

Ejército **M**arina **A**viación

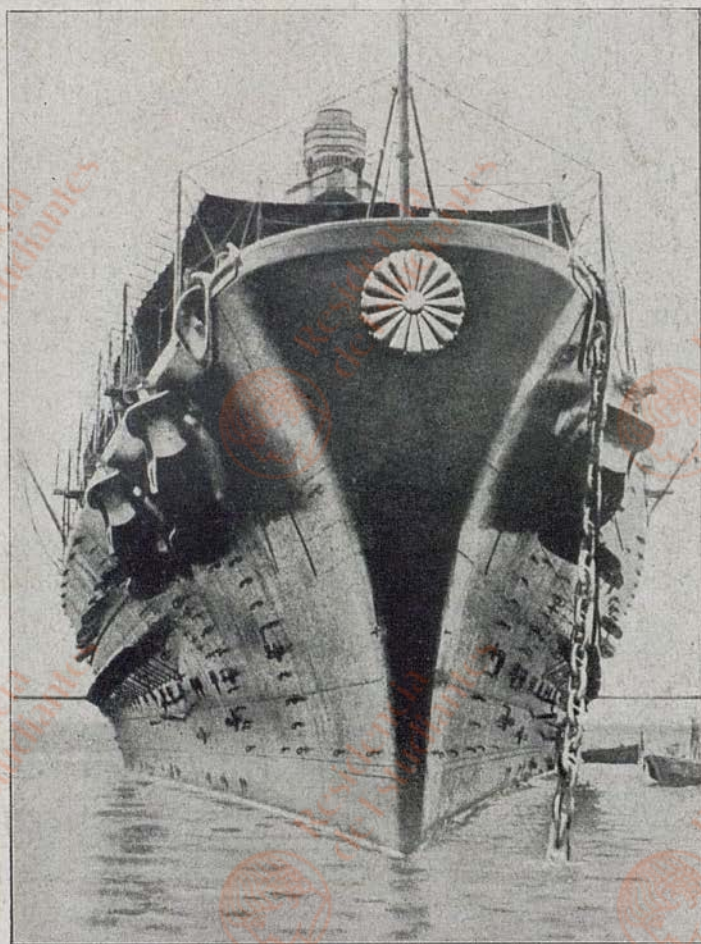
PUBLICACION MENSUAL

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

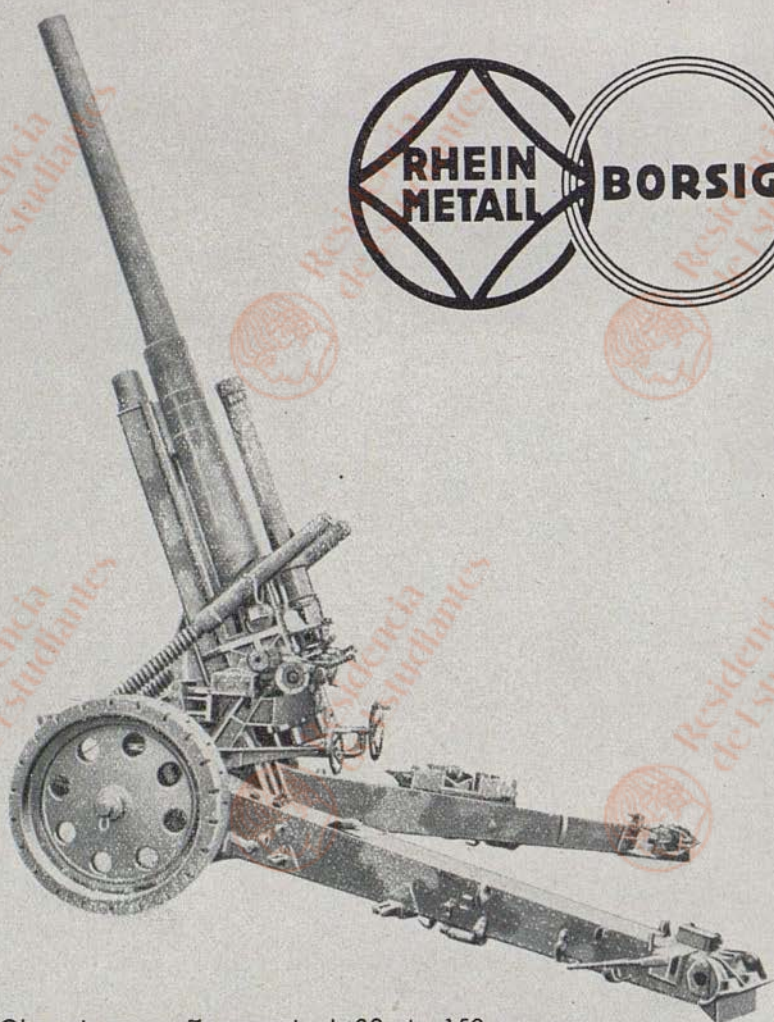
Año VII

Número 12

1940



Acorazado de combate japonés «Nagato» de 32.730 t.



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

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año VII

Número 12

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:

La insuficiencia del tonelaje se hace cada vez más amenazante en Inglaterra	435
Los zapadores alemanes en la campaña del frente occidental	438
<i>Por el General de Brigada Klingbeil</i>	
El aviador de caza Hermann Goering	446
Algunas consideraciones sobre la actual guerra aérea	448
Mayor Wick †	451
La cuestión del idioma en Alsacia y Lorena	453
La nueva situación de la Gran Bretaña	454
La potencia naval japonesa	456
Exitos de la acción de los buques de guerra de superficie alemanes en la guerra mercante	461
Sobre los campos de minas ingleses	464
La nueva estrategia y táctica alemanas, vistas por un nórteamericano	466
La literatura y la escuela francesas y el odio contra Alemania propagado por ellas han sido una de las causas de la actual guerra	470
Dé Diarios y Revistas	473
Cultivo de Idiomas	476
Bibliografía	477
Índice de Revistas	479



Un avión Ju 87 (Stuka) lanzando bombas.

La insuficiencia de tonelaje se hace cada vez más amenazante en Inglaterra.

El Comando Supremo de las Fuerzas Armadas alemanas publicó el 6 de noviembre de 1940 el siguiente comunicado:

«La marina de guerra, en los dos últimos meses, llevó a cabo sus ataques a la flota mercante inglesa con éxito creciente. También las fuerzas aéreas, sin descuidar su tarea principal consistente en su ofensiva sistemática contra la Isla Británica, ejecutaron asimismo durante este tiempo repetidos ataques contra un gran número de buques y convoyes.

Del tonelaje de Inglaterra, o del de otros países puesto a su servicio, fueron hundidas 1.308,600 toneladas totales de registro, de las que los submarinos solos se anotaron 946.000.

Con esta cifra ascienden a 7.162.200 toneladas de registro totales las pérdidas sufridas por la marina mercante inglesa o las de otros países puestas a su servicio.

En la destrucción de este tonelaje intervinieron:

Unidades navales de superficie, con 1.810.000 toneladas totales de registro.

Submarinos, con 5.714.000 toneladas totales de registro.

Unidades de las fuerzas aéreas, con 1.638.200 toneladas totales de registro.

En estas cifras no se hallan comprendidas las pérdidas del enemigo en su marina de guerra y buques de transporte, ni tampoco los buques de la marina mercante inglesa o la de otros países neutrales utilizados por Inglaterra, destruidos por los campos de minas sembrados tanto por la marina de guerra como por las fuerzas aéreas, o echados a pique por las baterías de costa.»

El total de las pérdidas sufridas por la marina inglesa desde el comienzo de la guerra tiene que ser, por lo tanto, muy superior a las cifras consignadas, ya que éstas no incluyen la gran cantidad de buques que han sido gravemente averiados: tan solo el arma aérea ha alcanzado violentos impactos sobre unidades de la marina mercante con más de 3 millones de tonelaje totales de registro, desde que principió la guerra hasta la fecha. Pero se puede contar con seguridad, con que una parte de estos buques averiados no han podido volver más a sus puertos de matrícula o no ha sido posible repararlos.

Para formarse una idea de la cantidad de los buques mercantes echados a pique, basta con señalar la circunstancia de que los casi 7,2 millones de tonelaje totales de registro destruidos equivalen a la suma de las marinas mercantes de los cuatro grandes países navieros: Francia, Suecia, Dinamarca y Grecia.

El comunicado del Comando Supremo de las Fuerzas Armadas alemanas subraya el hecho de que la cifra de 7,2 millones no comprende a aquellas pérdidas atribuidas a los efectos de las minas sembradas por la marina de guerra y las fuerzas aéreas o a los disparos de las baterías de costa.

De esto se deduce que el total del tonelaje destruido es aún mucho mayor. A esto se agrega que los buques que no fueron hundidos, pero que resultaron leve o seriamente averiados tuvieron que entrar en reparación, lo que ha dado lugar a que los astilleros ingleses se hallen atestados de buques damnificados.

Para afrontar esta situación, los ingleses cuentan únicamente con sus propios astilleros, ya que los noruegos, daneses y los del norte y oeste de Francia se encuentran en manos de Alemania, mientras que tanto los del sur de Francia como los suecos tampoco sirven ya, como se comprendé, para la construcción o reparación de buques ingleses. De allí que las nuevas construcciones para reponer las pérdidas británicas marchen con demasiada lentitud, mucho más aún si se considera que los astilleros ingleses se hallan constantemente expuestos a los ataques de las fuerzas aéreas alemanas.

En la Guerra Mundial se llegó a la conclusión de que los buques mercantes que navegan aislados no pueden encontrarse suficientemente protegidos contra los ataques de los submarinos, por lo que se adoptó el sistema de los convoyes. Pero observadores neutrales informan, hoy en día, que Inglaterra se ve obligada a veces, por falta de buques de guerra, a poner en marcha aún a convoyes muy grandes acompañados tan solo por dos o tres destructores.

En un convoy que navega en varias filas, es necesario contar con una distancia de seguridad de 400 a 500 metros entre uno y otro buque. Si se trata, pues, por ejemplo, de un convoy de 70 buques que navegan en 6 filas, resulta una longitud de unos 5 kilómetros por un ancho de 3 kilómetros. Para dos o 3 destructores significa ya una tarea sumamente difícil el poder proteger a este «cuadrilongo gigantesco» contra un solo submarino enemigo; pero esta defensa es ya casi utópica si el convoy es atacado al mismo tiempo por varios submarinos. Una prueba evidente de ello la constituyen las catastróficas consecuencias de los ataques de submarinos alemanes de los días 18 y 19 de octubre de este año.

El diario «Berliner Börsen-Zeitung» llama la atención en un artículo editorial sobre la desaparición en el mar, de dos almirantes de la marina inglesa, veteranos de la guerra mundial, el Vicealmirante H. H. Smith y el Contralmirante Mackinon, como lo diera a conocer el Almirantazgo inglés en los primeros días de noviembre. Como el informe no contiene mayores detalles hay que suponer relacionada la pérdida de estos dos almirantes con el aniquilamiento de esos dos convoyes a que se ha hecho referencia. Del informe de un testigo presencial sobre la marcha del sistema inglés de convoyes por el mes de septiembre, publicado en el periódico norteamericano «Life», se ve claramente que cada uno de los grandes convoyes ingleses es conducido por un almirante retirado, como comodoro del convoy. El almirante determina el curso de la navegación y la velocidad del convoy, pero el cumplimiento de sus órdenes depende de la aprobación del oficial activo más antiguo de los buques escoltas, generalmente un comandante de destructor. Los jóvenes comandantes dejan, en la mayoría de las veces, actuar libremente al almirante, pero, dada la atmósfera de nerviosidad actual británica, surgen a veces divergencias de opiniones. Un teniente de navío activo de la marina inglesa, al acompañar a un convoy, había tenido un disgusto con el almirante y con tan mala suerte que en el viaje de regreso le tocara el mismo almirante como comodoro del convoy. A encontrarse en una noche nublada en medio del Atlántico el convoy y los buques escoltas, el almirante impartió la orden telegráfica: «Cuenta Ud. mi convoy», pero se descuidó de agregar un «por favor», a lo que el comandante del destructor guía respondió: «Siento mucho, no sé calcular muy bien.»

A todas las dificultades señaladas se une todavía la dificultad del tráfico comercial inglés en el Mediterráneo, lo que da lugar a una constante falta de tonelaje debido a los rodeos que se ven obligados a dar barcos ingleses. Además, en los intentos que tienen que hacer para lograr pasar siquiera algunos buques de aprovisionamiento para las tropas inglesas estacionadas en la margen oriental del Mediterráneo, la Marina y Aviación de guerra italianas destruyen aún constantemente otros buques de carga y transportes ingleses. Por último, los submarinos italianos han extendido su radio de acción al Atlántico, en donde han hundido ya 75.000 toneladas totales de registro, complementando así la acción de los submarinos alemanes contra la armada y flota mercante inglesa.

Resulta así para el gobierno inglés una deficiencia de tonelaje que aumenta de mes en mes como aumentan las dificultades para el aprovisionamiento en forma cada vez más alarmantes, debido a los ininterumpidos ataques aéreos contra las fábricas de armamentos y astilleros ingleses.

Los zapadores alemanes en la campaña del frente occidental.

Por el General de Brigada Klingbeil.

Hay una frase de Napoleón: «Cada diez años se debe cambiar de táctica, si se quiere conservar la superioridad.» En sus nuevos y revolucionarios métodos estratégicos y en sus principios tácticos muy progresistas está basada la supremacía del mando alemán, supremacía en parte debida también al nacionalsocialismo que preparó ese espíritu lleno de arrojo de los soldados alemanes. Mientras que los adversarios conservaron, en lo esencial, los principios sacados de las experiencias adquiridas en la Guerra Mundial, el Alto Mando alemán ha tomado nuevos derroteros para desligar la estrategia y la táctica del estancamiento que, durante la conflagración mundial, habían convertido la guerra en una lucha de posiciones estabilizadas y para hacerla de nuevo elástica y en alto grado mavible. Con tal fin, aprovechó inteligentemente las armas modernas creadas por la técnica, especialmente la aviación y los carros blindados. Para el pleno aprovechamiento de las tropas céleres, la conducción necesita de los zapadores y de los trenes de puentes igualmente motorizados, para que las operaciones queden en constante avance a pesar de las grandes destrucciones de puentes, caminos, etc., que han de esperarse por parte del enemigo.

