

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

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

Año IX

Número 11

1942

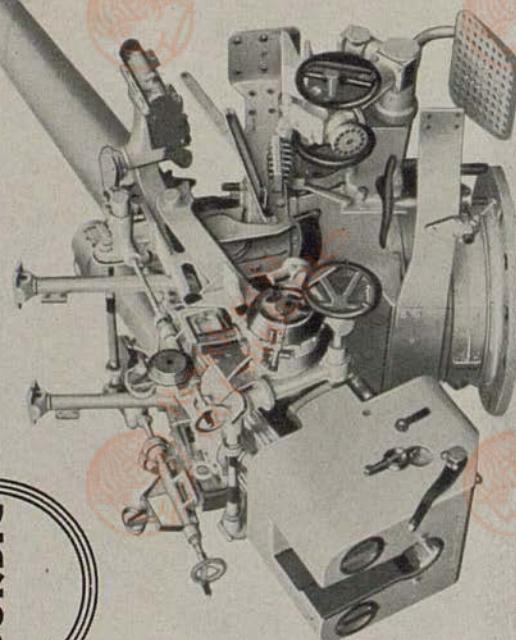


Foto: PK-Corresponsal de guerra Herber (Sch.)

Infantería alemana en la destruída fábrica de cañones
«Barricada roja» de Stalingrado.

RHEINMETALL-BORSIG AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Pieza de artillería de
a bordo de 127 m.m.
Elevación del tubo = 300



Residencia
de Viviendas
de la Universidad

Residencia
de la Universidad

Residencia
de la Universidad

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año IX

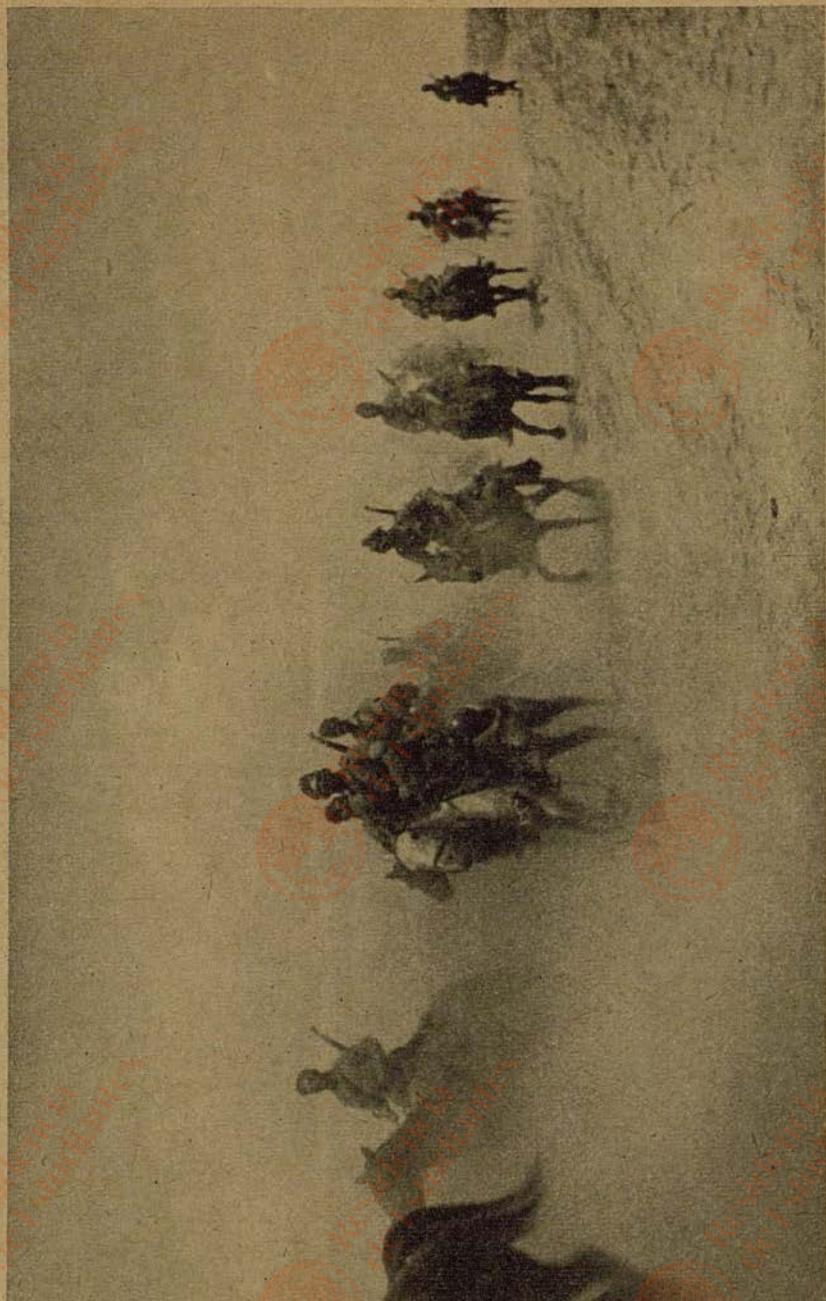
Número 11

1942

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

Sumario:

La lucha por Stalingrado	403
El intento de desembarco en el mes de septiembre de los ingleses en la costa de la Cirenaica	409
La batalla de los Convoyes, librada a mediados del mes de septiembre en el Océano Ártico	410
Éxitos de las landas rápidas alemanas	412
Las operaciones navales en aguas de las Islas Salomón	413
Sobre el empleo de los aviones de transporte para fines operativos (Fin.)	416
La tercera Escuadrilla Azul para Rusia	422
El comandante Graf, el héroe de Stalingrado	425
Hanna Reitsch condecorada con la Cruz de Hierro de primera clase	424
Las condecoraciones alemanas de la guerra actual . . .	425
Por W. E. Keydel	
Consideraciones anglo-yanquis sobre las experiencias de la guerra	428
De Diarios y Revistas	431
Cultivo de Idiomas	438



Caballería rumana avanza en Ucrania.

La lucha por Stalingrado.

Por el Corresponsal de guerra Günther Heysing.

La gigantesca batalla por Stalingrado comenzó después de caer en manos de los alemanes la ciudad de Rostov y la cuenca del Donez, y cuando hubieron pasado el río Don. A principios de agosto de 1942, cuando distaban aún varios cientos de kilómetros de Stalingrado, una parte de las tropas que avanzaron en dirección Sur y Sudeste, voltearon hacia el Este. Encontraban muchos obstáculos en su camino, inmensas y áridas estepas, sin agua, donde les esperaban grandes fuerzas soviéticas. Detrás de ellas corría el Don delante todo el frente de ataque, como invencible foso ante la fortaleza de Stalingrado y, a continuación, se hallaban otros sesenta kilómetros de pampa salada y arenosa muy apropiada para la defensa, por lo quebrado de sus acantilados y profundos desfiladeros. De esta descripción se desprende que hasta Stalingrado había ya que vencer grandes obstáculos naturales, antes de llegar a las verdaderas obras de defensa de la ciudad, como, p. ej., fosas antitanques, campos de minas y posiciones de artillería antiaérea y de campaña. Como ninguna otra gran ciudad Stalingrado mismo se hallaba protegido contra una sorpresa o un envolvimiento. Se extiende unos veinte kilómetros en sentido paralelo a la línea del frente imposibilitándose así toda maniobra de envolvimiento. La situación directa sobre el Volga da a la ciudad la mejor defensa de espalda, impidiendo el rodeo de aquel laberinto de casas convertidas en fortalezas. El avance alemán se encontraba constantemente amenazado por encontrarse sus flancos descubiertos, particularmente por el Norte, por donde llega el ferrocarril de Moscú.

La situación fué muy desfavorable para los alemanes porque los soviets dispusieron de los mejores medios de comunicación para reprovisionarse de armas, municiones y reservas de hombres. Más tarde pudo confirmarse que, al comenzar la lucha, las fábricas de guerra de la ciudad funcionaban completamente y entregaron material al por mayor. Las fábricas de carros de combate seguían produciendo por series. Semanalmente salían por las puertas de los talleres escuadras enteras de carros de combate, que seguían rodando sin parar hasta las cercanas líneas de combate. De igual manera se fabricaban cañones y municiones de toda clase. Cuanto más se acercaban a la ciudad las tropas alemanas, más se acortaban las vías de aprovisionamiento de los ejércitos soviéticos y más fuertes se hacían sus líneas de defensa. Se puede decir que con las carretillas de mano podían los soviets llevar



Leyenda:

- | | |
|--------------------|-------------------------------------|
| 1) Isla de Kasachi | 3) Isla de Dnieshniy |
| 2) Isla de Ostrov | Estación, Ferrocarriles, Carreteras |

(Wb./Gliese)

las granadas a las posiciones de su artillería, mientras que cada disparo de los alemanes tenía que ser transportado desde sus lejanas fábricas, distantes 4000 kilómetros y más. Los soviets disponían de suficientes talleres en que reparar rápidamente tanques y demás vehículos puestos fuera de combate, mientras que las tropas rápidas alemanas podían efectuar sus reparaciones cuanto más en la recientemente conquistada cuenca del Donez, teniendo que ser llevadas las piezas de recambio de la lejana Alemania, a razón de lo cual pasaban semanas enteras antes de que las compañías blindadas alemanas volvieran a recibir los tanques compuestos.

Mientras que la aviación bolchevique disponía de más que suficientes y bien instalados aeródromos subterráneos con pistas asfaltadas, y disponían de toda clase de talleres, los pilotos alemanes tenían que conformarse con los aeródromos de campaña en las estepas peladas, así que también a este respecto llevaba la ventaja el enemigo.

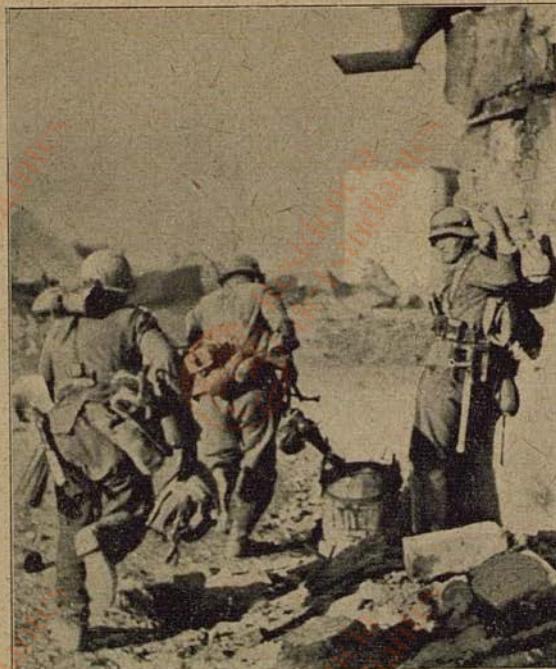


Foto: PK.-Corresp. de guerra Seiboldt (Wb.)
Infantería ataca casas fortificadas en un arrabal
de Stalingrado.

De igual modo sucedía con el aprovisionamiento del imprescindible combustible. Cada gota de gasolina o aceite tenía que ser transportada por el atacante muchos miles de kilómetros. Por lo contrario, los soviets sacaban de tanques y cisternas llenos, disponiendo además del Volga como excelente vía de aprovisionamiento. También en lo que se refiere a ferrocarriles — de tan decisiva importancia para las operaciones en el Este — el enemigo disponía de una red intacta, mientras que los alemanes tan solo encontraban instalaciones destruidas.

Así, no solo se contaba de parte competente alemana con que los bolcheviques rechazarían a los atacantes, sino que hasta podrían asentarles una derrota, pues las divisiones alemanas habían pasado, en su mayor parte, más de mil kilómetros combatiendo, y habían sufrido las correspondientes bajas. De manera que era de contar que — si en verdad fueran a llegar hasta las afueras de la ciudad — llegaran sin aliento, mientras que el defensor podría recibir a todas horas refuerzos. Es natural que en tan favorable situación se sintieran tan seguros Stalin y sus generales que ya, por adelantado, designaran a Stalingrado «el Verdun del Este», que no caería nunca en manos de los alemanes.

Más de tres meses han transcurrido desde los días de aquellos discursos, en que el mismo Stalin hizo un llamamiento para que no se dejara caer en manos de los alemanes la ciudad de su nombre, prometiendo movilizar todos los recursos de la Unión Soviética para proteger la ciudad. Sin embargo, el soldado alemán se encuentra hoy en Stalingrado en la orilla del Volga dominando las ruinas ardientes de la gran fábrica de armas bolchevique. Cuantas ventajas poseía el enemigo al comenzar el combate le resultaron después sin efecto, siendo inútiles todos sus esfuerzos y enormes sacrificios de hombres y material. Lo que parecía imposible, el soldado alemán lo ha realizado.

La batalla en la gran curva del Don fué preludio de la lucha por la ciudad de Stalingrado. Aquí fué donde se destruyeron las divisiones soviéticas, que aun al oeste del Don habían de parar el avance alemán. Pero he aquí que las vanguardias de un gran destacamento de tropas alemanas consiguió salvar el río, formando una cabeza de puente al este del mismo, mientras que un segundo destacamento que avanzaba hacia el Este, entre el Don y el Sal, aplastaba en este sector la resistencia del bolchevique. La marcha de las tropas avanzadas adquiría, en la inmensa monotonía de las estepas áridas, casi el carácter de expediciones al desierto. A pie o en camiones se cubrían cientos de kilómetros sobre un terreno cuya travesía se solía hacer en tren o en aeroplano, y los trayectos cortos a caballo, en coche o a camello. Sólo aquel que ha luchado y marchado alguna vez bajo sol ardiente con las armas al hombro y bañado en sudor, con los pies cansados, y que durante este tiempo sólo ha podido descansar unas horas al lado del camino y al relente de la noche, a menudo con el estómago débil, podrá apreciar las dificultades que el ejército alemán, y en particular la infantería, ha sabido vencer en este sector del frente.

