

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

EDITORIAL DE GERHARD STALLING, OLDENBURG I.O. Y BERLIN W35

Año VII

Número 11

1940



Vista del fuego de los cañones antiaéreos alemanes que rechazaron un ataque de bombarderos ingleses, dirigido contra la ciudad de Bremen.



FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año VII

Número 11

1940

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

Sumario:

Las tropas de montaña alemanas	387
La motorización del Ejército alemán <i>por el Mayor Bordert.</i>	388
El desarrollo de la fotografía aérea en Alemania	391
Nueva Táctica, nueva Estrategia. Consideraciones sobre la transformación del arte militar <i>por el Teniente Coronel G. Soldan.</i>	392
La nueva arma submarina alemana recién ha cumplido 5 años	398
Impresiones de un viaje por los campos de batalla de Francia	401
La guerra mercante contra Inglaterra	407
Las tropas de Cazadores Paracaidistas alemanes	409
Consideraciones sobre los últimos resultados obtenidos en la guerra marítima	412
Los grandes capitanes franceses	416
Inglaterra entre Dakar y Gibraltar. La lucha por los últimos puntos estratégicos <i>por Heinz Barth.</i>	421
Una victoria contra la muerte	423
De Diarios y Revistas	424
Cultivo de Idiomas	430



Tropas de Montaña alemanas.

Las Tropas de Montaña alemanas.

Durante la campaña de Noruega, las hazañas realizadas por las tropas de montaña alemanas, han llamado la atención general; sobre todo las heroicas luchas de Narwik, donde cazadores de montaña alemanes resistieron durante semanas enteras a tropas inglesas y francesas, muy superiores en número, acabando por obligarlas a la retirada.

Antes de la Guerra Mundial, el Ejército alemán no contaba con tropas de montaña especiales, pero las luchas sostenidas en los Cárpatos, en los Vosgos y, sobre todo, en los Alpes, que fueron de tan larga duración, demostraron la necesidad de disponer, para la guerra de montaña, de una tropa especialmente instruida y equipada, debido a lo cual se crearon batallones de cazadores de montaña y baterías de montaña. La mayor unidad de montaña fué el llamado «Cuerpo alpino», que supo crearse una gran reputación por los notables hechos realizados.

Cuando, después de la Guerra Mundial, debido al Dictado de Versalles, el Ejército alemán hubo de ser reducido a 100.000 hombres, quedaron de las tropas de montaña sólo muy pocos batallones y baterías. En 1935, Alemania recuperó la soberanía militar, y aumentó, en consecuencia el número de sus tropas de montaña. Y cuando, en 1937, Austria se reunió a Alemania, los soldados procedentes del Tirol y de otras comarcas de los Alpes austríacos, constituyeron un excelente aporte para reforzar los cuerpos de montaña, ya existentes.

Los cazadores de montaña alemanes, disponen de guías militares de montaña, esmeradamente y de tal manera instruidos, que se hallan en situación de ayudar a las tropas como maestros y conductores para superar las mayores dificultades que pudieran ofrecer los más escarpados terrenos.

Federico el Grande, en su lenguaje plástico, dijo: «Por donde pasa una cabra debe pasar un soldado». De los cazadores de montaña y, especialmente, de sus «guías» se exige, según muestra el adjunto grabado, todavía más de lo que pudiera realizar una cabra. La instrucción de los guías militares de montaña se efectúa en diferentes lugares de los Alpes alemanes. Abarca, sobre todo, el escalado de las rocas y de los heleros así como esquiar en los terrenos más difíciles de los altos Alpes.

La motorización del Ejército Alemán.

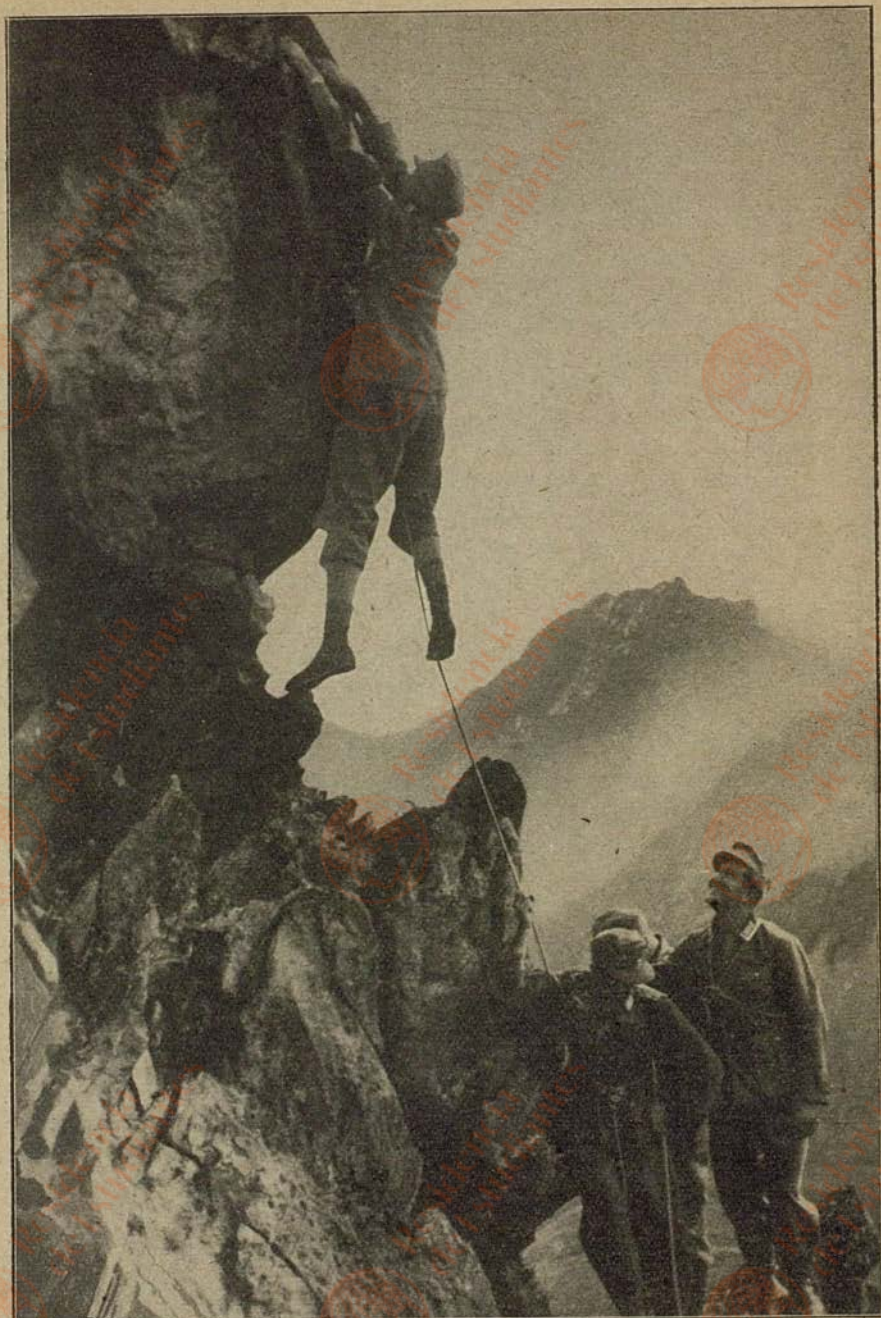
Por el Mayor Borchert.

El éxito sin igual logrado por las fuerzas armadas de Alemania en las campañas en Polonia y Francia se debe, en gran parte, al alto nivel de su técnica en la industria de motores y de automóviles. Desde el día en que el Führer asumió el mando, fomentó la motorización militar y civil, lo que ha contribuido grandemente a su desarrollo. En muchos concursos y pruebas de toda clase los automóviles alemanes, por la excelente calidad de su material y su construcción perfeccionada, habían comprobado, ya en los últimos años de paz, su notoria superioridad frente a productos extranjeros. Gracias a estudios sistemáticos, el automóvil ha venido a ser un medio auxiliar de las fuerzas armadas, capaz de actuar en todo terreno y todo momento.

Muchos automóviles y camiones de particulares, «de tipos corrientes», han estado desde el comienzo de la guerra al servicio de las fuerzas armadas y han probado sus relevantes condiciones. Las autoridades militares, desde hace tiempo, habían fomentado la construcción de tipos especiales para el uso militar. Debido al juicio acertado que tenían acerca de la influencia decisiva que la motorización del ejército hubiera de tener, fué ésta fomentada y perfeccionada en un grado inesperado por el adversario. Las tropas veloces alemanas, especialmente las fuerzas blindadas, han aniquilado al enemigo siempre de nuevo, donde quiera que lo encontrasen. Solamente por estas tropas veloces fué posible cercar sorpresivamente ejércitos enteros y de llevar a cabo la persecución del enemigo batiéndole sin interrupción.

¿Cuáles son los tipos principales de automóviles militares?

Comenzando por las motocicletas, sus condiciones varían poco de las de tipo corriente, solamente que aquellas destinadas a las fuerzas armadas son de construcción reforzada, tanto las motocicletas con como las sin sidecar. Sé emplean solas como motocicletas de exploración, de protección y mensajes, así como en unidades de combate, en batallones de motocicletas o destacamentos de exploración motorizados. Originariamente se consideraban las motocicletas ligeras como demasiado débiles para fines militares, pero, gracias a la acertada medida de que sus conductores fueron dispensados de adquirir un brevete, fué grande su auge lo que dió por resultado que dichas motocicletas se convirtieron en sólidas y durables, adquiriendo, por lo tanto, de día en día mayor aceptación en el ejército. Probadas en el deporte bajo el punto de vista automotriz y perfeccionadas en su construcción, las que inicialmente fueron solamente motocicletas lige-



Guías de las Tropas de Montaña alemanas.

ras corrientes han demostrado al presente su aptitud aún para serias pruebas de resistencia en acciones bélicas.

Respecto a los automóviles militares, hay que mencionar en primer lugar los vehículos para todo terreno, llamados «carros de cubeta» (Kübelwagen). De los numerosos tipos iniciales se derivó y perfeccionó la construcción de los chasis únicos militares, ligeros, medianos y pesados, los que se construyen, según plan unificado, en varias fábricas alemanas de automóviles. Se distinguen por la solidez de su construcción, por un fácil acceso a las partes de recambio estandarizadas, por su gran espacio libre y por sus transmisiones que no exigen mucha maniobra ni cuidado. Según el objeto a que están destinados, estos chasis están dotados de diversas carrocerías. Se emplean como vehículos de mando, de protección antiaérea, de radio y servicio telefónico.

También la construcción de los camiones es muy normalizada. Todos los tipos son igualmente utilizables para fines corrientes de empresas económicas como para fines militares, sean camiones dotados con motores «Otto» o con motores «Diesel». Para servicio en primera línea se emplean camiones con carburadores o motores «Diesel» para facilitar el reaprovisionamiento del combustible. Los vehículos utilizados en Alemania misma consumen, a ser posible, gas flúido, gas de alta presión o se sirven de un generador, para, de esta manera, economizar la gasolina.

Las misiones de un ejército moderno exigen un número considerable de automóviles especiales, de los cuales mencionaremos sólo algunos, como, por ejemplo, los tractores para la artillería, para los antitanques y los cañones antiaéreos. Estos tienen ruedas delanteras y cadenas orugas traseras con impulso.

Otros vehículos especiales son los automóviles blindados y no blindados para el transporte de fusileros motorizados, camiones para aparatos de escucha y proyectores, estaciones radio-telegráficas, talleres transportables y ambulancias, es decir, los automóviles blindados de exploración y los carros de combate sirven, al mismo tiempo, como medio de transporte y de ataque. El automóvil blindado de exploración tiene como misión la exploración lejana. Para tal objeto, la protección blindada, la rapidez, maniobrabilidad y una buena instalación radiotelegráfica son decisivas. Por eso, son vehículos de ruedas, con motores fuertes, carrocerías blindadas y neumáticos a prueba de bala. Los hay con dos, tres y cuatro ejes, todos de impulso y movibles. Para aumentar, además, la manejabilidad de los tipos pesados, éstos pueden marchar en dirección hacia adelante y hacia atrás, y tienen, para tal fin, dos conductores, uno por delante y otro por atrás.

Los carros de combate, que tienen que superar todo terreno y obstáculo, son vehículos con impulso por cadenas-orugas, es decir, a cada lado tienen una cadena-oruga de impulso; se dirigen frenando la cadena en cuya dirección se desea hacerle girar.

Hay carros de combate de tamaño y potencialidad diversas, según el blindaje y el número y calibre de las armas.

La gran velocidad de los carros de combate alemanes ha dado grandes ventajas en la guerra actual.

La gran cantidad de automóviles militares de diferentes clases hace indispensable una buena organización que prevea todos los detalles y atienda las necesidades referentes al abastecimiento de combustible, neumáticos, piezas de recambio y reparaciones. Gracias al buen funcionamiento de este servicio, la fuerza combativa y movilidad del ejército alemán, están aseguradas, aún a distancias de cientos de kilómetros de su base. Los vehículos automóviles alemanes han vencido las más grandes dificultades en esta guerra, y han tomado parte decisiva en las victorias alemanas. (De «Berliner Börsenzeitung».)

El desarrollo de la fotografía aérea en Alemania.

La fotografía aérea es, hoy en día, un auxiliar indispensable en los levantamientos topográficos, porque gracias a ella se pueden descubrir cuantos pormenores y detalles han de figurar en los buenos mapas, sin necesidad de recorrer en todas direcciones el terreno que en ellos se representa gráficamente, con lo que se ocasionan también mucho menos gastos de los requeridos antes de su empleo.

Los éxitos obtenidos en Alemania con la toma de vistas aéreas son considerables. Ya en 1932 los procedimientos fotogramétricos permitieron hacer el mapa de una vasta región de Groenlandia. Pero son más convincentes aún los resultados de la expedición antártica realizada por los alemanes en 1938/39, en la que se obtuvieron más de 12.000 fotografías y se exploraron desde el aire alrededor de 350.000 kilómetros² de terreno, definitivamente captados en la placa sensible.

Gracias a esta labor han podido confeccionarse después dos grandes mapas que, en una escala de 1 : 500.000 y 1 : 50.000, ofrecen el cuadro completo y exacto de las montañas y los valles de la «Nueva Suabia», nombre que la tripulación del «Schwabenland» le dió al territorio reconocido por la mencionada expedición.

Con la ayuda de la fotogrametría se ha emprendido en los últimos años una enorme obra cartográfica que llegará a cristalizar en un mapa de todo el Reich hecho a escala de 1 : 5.000. Los primeros traba-

jos se están efectuando en aquellas comarcas para las que se carece de una buena carta geográfica o en las que los planes de ordenamiento territorial exigen una más exacta y detallada que las que hasta ahora se poseen.

La obra, que requerirá un trabajo de una serie de años, constituirá, una vez concluida, el mejor certificado de la técnica y de los métodos alemanes preferentemente aplicados hoy, claro está, a las necesidades de la guerra.

Diariamente vuelan los fotógrafos de aviación sobre Inglaterra y de las vistas que recogen del otro lado del Canal, saca el Mando alemán todos los datos necesarios para el desarrollo de las operaciones militares.

(de «Aspa».)

Nueva Táctica, nueva Estrategia.

Consideraciones sobre la transformación del arte militar.

Por el Teniente Coronel G. Soldan.