El Comando en Jefe alemán, al crear el nuevo Ejército, le ha dado, en consecuencia, al arma de zapadores los efectivos, la organización, y todo el material necesarios y de los que tuvo que carecer durante la Guerra Mundial. En el nuevo Ejército alemán pertenece a cada división un batallón de zapadores, motorizado en parte; además, las grandes unidades (cuerpos de ejército, ejércitos) disponen de batallones motorizados de zapadores. El arma de carros de combate está dotada de zapadores acorazados céleres; las tropas de montaña disponen de zapadores de montaña.

Una amplia motorización en tierra y agua, como también la mecanización apropiada de la maquinaria y herramientas, han aumentado la capacidad de la tropa de zapadores. Su material de puentes, tirado por tractores potentes, está capacitado para soportar los grandes pesos ocasionados por la motorización del ejército. Los botes neumáticos y los botes de asalto constituyen para los zapadores un medio de transbordo rápido, de fácil manejo y de un tamaño relativamente pequeño. La instrucción multiforme de los zapadores abarca el servicio de pontoneros, la eliminación de campos de minas, la construcción de fortificaciones de campaña y la escuela de combate cercano. Además de sus propias y eficaces armas para el combate cercano, el zapador debe de

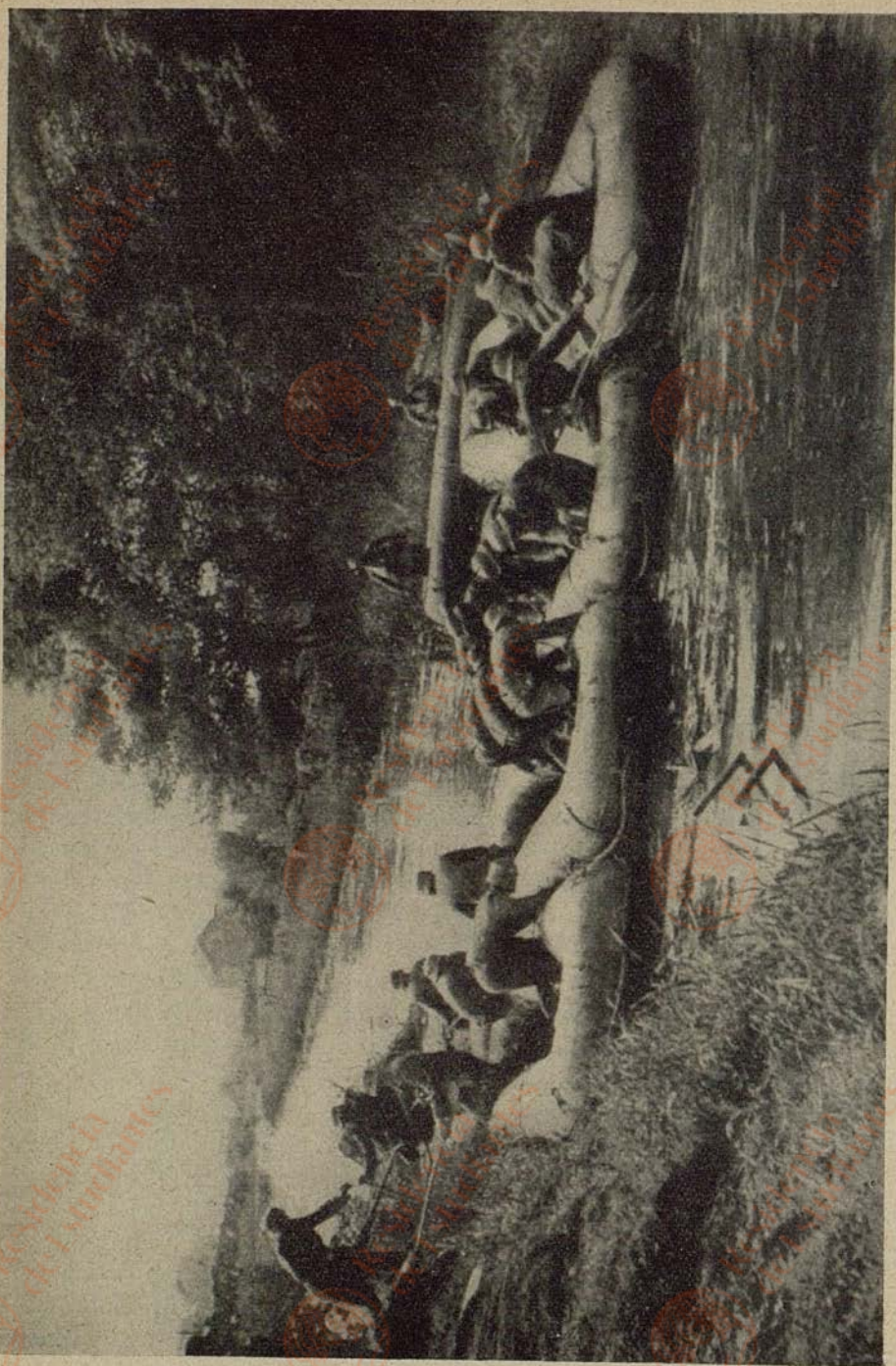
dominar también el combate de infantería y saber actuar independientemente dentro del marco de una compañía. Habiendo pasado, en tiempos de paz, por una excelente instrucción, el arma de zapadores alemana se halla bien preparado para sus tareas en la guerra.

En la Guerra libertadora de la Gran Alemania llegó también para los zapadores el día de prueba, guerra que, con su empleo de grandes masas y su fulminante rapidez ha estampado su sello a nuestra época. En las campañas de Holanda, Bélgica y de Francia, especialmente en su punto culminante, la gran «Batalla de Francia», así como durante la campaña aniquiladora de Polonia de 1939, los zapadores alemanes han puesto de nuevo en evidencia su gran valer como soldados de primera línea. En el entreacto en Noruega habían mostrado ser ejemplares ingenieros de caminos, en ese terreno escandinavo escarpado e intransitable, superando los obstáculos naturales como aquellos interpuestos por el enemigo, eliminando barreras y construyendo puentes, caminos y vías férreas.

Durante la ofensiva en el frente occidental, los zapadores tenían que preparar el camino a las demás armas eliminando obstáculos y barricadas de toda clase; muchas de estas barreras estaban provistas de cargas de explosivos invisibles. Aún más decisivo fué su actuación en el ataque a las líneas de «Bunkers» y fortines acorazados enemigos, así como también en el pasaje por ríos y vías fluviales que fueron utilizados muchas veces por el adversario como posiciones de defensa contra el avance alemán.

En la lucha por las líneas de «Bunkers», de fortificaciones y de torres blindadas enemigas, los zapadores de asalto alemanes, cuyo heroísmo temerario ha sido tantas veces proclamado por los partes del Comando en Jefe alemán y de los corresponsales de prensa, han sabido acreditarse como el arma auxiliar indispensable abrebrecas de la infantería. Así como, esta última arma en sus ataques está atendida a la ayuda eficaz de la artillería, así también no puede prescindir de los zapadores en el combate moderno, tan influenciado por la técnica, de estos zapadores, cuyo temerario empuje elimina los obstáculos y le abren paso para el avance victorioso.

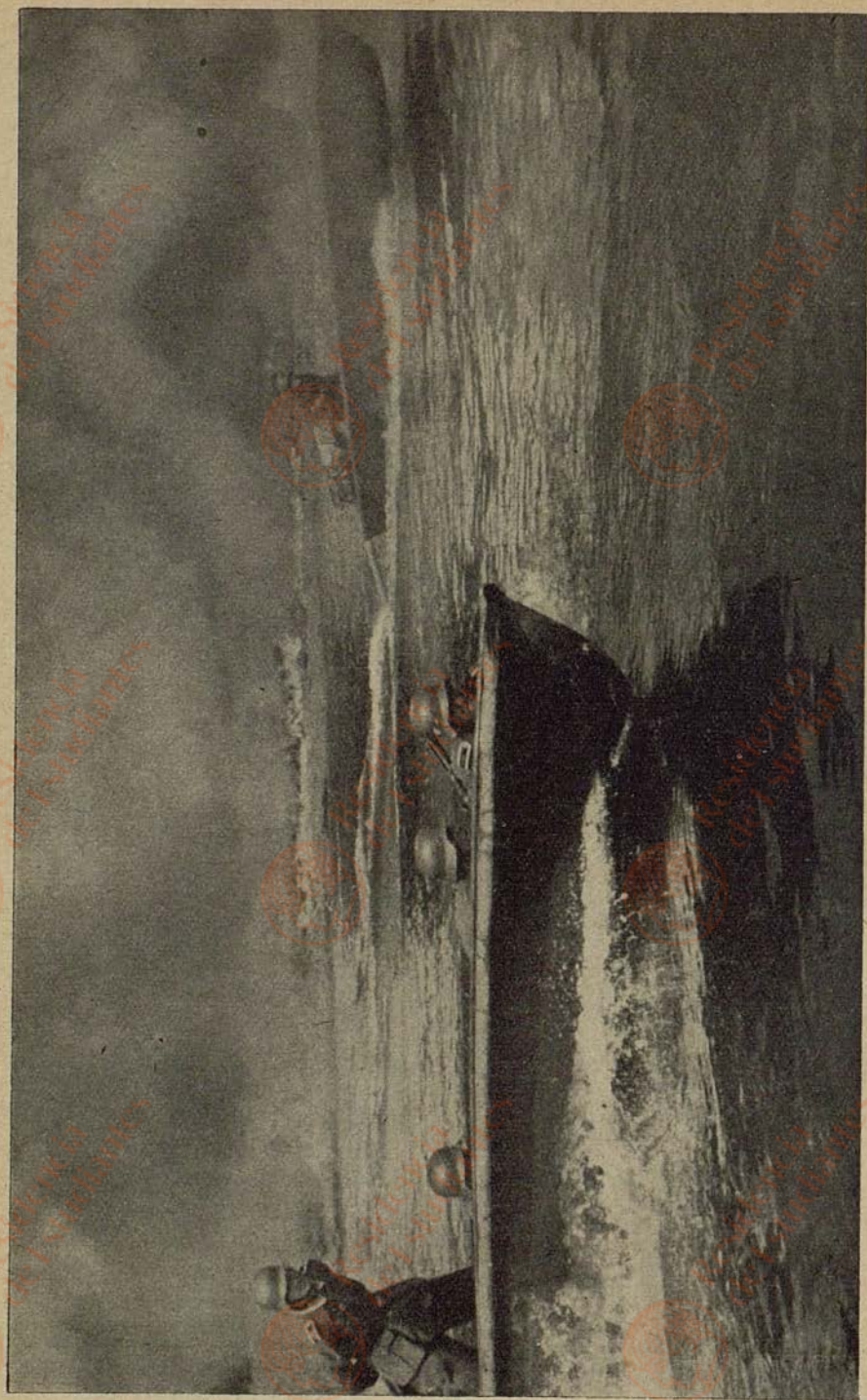
Para poder cumplir con esta misión han sido desarrollados y mejorados los métodos de combate de los zapadores en una infatigable labor, y sus medios de combate cercano han sido perfeccionados y reforzados de acuerdo con los adelantos de la técnica moderna. Gracias a la tradición militar alemana, gracias al trabajo sin descanso y a su dotación de un material eficaz, los zapadores se convirtieron en tropa de primera línea en la ruptura a través de las líneas de fortificaciones holandesas, belgas y francesas y, sobre todo, en aquella de la Línea Maginot que, hasta entonces, había sido considerada inexpugnable en



Tropas alemanas pasan el río Aisne empleando botes neumáticos.

la opinión mundial. No menos supieron acreditarse los grupos de asalto de los zapadores en la lucha por los pueblos de la «Línea Weygand» que habían sido fortificados como puntos de apoyo. De esta manera fué puesto fuera de combate, el día 10 de Mayo, por un escogido grupo del arma aérea el fuerte más poderoso de la fortaleza de Lieja «Eben-Emael», que dominaba los pasos por el río Mosa y el canal de Albert cerca y al oeste de Maastricht. El mando de este grupo tenía el entonces Teniente, hoy Capitán, Witzig, ascendido por su valor, oficial proveniente del arma de zapadores. Para el ataque fueron utilizados nuevos medios modernos de combate. También que los alemanes quedaron dueño de este importante fuerte, se debe a la intervención de un batallón de zapadores al mando del Teniente Coronel Mikosch quien condujo su tropa a través de posiciones fortificadas y duramente defendidas en socorro de los valientes conquistadores de Eben-Emael. En este ataque el Sargento Primero de zapadores Portsteffen condujo un grupo de asalto, a pesar del intensísimo fuego enemigo, a través de innumerables obstáculos fluviales y de otra clase, y pudo ser el primero en dar la mano a sus compañeros del arma aérea. Así también en los combates al noroeste de Montmédy en la Línea Maginot pudo ser tomado, el día 19 de Mayo, el fuerte acorazado 505 por una compañía de zapadores reforzada al mando del Teniente Germer. El día 14 de Junio, el Sargento Primero Gebauer forzó, contra carros blindados, el paso sobre la ancha y honda trinchera denominada «Nied», entre el bosque de Nonnenwald y los fuertes 92, venciendo todo, a pesar del nutridísimo fuego de ametralladoras enemigas y de artillería del frente y de los flancos. Recién después de esta acción temeraria, pudo ganar terreno en este sector el ataque de las fuerzas siguientes contra las potentes fortificaciones de la Línea Maginot. En la toma del puesto fortificado de Hazebrouk, el día 28 de Mayo, sobresalió un batallón de zapadores, de un cuerpo de carros de combate, bajo su comandante, el Teniente Coronel von Boedeker. En la lucha por la bien fortificada ciudad de Bergues el Teniente de zapadores Voigt, por su actuación valiente y decidida, consiguió vencer con su grupo de asalto todo un batallón francés y hacerlo prisionero. Estos son unos cuantos ejemplos que, ni con mucho, alcanzan dar idea del gran número de hechos, pero que deben bastar para que brillen claramente el valor y empuje formidables de los zapadores alemanes.

