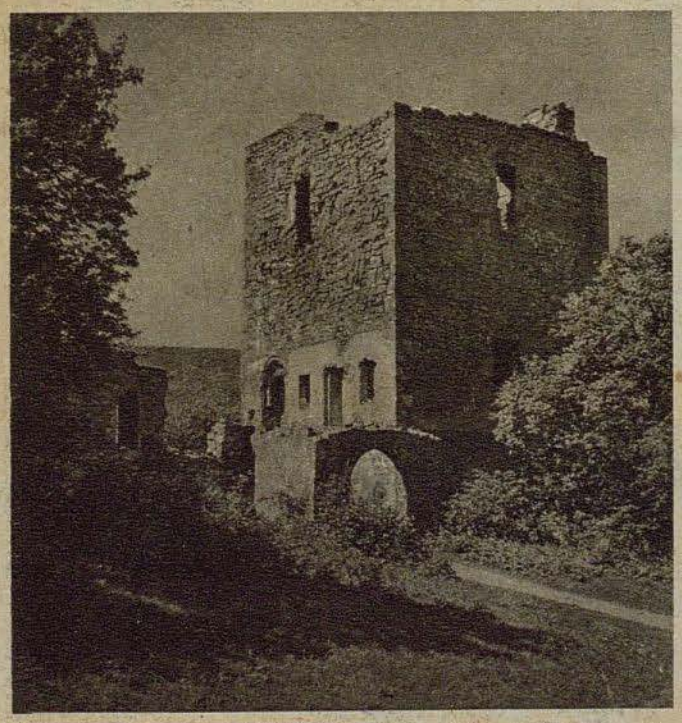


A la izquierda: La "Carretera de los Nibelungos", se llama todavía hoy. Es la carretera que conduce de Worms a Odenwald, por la que pasó Sigfrido en alegre compañía de cazadores, sin sospechar que la muerte le estaba acechando desde las profundidades del bosque, y que la calamidad cabalgaba a su lado encarnada en la persona de Hagen



A la derecha: Después de la muerte de Sigfrido, Hagen arrojó a la corriente del Rin el tesoro del Nibelungo, que aquel había arrebatado. Así fué como, además de robarle el esposo le robó el tesoro a Crimilda, para evitar que con el oro pudiera encontrar un cómplice para su venganza. Solo el rey Gunther y él sabían donde se hallaba el tesoro

La pequeña ciudad de Amorbach en Odenwald. En sus árboles frutales en flor, sus fértiles praderas y sus ricas casas de campo se refleja todo el encanto de la afortunada franja de terreno que une el Rin con el Neckar. A la sombra de sus boscosas colinas paso Crimilda cuando se dirigía hacia el sur para casarse con el rey Etzel. Siete años más tarde, por haber aceptado la traidora invitación de Crimilda, pasaron los borgoñeses por este camino que les llevó a la perdición

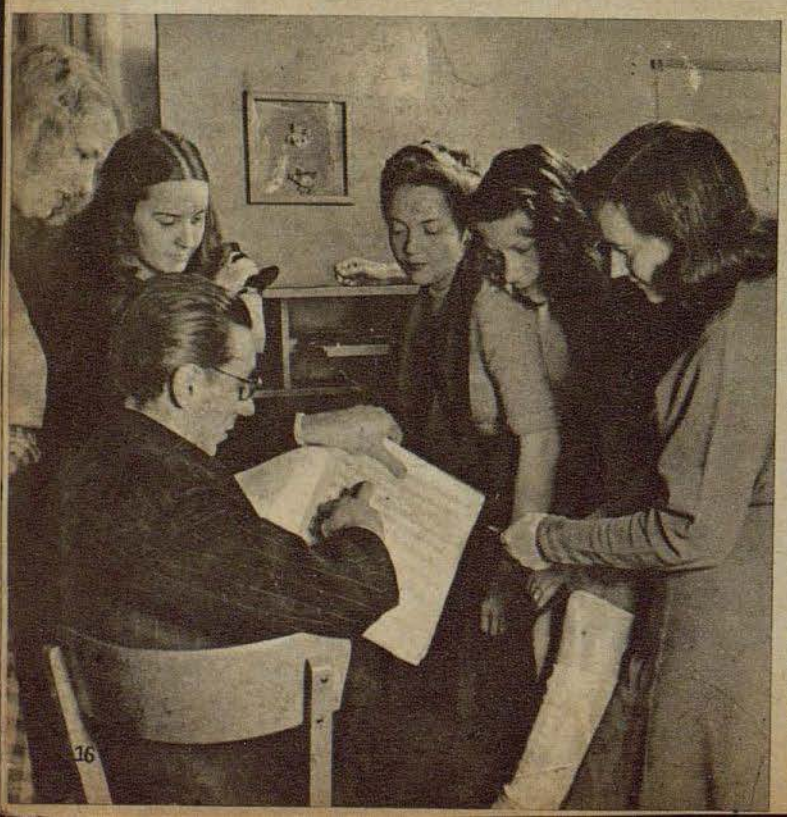


Etzel esperó a su novia en Tulna, la actual Tulln. En Viena se celebró la boda durante 17 días, y aquí (foto de arriba) "se pasó la noche en Hainburgo, el viejo" antes de subir en Wieselburgo a los barcos que llevaron a la real pareja hasta el burgo de Etzel

A la derecha: En este lugar, en el que hoy se levanta el magnífico edificio del convento Melk — "Medelike" se llama el lugar en el Canto de los Nibelungos—el gigante Astold, amable hostelero acostumbraba saludar con bebidas a los huéspedes que viajaban corriente abajo, y les mostraba el camino que conducía al país del este, el país del que no volvió el rey Gunther y su séquito. — Crimilda había guardado en secreto su odio durante veinte años, y cuando llegó la hora de satisfacerlo, fué tan espantosa su venganza que, junto con millares de héroes muertos, pereció ella misma en último lugar







Al objeto de que las dibujantes conciban plásticamente el objeto que debe expresarse, cada una de ellas hace un modelo

A la izquierda: La música es factor importantísimo, pues sólo según el compás se puede calcular el número de fases de un movimiento

A la derecha: Aquí se procede a dar los colores. Es necesaria la mayor exactitud; la menor diferencia se vería en la película



Gracia y fantasía

La película de dibujos alemana sigue una orientación propia



En el alma de Bello se manifestó perruna nostalgia de aventuras, y de un tirón rompió el bonito cordón de roja trenza que lo unía a su dueña, para poder, por fin, echar una cana al aire, liberado en absoluto de la pesada "monotonía familiar". Mas la película de dibujos siguió sus pasos y grabó en la cinta sus aventuras para que sus cómicas ocurrencias sean celebradas durante un cuarto de hora con la risa del público que llena los salones de los cines. Al hablar de la película de trucos, recordamos un divertido medio de publicidad. La película alemana, con su anhelo de reflejar la realidad, evitó siempre los trucos fotográficos; la película alemana de dibujos, al contrario, ha entrado por completo en el campo inagotable de lo irreal. Ha necesitado cierto tiempo para imponerse, ya que un arte que se dedica a reflejar lo soñado e irreal, arte que al parecer carece de profundo sentido, es aceptado por el carácter alemán sólo después de muchas vacilaciones. La película de dibujos no pretende presentar grandes argumentos, su encanto está en el "como" se presentan las cosas, en este sentido sus posibilidades son infinitas. El único motivo artístico es el movimiento, su gracia, su ritmo, su expresión cómica. Todo lo que en las verdaderas películas estaba reservado al escenario, a las posibilidades de la expresión humana, al baile y al arte escénico, es expresado por la imagen en la película de dibujos. Esta expresión necesita cierta nota acentuada, y en ello está precisamente su encanto. También se ha encontrado una solución favorable al problema de los colores. Mientras que en las grandes películas se presentan dificultades en el empleo psicológico de los colores, el dibujante aprovecha la posibilidad de utilizar el color para caracterizar las figuras o para crear determinados estados de ánimo. Mas en la película de dibujos se presenta otro problema, el de las voces en cuya solución se está trabajando todavía



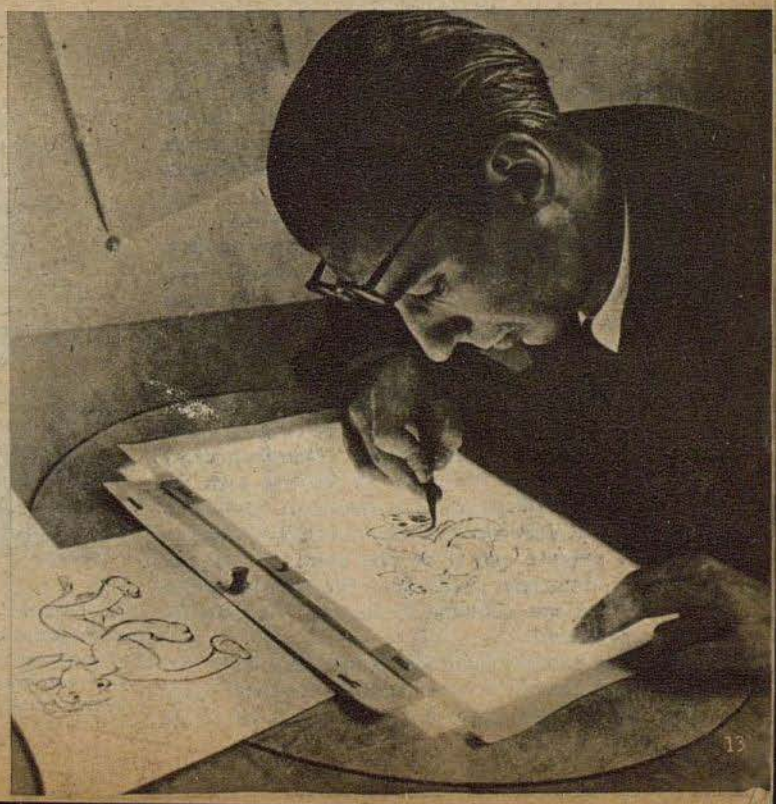
Los futuros dibujantes son instruídos en diferentes secciones. Se concede especial importancia al estudio de la anatomía (arriba). A la derecha: La sintonización del sonido y el dibujo. En un toca-discos se tocan los compases destinados a una escena determinada. El dibujante jefe indica a la dibujante de fases las diferentes posibilidades de expresión de una escena con fondo musical

Los dibujantes deben ser también actores. Delante del espejo se imitan los movimientos del animal que se debe dibujar para descubrir lo cómico de la posición.



Fotos: Hilde Zenker (5), Schwahn (Scherl) 2

Al borde de la derecha: Primeramente se fijan en el papel las diferentes fases del movimiento, después se procede a la grabación



A QUEMARROPA CONTRA TANQUES SOVIÉTICOS

Ocho T 34 penetran en las líneas. En poder de un comisario soviético — Segundos decisivos — Brillante acción de los artilleros antiaéreos: siete tanques en 15 minutos

Por el corresponsal de guerra Karl Dauscher

PK Son las 4 y 45. Faltan 15 minutos para terminar la guardia. El centinela, junto a la pieza de 8,8, mira el reloj. Pronto comenzará el viejo baile: granadas de artillería, de mortero y antitanques en la posición, delante y detrás de la misma, caerán en apretado círculo los proyectiles de las piezas multitubulares soviéticas. Seguirán los destacamentos de bombarderos y aviones de asalto.

!Ya vienen! Se oye ruido de motores en dirección del enemigo. !Alarma aérea! Los artilleros salen de tiendas y refugios subterráneos para ocupar sus puestos. Pasa un PE 2. Como que todavía es oscuro no vale la pena de disparar. Sería ligereza dar a conocer, por un solo avión, la magnífica posición que se encuentra a tres kilómetros detrás de la línea principal.

Se oye de nuevo ruido de motores, esta vez en la pista militar, en el punto trigonométrico. El ruido va en aumento, se acercan. Se percibe el ruido de las orugas



. . . De repente oyeron un enérgico grito de "Stoi!" Se volvieron. A tres metros de distancia estaban dos soldados soviéticos armados de pistolas ametralladoras, con el dedo en el gatillo . . .

de tanques soviéticos. ?Será posible? No es creible que hayan cruzado el pueblo y avancen por la carretera. Ayer mismo pasaron por ella los tanques propios que se dirigían a la línea de fuego. Los artilleros creen comprender: son los tanques relevados que regresan a la posición de descanso. La oscuridad es tal que sólo se puede ver hasta cien metros de distancia. Por fin se distingue la silueta de un tanque. ?Lo increíble . . . es un T 34! !Y otro, y otro! Los artilleros se precipitan de nuevo a las piezas, sacan la munición de las cajas, abren rápidamente los cierres . . . entretanto, los tanques soviéticos penetran en la posición de los antiaéreos, uno, dos, tres, cinco, ocho T 34, ocho tanques soviéticos, rápidos y bien armados.

Más tarde supimos lo que sucedió durante el avance de estos tanques. A la madrugada de este día, un brigada y un cabo de una batería de 10,5 cm. abandonaron su posición para buscar vehículos de amunicionamiento. De repente oyeron un enérgico grito de "!Stoi!". Se volvieron. A tres metros de distancia estaban dos soldados soviéticos armados de pistolas ametralladoras, con el dedo en el gatillo. !Maldita sea! Habría sido inútil gritar, los camaradas no podían oirles. — Las pistolas que les apuntaban les habrían barrido . . ." Suban a aquel coche!" Los artilleros obedecieron bajo la amenaza constante de la pistola del comisario. ?Había posibilidad de huir? . . . "Mostrad a nuestro tanque vuestro gran depósito de municiones . . . Si nos engañais . . ." Estas palabras fueron subrayadas con una amenaza inconfundible con la pistola ametralladora.

El coche se puso en movimiento. Los tanques le siguieron. Pasaron por el pueblo. K. y X. se dirigieron a la altura. Los tanques se adelantaron. Deseaban saber lo que había detrás de la colina. El coche se paró. De pronto se oyeron disparos. Los artilleros temblaban de impaciencia en el coche. Se oyó un nuevo disparo, más seco y potente que el de una pieza de 7,62 cm. ¡Deben ser antiaéreos de 8,8 cm. En el borde de la colina se eleva una columna de humo. ?Arderán los tanques soviéticos?

Los primeros tanques soviéticos pasan rozando la posición. Van a cumplir la orden recibida: avanzar hasta la pista militar, interceptar el tráfico por la vía férrea y la carretera. A los cuatro tanques que siguen les parece sospecha la oscura colina de en frente. ?Será una batería enemiga? !Cañones antiaéreos! !Ataque — buidra, buisdra! La victoria pende de un hilo. Los bolcheviques son superiores por su blindaje, los artilleros están en ventaja con sus piezas pesadas y mejor visibilidad. Para vencer es preciso obrar con rapidez.

El teniente S. y sus antiguos suboficiales y cabos se muestran a la altura de la situación. El artillero Heini saca del graduador de espoletas la granada que estaba destinada para aviones. Ha sufrido graves desperfectos la oruga del tanque. No obstante, continúa avanzando, aplasta el armón del canón, y hasta tan cerca de la segunda pieza, que no queda espacio para apuntarla. No puede haber visto los dos cañones. El tanque soviético se dirige hacia la tercera pieza. Su torre mira todavía hacia atrás. ?Se propone aplastar el cañón? Llega a diez, a seis metros. Los sirvientes de la pieza luchan contra otro tanque. Uno de los artilleros, al volverse para tomar otra granada, lanza un grito de terror. Todos se vuelven. Hay que darle vuelta al cañón. La torre del T 34 comienza a girar. Es cuestión de segundos. !Fuego! El disparo mortal se hace cuando el coloso se encuentra a metro y medio de la boca del cañón.

Las demás piezas salen también vencedoras de las encarnizadas luchas que entablan. Un tanque soviético es puesto fuera de combate desde cincuenta metros, otro desde cuarenta. El cuarto es alcanzado mortalmente cuando todavía se halla a cien metros de distancia. Las dotaciones mueren o quedan gravemente heridas. Un teniente y tres hombres se rinden. — ¡Se oye un nuevo grito! Uno de los tanques que pasaron ha dado la vuelta y se ha acercado sin ser notado, apareciendo de repente a veinte metros de una de las piezas. Está apuntando su cañón . . . Una formidable detonación hace estremecer el aire. El tanque estalla en medio de altas llamaradas. Vuelan por el aire, esparciéndose por las cercanías, la torre, las orugas y las planchas del blindaje.

!En pocos minutos han sido destruídos cinco T 34! ?Dónde están los otros tres? ?Regresarán también por la colina? A través del mijar contiguo se ve una sombra negra, no tarda en distinguirse una cúpula. ?Es tanque propio? No; es el sexto T 34 que regresa. Se para. Levantan la tapa. El comandante examina el campo de batalla, busca un paso hacia las líneas propias. Algunas granadas antiaéreas estallan a derecha e izquierda, la próxima granada da en el blanco. El sexto tanque queda fuera de combate. Los dos tanques restantes no aparecen; pasaron por el pueblo B. donde fueron destruídos. — El comisario ha seguido el desarrollo de la dramática lucha. Rabioso, impotente, aprieta los dientes, lanza juramentos y examina el campo en espera de refuerzos, va por el último tanque, que se quedó atrás con un defecto en el motor, y lo manda hacia la cumbre. Cuando el comandante ve los tanques destrozados se retira detrás de un montón de heno. Allí está fuera del campo de visión de los artilleros. Estos se deciden a probar un tiro difícil. El apuntador corre unos metros hacia el lado, ve el tanque parado unos cincuenta metros detrás del montón de heno, regresa y apunta a la parte inferior del montón. La granada atraviesa el montón de heno, y a continuación se oye un choque seco. !Blanco de lleno, incendio, el tanque destruído!

El brigada y el cabo retienen un grito de júbilo y escapan, pues el comisario tiene en estos momentos preocupaciones más urgentee que el vigilar a dos artilleros alemanes prisioneros. En un cuarto de hora han sido destruídos siete tanques y sólo hay que lamentar tres heridos leves en la batería. — Dos días más tarde — también a la madrugada — el teniente S. destruye cinco tanques de porte medio y coches blindados de reconocimiento, que habían llegado a doscientos metros de la batería y se preparaban para el ataque. Desde entonces los soviets ya no intentan romper el frente por este sector. El teniente S. con su batería lo conserva cerrado con barrera de hierro.



. . . Uno de los tanques que pasaron ha dado la vuelta y se ha acercado sin ser notado, apareciendo de repente a veinte metros de una de las piezas. Apunta su cañón . . . Casi simultáneamente se oye formidable detonación y el tanque estalla hecho pedazos . . .

Dibujos PK: Corresponsal de guerra Schimpke

La noche en llamas

Viene de la página 9

tica, era raro que tales objetivos fueran alcanzados por las bombas; en general, los barrios habitados por la población civil eran los que sufrían los efectos de aquellos bombardeos de objetivos. Es difícil saber si el mando de las fuerzas aéreas británicas se convenció de la ineficacia de aquella táctica o bien si arrojó la máscara de ataques contra objetivos militares por prometerse mucho más de una guerra aérea de terror hecha sin disimulo alguno. El caso es que la antigua táctica del "bombardeo de objetivos" fué sustituída por el llamado "bombardeo de zonas". En los bombardeos de zonas y no se trata de buscar un objetivo determinado sino únicamente de cubrir una zona más o menos extensa con una lluvia tan densa de bombas que la destrucción sea absoluta en su interior. En esta nueva táctica de ataque el objetivo es toda la zona. Esto significa que en la práctica los barrios habitados por la población civil son los más afectados por los ataques terroristas británicos, puesto que una zona que sólo pueda ser marcada mediante señales luminosas arrojadas desde el aire debe ser necesariamente tan extensa, que nunca se dará el caso de que comprenda únicamente objetivos militares o industriales. A parte de esto, está fuera de toda duda que se atacan principalmente los barrios habitados por la población civil, porque se espera con ello socavar la moral de la población. El que los efectos del terror aéreo sean precisamente opuestos a lo que se deseaba lograr y el hecho de que todos los ataques aéreos contra ciudades alemanas, hasta los más violentos, sean resistidos con admirable dureza garantiza que la guerra aérea terrorista jamás conseguirá los fines que con ella espera alcanzar su inventor.

Al adoptar la táctica de los bombardeos de zonas, se procuró también reducir la duración del ataque. Con ello se pretendía paralizar a la defensa alemana. Las probabilidades que la artillería antiaérea y los cazas nocturnos tienen de derribar aviones son, naturalmente, tanto mayores cuanto mayor es el tiempo de que disponen para atacarlos. El caso ideal sería que un avión atacara después del otro, con una pausa de tiempo entre los dos que permitiera a cada una de las baterías antiaéreas concentrar su fuego sobre cada avión. En este caso ideal, también los cazas nocturnos tendrían más ocasiones de entrar en contacto con el atacante y derribarlo. Al contrario, las posibilidades de la defensa son más reducidas cuando se ve obligada a disparar simultaneamente contra todos los aviones atacantes.

Los actuales ataques terroristas nocturnos británicos se desarrollan en un espacio de tiempo relativamente corto. Con ello se vió la defensa alemana colocada frente a un problema difícil. Se trata de adaptar los métodos de defensa a la brevedad de los nuevos ataques aéreos. Esta adaptación, llevada a cabo en el transcurso del año pasado ha sido coronada por el más completo éxito. Aun cuando el enemigo se sirva de todos los ardides para orillar la defensa antiaérea, que trata de anular atacando en malas condiciones atmosféricas, debe pagar sus ataques con pérdidas crecientes.

La misión de los exploradores

La táctica seguida por los ingleses en sus ataques terroristas consiste en hacer pasar en corto tiempo el número mayor posible de bombarderos sobre determinada zona de objetivo, en la que, las más de las veces, se observan partes de la ciudad densamente edificadas. Para lograr esto es preciso que el ataque sea preparado con detenimiento. Como que los bombarderos despegan de numerosos aeródromos, a menudo muy separados unos de otros, hay que establecer de antemano la hora exacta en que debe emprender el vuelo cada uno de los aparatos y también las velocidades que cada avión, o grupo de aviones, debe observar a fin de que el ataque sobre el objetivo se desarrolle concentrado y en breve tiempo. El peligro de choques en el aire se evita con determinado escalonamiento de las horas de vuelo y volando a diferentes alturas los diferentes grupos de las fuerzas aéreas atacantes.

La principal dificultad, que para los bombarderos que llegaban en primer lugar era la de encontrar la zona-objetivo, se resuelve desde hace algún tiempo con el empleo de los llamados exploradores. La busca de la zona-objetivo y su señalamiento con señales luminosas es misión que, por lo general, corre a cargo de una escuadrilla de exploradores o señaladores, cuyas tripulaciones están integradas por los pilotos más expertos y mejores conocedores de la ciencia de la navegación aérea. No hay que creer, empero, que los bombarderos nocturnos británicos atacan actualmente objetivos determinados. Son lanzadas al azar todas las bombas que caen dentro de la zona comprendida entre los racimos de bengalas. El señalamiento de la zona-objetivo por los exploradores se realiza colocando señales. En ocasiones, mas no siempre, la zona-objetivo es previamente iluminada mediante bombas luminosas que cuelgan de paracaídas. Las zonas-objetivo son marcadas, por lo general, con un señalamiento de suelo y otro aéreo. El señalamiento de suelo se firma con gran número de antorchas (bombas luminosas en forma de vara) que caen encendidas, formando una zona luminosa de algunos centenares de metros de diámetro. El señalamiento aéreo que se coloca encima está formado por bengalas luminosas que descienden muy lentamente y parecen colgar del cielo en forma de racimo de uvas. Sucede en ocasiones que falta el señalamiento aéreo, colocándose únicamente el de suelo. Para cada señalamiento se emplean diferentes colores o mezclas de colores. El orden de los colores se cambia a cada nuevo ataque. A menudo se colocan varios señalamientos, de modo que dos os tres de ellos marquen el eje de la zonaobjetivo, o bien se marca la zona colocando señales luminosas en sus límites exteriores. Empléase también una combinación de ambos procedimientos. En cuanto se apaga uno de los racimos de bengalas, uno de los aviones exploradores — que durante todo el ataque permanecen en las cercanías del objetivo — lo sustituye inmediatamente por otro. El efecto de las luces del señalamiento es reforzado por el hecho de arrojar bombas incendiarias los primeros bombarderos, de modo que la zona-objetivo se reconoce también desde el aire por los campos de bombas incendiarias que se forman en el suelo. En ocasiones se marcan también con señales luminosas los lugares en que deben ser soltadas las bombas. Con este procedimiento se crean puntos de gravedad dentro de la zona atacada.

La misión de los bombarderos

Gracias a la escuadrilla de exploradores, los bombarderos propiamente dichos no deben preocuparse de la parte más complicada de la navegación. Basta con que lleguen hasta las cercanías del objetivo, pues una vez allí ven ya el señalamiento colocado por los exploradores, o los primeros incendios, y su labor se limita a atacar y arrojar bombas.

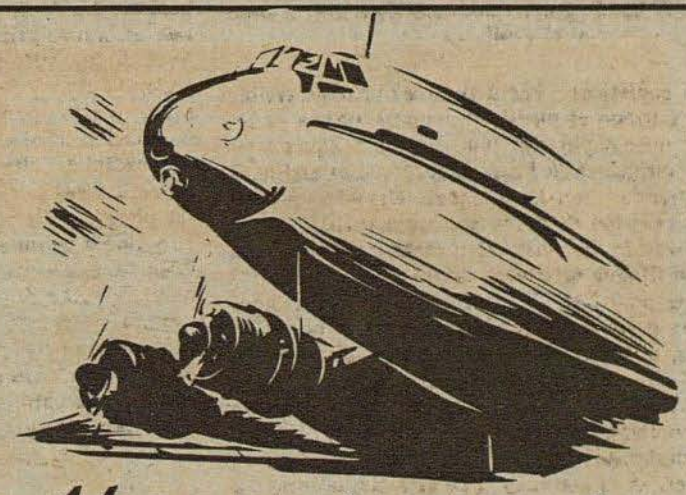
En general, los bombarderos nocturnos británicos vuelan en denso enjambre, mas sin formar una formación determinada. Forman la llamada columna de bombarderos. El rumbo que se sigue no siempre conduce directamente al objetivo. Al contrario, para desorienter a la defensa, la columna de bombarderos se dirige generalmente hacia un objetico fingido; al llegar cerca del mismo cambia bruscamente el rumbo para dirigirse hacia el verdadero objetivo. Muchas veces, este lugar en que se cambia de rumbo es marcado con bombas luminosas por los exploradores. Esta es la razón de que los bombarderos nocturnos británicos lleguen en ocasiones desde un punto cardinal que, al parecer, supone haber dado un gran rodeo. Sucede en ocasiones que, a poca distancia del objetivo, los exploradores marcan un punto de reunión, desde el cual se realiza el verdadero ataque.

El atacante desea lograr la mayor concentración posible del ataque, de modo que aun cuando sean muy numerosos los destacamentos atacantes, la acción no dura más de 30 ó 40 minutos. Cada uno de los bombarderos sobrevuela la zonaobjetivo una sola vez volando en linea recta. Una vez sobrevolado el objetivo, los bombarderos emprenden el vuelo de regreso o se dirigen a un punto convenido de antemano, donde se reunen para emprender juntos el repliegue.

Las bombas son arrojadas sin apuntar, lo único que se pretende es que caigan dentro de la zona-objetivo. Por regla general, cada bombardero lleva a bordo bombas incendiarias y explosivas. El objeto de las bombas explosivas y de las minas es obligar a las secciones de la defensa pasiva a permanecer en los refugios subterráneos; también se pretende con las explosiones — que descubren tejados, arrancan ventanas y derriban mamparos proporcionar corriente de aire a los incendios que se van formando. Con la bomba explosiva se desea también alcanzar las cañerías de agua para dificultar los trabajos de extinción de incendios.

A la bien meditada técnica de destrucción de los ataques terroristas ingleses opone la población alemana la decisión de salvar cuanto se pueda y extinguir los incendios que sea posible combatir. A esta labor se dedican las organizaciones de la defensa pasiva. La defensa antiaérea cuida de que los ataques aéreos no se desarrollen con la exactitud que el enemigo desea; su labor consiste en derribar el mayor número posible de bombarderos y, ante todo, en impedir que puedan concentrarse. Los frecuentes éxitos que en este último aspecto obtiene la defensa no pueden ser expresados en cifras, son, empero, tan importantes como el derribar bombarderos.





„Mejores aviones y mejores motores!"

ES NUESTRO PRINCIPIO – EN ELLO TRABAJAN NO YA NUESTROS CONSTRUCTORES SINO TODO NUESTRO PERSONAL. SÓLO EN EL MES DE SEPTIEMBRE DE 1943 SE PRESENTARON

4,677 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO

(70 °/₀ DE ELLAS APROVECHABLES), QUE CONTRIBUIRAN A QUE CONTINÚE MEJORANDO LA CALIDAD DE NUESTROS AVIONES.

JUNKERS

FLUGZEUG UND MOTORENWERKE A G

NACER DOS VECES

Por el corresponsal de guerra Hans Hempe

PK Por la mañana los proyectiles soviéticos le atravesaron el motor de estribor. Tuvo que pararlo, y después de volar noventa kilómetros con un solo motor llegó sin novedad al aeródromo de campaña. El accidente no era nada extraordinario para el joven aviador de batalla, alférez E.

Cuando, a la tarde del mismo día, se preparaba para despegar de nuevo, le dijo su mecánico, mientras el sujetaba las correas: «Esta mañana le pararon el motor de la derecha, espero que esta tarde no hagan lo mismo con el de la izquierda." El piloto rió con la confianza de sus veintiún años.

Por la noche, el enemigo había cruzado el Dnieper y avanzado algunos kilómetros. La penetración fué observada por la mañana y taponada por las tropas propias. Se había encargado a la aviación la misión de hacer repasar el río al enemigo y, de ser posible, aniquilarlo.

El alférez E. y su compañero de pareja se lanzaron sobre los objetivos. Durante el segundo ataque se sintió un rudo choque en el aparato. Disminuyeron las revoluciones y la presión del motor de la izquierda, y el joven aviador, al que ya habían parado un motor por la mañana, tuvo que pensar en las palabras de su mecánico, lo que no le impidió hacer inmediatamente las manipulaciones necesarias. Con la velocidad de caída, que aun conservaba el aparato, y forzando el rendimiento del motor intacto, volvió a tomar altura. Comunicó a su compañero que se veía obligado a regresar por habérsele parado un motor. El motor de babor, parado, humeaba ligeramente.

No había motivo para preocuparse. Si por la mañana había volado noventa kilómetros con un solo motor también podría hacerlo ahora. Tomó el rumbo conveniente. Dirigió una mirada a los instrumentos y vió que también disminuían las revoluciones del otro motor. No quedaba mucho tiempo, para reflexionar. El avión comenzaba a descender, disminuía la velocidad.

El alférez conocía el terreno de sus vuelos anteriores. Se encontraba a sólo algunos centenares de metros detrás del frente y sabía que la ancha carretera era el sitio más apropiado para un aterrizaje.

El motor se paró definitivamente poco antes del aterrizaje y, desde una altura de diez metros, el avión cayó como un plomo en una despresión del terreno. Esto impedía, por lo menos, el capotar.

Todo se desarrolló en pocos instantes. El choque fué extraordinariamente violento, la cola se rompió y fué lanzada por encima del aparato, el sustentador de la derecha se quebró como si fuera de cristal y se incendió inmediatamente; la parte derecha del aparato ardía con grandes llamaradas. Con el choque se había empotrado la tapa de la carlinga. Haciendo un esfuerzo muscular, del que nunca se habría considerado capaz, consiguió salir del aparato. Corrió para salvar la vida, y a los pocos segundos oyó una explosión: el fuego había llegado ya a los depósitos de bencina.

Encima de él describía círculos su compañero de pareja. El alférez miró la brújula que llevaba sujeta a la muñeca e indicó la dirección en que pensaba andar; hizo también señas para que su compañero derribara a los aviones soviéticos que pretendieran interceptar su camino. Esto último no fué comprendido por el suboficial, quien emprendió el regreso al aeródromo en busca de auxilio.

El alférez emprendió la marcha. Después de andar algunos centenares de metros encontraré tropas alemanas, se decía a si mismo. Debía andar a lo largo de la carretera. Agachándose, emprendió la marcha por la cuneta.

Después de un cuarto de hora de andar comenzó a pensar que tal vez se había equivocado con su cálculo de la distancia. Aunque llevaba un mapa consigo, debía haberse equivocado cuando, al parársele el motor de la izquierda, calculó el lugar en que se encontraba.

Pasó una hora. Calculó que había andado ya unos seis kilómetros. Durante todo este tiempo no había visto a persona alguna. La impresionante soledad del paisaje, el continuo marchar inclinado, la concentración de su vigilancia y el miedo de encontrarse a cada paso con los bolcheviques, hacían que su corazón latiera con violencia.

A la derecha se veía un campo de maíz, no cosechado todavía. Tuvo el inexplicable presentimiento de que iba a suceder algo. Y este algo se presentó en forma de una posición de morteros y metralladoras, magníficamente disimulada, que seguramente no habría descubierto de no tener todos los sentidos muy afinados por los peligros de la marcha.

Se tendió en el suelo y observó con atención, pero los soldados estaban demasiado lejos para poder reconocerlos con seguridad. Estudió todas las posibilidades; reconstruyó el vuelo en su memoria, examinó el mapa, pesó todos los pros y los contras, y llegó, finalmente, a la conclusión de que en este lugar sólo podían hallarse las tropas alemanas.

Después de verificar una vez más sus suposiciones, se sirvió de las manos como bocina, y dirigiéndose a los de la posición les preguntó a gritos si eran alemanes.

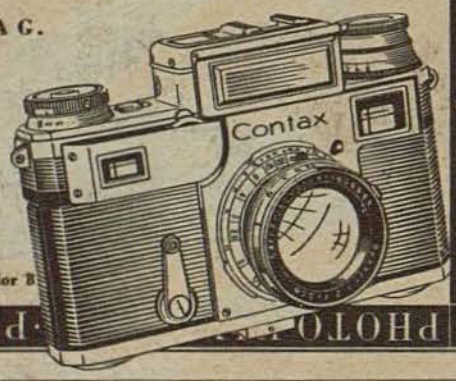
La contestación fué una ráfaga de ametralladora. Inmediatamente se arrojó de nuevo al suelo. Y lo curioso fué que el hecho, en si descorazonador, de encontrarse todavía en terreno soviético, no le desanimó lo más mínimo. Ahora sabía, por lo menos, a qué atenerse. Mientras estaba tendido en el suelo reflexionó que debía alejarse de allí lo antes posible, pues los soldados soviéticos de la posición no tardarían en salir para

PHOTO·KINO·FILM·PROJEKTION

Las cámaras Zeiss Ikon acreditan la tradición de una casa de fama mundial. Esta tradición está basada en la experiencia de casi 80 años en la construcción de aparatos fotográficos de precisión. Sus grandes creaciones recuerdan el valor de estos aparatos también en épocas en que no pueden suministrarse y mantienen latente el deseo de poseer uno.

ZEISS IKON AG.

ZEISS IKON



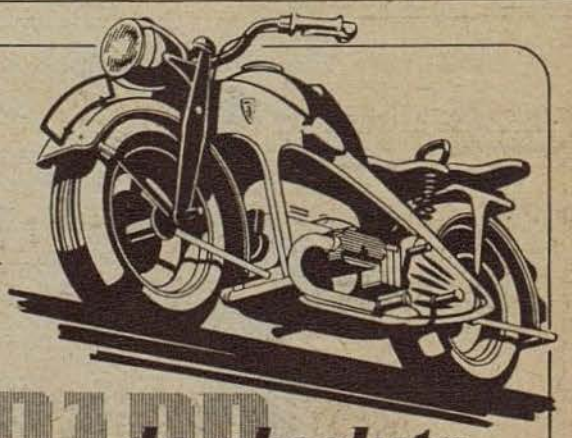
Representante
Carlos Ziesler, Madrid, Fernanflor 8

PROPELLERWERK SCHWARZ

Alas de madera para hélices reglables

ZOELLNER BARNICES Y PINTURAS

ZOELLNER-WERKE
Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.



ZUNDAPP de absoluta seguridad

examinar de cerca al hombre que había gritado. El alférez vió un bosquecito muy poco denso delante de sí; no ofrecía mucha protección, mas era necesario dirigirse allá, puesto que estaba en la dirección de las líneas alemanas.

Se apoyó en las palmas de las manos, avanzó, sin separarla del suelo, la rodilla izquierda hasta la altura del pecho — ¡qué importantes le parecieron de repente estos movimientos de los que tanto se habían reído en su época de recluta! — y levantándose de un tirón emprendió veloz carrera. Antes de llegar al bosquecito tuvo que arrojarse tres veces al suelo; tres veces oyó silbar las balas tan cerca que sintió en la cara el aire que movían en su vuelo. Una granada de pequeño calibre estalló tan cerca, que una esquirla se le clavó en la mano. En el bosque se paró a observar, y vió con sorpresa que no le perseguían los soldados soviéticos. Más tarde supo la razón de esta pasividad.

Después de cruzar el bosque, le pareció imposible poder cruzar el terreno al descubierto que seguía. Le dolían los miembros desde la caída, la rápida carrera, entre el silbido de las balas enemigas, le había cansado en extremo, sintió que le fallaban los sentidos, mientras su fantasía emprendía desenfrenado vuelo. Se comparó a sí mismo con el animal acosado durante una El alférez avanzó, arrastrándose y a saltos, por las depresiones del terreno y las zanjas, procurando disimularse lo mejor posible El, que tenía por su campo de batalla la inmensidad del cielo, conoció lo que era el terreno, acarició la tierra cuando le ofrecía protección y la reprendió amargamente cuando no le brindaba ningún escondrijo.

Después de un tiempo, que a él pareció inacabable, el aviador creyó llegado el momento en que no le era posible continuar. Su estado era el de un hombre, cuyo cerebro trabaja con precisión admirable y cuyos miembros se niegan a seguirle. Comprendía su situación, veía con claridad hasta el último de los detalles de la misma, mas las piernas y los brazos le negaban su ayuda. Decidió esperar la oscuridad de la noche para intentar llegar a las líneas alemanas. Entretanto descansaría.

Al levantarse para buscar un escondrijo mejor vió, a unos cien metros de distancia, cuatro soldados, uno de los cuales señalaba hacia él.

No se arrojé al suelo. Le habían descubierto. Estaba perdido. Se irguió con toda su estatura y se quedó mirando a los cuatro soldados. Le pareció que eran siluetas grises. Tenía que mirar contra el sol y no pudo reconocer los detalles.

Este era el final, en el que algunas veces había pensado durante sus noches de insomnio en el campamento. Era menos complicado de lo que suponía. Allí delante se encontraban cuatro bolcheviques que se harían cargo de él.

El hombre de 21 años, que había aprendido a dirigir un avión, que en más de cien vuelos había causado graves daños al enemigo, reaccionó con una sonrisa. La escena no se desarrollaría con tanta sensillez para los cuatro que le esperaban. Sacó su pistola.

Uno de los cuatro soldados hizo una seña, levantó el brazo derecho y describió pequeños círculos con el puño cerrado. El alférez se paró asombrado, pues este movimiento era una señal alemana que significaba "reunión". Mas podía ser que los rusos tuvieran una señal parecida.

El alférez descorrió el seguro de la pistola, comprobó que una bala estaba en el cañón y se dirigió directamente hacia los cuatro. Había atravesado su Rubicón. No sentía miedo sino curiosidad por saber cómo se desarrollaría la escena. Se tranquilizaba al pensar que la última bala sería para él. No caería vivo en manos del enemigo.

El hombre que antes había hecho la señal levantó y bajó varias veces el brazo extendido con el puño cerrado. Ya no cabía duda. Era también una señal alemana que significaba: "Acelerar el paso."

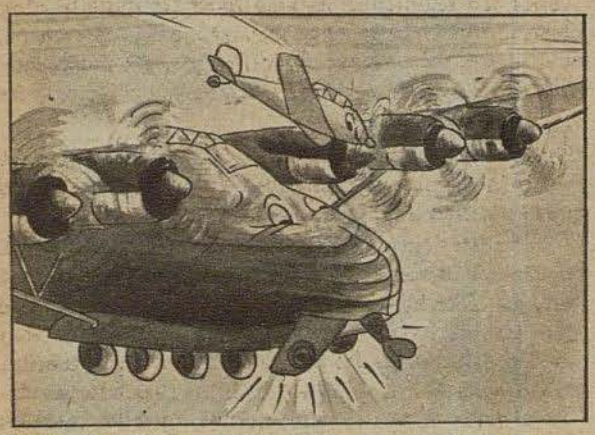
Con la pistola todavía en la mano, el aviador llegó al lugar en que se encontraban los cuatro hombres, que formaban una patrulla alemana de reconocimiento. Al ver la combinación parda del aviador, le habían tomado por un soldado soviético que deseaba pasarse.

"Hombre" — le dijo uno, que no reconoció al oficial en el vestido del aviador — "estás corriendo por estos alrededores como un blanco viviente; ahí delante están los bolcheviques."

El alférez contó que había sido derribado siete kilómetros más allá, y que había podido pasar entre las posiciones soviéticas. Más tarde, hablando con el capitán de su escuadrilla, que salió en su busca con algunos compañeros, supo que había pasado junto a muchas posiciones soviéticas camufladas. Por el momento comprendía únicamente el porqué no le habían perseguido los bolcheviques de la posición de los morteros.

"¡Pierrun!" dijo uno de los hombres de la patrulla, palabra que equivalía a un documento de identidad para saber de que parte de Alemania era oriundo. El aviador sintió ganas de abrazar al cabo silesiano y a sus tres camaradas.

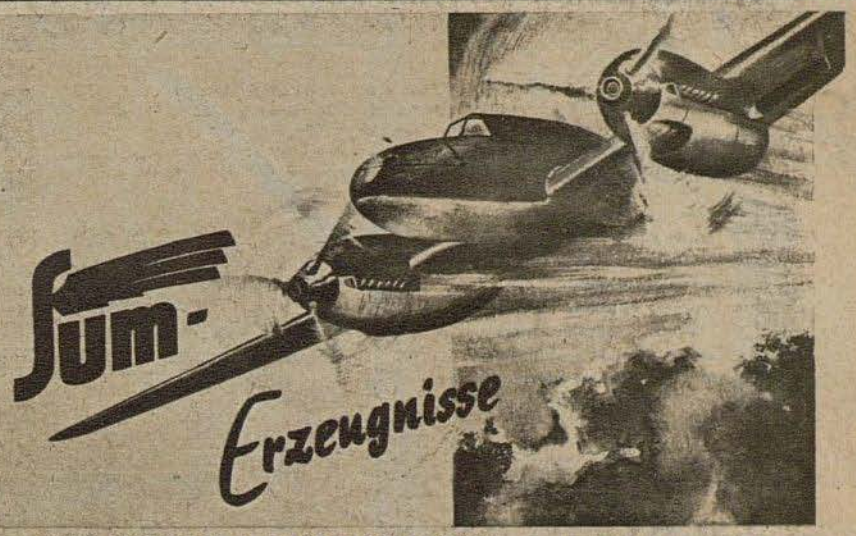
¡Que hermosa le parecía la vida, que ya había dado por perdida!



"Perdone usted, colega ?vió por casualidad algún spitfire?"

Dibujo: Reichhardt

Busch
Optica
conocida y acreditada en todo el mundo



SUM VERGASER-GESELLSCHAFT CARL WIRSUM & CO. KOMM. GES.

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

Leitz

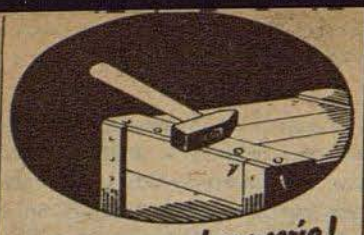
Marca y



Exponente

· de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial ·

Ernst Leitz · Optische Werke



¡Esto es una chapuceria!

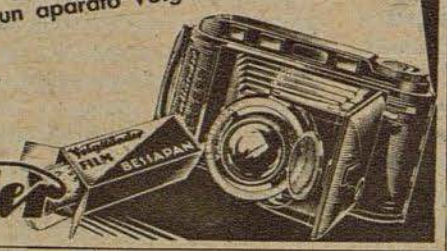
El transportador se desgarrara la mano con este clavo. Estas lesiones pueden evitarse. Pero a las rozaduras y heridas leves inevitables se aplicará en seguida un emplasto.

TraumaPlast

Carl Blank, Fábrica de emplastos para vendajes, **Bonn / Rh.**

¿Quién saca la cerilla más larga?

En este antiguo juego, si se lo presenta a sus amigos, parecerá increible que ambas cerillas tengan igual longitud. Sólo un aparato Voigtländer no se dejaria engañar, pues su cálculo óptico es infalible. Su objetivo anastigmático de gran precisión da a las dos cerillas reproducidas sobre una película BESSAPAN de grano fino, dimensiones exactamente iguales. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G., Chemische Fabriken, LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

BLAUPUNKT Radio



Efasit

POLVOS



Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, drogerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Agfa

SIMBOLO DE SUPREMA *calidad en* PRODUCTOS FOTOGRAFICOS

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxinas de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz



Acreditado desde hace cuatro decenios

En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales

M

Mimosa
La marca de creaciones excelentes de fotografía

M'MOSA-AKTIENGESELLSCHAFT·DRESDEN A 21

Con el empleo moderado



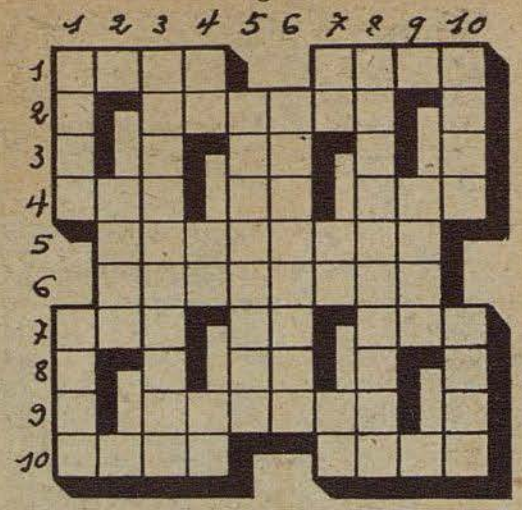
de **Pigmentan**

para el tratamiento biológico de la epidermis a la luz, se consigue también un ***brillante resultado*** *si se aplica oportunamente con un buen masaje.*

OBERMEYER & CO., HANAU / M.

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Capital de una diócesis — Casta, 2 El que preside la oración entre los musulmanes (Plural), 3 Negación, 4 Medida de longitud. — Terminación verbal — Observo, 5 Timbales, 6 Armazón de huesos de la cabeza, 7 Ansia — Habla — Adverbio de modo, 8 Terminación verbal, 9 Escribe despidiendo chispas de tinta, 10 Dícese de ciertas frutas muy gustosas — Ponen al fuego.

Verticales: 1 Barrilla — Supremo, 2 Emana, 3 La que hace mayor una cosa, 4 Letras de "Mesa" — Al revés, nota — Contracción, 5 Apuradas, 6 Al revés, prohibirán, 7 Nota — Artículo — Interjección, 8 Asegurarás, 9 Pronombre demostrativo (Plural), 10 Deslinde — País asiático. I 869

Problema complementario

oro — trio — algo — rabia — algas — asco — pera

Estas 7 palabras deben completarse, de tal modo que, las primeras letras de las antepuestas leídas de arriba abajo den el nombre de un torero famoso. I 866

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 — Nombre de varón (plural)
1 2 3 7 8 5 3 9 — Hombre de mar
1 9 6 7 8 9 — Donde se hace la harina
4 5 6 9 — Pasión, enojo
1 7 — Nota
6 7 3 2 — Instrumento musical
1 7 8 5 3 9 — Recoge la hulla
2 6 1 2 4 5 8 2 — Guarda en su tienda
3 5 6 7 4 2 3 7 9 0 — Donde se conservan vestigios antiguos (plural) I 870

Ecuación

(a—to) + (b—ta) + (c—so) + (d—o) + (e—ro) + (f—do) + (g—cha) + (h—co) + (i—ño) = x

a = sitio poblado de matas y árboles
b = doctrina, autoridad que se alega para probar algo
c = pronombre demonstrativo
d = pieza cúbica cuyas caras tienen puntas
e = gente que se reune para cantar
f = autoridad que tiene el superior
g = felicidad
h = tarugo con que se aprieta y afirma una cosa
i = ciudad en la Montaña de Santander
x = una agrupación de individuos, con el fin de cumplir, mediante la mutua cooperación, ciertos fines. I 868

Soluciones

Acertijo: Talavera (tala-Vera)
Ecuación: a = Soto, b = Cita, c = Eso, d = Dado, e = Coro, f = Mando, g = Dicha, h = Taco, i = Riaño. — x = Sociedad comanditaria.
Logogrifo: Marcellino — Marinero — Molino — Celo — Mi — Lira — Minero — Almacena — Relicarios.
Problema complementario: Coro, Atrio, Galgo, Arabia, Nalgas, Chasco, Opera, — Cagancho.
Crucigrama: Horizontales: 1 Sede — Haza, 2 Imanes, 3 Ca, 4 Ana — Ar — Veo, 5 Atabales, 6 Calavera, 7 Sed — Di — Así, 8 Ar, 9 Raspea, 10 Ocal — Asan. Verticales: 1 Soda — Sumo, 2 Nace, 3 Dilatadora, 4 Km — Al — Al, 5 Acabadas, 6 Naravirp, 7 Re — Le — Ea, 8 Aseverarás, 9 Eses, 10 Apeo — Iran.

¿Qué es esto

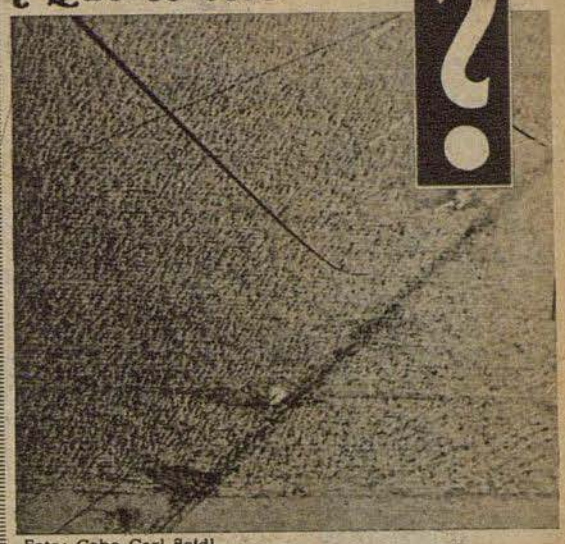


Foto: Cabo Carl Seidl

Vista desde la plataforma superior de un mastil de 170 metros de altura de una estación emisora. Desde la elevada atalaya se ve abajo a la izquierda una parte del delgado mastil, cuya sombra cruza un campo de maiz. La raya negra que a la izquierda va de arriba a abajo es uno de los cables del anclaje; las finas rayitas de izquierda a derecha son alambres de antena, en los que pueden reconocerse los blancos aisladores de porcelana

Acertijo

El primero al árbol hace daño
Del segundo se salta al baño
Puede ser también una dama
Cuyo nombre no gusta a mi hermana
El conjunto no se rompe en segulda
Por ser porcelana distinguida. I 867

DESDE
1827
SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES
MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS
DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS
E. Merck
DARMSTADT

Perutz
Una antigua marca fotográfica
Un film moderno

El cuidado diario de los dientes
es en la guerra total tan importante como era antes, puesto que los dientes enfermos reducen nuestra capacidad de trabajo. ¡Solicite el folleto informativo gratuito: "Gesundheit ist kein Zufall" (El conservar los dientes sanos no es ninguna casualidad) de la casa Chlorodont-Fabrik, Dresden



KHASANA
PERI
KHASANA
Marcas mundiales de cosméticos
Dr. Korthaus
DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.
PERI

3 hojas de retoño
La marca de nuestros productos
TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN



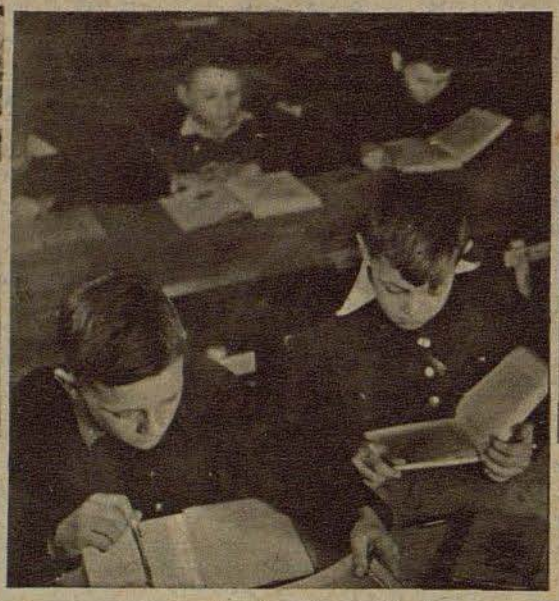
Un sueño infantil que se convierte en realidad



¿Quién da la voltereta más perfecta? Estas semanas se dedican ante todo al desarrollo del cuerpo. — Abajo: Regresando de esquiar. Cansados, con ganas de comer y con el ánimo repleto de nuevas impresiones, los muchachos abandonan la pendiente de los ejercicios y regresan al burgo

Fotos: Mariana Colsman (HH)

Todo muchacho ha deseado alguna vez vivir, como un caballero de la Edad Media, en un burgo muy alto, cuyos muros, rincones y parapetos ofrezcan infinitas ocasiones de jugar a la guerra. Este sueño se ha convertido en realidad para los alumnos de los institutos de educación política-nacional. En el burgo Strech, que se eleva sobre el valle de Rottenmann en Estiria, pasa seis semanas cada clase, y tiene ocasión de dedicarse a románticos juegos en medio de un paisaje original





¡Al torneo! Con celo y gravedad se visten las viejas armaduras. Uno podría creerse convertido en un verdadero caballero de la Edad Media. — A la izquierda: Durante estas semanas tampoco se olvidan las lecciones. El curso continúa y es preciso escribir los temas diarios



Der ADLER sparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71: Servicio interurbano 17 57 61.
Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 4 / BERLIN, 22 DE FEBRERO DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

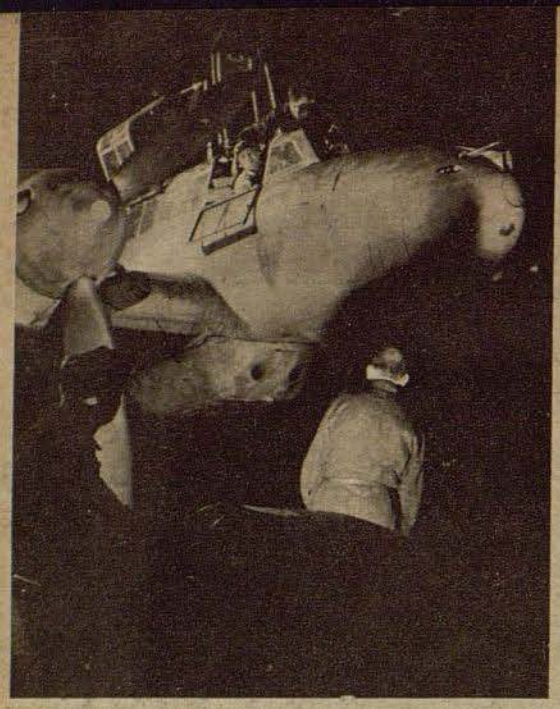
PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



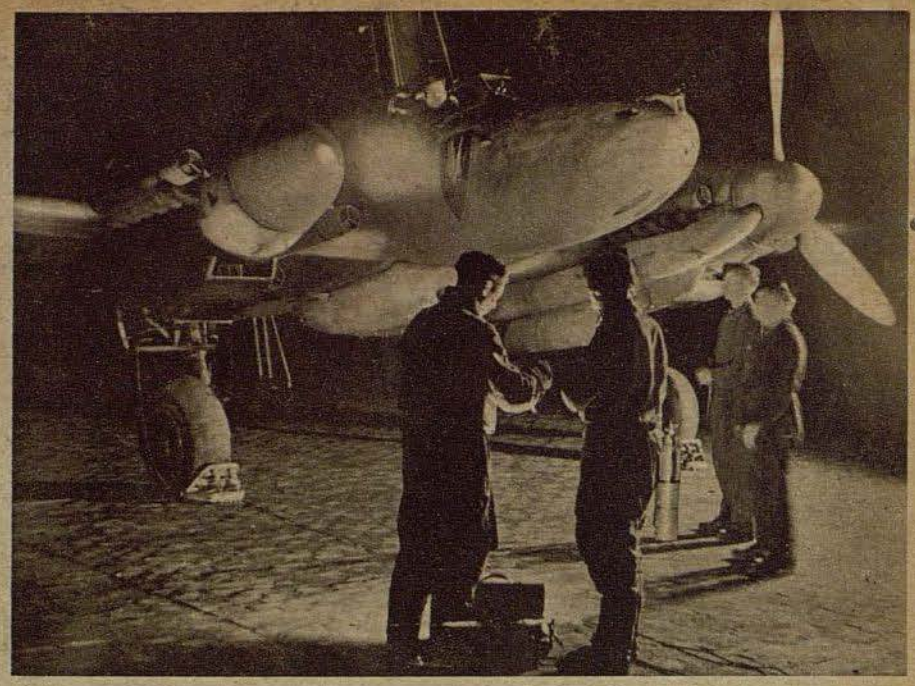
El espeso de las bombas . . .

cubre todavía la tierra italiana por la que se lucha tan tenazmente. El enemigo no ha alcanzado el objetivo. Prestando máxima atención, os soldados continúan al lado de las piezas de artillería antiaérea, pues los británicos pueden repetir su ataque en todo momento

PK-Fotografía del corresponsal de guerra Rieder (Atl)



Formaciones fuertes de bombarderos terroristas británicos han penetrado en el espacio aéreo! Nuestros cazas nocturnos ya se encuentran en estado de alarma en todas sus bases, pues cuando llega la orden de actuación se debe poder despegar a la mayor brevedad posible. Un vistazo al reloj, otro al mapa, el radiotelegrafista examina por última vez las frecuencias y todo está preparado para poner en marcha a los motores



Derecha: Lo mismo sucede en la base vecina. Allí los camaradas tienen que despegar simultáneamente. El mecánico prueba los motores, el piloto imparte las últimas instrucciones al radiotelegrafista. Al final dice: "Hoy tiene que caer uno!"

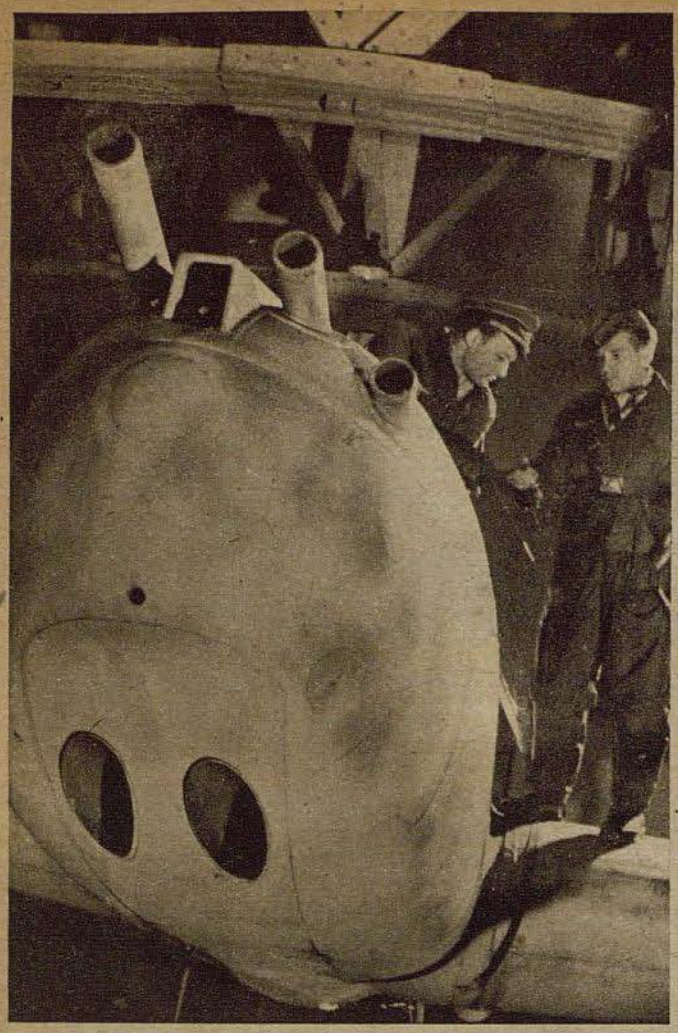


Todavía media hora hasta el despegue

Actividad febril en una base de nuestros cazas nocturnos

PK-Información ilustrada del corresponsal de guerra Helmut Grosse (Atl)

Allí enfrente se encuentra el avión de reconocimiento nocturno. Este despega antes que todos los demás, para tomar contacto con el enemigo. El alférez, su mecánico de a bordo y el radiotelegrafista suben a la carlinga del Ju 88



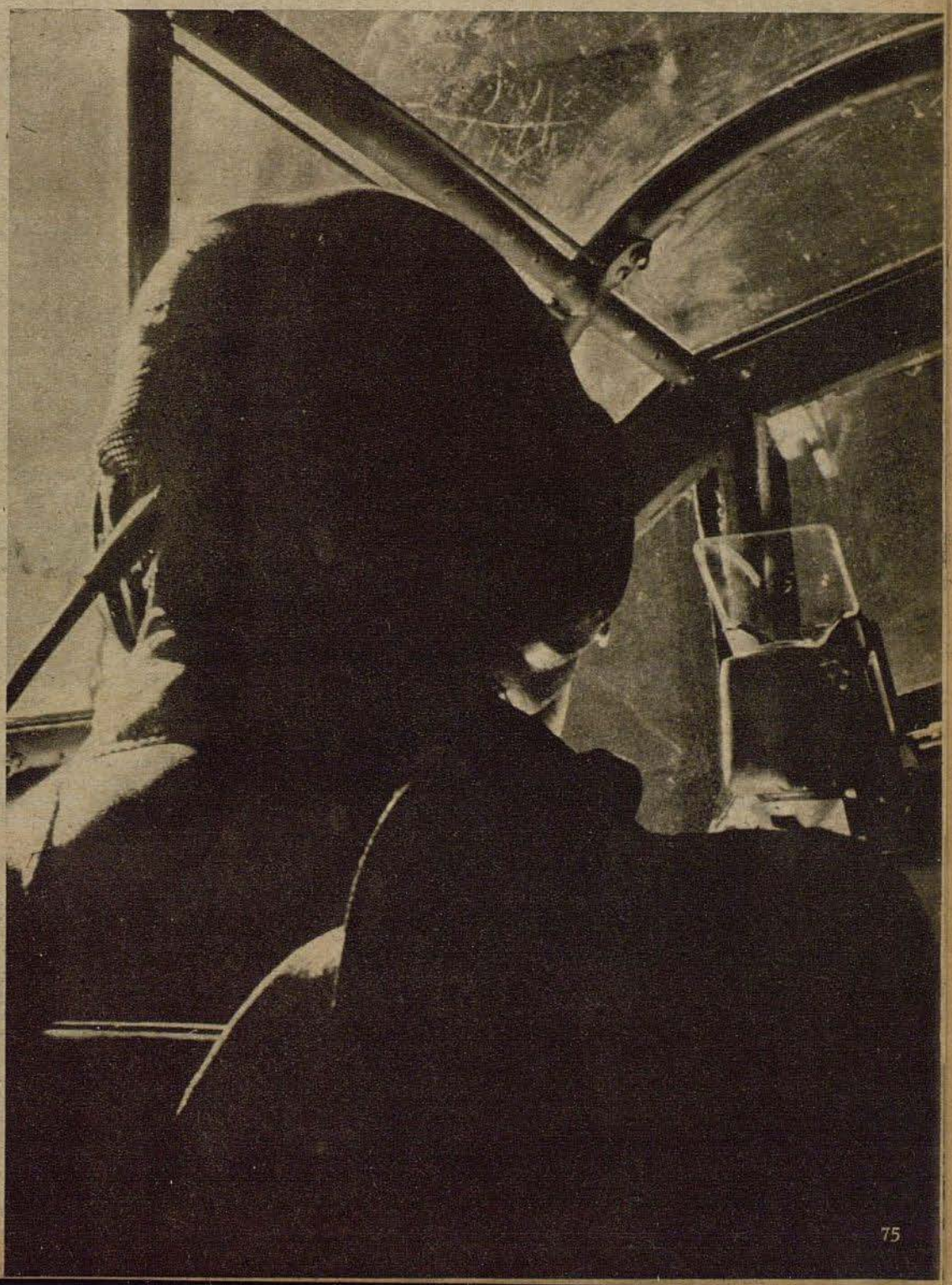


Izquierda: Este es el aspecto atemorizante del Me 110, que el enemigo no puede ver en la noche y que sólo se puede imaginar cuando los proyectiles de los cañones de a bordo penetran en su fuselaje, destruyéndolo. Todavía media hora hasta el despegue. Luego, el aparato desaparecerá en la oscuridad y poco después comenzará la lucha en el cielo nocturno

La orden de actuación ha llegado! Un último vistazo a los instrumentos, el acelerador hacia adelante — el avión rueda por la pista. Completamente concentrados, el piloto y su mecánico miran atentamente las escalas luminosas



Ahora un despegue sigue al otro en todas las bases de nuestros cazas nocturnos, en serie interminable, un cuadro fehaciente del poderío de nuestra defensa aérea. El aparato anterior aun no se ha levantado del suelo, pero los mecánicos ya quitan las calzas de freno de las ruedas del avión siguiente. Despegue libre para la caza nocturna contra los bombarderos terroristas! Despegue libre para la encarnizada lucha aérea! Despegue libre para la victoria!



Derecha: Teniendo la mira por delante, el piloto escuadriña la oscuridad infinita. Si repentinamente aparece delante suyo la sombra de un bombardero enemigo, entonces acciona los botones y los cañones disparan su fuego mortífero. Lucha a vida o muerte!

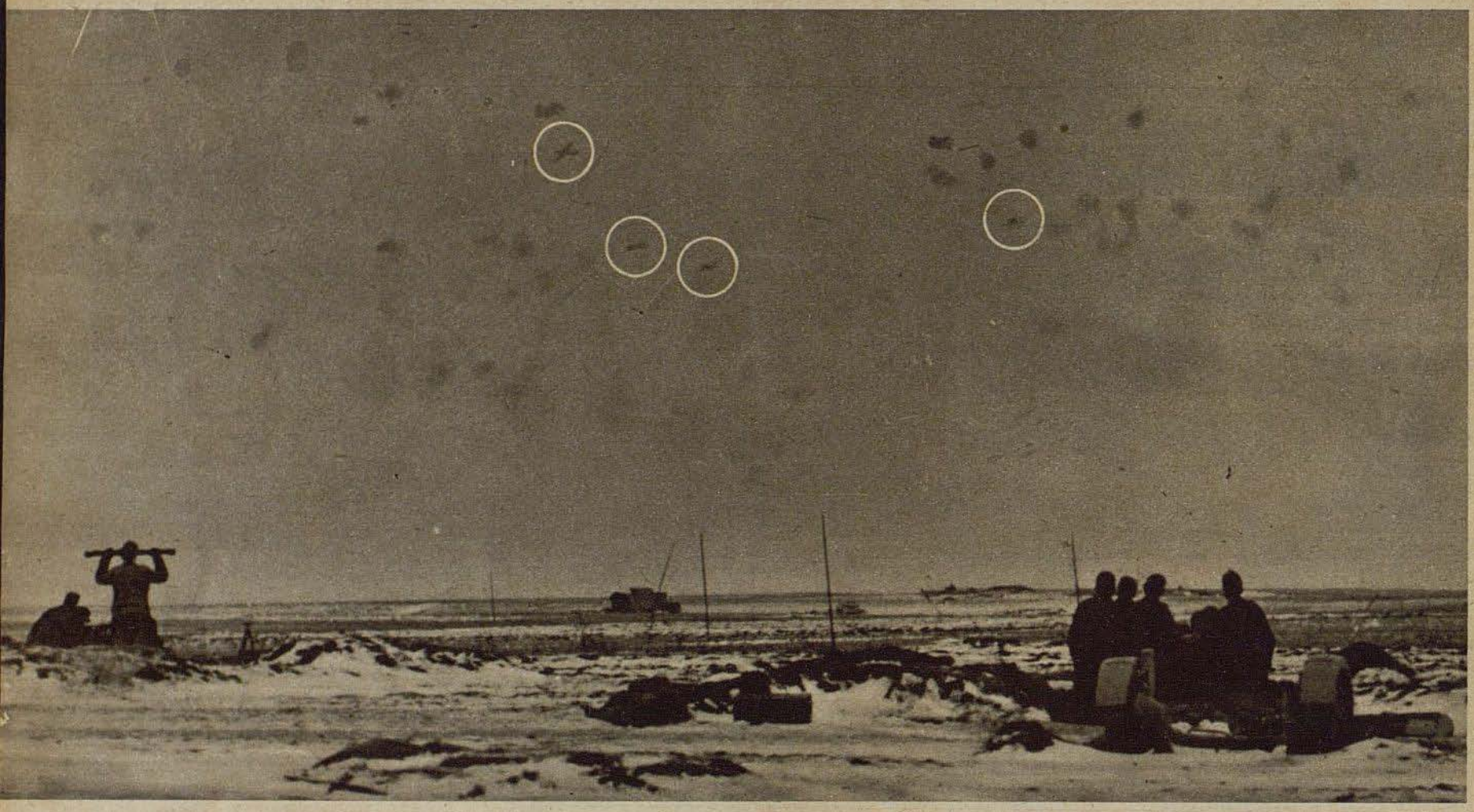


Lejos se escucha la campana, en el día de invierno gris por la neblina. ¡Alarma! Aviones de batalla soviéticos atacan una posición alemana. Muy pronto se nota una actividad febril en los fortines. En pocos segundos los artilleros han ocupado sus puestos en las piezas de artillería



Con el aparato de dirección han sido localizados los aviones enemigos y en el mismo instante la DCA coloca una barrera de fuego ante los aviones atacantes. El suelo helado se estremece bajo los retumbantes disparos de las piezas pesadas

Ataque de poca altura



Exactamente entre los aviones enemigos (en el círculo) estallan las granadas antiaéreas. Las nubes de explosión están muy juntas en el cielo gris. Las bombas que arrojaron los aviadores soviéticos estuvieron mal colocadas



Ahora, algunos IL 2 tratan de atacar desde poca altura, para esquivar el fuego bien orientado de la DCA y para poder apuntar mejor al objetivo. Esto fué fatal para uno de los aparatos . . .

Envuelto en llamas se precipitó un IL 2, gravemente alcanzado, sobre una localidad cercana, incendiando además una casa de campo



PK-Potografías: corresponsal de guerra Ellerbrock (Sch)

Hs 129

el eficaz avión de la batalla bimotor de la Luftwaffe alemana

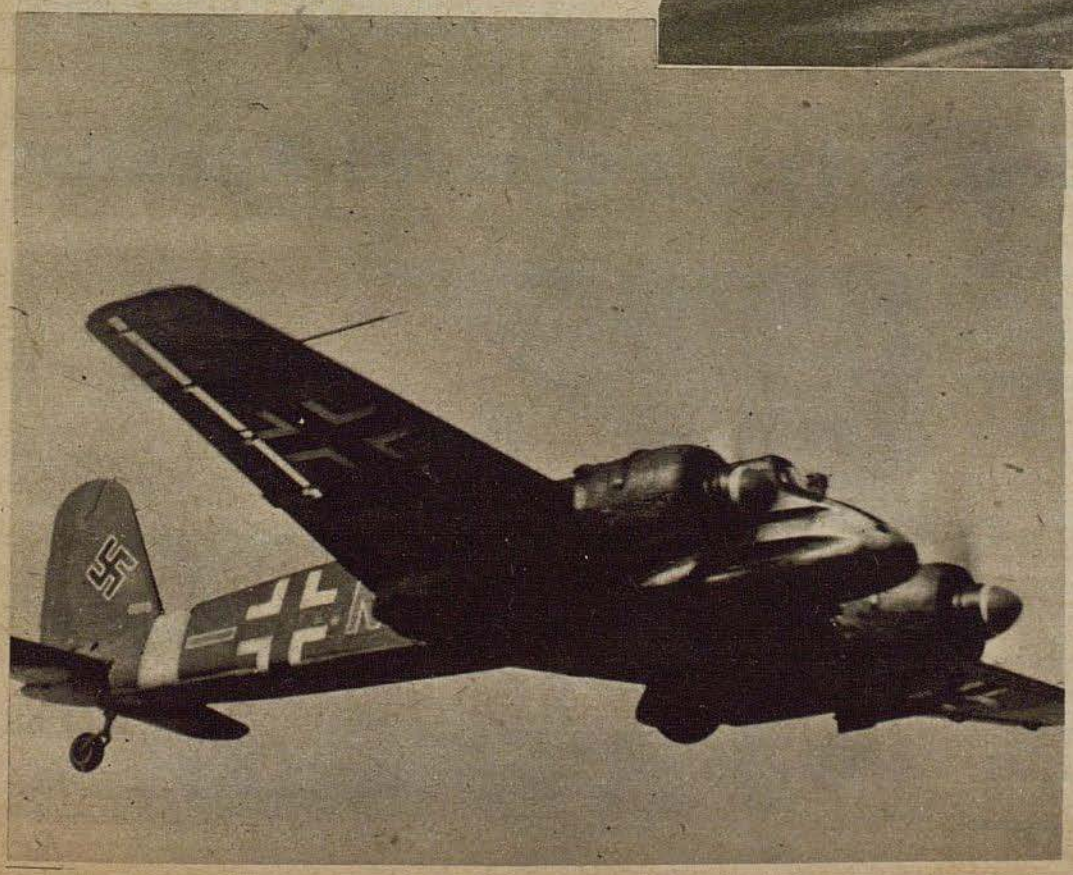
En los centros de gravedad de los frentes en que nuestros soldados se encuentran en durísimas luchas defensivas, los granados son apoyados por los aviones Henschel Hs 129, eficaces bimotores de batalla de la Luftwaffe alemana, que son ayudantes dignos de toda fé, rápidos y de alta maniobrabilidad. También este tipo de las Fábricas de aviones Henschel lleva el distintivo de asalto de la infantería, como símbolo de estrecha unión con las tropas del ejército. Bajo este símbolo emplean los pilotos todas sus armas para apoyar a los camaradas que luchan en tierra, cuando se trata de rechazar un asalto en masa del enemigo, de combatir tanques atacantes o de destruir el reabastecimiento del adversario: todo con el objeto de descargar a la infantería, la que estima en alto grado a los pilotos de los aviones de batalla por su actuación, que muchas veces es decisiva



El piloto de un avión de batalla, que acaba de regresar con su Hs 129 de un ataque contra posiciones soviéticas, informa a sus camaradas que luchan en tierra sobre las observaciones hechas

Abajo: El pájaro con la cabeza de lucio! Casi siempre se encuentran en plena actuación los eficaces aviones de batalla de las Fábricas Henschel, adjudicándose con orgullo los grandes éxitos obtenidos hasta ahora en el frente oriental contra las masas soviéticas atacantes



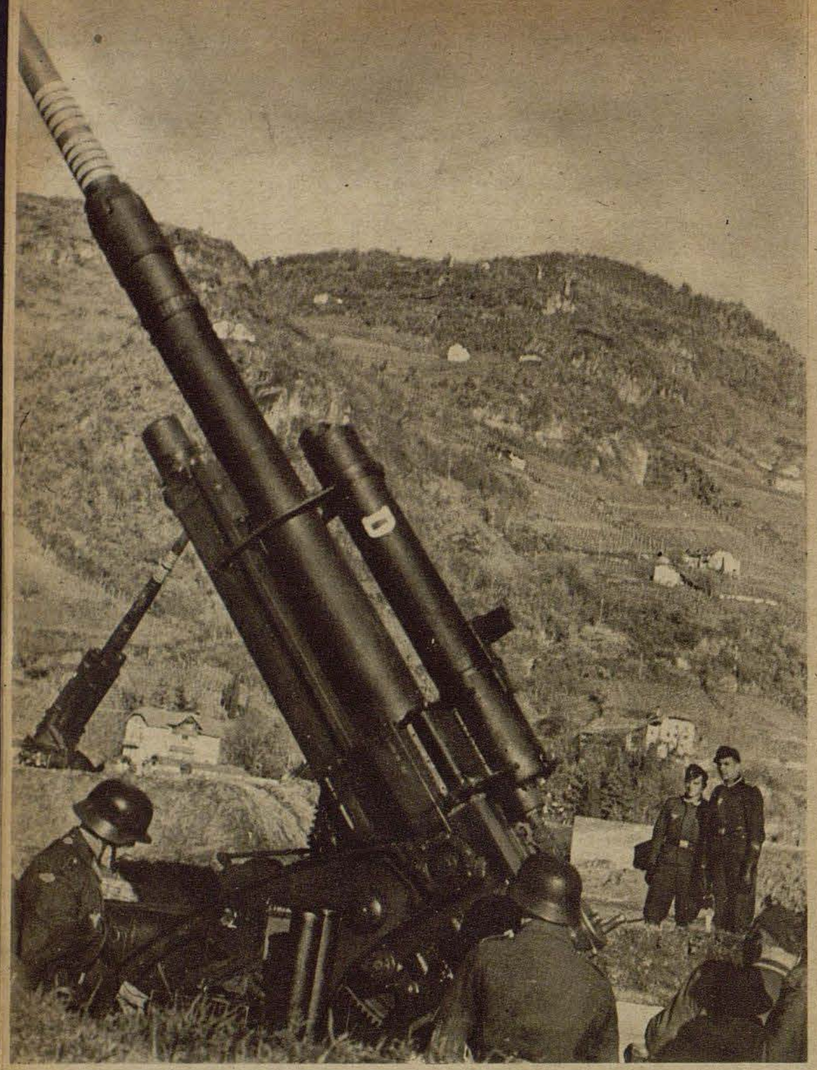


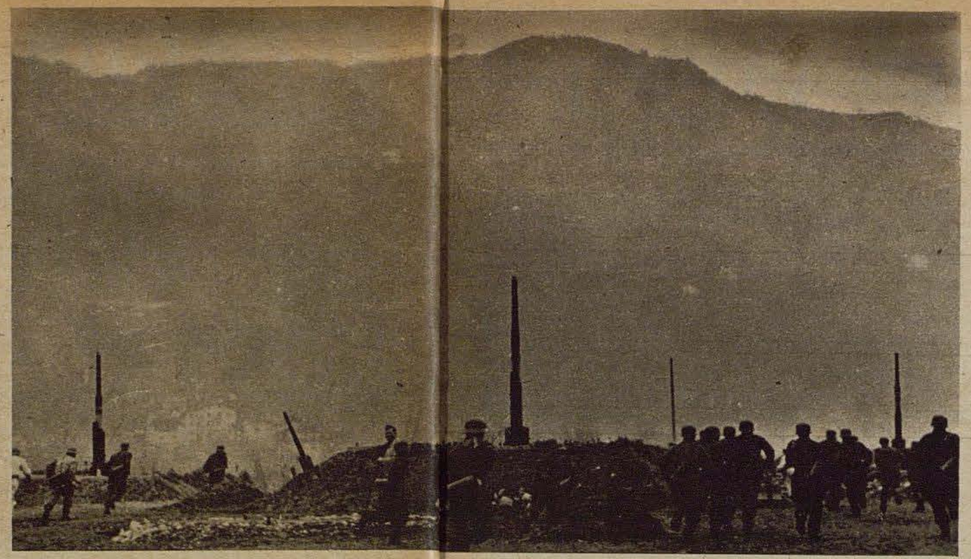
Una formación de aviones de batalla del tipo Hs 129 se reúne después del despegue. La forma elegante de estos aparatos y su maniobrabilidad se ponen de manifiesto de manera especial en esta fotografía

PK-Fotografías: corresponsal de guerra Elsner, Weber (HH 3)
Foto A. Gehner

Abajo: Aquí levantan vuelo aviones de batalla del tipo Hs 129, para alcanzar de manera aniquiladora a las fortalezas rodantes del enemigo







DCA en el Brenner

Fuerte protección para una importante ruta de reabastecimiento

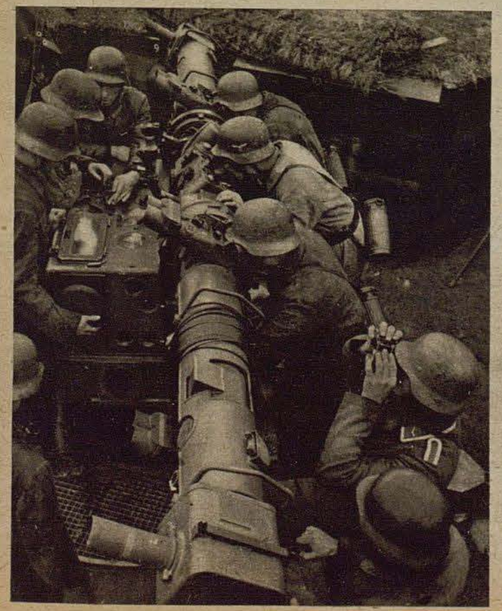
PK-Fotografías: corresponsal de guerra Bruening (Sch 4)

De manera amenazadora orientan su boca hacia el cielo los cañones antiaéreos pesados, que deben proteger la importante ruta de abastecimiento por el Brenner contra ataques aéreos enemigos. Ensordecedores son las repercusiones de las salvas disparadas, enfrentándose al enemigo un fuego rabioso desde el valle y las laderas. Los anillos de triunfo en el caño de la pieza demuestran que los soldados saben luchar

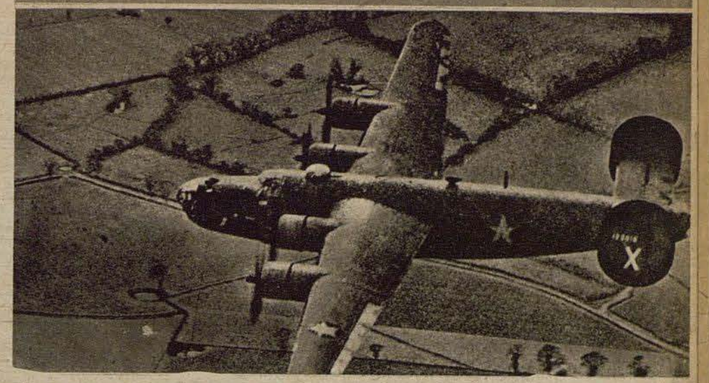


¡Alarma! Los sirvientes de las piezas artilleros acuden presurosos a sus puestos. ¡Formaciones aéreas enemigas han sobrevolado el territorio bajo su protección. En este caso es indiferente si se trata de un caso grave o de un simulacro de ataque. El sirviente de la batería debe estar listo en todo momento para entrar en acción

Abajo: Febrilmente, pero con un golpe cortero, trabajan los sirvientes de este aparato de medición a fin de localizar el objetivo en segundos de tiempo. La intervención de las piezas artilleras en medio de los montes exige la máxima atención, ya que los aviones atacantes solo son visibles en el cielo por breve tiempo



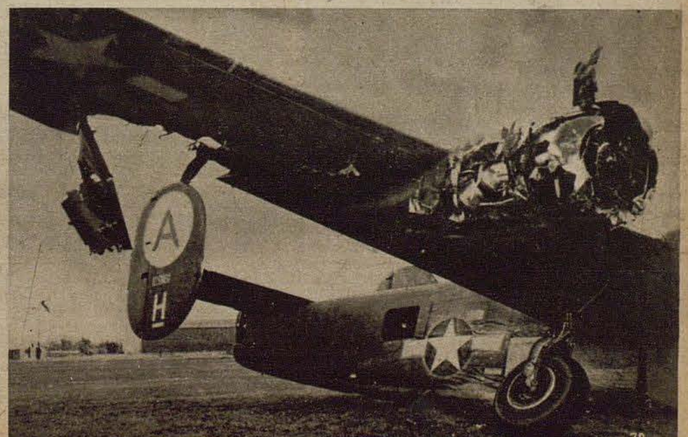
Fotografías hechas por el adversario



Un bombardero norteamericano, tipo Liberator, volando sobre suelo inglés. Así volaron las formaciones norteamericanas, confiadas en su supuesta superioridad, hacia Alemania, antes de que nuestras escuadras y unidades de la DCA les asestaran un golpe sensible



Una tripulación americana llevó a su base esta foto de un Liberator, derribado sobre suelo alemán por la DCA. Los aviadores explicaron que la foto fué hecha poco antes de caer el aparato americano. Abajo: Además de las pérdidas enemigas constatadas por parte alemana es extraordinariamente alto el número de los así llamados "derribos fríos". Estos son los aviones terroristas alcanzados por la defensa alemana, que debieron descender sobre la mar, que se precipitaron sobre suelo inglés o que sufrieron rotura durante el aterrizaje. Una foto hecha por un corresponsal inglés, que muestra a un bombardero Liberator gravemente averiado, cuyo tren de aterrizaje estuvo tan destruído que al llegar a su base debió aterrizar sobre el fuselaje





La Cruz Roja a orillas del Adriático

Transporte de heridos con aviones de salvamento marítimo

PK-Fotografías: corresponsal de guerra Bruening (HH 2)

Un avión de salvamento marítimo de la Luftwaffe, pintado completamente de blanco, se mece en un puerto adriático. Hasta muy lejos brilla la Cruz Roja de Ginebra. Soldados que resultaron gravemente heridos en las luchas contra guerrilleros en Dalmacia, y que necesitan un tratamiento especial, son conducidos por vía aérea a un hospital alemán. La marina ha preparado un bote y realiza el transporte a bordo. Incluso un niño gravemente herido, víctima de ataques terroristas anglo-americanos, es conducido al avión



La cámara de testigo principal

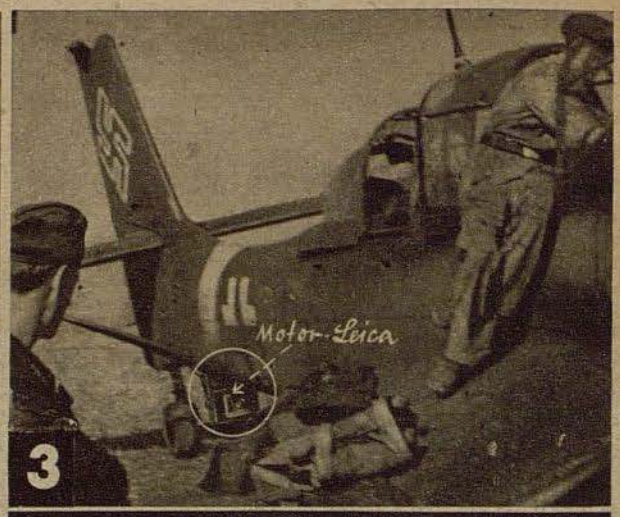
Como hacen los "stukas" las fotografías del objetivo / PK-informe gráfico del corresponsal de guerra Helmut Grosse (Atl)



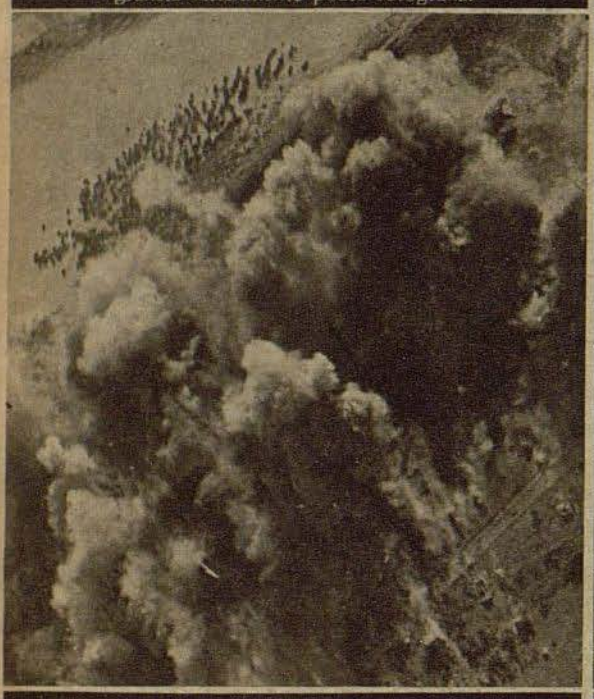
Primera posibilidad: Cuando el Ju 87, después del lanzamiento de las bombas vuelve a enderezar, el radiotelegrafista de a bordo fotografía hacia atrás, a un costado y a través de la ventana de la carlinga, las bombas que explotan en el objetivo. (Véase el bosquejo abajo.) Si la defensa es muy fuerte, con cazas y DCA, el radiotelegrafista difícilmente podrá fotografiar



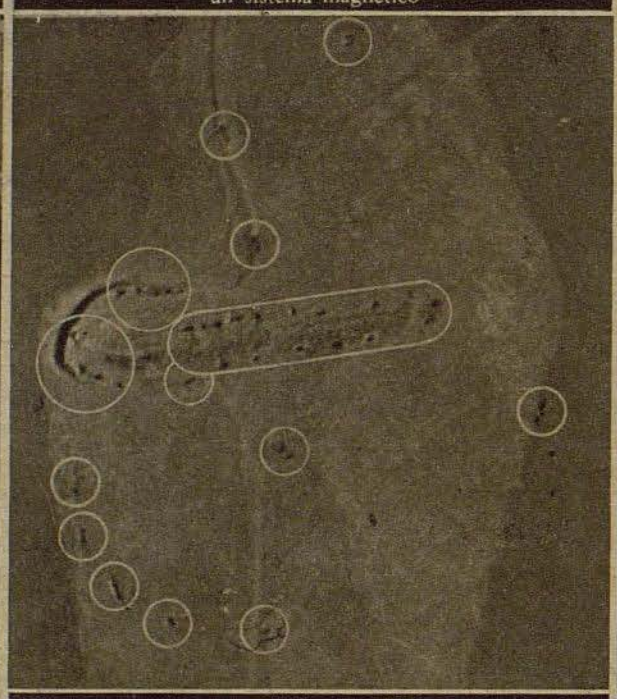
Segunda posibilidad: En la cámara Robot se prepara el tiempo de exposición, la velocidad y el disparador antes del despegue, luego se coloca el aparato en la abertura prevista en el plano de sustentación del Ju 87, con el objetivo dirigido hacia adelante. (Véase bosquejo abajo.) El radiotelegrafista hace funcionar el disparador mediante un sistema magnético



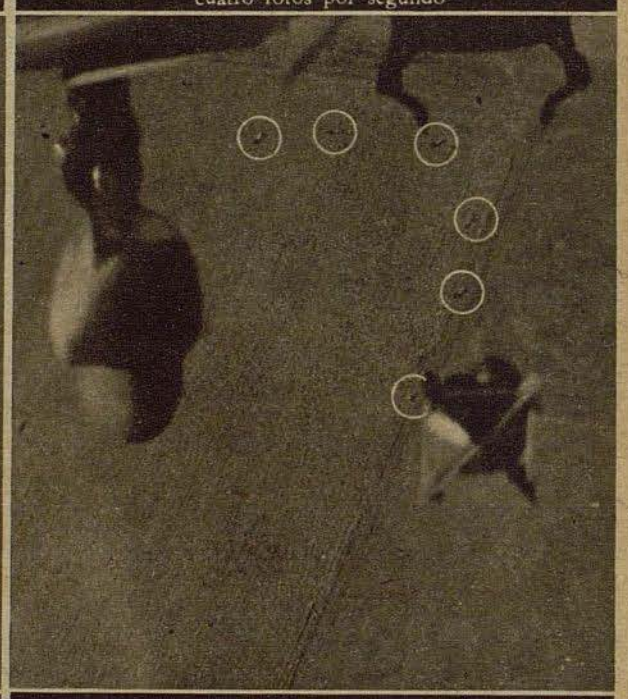
Tercera posibilidad: Y ahora la Leica-motor, provista de una caja de protección, colocada en la parte inferior del fuselaje, con el objetivo en dirección de vuelo. (Véase bosquejo abajo.) Haciendo entrar en función el magneto del disparador desde el asiento del radiotelegrafista, comienza a rodar como una cámara cinematográfica, con cuatro fotos por segundo



. . . la fotografía del efecto causado! El radiotelegrafista ha fotografiado el caseo septentrional de la aldea D., atacado con bombas, ya que en él se habían atrincherado los bolcheviques, protegidos por la oscuridad de la noche. Las grandes nubes provocadas por las explosiones permiten apreciar la amplitud de las destrucciones



. . . la fotografía del objetivo! El Ju 87 se precipitó, desde 3000 metros de altura, sobre la concentración de vehículos soviéticos descubierta en el desfiladero. Durante el vuelo picado, poco antes de dispararse las bombas y de enderezarse el avión, el radiotelegrafista hizo funcionar el disparador



. . . el resultado. La rápida sucesión de las fotos capta todos los detalles en el film. Además del objetivo atacado se puede ver el tren de aterrizaje del Ju 87 y la bomba del fuselaje que acaba de ser disparada. El ataque se dirige contra los vehículos de un grupo de combate soviético







PK Quien lee una información de frente sobre la actuación eficaz de nuestros aviadores de bombardeo y de bombardeo en vuelo picado, se podrá formar siempre una idea más exacta y resultará más impresionado si la palabra escrita es ilustrada con fotografías. Los trabajos de los hombres de las compañías de propaganda, son sólo una parte de la confirmación fotográfica de acciones militares. La otra parte son, en primer término, y casi exclusivamente en beneficio del mando, los trabajos de los aviadores de reconocimiento y, por fin, aquellas fotografías hechas durante el mismo ataque por las tripulaciones de los aparatos de bombardeo y de ataque en vuelo picado. Y este último es un terreno que ha sido fomentado en gran medida y que en futuro ofrecerá al mando militar y a la opinión pública excelentes suplementos fotográficos de las informaciones de éxitos de las secciones aéreas.

Anteriormente se trató de obtener la fotografía del objetivo y la fotografía de los efectos causados en el mismo, equipándose a varias tripulaciones con cámaras fotográficas cuyo disparador rápido permitía hacer veinte fotos sucesivas. Es lógico que ahora se preguntará porqué todo esto, ya que el avión de reconocimiento tenía que realizar esa labor. Pero se debe tomar en cuenta, que especialmente en objetivos móviles, como ser unidades motorizadas o blindadas del enemigo, que cambian rápidamente de posición, el ataque tiene lugar en otra parte que la fotografiada, debido a la diferencia de tiempo entre el reconocimiento y la actuación de los aviones de bombardeo en picado. Además, no siempre es posible emplear a un aparato de reconocimiento para fijar en placas fotográficas las consecuencias del ataque, así que en una serie de casos la foto no capta los efectos totales, especialmente si el enemigo ya ha reparado parte de los daños o si los ha enmascarado. Es decir, que para la sección atacante y para el mando es de importancia decisiva la foto hecha en el momento del ataque. Por una parte ofrece la última base sobre la fuerza real y la calidad del enemigo antes del ataque, luego retiene la amplitud de los daños y, sobre este fundamento posibilita, finalmente, un segundo ataque en caso de destrucciones parciales, para la aniquilación total del adversario. De importancia esencial es la confirmación fotográfica de la tripulación en el caso de ataques contra puntos determinados, como ser puentes o líneas férreas, que en general son reparadas rápidamente, u objetivos navales, para determinar el tonelaje, la clase y la avería o el hundimiento de la unidad atacada.

La fotografía de los efectos causados, tomada inmediatamente después del bombardeo también tiene una desventaja; el objetivo está a veces cubierto por las nubes de las explosiones. Lo esencial es, empero, que permita hacer deducciones inmediatas sobre los efectos totales, y para esto sirve en gran medida la serie de fotos del último aparato que se precipita contra el objetivo.

El informe ilustrado adjunto muestra tres posibilidades para la realización de fotografías del objetivo. Las fotos ilustran los diferentes caminos seguidos.

Primero existe la posibilidad de fotografiar el objetivo después del ataque, manejando la cámara en la carlinga y fotografiando por encima del fuselaje o del plano de sustentación. (Primera hilera de fotografías de arriba). Este es el método seguido en un principio y que tropieza con numerosas dificultades. Cuando la defensa es muy fuerte — y este es el caso cada vez que se trata de un objetivo de importancia — el radiotelegrafista de a bordo apenas tiene tiempo de manejar la cámara, ya que tiene suficiente trabajo con la defensa, y el piloto no siempre puede colocar el aparato en una posición favorable para realizar la foto. Pues lo primero son los movimientos de defensa. Al enderezar y levantar el aparato existe la única posibilidad de fotografiar, si el radiotelegrafista enfoca el objetivo por encima del fuselaje. Pero si el piloto, debido a la defensa enemiga, cambia de táctica, alejándose en vuelo rasante, el radiotelegrafista no ve el objetivo, y si el Ju 87 realiza de pronto una curva a derecha o izquierda, no se puede pensar en hacer una foto. La foto central de la primera hilera muestra una nota fotográfica que ha salido bien, tomada desde la carlinga hacia un costado y atrás.

Un nuevo camino es la cámara "Robot" fijada rigidamente en el plano izquierdo (Segunda hilera). El objetivo luminoso de 1 : 2 mira en dirección de vuelo, y capta aproximadamente todo lo que ve el piloto por su instrumento de puntería. Antes del despegue son preparados el diafragma y el obturador, la distancia queda en infinito, preparándose finalmente el cierre elástico que permite hacer funcionar hasta veinte veces el obturador. El obturador es disparado a magneto desde la carlinga por el radiotelegrafista, durante el vuelo picado, poco antes de lanzar la bomba y de enderezar el aparato, es decir, cuando el piloto después del vuelo picado vuelve a colocar al avión en situación normal. Mediante la instalación rígida de la cámara "Robot" se tiene la garantía que el primer avión atacante hará una excelente fotografía del objetivo y el último avión una buena foto de los efectos causados. (Véase como ejemplo la foto del centro de la segunda hilera.) Como desventaja se debe citar la poca protección del objetivo contra las influencias del tiempo y contra el polvo.

El desarrollo de la cámara rígida ha conducido al empleo de la Leica-motor, colocada bajo el fuselaje ante el patín de cola (Tercera hilera.) Se encuentra protegida completamente contra el mal tiempo y el polvo mediante un sistema de correderas, y ofrece un cuadro absolutamente nuevo, ya que juntamente con el objetivo pueden ser fotografiadas las bombas arrojadas. Además tiene un tamaño más grande (24 — 36, en lugar de 24 — 24 mm en la cámara Robot) y un obturador de cortina, que posibilita fotos hasta $^1/_{1000}$, frente a $^1/_{500}$ en la cámara Robot. En ataques rasantes a gran velocidad, o sea rápida desaparición del objetivo, esto es especialmente favorable. La cantidad de fotos ha sido aumentada a 250 y gracias al acoplamiento en serie se ha posibilitado hacer cuatro fotos por segundo, es decir retener todas las fases del ataque. Si el primero y el último aparato de una formación se encuentran equipados con esta cámara, se podrá comparar la foto del objetivo y la foto de los efectos causados en una medida hasta ahora no conocida, para que asi se pueda ver el éxito en toda su amplitud. *Corresponsal de guerra Siegfried Kappe*

SI, POR ENCIMA DE LA VIDA AUN ESTA EL HONOR

SCHILLER



Coronel HERRMANN



PRINCIPE ZU SAYN-WITTGENSTEIN †

En agradecimiento y homenaje por su heróico comportamiento en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha concedido las

HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al Coronel Hajo Herrmann, inspector en la DCA alemana, como 43 soldado, y al Comandante príncipe zu Sayn-Wittgenstein, comodoro de una escuadra de caza nocturna, como 44 soldado de las Fuerzas Armadas Alemanas.

El Coronel Hajo Herrmann es creador de nuevos métodos para el empleo de los cazas nocturnos en la lucha contra los bombarderos terroristas británicos; el príncipe zu Sayn-Wittgenstein murió como un héroe en la lucha nocturna, al lograr su 83 derribo nocturno y después de haber aniquilado 5 bombarderos ingleses.

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO



General de División ROTH



General de división PLOCHER



Teniente Coronel KNEMEYER



Comandante PETZOLD



Comandante FUHRHOP



Comandante NOCKEN



Capitán HITZ

El general de división Ernst-August Roth, jefe de aviadores, ha obtenido grandes éxitos, con las formaciones de aviación a sus órdenes, combatiendo grandes convoyes enemigos y asegurando el reabastecimiento propio en el espacio noruego-finlandés septentrional. — El general de división Plocher, jefe del estado mayor de una flota aérea, se ha destacado de manera ejemplar en las campañas contra Francia y Gran Bretaña, como también en la lucha contra la Unión Soviética. Ultimamente se reveló en calidad de comandante de una división de campaña de la Luftwaffe. — El teniente coronel Knemeyer, en una sección de reconocimiento, obtuvo en numerosos vuelos contra el enemigo valiosos datos de reconocimiento para el alto mando alemán. Igualmente destacados son sus méritos en el terreno del desarrollo de nuevos tipos de aviones y en la prueba de la capacidad de los mismos. — El comandante Joachim Petzold, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, condujo a su grupo de éxito en éxito en los difíciles meses de invierno de 1942/43. — El comandante Fuhrhop, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, hundió, entre otras cosas, en el este, un crucero nuevo y cuatro buques de carga con un total de 14,500 toneladas de registro bruto. Además destruyó 16 trenes, 30 aviones en el suelo, etc. — El comandante Nocken, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, se ha destacado brillantemente combatiendo convoyes enemigos en el Atlántico, en el Mar Glacial y en el Mediterráneo. — El capitán Hitz, capitán de escuadrilla en una escuadra de aviones de bombardeo en picado, intervino de manera decisiva en numerosas luchas de ataque y de defensa del ejército, influyendo su desenlace. — El teniente Tilebein, observador en una escuadra de bombardeo, realizó, en el cumplimiento de sus tareas, brillantes hechos de armas, de los cuales deban ser destacados numerosos vuelos de reabastecimiento a Cholm y Stalingrado. — El alférez Karl Schmid, piloto en una escuadra de bombardeo, aniquiló, entre otras cosas, 57 trenes, destruyó 12 locomotoras y 13 aviones en el suelo. — El brigada Plenzat, piloto en una escuadra de aviones de bombardeo en picado, obtuvo grandes éxitos en osados ataques contra objetivos navales, posiciones de baterías y puentes del enemigo. — El brigada Doebrich, piloto en una escuadra de caza, logró 68 derribos en duras luchas aéreas contra un enemigo numéricamente superior

PK-Fotografías de los Corresponsales de guerra
Albrecht, Antonowitz, Boger, Schalber, Seuffert (Sch 3), Scherl-OKW (4), Weltbild (2), Servicio Fotográfico Scherl (1), Privada (1)



Teniente TILEBEIN



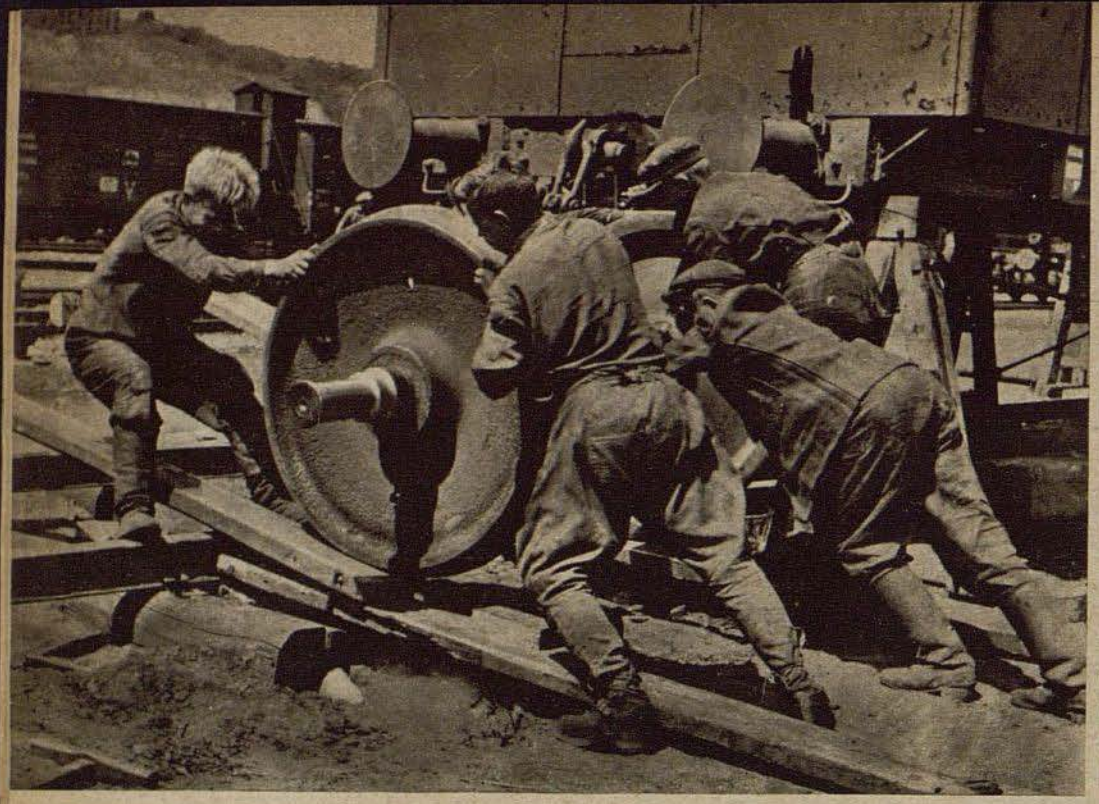
Alférez SCHMID



Brigada PLENZAT

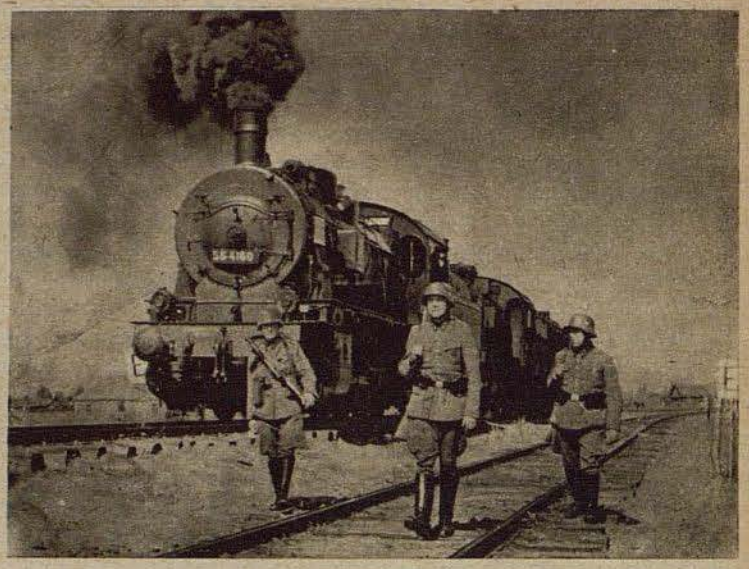


Brigada DÖBRICH



Izquierda: Trabajos en el eje de un vagón de carga, destinados a cambiar la separación de las ruedas. La transformación del carril al ancho normal y la adaptación de los ejes de vagones y locomotoras conquistadas a la nueva huella son trabajos realizados ya activamente en los primeros meses de la guerra, al lado del restablecimiento de las instalaciones férreas soviéticas destruidas

Abajo: La policía ferroviaria se encuentra constantemente en camino para asegurar la línea y proteger las instalaciones contra actos de sabotaje





El ferroviario de maniobras trabaja bajo cualquier condición atmosférica, de día y noche y durante las alarmas de peligro aéreo, pues el reabastecimiento no debe sufrir interrupción. Los trenes de carga con material de guerra, munición, provisiones y combustible ruedan incesantemente hacia el frente (foto inferior)

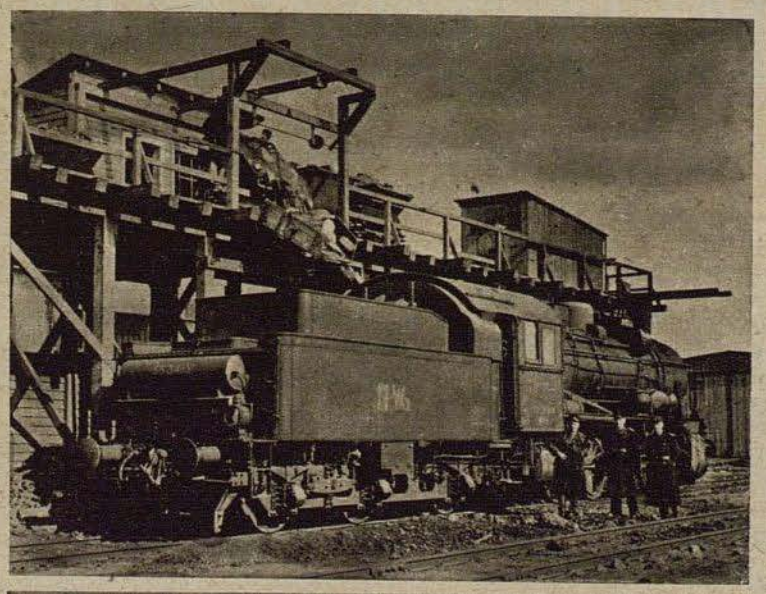
Al servicio del frente

Los ferrocarriles alemanes en el Este

Los ferrocarriles alemanes en el Este. El abastecimiento de ejércitos de millones con tropas de reserva, material de guerra, munición, combustible y provisiones exige, ya bajo condiciones normales, trabajos extraordinarios. Pero las exigencias que la guerra en el Este presentó a los ferrocarriles alemanes, superaron todo lo anteriormente imaginado. No obstante, la elasticidad de la empresa de tráfico más grande y más capaz del mundo y la disposición al trabajo de los ferrovarios alemanes supieron dominar también las grandes tareas de esta guerra. En los espacios del Este no es imaginable una lucha sin ferrocarril. De todos los medios de comunicación es el que mejor se impone a los caprichos de este país demoníaco con sus repentinas heladas, tormentas de nieve, períodos de barro y otras dificultades debidas a la naturaleza. Cumpliendo sus múltiples tareas, los ferrocarriles alemanes se convirtieron aquí en una parte del frente, y los amplios espacios del Este son teatro de lucha del ferroviario alemán. Así surgió, en dura actuación, el tipo del ferroviario del Este, que a menudo tiene que echar mano a las armas, para defenderse contra asaltos de bandas alevosas, siempre con un objetivo ante los ojos: llevar el reabastecimiento al frente. Más de una lucha encarnizada ha sido librada por los puntos de apoyo del tráfico, y más de un ferroviario valiente ha dejado su vida ante el enemigo, en el cumplimiento de su deber. Para el frente, los interminables rieles de los ferrocarriles alemanes son la comunicación con la patria, y con razón dice el soldado: "Alemania comienza donde se encuentra el primer ferroviario"



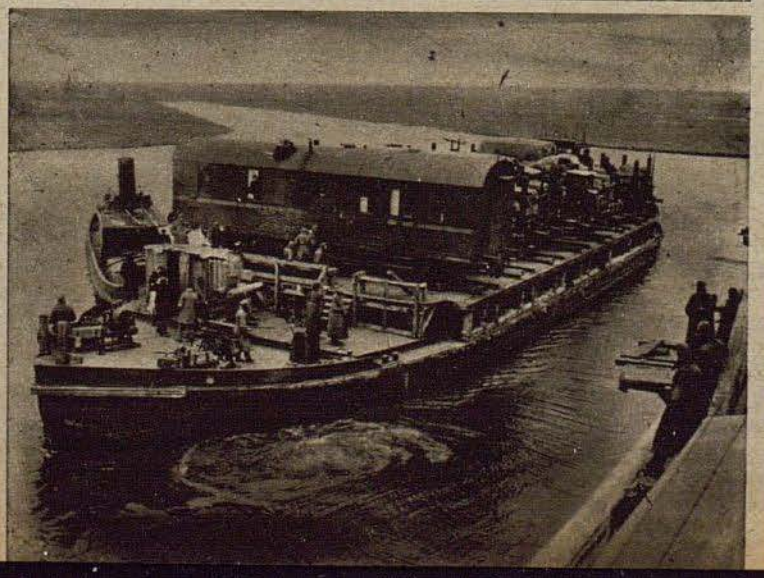
Vista de un taller de ferrocarriles en el este. Estas instalaciones sirven especialmente para el cuidado minucioso de las locomotoras alemanas de alta calidad. — La fotografía a la derecha muestra una nueva instalación para cargar carbón. — Derecha, parte exterior: Tráfico de soldados de permiso en una estación en la zona de operaciones





Fotografías: Archivo del Ministerio de Comunicaciones del Reich (Bandelow 4, Hollnagel 2, Illenbach, Korte, Steiner)

El reabastecimiento llega al frente incluso con la ayuda de baisas de ferrocarril. — Derecha parte exterior: Ferroviario del Este, prestando servicio de defensa antiaérea. Las importantes estaciones de descarga y los nudos ferroviarios son protegidos mediante piezas de artillería antiaérea pesada contra ataques aéreos soviéticos





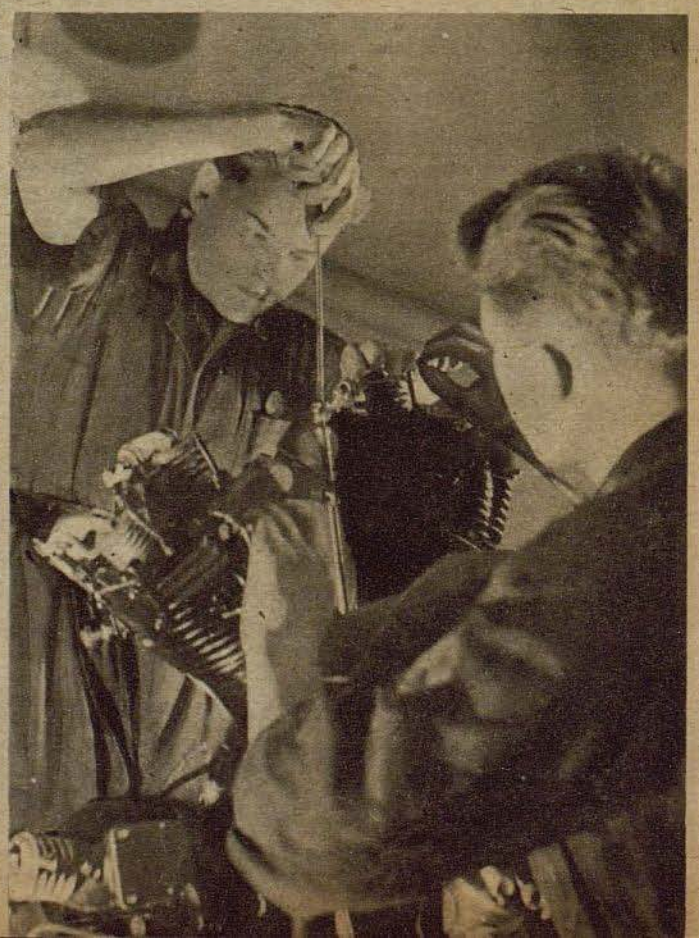


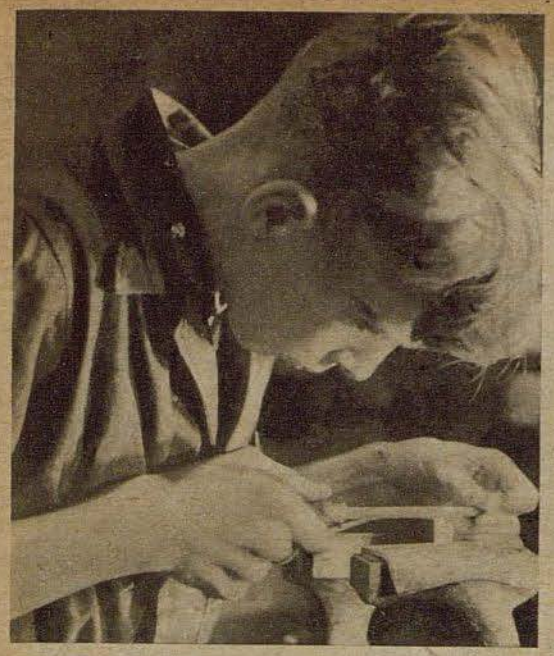
LA JUVENTUD DE GUERRA INTERVIENE EN UN CONCURSO

El concurso profesional en una fábrica de armamentos del Reich



En toda Alemania, la juventud trabajadora de la agricultura, del artesanado, de industria y comercio ha sido llamada a intervenir en el concurso profesional, por primera vez desde el comienzo de la guerra. Igual que en la paz se trata de estimular con este concurso la ambición y la voluntad de rendimiento de los varones y de las muchachas, presentándose a los participantes problemas de la práctica y de la teoría profesional y problemas ideológicos. Mediante la elección de los mejores entre los participantes, cuya futura instrucción puede ser fomentada de manera especial hasta el estudio en las altas escuelas, es posible formarse una idea de la capacidad media de los jóvenes profesionales. El valor especial de este concurso de guerra reside en el encarecimiento con que la juventud alemana pone de manifiesto su voluntad de llenar de la mejor manera posible el puesto que le ha sido asignado en la economía de guerra. — En los talleres de una fábrica de aviones reina febril actividad durante las semanas del concurso. Aquí vemos a un aprendiz de soldador, inclinado sobre su trabajo (arriba). Allí, en el yunque, es examinado el trabajo de dos aprendices de herrería (izquierda). Dos aprendices cerrajeros están dedicados a instalar las válvulas de un motor en estrella (derecha). Todos trabajan febrilmente, para aprovechar de la mejor manera posible el tiempo concedido para el concurso