¿Una nueva táctica, una nueva estrategia? Actualmente, personas competentes e incompetentes escriben sobre este tema, fenómeno bien comprensible, dado los formidables triunfos alemanes. Los más interesados son naturalmente los antiguos combatientes de la Guerra Mundial, ya que ellos tienen la plena convicción de haber combatido con no menos heroísmo. Si, por lo tanto, el heroísmo no constituye la causa, debe buscárla en el hecho de que, en el tiempo transcurrido, se han transformado los métodos de combate y, al mismo tiempo, las armas.

Pero ambos argumentos no bastan. Y puesto que siempre surgen nuevas combinaciones y suposiciones nuevas, y se llega a conclusiones, que extravía antes de que conducen a la verdad, trataremos de dar una explicación.

Después de la Guerra Mundial, el militar se encontró ante el hecho de que la guerra militar había perdido su capacidad de decisión, sencillamente porque la fuerza defensiva, la «energía repelente», de las armas, había llegado a ser tan poderosa, que ya no era posible quebrantarla con ningún medio ni por ningún método. Esto trajo a la vez como consecuencia, que la guerra de movimiento, cada vez que surgía por alguna parte, se convertía nuevamente, más o menos pronto, en guerra de trincheras, y, en todo caso, jamás llegaba a una decisión rotunda. Naturalmente, como punto de referencia sólo puede tomarse la lucha con un contendor más o menos igual, y en la Guerra Mundial este caso sólo se presentaba en el frente occidental, donde era necesario alcanzar la decisión militar de toda la guerra, supuesto que esta decisión hubiese sido posible.

De la imposibilidad de ambos partidos para alcanzar una decisión de tal naturaleza, o sea, del fracaso militar manifiesto, surgieron poco a poco las guerras económica y de propaganda, a las que cupo la decisión final en la Gran Guerra. La denominada totalidad en la guerra moderna obedece, por lo tanto, en su primordial causa a la notoria incapacidad militar de que la guerra llenara su cometido. Si, en 1914, en vez de un «milagro del Marne» hubiese habido una batalla del Marne y, en consecuencia, se hubiese producido la derrota militar absoluta de Francia, entonces hubiese conservado la guerra su verdadero carácter. Y este consiste, hoy como antes, en la obtención de resultados definitivos, derrotando del todo al enemigo.

Después de la Guerra Mundial, el gran problema para los militares era el, de si en el futuro la situación permanecería igual o si era posible imponer decisiones militares definitivas, como había sido la regla antes del comienzo de nuestro siglo. Si era posible llevar a cabo acciones victoriosas, entonces la importancia de la guerra económica debía desaparecer tan rápidamente como había surgido. Bien que, dada la necesidad imperiosa, en la guerra moderna, de proveerse de petróleo y de materias primas de toda especie, debían conservar crecida importancia las relaciones económicas. Pero la guerra económica no sería sino medio para lograr un fin; se subordinaría de nuevo a la guerra militar. En cambio, en la Guerra Mundial, se había producido la absurda situación contraria.

En la Guerra Mundial, se habían destacado algunos medios y los rumbos para volver a la guerra de movimiento. Consistían, por una parte, en el desarrollo del arma aérea. Es sabido que en cuanto a su apreciación — al respecto debe citarse principalmente al general italiano Douhet — se admitió una decisión militar, aún independientemente de la guerra terrestre. Consistían, por otra parte, en los carros de combate blindados, que evidentemente habían prestado buenos servicios a los ingleses y franceses en 1917 y 1918; y, finalmente, por lo menos en ciernes, también en la motorización. En efecto, los vehículos automotores habían adquirido en la Guerra Mundial gran importancia para los refuerzos y el traslado de las tropas. También ciertos nuevos métodos tácticos y algunos elementos menores de combate, como lanzaminas y lanzagranadas, así como la reorganización y nuevo armamento de la infantería, se diseñaron ya en la Guerra Mundial de tal modo que, con mayor desarrollo y perfeccionamiento, era de esperar que contrarrestarían la fuerza defensiva, especialmente la de las ametralladores.

Si bien, a raíz de la terminación de la Guerra Mundial, por instinto de propia defensa, se había aumentado el número y mejorado la calidad de las ametralladoras, pronto en la prensa militar de todo el mundo se

suscitó la controversia sobre la reconquista de la libertad de movimiento en las operaciones. En todos los estados mayores, esta libertad constituía el punto central de las preocupaciones. En todos los ministerios de guerra había dado ocasión a que surgieran y se abandonaran proyectos y construcciones. Como en este tiempo de procesos erróneos, con frecuencia violentamente propugnados, estábamos nosotros los alemanes condenados a esperar, por las trabas de Versalles, se nos ahorró un buen número de desilusiones, y aprendimos apreciar a las cosas positiva y tranquilamente, y, por lo tanto los errores de los otros nos sirvieron de enseñanza. Se demostró una vez más, que no es posible construir de una vez armas perfectas. Hay que perfeccionarlas a base de experiencias, y este proceso jamás se lleva a cabo sin errores. Tampoco a nosotros nos han faltado estos últimos. Pero, cuando después de la recuperación de nuestra soberanía militar, por el Führer, empezamos la reconstrucción de nuestras fuerzas armadas con un empuje sin precedentes, pudimos empezar allí donde las otras naciones habían terminado. Nuestras armas nuevas fueron mejores que las más nuevas de todas ellas.

Las guerras llevadas a cabo en Sudamérica, en la China, en Abisinia y en España habían tenido gran importancia para su desarrollo, que se impulsaba en todas partes con tanta mayor intensidad, cuanto más tensa era la situación política. Habían sido seguidas con interés creciente por los estados mayores de todas las grandes potencias militares. En la prensa militar internacional divergían mucho las opiniones. Mientras los unos se empeñaban en que desde la Guerra Mundial nada se había cambiado en lo fundamental, en que la guerra del futuro sería también principalmente guerra de posiciones, los otros opinaban que existían posibilidades de producir una transformación.

En Francia e Inglaterra sobre todo, se mantuvo firme la definición de Clausewitz, es decir, que en todo caso la defensiva fuese la forma de guerra más poderosa. Que ha sido así, puede demostrarse en la prensa periódica militar de aquellos países y en voluminosos libros, especialmente de procedencia inglesa, publicados poco antes de la guerra actual; p. ej., el libro del inglés Liddel Hart. Si Inglaterra ha considerado la guerra de bloqueo como la forma más eficaz de lucha contra nosotros, se deduce de ello que este país no contaba con decisiones militares.

Francia rehuyó una guerra ofensiva, porque consideró insoportables las grandes pérdidas humanas que eran de esperarse. Sus grandes fortificaciones fronterizas indicaban que confiaba absolutamente en la acción defensiva de las ametralladoras.

Se tiene la impresión de que la infantería francesa, en los siete meses de que dispuso, no hubiese hecho otra cosa que construir alambradas, flanqueadas de ametralladoras montadas en hormigón. Cuando hoy se

ven estas obras de fortificación casi intactas, desde un punto de vista basado en la experiencia de la Guerra Mundial, uno diría: ¡Imposible pasar por aquí!, si no es después de una larga preparación con artillería pesada, y aún entonces fuera dudoso hacerlo. Por las carreteras, sobre las faldas de las alturas, a través de campos boscosos se extienden estas alambradas, frecuentemente hasta una profundidad de varios centenares de metros. Invisibles entre las construcciones de hormigón y empotradas en las rocas, se hallan cañones y ametralladoras de flanco. Como obstáculo contra los carros de combate, se contaba con los ríos.

En todo caso es evidente que con los medios de combate de la Guerra Mundial no había sido posible pasar de golpe. Como entonces, se hubiese producido una lucha lenta y sangrienta, una guerra de agotamiento, es decir, hubiese equivalido, una vez más, al fracaso de la guerra militar. Pero ya, cuando Clausewitz sentó la tesis de que la guerra defensiva fuese la forma más poderosa de lucha, había demostrado también, a base de los ejemplos de Federico el Grande y Napoleón, como formas nuevas de combate pueden entrañar grandes sorpresas. Y esto es lo que tuvieron que experimentar nuestros adversarios.

La diferencia estriba solamente en que ellos debían haber contado con esto. No podía haberseles ocultado que la aviación militar, los tanques y, en general, la motorización, ofrecían perspectivas que un adversario inteligente, tal vez, podría convertir en nuevos métodos de combate. Reglamentos italianos y ruso-soviéticos habían señalado, ya mucho antes de la guerra actual, la resolución de llevar una guerra de movimiento decisiva, aprovechando las nuevas armas. Y la campaña de Polonia debía haber inducido a serias reflexiones.

Fuera absurdo hoy, después de la victoria, menospreciar con gesto altivo el que nuestros adversarios se aferraran a una guerra puramente defensiva. Además de que con ello sólo se empequeñeciera la osadía de la arriesgada empresa alemana, no se estuviera en lo justo. Porque en la forma como nosotros hemos llevado a cabo la guerra, encerraba una aventura inaudita. Francia e Inglaterra pudieron muy bien haber creído que serían capaces de parar nuestro ataque, por más que éste estuviese apoyado por los más modernos métodos. Nuestra dirección de guerra había aceptado sobre sí la responsabilidad de la aventura, de un riesgo que sólo raras veces en la Historia ha sido aceptado por un mando de guerra. La Historia mide la osadía según la magnitud del riesgo, mide la grandeza del estratega según la audacia de sus concepciones. Su juicio final depende sólo del éxito.

Un testigo ocular de nuestras batallas, el corresponsal norteamericano Wallace Deuel, ha manifestado en un periódico estadounidense que, para los triunfos alemanes, no hubiesen jugado papel decisivo deter-

minadas armas o, quizá, armas misteriosas. No se haría en ningún caso justicia a la verdadera grandeza del Mando en Jefe alemán, si se pretendiera atribuir el éxito sólo a la superioridad de la aviación, por muy incontestable que ésta sea, o a la de los carros de combate, pese a que su eficacia es también indiscutible. Estos y otros factores han sido sólo números cardinales. En 1914 fuimos también superiores al enemigo en muchos conceptos; aún técnicamente. Recuérdese sólo nuestra artillería pesada: sin embargo, no fué posible imponer una decisión.

El norte-americano citado no se equivoca afirmando que lo decisivo estuvo en que el Mando en Jefe alemán supo adaptar los modernos medios mecánicos a las reglas, en sí antiquísimas, de la táctica y de la estrategia. Mas, tampoco esta explicación satisface del todo. Recordemos que en la guerra mundial obtuvimos nosotros en realidad la victoria táctica tantas veces cuantas nos fué posible ir a la ofensiva. El efecto estratégico, definitivo y aniquilador, sin embargo, no se produjo. ¿Dónde viene a quedar el límite entre táctica y estrategia? ¿Cómo se relacionan las dos entre sí? Aún nuestro más grande escritor militar no ha podido dar sino la respuesta poco satisfactoria de que la estrategia es el empleo de la táctica, para llegar al fin propuesto. Ya en Polonia hubo dificultad en designar cada uno de los numerosos combates de los cuales se compone la estrategia de aquella campaña, según la tesis de Clausewitz. Lanzando una mirada retrospectiva a las grandes operaciones del frente occidental, podemos hoy comprobar que actualmente táctica y estrategia, en definitiva, se confunden completamente.

Esta guerra presenta sólo unas pocas batallas en el sentido tradicional, es decir, sistemáticamente organizadas con concentración, preparación, asalto y persecución. La acción muy insignificante, contemplada dentro del gran conjunto, de un teniente que pone fuera de combate algunos fortines blindados y que inmoviliza una docena de carros de combate, es, hoy en día, de mayor alcance que anteriormente toda una batalla. El ataque de algunas escuadrillas de aviación que deshace transportes o columnas en marcha del enemigo, puede tener efectos de gran importancia, también desde el punto de vista operativo. Una división de carros de combate que temerariamente se abre paso por entre el enemigo, produce situaciones que confunden completamente táctica y estrategia.

He aquí un ejemplo: Cuando, el 21 de mayo, nuestras tropas motorizadas ocuparon la ciudad de Abbeville, en la desembocadura del Somme y próximo al Canal de la Mancha, el Grupo de ejército que avanzaba por Luxemburgo, Bélgica y Francia, en 11 días de combates continuos — estos 11 días pueden señalarse sin exageración como una sola batalla gigantesca — habían ganado alrededor de 350 km de terreno por en medio de un potentísimo enemigo. ¡Por lo tanto, diariamente se habían ganado, en esta batalla 30 km por término medio! Pero mientras

los carros de combate penetraban en Abbeville, se combatía aun fuertemente mucho más atrás, en la región del Mosa al sur de Sedán; fuertes grupos enemigos — varias divisiones — ofrecían aún resistencia encarnizada en Foret de Mormal, al sur de Maubeuge, en medio del enorme campo de batalla, a una distancia de 120 km de Abbeville, en línea recta; y se combatía al mismo tiempo en otros sitios, a la derecha e izquierda, muchas millas atrás de la primera línea y efectivamente en torno de todas las planas mayores, incluso de las de ejército.

La estrategia y la táctica se confunden completamente. Acciones de comandantes de tropa adquieren con frecuencia efecto estratégico, y a la inversa, aun el más alto jefe debe a veces dar órdenes que tienen más bien importancia táctica que estratégica. Jamás en tiempos anteriores se había visto tan claro que todo depende de la superioridad del mando. Pero tampoco jamás en tiempos anteriores había impuesto la lucha tan altas exigencias a los jefes de todos los grados, en cuanto a la rapidez, la universalidad y la certeza de las resoluciones se refiere, y jamás fueron ellas cumplidas con mayor osadía. A tales jefes alemanes no podían compararse ni remotamente los enemigos. Frente a una forma desconocida de lucha, fracasaron éstos completamente al final, e incapaces de encontrar una salida, arrastraron a sus tropas a un caos que fatalmente debía acarrearles la destrucción.

En esta superioridad del mando alemán reside, en último término, el secreto de la sinpar campaña triunfal. Todo cuanto se ofrecía en armas nuevas había sido consumadamente forjado, organizado con sabia previsión, cuidadosamente enseñado a las tropas, osadamente empleado y dirigido con finalidad precisa. Todo en conjunto, confiado al espíritu heroico, dispuesto al sacrificio, de tropas reciamente disciplinadas dió como resultado la estructuración de un método nuevo de combate, gracias al cual se pudo librar la Conducción militar del marasmo en el cual se encontraba desde la Guerra Mundial, devolviendo a la guerra su carácter verdadero. Con este método fué posible volver a una guerra de movimiento, en magnitud que pareciera inconcebible hasta que no llegó a ser realidad.

A esta magnitud aspiró desde un principio el Comando en Jefe alemán. Confiando en la posibilidad de la guerra de movimiento, se trazaron extensos y audaces planes en tal forma que, ya por medio de la ruptura, ya por medio del flanqueamiento, ya por movimientos envolventes, ya, finalmente, por la coordinación de todas las posibilidades existentes, se llegó a asestar aquellos golpes contundentes que el mundo entero ha seguido con asombro.

La acción militar alemana cierra una época en la conducción de la guerra. Ha pasado el tiempo en el cual podían oprimirse los pueblos por medio de las armas del dinero, del hambre y de la miseria.

La nueva arma submarina alemana recién ha cumplido 5 años.

Este artículo fué escrito a fines del mes de septiembre; mientras tanto los éxitos conseguidos por los submarinos alemanes han aumentado enormemente.