También al pasar por ríos y canales, la acción decidida de los zapadores frecuentemente ha prestado al Mando en Jefe alemán valiosos y decisivos servicios. Así forzó el Teniente de zapadores Cirener, el 19 de Junio por la mañana, en valiente empuje el paso sobre el río Cher cerca de Selle-sur-Cher exponiéndose personalmente en alto grado y logró apoderarse del puente en perfecto estado; con esta



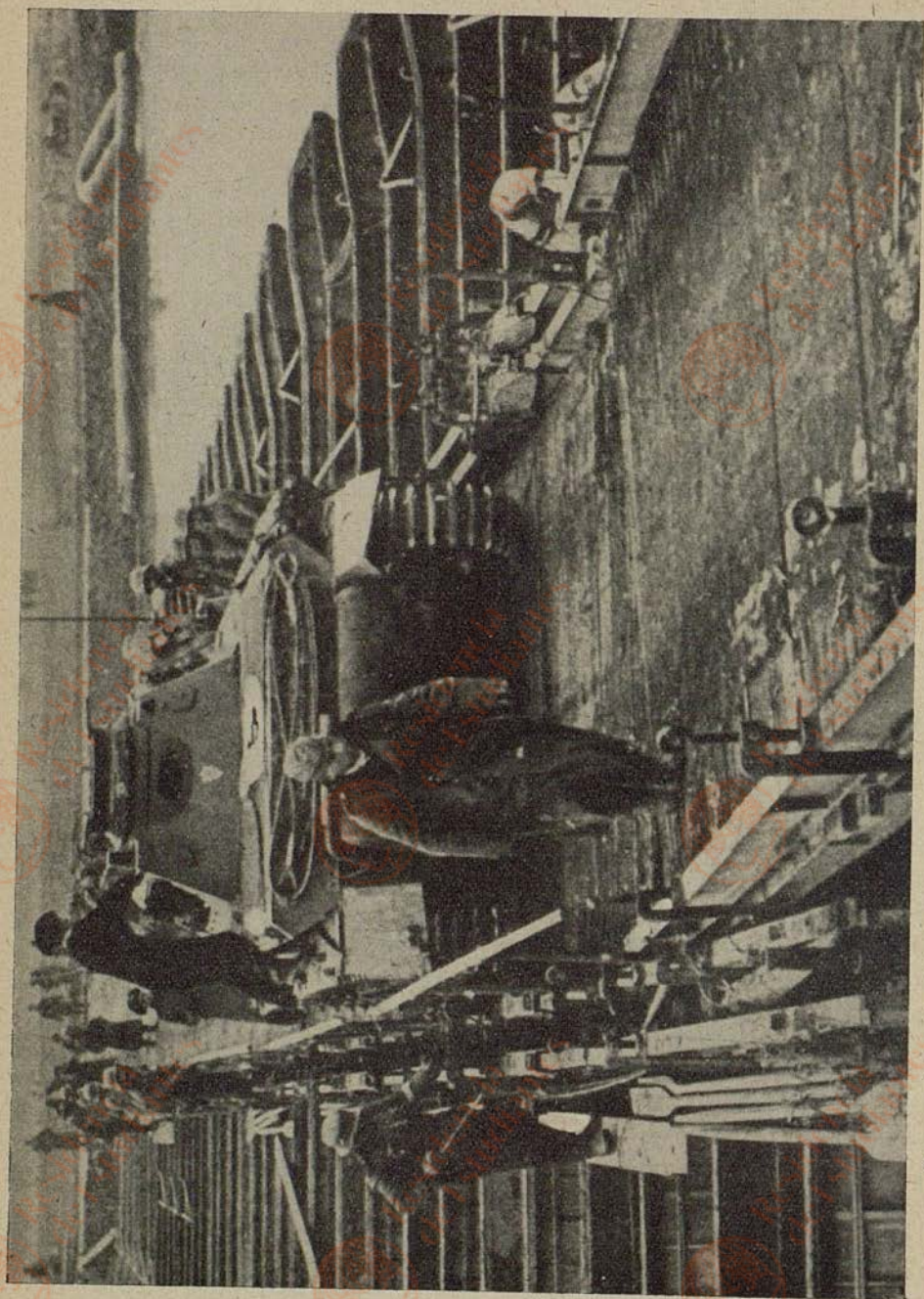
Los llamados «botes de asalto» cruzando el Rin.

hazaña desempeñó importante papel en el paso rápido y sin pérdidas por el Cher de las tropas alemanas.

Qué clase de tareas difíciles y extraordinariamente arriesgadas debían ser llevadas a cabo, lo demuestra de modo palpable el ejemplo del Sargento Primero Lang quien, como jefe de un grupo de asalto, logró asegurar incólume el puente de cemento armado sobre el canal del Aisne a 8 km al sureste de Pontavert, cuando éste se encontraba en manos del enemigo y ya preparado para ser volado. Después de caer heridos dos de sus hombres alcanzó, en medio del fuego enemigo de lanzagranadas, en loco avance con un solo compañero el puente, cortó la alambrada e inutilizó con propia mano las cargas de explosivos colocadas en el puente.

En la mayoría de los casos, empero, el enemigo consiguió, como en la campaña de Polonia, destruir los puentes a buena hora siempre que éstos no habían sido ya destruidos por los «Stukas» alemanes en las operaciones de persecución. A los zapadores les tocó la difícil tarea de llevar las demás armas a la otra orilla, en medio de los combates encarnizados, por medio de sus botes de asalto y neumáticos y de sus balsas de pontones; debieron, muchas veces en pleno fuego de artillería, construir puentes. Ha dado excelente resultado el método alemán moderno de combate que lleva a cabo el ataque por ríos y canales como cualquier otro ataque sobre tierra y lo organiza en ancho y en profundidad. Asimismo ha quedado a toda prueba la capacidad de acción de los zapadores como de su material de transbordo y de puentes. También en el pasaje de los ríos, el motor ha demostrado ser indispensable.

Especial mención merece el memorable paso sobre el Alto Rhin del día 15 de Junio, único en la historia de milenaria lucha por este río. Tuvo que llevarse a cabo en vista de las fortificaciones francesas del Alto Rhin, donde se extienden a lo largo de la orilla izquierda del Rhin fortín de trincheras junto a fortín de trincheras y que permitían al enemigo tomar bajo fuego casi toda la orilla derecha y toda la extensión de la superficie fluvial; sólo pudo conseguirse el paso por sorpresa. Naturalmente fueron necesarias largas y cuidadosas preparaciones técnicas y sobre todo de la técnica especial de zapadores para que todo ello se efectuara bien y sin contratiempos. Numerosas unidades de zapadores con trenes de puentes y material de transbordo tuvieron que ser reunidas, preparadas, instruidas en todos los pormenores y en forma de no llamar la atención enemiga. Además, en los bosques y en las llanuras del Rhin, los pelotones de construcción tuvieron que construir en trabajo incansable numerosos caminos para las columnas de combate, puentes sobre brazos laterales del río para el alistamiento del material y de la tropa, y para que el paso mismo



Carros de asalto alemanes pasan un puente de guerra construido por zapadores pontoneros.

de ellas se verificara en un frente ancho, en lo posible fuera de la vista del enemigo, evitando los caminos regulares que, naturalmente, estuvieron bajo el dominio de fuego del enemigo. Los franceses habían contado con que los alemanes intentarían el paso en las primeras horas de la mañana del día 15 de Junio y se encontraban toda la noche en posición de alerta, pero fueron cogidos de sorpresa cuando en pleno día (a las diez de la mañana) prorrumpieron los botes de asalto de los zapadores en ancha línea al abrigo del fuego de las propias tropas de protección. Por estos botes y los botes neumáticos, que fueron lanzados casi al mismo minuto, los zapadores alemanes consiguieron, a pesar del fuego enemigo, transbordar cada vez más tropas en ininterrumpida y rápida sucesión — acto verdaderamente temerario —. Las fuerzas transbordadas lograron dominar las tropas de los «bunker» y de las trinchéras enemigas y establecer las primeras cabezas de puente. En corto tiempo se pudo empezar a transbordar las armas pesadas y a ocupar de modo ya seguro la orilla izquierda del Rhin. Puentes de guerra, más tarde también puentes de circunstancia, fueron tendidos con la mayor rapidez sobre el ancho río. El paso fué asegurado por medio de barreras contra minas flotantes francesas, y la dirección del tráfico sobre los puentes del Rhin y los transbordadores fué confiado a jefes expertos. El posterior avance por el Canal Rhin—Rhône sobre el Ill, el Breusch y de los canales de Vauban y de Colmar impuso a los zapadores nuevas tareas y ellos cooperaron tácticamente con la infantería y técnicamente con las unidades de construcción.

Las operaciones relámpago del Ejército occidental alemán han demostrado que el Alto Mando, en una guerra moderna motorizada, necesita un gran número de batallones de zapadores. Para descargar en algo las tareas de las tropas de zapadores en esta guerra, han sido instruídos en los regimientos de infantería pelotones especiales de «zapadores de infantería» capacitados para vencer solos obstáculos simples y corrientes menores de agua por medio de pasaderas y puentes de circunstancia. También las «unidades de construcción», creadas en la actual guerra, constituyen un valioso apoyo para los zapadores en la ejecución de tareas netamente de construcción. Sin embargo, esta guerra ha demandado de los zapadores las mayores exigencias en cuanto al valor, prontitud y capacidad de trabajo.

Haber sabido llenar ampliamente estas exigencias y haber alcanzado, con ello, el reconocimiento del Mando en Jefe alemán, es la mayor recompensa y el mayor estímulo para esta arma que data de la época de Federico el Grande y de las guerras napoleónicas y ha alcanzado cada vez mayor importancia.

(De «Militär-Wochenblatt».)

El aviador de caza Hermann Goering.

Reproducimos de la conocida revista mensual «Berlin—Roma—Tokio» la siguiente narración de un episodio de los días de la Gran Guerra.

La aviación tiene sus leyes tácitas. Mientras se combate no hay perdón. Pero cuando el adversario ha sido derribado, entonces el aviador alemán es caballeroso. También en este punto Goering ha sido siempre un modelo. Cómo lo estimaban por eso sus enemigos nos lo cuenta el capitán danés Paulli Krause-Jansen que, durante la Guerra Mundial, combatió contra Alemania al lado de los franceses.

«Inolvidable mi encuentro con el último comandante de la temida escuadra Richthofen, el actual Mariscal del Reich, Goering. Nosotros conocíamos, naturalmente, los aparatos de nuestros adversarios más famosos y gracias a pacientes observaciones habíamos aprendido, hasta cierto punto, su táctica de combate.

Un día me encontraba solo en el espacio con mi avión y había concluido de sacar algunas fotografías cuando divisé en lontananza un aeroplano alemán que volvía del frente francés. Puesto que debíamos de encontrarnos, sentía una gran curiosidad por ver quién fuese este aviador solitario. También mi adversario me había divisado y dirigía su vuelo hacia mí.

Nos olfateamos un poco girando uno en torno al otro a debida distancia. En realidad yo tenía muy poca gana de combatir sobre la ruta de retorno, pero mi adversario inició de repente el duelo y me obligó a contestarle. Volábamos uno alrededor del otro y cada vez más cerca sin encontrar, sin embargo, un buen blanco. De repente, el aparato alemán traza una curva muy rápida, se invierte casi, y, inmediatamente después, me coge así bajo el fuego de su ametralladora.

Todo esto había ocurrido con tal rapidez que me impedía reaccionar en absoluto con la requerida celeridad. ¡Debe ser un contrincante de categoría!, me pasó en este momento por las mientes. El aparato enemigo repitió otra vez la temeraria acrobacia, casi inconcebible para aquellos tiempos, y entonces me di cuenta de que el contrario no podía ser otro que el comandante de la escuadra, el capitán Goering.

Cada uno de los «ases» de la aviación tiene su táctica especial. Pero sólo Goering era capaz de volar de aquella manera. Combatí como no había combatido jamás. Volé con un dominio de mi aparato que nunca había tenido hasta entonces. Pero no obstante debí reconocer con toda claridad que el adversario me era superior.

No era ya el juego del gato y el ratón, sino la lucha contra un genio del aire y ésta resultaba imposible para mí. No sé cuanto tiempo giramos uno en torno al otro y nos ametrallamos a conciencia. Los



El Reichsmarschall Goering conversando con soldados del arma aérea alemana.

jirones de tela de las alas mostraban los muchos impactos que mi aparato había recibido. Y, sin embargo, faltaba todavía el golpe decisivo.

Precisamente en medio de una situación favorable para mí termina por encasquillarse mi ametralladora. Golpeo por dos veces con el puño el arma candente, pero como si nada. Saco y sacudo la cinta del cargador sin obtener tampoco resultado alguno. Ha llegado el fin, es entonces mi único pensamiento. Mi adversario, entretanto, parecía sorprendido de no ser ametrallado desde hacía ya un momento.

Miró alrededor de mi aparato, se dió cuenta de mis maniobras con la ametralladora y comprendió mi incapacidad para proseguir combatiendo. Porque de repente — y este fué el momento más grande de toda mi vida de aviador — voló rozando casi mi avión, levantó la mano hacía el gorro en actitud de saludo y se alejó en dirección hacia las líneas germanas. ¡Desde este instante siento una inmensa estima por los alemanes!»