Mientras que las avanzadas del ejército alemán se acercaban cada vez más a Stalingrado combatiendo, destruyendo las divisiones rusas una por una, la aviación alemana reducía con sus bombas la defensa antiaérea de Stalingrado; seguía el ataque aéreo contra las fábricas de armamento, la interrupción parcial o total de vías de aprovisionamiento, y se daba caza a los aeroplanos enemigos sobre la zona del avance alemán. Las operaciones de los ejércitos de tierra y del aire fueron llevados a cabo en su tradicional e inmejorable colaboración.

Así pudose a fines de agosto emprender la marcha hacia el Volga. Tropas rápidas alemanas consiguieron llegar sorpresivamente en un día, como por asalto, desde el Don hasta el Volga, cortando así el importante ferrocarril Stalingrado-Moscú, y antes de que el bolchevique pudiera reponerse de este golpe y consiguiera restablecer sus



Foto: PK.-Corresponsel de guerra Heine (Wb.)

Pieza antitanque alemana en los combates en Stalingrado.

comunicaciones con la ciudad, los alemanes habían logrado establecer una posición de defensa en el amenazado flanco norte.

Habiéndose acercado también los destacamentos alemanes del Sur al Volga, la ciudad comenzaba a sentir también el efecto de las armas pesadas del ejército de tierra. Comenzaba la verdadera lucha por Stalingrado y sus posiciones fortificadas. De la noche a la mañana, el soldado alemán debió aprender un nuevo modo de combate. Acababa de luchar en las inmensas estepas, con gran libertad de movimiento y la vista acostumbrada a la distancia; en un laberinto de desfiladeros y casas se convirtió en soldado de trincheras y de asalto que avanza tan solo paso a paso, costándole cada paso mucha sangre. La guerra de movimiento se había convertido en batalla de material en un terreno reducido. La situación de la ciudad, cubierta por el río Volga por la espalda, le permite acarrear en un sinnúmero de embarcaciones menores reservas, municiones y provisiones, de gran valor para la defensa.

Había que penetrar sistemáticamente, rompiendo la resistencia en una faja de 20 kilómetros de ancho de casas fortificadas, tomando una

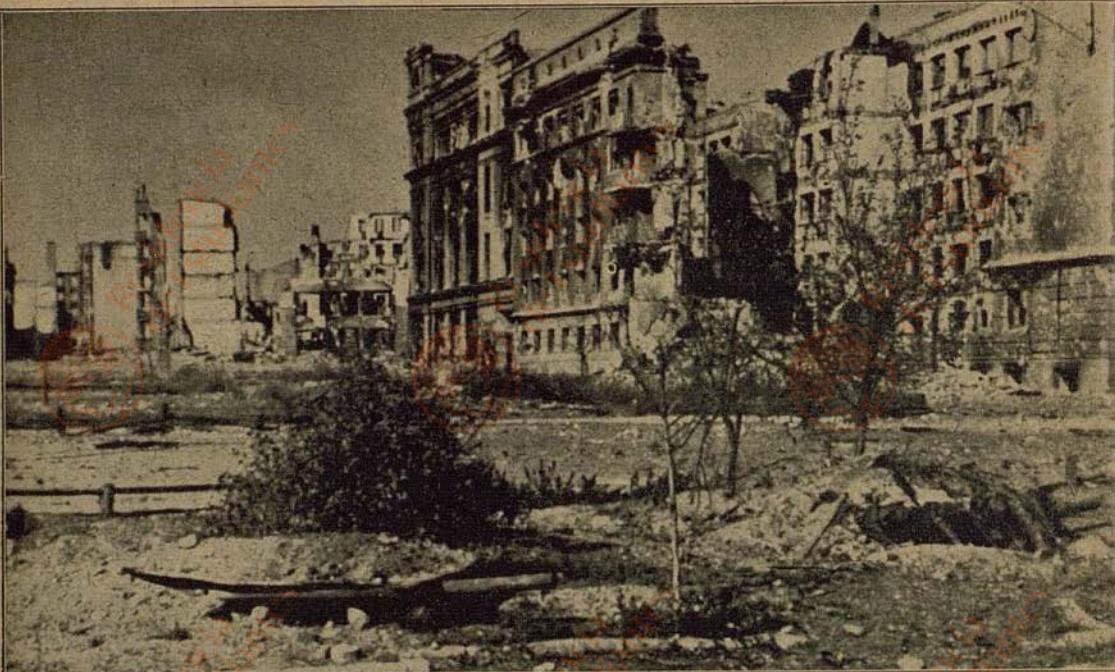


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Herber (Wb.)

El centro de Stalingrado.

por una, lo cual resultaba más difícil por los numerosos y muy acantilados barrancos. La batalla se descompuso entre las ruinas en una infinidad de combates aislados. Aunque las manzanas de casas de cemento armado eran reducidas a escombros por las bombas y las granadas, y aunque las casuchas de madera se hallaban ya convertidas en cenizas, la lucha continuaba por la posición de cuevas y sótanos, por el dominio del Stalingrado subterráneo, siendo los soldados alemanes constantemente amenazados por ataques de nuevas reservas traídas, llevados a cabo por el norte y sur.

Las enormes fábricas de armamento de Stalingrado a las orillas del Volga no existen ya. Los sobrevivientes de la población que antes contaba medio millón, han abandonado este infierno de horror y de desolación huyendo hacia el territorio ocupado por los alemanes, donde encuentran un refugio, pan y trabajo. El viento de la estepa sopla sobre la ciudad muerta, sembrando las semillas de sus hierbas entre los escombros de las fábricas de carros de combate y de municiones. En otra de las grandes fábricas de armamento de Stalin con las que pensaba invadir y aniquilar a Europa el dictador rojo, se han apagado las fraguas.

El intento de desembarco en el mes de septiembre de los ingleses en la costa de la Cirenaica.

La empresa de desembarque de los ingleses cerca de Tobruk, que fracasó de igual modo que la de Dieppe, fué operación esmeradamente preparada y tenía por objetivo arrollar por completo las posiciones germano-italianas en el África del Norte.

El ataque comenzó en la madrugada del 14 de septiembre. Numerosas y fuertes unidades de la Armada británica se hallaban en posición de apresto para apoyar el desembarco. Bajo la protección de estos buques de guerra tropas británicas, valiéndose de barcos auxiliares y de lanchas, en amplio frente trataron de poner pie en tierra. Al mismo tiempo, formaciones de la aviación británica lanzaban paracaidistas que habían de prestar apoyo desde tierra. Pero los paracaidistas, poco después de saltar, fueron derribados o hechos prisioneros apenas aterrizaron. Tampoco los botes de desembarque ingleses pudieron avanzar, a causa del fuego concéntrico de la defensa. Antes de que llegaran a la playa, fueron alcanzados por el fuego de las baterías costeras germano-italianas, y de las armas pesadas de la infantería, de manera, que prendió fuego gran parte de las lanchas y se hundieron.

Tan solo una que otra lancha consiguieron irrumpir a través del rompiente del mar y del fuego defensivo, pero la mayoría de los grupos de desembarco se vieron expuestos a un fuego intenso antes de salir del agua. Los pocos grupos que lograron llegar a tierra fueron acribillados por el fuego concéntrico de ametralladoras y lanzaminas, sin poder pasar las alambradas entregándose prisioneros los supervivientes.

Entretanto, las unidades de la armada que habían avanzado para proteger el desembarco, fueron el blanco de las baterías de costa pesadas germano-italianas, así como de las baterías antiaéreas alemanas. Despues de las primeras descargas ya se mostraban los efectos: columnas de humo amarillentas y de vapor blanquecino revelaban grandes devastaciones en el interior de los barcos. Tres destructores británicos, algunas corbetas y dos grandes lanchas de escolta se inclinaron y se fueron a pique.

Pocas horas después volvió a reinar el silencio en Tobruk, pues las pocas fuerzas británicas que consiguieron llegar a tierra fueron destruidas o capturadas después de unas cinco horas de combate. En algunos lugares apartados de la costa, al oeste y este de Tobruk, desembarcaron grupos de reconocimiento británicos, pero tampoco pudieron realizar su tarea, pues fueron igualmente destruidos o capturados en los mismos médanos.

Después de este fracaso retiraronse los buques de guerra británicos hacia alta mar, mas fueron perseguidos por aviones destructores y de bombardeo germano-italianos que les atacaron en olas sucesivas. Otra formación naval que acudía a socorrer a las fuerzas maltrechas británicas, fué asimismo bombardeada. De ésta fueron hundidos dos cruceros británicos, un destructor y varias lanchas torpederas. Otros dos destructores recibieron tan graves averías que perdieron toda posibilidad de maniobra. Es de contar, además, con la pérdida de otra corbeta.

Así es como los ingleses tuvieron que pagar el intento de desembarco de Tobruk, con grandes pérdidas de sangre y material.

Después de las múltiples pérdidas de buques de guerra sufridas en el Mediterráneo, los ingleses habían armado para esta empresa parte considerable de su flota estacionada en este mar. Por lo que se desprende de manifestaciones oficiales inglesas, como por documentos capturados en Tobruk, la acción tenía por objeto destruir las instalaciones administrativas y portuarias de Tobruk, tan incómodas para la estrategia inglesa. Sin duda alguna los verdaderos planes iban aún más lejos: se quería, en el flanco y en la espalda de las tropas germano-italianas del Norte de África, establecer una cabeza de puente para poder perturbar constantemente su aprovisionamiento.

Como en Dieppe, el desembarco fué precedido por una gran ofensiva aérea, pero como en Dieppe, fracasó ésta aunque iba apoyada fuertemente por la artillería de los buques ingleses, porque la defensa estaba alerta y era suficientemente fuerte; como en Francia, pudo la guarnición rechazar el ataque con sus propias fuerzas, sin necesidad de echar mano a sus reservas.

Para la Armada británica, la pérdida de dos cruceros, cuatro destructores, de lanchas torpederas y rápidas, de corbetas y embarcaciones auxiliares, son hoy mucho más sensibles que lo hubieran sido el año pasado. Pues entretanto se han destruido un gran número de buques de guerra ingleses, no sólo en el Mediterráneo sino también en el Atlántico.

Asimismo han perdido los ingleses en esta operación las tropas especializadas que habían sido particularmente bien equipadas y entrenadas.

Lá batalla de los Convoyes, librada a mediados del mes de septiembre en el Océano Artico.

El Mando Supremo alemán comunica los detalles siguientes relativos a la destrucción del gran convoy anglo-yanqui en el Océano Artico: «Durante un ataque continuo de los aviones y submarinos alemanes, de seis días en el Mar Artico, quedó destruido un gran convoy enemigo,

el más grande que haya intentado romper el cerco de los puertos bolcheviques septentrionales. La intentona preparada cuidadosamente y realizada bajo la protección de unidades de la marina de guerra, especialmente potentes, falló, debido a la vigilancia y moral ofensiva de las escuadrillas de aviación alemanas, así como de nuestros submarinos. También esta vez el convoy navegaba a lo largo y muy apagado a la costa Sur de Spitzbergen. En formación rala navegaron las unidades de protección enemigas, distribuidas alrededor del convoy, a fin de poder darse inmediatamente cuenta de un ataque alemán con el que contaban, y mantenerlo alejado del propio convoy. A pesar de tan fuerte protección, los aviones de combate alemanes consiguieron, durante los días del 13 al 18 de septiembre, romper siempre de nuevo la defensa enemiga.

Uno de los días más felices de esta batalla, fué el 13 de septiembre. A pesar de la densa niebla que reinaba, nuestras formaciones de aviones de combate permanecieron durante todo el día cerca del enemigo, consiguiendo hundirle desde el amanecer hasta el atardecer, nueve buques mercantes de un total de 60.000 toneladas. En vano procuraron los buques de protección enemigos, haciendo rumbo en zig-zag, formar varios cercos en torno de los tan amenazados barcos mercantes. También en los siguientes días fueron continuados los ataques con éxito, a pesar del mal tiempo que empeoraba de hora en hora. Ya entonces habían quedado atrás varios barcos mercantes ardiendo o a punto de hundirse. Nuevos impactos de bombas ocasionaron su completa destrucción. A causa de los ininterrumpidos ataques, el convoy fué más y más dispersado. Algunos de los buques intentaron, de propia iniciativa, desviarse hacia el Norte. En la tarde del 14 de septiembre, un gran transporte enemigo, cargado de munición, por un gran impacto lanzado por uno de nuestros aviones de combate, voló al producirse una grandiosa explosión. Otros dos mercantes recibieron al mismo tiempo tan graves impactos, que se rompieron y se hundieron. Así fué como hasta el 15 de septiembre habían sido hundidos 16 barcos, con 119.000 toneladas totales de registro. El resto del convoy fué nuevamente atacado el 18 de septiembre, poco antes de que llegara al puerto de destino, con lo cual se hundieron otros 8 mercantes, con 61.000 toneladas. También los buques de guerra sufrieron sensibles pérdidas por el hundimiento de un contratorpedero y dos buques patrulleros. Otro contratorpedero fué incendiado. En suma, las formaciones de aviación alemanas al mando del Capitán general Stumpff, hundieron en seis días de encarnizada lucha 241.000 toneladas totales de registro mercante enemigo. Con cinco otros transportes de un total de 29.000 toneladas, hundidos por submarinos alemanes, las pérdidas totales del enemigo son de 38 buques de 270.000 toneladas totales de registro.