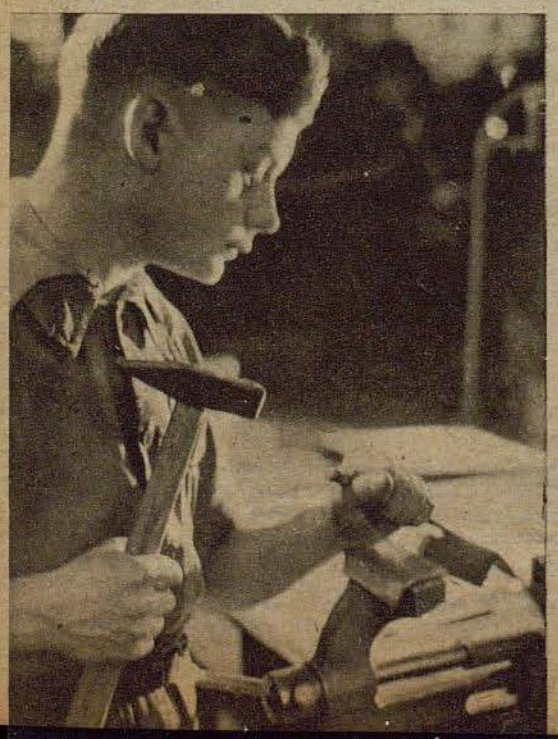


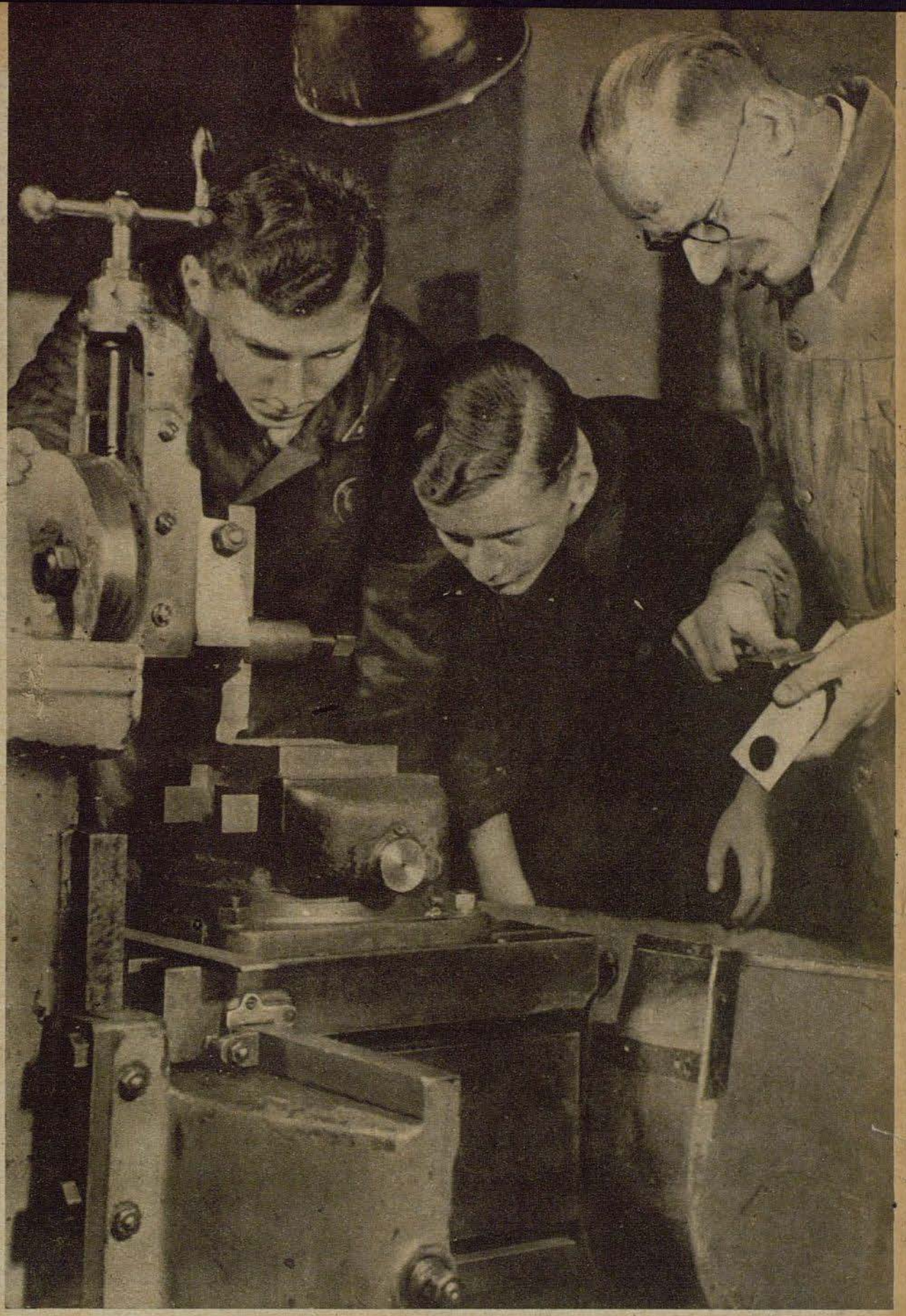


No solamente el trabajo entregado es decisivo para el resultado final del concurso, sino que también la forma de manejar las herramientas y la manera de abordar los problemas planteados. Por ejemplo, Federico pone un poco más de tiempo que su compañero en todas las cosas, pero en cambio se destaca por su limpieza y aseo, como aquí, limando una pieza



Su compañero Otto, dedicado a afilar acero para tornear, es generalmente más rápido que los demás, pero sus trabajos no siempre son limpios. Un tercer aprendiz, abajo, se destaca por la circunspección y por el carácter personal de sus trabajos. Así es, que ya durante las pocas horas del examen se puede deducir, quien se presta especialmente para un operario especialista y quien para trabajos rápidos





Los jefes de grupo y maestros que deben enjuiciar los trabajos, observan atentamente cada banco de trabajo, y cuando es necesario alientan a los aprendices. Se sienten llenos de orgullo cuando "sus" muchachos tienen éxito, pues el triunfo del aprendiz es al mismo tiempo reconocimiento para el maestro

Fotografías Schwahn
(Servicio fotográfico Scherl)



Derecha: Un grupo de aprendices, frente al problema de examen. Después del examen práctico se trata de responder clara y exactamente, en el terreno teórico, a las diferentes preguntas, para salir "vencedor" también en esta prueba



Izquierda: Esta joven no ha caido en manos de un pintor rabioso ni se encuentra tampoco en un salón de belleza. Es un hombre el que tiene sus manos en la obra y que también ha elegido una profesión singular: creador de máscaras humanas

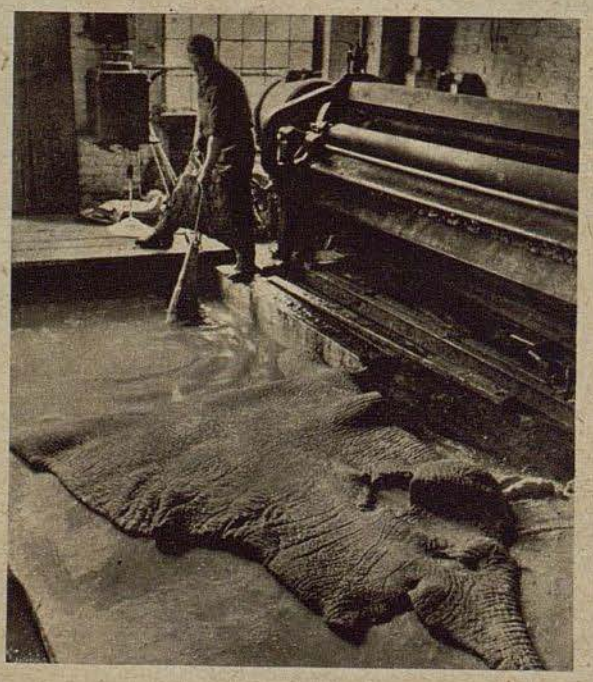
Profesiones interesantes



Derecha: Una mujer que realmente gana su pan "con la nariz". Está empleada de "olfateadora" de perfumes en una empresa química y tiene que analizar en el laboratorio el valor y la particularidad de los diferentes perfumes



En nuestra vida, organizada hasta en los detalles más mínimos, se encuentra también a la vista — así se debería suponer — la escala de las profesiones. Esto corresponde a la realidad de las cosas, en lo que respecta a la elección práctica de las profesiones. Pero no obstante, en este terreno hay aun algunos rincones escondidos. Hay especialistas en la obra, de cuya existencia no tenemos idea, o por lo menos una idea muy confuso. ¿Qué sabemos, por ejemplo, de los olfateadores de té de las grandes casas importadoras, o de los coleccionistas de hierbas de las droguerías? ¿Cómo y dónde obtienen las tiendas zoológicas los gusanos de la harina y las lombrices de tierra? Nuestras fotos presentan algunas de estas profesiones que consideramos "singulares", por no decir "raras", pero que tienen más o menos importancia en nuestra vida

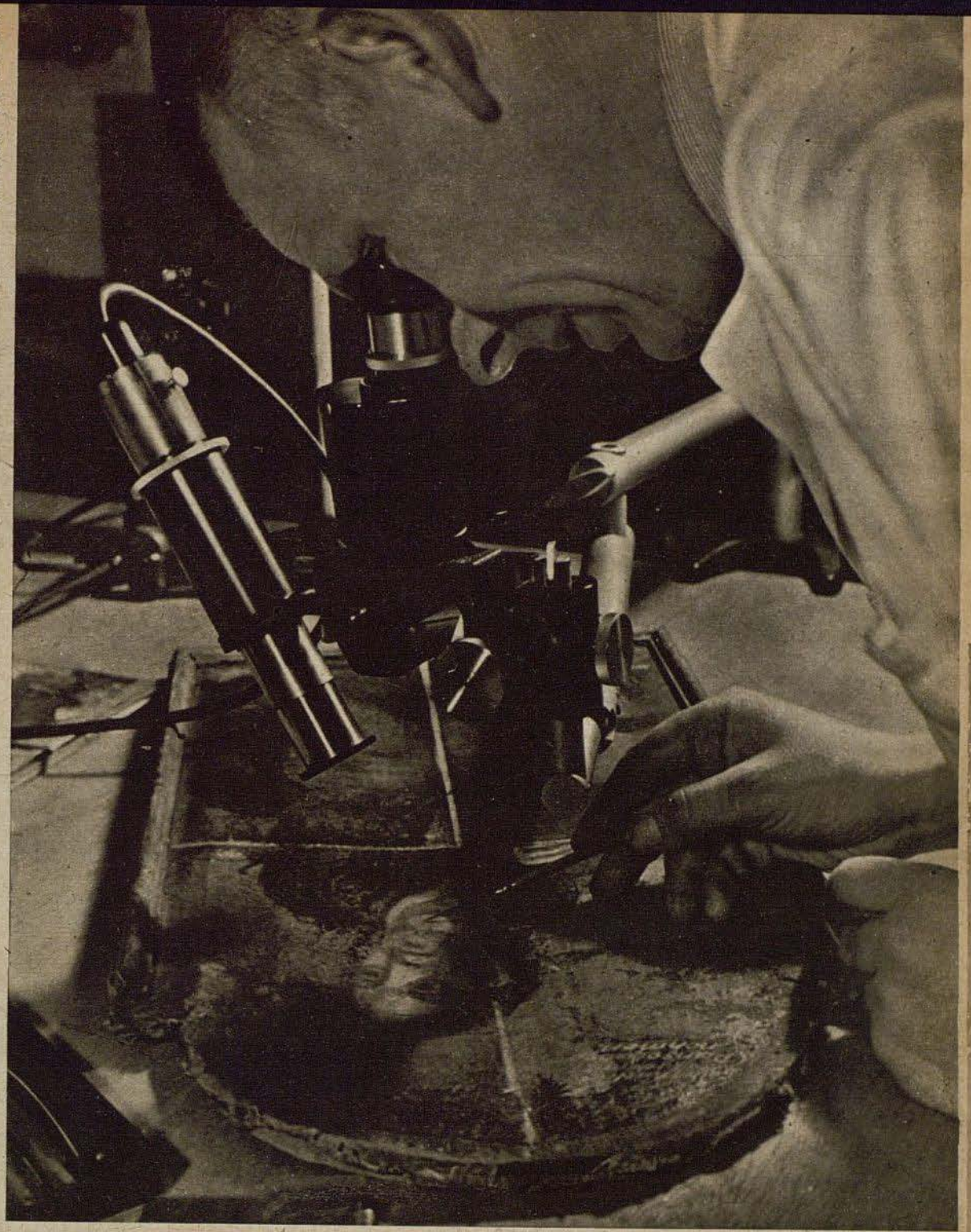


En Alemania sólo hay un curtidor de pieles de elefante. Reside en una ciudad de la provincia de Hessen y, como asegura, tiene bastante trabajo durante todo el año. De la piel de elefante se hacen porta-paraguas, papeleras, como también maletas y cofres **Fotografías Orbis**

Izquierda: ¡Un relator de cuentos! Día trás día, este anciano relata los cuentos más hermosos a los niños. En el curso de los años ha convertido una afición en una profesión que indudablemente cuenta entre los mas curiosos

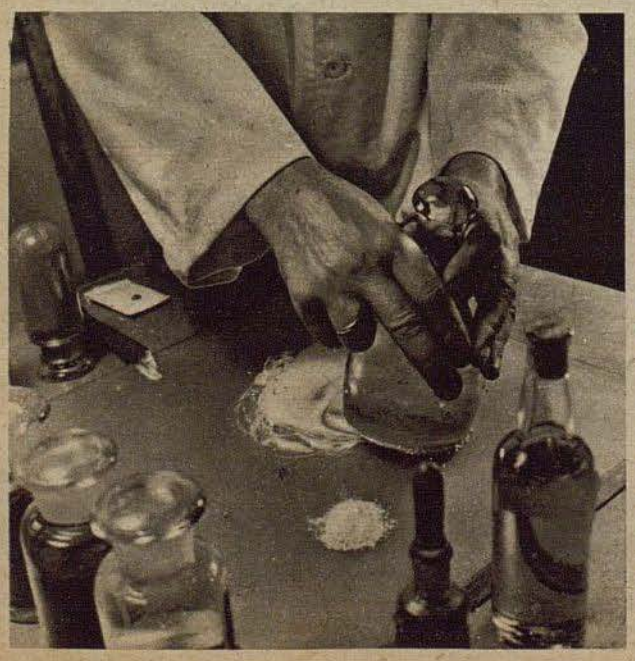
El Instituto investiga también el arte pintado de otros tiempos, para que de la obras de los grandes maestros puedan ser ganadas experiencias en bien de los pintores de la actualidad. Derecha: Investigación de un antiguo cuadro con la ayuda de la lupa binocular. Con la ayuda de este microscopio especial, que permite reconocer cada trazo de pincel, pueden ser descubiertos todos los retoques y otros defectos de la obra de arte. La foto de abajo muestra, a base de la reconstrucción de una obra de Albrecht Duerer, las diferentes fases de la obra durante su creación, según los métodos antiguos. Se puede decir, el cuadro surje aquí sobre la base creada por una mano maestra





LOS INVESTIGADORES AYUDAN AL ARTE

El Instituto de Investigaciones para la técnica de la pintura en Munich

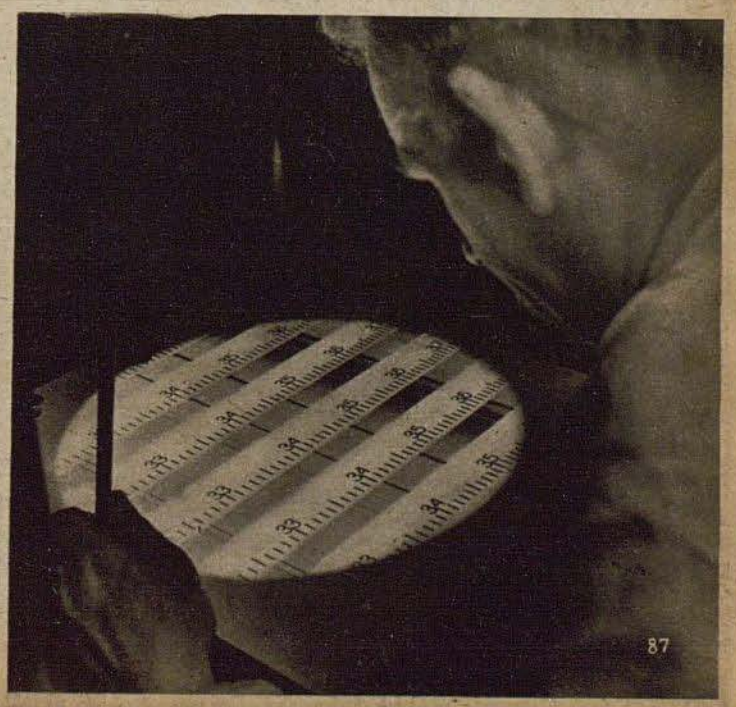


El profesor Max Doerner, que murió hace cinco años, era mundialmente conocido por sus investigaciones científicas en el terreno de la técnica de la pintura. Repetidas veces fué solicitada su presencia en el extranjero, para conservar valiosas obras pintadas. En su calidad de investigador y maestro ha cimentado prácticamente la ciencia de la técnica de la pintura. El Instituto de investigación para la técnica de la pintura fundado en 1938 y llamado "Doerner Institut", tiene el objeto de buscar, con métodos científicos nuevos, adoptados por primera vez, nuevos caminos para el arte y colaborar así en la creación y conservación de obras de arte eternas

Fotografías Hilde Zenker

Izquierda: En una sección especial del Instituto Doerner son fabricadas las pinturas según el método de los antiguos artesanos, con ralladores

Derecha: Todos los medios auxiliares de la óptica y de la química son aprovechados, para examinar la composición y limpieza de pinturas producidas en fábricas. El análisis espectral es sólo uno de estos métodos científicos



Recuerdas





Basándose en la novela de Gottfried Keller "Romeo y Julieta en la aldea", la empresa cinematográfica Tobis realiza actualmente, bajo la dirección de Eduard von Borsody, la película "Amor de la juventud", con los jóvenes actores de la pantalla Rose Marten y John Pauls-Harding. En las fotos vemos como los dos enamorados, después que decidieron morir juntos, recuerdan en una feria del campo, en el supuesto último día de su vida, los años de su juventud y los acontecimientos dramáticos que motivaron la decisión de realizar este paso desesperado

Es muy duro, amor mío, desaparecer de esta vida, cuando se es tan joven. Y me parece increíble, que hoy debe ser el último día que vivimos en este bello mundo. En todas partes nos rodean aldeanos alegres, música, baile, colores vivos — sólo en nuestro corazón todo es oscuro. ¿Porqué llegaron nuestros padres a un odio a muerte, solamente por un mísero trozo de tierra, y porqué nos trasmitieron su odio? Pero, no hablemos más de todo esto, estas últimas horas debemos ser felices. ¿Recuerdas, Friedl, cuando de pequeños podíamos estar alegres y jugar y correr por los campos y las praderas, y cuan felices eramos . . . recuerdas?



¿No es verdad, Vroni, que es hermoso volar así por el aire en una hamaca? Pienso justamente en las bellas horas de nuestro joven amor. En secreto nos encontrabamos en el prado, detrás de nuestro hogar, y olvidandolo todo pasábamos horas enteras acostados sobre las hierbas en flor. Contínuamente tenía que decirte cuanto te amaba, tú no te cansabas de oirlo



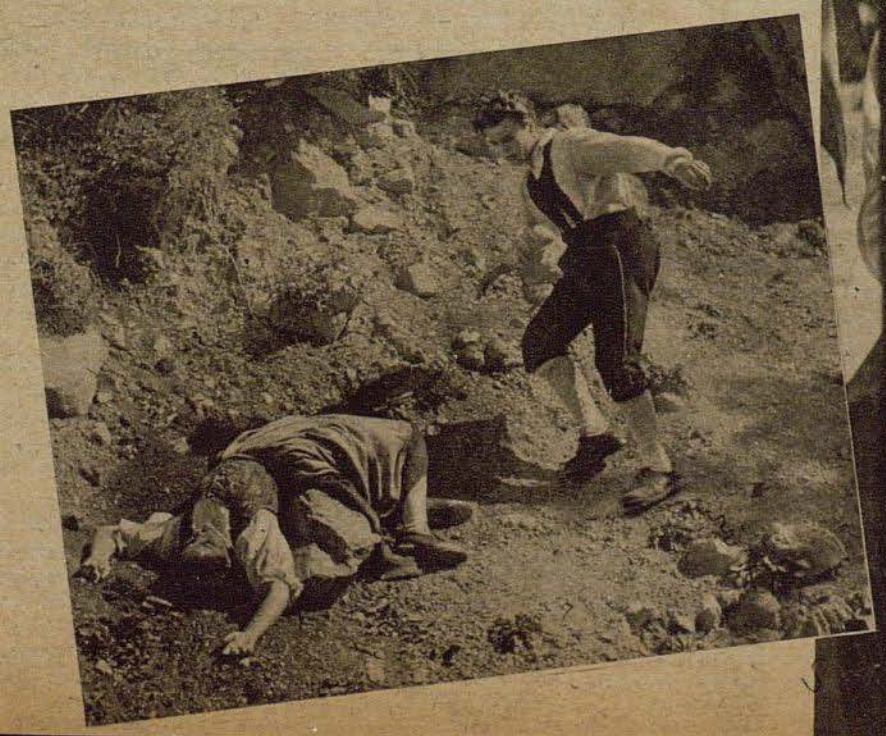


Mira, amada mía, estos objetos hermosos ya no son para nosotros. Lentamente cae la noche, y los pensamientos lúgubres vuelven a dominar. Ante mi vista surje el cuadro de nuestros padres, que riñiendo trataban de precipitarse mutuamente al abismo (arriba foto a la derecha). Horrorizado tuve que observar como tú te echaste entre ambos, para separarlos, siendo arrastrada también a la profundidad. Creí que se me pararía el corazón de dolor

Fotografías Tobis



Abajo: Corriendo con la desesperación en la nuca vencí todos los obstáculos para prestarte ayuda. Pensando en esos momentos se me hiela la sangre aun hoy. Te encontré exánime, detenida en la caída por una roca (abajo foto a la izquierda). Con mis últimas fuerzas, amor mío, te llevé a nuestro hogar. Si hubieras estado muerta, entonces, habría puesto fin a mi vida, y ahora no estaríamos aquí sentados con pensamientos angustiosos, sino que tendríamos tranquilidad y nada nos atormentaría





Batalla aérea nocturna

El gran cometido del avión de reconocimiento / Maniobras de distracción, que no cumplen su finalidad / Relatos de eficaces aviadores de caza nocturna

Por el corresponsal de guerra Siegfried Kappe

II (Véase también el número 3)

PK Comienza la lucha en la oscuridad de la noche. La orden de despegue ha sido dada, y pocos momentos después se levanta el primer avión. Este conduce hacia el enemigo a aquella tripulación que participa de manera menos visible que la mayor parte de las demás en el éxito, pero que no obstante tiene que cumplir una de las tareas más difíciles y, ante todo, más importantes, de la caza nocturna. Este avión es el aparato de reconocimiento alemán, que no debe perder de vista al enemigo, para que con sus observaciones pueda completar las demás informaciones de tal manera, que el mando de la caza nocturna se pueda formar un cuadro absolutamente fidedigno del enemigo para poder emplear las fuerzas propias de manera que se obtenga el éxito más grande que es posible. Es decir, que para la caza nocturna este aviador de reconocimiento constituye lo que el "explorador" para los ingleses.

Vuela hacia la inseguridad de la noche, delante de los camaradas. El cielo y la tierra oscura son su mundo. La lucha que se desarrollará más tarde con miles de rayos de luz, granadas que explotan y señales luminosas de todos los colores, es un cuadro visto en innumerables noches y harto conocido. Cual un mapa del Reich, así ha surgido de nuevo en su memoria la tierra debajo de él con todas sus señales especiales. Qué ciudad se encuentra allí adelante? Donde se hallan los reflectores? Cuanto tiempo nos encontramos en vuelo? Qué ruta seguimos? Qué río? Así que, Francfort del Main! Cómo comprendería, comprobaría e informaría todo esto a la vez, si gracias a sus experiencias no se hubiera formado un cuadro tan claro que se sabe ubicar sin la ayuda de mapas en todos los sectores principales de la defensa? Por cierto que su tripulación le ayuda, y la estrecha colaboración de los hombres en la carlinga es de importancia decisiva para el éxito, pero las resoluciones pueden ser tomadas sólo por uno, por el piloto.

Cascadas sobre la ciudad! Atacarán los bombarderos terroristas? Dos senderos de bombas incendiarias corren de norte a sur . . . Si ahora siguen las bombas explosivas — no, el enemigo continúa volando. A 20 kilómetros, al este de la ciudad, nuevas señales luminosas de los británicos caen a tierra. El "explorador" ha marcado el punto de virada de la formación, el enemigo cambia de ruta. Persecución, y nuevamente persecución a través de todas las maniobras de distracción hasta el verdadero objetivo, y luego se trata de reconocerlo cuanto antes para que el mando de la defensa contra ataques aéreos pueda emplear a tiempo sus reservas! Este es el gran deber del aviador de reconocimiento, y si lo cumple a satisfacción, entonces su éxito no ha sido menor que el de los cazas nocturnos que derriban al adversario.

Los ingleses realizan una maniobra de distracción de gran estilo. En varias olas vuelan hacia el suroeste de Alemania, y sobre varias ciudades realizan ataques de distracción, pero el aviador de reconocimiento no se deja engañar. El sigue al grueso de la formación, que primero continúa volando hacia el este y que en el centro de Alemania se orienta hacia el noreste. "El tommy engaña. No ataca Francfort. No ataca Wuerzburgo. Ataque de distracción contra Stuttgart." Y media hora más tarde, el alférez puede transmitir con seguridad aquella información que hará actuar de manera decisiva y concéntrica a nuestra DCA, pues los bombarderos terroristas vuelan desde el suroeste hacia la capital del Reich. Eso fué en la noche del 26 al 27 de noviembre de 1943.

Reflectores y vías iluminadas

La caza en la noche no se apoya en casualidades. Cuenta con un sistema nervioso muy fino, que en constante movimiento se adapta a todo cambio de la táctica enemiga pero que, no obstante posee determinados fundamentos, como los tiene toda arma. El enemigo que penetra en el espacio aéreo del Reich se encuentra expuesto, desde este momento hasta que regresa sobre el mar, a constantes ataques. Cazas nocturnos, DCA y reflectores trabajan en estrecha colaboración, pues ésta es de importancia decisiva. Así como el enemigo dispara determinadas señales luminosas, para ofrecer a sus tripulaciones ciertos puntos de apoyo, así posee también el caza nocturno alemán sus señales especiales para el caso de penetrar, en el transcurso de la lucha aérea, en el campo de acción de la DCA. Si durante el combate uno de nuestros cazas resulta iluminado por uno de nuestros reflectores, las señales de luz, cuya composición cambia día trás día, lo identifican como aparato alemán. La colaboración entre las tres armas de nuestra defensa antiaérea descansa sobre el cumplimiento estricto de las disposiciones que rigen para las diferentes luchas. Por ejemplo, es muy posible que durante determinadas condiciones del tiempo la DCA reciba orden de no disparar, o que la altura de su fuego sea sometida a un límite determinado. Debajo del límite de este espacio, protegido por el fuego de la DCA, el caza nocturno no entrará en actividad, sino que sólo atacará fuera de esta zona, por ejemplo en el caso de que la DCA haya alcanzado a un aparato, sin haberlo derribado. El derribo de aviones alcanzados sobre el objetivo por el fuego concéntrico de la DCA, y que tienen heridos y muertos a bordo habiendo sufrido averías, por lo que se separan de su formación, es relativamente elevado. Sobre el objetivo, la lucha aérea se desarrolla casi siempre a grandes alturas.

Los británicos han escrito mucho sobre los nuevos métodos de nuestra defensa antiaérea. De todas sus manifestaciones, ya hayan sido acertadas o no, se desprende siempre de nuevo con toda claridad: el poderío de la defensa alemana ha aumentado considerablemente. Aviadores ingleses informaron, que una claridad de día invadió la noche cuando centenares de reflectores y bombas luminosas con paracaídas iluminaron el espacio sobre el objetivo. Los alemanes colocaron en el cielo senderos luminosos, dentro de los cuales podían ser reconocidos todos los aparatos atacantes. Centenares de cazas nocturnos se precipitaron sobre ellos y a diestra y siniestra cayeron a tierra los cuadrimotores, cual si fueran antorchas.

Lo que declararon aquellos aviadores terroristas no es para nosotros, más que una confirmación. El sendero luminoso ha sorprendido mucho al presentarse por primera vez. Reflectores y senderos luminosos bañan al cielo nocturno, especialmente en las noches sin luna en una claridad que favorece mucho nuestra defensa. Incluso cuando el objetivo se encuentra cubierto de una capa de nubes, la fuerza de los reflectores que iluminan el límite inferior de las nubes es tal, que sobre las nubes el avión enemigo es distinguido como una sombra. Inmediatamente entran en acción los senderos luminosos, y el avión, que antes sólo era visto como una sombra de contornos débiles, aparece como una mancha negra.



De pronto — un fuselaje enorme ante mis narices. Un cuadro que el caza nocturno ve a menudo durante la lucha nocturna. En estos casos, la suerte del adversario esta casi siempre sellada

PK-dibujo: corresponsal de guerra Baitz

Caza nocturna antes y ahora

Tres años han transformado el aspecto de la guerra aérea. Mientras que al comienzo el desarrollo sólo progresaba lentamente, ha roto, especialmente en el último tiempo, los límites estrechos que se le fijaban aun en 1941 como aparentemente definitivos. Pero si en aquel tiempo el enemigo atacaba Alemania con sólo pocos aviones por la noche, ello no quiere decir que la caza nocturna era más fácil que en la actualidad. Por cierto que el enemigo no contaba con aviones con armas tan poderosas como ahora, pero nosotros no poseíamos tampoco experiencias fundamentales en la defensa aérea. Hoy en día las cosas han cambiado, y no es posible determinar cual derribo ha sido el más difícil. Además se debe tomar en cuenta que hasta 1941, debido a las pocas incursiones enemigas, el caza nocturno sólo entraba en contacto con un aparato enemigo, mientras que actualmente se le enfrentan a veces varios bombarderos a la vez. Cierto equilibrio ha tenido lugar en este sentido al equiparse con armas más fuertes y pesadas a los cazas nocturnos, armas cuya eficacia ha debido ser reconocida por los británicos.

Con el objeto de bosquejar las fases del camino triunfal que ha seguido la caza nocturna alemana, especialmente en los últimos meses, el Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble capitán Meurer explicó tres de sus derribos, cada uno de los cuales tuvo lugar bajo circunstancias diferentes. Su primer derribo, su 25.º y su 50.º derribo son ejemplos interesantes.

El primer derribo. El capitán relata: Durante el quinto vuelo contra el enemigo entré por primera vez en contacto con el adversario. Era aun la caza nocturna de estilo antiguo. Nuestra única ayuda, además de los ojos, eran los reflectores. A cada momento se suponía — ahora se encuentra un enemigo dentro del haz de luz! Nada! Pero poco después lo reflectores habían localizado a un avión; un Wellington bimotor se encontraba completamente iluminado y se esforzaba para escapar a los poderosos focos de luz. Era el primer enemigo que veía! En los primeros momentos no me sentía muy seguro, pero esta sensación la tienen que experimentar todos, al comienzo. Al reaccionar me lancé a gran velocidad sobre el aparato inglés desde atrás, cubriéndolo de proyectiles. Inmediatamente prendió fuego, pero no caía. Por esto tuvo que dejar que el Wellington pasara por encima de mi aparato, y una vez detrás de él me lancé al segundo ataque. Realmente, después de esto todo se desarrolló muy rápidamente, y yo había logrado me primer éxito aéreo.

El 25.° derribo. El capitán continúa relatando: Los ingleses, atacaban antes, con agrado en días de luna llena. La navegación, localización del objetivo y ataque, todo es más fácil para ellos. Pero también nuestra defensa actúa con más eficacia. Nuestra técnica ha recuperado muchísimo. Incluso sin la ayuda de los reflectores los bombarderos terroristas no se nos escapan. El cielo estaba bastante claro cuando vi el aparato cuadrimotor delante de mi avión. Tranquilamente continué volando hacia el avión enemigo, y una vez bien colocado apreté todos los botones; el aparato atacado comenzó a caer inmediatamente.

Y aquí lo que dice el enemigo de este derribo: Repentinamente me encontré al aire libre. Primero escuché una detonación ensordecedora, el plano izquierdo se independizó, nuestro avión comenzó a caer en tirabuzón y debido a la fuerza centrífuga fuí arrojado al exterior. Mecánicamente tiré de la cuerda de mi paracaídas. Creo que he sido el único que logró salvarse. Pero

derribado por un caza nocturno? Yo supuse que habíamos sido alcanzados de lleno por una granada disparada por un cañón antiaéreo. Tan rápidamente no nos puede abatir un caza nocturno! (El capitán Meurer agrega a estas palabras, que la mayor parte de los ingleses derribados no saben lo que sucedió y como sucedió. En total son muy pocos los aviadores terroristas que logran salvarse).

El 50.° derribo. Fué típico para un servicio de mal tiempo. En los días de luna llena el enemigo ya no ataca, porque sufre demasiadas pérdidas, y en las noches de mal tiempo el derribo de aviones enemigos es lógicamente mucho más difícil. Los ingleses creyeron que en tales noches no los podríamos combatir, pero se equivocaron, porque la realidad es que el tiempo ya tiene que ser muy desfavorable, para que nosotros no levantemos vuelo. Desde el punto de vista aeronáutico, estos servicios son los más difíciles que se pueden imaginar, aunque nuestros instrumentos han sido perfeccionados constantemente. Todo enemigo que hemos logrado descubrir y que observamos por el alza, no es largado más. Yo volaba entre dos capas espesas de nubes, en medio de un ambiente completamente calinoso y casi sin condiciones de visibilidad. De pronto — un fuselaje enorme ante mis narices. Disparé, pero el enemigo no prendía fuego. Inicié la persecución y repentinamente me encontraba en un vuelo picado perpendicular. Bajo tales condiciones de tiempo no se puede ver el horizonte, y cuando se ataca se presta poca atención a los instrumentos, y sólo debido a la gran velocidad noté que algo no estaba en orden. La realidad de las cosas era, que el Stirling enemigo había sido alcanzado de gravedad, precipitándose a tierra. Al día siguiente encontramos los restos.

Tres combates

Pasando revista a las posibilidades de la caza nocturna se pueden distinguir tres clases diferentes. Primero, la lucha dentro de la zona de caza nocturna, que se presenta al enemigo durante el vuelo de ida y de regreso; luego la lucha sobre espacios amplios, es decir la persecución del adversario en toda su ruta de vuelo y, por último, la batalla aérea sobre el objetivo atacado. No siempre se cumplen, ya sólo desde el punto de vista atmosférico, las condiciones para realizar la defensa sobre esta base. Pero cuando la defensa puede actuar de lleno, las pérdidas enemigas son en todo caso elevadas. La lucha dentro de la zona de caza nocturna: el triunfo aéreo obtenido aquí es debido ante todo a la técnica alemana altamente desarrollada, y además a las experiencias y a la capacidad se la tripulación. No es rara la vez en que un caza nocturno, actuando en un espacio estrecho, obtiene en poco tiempo varios triunfos. Decisiva es la dirección desde el suelo, y lo esencial es que el caza nocturno conserve su energía durante la espera, a veces larga. Conducción del caza nocturno hacia el enemigo, ver al adversario — y a menudo el derribo con el primer golpe de fuego es el resultado de haberse cumplido las dos condiciones citadas. Más de una vez los eficaces cazas nocturnos alemanes atacaron al enemigo dos veces seguidas, durante su vuelo de ida y de regreso, y a este respecto salta a la memoria el recuerdo de aquel Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble, capitán Knacke, o de su camarada teniente Gildner, quienes lograron cinco, seis y a veces siete triunfos aéreos en una sola noche. El capitán Knacke vió, así lo cuenta un camarada del caído, que dos veces seguidas cayeron simultáneamente dos bombarderos ingleses, ya que uno de los aparatos, alcanzado gravemente, arrastró al otro en su caída.

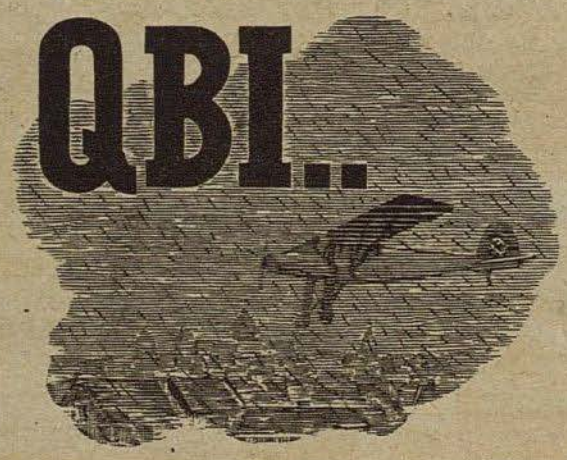
Caza sobre espacios amplios: Tres derribos en el curso de un solo vuelo contra el enemigo ya no son, hoy en día, un caso extraordinario. Pero estos tres derribos, logrados por el teniente B. durante un ataque contra Berlín, constituyen casi el caso ideal de la caza nocturna, porque persiguió al adversario desde su entrada por la frontera occidental hasta la capital del Reich, voló entre los aparatos enemigos y derribó a tres adversarios antes de haber lanzado sus bombas. Hallar al enemigo, permanecer tranquilamente en su medio una vez lograda la aproximación, no dejarse distraer por nada y realizar, incluso en caso de violento fuego defensivo de los bombarderos, sólo las maniobras necesarias que permitan lanzarse inmediatamente de nuevo sobre el adversario, todo esto exige serenidad y rapidez de decisión. — El primer derribo lo logró el teniente en Hannover. Después del primer golpe de fuego, el cuadrimotor enemigo lanzaba llamas, pero sólo después del segundo ataque el bombardero cayó a tierra. El segundo éxito lo registró en las cercanías de Brunswick. Veinte disparos de cañón eliminaron al adversario. Poco antes de llegar a Berlín apuntó al tercer bombardero, que cayó trás breve golpe de fuego. Durante cinco servicios sobre espacios amplios similares, obtuvo B. nueve triunfos.

Batalla aérea sobre el objetivo: Esta es una lucha que exige una tensión máxima y una concentración extrema, ya que aquí actúan en un espacio reducido no sólo la DCA, los reflectores y los aviones enemigos, sino que los cazas propios buscan al adversario por todas partes. El caza nocturno tiene que asimilar con gran rapidez, pues de igual manera fulminante como comienza el ataque tiene que ser la reacción. Solamente la explotación absoluta de toda situación que se presenta da la garantía de éxito. Un ejemplo: El teniente S. no necesitó doce minutos íntegros para derribar tres bombarderos sobre la ciudad en llamas.

Cada destrozo tiene que ser "palpado"

Cuando la radioemisora Deutschlandsender reinicia su programa, después del ataque aéreo enemigo, cuando las sirenas han dado la señal de que el peligro ha pasado, no terminó aun el trabajo en los puestos de mando de nuestra defensa aérea. Este trabajo continúa toda la noche y a veces exige gran parte del día siguiente. El vuelo de regreso del enemigo es seguido con máxima atención, y cuando las condiciones tácticas son favorables es entorpecido. En el puesto de mando del comando de la caza nocturna son reunidos los informes de derribos de los grupos y de las escuadras. Un primer cuadro, aun no perfecto, permite formarse una idea aproximada del éxito de nuestra defensa. Los derribos anunciados han sido comprobados con toda seguridad. Cada avería o destrozo tiene que ser "palpado" antes de poder ser incluído en la cifra total de los derribos. Un avión enemigo aniquilado, cuya caída sobre suelo alemán ha sido anunciada pero cuyos restos no han sido encontrados, no es incluído en el informe final sobre los derribos totales. De esta forma, las cifras alemanas siempre ofrecerán un cuadro exacto de nuestros triunfos, reduciéndolos mas bien.

Hubo una época, en que en aviones ingleses derribados se veían dibujados 30, 40 pequeñas bombas, en señal de que el aparato había realizado esa cantidad de ataques terroristas contra Alemania. Este tiempo ha pasado. Gran Bretaña ha perdido lo mejor de su aviacion en las batallas nocturnas sobre Alemania.



pero no rige para el "Storch"

QBI es un signo del lenguaje de los meteorólogos. Quiere decir que hay mal tiempo y que, por ejemplo, los aviones que no tengan instalación radiotelegráfica, no deben volar si la visibilidad es mala a menos de 3 km.

Es significativo que de esta prohibición esté exento el "Storch". Al "Storch" se le permite despegar con una visibilidad de un kilómetro, pues gracias a sus excepcionales condiciones de vuelo, puede volar y tomar tierra con toda seguridad aun con la peor visibilidad. Por ello, el "Storch" es especialmente apropiado para el servicio civil, dado que es además muy fácil de pilotar.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.



Un caso de muchos

Paracaidistas cogen a una patrulla inglesa de exploración

Por el corresponsal de guerra Wilhelm Beutschel

PK Mucho más allá de la línea principal, en un punto muy avanzado, se encuentra la vanguardia de una compañía de paracaidistas que actúa en el teatro de guerra meridional contra ingleses y americanos. En una altura se han atrincherado los guardias alemanes, emplazando y enmascarando su ametralladora MG 42, a pesar de la oscuridad de la noche. El jefe del pelotón, uno de los "viejos" que en Creta ya ha sido condecorado con la Cruz de Hierro de la por valentía ante el enemigo, se encuentra entre ellos. "La cosa no puede salir mal . . .", opina un bávaro, pues él y muchos de sus camaradas conocen las acciones osadas realizadas ya por su brigada. Todos ellos saben, que éste sólo se siente cómodo cuando está entre sus hombres, ya sea bajo una calor sofocante en la trinchera o, en una noche fría, en un puesto solitario. Hace rato ha salido la luna. Ni una sola nubecilla mancha el azul celeste del cielo. En la lejanía se ven, bajo la luz plateada de la luna, los picos de las montañas, de las estribaciones de los Abruzos. Cual una arteria opaca rodea al río — crecido desde hace días por copiosas lluvias — a esta altura, para desembocar en el Adriático después de numerosas curvas. En las pendientes y alturas de enfrente, en parte cubiertas de bosques, se encuentra el enemigo. Allende el río, al pie de esos montes corre una carretera llena de curvas, ofreciendo el aspecto de una cinta reluciente a la luz de la luna. Esta carretera acapara la atención de los hombres de la avanzada alemana. Allí debe aparecer el enemigo, en algún lado. Tal vez en aquel lugar, en que la carretera desaparece detrás de la montaña? O aparecerá por aquel valle cercano? Incesantemente observan los paracaidistas, con sus catalejos, la zona que se encuentra delante de sus posiciones. Pasan horas. Nada sucede. En todo el sector de la compañía no cae un solo disparo. Un silencio lúgubre invade toda la región. Todos los hombres de la posición avanzada esperan impacientes que el enemigo se presente en alguna parte, para infligirle nuevas bajas.

Alternativamente miran por sus catalejos. Otra vez ha sido sólo una sombra la que atrajo la atención general. El brigada cesa en la observación, para reiniciarla instantes más tarde. La finca abandonada que se encuentra enfrente, en la zona enemiga, le parece sospechosa. En este momento cree ver una nueva sombra humana que da la vuelta a la esquina. Inmediatamente llama la atención de su tirador, recomendándole examinar la esquina sospechosa. "Allí — otra vez!" dice el brigada al tirador que ya ha preparado su ametralladora. Pasan segundos. ". . . y otro más . . ." Así que su primera sospecha se confirma. Luego no vuelve a aparecer ninguna sombra. Pasa una hora, y ya comienza a clarear. Pero donde queda el enemigo? Ha vuelto a salir de la finca abandonada? Sin ser notado por ellos? Apenas ha pasado esta idea desagradable por la mente del brigada, cuando hace otra constatación. Detrás de un cerco alto, que corre a lo largo del frente delantero de la casa, comienzan a aparecer ingleses. Una patrulla de exploración — nueve hombres. Lentamente avanzan por la carretera hacia el puente volado. "Esos se sienten seguros . . .!" dice en voz baja el tirador a su brigada. Este ordena "Dejar que se acerquen . . ." Sus ojos brillan de entusiasmo, pues acaba de tomar una decisión. Primero da varias órdenes al tirador, y luego desaparece con dos de sus hombres detrás del monte. Sólo cuando los ingleses hayan alcanzado el trecho de la carretera que no ofrece ninguna protección debe ser abierto el fuego nutrido que les corte la retirada. Pasan segundos, que parecen una eternidad a los dos soldados que han quedado en el puesto de la ametralladora. Y por fin llegó el momento. El tirador hace funcionar su arma, el fuego está dirigido hacia un lugar a las espaldas de los británicos. A la izquierda de éstos, un monte que no ofrece posibilidades de protección, y a la derecha una pendiente que cae hacia el río, y que es controlada por la ametralladora alemana. La consternación entre los ingleses es muy grande. Dos hombres tratan de regresar al punto de salida, pero corren directamente hacia el fuego de la ametralladora . . . caen! Los demás reconocen su situación desesperada. Ahora ya bastan pocos golpes de fuego para mantener arrinconados a los enemigos. Entretanto, el brigada ha pasado el río con los dos camaradas, teniendo todos ellos las armas desenfundadas. Los primeros británicos arrojan sus armas al suelo y levantan los brazos. Repentinamente, uno de los ingleses da un salto, coge la ametralladora que



. . . Los primeros ingleses arrojan sus armas al suelo, levantados los brazos. Repentinamente, uno de los ingleses da un salto, coge la ametralladora que conducía el grupo de exploración y echa a correr en la dirección de donde venían . . . .

PK-dibujos del corresponsal de guerra Eugen Gross





SUM VERGASER-GESELLSCHAFT CARL WIRSUM & CO. KOMM. GES.

1882

Laca única de aviación
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

Fábricas de laca y pinturas

conducía el grupo de exploración y echa a correr en la dirección de donde venían. El brigada le envía unos disparos de su pistola. Pero no da en el blanco. Entretanto, el inglés fugitivo se ha dado rápidamente vuelta, dirige su ametralladora contra el brigada y le grita "manos arriba". "A cubrirse", dice el brigada: a sus dos compañeros minetras él mismo se arroja al suelo. De pronto nota el brigada, que el tirador enemigo sacude su ametralladora, que evidentemente se ha atascado, y al darse cuenta que no le servirá para disparar, trata de proseguir la fuga. El brigada se hace a la persecución, pero en medio de la carrera se detiene bruscamente y dispara su arma. El británico cae al suelo, alcanzado en el muslo izquierdo por una bala. Llegado junto al enemigo, el brigada examina primeramente la ametralladora y se da cuenta, que realmente se encuentra averiada. Luego presta los primeros auxilios al inglés herido, que grita y chilla de dolor y rabia. El paracaidista que siguió al brigada le ayuda en el vendaje, mientras que el otro compañero se encarga de vigilar a los demás ingleses. Los semblantes de éstos denotan verdadera sorpresa y consternación. Instantes más tarde marchan, con su camarada herido, hacia las líneas alemanas. Al regresar el brigada al puesto de guardia, el bávaro rubio le sacude la mano, diciéndole: "Esta vez ha vuelto a estar acompañado de la suerte . . .!"



. . . entretanto, el inglés fugitivo se ha dado rápidamente vuelta, dirige su ametralladora contra el brigada y el grita "manos arriba!" . . .

AVIADORES NAVALES HACEN UNA EXCURSION TERRESTRE

Por el corresponsal de guerra Herbert Wiedemann

PK El chiste no es sólo el hermano gemelo de la travesura y la alegría, sino que, especialmente en la guerra, el impermeable protector del optimista. En la vida del aviador se registran aventuras, durante las cuales el otro mundo se encuentra muy cerca. Devuelto a esta vida, el aviador no siente inclinación a la melancolía, sino que, al contrario, tiene ideas que pueden parecer frivolidades, pero que en realidad no son más que una reverencia ante el destino. Los aviadores son gente rara, especialmente los aviadores navales. Pero, léase: Días pasados nos encontrabamos en un muelle en el sur de Noruega, viendo como el "zueco volante" amaraba, a quel monstru que influye respeto y que retumba de manera que es capaz incluso de ser oído por un sordo, del tipo BV 138, se acercaba a tierra. Primero salió de su carlinga el brigada J., que acababa de llenar el primer millar de horas de vuelo contra el enemigo. Los camaradas habían formado. El capitán de la escuadrilla felicita a su brigada. En el fondo se escuchaba el ruído común que acompaña al trabajo de sacar corchos de botellas llenas.

"Un momento", dijo el capitán, sonriendo de manera especial. "Tengo que proceder a una condecoración importante. Entrego al capitán G., con motivo del aniversario de su atracción aéreo-naval, la hebilla para el distintivo de plata de rozamiento con el suelo."

Oyendo esto, los presentes comenzaron a reír de manera que les brotaban las lágrimas, pues todos conocían la historia que había sucedido un año antes.

El capitán G. levantó vuelo, en aquel tiempo, con su aparato y 5 tripulantes a bordo, además de 3 otros, pues se trataba de un relevo. El "zueco volante" resiste sin dificultad tal sobrecarga. Pero las condiciones atmosféricas no eran como las desea un aviador. El tiempo era calinoso, soplaba viento bastante fuerte, en resumen: miserable. Esto era demasiado para el hidroavión. Contínuamente se estremecía y sacudía todo el cuerpo; el piloto aprovechaba todas sus esperiencias, pero inútilmente, pues el aparato no podía ser mantenido en el aire — constantemente perdía altura. Los aviadores navales, con sus flotadores-zuecos, no quieren saber nada, lógicamente, de la tierra. Los peces sólo van con gran desagrado a tierra, pero el BV 138 se acercaba más y más a la tierra. Este era el momento, en que ocho aviadores veían como otro mundo les enviaba rayos a través de los cristales de la carlinga. Ya sentían el ruído que provocaría el choque con el suelo. Fin, se terminó! Pero el piloto aun no abandonaba sus esperanzas, aun no! Ahora — rrrúm, el momento decisivo! Por cierto que el aparato provocó ruídos extraños, pero en lugar de destrozarse comenzó a deslizarse sobre el terreno. La tierra se encontraba cubierta de una capa débil de nieve, que caso más loco, el "zueco volante" hacía una excursión terrestre! El aparato se deslizaba 50, 80 metros. Y por fin el cochero pudo dominar su "carro", el avión volvió a despegar, pero en el lugar del hecho quedó, como testigo, un flotador.

En el aparato dominaba una alegría loca, desenfrenada. Nadie lo podía comprender, pero la realidad era que volvían a volar. Pero en la parte baja de su fuselaje, el "pájaro" había sufrido una rotura, pues en caras y manos tenían suciedad, nieve, barro. Suciedad: cosa mucho más desagradable que agua para los aviadores navales. Y el flotador de la izquierda se había independizado, quedando en tierra! Aterrizaje forzoso! exclamó el piloto. El equilibrio era una cosa que les costaría aun un dolor de cabeza y un mal rato. Pero todo salió bien; el motor se sacudió por última vez, el aparato se estremeció de manera que uno de sus ocupantes fué a parar al agua. Pero aceptó el baño con humor, en vista de que acababa de escapar a algo mucho peor.

Esto había sucedido un año antes. Los tripulantes del "zueco" que aun se encontraban en la escuadrilla, festejaban cumpleaños, pues habían nacido de nuevo, en el real sentido de la palabra. El capitán de la escuadrilla había enganchado su brazo en el del compañero, capitán G., el "cochero" de entonces al que acababan de conceder la hebilla para el distintivo de plata de rozamiento con el suelo, o sea un flotador de hojalata con dos botellas de aguardiente cruzadas.









Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero
KNOLL A.-G., Chemische Fabriken.

Leitz

Marca y Exponente



de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke


Un cabello cuidado y hermoso
usando
Dralle

DESDE

1827

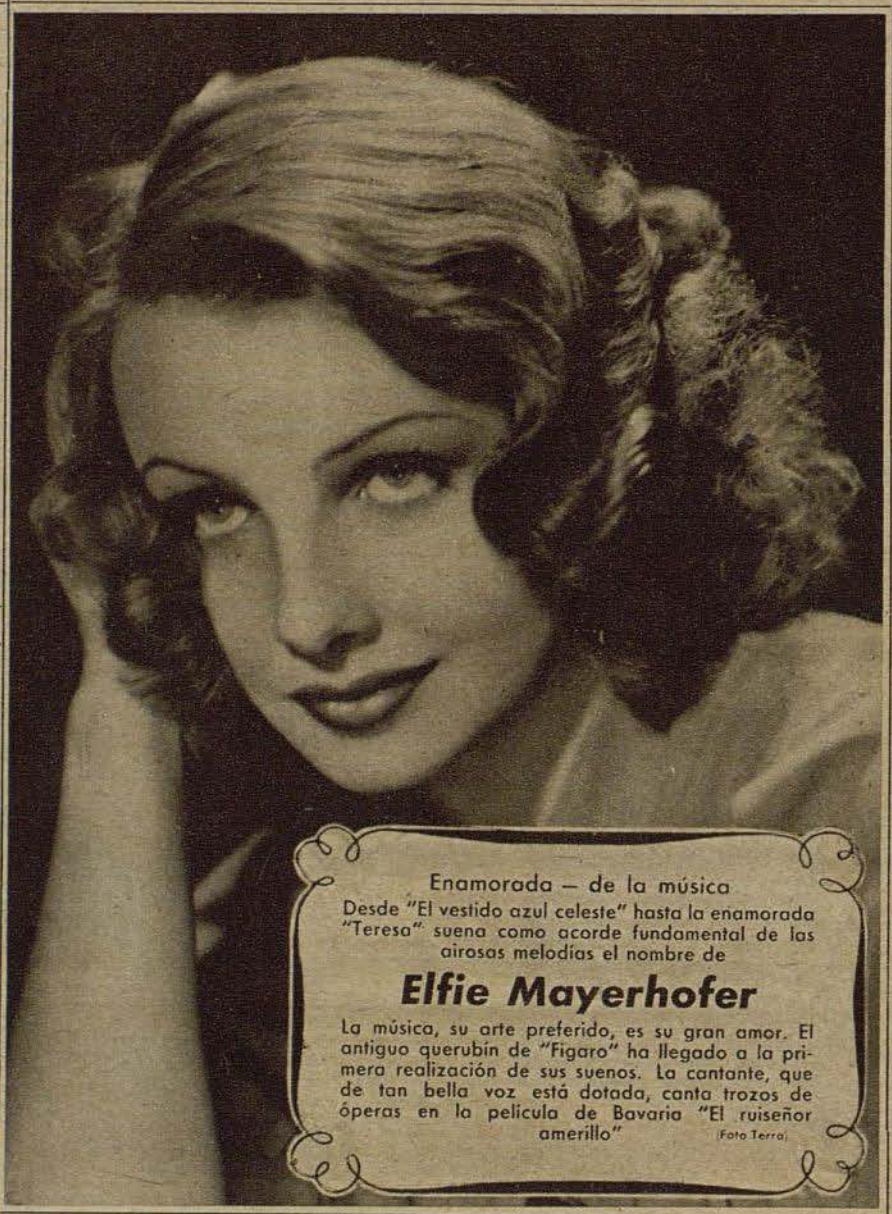
SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

DARMSTADT



Enamorada — de la música

Desde "El vestido azul celeste" hasta la enamorada "Teresa" suena como acorde fundamental de las airosas melodías el nombre de

Elfie Mayerhofer

La música, su arte preferido, es su gran amor. El antiguo querubín de "Figaro" ha llegado a la primera realización de sus suenos. La cantante, que de tan bella voz está dotada, canta trozos de óperas en la película de Bavaria "El ruiseñor amerillo" (Foto Terra)

KHASANA

PERI
KHASANA

Marcas mundiales de cosméticos

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS FRANKFURT A.M.

PERI

Efasit

POLVOS



Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

Cajitas o bolsas de recarga en farmacias, drogerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

Geha Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE-HANNOVER


Pharmazeut. Präparate Otto & Co.
Citrovanille

Acreditado desde hace cuatro decenios

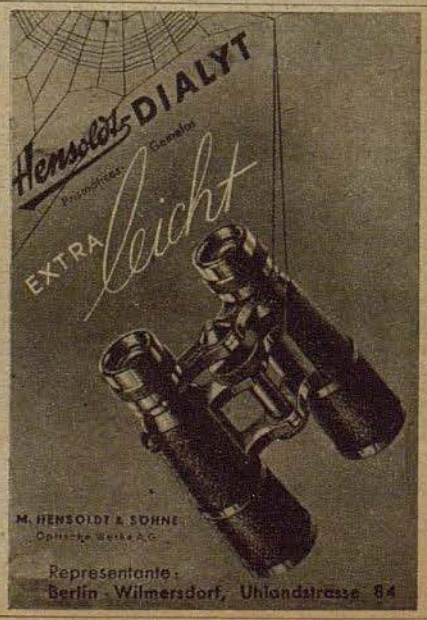
En venta en las farmacias
OTTO & CO · Frankfurt (Main)-Süd
Productos farmacéuticos y dentales

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

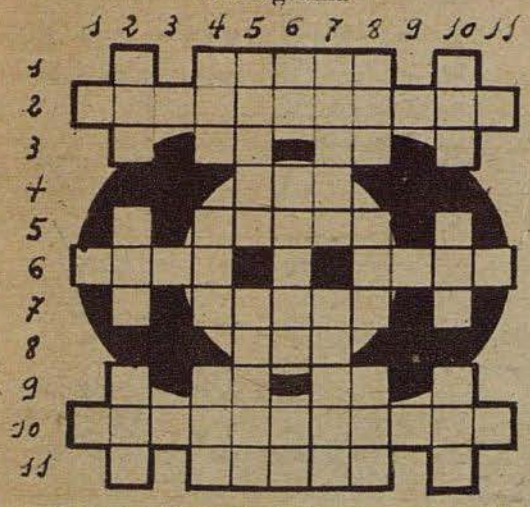
ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO


Hensoldt-DIALYT
Prismáticos Gemelos
EXTRA leicht
M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.G.
Representante:
Berlin - Wilmersdorf, Uhlandstrasse 84

Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Parte de la circunferencia, 2 Calidad de lo que puede ser, 3 Terminación verbal — Del verbo ser, 4 Pronombre demostrativo, 5 Provisión de víveres, 6 Cultivar — Gracioso, 7 Oeste, 8 Para asir, 9 Preposición latina — Artículo, 10 Asegurado por verdadero, 11 Sobresalta. Verticales: 1 Letras, 2 Número — Preposición inseparable — Pescado, 3 Letras, 4 Parte del río — Juego — Une, 5 Parten — Capital española, 6 Entregué — Abandonadas — Letras, 7 Uno de los intestinos — Partir, 8 Entendeis — Dueño — Adverbio de lugar, 9 Letras, 10 Rostro — Nombre de letra — Poema, 11 Letras. I 907

Charada

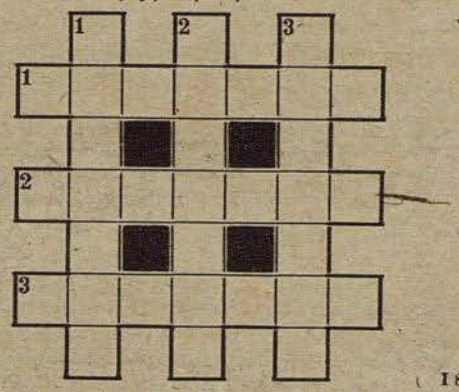
a — a — a — a — a — an — ca — ca — ce — cí — des — dey — di — en — en — en — fi — gí — gra — hi — hi — hi — hies — hors — i — in — li — lí — lo — lo — mi — na — ni — o — or — os — ra — rá — to — to — to — to — tó

De las 43 sílabas de arriba fórmese 14 palabras de modo que las primeras y terceras letras de éstas leídas de arriba abajo den un refrán español. Los distintos significados:

1 Concepto religioso, 2 Derecho, erguido, 3 Oruga de las uvas, 4 Jefe musulmán que gobernaba la regencia de Argel, 5 Desagradecido, 6 Fabricación de objetos de tierra, 7 Sonido desagradable, 8 Aficionado a las aves, 9 Florilegio, 10 Antiguo instrumento músico, 11 Cuadrúpedo feroz de Asia y Africa, 12 Carne que guarnece la dentadura, 13 Ciudad francesa, 14 Hueso situado en la boca humana. Ch = dos letras. I 720

Cuadrado mágico

a a a a a a, d d d d, é é, l l l, m m, n n n n, o o o o, p p, r r, t t, u u



I 894

Sobre esta figura hay que distribuir las 33 letras de al lado de modo que resulten tanto en las 3 filas verticales que horizontales las mismas palabras con los significados siguientes:

1 Ciudad célebre por sus minas de mercurio, 2 Soldado sujeto al antiguo imperio austríaco, 3 Sabio.

Problema complementario

ala — rato — ene — año — caro — eje — vero

Estas 7 palabras deben completarse, de tal modo que, las primeras letras de las antepuestas leídas de arriba abajo den una localidad en la plaza de Toros. I 864

¿Qué es esto?



PK-fotografia: corresponsal de guerra Macioszek (Wb)

No se trata de un campamento de tiendas, como se podría opinar a primera vista, sino de montones de sal en la costa mediterránea de Francia. Allí la sal es extraída del mar y secada al aire en pequeños montones

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Radio, 2 Posibilidad, 3 Ar — Es, 4 Eso, 5 Anona, 6 Arar — Mono, 7 Ocaso, 8 Asa, 9 Ad, La, 10 Certificado, 11 Azora. Verticales: 1 P — A — C, 2 Dos — Pro — Pez, 3 S — A — R, 4 Ría — Aro — Ala, 5 Abren — Cádiz, 6 Di — Solas — Fo, 7 Leon — Salir, 8 Ole — Amo — Aca, 9 D — O — A, 10 Paz — Ene — Oda, 11 D — O — O.

Charada: Del dicho al hecho hay gran trecho. — 1 Dios, 2 Exhibeis, 3 Lia, 4 Dey, 5 Ingerto, 6 Cerámica, 7 Hiato, 8 Ornitólogo, 9 Antología, 10 Lira, 11 Hiena, 12 Bneta, 13 Cahors, 14 Hioides.

Cuadrado mágico: 1 Almadén, 2 Panduro, 3 Letrado.

Problema complementario: Tala, erato nene, daño, Icaro, dejo, overo. — Tendido.

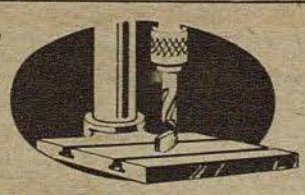
Elementos auxiliares de muchas aplicaciones



VERITAS

CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN

La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser — Fundada en 1855

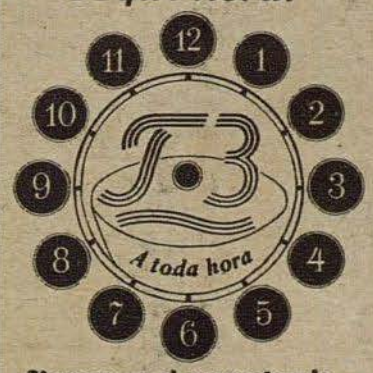


Un taladro roto

valioso material que se pierde. Habría bastado un poco de atención para evitar este "accidente". Mas los accidentes son aún más graves si nos perjudican personalmente. Hasta la "herida más pequeña" puede supurar, causar dolores y hacer perder precioso tiempo con su tratamiento. Es por esta razón que hasta la herida más mínima debe protegerse con un trocito de

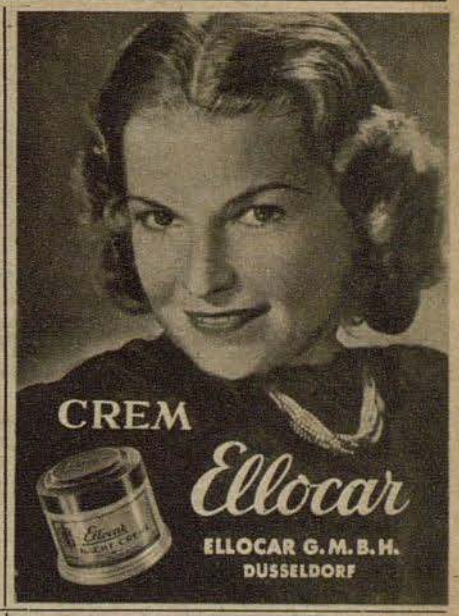
TraumaPlast

A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza T·3

Productores únicos:
CAESAR & LORETZ
HALLE-SAALE



ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxinas de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

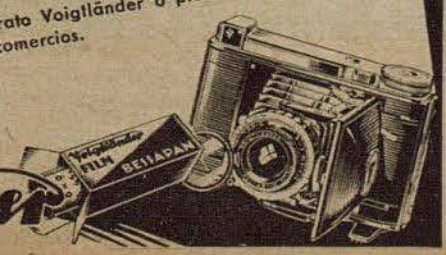
neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz

¿Corren en la realidad paralelamente estas cuatro líneas?

Los ojos dicen que no, pero si se las mira con exactitud, resultan ciertamente paralelas. Así puede uno engañarse. Pero en cambio no se engaña el objetivo de un aparato Voigtländer que reproduce todo tal como es en realidad en la película BESSAPAN de fino granulado.
Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

3 hojas de retoño

La marca de nuestros productos

TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN



En medio de los espectadores, dos Caballeros de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble, un general y un capitán. Sus caras reflejan la alegría igual que las de los granaderos, y los actores reciben su recompensa bien merecida: el aplauso

PK-fotografías: corresponsal de guerra Klinizsch (Wb 4) Wegert (Wb 1)

Abajo: El soldado ríe de todo corazón! Su semblante refleja tan claramente el efecto cómico de la escena, que el lector casi se ve obligado a reir



Teatro en el frente



No sólo las obras dramáticas son presentadas a nuestros soldados, pues las compañías de variedades pueden ser encontradas en todas partes. La foto muestra a un payaso acróbata, presentando su bicicleta más nueva



El teatro Kurfuerstendamm de Berlín también actúa en el frente. Representa la obra "Amo cuatro mujeres", y una de ellas es Grete Weiser, actriz tan popular entre nuestros soldados



En el este, los guardarropas son casi siempre muy primitivos. Pero, no obstante: antes de salir a la escena el último vistazo al espejo. Es natural, que para la función ante nuestros soldados se pone tanta atención como en la patria, cuando se actúa ante el público civil

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61. Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 5 / BERLIN, 7 DE MARZO DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



El 1. de Marzo, día de la Aviación Alemana

Después de dura actuación, la Aviación Alemana se encuentra preparada, en el quinto año de guerra, para los golpes decisivos de la lucha final

Dibujo corresponsal de guerra Baitz

DUREZA ACRISOLADA

EL 1º DE MARZO, ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL ARMA AÉREA ALEMANA

Por el

MARISCAL DE CAMPO ERHARD MILCH

Secretario de Estado para la aeronavegación e inspector general de la Luftwaffe

En estas horas, en que nuestras Fuerzas Armadas luchan encarnizadamente en todos los frentes y en que nuestro pueblo entero rinde diariamente pruebas de una dureza acrisolada, el "Día del Arma Aérea Alemana" sólo puede ser para nosotros motivo para separar por breves instantes nuestros pensamientos de la lucha y del trabajo, para extraer del conocimiento de lo realizado y logrado hasta ahora nuevas fuerzas para los deberes del futuro, hacia los cuales se orientan con fanatismo y decisión nuestros corazones y cerebros.

Si ya hace un año que la unión de ataque y defensa destacaba la lucha de nuestra Luftwaffe, ello tiene más validez aun en la actualidad. En las grandiosas campañas de los primeros años de la guerra, la Luftwaffe colaboró en rápido vuelo victorioso de manera decisiva para que el Reich y sus aliados pudieran erigir los bastiones extremos de la fortaleza Europa en los límites de nuestro continente. Contra estos bastiones arremete ahora el enemigo, sufriendo enormes pérdidas de sangre y de material, sin lograr la irrupción ansiada. En la defensa de estos ataques que se suceden casi sin pausa, la colaboración entre el Arma Aérea y las tropas terrestres es aun más estrecha que antes. Siempre de nuevo leemos en los informes del Alto Mando Alemán, que la Luftwaffe interviene eficazmente en los centros de gravedad del frente oriental, descargando sensiblemente a los camaradas en tierra de la presión ejercida por las masas enemigas atacantes. Pero igual como actúa la Luftwaffe en la defensa, avanzan los aviones de batalla con los tanques y los granaderos, cuando llega la orden de contraatacar. Los aviadores de bombardeo atacan los lugares y espacios, en que el enemigo se reúne en preparación de nuevas luchas. Los aviones de bombardeo en picado martillan contínuamente las líneas enemigas. Los aviadores de caza dispersan a las escuadras enemigas atacantes. Aviones de reconocimiento constituyen, sobre los campos de batalla y a las espaldas del enemigo, el ojo del Mando propio. Las secciones de transporte posibilitan rápidos desplazamientos de tropas. Divisiones de artillería antiaérea luchan hombro a hombro con el ejército y la SS en armas. Análoga es la lucha en el frente meridional italiano. Aquí la Luftwaffe obtuvo éxitos especiales combatiendo las flotas de desembarco enemigas y el reabastecimiento anglo-americano. Contra los convoyes actúan eficazmente nuestros aviones torpederos. Paracaidístas agregaron laureles frescos a sus banderas. Sobre los mares, la Luftwaffe intervino eficazmente en la lucha contra el reabastecimiento marítimo del enemigo y en la protección de convoyes propios.

A pesar de todos los anuncios de invasión de los anglo-americanos y de la insistencia de Moscú, el frente del oeste continúa siendo sólo un frente aéreo. En las primeras semanas del nuevo año, nuestra Luftwaffe asestó violentos golpes a puertos y centros industriales británicos. Pero aquí ya comienzan las luchas aéreas, que se extienden por sobre centenares de kilómetros hasta aquellos espacios en que los aviadores terroristas enemigos buscan nuevos objetivos para sus instintos sanguinarios y destructivos.

En cada uno de estos ataques, el enemigo pierde numerosos aviones grandes. Por cierto que el enemigo hace como si estas pérdidas no tuvieran importancia. Pero ello no es así. Incluso si se cuenta con elevadas cifras de producción de aparatos y de instrucción de personal, con el tiempo las bajas son muy sensibles. Cuando los Estados Unidos de Norte América intervinieron en la guerra reconocimos, que el potencial armamentista del enemigo resultaba considerablemente aumentado. Indudablemente, muchas noticias y predicciones son artimañas judío-americanas y solamente medios de la propaganda y de la guerra de nervios. Pero igualmente no cabe duda, que un país tan fuertemente industrializado como los EE.UU., está en condiciones de fomentar en gran medida la producción de material de aviación. Por este motivo, en los últimos meses ha sido una de las tareas más importantes de la Luftwaffe y de la industria de aviación, compensar la ampliación del rearme aéreo enemigo. El futuro demostrará que esta tarea ha sido cumplida con éxito. Tanto en cantidad como en calidad, el potencial aéreo alemán ha sufrido un aumento anteriormente considerado imposible.

El pueblo alemán ve una parte de los resultados de este trabajo en el refuerzo constante de nuestra defensa aérea. Una prueba para esto es indudablemente el número de aviones terroristas derribados por nuestros cazas y por la DCA. Y a este respecto se debe tener en cuenta, que estas cifras no reflejan las pérdidas totales del enemigo, ya que no comprenden las caídas no observadas en los vuelos de regreso del enemigo, como tampoco las pérdidas totales o parciales durante los aterrizajes con aparatos averiados y tripulaciones agotadas. Además de estos triunfos expresados en números, nuestra defensa aérea puede registrar también como éxito la aumentante desviación y dispersión de ataques terroristas, ya sea que el enemigo no llega a los objetivos indicados, ya que es obligado a arrojar sus bombas sin orden ni concierto. Y finalmente se debe a la defensa aérea, si el enemigo se limita casi exclusivamente a las noches oscuras de mal tiempo, evitando grandes ataques durante las noches claras de buen tiempo. Estos éxitos son ya, hoy en día, indiscutibles, y su aumento es la voluntad férrea de todos aquellos que trabajan y luchan en este terreno. Precisamente en este "Día del Arma Aérea Alemana" de 1944, la Luftwaffe se siente unida más estrechamente que nunca con la patria. Aquí trabajan incansablemente los ingenieros y constructores en la mejora de los aviones, de las armas e instrumentos, aquí trabajan impertérritos los obreros en sus máquinas, para lograr el máximo posible de rendimiento. Los soldados de nuestra Luftwaffe y los trabajadores de nuestras fábricas de aviación forman un frente único.

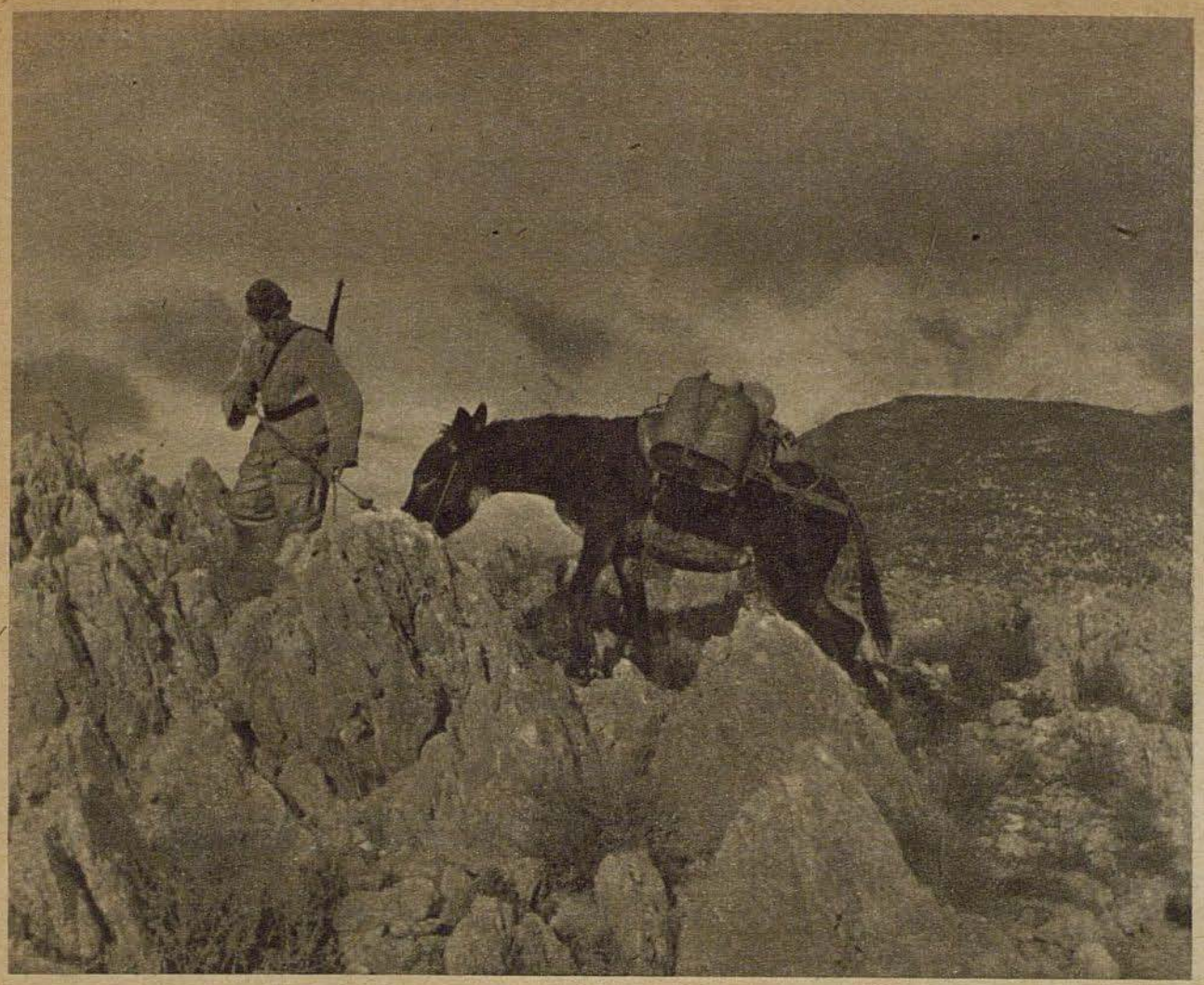
Y en este frente se ha tenido que alistar, según la voluntad criminal de nuestros enemigos, todo ciudadano alemán. Quien defiende su casa y su propiedad contra los efectos de las bombas incendiarias y explosivas, hombre o mujer, anciano o niño, es un eslabón en nuestra defensa aérea, igual que el aviador de caza o el artillero de la DCA, que dirige sus armas contra el enemigo.

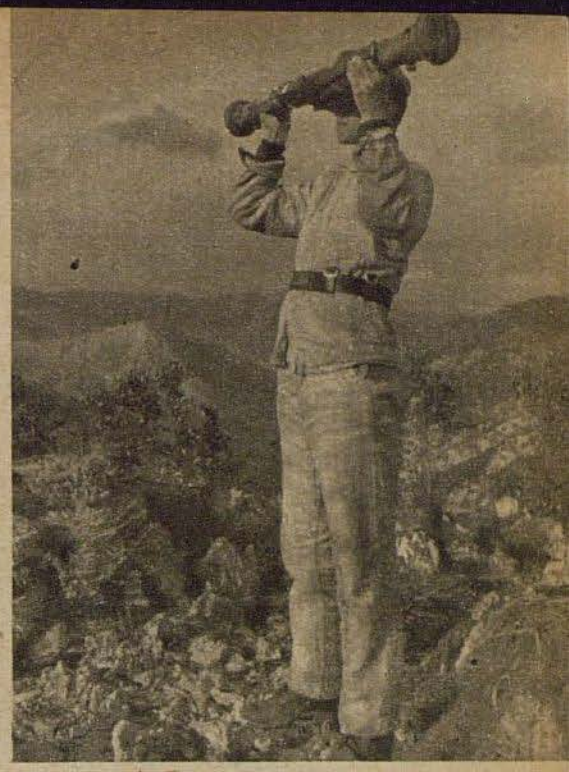
Por duras que sean las pruebas de resistencia que nos imponga el destino aun en futuro, la comunidad popular nacional-socialista las resistirá. Con esta convicción lucha el Arma Aérea Alemana, y en la seguridad de la victoria final jura nuevamente en este "Día del Arma Aérea Alemana" que se empleará de lleno para el pueblo y la patria, para el Reich y nuestro Führer Adolf Hitler.

Entre monte y roca

DCA de montaña en los Abruzos

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Koltzeburg (Wb)





En las alturas más elevadas de 1000 metros se encuentran las posiciones de nuestros artilleros antiaéreos en los Abruzos, que tienen que librar una lucha durísima con bombarderos-caza que atacan tenazmente. El transporte de municiones y provisiones por los estrechos senderos rocosos es un trabajo penoso. Pero nuestros artilleros realizan estos transportes con éxito, gracias a la fiel ayuda de sus camaradas cuadrúpedos. (Foto izquierda) — Arriba: Incesantemente atacan los aviones enemigos este paisaje que parece tan pacífico. Serenamente transmite el artillero-medidor los valores a la pieza



¡Que vengan! Los artilleros en las piezas antiaéreas ligeras están preparados para recibir fogosamente a los británicos



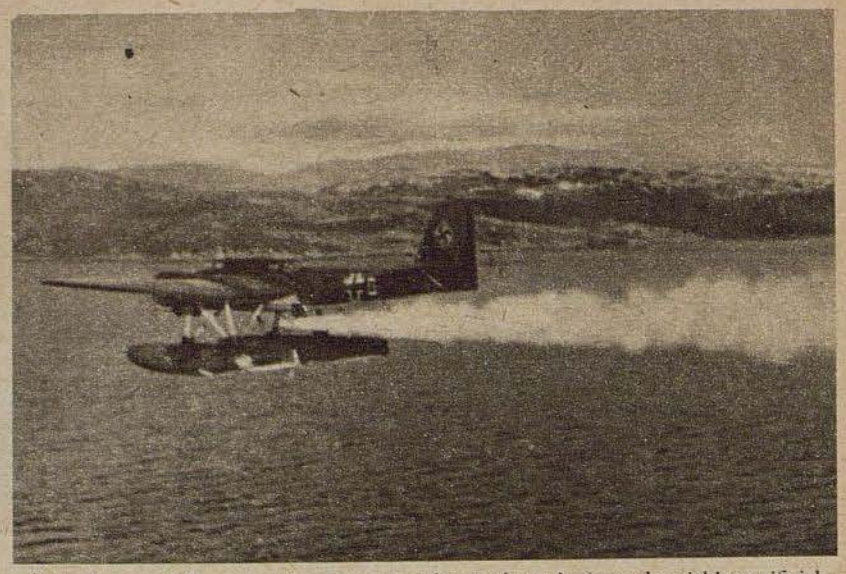
A pesar de la gravedad de las acciones se registran momentos idílicos al margen del campo de batalla. Aquí vemos como el pan, que acaba de salir del horno, es colocado en un "recinto" especial

Más allá no sigue la carretera, de manera que la munición y las provisiones deben ser transportadas a lomo de mulas y asnos. Los fieles borricos permiten que se haga de todo con ellos





Por encima de los fjordos de la costa del Mar Glacial pasa en vuelo un grupo de aviones He 115, rumbo hacia la zona de actuación, que debe ser alcanzada a una hora determinada, previamente fijada. Un convoy alemán se encuentra en marcha, y esta vez se trata de cubrirlo de una capa de niebla artificial, desde el aire. En caso contrario, las excelentes condiciones de visibilidad permitirían a los soviets, reconocer al convoy desde la costa y atacarlo con fuego de artillería



Sobre la ruta del convoy, los aviones colocan ahora la capa de niebla artificial. Cuando las franjas blanquecinas se posaron sobre la superficie del mar, llegan los buques, que gracias a este enmascaramiento son invisibles para el enemigo

El enmascaramiento del convoy

Aviones He 115 colocan una capa de niebla artificial

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Blume (PBZ 4)



Incluso desde el agua se levanta la niebla, corriéndose en gruesas capas hacia el lado del enemigo. Esta niebla procede de bombas de neblina, arrojadas por los He 115 y por los navíos de escolta del convoy



Izquierda: Aun mucho tiempo después de haber pasado los buques por el lugar peligroso continúa la niebla artificial sobre la ruta, mientras que en algunas partes las salvas de artillería disparadas por el enemigo, sin orden ni concierto, levantan columnas de agua

De 1000 a 2 HP

Aviones de transporte traen el correo de campaña

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Juette (Wb 2)



En una base avanzada en el frente oriental han aterrizado aviones de transporte del tipo Ju 52, que traen saludos de la patria a los soldados que luchan duramente. En la periferia de la pista de aterrizaje esperan carros típicamente rusos, que conducen el correo de campaña, a través de calles profundamente embarradas, a tiendas de campana, en que se encuentra el lugar de reparto del correo. De aquí son mandados los envíos a las diferentes unidades de tropa







También la guerra de los papeles es necesaria. El capitán Nowotny, despachando escritos de servicio

CAPITÁN NOVOTNY

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Fischer (PBZ 3)

El capitán Nowotny, comandante de grupo en una escuadra de caza, vencedor en más de 250 combates aéreos y portador de la más alta condecoración alemana al valor, se ha hecho popular casi de un solo golpe. Su manera de ser, que se destaca por una amabilidad inalterable, hace que sea el mejor camarada, y su valentía, su capacidad de aviador y su sencillez hacen que sea un soldado de relieve

El Corresponsal de guerra escribió bajo la fotografía de la izquierda: "Cuando apareció el comandante en el aeródromo, 10 bombarderos soviéticos atacaban la carretera que pasa cerca del campo de aviación. Lleno de tensión observa el ataque, mientras su mecánico le coloca el paracaídas..."

Derecha: Uno de los aviadores del capitán Nowotny ha sido llevado, herido, al alojamiento, después de haber obtenido su 35.ª victoria aérea. Inmediatamente, el camarada visita a su camarada, para decirle palabras de consuelo



Combatientes destacados en Italia



La guerra aérea en el frente italiano es realizada contra un enemigo numéricamente superior. Al asalto del material oponen nuestros aviadores un máximo de espíritu combativo. A la vanguardia vuelan hombres, que no temen a la muerte ni al diablo, hombres como — para citar un ejemplo — el Caballero de la Cruz de Hierro teniente Lutter, (foto izquierda), considerado el aviador de batalla más eficaz de Italia. Después de haberse salvado felizmente de su aparato gravemente averiado durante un arrojado ataque en picado contra un puente enemigo, observa el blanco de la Artillería antiaérea en el motor. En vuelo planeado logró llegar a las líneas alemanas; con su avión se precipitó hacia un bosque, quebró una docena de árboles fuertes y . . . salió ileso de la carlinga



"Bien afeitado, muchacho!" El portador de las Hojas de Roble, comandante Mueller, comandante de grupo en una escuadra de caza que actúa en el frente italiano, hace con buen humor esta constatación satisfactoria







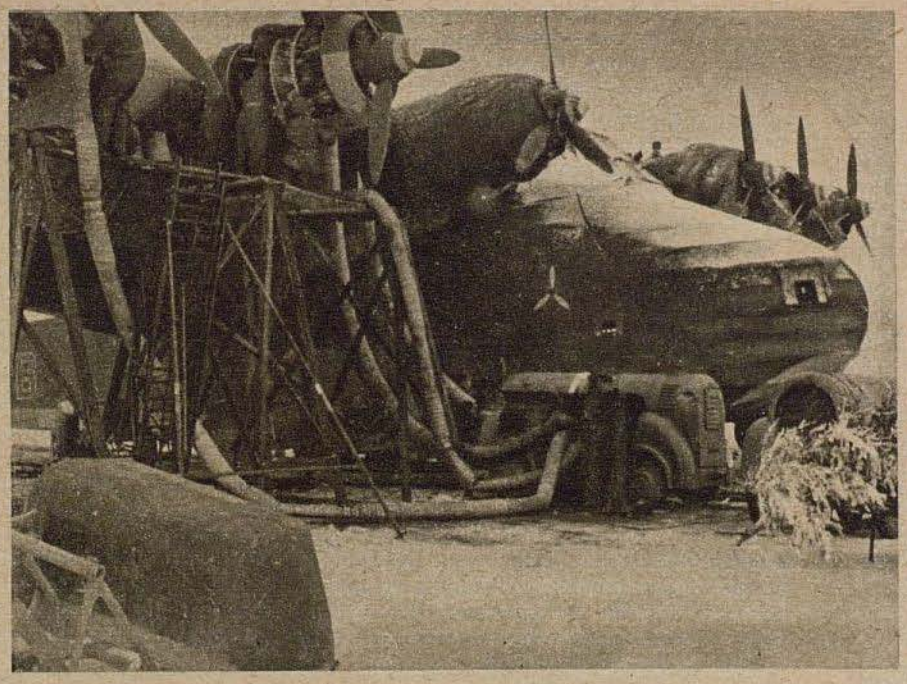
". . . y luego apreté fuertemente el tubo!" El comandante de grupo, capitán W., escucha como su compañero, Caballero de la Cruz de Hierro, teniente Reinert, relata los momentos más impresionantes de sus victorias aéreas. El teniente Reinert, que hasta ahora venció a 164 enemigos en luchas aéreas, marcha con sus éxitos a la vanguardia de todos los aviadores de caza que actúan en el espacio italiano. Casi todos los días actúa con su formación en servicios de protección de cazas

Izquierda: El Caballero de la Cruz de Hierro coronel v. Usedom, es comandante de un grupo de bombardeo que actúa con gran eficacia en Italia

Derecha: El coronel Hitschold, portador de las Hojas de Roble, victorioso ex-piloto de avión de bombardeo en picado, estudia con su primer ayudante la próxima acción destinada a apoyar directamente a las valientes tropas terrestres, que se baten con tenacidad

PK-Fotografías de los corresponsales de guerra Karl Bayer (Sch). Koltzenburg. (Wb 1)





„Gigante" realiza un aterrizaje forzoso

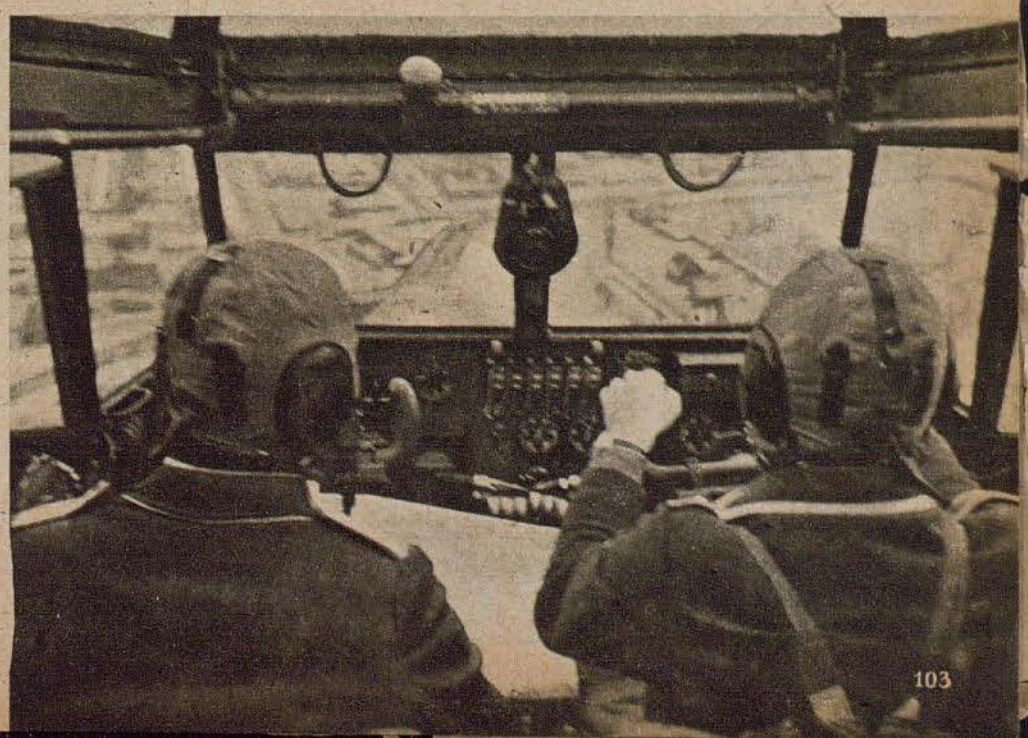
PK-Fotografías del corresponsal de guerra Sierstorpff (Sch)

Malas condiciones de visibilidad y, además, desperfecto de motor, — esto es mucho a la vez para un piloto, tanto más si tiene que pilotar un pájaro tan enorme como el "Gigante" de 6 motores. Este gran avión del tipo Me 323 es capaz de transportar un múltiple de la carga llevada generalmente por los aviones de transporte normales. De vez en cuando puede suceder que un vuelo con tal "pájaro" tenga que ser interrumpido súbitamente. En nuestro informe gráfico vemos el aterrizaje forzoso de un "Gigante" sobre un terreno sembrado detrás de nuestras líneas en el frente oriental. El llamado de alarma "Gigante realiza aterrizaje forzoso" puso en movimiento a todo el personal de un aeródromo de campaña, que felizmente se encontraba cerca. Una pequeña expedición de socorro se puso en marcha y en la niebla se detuvo ante los contornos apenas visibles del "Gigante", para cambiar el motor por un nuevo y para reparar otros daños



La densa niebla se convirtió finalmente en nieve, y además soplaba un viento helado, que atravesaba los huesos. Por esto fué necesario recurrir a coches-calentadores, que suministraron aire caliente a los motores en que se trabajaba

Francamente, es un trabajo bastante pesado el de desmontar un motor de ... HP, y cambiarlo por otro nuevo. Horas y horas trabajaron varios mecánicos, hasta que por fin se pudo informar que el "Gigante" estaba nuevamente listo para despegar. Pocos minutos más tarde proseguía su vuelo, interrumpido involuntariamente





General de división
HEIDRICH

No es el mas valiente, el que nunca siente temor, sino el que ha superado el miedo

En agradecimiento y homenaje por su heroico comportamiento en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Fuehrer ha concedido las

HOJAS DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al general de división Richard Heidrich, comandante de una división de paracaidistas, como 382 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas



Comandante ORLOWSKI



Capitán FACH †



Capitán GRASEMANN



Capitán BADORREK



Brigada KITTEL



Brigada SCHEIBE †



Brigada JENNEWEIN

CÓMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El comandante Orlowski, comandante de un grupo de reconocimiento, al actuando de capitán de escuadrilla y de comandante de grupo cumplió con sus tripulaciones tareas en parte muy difíciles, logrando resultados de reconocimiento que proporcionaron al mando un cuadro exacto de la fuerza y de las intenciones del enemigo. No regresó de un vuelo contra el enemigo. — El capitán Fach, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, ha sido un aviador que se destacaba por valentía extraordinaria, sangre fría y por su capacidad de tomar rápidamente decisiones, habiendo combatido eficazmente el tráfico ferroviario enemigo. En mayo de 1943 este destacado combatiente y jefe de grupo murió como un héroe en el frente oriental. — El capitán Grasemann, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, obtuvo igualmente grandes éxitos combatiendo objetivos ferroviarios e instalaciones industriales. Entre otras cosas aniquiló aproximadamente 200 vagones de tren, una batería pesada como numerosos talleres y fábricas de empresas armamentistas y de aeródromos. — El capitán Badorrek, capitán de escuadrilla en un grupo de aviones de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, obtuvo en 300 servicios contra el enemigo valiosos datos para el mando. Además, en numerosos ataques rasantes osados contra instalaciones ferroviarias, columnas y baterías, obtuvo grandes éxitos. — El brigada Kittel, piloto en una escuadra de caza, es un aviador de caza que se ha destacado siempre de nuevo por su extraordinaria valentía y su arrojo. En numerosos combates aéreos duros obtuvo 123 victorias. — El brigada Scheibe, radiotelegrafista de a bordo en una escuadra de caza nocturna, que cayó junto con el capitán de Meurer, era uno de los radiotelegrafistas más antiguos y capacitados de la caza nocturna A él se debe una parte esencial de los grandes éxitos de su piloto, condecorado con la Hoja de Roble para la Cruz de Caballero. — El brigada Jennewein, piloto en una escuadra de caza, contaba entre los pilotos más capaces de su escuadra. Gracias a su arrojo despreocupado, a su vista excelente y su habilidad logró vencer a 86 enemigos. En el verano del año pasado no regresó de un vuelo contra el enemigo. — El brigada Steffen, piloto en una escuadra de aviones de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, obtuvo resultados de exploración de elevada importancia, gracias a su excelente capacidad de adaptarse tácticamente. — El brigada Sterr, piloto en una escuadra de caza, derribó en duras luchas en el frente oriental a 86 aparatos enemigos. — El brigada Hormann, observador en una escuadra de bombardeo, ha revelado sus excelentes condiciones en el espacio del Mar del Norte, en Noruega y en Inglaterra, como también en la lucha contra la Unión Soviética. —, El brigada Kubisch, radiotelegrafista en una escuadra de caza nocturna, tiene gran participación en los éxitos de su piloto, comandante Lent, condecorado con la Hoja de Roble con espadas, gracias a sus excelentes conocimientos técnicos

PK-Fotografías Corresponsales de guerra Bruenning, Fischer, Ohmayer, Seuffert (2), Wanderer (Sch-OKW 6), Kloimstein, Spicka (Wh 2), Weltbild (2), Scherl (2), Privada (1)



Brigada STEFFEN



Brigada STERR



Brigada HORMANN



Brigada KUBISCH

Hasta que suenan las sirenas

La información empleada como arma — La misteriosa red alrededor del espacio europeo

Por el corresponsal de guerra Heinz Ockhardt

PK Millones de manos en nuestro continente han dejado de lado el martillo, el pico, el lápiz de dibujo, las máquinas de escribir descansan, el ritmo de las máquinas ha sido interrumpido por algunas horas de descanso; millones de personas que hablan diferentes idiomas, que en la mesa de trabajo, en la fábrica y en la minas han hecho lo necesario para esta guerra de Europa, ansían las horas de descanso, en las que reúnen nuevas fuerzas para nuevas tareas. La oscuridad de la noche invade nuestras comarcas, y con ella surje para muchos la pregunta de la conservación de la vida y de sus objetos queridos.

El sueño ha hecho callar todos los interrogantes, las personas descansan en sus casas y habitaciones, y esto es su derecho bien merecido, después de las labores del día. Pues hay otros que no deben descansar, que prestan guardia. Por cierto que las costas de Europa están sembradas de armas de todas las clases y de todos los calibres, y los aviadores de caza y los artilleros de la DCA están preparados para recibir al enemigo, pero cuando se habla de este bastión de hormigón y acero, se habla únicamente de las armas que siembran muerte y destrucción.

Lo que se olvida generalmente es un arma, cuyo carácter no es destructivo, cuya particularidad es la rapidez y cuya realidad la transformación de una ciencia complicada en procedimientos aplicables: la comunicación. Entre los cañones y demás medios de combate de las costas del Canal, del Atlántico y del Mar del Norte se encuentran montados sensibilísimos instrumentos de medición radiotelegráfica, que dan su perfección al anillo de defensa.

En segundos a través de miles de kilómetros

Por sobre Alemania y los territorios ocupados por tropas alemanas se extiende una red invisible de comunicaciones. Ya en el Mar del Norte navegan botes de guardia, que registran con instrumentos muy sensibles todo síntoma de aproximación de secciones aéreas enemigas. Estos botes son las malleas periféricas de esta red de comunicaciones, pero hacia el centro la misma es tan complicada que es difícil no dejarse desconcertar. A estos puestos avanzados de las unidades de comunicación siguen innumerables puestos de medición, que anuncian muy rápidamente a la formación enemiga, comprueban su fuerza numérica y observan constantemente sus movimientos tácticos. A estos puestos de medición siguen las guardias de aviación, dispuestas en forma de red y cuyo deber es transmitir al "Fluko" (comando de guardia aérea) toda observación, que naturalmente de noche y cuando hay una capa de nubes sólo puede ser de carácter acústico. Una serie de tales guardias de aviación y de Flukos se encuentra repartida por todas las partes del continente por nosotros protegidas. El fluko examina y aprovecha toda información que llega y la transmite a los puestos de mando centrales y a los de la caza nocturna y de la artillería antiaérea. Por cierto, que no solamente las planas mayores de las secciones, cuya zona de actuación es rozada por el enemigo, y, que posiblemente recibirán el encargo de la defensa, son imformadas por los flukos, pues también las secciones en los territorios aun libres del enemigo siguen incesantemente el vuelo de los bombarderos terroristas. Simultáneamente los flukos transmiten sus informaciones a las centrales de advertencia, desde donde se informa sobre la incursión enemiga a las empresas industriales, a los hospitales, demás instituciones públicas y puestos de la defensa aérea civil, para que sean tomados los preparativos del caso. Es muy difícil imaginarse, cuan grande es la cantidad de instrumentos altamente complicados, de personal perfectamente instruído y qué derroche de técnica es necesario, para transmitir en pocos segundos una comunicación de advertencia del Canal a través de miles de kilómetros hasta Berlín, Koenigsberg o Munich, y para impartir por el mismo camino, también en segundos, la orden de despegue para las secciones de caza. Esta red alrededor del espacio europeo es muy sensible. Solamente uno de los bombarderos terroristas es necesario para que silenciosa y misteriosamente se transmita la señal de alarma por el éter, llamando a cada cual a su puesto.

La corriente de bombarderos es "captada"

Ilustremos el desarrollo de las cosas con una incursión de aviones enemigos, que levantan vuelo de los aeródromos de la Isla inglesa, para realizar un ataque terrorista contra zonas habitadas de Alemania.

Nuestros instrumentos de medición radiotelegráfica ya han constatado el acercamiento de los aviones desde la costa sudeste de Inglaterra; primeramente son informados los puestos de mando de nuestra caza nocturna, y desde ahora el enemigo no se escapa un solo instante de los hilos complicados de nuestro sistema de comunicaciones. Ya al penetrar en el espacio aéreo de los territorios occidentales ocupados se enfrentan a los bombarderos terroristas las primeras olas de nuestros cazas nocturnos. Pero el enemigo tiene que atravesar aun otras líneas de defensa hasta llegar a su objetivo, y el cumplimiento de esta intención le resulta bastante difícil. En la altura de un viñedo del Rin se encuentra una muchacha, vestida con el uniforme gris-azulado de los aviadores, en su casilla de paredes de cristal, escudriñando la oscuridad de la noche. De pronto ruido de motores llega hasta los oídos de la muchacha; la intensidad del ruido aumenta — no cabe duda, se acercan aviones. La muchacha dice al auricular: "De nor-noroeste fuerte ruido de motores." La camarada en el fluko se encuentra sentada ante una mesa con un cristal iluminado de abajo, sobre el cual está dibujado el mapa del territorio que debe ser observado, e inscribe la comunicación que acaba de recibir con la actual posición aproximada de los aviones, a la par que dice por el micrófono de laringe: "Avanzada en NL 1!" Palabras incomprensibles para el no iniciado en secreto, que sirven a la camarada a centenares de kilómetros tierra adentro, en el puesto de mando de la caza nocturna, para registrar en un mapa, análogo al primero, la línea que siguen los bombarderos. Aquí, en el puesto de mando, es ilustrado todo aquello que ocurre en la oscuridad de la noche y a gran distancia, y simultáneamente se desarrolla, en un escenario en miniatura, el teatro de guerra de la realidad. En mesas largas se encuentran sentadas auxiliares de comunicaciones, con receptores de cabeza, en constante comunicación con los flukos de todo el Reich. En una mesa especial, también iluminada por dentro, otras auxiliares reciben las comunicaciones de los flukos en cuya zona se mueve la formación aérea enemiga. Las rayas que representan a las secciones enemigas avanzan sobre el mapa, siempre más hacia el interior del Reich. Simultáneamente, las comunicaciones que determinan la dirección de estas rayas son habladas por un micrófono a un epidiascopio, y una vez más aparecen las mismas rayas en un gran mapa, que cubre toda una pared de la sala. Este es el mapa según el cual se orientan el oficial que dirige la caza nocturna y sus auxiliares, y según el cual son tomadas las decisiones. Ante este gran mapa se encuentran las mesas largas, con un enredo de tableros, teléfonos, y lámparas que se prendren y se apagan, en las que trabajan los oficiales-guías de los cazas y las auxiliares de comunicaciones.

El fluko X. ha informado, entretanto, que la segunda ola de los bombarderos terroristass se ha apartado del rumbo de la primera, siguiendo un curso más septentrional. Con esto se presenta una pregunta táctica de importancia: hacia dónde vuela el enemigo? Las unidades de comunicaciones participan en gran medida en la respuesta, en nuestro caso en estrecha colaboración con el oficial de guardia, que examina y valora todo el material que llega, para pasarlo luego a manos del comandante. Su amplia organización no abandona al enemigo hasta que se encuentra nuevamente fuera de las fronteras alemanas. Otras informaciones confirman que también la tercera y cuarta ola del enemigo siguen el rumbo septentrional. El comandante, cuyo puesto de mando supondremos en algún lugar del norte de Alemania, sabe ahora, que el objetivo buscado por el enemigo se encuentra dentro de la zona de actuación de sus secciones. Pues los instrumentos de mediciones radiotelegráficas han confirmado entretanto un gran número de aparatos enemigos, mientras que la primera ola sólo tenía el objeto de despertar la impresión de que se atacaría en la región del Rín.

Es interesante constatar, que gracias a determinados instrumentos de medición radiotelegráfica tenemos la posibilidad de comprobar la amplitud de la formación enemiga. El principio de este procedimiento descansa sobre el hecho, de que rayos determinados, transmitidos desde tierra, al chocar con el avión son reflejados, pudiendo ser captados de nuevo. Además hemos desarrollado aparatos de medición radiotelegráfica que indican la altura, distancia y dirección de los aparatos que se acercan. Este último procedimiento se basa en nuestro conocimiento de la velocidad de transmisión de ondas eléctricas. Como se sabe, tales ondas atraviesan el éter a una velocidad de 300.000 kilómetros segundo. Si se transmiten tales ondas, captándoselas nuevamente después que se reflejaron en los aviones que se encuentran en el espacio, se puede calcular la distancia de los aparatos a raiz de la diferencia de tiempo entre transmisión y recepción.

Aviones enemigos o propios?

Este ejemplo demuestra fehacientemente cuan difíciles son los terrenos de la técnica a que son llevados los constructores e inventores debido a la guerra aérea. Estudiando tales procedimientos, el profano cree que se trata del arte negro: Pero más sorprendido estará aun, si se entera que incluso hay un método para que en la oscuridad de la noche puedan ser diferenciados los aviones enemigos y los propios, sin que para ello se necesite entrar en contacto con los mismos, lo que además sólo sería posible con los aviones propios. Sencillamente: se envía una señal que cambia periódicamente; si regresa, es uno de nuestros aviones, si no regresa se sabe lo que sucede.

Naturalmente, el enemigo prueba con todos los medios posibles de obstruir la actividad de estos instrumentos. Todos conocerán las tiras de papel estaño que arrojaban hace poco tiempo los ingleses durante sus incursiones nocturnas. Gracias a su poco peso, esas tiras se mantienen mucho tiempo en el aire y caen lentamente a tierra. Estas tiras tenían el objeto de obstruir la función de nuestros aparatos de medición radiotelegráfica, y al comienzo la obstruyeron. Pues con la masa de tales tiras se encuentra en el aire una cantidad enorme de cuerpos metálicos, sobre los cuales se reflejan las ondas radiotelegráficas igual que en los aviones. Así fué que al ser empleados las primeras veces estas tiras de papel, los instrumentos registraban su presencia. Lógicamente, los resultados de las mediciones eran inexactos. La guerra aérea es a veces una carrera por la técnica mejor. El espíritu incansable de nuestros inventores logró muy pronto contrarrestar este procedimiento primitivo de obstrucción, creándose instrumentos que permitían el empleo libre, e incluso mejorado, de nuestros aparatos de medición. Por motivos fácilmente comprensibles no se puede decir nada sobre el nuevo método. Ahora, los enemigos pueden arrojar todas las tiras de papel de estaño que quieran; con las cifras de derribos del último tiempo habrán notado que nuestra defensa no trabaja con dificultad, sino que con mas éxito y de manera más dolorosa que antes para las tripulaciones de los bombarderos ingleses y americanos, lo que resulta probado, no por último con los 136 aviones norteamericanos derribados en ocasión del ataque del 11 de enero contra localidades del centro de Alemania, los 61 aparatos terroristas británicos abatidos en la noche al 22 de enero de 1944 y los 83 aparatos británicos aniquilados en la madrugada del 20 de febrero de 1944.

Nada demuestra mejor que estos ejemplos, que la tropa de comunicaciones, que por regla general sólo aparece al margen de las operaciones, se encuentra incluída directamente en la defensa contra ataques aéreos.

Con su organización y sus instrumentos de precisión ofrece al mando las bases para el empleo local de las escuadras y para la táctica a seguir en la defensa contra los bombarderos terroristas.

La tropa de comunicaciones — el ojo de los estados mayores

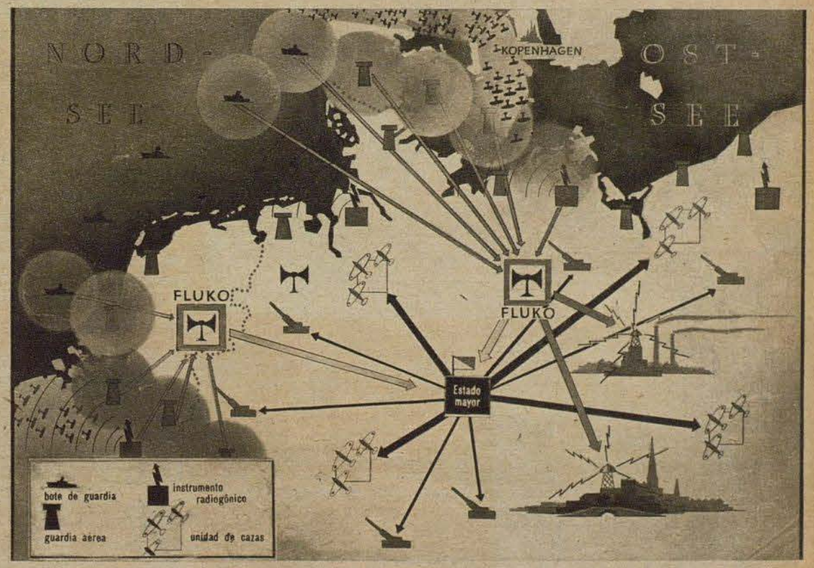
En las incursiones británicas juegan un gran papel el engaño y la sorpresa. Por esto, la tropa de comunicaciones es, de día y por la noche, en amplias zonas, el ojo de los estados mayores, con el que es perseguido todo movimiento enemigo. Veamos tal maniobra de disimulación con motivo del ataque británico contra Stettin en la noche del 5 al 6 de enero, con la que el enemigo quería escapar a nuestra red de comunicaciones y enmascarar sus intenciones. Los aparatos británicos vuelan sobre el Mar del Norte hacia el este.

Como por la mañana del 5 de enero Kiel había sido atacado por formaciones norteamericanas, sería posible que los ingleses abrigaran igualmente la intención de atacar la ciudad citada. Por este motivo, el comandante de las secciones de caza en el espacio septentrional de Alemania reúne una parte de sus unidades en la región de la desembocadura del Elba. Los flukos anuncian el avance del enemigo en amplio frente. En Kiel se da la señal de alarma, pero no se registra el ataque. Los ingleses vuelan incluso por encima de las islas danesas, y sus movimientos indican aproximadamente rumbo a Copenhague.

La tensión en la sala semioscura del puesto de mando aumenta. El interrogante se encuentra pendiente en el espacio: Hacia dónde vuelan? El comandante se encuentra inclinado sobre el mapa, midiendo y calculando. Un ataque contra Danzig parece posible. De pronto, la formación enemiga realiza una curva cerrada en la región de Copenhague y vuela en tres grupos hacia el sur.

El grupo occidental, por su número el más reducido, toma rumbo hacia Berlín, los otros dos parecen querer pasar al oeste de Stettin. Pero esta artimaña no les sirve para nada. Ya al llegar a Ruegen, nuestras secciones de caza inician la lucha, y al mismo tiempo son llamados los cazas concentrados en la desembocadura del Elba.

En el aire se desarrolla una batalla encarnizada. Pero los hombres en los flukos y en los instrumentos de medición radiotelegráfica garanten la protección pasiva de las ciudades. Al reconocerse que el ataque se dirigirá contra la región de laciudad de la ensenada, la central de advertencia da la orden de alarma. Instantes más tarde, las sirenas envían sus tonos aullantes hacia la noche . . . La red invisible sobre alemania ha cumplido su misión. Ahora comienza la batalla con las armes mortíferas en el espacio aéreo sobre la ciudad.