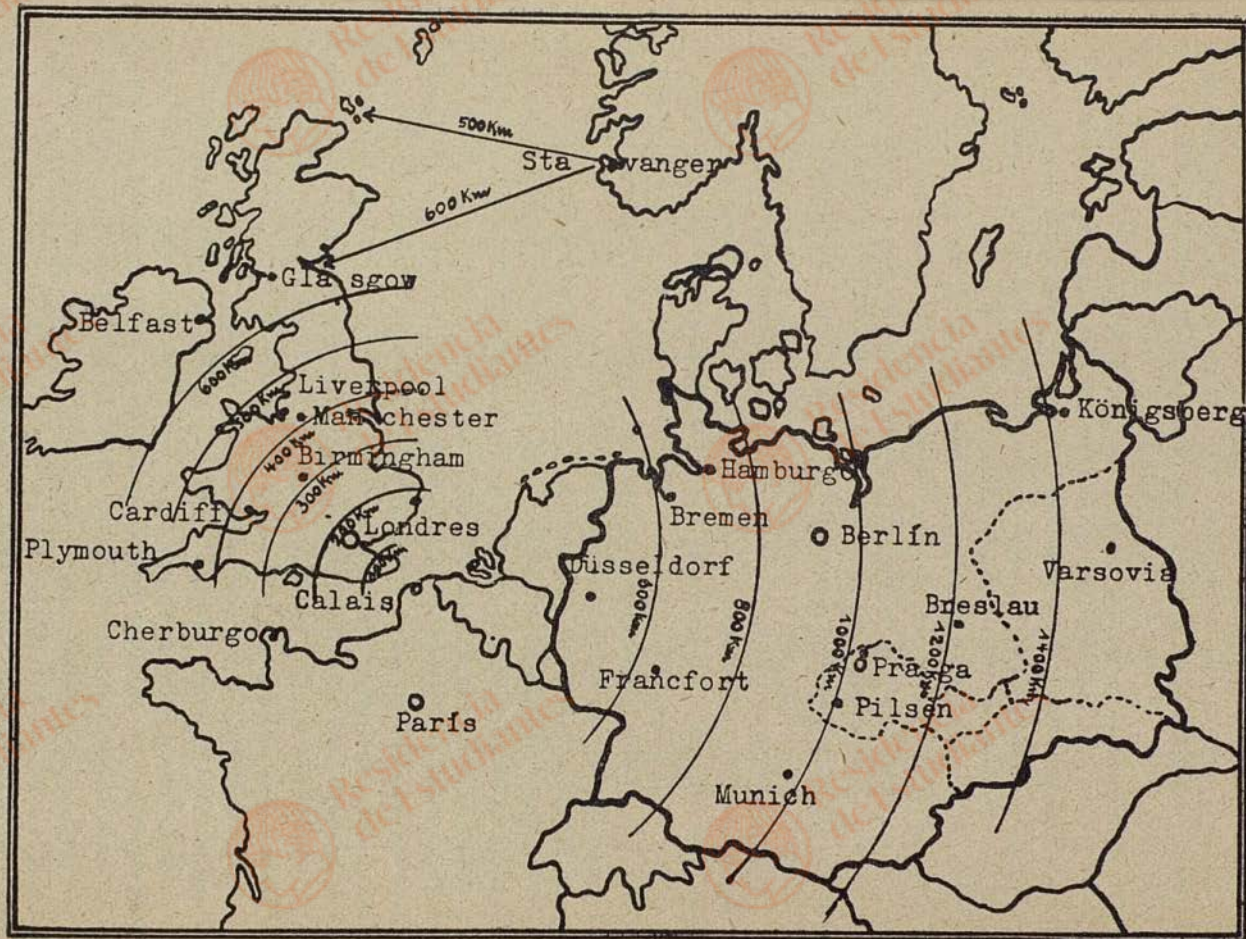
Algunas consideraciones sobre la actual guerra aérea.

1.º Los ingleses presumen que este invierno van a tener tiempo suficiente para colocar su aviación a la altura de la alemana, contra la lógica opinión de los expertos de todo el mundo, unánimes en pensar que resulta materialmente imposible realizar, bajo el fuego enemigo, un avance industrial como el que el contrincante ha logrado en muchos años de paz.

2.º Tampoco la problemática ayuda de Norteamérica va a poder cambiar mucho la situación, aunque la propaganda británica intente hacer creer a las gentes que la última salvación del «peligro nazi» se encuentra entre las manos de la «gran democracia» de allende el Océano.

3.º La radio y la prensa inglesas propalan, casi a diario, la especie de unos eficaces ataques aéreos contra el Reich. Si para refutarla no bastasen los datos del parte alemán ni las manifestaciones de los corresponsales extranjeros—a los que se ha brindado repetidas veces ocasión de cerciorarse de la falta de veracidad de las afirmaciones del contrario—una ojeada al adjunto gráfico sería suficiente para convencerse de que la situación geográfica de las Islas Británicas no les consiente obtener en sus incursiones aéreas el mismo resultado que logra con las suyas la aviación alemana.

Los centros más importantes de la industria inglesa se encuentran alejados de cien a cuatrocientos kilómetros de los aeródromos que



Distancias que deben recorrer los aviones alemanes e ingleses.

pueden utilizar las fuerzas aéreas del Reich, mientras que la zona fabril alemana más próxima está situada a quinientos kilómetros de las bases aeronáuticas británicas, y la mayor parte de los restantes distritos industriales se hallan a una distancia de más de un millar de kilómetros.

4.º Cuanto más larga sea la travesía que es menester recorrer hasta el objetivo, tanto más elevada tiene que ser, naturalmente, la cantidad de combustible que hay que llevar a bordo, y más reducida la carga útil para la guerra, que es en este caso la de bombas; y, como entran siempre en línea de cuenta los posibles errores de puntería, esa carga estará constituida por varias bombas pequeñas y, por lo tanto, de poca eficiencia. Y así, mientras que los ingleses se ven obligados a emplear, por lo general, bombas de 50 kilogramos contra la mayor parte de las poblaciones alemanas, los bombarderos germanos descargan diariamente sobre Inglaterra proyectiles de hasta mil ochocientos kilos de peso.

5.º Cuanto más grande es la distancia tanto mayores son los obstáculos atmosféricos con que la aviación tropieza para realizar su cometido; más elevado el número de diversas zonas atmosféricas que ha de recorrer y el peligro de perder el equilibrio por la formación de hielo sobre los planos sustentadores, que es, como se sabe, el principal enemigo de la navegación aérea.

6.º No debe perderse, sobre todo, de vista el hecho de que en un largo vuelo es imposible efectuar la protección de los bombarderos por medio de unidades de caza y que la distancia impide el empleo de los «stukas», si es que la aviación inglesa los posee.

7.º Es menester tener además en cuenta que, cuanto más larga es la travesía, más fácilmente se realiza el servicio de información del paso de aviones enemigos y más eficazmente se puede organizar la defensa, mientras que, por el contrario, con travesías cortas se hace muy difícil ésta y más precisa, en cambio, la previsión del estado atmosférico de la zona sobre la que va a efectuarse el vuelo.

8.º Es digno de tener en consideración que los ingleses se ven obligados a volar sobre amplias zonas continentales, mientras que las fuerzas aéreas del Reich tienen, aun en los ataques a objetivos lejanos, la posibilidad de efectuar el recorrido sobre el mar—donde son extremadamente difíciles tanto el servicio de localización como la defensa—para aparecer después, casi repentinamente, en el cielo de los centros vitales de la industria británica.

9.º El mal tiempo no le proporciona protección alguna a Inglaterra. La niebla británica, por ejemplo, no es capaz de impedir que los bombarderos alemanes descarguen sobre sus objetivos, pero dificulta grandemente el despegue y el aterrizaje de los aparatos propios. Ale-

mania no tropieza, en cambio, con estas dificultades, pues dispone en la retaguardia del Canal de la Mancha de aeródromos absolutamente despejados.

10.º Otra desventaja que hay que sumar a las muchas que los ingleses padecen, es la de verse obligados a emplear en sus largos vuelos contra Alemania aparatos pesados que requieren para la maniobra aeródromos perfectos, muy difíciles de improvisar, y que son, por lo tanto, bien conocidos de la aviación germana, que los tiene constantemente en jaque. Los terrenos de aviación preparados en corto tiempo en lugares de apropiadas condiciones estratégicas no tienen valor ni aplicación alguna en los vuelos contra los objetivos del Reich.

De todo lo cual se deduce la justeza de la frase del Dr. Goebbels: «Hasta ahora Alemania no presenta sino un ligero rasguño, mientras que Inglaterra sangra por sus abiertas venas», frase a la que acaba de poner un comentario gráfico, certero y contundente, el bombardeo alemán de Coventry y el desastre aéreo de los ingleses en el cielo de Berlín, ocurridos casi simultáneamente.

(de «Aspa».)

Mayor Wick †.

Hace sólo dos años, el Mayor Wick no era más que un simple teniente del arma aérea, pero el 1.º de mayo de 1940 había recibido ya de manos del Mariscal del Reich, Hermann Goering, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Poco después era Wick el cuarto oficial de las fuerzas armadas alemanas, al que el Führer entregó personalmente la Rama de Roble de la misma condecoración.

Seguendo la tradición del «Grupo Richthofen» que mandaba, el Mayor Wick era un adversario formidable que no rehuía peligro para cosechar laureles para su unidad.

Wick, que pasaba por ser uno de los más hábiles e intrépidos pilotos del Reich, se había ganado, tanto por su arrojo como por sus cualidades de militar y camarada, la sincera simpatía de los que compartían con él los azares de la lucha. Wick acaba de ser baja en las fuerzas de aviación del Reich para darse de alta en su cuadro de honor, inmediatamente después de haber conseguido su victoria aérea número 56, cifra que significa haber visto, por lo menos, otras tantas veces de cerca a la muerte.

La noticia de que uno de sus héroes más renombrados ofrendara su vida por la Patria en plena juventud — el Mayor Wick acaba de cumplir los 25 años — ha ocasionado en Alemania un duelo semejante al



As de la Aviación alemana, Mayor Wick †.

que produjo hace poco más de dos decenios la muerte de Manfred von Richthofen, vencedor en 80 combates aéreos. Lo mismo que antes la sensible pérdida hace pensar al pueblo alemán en los jóvenes héroes del arma aérea ante los que inclina sus victoriosas banderas todo el Ejército de la Gran Alemania.

La cuestión del idioma en Alsacia y Lorena.

El año 1931, Francia hizo en Alsacia y Lorena un censo con el que pretendió buscarse en el idioma un arma para defender el carácter francés de estas regiones.

En los cuestionarios que era preciso llenar, se formulaba la siguiente pregunta: ¿Sabe usted hablar el francés, el dialecto, el alemán; sí o no? Con la pregunta de si los habitantes sabían hablar el dialecto, las autoridades francesas no trataban sino de evitar una respuesta clara y terminante. Pero los dialectos alemánico y franconiano que se emplean en Alsacia y Lorena constituyen, en fin de cuentas, un alemán más o menos literario que no se diferencia absolutamente del hablado en la región del Saar. Lo que significa que cuando un alsaciano respondía afirmativamente a la pregunta referente al dialecto, no venía sino a afirmar que su lengua materna era la alemana.

El resultado del referido censo fué desastroso para la propaganda francesa pues el 87,5 por ciento de la población de Alsacia y Lorena manifestó que su idioma propio era el alemán y precisamente en la proporción siguiente: El 94,5 por ciento en la Baja Alsacia, el 92,8 en la Alta Alsacia y el 75,6 por ciento en Lorena. Y esto a pesar de que el censo no abarcaba los jóvenes alsacianos que se hallaban prestando su servicio militar en las guarniciones francesas. Sólo el 10,6 por ciento de los habitantes de estas comarcas confesaron que su lengua era el francés.

La última estadística alemana sobre la cuestión del idioma en Alsacia y Lorena data del año 1910 y de ella resulta que en esa fecha no hablaba francés sino el 5,1 por ciento de la población.

Si se considera que en el año 1918 Francia invadió estas regiones con soldados y funcionarios procedentes del interior, la comparación de los dos censos pone de manifiesto que la desenfrenada política de franquización seguida por el Gobierno de París no ha sido coronada por el éxito.

(de «Aspa».)

La nueva situación de la Gran Bretaña.

Cuando el 3 de septiembre de 1939 Inglaterra y Francia declararon la guerra a Alemania, ninguno de los hombres dirigentes de los destinos de ambos países hubo de suponer, ni remotamente, ni admitir la posibilidad de que, en menos de un año de guerra, la situación había de cambiar tan fundamentalmente a favor de Alemania. La Royal Air Force, durante este año, ha perdido todas las bases de despegue contra Alemania en el continente, hallándose actualmente ante un enemigo cuyos campos de aviación en tierra francesa, se hallan inmediatos y frente por frente a la costa de Inglaterra.

El desarrollo de esta guerra ha puesto, asimismo, el Almirantazgo inglés ante una situación inesperada y completamente nueva. Mientras que, durante la Guerra Mundial de 1914 a 1918, los submarinos alemanes no podían navegar en el Canal de la Mancha debido al denso y peligroso bloqueo y debían hacer un gran rodeo a lo largo de las Islas de Orkney para poder llegar a las rutas comerciales del Atlántico, el fracaso de las operaciones inglesas en Noruega y la derrota de Francia han tenido por consecuencia que los submarinos alemanes tengan sus bases en todos los puertos a lo largo del Canal y en las costas de Holanda, Bélgica y Francia, así como en las costas de Noruega y de Dinamarca. Las bases establecidas por la marina de guerra alemana, a un tiro de cañón de distancia de la costa inglesa, permiten también que las lanchas rápidas torpederas puedan atacar con mayor intensidad el tráfico comercial inglés, asestándole rudos golpes y grandes pérdidas. Si se toman a la vez en consideración los peligros de que la navegación inglesa, debido al sembrado de minas en los puertos de la Gran Bretaña, se ve amenazada, puede apreciarse en todo su alcance la gran diferencia que existe entre la efectivamente desesperada situación de Inglaterra en otoño de 1940 y lo que su mando militar había esperado realizar cuando estalló la guerra.

En tanto que los acontecimientos, que se desarrollan dentro y en torno de la Isla británica con consecuencia inexorable, preparan y aproximan la derrota decisiva de la metrópoli, las perspectivas en el Mediterráneo para Inglaterra no son más halagüeñas. La armada francesa con sus bases navales en Brest, para la escuadra del Atlántico, y en Toulón, para la escuadra del Mediterráneo, constituyó un factor seguro y de gran peso en los planes ingleses, para la organización de la protección de convoyes. Su fallo absoluto ha ocasionado a Inglaterra extraordinarias dificultades, reconocidas y confesadas por los mismos ingleses. La entrada de Italia en la contienda, el 10 de junio de 1940, ha destruído, por fin, todas las esperanzas de la diplomacia británica, de poder, por medio de concesiones y «seducciones» hacia Italia, con-

servar libre de todo peligro la ruta marítima por el Mediterráneo. Y así es como las unidades de la flota inglesa del Mediterráneo se encuentran, después de firmado el armisticio con Francia, ante una relación de fuerzas completamente modificada.

Cuán grande es ya la falta de contratorpederos, destinados a proteger los convoyes, lo demuestra suficientemente la adquisición de 50 contratorpederos de las antiguas existencias de la marina de guerra de los Estados Unidos, cediendo en contra, a título de arriendo, a los Estados Unidos, un número de islas situadas al Este y al Sudeste de Norteamérica.

En efecto, el gran Imperio británico, que podía antes pretender con orgullo poseer el dominio de todos los mares del mundo, se ha visto obligado ya a dar pasos desesperados. Su «aislamiento espléndido» se ha convertido en un triste abandono.