Exitos de las lanchas rápidas alemanas.

En la noche al 7 de octubre, lanchas rápidas alemanas avanzaron hacia la costa británica, atacaron convoyes enemigos en varios puntos de la costa meridional de la Gran Bretaña, y hundieron cuatro buques mercantes con un total de 11.500 toneladas totales de registro, así como un patrullero. Averiaron otros dos vapores por impactos de torpedo. Esta acción que anunció el comunicado oficial del 8 de octubre, es la más reciente dentro de la serie de éxitos de las lanchas rápidas alemanas. Sobre las pérdidas totales que ha sufrido el enemigo a consecuencia de las acciones de esta arma naval se ha publicado un resumen. Desde el comienzo de la guerra hasta el 22 de octubre inclusive fueron hundidos por ella en buques de guerra: 15 destructores, 2 torpederos, 1 crucero auxiliar, 3 submarinos, 5 patrulleros, 1 guardacostas, 2 lanchas de asalto, 1 buque de patrulla, 1 cazasubmarinos, 6 embarcaciones costeras y un buque de guerra auxiliar. Fueron averiados: Un cañonero rápido, 2 cruceros y varias lanchas rápidas. Además, la marina mercante adversaria sufrió la considerable pérdida de 134 buques con un total de 571.650 toneladas. Entre los buques mercantes hundidos figuran doce petroleros. Además, fueron averiados gravemente 10 buques mercantes.

Las lanchas rápidas alemanas han pasado a ser para el enemigo una de las armas más temidas. Los convoyes que intentan llegar a puertos ingleses a lo largo de la costa meridional y sudoriental de la Gran Bretaña, saben que tienen que estar siempre preparados para sufrir su ataque. Por tal motivo los ingleses han hecho toda clase de esfuerzos por conseguir una mayor protección. Y se han visto obligados a utilizar numerosos destructores y embarcaciones de patrulla. Intentan también, mediante la actuación de propias lanchas rápidas, dar una mayor protección a sus convoyes frente a la temida arma alemana. No obstante, a pesar de esta fuerte protección, el arma de lanchas rápidas alemana continúa cosechando triunfos.

Sobre la atrevida acción de las lanchas alemanas en la noche del 6 al 7 de octubre, el Teniente de Navío Krausemann, comandante de una flotilla de lanchas rápidas en el Canal, da los siguientes detalles: «Las lanchas alemanas se hicieron a la mar por la noche del 6 de octubre hacia las seis de la tarde desde un puerto de la costa belgo-holandesa. El tiempo era favorable. Hacia la una de la noche, las lanchas se hallaban cerca de la costa británica en espera del convoy adversario. Durante mucho tiempo no se vió ningún enemigo. Pero cuando ya se iba a dar la orden de regreso llegó la noticia: a 180 grados sombras. Después de algunos instantes, desde la lancha mía se pudieron ver las sombras de 7 a 8 buques, entre ellos mercantes car-

gados. Las lanchas alemanas estaban bien separadas las unas de las otras y al acecho. Los ingleses no se habían dado cuenta todavía de nuestra presencia. Dí la orden de ataque.

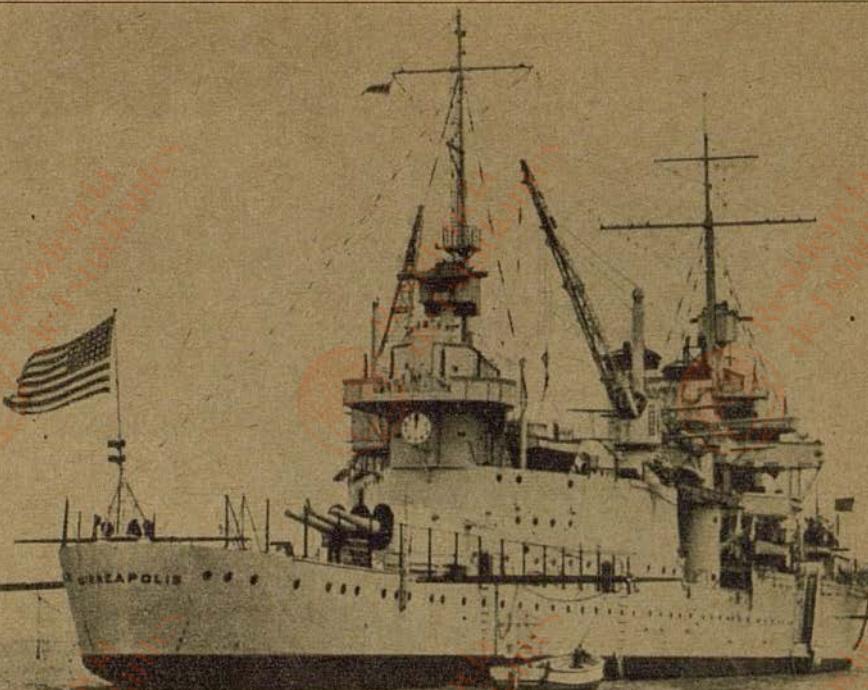
Son ya las 5,30 de la madrugada cuando se hunde el primer buque por un impacto de torpedo. Unos segundos más tarde una embarcación de patrulla es alcanzada por un impacto en la cámara de municiones y hace explosión. Entonces comienza la defensa británica. Pero ya no puede conseguir nada. Se consiguen diez impactos en los buques adversarios. 11.500 toneladas totales de registro han perdido los ingleses con toda seguridad y probablemente más. Destuctores intentan embestir las lanchas rápidas alemanas. En vano. Al volver a nuestra base se comprueba que todos las lanchas han regresado sin sufrir averías.»

Las lanchas rápidas alemanas no operan sólo en el Mar del Norte sino también en el Mar Báltico y en el Mar Negro, donde han causado sensibles pérdidas al enemigo. En las cifras mencionadas más arriba no están comprendidas las siguientes pérdidas bolcheviques: en el Mar Báltico. 2 destructores, 1 torpedero, 1 submarino, 1 guardacostas, 5 buques mercantes con 9.450 toneladas; y en el Mar Negro: 2 lanchas de patrulla y 26 buques mercantes con 49.400 toneladas totales de registro.

Las operaciones navales en aguas de las Islas Salomón.

En las operaciones navales de los últimos meses, apoyadas eficazmente por la aviación, en las aguas del archipiélago de Salomón y al este del mismo, el Japón ha obtenido nuevos y grandes éxitos que, a fines de octubre, fueron coronados con una victoria cerca de las islas de Santa Cruz.

El Cuartel General Imperial japonés publicó el siguiente comunicado: „En una batalla naval que libró desde el amanecer hasta la noche del día 26 de octubre la marina imperial en lucha contra una poderosa flota enemiga en aguas al norte de las islas de Santa Cruz, ha hundido cuatro portaaviones, un acorazado y un buque de guerra cuyo tipo no fué posible determinar. Ha averiado, además, gravemente a otro acorazado, tres cruceros y un destructor. Fueron abatidos o destruidos más de 200 aparatos adversarios. Las averías sufridas por las fuerzas niponas afectaron a dos portaaviones — que fueron levemente averiados — y un crucero ligero que sufrió también averías de poca consideración. Estos buques no obstante siguen estando en



(Wb.)

Crucero norteamericano «Minneapolis». De su tipo 5 cruceros estadounidenses fueron gravemente averiados en la primera batalla de las Islas de Salomón en agosto de 1942.

condiciones de navegar y pueden continuar tomando parte en la batalla. No regresaron a su base 40 aviones nipones. Esta batalla será llamada «batalla naval del Pacífico austral».

El Cuartel General Imperial comunica, además, que las fuerzas navales japonesas, en las aguas de las Islas Salomón han conseguido los siguientes éxitos entre el 25 de agosto y el 25 de octubre, es decir, en el tiempo entre la segunda Batalla naval de las Islas Salomón y aquella del Pacífico austral: Buques de guerra y transportes enemigos hundidos: «El portaaviones norteamericano «Wasp» (14.700 toneladas), tres cruceros, cinco destructores, seis submarinos, seis transportes y un buscaminas.

Buques de guerra y transportes enemigos gravemente averiados: Un acorazado, un portaaviones, un crucero, un submarino, dos transportes y un buscaminas. Además fué averiado otro portaaviones. Aviones enemigos destruidos o abatidos: 403 aparatos fueron abatidos y 97 destruidos en el suelo. Además, fueron gravemente averiados 19 grandes bombarderos adversarios del tipo B-17.»

La Armada japonesa sufrió las siguientes pérdidas: dos cruceros, dos destructores, un submarino y cinco transportes fueron hundidos, mientras que fueron averiados otro crucero, tres destructores, un submarino y dos transportes. En autosacrificio 26 pilotos japoneses lanzaron sus aviones sobre los objetivos enemigos. 31 aparatos resultaron gravemente averiados. 78 han desaparecido.

Sobre el comunicado del Cuartel General Imperial japonés se dan los siguientes detalles:

Por tercera vez en el transcurso de dos meses los norteamericanos han intentado romper el sistema de bases japonesas a fin de romper el cerco nipón del Pacífico sudoeste. El primero de estos intentos fué realizado del siete al nueve de agosto. En una batalla aérea y naval cerca de las Islas Salomón, fué deshecha una flota norteamericana del Pacífico formada por acorazados, portaaviones, cruceros pesados y ligeros, así como por fuertes formaciones navales ligeras. Fueron hundidos 15 cruceros, nueve destructores y otras numerosas unidades más pequeñas del enemigo. Sólo algunos transportes de tropas consiguieron llegar hasta la isla de Guadalcanar, amparados en la oscuridad de la noche, y desembarcar allí tropas. La mayor parte de estos transportes fué destruida al día siguiente por aviones de bombardeo nipones. Con ello se habían cortado las comunicaciones con las tropas norteamericanas de Guadalcanar porque la derrotada flota del Almirante Ghormley había huído. En el victorioso desenlace de esta primera Batalla de las Islas Salomón, participó eficazmente la Aviación japonesa, en particular aviones de bombardeo en picado y de torpedeo.

El 24 de agosto, los norteamericanos realizaron un segundo intento que fracasó ya en sus comienzos, gracias a la actuación de las fuerzas navales y aéreas niponas. En las semanas siguientes se registraron constantes combates entre fuerzas aéreas y navales japonesas y estadounidenses. Durante este tiempo se volvieron a causar a la flota norteamericana nuevas y graves pérdidas. Fueron hundidos el portaaviones «Wasp», tres cruceros, cinco destructores y numerosos transportes y otras unidades navales más pequeñas; resultaron, además, gravemente averiados un acorazado, otro portaaviones y un crucero.

Debido a estas luchas la flota norteamericana quedó tan debilitada que, sin recibir refuerzos, no estaba más en situación de llevar a cabo una nueva ofensiva. No obstante, era para los Estados Unidos importantísimo romper el cerco japonés en el Pacífico austral. Por tal motivo se quería intentar de nuevo mandar refuerzos a las tropas de Guadalcanar, a fin de forzar de una vez el paso por las Islas Salomón y disminuir la presión japonesa contra Australia. Nueva Guinea tenía que ser liberada de tropas enemigas y, a ser posible, también Guam la importante base aérea y naval al este de las Filipinas que fué arrebatada a los yanquis por las fuerzas del Imperio del Sol Naciente.

Con el fin de efectuar este tercer intento, fué reforzada otra vez la flota norteamericana del Pacífico, especialmente en portaaviones, pese a lo difícil que era sacar de otras zonas navales estos valiosos buques. El hasta entonces jefe de la flota en el Pacífico, Almirante Ghormley, que se le hacía responsable de las dos primeras derrotas en las Islas Salomón, fué destituido y sustituido por el Almirante Halsey. Entonces, la flota norteamericana del Pacífico puso por tercera vez sus proas en dirección hacia las Islas Salomón. Fuertes formaciones de la marina de guerra y de la aviación japonesas salieron al encuentro de la flota estadounidense el 26 de octubre cerca del Archipiélago de Santa Cruz, al este de las Islas Salomón. En una batalla aérea y naval que duró desde el amanecer del 26 de octubre hasta la noche del mismo día fracasó también este nuevo intento norteamericano realizado con grandes fuerzas y cuyos detalles da a conocer el comunicado japonés insertado al principio de este artículo. La posición japonesa en el Pacífico es, por ende, muy fuerte.

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

(Fin.)

Los aviones de transporte en la batalla más importante del frente occidental.

Mientras que el avión de transporte había contribuido ya decisivamente a la victoria en Polonia, efectuando el reabastecimiento y el movimiento de tropas, y en Noruega había transportado tropas de desembarco y paracaidistas en gran escala, en la ofensiva occidental la flota de transporte fué organizada para dar un nuevo golpe tremendo al adversario terrestre más fuerte de aquella época. En combinación con otras partes de la aviación y en estrecha y excelente colaboración con el ejército, se logró arrollar en pocos días las posiciones más fuertes de Holanda y Bélgica, debido al empleo de infantería aérea y paracaidistas. Sobre todo la actuación en masa de paracaidistas demostró por primera vez la gran importancia de este arma nueva tan discutida.