En ocasión del quinto aniversario de la reconstrucción de la nueva arma submarina alemana es justo echar una mirada retrospectiva sobre los éxitos logrados con ella durante la actual guerra.

Según los partes oficiales del Comando en Jefe alemán, desde el principio de la conflagración internacional han sido echados a pique por los submarinos alemanes 458 buques mercantes enemigos o al servicio del enemigo. Aparte de eso, se llevaron a cabo 55 operaciones de minado de puertos y canales británicos. Por las informaciones recibidas hasta ahora resulta que durante las tres primeras semanas del mes de septiembre último, tan solo los torpedos lanzados por los submarinos alemanes hundieron 351.000 toneladas de mercantes enemigos. Con ello la cifra total de buques mercantes echados a pique durante la guerra submarina contra Inglaterra asciende a 3,12 millones de toneladas totales de registro.

Además, los submarinos alemanes echaron a pique los siguientes buques de guerra: el acorazado «Royal Oak», el portaaviones «Courageous», 6 destructores, varios submarinos y cañoneros, así como cinco cruceros auxiliares. Aparte de éstos fué hundido un gran número de guardacostas, buques de escolta y vapores pesqueros armados. Seriamente averiados y sin poder prestar servicio durante mucho tiempo resultaron los acorazados británicos «Nelson» y «Barham» como asimismo el crucero «Belfast».

El hecho que durante las dos últimas semanas del pasado mes de septiembre se echaran a pique en sólo dos días 176.000 toneladas, denota la intensa actividad desarrollada por los submarinos alemanes.

La limitación originaria en la construcción del arma submarina alemana evidencia irrecusablemente que el Führer quería vivir en paz con Inglaterra.

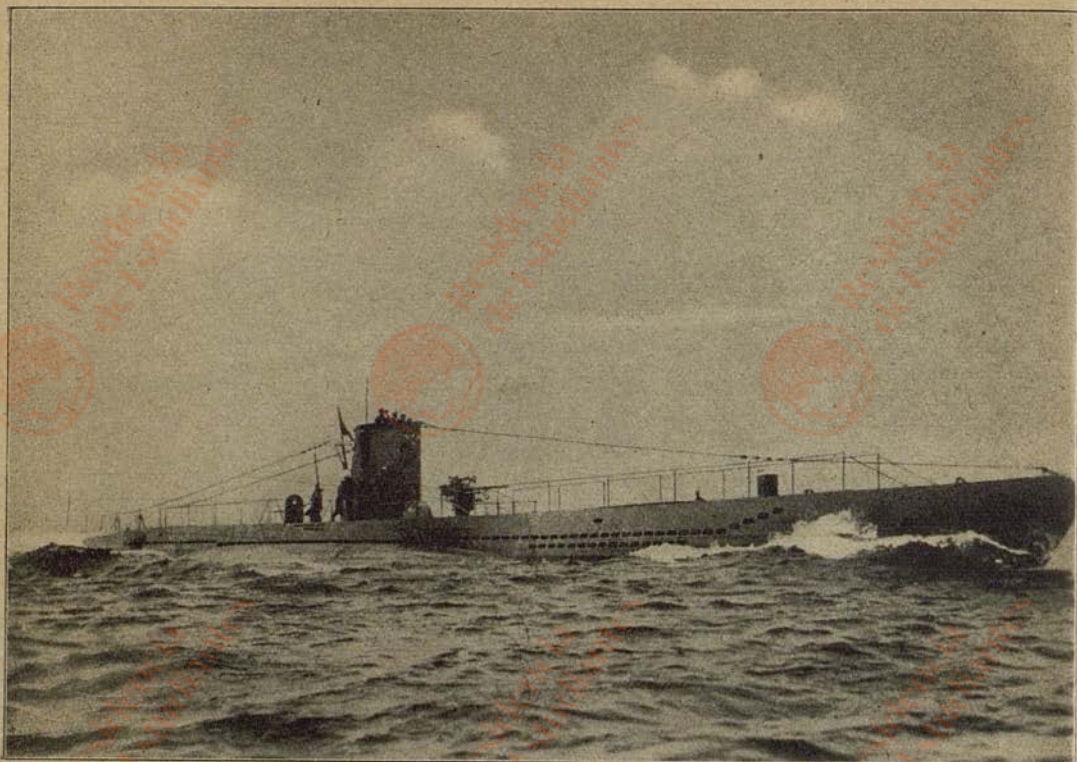
Cuando el Führer, en el mes de Marzo de 1935, gracias a su intrépida decisión, hubo devuelto a Alemania la soberanía militar, quedaron rotas las cadenas del Dictado de Versalles que ponían trabas al Ejército, la Marina de Guerra y a la Aviación alemanes. El Führer, quien no quiso la guerra entre Alemania e Inglaterra, impuso voluntariamente ciertas limitaciones en la reconstrucción de la Marina de Guerra porque los ingleses se sirvieron ya en el año 1914 del programa naval alemán como pretexto de guerra. En las negociaciones cuyo resultado fué el convenio naval anglo-alemán de Junio 1935, la política alemana



Un submarino alemán al salir de un puerto francés de la costa del Atlántico.

había perseguido el fin de que quedara descartada toda rivalidad naval con Inglaterra para eliminar en lo posible todas las causas que pudieran conducir a un conflicto. Para poner de manifiesto el reconocimiento por parte de Alemania de los importantes intereses marítimos de Gran Bretaña, Alemania limitó voluntariamente su potencia naval en sólo 35% de la flota inglesa. Con ello acreditó Alemania solemnemente su voluntad inquebrantable de colaborar pacíficamente con Inglaterra.

Por lo que respecta a la construcción de submarinos, se convino entonces con Inglaterra establecer, en un principio, la paridad de esta arma. Este acuerdo especial era lógico, dado que Alemania era la po-



Submarino alemán en alta mar.

tencia naval menos fuerte, porque precisamente los países con una armada débil dan preferencia a la construcción de submarinos como arma defensiva.

Pero, Alemania dió entonces otra prueba de sus pacíficas intenciones declarando su conformidad con no hacer uso en lo sucesivo del porcentaje convenido del 100% y limitando su programa de construcción a 45% del número de submarinos británicos. Alemania mantuvo también en los años siguientes este acuerdo, aún cuando las intenciones de Inglaterra con respecto a Alemania fueran cada vez más claras y significativas. Hasta que, después de la crisis de Chocoeslovaquia, el rearme inglés adquirió cada vez mayor incremento y las intenciones inglesas contra Alemania fueron siempre más palpables, ésta se vió obligada, en Diciembre, de 1938, a comunicar al gobierno inglés que, en lo sucesivo, haría uso de sus derechos llevando la construcción de submarinos a un 100%. Cuando Inglaterra se decidió en la primavera de 1939 a una política dirigida abiertamente contra Alemania, el Führer se vió obligado, como respuesta a ello, a declarar rotas por los

misimos ingleses el convenio naval anglo-alemán. Recién entonces se rescindieron los compromisos voluntariamente fijados para un rearme naval alemán.

De esta manera, en los años decisivos quedó limitado el programa de construcción de la Marina de Guerra alemana, en atención al fin político anhelado de evitar un conflicto bélico con Inglaterra.

Asimismo el desplazamiento de los submarinos construídos hasta entonces constituía una prueba que, dentro del programa de construcción de submarinos convenido, prevalecía ante todo la idea defensiva, para borrar de los espíritus ingleses toda animosidad. Por este motivo se construyeron al principio solamente pequeños submarinos de 250 t. Asimismo los submarinos mayores, botados al mar más tarde, poseían un desplazamiento limitado desde 500 hasta 740 t. Al principio de esta guerra, la mitad de los submarinos alemanes en servicio eran del tipo pequeño.

A pesar de la relativamente reducida importancia del arma submarina alemana, ésta ha conseguido los grandes éxitos mencionados al principio de este artículo por las intrépidas operaciones llevadas a cabo. Sus efectos son perceptibles en la cada vez mayor escasez de tonelaje inglés, en la falta de materias primas y de artículos alimenticios en la Isla Británica, en el almacenamiento de importantes cantidades de materias primas en Australia y en otras partes, en la actitud de la tripulación de buques neutrales negándose a embarcarse para Inglaterra, en el bloqueo de la zona meridional de entrada al Mar de Irlanda y en la reducida navegación por el Canal de la Mancha y en otros muchos hechos más.

Por consiguiente, los submarinos alemanes constituyen una de las armas más peligrosas, por no decir la más peligrosa, de las empleadas en el bloqueo contra Inglaterra. Aquéllos proseguirán incansablemente sus hazañas hasta tanto se haya destruido la supremacía inglesa en los mares.

Impresiones de un viaje por los campos de batalla de Francia.

La torre verde de la cúpula blindada da la sensación como si manos infantiles se hubieran hundido en una fuente de nata. Lleva profundas abolladuras y el acero parece hincharse entreveradamente, formando dientes y desgarros. La recia pared blindada, no ha podido resistir la fuerza de los proyectiles alemanes. El efecto más destructor fué alcanzado por aquella granada que entró, silbando, por la aspillera, con rigurosa precisión, arrancando la pared blindada del otro lado y sembrando la muerte y el estrago en el interior de la torre acorazada.

Las ilusiones del enemigo.

Este cuadro de la destrucción de la torre blindada, echa una luz aclaratoria sobre la catástrofe militar sufrida por Francia y, así mismo también, sobre la revolucionaria transformación del arte de la guerra, tal y como la estamos viviendo. Frecuentemente se la ha designado con el nombre de motorización y todo el mundo sabe de qué manera el motor ha transfigurado el aspecto de la guerra y cuánto ha contribuido a acelerar los triunfos victoriosos alemanes. Pero, con ello, no queda todo dicho. El motor, aun después del impetuoso avance en Polonia, ha dejado varias cuestiones sin solventar. Desde luego y después de las experiencias obtenidas en septiembre de 1939, pudo comprenderse que, operando en campo abierto, la guerra habría de ser distinta de lo que fuera de 1914 a 1918 y que, esta vez, todo habría de efectuarse de manera mucho más rápida y aniquiladora. Pero, aún quien pudo apercibirse de la gran transformación por las experiencias de la campaña de Polonia, permaneció, a pesar de todo, escéptico, ante la cuestión de lo que consiguieran realizar los carros de combate y los aviones de bombardeo contra las fortificaciones permanentes, construídas ya en tiempos de paz. Aquí precisamente y sobre todo, reposaban la confianza y seguridad de los estados mayores enemigos. Lo que había sucedido en Polonia, — pensábase en París y en Londres — no habría de poder repetirse en el Oeste. Y ello, no sólo debido a que los ejércitos de las potencias occidentales eran mejores que el ejército polaco, sino, sobre todo, debido a que la espesa cadena de resistentes fortificaciones, parecía predestinada a sofocar en germen todo ataque hecho por divisiones veloces de carros de combate.

Hoy sabemos ya, cuán errónea era tal creencia; pero tampoco podemos pretender actualmente que tal creencia fuese insensata o sencillamente imprudente. Todas las experiencias de la Guerra Mundial, todos los ensayos hechos en los campos de tiro y toda la lógica del sentido común, parecían dar razón a tal creencia. La Guerra Mundial había demostrado la superioridad de la defensa sobre el ataque, con una contundencia cuyo impresionante empuje podía ser difícilmente comprensible a las generaciones venideras. El bunker, creado en los campos de cráteres de Flandes, había detenido divisiones enteras en su avance, aún cuando hubiese sido construído de manera rápida y ligera. Cuánto mayor no debía ser su fuerza, habiendo sido construído en tiempo de paz, reforzado, conduciendo hasta las profundidades de la tierra, surtido de pesados cañones y multiplicado su número en un sistema ininterrumpido de cañones, flanqueándose recíprocamente. Trátándose de posiciones de campaña, ya habían debido calcularse, por lo menos, tres divisiones de ataque contra una división de defensa y aún así, el agresor había sufrido grandes pérdidas, a pesar de su superioridad numérica. ¡Cuál debiera ser pues la proporción — y ésta era la

aguda y aparentemente irrefutable deducción de franceses e ingleses —, cuando, en lugar de las posiciones de campaña improvisadas, surgiera el sistema de fortines blindados, profundamente escalonados y construido en muchos años! ¡Cuán terribles no debieran ser, en consecuencia, las pérdidas del agresor!

La obra de unos pocos.

Contra tal argumentación, parecía no haber objeción posible. Tenía, a su favor, todas las experiencias militares. Si el agresor, en este caso el Comando en Jefe alemán, quería seguir aprovechando las experiencias obtenidas durante la Guerra Mundial, no le quedaba más remedio que repetir, intensificándolo notablemente, lo que Joffre, Nivelle, Haig y, por último, Foch, habían realizado: mayor multiplicidad de los medios de ataque, más cañones y de mayor calibre, mayores masas de infantería de ataque y muchos más víctimas. Pero todo ello debía permanecer dentro de los límites naturales y, debido a ello, Gamelin y Gort así como sus gobiernos, debían admitir que el gran sistema de los fuertes acorazados, era inexpugnable.

Es uno de los hechos más geniales, llevados a cabo por el Comando en Jefe alemán, el que, al procederse a la instrucción militar de las tropas, no haya seguido el camino señalado con tanta evidencia por la lógica y por la experiencia. Eligió precisamente los medios totalmente opuestos y, con ellos, ha logrado romper las obras de defensa forjadas por el enemigo. ¿Más cañones? Nada de eso, ¡menos! ¿De mayor calibre? Tampoco; en parte se utilizaron más pequeños. ¿Más infantería de ataque? En lucha contra las fortificaciones se empleó antes bien menos infantería. Sobradamente conocido es cómo el Capitán Lidell Hart hizo, de la proporción de tres por uno, una especie de religión y cómo logró ejercer con ello, una funesta influencia en su país y en Francia. Sin embargo, el Capitán Lidell Hart es un hombre inteligente, cuyo único error consistió en creer que todo debía continuar como hasta ahora.

También esta guerra actual ha debido ser hecha utilizando masas de millones de hombres, sin lo cual no hubiera podido ser ganada. Durante nuestro recorrido por Flandes, el Somme y la Champaña, así como al sur de Saarbrücken, hemos visto pendientes y posiciones que fueron atacadas en amplio frente por regimientos de la incomparable infantería alemana y seguramente con no menos arrojo que lo hiciera la anterior generación en 1917 o 1918. En las posiciones francesas y detrás de ellas, hemos podido ver la obra destructiva y admirar la certera puntería de los numerosos cañones alemanes, de grande y pequeño alcance. Hemos visto también un bunker francés o, mejor dicho, sus restos, que por el efecto de una sola granada quedó deshecho, a ras de tierra. Pero, de esta manera, no podían ser conquistados cientos

y cientos de fortificaciones francesas, a parte de que los fortines de trinchera acorazados estaban tan fuertes, que allí incluso los obuses de gran calibre no hubieran podido perforar el cemento y las piezas de artillería sobre rieles sólo hubieran surtido efecto después de varias semanas de nutrido fuego. Los más de los fuertes franceses y belgas — y con esta impresión salimos, al cabo de diez días de los recientes campos de batalla —, fueron conquistados por pequeños grupos de soldados, decididos, valientes y esmeradamente instruidos.

En las profundidades de la tierra.