Así es como Winston Churchill, en uno de sus últimos discursos ante la Cámara de los Comunes, no pudo menos de reconocer y confesar que la guerra «sólo procuraba sorpresas desagradables». Consideraciones pesimistas sobre los efectos obtenidos en la guerra mercante, aparecen ahora más y más en las columnas de la prensa inglesa. Así, por ejemplo, el «Times» consideraba hace poco una intensificación de la protección de la flota mercante inglesa como una necesidad urgente, ya que las pérdidas inglesas en tonelaje fueron, en las últimas semanas, mayores, a lo que jamás se hubiera previsto. También el «Manchester Guardian» debe confesar que las pérdidas sufridas durante una semana y reconocidas de parte oficial inglesa fueron «las más importantes» desde el comienzo de la guerra, fueron incluso «tres veces mayores al promedio anual». El periódico saca la consecuencia de que se trata de una «nueva ofensiva de los submarinos alemanes» añadiendo que no es ningún secreto el que, un recrudecimiento de defensa antisubmarina inglesa, no haya sido posible hasta ahora y que en las esferas de la marina de guerra británica se cuente, debido a ello, con un nuevo aumento de las pérdidas. También las esperanzas relativas a la mayor protección que debieran aportar los 50 contratorpederos norteamericanos han ido disminuyendo entre tanto en la opinión pública inglesa, debido a que, con las grandes destrucciones realizadas por la aviación alemana, se ha perdido la seguridad de que los talleres nacionales puedan, por medio de nuevas construcciones, reparar las pérdidas sufridas de tonelaje marítimo, en parte o en su totalidad.

En el «Daily Express» por fin, el periódico de Lord Beaverbrook, Ministro responsable para la construcción de aviones en el Gabinete Churchill, se halla la siguiente consideración, muy significativa en lo que se refiere a la disposición de ánimo que impera actualmente en Inglaterra:

«y así sigue con sus altas y bajas, esta enconada e interminable batalla de los mares que se libra sin interrupción, en tanto nuestra vista se halla fijada en la guerra aérea. Pero, en sus períodos más terribles, es esta guerra naval tan nefasta como lo peor que hemos sufrido en la última guerra, por la acción de los mismos submarinos.»

A la objeción de que, a pesar de las pérdidas de tonelaje sufridas, la alimentación sea en Inglaterra pasablemente buena, opone el periódico la poco consoladora constatación que con ella no queda dicha toda la verdad:

«puesto que estamos comiendo nuestras existencias de cerdos y volatería, en lugar de alimentarlas, y ello debido a no poder importar los granos necesarios.»

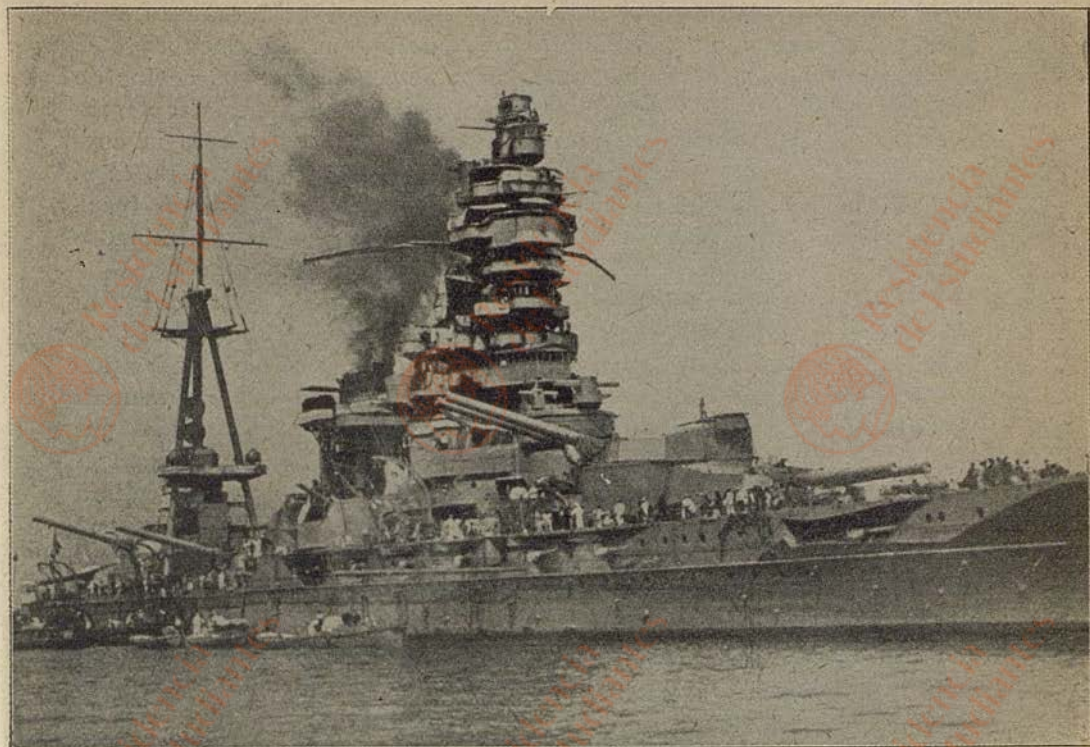
Cuánto difiere esta disposición de ánimo, en que se encuentra actualmente Inglaterra, de aquella que quiere sostener a todo trance el Presidente de su Consejo de Ministros, para «poder resistir y superar esta guerra» y a las envalentonadas y envanecidas seguridades de victoria, entonadas en otoño de 1939, cuando la guerra era todavía considerada como un negocio beneficioso y cuando los primeros políticos del país se atrevían a decir que esta guerra sería; «ganada con suma facilidad!»

Todo ello es música vieja. También los repetidos ofrecimientos hechos por Adolf Hitler de llegar a un acuerdo razonable y resguardar así la isla británica, han pasado para siempre. La solución, que habrá de ser hallada ahora, habrá de ser una solución completamente radical. El responsable de la tragedia que agobia hoy al pueblo inglés es, sólo y únicamente, Winston Churchill.

La potencia naval japonesa.

Algunos ecos de la prensa norteamericana, que hacían referencia a los efectos del pacto tripartito del 27 de septiembre de este año, llamaron la atención sobre el hecho de que, caso de que los Estados Unidos hubieran de atender a dos frentes de combate, debería concederse a la flota japonesa mucho más importancia de la que se la diera hasta entonces. Su valor combativo era ya de bastante peso, no sólo gracias al número de sus buques, sino y sobre todo, por su posición estratégica, extraordinariamente favorable.

Por el Tratado Naval, firmado en febrero de 1922 en Washington, las potencias anglosajonas consiguieron imponer a la flota japonesa una sensible limitación, fijándole la cifra proporcional de 5:3, contra lo cual elevó el Japón su protesta en todas las negociaciones que siguieron, hasta lograr por fin, en 1936, liberarse de la restricción impuesta. Y si ya el Japón había antes, hasta el año 1930, construido hasta el



Crucero de combate japonés «Ise» de 29.990 t.

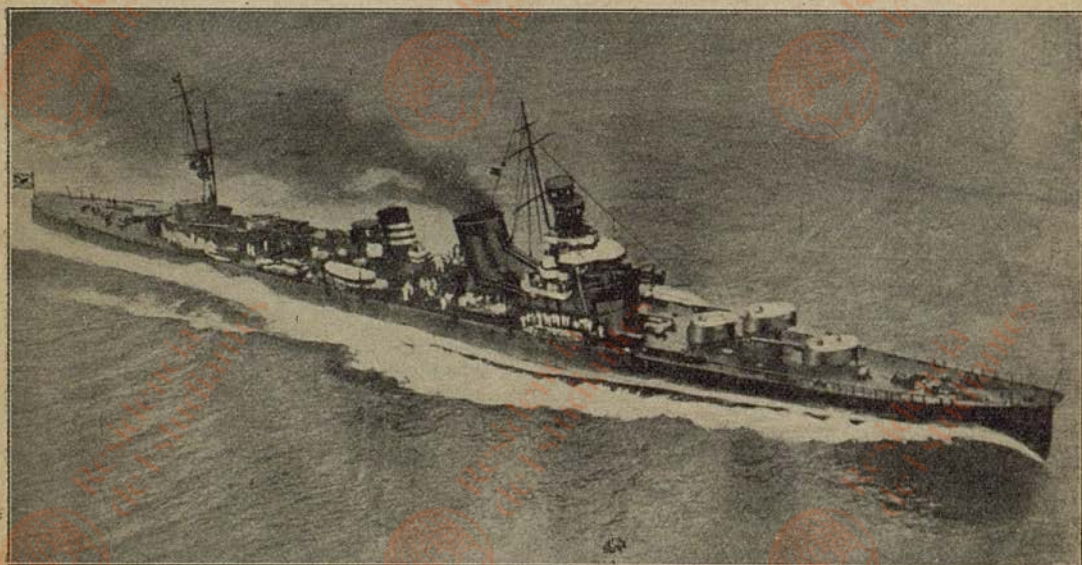
límite de sus necesidades los tipos ligeros, no limitados, en cruceros, contratorpederos y submarinos, para lograr, en el pacto de 1930, una mejora de la cifra proporcional de todos los tipos de contratorpederos y submarinos, se vió, a partir de 1936, libre de todo compromiso.

Así, la flota japonesa comprende hoy las siguientes unidades:

	Construïdos		En construcción	
	Num.	Tonelaje	Num.	Tonelaje
Acorazados de combate	9	275.000	2	90.000 (?)
Portaaviones	6	88.470	2	(?)
Buques nodriza de aviones	7	50.050	1	?
Cruceros pesados	12	108.000		
Cruceros acorazados	5	45.000		
Cruceros ligeros	25	141.255	2	?
Contratorpederos	112	141.628	10	?
Torpederos	12	6.868		
Submarinos	60	77.759	?	
En total:	248	950.050		

A ello debe añadirse el sinnúmero de los pequeños buques de combate, buques minadores, draga-minas, cañoneras, buques de convoy, etc., con los cuales pasa de un millón la cifra de tonelaje en la marina de guerra. Los varios puntos de interrogación que figuran en la tabla, indican hasta qué grado el Japón ha sabido mantener secreto la construcción de sus buques. Otro hecho característico en esta lista, es el gran número de portaaviones y de buques nodriza de aviones (para hidroaviones), que está en íntima correlación con las posibilidades estratégicas, en los archipiélagos del Océano Pacífico.

Si hasta antes de estallar la actual guerra, se podía tener motivo, al comparar la importancia de las flotas anglosajonas reunidas con la flota japonesa, de establecer una notable preponderancia a favor de las primeras, las circunstancias se han modificado actualmente de manera fundamental. La flota británica, a pesar de las amenazas lanzadas por Chamberlain en verano de 1939, con ocasión de las divergencias surgidas respecto a las concesiones en la China, de que «Inglaterra pudiera verse obligada a enviar su flota de la metrópoli hacia el Oriente Lejano para resguardar los intereses británicos», ya no tenía, en aquellos parajes, mayores unidades que una escuadra de cruceros con portaaviones, contratorpederos y submarinos. Y aún así, a veces, muchas de ellas debían ser retiradas para ir a reforzar las unidades del Mar Rojo y del Mediterráneo. Las cañoneras desaparecían así mismo del Yangtse y el control mercante pareció mejor ser una cuestión de prestigio que la consecuencia de una eficaz actividad. Ante la situación actual de la gue-



Crucero japonés de la clase «Kako», de 7.100 t.



Crucero japonés «Kinu» de 5.170 t.

rra, puédese apenas contar con circunstancias que pudieran ver actuar de nuevo la flota inglesa, y en mayores proporciones, en el Lejano Oriente. En situación muy parecida se encuentra la flota norteamericana.

Según es sabido, la política seguida por la marina de guerra de los Estados Unidos, tiende, desde hace tiempo, bajo el pretexto de la amenaza de un ataque del Japón, a establecerse en la parte occidental del

Pacífico. A la fortificación de Hawai (Pearl Harbour), siguió la instalación de bases aéreas en los arrecifes de las Islas Midway, Wake y Palмира, y en el Sur, en el grupo de las Islas Fénix, — a pesar de la protesta de Inglaterra, que acabó por concertar un acuerdo, — en tanto que, en el Norte, se establecía una base naval en las Aleutas, en Dutsch Harbour. Esta posición parece ser imponente, pero es muy arriesgada por medir distancias de más de 1.000 millas marítimas entre las diferentes bases estratégicas. La idea del bloqueo del Japón es, por ende, absurda, aún cuando el semicírculo se viera redondeado con Singapur, y de Port Darwin, al Norte de Australia. El Japón se halla precisamente en el centro de este círculo, lo cual es más importante que una «línea interior» en la guerra terrestre, y puede defenderse en todas direcciones. Su posición se halla firmemente afianzada, en el Sur, en el Kiu-Kiu y en las islas Pescadores, así como en Formosa, que mantiene en jaque a Honkon y, además también, en las Islas Spratley, en el Golfo de Tonkin. Aún contando con que Singapur sea enemigo, hallándose en todo caso a una distancia de 1.440 millas marítimas de Honkon, puede, el Japón, oponer tan importantes posiciones de observación y de vigilancia que habrían de resultar para el avance enemigo tan peligrosas como el avance de Hawai hasta las Filipinas, a más de 4.000 millas marítimas de distancia. Personas competentes norteamericanas, comprenden perfectamente el riesgo que supone tal política por la falta de puntos estratégicos y de bases de apoyo aseguradas y han pedido una mucho mayor superioridad de efectivos, junto a un poderoso servicio de buques de convoy y de reabastecimiento. La política oficial seguida por la marina norteamericana evitó, hasta ahora, plantear y someter a debate el problema relativo a la fortificación y ampliación de los puertos militares de las Filipinas, Cavite y Olongapo, dejando al ex-gobernador Mc Nutt el cuidado de obrar en tal sentido. En lugar de ello, sin embargo, intentó ya dos veces obtener medios financieros para proceder a la ampliación de las fortificaciones de la Isla Guam, que el Congreso rehusó por sentirse preocupado. Esta preocupación es comprensible, pues Guam se halla situada en las Islas Marianas, pertenecientes al Japón, no muy lejos de la Isla principal, Saipán; su fortificación fué considerada como una provocación del Japón y hubiera sido difícil llevar a cabo el proyecto en una época de tirantez.