La presente ilustración ofrece un cuadro esquemático de la organización de la red de comunicaciones. Los botes de guardia, que son los puestos más avanzados, anuncian como primeros la aproximación del enemigo. Las guardias aéreas y los instrumentos de medición radiotelegráfica —los últimos comprueban el rumbo, la altura y el número de los aparatos enemigos— no pierden luego la pista de los aviones, desde que entran hasta que salen de su región respectiva, y transmiten continuamente sus observaciones a los flukos (comandos de guardia aérea). Estos informan a las planes mayores, a las empresas industriales, hospitales y oficinas de la defensa aérea pasiva. El ataque principal de la corriente de bombarderos tiene lugar, en nuestro dibujo, desde el norte, mientras que la sección reducida que llega del oeste intenta la maniobra de disimulación descrita en el rticulo

Dibujo v. Schijendel



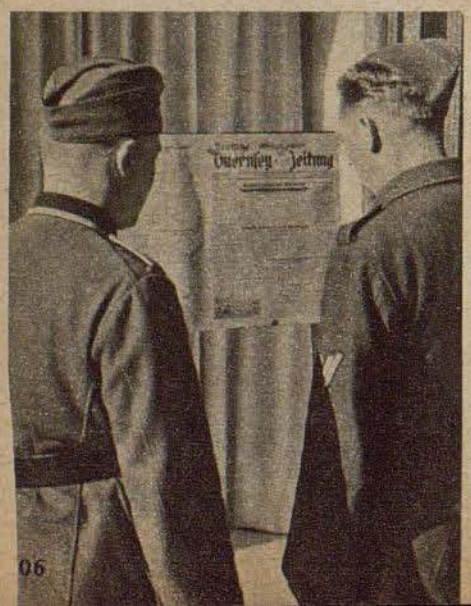
Cambio de guardia en un fortín. También las islas rocosas que se encuentran ante las dos islas más grandes, han sido ocupadas por tropas alemanas



PUESTO AVANZADO DEL BASTION DEL ATLANTICO

En una isla del Canal

El frente defensivo alemán en el oeste, y especialmente el bastión del Atlántico, se encuentran hoy en día, más que en cualquier ocasión anterior, en el centro del interés mundial. Ante este frente se encuentran las islas inglesas del canal, que ya han sido ocupadas en el año 1940, durante la campaña de Francia, por tropas alemanas. Estas islas, y muchos otros islotes rocosos en sus cercanías, son los puestos avanzados del bastión del Atlántico. Las presentes fotografías muestran algunos aspectos del paisaje y de la vida en la isla de Guernsey, cuya población se ha adaptado, en casi cuatro años, al soldado alemán



Puerto San Pedro, capital de la isla Guernsey, con el castillo Cornet y la entrada del puerto

Izquierda: El "Diario alemán de Guernsey", impreso en la isla, goza de grandes simpatías entre los soldados alemanes

PK-Fotografías del corresponsal de guerra Maetzel (Atl)

Derecha: En la isla existe también un hogar de soldados. En sus horas libres, los soldados encuentran aquí una segunda patria, cuidados y mimados por hermanas y auxiliares de la Cruz Roja



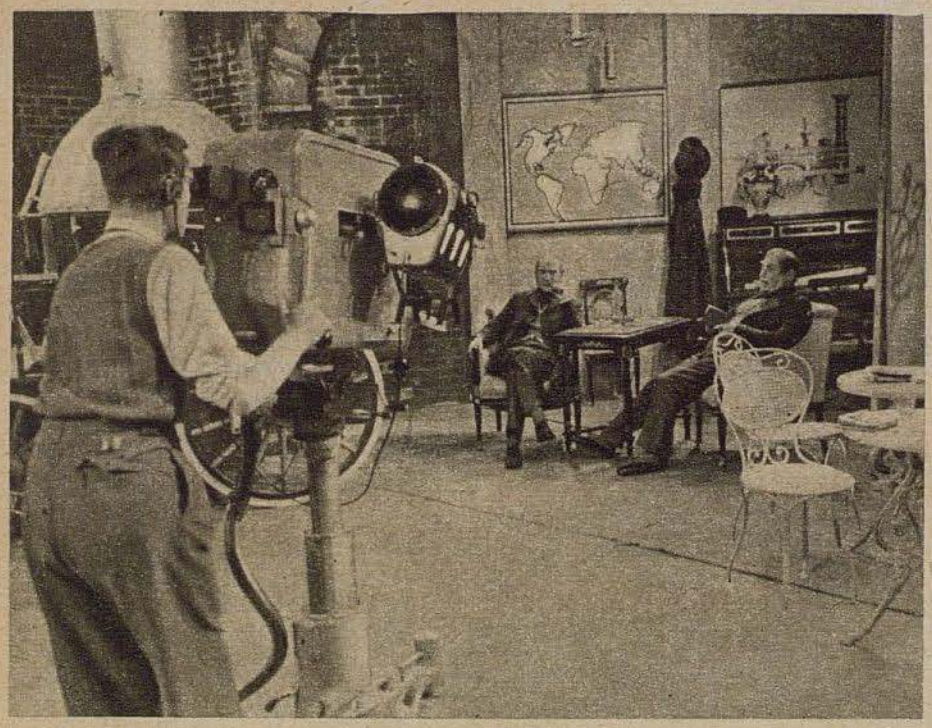
Funciones basadas en puntos

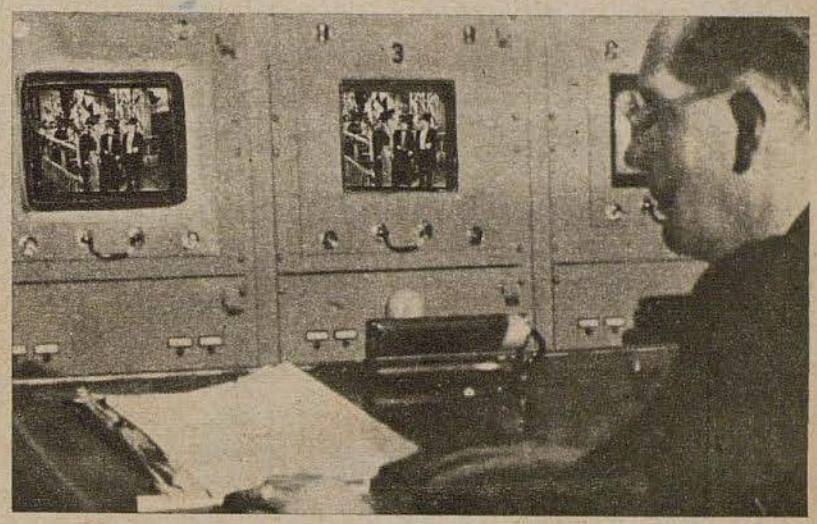


La entrada de la Casa de Televisión. La única emisora de televisión que trabaja en el continente europeo durante la guerra se encuentra en Berlín. Los que disfrutan de este hijo, aun joven, de la técnica de la radiodifusión, son casi exclusivamente soldados, ya que casi todos los receptores de televisión han sido puestos a disposición de las Fuerzas Armadas, especialmente de los hospitales



"Estimados espectadores, aquí os saluda la emisora de televisión Paul Nipkow", así comienza la simpática locutora con el programa. Luego, el regisseur hace una señal, la cámara enfoca la "escena" y la función puede comenzar

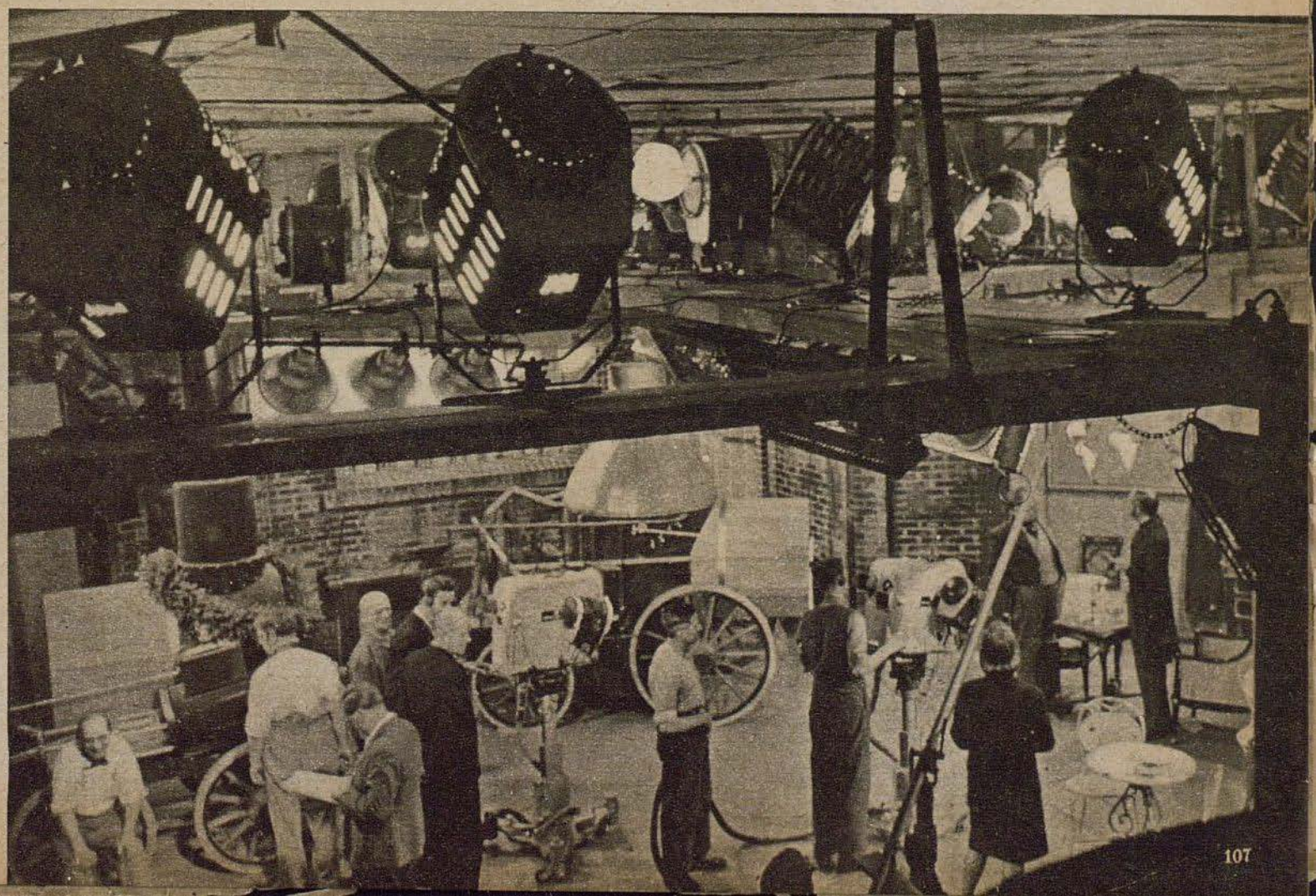




En la sala de control y dirección. Aquí es controlada incesantemente la transmisión. Con pocas manipulaciones son variados los volúmenes de luz y tono, de manera que el efecto general sea agradable y armonioso

Igual que en la cinematografía, también en la televisión se registran repetidos cambios de escena. Mientras el cameraman capta el cuadro que es transmitido en ese instante, a la izquierda ya se encuentra preparado el cuadro siguiente. Rápida y silenciosamente pasa la cámara de una escena a la otra

Fotografías Orbis



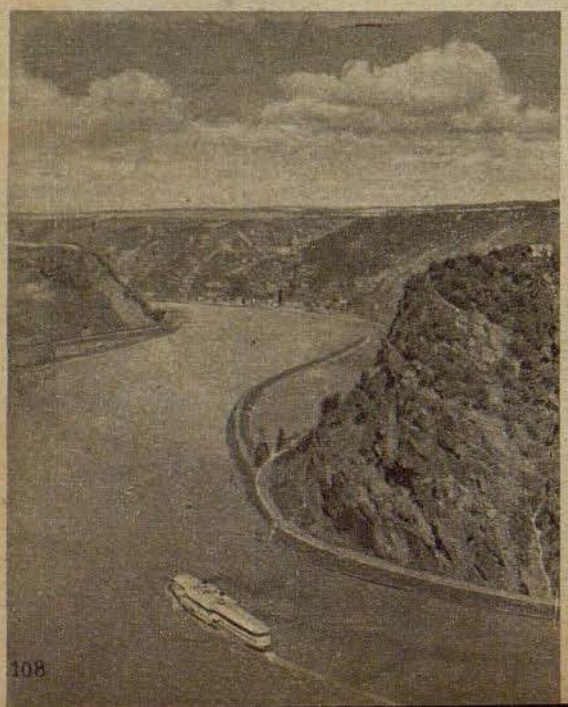
"Entre bastidores" del estudio de televisión. El "telar" consta aquí de numerosos reflectores de gran luminosidad, con los que se puede obtener todo efecto de iluminación deseado. Durante la función, la temperatura llega a menudo a 50 y más grados, carga desagradable para actores y personal técnico

En el mundo de las leyendas

No es una casualidad que el alemán se encuentre estrechamente relacionado, también espiritual y artísticamente, con el romanticismo, pues como pocos tiene el sentido para lo imaginario, lo milagroso y fantástico. Como confirmación de estos sentimientos, el lenguaje popular ha envuelto a numerosas aldeas y paisajes en leyendas y cuentos, en los cuales se esconde, a menudo, un grano histórico o mitológico

Izquierda: La soledad de los Montes Gigantes, con sus bosques de pinos cubiertos de nieve, ha hecho nacer la leyenda del espíritu montañés Ruebezahl, que se presenta súbitamente ante el caminante solitario en diferentes formas, preferentemente como carbonero tétrico, Medio duende y medio gigante bonachón, acostumbra a asustar a la gente con sus travesuras, igual que socorre a los pobres que no tienen la culpa de su desgracia

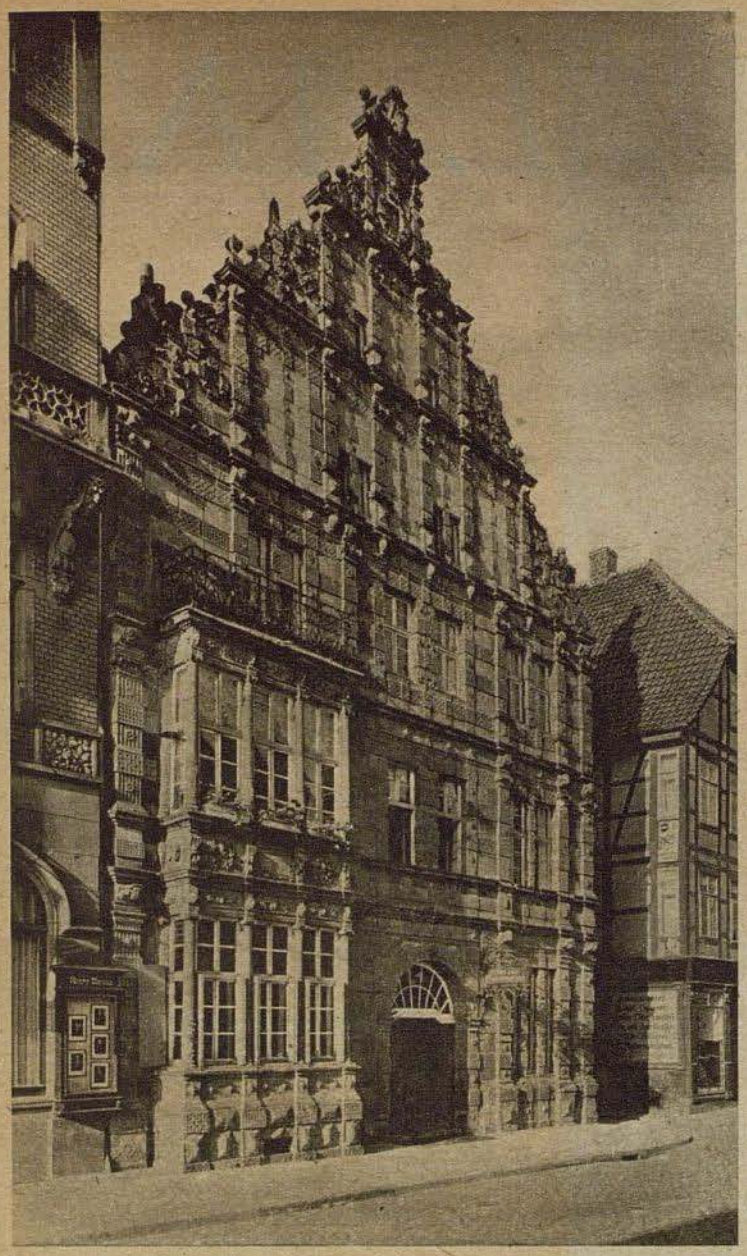
Abajo: La torre de ratones de Bingen. La leyenda dice, que en ocasión de una miseria de hambre, el arzobispo Hatto II de Mainz, bajo el pretexto de querer repartir grano entre el pueblo, hizo encerrar un gran número de pobres en un granero, haciéndole prender fuego. Cuando se escucharon los gritos de los desgraciados, el arzobispo habría preguntado a los que se encontraban cerca, si escuchaban "silbar a sus ratones de pan". En el mismo instante lo asaltaron innumerables ratones, asediándolo de manera que, para salvarse, huyó a esta torre situada en medio del Rin. Pero también aquí lo alcanzaron los ratones vengadores, sufriendo una muerte terrible



Fotografías Seiler (4), Scherl (2), Mauritius (1)

La roca Loreley a orillas del Rin. (Foto izquierda) Aquí estuvo sentada la bella hechicera Loreley, peinando su cabello de color oro. Con sus canciones enloqueció al pescador que pasaba ante la roca, haciendo zozobrar su navío. Aunque la leyenda ya es desde hace mucho tiempo muy popular habiéndo sido cantada varias veces en la lied alemana, es una invención del romántico Brentano

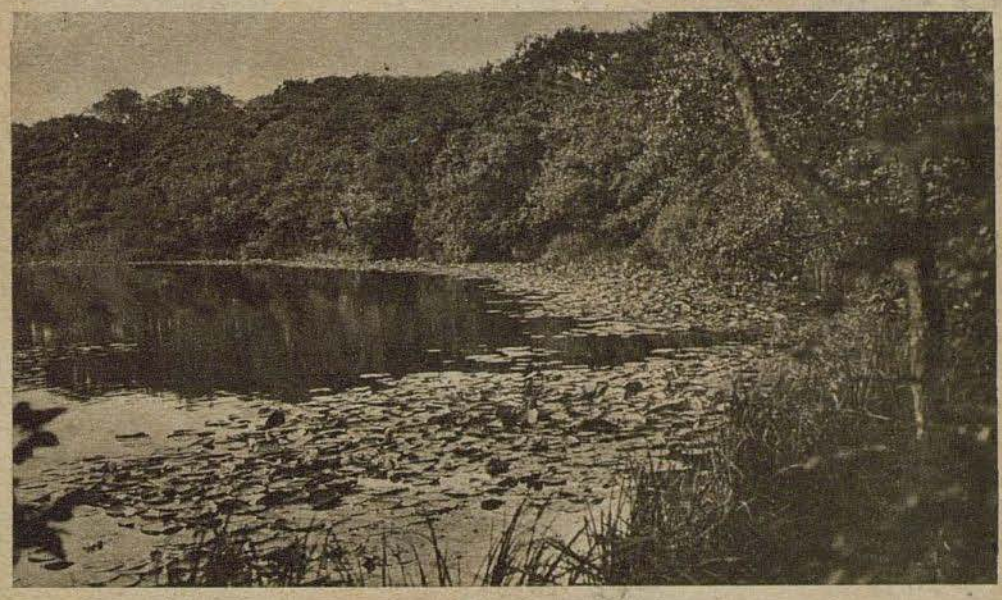




Igual que muchos palacios y castillos alemanes, por ejemplo el palacio en Bayreuth y el castillo de Plessenburg, también el palacio de Berlín contaba con su lar doméstico. Era la mujer blanca, cuya aparición en los pasillos y patios, a medianoche, anunciaba a los Hohenzollern una próxima desgracia, casi siempre la muerte del regente. Esta mujer blanca acompañó los destinos de esta casa real durante, siglos y habría sido vista incluso al morir el viejo emperador Guillerno



El lago Herthasee cerca de Stubbenkammer en la isla de Ruegen es escenario de una antigua leyenda de dioses germanes. Aquí se encontraba el santuario de la diosa Hertha, que daba paz y fecundidad. Todos los años realizaba su viaje, en un coche tirado por dos vacas y seguido por un sacerdote. De regreso, el coche y los vestidos eran limpiados en el lago Herthasee, pero los esclavos ocupados en estos trabajos eran devorados por las aguas, es decir, seguramente sacrificados



La casa del cazador de ratas de Hameln representa un recuerdo de una de las leyendas alemanas más conocidas. Esta dice, que en junio de 1284, cuando la plaga de ratas era especialmente grande en Hameln, apareció un forastero que prometió librar a la ciudad de las ratas, contra cierta indemnización. Logró su propósito con la ayuda de una flauta, con la que atraia a los animales, huiándolos hacia el Weser. Pero como se le negaba el pago acordado, atrajo el próximo domingo, con su flauta, a todos los niños de la ciudad y los condujo a una cueva de los montes Koppenberge, que se cerró cuando hubo pasado el último niño

En la noche de Walpurgis, las brujas se reunian en la plaza de los bailes de brujas en Thale, Harz, alrededor de su señor y maestro, el diablo. Sobre palos de escobas venian cabalgando por el aire, y homenajeaban a satanás, que aparecía en forma de cabrón o ser humano en el trono, para acogar a las nuevas brujas en el gremio. A este acto seguia un baile que acababa en una orgia en que cada bruja se divertia con su amante. Goethe ha inmortalizado esta leyenda en su "Faust"

PORCELANA BAILADA





Según la plástica del profesor Scheurich Arlequín y Columbina fué creado un baile (fotografía de la izquierda) que por su alegría desenfrenada refleja la atmósfera de una fiesta de carnaval. Igual que este trabajo plástico sirvió de ejemplo a la artista, así han sido creadas también las siguientes escenas de baile según las valiosas obras de porcelana de Meissen



El pequeño cupido ha jugado un papel muy importante en la epoca del rococó. Por cierto que no logra que el apasionado caballero de porcelana obtenga a la hermosa doncella, pero en el baile no descansa antes de haber alcanzado a ambos con su flecha



Para el artista creador, que se encuentra constantemente buscando ideas nuevas, el detalle más pequeño puede convertirse en punto de partida para una nueva obra. A menudo una conversación privada, una obra de arte o una escena observada casualmente le ofrecen material interesante, al que luego da vida visible según su estilo personal. El director de la galería de porcelanas del célebre Zwinger de Dresde mostró, en cierta ocasión, los tesoros del arte de la porcelana de Meissen a la ingeniosa directora de cuerpo de baile, la bailarina alemana Vera Mahlke. Ante sus ojos, que están acostumbrados a poner en movimiento a todos los objetos, las delicadas figuras comenzaron a bailar y, en su imaginación, se convirtieron en un atractivo cuerpo de baile. Y poco tiempo más tarde, las valiosas porcelanas despertaron a la vida en el escenario del Wintergarten de Berlín



Un hechicero ha hecho que los dos caballeros chinos queden convertidos en porcelana. Fueron interrumpidos en medio de la charla, que reinician inmediatamente cuando la música los hace revivir



Dominada por la fiebre de la caza, la halconera se encuentra en su pedestal esperando el momento en que los cuernos anuncien el comienzo de la cetrería



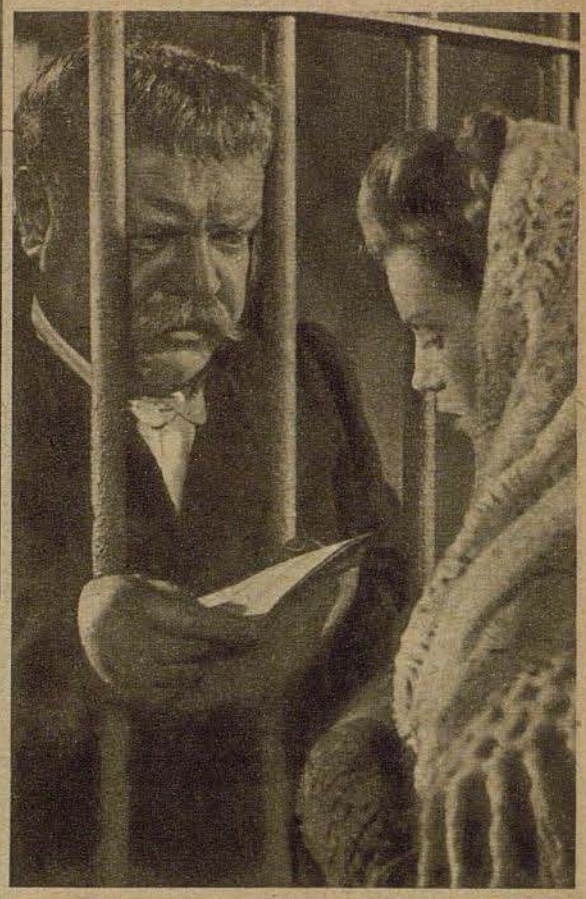


Fotografías especiales del Wintergarten de Hilde Zenker



Izquierda: El consejo de los diez se ha reunido, y decide bajo la presidencia del vecino Nettelbeck (HeinrichGeorge): La ciudad será defendida, cueste lo que cueste

Abajo: Pero aun no es Gneisenau el comandante de la plaza, sino el general Lucadou. Este quiere entregar Kolberg sin lucha a los franceses, y ha hecho encarcelar a Nettelbeck, el "revolucionario". Nettelbeck logra entregar a María, hija de campesinos (Kristina Soederbaum), una carta dirigida al rey de Prusia, en que ruega al monarca que deponga al genera Lucadou



KOLBERG

Una página de gloria en la historia prusiana

1806 — el año de profunda humillación de Alemania. Napoleón triunfaba. Después de las derrotas de Jena y Auerstedt, incluso los comandantes de la fortaleza prusiana han perdido la confianza. Magdeburgo, Spandau, Stettin y Küstrin abren sus puertas a la superioridad enemiga. Sólo dos ciudades fortificadas resisten a los franceses: Kolberg y Graudenz. En Kolberg se encuentra el triunvirato Gneisenau-Schill-Nettelbeck, que después de muchas luchas internas organiza la defensa. El general Lucadou, anterior comandante, es sustituído por el joven y enérgico Gneisenau, las instalaciones de la fortaleza son modernizadas. Comienza la lucha. Los franceses orientan su artillería contra los barrios habitados de la ciudad, para socavar la moral combativa de la población. Pero Nettelbeck y sus kolberguenses aprietan los dientes y resisten. Ellos se encuentran como milicia en los fortines. Esta lucha dura y encarnizada dura tanto tiempo hasta que cae la decisión sobre la guerra y la paz lejos de Kolberg, en la batalla de Friedland. Lentamente se mueve la rueda de la historia, que eleva más y más a Gneisenau, convirtiéndolo seis años más tarde en eficaz y decisivo contrario de Napoleón. — La nueva película en colores "Kolberg", realizada en la empresa Ufa bajo la dirección de Veit Harlan, describe la viril defensa de una pequeña fortaleza alemana contra una superioridad aplastante. Dentro de un margen dramático y lleno de tensión, el film muestra no sólo un trozo de historia alemana, sino que simultáneamente una paralela de importancia simbólica



María ha logrado llegar hasta Tilsit, donde entrega a la reina Luisa (Irene von Meyendorff) la carta de Nettelbeck, que no deja de surtir efectos, pues poco más tarde . . .

Fotografías Ufa

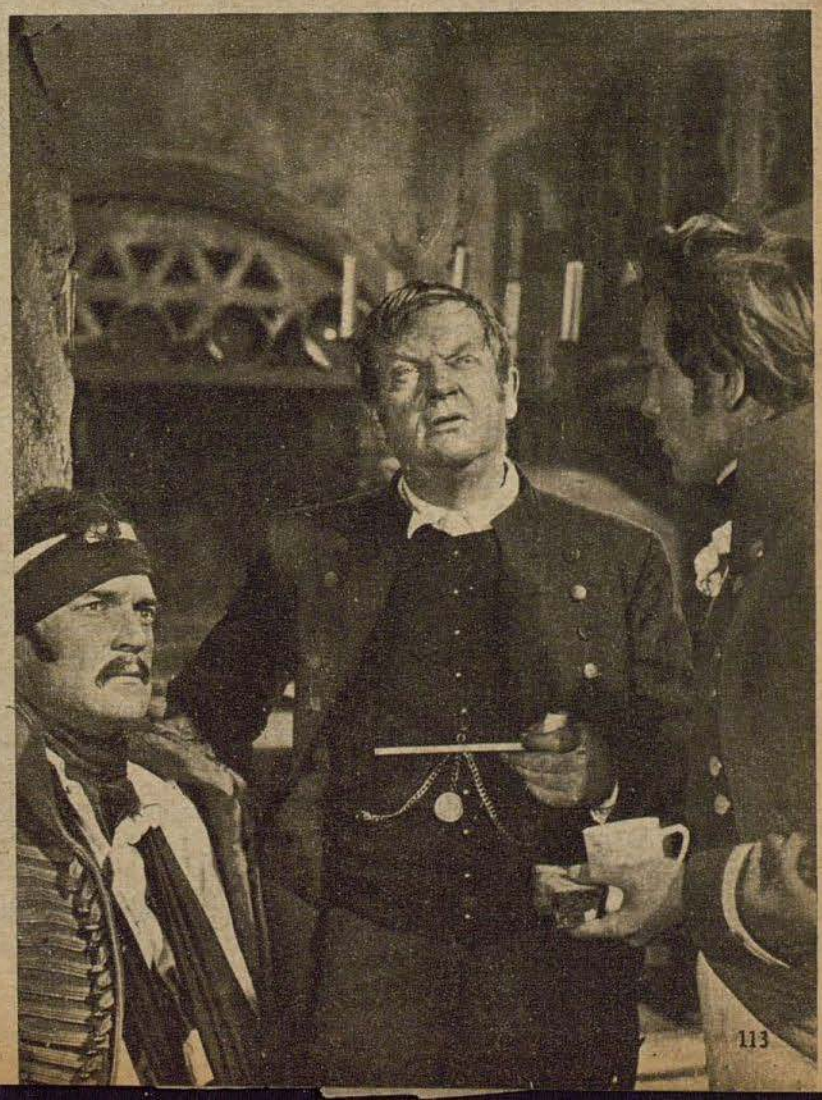


. . . llega Gneisenau (Horst Caspar) a Kolberg. Por orden del rey depone al general Lucadou (Paul Wegener), asumiendo personalmente el mando

Gneisenau ha liberado a Nettelbeck, jefe de la milicia, de la cárcel y los hace llamar para estudiar con él la defensa de la fortaleza



El joven alférez Schill (Gustav Diessl) ha llegado a Kolberg, para reclutar voluntarios para su cuerpo. Inmediatamente se pone a disposición de los defensores, reorganiza la milicia y procura que los antiguos cañones de la fortaleza sean reemplazados por otros más nuevos



Derecha: Un episodio que prueba la disposición al sacrificio: el aldeano Wernet (Otto Wernicke) decide reducir a cenizas su finca que se encuentra afuera, ante la ciudad, y que como fortín natural y posición ideal para la artillería, podría ser de provecho para el enemigo. Poco más tarde lleva esta decisión a la práctica

En el infierno de una noche de terror

Camaradería hasta la muerte / Experiencias de un soldado de defensa aérea, relatadas por A. Geldner

En su actuación contra el terror aéreo enemigo, nuestra Arma Aérea emplea con éxito, desde hace algún tiempo, soldados LS (defensa aérea). Estos soldados ya son un elemento común dentro del cuadro de ciudades afectadas por ataques aéreos. Las unidades de los soldados de defensa aérea son motorizadas, rápidamente móviles y disponen de instrumentos de extinción y salvamento ultramodernos. Un miembro de esta tropa relata sus últimas experiencias

Tiritando de frío me encuentro sentado detrás del cabo M. en la motocicleta. Ante nosotros se levanta rojizo el horizonte nocturno. La calle, por la que nos lleva nuestra motocicleta, corre directamente hacia ese horizonte. Hace aproximadamente tres horas nos pusimos en camino; no sólo el cabo M. y yo, sino toda una sección motorizada de soldados de defensa aérea: tres compañías, secciones de extinción, secciones de salvamento, secciones de reparación y grupos sanitarios.

Alcanzamos la ciudad y pasamos rápidamente por su límite exterior. Alrededor nuestro calles oscuras, sumidas en un silencio absoluto. El viento nos trae el olor de humo e incendio. La claridad rojiza ante nosotros, dominada por un movimiento y una intranquilidad constantes, aumenta su tamaño. Llueve ceniza; chispas y más chispas caen en nuestras caras. Nos cubrimos las cabezas con nuestros impermeables y seguimos avanzando. Adelante, en la vanguardia de la columna, se encuentra ahora el piloto, que nos ha sido enviado por la autoridad local de defensa antiaérea. El nos lleva al puesto de mando. Desde allí, la tropa de orientación nos conduce rápidamente a los lugares de actuación.

•

Una hora después de medianoche. Desde ahora nos olvidamos de medir el tiempo. Este se derrite bajo nuestro sudor. Avanzamos por el enredo de los cables de tranvías y de alta tensión, pasando por barricadas de tirantes de madera en llamas y por nubes de humo, nos abrimos paso por calles de fuego, para pasar con nuestros vehículos. Alrededor un cuadro siniestro. Los incendios ofrecen un aspecto horrible, devorando todo lo que les sale al paso. La calor se nos opone con una violencia que casi nos tumba. Acoplamos mangas y colocamos pasaderas por encima de ellas; subimos y bajamos por escaleras oscilantes. Nuestras manos, que han perdido toda sensibilidad, cogen — como de otro modo se perdería tiempo — vigas ardientes para arrojarlas a la calle, y vuelven a levantar las hachas, los picos y las camillas. Nos agazapamos bajo muros que amenazan derrumbarse, y nos abrimos camino por los escombros, para llegar hasta los sepultados. Sin sentido alguno pasamos debajo de todas las cosas que caen donde hay un gran incendio; instantes más tarde caminamos por sótanos y refugios, hasta las rodillas en agua. Nuestras caras arden; los labios y la boca se resecan. Ya no podemos gritar, cuando nos queremos entender recíprocamente; sólo graznamos. Nuestras narices han sido resecadas por la calor, los pulmones trabajan penosamente debido al humo, al polvo y al olor del fósforo; las caras han sufrido heridas y rasguños, los ojos salen de sus órbitas, los codos, las rodillas y las manos están sangrientes. Estamos terriblemente cansados, pero continuamos moviéndonos . . .

Parecería que nos encontramos trabajando ante una cinta sin fin, que corre incesante e indiferentemente, trayéndonos trabajos que deben ser hechos; sin pausa y de manera alternativa: extinguir, salvar, recuperar, evacuar, ayudar. Y no pensar nada más que esto. Así pasa la noche. La mañana llega, tapada por una densa capa de humo. Se hace mediodía, todo tiene un color gris. Y nadie llega para decirnos: ¡"Descansad!" Comprendemos que no puede ser. Aun no . . .

•

El jefe de nuestro grupo es el primero en fallar. Cuando nuestros camaradas de sanidad lo introducen, sobre la camilla, en el coche de sanidad, veo su cara. Esta me parece singularmente pequeña. La boca nos sonríe; y nosotros devolvemos la sonrisa. Pero en realidad preferiríamos llorar. Tenía la figura y hombros de un carbonero. Y estos hombros levantaron y llevaron hace unos instantes el enorme peso que había hecho inclinar la balanza de la vida de ocho personas profundamente hacia la sombra de la muerte.

Enviamos gruesos chorros de agua a un gran edificio de oficinas. El fuego devora desde hace horas todo lo que encuentra. Aquí no se puede salvar nada. Pero en medio de este mar de llamas, el viento se convirtió en huracán, arrojando chispas a todas partes y provocando nuevos comienzos de incendio. Centenares de viviendas corrían peligro. Felizmente se logró dominar los nuevos focos. De pronto los motores cesan en su cantar monótono. No hay agua! Y en este silencio, sin ruido de motores y bombas, escuchamos que en el refugio, delante de nosotros, golpean. Levemente y como si fuera muy lejos; pero las señales se escuchan claramente. Contenemos la respiración. Sin movernos escuchamos llenos de tensión. Vuelve a golpear. Allí hay sepultados que tratan de llamar la atención! Penetramos en la casa. El jefe de nuestra sección a la cabeza. Pasamos sobre montones de escombro calientes, mojados, resbaladizos, que nos hacen perder tiempo. La entrada del refugio se encuentra sepultada. Comenzamos a cavar, como si los segundos decidieran. Un hedor nauseabundo provoca pinchazos en los pulmones. Nuestras manos han sufrido, entretanto, nuevas



El suboficial, enfrentando sus hombros al tirante que cae, aguanta varios quintales de peso. Pero ya se aproxima del otro lado de la galería, lenta y penosamente, el primer salvado . . .

Dibujos de la PK: corresponsal de guerra Ellgaard

heridas y rasguños. Cavamos un agujero, lo ampliamos hasta convertirlo en una galería y la apuntalamos. En la tenue luz de nuestras linternas vemos una cara lívida. De pronto, un tirante grueso cae contra nuestros puntales. El suboficial, que ya se encuentra casi en la galería, enfrenta sus hombros al tirante que cae, lo ataja e impide su caída. Con sus hombros aguanta varios quintales de peso. Cualquier otro se quebraría bajo este peso cual una caja de cerillas bajo un puño rabioso. Pero él aguanta. Nosotros tratamos de apuntalar la viga que ha caído. Cuando el suboficial cede levemente, para cerciorarse si los puntales resisten, ceden también éstos. Es para desesperarse. Arriba, sobre nuestras cabezas, el fuego cobra siempre más cuerpo. Una calor sofocante apenas nos permite respirar; una lluvia caliente nos empapa completamente. También al otro lado de la galería trabajan febrilmente. "Intenta tú, si puedes pasar, camarada" dice con voz ronca el suboficial; "Yo aguantaré aquí bajo la viga." El primero del otro lado de la galería, el primer salvado, se aproxima lenta y penosamente, ensangrentado, agotado. Pero logra pasar. Luego pasa el segundo, el tercero. El cuarto pasa, en parte empujado por el quinto, en parte tirado por el tercero. Está herido. Luego llega el quinto, el sexto. Movemos los labios, pero callamos. Un miedo de muerte nos oprime el pecho. Luego llega el séptimo. Con una linterna ilumino un poco la galería. Veo la cara del suboficial, delgada, huesuda, reluciente de humedad y suciedad. En la frente se ven, hinchadas, las venas; los labios han desaparecido casi por completo, viéndose únicamente una raya delgada. Los párpados tiemblan sobre ojos cerrados.

Por la galería sacamos al octavo y último.

Instantes más tarde se desploma silenciosamente nuestro suboficial. La viga también cae, arrastrando escombros y ceniza y sepultando al camarada. Este sólo vuelve en sí después de media hora, cuando lo rescatamos entre los escombros, y su primera pregunta es: "¿Han salido todos del sótano?"

Nuestro compañero de sanidad lo conduce, con los demás heridos, al lugar de los primeros auxilios.

•

Un poco más tarde, algunos centenares de metros más lejos: Vemos a una mujer que corre por una calle envuelta en llamas. Grita y gesticula con los brazos. Sin dejar que nadie la detenga penetra en una casa incendiada. Nosotros gritamos "¡Alto!" — "¡Atrás!", pues ya hemos abandonado las esperanzas de poder salvar la casa. En cada instante pueden derrumbarse los entrepisos. Al lado mío escucho a uno que dice: "¡Qué tontería!", y luego echa a correr también él hacia la casa, en busca de la mujer. Demonio, se ha vuelto loco también él? Y pensando aun esto, echo a correr también yo, sabiendo que es una locura, pero una fuerza interior me guía, y penetro por la entrada del edificio. En ese momento se desploman los muros. Un entrepiso se inclina; sobre este plano inclinado comienzan a resbalar los muebles incendiados, destrozándose ya en el aire. Entre los muebles y la enorme cantidad de chispas resbala un ser humano; terrible impresión! Con la desesperación dibujada en el semblante rema con los brazos por el aire, trata de asirse, cae al vacío. Detrás del infeliz cae algo grande, oscuro, provocando tonos y ruidos como si hubiera estallado una bomba llena de tonos ebrios. Eso ha sido un piano. Y la persona . . .? Al diablo, allí sale tambaleante el camarada, el casco de acero corrido a la nuca, la cara sangrienta, una ceja partida y chorreando sangre, los ojos hinchados, el hombro izquierdo aplastado y el brazo adyacente casi deshecho. Es el brigada B., jadeante y tambaleante, que ha pasado momentos infernales. Al verme hace con su cara maltrecha una mueca como si quisiera sonreír. Me quería mostrar que no era tan grave su situación.

Salvar, extinguir, evacuar. Olvidadado todo lo demás. Ya nada en nosotros mide el tiempo, ni siquiera los sentimientos. Horas se convierten en segundos, y a veces los segundos nos parecen eternidades tormentosas. Incluso el estómago, este reloj digno de fé del soldado, ya no mide las horas. Cuando nos traen comida, la devoramos rápidamente. Nuestros cuerpos se encuentran, de manera misteriosa, en un estado de emergencia. Nuestras voluntades también.

Si no fuera eso, nos desvaneceríamos en medio de este mar de llamas, que de manera terrible e indiferente avanza por las calles. Nosotros no somos ya el cabo Mueller, Meyer o Schulze; en los hornos ardientes de las calles y casas nos amalgamamos, convirtiéndonos en una sola voluntad fuerte de defensa. Y no solamente nosotros, sino que también mujeres y niños, que luchan al lado de nosotros como verdaderos soldados y que aún se mantienen en pie cuando, según el orden de todo lo humano, ya tendrían que haber perdido los sentidos. Todos nosotros no sentimos ya el tiempo que corre y se ahoga en el semblante agonizante de las casas y calles. Pero lo que sentimos todos, también las mujeres y los niños a nuestro lado, es la fuerza de la abnegación y la fé de que sólo sobrevive el que se emplea de lleno.

•

Llega la noche. Estamos exhaustos y resecados. Nuestras cabezas retumban y las rodillas tiemblan. Nos traen comida. Silenciosamente tragamos el pan y la salchicha, y nos asombramos que exista aun algo que no sabe asquerosamente a incendio y ceniza. Uno llega y nos dice que han caído cinco camaradas. Dos de ellos han sido destrozados por bombas de explosión retardada; los otros tres fueron sepultados al realizar trabajos de salvamento. Escuchamos mudos este in-

forme. Por sobre nuestras cabezas pasa un viento helado que nos trae aire fresco. Pero ahora tenemos frío.

Nos hacen saber, que cada uno de nosotros debe descansar dos horas. No todos a la vez, sino que alternativamente. Yo me encuentro entre los primeros. M. también. Lo consulto si le parece que me vaya rápidamente a casa, a ver si todo está en orden, pues la ciudad en llamas es mi patria. M. se opone, alegando que en dos horas no podré ir a casa y volver a pie. Y además nos dieron la orden de descansar. Y una orden es sagrada. Bien, pero entonces quiero telefonear por lo menos. Juntos buscamos un teléfono público no destruído. M. me acompaña, pues al parecer no me tiene confianza; ve como el miedo se dibuja en mi semblante, y teme que por dos horas podría arriesgar una escapada.

Ante la celda del teléfono se encuentra más de una docena de personas. M. logra que nos dejen usar inmediatamente el teléfono. Marco mi número en el disco. Mi corazón golpea cual si fuera un martillo; mi garganta se ha estrechado en preparación de las palabras dulces que quiero pronunciar. Espero la voz de mi mujer . . .

Pero el otro lado del hilo todo queda en silencio, nadie responde.

Regresamos a nuestro puesto, M. y yo. Tragamos con dificultad las palabras, que no pueden ser dichas. Subimos a un camión y sin decir palabra nos acostamos para dormir . . .

*

Sobre mis párpados siento aun un peso muy grande, cuando M. me despierta. Abriendo los ojos veo el cielo estrellado, reflectores que tantean la bóveda celeste. Veo también proyectiles rojos, blancos y verdes en la oscuridad de la noche, corrientes de chispas caen como cataratas. Y me entero que aviadores enemigos vuelan sobre nuestras cabezas. M. me alcanza la careta antigases: "¡Rápido, el baile vuelve a comenzar!" El parece estar fresco y descansado. Me pongo el casco de acero. En ese instante se nos aproxima un silbido estridente. Con la rapidez de un rayo nos echamos a tierra. Muy cerca escuchamos un fuerte choque y una explosión ensordecedora. Sentimos la fuerte presión del aire y tememos por la suerte de nuestras bombas de agua y aparatos de extinción. Nos levantamos con la intención de avanzar. Otro silbido penetrante. Nuevamente volvemos a echarnos con la cara a tierra, de reojo vemos llamas vivas provocadas por bombas que estallan. Volvemos a levantarnos y corremos otro trecho. Así lo hacemos varias veces seguidas, y por fin entramos en contacto con los camaradas. Nuestros camiones salen con nosotros, y se detienen en una calle iluminada por el fósforo pegado en las fachadas de los edificios y en el asfalto. Alrededor se rompen los cristales. Casa trás casa arde. Rápidamente nos dividimos. Segundos más tarde estamos en escaleras y corredores, sobre tejados y en habitaciones ajenas; al lado nuestro, mujeres ayudan en los trabajos de extinción, niños van y vienen con agua y arena; ante muros de fuego y humo y en casas ardientes nacen amistades; los miedosos salen de los refugios y son incluidos en la comunidad que combate el fuego.

En medio del caos vuelvo a encontrar a M. a quien había perdido de vista; tropezamos ante una casa pequeña que ya es sólo una ruina ardiente. Llegamos en el mismo momento y vemos que aquí pronto habrá pasado todo. Pero algo nos retiene. Un muro de la casa se ha desplomado y un piso se ha inclinado. Los muebles han resbalado, cayendo a la calle. Sólo una cuna se encuentra en medio de la habitación. Y se mueve de un lado a otro. M. y yo lo vemos, y sabemos de qué se trata.

Adelante, al sótano de la casa. Mientras entramos en la casa veo algo grande, gris, a la derecha de la entrada. Una bomba no estallada, pienso, y ya me encuentro en medio del humo espeso. La entrada del sótano está libre, y la escalera que conduce hacia abajo también. Abajo se encuentra un pequeño, que tal vez tiene cinco años de edad. Está ronco de tanto llorar, y aferrándose a mis piernas dice, entre sollozos: "¡Llévanos afuera, tío, llévanos afuera!" Lo levanto; tiene la cara empapada de lágrimas. Acariciándome la cara con sus pequeñas manos, me dice: "¡Busca también a mi mamita!"

Instantes más tarde veo que M. sale de otro sótano. Su semblante tiene un color gris-verdoso y está demacrado por el horror. "¡Llévate al pequeño" dice entre dientes, "por Dios, llévate al pequeño. Aquellos allí dentro — — luego los sacaré!" Repentinamente da media vuelta y golpea con los puños cerrados contra la pared.

Con el pequeño en brazos subo la escalera. Rebelándose contra la fuerza de mis brazos me pide por favor que salve a su mamita. Arriba el humo ahoga su voz. Echo a correr por la calle y al poco tiempo oigo voces humanas. Detrás mío un ruído de mil diablos; bajo una luz viva veo la calle parada de cabeza. No puedo respirar. Algo da fuertemente contra mi casco de acero, arrancándome también las gafas. Aprieto al niño fuertemente contra mi pecho. Una presión terrible me arroja contra una pared. Tengo la sensación de ahogarme en una masa negra.

*

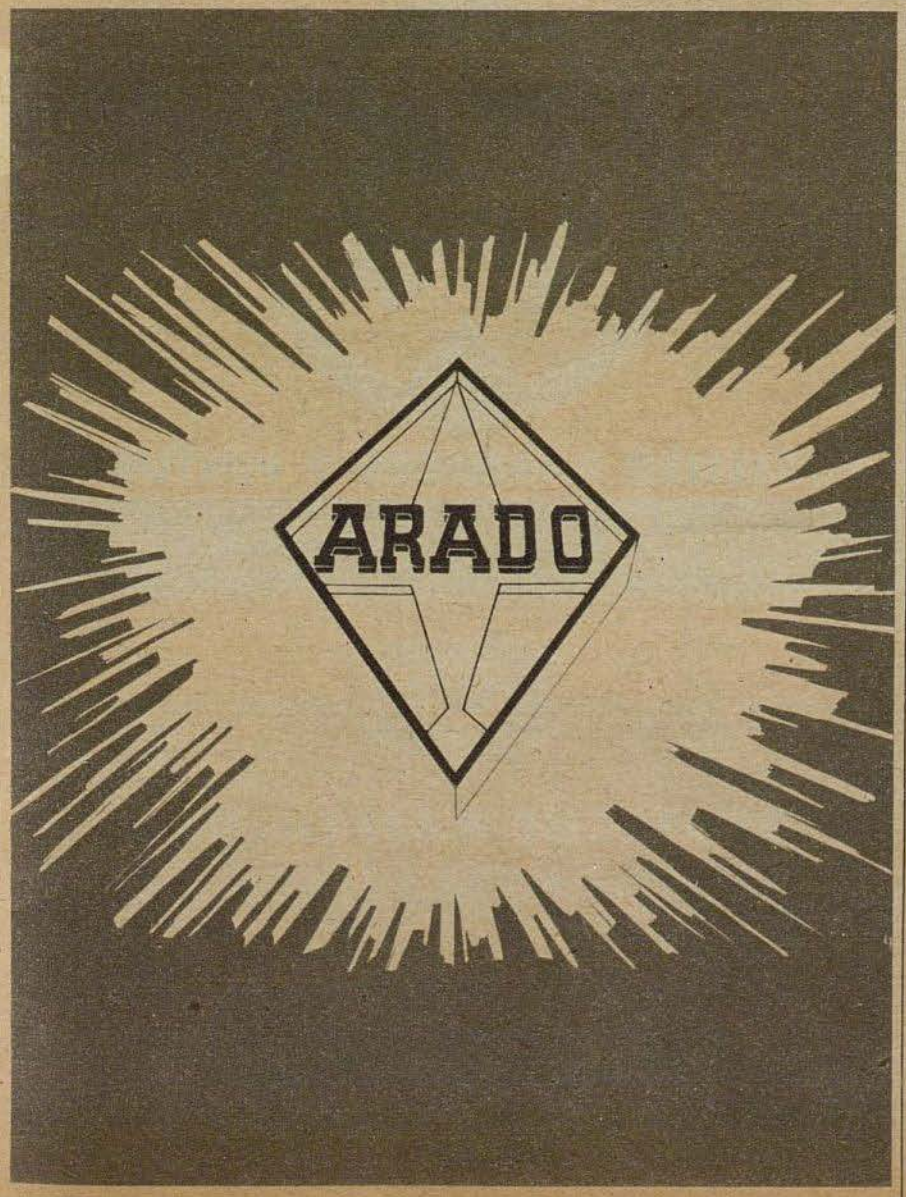
Después de cuatro días nos relevan.

Saldremos de la ciudad. Puede ser de mañana o por la noche. Estamos demasiado cansados como para pensar en ello. Arrodillado me encuentro en el camión que encabeza la columna, poco detrás del conductor. A su lado se encuentra sentado el comandante, que habla sin interrupción. De vez en cuando dice el conductor "Sí, señor comandante" Mi cerebro registra todo esto, pensando que los dos hablan para no dormirse. Los demás en el camión duermen, respirando con dificultad. Me duele la cabeza, los ojos arden y apenas se mantienen abiertos de sueño. Quisiera dormir, pero no puedo. Tengo frío, y una toz fuerte me sacude todo el cuerpo.

*

Por fin llegamos a casa. A casa, quiere decir, a nuestras habitaciones con sus literas, fotografías de revistas en las paredes; esta es la atmósfera de camaradería, de silencio y tranquilidad entre los diferentes servicios que prestamos. En la habitación 8, en que vivo, faltan dos camaradas. Hace frío. En la pieza todo parece estar en desorden, todo parece ajeno. En la mesa se encuentra aun una sartén con cebollas fritas. Al lado, la olla con las patatas cocidas. Ahora tienen un color gris. Donde está mi amigo y camarada M.? Tengo un dolor terrible en la cabeza. Un cabo entra en la habitación, y hace un paquete con los objetos de M. "Qué ha pasado?" le grito —.

"Hombre, no sabes que M. está muerto? Acabamos de recibir la información!" El cabo se aleja. Sintiendo un vacío en todo el cuerpo me acuesto sobre mi litera, y de pronto, medio dormido y con la visión de fuego y humo, oigo desde lejos, muy lejos, entre el ruído de muros que caen y casas que se queman, la canción del buen camarada . . .





"Tiempo de transporte"

"Aviones Ju 52 vuelan – Más de 10 horas detrás de motores retumbantes" Por el corresponsal de guerra Hermann Marten

PK Terminaba un día, que en sus diferentes horas nos había cubierto con el oro de su sol otoñal, que nos había acosado con sus capas de niebla y que finalmente había perseguido y atacado el largo vuelo de nuestro avión de transporte Ju 52 con copiosas nevadas. Desde el amanecer, los pilotos se encontraban sentados detrás de hélices zumbantes, más de diez horas retumbaba y vibraba la carlinga bajo un ruido de motores, interrumpido sólo por breves pausas introducidas para cargar combustible. Qué servicio es este! Primer despegue a la luz de reflectores, concentración en el espacio aéreo sobre un lago gris, aterrizaje sobre amplios campos muy animados, descarga y carga de otros pesos grandes. Todo tiene que desarrollarse con rapidez. Naturalmente la tripulación ayuda en todos estos trabajos. Y nuevamente despegue, un panecillo para el piloto, preparado por el mecánico de a bordo, y en algún momento un plato de sopa. Horas y más horas volando . . .

Ya hacia tiempo que la oscuridad había cubierto agua y tierra con su velo inescudriñable, solamente las luces rojas de un campo de aviación, una pista de aterrizaje iluminada por una luz tenue, aparecían de tiempo en tiempo. Hasta que desaparecían para la vista de la tripulación, bajo una capa de nubes que imposibilitaba toda vista de tierra. Período de mal tiempo . . . La base de llegada, lejos detrás del lago anunciaba un límite inferior de nubes de treinte metros. En el aparato que vuela en medio de la noche se vuelve a abrir un libro, que hace años dió por primera vez forma y color a la leve imaginación de la aeronavegación. En los muchos aviones que seguían, solitarios, su rumbo sobre el nivel del agua, no se veía otra cosa que el perfil escasamente iluminado del radiotelegrafista, sentado ante las escalas e instrumentos luminosos. Pero en ellos vivía también aquella voluntad que era descrita en el libro: si venció en otros tiempos al huracán al pie de los Andes, que apretaba hacia abajo a un avión pequeño, pobremente equipado según nuestro concepto, y que sólo tenía un motor, que para empeorar el caso dejaba de funcionar, entonces hoy el vuelo de regreso exigía igual medida de capacidad aeronáutica, sangre fría y circunspección. Costas rocosas y chimeneas acechaban en la oscuridad absolute, y las luces de advertencia en los edificios altos del aeródromo podrían aparecer tal vez cuando ya era tarde. ¡"Esta es nuestra vida cotidiana, nuestra vida cotidiana de transportes!" El tirador de a bordo se había corrido hacia adelante, pasando sobre cajones y diferentes objetos; con este tiempo no era posible que nos atacara un caza enemigo. Golpeándose el cuerpo con los brazos, para combatir el frío, le guiñó un ojo al radiotelegrafista. El manipulador, nuestra única comunicación con la tierra, callaba por unos instantes. Una hoja de papel, con pocas líneas escritas, era alcanzada al piloto. Los minutos pasaban lenta, muy lentamente, como si tuvieran pies de plomo. ¡Vida cotidiana del aviador de transporte! Desde hacía años había tareas, que exigían el servicio bajo cualquier condición del tiempo: el abastecimiento de tropas cercadas con combustible, munición y provisiones, en sus manos descansaba muchas veces la aseguración del reabastecimiento en todos los frentes, heridos esperan un rápido transporte, única posibilidad de salvar la vida, etc. De sus pequeños comienzos, una rama de la aviación se había desarrollado de tal manera y cobrado tal importancia, que muchas veces decidía batallas y campañas.

"Continúa empeorando el tiempo, nubes en parte pegadas a la tierra" informaba una comunicación radiotelegráfica. Breve cuenta: alcanza el combustible, para llegar a otro aeródromo que el previsto? No. Continuamos en nuestra ruta. No es difícil adivinar los pensamientos de la tripulación. No había sucedido a menudo lo mismo? En Demjansk y Stalingrado, en muchos lugares del frente oriental, en el Oeste y en Africa. Los aviones de transporte vuelan, cuando lo exige la orden, contra todas las condiciones atmosféricas — con condiciones de visibilidad, que a veces alcanzan sólo para ver lo que ocurre a pocos centenares de metros, sobre sectores en la periferia del frente, donde es imposible predecir el tiempo, contra una defensa de cazas y DCA, que prepara más de un momento serio a los aparatos Ju 52, muy cargados y con menos alcance de fuego.

Desde hace algun tiempo caemos un metro por segundo, y aun ni huella de claridad alrededor . . . La noche pasada, cuando estábamos sentados alrededor de una mesa, un camarada dijo: somos maquinistas de locomotora. ¿No se han acostumbrado ya a que volemos como por horario, tan regularmente como un tren, que es atendido de estación en estación hasta que llega a destino? ¿Dónde están nuestras estaciones? Estaciones radiotelegráficas, radiotelegrafistas, cierto. Pero sin nuestras experiencias, sin la constante actuación de frente, sin la seguridad de nuestros aviones — estos servicios serían inimaginables. Cuando no hay un solo avión en el aire — nosotros volamos. A veces es francamente difícil. 90, 80 metros de altura marcan los instrumentos. En algún lugar debajo de nosotros debe estar el aeródromo. Ni siquiera se puede imaginar donde está. Tal vez ha cambiado entretanto la presión atmosférica, tal vez nos encontramos sólo a 20 o 30 metros de altura . . . En nosotros todo es tensión, atención. Dónde están ahora los otros aparatos, que como nosotros buscan el aeródromo? Si ahora aparece a pocos metros de distancia la luz de posición de un avión que se nos enfrenta, dentro de esta atmósfera calinosa, toda maniobra llegará tarde. El aviador de bombardeo, el caza conoce a su enemigo, puede valorarlo, atacarlo. ¿Quién puede valorar y enjuiciar el peligro oscuro que supone una capa de nubes muy baja, cuando el combustible sólo alcanza para poco tiempo y cuando todas

ZEISS IKON

La marca registrada

sola no lo hace. Unicamente si detrás de ella se encuentra una empresa que constantemente trata de rendir el máximo y lo mejor, logrará echar raíces, como concepto de calidad, entre los círculos de consumidores. Por ello, toda Europa y el mundo restante conoce esta marca y confía que después de la victoria volverá a suministrar sus excelentes productos alemanes

ZEISS IKON SA.

ZOELLNER BARNICES Y PINTURAS

ZOELLNER-WERKE

Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.

Busch Optica

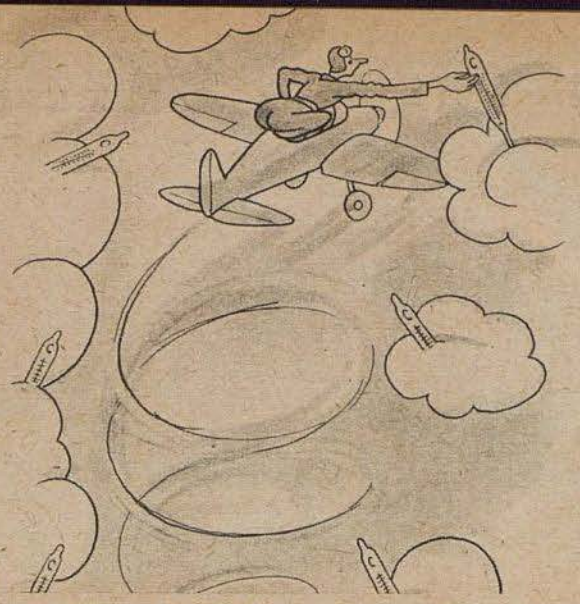
conocida y acreditada en todo el mundo

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

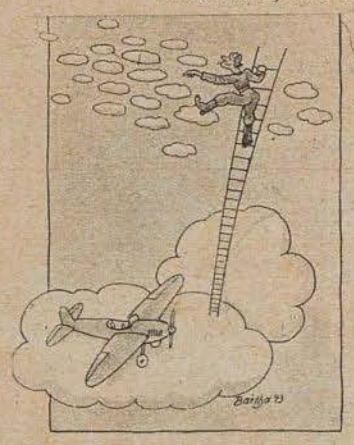
las indicaciones de tierra solamente pueden ser una ayuda mediata, que da la dirección?
Continuar volando? Para el piloto sólo hay una decisión. El tiene la responsabilidad por la tripulación, a veces para heridos. Diez horas de vuelo en un día pueden cansar o distraer por un instante? Su actitud sensible, la manera con que escucha hacia la oscuridad, como observa los instrumentos, esto da la respuesta. Caemos metro trás metro . . .
El mundo pende de algunas agujas. El mundo — nuestro mundo. El radiotelegrafista se quita el chaleco-salvavida, tenemos que encontrarnos sobre el aeródromo. Minutos que nos parecen eternidades. Y luego un suspiro, simultáneo en todos nosotros: las manchas blanquecinas provocadas por las luces de posición en las nubes, se hacen más débiles y desaparecen. Estamos a 30 metros de altura. Y allí abajo una cadena de luces tenues, que pasa rápidamente bajo nosotros. Lo mismo deben experimentar los lobos de mar, cuando después de haber resistido a un huracán ven la luz prometedora del faro. La cadena de luces hace una curva a la derecha — nosotros también hacemos la curva para aterrizar.
Sobre la tierra emblandecida saltan las botas, en las que se encuentran pegadas muestras de tierra de aeródromos lejanos. Esta tierra toma posición de las botas como de algo querido. Poco a poco llega avión trás avión, camiones descargan las mercancías y traen nuevas cargas para el día próximo. Después de una hora han aterrizado todos los aparatos. En la base no se ha registrado una sola rotura. Durante la noche, los mecánicos cambian en dos Jus los motores; mañana todos los aparatos estarán listos para despegar. Y se sabrá a qué se debe la eficaz actuación de nuestras secciones miles de toneladas de municiones e instrumentos a través de centenares de kilómetros: al trabajo a y la capacidad de cada tripulación y del personal de servicio, que actúan con un entusiasmo que no será coronado por grandes laureles pero que les da la sensación de cumplir una obligación inevitable hasta la última consecuencia.
¡"Tiempo de transporte!" dice el piloto, a la par que se enciende un cigarrillo. Esto no suena como una constatación jactanciosa; sólo contiene un orgullo justificado de haber vencido todas las inclemencias. ¿Cuántas veces ya . . .?



El trabajo de "medir" las temperaturas no es, francamente, cosa sencilla



La comprobación del grado de humedad, en las diferentes alturas, también tiene sus dificultades . . .



Realmente, el aviador del servicio meteorológico no tiene una tarea muy fácil. Muchas veces tiene que "subir" hasta las pequeñas ovejas . . .

METEOROLOGIA ELEVADA

Dibujos Bartha



Y todo esto no es nada, comparado con la medición de la velocidad del viento Para este trabajo se necesita tener cualidades de un Nurmi

Leitz
Marca y Exponente
de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial
Ernst Leitz - Optische Werke

HEINE
PROPELLER
HEINE

Dr. Schleussner
ADOX
FOTO
La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

ZUNDAPP
de absoluta seguridad

Gehal Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE · HANNOVER



SIMBOLO DE SUPREMA *calidad en*

PRODUCTOS FOTOGRAFICOS

---

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM



DESDE

1827

SE DISTINGUEN EN TODOS LOS SECTORES

MEDICAMENTOS

PRODUCTOS QUIMICOS

REACTIVOS

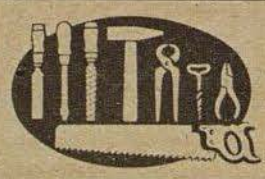
DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

DARMSTADT



BLAUPUNKT *Radio*



Limpiar las herramientas

y guardarlas ordenadamente. Así se conservan y se ahorran valiosas materias primas. — ¿No debemos tratar con el mismo cuidado las "herramientas", mucho más valiosas, que nos ha dado la naturaleza? La más pequeña herida puede tener graves consecuencias. Es por esta razón que también tales heridas deben protegerse con

TraumaPlast

Henkel & Cie. A.G.

Fabrik chemischer Produkte

Medio para lavar y limpiar indicado para el hogar y para el consumo en grandes cantidades, substancia especial para limpiar y quitar manchas indicada para la industria y empresas de la alimentación, substancia adhesiva para uso de la industria y la artesanería, substancia aglutinante y protectora contra llamas, protección contra congelación, vidrio soluble, productos de glicerina y productos especiales

Rpr. 15/43

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
las tóxinas de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.

Blankenburg im Harz



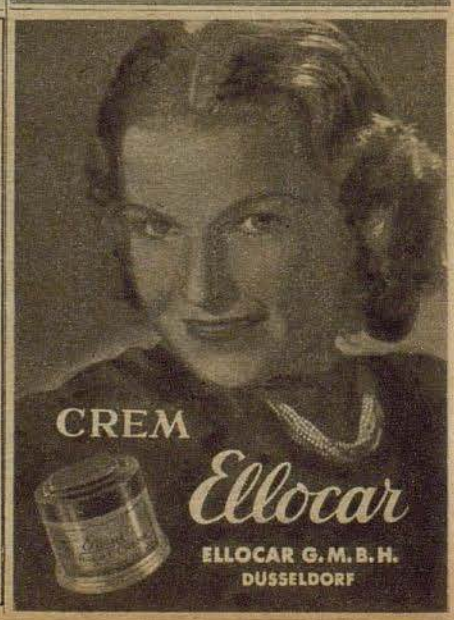
Menos fotografías, pero entonces buenas:
¡La película PANATOMIC le ayudará a ello!

Kodak

Panatomic *Film*

Pancromática · De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática

---



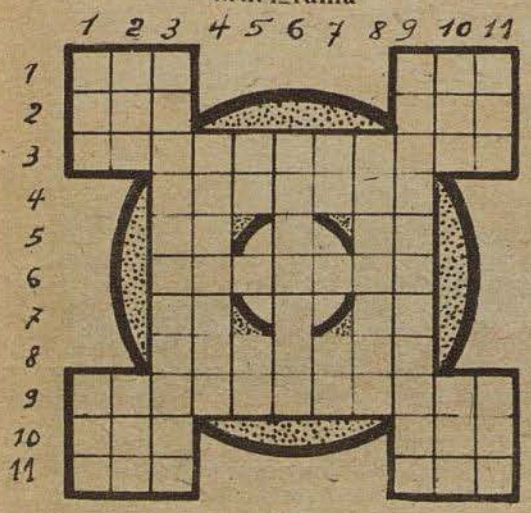
Pasatiempos

Acertijo

Mi primero con una a en vez de o al final
Para Laocoonte y sus hijos fué fatal.
Mi segundo no sabe sostenerse en agua
El conjunto flota bien en los ríos de Nicaragua
El conjunto es especialidad del segundo —
Así se termina el asunto.

I 926

Crucigrama



Horizontales: 1 Tratamiento religioso — Nombre de letra. 2 Nombre de letra — Personaje bíblico. 3 Declinadas. 4 Izale. 5 Letra griega — Terminación verbal. 6 Publicaré. 7 Nota — Letras de "Izar". 8 Pasmada. 9 Faltos de respeto. 10 Acusado — Sonido. 11 Al revés, muerde — Condimento.

Verticales: 1 Ansia — Marcharé. 2 Atrévese — Prefijo que significa más reciente. 3 El que restablece algo que decayó. 4 Evítale. 5 Al revés, preposición. — Al revés, nombre de letra. 6 Impídelo. 7 Símbolo — Terminación verbal. 8 Grito lastimero. 9 Dirigieses. 10 Alaba — Juego. 11 Río del Canal de la Mancha — Astro.

I 944

Ecuación

(a—ja) + (b—to) + (c—va) + (d—ca) = x

a = Utensilio hueco de cualquier materia, con tapa, que sirve para meter dentro alguna cosa
b = Dícese de uno de los linajes más ilustres de los godos
c = Recluta de gente hecha por el estado
d = Peñasco en la tierra o en el mar
x = Poeta nacionalista español del siglo XX. (11 = dos letras)

I 930

Cuadrado mágico

1	2	3	4
2			
3			
4			

a a a a a a, b, i i, l l, n, r r, s s

Con las 16 letras de al lado hay que llenar la figura de modo que resulten en las filas verticales y horizontales las mismas palabras con los significados siguientes: 1 Proyectil de metal para las armas de fuego, 2 Licor asturiano, 3 Antiguo instrumento, 4 Exponer a la acción del fuego.

I 928

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8 9 — Despeña
4 2 3 6 7 8 9 2 — Chisporrotear
2 3 1 7 4 9 2 — Tocar las campanas
4 2 5 6 8 9 — Catacumba
4 9 1 8 9 — Atrae la atención
1 9 4 9 — Nombre de mujer
2 3 9 — Acusada
8 7 — Pronombre
4 — Consonante

1945

¿Qué es esto?



Fotografía: Brigada G. Wohnant

Hoy presentamos un tema fácil a nuestros lectores. Que podría ser, si no fueran chorizos que acaban de ser sacados de la olla. Lógicamente estos hermosos chorizos han seguido ya hace rato el camino de todo lo terrenal, en la base de la escuadra de caza, desde la que nos ha sido enviada la fotografía (desgraciadamente, sin chorizos)

Soluciones

Acertijo: Hidroavión (Hidro)(avión).
Crucigrama: Horizontales: 1 Sor — Ele, 2 Ese — Noé, 3 Degeneradas, 4 Elevale, 5 Nu — Ar, 6 Editaré, 7 Re — Iz, 8 Alelada, 9 Indecorosos, 10 Reo — Rco, 11 Bor — Sal. — Verticales: 1 Sed — Ire, 2 Ose — Neo, 3 Regenerador, 4 Evítale, 5 Ne — Re, 6 Evítalo, 7 Ra — Ar, 8 Alarido, 9 Enderezases, 10 Loa — Oca, 11 Ees — Sol.
Ecuación: a = Caja, b = Bato, c = Leva, d = Roca, x = Calpa — Paca — Rea — Ti — C.
Cuadrado mágico: 1 Bala, 2 Anís, 3 Lira, 4 Asar.
Logogrifo: Precipita — Crepitar — Repicar — Cripta — Capta — Paca — Rea — Ti — C.



Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero
KNOLL A.-G. Chemische Fabriken

Antes
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO
ahora
OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO
OPTA RADIO · OPTA RADIO



Repräsentanten:
Berlin-Wilmersdorf Uhlandstrasse 84

El sarro

se produce por las secreciones de la saliva mezclada con restos alimenticios, partículas desprendidas de las encías, etc., y se deposita sobre todo frente a las glándulas salivales. Es muy conveniente dejar que un odontólogo o dentista examine regularmente la dentadura y elimine el sarro. Sírvase solicitar el folleto explicativo "Gesundheit ist kein Zufall" (La salud no se debe a la casualidad) editado por la Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6

Chlorodont

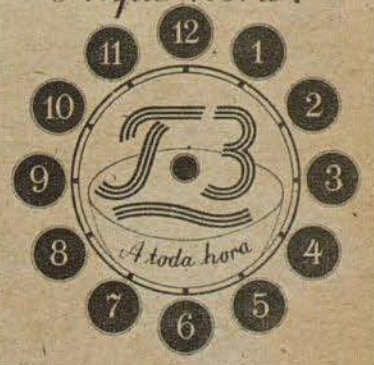
demuestra como debe cuidarse la dentadura

¿Es verdaderamente mayor el cuadrado blanco?
"Naturalmente", contestará Ud., "esso es cosa que salta a la vista." Pero mírelo.
¡Qué fácilmente puede uno equivocarse!
La vista puede equivocarse, el hombre puede caer en error, pero puede concederse la máxima confianza a los buenos resultados alcanzados por millones de personas con el aparato de precisión Voigtländer y la película BESSAPAN de fino granulado.
Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

¿A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza T·3

Productores únicos:
CAESAR & LORETZ
HALLE-SAALE

Pregunta a la conciencia interior

Pequeñas figuras de propaganda con grandes deberes de guerra

Por naturaleza, el ser humano no es un ángel . . ., sino más bien tiene inclinación a esquivar todas las dificultades de la vida. Cuantas veces la sensatez es dejada a un lado, a costas de la comodidad. Hoy en día, todos reconocen que tal estilo de vida es incompatible con la actual situación determinada por la guerra. La voluntad de mejorar existe, pero como tantas veces en la vida, el hombre tiene buenas intenciones pero la realización es un tanto difícil. El ser humano tiene también una conciencia, naturalmente una conciencia sana, pero no obstante necesita otra más que a cada paso le ilustre sus pequeñas debilidades. Esta "segunda" conciencia ha ideado todo un regimiento de auxiliares astutos y alegres, aquellas figuras interesantes que en el film, en los carteles, en los medios de tráfico y escaparates exhortan a hacer en todo momento lo que la guerra exige de cada uno



Entre las figuras propagandísticas más eficaces cuenta el "roba-carbón". Hans Landwehrmann, creador de este malhechor, idea figuras siempre nuevas, para recordar a los olvidadizos, que el carbón es una materia prima muy valiosa, que debe ser administrada de manera muy ahorrativa

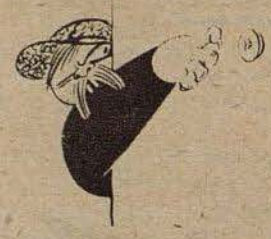


En el film aparecen "Luisa y la pesimista". Esta última tiene siempre una serie de novedades horripilantes, naturalmente de fuente digna de toda fé. El egoismo, las comadrerías y el pesimismo son sus cualidades más destacadas. En cambio Luisa siempre es amable y materia dispuesta para prestar ayuda al prójimo. Dando pruebas de sensatez y seriedad rechaza siempre los chismes de la "pesimista", y al final de cuentas siempre sale triunfando



Fotografías: servicio fotografico Scherl







Un cartel cuyo solo aspecto hace tiritar, recuerda los grandes peligros del invierno y del hielo, que siendo descuidados pueden tener graves consecuencias para la salud y las mercancías en general



De acuerdo con el film también aparecen carteles mostrando a "Luisa y a la pesimista", que enseñan que un espíritu alegre se sobrepone mucho más fácilmente a las dificultades de la vida diaria

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Bose, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresion y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61
Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 6 / BERLIN, 21 DE MARZO DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



BV 222 Wiking

el hidroavión más grande de la Luftwaffe, sobre el que publicamos por primera vez, en este número, un informe ilustrado Fotografía Luftwaffe

El objetivo de Kerch

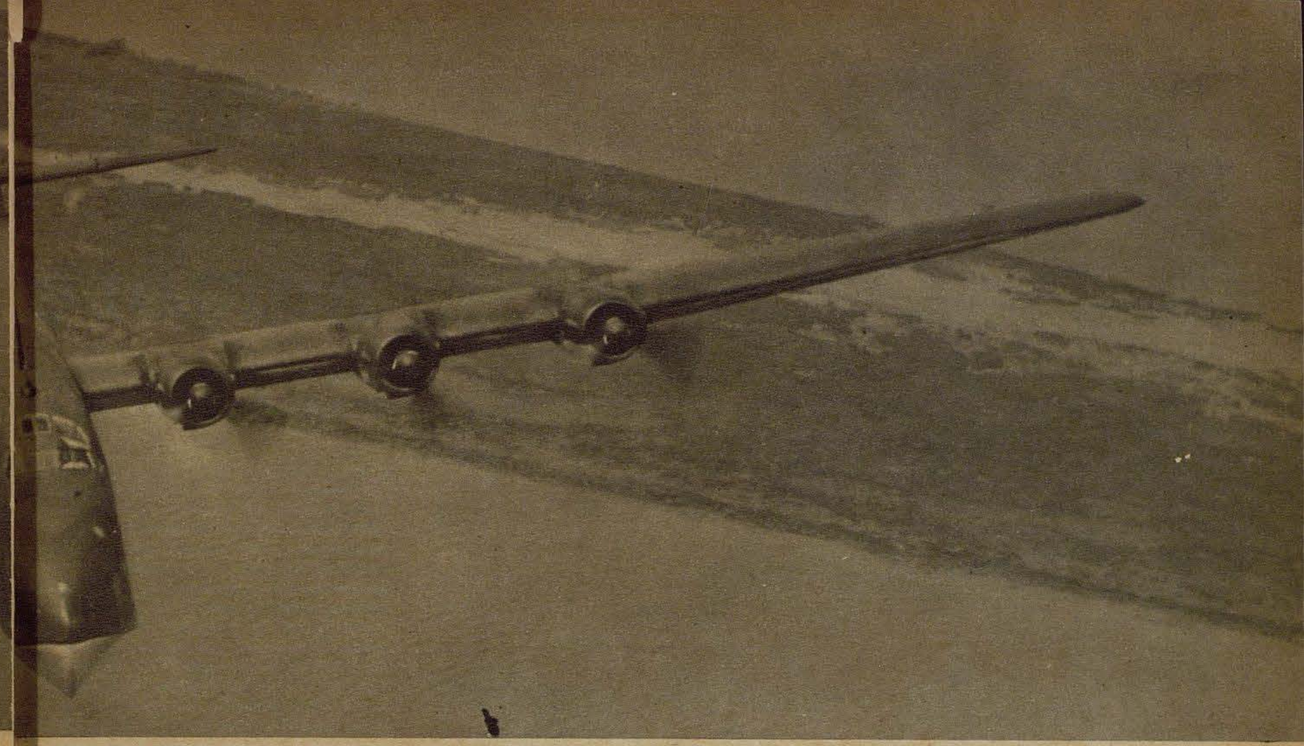






Desde hace muchas semanas se desarrollan las duras luchas en el estrecho de Kerch, desde el que los soviets pensaban arrollar nuestras posiciones en Crimea, después que sus ataques por la fosa tártara en el norte de la peninsula habian fracasado repetidas veces. Habiendo sido eliminada la cabeza de puente enemiga al sur de Kerch, los soviets trataron de fijar su planta en el límite meridional de la ciudad, para penetrar desde aquí en la misma. También este intento ha sido frustrado con el apoyo de la aviación. Las ruinas de una fábrica, situadas a orillas del mar (Fotografia de arriba) y en las que se habia atrincherado el enemigo, fueron ante todo el objetivo de las bombas. La playa muestra huellas de las violentas luchas (fotografía de la izquierda) A través de la capa de nubes abierta, nuestros aviones pudieron apuntar bien sus objetivos (Fotografia de la derecha)

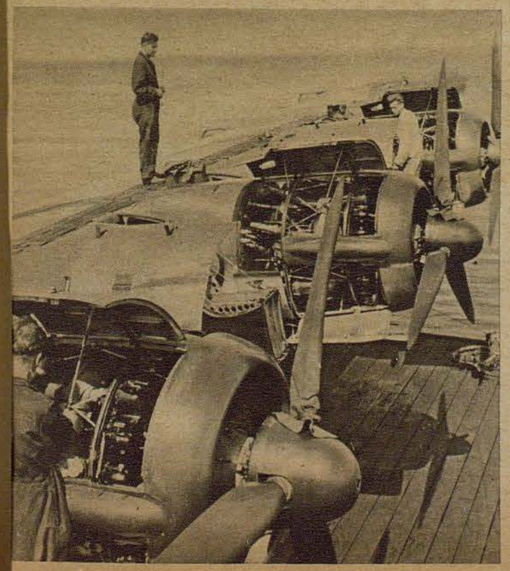
PK - Fotografías Corresponsal de guerra Ohmayer (Sch 3)



BV 222

El hidroavión más grande de la Aviación Alemana

PK-Fotografías Corresponsales de guerra Beer (1), Stachelscheid (1), Luftwaffe (2)



Con el BV 222 Wiking ha entrado en servicio en el Arma Aérea del Reich un nuevo gran hidroavión, que en su construcción y su tamaño es una obra maestra de la técnica de aviación alemana. Este aparato de dos pisos de Blohm & Voss tiene 37 metros de largo, 5,6 metros de altura y la envergadura de los planos es de 46 metros. El BV 222, actualmente el hidroavión más grande de la Luftwaffe, ya ha puesto de manifiesto sus excelentes condiciones en muchos frentes. La defensa del aparato, que consta de numerosos cañones y ametralladoras, asegura una protección hacia todos los lados



Llamativo es el empenaje vertical de una pieza, que se encuentra 10 metros sobre la superficie, no siendo alcanzado por salpicaduras

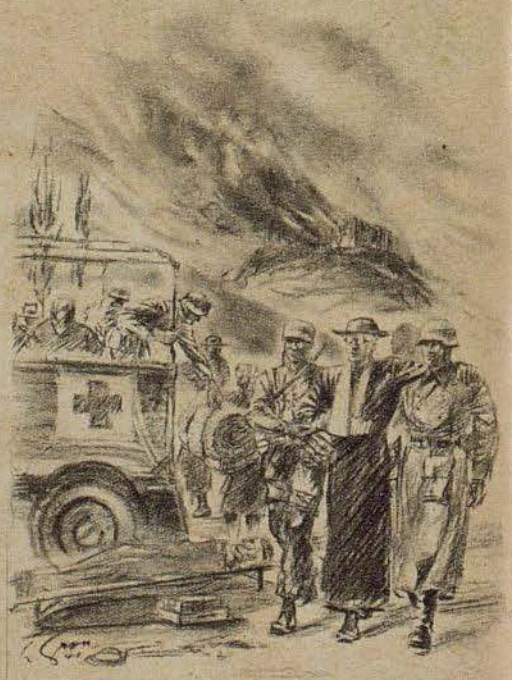
Izquierda: Los seis motores BMW 323 son repasados. Incluso durante el vuelo pueden ser realizadas pequeñas reparaciones en los motores. En lugar de los motores BMW refrigerados por aire, algunos de estos hidroaviones han sido equipados con el motor Junkers Diesel Juno 207 Derecha: El gigantesco fuselaje ha sido dividido en dos pisos. En el inferior caben 100 soldados con todo su equipo o una carga correspondiente. En el piso superior se encuentra, entre otras cosas, el puesto del piloto y de navegación



Hombre contra hombre

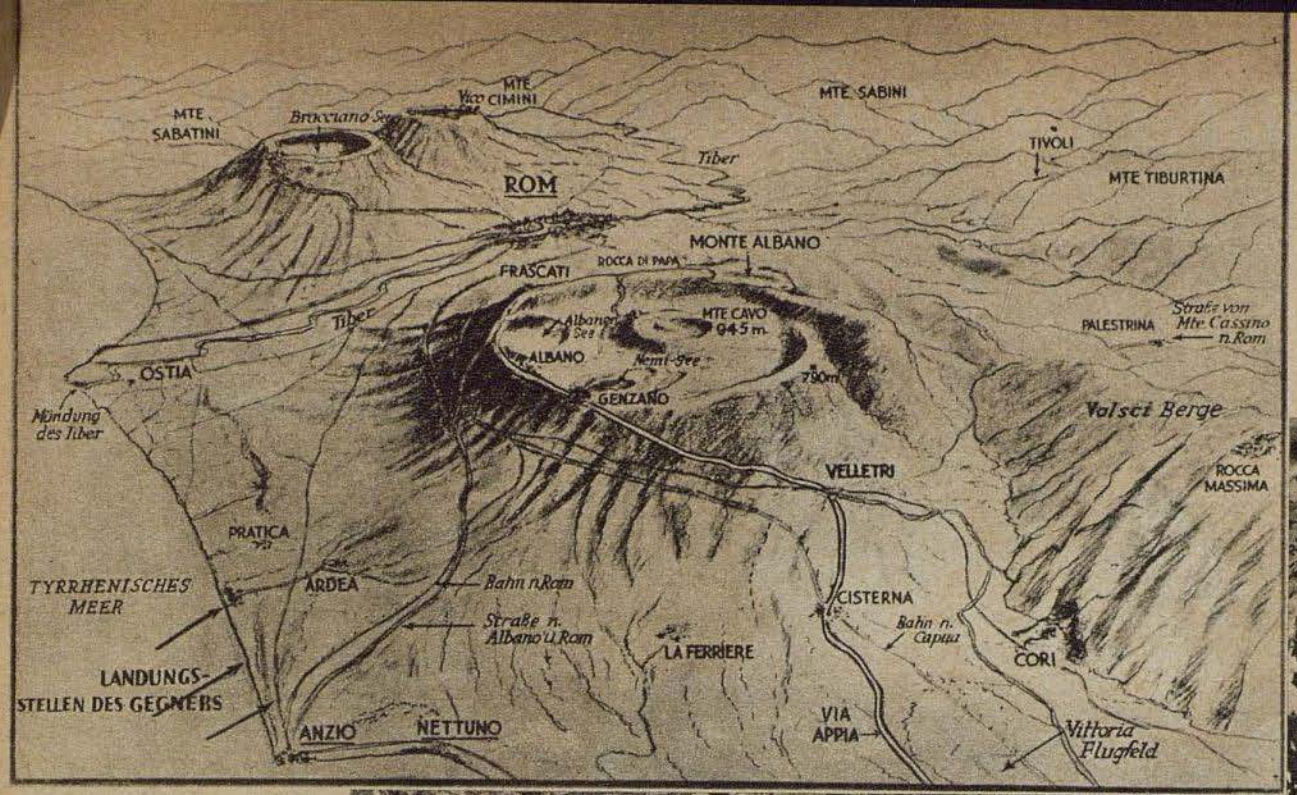
Monte Cassino — brillante ejemplo de valentía alemana

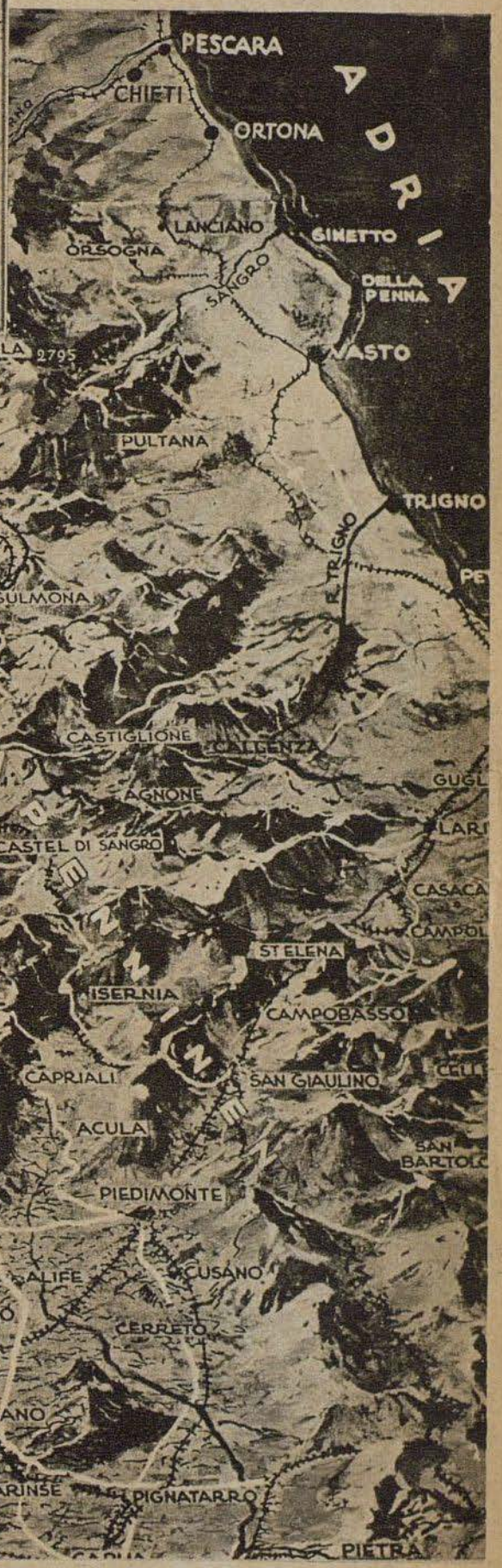
Llámese casualidad o destino, que una pequeña ciudad italiana, cuyos muros en parte desmoronados han visto otrora encuentros de importancia histórica, por cuyas callejuelas ha pasado varias veces la furia de la guerra y en cuyo convento ha sido fundada la orden más antigua del cristianismo occidental — que justamente esta localidad haya sido escenario de encarnizadísimas luchas en una guerra moderna. La roca de Cassino, de 520 metros de altura, es estratégicamente, una de las claves más importantes en el camino a Roma, que los anglo-americanos tratan de superar sacrificando corrientes de sangre. Las luchas, temporalmente alternativas, por la posesión de esta clave, parecieron por momentos medievales. Los callejones estrechos de Monte Cassino, con sus escaleras de piedra carcomidas por los siglos, las casas angostas, puentes arqueados y portales sombríos, fueron testigos de las violentas y encarnizadas luchas cuerpo a cuerpo, en las que solamente decide el valor y la fuerza de cada uno. Casa trás casa ha debido ser asaltada, abandonada y reconquistada, por cada rincón se luchó sangrientamente con la bayoneta calada. Nuestro dibujante que ha sido testigo de estas luchas callejeras, ha retenido una de las fases más impresionantes: paracaidistas limpiando un barrio de enemigos. — Abajo: La célebre abadía de Monte Cassino, singular monumento cultural de occidente, ha sido convertida en escombros por aviones americanos, a pesar de no encontrarse un solo soldado alemán en el terreno del convento. Soldados rescatan a los heridos y los retiran de la zona de combate juntamente con los fugitivos que creyeron encontrar protección trás los muros del convento



Dibujos PK: Corresponsal de guerra Gross

EL TEATRO DE GUERRA ITALIANO





Los dos mapas en relieve muestran plásticamente las dificultades especiales del teatro de guerra italiano, que resultan ante todo del terreno quebrado y montañoso. Las montañas, los precipicios, los pasos y torrentes dificultan toda operación de envergadura, dando así un carácter particular a las luchas en este frente

Dibujo cartográfico
Servicio Fotográfico Scherl

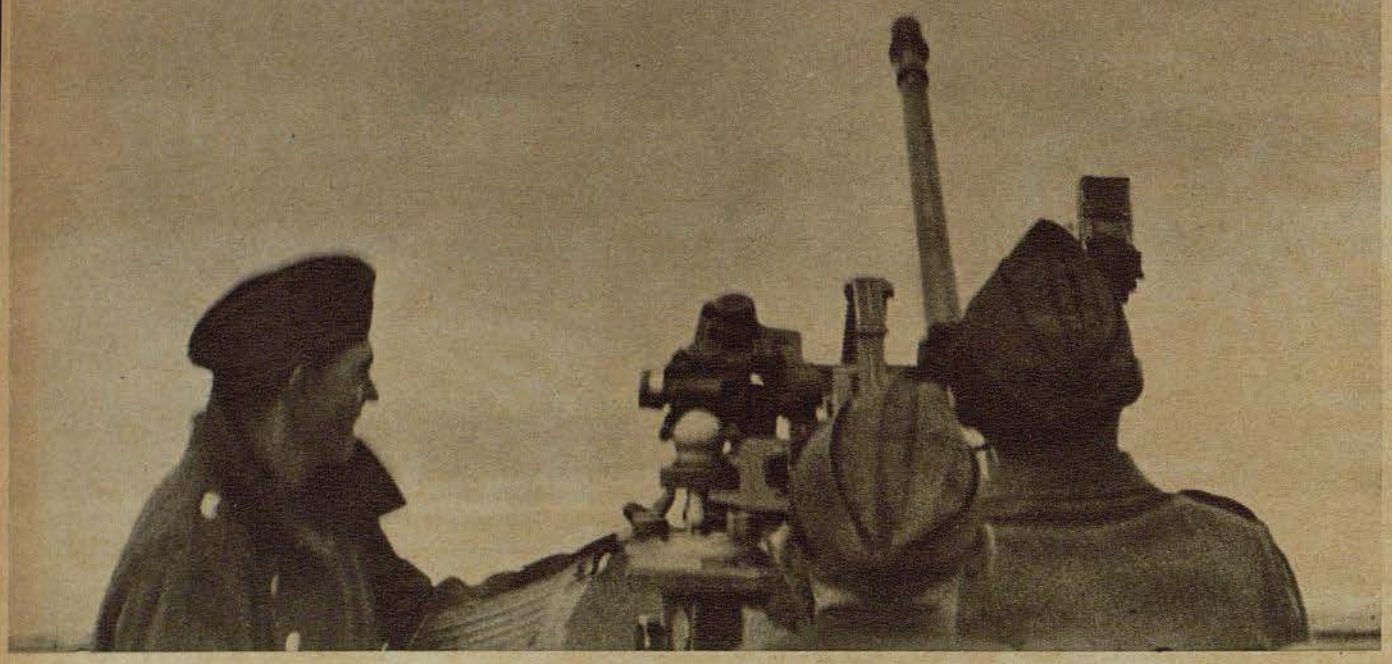
La ofensiva de las fuerzas británicas y norteamericanas en Italia ha merecido, con toda razón, el calificativo de "ofensiva de caracol". Cuanto más avanza hacia el norte, tanto más encarnizada es la resistencia alemana en los montes de los Apeninos. El intento de llegar, de primera intención, a Roma, ha fracasado completamente.

Al haberse estancado también el fuerte ataque del ala izquierda de las fuerzas anglo-americanas contra el maciso montañoso de Monte Cassino, la resistencia alemana debía ser quebrada mediante un desembarco en la retaguardia, en Nettuno y Anzio. Las tropas aquí desembarcadas debían conquistar la principal línea de comunicación del ala derecha alemana con la retaguardia, la Vía Appia, y establecer el contacto con las tropas atacantes en el espacio de Cassino. Este intento fracasó debido a las rápidas medidas del mando alemán, que creó alrededor de la cabeza de desembarco de ingleses y norteamericanos un anillo impenetrable. Las fuerzas anglo-norteamericanas no lograron decidir las operaciones a su favor, ni siquiera empleando la masa de sus fuerzas aéreas. Con formaciones aéreas, en parte numéricamente muy superiores, trataron siempre de nuevo de quebrar la resistencia alemana. Los ataques aéreos se dirigieron especialmente contra el reabastecimiento alemán, que en esta región inhospitalaria depende de pocas carreteras de montaña y líneas ferroviarias. La aviación alemana, que durante mucho tiempo actuó de manera muy reservada, intervino con fuerzas más grandes en las luchas de la cabeza de desembarco de Nettuno. Los aviones de batalla y de bombardeo no sólo intervinieron en las luchas terrestres, sino que atacaron eficazmente los desembarcos en el puerto de Anzio y la flota enemiga; con ello colaboraron hasta hoy en alto grado en el fracaso de las intenciones perseguidas por el adversario con su desembarco.

Una bolsa llena de cápsulas

y una vela de emergencia con indicaciones para el uso

PK-Fotografías Corresponsal de guerra Kurth (Wb)



Una pequeña historieta, que sucede casi a diario: Un avión británico, tipo Lightning, ha sido tomado bajo fuego por una posición de artillería antiaérea en la costa del canal. "Está cayendo!" exclama el telemetrista (izquierda) El aparato que cae no puede ser reconocido ya por el ojo humano, debido a la capa de vapor sobre la superficie



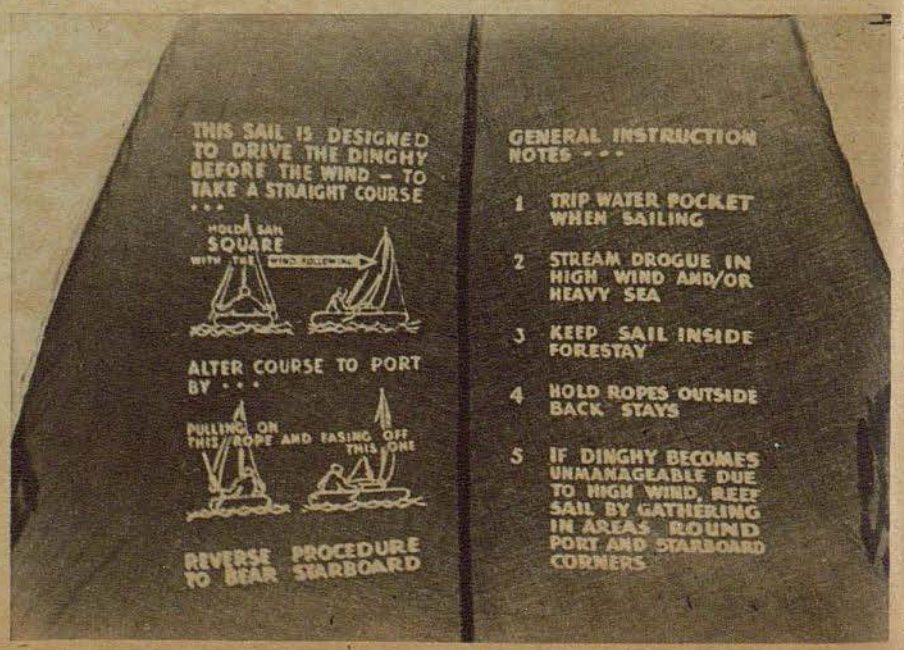
Apenas cincuenta cápsulas han quedado como resto de los disparos, llenando justamente una bolsa. Un avión Lightning contra unos kilos de metal — cuenta desfavorable para los británicos



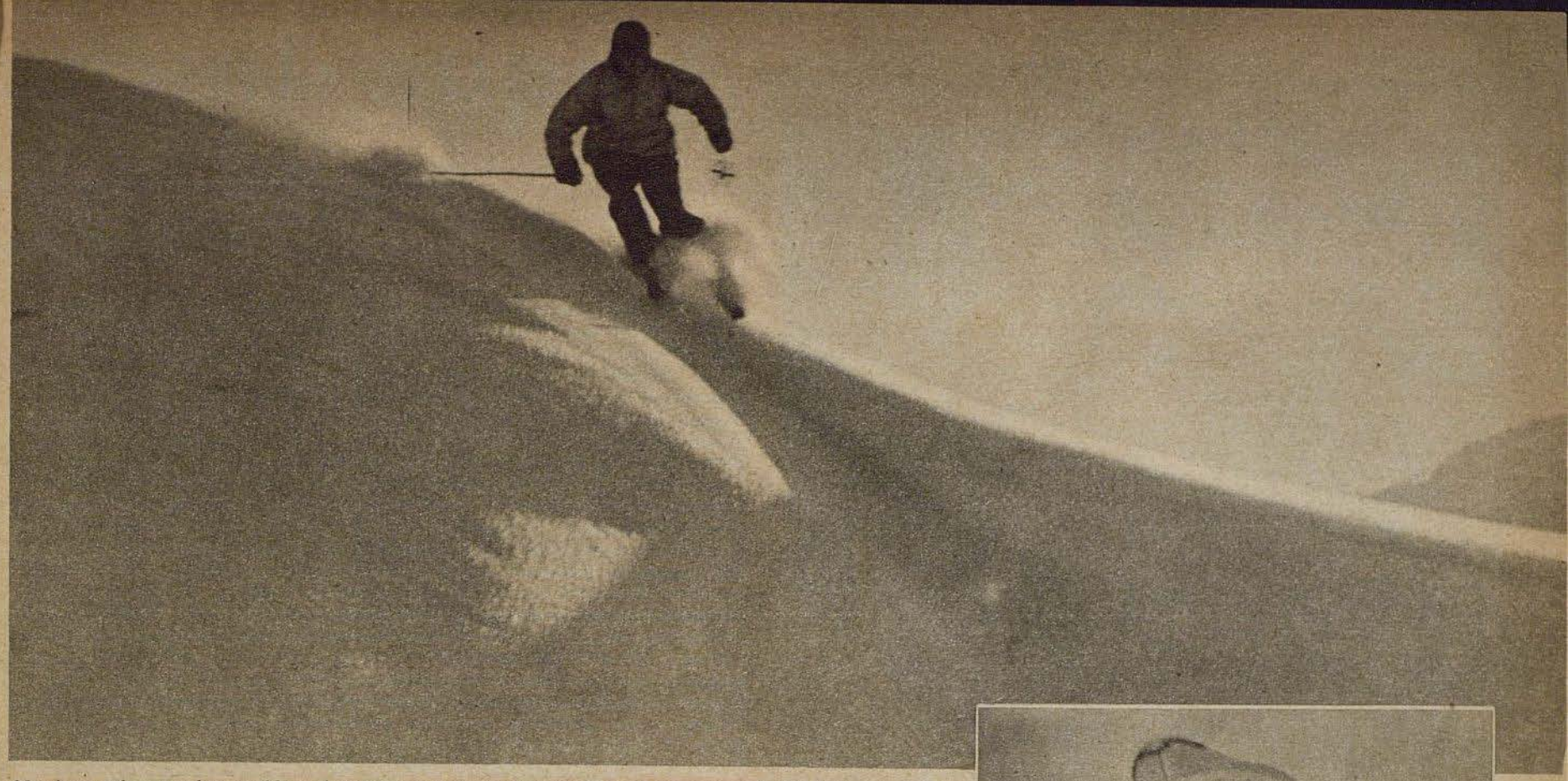
El aparato enemigo gravemente alcanzado no pudo regresar a su base, y ni siquiera ha podido arriesgar el cruce del canal. Al intentar un aterrizaje forzoso en el continente se estrelló en un charco entre los médanos



Izquierda: Algunos granaderos que observaron la caída, al buscar partes integrantes del aparato enemigo encontraron los restos de un bote neumático

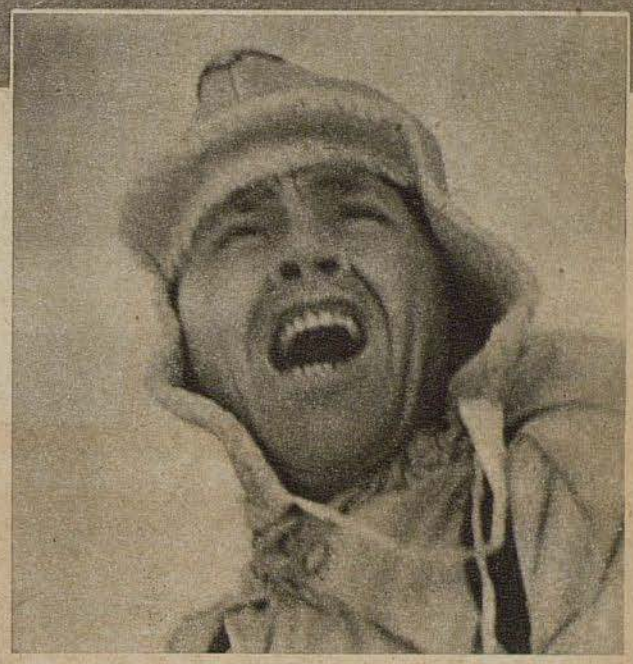


. . . con una vela de emergencia plegable (derecha). Las instrucciones para el uso se encuentran dibujadas en la vela. En este caso no ha podido ser aprovechada por la tripulación

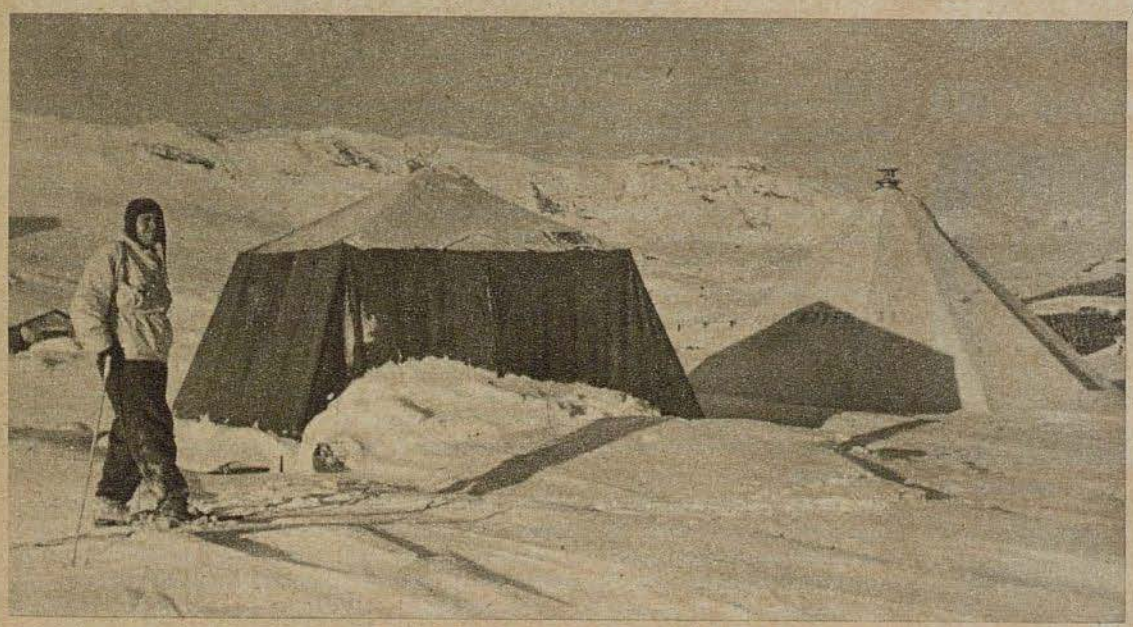


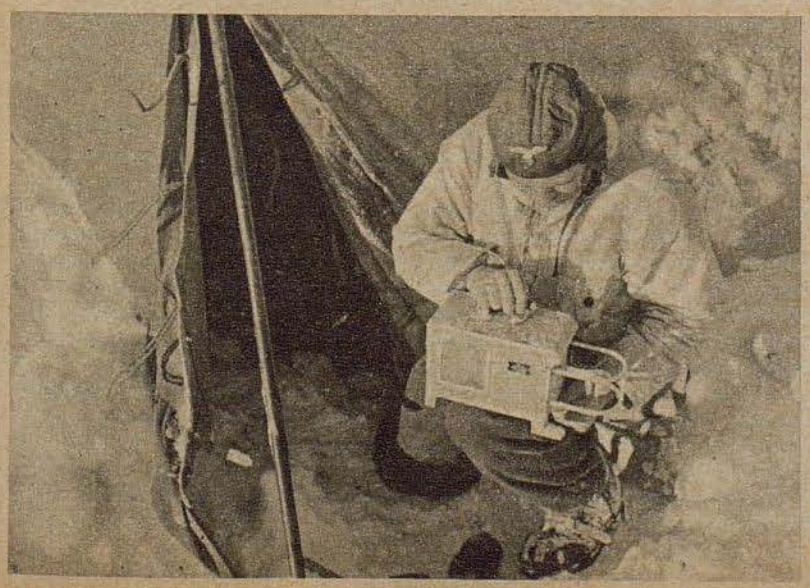
Muy largo y de una rudeza terrible es el invierno en la región de los heleros del alto norte. El soldado necesita, ante todo, tres cosas para soportar las inclemencias de esta región septentrional. Primero, un par de buenos esquies, con los que pueda hacer sus excursiones sobre la blanca nieve polvorosa . . .

En el reino de la aurora boreal



. . . segundo, una vestimenta por la que no penetre el viento noreste más helado, y cuyo color blanco sirva simultáneamente de enmascaramiento . . .



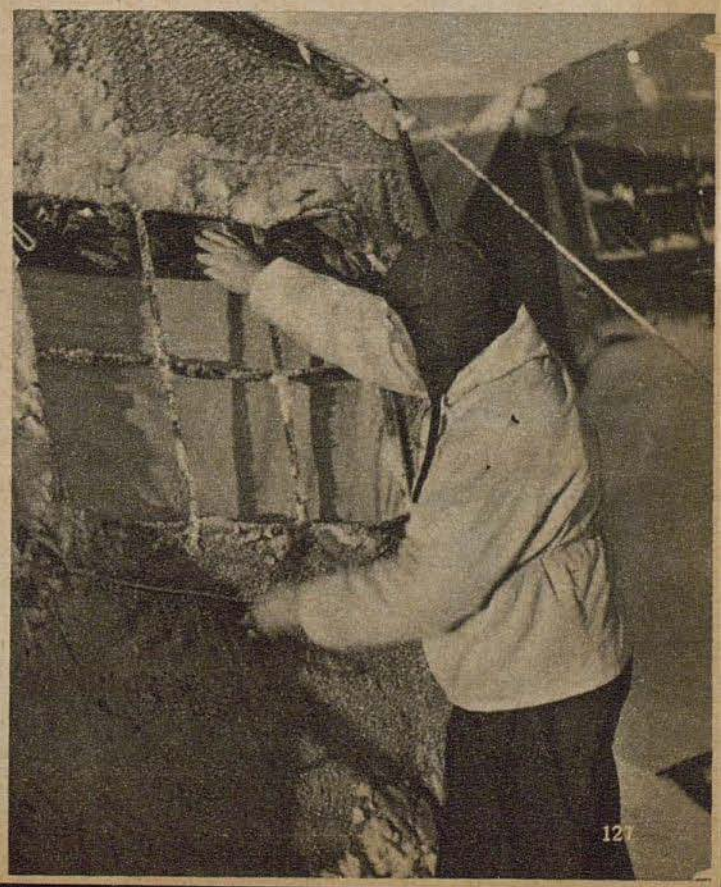


. . . y tercero, un techo que lo proteja ante los peligros de la tormenta de nieve. Las experiencias han evidenciado, que estas tiendas de última construcción, ofrecen una excelente protección contra el tiempo y el frío, aunque parezcan muy frágiles

Con una exactitud casi científica es controlada la temperatura en el interior de la tienda

PK-Fotografías corresponsal de guerra Ruemmler (Sch)

Una ventana de construcción nueva tiene que probar, primeramente en algunos ejemplares de modelo, sus aptitudes para este rudo clima septentrional



Siento en mi el corazón de la patria, y sé, país, tú te impondrás

Ina Seidel



El Caballero de la Cruz de Hierro general de división Pickert, comandante de una división de artillería antiaérea, entrega al alférez MUHR la alta condecoración.

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO



Capitán WALDECKER

El capitán Waldecker, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, es un personaje luchador. Habiendo evidenciado sus excelentes condiciones como observador, piloto y jefe de sección en la lucha contra Inglaterra y en el Mediterráneo, obtuvo grandes éxitos combatiendo la navegación inglesa de reabastecimiento. Por sus brillantes condiciones de jefe y ejemplar circunspección se destacó especialmente en la lucha contra la flota anglo-americana de transporte ante Palermo. — El teniente Brinckmann, en un grupo de aviones de reconocimiento de gran autonomía de vuelo, ha obtenido en más de 300 vuelos importantes datos de reconocimiento para el mando, datos que siempre permitieron formarse una idea exacta de la fuerza y las intenciones del enemigo. — El teniente Schnaufer, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza nocturna, es un piloto joven, de espíritu luchador, que combina sus excelentes cualidades aeronáuticas con una comprensión táctica altamente desarrollada y gran osadía. En duras luchas nocturnas derribó 40 aparatos enemigos, entre ellos 35 bombarderos cuadrimotores. — El teniente Seiffert, jefe de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, se ha destacado en la lucha contra la Unión Soviética por su heroica actuación. Llevó a su escuadrilla a brillantes éxitos y obtuvo personalmente especiales triunfos. Aniquiló 37 tanques, 132 camiones y 17 vagones de ferrocarril, y destruyó además 7 posiciones de artillería antiaérea y 2 puentes de ferrocarril. — El alférez Muhr, jefe de un tren blindado de artillería antiaérea, logró quebrar, mediante la destrucción de 26 tanques, la punta de una cuña de ataque, posibilitando la conservación de la posición y evitando una profunda irrupción de tanques del enemigo. Con esto, el tren bajo el mando del alférez realizó un hecho de armas decisivo, que ha sido ensalzado en el comunicado del Alto Mando alemán. — El alférez Kientsch, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, derribó en duras luchas aéreas a 40 aparatos anglo-americanos. También en el cumplimiento de importantes deberes de escolta se destacó por circunspección y arrojo. Este valiente oficial murió heroicamente. El brigada Quast, piloto en una escuadra de caza, ha resuelto eficazmente como aviador de caza todas las tareas que se le encomendaron. En numerosos ataques rasantes se destacó por un arrojo ejemplar, y en luchas aéreas derribó 84 aviones enemigos. No regresó de un vuelo contra el enemigo



Teniente BRINCKMANN



Teniente SCHNAUFER



Teniente SEIFFERT



Alférez KIENTSCH †



Brigada QUAST

Fotografías corresponsales de guerra Dauscher, Scuffert Scherl OKW (2), Weltbild (5)

Ataque diurno — ataque nocturno

Táctica aérea americana e inglesa / "Victoria por poderío aéreo"

Por el corresponsal de guerra Heinz Ockhardt

PK Los observadores atentos que habrán dado cuenta, que el comunicado del Alto Mando Alemán, al citar las incursiones aéreas enemigas, habla de ataques terroristas ingleses por la noche y de ataques de formaciones americanas de día. En esta diferenciación son caracterizadas las diferentes, en parte opuestas opiniones de las posibilidades y probabilidades de la guerra aérea, como son expresadas por militares y peritos aéreos ingleses y americanos. La doctrina americana de la guerra aérea defiende enérgicamente la opinión — evidentemente bajo la influencia de ciertos peritos de aviación y tal vez, no por último, bajo la impresión del libro "Victory through Air Power" (Victoria por poderío aéreo) del comandante de aviación ruso-americano Seversky — que una aviación fuertemente armada y empleada desconsideradamente, no puede ser vencida, y que es posible obtener el "triunfo mediante el arma aérea". Las formaciones de la octava flota aérea americana, estacionadas en Inglaterra, trataron, con resultados muy dolorosos, de llevar esta opinión a la realidad. Los éxitos aumentantes de la defensa alemana en el último tiempo han quitado mucha fuerza convincente a esta convicción. Desde hace algún tiempo, los americanos prefieren determinadas condiciones de tiempo, que obstaculizan la defensa. De todas maneras, con esto se ha enfrentado un contra-argumento de peso a la tésis de la invencibilidad del arma aérea poderosa. Nuestros aviones, así decía recientemente un diario americano, evidenciando todo su cinismo frívolo, pueden destruir de día lo que los británicos erraron de noche. Por otra parte, las formaciones del British Bomber Comand sólo intentaron pocas veces la realización de ataques diurnos contra el Reich, como ser el ataque contra Augsburgo, que terminó muy mal para los atacantes. El mariscal del aire Harris, jefe del British Bomber Command, se ha decidido por el riesgo — solamente en su opinión — más pequeño, depositando el peso principal sobre los ataques terroristas nocturnos.

Cuadrimotores no muy rápidos

La enseñanza americana de la guerra aérea se basa, en vista del actual radio de acción de bombarderos modernos, en la situación no expuesta y en la posición militar de los EE. UU. de Norte América. Sobre esta base ha sido desarrollada allí una interpretación propia del objeto y de la construcción de los aviones de bombardeo, que marcó el rumbo en la producción de los tipos cuadrimotores. A este respecto se exigían condiciones de actuación para ataques diurnos, posibilidades de bombardear desde grandes alturas, vuelo en formación, rapidez y armamento fuerte, independencia de las condiciones atmosféricas y aptitudes para vuelos largos. Para el perito en la materia es fácil comprobar a primera vista, que algunas de las cualidades exigidas son incompatibles con otras, según el actual estado de la técnica. Por ejemplo, la velocidad del "Boeing 17" tan elogiado en la propaganda americana, apenas supera el límite de los 300 kilómetros. Lo que significa esto frente a nuestros cazas rápidos y fuertemente armados, no necesita ser destacado especialmente. Entre los fundamentos tácticos americanos figura el vuelo en formación cerrada. A este respecto habrán jugado algún papel ciertas particularidades psicológicas, que se relacionan con la mentalidad americana, ya que los americanos estimaron demasiado su propia capacidad industrial, considerando invulnerables a sus aviones de bombardeo. De paso sea dicho, que ahora ya se puede leer lo contrario en los diarios americanos, pudiéndose escuchar lo mismo de los participantes de los vuelos terroristas. Esta forma de vuelo durante el ataque diurno se relaciona con un procedimiento especial de navegación con el que los aviadores terroristas son llevados al objetivo. Pasemos revista al desarrollo de tal ataque diurno en sus diferentes fases sucesivas.

En primer término es tal vez conveniente explicar la formación de escuadra (group), que sin reserva cuenta 18 aviones. La unidad de combate más pequeña de una escuadra americana consta de 3 aparatos (elemento), de los cuales dos juntos forman un flight (bandada). Tal bandada vuela en una formación exactamente fijada según las necesidades de la defensa. Tres bandadas, divididas en vanguardia, bandada superior e inferior, forman una escuadra. Ya los nombres de las tres bandadas permiten imaginar algo de la formación de vuelo, que preve un escalonamiento en altura y anchura. (Véase la ilustración.) Este escalonamiento, que tiene por objeto aprovechar las posibilidades de defensa hacia todos los lados, se repite en las oleadas.

Los aviones de la octava flota aérea americana han despegado de la Isla inglesa. En un punto destacado fijado por la plana mayor de la brigada de bombarderos, por ejemplo en un radio-faro — las tres escuadras de una brigada han formado una ola (wing). Según lo dicho más arriba son 54 aviones, sin contar los aparatos de reserva, que en el caso de producirse un hueco deben volver a cerrar la formación para permitir el aprovechamiento de toda la fuerza del fuego. De manera análoga al escalonamiento de la escuadra en bandadas, la escuadra central (high group) vuela sobre la escuadra de vanguardia (lead group), mientras que la tercera escuadra (low group) forma la retaguardia volando más abajo. La diferencia de altura y de anchura, tanto en la escuadra como en la oleada, está fijada en metros. Por cierto que tal formación rígida apenas es realizable en la práctica de la guerra, estando sometida a oscilaciones. Además, para un piloto es muy trabajoso resistir durante muchas horas un vuelo en formación. La diferencia más visible entre las tácticas de ataque inglesa y americana es, que la formación americana es conducida de manera cerrada por el avión-cabeza, que tiene a su cargo la navegación y la dirección radiotelegráfica, hacia el objetivo, y la formación británica no. Todos los aviones de la oleada se encuentran comunicados radiotelegráficamente con el aparato-jefe. A veces esta tarea había sido encargada a otro avión, que volaba al lado del avión-jefe, transmitiendo las órdenes recibidas de este a los demás aviones. Dividiendo las funciones se desea que la tripulación del avión-jefe se concentre completamente en sus tareas principales, navegación y localización del objetivo, pues de la buena dirección de la formación depende el éxito del ataque.

El ángulo "muerto" del bombardero

El orden rígido casi escolar durante la incursión tiene el objeto de formar un grupo que, por lo menos en la teoría, no tenga ángulos muertos, condenando así al fracaso a todos los ataques de cazas enemigos. El ángulo muerto juega un papel bastante importante en el armamento de un bombardero; resulta por la disposición de las armas de a bordo, condicionada por determinados motivos aerodinámicos, creando así algunos sectores alrededor del aparato, que no pueden ser vigilados por los cañones y ametralladoras propias. En estos sectores se encuentra el talón de aquiles del bombardero, y el caza elige preferentemente este lugar para su ataque. Los americanos se jactaron mucho con la afirmación de que con su sistema de formación cerrada habían eliminado la debilidad del bombardero ya que uno o más aviones a la vez podían cubrir con su fuego el ángulo muerto del aparato vecino. Aunque este sistema parece muy bueno en el papel, nuestros cazas han desarrollado métodos de defensa que hacen que parezca muy dudoso su utilidad. La mera superioridad del material aun no asegura el triunfo, el espíritu y el arrojo deciden al final de cuentas. Cambiando repetidas veces su ruta y realizando maniobras de desviación, para obligar a los cazas alemanes a realizar un despegue prematuro, la formación enemiga ha llegado al así llamado punto inicial. Este es el lugar en el cual comienza el ataque. El avión-jefe dispara una señal luminosa, que significa prepararse para lanzar las bombas, y simultáneamente las dos escuadras traseras se alejan un poco. Como solamente los aviones jefe de las escuadras y sus reemplazos se encuantran equipados con aparatos de puntería, tienen que buscar el objetivo y dar la señal para el lanzamiento de las bombas, después de lo cual la escuadra entera arroja sus cargas. Debido a este método es alcanzada naturalmente una zona bastante grande, con la así llamada alfombra de bombas (pattern bombing), explicándose así las destrucciones sin orden ni concierto en las zonas habitadas.

"Cruceros de artillería antiaérea" contra cazas alemanes

Los americanos creyeron, al comienzo, que con sus tipos cuadrimotores, fuertemente armados, podrían pasear a gusto sobre el continente europeo. Además, volando en sus formaciones-erizo se creían bastante asegurados contra las poderosas armas de los cazas alemanes. Hoy en día ni siquiera es necesario citar las cifras alemanas de derribos, pues el adversario mismo demuestra cuan caros y sangrientos le resultan sus ataques terroristas con sus continuos intentos de dar mejor protección a los bombarderos. Algunos informes extranjeros hablan de así llamados cruceros de artillería antiaérea, que escoltan a las secciones enemigas. Estos cruceros de artillería antiaérea son descritos como tipos bi- y cuadrimotores, que cuentan con un armamento muy fuerte, hablándose al respecto de armas de gran calibre, pero esos aviones no llevan bombas. Deben servir exclusivamente para rechazar a las formaciones alemanas de caza. Pero evidentemente estos cruceros de artillería antiaérea no han sido eficaces, el fuerte armamento habría influenciado desfavorablemente las cualidades aeronáuticas, de manera que han sido retirados del servicio.

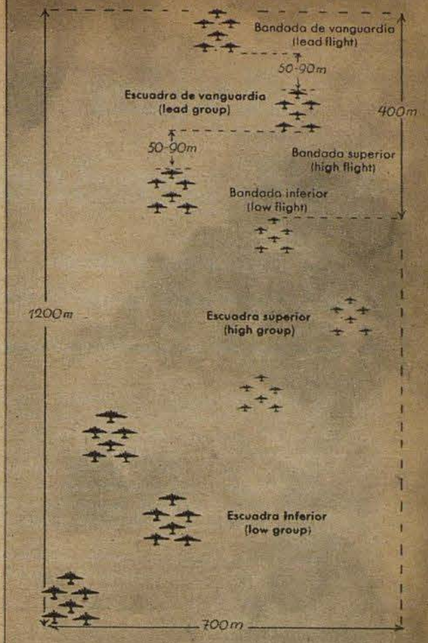
El enemigo emplea más y más cazas de gran radio de acción, que mediante tanques lanzables obtienen una autonomía más grande de vuelo. La sincronización de los cazas rápidos con los bombarderos que vuelan más lentamente pero que tienen una autonomía de vuelo más grande ya es cosa difícil, pero la protección de cazas que se releva varias veces es de un valor dudoso, debido a los errores de navegación provocados por la defensa y al contacto con fuerzas de caza defensivas antes de alcanzar a la formación que debe ser protegida. Otra prueba de que la defensa alemana causa siempre más dificultades a los aviadores terroristas americanos la constituye la preferencia de malas condiciones de tiempo. Por último dejemos hablar a un testigo al que no se pueden reprochar prejuicios:

"Derribos fríos" muy considerables

Un aviador americano que saltó en paracaídas sobre una ciudad alemana relató lo siguiente sobre el derribo de su aparato: Poco después de comenzado el vuelo de regreso entró en acción la violenta defensa de cazas alemanes. Cazas que atacaban de adelante y de atrás incendiaron el motor exterior derecho, destruyeron los cristales de la carlinga y después que ambos planos mostraban agujeros grandes como una persona, el piloto dió la orden de saltar. Instantes después del salto explotó el aparato. Durante el ataque se habían notado varias explosiones muy fuertes que no podían ser de granadas antiaéreas. Y por último, la opinión del capitán checo y escritor de aviación F. O. Miksche, emigrado a Inglaterra, o sea, de un testigo al que no se puede reprochar en ningún caso germanofilidad, sobre la doctrina americana de guerra aérea. Miksche indica, que la aviación americana, por cada aparato derribado sobre territorio alemán debe calcular dos "derribos frios", que se registran durante el vuelo de ida y de regreso, durante el despegue y el aterrizaje. Agrega que para enjuiciar con exactitud las posibilidades de las formaciones americanas se debe tomar en cuenta, que hasta ahora ninguna aviación ha soportado con el tiempo tales pérdidas.

•

Frente a la táctica americana de ataque de día, el mando de la aviación inglesa ha preferido en el último tiempo, evidentemente debido al aumento de las pérdidas, los ataques nocturnos. Naturalmente el vuelo hacia el objetivo a oscuras ha determinado también el método de la aproximación y del mismo ataque. Mientras los americanos pueden realizar un vuelo de formación cerrada, porque la luz del día les permite ver a los aviones que vuelan alrededor y porque la conducción de la escuadra por el avión-jefe es posible, los diferentes aviones del British Bomber Command se acercan independientemente al objetivo mediante un procedimiento especial de navegación radiotelegráfica.



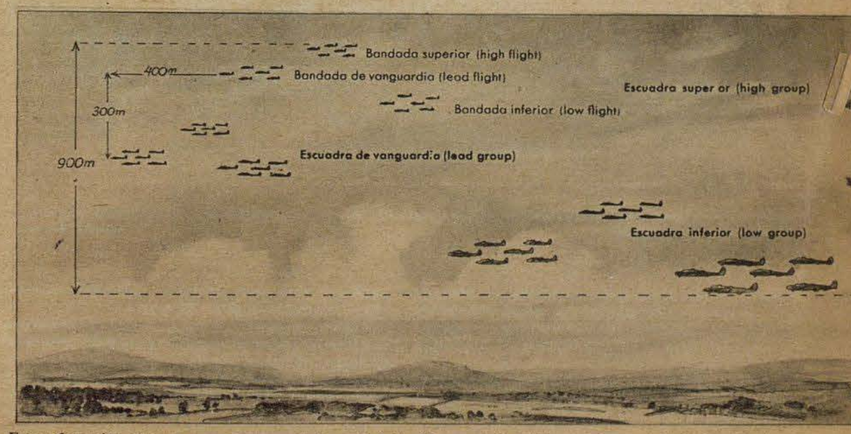
Un vuelo de formación en hora de instrucción parece esta exposición esquemática de la formación de una oleada. Conservando tal orden deben atacar las secciones de la octava flota aérea norteamericana; exigencia que ha sido presentada sin tomar en cuenta la táctica que entretanto ha desarrollado la defensa alemana

Dibujos H. v. Medvey

El motivo está claro: el vuelo en formación cerrada no es, hasta ahora, posible por la noche. Además sería demasiado grande el peligro de choques en el aire. A pesar de estas limitaciones naturales no se desiste, en lo posible, del vuelo en formación, para reducir así las posibilidades de la caza enemiga. Según manifestaciones de prisioneros, la incursión de las oleadas nocturnas debe ser realizada teóricamente en un ancho de 8 kilómetros.