Constituye una grandiosidad del Comando en Jefe alemán, haber sabido inculcar a los soldados y prestar al ímpetu del ataque, la confianza de que habían de lograr derribar la pared blindada más potente. Los alemanes han sido los maestros del material sin ser jamás sus vasallos; han sabido inculcar y han mantenido vivaz la convicción de que sólo el espíritu militar y la verdadera fuerza guerrera son quienes acaban por vencer incluso el material más cuidadosamente construido.

En cambio, los franceses, no han sabido liberarse de las lecciones equivocadamente interpretadas la Guerra Mundial; continuaron rindiendo tributo al material y, muy especialmente, al material de defensa, como si fuera el verdadero dios de la guerra. Cuando bajamos a los últimos pisos de la línea Maginot y nos hallamos sometidos al aire, terriblemente húmedo, que allí reinaba y que ninguna máquina pudiera absorber enteramente, preguntamos a nuestro acompañante si la línea Siegfried alemana alcanzaba también tales profundidades en la tierra, dónde la resistencia y la invulnerabilidad parecen haber sido exageradas hasta lo absurdo. El oficial nos contesta: «El Führer prohibió que se entrase tan profundamente en la tierra, opinando que procediendo así sólo podían prepararse ratoneras.» Tales palabras encierran más comprensión del verdadero sentido de la guerra, de la que puedan encerrar cien folletos teóricos. Respiramos el aire enmohecido de aquellos sótanos y nos figuramos a los soldados que han vivido allí año por año, mes por mes, y comprendemos de qué manera, sólo la permanencia en tales sótanos ha podido oprimir y paralizar su espíritu de lucha. Precisamente a este respecto debemos reconocer que la Línea Siegfried, al contrario de la Línea Maginot, no hubiese podido ser tomada. Y ello no sólo por ser mas moderna, por ser más espesa y más densamente escalonada en sus construcciones. Todo ello es importante; pero lo decisivo fué, que en las fortificaciones alemanas de defensa, se hallaban verdaderos soldados y verdaderos jefes militares, que sabían que no se obtenía ninguna victoria sólo con permanecer entre las espesas paredes de cemento armado. Los franceses no lo supieron, y ésto y también su poca confianza en la motorización fueron el secreto de su fracaso. Por estos motivos y no porque las

paredes de sus Bunkers no fuesen bastante espesas, es por lo que la Línea Maginot, hecha según la técnica defensiva más moderna, no ha conseguido resistir el ímpetu germano.

Recuerdos.

¿Ha sido sólo aterrimiento de la idea, falta de imaginación o, a la postre, la propia arrogancia, la que ha inducido al alto mando francés a considerar denodadamente la Línea Maginot y los fuertes belgas como la pilastra de su fuerza militar? Estamos inclinados a creer que los motivos son más profundos. Hemos recorrido durante 10 días los campos de batalla del Oeste y recordamos con emoción las tumbas que vimos y que ostentaban tres y hasta cinco cruces, indicando los lugares donde florecieron las victorias alemanas de 1940, pero también vimos los campos santos de enorme extensión, de la Guerra Mundial, donde reposan alemanes, ingleses, norteamericanos, pero, sobre todo, franceses. Allí es dónde ciertamente se descubre el secreto de la estrategia defensiva francesa. En la conciencia de toda la nación se hallaba profundamente arraigado el recuerdo de los grandiosos sacrificios hechos, muriendo sus mejores hijos en los campos de Verdún, de la Champaña y del Somme. Que no se repita de manera alguna tamaño holocausto y, para evitarlo, es preferible ocultarse entre piedras y acero y recibir a los agresores tras las murallas, a verter su sangre en pleno campo; así pensaron los generales franceses y, con ellos, todo el país. Y bajo el peso de este recuerdo, marchitaron los viejos laureles del antiguo ímpetu francés. Pero con ello resurge de nuevo, entre las tumbas de la Guerra Mundial, el soldado alemán de las grandes batallas defensivas. Su espíritu de sacrificio y su arrojo, echaron por tierra las ofensivas del enemigo, dejando con ello y para un período de veinte años, perecer y atrofiarse el concepto militar del adversario. La pasada generación no ha contribuido ni al asalto del fuerte Eben Emael ni al de la Línea Maginot, pero su espíritu dió fuerza suficiente para, en una nueva generación, perturbar al enemigo, abriendo así a sus propios hijos el camino hacia las filas enemigas. Considerado bajo este punto de vista, el espíritu de los caídos en las alturas del Hombre Muerto, del Bosque de los Clérigos, de Souchez y otros muchos lugares más, acompañó a los combatientes actuales. Y al contemplar ahora los restos de la Línea Maginot, cae un último rayo de un sol de victoria sobre las cruces que adornan las tumbas de los soldados alemanes, muertos en la Guerra Mundial.

En Calais.

El joven mayor que ostenta en su pecho la Cruz de Hierro y es oficial de Estado Mayor de una división de carros de combate, nos explica en el mapa la ruta que han recorrido sus tropas, desde el

10 de mayo último. Los que más avanzaron fueron los carros de combate y los regimientos de fusileros, que, en los primeros días de la campaña, vencieron toda resistencia; así se hallaron pronto a espaldas del enemigo y consiguieron envolverlo. ¡Cuál potencia no suponían los centenares de carros blindados, los innumerables cañones y ametralladoras que se escondían tras estos avances pero, al mismo tiempo, cuánta indomable voluntad de ataque y avance en medio del país enemigo! Así se explica que, frecuentemente, destacamentos franceses se intercalaban entre la división alemana y su servicio de retaguardia, con lo cual las columnas de municiones y abastos debían radiar: «No podemos llegar hasta vosotros; estamos copados.» A lo que se contestaba con frecuencia: «Ved como os las arreglais, pero por la noche debéis estar con nosotros.» Y, en efecto, las columnas de reaprovisionamiento llegaban por la noche donde debían estar, se habían batido con la infantería y con la artillería enemigas y luego, a marchas forzadas, habían logrado reunirse a su división. A veces también parte de la división se veía obligada a volver la cara, para, con el frente hacia Alemania, derrotar al enemigo, abriendo así paso libre a sus columnas de reaprovisionamiento. Inmediatamente después proseguía el avance hacia el Oeste; el comandante a la cabeza, en el primer vehículo en marcha, desde donde veía todo, contagiando su oficialidad y sus tropas con sus ardientes ansias de avance y de victoria. Así evolucionaba la división alrededor de Lille y así pudo contribuir a cerrar el cerco de acero en Flandes y en el Artois.

Motorización — a medias ganas.

Según se comprende, no tuvimos ninguna ocasión de hablar con soldados franceses o ingleses del arma de tanques, pero pudimos formarnos una idea de la conducta por ellos observada y de la conducción militar por los relatos que, de las diversas fases de la lucha, estábamos escuchando. Estos relatos ofrecen un cuadro conforme y plástico del que se deduce que también los ex-aliados se preocuparon de la importancia que debía prestarse al motor, pero sin atreverse a emprender algo decisivo ni a prestar al asunto todo el interés necesario. No puede pretenderse que ni franceses ni ingleses no se hayan percatado del problema. Incluso adoptaron medios para resolverlo; emplearon mucho dinero para la motorización y procedieron a la instrucción de sus soldados para la guerra moderna, tal y cómo mejor lo entendieron. Pero todo ello lo hicieron con vacilación. Emplearon el motor sin prestarle entera confianza. De esta manera se estableció una especie de compromiso que ofrecía todas las flaquezas de las medidas tomadas a medias. Las inseguras vacilaciones que el alto mando francés aportó al problema de los carros de combate, se ven manifestadas en la utili-

zación de los carros pesados de combate. Los franceses emplearon en esta campaña carros de combate de hasta 75 toneladas de peso. Púedese fácilmente imaginar cuán fuerte es el blindado de tales carros y con cuánta facilidad resiste las granadas de los cañones ligeras de defensa. En dichos carros de combate debe verse un símbolo, no sólo del punto de vista francés respecto al arma de blindaje, sino también respecto al sistema del alto mando francés. Protegerse a sí mismo, ser fuerte, sobre todo en la defensa, poseer, en lo posible, fuertes paredes acorazadas contra las que reboten las granadas enemigas, éste fué el fondo de su idea militar. Dentro de esta acepción y considerado bajo el punto de vista material y técnico, se han logrado rendimientos importantes, pero estos resultados han sido obtenidos a costa de la propia fuerza de ataque, y, con ella, de la victoria. Así sucedió con la Línea Maginot y así sucedió con el carro pesado de combate.

(De «Frankfurter Zeitung».)

La guerra mercante contra Inglaterra.

El parte oficial de guerra alemán del 12 de octubre, anunciaba el hundimiento de 31 barcos mercantes que navegaban a lo largo de las costas británicas. De ellos, 26 con un tonelaje total de 150.000 fueron hundidos en una sola noche por varios submarinos alemanes que atacaron a un tiempo un convoy fuertemente escoltado. Ya en la noche siguiente, fueron hundidos, por la acción de submarinos alemanes, otros 17 buques mercantes que formaban parte de otro convoy, con la cual, en el término de 48 horas, Inglaterra perdió 327.000 toneladas totales de registro. El 22 de octubre, el parte oficial italiano anunció el ataque de submarinos italianos contra un convoy de 36 buques de carga que, escoltados por buques de guerra ingleses, se dirigían del Sur al Norte a través del Mar Rojo, con el fin de reforzar y abastecer las tropas inglesas de Egipto. Los italianos lograron hundir 6 de los 36 buques y poner fuera de combate un crucero inglés del tipo Sydney.

Pero, aparte de los sorprendentes resultados obtenidos por los ataques dirigidos contra los convoyes que navegan bajo la protección naval británica, se deduce de los partes oficiales publicados por el Mando en Jefe alemán, que también buques aislados, pertenecientes a la marina alemana, causan grandes perjuicios en todos los mares a los barcos mercantes ingleses. Así se comunicó, el 18 de mayo, que un buque de guerra alemán había sembrado de minas a un puerto sud-africano, debido a lo cual, y según manifestaron los mismos ingleses,

habían sido destruídos muchos buques mercantes. Dos meses más tarde, aproximadamente, fué comunicado el hundimiento de 18.500 toneladas totales de registro enemigas y, poco tiempo después, de otras 30.000, navegando los barcos por lejanos mares. El 2 de agosto tuvo lugar un encuentro armado entre un crucero auxiliar alemán y el crucero auxiliar inglés «Alcántara», viéndose éste último obligado a refugiarse, grandemente averiado, en el puerto de Río de Janeiro.

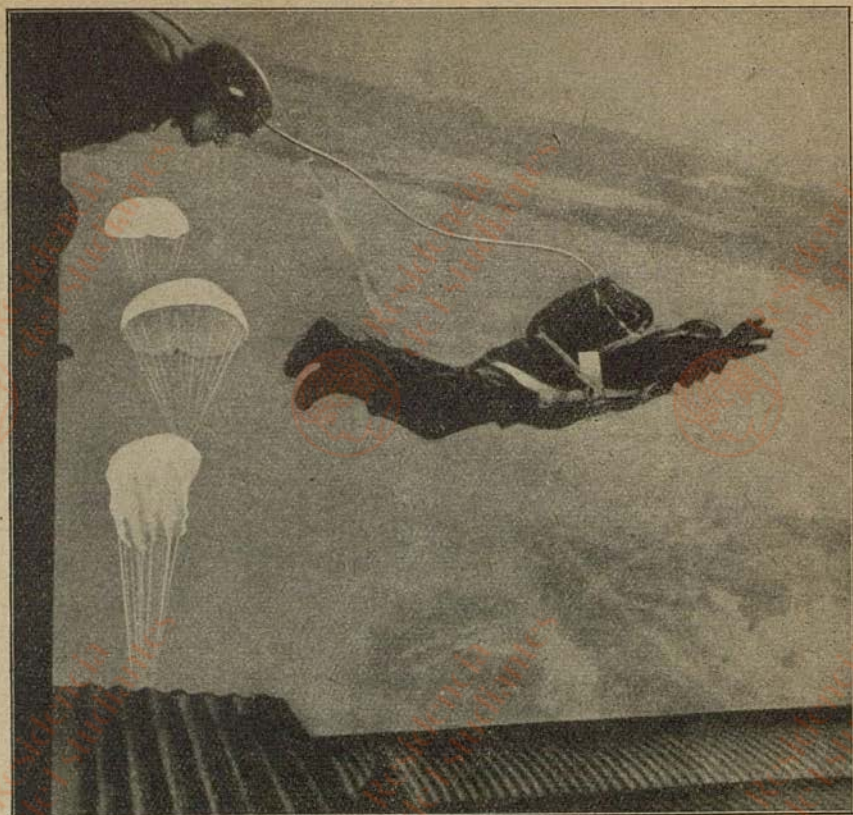
Cinco días más tarde, el Comando en Jefe alemán anunciaba el hundimiento, por aguas de ultramar, de otras 30.000 toneladas totales de registro, inglesas. En 24 de agosto comunicó: «Unidades de guerra alemanas hundieron en aguas australianas el buque mercante inglés armado «Turakina» de 8.706 toneladas», y en 27 de agosto, además: «En el Océano Indico, unidades de combate alemanas hundieron el buque petrolero inglés armado «British Comander» de 6.901 toneladas», mientras que a comienzos de septiembre el Comando en Jefe alemán anunciaba haber sido hundidas otras 41.000 toneladas.

Además del hundimiento de tonelaje enemigo, la marina alemana ha procedido a la captura de buques mercantes enemigos. Así pudo leerse en el parte oficial alemán del 10 de septiembre que «un crucero auxiliar alemán había capturado un buque en la zona declarada de guerra por Alemania, alrededor de la Isla Británica».

Inglaterra debe ahora sufrir, con la guerra mercante, con la que contara hace un año alcanzar la victoria sobre Alemania, mucho más de lo que pudiera sufrir ésta, cuyas fronteras terrestres siguen abiertas y por las que se desarrolla un tráfico ininterrumpido de mercancías que salen y entran.

Durante los meses de abril y mayo, la Armada alemana y muy especialmente los submarinos alemanes, debido a las luchas desarrolladas en Noruega, hubieron de llenar cometidos especiales para proteger los transportes alemanes de tropas y armamentos. Después que este episodio de la guerra acabó con la victoria de Narvik y la expulsión de los ingleses de Noruega, y después que en verano los ejércitos alemanes consiguieron ocupar toda la costa del Canal de la Mancha y la costa del Atlántico, hasta la frontera española, estableciendo así nuevas bases de partida para la guerra mercante, su acción crece de mes en mes, aumentando de más en más los hundimientos de buques mercantes ingleses o al servicio de Inglaterra.

La Marina y la Aviación alemanas operan de común acuerdo, y los ingleses empiezan por fin a comprender que en la guerra actual y por vez primera, su posición insular no les aporta ninguna ventaja sino gran desventaja, llamada a ocasionar la ruína del imperio británico.