Resumiendo se puede decir que la fuerza naval japonesa está en excelente situación con relación a la anglosajona, y el Japón plenamente consciente de su poderío y de su fuerza, sin preocuparse grandemente del peligro de la interrupción de entregas de las materias primas norteamericanas. El imperialismo norteamericano, que según la «doctrina de Monroe» establecida el 27 de septiembre último, quiere extender su dominio por el Lejano Oriente, tropieza ya con vallas locales que, exa-

minadas bajo el punto de vista de una estrategia total, resultan más potentes por el doble frente con el que debería tropezar forzosamente dicho imperialismo, en caso de agresión. La Europa de las potencias del Eje y el Asia del Japón se complementan recíprocamente y ello ha sido comprendido, aunque muy a pesar, por Inglaterra y por los Estados Unidos.

(De «Deutsche Wehr».)

Éxitos de la acción de los buques de guerra de superficie alemanes en la guerra mercante.

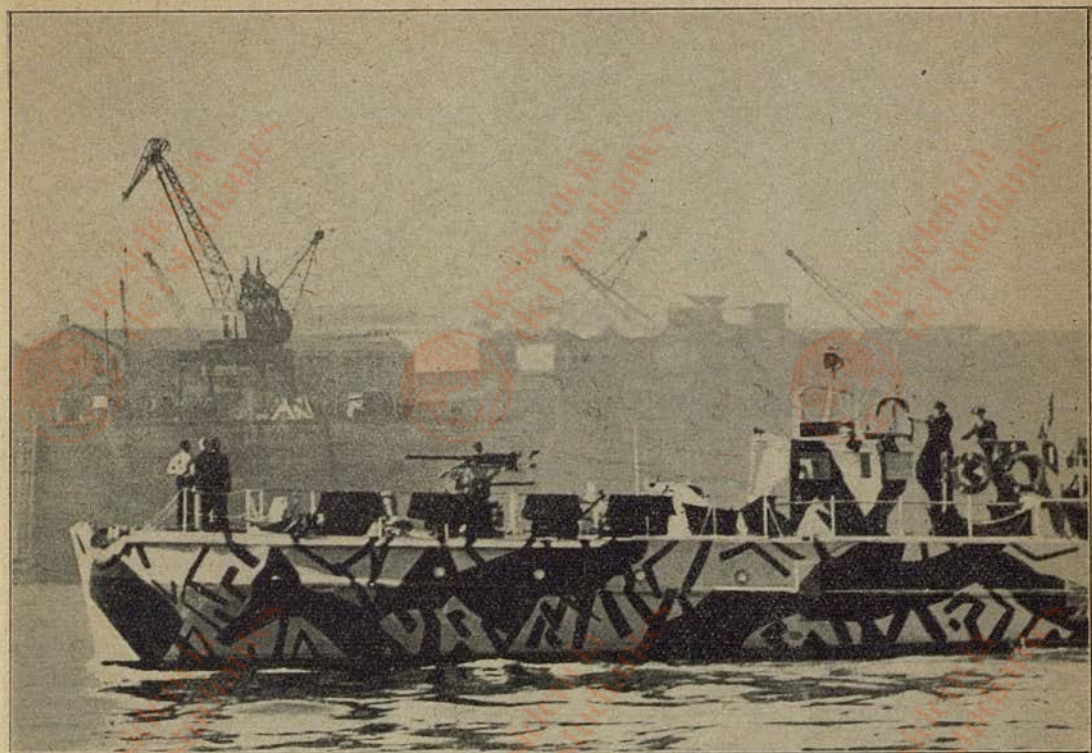
Poco después de haberse producido un altercado debate en la Cámara de los Comunes de Inglaterra, sobre la insuficiencia del mando de la flota británica frente a los ataques y al avance de la marina de guerra alemana en todos los océanos, cundió, a comienzos de Noviembre, la noticia de que, fuerzas armadas de superficie alemanas habían echado a pique, en la parte septentrional del Atlántico, todo un convoy inglés con 86.000 toneladas totales de registro. La opinión pública de Inglaterra se ha enterado hasta ahora muy deficientemente de tan grave pérdida. La Agencia Reuter comunicó primeramente sólo que «algunos buques habían sido hundidos en el norte del Atlántico pero no por submarinos, sino por otros medios». Sin embargo, esto bastó para despertar, entre la prensa inglesa, una gran emoción, sobre todo debido a que una agencia norteamericana publicó el «bombardeo de un convoy» con lo cual la noticia logró alcanzar la prensa, al través de las mallas de la censura inglesa. Por este motivo, Reuter no tuvo más remedio que mencionar brevemente la información dada a este respecto por el Alto Mando alemán, pero con la salvedad de que en Londres todavía no se habían recibido noticias concretas.

Este suceso recuerda, en sus efectos, los que tuviera durante la Guerra Mundial el victorioso ataque de los cruceros alemanes «Brummer» y «Bremse» contra un convoy inglés, en la parte septentrional del Mar del Norte. El 17 de octubre de 1917, surgieron de pronto los dos mencionados buques en la ruta seguida por el convoy británico, que, procedente del puerto noruego de Bergen, se dirigía a las Islas Shetland. Diez eran los buques que formaban el convoy inglés, que iba protegido por dos contratorpederos y un barco-patrulla. En un combate corto pero rudo, fueron destruidos los dos contratorpederos, mientras los diez buques mercantes quedaron sumergidos en el fondo del mar. Se trataba

de pequeños barcos mercantes, de 10.500 t. en total. Sólo pudo salvarse el barco patrulla, mientras que los dos cruceros alemanes regresaron ilesos. La opinión pública inglesa exigió que se tomaran disposiciones más eficaces para asegurar mejor los convoyes y ello, sobre todo, cuando el 12 de diciembre de 1917 cuatro contratorpederos alemanes consiguieron de nuevo destruir otro convoy en la misma ruta. Se trató, esta vez, de seis barcos, que iban acompañados de dos contratorpederos y cuatro barcos-patrulla. Sólo pudo salvarse un contratorpedero, pero con grandes averías. Fueron hundidas 8.500 toneladas totales de registro. Estos dos eficaces ataques, hechos por unidades de la flota alemana contra convoyes ingleses, a fines de 1917, tuvieron como consecuencia, el que el Almirantazgo británico hubiera de decidirse a poner buques acorazados a disposición y para seguridad de los convoyes que iban de Noruega a Inglaterra, separando así las unidades de la Grand Fleet, mantenidas reunidas hasta entonces.

Esta ojeada retrospectiva, echada sobre acciones brillantísimas, realizadas por la Marina de guerra alemana durante la Guerra Mundial, permite estimar ahora más especialmente en toda su importancia la reciente destrucción de un gran convoy inglés al norte del Atlántico, por buques de guerra alemanes. La situación marítima estratégica actual de Alemania no puede ya ser comparada, de ningún modo, a la que tuviera durante la Guerra Mundial. Entonces, la flota alemana, estaba limitada a las bahías nacionales y únicamente la costa de Flandes constituía un puesto avanzado. En esta guerra, la posición marítima de Alemania ha sido extendida a toda la costa europea del Atlántico, desde el Cabo Norte hasta la costa del Mar Cantábrico. No hay ya más necesidad de atacar los convoyes británicos que vayan de Noruega a las Islas Shetland, puesto que Noruega se halla en poder alemán. Los buques de guerra alemanes, utilizados para la guerra mercante, pueden dedicarse a realizar acciones más importantes, tal como lo demuestra la destrucción de 86.000 toneladas, hecha recientemente.

La utilización de buques de guerra en la guerra mercante, completa la actuación de los submarinos de manera muy eficaz. Ante el armamento adoptado por todos los barcos mercantes ingleses, el submarino sólo tiene ocasión, las más de las veces, de hacer uso de los torpedos, mientras que los buques de superficie pueden atacar al enemigo con sus cañones. La gran velocidad de los buques de superficie, en comparación a los submarinos, les permite cambiar rápidamente su teatro de acción y aparecer de pronto en cualquier punto, donde el enemigo no sospecha su presencia. Los buques de superficie pueden, gracias a sus superestructura y sus mástiles y, sobre todo, en caso de llevar aviones a bordo, reconocer la aproximación de los convoyes enemigos a una mayor distancia de lo que pueda hacerse desde el bajo puente de un submarino.



Un rastreador alemán, al entrar en uno de los puertos franceses del Canal de la Mancha, los que fueron ocupados por los alemanes en el mes de junio de 1940.

Por eso, en la batalla naval de Jan Mayen, que jugó el papel que llevamos indicado en la Cámara de los Comunes británica, fué posible a los buques de guerra alemanes sorprender a un portaaviones inglés que había sido destinado para proteger y asegurar la invasión y la retirada de los ingleses en Narvik.

Los buques de superficie que están destinados a combatir los barcos mercantes, atraen en más alto grado hacia sí las unidades enemigas. De esta manera obligan al enemigo a dispersar su marina en los diferentes puntos de combate en las aguas europeas. Este efecto indirecto del empleo de buques de guerra en la guerra mercante no son muy manifiestos, pero no por ello menos importantes, gracias a los efectos directos que obtienen. La necesidad de guardar el secreto y que, precisamente tratándose de la persecución de los barcos mercantes en todos los océanos, es imperiosa, impide las más de las veces extenderse en detalles sobre las acciones realizadas. Pero el hundimiento del transatlántico «Rangitiki» con sus 17.000 toneladas y otras 70.000 toneladas

en la costa norte del Atlántico de un convoy inglés, son hechos muy brillantes de los que habrán de ocuparse los tiempos futuros. «Se trata de un rudo golpe sin precedentes en la guerra naval,» ésta es la conclusión que da, muy acertadamente a este respecto el «Giornale d'Italia».

(De «Berliner Börsen-Zeitung».)

Sobre los campos de minas ingleses.

La aseveración del éxito alcanzado por el sembrado inglés de minas, es una forma de propaganda bélica, especialmente cultivada por Churchill. Ello es comprensible, si se considera que las minas submarinas son armas invisibles, lo que permite que tanto al propio pueblo británico como al extranjero se dejen fácilmente engañar con la propagación de la noticia de que acá y allá «se han efectuado grandiosos sembrados de minas inglesas».

El más reciente embuste propagandístico de esta naturaleza, disimulado bajo la capa de una advertencia contra el peligro de minas, dada oficialmente en Londres, es que la salida occidental del Canal de la Mancha y todo el Mar Cantábrico, o sea una zona de más de 700 kilómetros, haya sido bloqueada por campos de minas ingleses. Estos campos de minas en el Mar Cantábrico, sin embargo, no son más que una fanfarronada de Churchill.

En otoño de 1939, se había efectuado, según decían los ingleses, «un sembrado de minas impenetrable» por todo el Mar del Norte, desde las Islas Shetland hasta la costa de Flandes. A pesar de ello, los contratorpederos alemanes circularon a través de las zonas minadas para, a su vez, sembrar minas con gran éxito, a lo largo de las costas de Inglaterra.

En la primavera de 1940, Churchill declaró haberse efectuado un «grandioso sembrado de minas en el Skagerrak», que logró cortar el transporte de reabastecimiento a las tropas expedicionarias alemanas en Noruega», en tanto que, en realidad, los buques que transportaban los reabastecimientos transitaban por el sin sufrir grandes pérdidas.

Lo más insensato que se permitió hacer Inglaterra en este sentido, fué el aviso dado poco tiempo después por el Almirantazgo británico de un gran «sembrado de minas por todo el Mar Báltico, desde el Sund hasta la ciudad de Memel». Incluso en las esferas evidentemente favorables a Inglaterra, esta «gran operación sin precedente» fué declarada una fanfarronada inglesa, tanto más, que, como es sabido, el dominio ilimitado del espacio marítimo entre Dinamarca y Memel por la armada alemana, desde la campaña de Polonia, no ha sido nunca ni siquiera perturbado. Por lo demás, Inglaterra no dispone para ello ni de la can-



Un oficial de la marina alemana desarma la espoleta de una mina inglesa arrojada contra la costa de Noruega.

tividad necesaria de buques fondeadores de minas ni de producción de minas suficiente para llevar a cabo empresa de tal magnitud.

Cuando el Almirantazgo británico, algún tiempo después del descalabro sufrido por sus tropas en Narvik, declaró haber minado la ruta navegable entre las islas Faröer e Islandia e incluso entre Islandia y Groenlandia, nadie lo tomó en serio. La manifiesta falsedad de esta pretensión, emitida por Churchill, puede ser reconocida estableciendo una comparación con la Guerra Mundial de 1914—1918. En

aquel entonces Inglaterra, con todos sus aliados y a pesar del aporte de un material gigantesco, durante varios años no se halló ni siquiera en situación de impedir eficazmente, por un minado permanente, la ruta mucho más estrecha entre las Islas Shetland y Noruega. Tanto menos, pues, puede hoy Inglaterra, abandonada a sus propias fuerzas, disponer de los medios necesarios para sembrar tan amplio campo de minas en el Mar del Norte, que tiene una profundidad de miles de metros.

La marina de guerra inglesa no se halla ya más en situación de llevar a cabo tales operaciones durante esta guerra. Es incluso sabido, que no dispone ni siquiera de los buques necesarios para proteger los convoyes que son para Inglaterra de necesidad vital. En la actualidad, se da el caso de que los ingleses, para proteger grandes convoyes de hasta 70 buques mercantes, no puedan disponer y emplear más que 2 ó 3 contratorpederos.

Resulta, pues, que las «fuertas ofensivas de minas» y «las grandes victorias» por ellas obtenidas, no existen en la realidad, sino sólo sobre el papel.

La nueva estrategia y táctica alemanas, vistas por un norteamericano.

Informamos a continuación en forma sucinta sobre un artículo del general norteamericano Nickerson.

En la revista norteamericana «Harpers Magazine» el General Nickerson publica una interesante análisis sobre los nuevos métodos de la conducción de guerra alemanes. Se nota que el norteamericano no está predispuesto a reconocer abiertamente y sin reservas los extraordinarios éxitos del ejército alemán. Pero, haciendo caso omiso de cierta subjetividad, dicho artículo da una interesante exposición de la estrategia y táctica alemanas empleadas en esta guerra.

Aún cuando sea con mucho pesar, habla con el mayor encomio de las victorias y, en particular, de la ejemplar organización militar de Alemania. El citado escritor norteamericano opina que los Estados Unidos, como asimismo todos los demás países del mundo, que quieran mantener su posición internacional, deben de sacar importantísimas enseñanzas de los nuevos métodos alemanes para el desenvolvimiento y organización de sus fuerzas armadas.