Cuando se trata de un gran ataque, los Bomber Squadrons (aproximadamente 25 aparatos) despegan de diferentes aeródromos, muy distantes unos de otros. Se necesita calcular muy exactamente las horas de despegue para que las formaciones, que aprovechan puntos determinados de partida en parte marcados por reflectores y en parte puntos destacados en la

Continuó en la pagina 139



En este formación erizo, en cuyo sistema cerrado las armas de los diferentes aviones deben cubrir con su fuego el ángulo muerto de los aparatos vecinos, los bombarderos terroristas creyeron estar a salvo de los ataques de los cazas alemanes

Avión a 160 grados

Un submarino aniquila a un bombardero cuadrímotor

Por el corresponsal de guerra Arno Prokop



"Permiso de fuego!" En el momento de prepararse para el ataque se enfrenta al Sunderland un granizo de fuego

PK "¡Avión a 160 grados!" La tripulación esperaba, realmente, este llamado de alarma, pues aun se encontraba en el golfo de Viscaya, por lo que tenía que contar con esa posibilidad. A 10.000 metros de distancia volaba el aparato enemigo, cruzando la ruta del sumergible, que evidentemente aun no había sido avistado. Lentamente giraban todos los catalejos de la guardia, la que no quería perder de vista al pájaro.

Ya se creía que los ingleses se alejaban, cuando de pronto el bombardero viró, volando al encuentro del submarino. Este ya no podía sumergirse, así que tenía que esperar al enemigo con las armas preparadas. Rápidamente cobraba más cuerpo el pequeño punto, y pronto se reconoció que se trataba de un cuadrimotor pesado.

"Es un Sunderland!" gritaba un tirador de ametralladora. Los caños estaban dirigidos hacia el aparato. Realizando grandes círculos volaba el coloso de acero alrededor del submarino, esperando evidentemente que este se sumergiera, para arrojar su carga de bombas.

Aun no se disparaba. El bombardero continuaba volando en círculo, pero descendía siempre más. Repetidas veces trató de acercarse a la popa. "Máquina de estribor avante a toda fuerza! Máquina de babor atrás a media fuerza!" ordenó el comandante. El navío giró como sobre un plato. Pero también el pájaro de acero giraba y volaba en círculos siempre más pequeños.

"¡Permiso de fuego?" preguntan a cada instante los artilleros. El comandante esperaba aun, pues quería enviar los saludos de acero con la mayor seguridad posible y desde poca distancia. Finalmente el avión logró situarse en posición de popa.

"¡Permiso de fuego!" En el momento de prepararse el Sunderland para el ataque, se le enfrentó un granizo de fuego. El coloso estaba a apenas 600 metros de distancia, y a sólo 100 metros de altura. ¡De pronto comienzan a disparar sus ametralladoras! El submarino fué alcanzado por varios impactos, pero gracias a Dios la mayor parte de los disparos dió en el agua. Mientras el avión se preparaba para lanzar sus bombas, los artilleros disparaban incesantemente. Muchos tiros rebotaban, pero muchos atravesaban la coraza de acero. También los motores y los planos eran alcanzados por numerosos impactos, igual que el cristal blindado de la carlinga, de 5 centímetros de espesor. En el momento del ataque callaban las ametralladoras.

"¡Lanza llamas, está incendiado!" gritaron de pronto los hombres en el puente del submarino. Y realmente, del motor de babor salía una llama viva. Todo esto ocurrió en partículas de segundos, el Sunderland en llamas se encontraba aun a 300 metros de distancia y a 50 de altura. Nuestra nave continuaba girando, pero el bombardero también giraba y continuaba con la intención de atacar. Nuestras ametralladoras continuaban disparando rabiosamente, pero el pájaro parecía no interesarse por el fuego.

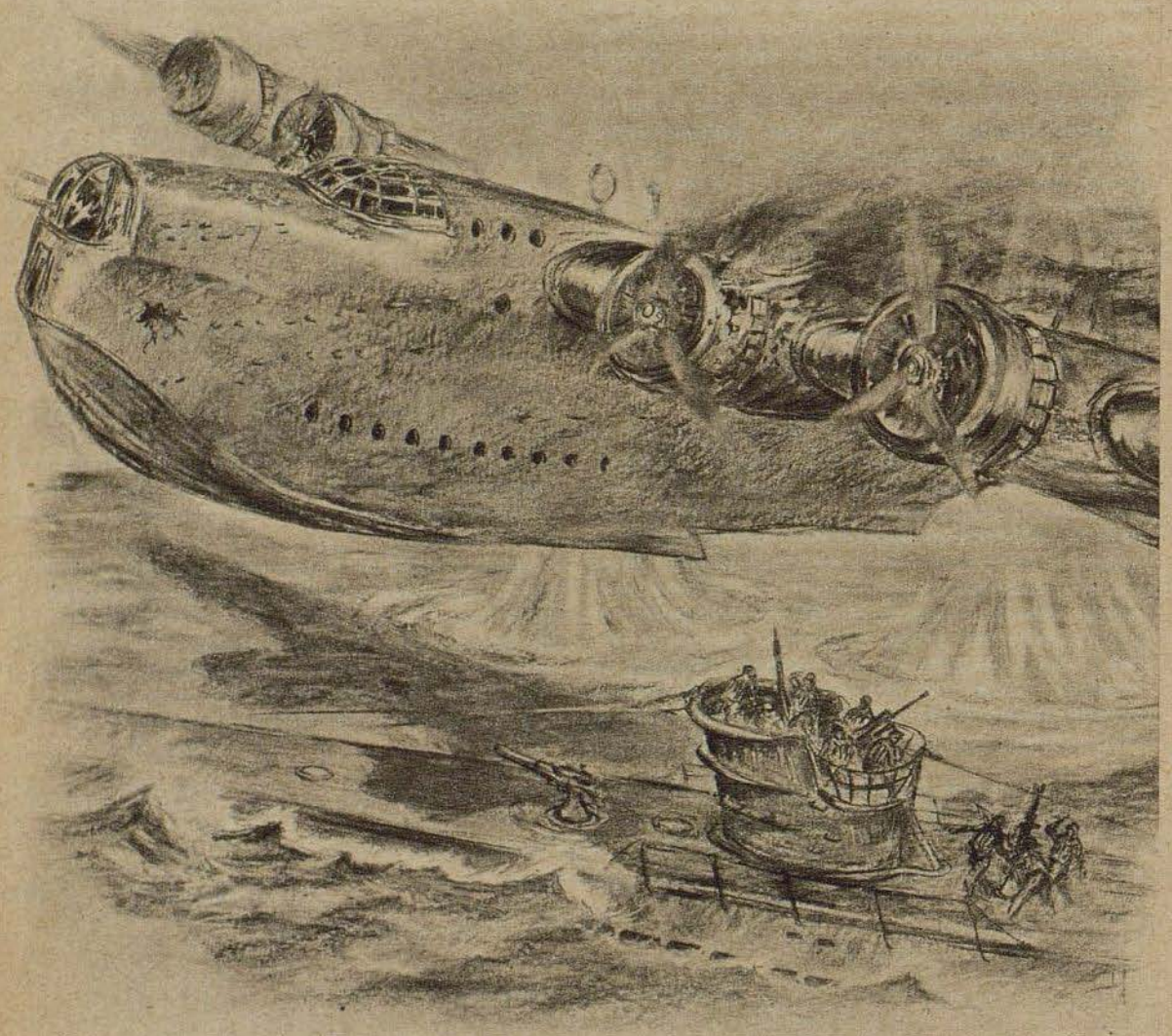
Instantes más tarde caían las bombas! De cada plano de sustentación se separaron varias de calibre pesado! — Los hombres continuaban disparando, casi sin pausa. Ahora salen llamas también de otras partes del avión, especialmente de los planos.

A la altura de la torre caen las bombas a babor y estribor al agua, la próxima cae sólo a 5 centímetro de la nave. Bravo ha sido el ataque del pájaro gravemente averiado; con qué facilidad podría haber dado una bomba en el blanco.

Y luego oscurece alrededor del submarino; a 50 metros de altura pasa el avión, que tiene una envergadura de 34 metros, por encima del submarino. Enormemente largo es el fuselaje; los muchos impactos podían ser vistos sin anteojos. ¡Simultáneamente altas columnas de agua amenazaban cubrir a la nave, la que de pronto pareció caer como un ascensor! Si los hombres en cubierta no hubieran estado atados habrían caído al agua; ninguno se pudo mantener en pie cayendo todos sobre la cubierta. Abajo, en el interior del navío se escuchaba un ruido infernal; silbido de aire a presión, ruido de agua que corre, y oscuridad absoluta. En el submarino todo rodaba por el suelo.

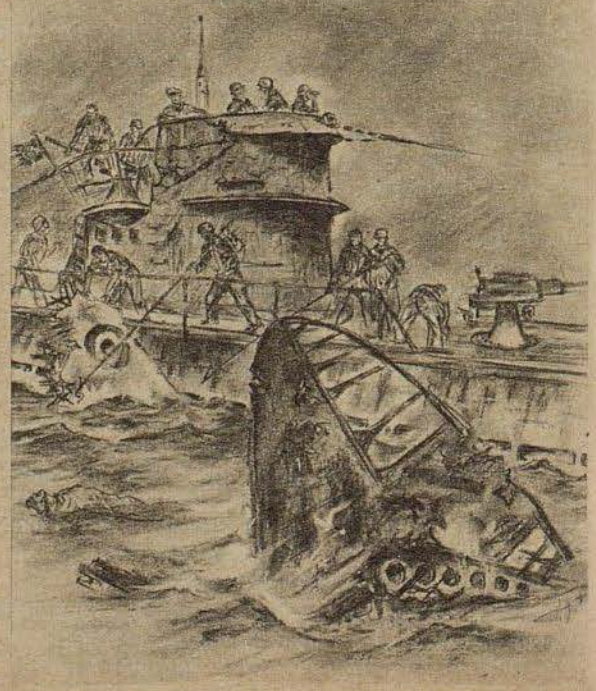
El agua pasaba ya las válvulas de inundación. — Repentinamente se escucharon, en la oscuridad de la central, gritos de viva provenientes de cubierta! Los hombres aquí abajo suponían lo peor! Pero cuando las columnas de agua cayeron sobre la superficie del mar, el navío continuaba flotando. ¡Así que no había sucedido lo peor!

"¡Ha caído al mar!" gritaban, presa del entusiasmo, los artilleros. El submarino averiado, pero indestructible, se acercó al avión, del que después de dos minutos apenas quedaba rastro. Aparte de algunos restos pequeños, sólo se veía la tripulación de 7 hombres que, en parte carbonizados, flotaban muertos sobre la superficie.



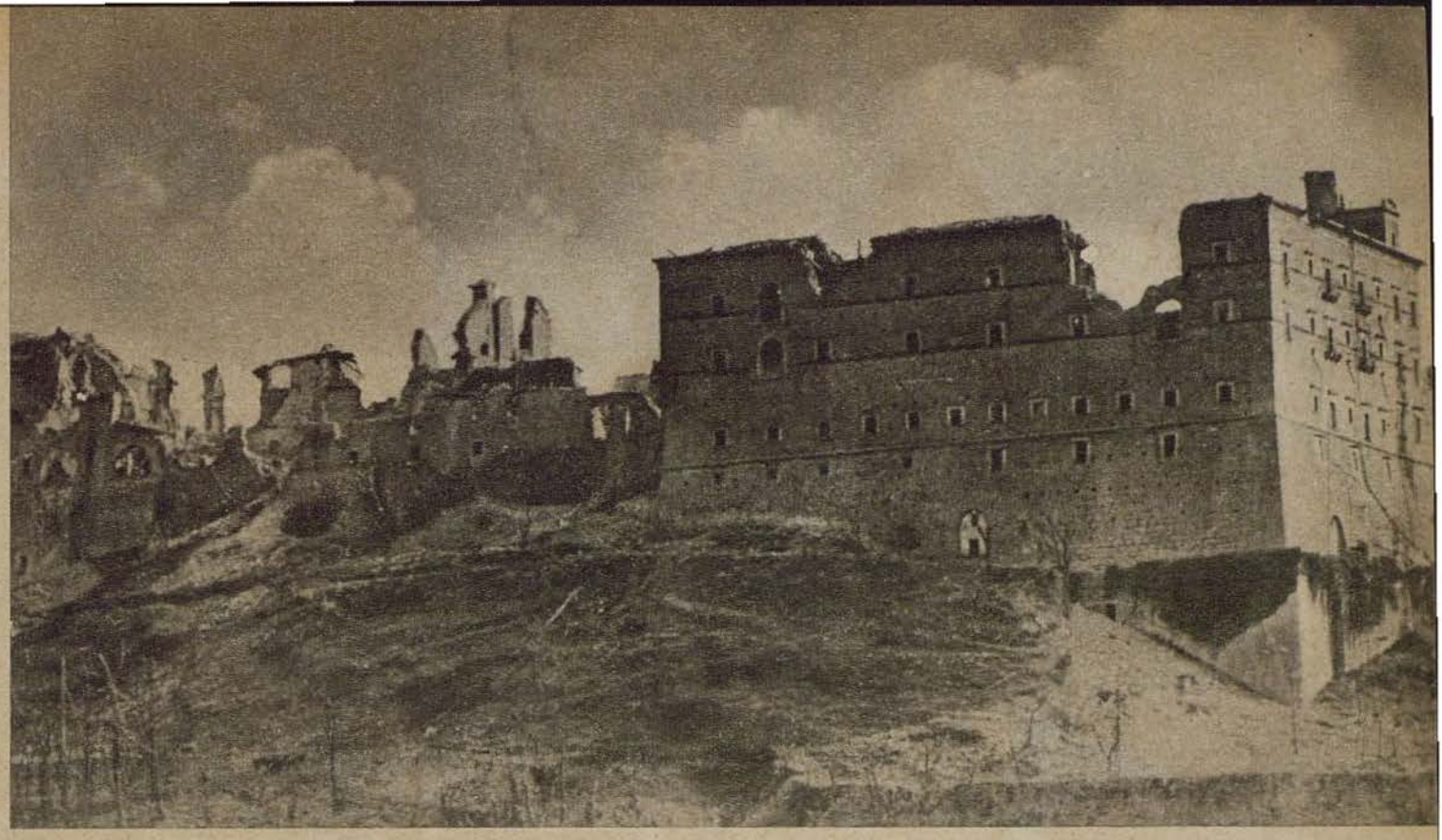
Y luego oscurece alrededor del submarino; a 50 metros de altura pasa el avión, que tiene una envergadura de 34 metros, por encima del submarino

Dibujos H. Freder



El submarino averiado, pero indestructible, se acerca al avión, del que después de dos minutos sólo quedan restos

La abadia de Monte Cassino, central de los benedictinos construida en el siglo VI y convento matriz de todo el occidente, ha sido destruida. Centenares de bombarderos anglo-americanos atacaron este honorable monumento de espiritu europeo en varias oleadas, convirtiéndolo en escombro y ceniza. Gran cantidad de monjes, mujeres y niños, que se habian refugiado en la zona neutral de la abadia, fueron victimas del bombardeo



PK-Fotografias: corresponsales de guerra Wittke (Transocean), Frass (Sch), Schmidt (HH). Weltbild

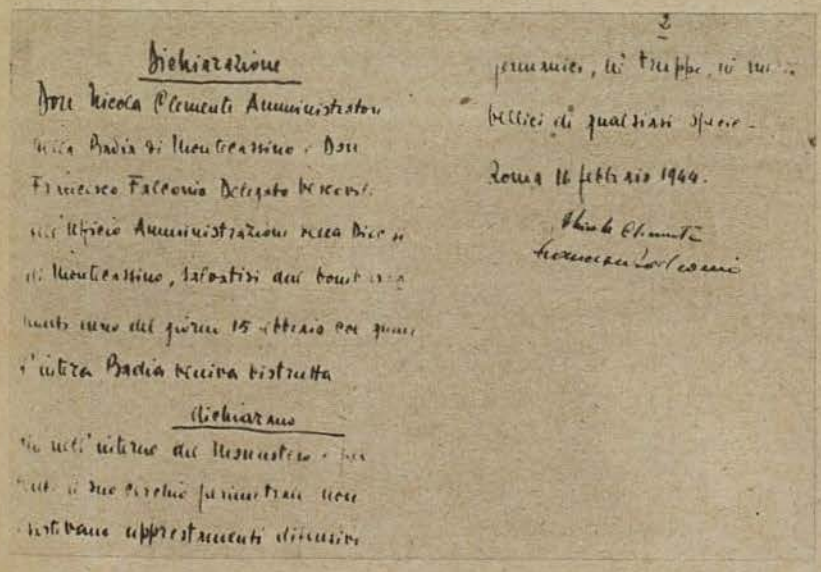
"¿Proteger valores culturales? - ¡Ridículo!"

Esta declaración ha sido hecha por Churchill después de la vileza de Monte Cassino

La destrucción del convento de Monte Cassino por bombarderos anglo-americanos, ha tenido lugar el 15 de febrero. El 16 del mismo mes escribia el órgano del Vaticano "Osservatore Romano", que el trágico fin del convento era una ofensa irreparable. El mismo día, el lord-canciller vizconde Simon leia en la alta cámara inglesa un escrito de Churchill que dice textualmente: "La violencia de la lucha y la causa por la que luchamos hacen que sea ridículo buscar una relación con las necesidades de cuestiones artísticas o culturales de cualquier especie." La alta cámara aprobó esta opinión. Con esto se confesó a la falsificación que reside en la pretensión de que el mando americano se habria visto ante la necesidad de decidir entre las necesidades militares y la protección del convento. En realidad nunca ha sido necesaria esa decisión. Por deseo del Vaticano, el convento había sido dejado por parte alemana, fuera de la zona de combate. En la zona de la abadía no se encontraba ninguna instalación militar y ningún soldado alemán. El Vaticano había notificado este hecho al mando americano. Si a pesar de todo ha sido dada la orden de destrucción, este procedimiento destaca inequívocamente el espíritu del mando anglo-americano. La opinión pública mundial, y no solamente la católica, rechaza tales métodos con profunda indignación. Aunque los gobiernos aliados y los dignatarios eclesiásticos en los países enemigos aprueben o disculpen la vileza de Monte Cassino, bajo la presión y las necesidades políticas del momento, tarde o temprano se reconocerá también en los países enemigos quien lucha en esta guerra de acuerdo con las leyes de la cultura del viejo mundo, a quien no



Por orden del comandante alemán habian sido colocados carteles prohibiendo el paso, alrededor del convento. La linea determinada con estos carteles no podia ser pasada por ningún militar alemán



Un documento que prueba la desmilitarización de la zona de Monte Cassino. El texto dice: "Don Nicola Clemente, administrador de la abadia de Monte Cassino, y Don Francesco Falconio, delegato vescovile de la administración de la diócesis de Monte Cassino, declaran después del bombardeo del 15 de febrero de 1944, que tuvo por consecuencia la destrucción de toda la abadia, que en el convento y en sus alrededores no se encontraba ninguna posición defensiva alemana, ninguna concentración de tropas u otro material de guerra. Roma, 16 de febrero de 1944. Nicola Clemente. Francesco Falconio" Derecha: El obispo y abad de Monte Cassino, de 83 años de edad, pudo ser salvado. Un general ayuda al honorable dignatario eclesiástico al subir al coche, que lo conducirá al Vaticano



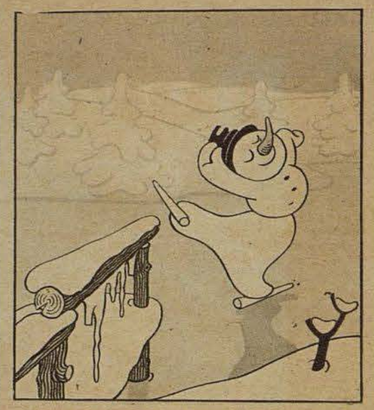
Anhelo de verano del hombrón de nieve



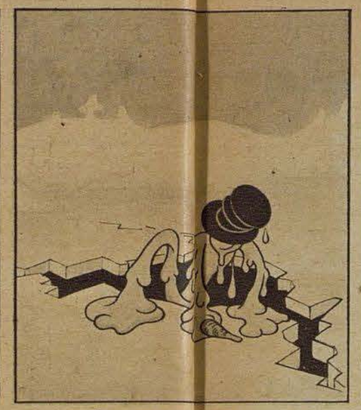
Erase una vez un hombrón de nieve con una gran nariz rojiza, un cilindro brillante y una escoba respectable, que se encontraba en la plaza del mercado de una pequeña ciudad y dormía. Las estrellas relucían y los faroles lo cubrían con su tenue luz. De pronto despertó. Y como era un hombrón aventurero, se puso en camino para disfrutar la vida

Este cuento encantador, basado en una idea de Horst von Moellendorff, ha sido aprovechado para una película de dibujos en colores

Dibujos Producción cinematográfica Fischerkösen | Deutsche Wochenschau



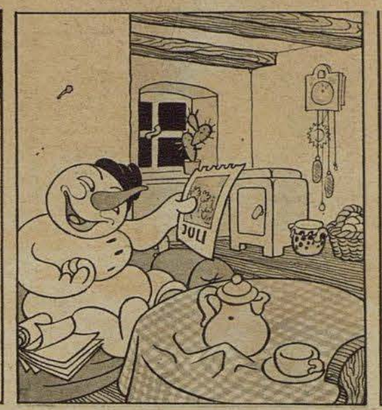
Bajo la luz plateada de la luna brillaba el lago, y el hombrón, atraído por este cuadro encantador, decidió patinar sobre el hielo, después de haberse provisto de patines formados por trozos de hielo



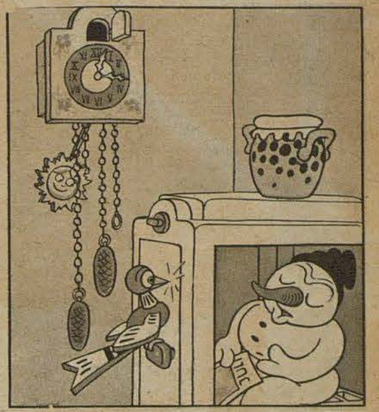
Pero, oh desgracia, la capa de hielo se quebró y el patinador se hundió en el frío lago, pudiéndose salvar sólo con grandes esfuerzos, deformado y enflaquecido



El héroe de un cuento sabe como puede obtener de nuevo sus caderas redondeadas. Con vehemencia rueda por la pendiente cubierta de nieve, y poco después posee otra vez sus formas anteriores



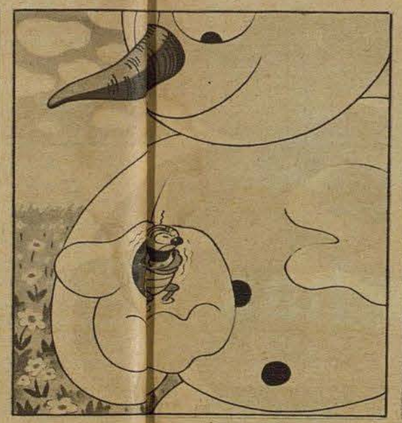
Rodando llega hasta una casa que despierta su curiosidad. Un calendario de flores hace que en él nazca un deseo ferviente, y por este motivo decide servirse de la técnica para aguardar el verano en una nevera



El cuclillo del reloj lo despierta de su sueño invernal, como queriendo decir: "Despierta, hombrón de nieve, ya estamos en julio, con los jardines en flor y un sol radiante"



Dando un gran salto, el hombrón pasa por la ventana y de pronto se ve en medio de un jardín que no quiere abandonar, dichoso de ver tantas flores. Emocionado por tanta belleza las aprieta contra su corazón helado



Una mariquita, atada por el repentino cambio de temperatura, tiesa en su puño. Pero un hombrón de nieve, en medio del verano, es una sensación que debe ser saboreada



Rápidamente se provee de dos esquíes de la escoba de este amiguito inesperado y en carrera vertiginosa desciende por la pendiente de la barriga. Y entusiasmada repite este juego hasta que el hombrón se cansa y continúa su marcha



Toda felicidad verdaderamente grande es corta. Con todos sus sentidos ha gozado de su excursión de verano, y como héroe y hombre paga esta aventura con la muerte. Maternalmente lo acoge la pradera, y sólo el cilindro, la nariz y la escoba quedan como pruebas de que una vez existió . . .



Presa del pánico huye la clueca del nido. Inspirado por el color blanco-nieve de los huevos, el hombrón forma un tercer huevo y lo agrega a los otros



Desconfiada regresa la gallina clueca a su nido para continuar empollando en tanto que el hombrón de nieve se aleja sonriendo bajo su capote



Caac — cac — cac — ca, ca, ca — caac! Este frío, este frío. Esto no está en orden, lamenta la clueca, calentándose las partes del cuerpo enfriadas con las alas



Satisfecho de su travesura, nuestro héroe se acerca a una vaca que lo mira con desconfianza. Pero cuando, entusiasmado por la alegría, quiere acariciarle el lomo, le amenaza con la cola



"Este es el verano de mi vida,
mi corazón se derrite loco de felicidad . . ."
canta el hombrón entusiasmado, mientras sus contornos comienzan a derretirse

Lentamente navega Rín arriba el pesado remolcador a rueda. El tráfico por los canales y ríos es realizado por vapores y remolcadores a motor modernos

Sobre remolcadores y lanchas

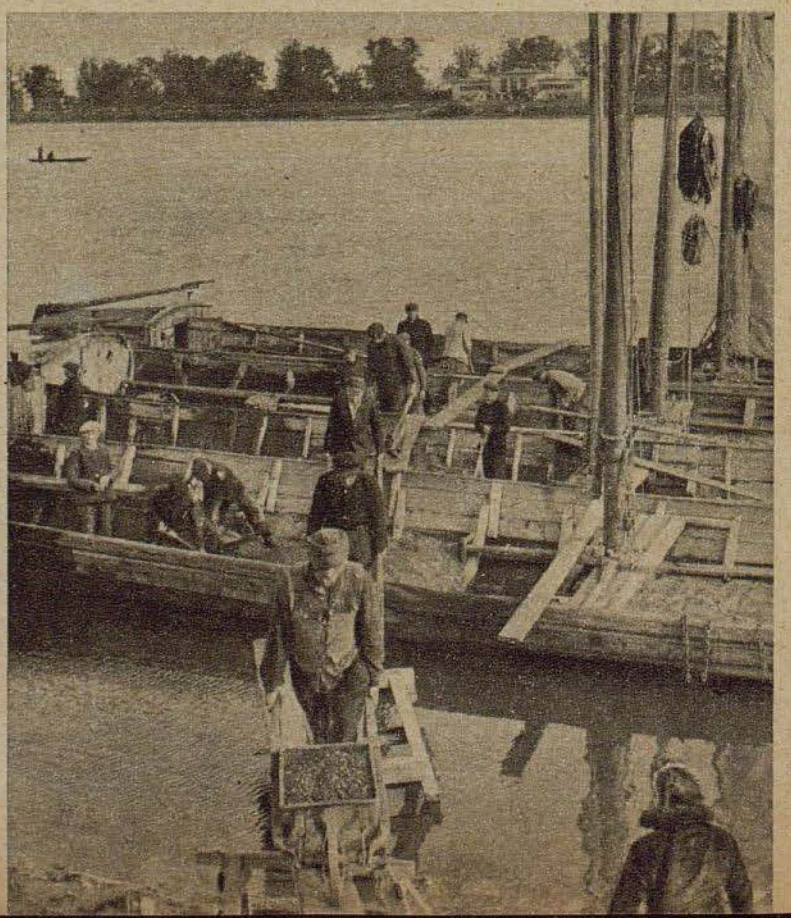
LA NAVEGACIÓN FLUVIAL ALEMANA EN LA GUERRA



Los amplios espacios y los largos frentes han dado motivo a que en la actual guerra los medios de comunicación pasaran a ocupar un papel muy importante. En Alemania, el ferrocarril y la navegación fluvial se encuentran en el centro de este tráfico de guerra. La navegación fluvial, que tuvo una participación tan grande en el florecimiento económico de los últimos años de paz, es generalmente menospreciada por el público. No obstante, antes de la guerra transportaba una quinta parte del total de las mercancías. En la época de sobrecarga del ferrocarril con transportes de importancia bélica resalta aun más que durante la paz el valor de la navegación fluvial alemana. La organización uniforme de todos los medios de comunicación de Alemania ha dado lugar a una repartición conveniente de las tareas entre los ferrocarriles alemanes y la navegación fluvial, lográndose así un aprovechamiento intenso del espacio de carga. En la amplia red de canales se desarrolla un vivo intercambio de mercancías entre los puertos interiores y todas las regiones del Reich. Este aumento de rendimiento, condicionado por la guerra, es simultáneamente la forma más productiva de preparación para las grandes tareas que en futuro recaeran sobre la navegación fluvial alemana

Izquierda: En aguas estrechas y de poca profundidad son necesarios los fuertes brazos de barquero. Aquí el avance es lento y trabajoso

Derecha: A pesar de los adelantos de la técnica no ha desaparecido la profesión del estibador. Desde las embarcaciones pequeñas, las cargas son transportadas en carretillas, por encima de tablones oscilantes, a la orilla



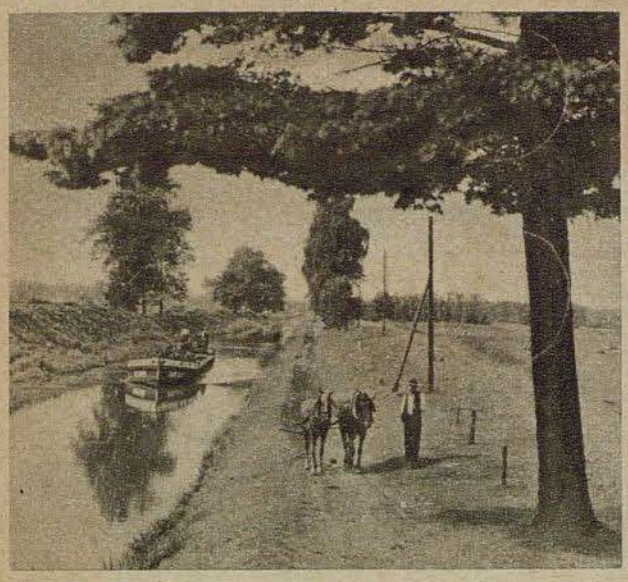


Izquierda: Las lanchas raras veces son descargadas con fuerza humana. En todos los puertos de trasbordo se encuentran modernas instalaciones de carga y descarga con grúas, mediante las cuales son sacadas de los navíos las pesadas cargas

Fotografías archivo del Ministerio de comunicaciones del Reich (7), Weltbild (1)

Derecha: Una pequeña pausa de descanso, después del rudo trabajo. En estos momentos de tranquilidad sabe deliciosamente la pipa, que el silencioso barquero apenas quita de la boca



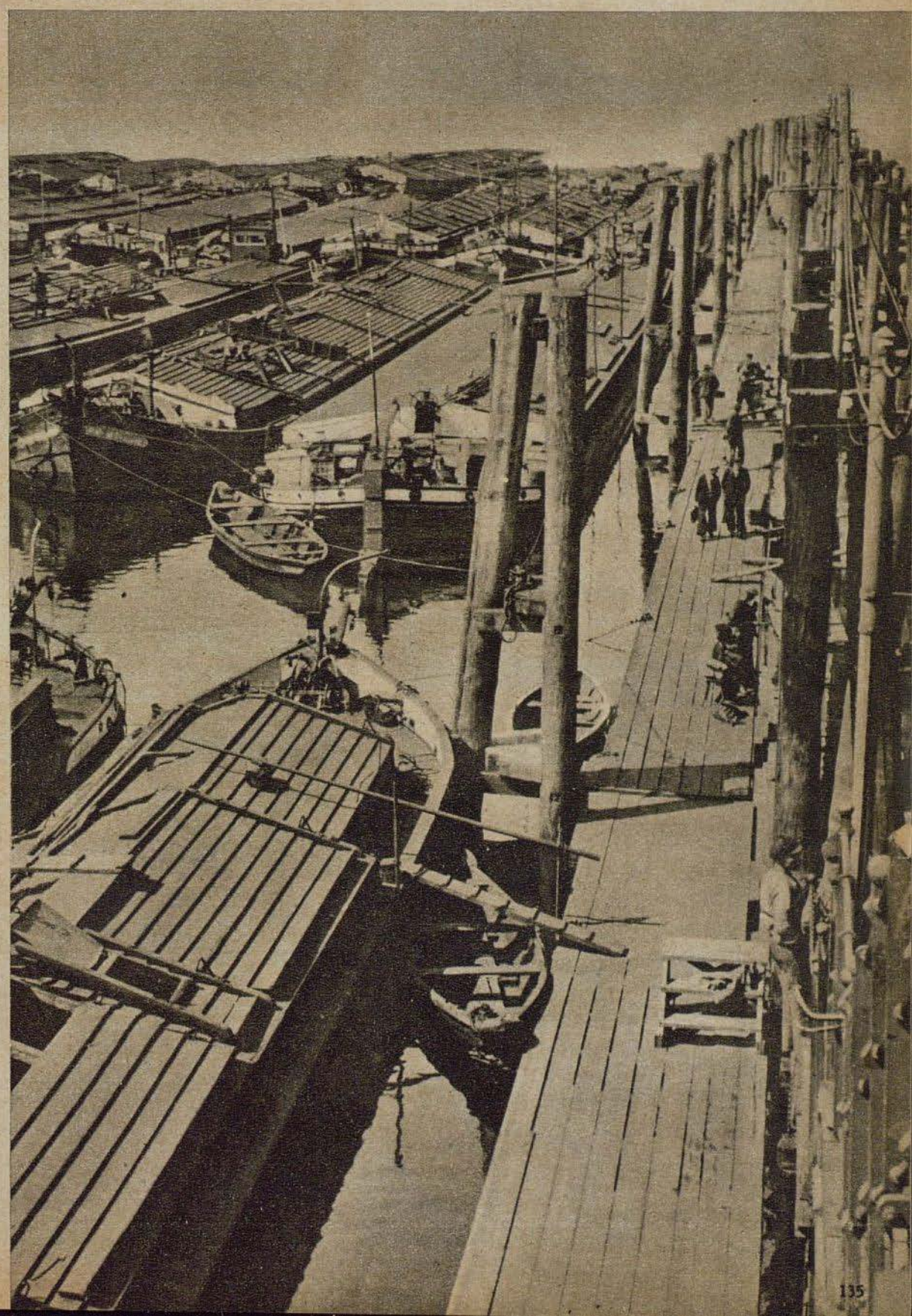


Por los canales estrechos y las esclusas, las barcas deben navegar a la sirga. Donde no se dispone de coches de sirga a tracción eléctrica o motor, presta buenos servicios una yunta de caballos



Su patria es la barca. Es un destino duro pero hermoso, este constante ir y venir entre ciudades y países, esta vida sobre el hogar flotante, desde el cual el mundo tiene otro aspecto que el que muestra cuando se tiene un hogar fijo

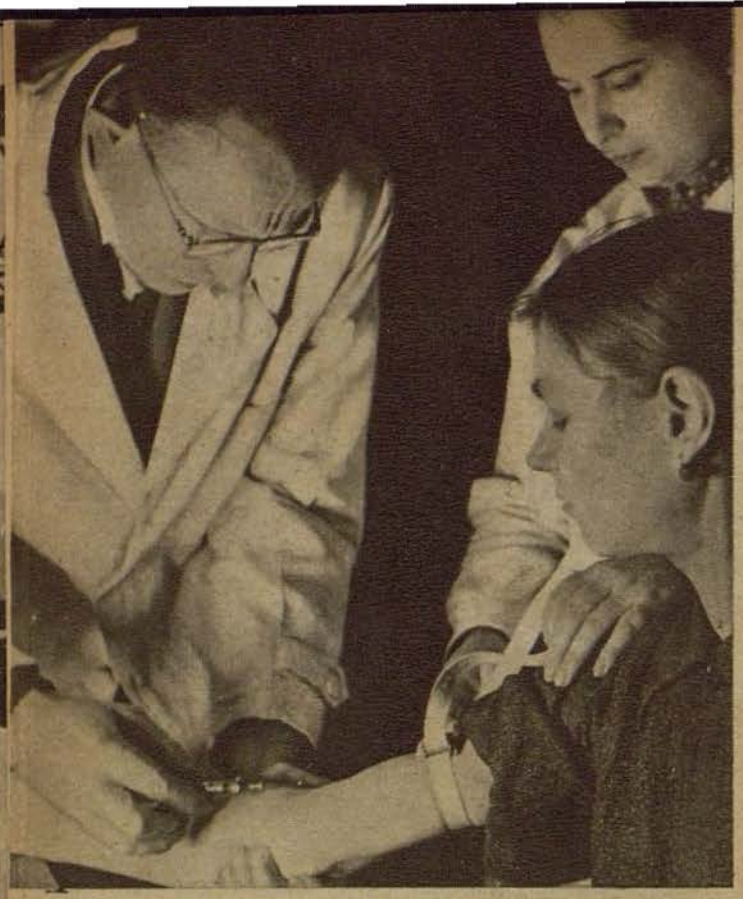
Derecha: Después de un viaje por ríos, corrientes y canales, y pasando por paisajes constantemente diferentes, las grandes barcas amarran muchas veces en puertos en los que se respira el hálito del mar cercano



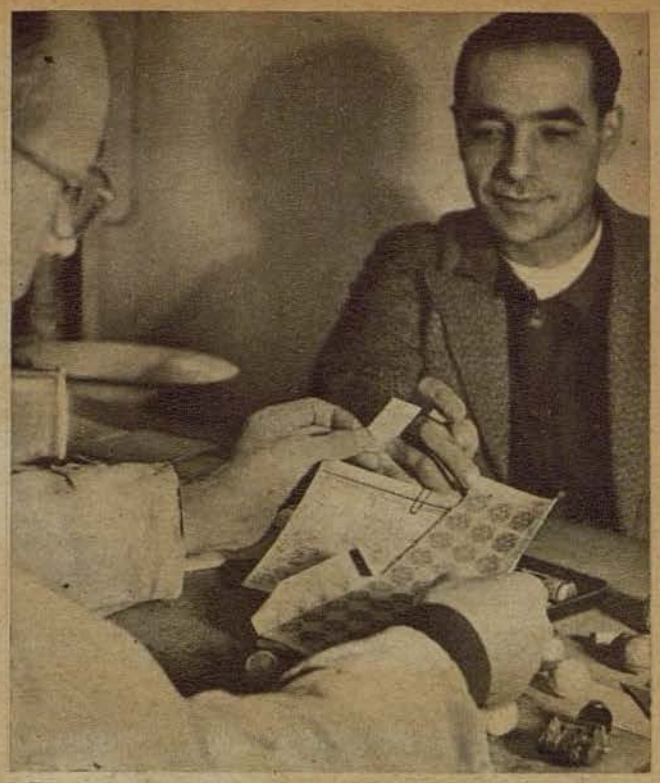
HORA DE CONSULTA DE LAS NACIONES

Asistencia médica para trabajadores extranjeros

Los trabajadores extranjeros que han venido al Reich, no solo han llegado a conocer fábricas modernas y nuevos métodos de trabajo, sino que también una asistencia social como no la han tenido, en parte, en sus respectivas patrias. Esta asistencia abarca el alojamiento y avituallamiento, las horas libres, las necesidades culturales, pero ante todo, el cuidado de la salud. La protección prestada no solamente es para enfermedades y heridas, sino que también procura con todos los medios posibles de conservar la salud del obrero. Prevenir es mejor que curar — este proverbio figura en el primer plano de la práctica de los médicos de campamentos



Extracción de una prueba de sangre a una mujer ucrainia. El médico es alemán, la asistente es rusa, que ha escapado a los bolcheviques. Su padre ha sido asesinado en Rusia y su hermano cayó como soldado alemán en el frente occidental. Ella tiene un solo deseo: trabajar en y para Alemania



Un obrero holandés recibe las cartillas de racionamiento suplementarias que le ha prescrito el médico. Los obreros que realizan trabajos pesados reciben, de acuerdo a su labor, raciones aumentadas





"Cuerpo de Flandes" dice el brazalete que lleva este trabajador. Aquí solicita a la asistente los papeles de sus camaradas flamencos, que se presentaron voluntarios a la ᛋᛋ

Izquierda: Los obreros de todas las naciones que figuran en la pizarra son asistidos en este campamento por el Frente de Trabajo Alemán y sus médicos

Fotografías Ingeborg Degenhardt (Scherl)



Franceses visitan a franceses

De tiempo en tiempo, delegaciones extranjeras visitan a sus compatriotas que trabajan en Alemania. En las presentes fotografías vemos a una delegación francesa, que, encabezada por el general Guyomar, visita con interés especial aquellos talleres en que trabajadores franceses de todas las edades son especializados en diferentes trabajos. (A la derecha.) En conversaciones, de hombre a hombre se tiene ocasión de cambiar opiniones, pudiéndose expresar deseos que la patria cumplirá, siempre y cuando sea posible

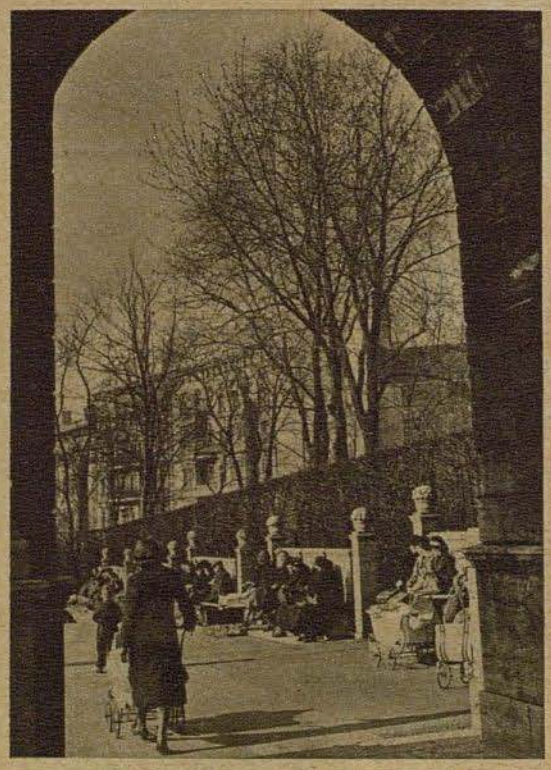
PK-Fotografías corresponsal de guerra Rothkopf (HH)



Los primeros rayos de sol calidos

LA PRIMAVERA EN UNA GRAN CIUDAD ALEMANA

Los primeros rayos de sol cálidos, los tan ansiados síntomas de la proximidad de la primavera, que pronto habrá triunfado sobre el frío y la oscuridad del invierno, caen sobre las calles grises e inanimadas de la urbe. Por cierto que la corriente de las personas desasosegadas, alistadas en la vida comercial, no se deja distraer por la luz seductora, pero no obstante, el ambiente primaveral que da nuevas energías no pasa por la ciudad sin tener efectos. Un vistazo a calles más tranquillas y patios, a plazas de juego y parques demuestra, que también aquí se reaniman los seres humanos, calentados y rejuvenecidos por la fuerza del sol



En las horas del mediodía se puede arriesgar incluso una conversación en lugares algo protegidos. Los pájaros en las coronas de los árboles y en los setos se hacen cargo del acompañamiento adecuado

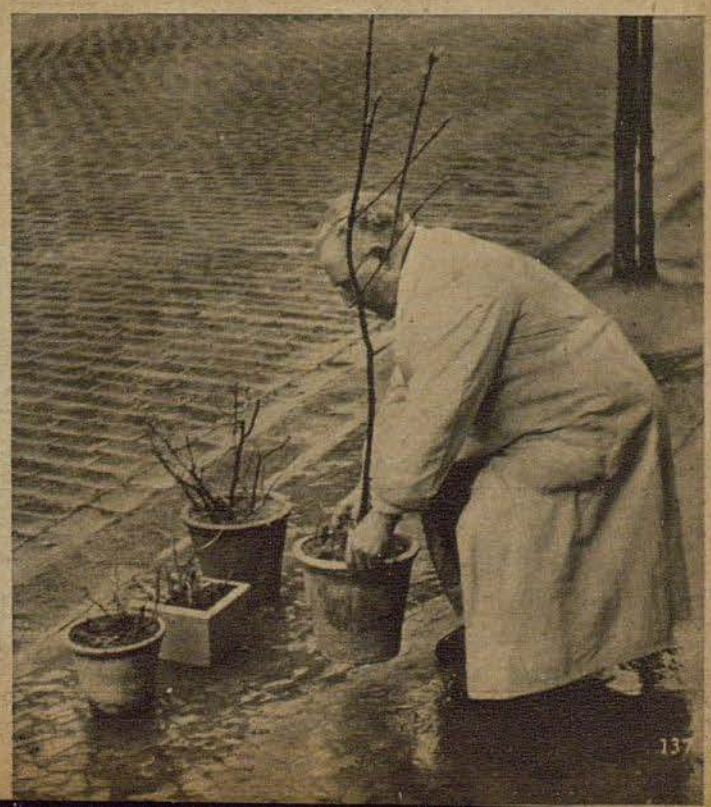


Derecha: En el parque, dentro de la ciudad, ya se encuentran preparados los botes, invitando a realizar un paseo por los lagos bañados por el sol



Quién tiene el triciclo más rápido, quién la muñeca más grande, quién el coche más bonito? Bajo el sol brillante se celebran nuevos triunfos con todos los objetos que trajeron los reyes meses antes

Fotografías Schirner (1), Weltbild (3)



Derecha: Las plantas en macetas, que han puesto fin a su sueño de invierno en el sótano, tienen que ser provistas de tierra fresca y regadas. Ahora comienza la labor de los amigos de las plantas y flores



... el cabo G. aprovecha el enredo general provocado por la artillería alemana, se arrastra, a pesar de su grave herida, hacia una ametralladora enemiga la dirige contra los canadienses y grita "hands up!"

PK-Dibujos corresponsal de guerra Baitz

"¿QUÉ SIGNIFICA EL GERMANY-PROYECTIL ROJO?"

Husarada de dos paracaidistas — Siendo prisioneros cogen a 18 canadienses — Una señal luminosa posibilita la salvación / Por el corresponsal de guerra Faber

En el eficaz rechazo de un ataque enemigo contra las posiciones de una compañía de paracaidistas que actúa en el frente meridional italiano se destacaron dos jóvenes paracaidistas por su ejemplar sangre fría. Después de haber caído prisioneros debido al fallo de su ametralladora, aprovecharon un momento propicio para recobrar la libertad y para coger prisioneros a 18 canadienses fuertemente armados.

PK Durante varios días, el enemigo no habia atacado las posiciones de nuestros paracaidistas. Las pérdidas sufridas durante sus repetidos asaltos de las últimas semanas lo habian obligado a reagrupar y a refrescar sus tropas. Con excepción de la actividad común de artillería y de exploraciones aéreas aisladas, el enemigo se mantenía relativamente tranquilo. Esta tranquilidad, empero, pareció ficticia a los paracaidistas. Exploraciones propias habian permitido reconocer claramente que el enemigo se preparaba nuevamente para atacar. Y al anochecer comenzó en todo el sector un fuerte fuego de la artillería enemiga, que se convirtió en un fuego de tambor hacia la madrugada.

El cabo y el paracaidista se encuentran, con su ametralladora, en una posición avanzada, teniendo el deber de proteger el desfiladero situado frente a ellos y de mantener lejos al enemigo. Alrededor de su escondrijo la tierra está revuelta por efecto de los impactos enemigos, ofreciendo el aspecto de un paisaje volcánico.

El camarada de la izquierda anuncia que en la carretera costanera avanzan tanques tipo sherman. Una hora después, el enemigo comienza a disparar granadas de niebla las que cual una capa lechosa cubre las posiciones alemanas, impidiendo toda visibilidad. El desfiladero situado ante los dos tiradores de ametralladora está completamente cubierto de nubes. Estos preparativos enemigos permiten reconocer sus intenciones. Los golpes de fuego de las ametralladoras enemigas sólo permiten adivinar donde se encuentra el adversario, que se acerca lentamente a las posiciones alemanas. Gracias a un espacio claro en la capa de niebla reconocen los dos paracaidistas al atacante, que a apenas 50 metros de distancia avanza en linea de ataque. Inmediatamente comienzan a disparar con la ametralladora. Algunos canadienses caen, otros tratan de retirarse, heridos. Los demás tratan de cavar agujeros en la tierra, para protegerse. Esta resistencia no la habían esperado, después de las muchas horas de fuego de tambor. Uno de los paracaidistas alemanes alcanza a su compañero un nuevo caño para la ametralladora. "Maldito sea!" dice en ese momento el cabo. La ametralladora se ha atascado! Inmediatamente tratan de cargar de nuevo; pero no pueden disparar. Dominados por una tensión que les hace salir el sudor por todos los poros tratan de reparar el daño, pero pronto se dan cuenta que todo será inútil. Entonces cesan en sus esfuerzos, sacan las últimas granadas de mano de sus combinaciones de paracaidista y esperan al adversario. Este se ha acercado tanto que por su parte comienza a arrojar granadas de mano a los alemanes. Los cascos y trozos de tierra vuelan por el aire. Los dos paracaidistas no quedan debiendo la contestación. Después de un rato todo queda en tranquilidad. Repentinamente se encuentran ante los dos soldados alemanes tres canadienses, altos y delgados, que se han acercado aprovechando el ángulo muerto.



... cesan en sus esfuerzos, sacan las últimas granadas de mano de sus combinaciones y esperan al adversario

Con sus pistolas automáticas tratan de dar peso a su orden "hands up!" que no es obedecida por los dos alemanes. Estos son sacados de su nido y llevados al desfiladero. Por el camino, el cabo alemán venda a un canadiense gravemente herido, que no había sido visto por sus compañeros. Esta acción del alemán llena de asombro a los canadienses. El interrogatorio, realizado por un teniente, es inútil. Preguntados por sus papeles, los dos paracaidistas dicen que ya no los tienen. En el camino los habían hecho desaparecer. Algún tiempo más tarde, los dos prisioneros tienen que ayudar en la construcción de posiciones. A pesar de la severa vigilancia se ponen de acuerdo para huir cuando se les ofrezca la primera ocasión propicia. Cerca del paracaidista H. se encuentra un aparato de transmisión radiotelegráfica, que dirige el fuego enemigo contra las posiciones alemanas. De vez en cuando, el teniente, que es tratado de mister por sus soldados, transmite informes y recibe órdenes. El paracaidista H. ve que en la altura cercana son montados nuevos lanzagranadas, preparándose algunos tanques. En su bolsillo descubre la última granada de mano ovoide. La idea y su realización es cosa de segundos. Pero al encontrarse ante el aparato de transmisión, para destruirlo con su granada, es sorprendido. Desde ahora lo vigilan tres canadienses. El fuego disparado desde la altura por una ametralladora enemiga mata a dos canadienses y hiere al cabo G. en el muslo derecho. El enemigo recuerda la ejemplar actitud mostrada por los soldados alemanes en la marcha hacia el desfiladero. Por esto vendan inmediatamente al soldado alemán y lo depositan en una zanja, en que se encuentra protegido. Su camarada H. logra mantenerse cerca. Han pasado algunas horas! Las posibilidades de huida son siempre más reducidas. De pronto comienza un fuego de barrera de la artillería alemana, que da en medio de las posiciones enemigas. Un tanque comienza a echar llamas, y las pérdidas humanas del adversario son considerables. Sorprendidos y consternados desaparecen los canadienses en sus agujeros. Una señal luminosa roja que se ve sobre las líneas alemanas aumenta su nerviosidad. El teniente canadiense hace preguntar a uno de los alemanes, mediante la ayuda de un intérprete: Qué significa el germany-proyectil rojo?", respondiendo el paracaidista, de 18 años de edad: "En pocos minutos os arrollará un gran ataque de mis camaradas, realizado con el apoyo de tanques y lanzallamas!" Con sus pocos conocimientos de inglés explica el joven alemán, que toda resistencia será inútil.

Mientras el teniente conversa con sus hombres, el cabo G. aprovecha el enredo general, provocado por el fuego de la artillería alemana, se arrastra, a pesar de su grave herida, hacia una ametralladora enemiga, la dirige contra los canadienses y grita "hands up!" Rápidamente, el camarada quita la pistola al teniente y ordena a los demás canadienses descargar sus armas y depositarlas en la tierra. Corriendo ligeramente, el paracaidista H. llega hasta la línea alemana para buscar refuerzos, antes de que el enemigo se percate que ha sido engañado. Durante este tiempo, el cabo herido domina a los 18 canadienses con la ametralladora. Pocos momentos después puede entregar al jefe de su pelotón, y a sus camaradas, los prisioneros canadienses que al parecer están contentos en vista de que para ellos la guerra ha terminado.

Ataque diurno — ataque nocturno

Viene de la página 129

costa, lleguen en el momento previsto al punto de concentración.

A este punto de concentración llega una formación depués de la otra, creándose así la corriente de bombarderos.

"Exploradores" según ejemplo alemán

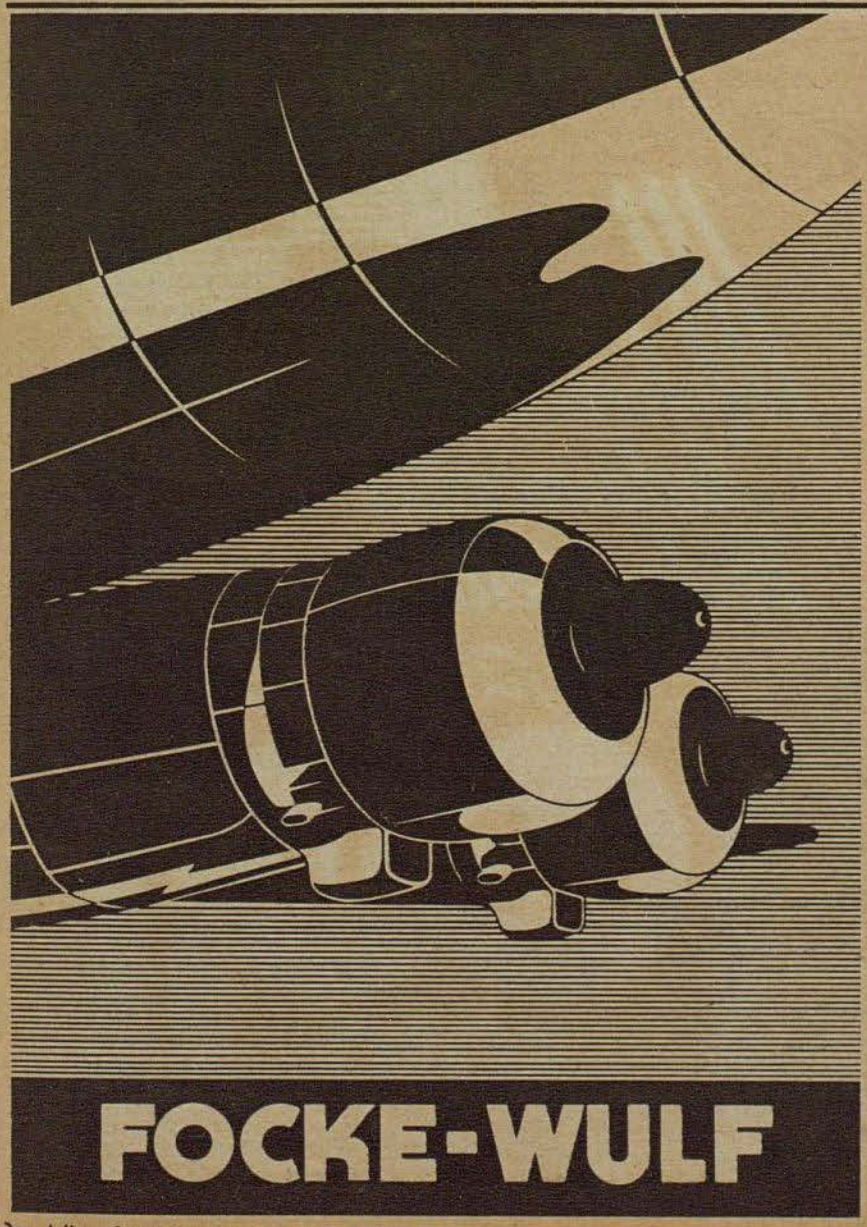
Desde hace mucho tiempo, y evidentemente también bajo la impresión del aumento de la fuerza defensiva alemana, se puede comprobar una táctica elástica con repetidos cambios de los procedimientos de ataque. Por esto, para aprovechar las condiciones atmosféricas y para engañar siempre de nuevo a la defensa cambia constantemente la altura y la densidad de las oleadas. Al parecer según los ejemplos alemanes — o sea los "prendedores de faroles" durante los grandes ataques contra Inglaterra — los ingleses han desarrollado la actividad del "explorador". Este lleva la carga principal de la navegación y de la localización del objetivo que debe ser atacado, y el éxito de la acción depende en gran medida de su trabajo. Como "exploradores" son empleadas tripulaciones con buena instrucción, que utilizan tipos rápidos, en su mayor parte bimotores, con equipo especial, y que se adelantan al grueso de la formación. (Véase también los números 3 y 4 de Der Adler.) Por motivos de disimulación y para que la defensa reconozca lo más tarde posible la verdadera intención de ataque, la ruta pasa casi siempre por objetivos aparentes. También a este respecto recae una importante tarea sobre los "exploradores". Mediante bombas luminosas y cascadas marcan los así llamados puntos de gira, desde donde la corriente de bombarderos sigue otro curso. No se puede evitar que en el largo vuelo de ida, la corriente de bombarderos vuele de manera muy abierta. Si atacara de esta forma, las desventajas frente a la DCA y a los cazas, sobre el objetivo, serían muy grandes. Mermando los primeros aparatos su velocidad hasta llegar al último punto de gira, que es simultáneamente punto de partida para el ataque, se posibilita nuevamente la concentración de las oleadas. Como los ingleses no atacan, intencionadamente, puntos determinados, tratando con sus bombardeos contra barrios habitados de quebrar la moral del frente interior, el trabajo de los "exploradores" tiene también especial importancia. sobre el objetivo. Mediante bombas luminosas de color determinado, que cambia periódicamente, marcan el centro del objetivo a atacar y además marcan, también con bombas luminosas, el área del objetivo. Los aviones de la corriente de bombarderos arrojan luego su carga mortífera sobre este espacio. Durante el ataque, las citadas señales luminosas son renovadas cada 4 o 5 minutos. En el caso de quedar eliminado un explorador, otro aparato equipado con los mismos instrumentos se hace cargo de sus tareas. Para que las pérdidas sobre el objetivo sean reducidas, o sea para dar pocas posibilidades de derribo a los cazas y a la DCA, la duración del ataque es muy reducida. Hecho este que nuestra población afectada por los ataques de terror puede comprobar cada vez.

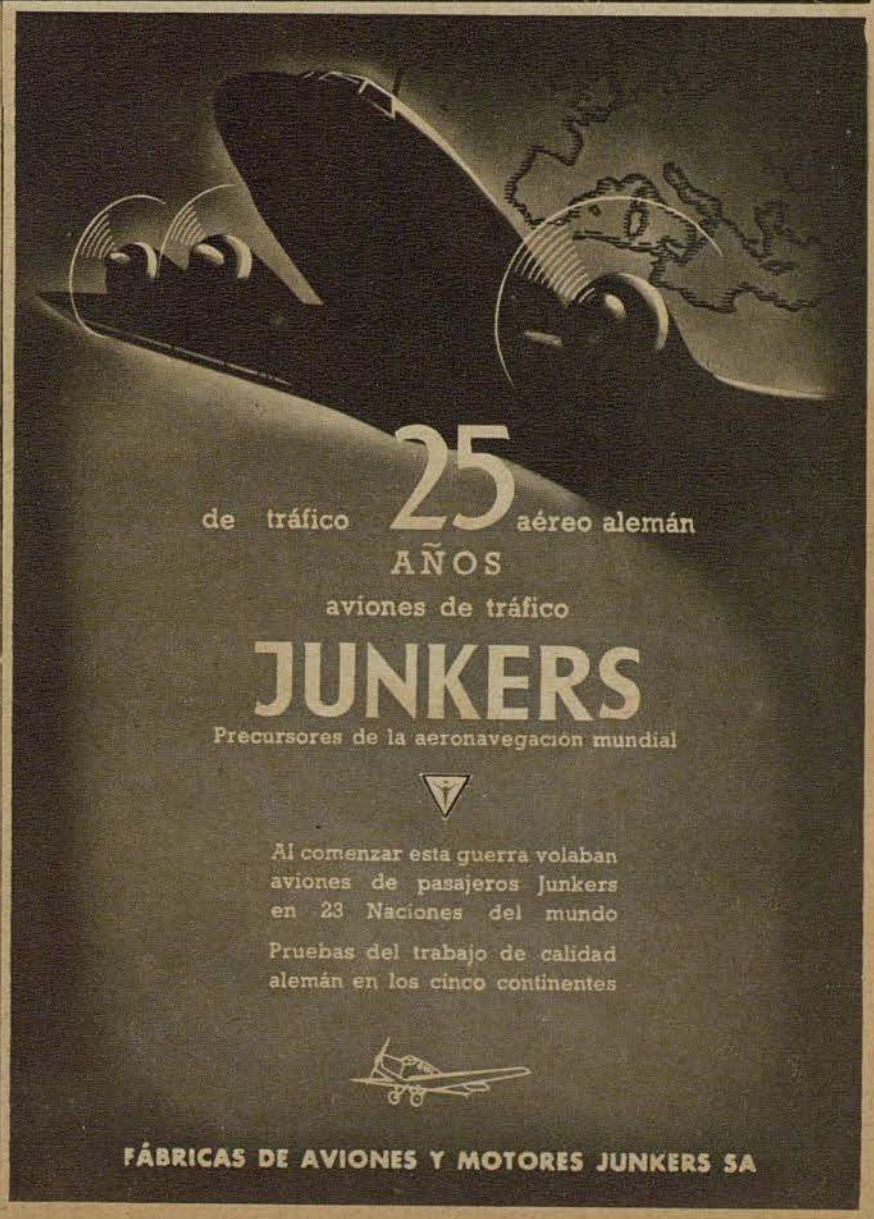
Las fotografías nocturnas

La guerra aérea nocturna es, en amplia medida, una guerra de la técnica. El hecho de que los aviones no sólo deben buscar su camino en la oscuridad sino que tengan que combatir incluso a un enemigo terrible y fuertemente armado, y que estén obligados a superar a una defensa terrestre bien organizada, quedando eliminado dentro de todo esto la vista, tal vez el sentido más importante del hombre, ha dado lugar a los inventos más refinados por ambas partes.

El bombardeo nocturno, por una parte, y la caza nocturna, por la otra, han motivado el desarrollo de diferentes instrumentos que a veces constituyen un sustituto desconcertante para los sentidos, muy dificultados en el aire y por la noche. La guerra aérea nos acerca bastante más al roboter, al hombre-mecánico. Es explicable que la mayor parte de estos inventos continúe, por mucho tiempo, siendo un secreto. Lo que se ha podido decir de los nuevos medios de nuestra caza nocturna se ha dicho en este lugar. Rozaremos brevemente algunos desarrollos del adversario, que demuestran fehacientemente que los éxitos de nuestros cazas nocturnos exigen alto grado de arrojo y pericia aeronáutica. El mando de la guerra aérea enemiga ha dedicado su atención especial a la defensa contra nuestros cazas. Pero para rechazar al caza es necesario verlo, y aunque esto parezca muy lógico, en la oscuridad no es tan sencillo. Y así es que el enemigo ha desarrollado un instrumento de alarma, que trabaja según un sistema acústico y óptico. Al acercarse un avión se ilumina en el bombardero enemigo una lámpara, alarmando a la tripulación. El sistema acústico anuncia la aproximación de un avión mediante un tic-tac en el receptor de cabeza. Es lógico que de esta manera resulta muy mermado el momento de sorpresa para el caza, aun cuando con este método aun no pueden ser diferenciados los aparatos enemigos de los propios. Para despertar la impresión de objetivos aéreos para los aparatos de medición radiotelegráfica, como emisora de perturbación y para marcar el objetivo durante ataques realizados con malas condiciones de visibilidad, el enemigo emplea sobre mar y tierra emisoras lanzables, que son arrojadas con globos y paracaídas. — Los aviones de reconocimiento han eliminado en alto grado a la oscuridad como elemento obstructor. Con la ayuda de paracaídas con bombas luminosas o bombas de magnesio, los aviones de reconocimiento pueden ver también de noche, obteniendo un material tan valioso como de día. Las bombas de magnesio permiten por la noche la toma de fotografías que dejan reconocer exactamente el impacto de las bombas.

Estos pocos ejemplos insinúan hasta donde llegará el desarrollo de la guerra aérea, y que esta guerra además del empleo integro del hombre es también una lucha por la técnica. No se necesita destacar de manera especial que los alemanes, singular pueblo de inventores, no necesitarán pasar a un segundo plano en este concurso. A pesar de todas sus arrogancias y jactancias, los aviadores terroristas enemigos sienten que la defensa alemana es terrible, lo que se desprende de una carta que un aviador americano envió a un camarada, que entonces se encontraba aun en los EE.UU. Esta carta decía: "Aun tengo que realizar nueve vuelos contra el enemigo, y entonces habré terminado. Ya me alegra la idea de poderme retirar del servicio ... No te preocupes por los Me's, Fw y He's. Aun hay bastantes, y estos tíos son realmente buenos aviadores. El Fw 190 es indudablemente el mejor caza del mundo. Y la artillería antiaérea dispara un fuego tan nutrido, que casi se podría aterrizar sobre él. Es una vida muy movida ..."





Todo reside en estar preparado

Los 1700 vuelos contra el enemigo realizados por el capitán Rudel

Por el corresponsal de guerra Wolfgang Koerber



Capitán Rudel, portador de las hojas de roble con espadas para la Cruz de Caballero, con su radiotelegrafista Caballero de la Cruz de Hierro brigada Hentschel

PK-Fotografía corresponsal de guerra Grosse (Sch)

PK En una poesia dice Rilke a los jóvenes aviadores que no deben olvidar la finalidad que da el sentido a su actuación. Este poeta ha dado forma de verso a una alta exigencia, según la cual el sentido del volar no es el vuelo en si o la "ebriedad de los motores", ni tampoco el dominio de la técnica, que se torna fácilmente en el dominio de la técnica sobre uno, sino que la finalidad, accesible espiritual o físicamente. Para el aviador de guerra, esta exigencia se ha convertido en una realidad sabida. Para él no existe otro volar que el vuelo por el objetivo de combate inmediato o más lejano.

Raras veces, la voluntad de lograr el objetivo fijado es tan poderosa y pura como en el capitán Hans-Ulrich Rudel, célebre aviador de "stuka". Alcanzar en cada ataque de la manera más dura y eficaz al enemigo en su parte más sensible y decisiva — este es el motor interno que después de cada despegue lo acompaña, hacia el enemigo. Este es también uno de los "secretos" que acompañan a los brillantes éxitos de sus 1700 vuelos contra el enemigo, cifra que aparte de él no ha alcanzado ningún aviador del mundo. En el capitán Rudel se une un espíritu de una limpidez cristalina, que comprende rápidamente toda situación, con un dominio perfecto del cuerpo propio y, con ello, del aparato. Preferentemente busca él mismo los objetivos de combate para su grupo. Inmediatamente da parte de sus observaciones, y media hora más tarde despega con su grupo o escuadra para realizar bombardeos y ataques rasantes contra la amenazante vanguardia sovietica. Su actividad preferida es la lucha contra tanques enemigos irrumpidos, de los cuales ha aniquilado 156 hasta la fecha. Siendo un tirador destacado, que incluso en vuelo da en el blanco, se acerca sigilosamente a la victima cubriéndola en violento ataque con los proyectiles de los cañones de a bordo. Alejándose del lugar atacado descubre en un desfiladero cercano 5 cañones de asalto. No descansa hasta haberlos aniquilado. Mientras la situación en el lugar del frente en que actúa no ha quedado aclarada, se encuentra poseído de una intranquilidad interior que prueba su alto sentido de responsabilidad y que lo lleva constantemente a nuevas acciones. Entre dos vuelos contra el enemigo devora rápidamente su almuerzo, que a veces sólo consta de algunos bocadillos. Incesantemente observa el reloj, y apenas ha tragado el último bocado ya se prepara para despegar de nuevo. No es rara la vez en que realiza de ocho a once servicios de frente en un día.

"Todo reside en estar preparado", dice el proverbio. El capitán Rudel siempre está preparado. Para él no existe el titubeo, y cuando se trata de salvar a un camarada que ha debido realizar un aterrizaje forzoso en la tierra de nadie, no vacila un solo instante. Bajo el fuego de las armas enemigas aterriza, cuando ello es necesario, frente a la vanguardia de la infantería propia, rescata a los camaradas y vuelve a despegar. A pesar de su constante actuación, su vista va más allá de los acontecimientos que súceden en el sector de frente en que combate. Para él, sus ataques solamente son dignos de mención cuando tienen efectos decisivos en las luchas. Hace algún tiempo observó, al realizar un vuelo de reconocimiento, que los hombres de una célebre división de la ϟϟ luchaban tenazmente con sus cañones de asalto frente a un bosquecillo ocupado por los bolcheviques, sin poder avanzar. Durante el resto del día — las condiciones atmosféricas no permitian nuevos vuelos — Rudel estaba deprimido. Los camaradas que luchaban encarnizadamente, allí abajo, en el desierto de hielo, no le dejaban tranquilidad. En medio de diferentes conversaciones, repetia tres y cuatro veces "tenemos que prestarles ayuda". Al día siguiente se lanzó, juntamente con sus aviadores, y a







pesar de la rabiosa defensa de los cazas y la DCA enemiga, contra el bosquecillo, hasta que los ataques rasantes habían diezmado a los soviets. Aun en la noche siguiente la ✠ pudo reconquistar el importante sector.

Otro de los secretos de su dinamismo, que a veces parece sobrehumano, es el deporte. Una continencia absoluta de alcohol y tabaco es la condición previa para espíritu deportivo. Siendo aun un aviador muy joven se atrevió a contestar a un general, que le llamaba la atención sobre su copa vacía: "Jamás bebo, mi general!" Imperturbable cumple todos los días su programa deportivo: por la mañana, muy temprano, gimnasia sueca y una carrera, por la noche, después del servicio, una carrera por el bosque, salto en alto, salto de longitud, lanzamiento de disco. Un día de enero, haciendo mucho frío, llegamos a la pequeña casita rusa en que vive, y de pronto salió el capitán, completamente desnudo para frotarse y lavarse con la nieve. Luego nos dijo, que el deporte es la condición previa para las altas exigencias del servicio en el aire. Los ejercicios le garantizan no sólo el endurecimiento del cuerpo y un aumento de la resistencia, sino que le permiten mantener ágiles a los muslos y nervios. El poderse sentar todas las mañanas fresco y entrenado en el avión, es la primera condición para el éxito. El capitán Rudel desea, que en la instrucción de la juventud y de los aviadores del futuro el deporte juegue un papel más importante aun, y no sólo como obligación que debe ser cumplida programáticamente, sino que como principio fundamental de las costumbres de vida y del comportamiento militar.

Hemos tenido ocasión de ver la transformación que provoca en él el deporte. Después de 6 vuelos contra el enemigo, la lucha había dejado sus rastros en el semblante del aviador. En las mejillas tenía manchas rojizas, y los ojos parecían cubiertos por un velo húmedo. Después de media hora de deporte y lavaje de todo el cuerpo con nieve, la cara había recobrado su frescura natural. Muchas veces, cuando las nubes bajas no permitían servicios aéreos, se podía ver al capitán Rudel bajando un río helado sobre patines. Más tarde jugaba, con sus tripulaciones, una movida partida de hockey sobre hielo.

El capitán Rudel, hace algunos años relevado en una sección de "stuka" como "caso perdido", es hoy en día uno de los aviadores más perfectos de la Luftwaffe, habiendo alcanzado las últimas finuras del vuelo de guerra. En sus ataques se combinan una intuición realmente genial con una táctica estupenda, basada en una seguridad absoluta del instinto. Exteriormente es muy sencillo, de maneras claras y tranquilas. Sus ojos pardos saben velar la llama de su gran voluntad. Raras veces su voz deja el tono amable para convertirse en metálica. No obstante, sus cualidades humanas y militares brillan desde adentro de manera fascinadora, reportándole las simpatías y el respeto de sus hombres. El capitán Rudel tiene un secreto más: no lucha contra máquinas y motores, sino que contra los hombres que tripulan esas máquinas o manejan esos motores. Con un instinto fino siente y enjuicio los lados fuertes y débiles del adversario, ya sea un tanque, un cañón de artillería antiaérea o un caza. Allí enfrente, se dice a menudo, está el bolchevique que sabe probablemente menos que tú. Sería ridículo si no lo vencieras. Muchas veces, tripulando su Ju 87, ha sido perseguido por 6 y más cazas enemigos. Pero ninguno logró vencerlo. Incluso cuando él es perseguido, el ataque le parece la mejor defensa. El mismo ya logró derribar dos aparatos soviéticos, y su radiotelegrafista, brigada Hentschel, Caballero de la Cruz de Hierro, que hace poco realizó su 1400 vuelo contra el enemigo, también derribó dos aparatos enemigos. Los blancos en sus motores y los aterrizajes forzosos son para él bagatelas, apenas dignas de mención. Cuando regresa con un aparato averiado, se procura otro y despega poco después para realizar nuevas acciones contra el enemigo. Una sola vez, durante sus 1700 vuelos contra el enemigo, resultó levemente herido.

Volar con el capitán Rudel es un suceso aéreo. Primero algunas picadas y lanzamientos de bombas, y después comienza el programa de Rudel. Hacia abajo, para atacar en vuelo rasante! Se pueden reconocer las caras de los soldados alemanes que se encuentran en tierra, juntos a sus armas. Entre el avión y los camaradas en tierra hay algo así como una banda de unión y camaradería. Segundos más tarde se ven las caras terrorizadas de soldados bolcheviques, que se dispersan o se echan a tierra para tratar de escapar a la furia del ataque rasante, encabezado por el capitán Rudel. El 9 de diciembre, el Führer le concedió las espadas para las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero. La conversación de 2 horas con el Führer fué para él un acontecimiento trascendental. "El Führer — dice el capitán — sabe que triunfaremos. También sabe como triunfaremos. Pero eso es por ahora su secreto."

NOCTURNO



"Mañana mismo pondré un anuncio en los periódicos: dos amigas sonámbulas desean conocer a dos cazas nocturnos simpáticos, para contraer enlace . . ." Dibujo Cheru-Müller



De tratarse de liliputiense o de un gigante — de un aparato de película estrecha de 8 mm. o de la mayor cámara para fotografías aéreas — todo objectivo Schneider constituye un alarde de la manufactura matemática, óptica y mecánica

Schneider - Xenar, - Xenon und - Angulon

SCHNEIDER OPTIK

JOS. SCHNEIDER & CO. Optische Werke

BW 1882

Laca única de aviación

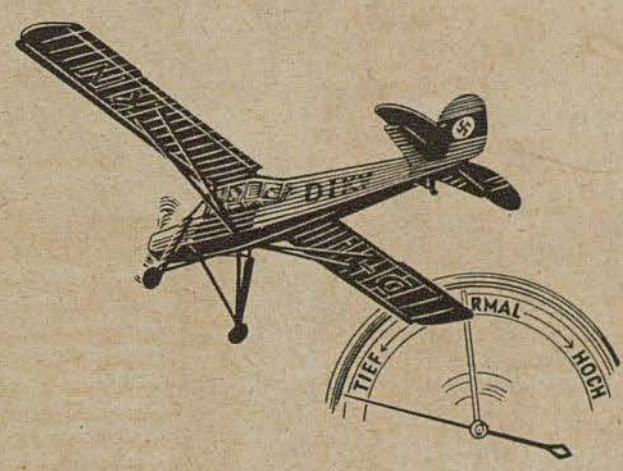
Ikarol

para aplicar a metal, madera y tela, incombustible, acreditada brillantemente en el ártico y en el trópico; la conservación Ikarol no se resquiebra ni se ablanda

WARNECKE & BÖHM

Representante en España: Ing. Ernesto Samstag, Barcelona, Balmes 366

Fábricas de laca y pinturas

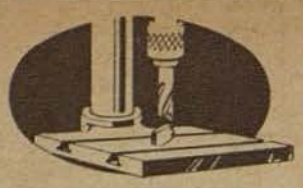


Se puede despegar con mal tiempo

El avión puede ser un medio de transporte perfecto sólo cuando es independiente de las circunstancias meteorológicas. Hay que poder volar también con mal tiempo. Los reglamentos prohiben el despegue de aviones que no tengan radio a bordo cuando la visibilidad no alcanza a tres kilómetros o cuando la altura de las nubes no es mayor de 300 metros. De esta prohibición está, sin embargo, excluído el "Storch". Debido a su seguridad de vuelo insuperable, se le permite partir ya con una visibilidad de un kilómetro y con una altura de nubes de 150 metros; es decir, prácticamente casi siempre. Por ello, el "Storch" es el avión de servicio civil más adecuado.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.



Un taladro roto

valioso material que se pierde. Habría bastado un poco de atención para evitar este "accidente". Mas los accidentes son aún más graves si nos perjudican personalmente. Hasta la "herida más pequeña" puede supurar, causar dolores y hacer perder precioso tiempo con su tratamiento. Es por esta razón que hasta la herida más mínima debe protegerse con un trocito de

TraumaPlast

¿Son iguales estas figuras?



Si, son iguales aunque la ilusión óptica nos engañe. — El objetivo de gran precisión de un aparato Voigtländer capta la vida como es en realidad, la naturaleza tal como se presenta y nunca se deja engañar. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

Geha Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE · HANNOVER

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

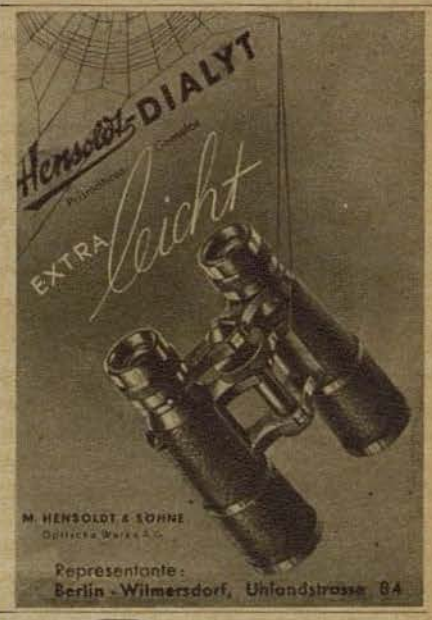
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO



Representante:
Berlin - Wilmersdorf, Uhlandstrasse 84

ADOLF JUST

TIERRA MEDICINAL LUVOS

absorbe
los tóxinas de las bacterias intestinales y las sustancias de la fermentación y putrefacción,

neutraliza
el exceso de ácido clorhídrico,

fomenta
la actividad digestiva y estimula la excreción.

Heilerde-Gesellschaft LUVOS K.G.
Blankenburg im Harz

Henkel & Cie. A.G.

Fabrik chemischer Produkte

Medio para lavar y limpiar indicado para el hogar y para el consumo en grandes cantidades, substancia especial para limpiar y quitar manchas indicada para la industria y empresas de la alimentación, substancia adhesiva para uso de la industria y la artesanería, substancia aglutinante y protectora contra llamas, protección contra congelación, vidrio soluble, productos de glicerina y productos especiales

Rpr. 17/43

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN



Leitz



Marca y Exponente

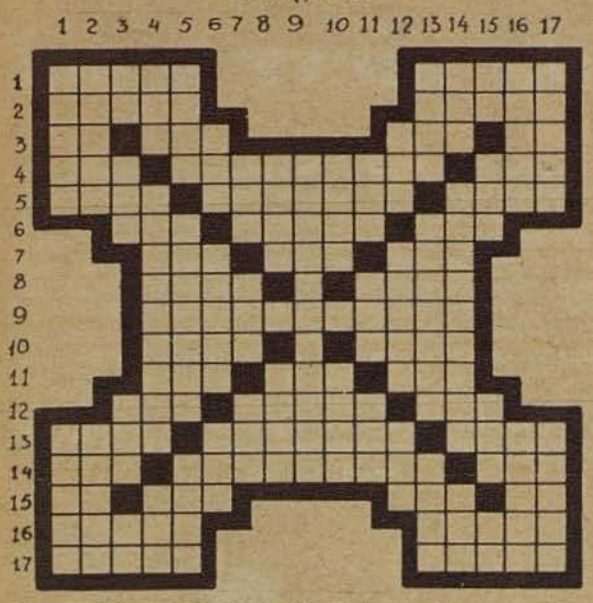
de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke



Pasatiempos

Crucigrama



Horizontales: 1 Radical del alcohol ordinario. Que carece de pies, 2 Fijar la vista. Arrancar los cabellos con la mano, 3 Artículo. Compuesto de cloro y sodio. Artículo. Preposición, 4 Fermento que coagula rápidamente la caseína de la leche. Calabazas que se usan para aprender a nadar. Preposición, 5 Atrever. Vuelves a meter. Uva seca, 6 Establecimiento de bebidas. Crustáceo isópodo. Agudeza, ingenio, 7 Consonante, plural. Hogar. Igual, semejante, 8 En Chile, ballena pequeña. Cilindro de cera, 9 Perteneciente a las personas que profesan la vida monástica, 10 En los aviones. Pasa repetidamente la lengua 11 Arbol malayo. Extensión de agua. Título honorífico que se da a ciertos religiosos, 12 Adverbio de comparación. Dad, transferid. Pronombre, 13 Paraíso terrestre. Cuerdas gruesas. Unico en su especie, 14 Apócope de Santo. Pelusa o vello. Artículo, 15 Terminación verbal. Hermana. Consonante, plu al. Pronombre personal, 16 Portador de una carta. Moneda de plata de Servia, 17 Crustáceo que vive en los ríos. Tela fuerte de Bretaña.

Verticales: 1 Contrario, opuesto a una persona. Carro de dos ruedas usado entre los galos, 2 Tinajas. Entregarás, 3 Marchar. Voz arabe que significa puerta. Toma. Consonante, 4 Artículo. Se encontraban. Astro, 5 Ciudad de Africa. Desconfien. Papagayo, 6 Casa propia. Hacer ruido. Extensión de agua, 7 Entreguen. Artículo. Perro, 8 Entre los árabes, jefe de un distrito. Pez acantopterigio, 9 Desalentado, acobardado, 10 Líquido formado por la acción del alcohol y un ácido. En Chile, pejerrey, 11 Mujer acusada de un delito. Indigno, infame. Entregad, 12 Artículo. Quebrantad la Ley de Dios. Medida de capacidad de los hebreos, 13 Dueños. Rey de Israel. Una de las partes en que termina la mano, 14 Consonante, plural. Mascarones de proa de las galeras romanas. Río de Galicia, 15 Pronombre. Oxido de calcio. Nota musical. Negación, 16 Piezas de un juego. Planta gramínea, 17 Conjunto de partículas de piedra. Cueva donde se recoge el oso. I 941

Ecuación

(a—ta) + (b—fa) + (c—to) = x

a = Papel escrito y cerrado que se envía de una parte a otra

b = Humor acuoso que se encuentra en varias partes del cuerpo humano

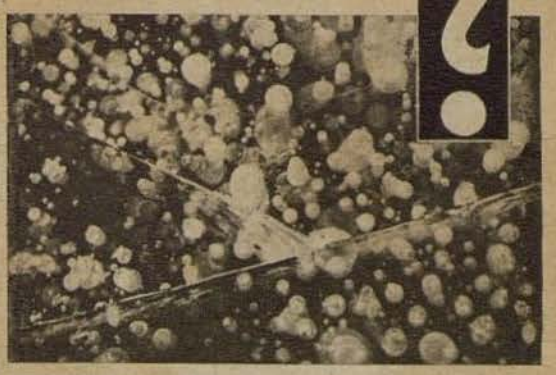
c = Animal cuadrúpedo doméstico

x = Lugar especial en un avión I 931

Acertijo

El primero todo el día está sentado
Por reyes y ricos amado.
El segundo mira al mar
De tanta agua ni sabe donde quedar
Su ser es indefinido
Pero por navegantes y peces querido. I 927

¿Qué es esto



Fotografía Ernst Breunig

Setas comunes en el océano? No; las burbujas de aire provocadas al romperse una capa de hielo

Problema complementario

asta — le — aula — lemán — olor — lector — ama — palo — encina — acre — foro

Estas 11 palabras deben completarse, de tal modo que, las primeras letras de las antepuestas leídas de arriba abajo den una condecoración alemana. I 932

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Etilo. Apoda, 2 Mirar. Mesar. 3 Un. Sal. Los. De. 4 Lab. Nadadera. Con. 5 Osar. Remetes. Pasa. 6 Bar. Nasa. Sal. 7 Des. Lar. Par. 8 Icol. Vela. 9 Cenobitico. 10 Alas. Lame. 11 Ber. Mar. Dom. 12 Tan. Ceded. Nos. 13 Edén. Maroma. Solo. 14 San. Lanosidad. Las. 15 Er. Sor. Tes. Le. 16 Dador. Dinar. 17 Aselo. Oiona. — Verticales: 1 Emulo. Seda. 2 Tinas. Daras. 3 Ir. Bab. Ten. De. 4 Las. Radicaban. Sol. 5 Oran. Recelen. Loro. 6 Lar. Sonar. Mar. 7 Den. Los. Can. 8 Amel. Mero. 9 Desanimados. 10 Eter. Remi. 1. Rea. Vil. Dad. 12 Lea. Pecad. Sal. 13 Amos. Salomón. Dedo. 14 Pes. Paraemos. Sil. 15 Oa. Cal. Sol. No. 16 Dados. Lalan. 17 Arena. Osera.

Ecuación: a = Carta. b = Linfa. c = Gato. x = Carlinga.

Acertijo: Sastrería (sastre) (tía).

Problema complementario: Hasta — ole — jaula — alemán — dolor — electo — rama — ápalo — benchina — lacre — éforo. — Hoja de roble.

EMERCK DARMSTADT

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

CELEBRES EN TODO EL MUNDO POR SU PUREZA Y AUTENTICIDAD

Elementos auxiliares de muchas aplicaciones



VERITAS

CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN

La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser — Fundada en 1855



Atractivos encantadores
son los dones más visibles de la joven
Winnie Markus
cuyo carácter alegre conoce momentos de seriedad contemplativa y de ánimo. Ya actuando de campesina, ya de mujer moderna (de bachiller en "Primavera peligrosa"), sus papeles abarcan también figuras que no se atienen a la época (Tonelli) y figuras históricas (Doña Constancia en la película de Mozart). Vive el dolor y la felicidad del primer amor en la película de la Terra "El día encantado" (Foto Ufa)

¿A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza F·3

Productores únicos:
CAESAR & LORETZ
HALLE-SAALE

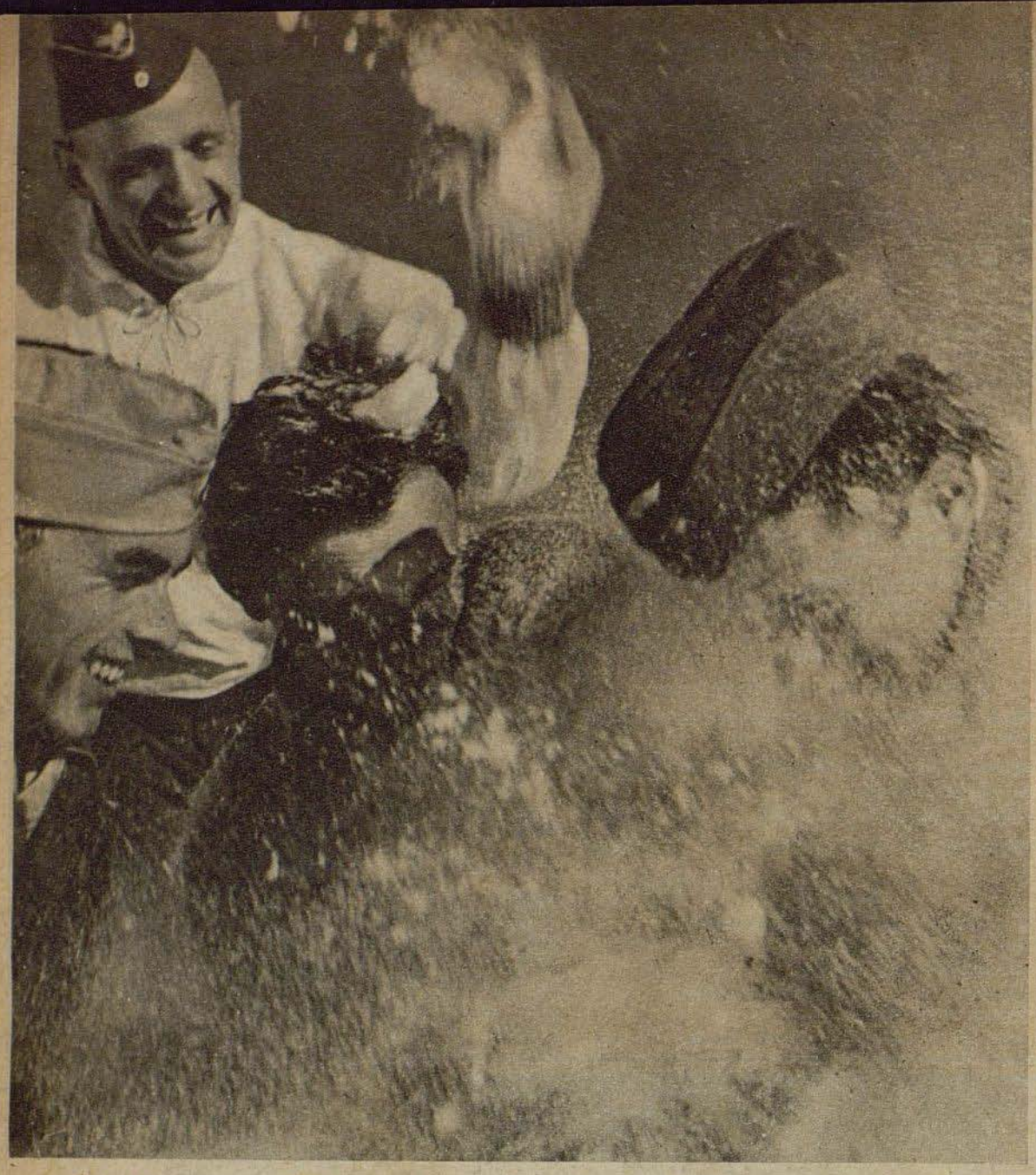


Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G. Chemische Fabriken

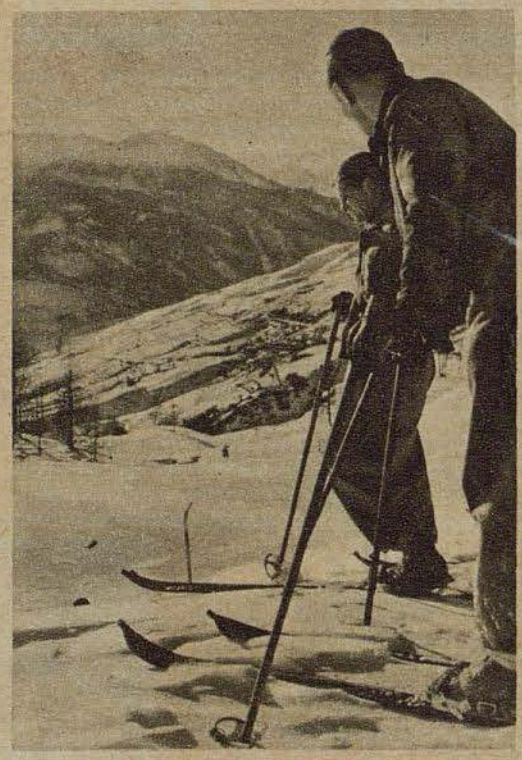
Alegre caza con nieve y sol

La posesión de un certificado de permiso es el cumplimiento máximo de todo lo que ansía un soldado durante muchos días y muchas noches. Pero si un grupo de aviadores de caza, después de meses de dura actuación, recibe como "ración extra" un permiso común de restablecimiento en los alpes italianos, entonces se desborda la medida de la felicidad del soldado, y en este caso sólo se trata de aprovechar hasta el último momento la licencia concedida. Paseos y excursiones en esquíes, pausas de descanso en las cumbres de las montañas, y no por último batallas de bolas de nieve, son para nuestros aviadores de caza un restablecimiento bien merecido, pues a estos días de descanso siguen nuevas acciones que exigen a los aviadores un alto grado de disciplina y, ante todo, buenos nervios

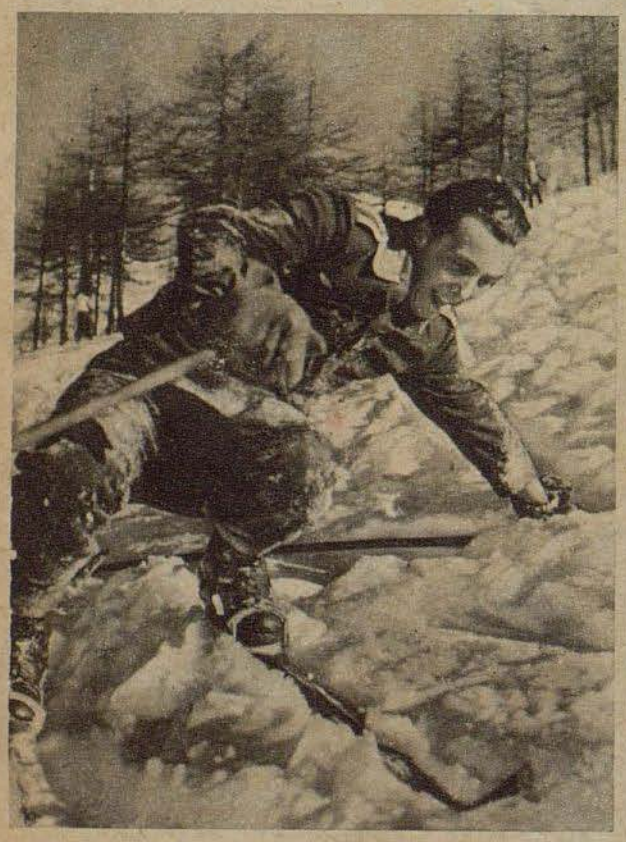


¡Blanco! Este atacante — del que casi no vemos nada debido a la nieve — puede ser considerado como "dejado fuera de combate"

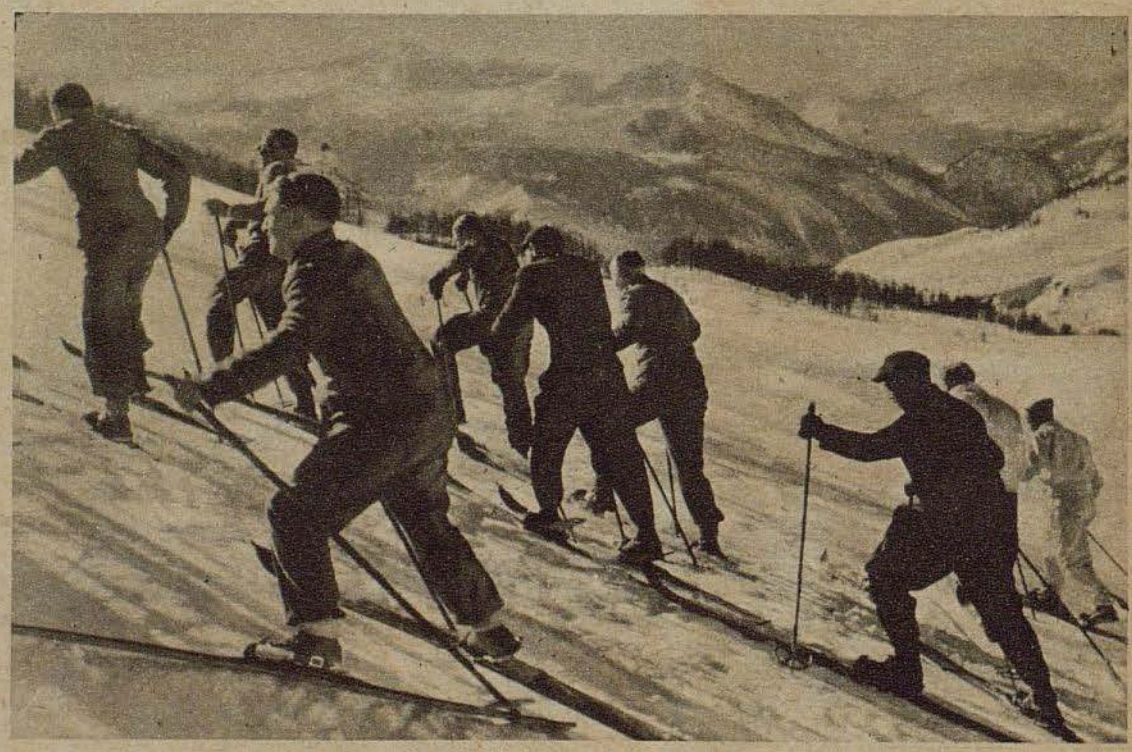
PK-Fotografías corresponsal de guerra Rauchwetter (HH)



Derecha: Por fin! Aunque durante el ascenso se daban "dos pasos hacia adelante y uno hacia atrás", ha sido alcanzada la cima. La recompensa es el descenso con esquíes al valle



Izquierda: El aviador de caza no teme la velocidad, pero esto ha sido demasiado, el "aterrizaje" fué muy repentino. La caída no influye sobre el buen humor, e instantes más tarde continúa la partida



¡Un avión tiene sus ventajas! Solamente se necesita arrancar, y el aparato se levanta fácilmente del suelo, mientras este ascenso lento no deja de tener influencia sobre los músculos

Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 16. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Teléfono: Servicio Urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61.
Rogamos que todos los envíos se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 7 / BERLIN, 4 DE ABRIL DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REIC

Luchadores contra Inglaterra

Instrucción de aviadores de bombardeo ante el relieve de un objetivo. Mediante los ejercicios con diferentes datos y fotografías realizadas por aviones de reconocimiento, y gracias a la repetición y al ahondamiento de los conocimientos se obtiene la seguridad instintiva en las noches de grandes ataques contra Inglaterra, en aquellos minutos en que es probado todo: hombres y aparatos, conocimientos y arrojo, técnica y táctica. Informe ilustrado en este número

PK-Fotografías: Corresponsal de guerra Helmut Grosse (Atl)

Luchadores contra London

En la escuela de táctica — "¡Tengo un deseo — ser siempre de la partida!"



Capacidad, varilidad, pericia

Comodoro y tirador de a bordo — comandante Hogeback y brigada Glasner — dos Caballeros de la Cruz de Hierro de las tripulaciones que vuelan contra Londres. El brigada Glasner es posiblemente el primer tirador de a bordo, el cuarto tripulante desconocido, que ha recibido esta alta condecoración. El no tiene derribos, nunca se ha encontrado en el centro de una acción, siempre ha sido únicamente el camarada en el avión, el guarda-espaldas de los demás camaradas. Y no obstante hay una forma de expresión, más sencilla que todas las palabras, que permite formarse una idea de su rendimiento aéreo: el número de sus vuelos contra el enemigo y los nombres de Noruega hasta Malta y de Leningrado hasta Londres. Con su comodoro y piloto ha volado 410 servicios de frente en todos los teatros de la guerra, 40 de ellos contra la gran metrópoli a orillas del Támesis. Cuantas luchas tenaces contra cazas, cuantas irrupciones a través de barreras de globos y de barreras de la artillería antiaérea, comprenden esos servicios de frente. Muy sencillo es él, el cuarto hombre, y con su sencillez dijo una vez: "Tengo un solo deseo — ¡ser siempre de la partida!"



PK-Informe ilustrado del corresponsal de guerra Helmut Grosse (Atl) con del corresponsal de guerra Dr. H. Jansen

Viejo aviador — joven comandante

Viejo aviador — joven comandante

En el fondo pertenecen todos a una generación, a una clase de edades. Si se hablaba en la primera guerra mundial de la "guerra de los tenientes de navío" contra Inglaterra, entonces se puede hablar hoy de la "guerra de los jóvenes comandantes". Nuevamente es la misma generación joven que lleva en sus hombros el peso de la lucha. — Exposición del vuelo. En palabras breves, precisas, resume el comandante de grupo, Caballero de la Cruz de Hierro, todo aquello que se ha estudiado en los ejercicios y en las horas de instrucción, exponiendo las experiencias nuevas, que cambian de un ataque al otro. Ante él se encuentran los jóvenes aviadores del futuro, a los que dedica su especial atención. En las paredes se encuentran los mapas necesarios para esta noche, el continente, la ruta, la Isla y un gran mapa de Londres. En la mesa, diferentes libros, las órdenes de actuación y un reloj necesario para determinar el tiempo en cada momento. Aquí reina una atmósfera de claridad, actividad y voluntad Aviadores de bombardeo antes del gran ataque contra Londres.



Piloto y observador

Dos miembros de una tripulación, capitán y suboficial. Caballero de la Cruz de hierro uno, luchador joven el otro. Sobre el capitán Thurner, comandante de un grupo, corren diferentes cuentos. Uno dice, que al comienzo de su actuación contra Inglaterra aterrizó en un aeródromo inglés, llegó con su aparato hasta un hangar iluminado ante el que vió un gran cartel con la inscripción "Royal Air Force". Sorprendido constató: "¡Nos hemos equivocado!" Dió media vuelta, arrolló todo lo que le salió al paso, levantó vuelo y regresó a "casa"





Un gran ataque es probado

En la escuela de táctica. Táctica que estudia los detalles más finos de metros y segundos, táctica que debe ser desarrollada sistemáticamente. El impulso decisivo para ello saldrá siempre del aviador de bombardeo, del luchador que tiene que cumplir su misión, que tiene que llevar sus bombas al espacio enemigo. De su flexibilidad y su capacidad de adaptación resulta el balance de triunfo y pérdida. — Un gran ataque es probado. Alrededor del tablero de táctica se encuentran, en la sala oscura, las tripulaciones de los bombarderos. Sobre el plano de la ciudad enemiga se encuentran colgadas las bombas luminosas y demás señales luminosas que son colocadas por los "iluminadores". Diferentes marcaciones de tierra de varios colores hablan el lenguaje solamente comprensible para el atacante. Se supone el momento X, minuto en que debe comenzar el ataque. Asi verá el aviador la ciudad del enemigo. A la X-hora, la formación con sus centenares de aviones de bombardeo escalonados con minuciosa precisión en altura, densidad y anchura habrá pasado por todas las barreras defensivas — 2 señales luminosas de color rojo marcan el punto de giro al noroeste del objetivo, a 4500 metros de altura. Cambio de ruta hacia sureste, 30 segundos de vuelo en esta dirección y entonces se verá abajo, a 2500 metros de altura, en forma de V el espacio de ataque marcado con proyectiles luminosos de color verde. Sobre esas bombas luminosas se arrojarán las bombas. En el breve lapso de X hora hasta X más doce minutos, así lo ordena el plan de operación, debe desarrollarse sin pausa el gran ataque. DCA, cazas nocturnos, globos de barrera, y otros medios de defensa se enfrentarán a los aparatos atacantes. Pero la enseñanza de las últimas semanas, la enseñanza de Londres probó, que tal irrupción de una formación que vuela de manera muy elástica puede ser realizada con pérdidas propias muy reducidas. Esta táctica de vuelo sólo puede ser puesta en práctica por los tipos alemanes, no siendo posible a los cuadrimotores enemigos

Tripulación de una masa

El Caballero de la Cruz de Hierro piloto capitán Puchinger, de 25 años de edad, de la misma edad y generación de sus tres brigadas de a bordo, todos ellos portadores de la Gruz Alemana en oro. Todos han cumplido entre 200 y 300 servicios de frente. En Malta comenzó su actividad aérea bélica. Noworossisk — ese fué el día más duro. Cazas de adelante y de atrás, separados de la formación, el radiotelegrafista gravemente herido. En los planos y en el fuselaje las continuas detonaciones de los impactos. Disparos incesantes de las ametralladoras propias, vueltas, piruetas y luchas aéreas, hasta que después de una hora lograron escapar, sobre las líneas propias, con el avión bastante averiado. Tres años seguidos despegar, vuelo picado, volar, arrojar bombas. Spitfire sobre Bizerta, barreras de artillería antiaérea alrededor de Londres. cazas nocturnos a orillas del canal — cuatro hombres a bordo que no se dejan amilanar — cuatro hombres de diferentes provincias alemanas

Lucha aérea sobre Berlín

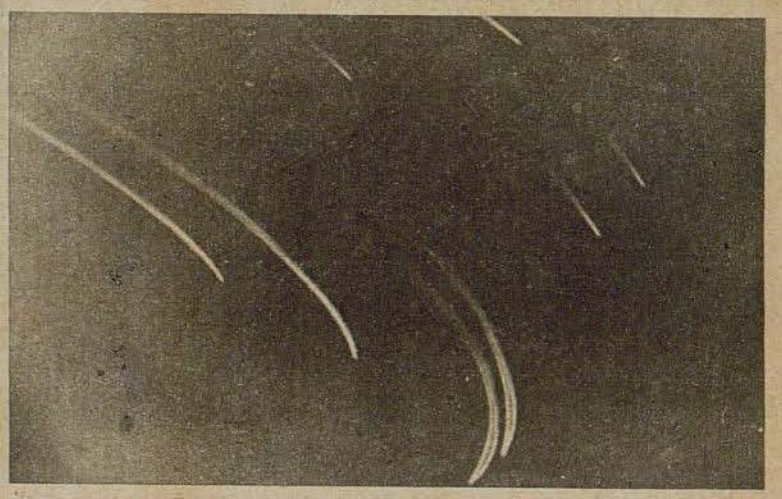
Una cámara retiene algunas fases de los combates



En las horas del mediodía del 8 de marzo, secciones de la octava flota aérea norteamericana, escoltadas por fuertes destacamentos de caza, trataron de realizar un segundo gran ataque contra la capital del Reich, después que dos días antes el enemigo había sufrido una derrota catastrófica en ocasión del primer intento de atacar a Berlín de día. Pero también el 8 de marzo sintió toda la fuerza de nuestra defensa. Nuevamente se desarrollaron violentos combates aéreos sobre un espacio que se extendió desde la costa holandesa hasta la capital alemana. Nuestras escuadras de caza atacaron incesantemente las secciones enemigas enviando un bombardeo trás otro a tierra, mientras la artillería antiaérea infligía, por su parte, otras graves bajas al adversario. Las formaciones cerradas de los bombarderos americanos fueron divididas, de manera que se pudo evitar un ataque concéntrico. Nuestra fotografía muestra las bandas de condensación de una sección de cazas bimotores de gran radio de acción, que han sido obligados a separarse del destacamento de bombarderos



Los bombarderos terroristas vuelan a tal altura que no pueden ser reconocidos con la vista humana. Solamente las blancas bandas de condensación de los cuadrimotores se destacan en el cielo libre de nubes. Las bandas de condensación se forman en las capas superiores de la atmósfera, debido al vapor de agua contenido en los gases de combustión de los motores, que se hace visible en las temperaturas bajas



La "letra" del combate en el cielo. Las bandas de condensación permiten reconocer, que los cazas americanos se alejan, evidentemente para escapar a los cazas alemanes que se aproximan del costado

PK-Fotografías: Corresponsal de guerra Wörner (4), Rosenthal (1)

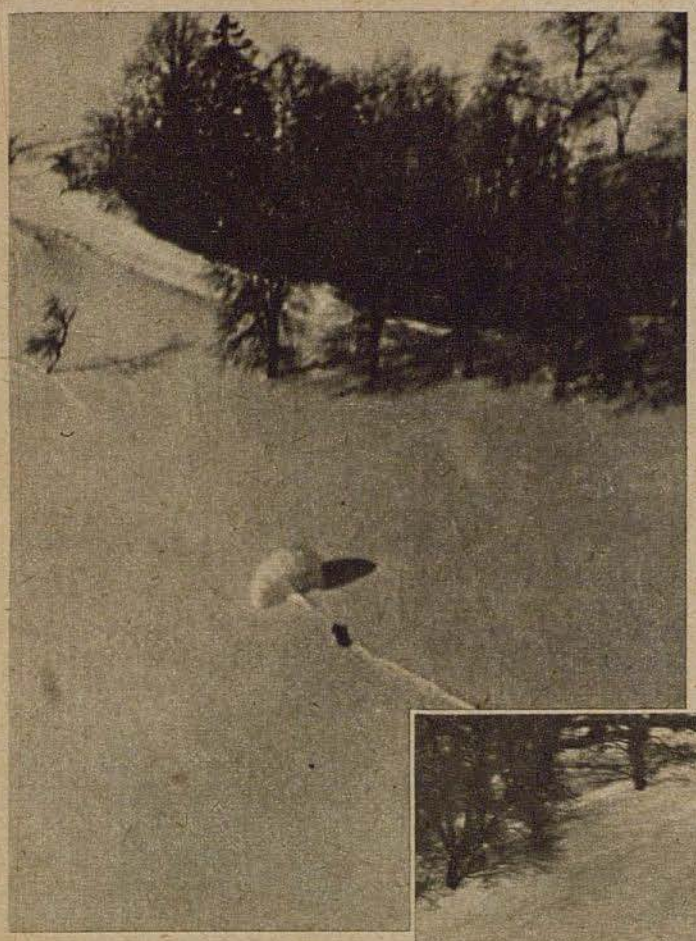


El corresponsal de guerra se ve apurado, también él quiere intervenir en la lucha aérea, aun cuando solamente con la cámara fotográfica. Esta se encuentra provista de un objetivo de 80 centímetros de distancia focal, que permite fotografías a distancias tan grandes

Izquierda: El enemigo lanza señales luminosas, cuyo color cambia en cada ataque. Estas señales se mantienen mucho tiempo en el aire y provocan largas e irregulares columnas de humo — señales tácticas del avión que encabeza la formación enemiga, para los bombarderos que siguen

Salto hacia el cautiverio

Durante un ataque diurno contra el sur de Alemania, un tripulante de un aparato norteamericano derribado se pudo salvar saltando con su paracaídas. Así tuvo más suerte que sus camaradas, que se precipitaron con el bombardero destruído. Lentamente desciende a tierra el paracaídas de seda, con su carga humana. Un aparato Fieseler Storch, que casualmente pasaba cerca de ese lugar con un corresponsal de guerra a bordo, interrumpió inmediatamente su vuelo y la tripulación ya no perdió de vista al aviador salvado



PK-Fotografías: Corresponsal de guerra Hebenstreit (Atl)

El aviador americano ha sido arrastrado un trecho bastante largo por su paracaídas aun abierto, sobre la nieve helada que cubre una pendiente al borde de un bosque, antes de poder abrir el cinturón



Al haberse puesto de pie, al lado de su paracaídas, evidentemente aun algo perturbado por el duro golpe, pasa ya la sombra del Fieseler-Storch por encima de la nieve, haciendo desaparecer toda intención de huída que puede haber surgido en algún momento. Un minuto después aterriza el avión

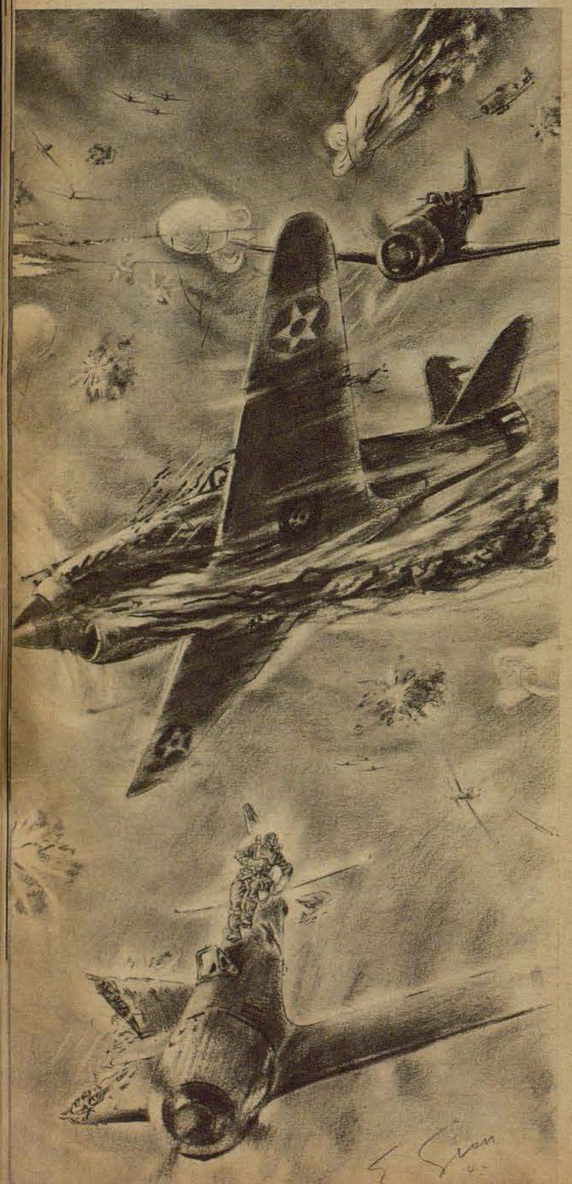


El piloto venda al enemigo herido, antes de iniciar el transporte del prisionero. Algunos aldeanos de la región son testigos de la escena, y apenas pueden comprender que incluso en esta región apartada y pacífica ocurren acciones de guerra



Cabeza de puente
NETTUNO

Empleando gran cantidad de fuerzas navales y aéreas, unidades anglo-americanas desembarcaron a fines de enero de 1944 en las zonas portuarias de Anzio y Nettuno, al sur de Roma. Acompañada por una ruidosa campaña de propaganda, esta empresa debía iniciar, por una parte, la marcha triunfal a Roma, y por la otra debía servir para asestar el golpe de muerte a las divisiones alemanas que luchaban al sureste de Nettuno. Entretanto, el cerco alrededor de Nettuno se ha convertido en una prueba de resistencia para las fuerzas de ambos bandos, sin que las tropas de desembarco hayan logrado alcanzar uno de los objetivos que se proponían. El cierre férreo alemán hacia el norte y este resiste, aun cuando el enemigo lanza diariamente nuevas fuerzas a la lucha para lograr una decisión. Desde que el enemigo convirtió su cabeza de desembarco en una fortaleza, se lucha encarnizadamente, incluso por los trozos de terreno más reducidos, con todo el derroche posible de técnica de guerra moderna, por tierra, mar y aire



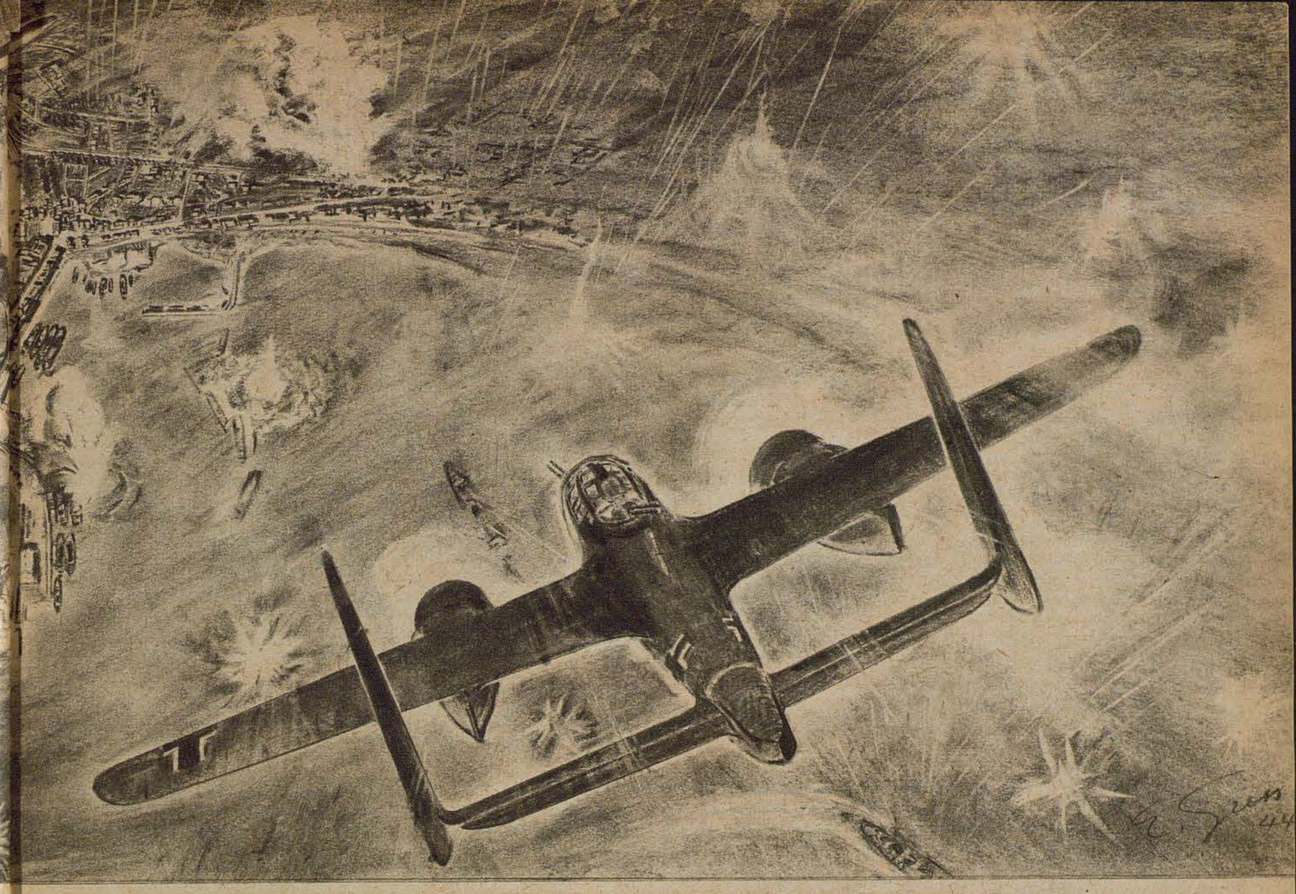


Dibujos del corresponsal de guerra Eugen Gross según episodios presenciados en el frente de Nettuno

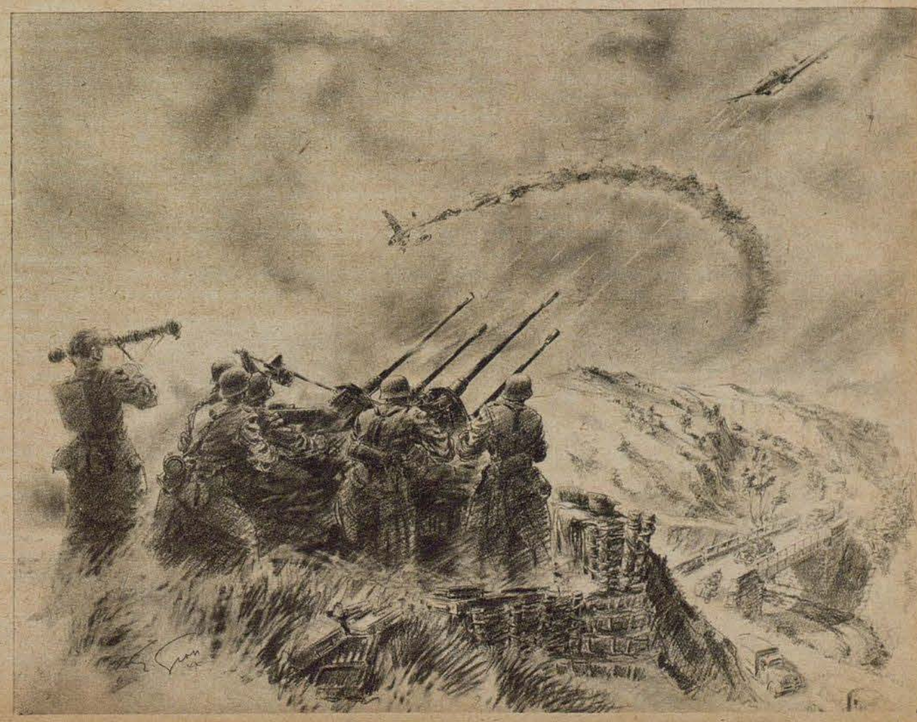


Disparando rabiosamente por todos los caños pasan los aviadores americanos sobre las calle y los senderos del sur. Paracaidistas alemanes encuentran a una madre desesperada, cuyo hijo fué muerto por los disparos de un avión enemigo que atacó a un carro lleno de fugitivos

El espacio aéreo sobre el pequeño puerto de Nettuno se ha convertido en un verdadero infierno. Cazas de bombardeo alemanes han pasado por la barrera de globos enemigos, y mientras los cañones disparan un rabioso fuego de barrera, libran violentas luchas aéreas con un enemigo muy superior



Desde el crepúsculo los bombarderos alemanes atacan incesantemente al adversario. A gran altura vuelan sobre la cabeza de puente del enemigo; bombas luminosas iluminan toda la zona portuaria, mientras que un aparato después del otro, llegando del suroeste, se precipita sobre las unidades ancladas en el puerto. Sin usar sus reflectores, las baterías navales disparan cuanto pueden. Pero no obstante, nuestros aviadores atacan el objetivo indicado — las descargas de material y tropas que el enemigo realiza protegido por la oscuridad de la noche, para reforzar su frente. El enemigo sufre aquí diariamente graves pérdidas, ya que depende de los puertos de Anzio y Nettuno como únicas bases de reabastecimiento para la cabeza de puente



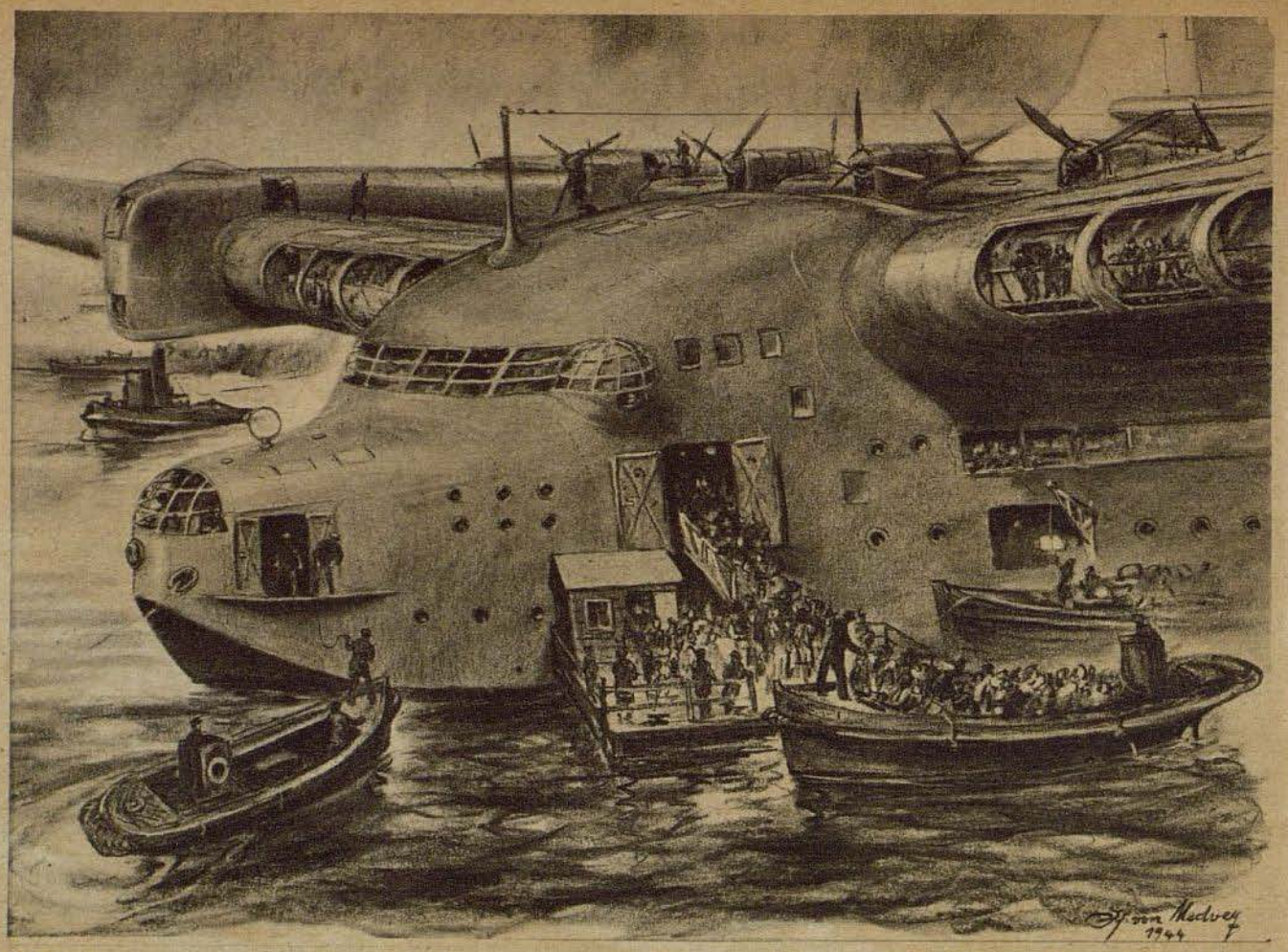
Las piezas antiaéreas alemanas vigilan día y noche la carretera de macadán, arteria principal que conduce a los diferentes sectores de Nettuno. Numerosos aparatos enemigos que se acercan demasiado a esta importante ruta de reabastecimiento, resultan víctimas de los disparos de las piezas de cuatro caños

¿UTOPIA O REALIDAD?