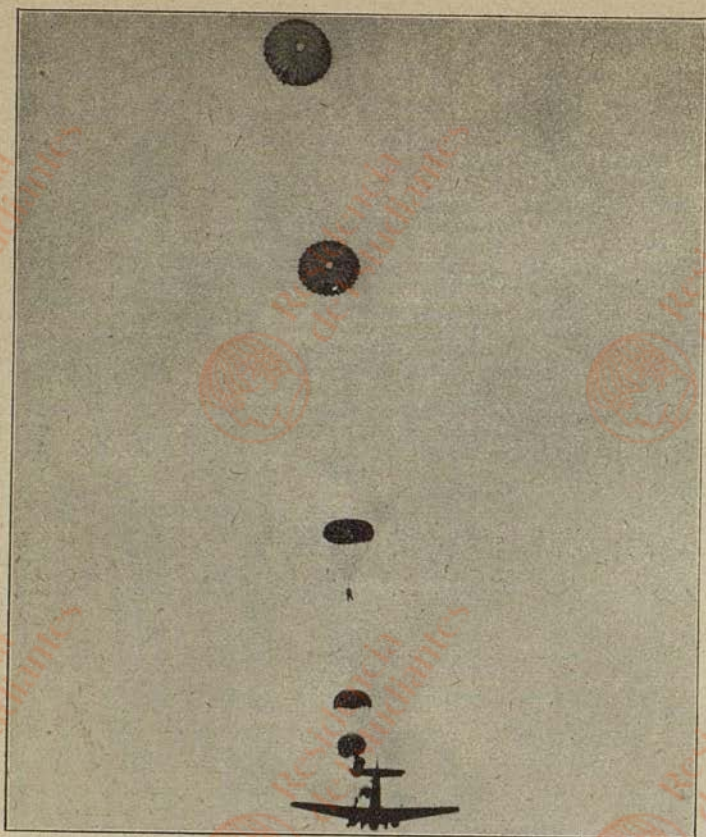


La ejecución del salto.

Las tropas de Cazadores Paracaidistas alemanes.

En las grandes victorias obtenidas por los ejércitos alemanes en mayo último y con sorprendente rapidez en Holanda, Bélgica y Francia, los cazadores paracaidistas participaron de manera notable. Unidades de esta nueva arma existen desde hace sólo pocos años, y en otoño de 1936 fueron presentadas por primera vez al público.

Cuando, el 10 de mayo último, empezaron los ataques alemanes en el frente occidental, los cazadores paracaidistas ocuparon con la rapidez del rayo importantísimos puntos en Rotterdam y Dortrecht, se apoderaron de pasos de ríos determinados, así como de la carretera de los Ardennes, y entraron, de manera hasta entonces desconocida en la historia militar, en el fuerte Eben Emael, cerca de Lieja, que dominaba completamente los pasos cercanos sobre el río Mosa.



El salto en serie desde una máquina Ju 52.

La ejecución de tales operaciones, únicas en su género, requiere una tropa consecuente y enérgicamente entrenada e instruída, tropa de gran impulso y arrojo con un espíritu de sacrificio único. Desde luego, la admisión en esta arma elite, con las dotes especiales que se requieren, se realiza a base de minuciosa selección. La admisión en la Escuela de cazadores paracaidistas exige prealablemente la terminación de la instrucción militar fundamental así como el cumplimiento de muchas condiciones físicas y espirituales. Las condiciones de perfecta salud del alumno deben superar todavía las que se requieren para ser aviador. La instrucción en sí no sólo se refiere a los conocimientos relacionados con la aviación, sino que trata también, y en primera línea, de todo lo que debe saber el soldado para poder luchar en tierra firme.

Antes de que el futuro cazador paracaidista llegue a dar el salto en el vacío, debe someterse a un completo entrenamiento. La enseñanza



Un grupo de cazadores paracaidistas en el aire.

práctica preliminar se realiza con un fuselaje colocado sobre un pedestal y que sirve para entrenarse a saltar. En lenta graduación se efectúa así la preparación hasta lograr el salto desde el avión en pleno vuelo. Maniobras, posición, actitud, todo se ejercita detenidamente hasta haberse obtenido la mayor rutina y seguridad. Gradualmente se llega al salto efectuado en serie, tal y como se exige después desde el avión en vuelo. De momento, el salto lleva sólo al cajón de arena. Diversas películas instructivas completan la enseñanza teórica.

Después que el aspirante a cazador paracaidista, por medio de los vuelos de ejercicio, se ha acostumbrado a las alturas, se realiza el primer salto. Más tarde se hacen los saltos en serie, en los cuales los soldados todos abandonan en cortos segundos el avión, saltos realizados con viento de diferentes fuerzas, o también saltos hechos al anochecer.



Después del aterrizaje, los cazadores paracaidistas se reúnen para cumplir su misión de combate.

La instrucción comprende asimismo el salto de toda una unidad con ejercicios inmediatos, al llegar al suelo. Una vez terminada la instrucción, el alumno recibe el distintivo especial de los cazadores paracaidistas, que debe ganarse de nuevo cada año.

(De «Der Truppendienst.»)

Consideraciones sobre los últimos resultados obtenidos en la guerra marítima.

Desde hace más de un año, el Almirantazgo británico declara, de vez en cuando, que «Inglaterra ha logrado dominar el peligro de los submarinos alemanes» y, cada vez, «dominarlo de manera definitiva». Pero con la misma regularidad siguen a estas noticias ilusorias, los siempre crecientes éxitos alcanzados por el arma submarina alemana. A ellos responde el Ministerio de Marina británico, que se trata sólo

de éxitos pasajeros. Sin embargo, sucede que el Almirantazgo británico se ve obligado a reconocer, por lo menos en parte, la destrucción en los días 29 y 30 de octubre último, de dos convoyes británicos, y, aunque no comunicó la pérdida total de 527.000 toneladas totales de registro, confesó, por lo menos, el hundimiento de 45 barcos con 198.050 toneladas.

Pero, por razones fáciles de comprender, se habrá ocultado al pueblo inglés que se trata, en este caso, de éxitos alcanzados por los ataques simultáneos de varios submarinos alemanes, que consiguieron destruir, casi completamente, dos convoyes enteros. El Almirantazgo de Londres, al verse obligado a publicar la noticia, se consuela con el hecho de que, entre tanto, han logrado llegar a Inglaterra buques mercantes, lo que le induce a expresar la atrevida frase de que: «Puede deducirse de ello que los éxitos obtenidos por los submarinos en la indicada semana, sólo fueron una «excepción». Los ilusionistas del Almirantazgo británico persisten en el mote de que todas las pérdidas sufridas son sólo «excepcionales». Pero, en tal caso, se trata de una cadena continua de «excepciones» a cual más desagradables. Los nuevos y recientemente publicados éxitos de los submarinos alemanes, han puesto una vez más en evidencia que ningún subterfugio inglés ha de lograr despistar sobre las verdaderas catástrofes a que se ven expuestos los convoyes ingleses por la acción de los submarinos alemanes.

Otra demostración convincente de la brillante actividad del arma submarina alemana a los efectos del bloqueo total de Inglaterra, es el hundimiento del gran transatlántico inglés «Empress of Britain» llevado a cabo por el submarino mandado por el Teniente Jenisch, que, poco antes de realizar tan brillante acción, había sido distinguido con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. La marina de guerra inglesa se ha esforzado, por todos los medios posibles, de hacer llegar a un puerto el «Empress of Britain», bombardeado por un avión al mando del Teniente Jope. Pero, aún así, el buque de 42.000 toneladas no hubiera sido más que un cascote incendiado e inutilizable. Sin embargo, de haber podido ser remolcado el «Empress of Britain», el almirantazgo británico hubiera, con seguridad, pretendido, que el transatlántico gigante había sufrido únicamente «leves averías». La magnífica y excelente cooperación de la flota y de la aviación alemanas, ha puesto fin a tales subterfugios londinenses, toda vez que la acción segura y destructora de las bombas del bombardero alemán hicieron blanco tan certeramente como lo hicieran los torpedos del submarino alemán que logró alcanzar con precisión el «Empress of Britain» de entre el convoy de cinco unidades, destinado a protegerle.

La utilización de este buque, el décimo en la escala de las ciudades flotantes del mundo entero, como buque de transporte, es por lo demás muy significativa para la escasez de tonelaje que reina en Inglaterra. Cuando Churchill promovió esta guerra, nadie, en las esferas marítimas inglesas hubiera contado con que un transatlántico de lujo de tal clase llegara a ser utilizado para fines militares. El «Empress of Britain» costó la suma de 70 millones de marcos y no había de quererse poner en riesgo un capital semejante. Pero Inglaterra se vió obligada a utilizar para el transporte de tropas incluso tan precioso transatlántico, debido a que los vapores rápidos debían servir de cruceros auxiliares y como buques de transporte, gracias a la actividad de la armada alemana, mucho más de lo que jamás pensarán los partidarios londinenses de la guerra.

Inglaterra procura, siempre de nuevo, ocultar las pérdidas que sufre entre sus buques de gran tonelaje. Una sola vez se apresuró Churchill a publicar la noticia, pero en aquel caso no se trataba de un buque hundido por un submarino alemán, sino de un acto criminal cometido por el propio Churchill que hizo hundir el barco «Athenia» con el fin de instigar una propaganda calumniosa y difamatoria contra Alemania. Por lo demás, el almirantazgo de Londres fué siempre muy circunspecto en cuanto a la publicación del hundimiento de buques rápidos. Cuando, por ejemplo, fué destruido el «Lancastria», que se hundió a consecuencia de la bomba que le lanzara un bombardero alemán, Londres guardó silencio sobre tal pérdida durante dos meses, siendo después conocida por las noticias propaladas de origen neutral. También ha procurado Londres mantener siempre ocultos los muchos éxitos alcanzados por los submarinos alemanes contra los grandes buques ingleses. Los nombres de tan preciosos buques van camuflados, pero cuando sus contornos son tan característicos como en el «Empress of Britain» la identidad de estos buques-gigantes no puede permanecer oculta. En muchos casos, sin embargo, la táctica inglesa del silencio, de poco ha servido. Los nombres de los siguientes buques ingleses, mayores de 10.000 toneladas, han trascendido hasta ahora al público:

Achilles	11.404 t.t. de reg.	por submarino
Almazora	15.551	» bomba aérea
Andania (Crucero auxiliar)	13.950	» submarino
Arandora Star	15.501	» »
Auckland Star	12.382	» »
Cadillac (Buque-cisterna)	12.062	» »
Carinthia	20.277	» »
City of Benares	11.081	» mina
Coptic	10.629	» submarino
Cumberland	10.939	» »
Devonshire	11.275	» »
Doric Star	10.086	» el crucero «Spee»

Dunbar Castle	10.002 t.t. de reg. por mina		
Dunvegan Castle (Crucero auxiliar)	15.007	»	submarino
Empress of Britain	42.348	»	bomba aérea y submarino
Ettrick	11.279	»	submarino
Gretafield (Buque-cisterna) ...	10.191	»	»
Highland Patriot	14.172	»	»
Lancastria	16.245	»	bomba aérea
Moreton Bay (Crucero auxiliar) ..	14.195	»	mina
Niagara	15.415	»	mina en ultramar
Orama	19.840	»	combate naval
Orford	20.045	»	bomba aérea
Ormonde	13.982	»	submarino
Rawalpindi (Crucero auxiliar) ..	16.697	»	combate naval
Regent Tiger (Buque-cisterna) ..	10.117	»	submarino
San Fernando (Buque-cisterna) ..	13.056	»	»
Saranac (Buque-cisterna)	12.049	»	»
Scotstown (Crucero auxiliar) ..	17.046	»	»
Scythia	19.761	»	»
Sultan Star	12.506	»	»
Transylvania (Crucero auxiliar) ..	16.923	»	»
Vandyck (Crucero auxiliar) ..	13.241	»	bomba aérea
Wellington Star	13.212	»	submarino
Yorkshire	10.184	»	»

Ya desde muy al principio, intentó Inglaterra llenar el vacío de sus existencias en grandes buques con los barcos pertenecientes a sus aliados o a países neutrales. También entre ellos, la marina de guerra y la aviación alemanas han exigido su correspondiente y grave tributo. El hundimiento de los barcos de más de 10.000 toneladas totales de registro, que a continuación se expresan, ha sido publicado:

Albertville (belga)	11.047 t.t. de reg. por bomba aérea		
Arne Kjoede (noruego)	11.019	»	mina
Brazza (francés)	10.387	»	bomba aérea
Bretagne (francés)	10.108	»	submarino
Canada (danés)	11.108	»	mina
Champlain (francés)	22.024	»	»
Chrobry (polaco-francés)	11.442	»	bomba aérea
Danmark (danés) buque-cisterna ..	10.517	»	mina
Emile Miguet (francés) buque-cisterna	14.115	»	submarino
Pilsudski (polaco)	14.294	»	»
Salomé (francés) buque-cisterna ..	13.400	»	bomba aérea
Statendam (holandés)	28.291	»	»
Ville de Bruges (belga)	13.869	»	»

A estos hundimientos de grandes buques, cuya mayor parte han sido debidos al arma submarina, deben añadirse las importantes

averías ocasionadas en barcos que no han de poder navegar en mucho tiempo y quizás nunca más mientras dure la guerra. Consta, por ejemplo, que el buque «Georgie» (27.950 t) y «Franconia» (20.175 t) fueron incendiados en Narvik por bombas aéreas alemanas. El «Sussex» (11.069 t), el «Volendam» (15.454 t) y otros buques fueron torpedeados o chocaron contra minas. El «Alcántara» (22.209 t) fué averiado por el fuego de artillería de un crucero auxiliar alemán.

Y a este respecto, debe siempre tenerse en cuenta que precisamente los barcos rápidos, debido a su gran velocidad, son difíciles de ser atacados por los submarinos, navegando asimismo casi siempre especialmente protegidos. Además, para defenderse contra ataques aéreos acostumbran a ir fuertemente armados de cañones antiaéreos. Precisamente estas listas de los grandes buques destruidos, trátase de buques de pasajeros o buques de carga y pasaje a un tiempo o también de buques rápidos de refrigeración, tales como el «Wellington Star» o importantes buques-cisternas, demuestran manifiestamente el éxito de los golpes asestados por la Marina y por la Aviación alemanas. A ello debe añadirse los centenares de barcos mercantes hundidos, cuyos nombres no son tan conocidos en el mundo como el de «Empress of Britain» pero que no por eso son menos importantes.

Los grandes capitanes franceses.

Por el General de Artillería L u d w i g.

La estrategia francesa debe su fama a Napoleón, «el dios de la guerra personificado». Pero, por razón de descendencia, Napoleón era italiano, es decir, tenía parentesco estrecho con los romanos. Su genio de estrategia no procedía de los franceses; por lo mismo, uno puede preguntarse, si Napoleón no fuera entre los franceses un fenómeno único. Nadie discutirá al francés ser un valiente soldado. Pero para ser conductor de tropas se requiere más, y es curioso que, fuera de Napoleón, no haya existido entre los franceses otro grande y conocido estratega. ¿Se explica esto por razones genéticas, o es simplemente una casualidad? Hemos de tomar en cuenta que el Gran Capitán debe tener oportunidad de manifestarse, si es que ha de llegar a ser reconocido. Puede que algunos genios hayan muerto ignorados, porque no tuvieron oportunidad de demostrar sus cualidades. Sin embargo, Francia ha tenido tantas guerras, que no puede decirse hubiese faltado la ocasión de que surgiera un gran estratega.

Si prescindimos de épocas antiguas en las cuales la guerra se hacía bajo condiciones muy distintas a las modernas, debemos considerar a

Turenne como estratega distinguido. Napoleón lo calificó como el mejor estratega del reinado francés, y lamentaba no tener a su disposición una capacidad análoga. Weygand también ha ensalzado a Turenne como estratega. Junto a éste, apenas merecería mención Condé. Nadie puede arrebatár a Turenne su fama, pese a que no se le pueden atribuir grandes hechos guerreros. La estrechez de la actuación militar en las guerras de gabineta, la limitación de las finalidades bélicas y la falta de independencia frente al rey, no permitían el libre desarrollo de sus capacidades.