Al comenzar, el General Nickerson hace alusión a que la estrategia y táctica alemanas, que han interesado en tan alto grado en la opinión pública de todo el mundo, eran ya conocidos desde hace años en sus principios por los peritos militares de todos los países. Y que las operaciones alemanas llevadas a cabo en Holanda, Bélgica y Francia, adaptadas a las circunstancias especiales que concurrían, habían perfeccionado la estrategia alemana empleada ya en Polonia y Noruega. La característica especial de dichas operaciones alemanas estriba — así deduce el autor — en la movilidad y rapidez extraordinarias con que se desarrollaron aquéllas.

El artículo dice, además, que la técnica militar alemana es el resultado natural y lógico de las experiencias adquiridas en la Guerra Mundial, completada y perfeccionada por los sucesos militares de los últimos 20 años. Asimismo indica que la gran contienda de 1914 a 1918 había enseñado también a los estrategas cuanto debía evitarse en futuras guerras. La Guerra Mundial dió, especialmente en sus últimas fases, numerosas sugerencias para perfeccionar los métodos técnicos y tácticos. El publicista norteamericano especifica, luego, detenidamente como hay que atribuir el perfeccionamiento y el aumento de la potencialidad de los aviones y tanques a los progresos logrados en la fabricación de motores. Había que estar persuadido que en una nueva guerra la aviación y las armas motorizadas colaborarían eficazmente en las operaciones.

Los teóricos militares, que se ocupaban de estos problemas y estaban siempre investigando nuevos métodos que asegurasen la victoria definitiva sin grandes sacrificios de hombres, material y dinero, se subdividían en dos bandos. Una minoría formada por los consecuentes partidarios del general italiano Douhet daban toda la importancia a la aviación. Según esta teoría un súbito bombardeo debía destruir primeramente la aviación del enemigo y luego, mediante ataques aéreos realizados en gran escala sobre las poblaciones, abatir la moral de la población civil para ganar la guerra en brevísimo tiempo. La mayor parte de los peritos militares competentes rechazaron esta teoría fundándose en sus estudios realizados. Su juicio lo ejemplifica el General Nickerson con la opinión de un historiador militar estadounidense, el profesor Johnston: «Círculos civiles y también militares experimentados ponen a menudo de manifiesto su opinión que la próxima guerra sería decidida por un arma especial como, por ejemplo, por los aviones de bombardeo. Las operaciones militares llevadas a cabo en las últimas fases de la Guerra Mundial dan lugar, sin embargo, a llegar a otras conclusiones... pues nunca la colaboración de todas las armas ha revestido tanta importancia como precisamente hoy en día.» A esta opinión del citado escritor militar, el autor deduce: «Por la tanto, está claro que el empleo de la aviación sería tanto más eficaz si operara dentro

del marco de toda la organización militar y en conjunto con el ejército y la flota. Principalmente en Alemania, a la que se había ofendido y humillado tontamente por el Tratado de Versalles, pero la que, a pesar de ello, había conservado la vitalidad de una gran potencia, se reconoció la importancia de esos principios militares y se estimó que el problema militar más importante era el que las distintas armas de guerra actuaran en conjunto.»

El general norteamericano se ocupa luego de la importancia del servicio militar obligatorio y, entre otras cosas, dice «Si uno quiere formarse un juicio de las fuerzas armadas alemanas de hoy día, no puede ponderarse bastante la minuciosa instrucción militar de los soldados y oficiales alemanes. En la «Reichswehr», el ejército profesional, impuesto por el Tratado de Versalles, la instrucción física y militar era superior a la de cualquier otro ejército moderno del mundo. Cuando la Alemania nacionalsocialista reimplantó el servicio militar obligatorio, fué el problema principal de tener una instrucción militar minuciosa y a la vez muy rápida. La espléndidamente instruida «Reichswehr» fué capaz de constituir el núcleo central para un ejército mucho mayor. La potencia militar alemana creció de un modo tan rápido y gigantesco que sólo los mayores esfuerzos podían garantizar la solidez de este desarrollo. El Servicio de Trabajo fué una escuela preparatoria excelente. En él, los jóvenes adquieren una instrucción física excelente y aprenden, además, disciplina y puntualidad militares. Al ser licenciados de dicho servicio de trabajo están ya tan bien preparados que, en el ejército, todo el tiempo de instrucción se puede dedicar al manejo de las armas. La compañía aérea alemana «Lufthansa» y toda la aeronáutica alemana privada constituían excelentes escuelas de preparación para los futuros aviadores.»

El autor describe luego detenidamente la magnífica organización y la instrucción ejemplar en las distintas armas alemanas como, por ejemplo, en la infantería motorizada, en la artillería, en las tropas de transmisiones, en los zapadores, etc., y recalca expresamente que la selección del personal para esos cuerpos fué llevada a cabo con un esmero incomparable.

Con respecto a la organización, empleo y éxitos de las tropas motorizadas alemanas, relata el autor: «Considerando las tropas blindadas como un cuerpo de conjunto, las divisiones de carros de combate alemanas nos recuerdan la caballería pesada de un siglo atrás, cuyo principal cometido estribaba en penetrar en las líneas enemigas dotadas de artillería pesada. En contraposición con ello, las tropas blindadas deben atacar los puntos débiles de las líneas enemigas o bien sorprender al enemigo en movimientos envolventes, atacarle en los flancos, perturbarle en la espalda y en la retaguardia y atacar sus altos mandos. Las divisiones de carros de combate tienen que desempeñar un importan-

tísimo papel al cumplir esta misión de desconcertar las líneas enemigas. Pero, junto con el gran desarrollo que se ha dado a los carros de combate, Alemania no ha dejado de prestar en absoluto la debida atención en la moderna preparación y desarrollo de la infantería y artillería. El Mando en Jefe alemán ha dedicado siempre suma importancia a que las distintas armas actúen en conjunto.

El autor describe luego, comparando, como el general Fuller, jefe del Estado Mayor británico de las tropas de carros blindados, organizó esta arma en Inglaterra durante la Guerra Mundial. En ninguna parte — así declara el publicista norteamericano — se desarrollaron y prepararon tan minuciosamente las tropas blindadas como en Alemania.

Luego describe detenidamente, la «campana relámpago» contra Polonia. Constata que Polonia, siendo un país de 35 millones de almas, poseía el cuarto ejército en importancia entre los países europeos. El ejército polaco había sido del tipo de los ejércitos de la Guerra Mundial disponiendo a la vez de una caballería particularmente fuerte. En cambio, Polonia había prescindido de dar el necesario desarrollo al arma aérea. Los soldados polacos y oficiales encargados de la instrucción militar, habían reunido muy buenas condiciones, por el contrario, los jefes demostraron no ser muy aptos. El autor describe luego detenidamente la posición geográfica y política-militar de Polonia y da una extensa reseña de los acontecimientos de la «Guerra de los 18 días». Dedicar la mayor admiración a la estrategia alemana y sobre todo a la increíble rapidez con que se desarrollaron las operaciones alemanas en esa campaña de Polonia y termina diciendo: «En las planicies de Polonia, las tropas motorizadas alemanas demostraron, junto con la aviación, toda la diferencia existente entre un ejército que actúa rápidamente y otro lento y vióse asimismo el desmoronamiento vertiginoso de un ejército valeroso, pero mal conducido...»

En otro capítulo el autor trata de la campaña en Noruega, cuyas operaciones califica como un «caso típico de la nueva estrategia alemana» y describe detalladamente todas las distintas fases de aquella campaña. Es extraordinariamente notorio que una revista norteamericana tan considerada y de tanta difusión como la «Harpers Magazine» informe al público en general en forma detallada e instructiva sobre la táctica y éxitos de la ejemplar organización del Comando en Jefe alemán. El autor no sólo se extraña de la débil resistencia noruega, sino mucho más del fracaso absoluto de los contraataques ingleses en Noruega. Si bien las campañas polacas y noruegas fueron llevadas a cabo con una energía dignas de admiración, la tercera «campana relámpago» de Alemania, o sea la conquista de Holanda, Bélgica y Francia, sobrepasa en mucho todo lo acontecido hasta ahora en la historia militar de todos los pueblos y épocas. También aquel que no estudie detalladamente las operaciones militares alemanas en Polonia, Noruega, Holanda, Bélgica

y Francia, le bastará echar una mirada al mapa para comprobar en qué grado el Comando en Jefe alemán tomó las medidas apropiadas alcanzando con ello estos éxitos enormes. El autor finaliza este extenso capítulo con las siguientes palabras: «Después de cinco días rindióse el ejército holandés. A los doce días después de haber entrado en Bélgica, las tropas alemanas penetraron en todo el norte de Francia y en ese mismo día las divisiones motorizadas estaban ya en la desembocadura de la Somme. En esta fase de la última guerra relámpago, constituye un nuevo factor muy notorio el empleo de tropas paracaidistas alemanas. Especialmente digno de mención es el hecho que casi toda la aviación belga, como asimismo la polaca, fueron sorprendidas completamente por la rapidez con que se desarrolló el ataque alemán y destruidas sobre el suelo sin excepción.»

En el capítulo final, el publicista norteamericano acentúa que el ejército de Hitler fué creado sobre la base de la gloriosa tradición y del excelente espíritu militar prusianos. Pero más aún, el nuevo ejército alemán ha revolucionado el arte militar y ha sabido adaptarse a las condiciones y desarrollo de la industria de armamentos mucho más rápidamente que, por el ejemplo, el ejército francés. «Bajo el punto de vista moral, el soldado alemán está siempre dispuesto al mayor sacrificio y en su concepto del deber no lo supera ningún pueblo de la Tierra.»

El autor dice luego, «Norteamérica debe aprender de la nueva estrategia y táctica alemanas al igual que, en su tiempo, los enemigos de Napoleón hubieran de aprender sus nuevos métodos militares.

Declara, finalmente, el General Nickerson: «El Comando en Jefe alemán ha demostrado, de un modo convincente, que el armamento no constituye en absoluto el factor decisivo sino que más bien su manejo encomendado a soldados con sólida instrucción militar y una conducción altamente idónea son los factores esenciales. Ahí estriba la causa de los extraordinarios éxitos y la inusitada rapidez que caracterizan las operaciones militares alemanas...»

La literatura y la escuela francesas y el odio contra Alemania propagado por ellas han sido una de las causas de la actual guerra.

La conducta de que han dado pruebas tanto los miembros del Ejército como las personas civiles de Francia en su relación con los prisioneros de guerra alemanes o con aquellas personas que, debido a sus simpatías con Alemania, fueron secuestradas de Bélgica y Holanda,

y los bárbaros tormentos a que han sido sometidos esos infelices, muestran lo hondo que en el corazón de los franceses se encuentra arraigado el odio contra todo lo que sea o parezca alemán.

Desde el año 1871 este odio ha sido fomentado artificiosamente no solamente por los periódicos sino con mucha mayor intensidad por medio de la literatura y de la escuela. Estas dos apenas si se pueden separar en sus efectos, ya que la primera suministra el material de enseñanza de la segunda.

En la literatura alemana no se encuentra ninguna obra difamatoria ni contra Francia ni contra cualquier otro país. Por el contrario, sus autores se han complacido muchas veces en escoger para sus obras los temas más gloriosos de la Historia francesa o inglesa. Basta recordar «La Doncella de Orleans», de Schiller, la más bella exaltación poética de la heroína nacional francesa, las baladas inglesas de Moritz von Strachwitz, Theodor Fontane y Alice von Gaudy, y la magnífica versión alemana de los dramas de Shakespeare, sin que sean de olvidar los trabajos de muchos filólogos alemanes sin cuyos esfuerzos la filología francesa se encontraría en mantillas. Lo mismo en la literatura de guerra alemana a partir del año 1870 (Detlev von Liliencron, Ernst von Wildenbruch, etc.), no se encuentran ni expresiones de odio ni insultos contra Francia.

En cambio, lo que ciertos autores como Alphonse Daudet, Guy de Maupassant, Leon Bloy, Jean Richepin y Edmond Rostand, entre otros, han escrito respecto a Alemania excede a todo lo que se hubiese podido imaginar. ¡Típica es la obra de Leon Bloy «Sueur de Sang» (reeditada en 1926), en la que se describe la historia de una mujer francesa que repetidamente ha sido violada por soldados alemanes, mientras que su hija, después de haber sido sometida al tormento del fuego, encuentra más tarde, siendo enfermera, la ocasión de asesinar a un joven oficial alemán herido, y durante tres días le ofrece al padre del mismo, un General alemán, la aderezada carne de su propio hijo!

Igualmente característica es la «Poesía» de Edmond Rostand, «L'île des Chiens». Tomando como ejemplo la isla de Constantinopla donde unos a otros se devoran, los perros sin dueños que la gran ciudad arroja a la misma, proponía Rostand para después de la Guerra Mundial el enviar a todos los Príncipes alemanes a una isla, privándoles de todo alimento, para que al modo del ejemplo turco se devorasen entre sí.

Desde hace años repetidamente se ha llamado la atención sobre la destructiva influencia de los libros de escuela franceses en los que sus autores se entregan a escribir los más graves insultos y difamaciones contra Alemania. Después de la guerra fué encargado el conocido autor René Bazin de redactar un nuevo libro de lectura para las escuelas. Casi aparece superfluo añadir que Bazin no desperdició

ocasión alguna para, a base de hechos falseados, denostar con ridículas leyendas al pueblo alemán, al mismo tiempo que se cuidaba de presentar al francés como un inocente ángel pacífico.

En las bibliotecas escolares francesas se encuentran obras que son altamente sospechosas. Una de las más conocidas ya antes de la guerra era «Le Taureau de Vosges», de Lamotte, que no es otra cosa que la exaltación del franco-tirador y como tales se presentan principalmente a alsacianos con nombres alemanes.

A la juventud francesa se le han presentado durante decenios enteros narraciones de la más repugnante naturaleza, tales como los ataques por sorpresa contra soldados alemanes, hazaña de los franco-tiradores que, como prueba de la misma, presentan en un casco alemán las orejas de sus víctimas; la historia de la campesina que atrae a una cueva a media docena de soldados prusianos para después de cerrarla hacerla inundar; etc., etc. ¿Qué cabe esperar de un pueblo que de esta manera envenena a su juventud con semejantes «mercancías»?