Problemas referentes al avión del futuro

Por el Dr. ing. Richard Vogt

Se debe dedicar ya ahora atención al problema abordado con este artículo, en vista de que solamente se podrá discutir sobre el mismo después de terminada la guerra? Sin temor podemos decir que sí, pues el desarrollo de la técnica no se estanca durante la guerra, sino que al contrario, continúa marchando a pasos gigantescos, aun cuando bajo leyes unilaterales, y muchas innovaciones y descubrimientos de la técnica serán de provecho para la aeronavegación de tiempos de paz. Así que sea adecuado, separar una vez la vista de los acontecimientos de la actualidad y dedicar alguna atención a un importante terreno del tráfico aéreo mundial. Nosotros hacemos esto con agrado, tanto más cuanto que en el artículo del Dr. ing. R. Vogt, constructor-jefe de la fábrica de aviones Blohm & Voss, habla uno de los precursores de la industria de aeronavegación de Alemania



Un hidroavión, capaz de transportar aproximadamente 200 pasajeros. Lo que hoy en día ha parecido al dibujante deseo utópico, puede ser mañana, es decir después de la guerra, realidad visible. Se sobreentiende que la técnica de aeronavegación alemana, que con el hidroavión BV 222 "Wiking" ya ha realizado ahora una obra precursora, jugará un papel importante en la aeronavegación de la época de postguerra, especialmente sobre los mares del mundo

Hidroavión o avión terrestre? No solamente en esta última época de la aviación práctica, sino que ya anteriormente, aun antes de haberse obtenido verdaderos éxitos, surgió este problema, siendo desde entonces objeto de innumerables investigaciones.

Hoy en día, en medio de una gigantesca lucha bélica, la pregunta donde es más conveniente emplear el avión terrestre, respectivamente el hidroavión, no es apropiada para una discusión pública. En la guerra, todas las cuestiones referentes a la conveniencia económica o a los riesgos no juegan ningún papel, o en todo caso un papel secundario. Cuando bajo determinadas circunstancias puede ser resuelta mejor, o sencillamente ser resuelta, una tarea, con algún instrumento, entonces éste merece la preferencia. Así opinamos nosotros, y también nuestros enemigos proceden de la misma manera. Pero las respuestas que debe dar el uno o el otro, pueden ser muy opuestas. Esto es explicable si se toma en cuenta que los puntos de partida de los cálculos de ambos partidos pueden ser completamente diferentes. Todas estas cuestiones se encuentran estrechamente relacionadas con el punto de vista propio, que se guía según las condiciones dadas. Si se pretende citar ejemplos, entonces parece conveniente señalar la cuestión del tonelaje, que tiene una importancia tan diferente para ambas partes. Se puede señalar también el submarino, que para nuestra posición dentro del « espacio » es mucho más importante para nosotros que para el adversario. Pero cuando haya terminado la guerra, la discusión ¿avión terrestre o hidroavión? volverá indudablemente a calentar las cabezas de los constructores de aviones y se abrirá nuevamente paso hacia la opinión pública. Tal vez no sea el perito en la materia el que pronuncie la sentencia final, sino que el público. Este seguramente pondrá de manifiesto su opinión de "pasajero". Naturalmente, esto no significa que el constructor debe esperar hasta que por parte del público sea dictada la decisión. No, al contrario, con sus conocimientos técnicos debe dedicarse sobriamente a este problema. El constructor tiene que analizar las cosas de manera muy crítica, y a base de ese análisis debe ofrecer al público un producto tan perfecto como le sea posible.

Es lógico que el representante del hidroavión se ha hecho más difícil la tarea. La mayoría aplastante de los tipos de aviones son terrestres. Al desarrollo de estos tipos se ha dedicado mucha más atención que a los hidroaviones. La presentación numéricamente superior del avión terrestre está acompañada naturalmente por el apoyo de la amplia masa, la que habiéndose enterado de ciertas comparaciones es muy accesible a prejuicios.

Tomemos, por ejemplo, los rendimientos de aviación, ante todo las velocidades. Para la mayor parte de las personas es cosa natural, que el avión terrestre debe ser más veloz que el hidroavión. Tales opiniones no siempre corresponden a la realidad de las cosas. Hay casos, en que puede suceder lo contrario. En esta relación será interesante señalar, que durante muchos años no fué el avión terrestre, sino que el hidroavión con dos flotadores que mantuvo el record mundial de velocidad. Esto se ha debido naturalmente a motivos muy fundados. Uno de los principales era la alta velocidad de acuatizaje. La superficie muy pequeña del plano compensaba una parte de la resistencia suplementaria de los flotadores. Por otra parte, el procedimiento de refrigeración de superficie exigía una superficie tan grande, que el fuselaje y los planos no alcanzaban, por lo cual se aprovechaba del revestimiento exterior de los flotadores. Si se sabe, finalmente, que en estos aparatos de vuelos record el corte transversal del fuselaje era tan reducido, que no quedaba espacio para el combustible, que los planos eran de tan poco espesor, que tampoco allí había lugar de manera que los flotadores debían ser empleados como tanques, entonces se comprende que debido a estas y a otras circunstancias el hidroavión pudo superar temporalmente, en este punto, al avión terrestre.

El buen ingeniero se ha acostumbrado a observar las cosas de manera relativa. También para él existe una filosofía del pensamiento, que lleva el sello del campo visual localizado. Si se quiere lograr técnicamente



"Una visión gigantesca del mundo de mañana." Bajo este título publica una revista portuguesa la fotografía presente — prueba de que las exigencias del futuro tráfico transoceánico ocupan a los cerebros de los técnicos de todo el mundo

Fotografías Archivo Adler

una condición determinada o un rendimiento, a menudo hay sólo pocas o una respuesta. Pero si la suma de varias condiciones es la finalidad perseguida, entonces no se puede seguir adelante sin compromiso. Pues pronto se dispone de numerosas soluciones de suerte que cada una concede más peso a una u otra condición.

Observamos en esta relación el suelo del bote de un hidroavión. Muchas veces es considerado como "piedra molar en el cuello" del hidroavión. A diferencia de las líneas aerodinámicas del avión moderno, la parte baja del bote de un hidroavión tiene en todas partes esquinas y cantos. La necesidad de lograr, en el despegue y el acuatizaje, una fuerza de sustentación estática y dinámica, y de impedir que durante la partida el aparato quede pegado a la superficie, conduce — desde el punto de vista aerodinámico — a tales formas menos bellas.

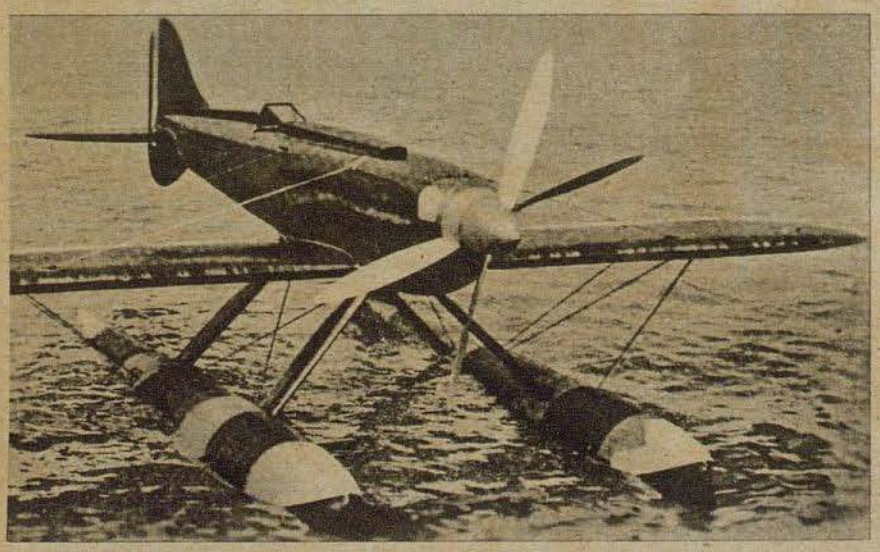
Pero con el desarrollo de las cosas se ha aprendido a mermar en gran medida la mala influencia de la parte baja del bote, ante todo del escalón. Por una parte se ha logrado, mediante una carga aumentada del escalón, o sea con la construcción de botes siempre más estrechos, mermar la participación de resistencia relativa de esta parte de la construcción. Además se ha aprendido, gracias a muchos ensayos, a reducir — a pesar del aumento de tamaño de los hidroaviones — la altura relativa del escalón, que también representa una medida para la resistencia producida. Por fin se ha alcanzado una situación en la que se puede decir, que la resistencia del suelo del bote, en un hidroavión de 50 toneladas de peso, es de 3% de la resistencia total. Respecto a la velocidad, esto significa una pérdida de aproximadamente 1%. Pero este porcentaje no puede ser, de ninguna manera, considerado como equivalente verdadero para el suelo del bote. Además deben ser tenidos en cuenta otros factores. El suelo del bote sustituye, en realidad, al tren de aterrizaje del avión terrestre. El tren de aterrizaje es un peso, que por su parte debe ser llevado por los planos y que produce una resistencia suplementaria.

Si se continúa dedicando atención al tren de aterrizaje, deben ser señaladas las dificultades que se presentan en este terreno, si con el desarrollo de las cosas se aumenta el tamaño de los aviones. Sin echar mano a teorías complicadas demuestra una estadística sobria, que con el aumento de las medidas de construcción aumentan los pesos del tren de aterrizaje, mientras los pesos para el suelo del bote no permiten reconocer tal tendencia.

Mientras que en los tipos pequeños el hidroavión era inferior, por sus condiciones de peso y resistencia, al avión terrestre, las diferencias han desaparecido en los tipos construídos hoy en dia, y aumentando aun el tamaño de los aviones será el hidroavión el que tendrá ventajas.

Incluso se puede ir más lejos, afirmándose que el avión terrestre se encontrará mucho antes al final de sus posibilidades de crecimiento que el hidroavión, expresándose asi un hecho que bajo determinadas circunstancias puede ser decisivo, algún dia, para todo este problema. Esto tiene validez únicamente para el caso de que exista la necesidad de aviones de tamaños muy grandes.

Se debe profetizar en vista de tantos compromisos y de tantas limitaciones? Yo creo, que el técnico debe tener el valor de predecir lo que puede ocurrir en el futuro, incluso corriendo el peligro de que tenga que corregir su opinión. Y así creo, que un decenio después de la guerra, los pájaros de gran tamaño serán hidroaviones. Con un peso total de 200 a 300 toneladas, atravesarán los océanos con una velocidad media de 400 kilómetros por hora y con 100 o 200 pasajeros.



Un "Macci 72" el hidroavión italiano del que se habla en este articulo, que desde 1934 hasta 1939 sostuvo el record mundial de velocidad con 709 kilómetros por hora

Estos hidroaviones podrán ofrecer a los pasajeros amplios espacios para la libertad de movimiento. Contarán con un gran salón comedor y un salón de estar con buenas condiciones de visibilidad, de manera que la travesía que dure apenas 12 hora "pase verdaderamente en vuelo".

Pero habrá personas, para las cuales doce horas será demasiado tiempo. Para ahorrarse dos horas estarán dispuestas a sufrir una limitación de su libertad de movimiento. Para este contingente de personas habrá aviones estratosféricos algo más pequeños, que atravesarán el océano como aviones terrestres equipados con numerosos motores, los que serán garantía de que el vuelo no acabará con un baño de mar. —



Teniente coronel KESSEL — Capitán SEIB — Teniente ALBRECHT — Teniente ROKA †

EL HONOR DEL SOLDADO RESIDE EN EL EMPLEO INCONDICIONAL DE SU PERSONA PARA SU PUEBLO Y SU PATRIA, HASTA LA INMOLACION DE SU VIDA

DE "OBLIGACIONES DEL SOLDADO ALEMAN"



Teniente coronel MAYER — Capitán BARKHORN

En agradecimiento y homenaje por su heroico comportamiento en la lucha por el futuro del pueblo alemán, el Führer ha concedido las

HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al teniente coronel Egon Mayer, comodoro de la escuadra de caza Richthofen, como 51, y al capitan Gerhard Barkhorn, comandante de grupo en una escuadra de caza, como 52 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas. Ademés concedió las

HOJAS DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al coronel Wilhelm Schmalz, comandante de brigada de la división blindada "Hermann Goering", como 358 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas.



Coronel SCHMALZ

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El teniente coronel Karl Kessel, comodoro de una escuadra de bombardeo, es un brillante ejemplo para todas las tripulaciones de su escuadra, a las que arrastra a acciones tan valerosas como las que realiza él mismo. — El capitán Seib, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, obtuvo singulares éxitos en 330 vuelos contra el enemigo, combatiendo especialmente posiciones de artillería y reabastecimiento enemigo. — El teniente Albrecht, jefe de escuadrilla en una escuadra de destructores, destruyó entre otras cosas 162 vehículos motorizados, 284 carros a tracción animal y 3 locomotoras, además dejó fuera de combate a 8 posiciones de artillería antiaérea, 12 posiciones de cañones antitanques, 10 piezas de artillería y 8 cañones de infantería. — El teniente Roka, capitán de escuadrilla en una escuadra de bombardeo en picado, intervino de manera decisiva en el hundimiento del crucero pesado inglés "Southampton". Entre otras cosas realizó un osado ataque contra un importante puente soviético ante Leningrado, el que por largo tiempo quedó eliminado como base de reabastecimiento. No regresó de un vuelo contra el enemigo. — El teniente Herbert Bartels, jefe de batería en una sección de cañones antiaéreos, obtuvo grandes éxitos defensivos con su batería al defender una importante posición en Crimea. — El alférez Grimm, piloto en una escuadra de caza nocturna, obtuvo en duras luchas aéreas 28 triunfos nocturnos. Murió a raíz de una grave herida contraída días antes durante una lucha aérea. — El brigada Isachsen, piloto en un grupo de bombardeo, se destacó por su ejemplar arroje en la lucha contra los ingleses en Noruega, en el oeste y en los demás frentes, y realizó proezas como luchador aislado. — El brigada Glasner, tirador de a bordo en una escuadra de bombardeo, apoyé en 500 vuelos contra el enemigo, gracias a sus excelentes conocimientos, a su piloto, condecorado con las Hojas de Roble, y así intervino de manera decisiva en los éxitos de la tripulación

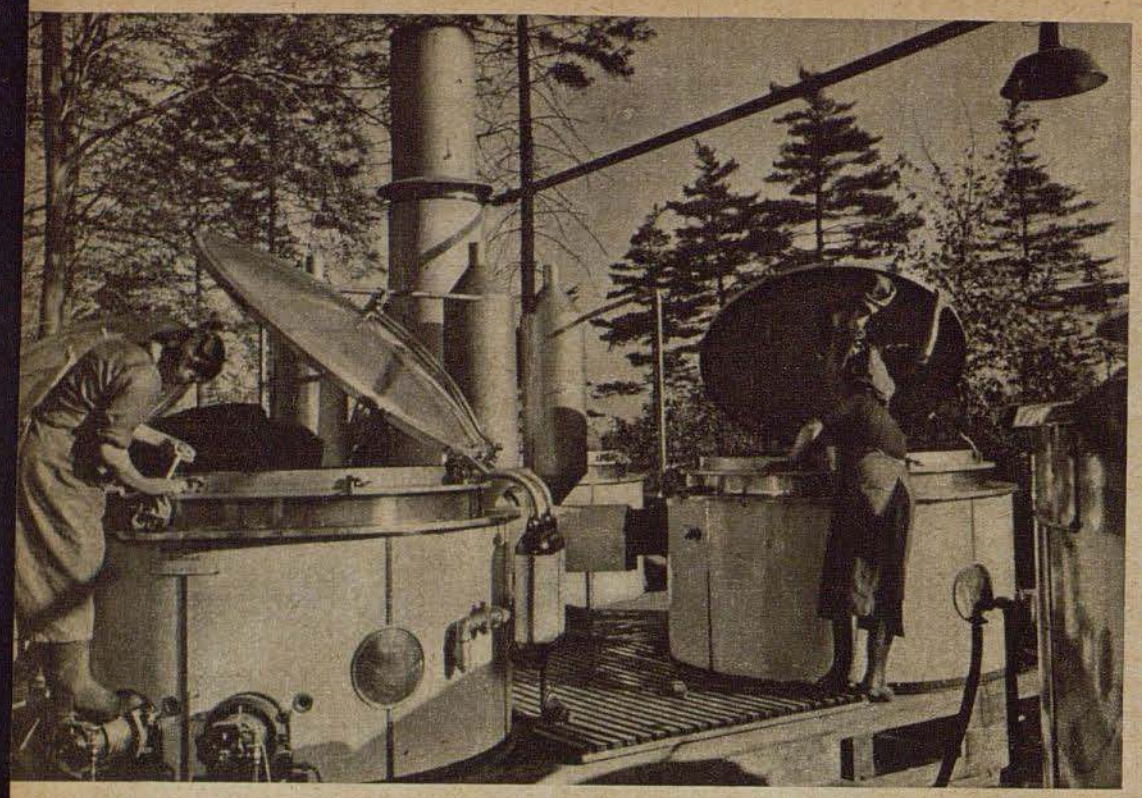
Fotografías Scherl OKW (8) Servicio fotográfico Scherl (2) Privada (1)



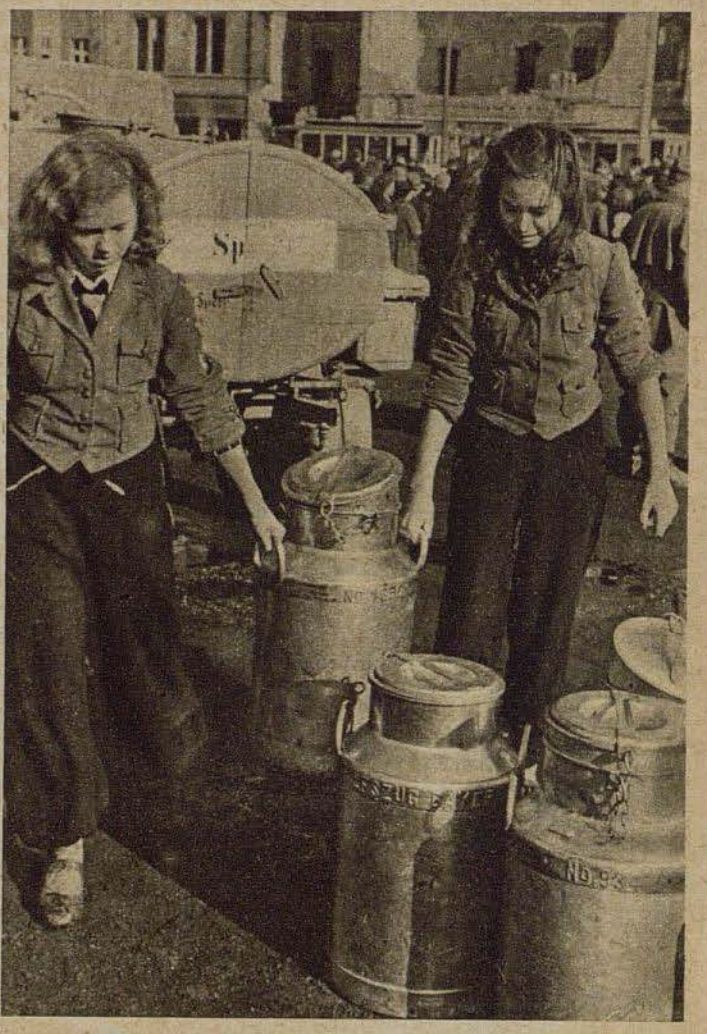
Teniente BARTELS — Alferez GRIMM † — Brigada ISACHSEN — Brigada GLASNER

La cocina ambulante

El tren auxiliar "Baviera" socorre a la población de una ciudad bombardeada



La guerra de terror contra la población alemana ha hecho necesaria la creación de varias "cocinas ambulantes", que se hacen cargo de la alimentación de las ciudades bombardeadas hasta que la población vuelva a estar en condiciones de alimentarse en sus viviendas. — Aquí vemos al tren auxiliar "Baviera", provisto de una cocina equipada con las instalaciones más modernas, montando sus enormes cacerolas ante las puertas de una ciudad. Limpieza y orden son las condiciones principales, y así es que antes de cada reparto de comida se realiza una gran acción de limpieza



Todos ayudan con agrado. Dos muchachas de la Asociación de muchachas alemanas se han puesto a disposiciín para el reparto, procurando que una de las jarras siempre esté llena y que las vaclas vuelvan a ser llenadas





¡Sopa de patatas! Sesenta quintales de patatas, que han sido peladas mecánicamente, deben ser cortadas en rodajas, trabajo para el que se han puesto voluntariamente a disposición numerosas mujeres

Izquierda: ¡Preparativos para la cena! La vista sola no lo hace — menos aun cuando se es "novicio". Las grandes cantidades de fideos deben ser "medidas" en grandes ollas

PK-Fotografías: Corresponsal de guerra Rothkopf (Sch)

Derecha: Después de un ataque terrorista nocturno es repartida la primera comida caliente entre la población damnificada





Con los aviadores en el alto norte

Un viaje de inspección del ministro Speer





Durante un viaje de inspección al frente septentrional, el ministro del Reich para armamentos y producción de guerra Speer visitó también unidades de la Luftwaffe allí estacionadas. El comodoro de la escuadra de destructores del norte entregó al ministro, como recuerdo, un álbum con informes y fotografías de la vida y lucha de la escuadra. (Izquierda) — Los miembros de las diferentes tripulaciones dan al ministro detalladas explicaciones referentes a las inscripciones del "libro de a bordo" (Arriba)

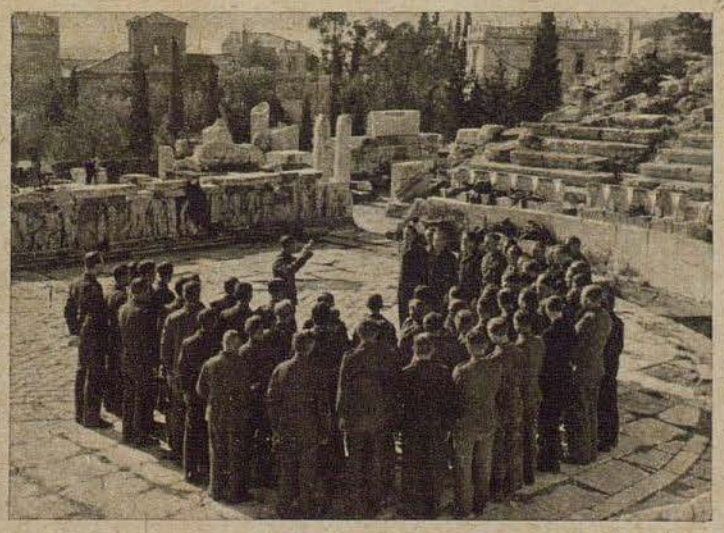
Muy pronto ha terminado la visita. Antes de continuar el vuelo del ministro es preparado el avión. El próximo punto de destino es el extremo septentrional del frente oriental

Fotografías Koblerowski

EN LUGAR CLÁSICO

Soldados alemanes cantan ante la acrópolis





Donde hay soldados alemanes, se canta de todo corazón. Pero cuando las canciones alemanas son entonadas, en varias voces, ante la acrópolis, esto no es — por lo menos para los oyentes de mármol — un acontecimiento común. Soldados del ejército, de la marina y del arma aérea, reunidos en un curso de dirigentes de canto, realizan aquí sus pruebas diarias. Cada uno tiene que aperecer una vez en el círculo para dirigir, (centro) aun cuando, naturalmente, el que mejor lo hace es el jefe del curso (izquierda). Después de la fiesta de despedida (derecha) cada participante regresa a su unidad. — No pasará mucho tiempo, y las nuevas canciones, recientemente aprendidas, serán cantadas también allá



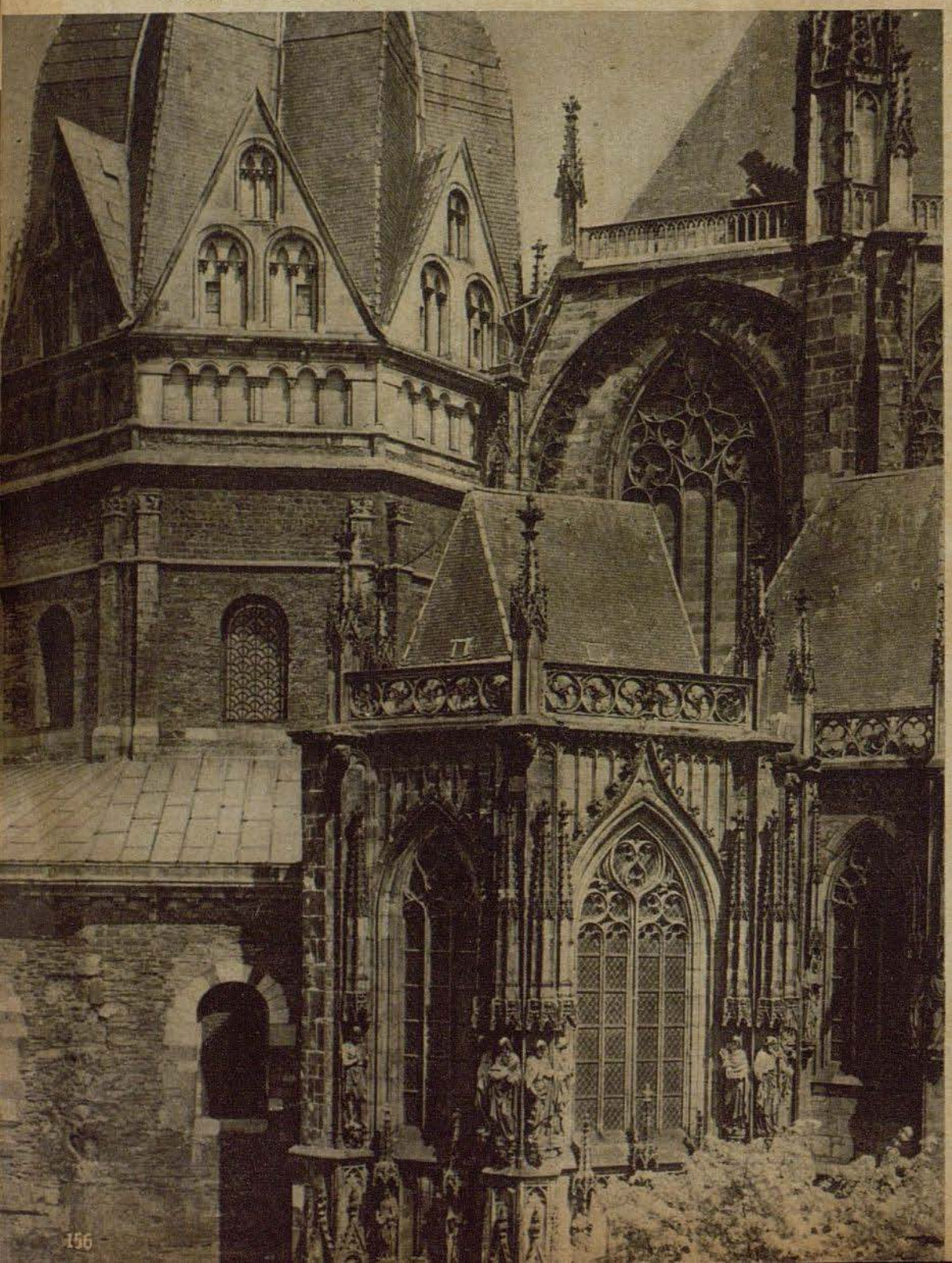
PK-Fotografías: Corresponsal de guerra Schuette (Wb

SOBRE LAS HUELLAS DE CARLOS V

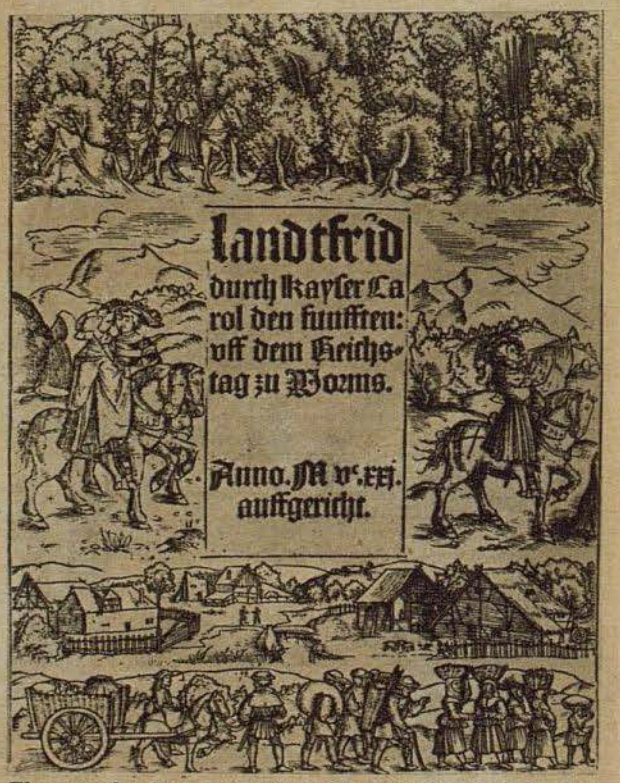


Carlos V en el año 1548, según un cuadro de Ticiano. El cuadro muestra al emperador en sus últimos años de gobierno, y delata ya algo del cansancio que le indujo a abdicar en 1556

Abajo a la derecha: Las numerosas campañas, obligaron repetidas veces a Carlos V a prestarse dinero. Casi siempre lo hacía en la casa Fugger, de Nuremberg, que era muy conocida como gran casa de comercio y que en aquel tiempo ha sido, posiblemente, la fuerza capitalista más poderosa de Europa. Durante una de estas negociaciones, Jacobo Fugger habría arrojado al fuego un pagaré del emperador, escena que ha sido retenida en diferentes cuadros, grabados y estampas

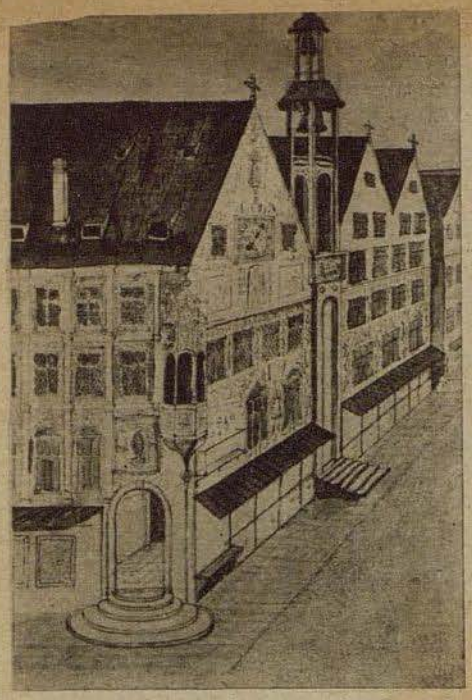






El emperador hizo proclamar una paz pública general en el parlamento de Worms. La noticia fué propalada por la presente lámina en madera, del maestro Anton Woensam

Izquierda: Carlos de Habsburgo, duque de Borgoña y rey de España, fué coronado en octubre de 1519, en la catedral de Aquisgrán, según la decisión de los electores, siendo asi emperador alemán a los 20 años de edad. Una parte de esta obra monumental, que durante siglos enteros ha sido testigo de la coronación de los emperadores alemanes ha sido destruida por los ataques terroristas enemigos



En el parlamento de Augsburgo, Carlos V trató una vez más, con energía, de eliminar las divergencias religiosas y de devolver a la Iglesia católica su antigua posición. Este grabado, del año 1600, muestra las ricas formas del ayuntamiento gótico

Quien reina en un imperio tan enorme en el "que no se pone el sol", no puede permanecer tranquilamente en un palacio real y dejar el gobierno en manos de Dios y de los consejeros. Y así vemos que Carlos V, bajo cuyo reinado alcanzó su desarrollo máximo la posesión de los Habsburgo, reuniéndose por primera y última vez en la historia la metrópoli austriaca con la herencia holandesa y española bajo un cetro, está año trás año de viaje. Ya en Gante, ya en Madrid, ya en el teatro de guerra italiano, ya en las fronteras del imperio alemán, cuya administración y pacificación le causaba más de una preocupación. Divergencias religiosas, la rebeldía de los nobles, la necesidad de procurar dinero o de convocar al parlamento, todo esto hacía que regresara siempre de nuevo a las tierras alemanas, y las huellas de sus constantes viajes no se han perdido hasta la época actual

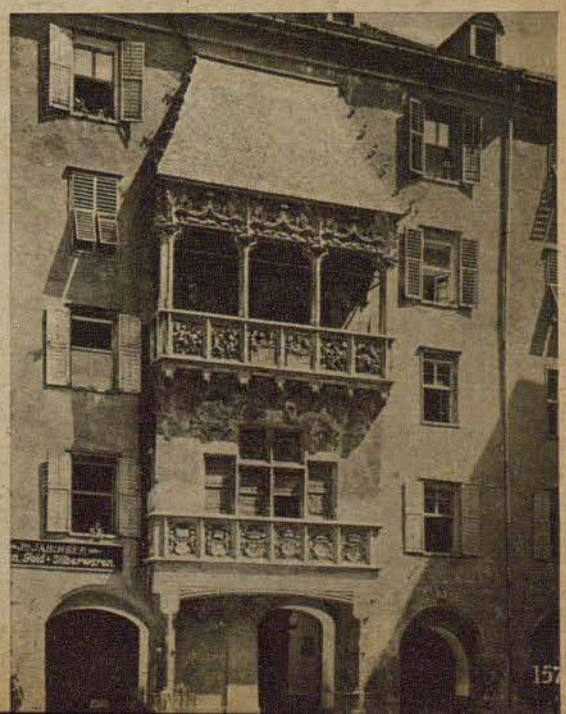
Derecha: El antiguo ayuntamiento de Regensburgo con la escalinata que conduce al salón imperial. Muchos motivos, y, tal vez, no por último, el amor a la bella Bárbara Blomberg — con la cual tuvo un hijo, Juan de Austria — retuvieron aquí al emperador. Convocó al parlamento, siguió un tratamiento contra la gota y realizó cacerías en los alrededores, hasta que la guerra de esmálcalda lo llamó al campo de batalla





Izquierda: Incluso la pequeña ciudad Rothenburg a orillas del Tauber ha albergado, en sus muros, al emperador Carlos V. La plaza del mercado tiene aun el mismo aspecto que cuando la vió el emperador

Fotografías Scherl (3), Archivo Adler (2), Seiler (2). Historia-Photo (1)

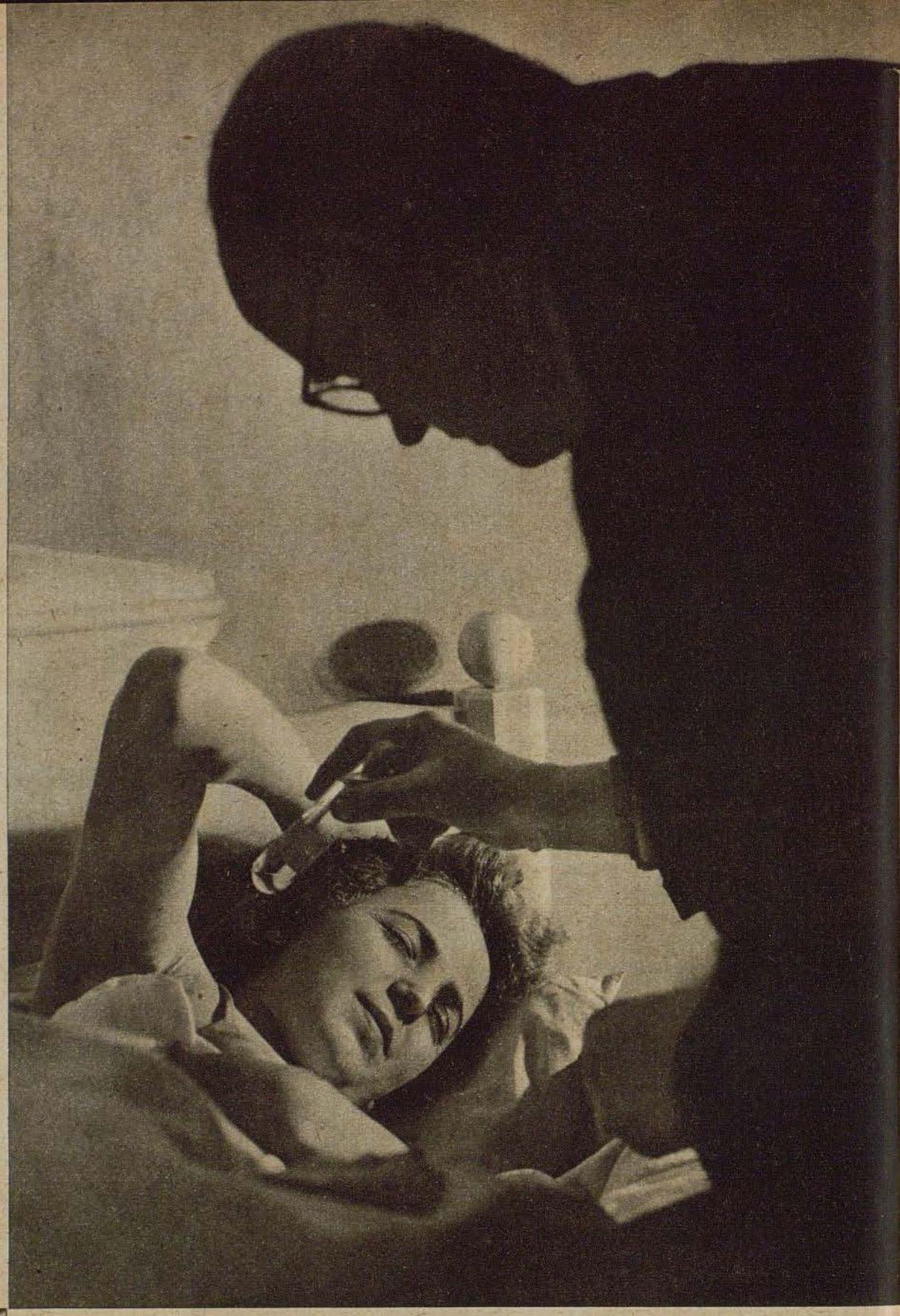


El viaje de Alemania a Italia pasaba, a menudo por Innsbruck, donde el emperador se alojaba en el "Goldene Dachl". La hermosa casa patriarcal, construída alrededor del año 1.500, cuyo mirador saliente se encuentra cubierto con 3.450 tejas doradas, también sirvió de alojamiento a Maximiliano I. Hoy en día es sede del registro civil de Innsbruck

Tío Juan, el médico del campo

No es un secreto que la profesión del médico rural alemán, incluso en tiempos de paz, no es muy cómoda. La realidad es, que, más aun que sus colegas de la ciudad, está "de servicio" de día y de noche. No es tan fácil obtener aquí la ayuda de un auxiliar o de un especialista, y después de un día de intenso trabajo tiene que estar dispuesto para salir, de noche, con lluvia y nieve, si es llamado desde aldeas lejanas o fincas aisladas. La guerra no sólo ha duplicado y triplicado el trabajo, sino que también ha aumentado las cargas suplementarias. Los distritos a cargo del médico rural han sido ampliados considerablemente, debido a que numerosos médicos han sido llamados a filas. Aquí debe ser vigilado corrientemente un campamento de obreros extranjeros, allí deben ser realizados cursos para auxiliares de la Cruz Roja y del servicio antiaéreo pasivo; hospitales anteriormente a disposición ya no pueden ser utilizados para enfermos civiles, por haber pasado a administración militar, muchos pacientes necesitan certificados sobre raciones alimenticias suplementarias; la bencina es escasa, por lo que también tiene que ser tratada como los medicamentos y preparados. Pero las dificultades existen para ser superadas, y la responsabilidad aumentada lleva la fuerza vital y la alegría de la vida a rendimientos máximos, no posibles dentro de una vida cómoda. El tío Juan no ha sucumbido bajo el peso siempre más grande de las exigencias de la época. Con valor y buen humor domina todos los problemas que se le enfrentan, él es rey en su reino, y no solamente el médico, sino que amigo de los campesinos en la comarca Lueneburger Heide. Su día está completamente llenado con trabajo y responsabilidad, pero también con éxito, permitiendo que el tío doctor esté orgulloso de su fuerza propia, que siempre de nuevo hace posible lo que parecía imposible.

Puede haber una profesión más hermosa?



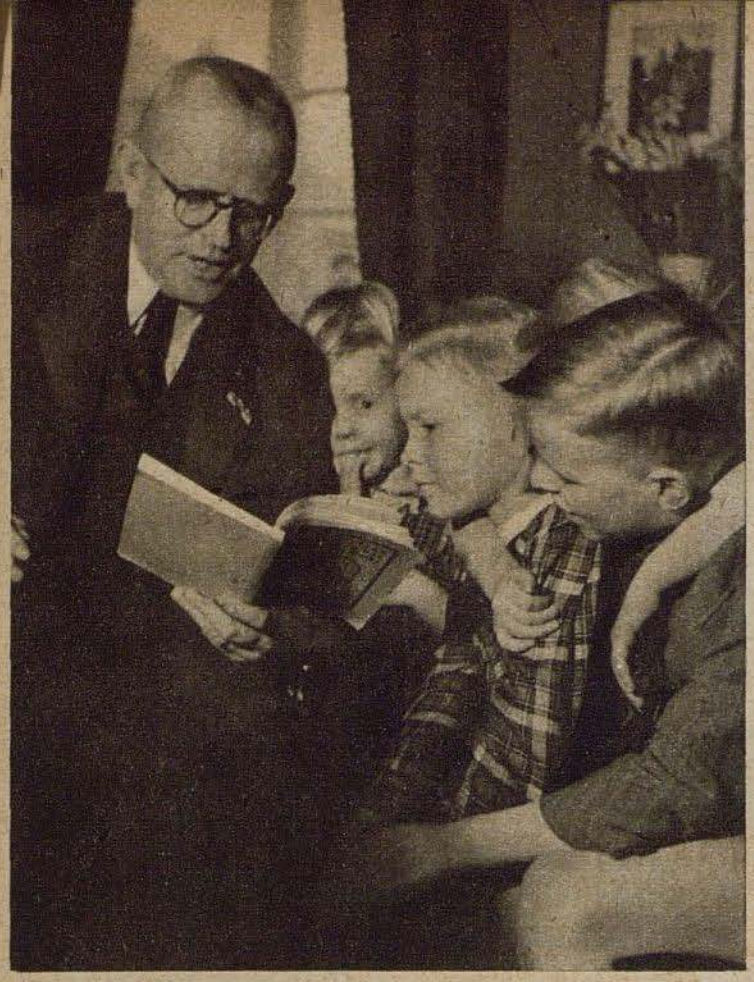
El médico ante el lecho de una joven campesina. "Ya ha pasado casi todo" le dice, procediendo a la anestesia local Con rapidez y seguridad toma todas las medidas del caso, y la paciente tiene profunda confianza en "su"doctor



Izquierda: En el campo, el médico y el farmacéutico colaboran mucho más estrechamente que en la ciudad. El médico personalmente compra medicamentos en la farmacia, para llevarlos a sus pacientes "alli lejos, en el campo". Para el médico es importante comprobar cuales son los medicamentos a disposición, y para el farmacéutico es imprescindible saber cuales son las enfermedades más difundidas



Derecha: Esta vez el viaje ha llevado al médico a un pueblo muy pequeño, y en pocos momentos los escolares se han agrupado alrededor del coche. Pues, por pocas que sean las veces que viene el tío Juan, a uno de ellos lo lleva siempre un trecho en su coche. ¿Quién será esta vez?

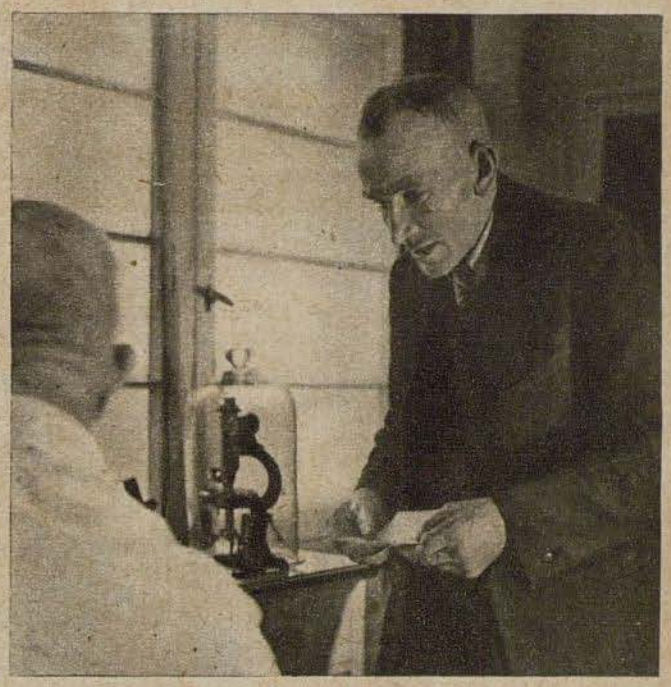


Para el médico es una satistacción especial, cuando tiene tiempo de leer algo a sus hijos. Tal vez es precisamente esta hora de descanso la fuente que vuelve a darle siempre nuevas fuerzas para su trabajo. — Derecha: Por tales caminos se debe saber pasar, y no sólo de día, sino que también de noche, con los faroles oscurecidos. No es un milagro que con el correr de los años cada médico rural se convierta en un perito en conducción de coches



Fotografías
Ingeborg Degenhardt (Scherl)

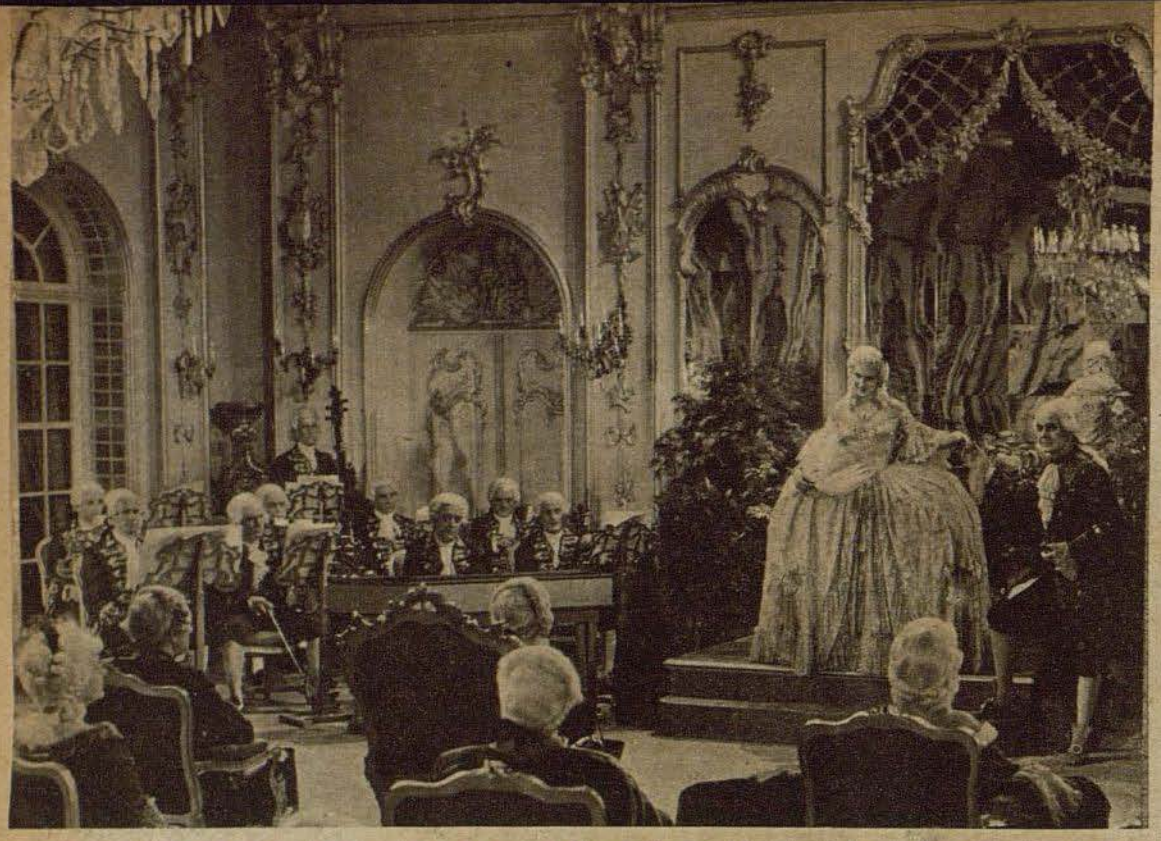
Derecha: Durante la hora de consulta. Incesantemente llegan los pacientes, se dejan examinar, aconsejar, tratar o, como este campesino, renovar una receta





Lleno de orgullo muestra el joven campesino la ovejilla que acaba de nacer. En el campo no sólo se va al médico con las preocupaciones, sino que también con las alegrías, y el médico se interesa por todo. — Abajo: Breve descanso con el ovejero. Esta visita siempre vale la pena, pues primeramente "Friedo" es un verdadero profeta del tiempo, y además un médico moderno siempre debe estar dispuesto a comparar los reconocimientos y las experiencias de la medicina con las antiguas reglas de la población



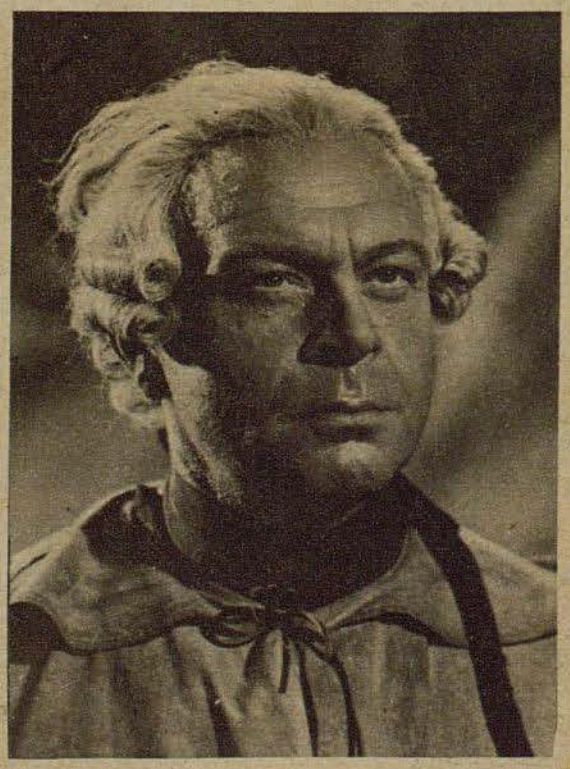


Recepción de gala en el palacio real. María Raven, (Anneliese Reinhold), la celebrada cantante, se inclina ante el monarca. El maestro general de construcción de fortalezas de Federico el Grande, Dietrich Edler von Roedern (Paul Hartmann) siente nacer, durante el concierto, una profunda inclinación hacia María. (Abajo) Ambos reconocen la importancia trascendental de su primer encuentro a la sombra de Gran Rey



Destino a la sombra del Gran Rey

Cuando se habla de Federico el Grande como constructor, se ve en él al creador del rococó prusiano. Es aquel estilo que se refleja más puramente en el palacio de Sanssouci. Pero rara vez se recuerda, que el Gran Rey dedicaba su especial atención a la construcción de fortalezas. Los nombres Neisse, Glatz o Graudenz mantienen vivo el recuerdo de estos hechos de Federico el Grande. — El Berlín-Film "Die Affaire Roedern" sitúa al rey, como constructor de fuertes, en el centro de los acontecimientos, siendo significativo como se logra eso. Federico el Grande no aparece personalmente en la pantalla. Su espíritu, empero, se encuentra por sobre las personas que actúan en la película, y el espectador experimentará como todas las corrientes, que en este film juegan un papel en el destino, emanan del Gran Rey para volver a reunirse en él. Solamente una vez se cree sentir su presencia física — en un concierto: la cámara enfoca a los musicos, y roza, desde atrás, la silla del rey y su figura. En esta recepción se encuentran el maestro general de construcción de fortalezas Dietrich Edler von Roedern y María Raven, la celebrada cantante. Ambos disfrutan de una breve temporada de profunda felicidad. Pero la orden del rey, de comenzar sin pérdida de tiempo con la ampliación de la fortaleza de Schweidnitz, vuelve a llamar a Roedern a la realidad. Portando planes secretos y muy importantes es enviados a Berlín. Aquí ve como un cortesano elegante, el marqués de Orion, ofende a María. Excitado, Roedern exige explicaciones al sinvergüenza, olvidando por unos instantes el rollo con los planos, y más tarde no se percata que uno de ellos ha caído bajo la mesa. Trágica es la culpa que así ha cargado sobre sus hombros, pues los planos caen en manos del enemigo. Obedeciendo a la ley de cumplimiento incondicional del deber purga su culpa realizando actos de valentía y sacrificando su vida en favor de la patria. — Para el realizador, Erich Waschneck, no se trata solamente de desarrollar el tema y llevarlo a la pantalla. Lo decisivo en esta película es la atmósfera, que llevará al espectador a aquel ambiente prusiano-alemán cuyo renacimiento se procura con éxito en la época actual



El maestro general de construcción de fortalezas, von Roedern. Paul Hartmann vuelve a mostrarnos una vez más al hombre luchador y problemático, como al hombre maduro. Conocida es su dicción clara y cultivada, su palabra fuerte y convincente. A todo ello se agrega una manera de presentación firme y disciplinada. Con todas estas cualidades da formas al destino de un hombre allegado a Grande de Sanssouci



Por orden del rey, Roedern debe purgar duramente su trágica culpa. En uno de los patios interiores de la fortaleza de Schweidnitz es degradado el maestro general de construcción de fortalezas. Después de haberle sido quitado el sable comienza la cadena perpetua. Así pierde honor y futuro

Fotografías Berlín-Film (Bochmann 3, Temesvary 4)

María Raven ha recibido el permiso de permanecer siempre cerca del hombre adorado, incluso durante su reclusión. Así se dirige a la fortaleza (abajo) sin saber, que este encuentro será a la vez una despedida para siempre, pues Roedern no acepta su sacrificio (derecha)







¡Su vida ha estado dedicada al rey! La herida de muerte recibida en el campo de batalla ha borrado la trágica culpa del maestro general de construcción de fortalezas del Gran Rey. Su vida se consumió bajo la ley prusiana de cumplimiento incondicional del deber

Descendiendo en un ascensor a vela

Singular aventura al margen de una gran batalla aérea / Por el corresponsal de guerra Walter Doelfs

PK Con una escuadra de caza a orillas del golfo alemán. Acaban de pasar las horas, llenas de tensión, de una gran batalla aérea. Los bombarderos terroristas han vuelto a perder muchas plumas durante un ataque contra el centro del Reich. Juntamente con los bombarderos, la octava flota aérea norteamericana perdió una cantidad considerable de aviones de caza, que tenían la tarea de proteger a los bombarderos ante los efectos de las armas de nuestros cazas y destructores. También esos aviones de escolta fueron víctimas de nuestros cazas que atacan osadamente y sin miramientos.

Por cierto que también nosotros sufrimos algunas pérdidas, pero felizmente la mayor parte de las tripulaciones se ha podido salvar en paracaídas. De las tripulaciones al principio eclsadas de menos, fueron llegando unos trás otros. Y sólo ahora se pone de manifiesto la profunda alegría por el gran éxito defensivo en la gran batalla aérea de este día. Por la noche, los pilotos se encuentran en el casino, contando sus experiencias y cambiando opiniones. El capitán de la escuadrilla ha derribado hoy tres aparatos cuadrimotores. Toda la escuadrilla está orgullosa por este brillante éxito. Pero también los demás pilotos pueden hablar de sus éxitos. Uno de los últimos en contar sus impresiones es nuestro "benjamín" — 1,63 metros de altura — brigada Sch. de Ammendorf cerca de Halle. Este ha regresado hace apenas media hora, con el paracaídas bajo el brazo y rengeando.

Sch. tiene la costumbre de ser muy seco en sus relatos y de salpicarlos con chistes, de manera que a veces es difícil creer lo extraordinario que él dice haber vivido. Pero no obstante, más tarde hemos podido leer su informe de servicio, que nos demostró que no nos había contado un cuento.

"Nos encontrabamos — así relata el brigada Sch. — en medio del segundo ataque contra una fuerte sección de cuadrimotores, cuando de pronto ví sobre nosotros a un caza norteamericano, que se preparaba para atacar a un camarada. Inmediatamente me orienté a la izquierda para prestar ayuda al caza alemán. Al tener al aparato enemigo al alcance de mis armas, disparé. Pero evidentemente el enemigo no estaba solo. Repentinamente sentí que habían alcanzado mi aparato. Aun no sabía que había sucedido, y ya comenzaba a caer en tirabuzón. A pesar de todos mis esfuerzos, no logré enderezar el aparato. El techo de la carlinga tampoco se abría. Felizmente tenía suficiente altura — los combates se habían desarrollado a 7.000 metros de altura — como para esperar lo que sucedería.

De pronto el aparato se enderezó por fuerza propia. Yo me desprendí del casco de radiotelegrafía, del tubo de respiración y parándome hice presión, con las espaldas, contra el techo de la carlinga, que así se abrió. — Cuando el techo de la carlinga voló por el aire, me encontraba de pie en mi aparato. Me sorprendió el hecho de no sentir casi viento alguno. Mi aparato parecía encontrarse detenido en el aire. Pero más grande aun fué la sorpresa al mirar el morro de mi avión. El motor había desaparecido; así como suena: desaparecido. Esto no me había pasado en mis 84 servicios. Solamente las bocas de las armas de a bordo salían por la trompa del avión. Casi perpendicularmente, como si me encontrara en un ascensor, descendía yo con los tristes restos de mi aparato hacia la tierra."



Carcajadas interrumpieron a esta altura el relato del camarada Sch., quien indignado dijo secamente: "Vosotros podeis reír; claro, como no os tocó mi suerte!"

"Saltaste del aparato? pregunta uno.

"No inmediatámente — continuó Sch. — pues primero quería ver de cerca el daño sufrido. Desde mi asiento salí hacia el plano izquierdo. Con ambas manos me aferré al fuselaje y me incliné hacia adelante. El motor había desaparecido realmente."

"Pero dejad de mover la lámpara!"

Uno de los oyentes había dado un golpe a la lámpara del techo, que comenzó a moverse fuertemente de un lado a otro, lo que significa tanto como: "Alto, los tirantes ya se doblan en vista de tanta mentira!" Pero Sch. sólo decía: quien no me quiera creer, que lea el informe de servicio.

"Fué todo así como os lo he contado. Ahora me encontraba sobre el plano, pensando qué hacer, y qué llevar al saltar con el paracaídas. Eché mano al casco de radiotelegrafía, que se encontraba sobre mi asiento. Pero volví a echarlo al interior del aparato. Luego eché una mirada hacia abajo y salté. Me encontraba aun a 900 metros de altura. Al estar colgado del paracaídas ví que mi avión chocaba contra la tierra.



PK-Dibujo Corresponsal de guerra Ellgaard

Yo caí con mi paracaídas a unos 100 metros del aparato, en un bosque. Mi paracaídas se atascó en la corona de un árbol, pero pude descender sin grandes dificultades. Solamente me retorcí un poco el pie derecho, sufriendo un golpe en las espaldas. Luego fuí al lugar en que había caído el avión, o mejor dicho, los restos del aparato. Aquí tomé el casco de radiotelegrafía, que no había sufrido daño, y con el paracaídas bajo el brazo me puse en camino hacia casa. "Pero ahora dejad de reír, pues así como lo conté ha sucedido", concluyó Sch. su increible relato.

No obstante los camaradas tuvieron que reír aun durante algún tiempo, pensando en esta aventura, que indudablemente es única en la historia de la aviación.

Un reno indicó el camino

Un aviador de reconocimiento alemán dispersa un batallón soviético de esquiadores en el frente de Kandalakscha / Por el corresponsal de guerra Stubbenhagen

En uno de los numeroses lagos, en medio de los enormes bosques en el frente de Kandalakscha, un avión de reconocimiento alemán descubrió las huellas de un batallón soviético de esquiadores, que había realizado un ataque esteril contra una base alemana. Mediante bombas y armas de a bordo, los aviadores alemanes lograron dispersar completaments al batallón, que ya habia sufrido bastante, y aniquilaron numerosos trineos tirados por renos.

PK Una noche completamente oscura, y copiosas nevadas apenas nos permiten llegar al puesto de mando de los aviones de reconocimiento. Pero al fin nos encontramos sentados en el pequeño recinto intimo, bebiendo café. "Un tiempo de mil diablos reina aquí en el círculo polar" dice pensativamente el capitán de la escuadrilla. "Anteayer más de 30 grados de frío, ayer se derritió la nieve, ahora fuerte nevada — y hace tres horas reinaba aun el mejor tiempo de vuelo. En caso contrario, él — el capitán señalaba al teniente condecorado con la Cruz Alemana en oro — no hubiera logrado tener tanto éxito!" "Naturalmente se necesita tener suerte", agregó, sonriendo, el teniente T., y luego nos contó su éxito, único para un aviador de reconocimiento en el alto norte.

Una base alemana aislada, en medio de los gigantescos bosques situados en la región del círculo polar ártico, había sido asaltada por un batallón de esquiadores soviéticos. Los soviets habían estado más de dos días en camino hacia esa base. Cuando en las primeras horas del tercer día atacaron la base, sufrieron graves bajas. Ni con las armas pesadas, que conducían en trineos tirados por renos, pudieron aniquilar a la posición alemana. En vista de la derrota sufrida, el batallón soviético trató rápidamente de regresar a su propia base. Ya durante el primer día de su retirada, el avión de reconocimiento había descubierto la huella al borde de un claro del bosque. A sólo pocos kilómetros de distancia, una sección alemana se dedicaba a buscar a los soviets en huida. Poco tiempo después, el aparato había arrojado un mensaje a tierra. Cuando trás breve pero dura lucha los soviets comenzaron a huir hacia el oriente, abandonaron una vez más 15 muertos y varios prisioneros. En la oscuridad de la noche y protegido por la lluvia, el batallón enemigo quería llegar a su base aun antes del amanecer.

"Yo ya había abandonado la esperanza de descubrir a los bolcheviques" continúa relatando el teniente T. "Debido a la atmósfera calinosa era muy difícil seguir la huella, en medio del bosque." En vuelo rasante había seguido la huella del enemigo, y solamente faltaban pocos kilómetros hasta el punto de apoyo soviético. Los puestos de observación aérea del enemigo seguramente ya habrían anunciado la presencia de un aparato alemán, así que en todo momento se podía contar, muy dentro de territorio soviético, con cazas enemigos. El teniente ya quería iniciar el vuelo de regreso, cuando descubrió en la orilla de un lago a un reno ...

"Primero pensé que se trataba de un caballo, tan grande me parecía el animal, pero luego ví que se trataba de un reno." Y tuvo suerte. Los bolcheviques, agotados por la lucha, la larga marcha y la huída, no habían logrado llegar por la noche hasta la base de partida.

"Al comienzo observé una pequeña columna", continúa contando el teniente, "probablemente la retaguardia. Inclinados sobre sus esquíes avanzaban penosamente los bolcheviques. Bajo los árboles no me ofrecían un buen objetivo de ataque. Apenas había pasado por encima de ellos, cuando casi hubiera dado un brinco de alegría. En medio de un pequeño lago marchaba el grueso del batallón. El objetivo se encontraba ante mis ojos como un gran blanco. Las armas estaban preparadas. De 150 metros de altura me precipité sobre el adversario. Abajo, los pro-

yectiles daban en medio de la columna enemiga, diezmándola. Algunos bolcheviques intentaron huir hacia adelante, siguiendo su ruta, pero también ellos fueron alcanzados. Una avanzada de los bolcheviques, que había marcado la ruta, trataba de llegar hasta el bosque protector, pero en el mismo momento fué alcanzada por nuestros proyectiles. Media vuelta. Ahora se enfrentaba al enemigo. Nuevamente las armas de a bordo barrieron a los soviets, que con sus trineos pesados no podían salir de la huella. Este ataque debe haber ejercido los efectos de un grave golpe sobre los bolcheviques ya casi totalmente agotados por la huída. Ninguno pensó en disparar con sus armas de infantería contra mi aparato. Los que habían logrado quitarse los esquíes, se habían lanzado a la nieve, cubriéndose con ella.

Muy rara fué la actitud de los renos. Rígidos, como las mulas cuando quieren imponer su voluntad sobre la del hombre, se encontraban parados ante sus trineos, dejando que los proyectiles silbaran por todas partes. Seguramente era la primera vez que eran objeto de tal ataque. Nuevamente pasé por sobre la columna. Claramente se reconocía como los proyectiles luminosos daban en el blanco. Nosotros habíamos disparado casi toda nuestra munición. Pero como despedida — y aquí sonreía el teniente T. — les arrojé algunas bombas sobre las cabezas. Y esto les habrá dado el resto!"

Nos encontramos sentados en butacas de madera, alrededor de una mesa hecha por los soldados, y sentimos profunda satisfacción en vista de que un camarada había tenido tan buen éxito durante un ataque tan singular para un avión de reconocimiento. Este batallón enemigo no volverá a actuar tan rápidamente contra los granaderos en los amplios bosques del frente de Kandalakscha. "Ha sido un día de sol, dentro de los días comunes y grisos de cumplimiento del deber", dice lentamente el capitán de la escuadrilla. Y posiblemente pensará en los 2.500 vuelos, que él y sus camaradas han realizado aquí, en la región del círculo polar, para apoyar a los camaradas de tierra.

En el verano caliente, con su claridad ininterrumpida, en el frío cortante del invierno polar cumplen sus servicios de reconocimiento. Cuando la niebla se levanta repentinamente de los pantanos, cuando de pronto comienza a nevar fuertemente sumiéndolo todo en una atmósfera blanquecina, oyéndose no obstante el ruido de motores en el aire, entonces más de un granadero en su puesto de tierra se siente aun más estrechamente unido con los camaradas, que solitarios y a gran altura, luchan por su vida también contra las inclemencias de las fuerzas de la naturaleza.

El modo de ser de los aviadores marítimos

PK Quien no sabe, que los marinos son una clase de gente especial, en su forma de darse, en su manera de pensar y en su modo de ver algo bueno incluso en los momentos difíciles de la vida, no comprenderá el secreto de su carácter. El mar los ha educado de una manera especial, y el contínuo trato con el agua ha surtido sus efectos. Ellos no hablan, sino que dejan juego libre a su fantasía, y cuando tienen algo que contar, les agrada un buen trago.

Los parientes más cercanos de los marinos son los aviadores marítimos. También estos tienen sus cosas especiales; no hablan, ni conversan. También ellos dejan vía libre a su fantasía, y "charlan". Cuando sucede esto, nosotros, que muy fácilmente nos dejamos influenciar por los prejuicios, pensamos que todo son fanfarronadas de cazador. El capitán, capitán de esta escuadrilla de aviadores marítimos, "charla" por ejemplo con gran entusiasmo de su perro. Cuando este sale de paseo, regresando luego de la ciudad, donde a veces tiene que hacer por cuestiones amorosas, entonces sube solo, sí señores, completamente solo al tranvía. Naturalmente al número 3. No al 7, o al 1. Salta sobre la plataforma trasera del 3 y va a casa. Naturalmente solo, completamente solo. Este capitán, oriundo del centro de alemania, es algo así como un agente fiduciario para las charlas de los aviadores marítimos.

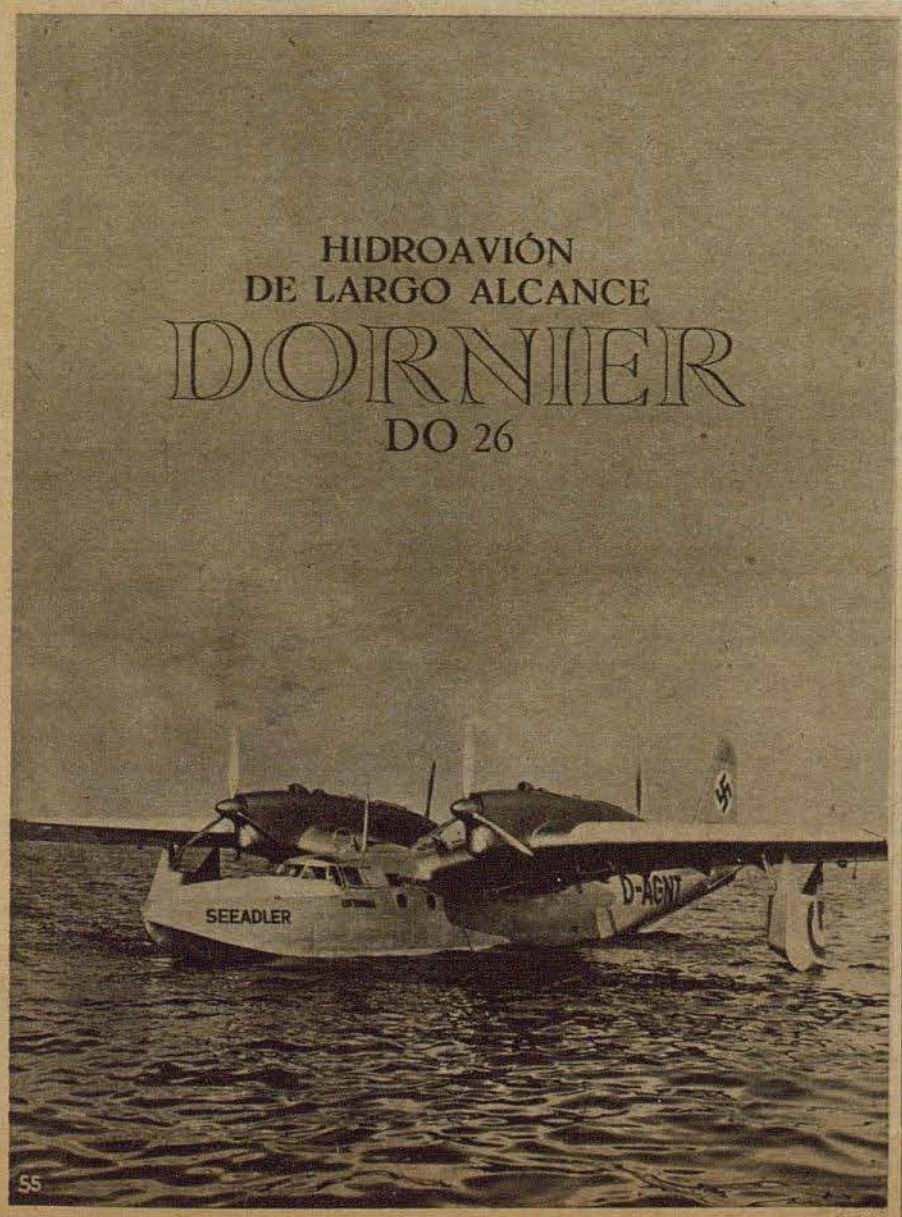
Cuando se encuentran sentados en cubierta, también esta existe para los aviadores marítimos, jugando a los naipes, entonces comienzan sus charlas. La entonación de los jugadores es admirable, tanto por su acústica como por su vocabulario. Lo netamente acústico es de una fuerza asombrosa, el vocabulario es desconcertante. El capitán tiene también un bastoncillo, que es alcanzado al que tiene que declarar algo. La entrega de este símbolo es siempre muy solemne De donde procede la base de esta fantasía de los aviadores marítimos? No se puede decir con certeza. Teóricamente no puede ser atacada. Según el sonido de las palabras se podría suponer que se trata de una burla inventada para dejar en ayunas al no enterado. Los aviadores marítimos podrían tener a este capitán de patrón, aunque es muy posible que Icaro, hijo de Dédalo, que ha sido el primero que voló sobre el mar, pretenda ser considerado como tal. El capitán corrige con sus "charlas" las preocupaciones, los dolores y los defectos de sus hombres. Sus "charlas" son medicina para todos. Si se creen las afirmaciones que circulan, cuenta con el vocabulario más rico de todos los aviadores marítimos.

Pero no obstante, las "charlas", ante todo sus "charlas", carecen de todo énfasis. Incluso se sirve de sus "charlas" cuando otros se dedican con gran seriedad a un problema, que para él no puede ser tal porque, sin complicación alguna, aborda las cosas, resolviendo todas las dificultades. Sus ojos siempre brillan con cierta picardía, como queriendo decir: "Ya lo haremos!"

Además del perro, que viaja en tranvía, el capitán tiene todo un ejército de conejos, con piel blanca, ojos colorados y azules. La más productiva es la coneja Amalia, que ya ha dado a luz pueblos enteros de conejos, por lo cual disfruta de las simpatías especiales de la escuadrilla. Pero también con Amalia "charla" campechanamente el capitán. Incluso "charla" con los tomates, plantados a lo largo de su barraca. Todas las noches les pronuncia una conferencia, para que por fin maduren. Pues ni se debe olvidar que nos encontramos muy al norte, cerca del círculo polar ártico.

La "charla" es algo así como el "hilo" de los marinos, para nosotros, los "ratones de tierra", una especie de fanfarronería de cazador. Aparte de que la jerga es de aquel carácter fuerte e ilustrativo, como lo han creado los soldados en todas partes, tiene muchos rasgos simpáticos, que inspiran confianza. No decíamos, que los aviadores marítimos son parientes cercanos de los marinos?

Corresponsal de guerra Walter Henkels





Bombardero terrorista destruido por embestida

Caza aislada en noche tormentosa / El primer derribo de un caza nocturno / "Cat-eyes-fighters", los temidos adversarios de los británicos

Por el corresponsal de guerra Jochen Scheurmann

PK Sombras fantásticas pasan a gran velocidad por el cielo oscuro en occidente. Una tormenta terrible, paredes de nieve, lluvia y granizo se enfrentan con violencia a los aparatos, tratando de obligarlos a dexender a tierra.

Los muslos se están tenos, y con todas las fuerzas físicas y espirituales concentradas se encuentran los aviadores en sus estrechas carlingas, los puños aferrados a los bastones de mando, frente a los ojos los tableros con los numerosos instrumentos que deben ser observados contínuamente. Por cierto que el ruido espantoso de los motores supera el infierno ensordecedor de la naturaleza revuelta; pero los aviadores sienten como el temporal azota a sus aparatos, como los echa de un lugar al otro, como si fueran cáscaras de nuez sobre una mar gruesa. Sólo la voluntad hace que continúen hacia adelante, hacia el objetivo a través de la tormenta, de la niebla y del hielo. Una corriente poderosa, muy ancha es el objetivo; una corriente de bombarderos. Bombardero trás bombardero, en grandes grupos llega el enemigo. Este tiempo tormentoso afecta mucho menos a los bombarderos cuadrimotores que a los pequeños cazas, que al lado de los primeros parecen diminutos. El enemigo ya sabe porque no es conveniente atacar durante las noches claras, de luna. En cambio elige la protección de densas capas de nubes y malas condiciones de tiempo para realizar sus ataques terroristas contra las ciudades alemanas. Solamente en estas noches tormentosas puede tener la esperanza de que la defensa no se pueda desarrollar completamente.

Ojos ardientes escudriñan la escuridad

Los cazas se acercan desde varios lados a la corriente de bombarderos, todos con la misma voluntad de arrojarse al enemigo y de destruir un eslabón trás otro de esta cadena sin fin de bombarderos.

Numerosos cazas se encuentran en el aire, escuadrillas, grupos y escuadras. Pero, no obstante, los diferentes aviones y el aviador que los pilota están solos. Solitario busca su camino por la oscuridad de la noche, bajo copiosas lluvias y fuertas nevadas, sin ver que al lado y atrás vuelan camaradas con el mismo deber y el mismo espíritu combativo.

Es difícil, muy difícil reconocer algo en esta noche. A veces, cuando la capa de nubes pierde algo de su espesor, o cuando se produce un agujero, una claridad tenue interrumpe la oscuridad. Si los cazas no estuvieran comunicados por radiotelegrafía con la tierra y su puesto de mando, seguramente volarían como perdidos, y sin sentido alguno, por el espacio. Pero en los receptores de cabeza se escuchan las órdenes. Las indicaciones llegan en un tono muy ronco, a veces interrumpido por perturbaciones atmosféricas, pero no obstante ayudan a los aviadores a seguir la pista de los bombarderos enemigos.

Caza aislada en una noche negra, tormentosa! Es uno de los primeros servicios del brigada H. Tal vez se encuentre hoy más nervioso que cuando realice su décimo vuelo contra el enemigo.

Se encuentra en la huella? Casi doloroso es el pensamiento de que su ruta podría ser errónea. Se habrá equivocado de dirección? Parece casi imposible encontrar el enemigo, en medio de este mar de nubes, de esta lluvia y de esta atmósfera calinosa que hace imposible toda visibilidad. Incesantemente, los ojos ardientes del joven aviador escudriñan la oscuridad. Dónde están los bombarderos? Ya tendría que haber tropezado con la primera oleada!

Resplandor de fuego entre bancos de nubes

De pronto ve lejos — o es muy cerca? — resplandor de fuego. Y allí, y allí también. La claridad provocada por las llamas aumenta. La DCA dispara! "Ahora he entrado en contacto con el adversario" piensa el brigada, a la par que se esfuerza aun más al mirar a través de los cristales empapados de su carlinga. Todo su cuerpo, todas las fibras de sus nervios vibran. La intensidad del fuego de la DCA aumenta. Las granadas antiaéreas estallan siempre más cerca, arrojando una luz rojoamarillenta sobre los bancos de nubes.

De repente se observa, no lejos, una cascada colorida. Perlas luminosas, de color rojizo, comienzan a caer lentamente por el espacio. Así que allí se encuentra el enemigo, que ahora dispara sus señales luminosas sobre el objetivo que debe ser atacado. Allí abajo se encuentran los seres indefensos, que por los bombarderos terroristas se verán despojados de sus hogares, de sus muebles, y que de pronto se verán en la desgracia.

"Adelante . . . adelante . . ." se ordena el mismo brigada. Lo que dependa de él se hará, para evitar la desgracia y para aniquilar a la mayor cantidad posible de enemigos. Pero, dónde está el adversario? Son invisibles los bombarderos, o se han protegido trás nubes tan altas que no pueden ser reconocidos?

Pero ninguna noche, ni siquiera esta noche terrible, es tan oscura como para que no se vea absolutamente nada. Y ahora, muy débilmente, apenas visible para un ojo humano, pasa a alguna distancia una gran sombra, un aparato enemigo. Solamente durante segundos podía ser vista, y luego volvió a desaparecer en la oscuridad. Instintivamente sintió el brigada, que se encontraba en medio de la corriente de bombarderos. Aunque no lo ve, siente a izquierda y derecha al enemigo.

A pesar de todos los instrumentos de la técnica moderna y de todos los medios auxiliares, el ojo humano es y continuará siendo el arma mas temible del cazador nocturno. Por ello los protege antes de despegar, usa gafas de cristales oscuros y evita luces fuertes. Pues en los instantes en que inesperadamente aparece el enemigo en la oscuridad de la noche, es decisivo que se aproveche rápidamente la situación. Se trata de reaccionar al instante, entrar en una curva o avanzar, según la necesidad, y disparar al blanco. Cuan temidos son nuestros cazas nocturnos, lo demuestra el enemigo



ZEISS IKON

La marca registrada

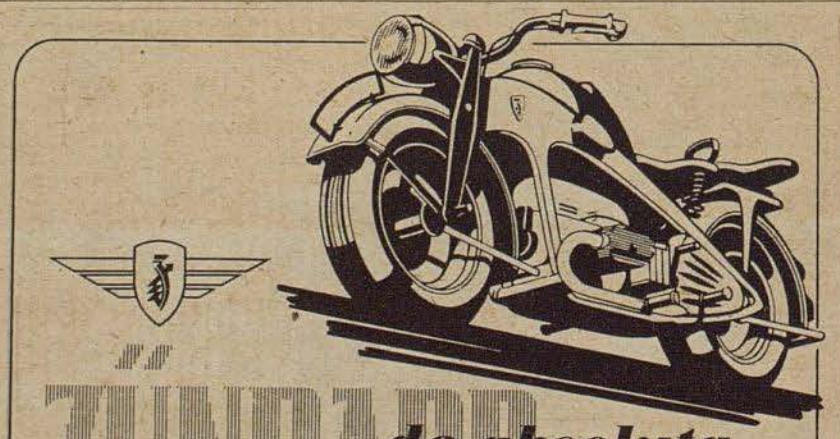
sola no lo hace. Unicamente si detrás de ella se encuentra una empresa que constantemente trata de rendir el máximo y lo mejor, logrará echar raíces, como concepto de calidad, entre los círculos de consumidores. Por ello, toda Europa y el mundo restante conoce esta marca y confía que después de la victoria volverá a suministrar sus excelentes productos alemanes

ZEISS IKON SA.

DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas



ZUNDAPP

de absoluta seguridad

al calificar a nuestros cazas de "Cat eyes fighters" (Cazas de ojos de gato).

Lucha nocturna

El brigada continúa buscando. Allí enfrente — ¿qué es eso? Ese es un enemigo! Sin pensarlo mucho da vuelta y sale al encuentro del adversario. Ya habrá sido reconocido también él? Aun no dispara, pero los tiradores ingleses tienen orden de no disparar primero, porque siempre cuentan con la posibilidad de pasar desapercibidos. Siempre puede ser, que el caza no los vea y que puedan escapar al peligro. Desde una distancia media abre el fuego el brigada alemán. El martilleo de su cañón es para él algo tranquilizador. El proyectil luminoso busca su sendero por el aire, para dar en el cuerpo del cuadrimotor. "¡Ojalá se incendie después de los primeros disparos!" y entonces ya no se me escapará más. Un segundo golpe de fuego sale de los caños del aparato de caza, cuando el cazador ve que el cuadrimotor asciende casi verticalmente, tratando de deshacerse de su perseguidor. Pero simultáneamente salen pequeñas llamas vivas de su plano izquierdo, llamas que cobrando más cuerpo indican el camino al cazà. Aun antes de que el brigada comenzara su segundo ataque, se ve rodeado por sinnúmero de senderos luminosos, provocados por proyectiles enemigos. Indudablemente, el inglés también ha descubierto a su perseguidor, pues este se ve de pronto frente a un fuego mortífero. No obstante, el brigada continúa impertérrito. Los disparos pasan tan cerca que por momentos cree volar contra una pared de fuego.

Eran cien, o cincuenta metros. Más tarde él mismo no sabía a qué distancia disparó sus armas. Pero los efectos fueron instantáneos. Casi inmediatamente cesó el fuego del enemigo, de cuyo fuselaje y plano izquierdo salían llamas vivas, los motores se encontraban incendiados y como un globo de fuego comenzó el gran aparato a caer a tierra.

¡Derribo! ¡El primer triunfo aéreo! La alegría del brigada H. era indescriptible. Qué orgulloso se pondrá el padre al enterarse de la hazaña. Cuando aun era niño, jamás se cansaba de rogar al padre que le narrara sus experiencias de la guerra mundial. Y papá contaba de manera tan interesante de Flandes, de la batalla del Somme y del infierno de Verdún. ¡Indudablemente su alegría será grande, al enterarse que su hijo se ha batido tan valientemente como él hace más de 25 años!

No sale un solo disparo

Pero el brigada recuerda que no debe soñar, sino que debe continuar buscando adversarios. ¿No era aquello una nueva sombra? No, ahora ya lo engañan los nervios. Nuevamente la noche es iluminada por cascadas de color. Al parecer se encuentra justamente sobre el objetivo que ataca el enemigo. La DCA dispara un fuego de barrera mortífero, una cúpula de acero candente se encuentra sobre la ciudad.

Lleno de entusiasmo sigue el brigada una huella; a la luz de la explosión de una granada antiaérea cree haber visto a un aparato enemigo. Instantes más tarde se encuentra directamente a su lado, grande y peligroso. ¿Tiene aun sus bombas, este pájaro? Tengo que evitar que las arroje. Diferentes pensamientos pasan rápidamente por el cerebro del brigada, quien ya se prepara para el ataque. Disparar y pasar luego por encima del adversario; este es su plan de ataque. Saliendo de la oscuridad protectora lanzará luego su segundo y tercer ataque. El enemigo, un aparato Lancaster, no puede ser errado, tan cerca se encuentra. El brigada apunta y aprieta todos los botones. ¿Pero, que ha sucedido? ¿Porqué no disparan los cañones? ¿Se han atascado? ¿O se ha acabado toda la munición durante el primer ataque? ¡En todo caso, las armas callan!

¿Debe cesar en su ataque, dejar que el bombardero escape y regresar tranquilo a casa, con un triunfo aéreo? ¿Ya no puede intervenir en esta batalla encarnizada aquí arriba en la oscuridad de la noche? ¿Ya no puede ofrecer protección a los habitantes indefensos, que allí abajo, en tierra, se encuentran en sus refugios antiaéreos?

¡Lo embestiré!

Tomando rápidamente una decisión, el brigada H. dirige a su aparato hacia el centro del fuselale del Lancaster, a la par que desprende el techo de la carlinga. Oyendo el fuerte estrépito de la embestida mortal, siente que es arrojado de su asiento cayendo al vacío. Habiendo perdido el conocimiento cae, cae ... Ya no ve como el bombardero cuadrimotor, dividido en dos partes, cae a tierra destrozado envuelto en llamas.

Cuando días más tarde es invitado a contar lo que ha sucedido luego, el brigada admite que él no lo sabe. Instintivamente habrá abierto el paracaídas, cayendo así lentamente a tierra. Solo al aterrizar volvió a recuperar el conocimiento, y entonces comenzó a sentir sus heridas.

El brigada H., que sin poder disparar con sus armas decidió embestir a un bombardero enemigo, destruyéndolo, no es un caso único. Su lucha, sus dos primeros derribos son solamente un ejemplo para las dificultades de la caza nocturna, pero ante todo para el espíritu de valentía y sacrificio, que domina a todos nuestros aviadores.

NUMEROS AEREOS



El acto en la cuerda tirante

El acto en la cuerda tirante "¡Maldito seas, cuantas veces te he dicho que no debes descender tan rápidamente; apenas me puedo mantener en pie!" Dibujos Werner Braehne

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas

Leitz



Marca y Exponente
de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke

ARADO

El sarro

se produce por las secreciones de la saliva mezclada con restos alimenticios, partículas desprendidas de las encías, etc., y se deposita sobre todo frente a las glándulas salivales. Es muy conveniente dejar que un odontólogo o dentista examine regularmente la dentadura y elimine el sarro. Sírvase solicitar el folleto explicativo "Gesundheit ist kein Zufall" (La salud no se debe a la casualidad) editado por la Chlorodont-Fabrik, Dresden-N. 6

Chlorodont

demuestra como debe cuidarse la dentadura

Dr. Schleußner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

E. MERCK DARMSTADT

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

CELEBRES EN TODO EL MUNDO POR SU PUREZA Y AUTENTICIDAD

KNOLL

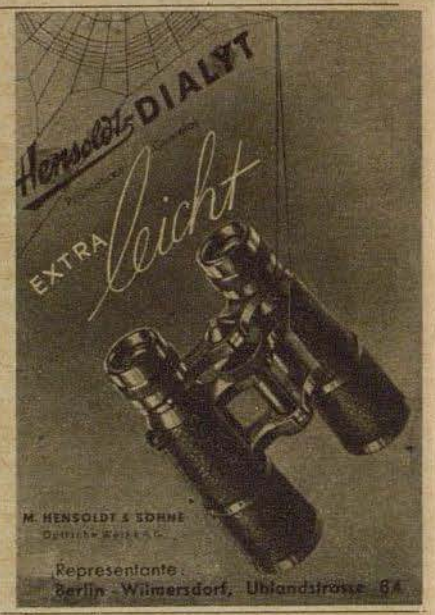
Medicamentos
«KNOLL»
acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G. Chemische Fabriken



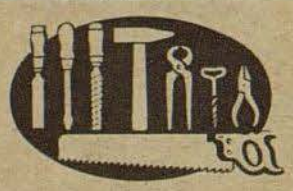
Hensoldt DIALYT

EXTRA *leicht*



M. HENSOLDT & SÖHNE
Optische Werke A.-G.

Representante:
Berlin-Wilmersdorf, Uhlandstrasse 64



Limpiar las herramientas

y guardarlas ordenadamente. Así se conservan y se ahorran valiosas materias primas. — ¿No debemos tratar con el mismo cuidado las "herramientas", mucho más valiosas, que nos ha dado la naturaleza? La más pequeña herida puede tener graves consecuencias. Es por esta razón que también tales heridas deben protegerse con

TraumaPlast

Busch
Optica

conocida y acreditada en todo el mundo

Píldoras

Trineral

Ovaltabletten

ácido acetilosalicílico y aceite hidróxido de magnesia con una capa coloidal

Los excelentes y eficaces productos

Antirheumatikum
Antineuralgikum
Antipyretikum

Envolturas originales de 20 tabletas de 0,5 g c/u

Fábricas SANITA-WERK Gastón F. Schmidt
MUNICH 27

Efasit

POLVOS

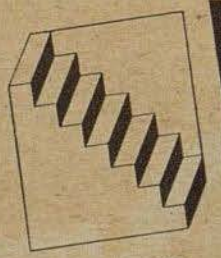


Estos polvos resultan excelentes para la pedicura, pues eliminan el sudor excesivo, refrescan y desinfectan. Además impiden la formación de ampollas, quemazones y llagas. Son asimismo sumamente apropiados para masaje y empolvar el cuerpo.

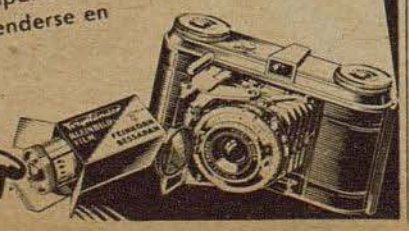
Cajitas o bolsas de recarga
en farmacias, droguerías y tiendas del ramo

TOGAL-WERK MÜNCHEN

¿Esta escalera, se ve desde arriba o desde abajo?



La vista nos engaña de tal forma, que unas veces parece que se contempla desde arriba y otras desde abajo. Pero, en cambio, el aparato Voigtländer nunca comete un error y todas las fotos reproducidas en una película BESSAPAN de grano fino son claras e inequívocas. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer

---

una marca de fama mundial

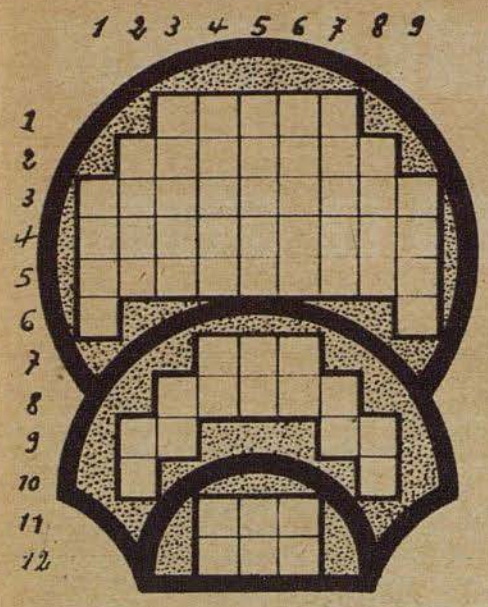
TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

Pasatiempo



Crucigrama

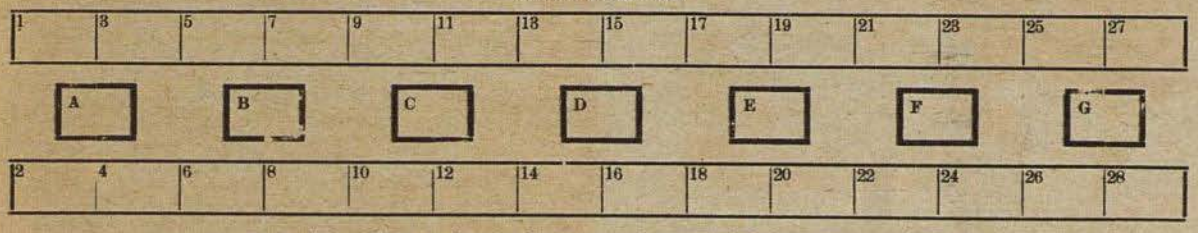
Horizontales: 1 Comida que dan a los pobres, 2 Hombre de Estado español (Siglo XIX), 3 Andelas, 4 Colocaré por docenas, 5 Repararás un buque, 6 Vocales, 7 Ente, 8 Estirón, 9 Nota — Percibí, 10 Letras, 11 Preposición, 12 Adverbio.

Verticales: 1 Ladrón, 2 Para designar varias personas separadamente — Entregué, 3 Al revés, ciudad italiana (plural) — Interjección, 4 Agata alistada de varios colores — Afirmación — Negación, 5 Colocan — Terminación verbal — Pronombre, 6 Planta gramínea — Letras — Conjución, 7 Condimentar — Negación, 8 Nombre de mujer — Partir, 9 En la cabeza. I 943

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8 9 — Quitar un cuadro
7 5 6 2 8 1 8 — En el balompié, muchos tantos
9 8 3 7 5 — Facciones — Trazo
9 2 3 — Cuadrúpedo
1 — Quinientos
7 8 3 — En el aire
4 5 6 8 9 — Pegar
4 8 9 8 4 5 6 — Molusco
9 2 7 8 6 8 1 8 3 — Ofrecidas, donadas I 966

Cinta silábica



, — a — a — a — a — ar — ba — ban — bar — be — ca — cho — de — do — el — em — en — es — har — i — la — lia — li — no — ñar — o — on — pi — pu — so — te — tren — yo — za — zo

Las sílabas que anteceden deben colocarse en los campos de la figura representada, de tal modo que, leyéndolas de arriba abajo, den palabras cuya sílaba media sea común a cada dos de ellas y que las sílabas medias leídas de la derecha a la izquierda den un punto importante a conquistar.

Significado de las distintas palabras: 1—A—2 Criado de librea, 3—A—4 Navegante español, segundo de Magallanes, 5—B—6 La mitad de una ciudad en Abesinia, 7—B—8 Haza arada para sembrarla después, 9—C—10 Flor blanca, 11—C—12 Paso que hace el caballo piafando, 13—D—14 Imagen que del objeto percibido queda en el alma, 15—D—16 Hacer ondas, 17—E—18 Región de Italia, 19—E—20 Asir con el puño, 21—F—22 Porción de alimento que se da a ciertos animales, 23—F—24 Tela de lino o cáñamo, 25—G—26 Que niega la existencia de Dios, 27—G—28 Nombre cristiano. I 933

¿Qué es esto



Servicio Fotográfico Scherl (Auslandsfoto)

No es arena de médanos, tampoco son surcos de tierra sembrada, sino que la parte superior de una capa de nubes a la altura de la estratósfera, vista desde un avión

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Sopas, 2 Cánovas, 3 Caminelas, 4 Adocenaré, 5 Carenarás, 6 O—O, 7 Ser, 8 Tirón, 9 Do — Oí, 10 I — R, 11 Con, 12 Así. — Verticales: 1 Caco, 2 Cada — Dé, 3 Samor — To, 4 Onice — Sí — Ca, 5 Ponen — Er — Os, 6 Avena — Ro — Ni, 7 Salar — No, 8 Sara — Ir, 9 Seso.

Logogrifo: Descolgar — Goleada — Rasgo — Res — D — Gas — Colar — Carácol — Rezaladas.

Cinta silábica: 1—A—2 Lacayo, 3—A—4 Elcano, 5—B—6 Abeba, 7—B—8 Barbecho, 9—C—10 Azahar, 11—C—12 Trenzado, 13—D—14 Idea, 15—D—16 Ondear, 17—E—18 Apulia, 19—E—20 Empuñar, 21—F—22 Pienso, 23—F—24 Lienzo, 25—G—26 Ateo, 27—G—28 Esteban. — Cabeza de puente.

¿A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza F·3

Productores únicos: CAESAR & LORETZ HALLE-SAALE

Henkel & Cie. A.G.
Fabrik chemischer Produkte

Medio para lavar y limpiar indicado para el hogar y para el consumo en grandes candidades
Substancia especial para limpiar y quitar manchas indicada para la industria y empresas de la alimentación
Substancia adhesiva para uso de la industria y la artesanería
Substancia aglutinante y protectora contra llamas
Protección contra congelación, vidrio soluble, productos de glicerina y productos especiales

Rpr. 18/43

3 hojas de retoño
La marca de nuestros productos
TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fábrica de productos farmacéuticos
MÜNCHEN

Un cabello cuidado y hermoso



Menos fotografías, pero entonces buenas:
¡La película PANATOMIC le ayudará a ello!
Kodak
Tri-X Panatomic Film
Pancromática · De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática



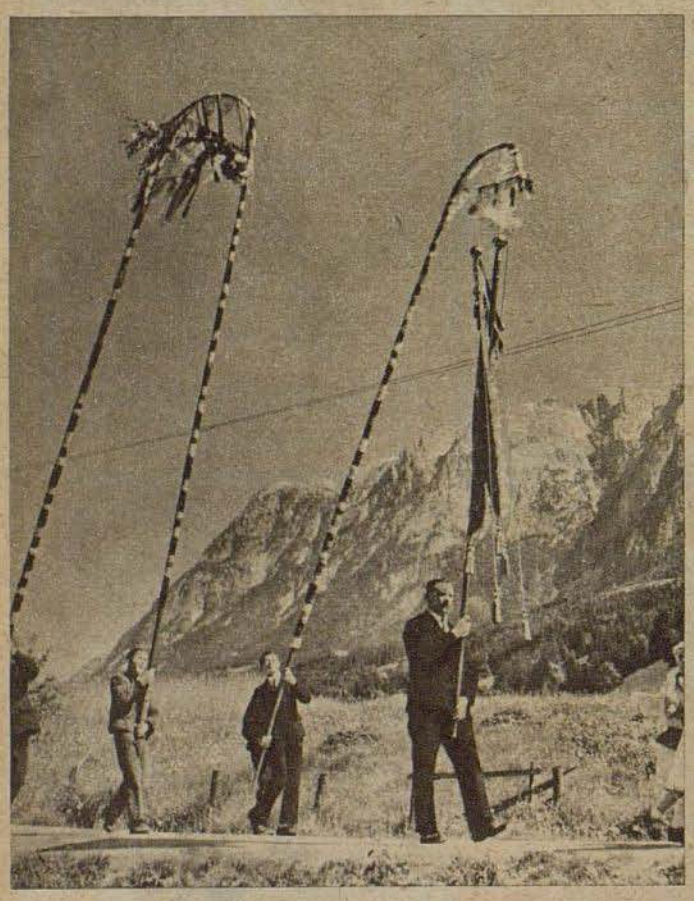
Fogata de pascua – fiesta de primavera



Muchas costumbres alemanas de pascua datan de la época de los antiguos germanos, siendo hoy en día simbólicas para el cristianismo. Pascua es la fiesta de la primavera. Grandes fogatas, alegres juegos, bailes y desfiles saludan la fuerza del sol. El invierno, representado por una muñeca fea y malhumorada, es apedreado, los niños reciben su "varilla de pascua" — diferentes como son las regiones, así son también las costumbres. En nuestras fotografías vemos algunas costumbres de pascua del sur de Alemania, que muestran que el sol no solamente ha hecho derretir el hielo y la nieve, sino que ha calentado también los corazones humanos, que aguardando el verano se desbordan de alegría

Fotografías Erika Schmachtenberger





Pértigas altas y coloridas, que según sa Tradición son llevadas, en la región de Salzburgo, durante la procesión del córpus

"Consagración de troncos de madera" en la baja Baviera. El sábado de semana santa, los niños de la aldea se reúnen alrededor del fuego bendito, dejan que los troncos traídos prendan fuego y luego, en sus hogares, prenden fuego en el horno, el que no se debe apagar durante todo el año

Derecha: Baile de sables en Traunstein, que tiene engar cada domingo de Pascua

Abajo: Un cuadro como de un cuento de hadas: El aludo a los pastos, una antigua costumbre de primavera en el valle Unterinn, en Tirol. Cuando salen las primeras puntitas verdes de pastos frescos, son saludadas por campanadas



Der ADLER aparece cada 15 días. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 17. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Telefono: Servicio urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61
Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 8 / BERLIN, 18 DE ABRIL DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



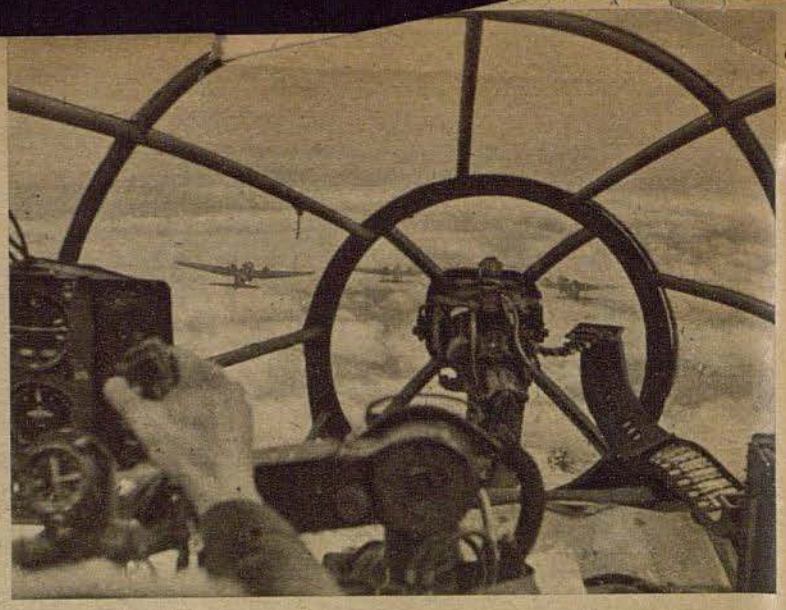
El rompe - tanques Ju 87

con sus dos cañones tan temidos por el enemigo, que han dado excelentes resultados, ante todo en la lucha contra tanques. Con este avión destruyó 200 tanques el Caballero de la Cruz de Hierro con las Hojas de Roble, con espadas y brillantes, comandante Rudel, sobre cuya huída, llena de aventuras, a través de las líneas enemigas, publicamos un interesante informe en este número

Fotografía Luftwaffe



La misión es clara: Un grupo mediano de fuerzas del ejército, que pasajeramente estuvo cercado al oeste de Cherkassy, debe ser abastecido por vía aérea. Rápidamente son "cargados" los recipientes de reabastecimiento y en pocos minutos se encuentran preparadas las tripulaciones que tomarán parte en la empresa



¡Despegamos! El grupo se reúne sobre el aeródromo. En vuelo de formación volamos hacia nuestro objetivo sobre las nubes abiertas. El piloto señala especialmente el peligro que suponen los ataques de cazas enemigos



. . . y allí están! Un tiro atraviesa el cristal de la carlinga de nuestro aparato, pasando a poca distancia de la cabeza del piloto. También la DCA enemiga dispara todo lo que dan los caños, pero impertérrito continúa el piloto sobre su ruta

Misión:
Abastecer a un grupo cercado

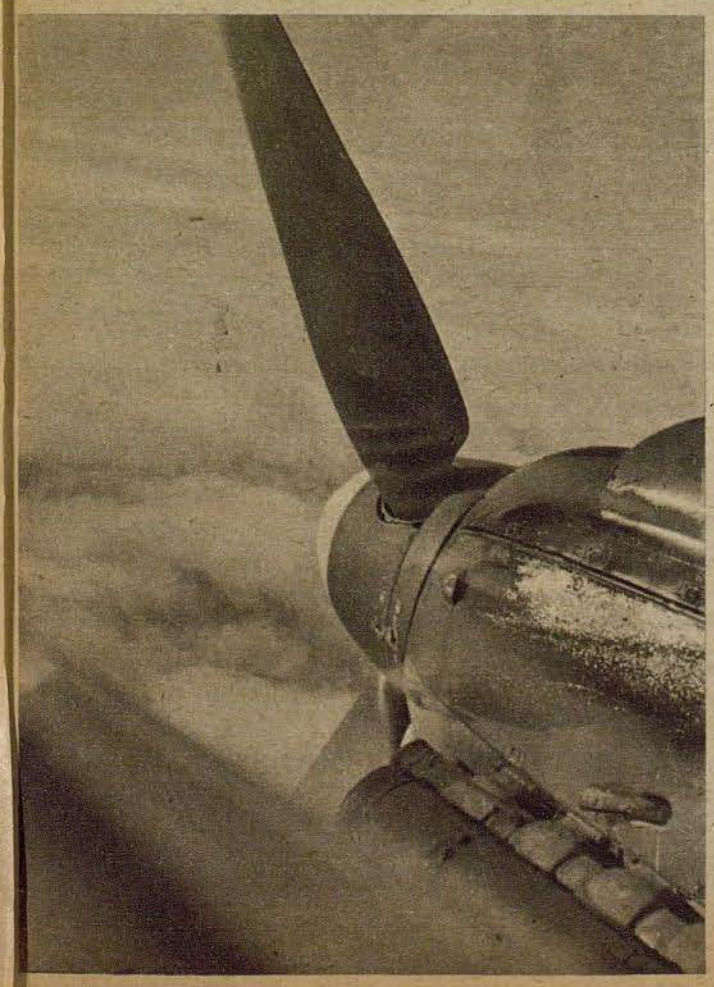
Informe gráfico del brigada Natus, tirador de a bordo en una escuadra de bombardeo



Los cazas enemigos no abandonan nuestra sección, y continuamente intentan romper nuestra formación cerrada. Pero un fuego bien dirigido obliga a los soviets a permanecer a una distancia respetable. Finalmente intervienen también nuestros cazas y enredan al adversario.

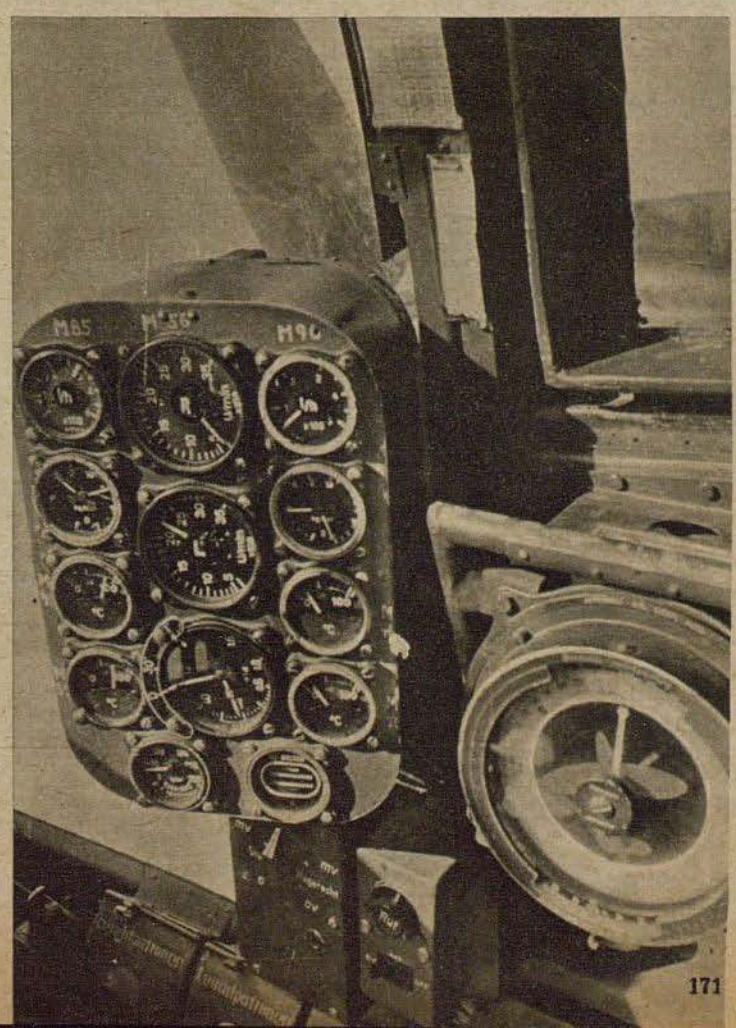
Por fin logramos deshacernos de los cazas, pero en cambio se nos enfrentan las primeras nubecillas de explosión de las granadas antiaéreas soviéticas. Hábilmente esquivamos también a este peligro y a pesar de la violenta defensa llegamos a nuestro objetivo





El lugar de destino ha sido bien señalado. Enjambres de paracaídas, con sus "bombas de reabastecimiento" caen al vacío. Las muchas huellas en tierra son prueba, de que los recipientes són transportados sin pausa hacia la tropa combatiente

En el vuelo de regreso entra nuevamente en acción la DCA del enemigo. Y de pronto se sacude nuestro aparato: ¡blanco en el motor de la derecha! El motor en llamas! Los soviets disparan rabiosamente para derribar al aparato averiado. Pero el piloto sabe qué debe hacer en tal situación. Coloca la hélice en posición de planeo (izquierda) y dejando escaper rápidamente una cantidad considerable de bencina volvemos a ganar altura y más velocidad. Los instrumentos en el tablero indican que el motor derecho se ha parado, las agujas se encuentran, bajo M 96, en cero (derecha). "Y asi es — concluye el tirador de a bordo su informe — que gracias a la pericia de nuestro piloto aterrizamos felizmente junto a nuestros camaradas"



"¡Qué suerte! ¡Rumanos"!... pero eran soviéticos

Familiarizado con la muerte – Perseguido por sabuesos – Huída a través de las frias aguas del Dnjestr – El comandante Rudel dice: "Ha sido mi mejor prueba deportiva!"

/ Por el corresponsal de guerra Josef Ollig

El comandante Rudel, conocido aviador de batalla alemán, no regresó el 21 de marzo de un vuelo contra el enemigo. Pero a la mañana siguiente, y después de una serie de aventuras trás las líneas soviéticas, volvió a reunirse con su grupo. Tres días más tarde despegaba para realizar su 1800 vuelo contra el enemigo. El glorioso oficial ha sido condecorado por el Führer con las Hojas de Roble con Espadas y Brillantes para la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

PK El comandante Rudel tendría que haber regresado ya hace tiempo. En silencio, las tripulaciones forman grupos, aguardando. Todos estos aviadores tienen sólo una idea: dónde está el comandante? Cada uno de ellos teme por su suerte, en estos momentos llenos de angustia e inseguridad. Todos lo estiman mucho, hasta el último hombre de la escuadra. Para el comandante irían incluso a sacar a satanás del infierno.