Además de las misiones que tenía en Noruega, como, por ejemplo, la conquista de bases aéreas, en los Países Bajos las tropas de desembarco y los paracaidistas se emplearon también contra los centros de comunicaciones de la retaguardia. La finalidad era desmoralizar de esta manera el interior de los Países Bajos, cortar las líneas de abas-

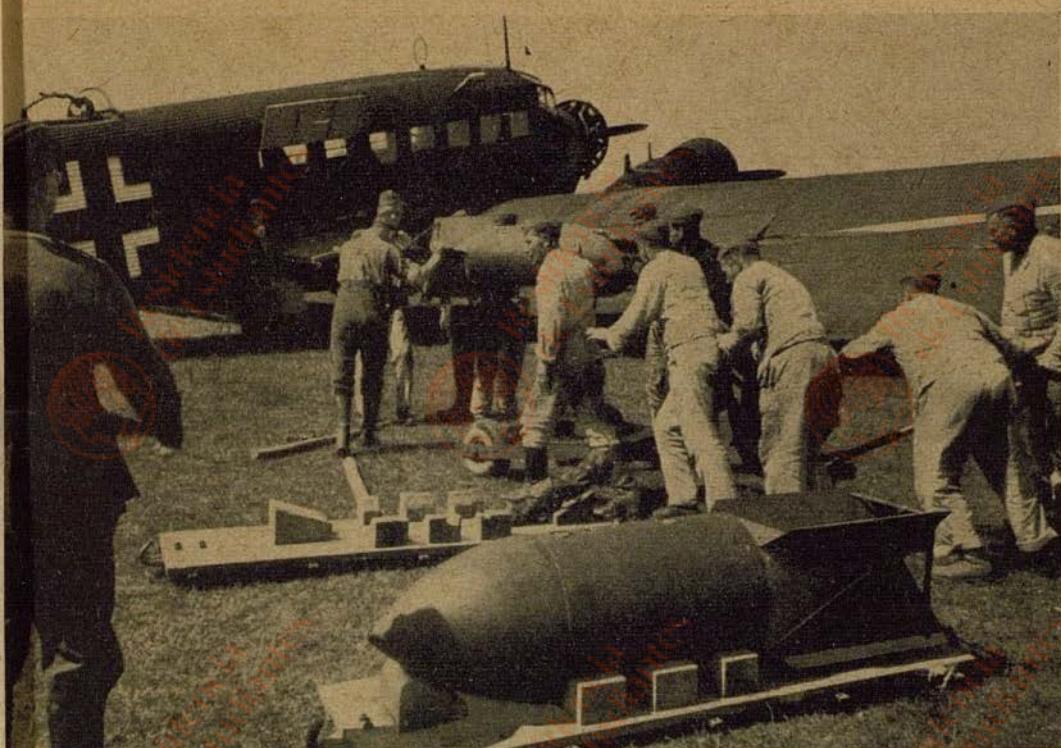


Foto: Junkers-FM.

El personal de tierra al embarcar bombas de grueso calibre en el avión de transporte Ju 52.

tecimiento de su ejército y romper finalmente la resistencia de las tropas holandesas mismas atacándolas por la espalda. De esta manera se podía arrollar el frente del enemigo por detrás. Las bases aéreas conquistadas fueron empleadas en Holanda con muy buen resultado para adelantar las formaciones de combate y de caza, pudiendo estas atacar al adversario por la espalda, partiendo de su propio terreno de retaguardia; además, despegando de las bases anteriormente en poder del enemigo, se podía bombardear el territorio enemigo en todas las direcciones.

Es de gran interés el empleo operativo de parte de la flota de transporte para conquistar Rotterdam, con el objetivo principal de llegar al otro lado de la línea de canales. Los aviones de transporte aterrizaron con tropas en el aeropuerto Rotterdam-Waalhaven y en el Mosa en medio de Rotterdam. Otros contingentes fueron desembarcados en el campo de aviación de Katvik, en la playa de La Haya y en las cercanías de Delft, Leiden y Dordrecht. Otras unidades de paracaidistas se apoderaron de los puentes de Moerdvik, con lo cual los

alemanes tenían en su poder el acceso sur a Rotterdam. De esta manera, varias de las bases estratégicas holandesas más importantes situadas en medio del territorio nacional se encontraron en manos de la aviación alemana, lo que obligó a los holandeses a cesar en poco tiempo con su resistencia.

Los paracaidistas han contribuido en gran escala al buen resultado obtenido en estas operaciones militares. Se trata de soldados excepcionalmente adiestrados y valientes que se han presentado voluntariamente a ésta tropa; son física y moralmente los combatientes más valiosos de un ejército; deben ser capaces de soportar los efectos morales de la lucha en medio del terreno enemigo, que muchas veces se encuentran a centenares de kilómetros delante de la propia primera línea combatiendo aislados y teniendo que resistir y luchar días enteros con una cantidad limitada de munición. El paracaidista lucha contra un mundo entero, para él no existe una línea de repliegue. Lucha con madura reflexión y una tranquilidad inquebrantable. Durante el combate tiene solamente una idea: resistir hasta el fin. Inmediatamente después de haber aterrizado, los paracaidistas se desprenden de los paracaídas y se reúnen en un grupo de combate. Esta unidad, de una fuerza combativa notable, forma después del aterrizaje un nido de resistencia, desde el cual se organizan empresas independientes, como la ocupación de centros de comunicaciones y la voladura de puentes.

El aterrizaje en terreno enemigo de grandes masas de aviones de transporte en aeropuertos, carreteras anchas, campos, playas y ríos y el lanzamiento de miles de paracaidistas produce en la población y en las tropas enemigas una impresión aterradora.

Un oficial holandés escribe al respecto lo siguiente: «... Los alemanes llegaron con sus aparatos gigantescos. Unos 50 aviones aterrizaron en la playa entre Katwijk y Scheveningen, otros 50 al mismo tiempo cerca de IJmuiden. Se trataba de aviones Junkers para el transporte de tropas. Simultáneamente, los paracaidistas procuraron apoderarse de los aeropuertos de mayor importancia militar, mientras que aviones con tropas de desembarco aterrizaban en el campo de aviación...».

Y ahora algunos detalles sobre los paracaidistas alemanes. El efecto moral producido por este cuerpo es extraordinario. Nunca hubiera creído que fuera posible emplear paracaidistas con tan buen resultado en un país poblado tan densamente, como lo son los Países Bajos. El éxito obtenido en Polonia y en las montañas de Noruega es conocido. El efecto del aterrizaje de muchos centenares de paracaidistas, sobre todo el efecto moral producido en las tropas holandesas, fué enorme, ya no pudiendo éstas consolidarse en una posición. Yo mismo no he



Foto: Junkers-FM.

Refuerzos para el «Ejército Rommel» al embarcarse con sus armas en un avión de transporte Ju 52.

dormido más que dos horas en cinco días y si la guerra hubiera durado más tiempo, la mayor parte del ejército holandés hubiese estado agotada por completo.»

Dejaremos para otro artículo el relato de la conquista de la fortaleza Eben-Emael, realizada en pocos días; se trata del sistema de fortificaciones belgas más fuerte, cuya pérdida obligó a Bélgica a rendirse al poco tiempo. Para realizar esta proeza militar única, fué condición primordial la estrecha colaboración de todas las fuerzas armadas.

Con la rápida capitulación de los Países Bajos y Bélgica, se había logrado abrir el camino para el ataque común de todas las armas del ejército, en estrecha colaboración con las aviones de bombardeo, caza y bombardero en picado, dirigido contra el ejército de tierra más potente de los aliados, pudiendo realizarse este ataque en un plazo tan corto que el adversario fué sorprendido y no tuvo tiempo para prepararse suficientemente. En pocas semanas, uno de los mayores ejércitos del mundo fué derrotado por completo. El avión de transporte ha contribuido notablemente a este resultado en combinación con las tropas de desembarco y paracaidistas, junto con la «Luftwaffe» en general.



Foto: Junkers-FM.

Una escuadrilla de aviones de transporte alemanes en un aeródromo en el África.

El empleo del avión de transporte en el Mediterráneo.

El axioma que el dominio aéreo es de importancia decisiva en las batallas modernas y que la aviación militar, si puede operar desde bases favorables contra una escuadra enemiga, es capaz de dominar a esta en un tiempo breve, quedó demostrado plenamente en la lucha por el dominio del Mediterráneo.

Durante la campaña en los Balcanes, la conquista del Istmo de Corinto, empresa militar especialmente difícil, fué realizada por la flota de transporte y sus acreditados paracaidistas.

La lucha por la Isla de Creta y sobre todo la rápida conquista de este baluarte inglés en el centro del Mediterráneo Oriental, que fué defendido enérgicamente, fué solamente realizable mediante la intervención atrevida de numerosas escuadras de transporte. Se han realizado en estas operaciones hechos que son únicos en la Historia de la Aviación y hasta en la Historia militar.

En la madrugada del 20 de mayo, al lanzar las escuadras de transporte los primeros paracaidistas cerca de los aeropuertos ingleses en Creta, la D.C.A. inglesa recibió los aviones de transporte con una lluvia de metralla. A pesar de que volaban a escasa altura y a pesar del fuego de los cañones antiaéreos, los aviones disminuyeron la veloci-

dad al encontrarse sobre los objetivos señalados, para que los paracaidistas saliesen bien de los aparatos. En estas condiciones, los aviones de transporte eran blancos ideales para la artillería antiaérea enemiga. El día siguiente, después de haber limpiado los paracaidistas que aterrizaban sin interrupción, los diversos campos de aviación de los ingleses, las escuadras tomaron tierra en los aeropuertos, que se encontraban en la mayoría de los casos bajo el fuego de la artillería pesada enemiga o a ratos también bombardeados por los aviones ingleses. Con frecuencia las pistas de despegue y aterrizaje de los aeródromos estaban completamente aradas por los impactos de obuses y bombas y se parecían más a un campo roturado que a una pista de carretero. Los restos de cazas enemigos, y también de aviones de transporte destrozados, interceptaban las pistas de aterrizaje, pero a pesar de todo no quedó interrumpida la fila de aviones de transporte que continuamente tomaban tierra y volvían a despegar. Un oficial inglés escribe sobre estas operaciones: «En un solo día aterrizaron 400 aviones de transporte en un campo de aviación. Desde las diez de la mañana hasta las siete y media de la tarde, cada cuarto de hora llegaban 10 aviones de transporte que dejaban tropas y volvían a salir inmediatamente. Durante los siete días de combates continuos que pasé en la Isla de Creta, no hubo casi un minuto sin que estuviese un avión enemigo por encima de nosotros. Nunca se habían visto combates de esta clase.»

En la lucha por la posesión de la Isla de Creta, y a pesar de la defensa inglesa bien organizada, se consiguió la capitulación de la isla

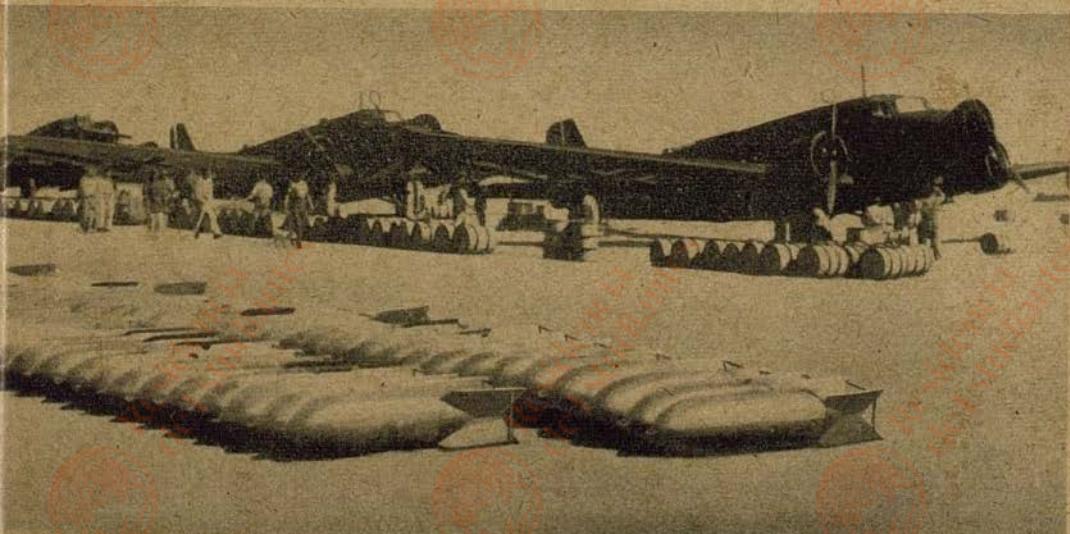


Foto: Junkers-FM.
Transporte de grandes cantidades de bombas y de combustible en el África.

en un plazo brevísimos, gracias al lanzamiento de numerosos paracaidistas y tropas de desembarco, que partían de campos de aviación situados a unos 200 a 500 kilómetros del teatro de operaciones, teniendo que volar los aparatos 100 kilómetros sobre el mar. Los aviones de transporte traían no solamente soldados, sino también material de guerra de toda clase al frente. Nuevamente, la táctica empleada en las campañas de Noruega y los Países Bajos demostró su eficacia.