Napoleón, por el contrario, en su calidad de jefe de estado y estratega en una persona, pudo emplear los recursos de la nación en la forma que le parecía conveniente, a fin de alcanzar sus fines políticos. Su genio de estrategia es superior a toda crítica; pero como político fracasó, en último término, porque había perdido la visión de lo realizable y había agotado la energía del pueblo francés. Napoleón no fué una bendición para Francia, pese a que le conquistó una fama grandiosa. Su ejército tampoco era querido entre el pueblo, ya que éste sentía instintivamente que Napoleón era un extraño y que las guerras continuas, a las cuales le arrastró su ambición, sobrepasaban a las energías nacionales. La decadencia de éstas empezó en las guerras napoleónicas, y desde entonces fué ya incontenible.

En realidad, las guerras napoleónicas debían haber ofrecido a los generales de Francia la ocasión de manifestarse como grandes generales en jefe. Todos ellos fueron hombres valientes y emprendedores, y combatieron brillantemente bajo la dirección del Emperador; pero ninguno de ellos merece el calificativo de gran capitán. Entre los mariscales, sólo Massena, Soult y Davout poseían talento militar suficiente como para ser empleados en operaciones militares independientes. Pero tampoco de estos tres surgió ningún estratega de iniciativas propias. Napoleón mismo dijo: «Ninguno de mis generales estaba capacitado para tener un comando independiente.» — «En la situación mía, no es posible llevar a cabo ningún plan, en el cual no sea yo el punto central de las operaciones militares.»

Por lo regular, estos generales tampoco se entendían entre sí, cuando recibían una misión independiente en la cual debían actuar de común acuerdo. Es más. Bernadotte se mantuvo de propósito alejado del campo de batalla de Auerstaedt, a fin de que Soult no alcanzara un triunfo completo.

Es evidente que Napoleón no supo educar jefes que procedieran por iniciativa propia. No se sabe, si Napoleón no pudo hacerlo porque no disponía del material humano adecuado, o si no quiso hacerlo. Se dice que Napoleón sólo quería ejecutores incondicionales de su voluntad, y que mantenía alejadas de sí todas aquellas personas que demostraban un criterio independiente y iniciativa propia. Mas, no hay duda que

le hacían falta conductores de tropas de gran vuelo y que lamentaba no tenerlos, puesto que los necesitaba en teatros de guerra separados. Se dice que el mismo tuviera la opinión de que el talento de sus altos jefes fuera deficiente. Al respecto debe tenerse en cuenta que ninguno de ellos había gozado de una instrucción cuidadosa, táctica y estratégica, y que el mayor número de ellos no había alcanzado su posición por méritos militares, sino por méritos políticos. Porque pese a la perfección de su poderío, Napoleón tenía que tomar en consideración estos últimos.

La estrategia francesa ha utilizado cuidadosamente los principios de Napoleón; pero, al hacerlo, llama la atención que haya parado demasiado mientes en la forma externa de su conducción. Ningún soldado francés ha interpretado tan bien el sentido de la estrategia napoleónica, como lo han hecho los alemanes Gneisenau y Clausewitz. Quedaba, pues, en Francia sólo la aspiración a una conducción enérgica, energía en la cual era ejemplar Napoleón. Pero con el tiempo no se mantuvo ni esto.

La centuria posterior a Napoleón no ha producido ni un sólo estratega francés. Verdad que Francia triunfó en la campaña contra Austria en el año 1859; pero la conducta vacilante de Napoleón III, y más aún la de su jefe subalterno Mac Mahon en la batalla de Magenta, no demuestran capacidad de conducción alguna.

En la guerra de 1870/71 fracasaron completamente los estrategas franceses. Bazaine fué aniquilado en Metz, porque no supo separarse a tiempo de la fortaleza. La arriesgada operación de Mac Mahon para deshacer el sitio de Metz no carece por cierto de arrojo, pero sí de todo juicio estratégico, puesto que intentó escabullirse en frente de un ejército victorioso. Es posible que él hubiese llevado a cabo la operación sólo por razones políticas; pero un estratega de verdad no se hubiese dejado arrastrar a una operación tal. Menor capacidad estratégica aún demostró luego su permanencia inmóvil en Sedan, la cual posibilitó el movimiento envolvente de Moltke. Igualmente las batallas del Loira, a pesar de la notable superioridad numérica de los franceses, no acarrearón sino desastres, puesto que las mal instruidas tropas francesas no estaban ni con mucho a la altura de los experimentados ejércitos alemanes, ni en la conducción ni en la acción de combate.

La Guerra Mundial no dió a conocer ningún estratega francés que pudiese ser comparado con Ludendorff. Joffre era un soldado capaz; pero si el Comando en Jefe alemán hubiera sabido aprovechar las notables faltas que cometió Joffre en las primeras semanas de la guerra, hubiera ganado en aquel entonces la guerra. Las faltas de ambos lados se equilibraron, como sucede con frecuencia en la Historia militar, ya que los grandes estrategas son raros. Joffre puede atribuirse empero el mérito de haber reconocido el punto débil de la ofensiva

alemana, y haberlo utilizado. El que para el efecto haya seguido una propuesta de Galliéni no tiene importancia, puesto que él era quien tenía la responsabilidad. Pero hubiese tenido que efectuar con mayores fuerzas el ataque de flanco, si había de obtener un éxito decisivo.

Foch tiene el mérito indiscutible de haber mantenido, en la primavera de 1918, gracias a su poderosa energía, la resistencia que empezaba ya a quebrantarse. Poseía, pues, una de las características más importantes del estratega; no obstante, le faltaba el verdadero genio de éste. Liddell Hart duda en su biografía de Foch, acerca de si el nombre de éste se conservará en la lista de los grandes capitanes.

En la guerra actual, Gamelin y Weygand tenían que probar que eran grandes conductores de tropas. Los acontecimientos están aún muy poco aclarados, para que podamos pronunciar un juicio definitivo; pero los hechos hablan contra ellos. Gamelin recibió probablemente del gobierno francés la orden de mantenerse en la defensiva estratégica, hasta que surtiera efecto el bloqueo contra Alemania. Sólo así puede explicarse que no atacara en septiembre de 1939. Esta orden correspondía probablemente a la convicción de Gamelin de que no fuera aconsejable un ataque. Se le atribuye la frase de que aquel que atacara perdería la guerra. Actualmente habrá reconocido que aquello fué un error. Grandes estrategias suelen confiarse más al filo de su espada que a métodos indirectos de guerra. — Weygand, como discípulo de Foch, pensaría tal vez de otra manera. Era partidario decidido de la ofensiva, y al hacerse cargo del mando supremo, pensó seguramente sólo en ésta. La Historia decidirá más tarde si su intento de salvar por lo menos parte de sus ejércitos encerrados en Flandes, mediante una ofensiva simultánea por el norte y por el sur, fracasó porque sus tropas ya debilitadas no pudieron actuar, o porque los ingleses no colaboraron. Su intento de salvar luego la situación por medio de la defensiva, falló también completamente. Por ninguna parte puede reconocerse una coordinación de fuerzas para efectuar la contraofensiva.

Antes de la Guerra Mundial y aún antes de la guerra actual, han disputado en Francia dos escuelas estratégicas. Partidarios convencidos de la ofensiva y de la defensiva se combatían unos a otros. Cada uno buscaba la victoria en su sistema estratégico, y se engolfaba en sutilezas respecto a nuevas formas. Después de 1870/71 dominaba casi sin discusión la tesis de que, dada la superioridad militar de Alemania, la defensiva fuese la forma de lucha más adecuada. Después de la conclusión de la alianza franco-rusa, se impusieron los defensores de la ofensiva enérgica. Con esta teoría no alcanzó éxito Francia en 1914. Sus pérdidas fueron desproporcionadamente grandes.

Aún después de la Guerra Mundial tuvieron predominio los partidarios de la defensiva estratégica, a pesar de la superioridad enorme de Francia, puesto que les parecía que el efecto de las armas modernas

haría inevitable la guerra de trincheras. En esta opinión puede haber pesado el hecho de que Francia ya no se hallaba en condiciones de soportar otra vez pérdidas semejantes a las de la Guerra Mundial, y de que la victoria estaría asegurada, sin más, con el bloqueo. Desde luego, esta teoría tenía también adversarios.

En Alemania no vemos tales diferencias de criterio. La élite directiva alemana formada por Moltke, Schlieffen y Seeckt se mantuvo alejada de toda teoría unilateral, y aprendió a juzgar toda situación en sí. Moltke sostenía el principio de que la estrategia fuese un sistema de recursos apropiadas a las circunstancias, y tampoco Schlieffen se adhirió a ningún sistema unilateral. Su célebre plan de campaña se debió únicamente a la intención de aniquilar al enemigo, y sus viajes de estado mayor y sus temas demostraron que aspiraba a llegar a la misma finalidad por todos aquellos medios, que en una situación dada parecían adecuadas. El principio del aniquilamiento fué, también después de la Guerra Mundial, el principio de la estrategia alemana. Por ninguna parte vemos la tendencia hacia un sistema unilateral aplicable en todo caso. Esta es, quizá, la diferencia esencial entre la estrategia alemana y la francesa.

Tal vez puede explicarse esta diferencia por razones de características nacionales. El francés tiende al raciocinio intelectual, metódico y a la esquematización, al formalismo. Quiere siempre encontrar una fórmula única. Hay que dudar de si ésta es la atmósfera de la cual surgen los grandes capitanes. La estrategia no es una ciencia matemática, sino un arte. El gran estratega, junto al natural dominio de la técnica militar debe tener el alto vuelo libre de la idea, que bien puede ser influenciado por la experiencia, pero sin aferrarse a ningún esquema. El ataque sistemático es tan falso como la defensa sistemática. Sólo una idea es siempre eficaz: tener la supremacía en el punto y momento decisivos.

Francia jamás volverá a ser un adversario militar temible de Alemania, ya por la sola razón de que su fuerza numérica no lo permitirá; pero el alemán no menosprecia su talento militar. El francés ha sido siempre un adversario valiente. Si, en esta guerra, su actuación militar no valía, esto se debe en gran parte a que no sabía por qué luchaba. Ningún estratega puede tener éxito, si falta a su ejército el espíritu que ha de conducir a la victoria. El gobierno político francés obligó al pueblo a una guerra absurda al servicio de Inglaterra y exponía con ello a la nación francesa a una tensión insostenible. Quizá, ni el más grande estratega hubiese podido triunfar bajo estas condiciones.

Grandes Capitanes son tan raros como grandes hombres de estado. El destino los depara a una nación sólo en horas especialmente venturosas. A Francia no le fué dada esta fortuna. Y si en 1939 hubiese

tenido un gran estratega, tal vez éste no hubiese podido imponerse al hombre de estado. Lo ideal es en verdad la concreción del hombre de estado y del estratega en una sola persona, como sucedió en Prusia con Federico el Grande y, hoy, en Alemania con Adolf Hitler.

Inglaterra entre Dakar y Gibraltar.

La lucha por los últimos puntos estratégicos.

Por Heinz Barth.

Las acciones militares emprendidas en Dakar y Gibraltar por dos antiguos aliados que hace poco han dejado de serlo, es un hecho que anuncia un desarrollo irresistible en la parte Oeste del Mediterráneo y en el Noroeste de Africa. En sentido militar, los dos acontecimientos ponen de manifiesto causas que no dejan de tener importancia para el porvenir. El hecho de haber fallado la tentativa inglesa de desembarco y ocupación de Dakar, ha demostrado que Francia dispone, en sus posesiones coloniales africanas, de suficientes reservas y fuerzas para mantener en jaque a un enemigo que no ha sabido prepararse a la lucha hasta lo último. Indudablemente el éxito de la defensa francesa en Dakar ha afianzado grandemente la autoridad del Gobierno de Vichy, que continúa manteniendo una lucha constante con la oposición interna del país. Y a este respecto se sabe que en ultramar y precisamente en Marruecos, la adhesión al Mariscal Pétain no es de lo más decidido. Mientras la marina francesa muestra después de Orán un odio franco hacia Inglaterra, parte de la administración civil francesa y también del ejército y de la aviación, no ocultan su inclinación de apoyar y contribuir a la acción del aventurero de Gaulle. Dakar ha puesto de manifiesto un cambio notable. En la defensa opuesta al ataque inglés de Dakar, la marina francesa se vió decididamente secundada por la aviación y las tropas de tierra. El sentimiento de la solidaridad entre las diferentes armas, gracias a la presión ejercida por los ingleses, se ha visto restablecida hasta cierto punto.

El bombardeo de dos horas realizado sobre Gibraltar ha establecido, a su vez, otro signo muy valioso: los aviones de bombardeo franceses se han mantenido a la luz del día y durante cinco horas, aún cuando a gran altura, en el espacio aéreo que domina el fuerte británico. A pesar de la gran altura de vuelo, el 70% aproximadamente de las bombas arrojadas, lograron hacer blanco. La destrucción de las instalaciones militares hubieran podido ser mayores, si en lugar de bombas de 50 a 100 kilos hubieran sido echadas bombas de mayor calibre. Muy interesante es, sobre todo, que de varias docenas de aviones, a pesar de go-

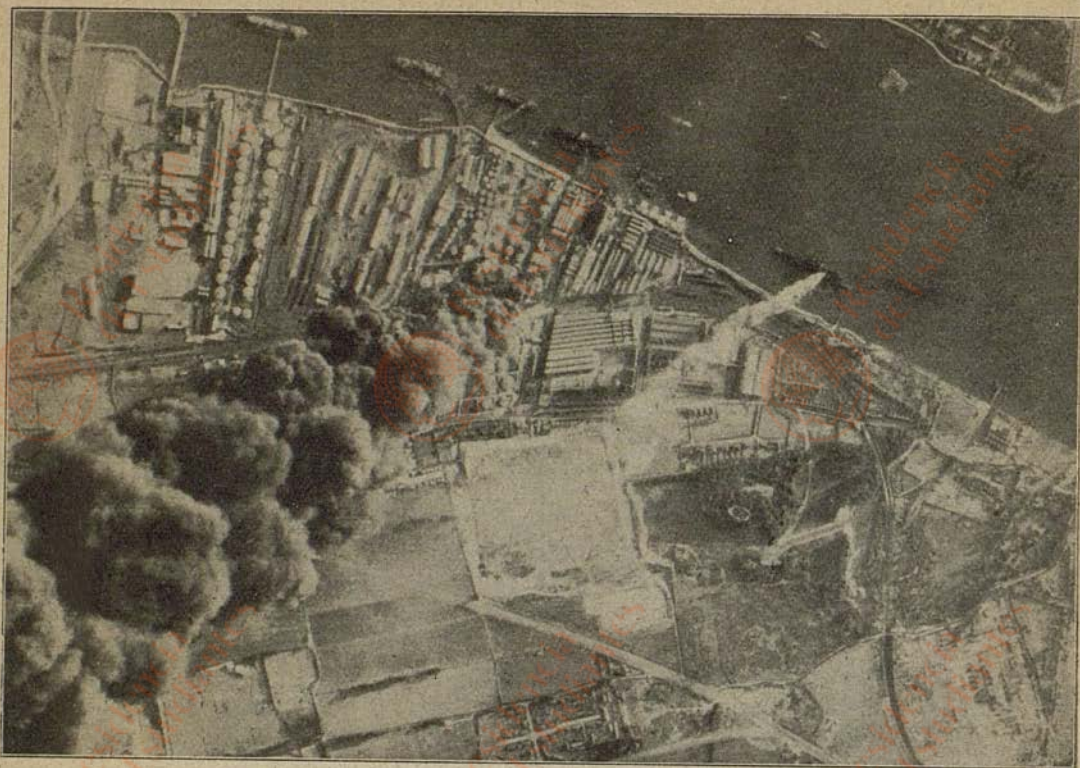
A NUESTROS LECTORES:

Correspondiendo a un deseo de muchos lectores nuestros, ampliamos los folletos de nuestra revista. Desde ahora en adelante

EJÉRCITO / MARINA / AVIACIÓN

aparecerá con 48 en vez de 40 páginas. El precio quedará el mismo.