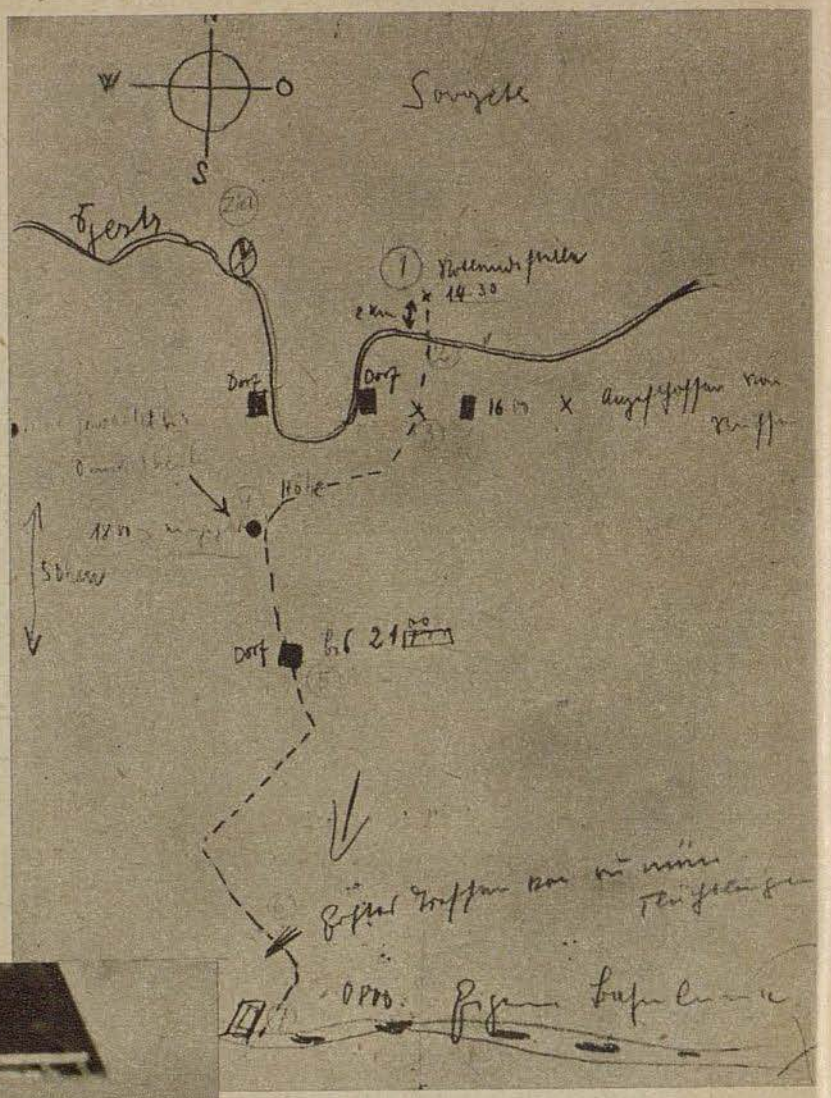
Los hombres recuerdan los sucesos de una hora antes. El comandante Rudel conducía a un grupo de aviones de batalla contra el enemigo. La misión era combatir intentos de pasar el Dnjestr y fuerzas enemigas que habían hecho irrupción en las líneas alemanas. A 1500 metros de altura, el grupo volaba en formación cerrada hacia el objetivo. Al poco tiempo se presentaron en el espacio algunos cazas enemigos, aproximadamente veinte aparatos, comenzando entonces un combate aéreo a vida o muerte.

Donde queda el comandante?

Desde entonces ha pasado una hora. No sería la primera vez que el comandante rescata a camaradas que debieron realizar un aterrizaje forzoso, dando así pruebas de una camaradería ejemplar. El se ha familiarizado con la muerte, como todo soldado que se encuentra en medio de la batalla, resistiendo al enemigo. Hace 20 minutos que tendría que haber regresado el comandante. Y ahora ya va siendo media hora el tiempo que es echado de menos. Los hombres creen que se les para el corazón, al darse cuenta que esta vez el comandante no ha logrado imponerse. Se le ha roto el aparato? Esto no es de suponer, porque todos conocen la manera magistral como domina al avión. O se ha estancado durante el despegue. Esto es lo más probable. En las últimas horas a llovido bastante, así que, si ha debido descender sobre el campo agrícola, es posible que se haya hundido, sin poder despegar de nuevo.

Los segundos se convierten en minutos, y los minutos en horas. ¡Ya se impondrá! Se tiene que imponer. ¡Si la salvación depende de un esfuerzo físico no cabe duda que triunfará! Dos aparatos Fieseler-Storch despegan, escoltados por aviones de batalla, y se dedican

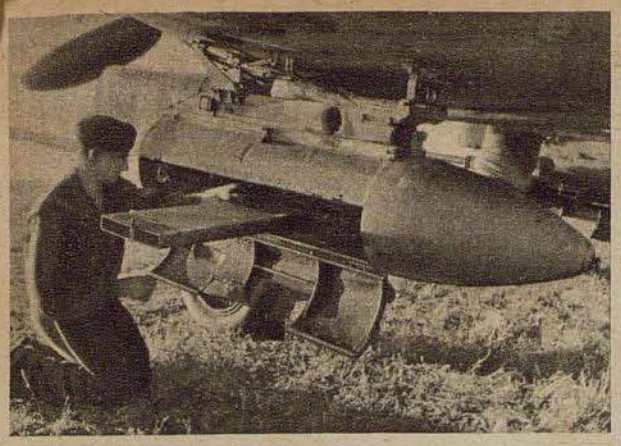
Continúa en la página 186



La ruta de huída del comandante Rudel. El esquema ha sido hecho personalmente por el comandante. Los números en los círculos han sido agregados más tarde, para facilitar la comprensión. Significan: 1) En este lugar, a 2000 metros de la orilla septentrional del Dnjestr, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso un aparato del destacamento, debido a defectos de motor, yendo a parar entre posiciones de apresto del enemigo. El comandante Rudel aterrizó decididamente al lado del primer avión, para rescatar a la tripulación, pero debido al profundo barro no pudo volver a despegar y tuvo que abandonar el aparato. Esto fué el 21 de marzo a las 14,30. 2) En este lugar el comandante y sus hombres atravesaron a nado el Dnjestr. Aquí el río tiene aproximadamente 300 metros de ancho y entre 1 y 2 grados de temperatura. 3) Hacia las 16 horas, los fugitivos encontraron, entre dos aldeas, a cuatro soldados, creyéndo que se trataba de camaradas rumanos. El comandante Rudel resultó herido a balazos, y los otros dos alemanes cayeron probablemente prisioneros. 4) El escondrijo del comandante, que no ha sido encontrado por sabuesos y 50 soviets. 5) 21 horas. El comandante llega, totalmente agotado, a una aldea, en que duerme algunas horas. A las 0,45 reinició la marcha. Entretanto se había desencadenado una tormenta de nieve, reinando una oscuridad absoluta. 6) Aquí el comandante tropezó con fugitivos rumanos civiles que huían hacia el sur. 7) Haciendo un último esfuerzo llegó el comandante herido a la localidad X, ocupada por tropas alemanas. Eran las 8 de la mañana. El trecho recorrido era de 50 kilómetros



"A estos los tenemos que observar con detención!" dice el comandante Rudel, entonces aun capitán, a su fiel radiotelegrafista brigada Hentschel, mientras compara a los dos modelos de tanques soviéticos con las descripciones correspondientes. Más de 200 colosos de acero destruyó el "rompe-tanques" con los dos cañones de su Ju 87. El brigada Hentschel, Caballero de la Cruz de Hierro, siempre era de la partida. Perseguido por los soviets hasta el agotamiento, el valiente camarada se ahogó ante los ojos de su piloto en las heladas aguas del Dnjestr. Sin titubear un solo momento, el comandante puso en juego su propia vida para salvar al camarada — pero todo fué inútil!



Uno de los cañones de 3,7 centímetros del Ju 87 es cargado. El arma tiene forma de bomba. Los cañones son automáticos y son disparados desde el asiento del piloto. La munición se encuentra en una cinta cargadora

El canón anti-tanque volante

El Ju 87 con dos cañones de 3,7 centímetros como rompe-tanques

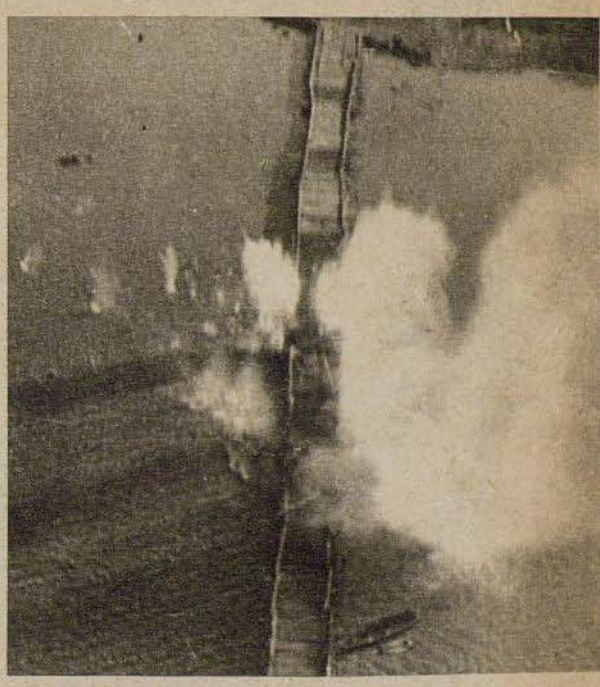
Las grandes batallas de material que son librados en el frente oriental con gran derroche de técnica de guerra moderna, han conducido, por parte alemana, al desarrollo de un cañón de a bordo rompe-tanques de 3,7 centímetros, que, emplazado a manera de bombas bajo ambos planos de sustentación del probado avión de bombardeo en picado, Ju 87, ha sido de gran eficacia en la lucha contra determinados objetivos terrestres. El cañón anti-tanque volante ha dado, ante todo, buenos resultados como arma rompe-tanques. Con este avión rompe-tanques destruyó más de 200 carros blindados el Caballero de la Cruz de hierro con espadas y brillantes, comandante Rudel

Fotografías corresponsal de guerra Helmut Grosse (3), Henke (1)

Amenazador es el aspecto del caño del cañón que sobresale del plano de sustentación. Para que este eficaz medio de combate contra tanques enemigos funcione sin dificultad deben ser revisados muy a menudo los cañones de tiro rápido







Un puente de gran importancia para el reabastecimiento soviético debe ser destruido. Ruidosamente penetran las granadas en los tirantes de madera. Un segundo ataque acabará con el puente

Izquierda: El Ju 87 se prepara para despegar. Los cargadores están llenos; esta vez se trata de atacar a tanques enemigos en avance



Los cañones ligeros de artillería antiaérea eran más rápidos

Un aparato Spitfire había tratado de dedicarse a la caza de vehículos aislados, sobre una carretera de reabastecimiento cerca del frente meridional italiano. Las piezas ligeras de artillería antiaérea, que tiene a su cargo la protección del espacio aéreo sobre las rutas de comunicación, fueron más rápidas y derribaron al veloz caza inglés, que a duras penas pudo realizar un aterrizaje forzoso sin incendiarse





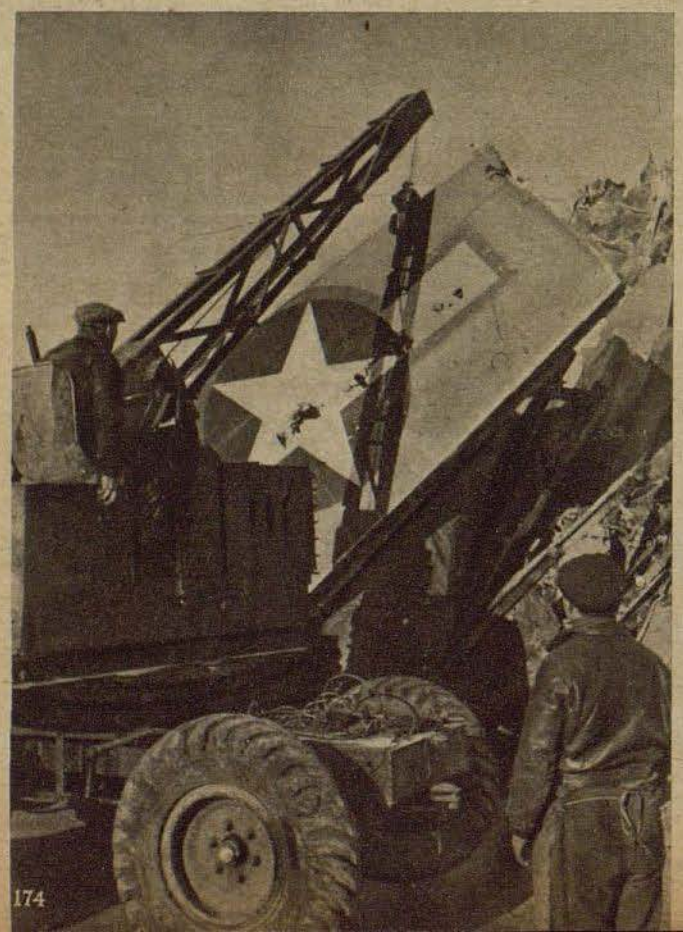
Un perito ha llegado desde el aeródromo alemán cercano. Con gran interés observa los restos del aparato enemigo

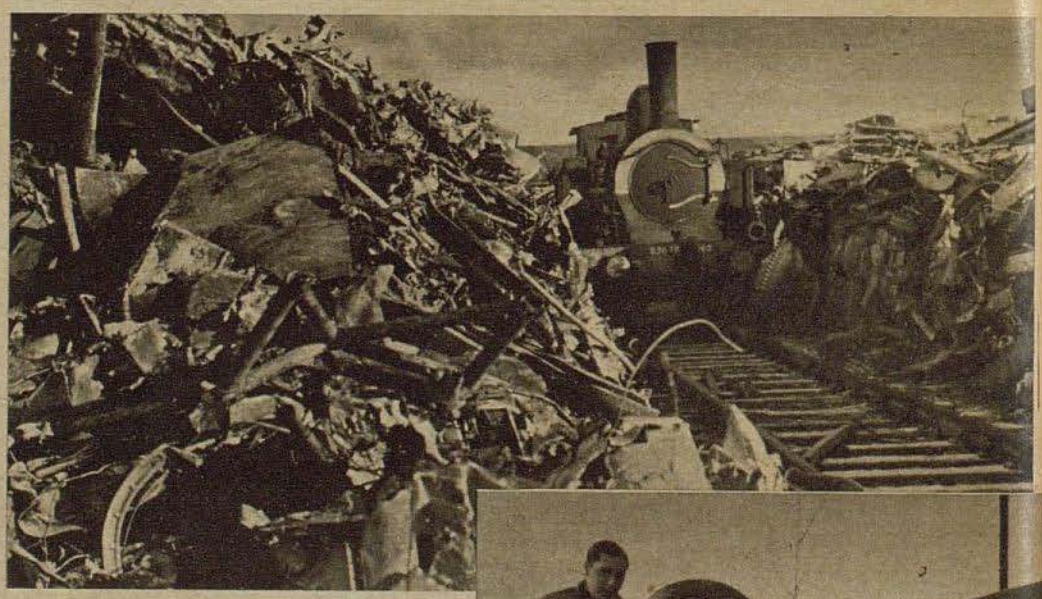
Izquierda: La cámara aplicada, que debía servir para fines de reconocimiento, es desmontada

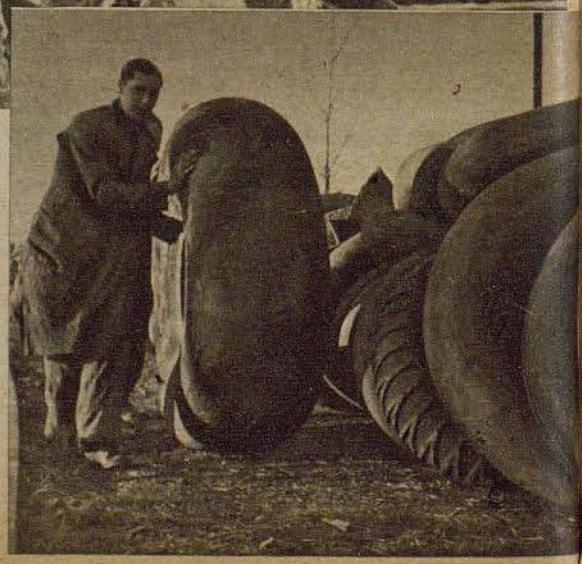
Mientras los peritos en la materia examinan detenidamente el aparato, en busca de innovaciones, soldados de sanidad alemanes vendan al piloto enemigo las heridas sufridas en la cabeza durante el aterizaje

PK-Fotografías
corresponsal de guerra Wittke (Atl. 3)

Restos - - -







Nuestros grandes éxitos defensivos suponen sensibles pérdidas para la aviación anglo-americana, pérdidas cuya amplitud sólo se puede apreciar visitando el cementerio de aviones. Diariamente, las locomotoras traen vagones llenos de restos de aviones, que son seleccionados según clase y material. En todas partes se pueden ver los restos de los aviones terroristas enemigos, con los que han sido enterradas muchas horas de trabajo del enemigo y también la esperanza de dar un nuevo rumbo a la guerra mediante la intensificación del terror aéreo.

PK-Fotografías
corresponsal de guerra Boger (HH 4)



En las duras luchas de la cabeza de desembarco Nettuno—Anzio tomaron parte, desde un principio, unidades de paracaidistas, que por sus destacadas cualidades combativas son muy temidas por el adversario. Un puesto observando atentamente las posiciones enemigas

Derecha: En el transcurso de las luchas, miles de prisioneros ingleses y americanos cayeron en manos de nuestras tropas, que se baten valientemente. Ya pueden estar en pocos días en Roma...



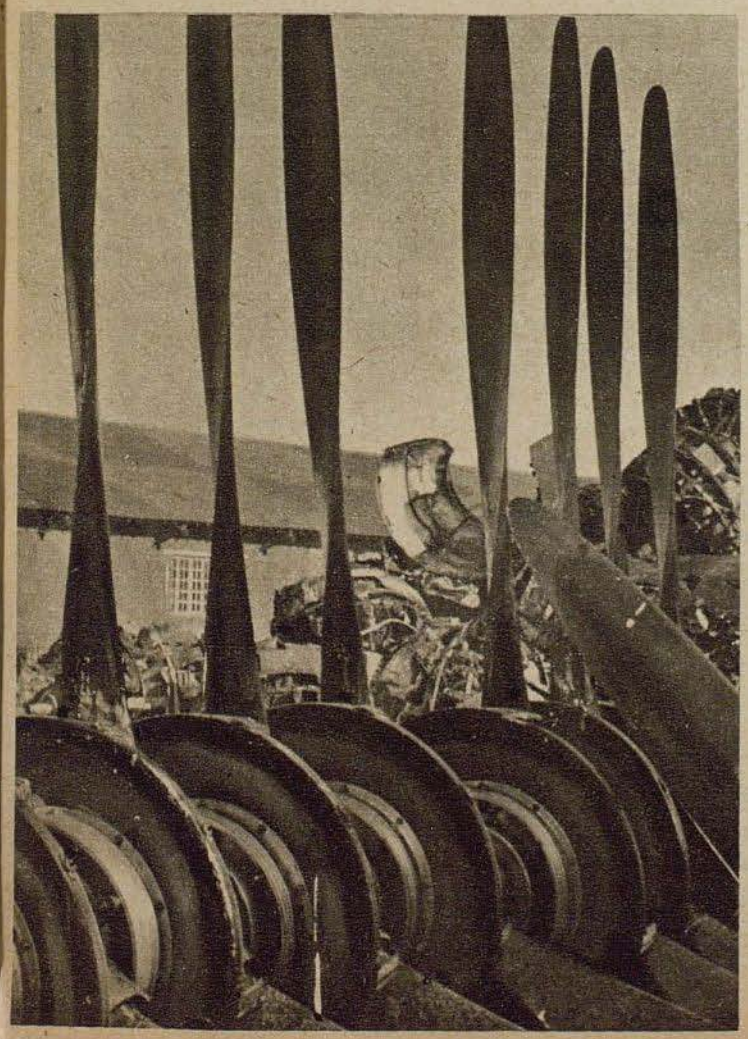
PK-Fotografías corresponsales de guerra Beuschel (Sch 1), Groß (Atl 1, HH 2)

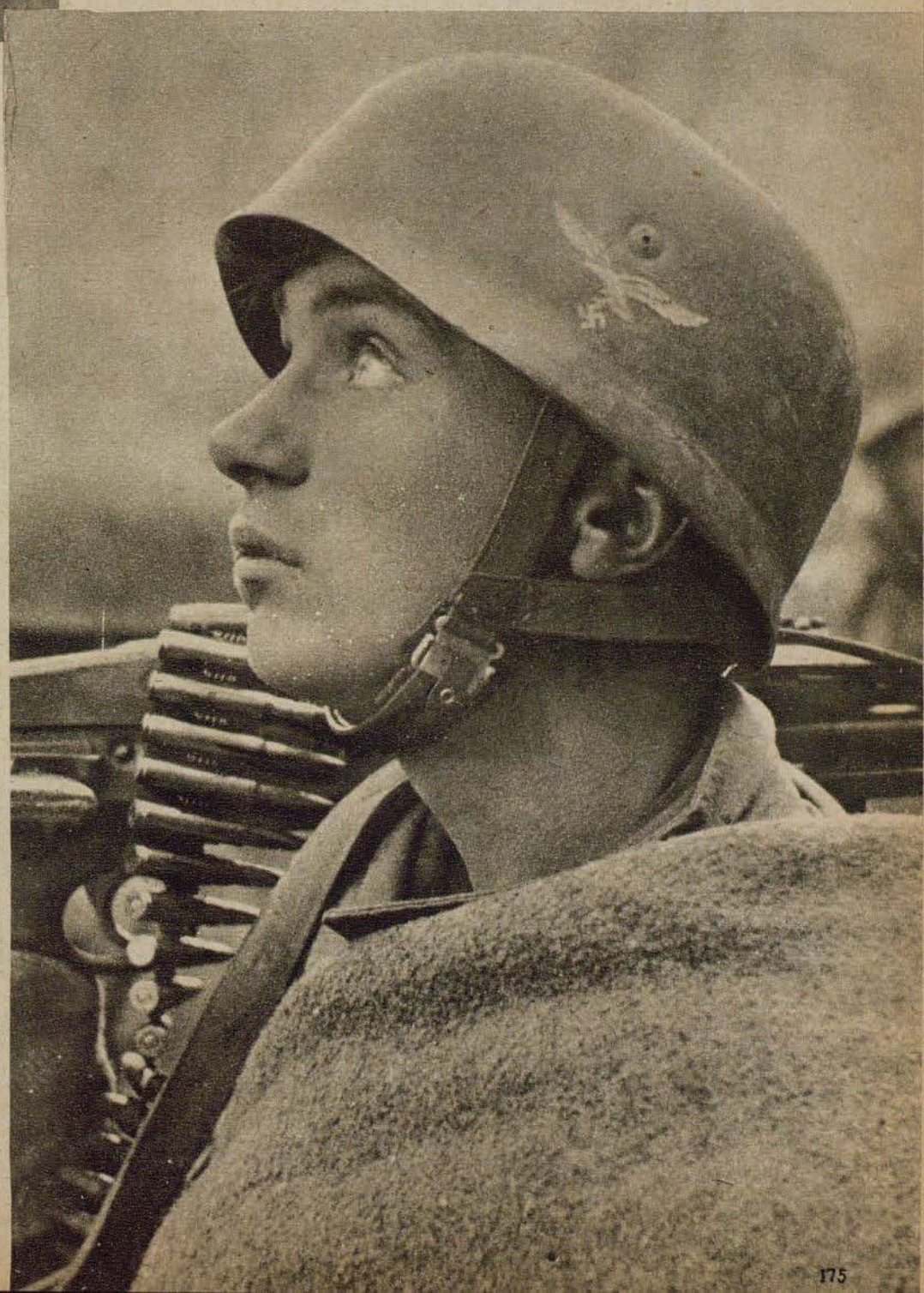
En la cabeza de puente de Nettuno, las calles se encuentran llenas de carros de combate destruídos por los cañones anti-tanque alemanes. A la superioridad de material del enemigo enfrentan nuestros paracaidistas y granaderos su indomable espíritu de ataque



Abajo: Un asalto de fuego alemán cubre las primeras líneas del enemigo. La cara del joven paracaidista refleja la tensión de los minutos antes del asalto

NETTUNO
cercado férreamente





MUCHO HONOR — MUCHO VALOR

En recompensa por su heroísmo puesto a prueba en múltiples ocasiones, el Führer concedió las

HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al comandante Werner Streib, comandante de grupo en una escuadra de caza nocturna, como 197 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas. Con esto el Führer honró al vencedor en 40 duras luchas aéreas



Comandante STREIB



Coronel WALTHER



Coronel HEILMANN



Comandante BUEHLIGEN



Capitán ADEMEIT



Fotografías Servicio fotográfico Scherl (10) Harren (1)



Teniente KRUPINSKI



Capitán GEIGER †



Capitán FRANK †



Comandante WIESE



Comandante SEILER



Alférez HARTMANN

En agradecimiento y elogio de su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer concedió al coronel Erich Walther, comandante de un regimiento de paracaidistas, como 411 soldado de las Fuerzas Armadas, al coronel Ludwig Heilmann, de un regimiento de paracaidistas, como 412, al comandante Kurt Buehligen, comandante de grupo en una escuadra de caza, como 413, al capitán Horst Ademeit, comandante de grupo en una escuadra de caza, como 414, al teniente Walter Krupinski, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, como 415, al capitán August Geiger, comandante de grupo en una escuadra de caza nocturna, como 416, al capitán Hans Dieter Frank, comandante de grupo en una escuadra de caza nocturna, como 417, al comandante Johannes Wiese, comandante de grupo en una escuadra de caza, como 418, al comandante Reinhard Seiler, comandante de grupo en una escuadra de caza, como 419 y al alférez Erich Hartmann, en una escuadra de caza, como 420 soldado de las Fuerzas Armadas alemanas la

HOJA DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO DE LA CRUZ DE HIERRO

El capitán Geiger y el capitán Frank murieron heroicamente antes de ser condecorados

Cuando dispara la artillería antiaérea

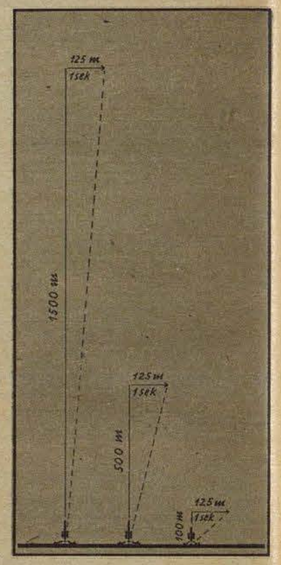
Cañones de calibre ligero, mediano, pesado y máximo — Alturas de las que no se puede esperar un lanzamiento dirigido de bombas — Lo que se debe saber de la defensa terrestre

Cuan difícil es la tarea de la artillería antiaérea, de combatir con éxito un objetivo aéreo, es cosa que sabrá todo aquel que haya llegado a conocer los principios de la enseñanza del disparo antiaéreo. No obstante, los éxitos son sorprendentemente buenos tanto en lo que se refiere a la destrucción directa de aviones enemigos como en los referente a la tarea de impedir lanzamientos dirigidos. Para reconocer esto debidamente, se debe saber primeramente lo que se puede esperar de la artillería antiaérea.

El profano olvida generalmente al enjuiciar los éxitos de nuestra artillería antiaérea, que ésta debe luchar bajo circunstancias muy diferentes a las que determinan la lucha de la artillería terrestre. El artillero terrestre ataca normalmente un objetivo fijo en la tierra, pudiendo reglar el tiro. Muy distinta es la tarea del artillero antiaéreo. Este debe combatir en pocos segundos un objetivo que se mueve muy rápidamente en el espacio aéreo, debiéndolo alcanzar. Para ello necesita instrumentos muy complicados de medición y de mira, pues debe colocar el caño de su pieza de manera que al disparar, el tiro salga hacia un punto que se encuentre delante del objetivo.

Es sabido que la granada necesita cierto tiempo para atravesar el espacio y llegar hasta el objetivo. Pero en este tiempo, el objetivo también continúa moviéndose, y a raíz de las velocidades de la actualidad — se debe contar con velocidades de 150 metros-segundo — cambia de lugar. Un ejemplo ilustrará esta dificultad: si una granada necesita diez segundos hasta llegar al objetivo, el aparato, que vuela a 120 metros-segundo, recorre en estos diez segundos 1200 metros. ¡Desde el momento de ser disparada la granada, hasta llegada al objetivo, el avión ha recorrido 1,2 kilómetros! Pero el aparato no vuela con una velocidad siempre igual en línea recta, sino que puede cambiar de velocidad, de dirección y de altura. Pero el proyectil solamente dará en el objetivo, si este continúa volando bajo las mismas condiciones que las registradas al realizarse el disparo.

Este ejemplo es suficiente para señalar las dificultades con que se debe contar en la lucha contra objetivos aéreos. Si se consideran los éxitos de la artillería antiaérea desde este punto de vista, entonces se llegará a otro enjuiciamiento.



Cuando el avión es más rápido que la movilidad del cañón. En el dibujo se ha expuesto qué ángulo debe seguir el caño del cañón al aparato, cuando este vuela a 450 kilómetros-hora a 1500, 500 y 100 metros. El ángulo es tanto más grande cuanto más bajo vuela el avión, o en otras palabras: la velocidad de ángulo, con que el cañón debe seguir al aparato es tanto más más grande cuanto más baja es la altura del objetivo

¿Hasta qué altura dispara la artillería antiaérea?

Es imposible responder a esta pregunta con una sola frase. La artillería antiaérea emplea diferentes calibres y diferentes tipos de cañones. Cada calibre tiene su rendimiento fijo, su distancia y altura de tiro determinada. La altura más grande sólo puede ser alcanzada con la elevación máxima del caño, o sea una elevación de 90 grados. En este caso, el avión tendría que volar exactamente sobre la posición del cañón. En todas las demás posiciones del cañón, con que son combatidos los aviones enemigos a más o menos distancia del cañón, el proyectil recorre un camino igualmente largo, pero la altura del disparo es siempre menor cuanto más se incline el caño hacia la posición horizontal. En otras palabras: todo cañón tiene su radio de acción hacia la altura y el costado. El es siempre menor cuanto más se incline el caño hacia la posición horizontal. En otras palabras: todo cañón tiene su radio de acción hacia la altura y el costado. El objetivo sólo puede ser combatido dentro de este radio.

Con ello no está dicho, de ninguna manera, que el objetivo puede ser combatido en todo el radio de acción con eficacia máxima . . . Ya al comienzo hemos tratado la relación entre el tiempo que necesita el proyectil para recorrer su trayectoria y la velocidad de vuelo del avión, y se comprenderá que aumentando el tiempo que necesita el proyectil para recorrer su trayectoria disminuirá la seguridad del disparo. Siendo larga la trayectoria del proyectil, es decir, estando muy lejos o muy alto el avión, son pocas las probabilidades de lograr un derribo directo.

Los bombarderos terroristas anglo-americanos atacan, hoy en día, a menudo desde alturas que oscilan entre 7000 y 9000 metros. Es natural que a esa altura, los aparatos se encuentren sólo durante pocos segundos dentro del radio de acción de los cañones. Así que sólo se dispone de un tiempo muy reducido para combatir esos objetivos. No obstante, en esos segundos todo movimiento, cada golpe de mano debe ser exacto, debiéndose trabajar con gran precisión en los instrumentos de medición y de puntería. En este caso no decide el éxito visible de los derribos, sino que lo esencial es dirigir el fuego de manera que se evite un lanzamiento dirigido de las bombas. Ante el objetivo debe ser creada una barrera que obligue al enemigo a alejarse.

El hecho de que el enemigo realice sus ataques desde alturas como las citadas puede ser considerado como éxito de la artillería antiaérea, pues se trata de alturas desde las que no se debe esperar un lanzamiento dirigido. Pues igual que se reduce la seguridad en la puntería de la artillería antiaérea, se reduce la exactitud del lanzamiento cuando las bombas son arrojadas desde grandes alturas.

Los efectos de la granada antiaérea

son diferentes según los calibres. Lógicamente, una granada de 8,8 centímetros tiene otros efectos que un proyectil de 2 centímetros. Cuanto más grande la granada, tanto más grande sus efectos, no sólo cuando da en pleno blanco. En los calibres pesados y máximos basta la sola detonación a cierta distancia del objetivo, para derrivarlo o averiarlo gravemente por efectos de la presión del aire y de los cascos. En cambio, los calibres ligeros sólo tienen efectos mortales cuando logran colocar un impacto en pleno blanco.

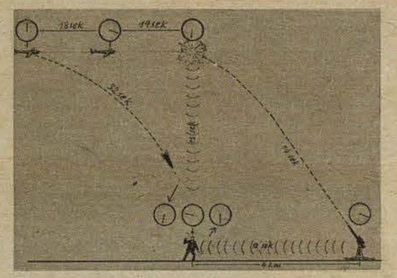
Para la distancia desde la cual surte efectos mortales en el avión una granada antiaérea no se pueden establecer reglas fijas. Si un casco de granada alcanza una parte vital del aparato o al piloto, puede tener efectos desastrosos desde gran distancia. Por otra parte es posible, que una granada que explota muy cerca del avión le cause muchas averías, sin derribarlo. Por regla general, los efectos que produce una granada antiaérea sobre un avión moderno son estimados demasiado. Por ejemplo, los bombarderos pesados se encuentran blindados en sus partes vitales, las tripulaciones visten uniforme blindado y ni siquiera la destrucción de uno o más motores necesita estar acompañada de la caída del aparato. Es decir, que para obtener un éxito visible, la artillería antiaérea tiene que disparar con mucha exactitud y seguridad.

¿Porqué calibre máximo en la artillería antiaérea?

Según el calibre hay piezas de artillería antiaérea ligeras, medianas, pesadas y máximas. Naturalmente, los calibres aumentan con el desarrollo de la aviación. Cuanto más alto vuelen los aparatos, cuanto más invulnerables sean, tanto más fuertes deben ser los medios de defensa.

El aumento de los calibres conduce, naturalmente, a granadas más grandes y pesadas, es decir, cada granada produce una cantidad más grande de cascos, de manera que aumenta la posibilidad de aniquilar al objetivo mediante una granada que estalle cerca. Además no se debe olvidar, que el poder explosivo de las granadas de mayor calibre también es más grande.

Naturalmente, los calibres más grandes llegan a alturas más elevadas, de manera que el radio de acción se amplia considerablemente. Por otra parte, la pieza pesada de artillería antiaérea tiene ciertas desventajas, desde el punto de vista de su empleo táctico. Por su gran peso es más difícil moverla, necesitándose más tiempo para montar y desmontar el cañón. Por esto, el empleo de piezas pesadas en la lucha terrestre es pocas veces posible, prefiriéndose piezas fijas. Pero con el aumento de tamaño de las piezas se presentan dificultades en su empleo en la lucha contra objetivos aéreos. Para poder combatir eficazmente un objetivo aéreo que se mueve rápidamente, el cañon debe ser muy móvil, y las granadas deben ser suministradas con rapidez. Pero la masa limita la facilidad y rapidez de estos trabajos. Las granadas pesadas no pueden ser transportadas a mano, y para lograr suficiente rapidez de tiro se necesita echar mano a máquinas cargadoras. Así que por ahora el desarrollo de los cañones, en esta dirección, tiene límites.



Cuando se oye disparar a la artillería antiaérea — ya puede ser demasiado tarde. Supóngase que un avión es atacado a 5 kilómetros de altura, y el espectador desprevenido se encuentra a 4 kilómetros de distancia de la pieza que dispara (en dirección de tiro). En este caso oye la detonación del disparo a los 12 segundos, pero la explosión de la granada a los 29 segundos (esto es 14 segundos + 15 segundos) después del disparo, cuando ya puede haber sido alcanzado por una bomba, pues el avión ha lanzado su carga antes de que el antiaéreo haya estado en condiciones de abrir el fuego. Las posiciones de las agujas del reloj indican como son las diferentes fases. La bomba ha sido lanzada en 0, necesita 32 segundos para alcanzar el espectador. Este escucharía sólo a los 47 segundos (18 segundos = tiempo de vuelo del bombardero entre el lanzamiento de la bomba y el comienzo del fuego + 29 segundos = 14 segundos necesitados por el proyectil en su trayectoria + 15 segundos hasta oirse la detonación)

Artillería antiaérea ligera imprescindible

Muchos no saben, que las piezas de calibre pesado y máximo no sólo tienen un límite superior de alcance de tiro, sino que también un límite inferior. A pesar de que la seguridad en el disparo aumenta con la proximidad del objetivo, el cañón antiaéreo pesado no puede disparar contra aviones que vuelan a poca altura. No porque la granada que explota más cerca puede hacer correr peligro a la propia pieza, sino que porque la velocidad de enderezamiento de la pieza no alcanza para seguir a un aparato que vuela a menos altura.

La así llamada "velocidad de ángulo", con que debe ser movido el caño al ser orientado hacia el objetivo, fija el límite. Por su parte, el avión recorre el mismo trecho, ya vuele a mucha o poca altura. Pero por el mismo motivo que hace que viajando en tren veamos pasar muy rápidamente los postes del telégrafo, mientras que un árbol a alguna distancia pasa lentamente, la velocidad de ángulo con que el artillero debe seguir a un objetivo cercano es mucho mayor que cuando apunta a un objetivo lejano que vuela a la misma velocidad. Es decir, que para alturas más reducidas, la artillería pesada debe ser sustituida por piezas ligeras. Estas son los cañones ligeros de 2 centímetros, usados por el ejército y la aviación. Lógicamente, los efectos de los calibres más pequeños son menores, y sólo los impactos que dan en pleno blanco pueden tener como consecuencia la destrucción del aparato. Como compensación, estas armas cuentan con una extraordinaria rapidez de tiro. Estas armas, juntamente con las piezas medianas, combatan los ataques rasantes, protegiendo simultáneamente a las piezas pesadas contra sorpresas.

Cuando caen cascos de granadas antiaéreas

Durante el ataque de la artillería antiaérea contra un avión, el espectador, siempre y cuando pueda presenciar el espectáculo sin correr peligro, se interesa por dos cosas: Será alcanzado y aniquilado el objetivo? O correrá él mismo peligro de ser alcanzado por los cascos de las granadas, al caer a tierra? Este peligro no debe ser de ninguna manera menospreciado. Los pequeños cascos de granada caen con enorme fuerza de penetración desde varios kilómetros de altura, pudiendo provocar heridas de gravedad, cuando no llegan a ser mortales. Muy fácilmente se olvida, que los cascos sólo caen cuando hace un rato que han terminado los disparos.

Continúa en la página 187



Defensa de cañones antiaéreos durante un ataque terrorista nocturno de aviones ingleses. Es un espectáculo tan bello como peligroso, que puede costar la vida al curioso. Véase en el informe el párrafo: Cuando caen cascos de granadas antiaéreas

PK-Fotografía corresponsal de guerra Ritter (Sch), Dibujos Schmalhausen



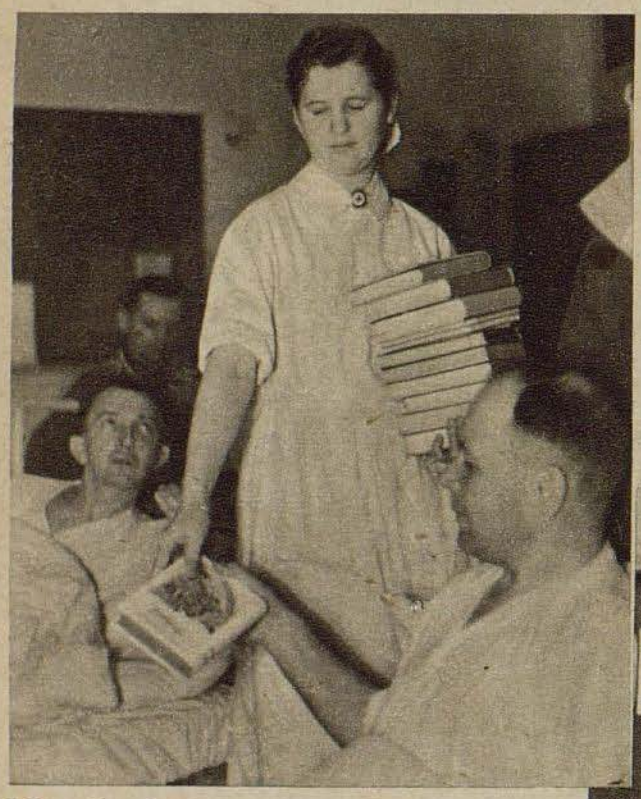


Además del equipo necesario para la guerra, cada soldado lleva en su mochila algún objeto que le interesa de manera especial. Así es, que el "Fausto" en la mochila de un granadero ha encontrado el camino al frente

"FAUST" en la mochila

El libro como buen camarada en el frente





Hasta los aeródromos de frente más lejanos son enviados los libros. El piloto y su mecánico miran con gran interés las nuevas obras adquiridas. Ya se alegran de poder leer y de poderse prestar recíprocamente los libros

"Hermana, no tiene algo bueno para leer?" No siempre es aburrimiento lo que origina esta pregunta de los heridos internados en los hospitales. Ellos quieren ver impreso lo que los conmueve, y lo que les ofrece algo nuevo. No es el gusto de todos eso de "matar" el tiempo con alguna "novelita"

La guerra parece estar muy lejana, en medio de este ambiente pacífico y tranquilo. Muy largo es, a veces, el tiempo de espera de la artillería antiaérea, pero un buen libro hace correr rápidamente las horas



No es fraseología barata si se afirma, que también en el frente continúa vive en nuestros soldados el deseo de disfrutar de la riqueza espiritual y cultural alemana. Naturalmente, para cada soldado es diferente la importancia del libro. Mientras que para uno, la buena lectura es una necesidad interior, para el otro la palabra impresa es entretenimiento y distracción. De todas maneras, el libro se ha convertido en un buen camarada, y muchas veces es la fuente que da nuevas fuerzas al soldado

PK-Informe gráfico del corresponsal de guerra Marocutti (Wb)

Ha llegado la "librería ambulante de frente!" Este hecho causa satisfacción a todos los soldados. El surtido es muy grande, habiéndose tomado en cuenta todos los interesses y gustos

Un tren con soldados heridos, que han estado prisioneros en América del Norte, entra en la estación de Saarbruck. La alegría se refleja en todos los semblantes; alegría de haberse alcanzado la meta ansiada: ¡la patria

Regreso de ultramar

Internados y prisioneros de guerra han sido recibidos en Saarbruck



Sobre los arcos de honor de la ciudad se encuentran carteles con una inscripción que sólo dice lo que todo habitante de Saarbruck y todo alemán quisiera decir a los repatriado bienvenidos en Alemania!

Gracias a los esfuerzos del Ministerio de Relaciones Exteriores, un grupo de alemanes residentes en América del Norte y Central pudo ser repatriado por el camino del intercambio. 1300 repatriados, en su mayor parte internados civiles, pero también soldados heridos y enfermos, han sido recibidos cordialmente en Saarbruck. Todos ellos han pasado por un período de internación que les ha exigido paciencia y valor, poniendo a prueba sus nervios y su salud. La prueba ha sido resistida, el lapso de espera para volver a obtener la libertad, la época de ociosidad, sin deberes y obligaciones, ha terminado, y los que han estado cuatro, diez o veinte años "afuera" se encuentran nuevamente entre sus compatriotas, en la patria. Esta no ofrece el aspecto de trabajo pacífico. Su semblante, a veces lleno de heridas, ha cobrado un aspecto serio y duro en la lucha por Europa. Pero los repatriados se encuentran nuevamente sobre suelo alemán, y sobre este suelo cumplirán de nuevo su obligación, como ya la han cumplido en ultramar o como soldados en el frente

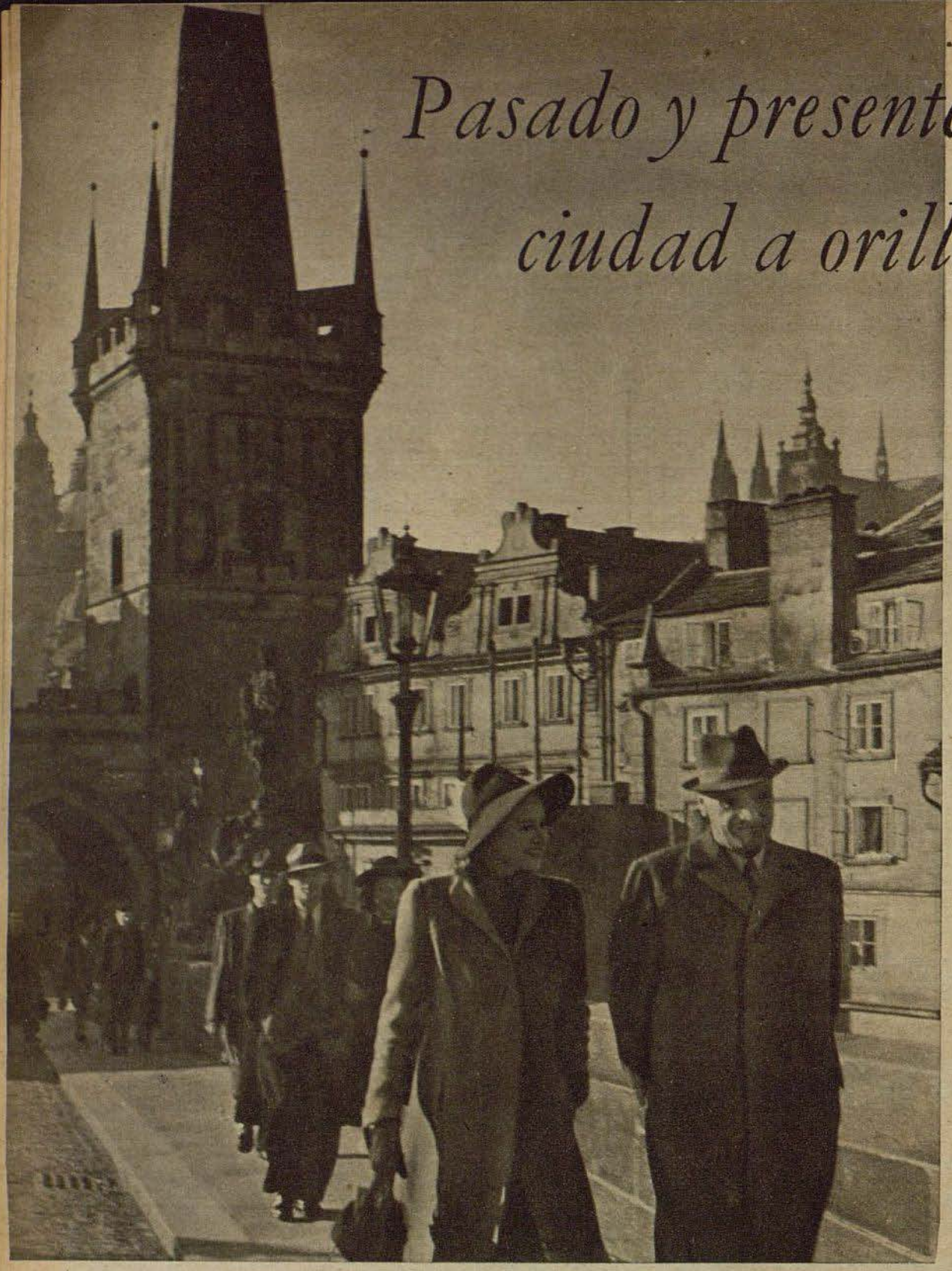
Fotografías Hirtz



La juventud se ha reservado el derecho de ser la primera en trasmitir sus saludos a los repatriados. Un cuerpo de música de la Juventud Hitleriana recibe con bombos y platillos a los repatriados. — Abajo: Los internados se encuentran por fin en suelo alemán, tal vez por primera vez con sus hijos. Mientras los pequeños tratan de acostumbrarse al nuevo ambiente, la alegría de los padres es tan grande como la de los soldados repatriados



Pasado y presente en la hermosa ciudad a orillas del Moldau



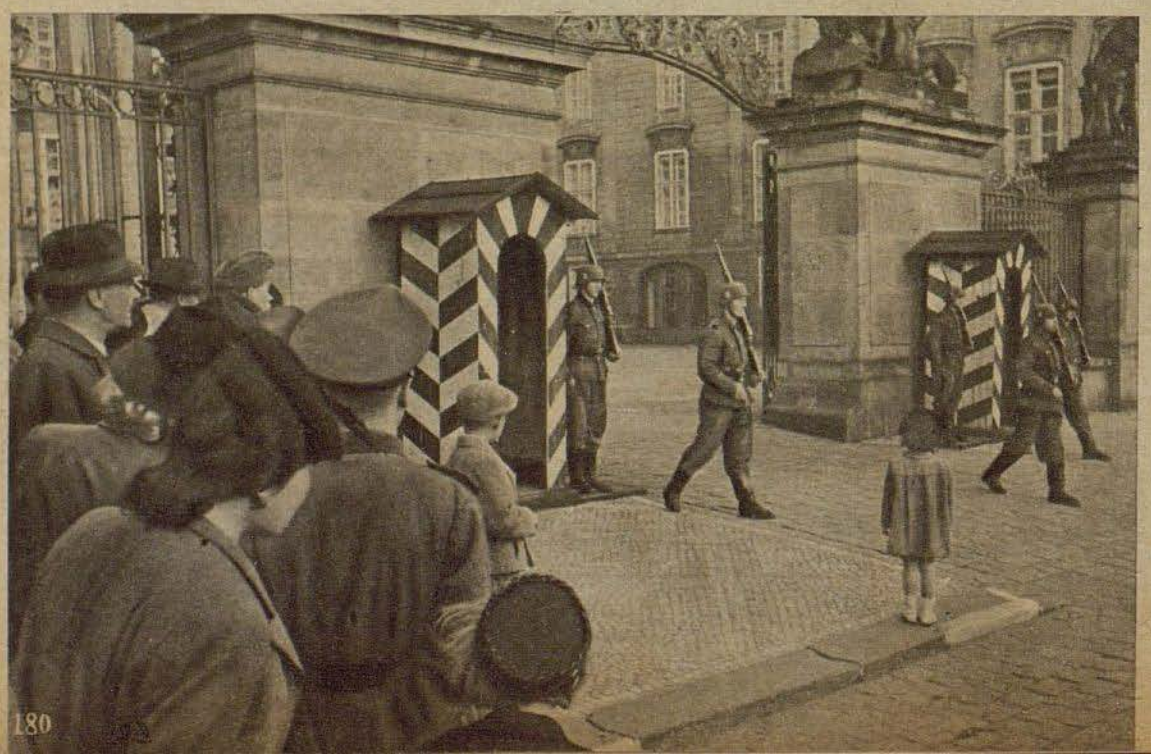
Gran actividad reina en el puente Karlsbruecke, que, construido por Peter Parler, une las orillas del Moldau, formando uno de los símbolos de la ciudad, juntamente con la torre del puente de Altstadt

Praga en el quinto año de guerra

En Praga, puerta alemana hacia el este y sudeste del continente europeo, se sienten las pulsaciones de múltiples corrientes de fuerza. Estas desembocan aquí, procedentes del Reich, y envian sus rayos a todo el espacio bohemio-moravo. Alimentadas decisivamente por el desarrollo económico de la guerra, esas corrientes determinan hoy en día, en el quinto año de luchas por la comunidad europea, el ritmo de vida de la ciudad a orillas del Moldau. Sus pulsaciones son fuertes, como se las siente, por ejemplo, en la Wenzelplatz y a lo largo del Canal. En el cuadro exterior de la ciudad se pone de manifiesto claramente su carácter alemán. Un barniz falso, con que se trató, durante la época de la república, de tapar antiquísimos testimonios de cultura alemana, ha sido alejado. Pero es natural, que el elemento checo goza de gran libertad, respetándose todos sus intereses. Bajo los documentos graníticos de arte alemán en Praga, florece hoy en día una rica vida cultural. La Opera, el teatro "Staendetheater" en que se estrenó, otrora, "Don Juan" de Mozart, el teatro Kammerspiele, numerosas salas cinematográficas, bibliotecas y muchas otras organizaciones culturales sirven no sólo a los alemanes, sino que también a los checos, que quieren compenetrarse del arte y de la cultura de Alemania. El film alemán ha encontrado un gran apoyo en la empresa Prag-Film, en la que se trabaja teniéndose muy en cuenta las particularidades del espacio bohemio-moravo. Praga en el quinto año de guerra — es un cuadro de vida dinámica. El quinto aniversario de la fundación del Protectorado, conmemorado recientemente, ofreció ocasión tanto a las fuentes alemanas como a las checas de constatar el éxito de la colaboración



Quien puede elegir tiene la preocupación — en vista de la gran cantidad de actos culturales anunciados por estos nombres alemanes y checos



Izquierda: Los soldados alemanes son hoy en día cosa común en Praga. Frente a la gran portada del castillo de Praga, el relevo de la guardia es un espectáculo que siempre vuelve a atraer la atención de alemanes y checos

Arriba: La plaza Wenzelplatz, que parece más bien una avenida muy ancha, vista desde el Museo Nacional en dirección a la arteria comercial del Canal. Este es el centro de la vida de Praga

Fotografías Hilde Zenker



Es lo mismo en Praga que en las ciudades del Reich: colas de personas ante las taquillas de los teatros. El policía checo tiene aquí un servicio muy cómodo y tranquilo



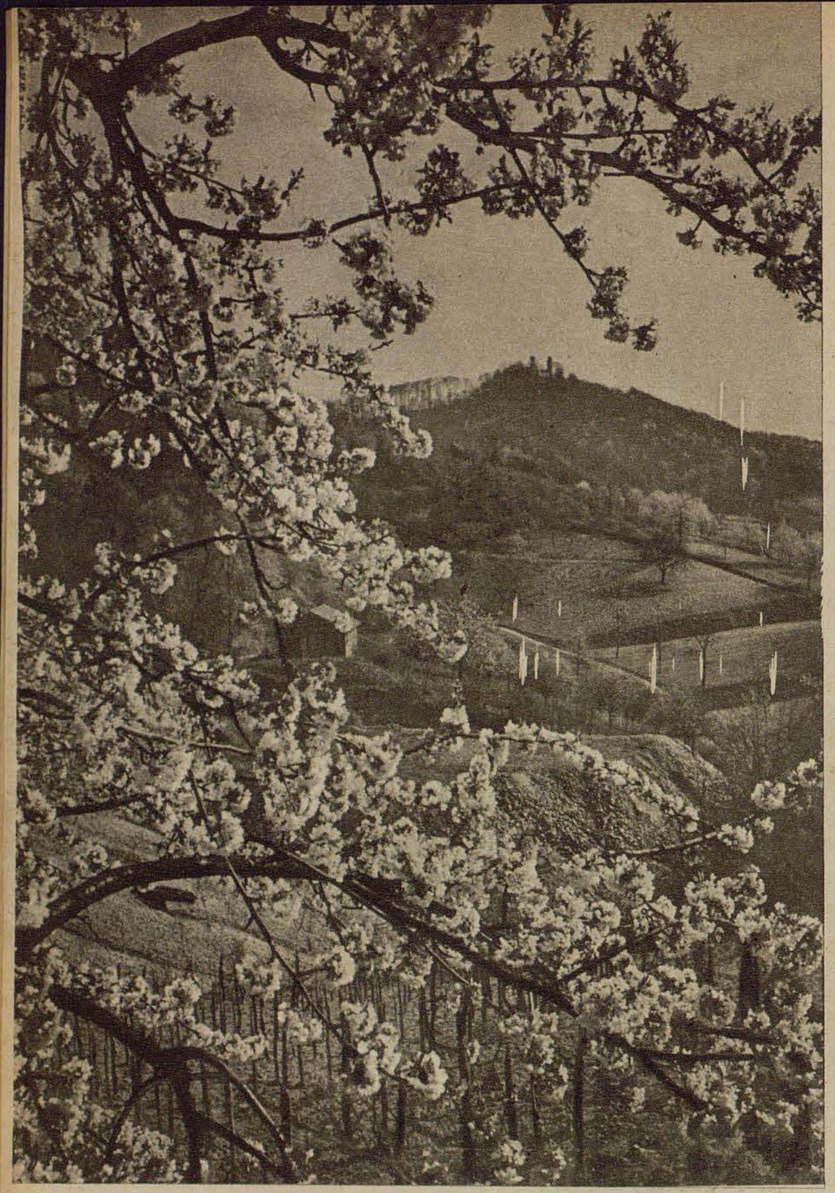


En Praga es muy grande el número de pasajes, y en la Wenzelplatz y a lo largo del Canal hay un pasaje al lado del otro, un comercio sigue al otro. El ruido de voces es una mezcla de sonidos alemanes y checos

Izquierda: El libro de teléfonos de Praga está impreso en dos idiomas, alemán y checo, y en dos direcciones, de manera que dos personas pueden mirar simultáneamente el registro de números

Abajo: 100,— Reichsmark menos 10,— Reichsmark — 900 coronas. Además de la corona checa, que equivale a diez céntimos alemanes, tiene curso también en el Protectorado el marco alemán





Arboles que florecen — nieve que se derrite

Lentamente pasa la primavera por las comarcas alemanas

El 21 de marzo comienza la primavera. Esto lo dice lacónicamente el calendario. Pero la naturaleza no se atiene a números y datos. La primavera llega una vez más temprano, una vez más tarde, y aunque en la carretera de montaña de Darmstadt a Heidelberg se abran los capullos, para convertirse en flores, en el centro de Alemania, en el norte y noreste aun no ha sido quebrada la fuerza del invierno. Muy lentamente pasa la primavera por las comarcas alemanas, por la llanura del Rín pasando por Ems y Weser, para seguir luego por el bosque de Turingia, los Montes Metálicos y los Montes de los Gigantes, hasta llegar por fin, después de cuatro semanas, a Prusia Oriental y los lagos de Masuria. Pero en todas partes, en el jardín de flores del suroeste como en medio de la nieve de las montañas y en el noreste sentimos — y esta impresión tratan de retenerla nuestras fotografías — que el invierno ha sido vencido, y que la calor del sol lleva a los seres humanos al verano, siguiendo así la ley eterna de la naturaleza

Fotografías: Schroeder 3 (Atl), Kali-Syndicat, Mauritius, Schirner

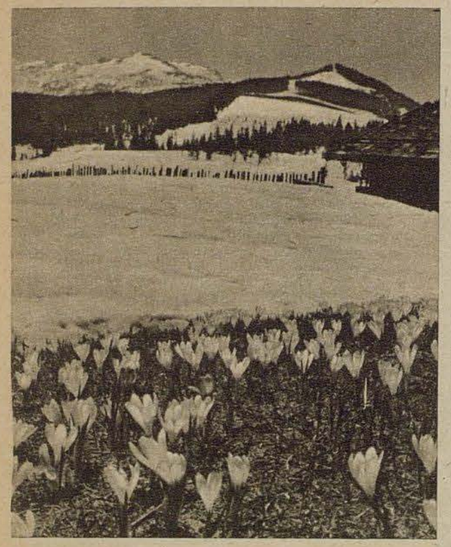


La primavera "comienza" en el suroeste de Alemania. En la Bergstrasse — carretera de montaña entre Darmstadt y Heidelberg — donde el clima es especialmente benigno, los árboles ya se encuentran en flor . . .



. . . mientras que las montañas del centro de Alemania (derecha) se encuentran aún cubiertas de nieve reciente. Solamente los capullos verdosos en los árboles y las nubes blancas en el cielo azul indican la proximidad de la primavera

En el lago no descansa, tampoco en invierno, la pesca. Pero con los primeros rayos cálidos de sol nueva vida invade la playa, donde los botes son preparados para el verano (izquierda)



En esta época reina aun el invierno en las alturas de las grandes montañas, donde se practica el deporte de esquí y de trineo. Pero en medio de la nieve florecen los arbustos, como prueba de que también aquí se anuncia la primavera



Igual que las regiones altas del sur, asi el extremo noreste del Reich aun no ha despertado de su sueño de invierno. El sol aun no tiene fuerza suficiente como para alejar los últimos restos de nieve de las carreretas y de los campos



Al mismo tiempo — y esto es un contraste sorprendente — el viñador en la región de Kaiserstuhlgebirge se dedica al cuidado de sus viñas, y el sol ya calienta tanto que se ha quitado la chaqueta



Los campesinos en Baviera, igual que los del centro y del norte de Alemania comienzan con la labor de primavera. Tranquilamente y con circunspección aran su tierra, símbolo vivo de la nueva fuerza de trabajo despertada por la primavera

EL VALS VIENÉS

clásico

Es difícil que haya un baile alemán que goce de tantas simpatías y que haya sido rodeado de tantas leyendas como el vals. Incluso se afirma, que en la edad media, los versos de un poeta y cantor habrían sido escritos al compás del vals — pero de eso ya hace mucho tiempo! Es más probable que un baile del siglo XVI, el alemande, haya sido el origen, que en su viaje al Danubio perdió el compás superfluo. Hay muchas explicaciones referentes a la procedencia del hermoso vals, pero todas ellas surgieron en Viena. Esto no es mayormente sorprendente, pues el vals es la esencia de la vida vienesa, es el temperamente, expresado en música, de los seres humanos a orillas del Danubio, y su influencia es sentida en todo baile que procede de aquella región. El vals puede ser bailado de muchas maneras, especialmente las suites de valses de ambos Strauss. La bailarina que actue sola incluirá casi siempre un monólogo; se lo puede bailar también en pareja fraternal o como pareja enamorada. En cuantas formas se ha bailado ya el "Vals del emperador". Pero el grupo de baile no dejará de expresar su alegría desbordante en formas siempre más delirantes. Así ensaya Erika Hanka, la primera bailarina de la Opera del Estado de Viena, el vals con su cuerpo de baile. Con un vestido de baile largo, que hace recordar la época del romanticismo burgués, forman las parejas, y al ponerse repentinamente en movimiento todo el cuadro se siente la facilidad milagrosa con que se mueven las bailarinas. Las manos de las parejas apenas se rozan. Ella se lanza elegantemente al espacio y, por un segundo, parece quedar pendiente en el aire — ilusión provocada por el baile de puntillas. Así pasan las bailarinas, pareciendo olas plateadas, mientras los violines cantan acompañados del ritmo sonoro de los bajos — hoy igual que hace cien años . . . ¡inmortal vals!

Caras sonrientes. Las manos, también dominadas por el baile, se enfrentan al compañero



Una posición graciosa después de una vuelta, durante la cual el caballero apoya a la bailarina

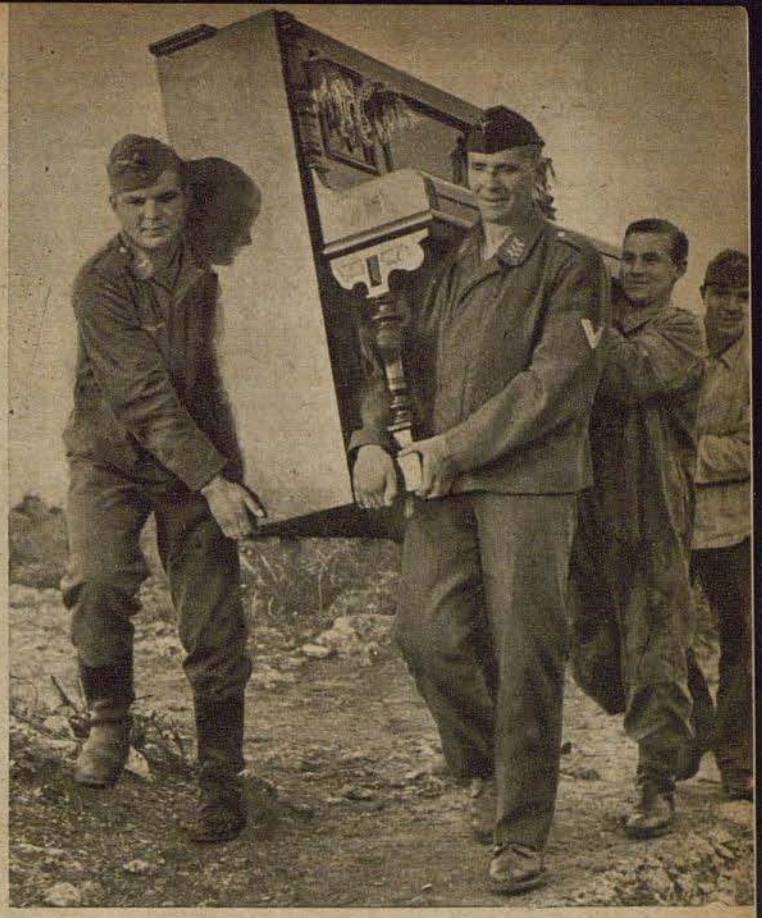


"Pas de quatre". Dos parejas que se destacan del conjunto durante algun tiempo ejecutan un movimiento sobre las puntas de los pies

Fotografías Hedda Walther



Un coche de la batería lleva a los artistas a la posición. La carretera tiene numerosas curvas en este paisaje montañoso, a veces semejante a una selva vírgen. De vez en cuando se hace una pausa en el viaje, para que los huéspedes disfruten el panorama romántico



"Los que son musicales, un paso adelante!" ha dicho el cabo. Cuatro soldados han caído en esta antigua trampa de los instructores, y ahora tienen que transportar el piano.

Teatro de frente en Creta

"Vigor por alegría" visita a la batería antiaérea más alta

El teatro de frente es un huésped muy bien visto en todas partes en que se encuentran soldados alemanes. Muchos actores y artistas, músicos, cantantes y humoristas se han puesto a disposición en gran número — ya sea dentro del marco de la organización " Vigor por Alegría" o en colaboración directa con las Fuerzas Armadas — para ofrecer a los soldados, en períodos regulares, algunas horas de alegría. Ni las rocas de Creta son un obstáculo para el cuerpo de teatro de "Vigor por Alegría". Con todos los requisitos necesarios y con el piano sube por la carretera en serpentina, hasta llegar a la batería antiaérea más solitaria y alta de la isla, para ofrecer una función a los artilleros



Rápidamente se improvisa el escenario y la sala en una barraca. El "teatro" se llena en muy poco tiempo, y el ambiente entre los actores y el público no podría ser mejor.

PK-Fotografías corresponsal de guerra Feichtenberger (HH)



Derecha: Después de la función, el "jefe" muestra la batería a sus huéspedes. Frente a una pieza les explica como se lograron, dos días antes, los últimos derribos, de los que fueron testigos los artistas al encontrarse aun en el valle



. . . pero el así tratado no entiende chistes, habiéndo comprendido rápidamente la situación. Y cuando el comandante se da vuelta, le quita la pistola del cinturón. Caen tiros. El comandante da un salto, echa a correr y huye . . ."

Dibujo corresponsal de guerra Ellgaard, P-K-Fotografías corresponsal de guerra Grosse (1), Sperling (1), Luftwaffe (1)

"¡Qué suerte! ¡Rumanos!"... pero eran soviéticos

Viene de la página 172

a la búsqueda, y volando a poca altura sobre los maizales descubren a dos aviones. Así que el aterrizaje había salido bien. Pero no se veía rastro del comandante Rudel y de los otros camaradas.

"¡Rápido, muchachos, ahora a apurarse!"

Los hombres del grupo tenían razón: el comandante no ha podido despegar. Primero había descendido al lado del aparato que había realizado un aterrizaje forzoso, e inmediatamente habían subido al avión los dos suboficiales. Los segundos son preciosos. Pero el tren de aterrizaje se encuentra metido en el fango. Todo el suelo es una pasta, y a pesar de los intentos de despegue, no hay nada que hacer. Por última vez el comandante da gas a fondo. Inútil. Y ya se cierne la desgracia. A 400 metros de distancia se acercan, corriendo, 10 soviets.

"¡Rápido muchachos, ahora a apurarse!" dice el comandante a sus hombres, y en carrera rápida se dirigen hacia el río. Es una carrera con la muerte. Los bolcheviques inician la persecución, pero el comandante y sus hombres corren con más rapidez. Qué hacer ahora? La orilla cae a pico. Una pared de granito, de 8 metros de altura, cubierta de arbustos, corta el camino. Hacer un rodeo? Para ello no queda tiempo, así que a sentarse en el trasero y a bajar como si fuera un tobogán. Ahora han llegado a la orilla. Rápidamente se han quitado el casco de radiotelegrafía, la combinación y las botas. Respirando con dificultad después de la carrera, se echan los cuatro al agua. Su indumentaria sólo consta de calzoncillo, pantalón, camisa y pullover. La pistola y la brújula se encuentran fijas en el cinturón. El comandante mira hacia atrás, pero de los bolcheviques no se ve nada.

"Yo tenía un camarada . . ."

En este lugar, el Dnjestr tiene 300 metros de ancho, y la corriente es muy fuerte. El agua está helada. Silenciosamente, con tenacidad y con todos los sentidos despiertos a luchar contra la corriente. El comandante es el primero en llegar a la otra orilla. Agotado cae en la orilla, siguiéndole los dos suboficiales. Sólo falta el radiotelegrafista del comandante, Caballero de la Cruz de Hierro, brigada Hentschel. Este está aun a 50 metros, luchando duramente contra la corriente, que en este último tercio del río es especialmente fuerte. El comandante trata de infundirle ánimo, pero el brigada sólo responde: "No puedo más!" Luego lo abandonan las fuerzas y se hunde . . .

El comandante se ha enderezado en el acto y vuelve a saltar al río. El que acaba de hundirse era su fiel camarada de a bordo. Con un esfuerzo sobrehumano, el comandante alcanza el lugar en que ha desaparecido el brigada, pero también él está ahora agotado. Ya no se puede sumergir, por lo menos no tanto como para poder coger al hundido, porque esto le costaría la vida.

Lentamente regresa a la orilla, y una vez aquí se sienta agotado. Mientras se le turbian los ojos, dice casi imperceptiblemente: "Mi querido camarada" . . .

Y sus pensamientos van hacia la mujer, con que este precioso camarada se ha unido, hace cuatro semanas, para toda la vida. El trágico fin de este fiel camarada, con que ha volado centenares de veces contra el enemigo, supone una enorme carga espiritual.

Cuatro figuras sobre una colina

Continúa la huída hacia occidente. Aparecen bolcheviques. Un jinete se aproxima por la carretera. Rápidamente se oculta, y apenas se atreven a respirar. Los soviets pasan a pocos pasos, oyéndoselos hablar. Ahora se detienen. Ruido de motores en el aire. Allí arriba regresan los camaradas, que han buscado a los desaparecidos. Los aviones se han alejado muy pronto. — Entretanto son las 15,30 horas. Los tres aviadores continúan marchando. El terreno quebrado es de difícil orientación y sólo avanzan lentamente. A diestra y siniestra se ven localidades. El comandante marcha a campo traviesa, pasando entre las aldeas. Y de pronto aparecen cuatro figuras sobre una colina. El comandante los ve y se cerciora: "Soviets?" No puede ser, porque usan otras gorras. Muchachos, son rumanos! El comandante agita un brazo, haciendo señales a aquellos cuatro. Estos se ponen en marcha y se acercan. Alegremente les sale al encuentro el comandante, quien dando unas palmadas a los hombros de uno, guarda la pistola y dice: "Qué suerte; camaradas rumanos! Somos aviadores alemanes. Hemos debido realizar un aterrizaje forzoso. Nos agregamos a vosotros. Qué suerte!" dice una vez más, le mira con la cara sonriente y le da otras palmaditas en los hombros. Pero el así tratado no entiende chistes, habiéndo comprendido rápidamente la situación. Y cuando el comandante se da vuelta, le quita la pistola del cinturón. Caen tiros. El comandante da un salto, echa a correr y huye . . .



El portador de los brillantes, comandante Rudel, poco después de su huida llena de aventuras a través de las líneas enemigas. A pesar de la herida sufrida y de los grandes esfuerzos realizados, el comandante Rudel realizaba nuevamente, pocos días más tarde, sus temidos ataques rasantes contra tanques enemigos, adjudicándose nuevos grandes éxitos, ensalzados en el parte de guerra. El comandante Rudel relatando al corresponsal de guerra los detalles de su huída

"Así no he corrido nunca en la vida . . ."

Comienza un tiroteo rabioso. El comandante corre en zis-zás como una liebre perseguida a través del campo. Un proyectil le alcanza en el hombro. La vista se le perturba. Pero sólo durante un segundo, pues inmediatamente vuelve a recobrar sus energías, y continúa corriendo por su vida. El pensamiento que más le atormenta es no tener un arma. A izquierda y derecha oye silbar las balas. El hombró duele y continúa sangrando. Pero sin desfallecer sigue corriendo. El comandante Rudel es un corredor excelente. Más de una vez ha provocado a sombro por sus pruebas deportivas. Pero esta vez es él mismo el asombrado. "Así no he corrido jamás en la vida", dice él mismo. "Ha sido mi éxito deportivo más grande." Y es milagroso que lo haya resistido, y que no haya sufrido más heridas. Las balas pasaron muy cerca de la cabeza. Han disparado muy mal esos bolcheviques!"

El comandante está ahora solo. Los dos suboficiales han sido cogidos. Ya ha corrido dos kilómetros, sin reducir la velocidad. 1500 metros colina arriba, y 500 metros hacia abajo. Esta prueba de resistencia lo ha agotado totalmente. Pero felizmente tiene una gran ventaja, los bolcheviques han quedado muy atras.

Sabuesos y una compañía de perseguidores

Entretanto, el tiroteo ha llamado la atención de los soviets en una colina vecina. Estos han descubierto al fugitivo y tratan de cortarle el camino. Ahora el enemigo le persigue de dos lados. Así que lo mejor es esconderse. El comandante Rudel cava una pequeña zanja con las manos, se acuesta adentro y se tapa lo mejor que puede con la tierra, que es bastante húmeda. El frío se hace muy pronto insoportable. Así se queda ¾ de hora, sin moverse, al lado de un sendero. Los bolcheviques se ponen rabiosos por haber perdido la pista. A toda costa le quieren dar caza, aunque parece haber sido tragado por la tierra. Toda una compañía es movilizada para la acción. En fila bajan los soviets por el sendero, acercándose al escondrijo. Maldito sea! Algunos montan caballos, estando acompañados de perros. Ahora se detienen y debaten. Los perros ladran. Los primeros se encuentran muy cerca. Esta situación consume una buena porción de nervios. El destino del comandante pende de un hilo de seda. Los 45 minutos de espera en la zanja son una prueba de nervios única, casi inaguantable. Ocurre el segundo milagro: después de largos debates, los bolcheviques se alejan hacia la derecha. El comandante está a la izquierda del sendero.

Bolcheviques en la aldea — pero Rudel duerme

Son las 18 horas. Cae la noche, y no se escucha un solo ruido. Los soviets se alejaron. Tieso de frío, pronto a desmayarse, se desentierra el comandante. Por las carreteras no puede avanzar. Eso sería demasiado peligroso. Por eso prefiere tomar la brújula en la mano y marchar a campo traviesa pasando, por fango, colinas y zanjas. Las estrellas ofrecen un poco de luz.

"Mucho tiempo no resistirás, Rudel. Tienes que dormir. Aunque sólo sea una hora. Y comer algo y calentarte el cuerpo. Aguarda, pronto llegas a una aldea . . ." Así trata de infundirse ánimo el solitario fugitivo. Y en verdad, de pronto aparecen en las tinieblas los contornos de casas. El comandante se encamina a la primera casa, a alguna distancia de la carretera. Golpea tres veces. Otra vez más, con más, fuerza. ¡Nada! Pero siente que trás la puerta hay alguien. Bien, pues, destruiremos la ventana, dice el comandante en voz baja. Al caer el vidrio a tierra se abre un poco la puerta. Una anciana mira hacia afuera, y detrás de ella aparece un hombre. La anciana junta las manos y las levanta en dirección al comandante. Es un gesto nacido en el miedo, que implora, frente a este haraposo, que tal vez es un bandido, que le quitará el último pedazo de pan. Y que luego se llevará ademas al hombre. El comandante Rudel los tranquiliza. Pero el gesto que hacen los brazos continúa implorando: "¡Márchate, márchate rápidamente!" En la aldea hay bolcheviques. Muchos. También el hombre interviene ahora, indicando hacia el occidente. Pero el comandante penetra en la pieza, en la que no hay nadie más. Mediante gestos inequívocos da a entender, que tiene que comer algo. La mujer le trae un trozo de pan de maíz reseco y unas hojas de col. Es un banquete para el comandante.

Después de haber comido quiere dormir. Dormir, dice, y los ojos ya se le cierran de cansancio. Casi se duerme de pie. Lógicamente no existe una cama, y pasto seco tampoco. Pero hay una tabla, sobre la que la anciana

tiende algo así como una alfombra, vieja, deshilachada. Sobre esa tabla duerme. Los dos viejos se acuestan al lado. Así duerme tres horas.

"¡Animo, Rudel, lograrás escapar!"

Alrededor de las 0,45 horas se despierta. Se necesita una energía férrea para continuar la marcha aun esta noche. Afuera reina una oscuridad absoluta. Cae nieve. No se ve la mano ante las narices, y mucho menos la brújula. De donde viene el viento? Tengo que tenerlo a las espaldas, piensa el comandante, y entonces puedo marchar hacia occidente. Tiene suerte: entretanto el viento no ha cambiado de dirección. Comienza una noche terrible, que parece no terminar más. Quien ha visto el período de barro en el frente oriental, quien personalmente tuvo que marchar, aunque sólo pocos kilómetros a través del lodo que le llega hasta las rodillas, sabe enjuiciar lo que significa estar en camino en tal noche, aparte de que en todo momento se puede caer en manos del enemigo. El comandante tropieza contra árboles y cercos, se abre las manos y la cara con heridas, cae en zanjas y embudos llenos de barro. Más de una docena de veces se queda tendido por algún tiempo en tal embudo, durmiéndose. Los párpados parecen ser de plomo. A los pocos minutos se despierta y se infunde ánimo, diciéndose: "¡Animo, Rudel, lograrás escapar!" Y sale del embudo y continúa marchando. Los pies se encuentran llenos de heridas. Hasta el estómago en el barro sigue avanzando por una zanja. Esto se repite por lo menos diez veces en la noche. Y otra vez ve aldeas. La artillería dispara, las ametralladoras ladran. Son amigos o enemigos? Quién lo sabe? A las cuatro despunta el alba. La primera luz del día lo sorprende marchando a campo traviesa. Ahora tiene que procurar de no enfrentarse con nadie! En algún lugar tiene que pasar el ferrocarril.

¿Salvoconducto? — Aquí, una Cruz de Caballero

Son las siete. A alguna distancia hay una finca, un poco alejada de la carretera. Tal vez encuentre allí algo para comer. Pero la choza se encuentra abandonada. En un rincón, un perro casi muerto de hambre. El comandante sigue la marcha. A la distancia ve una columna de fugitivos. Los carros se acercan. Son rumanos. El comandante pide comida, y le dan pan y algunos bizcochos durísimos.

Lejos se encuentra una ciudad.

Otros siete kilómetros de marcha, y aparecen las primeras casas. Solamente la alegría, de haber escapado al peor destino que lo podría haber alcanzado, mantiene en pie al comandante. Cual un ebrio tambalea por las calles, sentándose un rato en una escalera para descansar. Su aspecto da francamente lástima. Y por fin encuentra una base alemana. Acaba de recorrer cincuenta kilómetros. Un record!

Completamente sucio, embarrado y lleno de heridas aparece en el puesto de mando y se presenta. ¿Salvoconducto? No, no me queda ninguno. Cuando se vuela contra el enemigo se deja los papeles en casa. Pero si esto le sirve; y el comandante saca del bolsillo del pantalón la Cruz de Caballero con espadas. Eso basta.

Tres días más tarde: ¡El 1800.° vuelo contra el enemigo!

En el aeródromo de campaña le vendan las heridas. Felizamente ningún hueso ha sufrido daño. Pero el más leve movimiento del brazo causa un gran dolor. El capitán médico quiere que el comandante sea conducido a la retaguardia. ¿Qué, a la retaguardia? ¡No, de ninguna manera! ¡Yo tengo que juntarme con mi grupo! El Ju despega, y al poco tiempo, el comandante Rudel se encuentra rodeado por sus camaradas. Nunca han estado tan satisfechos, nunca han sido tan felices como en este momento, en que recobran al comandante y camarada. Casi un día entero lo han esperado, con el corazón lleno de dolor. La nueva de su retorno cunde rápidamente de grupo en grupo. ¡Rudel ha vuelto! ¡Rudel logró escapar! ¡Rudel, Rudel! ¡Todos hablan de Rudel!

Al día siguiente no reina tiempo de vuelo. Una vez más, el comandante Rudel ha pasado muy cerquita de la muerte. Dos días después vuelve a despegar, a pesar de su herida. Y un día más tarde, la escuadra puede anunciar el 1800.° vuelo de su comandante. El 25 de Marzo aniquiló 17 tanques. Un éxito hasta ahora no logrado por ningún camarada.

¡Así es Rudel, dicen los camaradas, nuestro Rudel! No hay otro como él, y por eso no lo debemos perder.

Cuando dispara la artillería antiaérea

Viene de la página 177

El ruido detonante de la granada — velocidad del sonido aproximadamente 330 metros-segundo — llega a los oídos del espectador mucho antes de caer el casco de granada. Este no cae tan rápidamente como se supone, porque el trozo de hierro, desparejo y lleno de esquinas y puntas, tiene que vencer una resistancia de aire considerable, siendo por ello frenado en la caída. Aquellos cascos, que al explotar la granada son lanzados hacia abajo, llegan naturalmente antes a la tierra, ya por el solo hecho de iniciar la caída con una gran velocidad inicial. Pero aquellos cascos que son arrojados hacia arriba tienen que recorrer un camino mucho más largo, y comienzan la caída con la velocidad cero. Por ello no es sorprendente, que tales cascos caigan a tierra después de un minuto de escuchada la detonación. Así es que no conviene abandonar el refugio seguro, sin pensar en los cascos que caen.

Una mala costumbre, muy generalizada, es esperar el comienzo del fuego de la artillería antiaérea, para acudir al refugio. Pero quien aguarda los primeros disparos y tal vez la primera detonación para darse cuenta desde qué dirección se acerca el avión atacado, se expone al peligro de ser alcanzado por una bomba. La relación del tiempo en el fuego de la artillería antiaérea es tal, que el comienzo del fuego es una advertencia muy dudosa para el grado del peligro. Los cañones solamente pueden disparar, cuando los aviones se encuentran dentro de su radio de acción, o sea, que los aparatos que vuelan a gran altura sólo pueden ser atacados cuando ya se encuentran muy cerca. Por otra parte, los aviones tienen que arrojar sus bombas a cierta distancia del objetivo, ya que las cargas mortíferas no caen perpendicularmente. Por eso es que a menudo se escuchan las primeras explosiones de bombas simultáneamente con la apertura del fuego antiaéreo. La artillería antiaéreo no ha comenzado tarde a disparar, sino que ha debido esperar hasta que el enemigo entrara en su radio de acción.

En resumen: la artillería antiaérea es un arma para combatir el enemigo y de ninguna manera una señal de alarma. Todo aquel que vive en una zona de guerra aérea debe tener presente esto, y actuar de acuerdo a lo constatado en este artículo.



¿Es peligroso volar?

Si en el asiento del piloto hay un hombre con una pericia normal, el vuelo en un "Storch" es exactamente tan poco peligroso como el viaje en cualquier otro medio de transporte. Una prueba evidente de ello es el hecho de que al "Storch" se le permite partir en circunstancias meteorológicas que suponen para otros aviones sin radio a bordo una prohibición absoluta de vuelo. En puridad el "Storch" no se ve precisado nunca a un aterrizaje de fortuna, dado que puede aterrizar y despegar de nuevo en cualquier parte. Precisamente por esta razón y además porque el "Storch" es muy fácil de volar, es por lo que hará los mejores servicios en la aviación civil.

FIESELER „Storch"

Creación de los Talleres Gerhard Fieseler G. m. b. H.



La carrera con la muerte

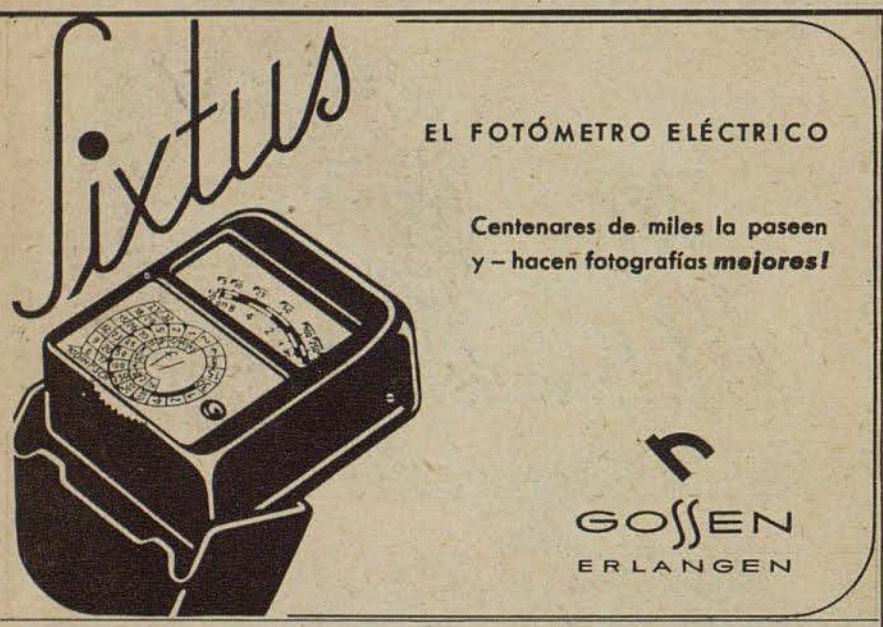
El servicio más difícil de un hidroavión de salvamento marítimo

Por el corresponsal de guerra Wissler

PK Noruega. — Las primeras sombras de la noche se depositan sobre el lago y la zona pantanosa en el frente septentrional de Lizza, donde hace una hora fuertes patrullas de exploración bolcheviques han sido repelidas en duras luchas por guardias fineses. En estas acciones han resultado heridos de gravedad algunos soldados fineses. Solamente el inmediato traslado a un hospital y el cuidado médico puede salvar la vida a los heridos. Los camaradas fineses heridos se encuentran envueltos en mantas al lago del fuego abierto del campamento. Un estafeta se encuentra en camino hacia la estacion de radiotelegrafía, para solicitar ayuda. Así pasan varias horas. De pronto, la tranquilidad que comienza a invadir la comarca es interrumpida por ruido de motores que por momentos se hace más fuerte. Los heridos ven, que en la atmósfera un poco calinosa aparecen los contornos de un gran avión. Un hidroavión, constata instantes más tarde el brigada finés. En vuelo rasante pasa el gran Do 24 sobre el nivel del lago, hace sus curvas preliminares y desciende lentamente sobre la superficie ...

Hace apenas 90 minutos, los aviadores del hidroavión de salvamento marítimo han recibido la orden de acción. El piloto es un antiguo y probado miembro de la escuadrilla, brigada F. Antes de despegar había estudiado detenidamente el mapa para cerciorarse sobre las posibilidades de acuatizaje en el lago desconocido, que con sus numerosos bancos de arena y rocas suponía un gran peligro para el aparato y su tripulación. Para facilitar la tarea, el capitán de la escuadrilla había enviado primero a un avión ligero de salvamento marítimo, que debía buscar el lugar de acuatizaje más apropiado para el aparato pesado. Pero una avería de motor obligó al avión a iniciar el regreso antes de haber llegado al lago. Así que la tripulación del Do 24 dependía de si misma. Una vez sobre el objetivo no es posible regresar, cosa que está de acuerdo con la interpretación del deber de los aviadores de salvamento marítimo. Pues la misión era sacar a los camaradas heridos de la zona pantanosa, en la que corrían peligro. Una atmósfera calinosa comienza a depositarse sobre el lago. Los aviadores disponen aun de algunos minutos para orientarse, y luego tienen que prepararse para acuatizar. La superficie está tranquila, tapando cual una gran manta todos los peligros que se encuentran en el lago. "¡Diablo, difícil misión la que nos ha tocado hoy!" El brigada F., que ya ha puesto a prueba su pericia en numerosas acciones, al prepararse para acuatizar dice a sus camaradas por el aparato de comunicación de a bordo: "Muchachos, si en este maldito lago nuestro pájaro sufre una avería y se hunde, la marcha por la tundra será penosa y larga." Con estas palabras sólo quiere ver que reacción provoca entre sus camaradas. "Tenemos que descender", dice el observador, y con la mano indica el lugar del fuego abierto abajo en tierra, alrededor del cual están los heridos. Desde este momento, el piloto no pierde tiempo, se prepara para descender, realiza sus vueltas de rigor y baja a la superficie. Profundamente penetra la quilla del hidroavión en el agua. Siempre más se acerca la orilla meridional del lago, donde habían observado el fuego del campamento. 200 metros hasta la orilla, ahora 150 metros ... Con los motores parados se acerca el hidroavión a la costa. El mecánico de a bordo ha salido de la carlinga, y acostado sobre la misma mide la profundidad. Una sacudida fuerte casi lo hace volar por el aire — — — Ruidosamente se mete la trompa del hidro en un banco de arena. Instantáneamente y con una presencia de ánimo ejemplar, el piloto hace accionar el acelerador del motor central, haciendo chillar fuertemente a la hélice en su revolución inversa. El hidro retrocede y poco después se mece nuevamente sobre las olas. "Pues hemos tenido suerte, mucha suerte", dice el observador a la par que respira profundamente de satisfacción. En pocos minutos ha sido preparado el bote neumático, que es ocupado por el observador y el tirador de popa, equipagos con remos, pistolas-ametralladoras y pistolas de señales luminosas. El piloto permanece en su asiento y también los demás camaradas ocupan sus lugares y siguen con la vista al frágil bote, hasta que la oscuridad los ha tragado.

Los tripulantes del ación prestan atención al menor ruido, y de vez en cuando escuchan el ruido que hacen los remos al chocar con la superficie del agua. Y poco más tarde un silencio absoluto invade el hidroavión y el lago, en cuya costa observador y tirador avanzan sigilosamente entre los cañaverales. Los agujas del reloj parecen no avanzar. ¿Terminará bien también el segundo acto del osado vuelo, el traslado de los heridos? Nadie dice una palabra. Todos tratan de penetrar con la vista en la oscuridad de la noche, esperando la señal luminosa acordada. Después de casi 30 minutos, una estrella luminosa es disparada en la orilla meridional. Los camaradas han llegado junto a los fineses. Ahora se trata de prepararlo todo para recibir a los compañeros heridos. Las camillas son preparadas con mantas, y además es descorchada una botella de coñac, con el que se fortalecerán los heridos. "Los muchachos deben sentirse bien entre nosotros", dice el brigada, a la par que abre la puerta corrediza del fuselaje, por donde seran subidos los heridos. Al mirar hacia afuera los avista, y llama a sus compañeros: "Allí vienen."









Camaradas de la infantería

Aviadores de batalla entre Narwa y Newel

Por el corresponsal de guerra Erich Kuppler

Poco después oye voces, y ve como el bote neumático se acerca al Do. Los compañeros han traído a dos heridos, e informan que otros cuatro se encuentan aun en la orilla. El observador dice: "Es necesario que llevemos otro bote neumático." Y así los aviadores reman por segunda vez hacia la orilla. Rápidamente pasa el tiempo hasta que regresan los camaradas con los otros heridos. Entre estos se encuentra un brigada finés que tiene vendas sangrientas en la cabeza y en el muslo. En el tiroteo con los soviets ha resultado mal herido. A pesar de hallarse muy débil, se levanta solo en el bote neumático y sube al hidro.

Pocos minutos más tarde, los heridos se encuentran en sus camillas. Los aviadores ocupan sus lugares. Lentamente, con los motores a media fuerza se desliza el aparato sobre la superficie, y recorriendo la pista prevista para el despegue vuelve al lugar en que ha estado anclado. No hay viento y la noche es muy oscura. "Despegamos", dice el piloto, a la par que da gas a fondo haciendo que el Do se deslice a toda máquina sobre el lago metiéndose en la oscuridad de la noche. Los puños del brigada se encuentran agarrados fuertemente del bastón de mando, y todo su cuerpo está lleno de tensión. Porqué no ha de salirle bien este despegue? El conoce a su aparato como su propio cuerpo y sabe de lo que son capaces los poderosos motores. El diablo tendría que estar de por medio, si ... Pero, piensa, ya dominará al aparato como en todos los años anteriores. El hidroavión ya se encuentra en el aire y gana altura ... El observador mira hacia abajo, y dice casi imperceptiblemente: «Tenemos tierra debajo del aparato", como si con esta frase quisiera tranquilizar a sus nervios. La frente del piloto está bañada en sudor, pero una sonrisa de satisfacción cubre su cara. Más tarde, al acercarse a la base dice a su observador: "¡Este servicio ha sido mi misión más difícil!"

Pocos conocen el servicio duro de nuestros aviadores de salvamento marítimo. Ninguna noticia ensalza sus éxitos. Y no obstante son vencedores, vencedores sobre la muerte y el peligro, en acciones osadas que exigen gran pericia, valentía y camaradería ejemplar.

PK El bosque de abedules en que se encuentran las barracas que sirven de viviendas a los aviadores, comienza a animarse. Llama un teléfono, un guardia corre de una barraca a otra, y poco más tarde salen vestidos con su combinación azul: aviadores de bombardeo en picado, con sus cartezas, mapas y un panecillo en la mano. En el aeródromo cercano se oye ya el zumbido de los motores, que comienzan a calentarse.

Cuando el sol ya se encuentra un poco más alto, haciendo que los abedules echen débiles sombras sobre la nieve, todo el grupo de esta escuadra de batalla ya se encuentra en el aire. En formación impecable, rodeados de cazas, vuelan trás el aparato del comandante hacia el enemigo.

Varias veces al día regresan, renuevan sus cargas de bombas, estudian los mapas, hablan animadamente sobre los efectos causados por sus calibres pesados, sobre la defensa enemiga y, vuelven a levantar vuelo. Vuelan mientras el tiempo y las condiciones de visibilidad lo permiten. Y cuando por la noche vuelven a salir de sus barracas, miran el cielo, estudian las condiciones atmosféricas y se desean buen tiempo para el día siguiente. En estos momentos ven ante su ojo espiritual los muchos granaderos en sus trincheras, a los que ayudan eficazmente todos los días en sus luchas defensivas.

Los soviets han aprendido a temer a este grupo, pues para ellos ha habido innumerables días en que todo el poder de bombas bien dirigidas causó efectos terribles a su material humano y de guerra, frustrando sus planes estratégicos. Cuando al ser retirado el frente, una irrupción enemiga en nuestras líneas exigía una intervención inmediata, no se podía esperar el buen tiempo, y se volaba incluso cuando las nubes se encontraban a poca altura sobre las aldeas cubiertas de nieve, siempre y cuando el despegue y el aterrizaje podían ser realizados sin riesgos demasiado grandes. Y en estas ocasiones sucedía que en la retaguardia enemiga atravesaban de sorpresa la capa de nubes, atacando repentinamente las columnas en marcha, que cubrían la carretera con sus cañones, caballos, trineos y carros. En medio de una columna de aproximadamente 1000 hombres arrojaron sus bombas, atacando luego avión trás avión, con sus temidos cañones de a bordo, a los bolcheviques que trataban de protegerse en las zanjas a lo largo de la carretera. Al alejarse la formación aérea, había causado 600 bajas al enemigo, destruyéndole numerosos vehículos. De esta forma, una sección de tropa que alcanzaba casi a un regimiento, faltaba en las nuevas posiciones de apresto.

Muchas veces, el agradecimiento de la tropa terrestre ha llegado antes que los aviadores al aeródromo. A menudo, un general de división llama al puesto de mando de los aviadores de batalla, poniendo de manifiesto el profundo agradecimiento de los granaderos que luchan encarnizadamente en tierra. Después que la artillería enemiga había cubierto con un fuego nutrido a todo el frente, en preparación de una irrupción, las bombas aéreos habían sido disparadas con tanta exactitud, que el ataque enemigo de infantería no pudo tener éxito. Las posiciones de artillería y de lanzadoras del enemigo no dispararon más un solo tiro, después del ataque aéreo.

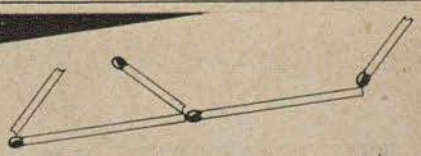
Durante un ataque en vuelo picado contra un sector de bosque, en que fué sorprendida una columna de cuatro cañones de largo alcance, el enemigo perdió todas las piezas y la mayor parte de sus artilleros. Durante el vuelo de regreso, uno de los aviones tuvo que separarse de la formación, porque el conducto de aceite había sido averiado. Aterrizó en el lago Peipus, cubierto de nieve, y pocos minutos más tarde aterrizaba al lado el aparato del comandante, que recogió al aviador que había realizado el aterrizaje forzoso. El mismo día, los hombres del grupo rescataron su Ju 87 después de haber reparado el daño.

Donde irrumpen tanques, donde centros de gravedad enemigos amenazan nuestras líneas, donde corren peligro nuestros movimientos de separación, allí aparecen nuestros aviones de ataque en picado.



BMW
Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas

ZOELLNER BARNICES Y PINTURAS
ZOELLNER-WERKE
Gesellschaft für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.



¿Quién saca la cerilla más larga?

En este antiguo juego, si se lo presenta a sus amigos, parecerá increíble que ambas cerillas tengan igual longitud. Sólo un aparato Voigtländer no se dejaría engañar, pues su cálculo óptico es infalible. Su objetivo anastigmático de gran precisión da a las dos cerillas reproducidas sobre una película BESSAPAN de grano fino, dimensiones exactamente iguales. Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer



Leitz



Marca y Exponente

· de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial ·

Ernst Leitz · Optische Werke

---

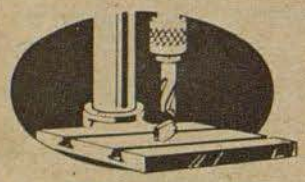
una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM



Un taladro roto

valioso material que se pierde. Habria bastado un poco de atención para evitar este "accidente". Mas los accidentes son aún más graves si nos perjudican personalmente. Hasta la "herida más pequeña" puede supurar, causar dolores y hacer perder precioso tiempo con su tratamiento. Es por esta razón que hasta la herida más mínima debe protegerse con un trocito de

TraumaPlast

Henkel & Cie. A.G.

Fabrik chemischer Produkte

Medio para lavar y limpiar indicado para el hogar y para el consumo en grandes cantidades, substancia especial para limpiar y quitar manchas indicada para la industria y empresas de la alimentación, substancia adhesiva para uso de la industria y la artesanería, substancia aglutinante y protectora contra llamas, protección contra congelación, vidrio soluble, productos de glicerina y productos especiales

Rpr. 16/43

ZEOZON · ULTRA ZEOZON

Tostarse sin quemarse

Los preparados protectores contra los rayos solares

Zeozon para el juego y el deporte en la llanura

Ultra-Zeozon para los trópicos y alta mar

Productos famosos desde hace 30 anos

KNOLL

Medicamentos

«KNOLL»

acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G. Chemische Fabriken

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO



¿A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza T·3

Productores únicos:
CAESAR & LORETZ
HALLE-SAALE

Dr. Schleussner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

E·MERCK

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E. Merck

CELEBRES EN TODO EL MUNDO POR SU PUREZA Y AUTENTICIDAD

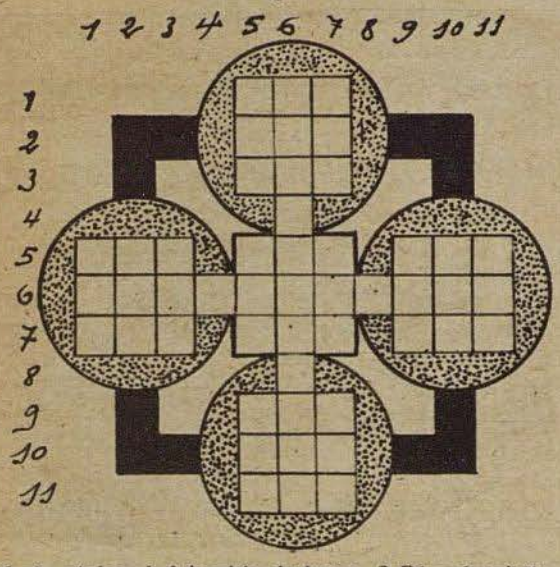
Pasatiempos

Partida perdida después de siete movimientos



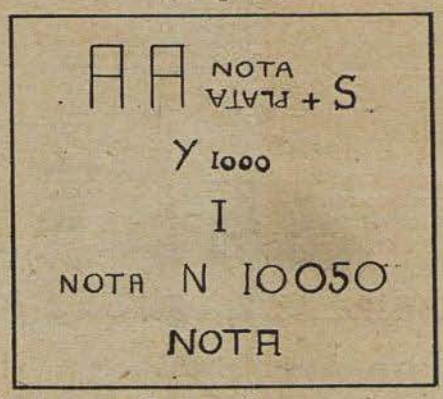
Una partida de ajedrez a distancia entre Moritz (Berlín) y Fiedler, después de las siguientes jugadas: 1. e4 e5 2. Ac4 Cf6 3. d4 ed4: 4. Cf3 De7? 5. 0—0 d6 6. e5 de5: 7. Ce5: Ae6, conduce a la posición que reproducimos al lado. A causa de la desfavorable jugada de la Dama negra, logró la blanca conquistar en pocos movimientos una ganancia material decisiva. ¿De qué manera?

Crucigrama



Horizontales: I Adverbio de lugar, 2 Dios doméstico, 3 Parte del altar, 4 Vocal, 5 Quiera — Oficial turco — Para agarrar, 6 Estudian cierta ciencia, 7 Reza — Nombre de mujer — Nombre árabe, 8 Vocal, 9 Dos, 10 Nombre de letra, 11 Sonido para expresar un golpe. Vertical: 1 Señor, 2 Extensión de agua, 3 Letra griega, 4 Vocal, 5 Costado — Desea — Pescado, 6 Estará ocioso, 7 Pecado capital — Lía — Cuadrúpedo, 8 Vocal, 9 Adverbio de lugar, 10 Astro, 11 Adverbio. I 976

Jeroglífico



¿Quién te acompaña a casa? I 980

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8	— Destierras
5 2 3 7 5 6 2 8	— Distribuyes
1 2 8 7 8 6 5 2	— Desgracia
6 4 5 3 2 1 4 8	— Aparatos submarinos explosivos
8 2 3 7 5 7 5 2	— Alejaré el uno del otro
8 4 3 4 5 6 7 5	— Tolerar
3 2 5 4 5 7 6 7	— Arenga fastidiosa
7 3 4 8 6 7 5 2	— Colocaré a uno en un sitio señalado
3 7 8 6 4 5 2 7	— Lleva a pacer los ganados
3 4 8 6 5 2 5 4	— Ultimo
1 2 6 5 7 2 5 7	— Apartará I 965

¿Qué es esto



Fotografía Peter Schier

Se podría suponer que se trata de huesos de mamut o de una ballena, pero es de la cosa más sencilla del mundo: un chaparro de lluvia con una capa de escarcha

Ecuación

(a—ro) + (b—so) + (c—ma) = x

a = Movimiento circular
b = Persona perezosa y descuidada
c = Proposición que se torna por asunto de un discurso
x = Tipo de avión grande I 977

Soluciones

Partida perdida después de siete movimientos: 8. ♖f1 — ♗Cb8 — d7 (tampoco por otras medidas se habría evitado la siguiente evolución: después de 8. . . . Ae6 × e4 9. Ce5 × e4 Cf6 — e4 10. f2—f3 las blancas ganan una figura) 9. Ce5 × f7! Re8 × f7 10. Ae4 × e6 + De7 × e6 (10. . . . Rf7—e6 11. Df1—d3 + conduce al mate) 11. Te1 × e6 Rf7 × e6 12. Dd1 × d4, y las blancas ganan fácilmente.

Crucigrama: 1 Ahí, 2 Lar, 3 Ara, 4 A, 5 Ame — Aga — Asa, 6 Matemáticos, 7 Ora — Ana — Ali, 8 E, 9 Par, 10 Re, 11 Zas. Verticales: 1 Amo, 2 Mar, 3 Eta, 4 E, 5 Ala — Ama — Pez, 6 Haraganeará, 7 Ira — Ata — Ees, 8 I, 9 Acá, 10 Sol, 11 Ah!

Jeroglífico: Dos amigas y mi doncella

Logogrifo: Deportas — Repartes — Desastre — Torpedos — Separaré — Soportar — Perorata. — Apostaré — Pastores — Posterio — Detracta.

Ecuación: a = Giro, b = Ganso, c = Tema, y = Gigante.