Después de haber sido lanzadas, las tropas paracaidistas se apoderaban de campos de aviación o construían campos auxiliares en los que podían aterrizar ya al día siguiente las escuadras de aviones de transporte con nuevos refuerzos. Una revista extranjera muy conocida publica el relato siguiente sobre esta empresa, la más audaz seguramente en la Historia militar de todos los tiempos:

«En la conquista de Creta se ha vuelta a demostrar la capacidad militar alemán. El mando del ejército ha sabido aprovechar los progresos técnicos para crear una táctica ofensiva y defensiva nueva. Es seguro que entre los generales y los ingenieros existieron las relaciones más estrechas, para lograr que para los nuevos métodos de lucha se fabricasen las armas adecuadas, acoplándose los principios tácticos al rendimiento de las nuevas armas. La estrecha colaboración de todos los jefes de todos los cuerpos y rangos y de las clases y soldados, antes y durante la lucha, es condición previa para tan magnos éxitos.

No cabe duda que la fuerza de las formaciones alemanas se basa en el hecho de tener la voluntad y las facultades necesarias para tal colaboración. Con una amplia orientación moderna, las divisiones alemanas realizan victoriósamente el sencillo y fundamental principio militar de atacar con toda dureza.»

La tercera Escuadrilla Azul parte para Rusia.

Por la estación del Norte de Madrid ha salido la tercera Escuadrilla Azul, que va a relevar a la segunda, que combate al comunismo en Rusia.

Integran la expedición ocho oficiales, al mando del comandante Ferrández, que ostentará la inspección de la misma. Acompañando a los expedicionarios va el comandante Salvador, inspector de la segunda, que desde hace algún tiempo estaba en España, para hacer entrega en el puesto de mando del frente. A despedir a los expedicionarios acudieron el general Sáenz de Buruaga, subsecretario del Ministerio del

Aire; el general Gallarza, jefe de Estado Mayor, y el general Luque, jefe de Intendencia, así como numerosos jefes y oficiales y gran cantidad de público, que tributó a los heróicos expedicionarios una cariñosa despedida, con vítores a España, al Caudillo y a la «División Azul».

El comandante Graf, el héroe de Stalingrado.

El comandante Hermann Graf, el aviador de caza que ha conseguido el mayor número de victorias en la historia de la guerra aérea, ha recibido, en los primeros días de octubre, de manos del Führer las Hojas de Roble con Espadas y Brillantes de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro.

Hace poco que el comandante Graf ha conseguido en el frente de Stalingrado su victoria aérea número 202. El cielo sobre el campo de batalla formado por esta gran ciudad a orillas del Volga fué el escenario de sus mayores triunfos. En el tiempo brevísimo de cuatro semanas, el comandante Graf ha derribado, al apuntarse sus victorias aéreas 127 a 202, 75 aviones soviéticos. Anteriormente actuó en las zonas de Rostof, Armavir y Maicop, pero fué después de su traslado al frente de Stalingrado cuando comenzó la gran serie de sus victorias; al mismo tiempo empezó para los aviadores soviéticos la destrucción en masa de bombarderos y cazas de todos los tipos. Según la descripción hecha por el comandante Graf, la actividad de la aviación soviética sobre Stalingrado ha disminuido considerablemente en los últimos tiempos, lo que se debe atribuir a la supremacía aérea alemana en esta zona.

El relato de una lucha aérea que oímos del comandante Graf personalmente, revelan el arrojo audaz, pero también la pericia y la sangre fría con las cuales escoge y saca a sus víctimas de las bandadas de aviones enemigos; revela como sabe obligar al adversario a aceptar el combate y como le sabe destrozar, con unas pocas ráfagas de las armas de a bordo, gracias a su técnica sobresaliente. Todo esto suena muy fácil en la conversación, pero ¡qué voluntad férrea se necesita para buscar constantemente el combate, para despegar siempre de nuevo para aniquilar al adversario en un duelo de avión contra avión y de hombre contra hombre!

Los haces de proyectiles de las ametralladoras y los cañones automáticos enemigos han pasado silbando muchas veces muy cerca de Hermann Graf, pero hasta ahora siempre ha podido regresar a su campo de aviación con su buen aparato Messerschmitt Me 109. El

comandante Graf no ha tenido que «aparecerse» ni una sola vez — y esto es seguramente un caso único, teniendo en cuenta la cantidad de combates librados, que es varias veces mayor que el número de aviones derribados. Graf tiene una vista excelente; ya a gran distancia descubre al enemigo en el aire, aunque se destaque solamente como un punto minúsculo del cielo. Graf tiene sobre todo una regla muy sencilla: que es necesario volar mucho para conseguir el contacto con el enemigo. Hay que decir que los dos primeros años de guerra no transcurrieron como Graf se lo había figurado; hasta el momento de lograr su primera victoria aérea, en agosto de 1941, la mala suerte le persiguió en el frente occidental y en los Balcanes, sobre Creta y Rumania. No logró — y esta fué su mayor pena — entablar un combate aéreo. Es muy comprensible que en su primera lucha aérea sobre Kief, que culminó con su primera victoria, Graf se abalanzó con tal ímpetu sobre el adversario que por poco hubiese embestido con su aparato al enemigo.

Hanna Reitsch condecorada con la Cruz de Hierro de primera clase.

El Führer ha concedido a la eximia aviadora capitana de aviación Hanna Reitsch, en premio a sus méritos especiales y al constante riesgo de su vida en interés de la aviación alemana, la Cruz de Hierro de primera clase. El Mariscal del Reich, Hermann Göring, ha dirigido con tal motivo a la intrépida aviadora encomiosas frases de felicitación.

Es la primera vez que se concede a una mujer la condecoración de la Cruz de Hierro de primera clase.

Los méritos alcanzados por Hanna Reitsch como piloto al ensayar nuevos aparatos, en cuanto a valor personal, arrojo y espíritu de sacrificio son de tan alta importancia para la lucha en los frentes, que pueden ser comparados, con justicia, al valor desplegado por los soldados combatientes. En 1937, al ser nombrada Hanna Reitsch capitana de aviación, fué la primera mujer que hubiera obtenido tal nombramiento. En marzo de 1941, el Führer concedió a la intrépida aviadora la Cruz de Hierro de segunda clase mientras que al mismo tiempo, el Mariscal del Reich, la congraciaba con el distintivo de piloto de aviación de oro y brillantes. Constituyó ello el remate dado a una carrera extraordinaria en la aviación que condujo a tan valerosa mujer, desde el vuelo en vela, pasando por el vuelo de motor hasta llegar al vuelo científico-experimental. Hanna Reitsch recibe esta nueva y elevada

condecoración en el convencimiento de que con su aporte, que exige el riesgo constante de su vida, contribuirá en gran parte a la aviación militar alemana, que combate en todos los teatros de guerra.

Hanna Reitsch es hija de un médico oculista de Hirschberg, en Silesia. Siendo estudiante muy aprovechada, se interesó por la medicina tropical, para dedicarse muy pronto al vuelo de vela. Wolf Hirth fué su maestro en el vuelo de vela acrobático. No descansó hasta haber obtenido su diploma de piloto para el vuelo de motor. Muchas veces contribuyó, en el extranjero, al prestigio de la aviación alemana. También logró varios records mundiales en el vuelo de vela. A continuación se convirtió de aviadora de deporte en aviadora científico-experimental, siendo durante muchos años piloto experimental del Instituto alemán de investigación para el vuelo de vela, en Darmstadt.

Las condecoraciones alemanas de la guerra actual.

Por W. E. K e y d e l.

Hace poco, el comandante Graf, con motivo de su 202^a victoria aérea, ha recibido de manos del Führer la más alta distinción al valor que existe en Alemania, acto que atrae la atención general sobre las condecoraciones de guerra alemanas que se conceden en la contienda actual.

La recompensa tradicional prusiana por méritos de campaña es la Cruz de Hierro, que fué creada por Federico Guillermo III en el año 1813, al comenzar la Guerra de independencia contra Napoleón. El material qué se escogió para esta distinción y su ejecución sencilla eran símbolo de la voluntad férrea y de la austerioridad, ambas necesarias para terminar el período de pobreza y debilidad en que se encontraba Prusia desde el año 1806, encaminando la nación a un futuro más glorioso. En las guerras de 1870/71 y 1914/18 se volvió a restaurar la Cruz de Hierro, que de una condecoración prusiana se transformó en una alemana. Al estallar la guerra actual, el Führer, como Jefe supremo de las fuerzas armadas alemanas, ha creado nuevamente la orden de la Cruz de Hierro para premiar con ella los méritos contraídos en la lucha.

Al principio de la guerra la Cruz de Hierro fué concedida en tres clases diferentes, segunda, primera y cruz de caballero. Es otorgada por valor excepcional ante el enemigo y por méritos ganados en el mando de la tropa. La Cruz de segunda y primera clase ha sido concedida ya en muchos casos, por hechos sobresalientes en el frente, y muchos combatientes de la División Azul ostentan tan preciado galardón.

dón. La clase siguiente es la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, que se concede después de haber ganado el portador ya las cruces de segunda y primera clase. Mientras que en la primera guerra mundial algunas elevadas condecoraciones estaban reservadas exclusivamente a oficiales, la Cruz de Caballero es concedida también a soldados rasos.

Los condecorados con la Cruz de Caballero se han debido distinguir especialmente, habiendo demostrado en una serie de ocasiones su valor como combatientes y sus talentos militares excepcionales. Dominan naturalmente los militares que tienen ocasión de luchar personalmente hombre contra hombre, o en pequeños grupos, contra el enemigo. Entre los oficiales y soldados condecorados encontramos a muchos aviadores por sus victorias aéreas, a tenientes de navío que han hundido con su submarino buques enemigos con un total de más de 50.000 toneladas, comandantes de lanchas torpederas y de carros de combate, etc. Pero también ostentan la Cruz de Caballero jefes de baterías del ejército y antiaéreas, apuntadores de piezas antitanque, infantes y zapadores. Hay en el ejército alemán varios cabos que han hecho fracasar potentes ataques de carros blindados bolcheviques; manejando su cañón antitanque ha destruido cada uno de ellos en un espacio brevísimo 10 ó 12 carros. Tales hazañas, de importancia para todo un sector del frente, merecen la Cruz de Caballero.

Un gran núcleo de Caballeros de la Cruz de Hierro está formado por los jefes de las grandes unidades. A estos se les concede esta distinción por el mando ejemplar de sus fuerzas y por los resultados obtenidos en el campo de batalla. En este grupo encontramos también a oficiales de estado mayor a cuya labor se debieron en gran parte las victorias. Entre los pocos generales extranjeros que han recibido esta alta condecoración del Führer se encuentra el heroico jefe de la División Azul, el General Muñoz Grandes.

El transcurso de la guerra trajo consigo que se creasen otros grados superiores de la Cruz de Caballero, para hacer resaltar los éxitos crecientes de algunos «ases» de la aviación y de otros combatientes. Existen las Hojas de Roble para la Cruz de Caballero, las Hojas de Roble con Espadas y finalmente las Hojas con Espadas y Brillantes, la más alta distinción alemana al valor. Esta condecoración ha sido concedida solamente cinco veces en tres años de guerra. La naturaleza del combate aéreo ha implicado que los cinco portadores de las Hojas con Espadas y Brillantes sean aviadores. Después de haber sido condecorados con las diferentes clases de la Cruz de Hierro, recibieron la más alta distinción: los coronel Molders y Galland y el comandante Gollob — cada uno de estos tres después de haber conseguido más de cien victorias aéreas —, el Capitán Marseille, que abatió en África en total 158 aparatos ingleses, y el comandante Graf, que es, con 202 victorias, el aviador de caza con el mayor número de aviones derribados.

en toda la historia militar. Por su brillante actuación en el África, el Capitán Marseille, que hace poco pereció en un accidente, ha recibido también la Medalla de Oro al Valor, la más alta recompensa italiana al valor.

Por 125 victorias aéreas fué condecorado el comandante Münchberg con las Hojas de Roble con espadas. Esta distinción se ha concedido en total unas 18 veces; entre otros la poseen también el Mariscal Rommel, por su campaña victoriosa de Tobruk, y el Mariscal de Aviación Kesselring, que con su flota aérea colaboró con Rommel.

Las Hojas de Roble han sido concedidas sólo en unos 150 casos, dominando entre los portadores los aviadores y los comandantes de submarinos,

La recompensa más alta por méritos de guerra en general, es la Gran Cruz de la Cruz de Hierro, que se concede solamente por hechos de importancia decisiva para el transcurso de la guerra. Después de la brillante campaña contra Francia, en la que la aviación alemana demostró su superioridad indiscutible y su formidable influencia táctica y estratégica, la Gran Cruz fué concedida por el Führer al Mariscal del Reich Hermann Göring, el creador de la «Luftwaffe».

Posteriormente se ha creado la Cruz Alemana que se concede en oro y en plata por los mismos méritos que la Cruz de Hierro. Ocupa un puesto intermedio entre la Cruz de primera clase y la Cruz de Caballero.

Además de las condecoraciones descritas existe una serie de distintivos para los combatientes de los diferentes armas que han tomado parte en cierto número de combates. El Ejército, por ejemplo, concede las insignias de Infantería y de carros de combate, la Marina insignias para las dotaciones de submarinos, lanchas rápidas, destructores, cruceros auxiliares, etc. También la Aviación tiene distintivos para pilotos, mecánicos, etc., así como también distintivos por cierto número de vuelos sobre territorio enemigo.