Depósitos de petróleo en Purfleet sobre el Támesis, ardiendo después de un ataque aéreo alemán.

zarse de una visualidad magnífica y a pesar de la larga duración del bombardeo, sólo se haya conseguido derribar un aparato. Esta circunstancia abre pocas perspectivas favorables para lograr defender eficazmente el Peñón de Gibraltar contra ataques aéreos de toda gravedad. Debe de ser tenido en cuenta, además, que Gibraltar, debido a la estrechez del radio de defensa de que dispone y a la precisión con qué consiguió ser alcanzado y damnificado, es un objeto característico para los ataques de los bombarderos en picado, que, hasta ahora, nunca fueron empleados contra el Fuerte.

La guerra, debido al Pacto de Berlín y a las conferencias de carácter político, celebradas con España en Berlín y en Roma, ha entrado en una nueva fase. De ahora en adelante se hará una guerra total, dirigida contra todos los puntos vulnerables del Imperio británico y no únicamente contra la propia Isla. En el momento en que no se trate sólo de su defensa en el continente, sino de la posición de Inglaterra en todos los continentes, la base vital de Gibraltar jugará un papel más importante y será mencionada con más frecuencia.

Sin embargo, Gibraltar, desde la entrada de Italia en la contienda, ha perdido, para Inglaterra, en importancia, para el tráfico comercial. Tanto mayor era, pues, en Londres el interés de asegurarse la vía del Cabo y apoderarse de Dakar, que debía convertirse en el Gibraltar del Africa occidental. El nuevo intento de Inglaterra, de crear puntos de desvío para su flota y descargar Gibraltar estableciendo puntos de flanco, se ha visto fallado. A este respecto, recordaremos sólo las cláusulas adicionales del tratado de amistad hispano-portugués, que pusieron un grave obstáculo a las aspiraciones de Inglaterra. El intento de presentar posteriormente la tentativa de Dakar como una aventura personal de de Gaulle, es más que dudoso cuanto más se les considera a los acontecimientos con detenimiento. De Gaulle y su grupo, llamado de los «franceses libres», que ha perdido todo crédito, no son mas que títeres en la encarnizada lucha por los últimos puntos de apoyo que debe ir abandonando Inglaterra. Después del descalabro de Dakar, entra Gibraltar en una nueva fase. El Peñón entrará probablemente, en un próximo venidero, a constituir un punto decisivo en los anales de la Historia.

(de «Das Reich».)

Una victoria contra la muerte.

A todo soldado alemán que cae hoy herido, se le aplica lo más pronto posible, las más de las veces en el primer puesto de socorro, una inyección preventiva contra el tétano. La sanidad militar de otros países ha adoptado también esta medida profiláctica, gracias a la cual muchos miles de soldados pueden quedar a salvo de correr la suerte horrorosa que hasta el siglo pasado arrasara con el 75 por ciento de los heridos: la muerte a consecuencia del tétano.

En las campañas militares de los años 1866 y 1870/71, los cirujanos de las ambulancias y médicos del ejército carecían aún de todo medio eficaz para combatir el tétano; tenían que ver sin poder hacer nada, como al cabo de pocas horas o días de haberse producido una herida, en si de poca importancia, presentábanse ataques espasmódicos que atacaban la musculatura del tronco y de las extremidades, conduciendo al trismo o al estado de completa rigidez, y terminaban las más de las veces con la muerte. Hacen sólo 50 años que el célebre médico alemán Emil von Behring consiguió obtener un medio profiláctico contra la muerte por el tétano, que amenazaba hasta entonces a todos los heridos de guerra.

La enfermedad es producida por el bacilo del tétano, el que se encuentra sobre todo en la tierra. De aquí pasa fácilmente a infectar las heridas de los soldados que yacen en el suelo; se han encontrado también los bacilos en la metralla de las granadas y en los proyectiles

que han tomado contacto con la tierra. La toxina engendrada por este bacilo es un peligroso veneno el que es conducido desde la herida, por medio de las vías linfáticas, hasta los nervios y el cerebro. En 1890 descubrió Emil von Behring, un colaborador de Robert Koch, al efectuar el examen de caballos atacados por el tétano, que el suero sanguíneo de estos animales producía medios de protección o antitoxinas contra las citadas bacterias. Este descubrimiento fué el punto de partida de la moderna Seroterapia, que abriera en seguida a la medicina una serie de nuevos horizontes. El primer suero antitóxico que obtuviera Behring por aquel entonces, fué un suero rico en antitoxinas contra el tétano; a éste siguió poco tiempo después el suero antidiftérico, el que librara en adelante a cientos de miles de la muerte producida por esta terrible plaga.

El suero contra el tétano se empleó ya con buenos resultados durante la Gran Guerra; hoy se aplica de un modo sistemático, inmediatamente después de toda clase de heridas, habiéndose logrado de este modo reducir los casos de muerte por tétano a una cifra insignificante. Hay que tener en cuenta un fenómeno muy interesante: todo aquel que ha recibido alguna vez una inyección contra el tétano, debe haberlo observado. Nos referimos a la anafilaxia que trae consigo toda vacuna con suero antitetánico, esto es una hipersensibilidad del organismo frente a este suero, la que es tan peligrosa que, una segunda inyección con un suero obtenido del mismo animal, puede dar lugar a una grave enfermedad. La causa de esto no se halla tanto en la antitoxina misma, sino más bien en la albúmina animal de la misma especie, contenida en el suero sanguíneo. El organismo humano, al recibir una segunda inyección del mismo suero, se hallaría en la necesidad de producir anticuerpos no solamente contra el tétano, sino también contra la albúmina del suero perteneciente a una especie extraña, de lo que, precisamente, no es capaz ya al recibir por segunda vez la inyección. Pero esta hipersensibilidad disminuye paulatinamente, hasta desaparecer al cabo de un tiempo más o menos largo, pudiéndose entonces aplicar nuevamente el suero.

De diarios y revistas.

La prensa alemana publica datos sobre los efectos alcanzados por la artillería antiaérea. Según ellos, los cañones antiaéreos alemanes han destruido, hasta el 10 de agosto de 1940, unos 1.500 aviones, 350 carros de combate, 50 buques de guerra, y un gran número de fuertes de trinchera, emplazamientos de piezas y puestos de observación de la artillería enemiga, destruyéndolos y dejándolos fuera de combate. La experiencia ha demostrado que los cañones de la artillería antiaérea, debido a su trayectoria extraordi-

nariamente rasante y por ello a su precisión de tiro y fuerza de penetración, son muy utilizables también para la lucha terrestre.

La Oficina Nacional de Estadística alemana ha dado a conocer los resultados del último censo de la población total del Reich. Según ellos, la Gran Alemania, después de haber reincorporado los territorios de Austria, del país Sudete, de Memel y Danzig y haber al Este recuperado durante el año último, otros territorios, cuenta 89.634.000 almas. A ello hay que añadir el Protectorado de Bohemia y Moravia con 7 millones de habitantes y el Gobierno General de Polonia con 10,6 millones de habitantes.

De ello resulta, que el Reich alemán es el país más poblado de Europa, después de la Unión Soviética europea, que tiene 150 millones de habitantes. Inglaterra con el Norte de Irlanda cuenta 46,5 millones, Italia 44,4; Francia 42,0 y España, en cifras redondas, 25,0 millones de habitantes.

El 17 y 18 de septiembre más de 170 globos de barrera ingleses fueron desamarrados por un fuerte vendaval. 72 de ellos fueron llevados al otro lado del canal. Los aviadores alemanes en Francia pudieron darse la satisfacción de dedicarse a la caza de globos, derribando los más de ellos antes de que pudieran ocasionar daños al chocar, por ejemplo, contra las líneas de alta tensión.

Aproximadamente 35 a 40 globos ingleses fueron empujados hacia Dinamarca. Los largos cables de acero que arrastraban en pos, causaron desperfectos en numerosos edificios, líneas de alta tensión y chimeneas.

También sobre el Sur y el Oeste de Suecia aparecieron gran número de globos de barrera ingleses. La ciudad de Göteborg, con sus 260.000 habitantes, quedó durante toda una noche sin corriente eléctrica. La administración de ferrocarriles hubo de dejar sin circulación muchos trenes eléctricos por haber sido las líneas de alta tensión destruidas por los globos. También ocasionaron muchos desperfectos en los edificios.

La fuerza del vendaval empujó incluso hasta Finlandia algunos de dichos globos, destinados a proteger Londres y otros puntos de Inglaterra contra los aviones alemanes, una misión que, como ha sido demostrado, no son capaces de cumplir.

El comienzo del otoño siendo, en Alemania, climáticamente perjudicial a los prisioneros franceses procedentes de las colonias francesas, la mayor parte de éstos ha sido trasladado a la parte de Francia ocupada por los alemanes, que goza de un clima más benigno. Los prisioneros restantes todavía en Alemania, serán trasladados durante el mes de septiembre. Con tales medidas demuestra Alemania que sabe resolver la cuestión de los prisioneros de guerra según el principio de un verdadero Derecho de Gentes.

La Agencia DNB comunica con fecha 12 de Octubre que, de acuerdo con las garantías asumidas en Viena hacia Rumanía por el Gobierno del Reich y a consecuencia de los deseos manifestados por el Gobierno rumano, el Gobierno alemán ha enviado a Rumanía una misión militar alemana, acompañada de las unidades modelo necesarias y de formaciones de cazas para

reforzar la defensa de los yacimientos petrolíferos rumanos. Las formaciones militares alemanas servirán, en las reformas implantadas en el Ejército rumano por el Jefe del Gobierno, General Antonescu, como unidades modelo y de instrucción y regresarán a Alemania una vez llenado su cometido.

Los gobiernos de los países amigos de Alemania y que pudieran estar interesados políticamente en el hecho del envío de la misión militar alemana a Rumanía, han sido informados de tal hecho por el Gobierno alemán.

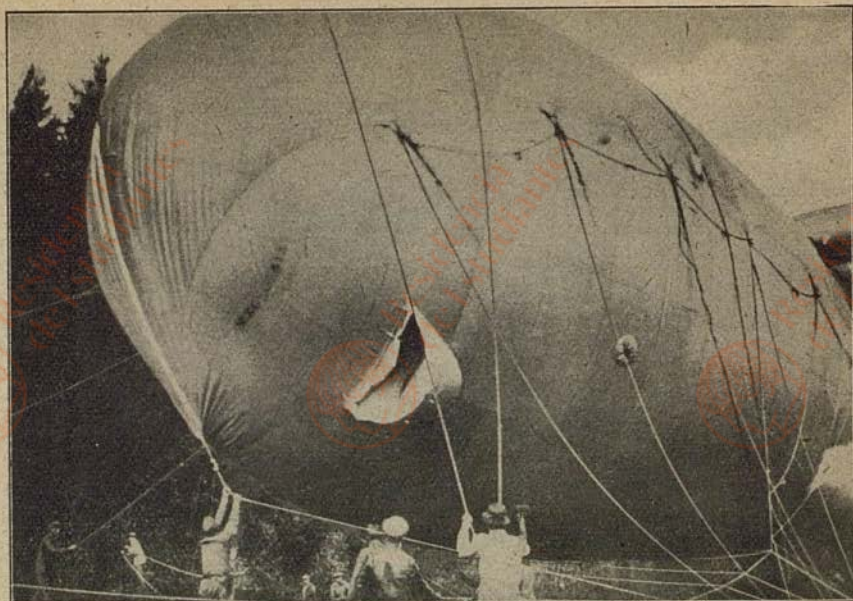
Las siete Compañías petrolíferas más importantes de Rumanía que operaban con capitales ingleses y americanos, han sido sometidas, según informan de Bucarest, al control del Estado. El Comisario gubernativo será designado por el Ministerio de la Economía. Uno de los motivos que han ocasionado esta medida, es la necesidad de proteger los yacimientos petrolíferos contra los actos ingleses de sabotaje.

Un profesor de aviación norteamericano, recién regresado de Inglaterra, manifiesta que los alemanes, en sus ataques contra Londres, utilizan aviones sin pilotos que los dirija. Los aviones sean movidos y dirigidos por radio. Esta noticia no es exacta. Los ingleses sin embargo no consiguen explicarse de otra manera el hecho de que los aviones alemanes, en su inquebrantable espíritu ofensivo y sin guardar miramientos a la artillería antiaérea inglesa, vayan derechos al fin propuesto y rompan día por día las vallas de la defensa antiaérea de Londres.

El servicio de socorro marítimo alemán ha salvado, durante los meses de agosto y septiembre, 226 aviadores, entre ellos también las tripulaciones de un número de aviones ingleses.

El servicio de socorro marítimo alemán vigila constantemente y sin interrupción con aviones, botes voladores y botes salvavidas, el Mar del Norte y el Canal de la Mancha. Aún cuando los aviones utilizados en este servicio están pintados de blanco, según la Convención de Ginebra de 1929 y, debido a la cruz roja que ostentan, son visibles a gran distancia, los ingleses, que jamás se creyeron obligados a respetar esta convención internacional, han derribado, durante los ya mencionados meses de agosto y septiembre, 10 de dichos aviones alemanes de salvamento.

En un comunicado oficial inglés del 10 de octubre se dió el dato de que las pérdidas sufridas por Ejército, Marina y Aviación ingleses desde el comienzo de la guerra ascendiesen a 21.867 hombres. Se añadía que en este número se hallasen incluidos 1.770 prisioneros. A este comunicado se opuso inmediatamente por parte de los alemanes el innegable hecho de que sólo en Alemania se hallasen prisioneros ingleses en cantidad de no menos de 1.550 oficiales y 35.000 suboficiales y soldados. El Ministro de Guerra inglés, Eden, se vió así obligado a confesar en la Cámara de los Comunes que el número de soldados ingleses caídos prisioneros fuese de 44.000 hombres. En este cifra no están incluidas las pérdidas sangrientas inglesas, es decir: los muertos y heridos. Una comparación de la última cifra de 44.000 con la anteriormente citada de 1.770 prisioneros, muestra que los ingleses ensayaron, al principio, de aminorar sus pérdidas en prisioneros por 25 veces. Tenemos.



Numerosos globos de barrera ingleses fueron llevados por el viento hasta Dinamarca, Suecia y Finlandia.

pues, un nuevo y manifiesto ejemplo de la exactitud de los datos alemanes y, al mismo tiempo, de la completa falta de veracidad de los informes ingleses, sean oficiales o semi-oficiales.

En Bucarest ha sido descubierto un depósito de varios millones de Levas, con el cual Inglaterra pagaba a 18 de sus agentes y corresponsales de prensa. Tenían éstos la misión de hacer circular, por orden de Inglaterra, informes tendenciosos con el fin de engañar a la opinión pública rumana e inducir a dicho país a entrar en guerra contra Alemania.