Gehal Duplex

PAPEL CARBÓN

Se fabrica con materias primas muy valiosas, que hoy escasean. Por tanto no debe tirarse ninguna hoja sin haber agotado antes por completo su gran capacidad copiativa

GEHA-WERKE · HANNOVER

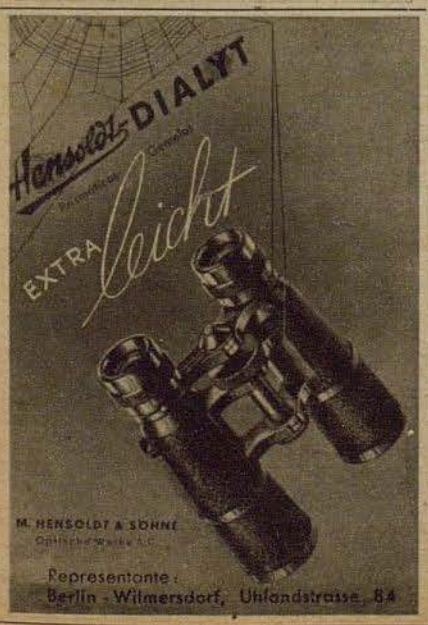


Alegre y llena de espíritu

En el film de la Tobis "Si todos fuésemos ángeles", realizado por el profesor Carl Froehlich,

Leni Marenbach

obtuvo su primer gran éxito cinematográfico. Igual que en la reciente película de la Berlín-Film "Pájaro bravo" nos ha encantado muchas veces: alegre y arisca, llena de temperamento y de encanto. El Berlín-Film "Esa fué mi vida" (con Carl Raddatz) pondrá una vez más a prueba su fino arte de caracterización (Foto Ufa)



Elementos auxiliares de muchas aplicaciones



VERITAS

CLEMENS MÜLLER AG · DRESDEN

La fábrica alemana más antigua de máquinas de coser — Fundada en 1855

Madaus



de venta exclusivamente en farmacias

DR. MADAUS & CO. DRESDEN

CONCIERTO EN PALACIO

En la película de la Ufa "Rêverie", Mathias Wieman representa el papel de Roberto Schumann

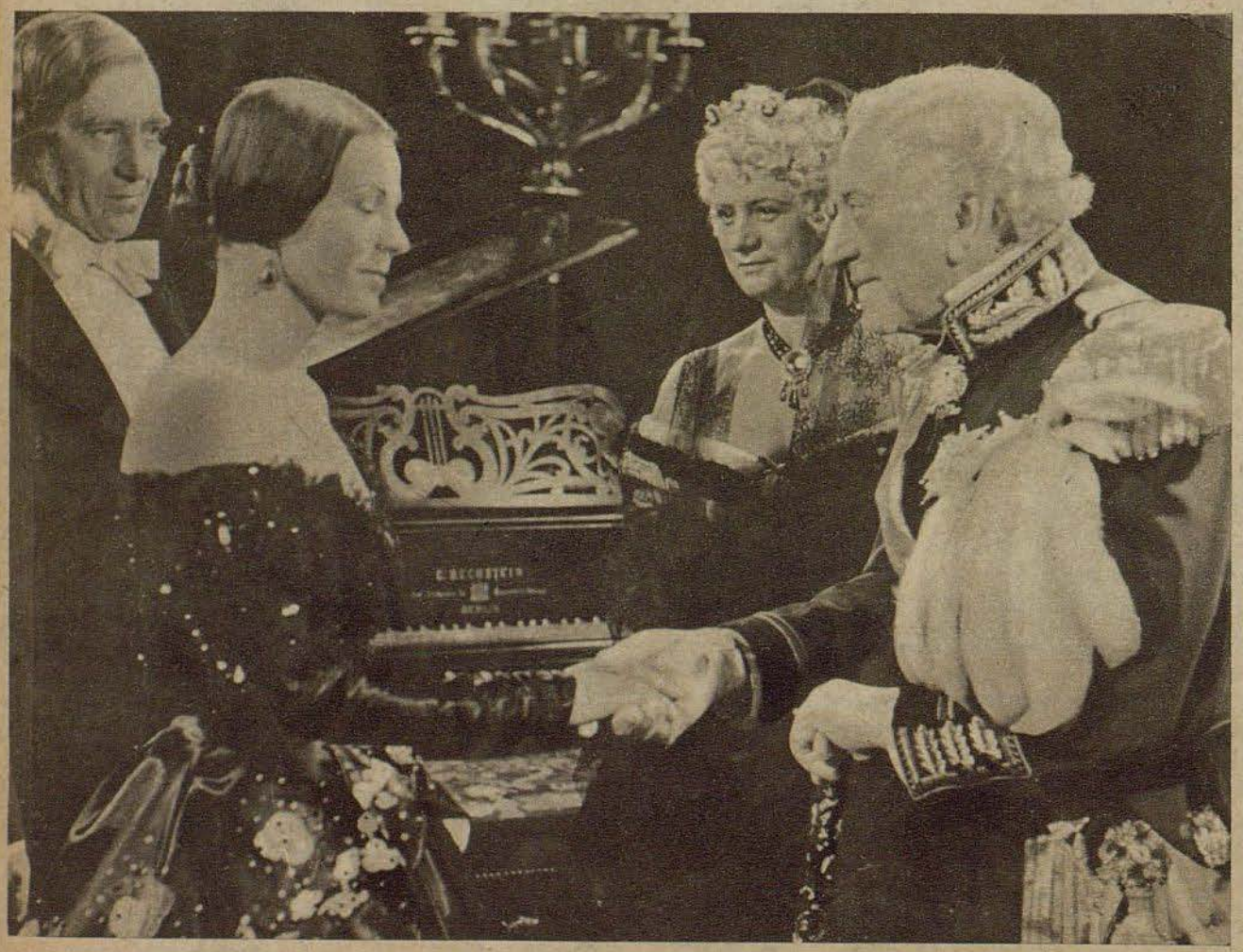
Clara Schumann, la valiente compañera de Roberto, que triunfa en toda Europa como virtuosa del piano (Hilde Krahl)



Fotos Ufa



Clara Schumann toca composiciones de su esposo en la corte de Estocolmo . . . y, junto con Roberto recibe el homenaje de los reyes de Suecia



¿Quién no conoce la "Rêverie" de Schumann? — Mas pocos son los que conocen la historia de esta composición saturada de ligera melancolía. Una peiícula realizada por Harald Braun nos describe la historia y la importancia simbólica de esta "Rêverie" y el enérgico dramatismo de la vida de su compositor. Robert Schumann, alumno del pedagogo Wieck, es amado por la hija de éste, Clara, que también posee talento musical. El padre, empero, desaprueba todos los planes de matrimonio. Clara es separada de Roberto. La muchacha se va a Paris, donde, junto con Franz Liszt, celebra una serie de triunfos en las salas de concierto. En el viaje la acompaña un cuadernito de música: la "Rêverie". Mas Roberto no es, por el momento, un soñador. Ante el tribunal de apelación consigue la autorización de contraer matrimonio con su novia menor de edad. Una vez pasada la primera felicidad del joven matrimonio de artistas, comienzan a acumularse oscuras nubes en el horizonte. A las dificultades económicas de la joven pareja se une la frialdad con que son acogidas las creaciones de Schumann. Clara se ve obligado a tocar de nuevo en los conciertos, y Roberto la acompaña en su triunfal viaje por Europa. Mas en el desorden de esta vida no puede realizar sus planes de crear grandes obras. Después de un ataque de nervios sufrido en Estocolmo — nuestras fotos informan del concierto en el Palacio Real — regresa con su esposa a la patria. Dudando de si mismo y perseguido por las intrigas, intenta poner fin a su vida. Clara puede evitar el suicidio, mas Roberto queda moralmente vencido. Su esposa, empero, no se resigna. Valiente y decidida emprende la dura tarea de lograr que se reconozca el mérito de las obras de su esposo, Roberto Schumann, tarea que, como todos sabemos, fué coronada con un exito absoluto

Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 17. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Telefono: Servicio urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61
Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 9 / BERLIN, 2 DE MAYO DE 1944

Der Adler

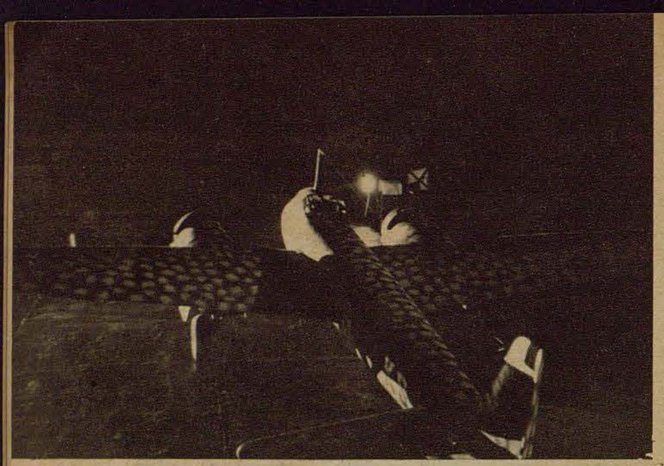
España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH

El "María-Ricardo" ha sido atacado sobre Inglaterra por cazas británicos, lós que le incendiaron un tanque de reserva de combustible. Con el fuselaje envuelto en llamas, el Ju 88 parecía perdido. Como último recurso, el piloto inició un vuelo picado, ahogando así el incendio. El avión de bombardeo en picado regresó después de este incidente a su base. Del tanque de reserva quedó sólo el anillo agujereado, que es guardado ahora por la tripulación como recuerdo

PK-Fotografía Corresponsal de guerra Helmut Grosse

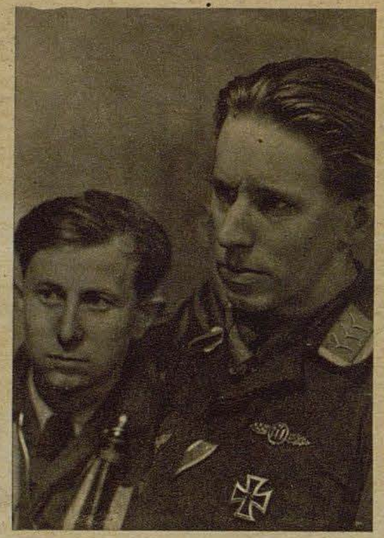
Hoy día estuvieron sobre Londres



Cuando los aviones de bombardeo se preparan de noche en el aeródromo de levantar vuelo, todas las tripulaciones saben que les espera nuevamente una dura batalla y que el enemigo se defenderá con todos los medios a su disposición, pero saben también que toda la defensa sera inútil. Aun se ve la señal luminosa roja en la pista de despegue; faltan diez segundos — los puños del piloto se encuentran fijos en el bastón de mando del Ju 88 — faltan cinco segundos, y luego se iluminan las señales verdes; los aceleradores entran en acción, los motores desarrollan siempre más revoluciones, el avión gana velocidad, se levanta de la tierra y desaparece en la oscuridad de la noche. Rumbo hacia la metrópoli a orillas del Támesis

Abajo: Los aviadores, cuyo escudo está representado por tres cisnes plateados sobre fondo azul, han regresado de su vuelo contra Inglaterra. En sus semblantes se puede ver aun algo de la tensión de las últimas horas, y mientras los comandantes rinden informe al jefe del puesto de mando, les pasa por la imaginación lo que acaban de ver en la batalla sobre Londres, el cielo iluminado por reflectores y bombas luminosas, las nubecillas rojas provocadas por la explosión de las granadas antiaéreas, y las casas incendiadas, en que estallan continuamente sus bombas





La dureza de la lucha ha dejado sus señales en sus semblantes. Tomemos a algunos de los hombres que se reúnen en el puesto de mando. Entre ellos se encuentra el brigada N., un piloto experimentado condecorado con la Cruz Alemana en oro, y el tirador de a bordo brigada A. Interesados siguen escuchando los relatos de las tripulaciones que han aterrizado momentos antes. Pero los pensamientos y la vista van más lejos, y trás la frente contraída del piloto vuelven a aparecer los cuadros observados en la noche

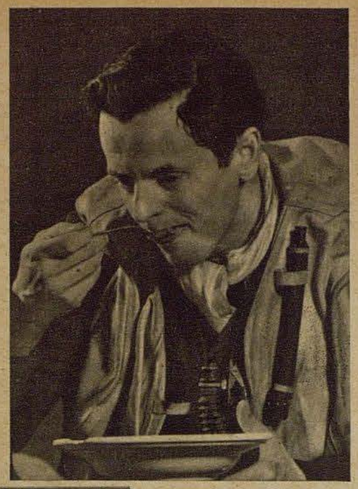


Algo singular ha ocurrido al observador suboficial H. de 21 años, y al tirador de a bordo brigada H. de 26 años. Al descender sobre el acródromo propio, su aparato ha sido atacado e incendiado por un caza nocturno inglés. El peligro ha sido grande, pero el hábil piloto logró aterrizar, de manera que la tripulación se pudo salvar saltando rápidamente del aparato. Habiendo llegado ya al puesto de mando continúan bajo la impresión de la prueba de nervios





Más tarde, al comer, aun en la combinación con el chaleco salvavidas, ha disminuido algo la tensión. Pero los pensamientos continúan ocupándose con la batalla nocturna, y mientras el piloto brigada Sch. toma, casi mecánicamente, su sopa, vuelve a luchar, en la imaginación, con el caza nocturno inglés, que lo quería derribar sobre la isla, sin lograr su cometido

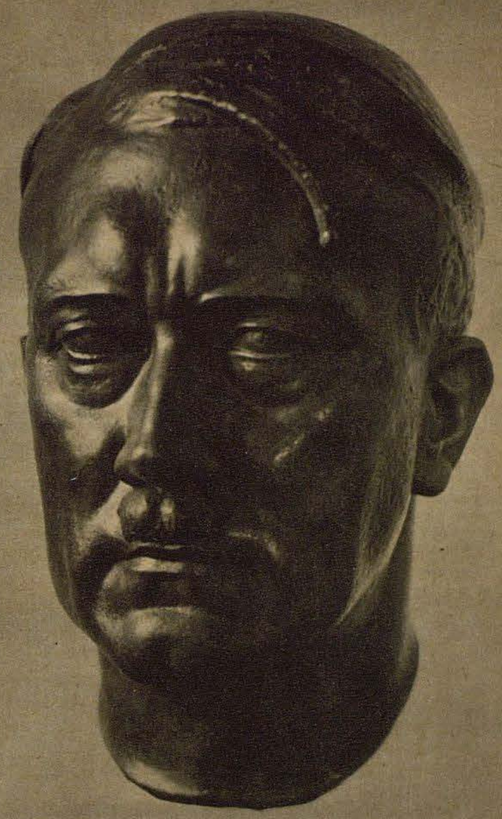


Abajo: Y este cuadro del tirador de a bordo brigada Z., que con una mirada soñadora está sentado ante su plato, habla más que todas las palabras de la dureza de la lucha y de la fuerza de nervios que ha exigido la última acción contra Londres



Informe gráfico del corresponsal de guerra Helmut Grosse (Wb) con textos del corresponsa de guerra Martin Winkelmann

El general-jefe ha aparecido en el puesto de mando (abajo). Juntamente con el comodoro de la escuadra de bombardeo que actúa en el oeste, Caballero laureado comandante Hogeback, hace rendir informe a cada comandante sobre sus experiencias, sobre la fuerza de la defensa y los efectos del ataque, dirigiendo a cada uno algunas palabras de elogio



Una escultura del profesor Liebermann

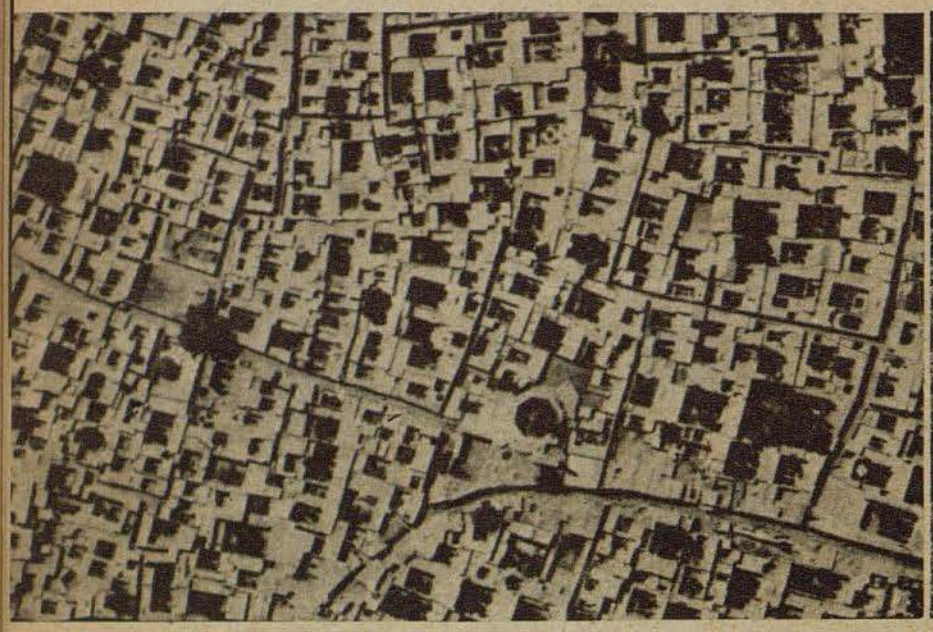
El 20 de abril, el Führer cumplió 55 años de edad, en medio de su pueblo, que con profunda fe en el triunfo se encuentra más unido que nunca detrás de él. Con una confianza ilimitada mira la nación hacia el primer soldado del Reich y hacia las fuerzas armadas, que a pesar de todas las alternativas son garantía de la victoria decisiva en esta guerra mundial

Fotografía Presse-Hoffmann

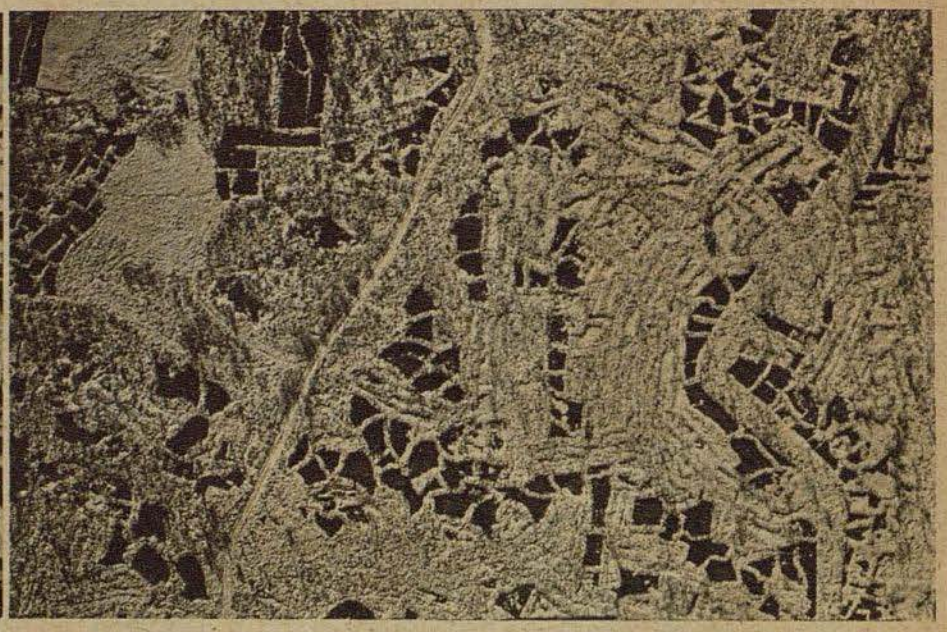
El semblante de la tierra

Visto por ojos de aviador

No es cierto, que el avión levanta al hombre a una dimensión que corre el cuadro acostumbrado de las cosas a una perspectiva nueva y singular? Visto desde lo alto, camino y carretera, árbol y maleza, casa y choza, lago y montaña, hombre y animal se convierten en formas misteriosas, y a gran altura abandona al observador la seguridad con que mira las cosas en tierra. De pronto se ve corrido a un mundo encantado de formas desconocidas. ¿No lo cree? Entonces convénzase con las fotografías



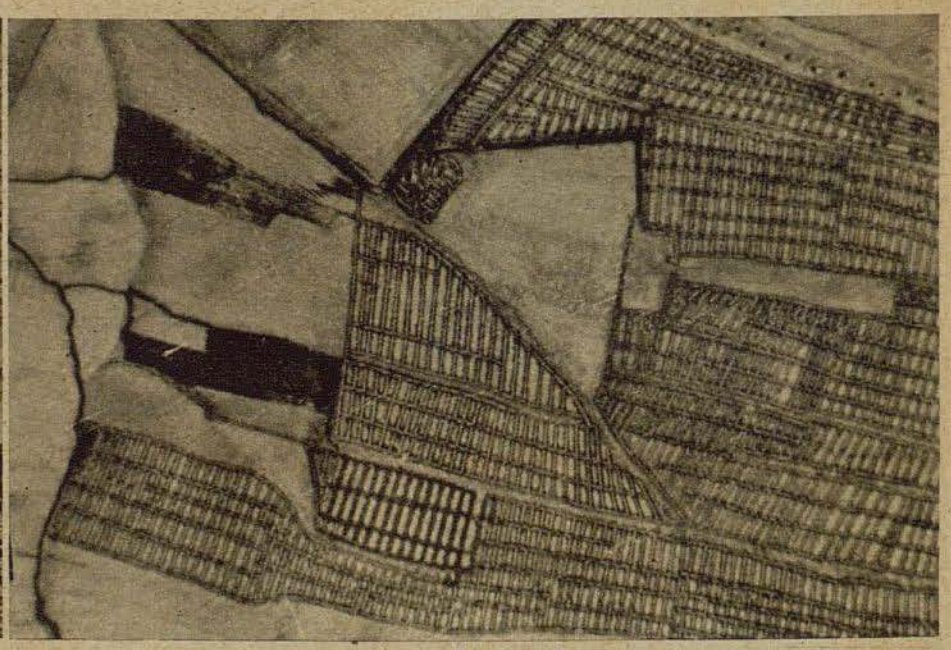
Las numerosas piedrecillas de este mosaico, compuesto con gran minuciosidad, son las pequeñas casas de un barrio indígena de Teherán



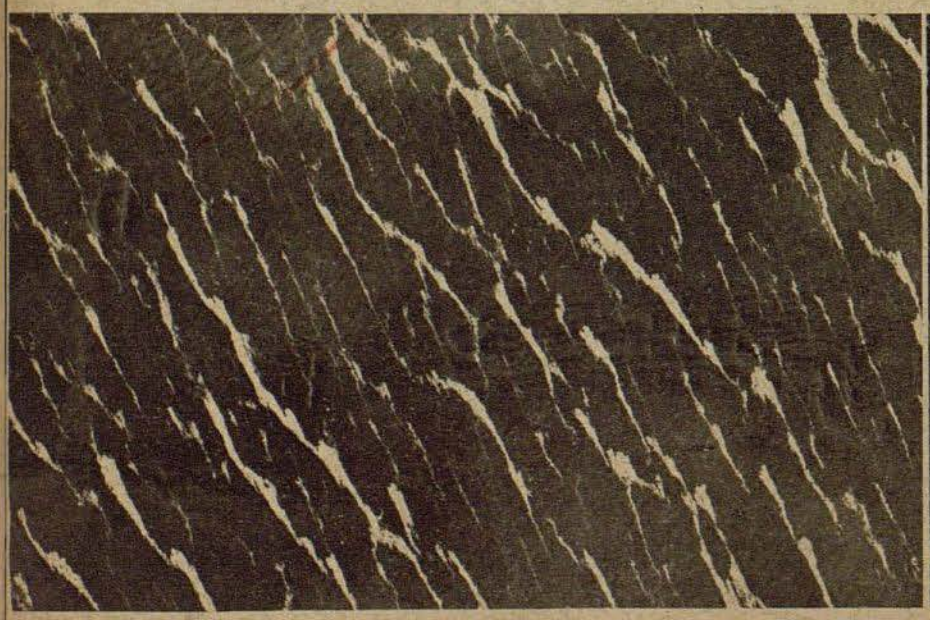
El desconcertante labirinto de una turbera, cubierto de una capa de escarcha, podría ser confundido a primera vista con un tejido de valiosas puntillas



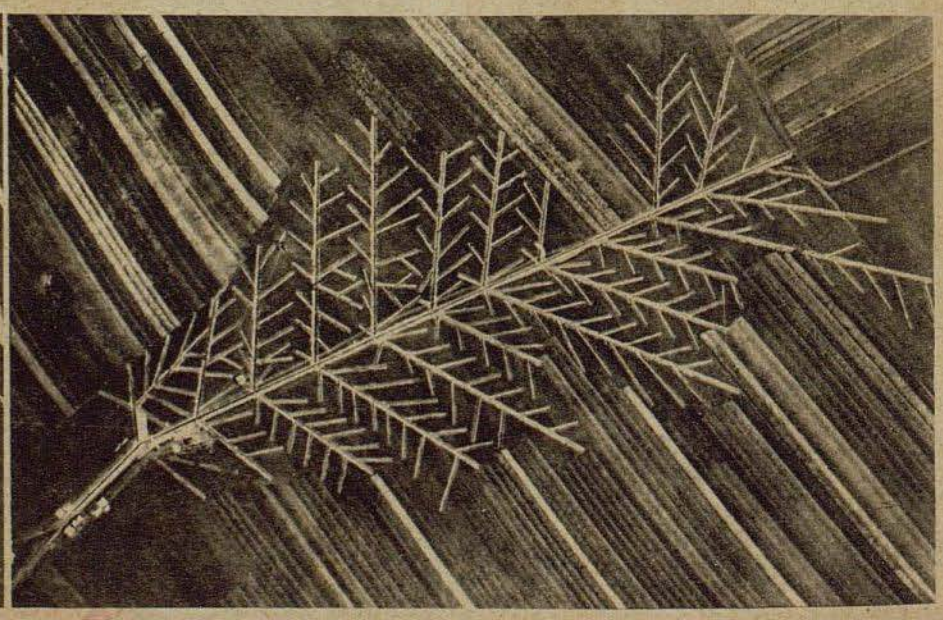
Estribaciones del maciso montañoso del Irán. Plásticamente se diferencian las dos pendientes del uno y otro lado de la cresta



En medio de la monotonía del desierto, sólo un aviador experimentado es capaz de reconocer que tales hileras regulares son plantaciones



La espuma blanca de las algas ha creado estas formas curiosas en la albufera de Stettin. Las franjas de espuma, que se producen especialmente en las aguas salobres de agosto y septiembre, cortan verticalmente a las olas

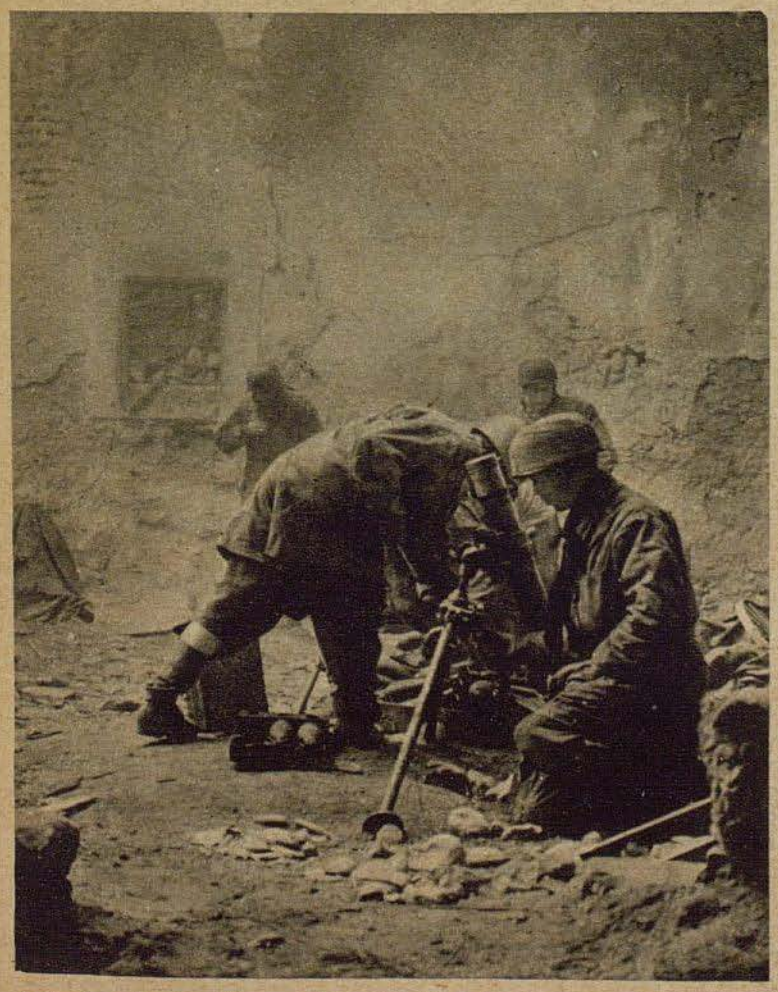


Es sorprendente la simetría que evidencia la red de esta instalación de drenaje en construcción. De los canales fajinados corren las aguas a canales adyacentes, para reunirse luego en el canal principal

Fotografías Luftwaffe

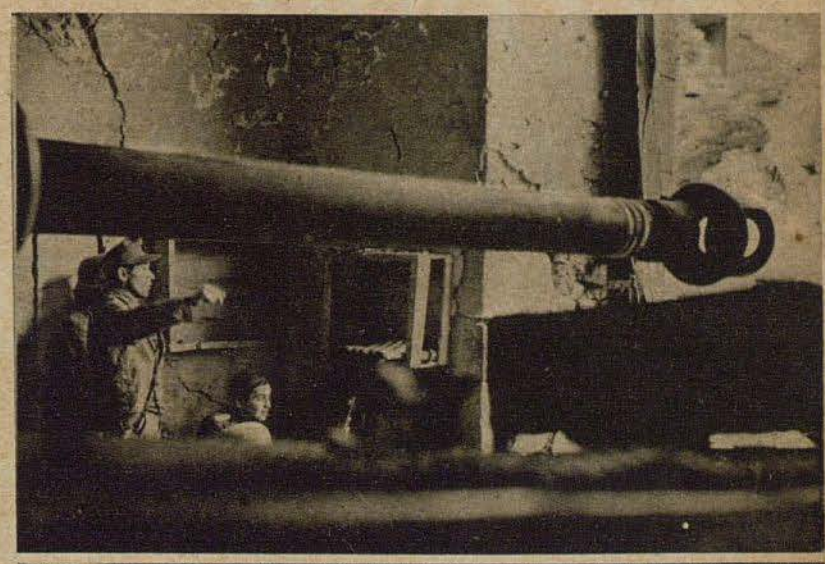
Los "diablos verdes" de Cassino

Los "diablos verdes" de Cassino — así ha llamado la prensa anglo-americana a nuestros heroicos defensores de Cassino, elogiándolos involuntariamente. Miles de toneladas de bombas y varios días de fuego nutrido de la artillería enemiga no pudieron reducir a nuestros granaderos y paracaidistas. Trás restos de muros y en sótanos en parte llenos de escombros instalaron sus nidos de ametralladoras y puestos de combate, en todo momento dispuestos a ahogar en sangre los intentos enemigos de sacarlos de sus posiciones



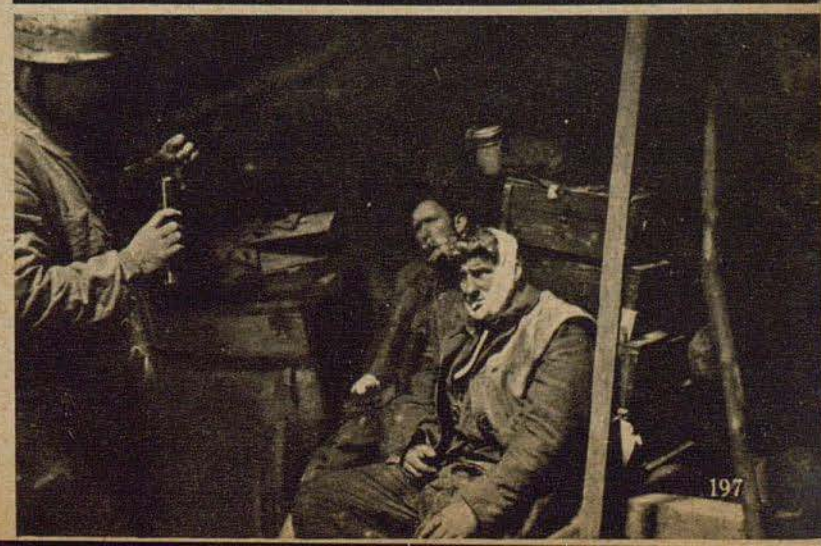
Desde las casas destruídas de la ciudad y desde del convento de Cassino, los grupos lanza-granadas de los paracaidistas envían sus salvas a las posiciones del adversario, no cediendo un solo paso, incluso cuando el granizo de los proyectiles enemigos amenaza inundarlos — — —

Un capitán de paracaidistas ha instalado su puesto de combate, con medios primitivos, en el sótano de una casa destruída. Un cañón motorizado ha sido colocado en posición de ataque; minutos más tarde apoyará eficazmente un contraataque de los "diablos verdes"



PK-Fotografías
Corresponsales de guerra
Zscheile (Atl 2 HH 1)
Wahner (Atl 1)

En Monte Cassino se lucha sin miramientos. Ambos bandos en lucha saben qué es lo que se disputan. Cada ataque cuesta corrientes de sangre a los anglo-americanos. Los paracaidistas han instalado sus puestos de primeros auxilios en cuevas y trincheras más o menos protegidas. También el enemigo es socorrido en estos puestos, antes de ponerse en marcha hacia el campamento de prisioneros



Con tranquilidad y circunspección trabajan los artilleros. Cargar, cerrar el cargador, disparar. Mientras el manguito cae sobre el montón, ya se encuentra nueva munición en el caño . . .

BARRO, FUEGO y HIERRO



Como un buque viejo se mueve el tractor de un lado al otro, y tirando el cañón avanza por la carretera llena de embudos

Del corresponsal de guerra Gerhard Rauchwetter

Cual un buque anclado se encuentra el gran tractor en la carretera embarrada. Los artilleros se han internado en los viñedos cercanos. "¿Dónde quedará el camión con la munición?" Algunos momentos antes llovía fuertemente, pero ahora el cielo se encuentra despejado, pudiéndose ver a gran distancia.

Una vez más se trata de marchar hacia adelante. Los artilleros de las piezas antiaéreas, aquí en la cabeza de desembarco de Nettuno, ya saben lo que significa esto. Adelantarse lo más posible, poner el cañón en posición, disparar todo lo que da la pieza directamente sobre los objetivos enemigos previamente fijeados — y retirarse rápidamente antes de que el adversario tenga tiempo de responder.

"¡Retirar el tractor de la carretera!" A alguna distancia se puede ver en el aire el observador de artillería. Apenas se encuentra la pieza en un sendero adyacente cuando ya estallan las granadas enemigas a poca distancia. El fuego enemigo se encuentra bien orientado hacia este cruce de la carretera. Y ahora comienza incluso a cubrir la zona vecina con su fuego nutrido. "¡Maldito sea!", el barro llega hasta las rodillas. Pero qué importa esto si se necesita cubrirse. Nuevamente llega la salva de la batería enemiga, y los impactos provocan salpicaduras de barro que llegan a todas partes. Los cuerpos de los artilleros tratan de meterse más aun en el lodo; caen montones de barro y trozos de tierra, troncos de árboles, arrancados con sus raíces. Qué suerte; a pocos metros de distancia se encuentran los embudos provocados por las granadas. Los dos tenientes acababan de llegar y estaban cerca de estos agujeros.

Y el camión con las municiones está en camino, en medio de la carretera barrida por el fuego enemigo. ¡Maldita espera! El jefe de la batería aun no está mucho tiempo en este frente, y dice: "¡Qué tontería, tal despliegue de artillería por un camión!" Aun no quiere creer en lo que ve, pero el otro, que lo acompaña para explicarle las particularidades de la lucha en esta zona, dice lacónicamente: "¡Adelante disparan contra todo hombre que les sale al paso!" El ya lo ha presenciado varias veces.

El camión esperado aun no llega. En algún lugar se oye algo así como ladridos, que se hacen siempre más fuertes. Artillería antiaérea ligera; así que cazas de bombardeo en ataque. Y poco más tarde se escucha el zumbido de los motores, que cobra más y más cuerpo, tornándose ensordecedor. "¡Se vienen contra nosotros!" grita uno. Y en el mismo momento cae ya la primera bomba. Nuevamente nos metemos en el barro.

Bonito comienzo. Bajo estas condiciones de visibilidad avanzar por la carretera descubierta hacia adelante — cosa atrevida. El efe de la batería se adelanta solo, para cerciorarse sobre la posición y la situación del fuego. Él tiene su orden, pero también la responsabilidad por los hombres y las armas.

El camino hacia adelante se encuentra de vez en cuando cubierto por niebla artificial, que es reconocida por el olor. Pero nunca se sabe si acaba de caer una granada de niebla enemiga o si es intención propia. De día, la

carretera está completamente desolada. Si se ve la línea de frente se cree, que se podría llegar sin obstáculo hasta la línea enemiga — hasta que salen al paso algunas depresiones, que no permiten la continuación del avance.

A gran velocidad ha corrido el coche con los dos oficiales por la carretera libre, pasando a menudo a poca distancia de los embudos de las granadas, llenos de agua y barro. Adelante, en la posición de fuego prevista reina relativa tranquilidad. Por cierto que los granaderos dicen algo de "lluvia nocturna", pero — ya saldrá bien. Nuevamente corre el pequeño coche por la carretera. Al anochecer se presentará el momento más apropiado. El ataque contra el cañón no ha continuado. Al parecer, en opinión del observador enemigo bastaron un asalto de artillería y un ataque de cazas de bombardeo. Pero estos ataques enemigos no surtieron efectos; ninguno de los hombres ha sufrido daño. También el camión con las municiones ha llegado, después que el conductor se debió echar varias veces a la zanja, para protegerse contra la lluvia lanzada por los cañones enemigos. Pero, al final el conductor se cansó y pasó a gran velocidad va o el fuego de artillería. En el camión con el gas a fondo sólo se notan los impactos que dan en pleno blanco. Y cuando la empresa ha salido bien, todo parece haber sido más fácil y menos peligroso.

Apenas se encuentran los hombres, con sus abrigos embarrados y sus botas llenas de fango, sobre el tractor, y ya tienen que bajar nuevamente. De adelante venía un camión, que ha resbalado de la carretera a la zanja. El conductor está solo, herido y lleva una venda empapada en sangre en el cuello. "Sólo unos cascos", dice, y pregunta dónde se encuentra el próximo lugar de primeros auxilios. Aunque el poderoso tractor le ayuda a salir de la zanja, pasa media hora antes de poder continuar la marcha. Y en vez de seguir para atrás, quiere dar media vuelta, en la estrecha carretera cubierta de barro, diciendo: "Ahora no puedo ir a hacerme vendar; adelante esperan los compañeros. No los puedo dejar solos." Es un milagro, que no haya caído nuevamente a la zanja.

Entretanto ha oscurecido. El jefe de la batería sacude el barro de las manos, y dice: "¡Bueno, por fin podrá comenzar!" Como un buque viejo se mueve el tractor de un lado al otro, y tirando el cañón avanza por la carretera llena de embudos. La oscuridad de la noche permite reconocer siempre mejor las bocas de los cañones enemigos, cuando disparan. Rápidamente es colocado el cañón en posición de tiro. Los granaderos, adelante, ya no se asombran, pues están acostumbrados a estas actuaciones de los artilleros antiaéreos.

A poca distancia se coloca el oficial que tiene a su cargo la dirección del fuego. Según sus instrucciones tiene que ser preparada la pieza con gran precisión. En tales ocasiones, todo depende de la precisión con que se emplaza la pieza. Cerca cae una granada. Esto apenas le estorba. Lo único que desea, es que la aguja de la brújula deje de oscilar.

En el mismo instante en que el jefe de la pieza quiere anunciar al jefe de la batería que el cañón está preparado para hacer fuego, caen impactos enemigos exactamente entre el cañón y el carro de municiones. Como chispas vuelan los cascos por el aire. En una casa destruída, que se encuentra cerca, hay un sótano. Allí hay granaderos. El suboficial de un grupo de lanzagranadas dice: "¡Ahora no tiene sentido querer avanzar: la "lluvia nocturna" ha comenzado!" "¡Esperaremos un poco. El enemigo ha orientado bastante bien su fuego!"

Entretanto, afuera caen varias salvas más, y luego las granadas comienzan a caer algo más lejos. "¿Estais



Per poco, un coche de sanidad habría chocado con el coche de los dos oficiales. Por fin se ha encontrado el agujero en el neumático. Goma líquida, un parche . . .



En una casa destruida, hay un sótano. Allí hay granaderos. El suboficial de un grupo de lanzagranadas dice: "Ahora no tiene sentido . . ."

PK-Dibujos Corresponsal de guerra Martin Guhl

todos?" pregunta el jefe de la batería. "¡Sí, señor teniente!" ¡Bueno, entonces adelante! ¡Entremos en acción! "¡Pieza alerta!" El antiguo jefe de la pieza es el primero.

Y ya salen los primeros disparos, haciendo una música más agradable que la "lluvia nocturna" del enemigo. Pausa — los granaderos se intranquilizan. Nuevamente se acerca el fuego del adversario. Otra vez más el sótano sirve de refugio. El jefe de la batería se ha abierto la rodilla y tiene un brazo duro. A su lado ha caído una granada. Tal vez ha sido el tronco del árbol el que le ha salvado la vida. "¿Estáis todos?" El jefe de la pieza y el suboficial apuntador están aun afuera. El cañón se ha corrido un poco en el barro. Nuevamente preparan la pieza. "¿Está todo claro, Otto?" Momento, responde éste, acabo de levantarme del barro. ¡Ojalá, permanezca firme ahora!

Aunque cerca vuelven a caer impactos, el jefe de la batería se cerciora si la pieza está bien asegurada. El otro oficial ya se impacienta en sus instrumentos de observación, y dice: "¡Otto, si cae una granada aquí cerca, sabes dónde estoy; en el cielo!" "¡No digas sandeces, hombre; en ese caso refúgiate en el sótano!" Poco más tarde puede seguir el baile. El camión con las municiones ha sido alcanzado por algunos cascos. ¡Ya no es necesitado, así que, hacia atrás! Ahora una granada trás otra sale de la pieza. Donde caen esos impactos, la "lluvia nocturna" es algo más fuerte que la del enemigo. Con tranquilidad y circunspección trabajan los artilleros. Cargar, cerrar el cargador, disparar. Mientras el manguito cae sobre el montón, junto a los otros, ya se encuentra nueva munición en el caño.

Sólo pasan minutos hasta haberse cumplido la misión. Entonces todo tiene que ser hecho rápidamente.

Cambio de posición. Los dos oficiales están en todos los lugares críticos simultáneamente. Cañón al tractor — a casa! Aun no ha comenzado la respuesta del enemigo, los hombres y la pieza se encuentran a salvo. El pequeño coche del teniente acaba de llegar para retirarlo, cuando cerca cae una granada. Los disparos del adversario se acercan, paso a paso, a la posición que acaba de abandonar el cañón antiaéreo. El grupo de lanzagranadas ha vuelto a refugiarse en el sótano. Los dos tenientes se han echado a tierra cerca de su coche, en un embudo. "¡Menos mal, que los artilleros ya se han retirado con el cañón!"

Pausa de fuego. Al coche y adelante. Detrás de ellos vuelven a caer las granadas. La noche es muy oscura. Sólo en algunos lugares se ve el fogonazo de los cañones enemigos que disparan. Atención — embudo de bomba a la izquierda, un sherman destruido a la derecha. Allí está la altura, si logran pasar por ella . . . La posición desde la que dispararon se encuentra 300 metros a sus espaldas — maldición, el coche resbala a la derecha.

"¡Rotura de neumático, adelante a la derecha!" "Continúa por lo menos algunos centenares de metros hasta aquel desfiladero." "¡En tal caso, el neumático se habrá roto completamente, y no tenemos repuesto!" "Tenemos que remendarlo."

En el profundo barro, el gato resbala contínuamente. Pero trás muchos esfuerzos logran quitar la rueda del coche. Cerca cae una granada. "¡Tranquilidad, tranquilidad!" Poca luz, pues el enemigo no debe ver que aquí hay movimiento. Toda rotura de neumático es desagradable, más aun si se debe remendar inmediatamente, en medio del barro, de noche, sin luz, bajo fuego enemigo. De vez en cuando el trabajo de remendar el neumático es interrumpido por la necesidad de cubrirse en la zanja contra el fuego enemigo. Por poco, un coche de sanidad habría chocado con el coche de los dos oficiales, que se encuentra en la oscura carretera. Por fin se ha encontrado el agujero en el neumático. Goma líquida, un parche, y todo está en orden. Pero ahora hace falta una pausa para fumar un pitillo.

La rueda es colocada nuevamente sobre el eje. Los minutos parecen horas. Y después de 200 golpes con el inflador, el neumático está lleno.

Pero ahora hacia atrás! Y cien metros detrás de ellos estalla una granada, casi en el mismo lugar en que han estado casi una hora, reparando el neumático.

Adelante — adelante, y más y más se aleja el ruido de los impactos.

Muy entrada la noche, el jefe de la batería se presenta ante el comandante para rendir informe. El comandante le dice: "¿Ya ha comido?" Sus hombres ya han llegado hace rato. Estaba preocupado por usted! — Desde aquí hemos podido observar el efecto de su fuego, varias explosiones fuertes. Puedo imaginarme como habrá sido la acción! Proponga a los artilleros que aun no tienen la Cruz de Hierro para que reciban esa condecoración . . ."

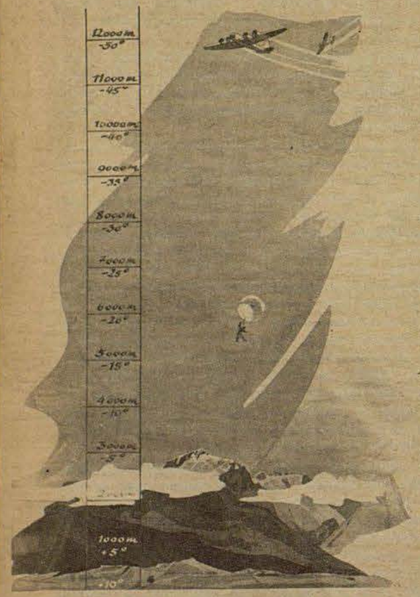
"¡En este caso, para todos, mi capitán!"

Combate aéreo en el límite de la estratósfera

¿Reina oscuridad a gran altura? – Por arriba de 10.000 metros enfermedad de caída de presión – Con 50 grados de frío en el paracaídas / Por el Corresponsal de Guerra Heinz Ockhardt

PK El júbilo en los países enemigos por la supuesta "paralización del Arma Aérea alemana" ha enmudecido, y los últimos éxitos defensivos alemanes prueban, que los cazas alemanes han mantenido el paso con el progreso técnico de los bombarderos terroristas, que con la divisa "más rapidez y más altura" pretendían sacar ventaja. Hoy en día, los cazas pueden seguir a los bombarderos hasta gran altura, lo que demuestra que nuestra técnica ha rendido lo que exigen las condiciones siempre más tirantes de la guerra aérea.

El desarrollo de la guerra aérea ha dado motivo a que la necesidad de construir aparatos más rápidos, utilizables en grandes alturas — ya sea para el bombardeo o para la caza — sea una necesidad permanente. Llenos de admiración podemos constatar, que cumpliendo esas exigencias la técnica ha realizado cosas fantásticas. Sólo necesitamos recordar, que ya en el año 1939 un avión de caza alemán se adjudicó el record mundial de velocidad con 746 kilómetros/hora. Esto es más del doble de la velocidad con que nuestros nervios transmiten las diferentes impresiones al sistema nervioso central, y ocho veces la velocidad media de un tren rápido. Más sorprendente aun es la relación de las cosas en el vuelo de altura. En el año 1938 un avión italiano ascendió a 17.000 metros, alcanzando el cuádruplo de la altura que pone un límite a la vida humana. Naturalmente, estos son resultados máximos, que por ahora no tienen valor en la práctica. Pero de todos modos, las velocidades medias de los cazas modernos son superiores a 500 kilómetros/hora, y los bombarderos terroristas anglo-americanos atacan en alturas que deben ofrecerles alguna seguridad, por cierto dudosa, frente a nuestros cazas. Por ejemplo, en ocasión del primer ataque diurno de secciones americanas contra la capital del Reich, el 6 de marzo pasado, los combates aéreos se desarrollaron en parte a 9000 metros de altura.



Cuando se abre prematuramente el paracaídas

Si el aviador que corre peligro a 12.000 metros de altura ha abierto inmediatamente el paracaídas, ha llegado en 8 minutos 53,2 segundos a 6000 metros. Durante todo este tiempo ha debido soportar temperaturas de 50 grados hasta 20 grados bajo cero. Si al saltar se le ha roto el fuerte uniforme, la consecuencia serán fuertes daños de congelación

Con esta constatación nos encontramos de pronto en el terreno de los problemas que se presentan para el aviador al alejarse siempre más de la tierra, y estos problemas se refieren esencialmente a fenómenos fisiológicos que resultan de la escasez de oxígeno a gran altura. Para conservar sus funciones vitales, el hombre necesita "aire"; mejor dicho aun, no necesita todo el aire sino que sólo una parte de él: el oxígeno. Pero una de las particularidades de la atmósfera es, que en alturas siempre mayores se reduce el número de moléculas de aire, o en otras palabras: el aire enrarece. El ser humano soporta el enrarecimiento del aire hasta cierta altura, y como ya se dijo más arriba, puede vivir hasta 4000 metros de altura sin medios auxiliares. Pero si se levanta a alturas mayores, y el caza que se enfrenta a los bombarderos terroristas lo hace todos los días, se presentan síntomas que la medicina aeronáutica califica enfermedad de altura. En sus comienzos, esta enfermedad influye sobre la voluntad y la actitud espiritual del aviador, provocando perturbaciones de la conciencia, pudiendo motivar la muerte en un estado más adelantado.

Hasta 4000 metros de altura pueden vivir seres humanos

Todo arma tiene efectos alternativos frente al arma de defensa. La eficacia de los cañones antiaéreos modernos no tiene, ni mucho menos, un límite a 4000 metros de altura. Así que obliga al bombardero moderno, y en consecuencia al caza, a subir a alturas que se encuentran más allá del límite en que puede vivir un ser humano, donde no puede respirar suficiente oxígeno, teniendo además la necesidad de realizar trabajos intelectuales, como ser observar mapas, controlar instrumentos, transmitir mensajes radiotelegráficos, y trabajos físicos. La experiencia ha probado que el hombre no es capaz de eso. A 4000 metros de altura comienza la así llamada región de perturbaciones — en algunas personas el límite está algunos centenares de metros más arriba — comenzándose a constatar la enfermedad de altura. El aviador siente calor, pronto nota un centelleo ante los ojos, las uñas de los dedos cobran un color azul y el pulso es más fuerte y más rápido. Si el avión continúa ascendiendo, continúan esos síntomas, pero no aumentan, o mejor dicho, no se nota un aumento. Y esto es lo peligroso y maligno de la enfermedad de altura: el afectado, pero en todo caso el poco experimentado y descuidado, nota poco o nada de su estado. Esto llega al extremo que, por ejemplo, al escribir cree escribir determinadas palabras, pero en realidad traza algunas rayas y dibujos que son un jeroglífico para el no enterado. Es decir, que su conciencia se encuentra perturbada, y ya no puede controlar si existen en realidad las acciones que cree realizar. Un suceso relatado en los informes del Ministerio de Guerra inglés de la primera guerra mundial, demuestra de manera especialmente clara tal perturbación de la conciencia: el piloto británico de un avión de bombardeo tipo Bristol se encontró, durante el vuelo, con 5 aparatos alemanes a una altura de 6000 metros. No reconoció el peligro que le amenazaba, y a pesar de la enérgica protesta de su observador hizo señas con las manos a los aviadores alemanes.

La falta de oxígeno en el ser humano no conduce inmediatamente a síntomas que puedan ser calificados de enfermedad, sino que después de cierta fase de indiferencia se registran las reacciones ya citadas, que al comienzo conservan al organismo su capacidad de rendimiento. Pero al sentir los síntomas de advertencia, el afectado sólo tiene un pequeño espacio de tiempo para descender inmediatamente o para suministrarse oxígeno. Este espacio de tiempo es de 2 minutos a 7500 metros de altura, y se reduce con el aumento de la altura, de manera que a 10.000 metros es de solo 20 segundos. Si en este lapso el afectado no



Se presenta el "fantasma" de la falta de oxígeno

Los primeros síntomas de la enfermedad de altura se han presentado, el aviador que se encuentra a 7500 metros de altura siente calor, nota un centelleo ante la vista, pero los sentidos aun están despiertos. Aun dispone de dos minutos antes de perder el conocimiento. Si ahora se deja caer, sin abrir el paracaídas, habrá llegado en 40 segundos a 4000 metros, o sea a una zona en que ya no corre peligro

Dibujos Wolfgang Leopold

ha adoptado alguna medida, pierde repentinamente la conciencia. Un ejemplo: durante un vuelo contra el enemigo, a 9000 metros de altura, un aviador de caza se despertó de pronto por haber chocado fuertemente con la cabeza contra el cristal de su carlinga. Inmediatamente se dió cuenta que padecía del mal de altura. Rápidamente descendió a 4000 metros, y recobró el mando absoluto sobre sus fuerzas físicas y espirituales. Esto demuestra claramente, con qué rapidez puede atacar la enfermedad de altura al aviador. Pero también en este estado es posible la salvación, si un camarada puede prestar ayuda, como se da el caso en los aviones de bombardeo de varios tripulantes. El inmediato suministro de oxígeno en botellas hace recobrar el conocimiento al afectado. Por cierto que tal auxilio debe ser prestado muy rápidamente. En caso contrario el cuerpo se estremece y realiza movimientos desordenados, los brazos son echados de manera acalambrada hacia adelante, registrándose un colapso. En pocos minutos puede producirse la muerte. Para evitar el mal de altura, es decir, para posibilitar al aviador la actuación más allá de los 4000 metros, la técnica ha encontrado un medio muy sencillo. Por vía artificial y con la ayuda de instrumentos agregados al avión, se suministra oxígeno al aviador, de manera que para las funciones del metabolismo, para las que se necesita oxígeno, se registran condiciones que corresponden a la situación normal en la tierra. Por eso, en el Arma Aérea alemana se ha ordenado, que todo aviador, a partir de los 4000 metros, utilice los aparatos de oxígeno suplementario . . . Dentro de la tropósfera,

que llega hasta 11.000 metros, y por encima de ello hasta 12.000 metros, es posible volar con oxígeno suplementario. Esta es la altura, que actualmente tanto para el caza como para el bombardero es el límite máximo, donde tiene que cumplir la misión que se le encomienda. A partir de los 12.000 metros — la estratósfera sigue, según nuestra disposición, a la tropósfera y comienza a los 11.000 metros — ya no basta el aparato de oxígeno para el vuelo de altura. A esta altura, el hombre sólo puede volar con un aparato equipado con una carlinga de sobrepresión, en la que, por conveniencia, reina una presión análoga a la de 7000 metros. La carlinga de sobrepresión es necesaria, porque más allá de los 12.000 metros la presión parcial del oxígeno, incluso respirándose con aparato de oxígeno, no alcanza, de manera, que se presenta la enfermedad de altura.

El aviador con anteojeras

En la lucha aérea a gran altura, el sentido visual juega un papel muy importante. Mediante experimentos se comprobó, que ya a 4000 metros de altura — en uno más y en el otro menos — se tiene la impresión de que oscurece. Al suministrarse repentinamente oxígeno suplementario a los sujetos experimentales, tuvieron inmediatamente la sensación de gran claridad. Con esto quedó probada claramente la influencia del oxígeno sobre el sentido visual. La explicación, muy interesante, de este fenómeno, es, que en la retina se produce una materia muy sensible a la luz, la púrpura visual, que se consume al chocar con la luz. Es decir, que entre la asimilación de oxígeno del hombre y su capacidad visual existen relaciones muy estrechas; evidentemente, la escasez de oxígeno paraliza la producción de púrpura visual. De una importancia similar es la reducción del campo visual a gran altura, de manera que el aviador sólo tiene delante un sector visual muy limitado, no percibiendo lo que se encuentra más allá a diestra y siniestra, y lo que el ojo del ser humano en tierra registra con facilidad. Se produce una situación, en la que el aviador parece volar con anteojeras. Es fácil imaginarse, que el caza en la lucha aérea, pero también el bombardero en la defensa contra los cazas, tropiezan con grandes dificultades visuales, pudiendo correr así grandes peligros. Es evidente, que la naturaleza trata muy mal al ojo en alturas pobres en oxígeno, pues además de los fenómenos descritos se reduce la capacidad de diferenciar colores, limitación que puede ser de importancia en la determinación de objetivos que deben ser bombardeados. Buscando siempre nuevos métodos y caminos para preparar físicamente al aviador y hacerlo más resistente, se ha tropezado con un fenómeno del que se valen los alpinistas. Al ascender a montañas de más de 4000 metros, penetrándose en regiones pobres en oxígeno, los exploradores solo avanzan paso a paso, permanecen unos días en determinada altura y continúan luego otro trecho. Se ha comprobado, que el cuerpo humano es capaz de hacerse más resistente a la altura, si es acostumbrado lentamente a ella. Resistencia a la altura significa un aumento de los glóbulos rojos de la sangre, que son los portadores del oxígeno. Como el aire enrarecido de grandes alturas tiene menos partículas de oxígeno, pero como al comienzo del ascenso la cantidad de glóbulos rojos es la misma que a menos altura, falta al organismo una parte del oxígeno anteriormente suministrado. Si el cuerpo produce a esta altura, que le crea condiciones más difíciles no dando aun lugar a la enfermedad de altura, una nueva cantidad de glóbulos rojos, estos glóbulos compensan la escasez de oxígeno condicionada por el aire más raro. Esta capacidad del cuerpo humano, llamada adaptación a la altura, es aprovechada hoy en día para nuestros cazas.

Entumecimiento de los miembros a gran altura

Pero no son solamente los síntomas de la enfermedad de altura, que afectan la capacidad del aviador. A partir de los 10.000 metros se presenta también la así llamada enfermedad de caída de presión. Esta se presenta con punzadas, especialmente en las articulaciones. Estas punzadas no sólo hacen que todo movimiento sea doloroso, sino que pueden motivar incluso una parálisis parcial o total de algún miembro del cuerpo, como ser de un brazo o una pierna, miembros cuya función normal es de gran importancia para cada aviador. Ya se ha dado el caso, que a gran altura un piloto sólo pudo mover los brazos haciendo esfuerzos casi sobrehumanos. La explicación para la enfermedad de caída de presión es, que en la sangre se encuentra aire físicamente disuelto, expuesto a la presión de una atmósfera. A 12.000 metros de altura se reduce esta presión exterior a una cuarta y a veces a una quinta parte; así quedan libres finas burbujas de gas que se radican en los tejidos, en pequeños vasos sanguíneos y en nervios, lo que origina dolores de caída de presión.

De este indicio se desprende, que cada aviador que vuela a grandes alturas tiene que ser sometido constantemente a un control médico. Ya los resfríos leves pueden dar lugar a complicaciones, como lo demuestra el caso de un piloto, que inició un vuelo a gran altura con un leve catarro. Después de 2 horas de vuelo y a 7500 metros de altura notó síntomas de enfermedad de altura, que volvieron a desaparecer con el suministro de oxígeno. La revisión de la máscara de respiración, después del vuelo, permitió comprobar que la débil fibra de la válvula de expiración se encontraba semiabierta debido a partículas de mucosidad que la obstruían. A raíz de esto, el piloto había inspirado también el aire que lo rodeaba, sintiendo entonces la enfer-

Continuó en lo página 211



Comandante STOERCHEL



Capitán BORCHERS



Capitán von WEYRAUCH



Capitán NADOLSKI



General de división HEIDRICH

En reconocimiento y elogio de su heroica actuación, el Führer concedió las

HOJAS DE ROBLE CON ESPADAS PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al general de división Heidrich, comandante de una división de paracaidistas, como 55° soldado de las Fuerzas Armadas alemanas. Además, en agradecimiento y elogio de su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer concedió las

HOJAS DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al capitán Jabs, comandante de grupo en una escuadra de caza nocturna, como 430° soldado de las Fuerzas Armadas, al comandante Jope, comodoro de una escuadra de bombardeo, como 431°, al comandante Schmitter, comandante de una escuadra de bombardeo, como 432°, al comandante Dr. Otto, comandante en una escuadra de bombardeo, como 433°, y al comandante Baetcher, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, como 434° soldado de las Fuerzas Armadas.

PK - Fotografías Corresponsales de guerra Gregor (Sch 1), Scherl OKW (5), Weltbild (5), Schlege 1), Adolf Mueller (1). Privada(1



Capitán JABS



Comandante JOPE



Comandante SCHMITTER



Comandante Dr. OTTE



Comandante BAETCHER

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El comandante Stoerchel, comandante de grupo en una escuadra de caza, se ha destacado en numerosas acciones diurnas y nocturnas. Consecuente y circunspecto en su mando, valiente y arrojado en sus ataques, logró brillantes éxitos personales habiendo llevado a sus tripulaciones a acciones ejemplares. — El capitán Borchers, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, obtuvo 78 victorias aéreas en numerosas luchas aéreas. — El capitán von Weyrauch, capitán de escuadrilla en una escuadrilla de aviones de reconocimiento cercano, contrajo especiales méritos al intervenir en la lucha terrestre en Sicilia. Las fotografías por él tomadas siempre han sido una ayuda valiosa. — El capitán Nadolski, jefe de batería en un regimiento de cañones antiaéreos, aniquiló en duras luchas, con su batería, al enemigo que atacaba con considerables fuerzas en el espacio de Bjelgorod. Así posibilitó los movimientos de distanciamiento de las tropas alemanas. — El teniente Hulsch, piloto en una escuadra de bombarderos en picado, aniquiló entre otras cosas 34 tanques y 70 vagones de ferrocarril, dejó fuera de combate a 8 baterías antiaéreas y destruyó gran cantidad de material de guerra. — El teniente Engelhardt, jefe de compañía en un regimiento de paracaidistas, se destacó en la lucha por Roma con un golpe de mano contra el cuartel general enemigo. — El teniente Georg Sattler, piloto en un grupo de bombardeo, hundió dos buques mercantes con 10.000 toneladas y dos transatlánticos con un total de 32.000 toneladas, además de un destructor y un torpedero. — El brigada Hentschel, radiotelegrafista en una escuadra de aviones de bombardeo en picado, apoyó eficazmente al portador de los brillantes, comandante Rudel, en más de 1300 vuelos contra el enemigo, participando en gran medida en sus éxitos. Sobre su trágica muerte hemos informado en el último número.



Teniente HULSCH



Teniente ENGELHARDT



Teniente SATTLER



Brigada HENTSCHEL †

Estudiantes aviadores

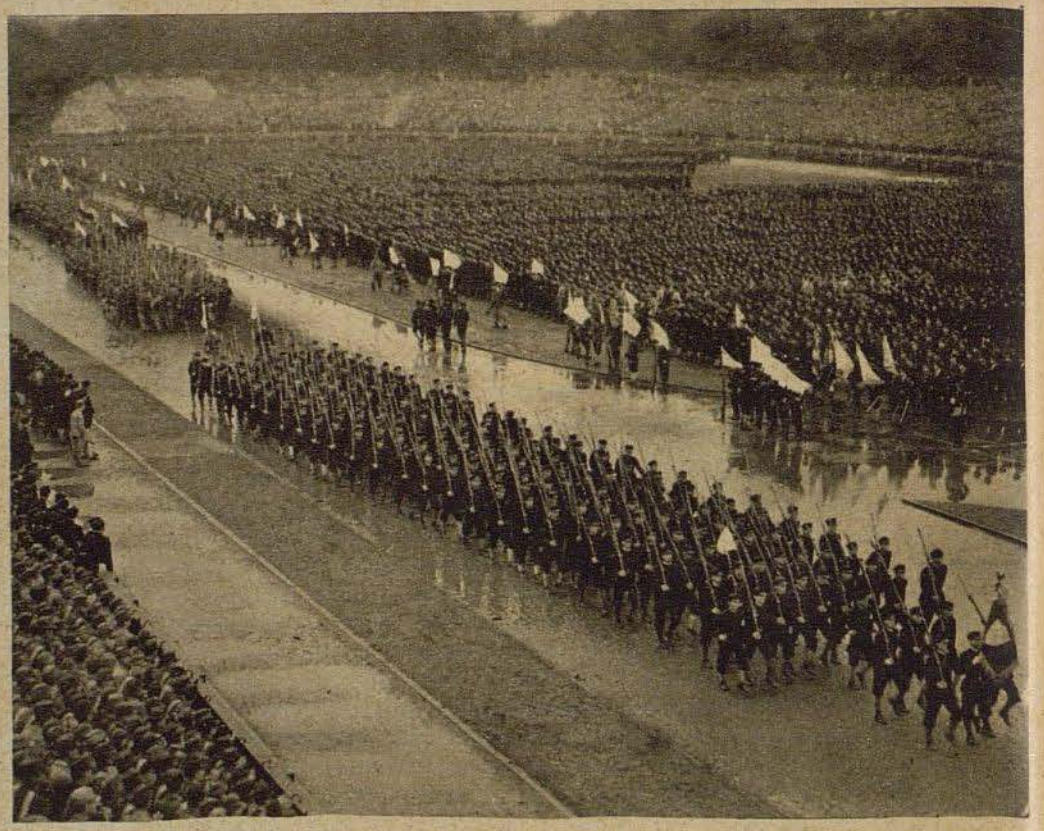
Servicio de guerra voluntario en el Japón

Aunque los estudiantes japoneses no necesitan prestar servicio militar hasta haber concluído sus estudios, contínuamente se presentan miles de voluntarios para prestar servicio en las filas. Muchos de ellos se han puesto a disposición del arma aérea del ejército y de la armada, donde sus camaradas se han hecho inmortales en osadas acciones aéreas. La instrucción de los jóvenes aviadores es muy intensa. El servicio comienza a las 5,15 y termina a las 21,30. Pero este ritmo de instrucción no sólo se orienta por conveniencias militares, sino también por el ferviente deseo de los estudiantes de poder combatir cuanto antes en el frente. El final y la coronación de la primera etapa del servicio militar es la visita que cada aviador puede hacer en avión a su terruño, antes de ir al frente. Esta visita es una recompensa por haber concluído bien el período de instrucción y simultáneamente sirve para despedirse de la familia



La cara del aviador japonés. Este joven estudiante ha dejado la universidad para ponerse a disposición del arma aérea de la armada





Desfile de estudiantes en el estadio Meiji. Este acto es celebrado una vez por año, y en esta ocasión se despiden los jóvenes estudiantes de la universidad y de su vida privada

Fotografías Transocean-Europapress

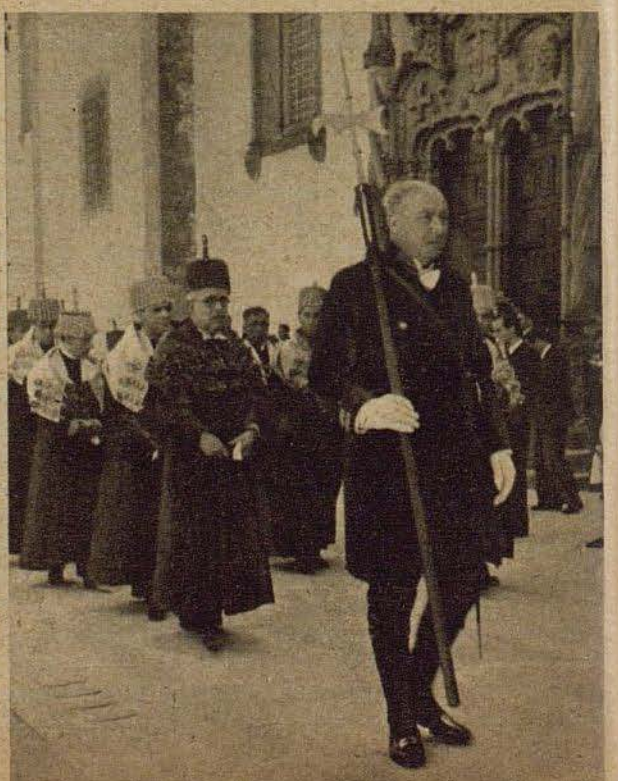
Izquierda: Un dia lleno de felicidad se acerca a su fin, y llega el momento de la despedida. Una vez más saluda el jóven aviador a sus padres y hermanos. Luego comienza a funcionar el motor, se levanta de la tierra y zumba la canción de acciones futuras

EL BONETE DE DOCTOR DE COIMBRA

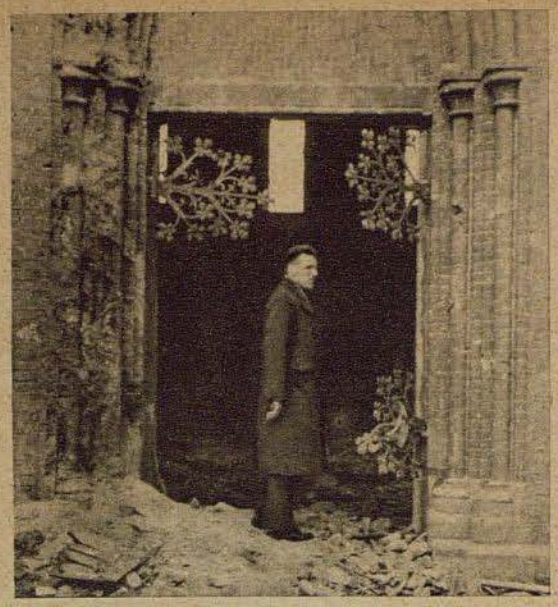
Conferido a un erudito alemán



En la antigua Universidad portuguesa de Coimbra, la concesión del título de doctor es un acontecimiento singular y significativo. Por primera vez, desde los tiempos de la Edad Media, esta dignidad ha sido conferida a un extranjero, al doctor alemán Albin Eduard Beau, oriundo de Hamburgo, que actúa de lector en Coimbra. El nombramiento tuvo lugar dentro del cuadro de una gran fiesta académica, celebrada con toda la suntuosidad de la venerable tradición. El toque de campanas y de clarines anunció el cortejo, que en marcha solemne pasó por el patio de la Universidad, entrando en la "Sala des Capelos". El maestro de ceremonias, con el bastón de plata, encabezaba el cortejo de los profesores con su bonete redondo y su ornamento medieval. Entre el rector, profesor Dr. Maximinio Correia, y el Decano de la Facultad de Filosofía, se encontraba el doctorando, vistiendo ya el traje azul de su Facultad, pero con la cabeza descubierta. A la alocución "breve y elegante" del candidato, como la prescribe la antigua regla, siguieron los discursos de dos profesores, en que después de ensalzarse los trabajos científicos del doctorando se destacaron las antiguas y estrechas relaciones entre las culturas portuguesa y alemana y los imperecederos méritos que contrajo la ciencia alemana por la difusión de bienes culturales portugueses. Con la entrega de las insignias de doctor por parte del Decano de la Facultad de Filosofía, concluyó la impresionante ceremonia, durante la cual fueron interpretadas obras de música clásica alemana



Fotografías Hertha Kaim (Scherl)



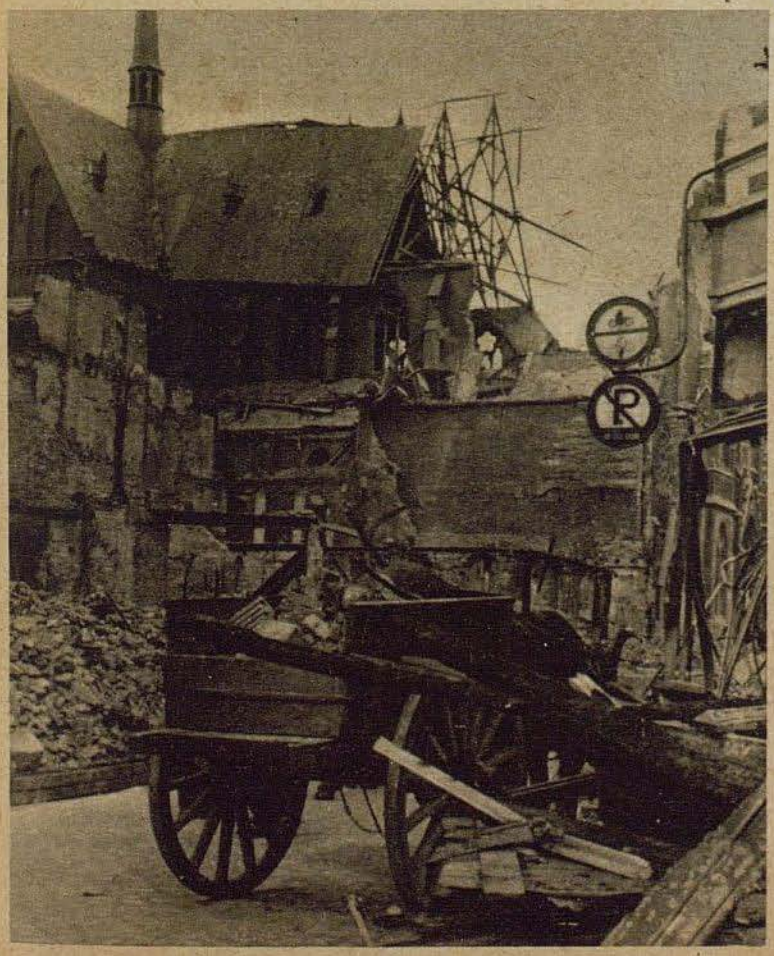
Desconcertado se encuentra el sacristán ante el portal de su Iglesia. Reliquias antiquísimas, que habían sido confiadas a su cuidado han sido destruidas en pocos minutos

Una ciudad que perdió su silueta

Terror aéreo inglés en Holanda

"No creo que mediante ataques intencionados contra la población civil se pueda triunfar en una guerra!" Una expresión del difunto jefe del gobierno inglés, Chamberlain, que da que pensar. La Inglaterra de hoy parece ser de otra opinión, pues con una brutalidad sin igual realiza la guerra de terror no sólo contra la población civil alemana, sino que también contra aquellos pueblos que pretende liberar. Los habitantes de la ciudad holandesa Nimega han tenido ocasión de llegar a conocer la "amistad" británica. Las honorables obras arquitectónicas holandesas, que por su multiplicidad determinaban el aspecto exterior de la ciudad, han quedado en gran parte reducidas a cenizas y escombros. La hermosa torre de la "Grooten Kerk" (Gran Iglesia) y las torres cercanas de otras Iglesias sólo se levantan como ruinas hacia el cielo



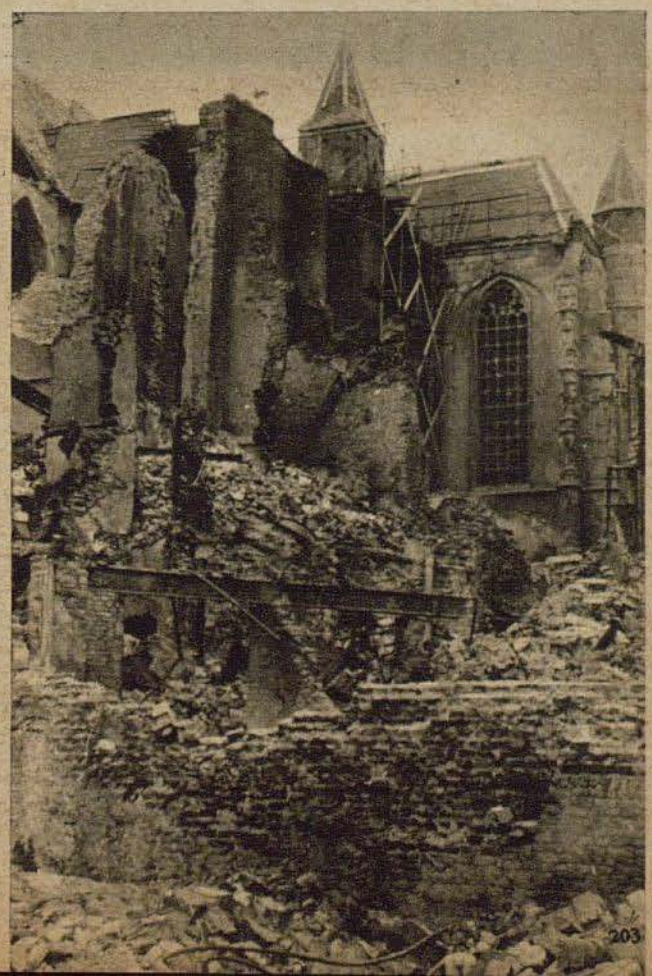


En los tiempos buenos como en los malos, la torre de la "Grooten Kerk" era para los habitantes de Nimega el símbolo de la patria. Después del ataque terrorista anglo-americano ofrece un aspecto desconsolador

Fotografías Corresponsal de guerra Vater (HH)

Izquierda: También la nave transversal del templo, que es una de las más antiguas construcciones góticas de los Países Bajos, ha sido víctima de las bombas enemigas

Derecha: Siendo sede de la única universidad católica de Holanda, Nimega cuenta con gran número de Iglesias, de las cuales ni una sola se ha salvado del ataque terrorista



¡Qué sería el mundo sin ellos!



Inventos alemanos que marcaron rumbos

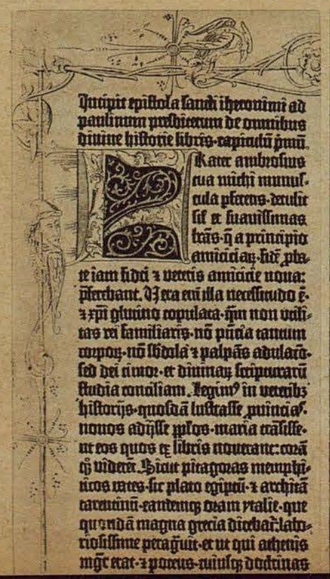


Cuando Napoleón I decretó en el año 1806 el así llamado "bloqueo continental" contra Inglaterra, esta medida afectó también a las importaciones de azúcar de las islas de las Indias Occidentales. El azúcar, que entonces era ya de por sí un artículo de lujo, llegó a precios irrisorios. Tanto más grande fué la importancia que cobró el invento del azúcar de remolacha, hecho poco antes por el químico alemán Franz Karl Achard (1753—1821), que independizaba a Europa de la importación de azúcar de caña. Izquierda: Hasta donde llega la vista se extienden los campos sembrados con remolacha azucarera en la llanura alemana, y en su centro se encuentran las fábricas en que, según el procedimiento de Achard, es producido este alimento tan importante



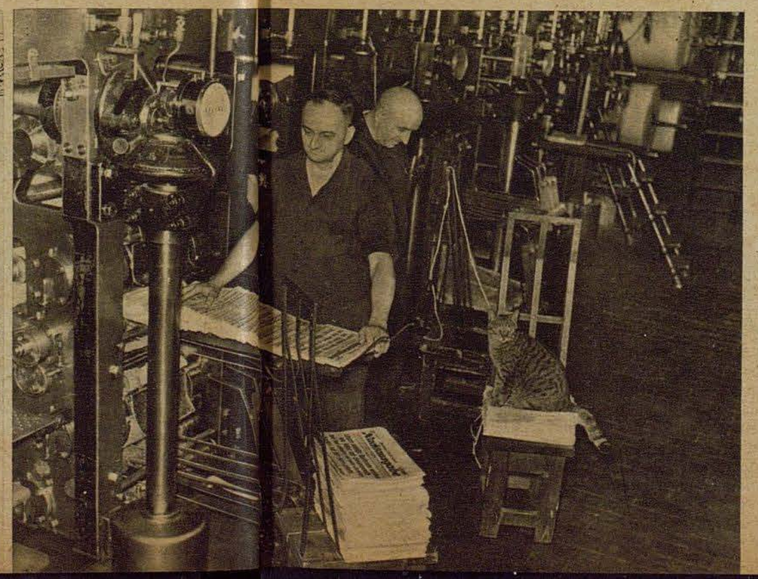


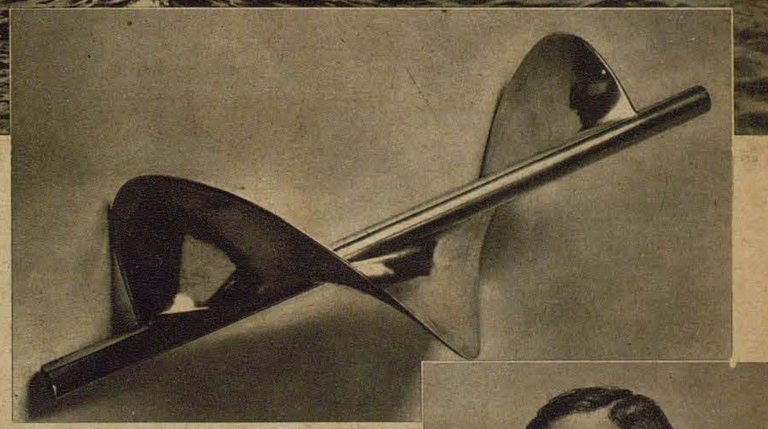
El cuadro más antiguo que se conoce hasta ahora de Gutenberg (1400—1468), que en realidad se llamaba Johann Gensfleisch. Su invento, el arte de la imprenta, cuenta entre aquellos grandes hechos del genio humano que cambiaron fundamentalmente las costumbres de su época y que hoy en día son lo más lógico. Derecha: Uno de los primeros trabajos de la imprenta de Gutenberg, la biblia de 42 renglones, que fué compuesta en colaboración con el ciudadano de Mainz Fust. Extremo derecho: La rotativa de un diario moderno. Gutenberg no habría soñado jamás que su invento cobraría tales formas en el siglo XX



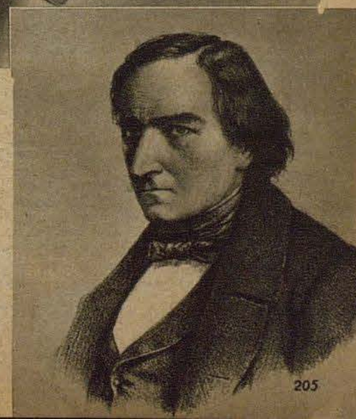
Incipit epistola sancti ihoronimi ad paulinum presbiterum de omnibus diuine historie libris-capitula prima.

Karissimo ambrosio cum michi munuscula placens-deuulsit et suauissimas trias-q a principio amicicie az-hic pta et iam fidei z veteris amicicie nouas: placebant. Dz ora cuilla vacillando ē. z xpi gluino copulata-non non vultus vt familiaris-nō puta tantum corpoz-nō fabula z palpās adulacās sed dei timoz-et diuinaz scripturaz studia consuluit. Legim? in veteribus historijs-quosdā lubtasse principes nouos adhibe pplos-maia calliere vt eos quos ex libris nouerant: cōa ḡ videāt. Vidit pharaonas memphiticos mores-sic plato egipti-z archita tarentinū-eudoxus quam ytalie-que quondā magna grecia dicebat: latissime peragrauit-et ut qui athenis mḡr erat-z porticus-cuiusq doctrinas

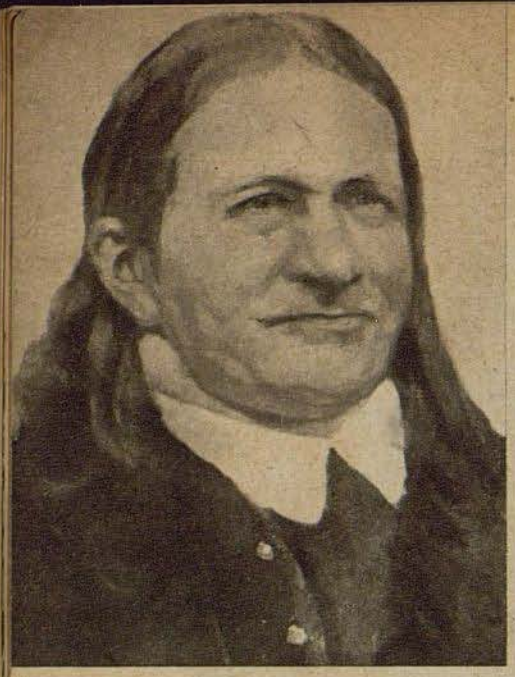




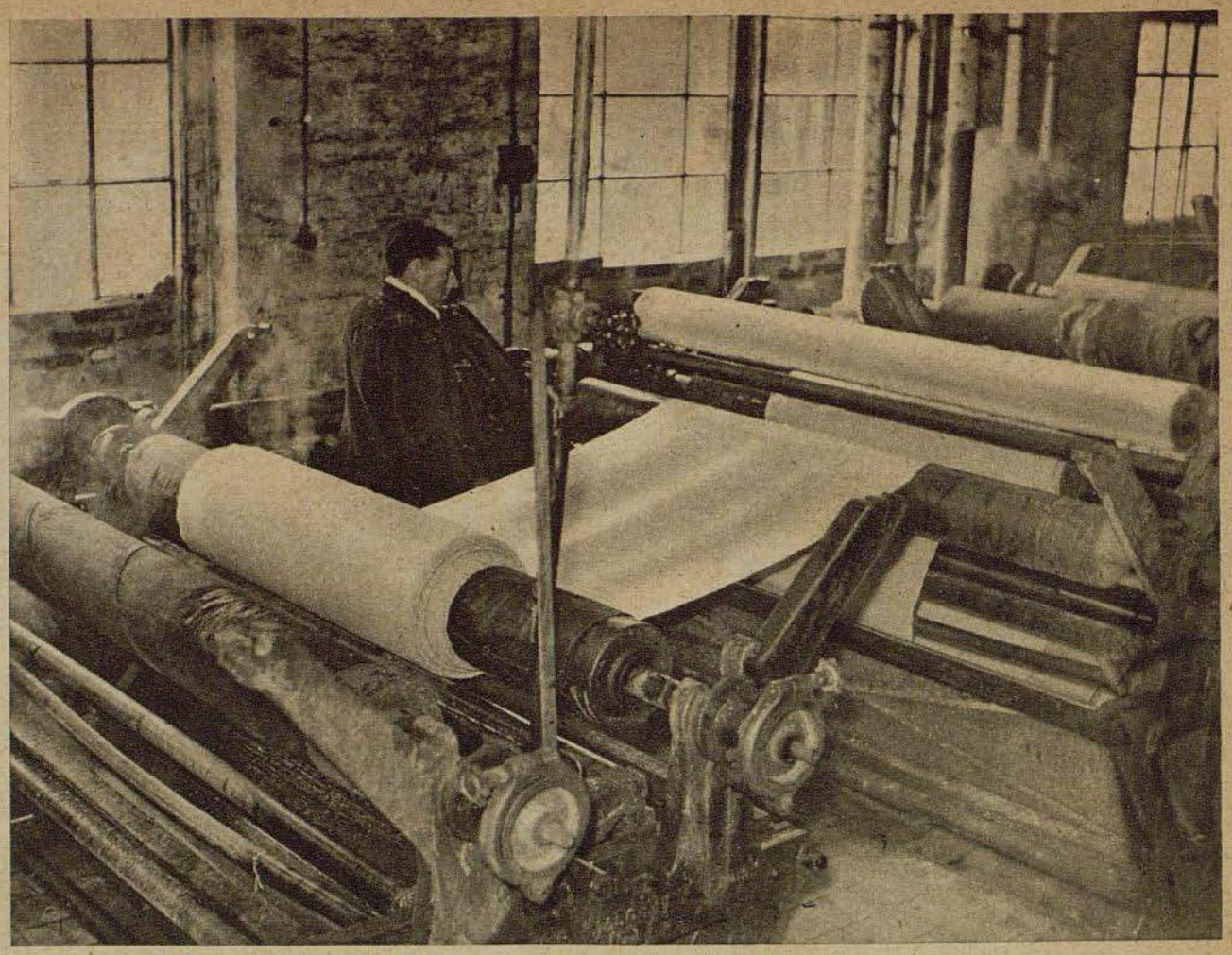
El alemán de Bohemia Josef Ressel logró efectos revolucionarios análogos con su hélice para buques, que hizo patentar en 1827. Este invento suponía casi la desaparición de la navegación a vela, dando nuevos impulsos al comercio y tráfico mundial. Ni siquiera el tráfico aéreo transoceánico, que se debe en gran parte a inventores alemanes, puede restar importancia a la hélice de los buques. Arriba: Un transatlántico inicia una travesía. Centro: Modelo de la hélice del primer buque a hélice del mundo "Civetta", que hizo su primer travesía en 1829. Derecha: Josef Ressel (1793—1857)

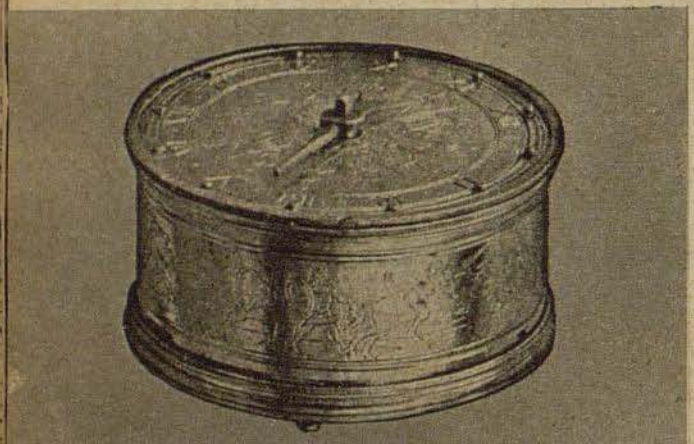


Fotografías: Scherl (4), Servicio fotográfico histórico (4), Historia-Foto (3), Atlantik (2), Archivo Ministerio de comunicaciones (1)



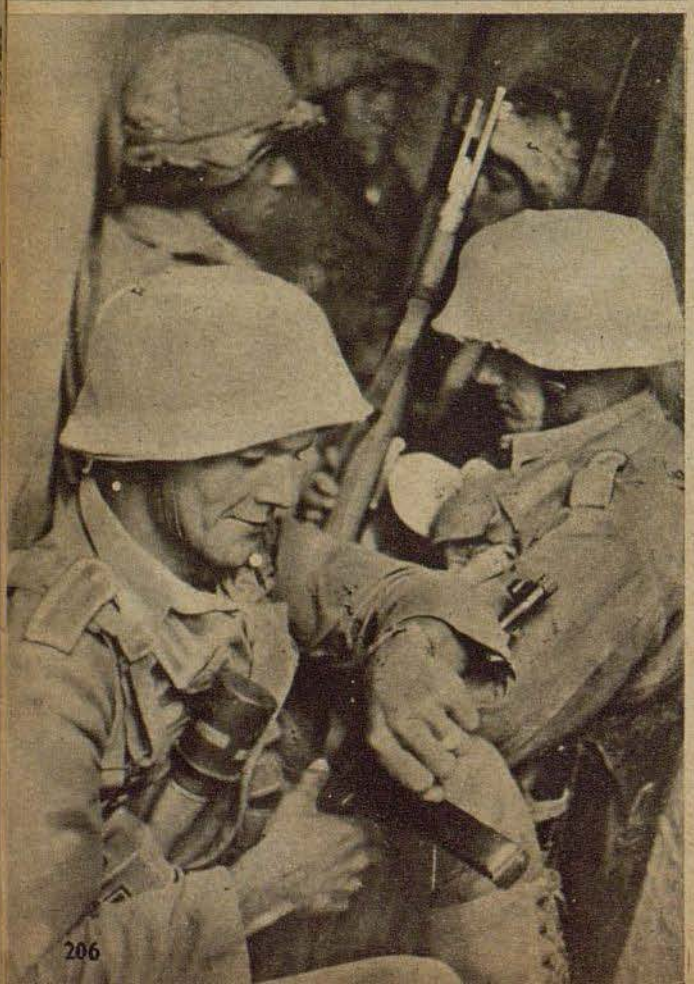
Cuando el químico Friedlieb Ferdinand Runge (1793—1867) inició los trabajos para ganar un colorante con el objeto de hacer competencia al añil importado de Inglaterra, no sabía que estaba por echar las bases para la química medicinal moderna. Y no sólo eso, pues las anilinas por él descubiertas fueron el fundamento para los conocidos medicamentos Salvarsán, Germanin y productos análogos de origen alemán, como también para los sucedáneos ganados del carbón, como ser buna. Derecha: Interior de una gran tintorería

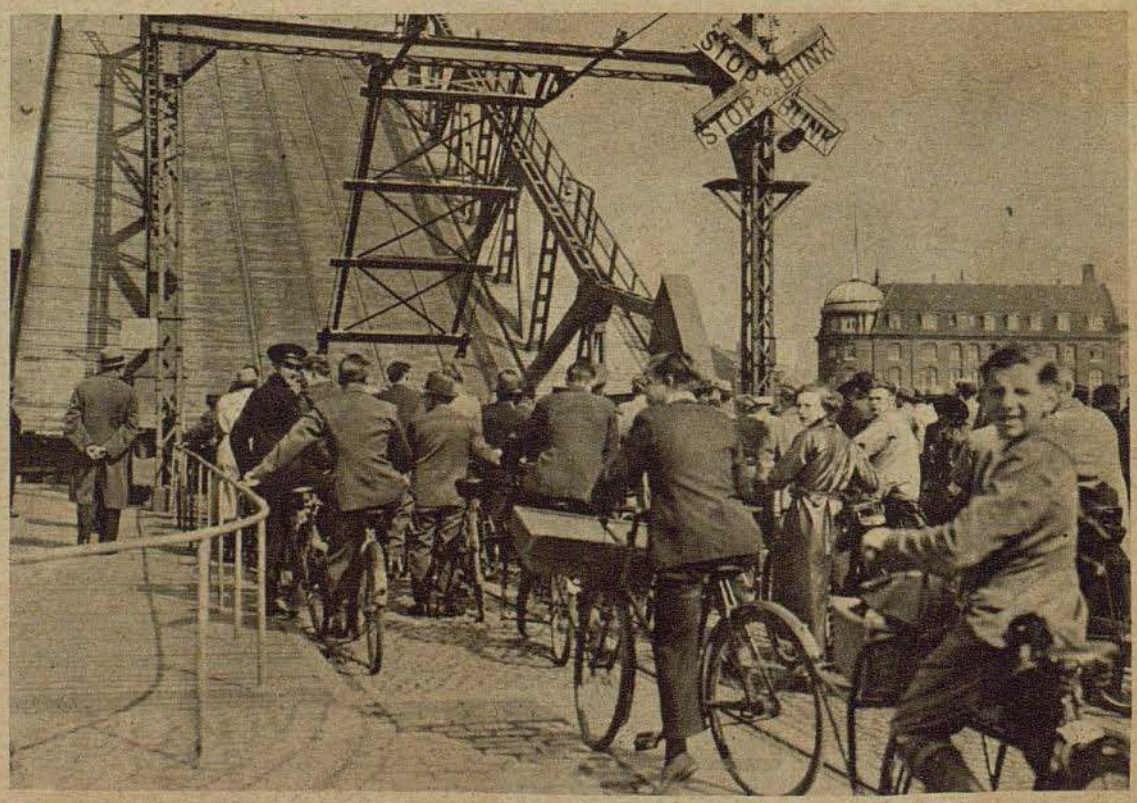




Un objeto de poca apariencia es este "huevo de Nuremberg", como ha sido llamado en sus comienzos el reloj de bolsillo inventado por Peter Henlein (1480—1542). Y no obstante, ¡cuan imprescindible nos parece ahora a nosotros! El reloj divide nuestro día, regula nuestro trabajo y acompaña todas nuestras acciones con su incesante tic-tac. Sin el reloj apenas es imaginable una cita, y ningún joven que quiera encontrarse con su amada puede prescindir del reloj. Incluso en la zona de fuego de la guerra es necesario. La vista fija en el reloj — así espera el jefe del grupo de asalto el momento en que debe entrar en acción (izquierda abajo). Izquierda: Uno de los primeros relojes de bolsillo de Peter Henlein

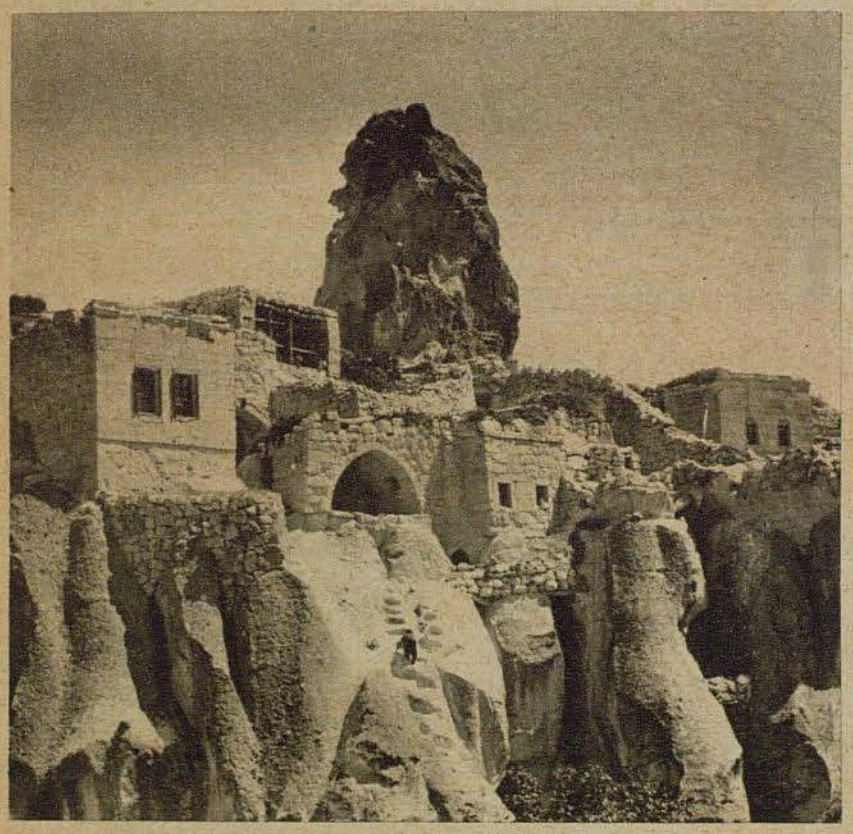






En el año 1817 apareció el barón Karl von Drais (1785—1851) con su bicicleta, llamada "Draisine" según su inventor. La fotografía superior del puente levadizo Copenhague muestra el desarrollo tomado en los últimos 125 años por este "vehículo" curioso. Para la ciudad y el campo, la bicicleta es hoy en día un medio de transporte imprescindible y barato



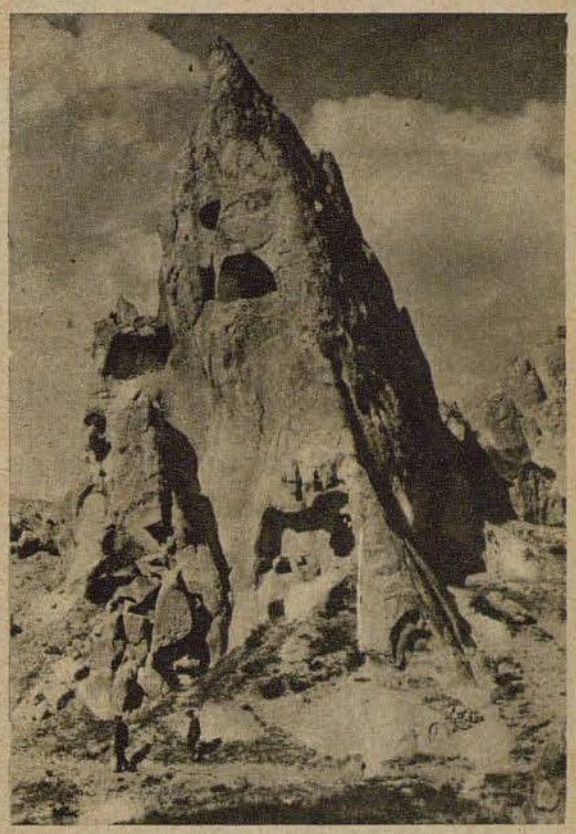


Qué paisaje más misterioso y bello! Pero también esto es nuestra madre tierra, que en esta región parece haber retenido recuerdos de tiempos pasados

Izquierda: Dificultoso es el ascenso a la finca que se encuentra junto a la roca. Más atrás se levanta un maciso rocoso lleno de cuevas

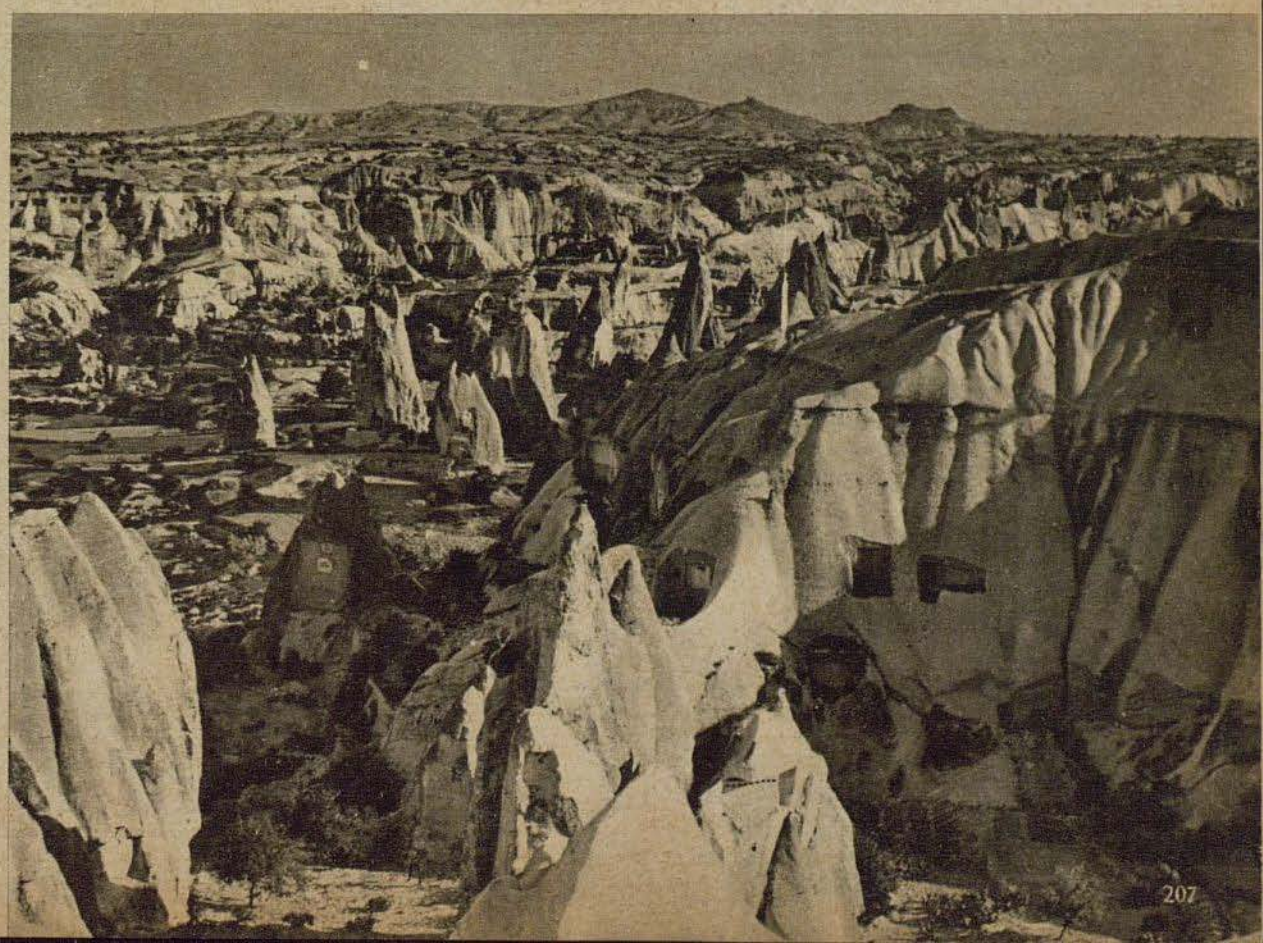
Derecha: Cual si fuera un diente se levanta en el "Valle de los conventos rocosos" un gigante de piedra, en el que monjes del comienzo de la era cristiana construyeron, en trabajo penoso, sus viviendas, que hoy en día cuentan indudablemente entre las más antiguas que se conocen

Abajo: En el valle de los "dientes de tiburón" se puede hablar casi de una aldea de rocas. Las entradas de las cuevas y los agujeros con aspecto de ventanas son en parte formaciones de la naturaleza, y en parte obra de seres humanos **Fotografías Paula Wehr**



PAISAJES LUNARES EN ANATOLIA

En aquel lugar en que chocara Europa y Asia, se extiende la contrastante región de Anatolia, núcleo de Turquía, cuyo aspecto y clima se encuentran dominados por un cambio constante. El turista europeo queda admirado ante este mosaico de paisajes. Simpáticas ciudades, bañadas por el sol, llanuras fructíferas, palmeras y playas de mar azuladas — un cuadro hermoso de vida pacífica. La vista del viajero es atraída además por la singular hermosura de las rocas y piedras, por las estepas desoladas y selvas vírgenes, que lo llenan de profundo respeto ante la fuerza de la naturaleza. Alrededor de la pequeña ciudad de Ürgüp, en el corazón de Anatolia, el paisaje es de un carácter francamente bizarro. Las canteras de arena y toba cuentan aquí, debido a las erosiones y a las influencias del viento, con sinnúmero de grutas, nichos, columnas, pirámides y otras figuras encantadoras. Si no fuera por los seres humanos y por las palomas que vuelan sobre las rocas de formas curiosas, el turista podría pensar que se encuentra en un paisaje lunar



. . . Con el Mosela como protagonista

Paisajes alemanes en el film

El paisaje alemán es rico en cuadros característicos y alternativos. Desde el Mar del Norte y el Báltico se extiende hasta los picos de los Alpes, y de las llanuras orientales hasta los hermosos valles del Rín y de sus afluentes. Cual si fuera un caminante incansable, la cámara cinematográfica visita siempre más regiones alemanas, buscando sus bellezas como fondo que anima y fomenta el argumento serio o alegre de una película. Tales esfuerzos siempre encontrarán la aprobación y el agradecimiento del público. Pues las fotografías de paisajes, como se las ve en las películas cinematográficas, permiten saciar las ansias de viajar, despiertan recuerdos íntimos y deseos de salir a correr mundo. Ahora, el hermoso valle del Mosela, río que a menudo ha sido visitado por la cámara del film, ha sido aprovechado entre Tréveris y Coblenza como fondo para una obra ligera, en que actúan jóvenes enamorados, en parte en botes y en parte sobre las verdes orillas. "Viaje por el Mosela con Mónica", se llama esta nueva película de la Terra, en que seis jóvenes alegres, que forman dos grupos de tres, se encuentran para la vida. Y el Mosela intervino en el juego

Fotografías Terra (Schlawe 4, Lindner 2, Baumann (1)



Para descansar un rato, Heiner y Florián amarran sus botes plegables, llamados "Suerte matrimonial" y "Solo", a la orilla del Mosela. Los nombres de los botes son símbolos — cual pertenece a Heiner, cual a Florian, y en cual se instalará Mónica? (Jasper von Oertzen, Martin Urtel y Eva María Meineke) — Abajo: Por viñedos pasa el sendero que conduce hacia arriba. Tilo, que ha llegado como tercero a reunirse con la pareja de hombres, hace la corte — al parecer con éxito — a Mónica. Ambos apenas prestan atención a sus compañeros y a sus esfuerzos de hacer subir el perrito por la escalera (Eva María Meineke y Hermann Brix)





Después de una agitada carrera con los botes plegables, unas vueltas en tío vivo, que han permitido ganar este osito como premio. Llenos de alegría disfrutan Susana, amiga de Mónica, y Heiner esta diversión de verano (Margit Debar y Jaspar von Oertzen)



Ahora se ha completado también el terceto femenino. Nora se ha sumado a los amigos, siendo saludada cordialmente por todos (Jaspar von Oertzen, Ruth Buchardt y Margit Debar)



"Tiene usted permiso para pescar?" Pesadamente se deposita la mano del policía sobre el hombro de Heiner. Ni siquiera sus penas de amor, por grandes que sean, le dan derecho a pescar "furtivamente" (Gerhard Dammann y Martin Urtel) — Derecha: "Prohibido acampar!" dice el cartel. Y el ojo de la justicia, siempre vigilante, descubre a los "malhechores". Pero incluso el severo control de los papeles de identificación tiene su parte buena: ahora queda en claro como se componen las parejas. Y cuando Heiner se junta nuevamente con los camaradas, la cuenta es exacta: 6 = 3 × 2



Las pequeñas preocupaciones amorosas del viaje por el Mosela han pasado. Lo que ha quedado es el grato recuerdo — y el amor recíproco de seis jóvenes. Aquí el ejemplo: Heiner y Nora



Aviadores norteamericanos sorprendidos por la muerte blanca

Lucha aérea sobre los montes Hohe Tauern / Salto con paracaídas sobre pisos elevados / Dramática acción de salvamento entre rocas y hielo

PK Hace poco tiempo, comandos de salvamento de la Guardia Alpina (Asociación alpina alemana) rescataron trás difíciles ascensos, en parte bajo condiciones de tiempo muy desfavorables, los cadáveres de una serie de aviadores norteamericanos que habían saltado en paracaídas, después de haber sido derribados sus aparatos, en duras luchas aéreas. Estos combates tuvieron lugar a fines de febrero sobre los Alpes orientales, y los aviadores que saltaron con paracaídas cayeron sobre picos muy elevados y ventisqueros de los montes Hohe Tauern, no pudiendo descender de las cimas nevadas y heladas, sufriendo arriba una terrible muerte por congelación. Algunos aviadores que habían saltado en el valle de Malta han sido salvados ante esta muerte terrible por un comando de salvamento compuesto por miembros del ejército, de la guardia alpina y de la SA.

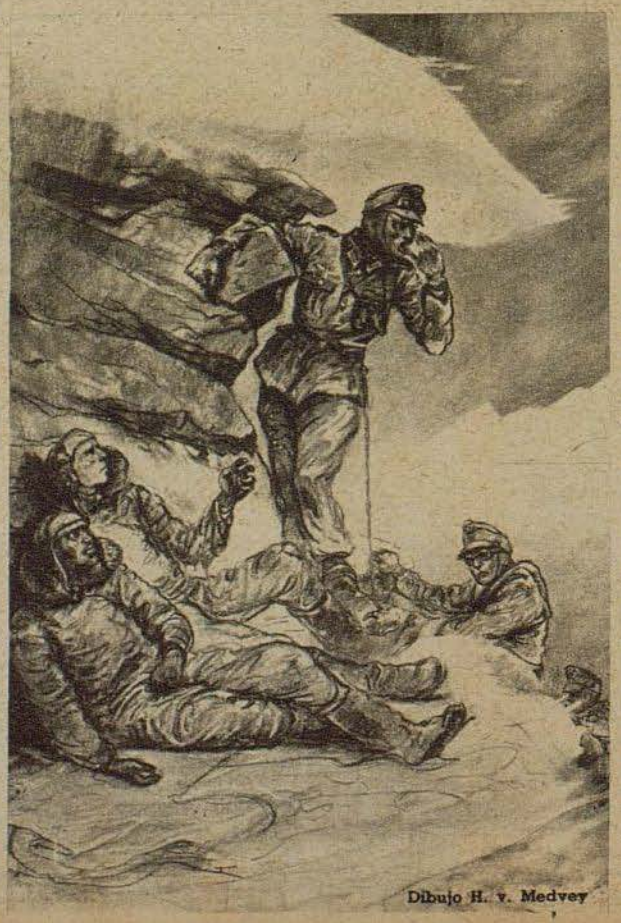
Los anglo-americanos esperaban grandes éxitos de los ataques de destacamentos norteamericanos que levantan vuelo en Italia, con los que se quería crear una así llamada "tenaza aérea", atacando desde el norte y el sur. En vista de las actuales alturas de ataque de los bombarderos modernos, la barrera de los picos más altos de los Alpes Orientales, que no pasan de 4000 metros, no ofrecen obstáculo a tal empresa. Pero el ataque del 23 de febrero fué una desilusión para los atacantes. Un destacamento de aproximadamente 80 aviones del tipo Boeing 17, escoltado por 20 Lightning, que llegaba desde Croacia, había recibido evidentemente orden de atacar objetivos en la Marca del Este. Este intento tuvo por consecuencia el derribo de 45 aparatos. Y en los ataques de los próximos días, las pérdidas norteamericanas no fueron menos sensibles. Sobre el sector oriental de los montes Hohe Tauern y la cadena adyacente de los Niedere Tauern, se desarrollaron dramáticas luchas aéreas entre nuestras escuadras de cazas atacantes y los bombarderos terroristas, y la reluciente seda blanca de los paracaídas se abrió sobre la nieve no menos blanca de las montañas, en las cimas y las mesetas; en altiplanicies heladas, muchos aviadores volvieron a tomar contacto con la tierra. Algunos lograron marchar, abriéndose paso por la profunda nieve, hasta la próxima choza alpina, otros, heridos y acalambrados por el frío, encontraron la muerte. Varios aparatos terroristas chocaron violentamente contra picos de montañas, o cayeron en los profundos abismos. El vuelo sobre los Alpes fué para muchos de los aviadores americanos el motivo para grandes sufrimientos y momentos de angustia terribles.

El 25 de febrero, 7 bombarderos terroristas volaron sobre el valle de Malta, que corre en la zona del Hohe Hafner, de más de 3000 metros de altura, de noroeste a sureste, siendo atacados por 3 cazas alemanes. Los Messerschmitt se acercaron en vuelo vertiginoso desde el oeste, cruzaron las bandas de condensación de los bombarderos, realizaron una gran curva hacia la izquierda y enviaron sus proyectiles de gran calibre hacia los aparatos enemigos. Poco más tarde, el bombardero que volaba en el extremo derecho se separó un poco de los otros aparatos, perdió velicidad, trató de reunirse nuevamente con los demás aparatos y de pronto cayó al vacío. Tal vez haya caído pocos centenares de metros, tal vez más. De todos modos, el piloto enemigo logró enderezar nuevamente su avión y algunos segundos más tarde se separaron del bombardero ocho pequeños capullos blancos. Paracaidas! Era el último momento disponible, pues cuando el último paracaidas acababa de abrirse, el bombardero desapareció en caída vertical trás el cercano pico de una montaña.

Los americanos se encontraban en lo alto, prisioneros del hielo y de la nieve. No podían huir, pero si podían estar muy contentos de no haber sido arrastrados a un abismo. En este valle escondido pasó la mañana y una parte de la tarde, hasta que les llegó auxilio de la próxima aldea. Una patrulla de 13 hombres — cinco esquiadores del ejército y los demás miembros de la guardia alpina y de la SA — se puso en camino. Los hombres se dividieron en 3 grupos ascendiendo por los únicos senderos utilizables en medio de esta profunda nieve. El grupo que ascendía hacia el Wastklar, se encontró a mitad de camino con el primer aviador americano. Desde alguna distancia lo vieron en medio de la nieve. Caminaba algunos pasos, caía, volvía a levantarse para caminar otros pocos pasos y volver a caer de cansancio. Sus botas de aviador, de fieltro, no le servían para realizar un descenso en los Alpes. Cuando descubrió a la patrulla alpina levantó los brazos como clamando al cielo y se detuvo. Al acercarse, la patrulla vió que la montaña había dejado sus rastros en el aviador. Su uniforme estaba casi deshecho, el pantalón hecho trizas. Evidentemente había bajado largos trechos nevados, deslizándose sobre las sentaderas. Este aviador americano, Richard C. Gr., al ser preguntando por sus compañeros, se encogió de hombros, dando a entender con señas que no lo sabía. Más tarde se descubrió, que él había caído a algunos centenares de metros de dos camaradas, que no podían iniciar solos el descenso, por haber sufrido heridas de tiros. Este primer americano encontrado era un mulato.

Como anochecía, y el ascenso hasta la próxima choza alpina era muy largo, no pudiendo continuar la búsqueda por caer la noche, la patrulla inició el descenso. Al amanecer, fue reiniciada la acción. Esta vez se pensó, que sería lo más conveniente seguir las huellas dejadas por el aviador rescatado el día anterior. Con esquíes siguió la patrulla las profundas huellas dejadas por el americano, llegando así a la pradera de montaña Westblaüer, situado a 1600 metros de altura. Aquí se encontraba un paracaídas, pero la huella seguía hacia arriba. Hacía un frío de mil demonios y las cejas de los miembros de la patrulla ya estaban cubiertas de nieve helada. En la noche anterior la temperatura había sido de 20 grados bajo cero, y soplaba un viento helado que penetraba hasta los huesos.

La huella encontrada seguía siempre más hacia lo alto de la montaña, y la patrulla le seguía en penoso ascenso. Los esquíes ya habían quedado eliminados; para continuar ascendiendo se debía emplear el pico para crear escalones en el hielo. A veces, grandes rocas impedían el avance, debiéndose elegir otra ruta. Después de haberse ascendido otro trecho se veía un lugar en que la nieve estaba revuelta. Evidentemente, los aviadores americanos se habían movido aquí sobre las piernas y los brazos a la vez. En el Wastklar se perdían todas las huellas. La patrulla se dividió, y los hombres buscaban de manera aislada, comunicándose constantemente a gritos, para no perderse en este desierto de nieve. De pronto escucharon una voz que llamaba, una, dos, tres veces seguidas. La patrulla se detuvo para escuchar; debían ser los aviadores americanos. El jefe de la patrulla disparó un tiro al aire, para que los extraviados se enteraran que se aproxima la ayuda. Pero a partir de ese momento todo quedó en silencio; los aviadores ya no daban señales. Más tarde confesaron, que habían sido víctimas de la propaganda de su gobierno. Se les había inculcado, que los alemanes matan a todos los aviadores que saltan en paracaídas. Al oir el tiro, creyeron que el primer camarada encontrado había sido enviado al otro mundo.



Dibujo H. v. Medvey

Los dos americanos Reyes V. T. y Lloyd E. W., que habían pasado más de 24 horas en el Wastklar, ofrecían un aspecto lastimoso. Trás una roca que les ofrecía protección contra el viento habían estado acostados sobre un paracaídas. Uno de ellos, un blanco, parecía haberse quebrado una pierna, y una bala le había perforado la pantorrilla. El otro, mulato, también había sido alcanzado por una bala en la rodilla. El frío les había hecho pasar momentos terribles. La rodilla herida se había convertido en un montón informe, de color azulado, y ambas manos del mulato tenían un aspecto negruzco que daba asco. Se le habían congelado! Ahora se trataba de iniciar lo más difícil de la acción: el descenso. Mientras se descendía por trechos profundamente nevados, los heridos podían ser deslizados sobre los esquíes, atados en grupo a manera de camilla. Pero más difícil era la empresa, cuando debían ser superadas las rocas que salían al paso. Entonces los heridos eran fuertemente atados a sogas, siendo deslizados hacia abajo. No había otra posibilidad de llevarlos al valle. Después de varias horas de peligroso descenso, durante el cual, a pesar del frío, corría el sudor por las frentes de los hombres de la patrulla, fué alcanzada la choza Wastbauer. El sol ya desaparecía en el horizonte, de manera que no era posible llegar al valle en el mismo día. Así fué necesario pernoctar en la choza alpina. Solo uno de los hombres fué enviado al valle, para buscar un trineo y más socorro para la segunda etapa de la acción de salvamento. Sentados al lado de un fuego abierto y después de haber saboreado una sopa, los salvados volvieron a recobrar su espíritu de vida. Por cierto que entonces se entabló un cambio de palabras bastante difícil. El mulato preguntó primero, con visibles muestras de miedo, a la par que describía un círculo con la mano: Austria? Y cuando se le respondió afirmativamente, una sonrisa cubrió su cara, diciendo: "¡Austria bueno — Messerschmitt nada bueno!" El mulato se refería a la supuesta diferencia que existiría entre Austria y el antiguo Reich, aprovechada en la propaganda americana. El jefe de la patrulla, cazador alpino que en esta región se sentía como en su casa, hizo un además como queriendo borrar lo que había dicho el mulato, y éste, viéndolo, comenzaba a mostrar nuevamente cierto miedo. Pero aun no se daba por vencido. Con grandes esfuerzos, pues las manos congeladas le debían producir fuertes dolores, se abrió la camisa sobre el pecho, y sacando un crucifijo dijo: "¡Católico!" Como se ve, los aviadores americanos, además de sus cargas de bombas, llevan consigo medios de propaganda barata, sobre los que sólo podemos sonreír. ¿Se habrá dicho alguna vez ese mulato, que sus bombas alcanzan también a fieles católicos? Al tercer día después de haber caído en los Alpes, los dos aviadores fueron transportados en trineo al valle, siendo internados en un hospital.

Pero los tres cazas que habían atacado al grupo de bombarderos enemigos, permanecieron pegados a sus talones. Algunos de los aviadores que saltaron en paracaídas descendieron en la altiplanicie Ramsau, siendo apresados. Otros dos fueron arrastrados por el viento al sector meridional del Dachstein. Allí se los vió colgados, en sus paracaídas, de los picos elevados. Un ascenso a esos picos, en esta época del año, habría terminado sin duda alguna con la muerte de los hombres de la patrulla de salvamento. Y así, los dos aviadores americanos sufrieron una muerte terrible en lo alto de los Alpes.

H. O.

Combate aéreo en el límite de la estratósfera

viene de la página 201

medad de altura. También la alimentación del aviador necesita del control médico. Todo gas muestra la tendencia de dilatarse a gran altura, o sea reduciéndose la presión. Este fenómeno es de considerable importancia para el aviador, si ingiere alimentos que producen gases. Los gases que se encuentran en el estómago y en los intestinos se dilatan de una manera tal, que producen grandes dolores, impidiendo así la gran concentración y capacidad de reacción necesaria en la lucha aérea. Es decir, que en la alimentación del aviador que vuela en regiones muy altas no deben figurar comidas que producen muchos gases, como ser coles, legumbres, pan demasiado fresco y bebidas que contienen ácido carbónico.

*

En estos días, más de una persona que se encontraba en la calle al escribirse en el cielo la "letra de la lucha", con las franjas de condensación, ha visto descender a tierra a aviadores con paracaídas. El salvavidas del aviador es el paracaídas, instrumento sobre cuya conveniencia no se necesita perder palabra.

Pero en las luchas a grandes alturas, en que — como hemos visto — no es posible la existencia del ser humano sin oxigeno suplementario, el valor del paracaídas es, al parecer, dudoso. Porque surje la pregunta, si el aviador que ha saltado con paracaídas puede pasar por las alturas peligrosas, que causan la muerte en muy poco tiempo. Para responder a esta pregunta analizaremos los tiempos de descenso que necesita un paracaídas abierto, con carga humana, para bajar a la tierra.

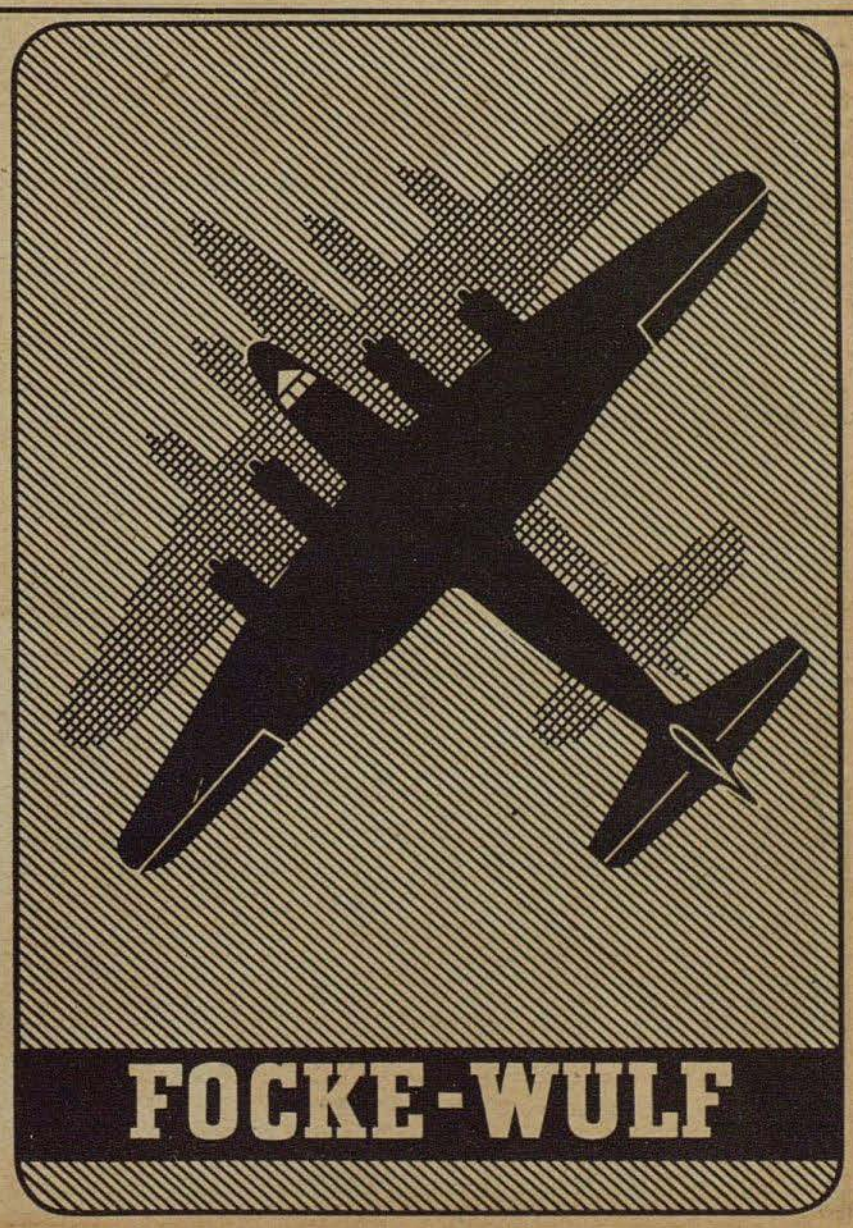
Salto con paracaídas a 12.000 metros de altura

En las cifras siguientes se ha tomado como base un paracaídas normal con una carga de 100 kilos de peso. Pero el peso medio de un hombre es más reducido, de manera que el tiempo de descenso aumenta. Para bajar de 12.000 a 5000 metros, el paracaídas necesita 10 minutos y 43,2 segundos. Sabemos, que faltando oxígeno, ya después de un minuto se presenta una grave enfermedad de altura, que en los próximos minutos causará la muerte. Así que, si el aviador abre su paracaídas inmediatamente después del salto, llega en 2 minutos 37,1 segundos a 10.000 metros. El aviador se encuentra ahora en una región en que existen todas las condiciones previas para una grave enfermedad de altura, y además ya ha pasado la reserva de tiempo a su disposición. La muerte es inevitable. En otras palabras: el aviador que salta a 12.000 metros de altura, abriendo inmediatamente su paracaídas, no tiene probabilidades de llegar con vida a la tierra.

Pero como son las probabilidades, si trata de pasar lo más rápidamente posible por la zona pobre en oxígeno? Puede lograr esto, si no abriendo su paracaídas se deja caer al vacío con todo el peso de su cuerpo. Si salta a 12.000 metros, puede llegar en 67,5 segundos a 6000 metros, así que se encuentra en una región en que los peligros de la enfermedad de altura son más reducidos. Tal vez ya se habrán presentado los primeros síntomas. Si el aviador abre ahora su paracaídas, podrá ser pasajeramente víctima de la enfermedad, pero sólo por poco tiempo, y al llegar a zonas más ricas en oxígeno recuperará la capacidad de actuación, sin haber sufrido daños de consideración. Naturalmente, para proceder de esta manera se necesita cierta presencia de ánimo, pues, así preguntarán muchos, como puede comprobar el aviador, cuando ha llegado el momento de abrir el paracaídas? Para ello se necesita saber, en primer término, la altura desde la que se ha saltado, cosa sabida por todo aviador, porque hasta el último momento observa sus instrumentos, y ademas, el que ha saltado tiene que contar tranquila y regularmente, para tener un control de los segundos de caída. Aquí se debe hacer constar, que se puede contrarrestar el repentino mal de altura, no sentido fuertemente al comienzo. Antes de entrar en acción, cada aviador es sometido a un examen de aptitud para el vuelo de altura, en una cámara en que se crean artificialmente las condiciones que reinan a gran altura. Este examen tiene que ser repetido de tiempo en tiempo. En tales ocasiones, cada cual puede "aprender" como se presentan en él los síntomas de enfermedad de altura. Si el aviador conoce esos síntomas, puede abrir a tiempo el paracaídas. Es decir, que la única posibilidad de salvarse al saltar a grandes alturas, es dejarse caer con el paracaídas cerrado hasta una zona menos peligrosa. Otro detalle habla en favor del método de hacerse caer: Si el que ha saltado, abriendo inmediatamente su paracaídas, ha sufrido un colapso al caer, se encuentra — para esta situación — en las condiciones más desfavorables, por hallarse colgado por así decirlo "parado". Pero el que cae con el paracaídas cerrado, cambia continuamente su posición por constantes vueltas y volteretas, y su circulación casi no resulta afectada por la gravitación, circunstancia que contrarresta el colapso.

El salto de grandes alturas encierra un segundo gran peligro: el frío. A 12.000 metros de altura reina una temperatura de 30 grados de frío, y sólo bajo el límite de los 3000 metros se registran, y sólo en verano, temperaturas sobre cero. Si el que ha saltado se encuentra colgado durante algún tiempo del paracaídas en una región tan fría, puede ser objeto de graves daños de enfriamiento, tanto más cuanto que muchas veces, al saltar, los remolinos hacen que pierda las botas o que se le rompa alguna pieza de su uniforme. Además la cara nunca se encuentra protegida contra el frío, y la escasez de oxígeno tiene influencia también sobre la congelación, porque hace aumentar los daños. Así que son dos los peligros, el frío y la falta de oxígeno, que exigen de manera imperativa, que el aviador que corre peligro a gran altura se sobreponga al horror que le causa el vacío, dejándose caer miles de metros, antes de abrir el paracaídas salvador. Así llegará con seguridad a la tierra.

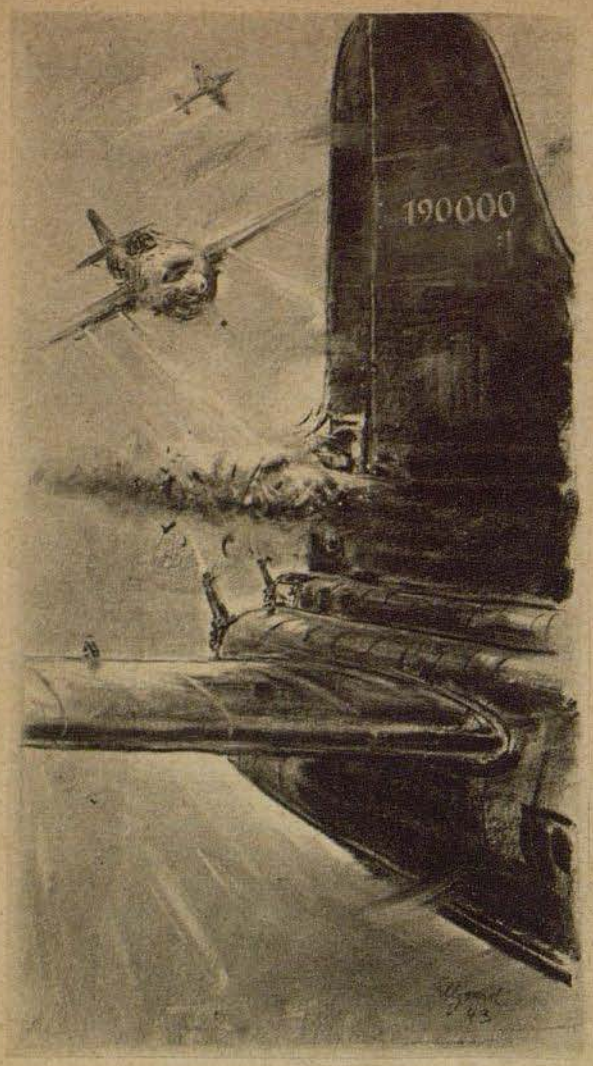




Lucha de cerca en el éter

Caza contra bombardero terrorista / La moral de combate decisiva

Por el corresponsal de guerra Jochen Scheurmann



Cada caza ha visto alguna vez los ojos de tiradores enemigos, cuando en vuelo directo se precipitaba contra el bombardero

PK-Dibujos Corresponsal de guerra Ellgaard

PK Como ave de rapiña que ha sido alcanzada por el tiro del cazador, tambaleándose fuertemente y perdiendo rápidamente altura, cayó un bombardero americano, en el transcurso de la batalla, cerca del aeródromo.