Existe, además, el Escudo de Narvik y el Escudo de la Crimea, que se ha concedido a todos los oficiales y soldados que tomaron parte en estas operaciones de grandísima importancia.

Los heridos reciben como distintivo un escudo ovalado con un casco de acero y dos espadas cruzadas; se concede por dos heridas recibidas en bronce, por tres y cuatro en plata y por cinco y más en oro.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene en la guerra moderna el potencial de guerra, compuesto principalmente por la capacidad industrial y agrícola del país, se ha creado una condecoración para premiar resultados sobresalientes conseguidos en las industrias de guerra, en la administración o en la agricultura. La Cruz de Méritos de Guerra se concede, análogamente a la Cruz de Hierro, en varias clases, segunda, primera y Cruz de Caballero. Además de industriales como

Krupp y constructores famosos de aviones como Heinkel y Messerschmidt, han recibido la Cruz de Méritos de Guerra una serie de obreros de fábricas de armamento y campesinos que han seguido cultivando sus tierras en condiciones muy difíciles, por ejemplo en la frontera franco-alemana, durante la campaña contra Francia.

Hace poco han recibido la Cruz de Caballero, concedida en muy pocos casos hasta ahora, un campesino de la frontera mencionada, por la manera ejemplar en que organizó la evacuación de la zona en peligro, y por los méritos contraídos al reorganizar, después del armisticio, la agricultura de Alsacia-Lorena. El otro es un funcionario de una organización especial, creada para administrar las zonas agrícolas conquistadas en el Este. En una comarca de la Ucrania, que quedó devastado por completo por los bolcheviques, ha organizado este funcionario los trabajos agrícolas, pudiéndose salvar una gran parte de la cosecha.

Finalmente, hay que mencionar un grupo de ciudadanos que se han distinguido también notablemente en esta guerra. Se compone de hombres, mujeres y hasta de unos niños de 15 y 16 años, de las ciudades atacadas por la aviación inglesa. Les ha sido concedida la Cruz de Mérito de Guerra, en algunas casos hasta la Cruz de Hierro, por haberse distinguido durante los ataques nocturnos ingleses a barrios de residencia. Extinguiendo incendios y ayudando a la población civil, han contribuido, con gran energía y sin tener en cuenta el peligro que corrían ellos mismos, a salvar a muchos personas y grandes valores materiales.

Consideraciones anglo-yanquis sobre las experiencias de la guerra.

I.

El especialista inglés en carros de combate, General de Brigada J. F. C. Fuller, que tenía grandes méritos en la creación y el desarrollo del arma tanque británica en la primera Guerra Mundial, se ocupa en el «Manchester Guardian» del «carácter revolucionario de la conducción de la guerra actual», carácter que los círculos dirigentes británicos no hayan sabido reconocer a tiempo. Fuller se ocupa del teatro de guerra en el Norte de África y de los éxitos de Rommel:

«De las diferentes campañas norteafricanas podemos aprender mucho. La lección más importante recibida, consiste en que la rapidez de los movimientos exige a la vez la de la idea y la de la acción. En

este hecho reside el secreto de los diferentes éxitos de Rommel. Es manifiesto que Rommel nunca ha procedido según un plan fijado de antemano sino a base de prontas decisiones, dictadas por las diferentes fases de la lucha. Además, sus tropas blindadas no combatían según órdenes detalladas, sino sus operaciones fueron guiadas por un orden de ideas sencillo que se basan en normas sumamente sencillas. En fin, el secreto de la táctica de Rommel consiste en que él se fía más de la inteligencia de sus soldados que de su ciega obediencia, participándoles a grandes rasgos sus miras estratégicas y tácticas, dejando a los jefes y subjefes en cada caso y en cada ocasión en libertad de obrar según las circunstancias.» Fuller termina resumiendo su acerba crítica del alto mando de Inglaterra, diciendo: «Son dos los enseñanzas que podemos recojer de las experiencias de los tres últimos años de guerra para nuestra táctica militar actual y futura, o sea: tanto más aumente la mecanización de las armas con que luchamos, tanto menos mecanizado debe estar el espíritu que conduce tales armas, y cuánto menos el soldado constituye una mole mecánica, tanto menos complicados habrán de ser sus necesidades.»

II.

Un bloqueo de las bases de los submarinos alemanes es, según opinión del «New York Times», prácticamente imposible y por ello también la única forma de combatir eficazmente los submarinos; por el contrario, los aliados deben contar en adelante con todavía mayor actividad de parte de los submarinos.

La revista «Time» polemiza contra la pretensión del Ministro inglés de la Producción, Lyttelton, de que las pérdidas de barcos de los aliados hayan disminuido desde el julio último. En cuánto y por qué hayan disminuido son cosas que el ministro británico haya pasado en silencio, probablemente por no haber sabido explicarlas. La Marina norteamericana celebra como un éxito el que desde la introducción del sistema de convoyes en las costas de Maine y de Florida hayan sido hundidos menos buques. Pero, por el contrario fueron hundidos otros barcos en otros mares y, en segundo, el sistema de convoyes es como una victoria de Pirro, ya que los buques, por navegar más despacio, pueden hacer menos travesías, perdiendo en cada terminal del viaje mucho tiempo por verse obligados a esperar que haya sido compuesto un nuevo convoy.

III.

En un detenido estudio de las dificultades del mando aliado en la revista «Liberty» el comandante Elliot concreta que los tres factores

principales desfavorables son: la falta de tonelaje, las malas comunicaciones con la Unión Soviética y con Chungking y la falta de un mando militar unificado. Sin buques, los Estados Unidos no pudieran continuar la lucha. Las grandes cantidades de materias primas y fabricadas en América, África, Indias y Australia sólo tuvieran valor efectivo si pudiesen hacerse utilizables por medio de una marina mercante suficiente. Desgraciadamente no se dispusiera de flotas bastantes potentes para proteger las principales vías de comunicación. Por esto, los Aliados debieran sufrir siempre nuevas pérdidas; deberían, sin embargo, hacer cuanto sea posible para suplir el tonelaje marítimo perdido y, por medio de un refuerzo de la marina de guerra, aumentar la seguridad de las vías marítimas. La falta de tonelaje sería el punto más importante de toda estrategia de los Estados Unidos. La escasez de otro material pudiera ser remediada por una administración más escrupulosa, o por un racionamiento más severo; contra la falta de tonelaje marítimo no hubiera remedio posible. Los dos aliados continentales, o sea la Unión Soviética y Chungking, piden armas a grandes voces. Los Estados Unidos e Inglaterra tienen un interés vital en prestarles ayuda, ya que, de verse derrotados estos dos aliados continentales, las perspectivas para los Estados Unidos serían nulas. Mayores entregas para la Unión Soviética serían, en la actualidad, absolutamente necesarias, para poder los ejércitos rojos mantenerse en los campos de batalla. «Pero es muy difícil», continúa diciendo Elliot textualmente, «llevar esta ayuda a los Soviets. La principal vía conduce al través del Océano Artico hacia Murmansk y Arcangelsk. Para llegar a ambos puertos deben navegar los convoyes por aguas dominadas por los aviones y los submarinos alemanes.» La ruta que pasa por el Golfo Pérsico no basta, según opinión del comandante Elliot, para suplir la vía al través del Mar Artico. De una parte es dicha ruta demasiado larga y, por otra, ofrece casi insuperables dificultades de transporte por la vía terrestre complementaria, al través del Irán. Es facilísimo afirmar: «los ejércitos bolcheviques continuarán luchando, aun cuando hayan de seguir retrocediendo».

Elliot termina su artículo con una defensa del mando unitario aliado. Según él, el Cuartel General sólo pudiera tener su sede en Washington, y Roosevelt ser su Jefe Supremo. Bajo su presidencia debiera formarse un Consejo de Guerra de los Estados Unidos, de Inglaterra, la Unión Soviética y Chungking. Al Consejo de Guerra habría de agregársele un Estado Mayor aliado y un Estado Mayor de Marina. Si hasta ahora no se hubiera conseguido formar este Mando Supremo, fuera debido a una lamentable falta de confianza entre los Aliados. «Las 28 naciones aliadas parecen no estar suficientemente convencidas de luchar por una causa común.»

De Diarios y Revistas.

Igual que sucediera en Inglaterra, donde más de 50.000 personas han debido ser castigadas por comercio clandestino, también en los Estados Unidos inmediatamente después de haber sido establecido el racionamiento, ha comenzado la venta clandestina de las mercancías escasas. Las cartas de bencina de los estados del Este, han llevado centenares de propietarios de automóviles a las garras de los antiguos «bootlegger», según la «Saturday Evening Post». Muchos traficantes de bencina han sido ya detenidos y condenados. Uno de ellos ha dicho a sus clientes: «La única carta que ambos necesitamos es el dólar». Los sucesos escandalosos de los tiempos de la prohibición, se producen de nuevo. «Los gangsters reaparecen y operan con sus ya conocidos medios, ametralladoras y falsificaciones, teniendo establecido un sistema muy bien organizado de distribución y transportes propios. La policía neoyorkina, tuvo que ver hace poco con uno de estos casos: tres bandidos robaron de un autocamión del ejército 262 cajas repletas de indumentaria de lana. Obligaron, apuntando el revólver, a que el conductor del autocamión se detuviera, le amordazaron, le encerraron en su propio vehículo y salieron escapados con el autocamión y las cajas que condujo.» Ni amenazas con duras penalidades, ni creación de una policía especial, destinadas a velar por el mantenimiento de los precios fijados, no han conseguido disminuir el comercio clandestino.

Las mercancías que más se trafican son neumáticos, bencina y medias de seda, siguiendo después azúcar, carne, refrigeradoras, máquinas de lavar y, muy especialmente, sellos de racionamiento, que se falsifican a centenares. En el lenguaje usado por los criminales de Nueva York, la bencina se denomina «oro fundido» y los neumáticos «diamantes». No es muy grande la demanda de automóviles. Ello lo demuestra el hecho de que en Washington opera una banda compuesta de nueve bandidos dedicada a robar autos, que son conducidos a las afueras de la ciudad, vaciando los depósitos de bencina y robando los neumáticos, después de lo cual los abandonan junto a las aceras. El mercado clandestino se reabastece principalmente de los saqueos verificados en los grandes almacenes y en los trenes. El saqueo de trenes ha sido hecho últimamente tal y como se describen en las más feroces historias de salvajismo norteamericano. Los ladrones, sin embargo, no demostraron interesar por la vida o la bolsa de los viajeros, sino únicamente por el contenido del furgón de equipajes. Ha sucedido también repetidas veces que los empleados encargados del racionamiento han participado asimismo en el tráfico clandestino. Otra fuente del mercado negro o clandestino, la constituye la producción ilegal de mercancías y productos. Lo mismo que la prohibición alcohólica hizo surgir las destilerías de alcohol secretas, el racionamiento y el sistema de concesiones han producido la producción clandestina. Las transacciones se efectúan en la manera acostumbrada, los vendedores intermediarios recorren los vestíbulos de los hoteles, estaciones de ferrocarril y restaurantes. Han vuelto los tiempos en que cada norteamericano tenía su propio bootlegger. Los neumáticos, que anteriormente sólo costaban de once a quince dólares, han sido ya vendidos en 50 y 60 dólares y siguen aumentando.

tando de precio. Por lo general, los precios del mercado clandestino son cuatro veces mayores a los normales y se hallan así fuera del alcance de las personas poco acomodadas. El mercado clandestino toma un rumbo que le constituye en aprovisionador exclusivo de las gentes adineradas. Los jueces se quejan de que no les sea posible aplicar penas mayores a la de prisión de un mes hasta un año contra los traficantes clandestinos, pues si bien estos últimos son declarados públicamente estafadores que sacan provecho de la guerra, es ello cosa que parece dejarles muy tranquilos. Uno de los fiscales de Nueva York encargado de perseguir tales delitos, ha declarado que las penas más graves no lograrán acabar con este sistema de corrupción, tan amenazador para todo el sistema económico de guerra de los Estados Unidos, si el público no contribuye a combatirlo, rehusando adquirir mercancías clandestinas y denunciando a quienes las ofrecen. El público sin embargo ha prestado hasta ahora oídos sordos a todos cuantos requerimientos le han sido dirigidos por el Gobierno.

El Vicepresidente del Consejo de Ministros de Rumania, Miguel Antonescu, ha comunicado que la producción de petróleo en su país ha aumentado de 1.400 vagonés que contara diariamente en 1941 a 1.550 en la actualidad. También la explotación del carbón ha aumentado en Rumania desde el año pasado y ello en 6,5 millones de toneladas. El comercio total de exportación rumano ha aumentado notablemente en 1941, a pesar de la guerra.

En Eslovaquia se hacen grandes esfuerzos para mejorar la ganadería. A dicho fin han sido importados de Alemania 156 toros de las razas de Pinzgau y de Simmental.

La puesta a flote de los barcos hundidos en las aguas de Shonan (Singapur), está llevándose a cabo. Desde el 9 de julio han sido puestos a flote 94 embarcaciones, entre ellas 20 buques, 35 lanchas y 39 veleros; además, unas 700 cajas de municiones que los ingleses en su huida habían echado al mar así como un gran número de camiones. El servicio especial japonés, va a continuar sus trabajos de puesta a flote en la costa occidental de Sumatra.