Según comunicado del Gobierno de Vichy ha quedado terminada la demovilización del ejército belga, refugiado en Francia después de la derrota de Bélgica. El contingente de tropas belgas refugiadas en Francia en su retirada ascendió a 63.000 hombres. Además el gobierno belga había hecho pasar a Francia, 95.000 hombres en edad de prestar servicio militar obligatorio. Estos hombres, 158.000 en total, han regresado de nuevo a Bélgica.

En el periódico inglés „Daily Sketch“ se hace la proposición de llevar en cada buque que salga de Inglaterra con dirección al extranjero, por lo menos 60 prisioneros alemanes y poner en conocimiento del gobierno alemán que, en caso de ser torpedeado el buque, no serán salvados los prisioneros alemanes sino que se les dejará ahogar.

Métodos semejantes han sido ya aplicados por los ingleses durante la guerra que hicieron hace 40 años para someter a los Boers en el Africa del

Sur. Entonces ataron mujeres boers a los vagones de ferrocarriles para evitar que los boers dispararan contra las tropas inglesas.

En las „Publicaciones de la Fundación Carnegie en pro de la paz internacional“, manifiesta el Profesor norteamericano Dr. James T. Shotwell, que, a base de las constataciones hechas por médicos notables y por capacidades científicas, el resultado del bloqueo del hambre llevado a cabo por Inglaterra en los años 1915—1918 contra las potencias centrales, fué ocasionar la muerte de 762.796 mujeres y niños. Esta cifra corresponde, aproximadamente, a un tercio de la población total de Guatemala, que cuenta en total 2.4 millones de habitantes.

El periódico italiano „Nazione Coloniale“, llama la atención sobre el hecho de que, en 10 de junio, o sea el día en que entró Italia en la guerra, las tropas italianas en el Africa del Norte, en la frontera de Túnez, Argelia, Egipto y el Sudán, tenían una longitud de frente de 4.860 kilómetros. En el frente del Sur, la longitud del frente contra Kenia, Sudán, Somalia inglesa y Somalia francesa, comprendía 4.910 kilómetros. El 11 de octubre, o sean 4 meses más tarde y debido a la derrota sufrida por Francia, el frente italiano del norte africano, se redujo a 1.860 kilómetros, mientras que el frente sur, después de la toma de la Somalia inglesa y la entrada victoriosa de los italianos en el Sudán y en Kenia no tenía más que 2.700 kilómetros de longitud.

La longitud total del frente italiano en tierra africana, se ha reducido ya de 9.800, en cifras redondas, a unos 4.600 kilómetros. De esta manera, las fuerzas italianas tienen la posibilidad de atacar con tanta más fuerza en un frente reducido a menos de la mitad.

Los italianos llevan conquistados ya en Africa 197.000 kilómetros cuadrados de territorio enemigo con un total de 355.000 habitantes.

En los 4 meses de guerra transcurridos hasta el 11 de octubre, la aviación italiana ha bombardeado 74 veces las bases inglesas del norte de Egipto, 37 veces Malta, 9 veces Haifa, 5 veces Gibraltar y 1 vez Jaffa.

Además de ello, la armada italiana, estacionada en el Africa Oriental, ha atacado muchas veces las bases enemigas en el Mar Rojo. Los aviones y los antiaéreos italianos, abatieron en cuatro meses 375 aviones enemigos. Sus propias pérdidas fueron de 74 aviones.

El Consejo de Guerra de la marina francesa, ha condenado en Toulon al ex-almirante francés Muselier a la pena de muerte y degradación. Muselier está en Inglaterra y ayuda al traidor de Gaulle, pagado con dinero inglés. Asimismo fueron condenados a muerte en contumacia los dos capitanes de fragata Cannebotin y Vuillemin, por atentado a la seguridad del país, desobediencia y intimación a la desertión.

La situación de Londres, creada por los ataques aéreos alemanes, se hace cada día más insoportable, de manera que la mayor parte de los grandes empresas de la City y los grandes Bancos se han visto obligados a

trasladarse a Escocia. Por tal motivo, el número de la población de Glasgow y de Edimburgo ha aumentado, en los últimos dos meses, de más de 200.000 personas.

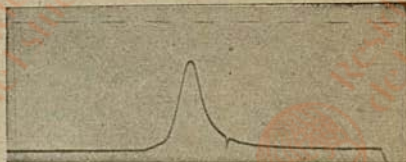
Una noticia procedente del «Exchange-Telegraph» de Londres, pretende que las autoridades alemanas han indicado en 2.871 el número de víctimas ocasionadas durante uno de los últimos ataques aéreos ingleses sobre Berlín.

En realidad, el número de muertos ocasionados durante el ataque a que se hace referencia, fué de 14. Es ésta una nueva prueba de la monstruosa e incalificable manera de exagerar de la información inglesa. El Gobierno de Londres comprende de sobras que sólo puede justificar ante el pueblo inglés la continuación de la guerra, engañádole a sabiendas. Por eso es, que las pérdidas sufridas son indicadas por el Gobierno inglés por medio de la radio y de la prensa, como muy escasas, mientras que las que a Alemania se refieren son aumentadas exageradamente. Las pérdidas de buques son mantenidas secretas tanto tiempo como posible, y, de poder ser, son desmentidas. Cuando un día el pueblo inglés se entere de la pura verdad, habrá de exigir grandes responsabilidades de los hombres que actualmente rigen sus destinos.

Según comunicaron de Estocolmo en 20 de octubre último, el Ministerio del Aire inglés ha llamado la atención sobre el hecho de que los aviadores

**Estos diagramas demuestran
el curso de la presión**

en fusiles

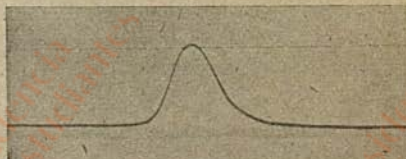


en bombas manométricas



en piezas de artillería

**y pueden ser registrados
por el**



Indicador Piezo-Eléctrico Zeiss Ikon
ZEISS IKON AG DRESDEN S.30



ingleses, debido a la congelación, se ven muy dificultados en sus vuelos, de manera que se han visto ya obligados a interrumpir varias veces los vuelos emprendidos hacia Alemania.

Ello es fácil de comprender, ya que, en primer lugar, la defensa anti-aérea alemana obliga a los ingleses a volar a gran altura y, además, la distancia de Inglaterra a los puntos importantes alemanes es mucho mayor que la de la costa francesa del Canal a Londres. Los aviadores alemanes, en consecuencia, no se ven tan expuestos al peligro de congelación, ya que sólo necesitan volar una media hora para llegar a Londres.

Las Islas de Bahrein, situadas en el Golfo Pérsico, se han visto atacadas con gran éxito por los bombarderos italianos que, al hacerlo, han recorrido, de un vuelo, 4.500 kilómetros. Las Islas Bahrein son unos de los muchos grupos de islas del orbe en las que los ingleses se aposentaron, ocupándolas en el año 1861. En dichas islas hay grandes existencias de petróleo. El ataque de los bombarderos italianos fué hecho de sorpresa, obteniéndose grandes incendios en los depósitos ingleses de petróleo.

Cultivo de Idiomas.

Lección XCI.

(Continuación).

En caso de estallar la guerra en dos frentes, sólo podría resolverse el problema tratando de inutilizar por lo pronto uno de los dos adversarios por medio del ataque, mientras que con el otro se procedía al principio en forma defensiva. Al efecto, el mariscal, aun en el año 1877, era del parecer que la solución más favorable era el ataque en el Oeste, en vista de la lentitud de la movilización rusa en aquella época. Pero esto se modificó en los años siguientes.

La fuerte protección que Francia le dió a su frontera Este al fortificarla, descartó bien pronto que pudiera contarse con una rápida victoria sobre el ejército francés, que ahora era numérica-

Sprachübungen.

Übungsstück 91.

(Fortsetzung).

Falls es zum Zweifrontenkrieg kam, war die Aufgabe nur noch zu lösen, wenn man versuchte, zunächst einen der beiden Gegner im Angriff unschädlich zu machen, während man gegen den anderen vorläufig in der Abwehr blieb. Dabei erschien es dem Feldmarschall, angesichts der damaligen Schwerfälligkeit der russischen Mobilmachung, noch 1877 als günstigste Lösung, den Angriff zunächst gegen Westen zu führen. Das änderte sich aber in den nächsten Jahren.

Der starke Schutz, den Frankreich seiner Ostgrenze durch den Ausbau von Befestigungen gab, schloß schon bald einen schnellen Sieg über das der deutschen Ge-

mente casi igual al alemán. En cambio, en el Este, desde el tratado de alianza con la monarquía del Danubio, celebrado en octubre de 1879, pudo contarse con la cooperación activa del ejército austro-húngaro. Sin embargo, era condición previa que también considerables fuerzas alemanas atacasen a Rusia.

La aglomeración de una gran parte del ejército ruso de tiempo de paz a ambos lados del Vístula en la Gobernación General de Varsovia, así como la suposición de ser esa la zona de concentración del ejército, especialmente contra Austria-Hungría, ofrecían a los ejércitos alemán y austro-húngaro, cuya movilización se desarrollaba mucho más rápida-

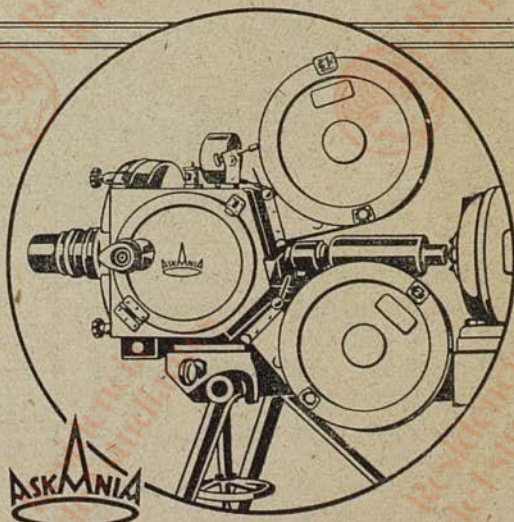
samtmacht an Zahl jetzt kaum noch unterlegene französische Heer aus. Im Osten aber war seit dem Abschluß des Bündnisses mit der Donaumonarchie im Oktober 1879 auf tätige Mitwirkung des österreichisch-ungarischen Heeres zu rechnen. Jedoch war dabei Voraussetzung, daß gegen Rußland auch starke deutsche Kräfte angriffen.

Die Anhäufung eines großen Teiles der russischen Friedensarmee beiderseits der Weichsel im Generalgouvernement Warschau und der ebendort mit dem Schwergewicht gegen Österreich-Ungarn erwartete Heeresaufmarsch boten den weit schneller bereiten deutschen und österreichisch-ungarischen Armeen ein lohnendes Ziel

¡Sucesos rápidos — lentamente proyectados!

La cámara con retardador «Askania» impresiona hasta 2.000 imágenes/s. de sucesos técnicos y científicos que se producen rápidamente. Gracias a la gran capacidad de sus chasis, esta excelente cine-cámara permite la impresión de películas de escenas de mayor duración; los objetivos son cambiables. La película expuesta se enrolla en un chasis quitable.

Solicítese nuestro impreso
«Kino 24726».



ASKANIA-WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

BERLIN-FRIEDENAU

Kp

3750

mente, un buen objetivo para una irrupción estratégica simultánea desde Galicia y la Prusia Oriental y con ésto la perspectiva de una decisión rápida y eficaz. De esta manera nació la resolución de emplear, en caso de una guerra simultánea contra Rusia y Francia, aproximadamente la mitad del ejército alemán junto con el ejército aliado para el ataque contra Rusia, mientras la otra mitad observaría en el Oeste una actitud defensiva.

(Continuára.)

für einen strategischen Überfall aus Galizien und Ostpreußen zugleich und damit die Aussicht auf eine baldige wirkungsvolle Entscheidung. So entstand der Entschluß, wenn es gleichzeitig zum Kriege gegen Rußland und Frankreich kommen sollte, etwa die Hälfte des deutschen Heeres zusammen mit den Streitkräften des Verbündeten zum Angriff gegen Rußland anzusetzen, mit der anderen im Westen zunächst in der Verteidigung zu bleiben.

(Fortsetzung folgt.)

Casa editorial e imprenta: Gerhard Stalling A.G., Oldenburg i. O. (Alemania). Responsable de los anuncios: M. Junge Berlin-Frohnau, Sigismundkorso 20.



Para la defensa propia:

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

**Para el servicio de señales
aeronáuticas:**

Pistolas Walther luminosas
de metal ligero

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



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

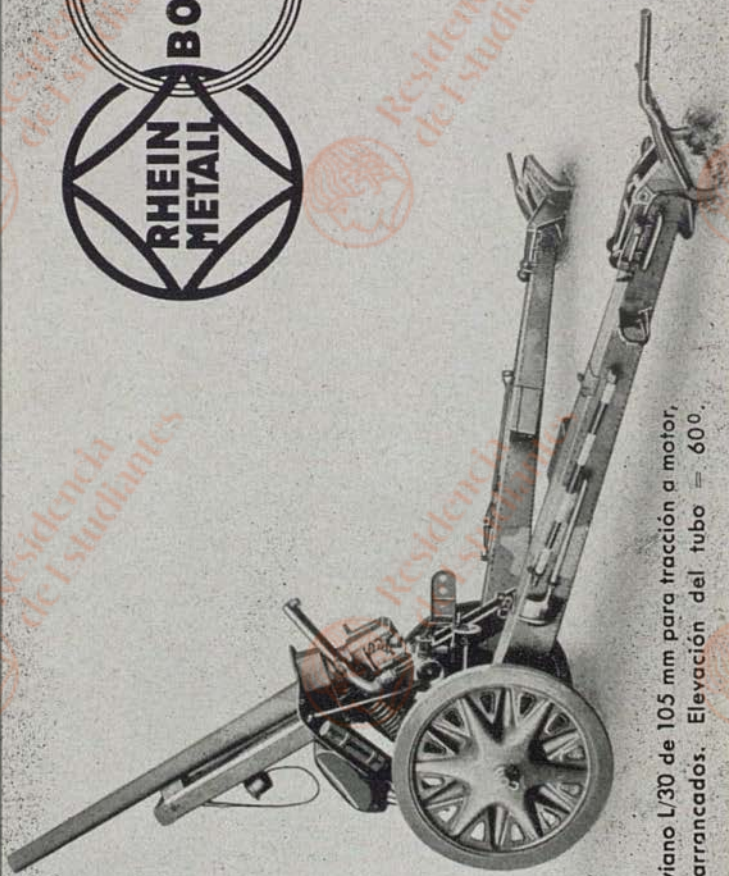
CASAS INDUSTRIALES Y DE EXPORTACIÓN

estarán perfectamente re-
presentadas en la revista

Ejército Marina Aviación

Publicación mensual

y pueden adquirir vastas
relaciones



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

RHEINMETALL-BORSIG
A K T I E N G E S E L L S C H A F T B E R L I N

AVION DE COMBATE DORNIER DO 17



El esmero con que se efectúa durante toda la fabricación el examen de todas las piezas, es una valiosa condición previa para la

seguridad de servicio y de vuelo

de nuestros aviones.

Unicamente después de haberse controlado minuciosamente el montaje del motor, se da libre el avión para la primera prueba.

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N