Los soldados alemanes, que corrieron inmediatamente al lugar en que había caído el aparato enemigo, encontraron a 5 de los 10 tripulantes muertos en sus puestos de combate. En la misma posición en que habían sido alcanzados por los mortíferos proyectiles, se encontraban ante sus pequeños asientos. Apáticos, y como si no les interesara el destino de los camaradas, fueron apresados los otros tripulantes. Poco antes de caer la noche, y de cubrirse la tierra con una capa de neblina lechosa, los pilotos de la escuadrilla de caza del aeródromo cercano visitaron el aparato enemigo. Se trataba de un Boeing, uno de aquellos tipos que por su fuerte armamento y blindaje parece ofrecer un máximo de seguridad. Y no obstante, el gran pájaro se encuentra ahora muerto ante los aviadores. Cual si fueran espinas envenenadas salen las bocas de los cañones y de las ametralladoras pesadas de la carlinga, del fuselaje y de las diferentes partes del aparato. Unas horas antes, estas armas disparaban aun contra los hombres que ahora las examinan.

"¡German fighters . . .!"

Aun no ha pasado mucho tiempo desde el momento en que uno de los tiradores de a bordo, gritando "¡German fighters . . .!" daba la señal del comienzo de la lucha. Desde ese instante no hubo pausa en los ataques de los cazas alemanes. Escuadrilla trás escuadrilla, escuadra trás escuadra de rápidos Focke-Wulf y Messerschmitt llegaban en vuelo vertiginoso, lanzándose contra el maciso bloque de los bombarderos que volaban en formación cerrada.

No era osada atacar con los cazas, que frente a los pesados bombarderos parecían diminutos? No parecía, que todo intento de acercarse a los Boeing fracasaría sangrientamente en el fuego de barrera de los cañones americanos? Todos los pilotos nuevos de los bombarderos norteamericanos piensan así. Sólo cuando se encuentran, de pronto, ante el hecho de que los cazas alemanes y los cañones antiaéreos atacan de manera simultánea con vehemencia admirable, reconocen que se han equivocado.

Mientras funciona el motor . . .

Cada vez que la orden de despegue llega por los altoparlantes colocados en diferentes lugares del aeródromo, los cazas saben que en pocos minutos comenzará una lucha a vida o muerte. Ñadie menosprecia al adversario, nadie cierra los ojos ante el peligro que amenaza desde los cañones enemigos. ¡Pero no obstante atacan!

Como lo probaron en innumerables vuelos de ejercicio, y como lo hacen los antiguos cazas a raíz de sus experiencias, se lanzan contra el fuego de barrera enemigo, que los rodea por todas partes. Verdaderos muros rojo-amarillentos de fuego se levantan ante sus ojos, pareciendo obstruirles con cargas mortíferas todo avance.

Igual que una manada de lobos hambrientos, se precipitan rápidamente contra uno de los enemigos, le colocan un largo golpe de fuego en sus partes más vitales y vuelven a separarse de manera igualmente rápida del grupo de bombarderos. A alguna distancia, los cazas se reúnen de nuevo. No es rara la vez en que uno que otro avión tiene que separarse de la escuadrilla por haber sufrido averías o por haber resultado herido el piloto, pero los otros, según las condiciones tácticas, se lanzan al segundo, tercero y cuarto ataque, hasta que la falta de combustible y de munición los obliga a aterrizar. Entretanto han levantado vuelo otros grupos y



ZEISS IKON

La marca registrada

sola no lo hace. Unicamente si detrás de ella se encuentra una empresa que constantemente trata de rendir el máximo y lo mejor, logrará echar raíces, como concepto de calidad, entre los círculos de consumidores. Por ello, toda Europa y el mundo restante conoce esta marca y confía que después de la victoria volverá a suministrar sus excelentes productos alemanes

ZEISS IKON SA.

¿Cuál de las dos es mayor?

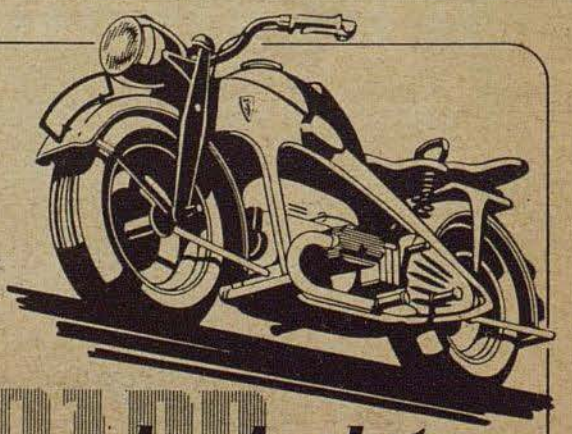


Hasta ese extremo puede engañarnos la vista, pues en realidad ambas figuras son iguales. El objetivo de un aparato Voigtländer deberá gozar de su plena confianza pues jamás comete un error.

Alégrese, pues, si ya posee un aparato Voigtländer o piense en comprarlo cuando vuelva a venderse en los comercios.



Voigtländer



ZÜNDAPP

de absoluta seguridad

escuadras, que atacan con el mismo arrojo, derribando a un adversario trás otro.

Lucha despiadada

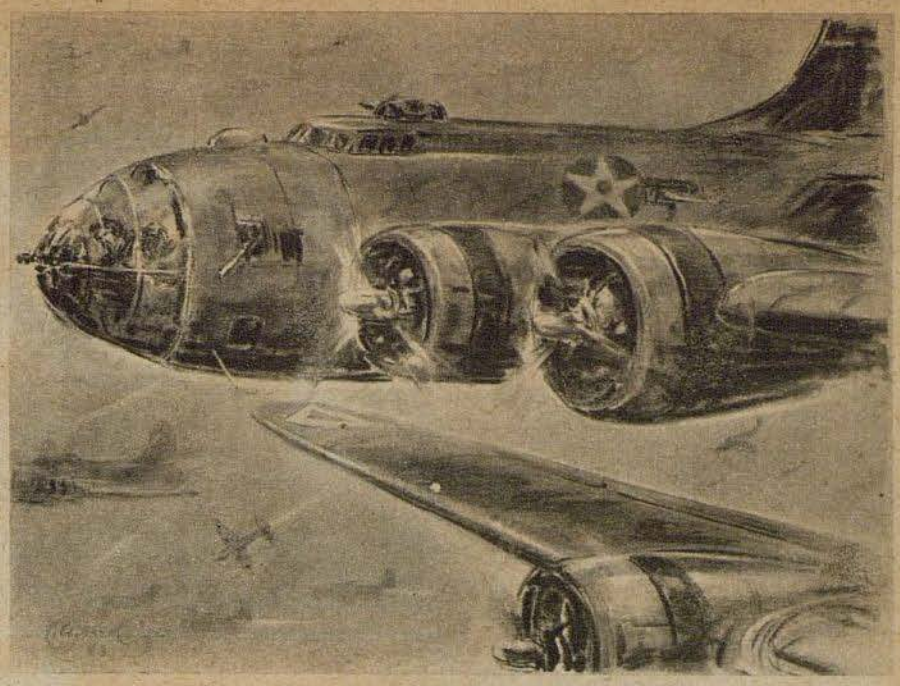
Los cazas no atacan rabiosamente y a ciegas, confiando sólo en sus poderosos motores. Por cierto que aprovechan de lleno su gran maniobrabilidad, la fuerza de sus armas y su propio arrojo, pero a ello se suma el cálculo frío y la ejemplar disciplina de cada aviador, que se somete incondicionalmente al plan de ataque del comandante del grupo. De todos estos factores emana el triunfo. La lucha en el éter es de una dureza indescriptible, que sólo puede ser comparada con la lucha cuerpo a cuerpo de los granaderos, cuando las granadas de mano y la bayoneta son el último recurso. Igual que el granadero irrumpe en la posición enemiga, abriendo una brecha, se precipitan nuestros cazas contra los grupos de bombarderos. También aquí se trata de crear un hueco, para lo cual es necesario herir a un aparato para obligarlo a salir de la formación cerrada. Una vez que se ha logrado romper esa formación de los bombarderos enemigos, éstos se encuentran aislados frente a los aparatos de caza y entonces su suerte está sellada. Ya no es un caso extraordinario la aniquilación total de un grupo entero.

Lejos, muy lejos parece estar la época en que el aviador de caza, y el aviador en general, era considerado ante todo como espíritu deportivo. Es posible que haya sido así alguna vez, pero de ninguna manera en esta guerra. La lucha brava y despiadada librada a muchos miles de metros de altura no puede ser comparada con el torneo de caballeros armados ni con la lucha en la arena.

Por cierto, que también en el éter lucha a veces un hombre contra el otro. Cada caza ha visto los ojos de los tiradores enemigos, cuando en vuelo directo se precipitaba contra el bombardero, de manera que el americano trás su arma se acurrucaba en la creencia de que el caza lo abordaría. Cada caza ha visto innumerables veces como se le acercaba la munición luminosa. Pero nunca se ve frente a un hombre solo, siempre tiene que pensar, que en cada Boeing se encuentran 10 hombres que lucharán contra él solo. En esta lucha no existen los ángulos muertos y los espacios sin fuego; de todas partes llega el fuego enemigo. La relación siempre es de 10 contra 1. Completamente solo se encuentra frente a diez enemigos tenaces, estrechamente unidos por el peligro de muerte, que saben emplear sus armas.

Espíritu de ataque y arrojo militar

De esta manera, el aviador de caza se ha convertido en el encarnizado luchador de cerca, que llega hasta la proximidad del adversario antes de apretar los botones de sus armas automáticas, cuyas vibraciones le dan cierto sentido de seguridad. Son hombres entregados a la lucha, los que suben completamente solos al cielo, para infligir derrotas graves al enemigo en durísimos combates, que exigen lo último en materia de fuerza y tenacidad. Esos hombres no parecen tener nada común con aquellos jóvenes alegres, rebozantes de salud, que momentos antes jugaban como niños con el perro de la escuadrilla.



Igual que una manada de lobos hambrientos se precipitan rápidamente contra uno de os enemigos, alcanzándolo en sus lugares más sensibles

Luchador y aviador

Cuando las escuadrillas comienzan a regresar al aeródromo, y cuando los aparatos se deslizan sobre la pista de aterrizaje, donde los mecánicos ya los esperan, los aviadores no saben, en los primeros momentos, qué informar de los largos minutos de lucha. Sencillas y breves, como las informaciones que redactan más tarde, son sus conversaciones. Cada palabra demuestra, que aquí no son formadas frases perfectas y brillantes, siendo únicamente el hecho, la acción militar, lo que decide. La pericia aérea, la excelente calidad de las armas alemanas y de los aviones no son los únicos factores que deciden.

Lo decisivo es la moral combativa firme y el espíritu de ataque insuperable que domina a cada uno de los cazas. Pues, aunque ya se ha visto a aviadores americanos que saltaban en paracaidas después de los primeros disparos de las ametralladores alemanas, para salvar su vida, nadie puede afirmar que esto ocurre en la mayor parte de los casos. Cada vez se necesita toda la voluntad y toda la fuerza, para sobreponerse al enemigo. Las cifras aumentantes de derribos de bombarderos demuestran, que en las escuadras de caza alemanas domina aun el espiritu de von Richthofen. Este espíritu y el poder de las armas alemanas hará fracasar la táctica aérea de nuestros enemigos.

BMW

Motores de aviación
Automoviles
Motocicletas

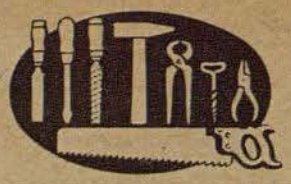
DWM

DEUTSCHE WAFFEN- UND MUNITIONSFABRIKEN A.G.

Maquinaria · Objetos metálicos
Construcciones metálicas · Piezas soldadas

Ho

ARADO



Limpiar las herramientas

y guardarlas ordenadamente. Así se conservan y se ahorran valiosas materias primas. — ¿No debemos tratar con el mismo cuidado las "herramientas", mucho más valiosas, que nos ha dado la naturaleza? La más pequeña herida puede tener graves consecuencias. Es por esta razón que también tales heridas deben protegerse con

TraumaPlast

Dr. Schleußner

ADOX

FOTO

La fábrica de material fotográfico más antigua del mundo

¿Cuándo están los dientes más expuestos a enfermar?

En la niñez durante la primera dentadura, desde la pubertad hasta la edad de 20 años, durante el embarazo y en la edad climatérica. Por lo tanto, los dientes están muy propensos a enfermar siempre que en el cuerpo se desarrollan grandes cambios. La conservación de la salud de los dientes es de importancia decisiva para la salud de todo el cuerpo

Chlorodont

es la base para conservar bien los dientes

una marca de fama mundial

TROPON

Desde 1897 la divisa de medicamentos y especialidades de alta calidad

*

TROPONWERKE · KÖLN-MÜLHEIM

Antes

LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

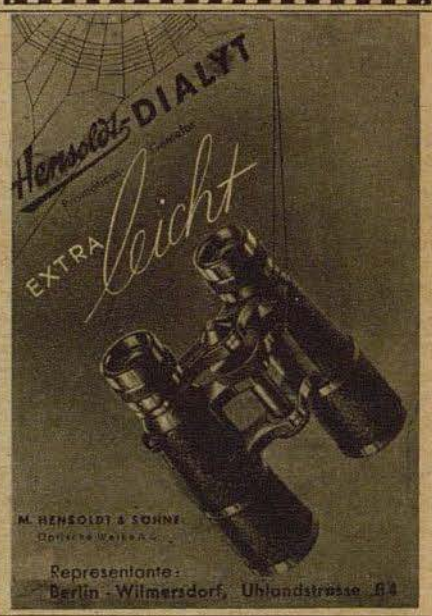
LÖWE RADIO ○ LÖWE RADIO

ahora

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO

OPTA RADIO · OPTA RADIO



Representante:
Berlin - Wilmersdorf, Uhlandstrasse 64

¿A qué hora?



Siempre es el momento adecuado para una taza F·3

Productores únicos:
CAESAR & LORETZ
HALLE-SAALE



E·MERCK

MEDICAMENTOS
PRODUCTOS QUIMICOS
REACTIVOS

DE LA FABRICA DE PRODUCTOS QUIMICOS

E Merck

CELEBRES EN TODO EL MUNDO POR SU PUREZA Y AUTENTICIDAD



Menos fotografías, pero entonces buenas:
¡La película PANATOMIC le ayudará a ello!

Kodak

Panatomic

Film

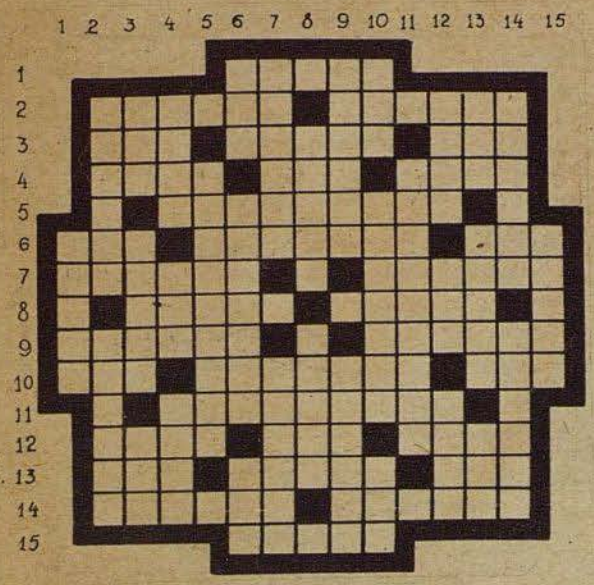
Pancromática · De la mayor sensibilidad a la luz · Ortocromática



ELLOCAR G.M.B.H.
DÜSSELDORF

Pasatiempo

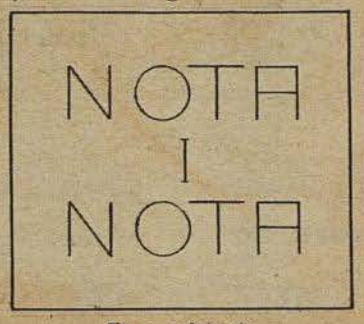
Crucigrama



Horizontales: 1 Menead, 2 Eclesiásticos que han recibido órdenes menores. Miserable, 3 Aparejo para pescar. Persona que tiene perfecta semejanza con otra. Igual, semejante, 4 Cultivar. Medida de capacidad de los antiguos hebreos. Deje, suspenda, 5 Ratificar, confirmar, 6 Entregar. Afirmar una cosa cargándola de peso. En Marruecos, manantial, 7 Ser orgánico que vive y se mueve por propio impulso. En el Ecuador, picado de viruelas, 8 Mamíferos carniceros domésticos. Golfo de Africa, 9 Dejar sin efecto una ley. Persona que por defecto tuerce la vista, 10 Preposición inseparable. Titubean. Sauce, 11 Pieza de la armadura antigua, plural, 12 Pronombre. Extensión de agua. Cerebro, 13 Consonantes. Capital europea. Entreguen, 14 Apartar, Espacio entre dos alturas poco distantes entre si, 15 Facultad de discurrir.

Verticales: 1 Juego, 2 Hieren con las uñas. Techo arqueado, 3 Arbol malayo. Aspereza, severidad. Pradería en que sestea el ganado vacuno, 4 Mes del año hebreo. De mala manera. Une con hilo y aguja, 5 Que no son absolutos, 6 Parte en que se divide el año. Poner precio. Igual, semejante, 7 Oseas. Espacio que ocupa la carga en las armas de fuego, 8 Acción de arrojarse desde una altura para caer de pie. Cortar en trozos muy menudos, 9 Manifestar una opinión. Relativo a la poesía propia para el canto, 10 División de tiempo. Causaban perjuicio. Apócope, 11 Armas de fuego parecidas al fusil, 12 Cielo. Preposición inseparable. Tela, 13 Igualdad de las cosas en la superficie. Naturales de una nación europea, Necesidad de beber, 14 Olfatearás. Lava con jabón, 15 En voz baja y suave. 1 942

Jeroglífico



Es consistente 1 978

Soluciones

Crucigrama: Horizontales: 1 Moved, 2 Abates. Mísero, 3 Red. Sosia. Tal, 4 Arar. Sat. Cese, 5 Revallar, 6 Dar. Lastar. Raa, 7 Animal. Naruso, 8 Gatos. Gabes, 9 Abolir. Bisojo, 10 Sor. Vacllan. Saz, 11 Coraclnas, 12 Esos. Mar. Seso, 13 Des. Paris. Den, 14 Alejar, Cañada, 15 Razón. — Verticales: 1 Damas, 2 Arañan. Bóveda, 3 Ber. Rigor. Sel, 4 Adar. Mal. Cose, 5 Relativos, 6 Mes. Valorar. Par, 7 Ososas. Cámara, 8 Salto. Pleur, 9 Emitir. Lírico, 10 Día. Dañaban. San, 11 Carabinas, 12 Eter. Res. Seda, 13 Ras. Rusos. Sed, 14 Olerás. Jabona, 15 Sovoz.

Jeroglífico: Sólido.

Logogrifo: Considera — Diseñado — Sondear — Dinero — Sodio — Idea — Ola — Se — C.

¿Qué es esto



Fotografía brigada A. Lehmann

Blanco y monótono se extiende el paisaje nevado del este, sobre el que los aviones vuelan hacia el enemigo. La pista de aterrizaje parece perderse en el infinito. Pista de aterrizaje? No; una parte de un plano bien camuflado de un aparato Ju 87

Logogrifo

1 2 3 4 5 6 7 8 9 = Opina. 6 5 4 7 1 9 6 2 = Embalsamado. 4 2 3 6 7 9 8 = Averiguar la profundidad. 6 5 3 7 8 2 = Moneda. 4 2 6 5 2 = Mineral. 5 6 7 9 = Ocurrencia. 2 5 9 = Escuchaba. 4 7 = Pronombre. 1 = Consonante. 1 1009

Leitz



Marca y Exponente

de las mayores creaciones ópticas, de fama mundial

Ernst Leitz - Optische Werke



BLAUPUNKT Radio

ZEOZON ULTRA ZEOZON

Tostarse sin quemarse

Los preparados protectores contra los rayos solares

Zeozon para el juego y el deporte en la llanura

Ultra-Zeozon para los trópicos y alta mar

Productos famosos desde hace 30 anos

Henkel & Cie. A.G.

Fabrik chemischer Produkte

Medio para lavar y limpiar indicado para el hogar y para el consumo en grandes cantidades, substancia especial para limpiar y quitar manchas indicada para la industria y empresas de la alimentación, substancia adhesiva para uso de la industria y la artesaneria, substancia aglutinante y protectora contra llamas, protección contra congelación, vidrio soluble, productos de glicerina y productos especiales

Rpr. 17/43



Medicamentos

«KNOLL»

acreditados en el mundo entero

KNOLL A.-G. Chemische Fabriken

Dos armónicas y una melodia. Estos dos soldados se ejercitan en dúo, para interpretar más tarde las alegres melodías ante los camaradas

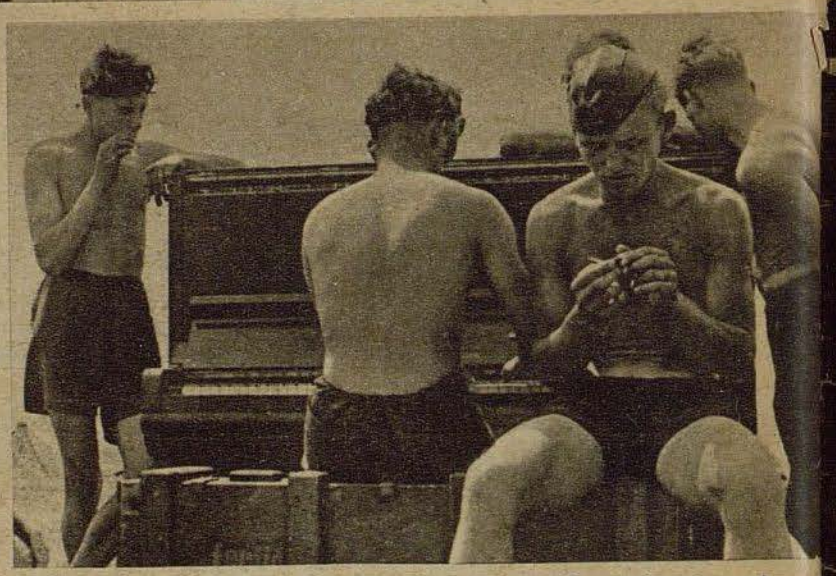
PK-Fotografías corresponsales de guerra Leopold (PBZ), Porsche (Sch), Goericke, Krempl, Billhardt

Aunque las manos hayan endurecido bastante por el rudo trabajo de guerra, tocan cariñosamente las cuerdas. interpretando una canción sentimental (abajo)





HACEMOS MUSICA



Un piano en medio del campo es cosa muy poco común. Pero en la guerra se ha perdido la costumbre de titubear, y aprovechándose la oportunidad se ofrece un pequeño concierto a los camaradas

Abajo: Y ahora, estimado auditorio, nuestra orquesta de atracciones interpretará la gran revista musical: "Habeis visto el nuevo sombrero de la señorita Molly . . .?" El escenario y la sala tienen algo de singular, pero esto no puede influir sobre el ambiente festivo



"... de Elena, e Ilona y Ana-María!" Esta noche la compañia tendrá una función de variedades de primera clase. Rápidamente se realiza la última prueba, pues en tal función no debe faltar de ninguna manera un coro de soldados



Der ADLER aparece cada 15 dias. Redactor en jefe Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Jefe responsable de anuncios Willy Roth, actualmente en el Ejército, suplente Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Lista de precios 17. Impresión y Editorial August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68, Telefono: Servicio urbano 17 45 71; Servicio interurbano 17 57 61
Rogamos que todos los envios se dirijan directamente a la editorial

NUMERO 11 / BERLIN, 30 DE MAYO DE 1944

Der Adler

España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



En la mira circular

Con la vista muy concentrada persigue el apuntador al bombardero enemigo captado por los reflectores, mirando por la muesca del alza y el círculo de puntería Fotografía Schwahn (Sch)

Recoger la barrera contra aviones "Anton"

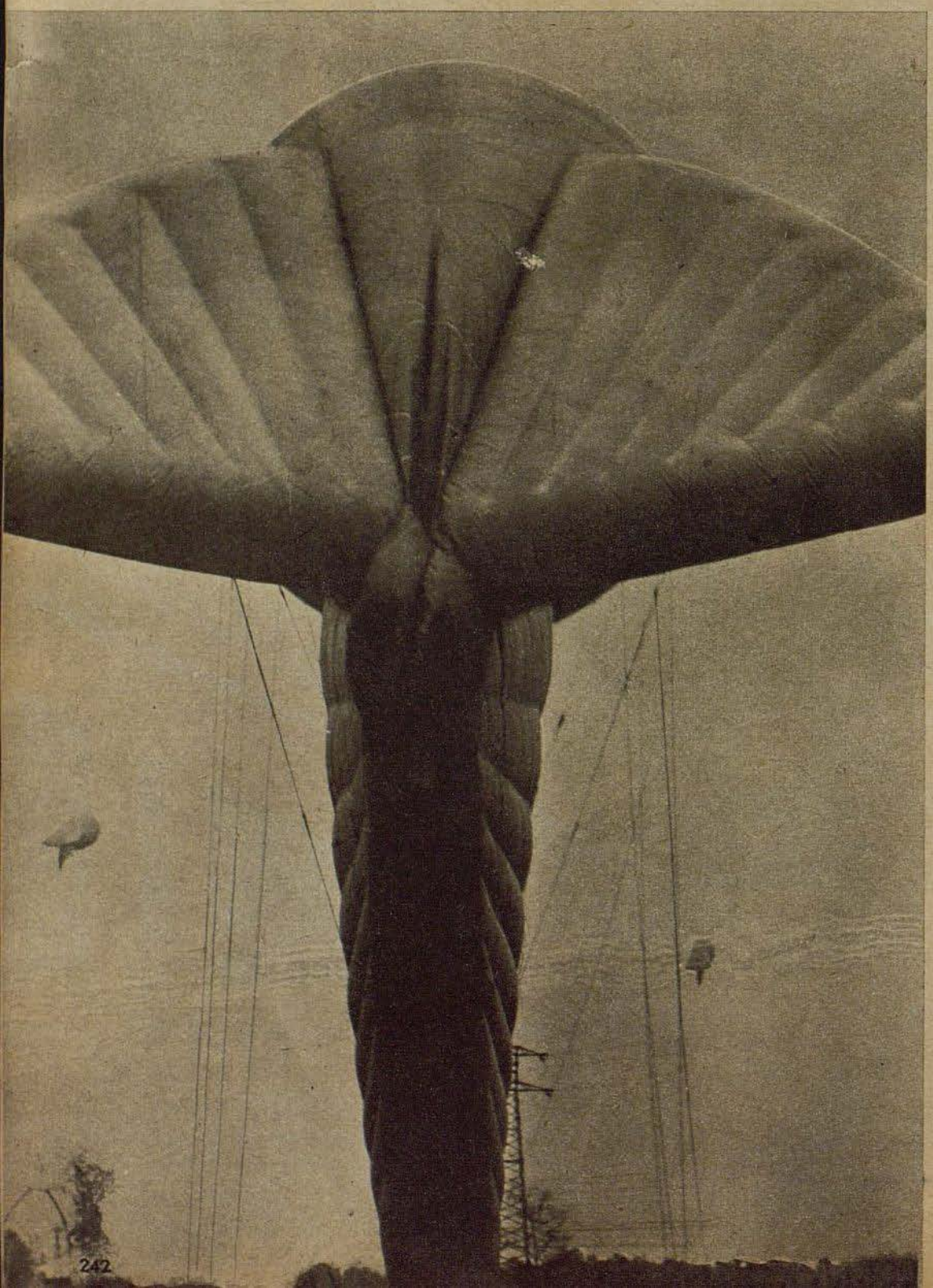
Detalles del servicio cotidiano de nuestras tropas que colocan barreras de globos

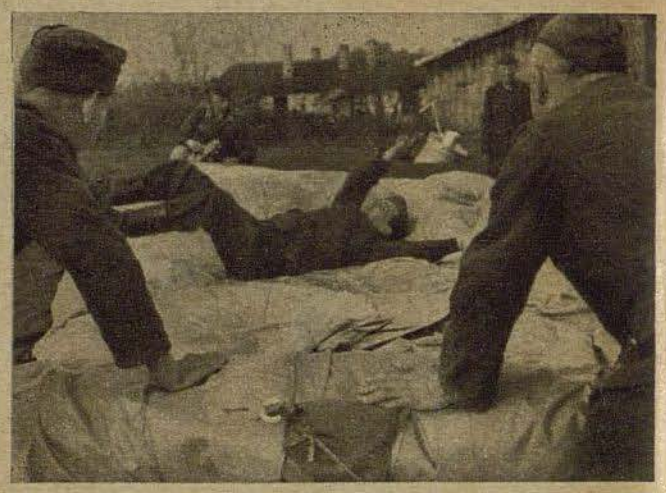
Si hoy en día son siempre más ineficaces los ataques rasantes del enemigo contra instalaciones militares y de importancia económica para la guerra, en los territorios occidentales ocupados, ello se debe a la eficaz actuación de la artillería antiaérea y a las barreras de globos. Por cierto que no es suficiente llenar a un pequeño globo, remontarlo, y esperar las cosas que sucederán. No; cada barrera tiene que ser vigilada y cuidada contínuamente. Todo tiempo exige otra altura, todo cambio de las condiciones atmosféricas y del viento hace necesaria otra posición. Si no se esperan ataques, los globos, que han comenzado a tener demasiado lastre en la cola, son recogidos, nuevamente llenados o vaciados completamente, rellenados con aire y remendados por dentro. Las presentes fotografías han retenido algunos detalles de la labor de la tropa encargada de las barreras antiaéreas

Recoger la barrera "Anton"! decía la orden. Inmediatamente comenzó a funcionar la devanadera a motor, enrollando el cable de acero. Manos hábiles tiran de las sogas de sustentación — lentamente desciende el globo a la tierra. El cierre del globo es abierto, y largándose la cola comienza a salir el gas

PK-Fotografías corresponsal de guerra Wilhelm Mueller (PBZ)







Para vaciar completamente al globo es arrollada la envoltura. Varias veces ruedan los hombres de la tropa especial por encima del "colchón" de goma, para hacer salir los restos de gas por el escape





Finalmente, el globo es llenado con aire, mediante una ventilación a motor. Dos especialistas penetran en el interior, buscan los lugares defectuosos que deben ser remendados, y cuando salen se encuentran cubiertos de polvo blanco, que [illegible]ma pulverizada

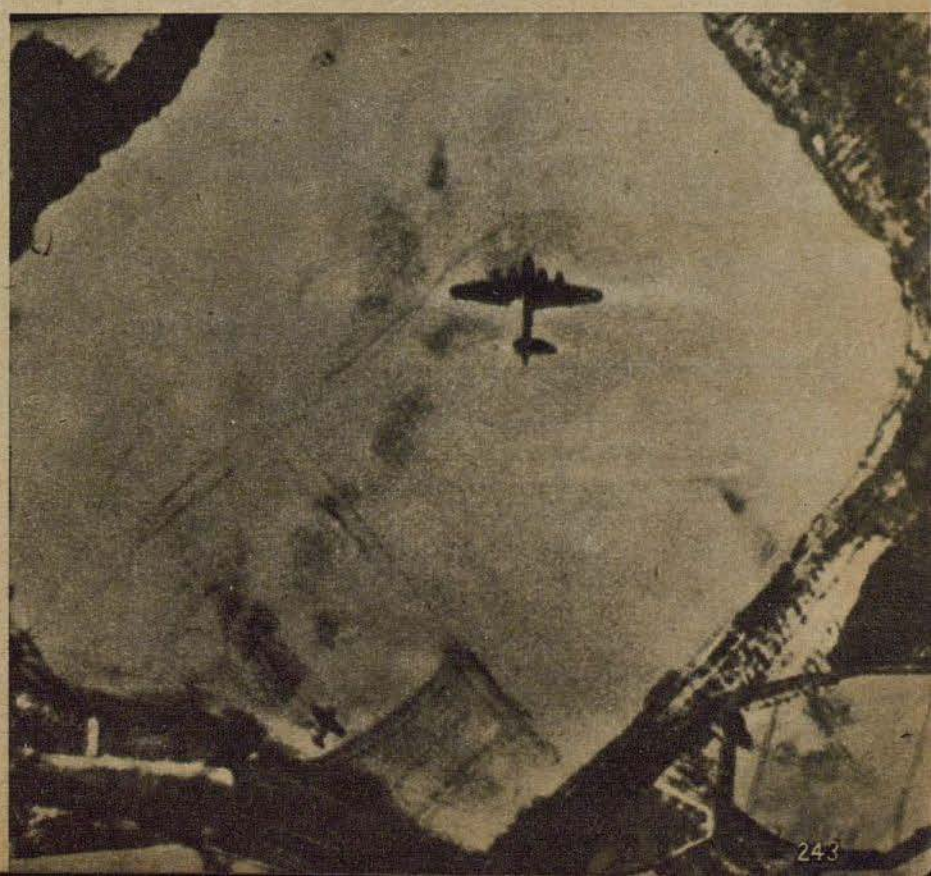
Izquierda: ¡Todo listo! El globo vuelve a le[illegible]tarse, y con los demás monta nuevamente guardia contra ataques rasantes enemigos

La muerte extiende sus garras. "El ejemplo de un ataque diurno realizado de 7600 metros de altura con una temperatura de 30 grados de frío", dice el texto inglés debajo de esta fotografía. "Los Boeing desarrollan una velocidad de 350 kilómetros-hora y dejan en el firmamento una estela de condensación cuádruple. Atravesando sus huellas, corren a diestra y siniestra las estelas de los cazas enemigos, que desarrollan una velocidad de 550 kilómetros-hora. En los cristales del bombardero se forma una capa de hielo, impidiendo la vista de los pilotos, cuyas manos se encuentran tiesas de frío"

"...Tantos, que ya no los podíamos contar"

decía el capitán de escuadrilla de un destacamento de bombarderos norteamericanos, refiriéndose a los cazas alemanes

"La lucha por el dominio en el espacio aéreo alemán se encuentra en pleno desarrollo...", intitula la revista inglesa "Picture Post", en una de sus últimas ediciones, un artículo ilustrado, del que hemos tomado dos de las fotografías más interesantes. Si se dejan a un lado las exageraciones referentes a los éxitos defensivos de los bombarderos americanos, se debe admitir que en este artículo no se reserva a los lectores británicos la medida en que ha sido aguada, ya ahora, al comando de la Octava flota aérea Americana, la intención de conquistar el dominio en el espacio aéreo alemán. Primero, los bombarderos americanos creyeron poder actuar sin escolta de cazas. Pero, "en Schweinfurt y Magdeburgo, los alemanes emplearon nuevos métodos tácticos y formas de defensa", leemos en Picture Post, "métodos que causaron graves bajas a los americanos, ofreciéndoles varias sorpresas. Entonces se convencieron los americanos, que necesitarían cazas de escolta para enfrentarse al nuevo sistema defensivo alemán." No obstante, los "Thunderbolts", "Lightnings" y "Mustangs" no pudieron impedir las graves bajas de los cuadrimotores. El espíritu de ataque y el arrojo de los cazas alemanes también supo dominar la nueva táctica de ataque. Un tirador de a bordo de un aparato americano informó, después de un vuelo: "18 aparatos Me 110 se reunieron en un lado, volaron en línea hacia nosotros y dispararon sus salvas contra nuestro grupo ... Luego, los Messerschmitt se alejaron por parejas y se volvieron a reunir muy pronto a nuestras espaldas. Nosotros creíamos que habían gastado su munición, pero de pronto comenzaron a disparar con sus cañones de 20 mm. Y luego aparecieron los Fw 190 ..." Basta! Otros tripulantes de aparatos enemigos informan, que los cazas alemanes se acercaban a veces hasta 25 metros. En vista de todo esto, dice la revista citada en otro lugar, "el comando de la aviación americana está obligado a hacer aumentar el alcance de las armas defensivas, sin que ello redunde en perjuicio de la carga de bombas o del abanico de fuego impenetrable del bombardero diurno, o, si tales armas no pueden ser creadas, tendrá que hacer construir cazas, cuya velocidad sea suficientemente grande para dispersar a las formaciones de Messerschmitt y para combatir a otros aviones de caza enemigos con armas de mayor alcance." El futuro demostrará, si los americanos dan así un paso hacia adelante; por ahora, nuestra defensa contra ataques aéreos, que aumenta continuamente, se enfrenta con gran eficacia a los bombarderos terroristas en todas sus incursiones

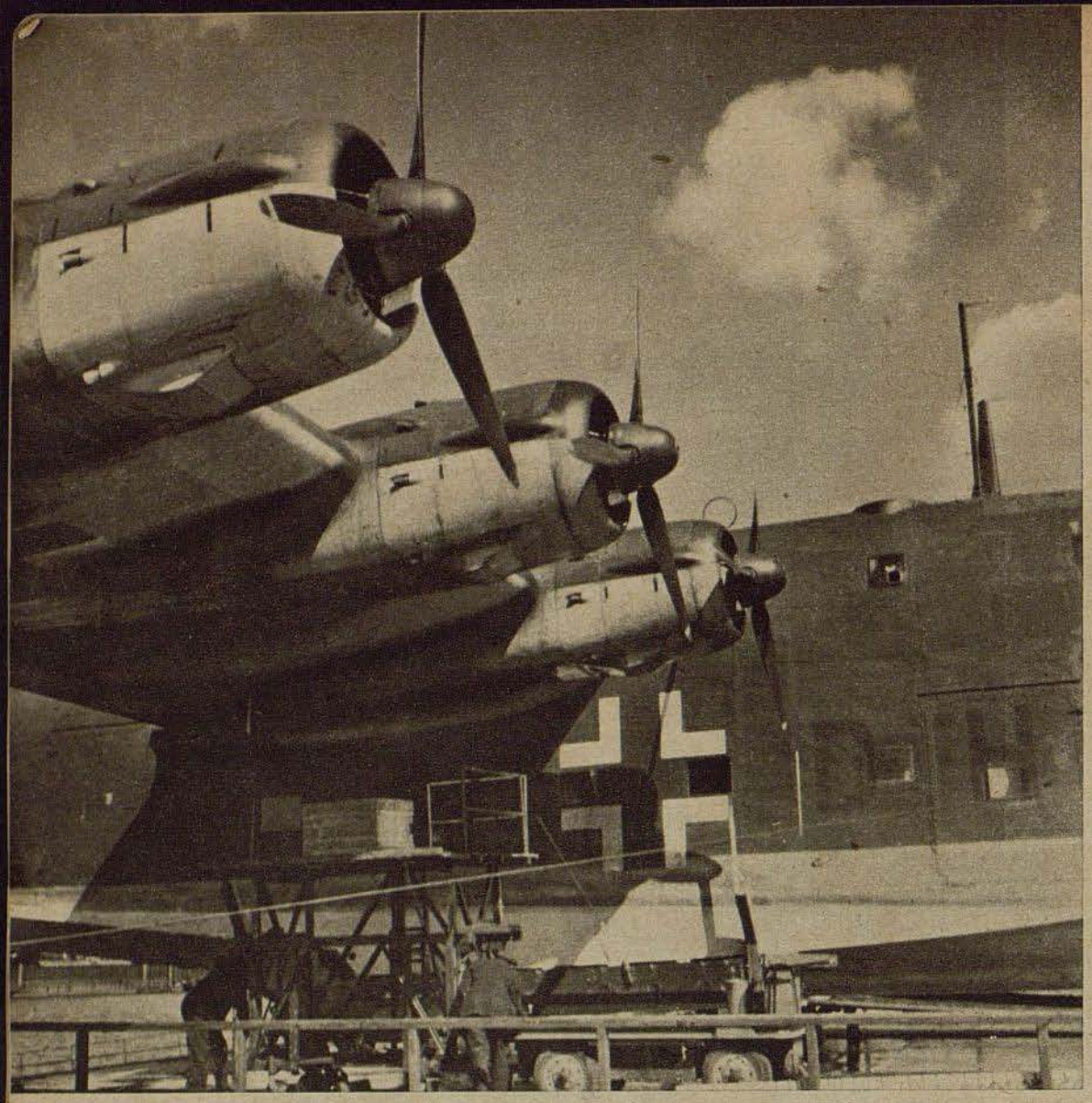


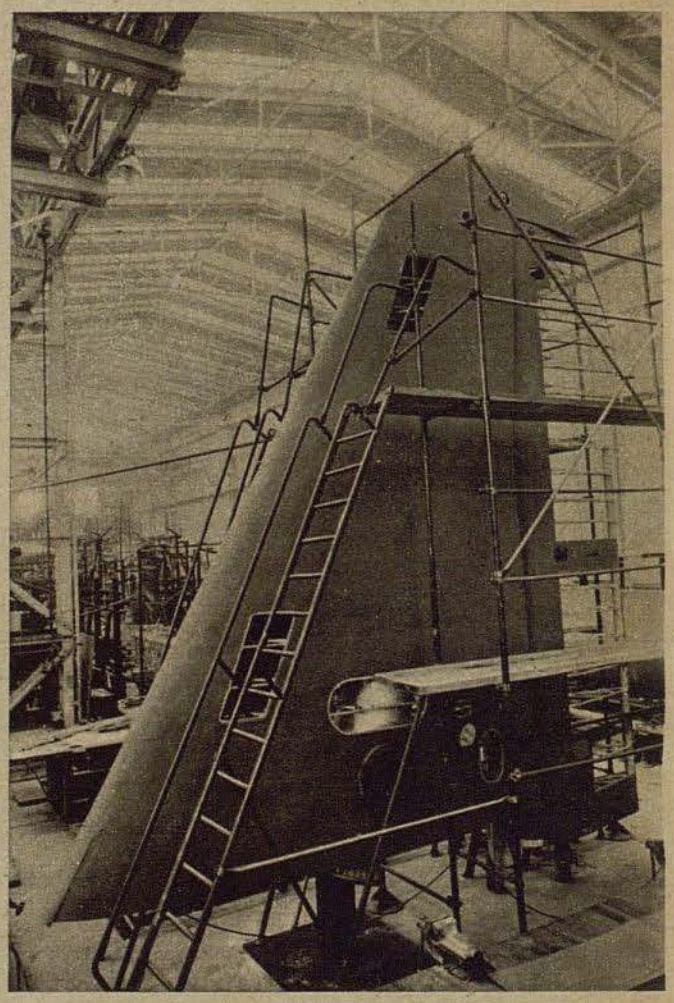
Uno de cien. Una vez más ha sido alcanzado un Boeing. A poca distancia del bombardero cuadrimotor sigue un Fw 190. Una espesa franja de humo sale del motor interno de la izquierda. "Se acercaban directamente a nosotros", cuenta el capitán de escuadrilla después de regresar, y "eran tantos, que ya no los podíamos contar" **Fotografías Ausland fotos (2 Sch)**

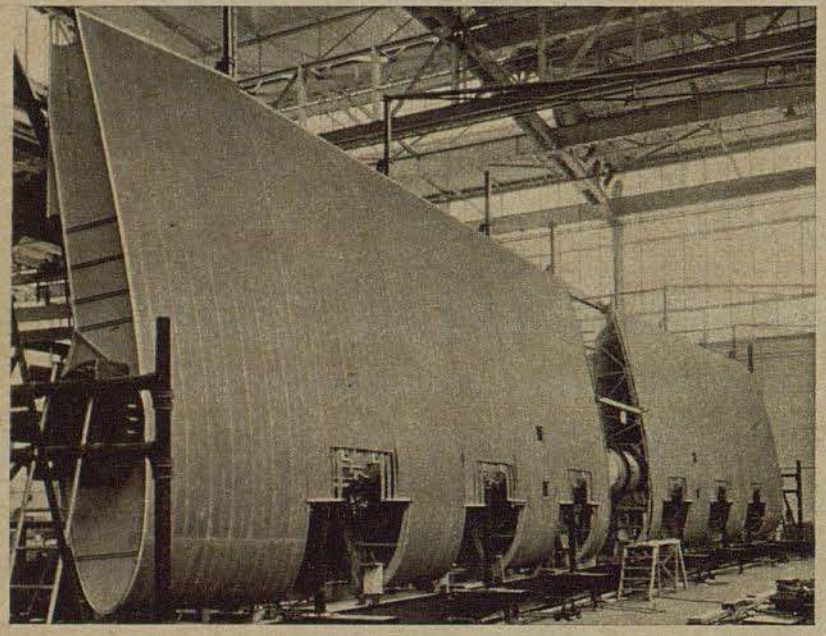
Un gigante cobra formas

Algunas vistas de las diferentes fases de construcción del gran hidroavión BV 222 Wiking

Después que "Der Adler" (Nùmero 6/1944) publicó un informe ilustrado sobre la actuación del nuevo hidroavión alemán Blohm & Voss BV 222, ofrecemos ahora algunos detalles de la construcción de este tipo único tanto en sus medidas como en su construcción, detalles que nos demuestran que en la construcción de hidroaviones se relacionan las experiencias de la construcción de aviones y de buques

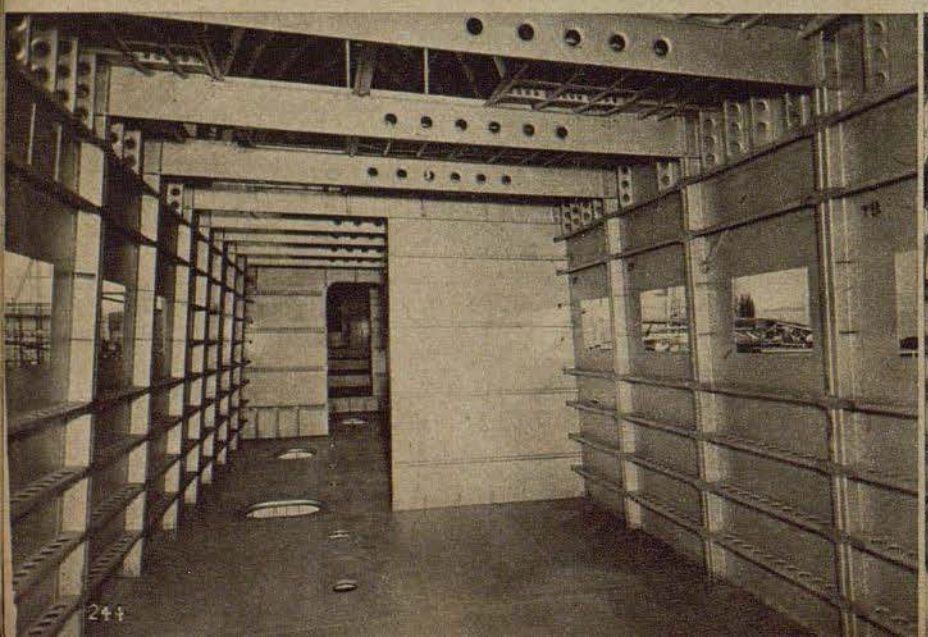


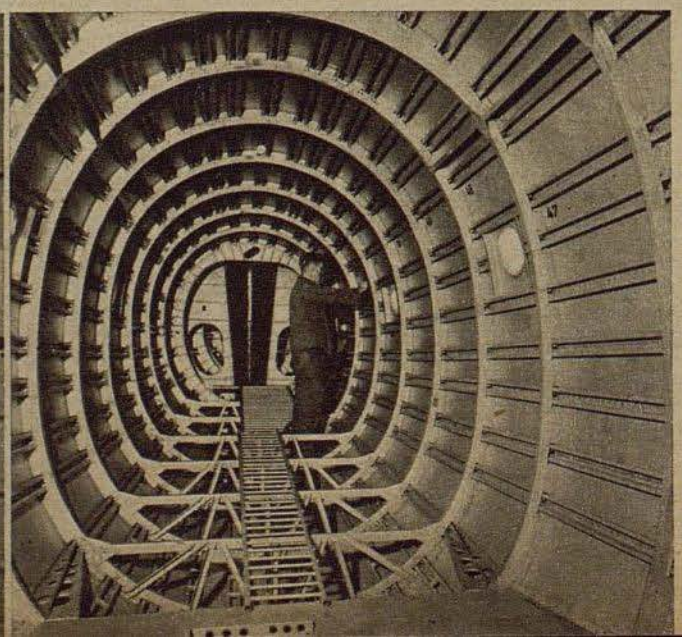




Tres de los seis motores BMW-Bramo 323, de que dispone el BV 222 "Wiking" y que imprimen al hidroavión una alta velocidad

Izquierda: Estos son los enormes trozos centrales de los planos, que son construídos según un método especial. Claramente se puede apreciar en la fotografía la señal de construcción especial de este tipo: el larguero de caño, desarrollado en varios años de trabajo por el constructor-jefe Dr. Vogt. Corriendo por todo el plano de sustentación, forma la "espina dorsal" del hidroavión





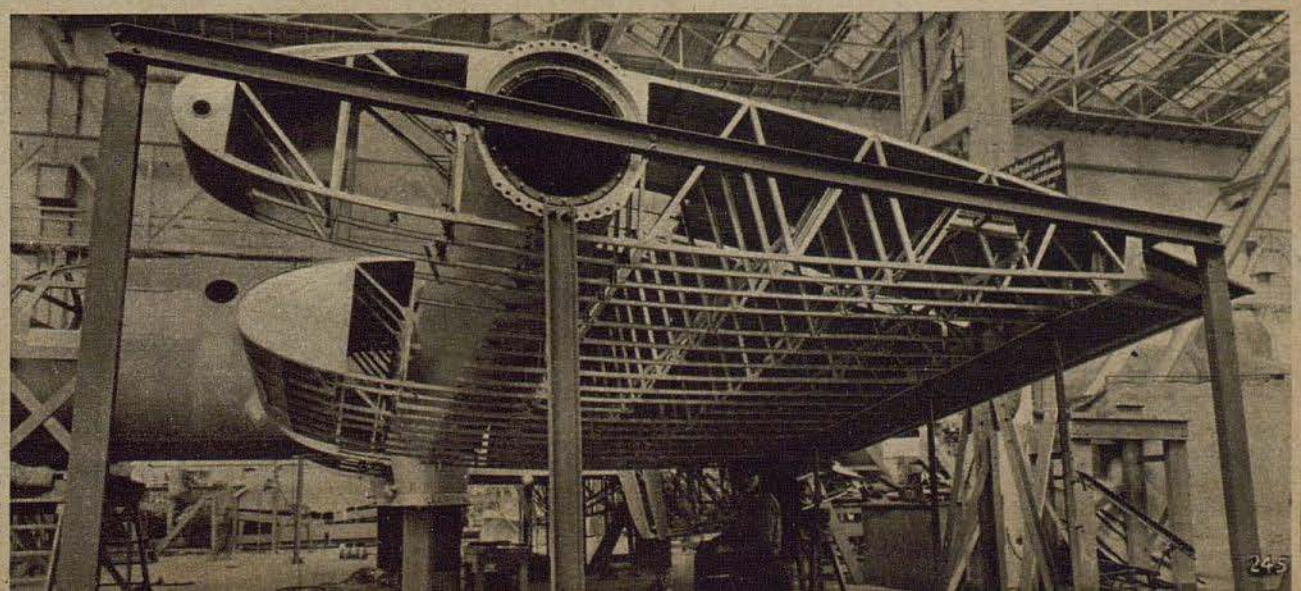
El timón de dirección del "Wiking", que tiene 5;50 metros de altura, en construcción (arriba). En el extremo izquierdo: Quien penetra en el "piso" inferior del BV 222, podría creer que se encuentra a bordo de un buque. El hidroavión puede acoger más de 100 soldados, con todo su equipo. — Vista del extremo trasero del fuselaje, cuya construcción enteramente metálica da al cuerpo del bote una estabilidad extraordinaria. Mediante la subdivisión del suelo del bote con puertas estancas, método que procede de la construcción de buques, se logra una navegabilidad excelente, como no la poseen de ninguna manera los hidro-

El sector central del larguero de caño, en el taller de construcción, donde con soldaduras las diferentes piezas aisladas son convertidas en un trozo. El acodamiento, que más tarde será cubierto por el revestimiento del ala, ha sido adaptado a los contornos del fuselaje, con lo que se logra una relación especialmente estrecha entre célula y planos

El sector central del ala es aplicado al cuerpo del bote. En los sectores intermedios del revestimiento se ve aun, en la actual fase de construcción, el larguero de caño (centro)

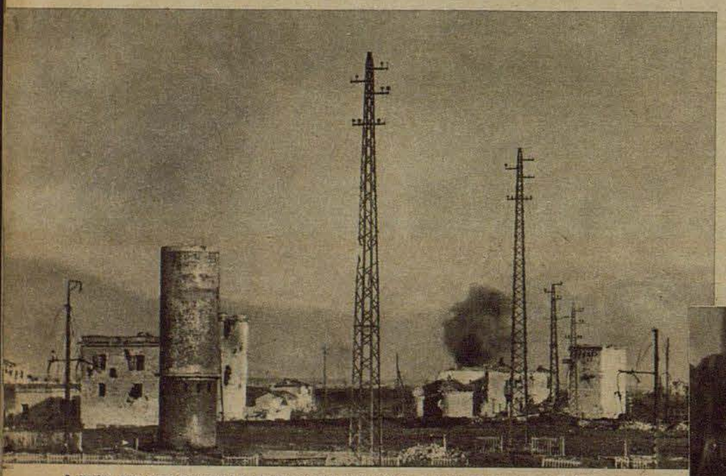
Fotografías de las Fábricas Blohm & Voss

Derecha: Trozo de ala del BV 222, en el que se pueden apreciar claramente los enlaces del larguero de caño, cuyo diámetro es de 1 metro, sirviendo simultáneamente como tanque para las enormes cantidades de combustible



ALREDEDOR DE APRILIA





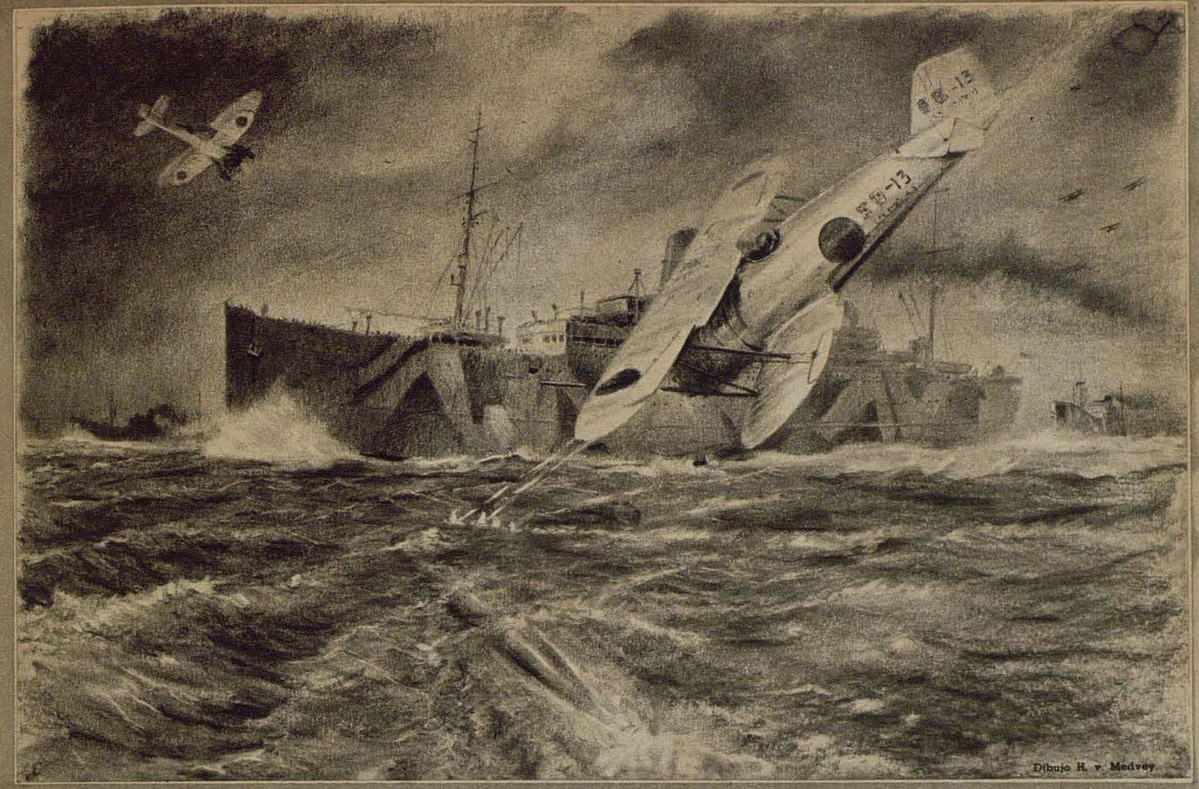
Aprilia, por cuya posesion se lucha encarnizadamente, es hoy en dia una ciudad muerta. Sus vistosos edificios blancos, que según la voluntad de Mussolini tuvieron que ser construidos exclusivamente con el material de la región, han desaparecido; miserables restos son el único recuerdo que queda de la gran obra de colonización del Duce. Pero, la ciudad muerta no tiene tranquilidad — sin interrupción salen entre los escombros las nubes de polvo provocadas por las granadas de la artilleria enemiga

PK-Fotografias Corresponsal de guerra Freytag (HH)

"El arado prepara la tierra agricola, pero la espada la defiende." Asi decia el pergamino, que al echarse los fundamentos de Aprilia — cuarta colonia del Agro Pontino — el 25 de Abril de 1936, fué hundido en las lagunas. Apenas 8 años pasaron desde que fueron ganadas estas tierras a las famosas lagunas pontinas, y esa frase llegó a probar su profundo sentido. Aprilia ha sido nuevamente liberada, pero la ciudad y su región, siendo ahora una parte del sector de frente de Anzio—Nettuno, no permite reconocer absolutamente nada que recuerde el excelente trabajo de colonización realizado en tan breve tiempo en aquellas tierras otrora pantanosas



Derecha: Un observador muy avanzado compara todas las particularidades del terreno enemigo con el mapa. La guerra continúa con tenacidad ante las puertas de Roma. La espada defiende la tierra, para que más tarde pueda ser arada pacificamente como en tiempos pasados . . .



Dibujo H. v. Medvey

LA ACCIÓN DE KIYOSHI ISHIKAWA

El suboficial de la aviación del ejército japonés, Kiyoshi Ishikawa, se halló de pronto dominado por una tensión máxima. Formando parte de un destacamento aéreo, que tenia la misión de escoltar a un convoy por una zona del Océano Indico llena de submarinos enemigos, no se escapó a sus ojos la sombra oscura que seguia de cerca a un gran buque de transporte de tropas. ¡Debía ser un sumergible en posición de ataque! Instintivamente bajó Ishikawa con su aparato, y en ese instante vió que la nave enemiga disparaba una serie de tres torpedos contra el transporte de tropas. Inmediatamente transmitió una señal de advertencia a esta nave, que acto seguido comenzó a navegar en ziszás. Dos torpedos se perdieron en el vacio, pero el tercero daria irremisiblemente en el blanco, si no . . . Ishikawa sabe exactamente lo que tiene que hacer. Primeramente trata de inutilizar el torpedo, atacándolo con sus armas de a bordo. Pero después de algunos intentos se convence, que solamente con la última consecuencia podrá salvar la vida de los camaradas en el buque. Apretando los dientes para su avión de cabeza y se precipita, cual un azor, sobre el torpedo. Una explosión ensordecedora llena el espacio. Un gigantesco surtidor forma, durante algunos segundos, la bóveda sepulcral para un soldado, que se sacrificó para salvar las vidas de miles de camaradas . . .

Según un informe de frente publicado por el diario «Asahi Shimbun»



En el mismo lugar en que hace un año los campesinos labraban aun su tierra, se encuentran estos soldados anglo-americanos, esperando que se los conduzca a la retaguardia, hacia el cautiverio

Aviadores búlgaros

En la guerra, la Aviación de Bulgaria cumple su obligación dondequiera que se le presenten tareas bélicas o de organización. En la defensa contra ataques terroristas anglo-americanos contra Sofía, en la lucha contra los guerrilleros en los territorios ocupados y en el terreno de sanidad se han destacado los aviadores búlgaros. Instruídos en escuelas búlgaras y alemanas continúan estrechamente relacionados, también en sus acciones, con los camaradas del Reich. Y no sólo militarmente, sino que también políticamente, pues nadie sabe mejor que ellos, que el futuro de Europa, y en consecuencia de su propia patria, no puede ser asegurado de ninguna otra manera que mediante la victoriosa terminación de la lucha común

Fotografías Hartmann (Mauritius)



Los aviadores son, en primer término, soldados, lo que es una cosa absolutamente lógica en las Fuerzas Armadas búlgaras, altamente desarrolladas. Una unidad de aviadores abandona el cuartel para realizar ejercicios de infantería



Numerosos aspirantes a oficial de la tropa aérea búlgara han tomado parte en cursos en el Reich, llevando con orgullo el distintivo de la Luftwaffe



Izquierda: Las caras de una tripulación aérea: serias, concentradas y decididas a cumplir, bajo toda circunstancia, la orden recibida







LA CARA DEL AVIADOR BÚLGARO

Comandante — Piloto — Observador



Ha terminado la emisión de las órdenes, y corriendo se dirigen las tripulaciones a sus aparatos, para despegar y entrar en acción



Derecha: En la bujía está el defecto. Dos mecánicos de motores hacen sus preguntas, y el jefe de taller de aviación, que ha pasado un prolongado período de instrucción en la industria de aviación de Alemania, da las respuestas



Comandante HERGET



Alférez HAFNER



Alférez SCHACK

En reconocimiento y elogio de su heroica actuación en la lucha por el futuro de nuestro pueblo, el Führer ha concedido la

HOJA DE ROBLE PARA LA CRUZ DE CABALLERO

al teniente Emil Lang, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, como 448° soldado de las Fuerzas Armadas, al comandante Wilhelm Herget, comandante de grupo en una escuadra de caza nocturna, como 451°, al alférez Anton Hafner, piloto en una escuadra de caza, como 452°, al alférez Guenther Schack, capitán de escuadrilla en una escuadra de caza, como 460°, al teniente coronel Hans-Karl Stepp, comodoro en la escuadra de asalto Immelmann, como 462°, al comandante Martin Moebus, comandante de grupo en una escuadra de asalto, como 463° y al brigada Heinz Vinke, piloto en una escuadra de caza nocturna, como 465° soldado de las Fuerzas Armadas.

El brigada Vinke ha caído antes de recibir esta alta distinción.

El comandante Streib no recibió, como se informó equivocamente en el Número 8 de Der Adler, las Hojas de Roble con espadas como 197°, sino que como 54° soldado de las Fuerzas Armadas.



Teniente coronel STEPP



Alférez LANG



Comandante MOEBUS



Brigada VINKE†



Comandante ZAUNER Alférez SCHOSSLEITNER Alférez GMUENDEN

COMO GANARON LA CRUZ DE CABALLERO

El comandante Franz Zauner, comandante de grupo en una escuadra de bombardeo, se ha destacado de manera ejemplar en la lucha contra la Unión Soviética. Además hundió en el Mediterráneo a dos mercantes con un total de 12.000 toneladas. — El alférez Schossleitner, jefe de escuadrilla en una escuadra de bombardeo, se adjudicó grandes éxitos combatiendo el tráfico férreo y el reabastecimiento soviético, como también concentraciones de tanques y vehículos. — El alférez Gmuenden, jefe de pieza en un regimiento de artillería antiaérea, destruyó con 36 disparos, en 20 minutos, 21 tanques enemigos, de ellos diez pesados de procedencia americana. — El alférez Scheel, jefe de escuadrilla en una escuadra de caza, obtuvo en encomadas luchas aéreas 71 triunfos. Hace algunos meses murió heroicamente en el Frente Oriental, sin ser vencido por el enemigo. — El alférez Haselbach, piloto en una escuadra de bombardeo, destruyó, entre otras cosas, 43 trenes y 180 vehículos, derribando varios aviones en luchas aéreas. No regresó de un vuelo contra el enemigo. — El alférez Poelz, jefe de escuadrilla en una escuadra de "stukas", se ha destacado como osado aviador, en el teatro de guerra africano, en el Mediterráneo y en la lucha contra la Unión Soviética. — El brigada Josten, piloto en una escuadra de caza, obtuvo 82 triunfos aéreos.

PK-Fotografías corresponsales de guerra Nietmann Opitz (Sch 2) Radebach (Wb 1) Scherl-OKW (2) Weltbild (6), Schmidt (Scherl 1) Privadas (2)



Alférez SCHEEL†



Alférez HASELBACH



Alférez POELZ



Brigada JOSTEN

Planeadores de transporte

Un avión de deporte, que se convirtió en arma de transporte de esta guerra — Desarrollo, actuación y éxito de los „trenes de carga volantes" / Del planeador de Rhon al avión

Por Georg Bruetting

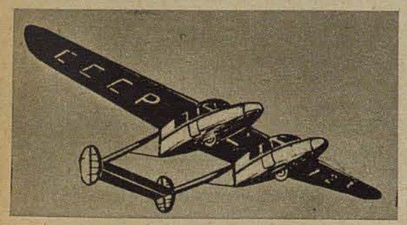
En medio del desarrollo de los acontecimientos en el Frente Oriental anunció el parte de guerra alemán, emitido después de la liberación de las tropas cercadas de Kovel, en marzo de 1944: "... Destacamentos del Arma Aérea, entre ellos planeadores de transporte, abastecieron, a pesar de la fuerte defensa enemiga, a los defensores de la ciudad, posibilitando así su brillante resistencia". Con ello se ha señalado la eficaz actuación de un arma moderna, empleada por primera vez en esta guerra. Y simultáneamente, el lector se enteraba por vez primera de la existencia de este nuevo medio de guerra, cuya repentina actuación y efecto decisivo en una batalla constituyó una sorpresa para todo el mundo. En realidad, ya en mayo de 1940 los planeadores de transporte formaron parte de la gloriosa historia de los valientes de Corinto y Creta, empresas en que fueron un medio auxiliar de valor incalculable. Un avión que servía al deporte y a la distracción se convirtió en arma — el planeador de los montes Rhon se transformó en el planeador de carga de la guerra. La condición previa para este método revolucionario de la realización de la guerra empleado precisamente en las fases decisivas de las operaciones, fué el vuelo a remolque. El modelo inicial del vuelo a remolque ha sido el cometa con que juegan los niños. Y en realidad, el desarrollo moderno se ha guiado siempre por el modelo del cometa, no sólo en su forma exterior (Hargreave-Chanute-Voisin), sino también en lo referente al procedimiento. Ya en 1879, Lienfeld ha construído un gran modelo, sin tripulante, de 108 kilogramos de peso, que colocado sobre rieles, era tirado por una locomotora para los efectos del despegue. Los hermanos Wright realizaron, en 1900, sus primeros intentos de vuelo con su gran modelo sin tripulante, tirado por un camión, y aprovecharon este método de despegue incluso cuando ellos mismos se hicieron cargo de la tripulación de su aparato. Este sistema de despegue fué empleado también, años después, por su compatriota Chanute. Más conocidos fueron los intentos de Archdeacon y Voisin en 1905, como los vuelos a remolque realizados por el ingeniero americano Ludlow con ayuda de una lancha a motor en el Mississippi. Sabemos que también Blériot realizó ensayos análogos. Una forma muy singular de vuelos a remolque la ideó el inglés Pilcher. Ató su avión a una larga cuerda, colocó aparejos en el medio, y se hizo tirar por un caballo. En cuanto el aviador-cometa hubo alcanzado la altura deseada, cortó la cuerda y en vuelo planeado volvía a la tierra. En Alemania, una serie de aviadores realizó en Lindenberg, entre 1908 y 1910, vuelos de planeo con cuerda, mientras que en los años de preguerra no se volvió a saber nada de tales intentos de remolque. ¿Y porqué no fueron continuados, después de los prometedores comienzos?

El motivo debe ser buscado indudablemente en el hecho, de que al lado del vuelo a motor, que se desarrollaba rápidamente, no se necesitaba el vuelo a remolque, dependiente de un lugar determinado. Esta necesidad volvió a surgir, cuando en Alemania, después de los efectos del Tratado de Versalles, la aviación fué practicada sobre una amplia base deportiva, aprovechándose para ello los vientos ascendentes térmicos, que surgen independientemente del terreno por la irradiación solar. El movimiento de vuelo planeado comenzó en los montes Rhon, se popularizó en las muchas regiones quebradas de Alemania y también en las llanuras. Pero aquí faltaban las pendientes imprescindibles para el despegue, necesarias para aprovechar los vientos ascendentes. Así que se debieron buscar otros caminos para lograr la altura de despegue necesaria.

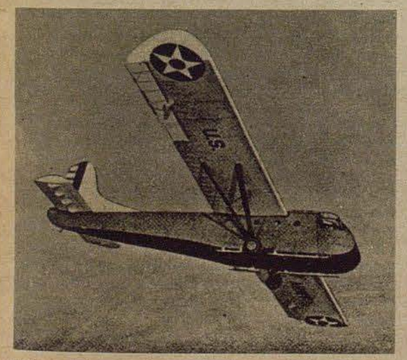
En vista de esto no es asombroso, que como primer método de remolque se haya vuelto al remolque aéreo. Por cierto que ya en otoño de 1919, el berlinés Schwerdt realizó en el aeródromo de Tempelhof ensayos para cobrar altura con el remolque de automóvil. También el conocido piloto y constructor Fokker hizo remolcar en 1922 su planeador hiplano mediante un auto al monte Wasserkuppe. Pero ambos ensayos no tuvieron efectos sobre el desarrollo futuro. Una nueva "atracción" de los días de aviación muy comunes entre 1920 y 1930 fué la que dió motivo al aprovechamiento práctico de estos vuelos. El aviador acróbata alemán y hasta ahora campeón mundial único, Gerhard Fieseler, buscó en 1927, para sus días de aviación, un nuevo método de remolque, y se le ocurrió hacer remolcar a un planeador par un aparato a motor. Después de varios ensayos, se realizó, el 10 de abril de 1927, la primera prueba ante el público. Gerhard Fieseler pilotaba un LVG-B III y en el planeador remolcado se encontraba Espenlaub, conocido aviador de planeadores de las primeras pruebas en el monte Wasserkuppe. Y desde ese día, el remolque aéreo contaba entre las grandes atracciones que eran ofrecidas al público. El aprovechamiento de ese método para el vuelo planeado quedó reservado a la Sociedad Rhon-Rossitten, que continuó desarrollando teórica y prácticamente esa idea. Muchas experiencias debieron ser reunidas y más de una construcción tuvo que ser probada, hasta que en Abril de 1931, el nuevo método festejó sus primeros grandes triunfos a raíz de los sensacionales vuelos de Groenhoff. Ya en otoño del mismo año se realizó en Griesheim el primer curso de vuelo a remolque, y hoy en día, el vuelo a remolque cuenta entre las cosas más naturales. Para el vuelo acrobático, para pruebas de aviación y vuelos de ensayo, para probar planeadores nuevos y para el planeo térmico es ahora imprescindible. Incluso en las grandes pruebas de aviación, los competidores aprovechan, desde 1931, en los días de poco viento, el avión a motor para hacerse remolcar a una altura conveniente de salida. Indudablemente, esta innovación técnica colaboró en gran medida en la explotación de las nuevas posibilidades meteorológicas, y con ello, en el considerable aumento de rendimiento del vuelo planeado. En este lugar deben ser recordadas las grandes dificultades que tuvieron que ser superadas para desarrollar un método de remolque reconocido y de validez general. El primer puesto se lo disputaron, otrora, el método de varillaje de remolque (sistema Fieseler-Wirz, fiel ayudante de Fieseler) y el del desembrague de patín de cola, que se debe a Wolf Hirth. Fieseler empleaba para sus pruebas un varillaje, enganchado adelante ante el asiento del piloto, contando además con un caño que llegaba hasta encima de los timones. A través de este caño era conducida la cuerda de remolque hasta el asiento del piloto, con lo que se evitaba, que al desenganchar, la cuerda se enredara en los planos, en el fuselaje, en el aletón de alabeo o en los timones. En el método del patín de cola, la cuerda de remolque era enganchada en el patín según un sistema desarrollado en las fábricas Klemm, ya que la mayor parte de los aviones de remolque de aquel tiempo eran modelos Klemm, de manera que de antemano se imposibilitaba que la cuerda se enredara en otras partes del avión a motor. Este método se ha impuesto siempre más, desde 1932.

El remolque de aviones de corta distancia, como método de presentación y de despegue, se convirtió pronto en un sistema de transporte muy bienvenido, por ahorrar tiempo y los peligros de la carretera, método que especialmente en las pruebas de aviación de los montes Rhon fué de gran importancia. (Por ejemplo, la conocida aviadora Lola Schroeder, volaba hacia esas pruebas por sobre toda Alemania.)

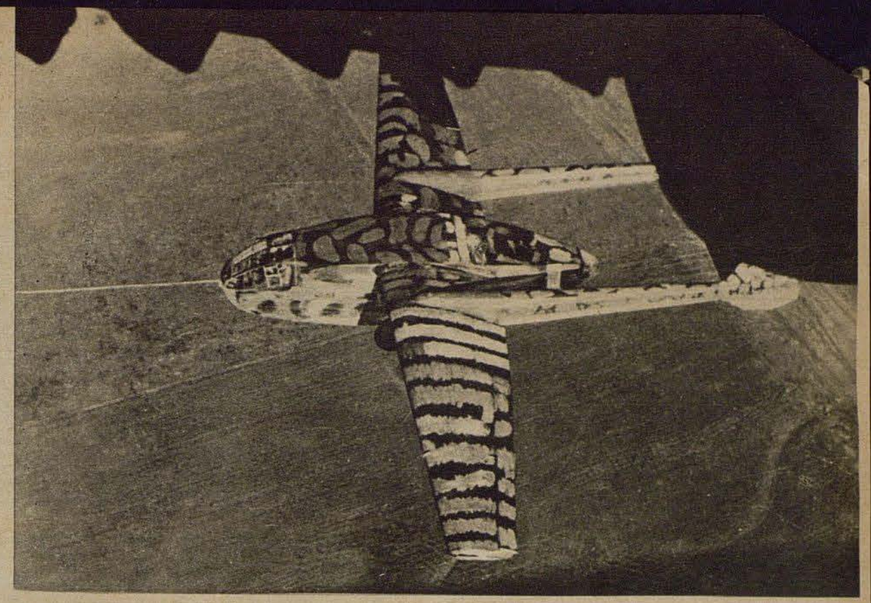
Aun no ha llegado el momento de informar sobre el desarrollo del deporte al arma, y de nombrar a aquellos hombres, que tuvieron el arrojo, de desarrollar al planeador hasta convertirlo en planeador de transporte y de reconocer sus posibilidades militares. No cabe duda que entre ellos se han encontrado conocidos personajes militares, como también probados y destacados aviadores del Rhon, precursores, que ya contaban entre los que proclamaban el vuelo sin motor cuando otros círculos discutían aun sobre el valor de ese método de vuelo.



El modelo de un planeador de transporte soviético. Ya antes de la guerra, la Unión Soviética ha tenido en servicio planeadores de transporte



El planeador de transporte más usado por los EE.UU. de Norte América, Waco-CG-4 A "Yayhawk". Inglaterra lo bautizó "Hadrian" y lo adaptó a las necesidades del frente, aunque hasta la fecha poco se ha llegado a saber de éxitos estratégicos obtenidos por el enemigo con transportes aéros sin motor



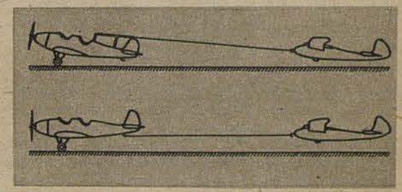
Bañado por los últimos rayos del sol, flota en el aire, como acolpado del avión a motor, el Go 242. El color de enmascaramiento, semejante a la piel del tigre y la rara forma de construcción, hacen que este planeador de transporte empleado en el frente meridional parezca un monstruo prehistórico

Fotografías Luftwaffe

Sabemos que el empleo de planeadores de transporte cuenta entre las cosas más importantes, y más temidas de las tropas de aterrizaje; conocemos también sus éxitos únicos en Corinto y Creta, pero el secreto militar aun no permite informar sobre la actuación, los preparativos y la realización de numerosas acciones heroicas. Sólo una vez se levantó el velo, cuando después de tomado por asalto el canal de Corinto se concedió la Cruz de Caballero al alférez Fulda. Sobre el empleo táctico de los planeadores de transporte también se tendrá que informar en otro momento. Una cosa sabemos con certeza: el enemigo conoce y teme la amenaza que suponen estos aparatos silenciosos. Siempre vuelve a destacar, que constituyen el peligro más grande en el caso de aterrizajes de tropas; ya que se acercan sin ruido alguno, aprovechando los campos de aterrizaje más imposibles y conduciendo un grupo de combate cerrado de soldados escogidos, como lo demuestra la capacidad de nuestros planeadores de transporte.

Como se demostró al comienzo, al mencionarse el parte de guerra alemán, el empleo de los planeadores de transporte en la guerra tiene objetos determinados. Especialmente sirve, como uno de los medios de transporte más importantes, para el reabastecimiento de material de guerra de toda clase, lo que tiene una importancia extraordinaria, porque puede ser empleado para abastecer a sectores difícilmente accesibles o en situaciones difíciles. Innumerables veces, los planeadores de transporte volaron sobre el Mediterráneo, para llevar reservas y material al frente africano. Más grandes aun fueron, a menudo, los trayectos que debieron cubrir los planeadores en los enormes espacios del Frente Oriental, para socorrer a camaradas asediados del ejército. Ya son numerosos los casos, en que la defensa de cabezas de puente, la resistencia de formaciones cercadas hasta su liberación, y la resistencia de puntos de apoyo aislados sólo ha sido posible gracias al empleo de los planeadores. Muchas veces condujeron a remolque, por encima de territorios enemigos, sin defensa de cazas y cañones antiaéreos, impedidos en el aterrizaje por el fuego de barrera del enemigo, el reabastecimiento tan urgentemente necesitado, como ser municiones, combustible, víveres y medios de sanidad. Y en otros casos, por su rápido transporte de tropas y material, frustaron intentos de irrupción del enemigo. Por encima de todo ello, condujeron cañones, camiones y tanques a sectores de frente en peligro o a bolsas de frente, o sea, objetos que hasta ahora no cabían en ningún avión de transporte del mundo. En el vuelo de regreso se crearon hábilmente numerosos lugares para transportar a camaradas gravemente heridos, siendo muy elevado el número de soldados que deben su vida al vuelo en un avión sin motor.

Frente a los demás aviones de transporte, los planeadores tienen una gran ventaja. Un avión a motor normal apenas puede transportar más de la mitad de su peso propio en materia de carga útil, ya que la capacidad es ocupada en gran medida por tanques de bencina y aceite. En cambio, el avión sin motor puede transportar cargas varias veces más pesadas que su propia construcción. Así es, que para los



Métodos del remolque aéreo. Arriba: Con varillaje de remolque. Abajo: Con desembrague de patín de cola

diferentes casos de necesidad han sido construídos planeadores de diferentes tamaños. Gracias a las muchas posibilidades que ofrece la construcción de planeadores, pudieron ser construídos modelos de gran capacidad, que permiten el transporte de cargas que por su tamaño no podrían haber sido transportadas en otros aparatos.

Al desarrollo del tamaño de los planeadores no se enfrenta ningún límite, si se dispone de los aviones a motor necesariamente fuertes para el remolque. El hecho de que este desarrollo ya ha alcanzado, hoy en día, medidas, que hace algunos años eran consideradas como un sueño del futuro, lo demuestra la construcción del "Gigante", que hoy por hoy es el avión terrestre más grande del mundo. Por encima de ello, la fabricación es más barata y la construcción hace perder menos tiempo y ocupa menos brazos. Otra ventaja muy grande es que los planeadores de transporte pueden aterrizar en espacios muy reducidos y en terreno quebrado. Precisamente en embudos y cabezas de puente, pocas veces habrá un aeródromo preparado, que permita el aterrizaje de aviones a motor. Diferentes son las cosas en el despegue del planeador de transporte. La carrera de despegue depende de la carga que lleva el avión. Por ello será una tarea noble para los constructores,

Continuá en la página 259



ATERRIZAJE SOBRE EL FUSELAJE

con velocidad tres veces más grande que la de un tren rápido / Por el corresponsal de guerra Niemeyer

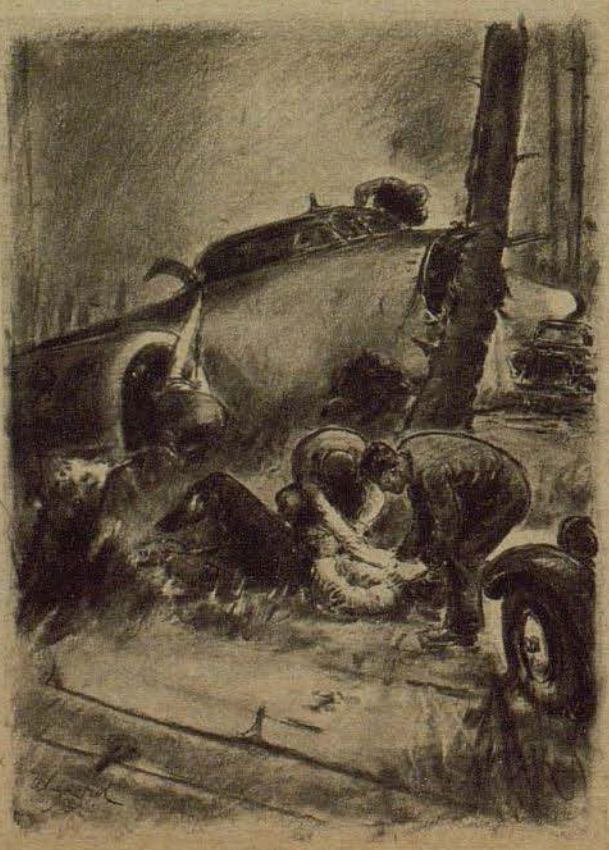
PK Todos los bombarderos de nuestro grupo han aterrizado. Sólo el aparato "Berta-Ludwig", cuyo nombre es lanzado al éter, desde hace 20 minutos, por el radiotelegrafista del aérodromo, no ha regresado aun del ataque contra una ciudad situada en la costa sureste de Inglaterra. ¿Ha sido derribado por los cazas enemigos? ¿Habrá caído el aparato alcanzado en el Mar del Norte? Las demás tripulaciones no han observado ningún bombardero que caía envuelto en llamas, las condiciones de visibilidad eran malas, y cada uno de los aviadores tenía preocupaciones propias al hallarse sobre el objetivo atacado.

Todos nuestros pensamientos se concentran en los cuatro hombres que faltan, el capitán R., con su Willy, Alfons y Hein de Hamburgo. En resumen, esta tripulación ha realizado felizmente, desde el comienzo de la guerra, 23 aterrizajes de rotura y de fuselaje, en que los hombres sufrieron solamente algunas roturas de huesos y golpes. Ojalá también hoy les sea fiel la suerte de aviadores. En las conversaciones de los tripulantes que han regresado se estudian y desechan todas las posibilidades habidas y por haber. Sólo queda la esperanza y la aguja de advertencia del reloj del radiotelegrafista. Cuando esa aguja haya pasado por aquella marca, todas las esperanzas habrán sido inútiles....

Ininterrumpidamente sale por la emisora el llamado metálico del radiotelegrafista, uno de los tantos ayudantes desconocidos de la tropa de comunicaciones aéreas, en cuyas manos se reúnen los hilos visibles e invisibles de la guerra aérea moderna. "¡Cuento para su orientación... uno... dos... tres... cuatro... a regresar — — a regresar! — —"

Y colocado el aparato en condiciones de recepción, se escucha únicamente el sonido monótono de las perturbaciones atmosféricas. Pronto los tanques de Berta-Ludwig estarán vacíos, la aguja del reloj avanza siempre más. Y de pronto se oye, muy débilmente, la voz ansiada, que dice: "¡Tengo impactos en el fuselaje y en el tren de aterrizaje; dentro de diez minutos realizaré un aterrizaje sobre el fuselaje!" Por fin ha llegado la noticia que ha aliviado los corazones, pero que simultáneamente vuelve a alarmar. Todos los que no tienen que permanecer en las barracas, en la mesa de servicio, salen al exterior. Allí enfrente, detrás de la oscura red de enmascaramiento, ya ha comenzado a funcionar el motor de los coches de sanidad. En los autos de extinción, los soldados preparan ya los extinguidores de espuma. ¡Silencio! Ruido de motores que se acerca rápidamente. Repentinamente se iluminan en las torres las señales rojas de marcación, y el reflector giratorio extiende sus haces hacia la oscuridad, como si dijera: "¡Aquí estamos, aquí estamos!"

¡Allí — la señal de reconocimiento! Y momentos más tarde, la gran sombra del Do 217 pasa debajo de la alfombra de estrellas. ¡Atención, allí disparan señales rojas! Estos proyectiles luminosos significan: "¡Me encuentro en peligro!" Realizando una gran curva, el aparato se acerca al aeródromo. Como un enorme brazo de tanteo de color amarillo pasa la luz viva del reflector colocado bajo el plano izquierdo sobre el campo de aterrizaje. Ahora el piloto quita gas. Cual un ascensor desciende el pesado avión a la tierra. Sucederá una desgracia, piensan todos. Los motores vuelven a funcionar. "¡Willy ha vuelto a dar gas!" dice a mi lado el primer mecánico. Seguramente ha vuelto a tomar velocidad, porque no puede hacer funcionar los aletones auxiliares de aterrizaje — y nosotros, aquí abajo, seguimos con una tensión máxima esta lucha con la técnica y la muerte. Siempre de nuevo vuelve a buscar el Do 217 el trecho recto del sendero iluminado, y cada vez vuelve a caer, cuando el piloto quita gas. En vista de que todos sus esfuerzos son inútiles, el piloto se prepara para aterrizar sobre el fuselaje, sin estrangular mucho los motores. Todos contenemos la respiración. Provocando ruidos agudos chocha el bombardero de gran peso con la tierra, resbalando sobre la misma con una velocidad tres veces más grande que la de un tren rápido, en dirección al pequeño bosque que se halla en la periferia del aeródromo. A gran velocidad desaparece el Do 217 detrás de los primeros pinos, hacia los cuales se dirigen a gran velocidad los autos de sanidad, cuyos ocupantes esperan ver, a cada instante, una gran llamarada.



PK-Dibujos corresponsal de guerra Ellgaard

Segundos más tarde, el reflector del primer coche de sanidad ilumina los restos del aparato. Allí, el médico dedica inmediatamente su atención al observador, que por la violencia del choque ha sido arrojado al aire. El piloto, apretado en su carlinga, se encuentra herido en una pierna, pero no obstante da con voz clara las instrucciones a los soldados de sanidad, para indicarles de qué lado es mejor sacarlo de su asiento. Sin haber sufrido ninguna herida se deshace el radiotelegrafista, Alfons, de su cinturón de seguridad. El mecánico Hein ha resultado herido en una mejilla, por una astilla de un pino, pues los resistentes planos del bombardero afeitaron una parte del bosque. Después de haber sido atendido por un soldado de sanidad, Hein viene a sentarse con nosotros en un tronco de pino, derribado por uno de los poderosos motores BMW. En la carlinga trabajan febrilmente varios hombres, y en poco tiempo habrán liberado al piloto apretado. El radiotelegrafista busca, entre los escombros, su linterna de bolsillo, mientras Hein fuma el cigarrillo de tranquilización. "Este ha sido para mi el aterrizaje de fuselaje número ocho", dice pausadamente, mirando los restos, entre los cuales nadie hubiera esperado encontrar a cuatro aviadores vivientes. En Dunquerque, los Spitfire convirtieron nuestros planos en coladores. En el este aterrizamos una vez, en 1941 con los uniformes ardientes sobre un campo minado que se encontraba entre los dos frentes, y de Inglaterra hemos regresado varias veces bastante averiados. Pero Willy siempre nos llevó a casa, con uno o dos motores.

Hoy, nosotros cuatro juntos hemos salido airosos de la segunda docena de aterrizajes sobre el fuselaje; en realidad es un motivo para brindar por los hombres de Dornier y BMW. ¡Pero primero quiero desear a nuestro capitán y piloto que se mejore, pues lo acaban de conducir en camilla a un auto!"

Se escucha el ruido de puertas que se cierran, motores que arrancan, y en el puesto de mando, una voz informa a la escuadra: "Todas las tripulaciones que entraron en acción, aterrizaron hasta las 2,37 horas; un Dornier 217, Berta-Ludwig, aterrizó con 55% de rotura, debido a daños sufridos por impactos enemigos. El observador y el piloto levemente heridos. Fin."

CONGRESO DE PARTIDO EN MANCHURIA



El Primer Ministro, Chang-Ching-Hui, jefe del "Hsieh-Ho-Hai", inaugura la asamblea



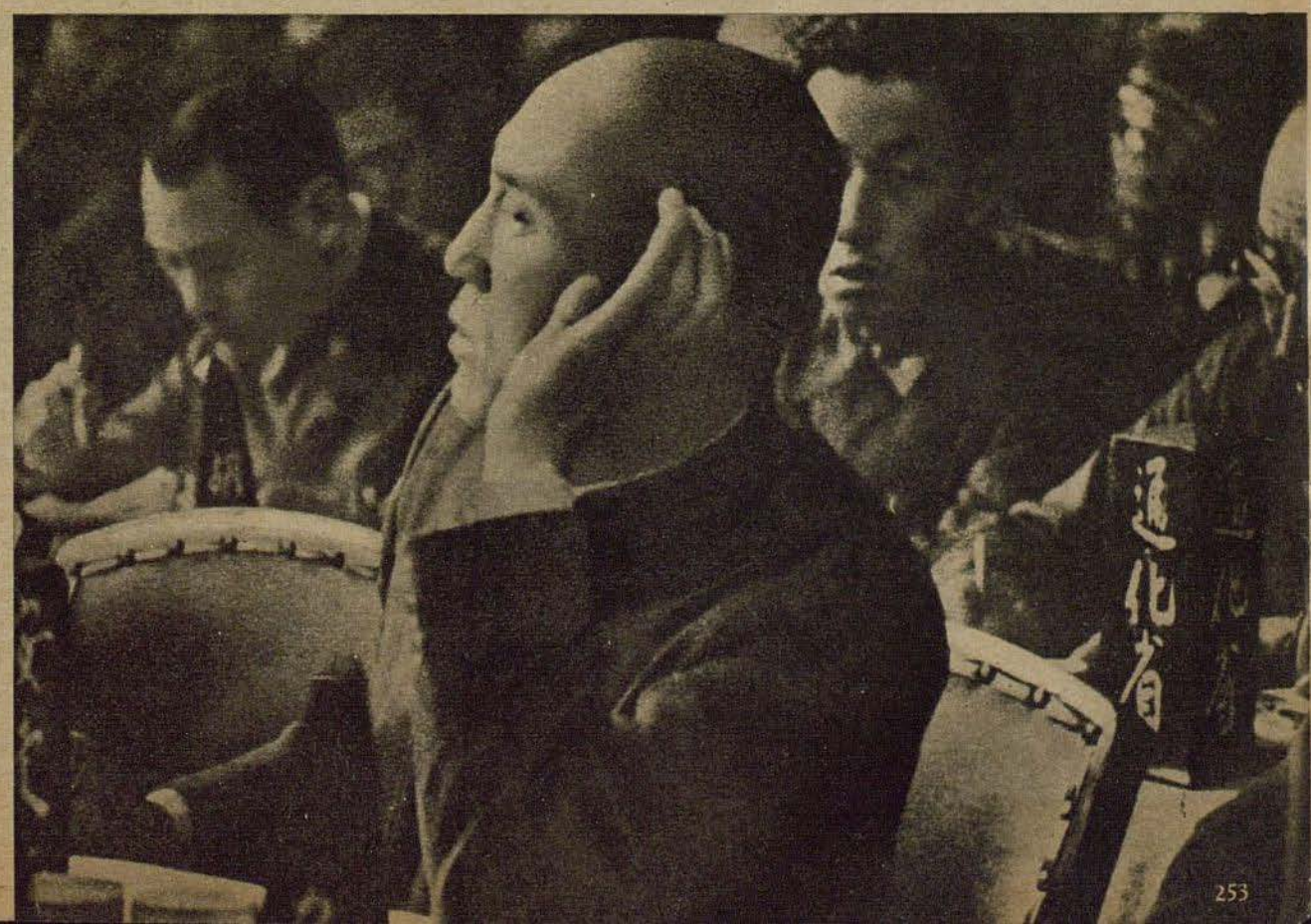
El Emperador de Manchuria habla en la asamblea del "Hsieh-Ho-Hai". El monarca Kang Te (que significa paz y virtud), que gobierna desde 1934, vivía anteriormente como príncipe chino en el destierro en una isla al sur de Pequín



Los delegados en la solemne sesión inaugural. Uniforme, como su voluntad política, es también la cinta blanca que todos los miembros del partido llevan en ocasiones festivas

En Manchuria, joven Imperio en el noreste del Continente Asiático, hay sólo un partido político, el "Hsieh - Ho - Hai", que significa: concordia. Desde hace mucho tiempo, este partido es responsable por la orientación uniforme de la vida política y económica. Una vez al año se celebra en la capital, Hsinking, un congreso del partido "Hsieh - Ho - Hai" ocasión en la que son fijadas las directivas para el trabajo futuro. Tan uniforme como es la voluntad política, y simbólicamente de acuerdo con ella la vestimenta de los delegados, tan colorida es la composición de la asamblea. Al lado del elemento chino, que es el más abundante, se encuentran numerosos mogoles, coreanos, rusos blancos y tunguses, mientras el manchú es relativamente raro. Los últimos años han demostrado, que el partido ha fomentado en gran medida la explotación económica del país. Esta explotación sirve en primer término a la lucha que el Japón libra contra Inglaterra y los Estados Unidos de Norte América. El mismo día en que el Micado declaró la guerra a las Potencias anglo-americanas, declaró el Emperador de Manchuria, que en esta guerra su país se encuentra unido a vida o muerte con el Japón. El "Hsieh-Ho-Hai" ha demostrado en tres años de guerra, que los 45 millones de habitantes de Manchuria conocen sólo un objetivo: el triunfo de la idea del Gran Asia Oriental

Fotografías Weltbild



Con todos sus pensamientos concentrados sigue este delegado, que representa un importante centro industrial, el discurso del Primer Ministro

Una escena del segundo acto del "Caballero de la Rosa", en una función del Deutsches Opernhaus, Berlín. Octavian (Berta Stetzler) se enfrenta a la joven Sofía (Irma Beilke) para hacerle la corte en nombre del barón Ochs von Lerchenau



El maestro es también un excelente director de orquesta, y en esta calidad el intérprete ideal de sus propias obras. Su gran superioridad y tranquilidad destacan su arte de dirigir, que sabe interpretar también con eficacia música clásica

EL MAESTRO DEL "CABALLERO DE LA ROSA"

Ricardo Strauss cumple 80 años



Otra escena del "Caballero de la Rosa", en una representación de la Opera del Estado de Berlín. El conflicto dramático comienza: Octavian: Tiana Lemnitz, Sofía: Adele Kern, Ochs: Jaro Prohaska

El nombre Ricardo Strauss es el que más visiblemente representa a la música alemana en la actualidad. El maestro nació el 11 de Junio de 1864 en Munich como hijo del corneta Francisco Strauss, gran artista en su instrumento, que contaba con la estimación de Ricardo Wagner. La música de Wagner era demasiado "moderna" en opinión de Strauss padre; pero, no obstante, su hijo sería poco después precursor del modernismo musical. Con sus obras "Recuerdos de Italia", "Don Juan", "Till Eulenspiegel", "Macbeth", "Así habló Zarathustra", "Don Quijote", "Vida de héroes", "Sinfonía doméstica" y la "Sinfonía de los Alpes", Ricardo Strauss llevó, como sinfónico, a la cumbre de su perfeccionamiento técnico la especie de los "poemas sinfónicos", creada por Liszt. Como compositor de óperas comenzó con "Guntram", obra en la que se atuvo al estilo de Wagner, y en "Feuersnot" comenzó a hallar el estilo propio, que fué perfeccionado con "Salomé" y "Electra". Más tarde, con sus obras "Caballero de la rosa", que conquistó rápidamente las primeras salas del mundo entero, "Ariadne en Naxos", "La Mujer sin sombra", "Intermezzo", "La Elena egipcia", "Arabella", "El día de paz", "Daphne" y "Capriccio" desarrolló hasta la perfección máxima su fino estilo, muy espiritual y lleno de color. Los efectos dramáticos de una fuerza de expresión realista y melódica son los medios del lenguaje de la ópera que jamás fracasan. Juntamente con el maestro de "El alma alemana" y "Palestrina", Hans Pfitzner, que acaba de cumplir 75 años, Ricardo Strauss se encuentra a la cabeza de la creación musical alemana de la actualidad



Preludio de "Ariadne en Naxos", en una función de la Opera de Estado de Baviera, Munich. Se debate sobre el aventurado enlace del género patético de "Ariadne" con una mascarada de baile muy movida. En el centro Hanns Hermann Nissen como maestro de música; a la derecha Adele Kern encarnando a Zerbinetta y a la izquierda Viorica Ursuleac, en el primer papel

Abajo: Para la conmemoración del 2600 aniversario de la fundación del Imperio Japonés, Ricardo Strauss recibió el honroso encargo de escribir una música conmemorativa monumental. En la fotografía vemos al maestro entregando la obra al embajador japonés en Berlín, Excelencia Oshima, en el edificio de la embajada





Izquierda: Dos de los actores principales de la "comedia lírica", "Arabella", en la Opera del Estado de Berlín: la heroína (Viorica Ursuleac) y el oficial de cazadores Mattes (Marcel Wittrisch)

Fotografías: Atlantic, Holdt, PBZ, Saeger, Scherl, Schmidt, Willot

Abajo: La pompa fantástica imprime su sello al escenario de la "Elena egipcia". En la fotografía vemos, en uno de los momentos más impresionantes de la obra, a Viorica Ursuleac encarnando a Elena y Jaro Prohasca representando a Altair, príncipe de los montes (Opera del Estado de Berlín)



La célebre cantante de óperas, Julia Dahl, quiere servir aun un año a su arte, antes de retirarse, después de su enlace con el mayorazgo von Halleborg, a la tranquila vida de campo. Halleborg accede a este deseo de su prometida, sin presentir, que la temprana muerte de Julia les impedirá su unión matrimonial (Anneliese Uhlig y Willy Birgel)

Abajo: En virtud de una disposición del mayorazgo, Bernhard von Halleborg tiene que ceder la finca rural si no se ha casado hasta los 45 años de edad. La muerte de Julia le ha quitado todas las esperanzas y toda la voluntad de vivir, y así es que su sobrino Oscar, y la mujer de éste, ya se sienten dueños de casa en la finca Halleborg (María Lokatelli y Werner Scharf)

Un matrimonio bajo la sombra del pasado



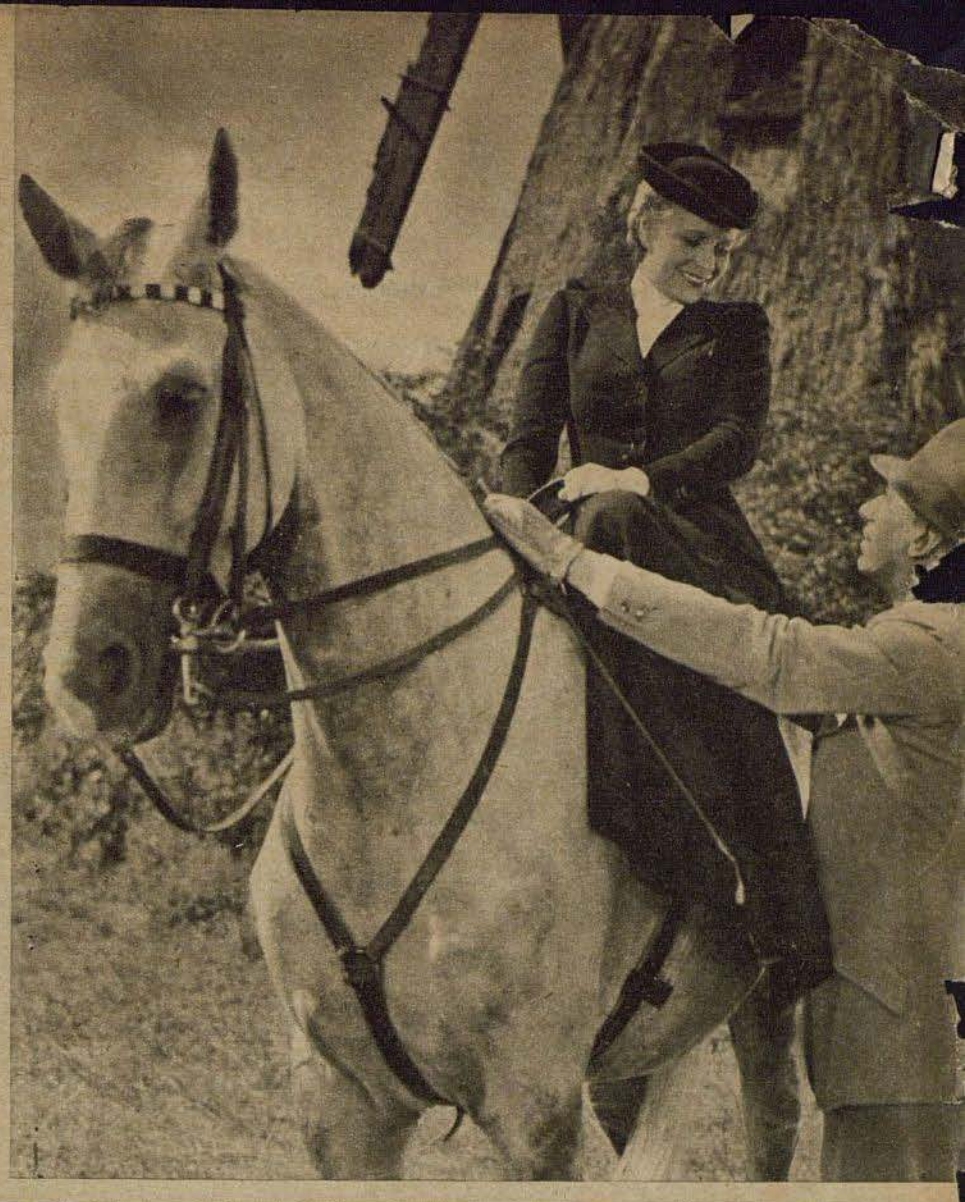


La producción cinematográfica alemana de nuestros días se destaca por la multiplicidad de temas opuestos. Al lado de la película de entretenimiento tiene amplio lugar la tragedia, y aparte de temas de actualidad son presentados géneros de épocas pasadas. Estos últimos temas no sólo son preferidos por su interesante colorido, sino que porque en ellos, los destinos pueden ser analizados — sin influencia ninguna por parte de nuestros problemas de actualidad — desde el punto de vista humano, pudiéndoseles dar una validez general. Para presentar con realismo este colorido de tiempos pasados, sus opiniones y sentimientos, el film se sirve preferentemente de obras literarias. Este caso se da también en la nueva película de la Ufa "El Mayorazgo". El argumento fué escrito por Walther von Hollander y Richard Riedel a base de una novela de Alfred von Hedenstjerna, novelista sueco muy leído al comienzo del siglo que más tarde pasó a la sombra debido a las obras de Strindberg y Selma Lagerloeff. Hasta ahora, las películas que giraban alrededor de los problemas de "herencia" y "matrimonio" fueron de naturaleza amena, mientras que "El Mayorazgo" analiza el tema "herencia" con un argumento serio. El mayorazgo determina, que el pariente más próximo, o, en el caso de existir varios del mismo grado, el de más edad, se haga cargo de la administración de los bienes de la familia. A base de esta antigua ley se desarrollan los destinos dentro del argumento, en el que el amor se sobrepone a todas las crisis dramáticas

Izquierda: Sólo pocas semanas de vida le han dado los médicos a Amalia von Linden, hija del vecino de la finca. Pero antes de morir desea realizar un acto de bondad, para conservar a su padre la finca Lindenau, muy endeudada, y al mayorazgo su propiedad rural. Y así propone a Bernhard von Halleborg un casamiento entre ambos. En una carta ha dado Halleborg su consentimiento (Hedwig Wangel, Viktoria von Ballasko, Heddo Schulenburg y Dolores Holve)

Contrariamente a lo previsto por los médicos, Amalia von Linden, ahora mujer del mayorazgo, ha sanado. Su marido se muestra siempre preocupado y caballero, pero por sobre el matrimonio y la vida alegre, que con el restablecimiento de Amalia ha entrado en Halleborg, pende la sombra del gran amor de Bernhard, que no se cumplió







Hablando muy abiertamente, el Dr. Osterkamp (Arthur Schroeder) da consejos al mayorazgo, para que, a pesar de todos los recuerdos del pasado, sea justo en su joven matrimonio

Fotografías Ufa (Kuderhalt)



El realismo sano de Amalia ha vencido a la sombra de Julia. Bernhard y Amalia se han encontrado

Uli

Por el corresponsal de guerra Karl Ebert

Uli despertó y movió lentamente la lengua. Su boca le parecía llena de algodón. Luego pensó: "agua!" Subconscientemente notó, que no se hallaba solo en la habitación y que no era su pieza. A su lado se encontraban varias camas, y en ellas algunos hombres con piernas entablilladas y vendajes en la cabeza. De pronto se percató, que lo que sentía en las espaldas era un dolor agudo. "Proyectil en el cuerpo", habían dicho. Trató de mover un poco la cabeza. Pero esto le dolió fuertemente y un velo cayó ante sus ojos. Quería gritar "Thunderbolts". Pero sus pensamientos ya se habían interrumpido, y sus labios ya no se movían.

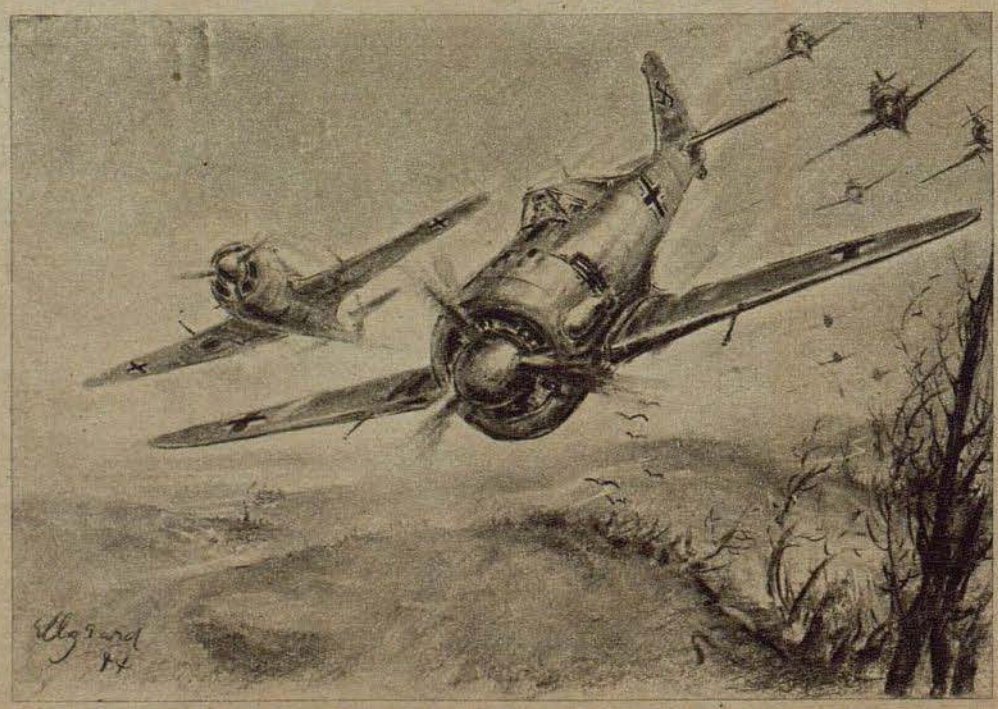
Seis horas antes, Uli se encontraba sentado aun ante la mesa de su barraca. Luego se había dado la señal de prepararse, y pocos instantes más tarde llegaba el grito de: "Todos a despegar!" Al atravesar las débiles nubes, ascendiendo al cielo azul, los otros ya realizaban sus dibujos con las estelas de condensación. De 40 a 60 franjas blancas, anchas, muy derechas y de varias millas de longitud, calculó Uli. Eran los bombarderos, más de cien. Más tarde vió a los cazas.

Pasaban por encima y a los lados de los "Boeing", cual si fueran moscas. El "viejo" — tenía 26 años, y sus ojos eran como los de uno de 40 años, y lo llamaban así porque era el que mejor volaba, el que mejor disparaba y porque lo estimaban mucho — volaba hacia el oeste. Uli y los demás seguían. Es una locura, pensaban. Eran doce en total. Uli, que tenía que volar detrás del "viejo", vió como éste volvía la cabeza para no perder de vista a los americanos. Ahora habían alcanzado casi la misma altura que el enemigo. Uli leía 6000 metros, en el altímetro. En el espejo veía Uli sus propias estelas de condensación, arcos largos, blancos y débiles. Realizando una gran curva a la derecha se acercaban a los bombarderos. En el mismo instante en que querían lanzarse sobre ellos, se presentaron aproximadamente 40 "Thunderbolts". El "viejo" lo notó inmediatamente, porque lo había esperado, pero debajo suyo veía a los "Boeing" y como ya volaba entre 600 y 700 kilómetros/hora, encontrándose en favorable posición de ataque, continuó en la empresa. Uli le siguió. Los otros estaban algo más atrás, y esquivaron. A los talones del "viejo" y de Uli se pegó un grupo de "Thunderbolts". Los bombarderos aumentaban de tamaño, convirtiéndose — para los dos cazas — en fortalezas, que escupían cadenas de granadas. Cadenas blanquecinas, de kilómetros de longitud, y cada metro contenía una perla, que parecía gritar "¡muerte — muerte!" Cuanto más se acercaban los dos cazas a las fortalezas, tanto más cadenas se les enfrentaban. Por momentos parecía, que los bombarderos eran locomotoras, que echaban vapor a todos los lados. Al acercarse vertiginosamente, el "viejo" había apuntado contra el bombardero que se encontraba delante suyo, en el centro del grupo enemigo, y lo conservaba en el alza. Una vez que hubo llegado bastante cerca, disparó sus granadas, y siempre disparando se acercó tanto al avión enemigo que podía ver las caras sorprendidas de los norteamericanos horrorizados. Por cierto que este cuadro duró sólo un cuarto de segundo, como en el cine, cuando en el momento dramático se rompe la película. Las hélices del bombardero se encontraban ante el caza como círculos; y enseguida entró en la curva para alejarse. Uli no había logrado disparar. Durante todo el tiempo había mantenido sus dedos en los botones, pero se encontraba demasiado cerca del "viejo" y temía alcanzarlo. Un solo instante vió una cara pálida en el bombardero, luego siguió inmediatamente a los timones del "viejo", que ya se había alejado tanto, que su aparato parecía un pequeño modelo, como los que se hallan colgados de hilos en el techo del casino. Uli tenía que alcanzar a su camarada, y lo logró, cuando aquel mermaba la velocidad entrando en una curva hacia la izquierda. Oyó como el viejo gritaba: "¡Mira como saltan!", y en el mismo momento vió Uli como el gran pájaro de aluminio y acero caía al vacío, mientras que cuatro paracaídas oscilaban en lo alto bajo la bóveda celeste, recordando cuadros de feria. Uli miraba justamente hacia abajo, para comprobar donde había caído el bombardero, cuando el "viejo" le gritó por los aparatos de comunicación de a bordo: "¡Alerta, indios!" No necesitó buscar mucho, pues pronto vió un grupo de "Thunderbolts" que al perseguirlos ofrecían el aspecto de puntas de lanzas. El "viejo" ya había desaparecido, sus timones se hallaban otra vez hacia arriba, como si al caza se le crisparan los cabellos. Y luego Uli lo vió volando curvas. En poco tiempo logró pegarse nuevamente a los talones de su camarada, cubriéndole las espaldas. Los "Thunderbolts" disparaban cadenas de perlas de los planos. El "viejo" y Uli descendieron sobre la región boscosa, los americanos detrás de ellos, como fieras.

¡200 — 100 — 50 — 30 — 20 — 10 metros! ¡El altímetro marcaba cero! ¡Más gas, más gas, todo rendimiento! A grandes saltos pasaron el "viejo" y Uli sobre los montes, sobre las aldeas. La persecución duró 5, 10 minutos, pero los americanos no consiguieron alcanzarlos. Tan abajo no llegaban a disparar, y por fin abandonaron la carrera. Libres de perseguideros, el "viejo" y Uli volvieron a ganar altura. Por radiotelefonía se les indicaba otra zona de actuación, y al llegar "arriba" no necesitaron buscar durante mucho tiempo: los bombarderos estaban solos! Indudablemente los "Thunderbolts" comenzaban a sentir la escasez de bencina. En grupos cerrados y pesados, cual si fueran toros, volaban los "Boeing" a lo largo del río francés. Los cañones antiaéreos los combatían fuertemente, dos de los pesados aparatos perdieron velocidad y comenzaron a caer. Habían sufrido averías en el fuselaje, casi tan grandes como el "coche popular" alemán. Sabe Dios como habrán quedado las tripulaciones. El "viejo" y Uli conservaron a los bombarderos enemigos averiados a la vista, hasta comprobar que habían chocado con la tierra. Pues no eran rateros, que hurtan cadáveres. A continuación realizaron tres asaltos contra los bombarderos, que escupían fuego por todas partes, y en cada asalto, el "viejo", derribó a un enemigo. Y siempre gritaba por la radiotelefonía: "Uli, aquel salta!" "Uli, revienta!" Dos veces disparó Uli, pero sus adversarios no caían.

El "viejo" gritaba después de cada derribo, como si se encontrara en el campo de fútbol y como si él solo hubiera marcado un brillante tanto. Aun estaba contento, y quería derribar a otro cuadrimotor, y así volvieron a "subir", persiguiendo a los bombarderos, que vistos de atrás tienen algo de majestuoso, de "madam". A la altura de los cuadrimotores se colocaron en posición de ataque. Pero en ese instante, un "Thunderboldt" se precipitó sobre las espaldas del "viejo", y en al próximo segundo disparó Uli todas sus armas. El americano estaba tan cerca, que fué destrozado por los disparos, y Uli, que quería esquivar al avión enemigo herido de muerte, fué alcanzado por el chorro de combustible, que le empapó de tal manera la carlinga que no podía ver absolutamente nada de lo que sucedía afuera. Inmediatamente hizo funcionar los limpia-cristales, y paró a su aparato de cabeza para perder altura. Los cristales de adelante aun estaban opacos, hacia atrás y a los costados no se veía nada. Bajo el casco comenzó a sentir calor. Buscando al "viejo" vió que volaba 2000 metros más abajo. Y luego vió a los enemigos: 30, 40 "Thunderbolts", una escuadrilla "Mosquitos", una de "Lightnings", en fin, todo lo que se podía imaginar en materia de concentración enemiga, se encontraba cerca. Entre los adversarios volaban "Mes", y "Typhoons", y "190". Abajo, el "viejo" entraba de una curva en la otra, y un grupo de americanos e ingleses le quería dar caza. Realmente, los enemigos debían disparar como los puercos, porque en caso contrario, el "viejo" ya tendría que haber reventado. Uli presentía, que detrás suyo también se debía hallar un grupo igual al que veía detrás del "viejo". Se paró de cabeza, derribó a uno de los americanos y momentos más tarde se encontraba otra vez detrás del camarada. "Uli, Uli", gritaba aquel, "¿preparado?" "¡Si. Preparado!" Uli estaba contento de encontrarse detrás del viejo. "¡Atención!", gritaba ahora el "viejo". "¡Indios te persiguen!", y desapareció hacia abajo. Uli le quería seguir, pero en ese momento sintió una fuerte calor en las espaldas, y de pronto tenía un velo ante los ojos. Vió aun al "viejo", como "galopaba" a poca distancia de la tierra, y le quería seguir, pero su voluntad ya no alcanzaba, y el aparato no obedecía, a pesar de haber dado gas a fondo, y en vez de volar hacia adelante, caía siempre más. Y alrededor reinaba un silencio sepulcral.

Varias veces volvió a dar gas, pero el avión no avanzaba. Por momentos pensaba: "¡Estoy soñando, o ebrio!" Y momentos más tarde, el cristal del techo de la carlinga parecía lechoso, semejándose a un paracaídas. Pero algo le dolía demasiado, como para poder reír. A veces, Uli creía, que se encontraba colgado de un paracaídas, pues sentía oscilaciones. Esto era lo único que Uli sabía con exactitud, y además, notaba fuertes dolores en la espina dorsal y sentía que sus nalgas se empapaban de algo que producía calor. Cayó en un bosque. El paracaídas quedó colgado primero de algunas copas de árboles, y Uli chocó fuertemente contra el ramaje. El único de los compañeros que trató de cerciorarse dónde caía, era el "viejo". Y esto, a pesar de encontrarse solo frente a 40 enemigos. Aun en el aire comunicó por radiotelefonía lo que había visto, e inmediatamente después de haber aterrizado, se dirigió en su automóvil de comodoro al lugar en que había visto caer al camarada. Después de dos horas encontraron a Uli. El "viejo" lo llevó al hospital. Tres días después, Uli era enterrado en el cementerio de la escuadra. Cerca de él, descansan hombres que se hicieron famosos. "De Uli, nadie sabe algo en la patria", decía el "viejo", a la par que con sus manos tocaba sus Hojas de Roble, de manera que los presentes creían que depositaría su condecoración sobre la tumba de Uli. Pero eso está prohibido. Y así le colocó sobre el féretro la Cruz Alemana en oro, diciendo: "Que entre los grandes esté entre nosotros", dedicándole las últimas palabras de despedida, con las que explicó qué buen camarada y qué fiel había sido Uli.



¡200 — 100 — 50 — 30 — 20 — 10 metros! El altímetro marca cero. Más gas, más gas, más velocidad! Dando grandes saltos pasan el viejo y Uli por sobre los montículos, sobre las aldeas...

PK-Dibujo Corresponsal de guerra Ellgaard