Según un informe, relativo al seguro marítimo norteamericano, la situación de las Compañías de Seguros, desde junio de 1939 hasta fines de mayo de 1942, ha empeorado mucho debido a los hundimientos de barcos. Por concepto de seguros contra riesgos de guerra, han entrado en los primeros cinco meses del año actual primas por valor de 54,9 millones de dólares mientras que han sido pagados por daños 101,4 millones de dólares durante el mismo tiempo; el déficit resultante no ha podido ser cubierto ni siquiera por el superávit de los años anteriores.

El Almirante Abrial, antiguo Jefe de las fuerzas navales y terrestres francesas en el sector de Dunquerque en los días de tan capital importancia para la nación francesa, pronunció el 8 de septiembre en el teatro de Vichy, enteramente repleto, un discurso sobre la traición hecha por Inglaterra contra su aliada Francia. Comenzó desarrollando un cuadro histórico

de la tensión de relaciones que durante varios siglos ha existido entre las dos naciones y que Inglaterra ha sabido siempre aprovechar para llevar a cabo la creación de su Imperio en menoscabo de los intereses franceses. Sirviéndose de sus agentes, supo Inglaterra sembrar siempre la discordia en los dominios franceses y todavía hoy sigue valiéndose de traidores franceses de la calaña de Gaulle, Catroux y Muselier. Inglaterra se ha valido siempre de Francia en provecho de sus propios intereses. Ello se ha manifestado sobre todo en Dunquerque, donde los ingleses, en la más apurada situación, levantaron el campo en lugar de atacar a su vez y mantenerse en empeñada lucha y donde, apesar de los apremiantes ruegos de los gobernantes franceses, abandonaron cínicamente la nación amiga. Esta fué una traición insuperable que continuó después con los ataques que dirigió contra Mers el Kebir, Dakar y otros dominios franceses y también contra sus buques. Desgraciadamente, — continuó diciendo — hay todavía franceses que, aun con tan aplastantes hechos, no ven claro a pesar del bombardeo de ciudades, trenes y embarcaciones francesas. Pero la mayor parte de la nación se mantiene junto al venerable Mariscal Pétain y al gobierno presidido por Laval, cuyos sensatos consejos dejaron de ser tenidos en cuenta en los momentos críticos.

En el Künstlerhaus de Viena se ha inaugurado una exposición, «Guerra y Arte», que será mostrada más tarde en diversas ciudades alemanas. Por primera vez se ofrece en este certamen un balance artístico de los tres años de lucha que los enemigos del mundo europeo han impuesto al Reich y a sus aliados. Once naciones, Alemania, Italia, Japón, Hungría, Eslovaquia, Rumania, Bulgaria, Croacia, Finlandia, España y Siam, muestran en unas quinientas obras de arte la conjunción simbólica de la espada con los dones de las musas.

En el término de tres meses, la escuadrilla de cazas alemanes «Udet» ha derribado en el frente Oriental otros mil aviones soviéticos y registrado con ello tres mil victorias aéreas. El Mariscal del Reich ha manifestado al comodoro de la escuadra y a sus valientes aviadores su agradecimiento y satisfacción.

La flota bolchevique del Mar Negro ha perdido, hasta fines de octubre: 1 acorazado, 7 contratorpederos, 1 torpedero, 2 submarinos, 6 avisos y unos 40 lanchas rápidas, botes siembraminas, botes patrulleros y monitores, o sea, más de 60 unidades.

En el puerto de Sebastopol hallaron las tropas alemanas los siguientes cascos: En la bahía sur: 1 crucero, 2 contratorpederos, 1 submarino, 2 buques de carga con unas 8.500 toneladas totales de registro, así como una grúa flotante de 100 toneladas. Además, numerosos cascos de buques menores, de remolcadores y de grúas flotantes. En la bahía norte: 1 buque a motor, 1 remolcador y diez cascos de embarcaciones menores. En la bahía de Kilen: 1 contra-torpedero, 1 submarino, 2 buques-petroleros, una grúa flotante de 40 toneladas y cinco cascos de embarcaciones menores. Todos los mencionados buques fueron destruidos por la acción de la artillería y de la aviación alemanas, de tal suerte que no pudieron zarpar, por lo cual los bolcheviques los hundieron en el puerto.

Las demás unidades de la flota bolchevique del Mar Negro, buscaron refugio en Novorosisk. Pero cuando también esta importante base naval soviética cayó en poder de los alemanes, no quedó a los buques bolcheviques otro recurso que la huída a Batúm, el último puerto de alguna importancia.

Las unidades navales ligeras alemanas, en primera línea sus lanchas rápidas así como unidades de las marinas italiana y rumana, luchan victoriósamente, ahora como antes y apesar de la superioridad numérica de la flota bolchevique del Mar Negro, contra la navegación de aprovisionamiento bolchevique. A las atrevidas operaciones de las fuerzas navales alemanas y aliadas, así como de su aviación, se debe el que la escuadra bolchevique del Mar Negro no pueda ya asegurar el aprovisionamiento marítimo de las tropas bolcheviques en la costa del Cáucaso.

«Si fuese italiano, estoy seguro de que hubiera estado de todo corazón a su lado desde el principio hasta el fin en la lucha triunfal contra los fines bestiales del Leninismo. . . . En la política exterior, el movimiento italiano ha prestado un gran servicio al mundo entero, demostrando Italia que existe un camino capaz de combatir las fuerzas desmoralizadoras.»

Estas palabras fueron pronunciadas por Churchill el 20 de enero de 1927 con ocasión de su visita a Roma. No podemos sino compartir la opinión así manifestada, pero es de suponer que los amigos y aliados de Churchill sean de opinión muy distinta.

Sólo a fines de octubre logró decidirse Washington a confesar la perdida del portaaviones «Wasp», declarando haber sido hundido por un submarino japonés en el Pacífico austral. En el comunicado se dice que el buque, después de recibir el impacto, se inclinó de escora, permaneciendo inmóvil hasta acabar por hundirse cuando no quedaron más unidades enemigas en su proximidad. Por tal causa dejó de darse a conocer durante tanto tiempo la pérdida del buque, por deber contarse con la probabilidad de que el mismo enemigo nada sabía de su hundimiento. Desde luego los japoneses sabían desde mucho tiempo que habían hundido el portaaviones «Wasp». Este fué botado al agua en Norteamérica en abril de 1939. Tenía un desplazamiento de 14.700 toneladas y podía llevar a bordo de 60 a 80 aviones. Su velocidad era de 30 nudos y su tripulación contaba 1.173 hombres. La defensa antiáerea del portaaviones se componía de ocho cañones de 12,7 cm y de 16 cañones de 2,8 centímetros.

El Departamento de Marina de Washington da a conocer, que dos barcos mercantes norteamericanos han sido hundidos en el Atlántico Norte por un avión torpedero enemigo. Los barcos en cuestión navegaban bajo la salvaguardia de un convoy protector hacia un puerto soviético. El ataque y hundimiento se hizo a mediados de septiembre.

El mismo Departamento de Marina comunicó, además, que un pequeño barco mercante norteamericano fué hundido a mediados de septiembre al Norte del Atlántico por un submarino. También esta noticia ha sido sólo propalada después de transcurrir más de un mes.

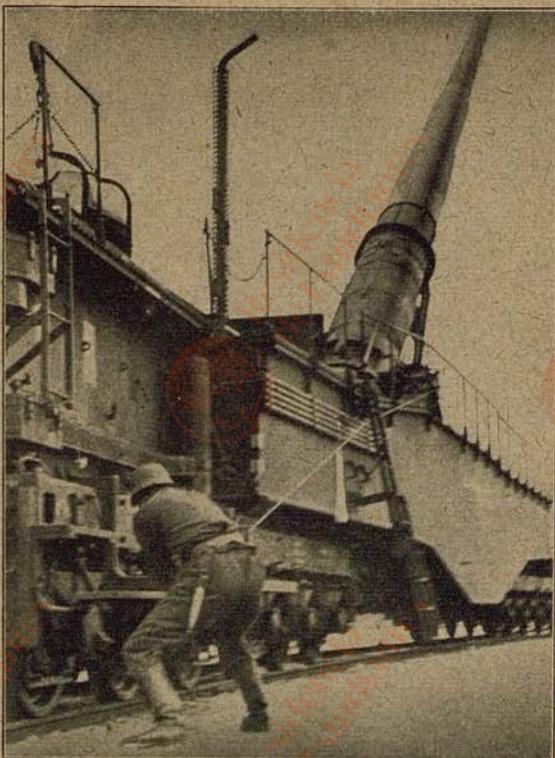


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Mentz (W.)

Pieza de ferrocarril alemana.

Se comunica de Vichy que continúan caer en la Francia no ocupada, y en gran número, globos ingleses incendiarios. Sólo del 8 al 18 de octubre cayeron por lo menos 200 globos incendiarios en la zona libre, y han causado incendios en varios departamentos. La prensa declara con unánime indignación, que el lanzamiento de globos incendiarios para prender fuego a los graneros, constituye una lucha mucho más vil que los mismos bombardeos.

En la lucha contra la Unión Soviética, hundió la marina de guerra alemana durante el mes de Septiembre, en el Mar Negro, por la acción de sus botes rápidos, 24 buques con un total de 42.000 toneladas, mientras en el Báltico fueron hundidos un submarino y un bote buscaminas. En el mismo tiempo hundió la aviación alemana en el Mar Negro, en el Volga y en el Lago Ladoga once barcos mercantes, averiando 26 barcos y un dique flotante. De unidades de la marina bolchevique fueron hundidos: una cañonera, una lancha torpedera, un bote buscaminas y un patrullero, en tanto que fueron averiados dos botes buscaminas, tres cañoneras y cuatro barcos patrulleros.

El corresponsal de la Associated Press en Moscú ha logrado, después de grandes esfuerzos, obtener de Stalin una interviú. De las tres preguntas que

formulara el periodista norteamericano y de las tres respuestas que diera Stalin, nos interesa, sobre todo, la segunda, que decía así: «¿Es suficiente el apoyo prestado por los Aliados a los Soviets y qué debiera hacerse para mejorar tal ayuda y aumentarla en lo posible?» Stalin contestó: «Comparado al apoyo que los Aliados reciben de los Soviets, por el hecho de sufrir sus ejércitos el principal empuje de los alemanes, el apoyo prestado por los primeros es para nosotros de poco efecto. Para mejorarlo basta solo un factor, y es que los Aliados cumplán a tiempo y completamente los compromisos contraídos.» Debe reconocerse que la contestación no podía ser ni más clara ni más concisa.

La marina alemana, en sus acciones contra los transportes anglo-yanquis, hundió durante el mes de octubre último 111 barcos de un total de 720.575 toneladas. Tan satisfactorios resultados son debidos, en primera línea, a la actuación de los submarinos. Otros 10 barcos fueron seriamente averiados por los impactos de los torpedos. La aviación hundió, a su vez, 2 barcos mercantes de un total de 10.000 toneladas, averiando un gran buque mercante y una dársena flotante.

La flota inglesa perdió, durante igual tiempo, un contra-torpedero, dos barcos patrulleros, siete lanchas rápidas y, por la acción de los aviones, doce botes de desembarco.

Estableciendo una comparación con las pérdidas sufridas durante el mes de octubre de 1941, resulta que la marina y la aviación alemanas hundieron en el año anterior 441.300 toneladas totales de registro bruto.

La construcción de submarinos alemanes aumenta de mes en mes, y las zonas de operaciones van ampliándose más y más. Mientras que hasta ahora sólo cruceros y buques auxiliares de la marina de guerra alemana lograron operar con éxito en las aguas del Océano Índico, han logrado asimismo los submarinos alemanes penetrar en aquellas aguas que habían sido declaradas por ingleses y yanquis como «vías marítimas completamente seguras». El avance hacia el Océano Índico significa para los submarinos recorrer más de 11.000 kilómetros de distancia lo que supone para la tripulación pero también para la maquinaria un rendimiento imponente que llena de orgullo al constructor, a los técnicos y a los ingenieros pero también, y en primer término, a las dotaciones de los submarinos.

La flota norteamericana ha perdido en los primeros 11 meses de guerra más de las tres cuartas partes de las existencias que contara al estallar la guerra en buques portaaviones y buques nodrizas. El 8 de diciembre de 1941, la marina norteamericana poseía de esta categoría 8 buques con un desplazamiento total de 155.000 toneladas. De estos, fueron destruidos siete en el Pacífico por las fuerzas japonesas, siendo ellos los portaaviones «Hornet» (20.000 t), «Wasp» (14.700 t), «Enterprise» (19.900 t), «Yorktown» (19.900 t), «Lexington» (53'000 t), «Saratoga» (53'000 t), así como el buque nodrizo «Langley» (11'050 t). La tripulación en pie de paz ascendía a unos 10.000 hombres, gran parte de los cuales han ido a fondo con sus barcos. Esta gran pérdida de buques portaaviones ha obligado a los Estados Unidos a transformar sus transatlánticos en portaaviones auxiliares. Los tres prime-

ros de tales transatlánticos transformados fueron hundidos por los japoneses en la batalla naval de las Islas de Santa Cruz.

Un informe detallado sobre los preparativos del desembarque de los anglo-norteamericanos en el África del Norte lo da el corresponsal del «New York Times» en Argel. En el informe se dice que la rápida ocupación de Argel se debe a la actividad desplegada por los muchos agentes del «Intelligence Service» británico. Gracias a su labor subversiva, las tropas norteamericanas pudieron desembarcar casi sin resistencia, hallando enseguida los baquianos necesarios. Los agentes políticos habían preparado el desembarque en un trabajo de varios meses. Las manifestaciones del corresponsal norteamericano demuestran una vez más que los representantes de Inglaterra y de los Estados Unidos despliegan en su misión diplomática una gran actividad de espionaje y corrupción. Según ha sido ya de sobras demostrado, los representantes oficiales británicos se han valido siempre de la ayuda del «Intelligence Service» para llenar sus ocultos fines. Lo sucedido en el África del Norte no constituye pues nada extraordinario.

Según comunican de París, el General Giraud ha hecho fusilar en Argel a 7 oficiales franceses por haberse negado a traicionar el juramento prestado al Mariscal Pétain y a su bandera.

El General Giraud huyó, según es sabido, de Francia, faltando a la palabra de honor que tenía empeñada.

Cronógrafo según «Le Boulengé»

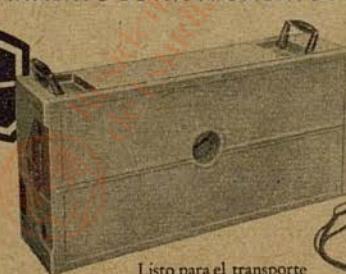
Modelo para el uso en campaña y servicio en cámaras.

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

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

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

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



Comunicase además de Argel, que el general yanqui Eisenhower ha dado la libertad a 900 españoles rojos que habían huido a Argel después de la victoria de Franco y que habían sido encerrados en un campo de concentración. Se trata de elementos que habían formado parte de la tristemente célebre «Brigada internacional».

Cultivo de Idiomas.

Lección CXIV.

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

(Continuación.)

Frente a la unión muy superior de enemigos, Alemania y Austria-Hungría no podían en 1914 sino contar con sus propias fuerzas.

En caso de guerra, los ejércitos de campaña de los probables beligerantes se hallarían al principio frente a frente con los siguientes efectivos¹⁾:

Enemigos del Oeste	
Francia	2.150.000
Inglaterra	132.000
Bélgica	100.000
<hr/> 2.382.000	
Potencias centrales	
Alemania	2.147.000
Austria-Hungría . . .	1.400.000
<hr/> 3.547.000	

Enemigos del Este	
Rusia	2.712.000
Servia	285.000
Montenegro	—
<hr/> 2.997.000	

Total general de las fuerzas enemigas del Oeste y Este 5.379.000.

Esta comparación de fuerzas arroja el caso más desfavorable para las

¹⁾ Los efectivos de los ejércitos extranjeros son tomados de los últimos cálculos hechos antes de la guerra por el Estado Mayor alemán.

Sprachübungen.

Übungstück 114.

Aus: „Der Weltkrieg 1914 bis 1918“.

Bearbeitet im Reichsarchiv.

Band I. 1. Kapitel.

(Fortsetzung.)

Gegenüber einer übermächtigen Vereinigung von Feinden konnten Deutschland und Österreich-Ungarn im Jahre 1914 nur auf ihre eigenen Kräfte rechnen.

Im Kriegsfalle mußten sich die Feldheere der Gegner voraussichtlich zunächst in folgender Stärke¹⁾ gegenüberstehen:

Westgegner

Frankreich	2 150 000
England	132 000
Belgien	100 000
<hr/> 2 382 000	

Mittelmächte

Deutschland	2 147 000
Österreich-Ungarn . . .	1 400 000
<hr/> 3 547 000	

Ostgegner

Rußland	2 712 000
Serbien	285 000
Montenegro	—
<hr/> 2 997 000	

Ost- und Westgegner zusammen 5 379 000¹⁾.

Die Gegenüberstellung zeigt den für die Mittelmächte ungünstigsten

¹⁾ Die Stärken der fremden Heere sind nach den letzten vor dem Kriege aufgestellten Berechnungen des deutschen Generalstabes zusammengestellt.

potencias centrales; que su suposición era justificada, lo comprueban los hechos.

En el año 1914 el Estado Mayor alemán suponía que los enemigos, en caso de guerra, formarían en total las siguientes grandes unidades (sin incluir las formaciones equivalentes a la guardia nacional alemana):

En el Este, 112 divisiones rusas y 18 servias; unas 18 divisiones más podrían llegar procedentes del Asia al teatro de guerra europeo, después de transcurrido el primer mes de guerra; las últimas de estas divisiones recién más tarde.

En el Oeste, alrededor de 92 divisiones francesas, inglesas y belgas, debiendo tenerse en cuenta, además, que las divisiones de territoriales (equivalentes a la guardia nacional alemana) francesas así como las tro-

Fall. Daß es berechtigt war, mit ihm zu rechnen, haben die Ereignisse bewiesen.

Im Jahre 1914 nahm der deutsche Generalstab an, daß die Gegner im Kriegsfalle an Feldtruppen (ohne die der deutschen Landwehr entsprechenden Formationen) im ganzen aufstellen würden:

Im Osten etwa 112 russische und 18 serbische Divisionen. Etwa 18 weitere konnten aus Asien erst nach Ablauf des ersten Kriegsmonats, die letzten von ihnen sogar noch wesentlich später, auf dem europäischen Kriegsschauplatze eintreffen.

Im Westen etwa 92 französische, englische und belgische Divisionen, wobei zu beachten war, daß daneben die französischen Territorial- (Landwehr-) Divisionen und die französi-

DWM

MunicIÓN

para caza, deportes y defensa

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

pas francesas y belgas de reemplazo debían contarse para una lucha en su propio país en un forma muy distinta que las correspondientes formaciones alemanas. Es cierto que aun existía la posibilidad de que Bélgica se conformara con la marcha alemana a través de su territorio, renunciando a toda resistencia, que Inglaterra no enviara en seguida su ejército expedicionario y, finalmente, que Italia enviara tropas al frente alemán o, por lo menos, aferrara partes del ejército francés en su propia frontera. Con todo, aun en el caso de presentarse estas circunstancias favorables esperaba a los ejércitos centrales una tarea enormemente difícil y acompañada de complicaciones que no podían preverse.

(Continuará.)

schen und belgischen Ersatztruppen für den Kampf in ihrem eigenen Lande ganz anders mitzählen mußten als die gleichartigen deutschen Formationen. Gewiß war es nicht ganz ausgeschlossen, daß Belgien sich mit dem Durchmarsch abfand und auf Widerstand verzichtete, daß England sein Expeditionskorps nicht sofort einsetzte, und letzten Endes, daß Italien Truppen an die deutsche Front entsandte oder wenigstens Teile des französischen Heeres an seiner eigenen Grenze fesselte. Eine Aufgabe von ungeheurer Schwere und mit unübersehbaren Verwicklungen blieb aber für die Heere der Mittelmächte selbst dann noch zu lösen, wenn solche günstigen Umstände wirklich eintraten.

(Fortsetzung folgt).



Para la defensa propia:

Pistolas Walther para la policía
Mod. PP y PPK, calibres 7,65 y 9 mm's

Para el servicio de señales aeronáuticas:

Pistolas Walther luminosas
de metal ligero

Pistolas Walther para señales
de luz de estrella
de acero inoxidable

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

CASAS INDUSTRIALES Y DE EXPORTACIÓN

estarán perfectamente re-
presentadas en la revista

Ejército Marina Aviación

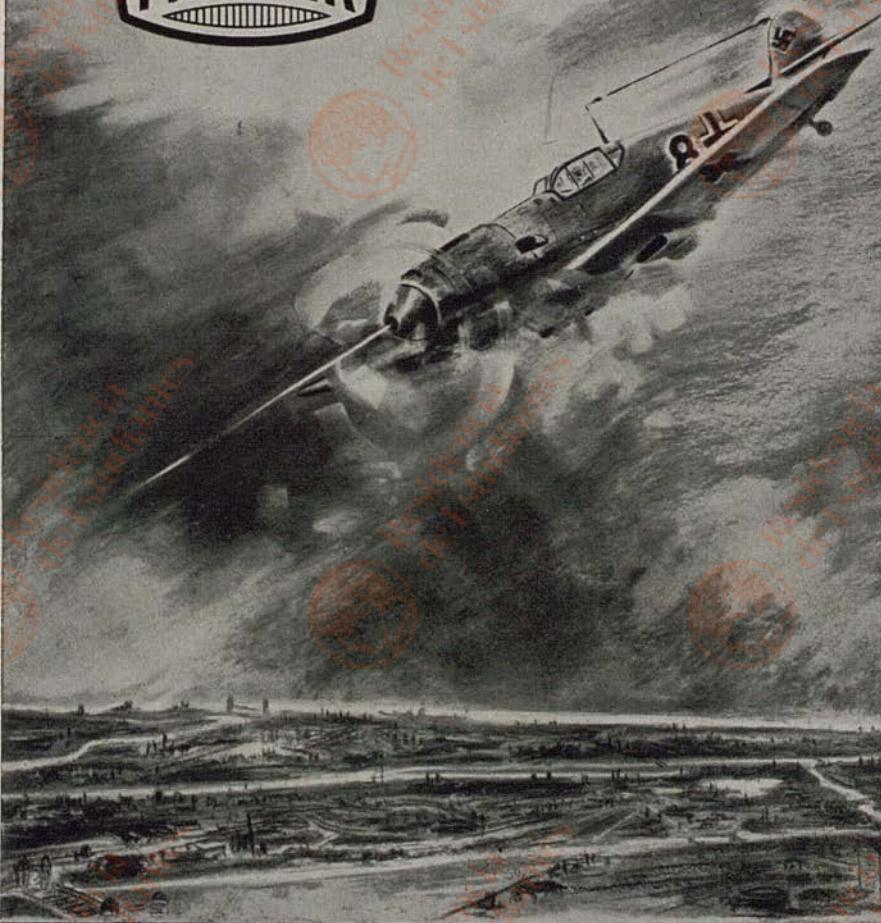
Publicación mensual

y pueden adquirir vastas
relaciones

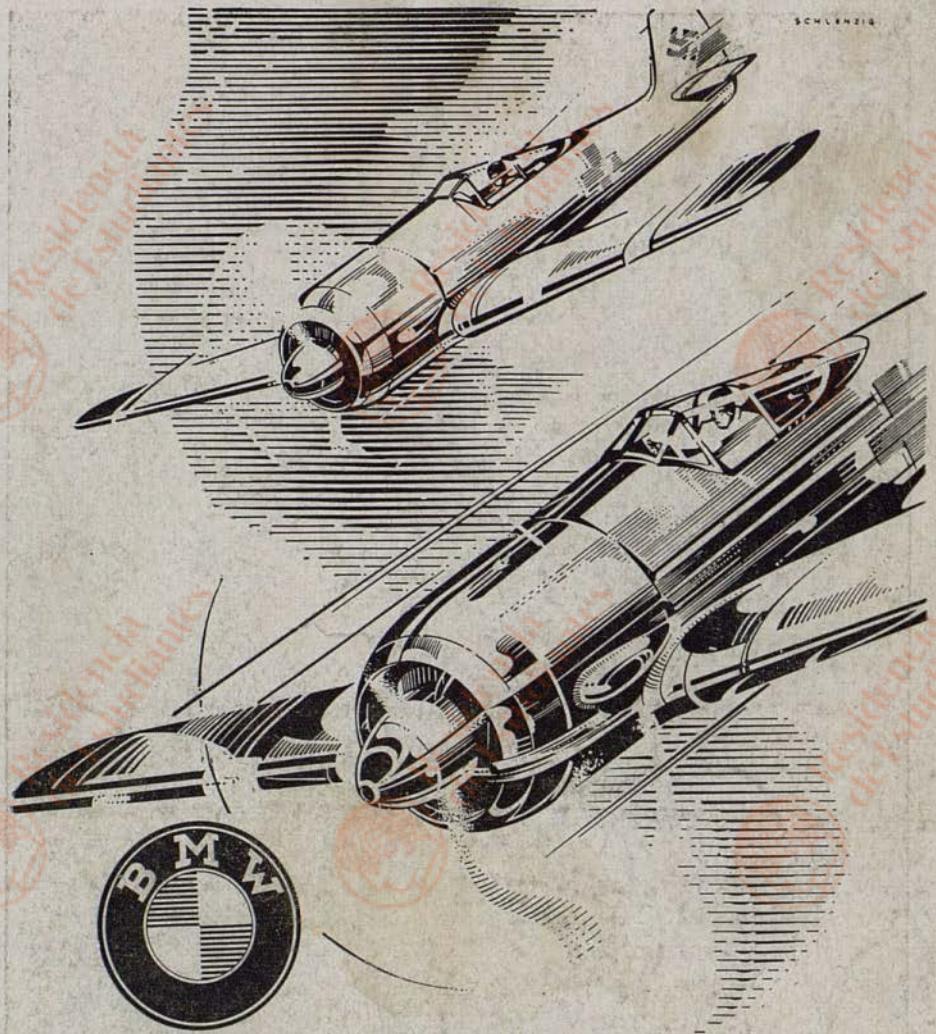
W63/48



Hans Jelava
41



FLUGZEUG-BORDWAFFEN



MOTORES RADIALES

de alta potencia

CON ENFRIAMIENTO POR AIRE

MOTOR RADIAL DOBLE BMW 801 EN EL FOCKE WULF FW190