Francia no se ha concretado solamente a emponzoñar de odio su propio pueblo y su juventud. Dos franceses, Mallet e Isaac, son los autores de algunos libros de historia para el uso de las Escuelas, publicados en idioma español, que todavía ahora constituyen, en muchos países de Ibero-América, la base de la enseñanza en Historia. «Los Tiempos Modernos» y «La Epoca Contemporánea» son los títulos ostentados por tales libros, que falsean las verdades históricas y cuya finalidad es la de atizar el odio contra Alemania en el corazón de los niños de los países iberoamericanos, con los que Alemania ha vivido siempre en muy buenas relaciones y que tanto deben a la ciencia y a la investigación alemana.

Basta, para convencerse, leer, en dichos libros, el capítulo relativo a la Guerra Mundial, lleno de datos malévolamente alterados respecto a Alemania, o también leer la inscripción puesta al pie del retrato del Mariscal Moltke, cuyo semblante es comparado a «una cara de ave de rapiña», a pesar de que todo conocedor de aquella época sabe que el anciano mariscal fué una personalidad de grandes cualidades y de gran corazón, un caballero sin tacha y que inspiró respecto aún a sus propios enemigos. Puede, asimismo, verse en dichos libros como sus autores, Mallet e Isaac, denigran a Federico el Grande de Prusia, una personalidad que, como estratega, como soberano y como filósofo en el trono, fué la más descollada de su siglo.

Si sometemos la conducta observada por los escritores y educadores franceses a un examen concienzudo, daremos con el resultado de que les corresponde una gran parte de la culpa en el estallido de la actual guerra y, con ello, del destino deparado a su propio pueblo.

De Diarios y Revistas.

Según publicaron los periódicos alemanes con fecha 15 de noviembre, 85 operarios y 40 operarias de las industrias de armamentos y material de guerra fueron condecorados por el Führer con la medalla de Méritos de Guerra y recibidos en el Salón de Ceremonias de su residencia, en donde se celebran los grandes actos oficiales y las recepciones diplomáticas. El Führer estrechó la mano a cada uno de los obreros y obreras, dándoles las gracias por surtir, a los soldados en lucha, las mejores armas y ello en tal profusión, que por cada granada lanzada se dispone de diez nuevas, y de diez nuevas ametralladoras por cada deteriorada. Puso el Führer de relieve, en sus palabras, que también a los operarios y operarias de las industrias de armamentos se debe el que hoy, Alemania disponga de la defensa antiaérea mejor y más poderosa.

Después que ya, repetidas veces, personalidades de relieve inglesas han llamado la atención sobre el hecho de que el consumo de los víveres se verá sometido a nuevas restricciones, el ministro británico del Comercio, Oliver Littleton, en un discurso pronunciado en la radio a mediados de noviembre y dirigido a sus connacionales, profirió las palabras siguientes: «Apretad un poco más vuestros cinturones.» De lo cual pueden deducirse indefectiblemente, los efectos siempre más desastrosos del bloqueo alemán contra Inglaterra.

El Mando de la marina japonesa ha comunicado oficialmente la organización de dos nuevos cuerpos de aviación naval, creados el 15 de noviembre, para reforzar el contingente de la aviación naval japonesa. Se trata de un cuerpo de aviación naval situado en Amimura, al Este de Tokio, y otro que estará acuartelado en las inmediaciones de la ciudad de Hakata, en la Isla Kiushiu.

En el mes de noviembre, fué inaugurada en la China la nueva línea ferroviaria que une el ferrocarril de Tientsin-Pukau con el de Pekin-Hankau. La nueva línea tiene una longitud de 200 kilómetros y fué construída en cinco meses de trabajo. Ha abierto al tráfico una comarca muy rica en producción algodonera y une la provincia de Shansi, gran productora de carbón, con Tsintau. Es, además, de gran importancia para las operaciones de las tropas japonesas.

Según comunican de Zurich, el Consejo de Guerra de Clermont-Ferrand ha condenado, en contumacia, a los dos secretarios del antiguo Presidente del Gobierno francés Paul Reynaud, Paul Leca y Gilberto Devaux, por delito de fuga, realizada en julio de 1940 a diez años de prision y 20 años de destierro, así como a la degradación militar y a la confiscación de sus bienes. Ambos colaboradores de Reynaud habían sido nombrados, poco antes del descalabro sufrido por Francia, agregados financieros de la Embajada de Francia en Washington. Al cruzar el territorio español, dos de sus baúles

llamaron la atención de las autoridades españolas, que, al proceder a una revisión de los mismos, hallaron documentos secretos, títulos del Estado y joyas de valor. Los baúles fueron confiscados y puestos a disposición de la Embajada de Francia en Madrid. Leca y Devaux fueron requeridos por el Gobierno del Mariscal Pétain, a regresar a Francia, ya que su misión en los Estados Unidos no tenía razón de ser. Ambos prefirieron, sin embargo, marcharse a Inglaterra. Según noticias, el Tribunal Supremo de Riom elevará a su vez contra los inculcados Leca y Devaux querrela por malversación de fondos públicos.

El Ministro de la Guerra de España, General Varela, visitó a comienzos de Noviembre las colonias españolas de Africa. Su viaje le condujo a las Islas Canarias, a Ifni y al Sahara, dándosele en Madrid especial importancia. El General Varela ha sido recibido por la población, en todas partes, con muestras del mayor entusiasmo.

Según comunica la «Gazetta del Popolo» de Turin, la marina de guerra italiana ha logrado cortar y separar 20 kilómetros de cable submarino entre Malta y Gibraltar. De esta manera, Inglaterra ha perdido uno de sus medios auxiliares más eficaces para la dirección de las operaciones y para su propaganda en el Mediterráneo y el Oriente Cercano.

Las tropas alemanas han notablemente completado y reforzado la defensa costera de Noruega. Además de las baterías alemanas antiaéreas y de costa, así como de las baterías de torpedo, todas las baterías noruegas de costa y de torpedo han sido puestas de nuevo en situación de servicio.

Debido a las frecuentes violaciones del territorio suizo por los aviones británicos, el General en Jefe del ejército suizo ha dispuesto que, a partir del 7 de noviembre todo el territorio suizo apague sus luces y quede sumido en la obscuridad. Hasta ahora, se había mantenido el alumbrado corriente para que se pudiera así, durante la noche, reconocer el territorio de la Confederación helvética y se respetara la integridad de su zona aérea por los aviadores extranjeros.

El 27 de noviembre de 1940, pereció el recientemente nombrado ministro egipcio para la Defensa, Yunis Bajá Seleh, de un ataque cardíaco, a pesar de contar solamente 47 años y gozar de una salud perfecta. Pocas semanas antes, el Presidente del Consejo de Ministros egipcio, Sabry Bajá, había sucumbido de pronto, también de un ataque cardíaco. Ambos hombres públicos, que sufrieron una muerte tan repentina en circunstancias tan misteriosas, estaban animados del deseo de que Egipto permaneciera neutral en el conflicto armado surgido entre Inglaterra e Italia, mientras que los ingleses procuran, por todos los medios posibles, obtener que el Egipto declare la guerra a Italia. Debido a ello, en los círculos políticos egipcios y también entre el pueblo, reina la convicción de que, tanto Sabry Bajá como Yunis Bajá Seleh, han sido víctimas del Secret Service inglés que, por orden del gobierno inglés elimina a todos los egipcios de categoría que no atienden los

deseos británicos sino que quieren seguir una política independiente y conforme a los intereses nacionales de su país.

Un ingeniero alemán, Vilmuth Görland, y su esposa han realizado en 45 días y a pesar de serios vendavales, en un pequeño bote velero, la travesía del Atlántico, desde Norteamérica hasta España, acción que les incluye en las filas de los hombres más arrojados que realizaron la travesía del Atlántico. La nostalgia hacia la patria alemana, indujo al valeroso matrimonio a aprender primeramente la navegación a vela y a emprender después tan osada travesía. Desde España, donde fueron recibidos con plácemes y agasajos, se dirigieron a Hamburgo, su ciudad natal.

En forma irónica, el «New York Post» publica el siguiente comunicado «oficial» inglés sobre la actividad aérea alemana: «Un número desconocido de bombarderos efectuó, en un día no señalado, sus vuelos sobre una parte, no indicada, de un país europeo que no se menciona. En dicho día, no señalado, no hacía ningún tiempo. De haberlo hecho, hubiera sido considerado como secreto militar y no hubiera sido mencionado. En una hora, no indicada, se dió la alarma contra los ataques aéreos. El enemigo, que no se quiere mencionar, no debía enterarse del tiempo que fuera en realidad. Cayeron bombas en una pista de Golf y mataron 75 conejos, de nombre desconocido. Veinticinco personas que se hallaban en unos sótanos de refugio, al lado mismo de la pista de Golf, no sufrieron daños ningunos. Un loro que fué echado de la jaula, por la presión del aire, bajó calle abajo murmurando para sí en voz baja. (El loro murmuraría en voz baja para no dar ninguna información). El ataque aéreo causó muy leves desperfectos.»

Una nueva prueba de la manera escandalosa como Inglaterra formula sus informes para la prensa, es la siguiente:

El general de Gaulle, declarado por el Gobierno francés como desertor y traidor a la patria, se presentó hace poco con algunos buques de guerra frente al puerto de Libreville, en la costa occidental del Africa y ordenó el cañoneo de la ciudad. La agencia inglesa «Reuter» anunció en seguida, como resultados del bombardeo:

Muertos:	2.792 hombres
	2.900 mujeres
	643 niños menores de 16 años.
Heridos:	4.228 hombres
	3.750 mujeres
	717 niños menores de 16 años.

Lo que arroja un total de 15.030 muertos y heridos.

Dado el hecho de que la ciudad de Libreville contaba antes del cañoneo con unos 4.000 habitantes, mientras que Reuter declara 15.030 muertos y heridos, no vale la pena hacer mayores comentarios sobre las vergonzosas mentiras de esta agencia de noticias telegráficas.

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.



Cultivo de Idiomas.

Lección XCII.

(Continuación.)

Con esta distribución de fuerzas barecía garantizado tanto un rápido éxito en el Este como la primera defensa en el Oeste. En este frente se suponía que la concentración de los franceses durante el primer tiempo se realizaría a retaguardia de sus fortificaciones. La defensa alemana podía limitarse a la línea fronteriza franco-alemana, que en total sólo tenía una extensión de 270 km, y apoyarse en las fortalezas de Metz y Estrasburgo. La defensa así proyectada no estaba amenazada por la posibilidad de un ataque francés envolvente a través de Bélgica, dada la situación política de Inglaterra en aquel entonces. Aún en el caso extremo de tener que retirar la defensa hasta el Rin, no significaría esto la pérdida o la exposición de territorios alemanes indispensables para la conducción de la guerra.

En aquella época Alemania todavía no era un país industrial por excelencia; las necesidades de material de guerra eran aún modestas; las fábricas de cañones de Krupp en Essen estaban suficientemente alejadas de la zona de guerra y no podía pensarse en la suspensión de las importaciones a través de países neutrales, no obstante la superioridad de las armadas franco-rusas.

Tampoco la Alianza con Italia, celebrada en 1882, pudo modificar

Sprachübungen.

Übungsstück 92.

(Fortsetzung.)

Bei solcher Kräfteverteilung schien ein rascher Erfolg im Osten ebenso wie die vorläufige Abwehr im Westen gewährleistet. Hier erwartete man den Aufmarsch der Franzosen zunächst hinter ihren Befestigungen. Die deutsche Verteidigung konnte sich auf die nur 270 km lange deutsch-französische Grenze beschränken und dabei auf die Festungen Metz und Straßburg stützen. Sie war, angesichts der damaligen politischen Stellung Englands, noch nicht bedroht durch die Möglichkeit französischer Umfassung über belgisches Gebiet. Selbst wenn die Verteidigung auch äußerstenfalls bis an den Rhein zurückgenommen werden mußte, war damit das Aufgeben oder die Gefährdung für die Kriegführung unentbehrlicher Landesteile nicht verbunden.

Deutschland war damals noch nicht vorwiegend Industriestaat, der Bedarf an Kriegsgerät noch gering, Krupps Geschützgießereien blieben in Essen immer noch weit ab vom Schuß, und an die Unterbindung der Zufuhr über neutrale Länder war trotz der Übermacht der russischen und französischen Flotte überhaupt nicht zu denken.

An dem Plane, einen etwaigen Zweifrontenkrieg durch Angriff im Osten zu eröffnen, im Westen aber vorerst in der Abwehr zu bleiben, hat auch der Abschluß

el plan general de guerra en dos frentes, es decir, el ataque en el Este y la defensa en el Oeste. Pero contribuyó a facilitar la defensa en el Oeste, pues Italia podría reforzar las tropas alemanas y, por otra parte podría al mismo tiempo aferrar tropas enemigas en su propia frontera, si bien es cierto que difícilmente podía pensar en un ataque con éxito a través de los Alpes franceses, región de unos 100 km de profundidad y cuya fortificación iba aumentando de año en año. En cambio, Austria-Hungría, protegida por la alianza con Italia, podía emplear sin preocupación todas sus fuerzas contra Rusia, pudiendo, además, contar, desde 1883, con Rumania como aliado.

De este manera el plan para la guerra en los dos frentes, si bien fué modificado repetidas veces en cuanto a sus detalles, siguió manteniéndose hasta el retiro del Mariscal Moltke. Su sucesor, el General Conde von Waldersee y, después de éste, el General Conde von Schlieffen, durante el primer año de su jefatura lo siguieron manteniendo.

(Continuará.)

des Bündnisses mit Italien im Jahre 1882 nichts zu ändern vermocht. Er erleichterte die Abwehr im Westen, indem Italien hier die deutschen Streitkräfte verstärken und gleichzeitig feindliche Truppen an seiner eigenen Grenze binden konnte, wenn es auch seinerseits kaum einen aussichtsreichen Angriff durch das fast 100 km tiefe, von Jahr zu Jahr stärker befestigte französische Alpengebiet zu führen vermochte. Wohl aber konnte Österreich-Ungarn, gedeckt durch das Bündnis mit Italien, seine ganze Kraft unbesorgt gegen Rußland einsetzen und dabei seit 1883 auch auf Rumänien als Bundesgenossen rechnen.

So hat der Kriegsplan für den Zweifrontenkrieg, wenn auch in Einzelheiten noch mehrfachen Änderungen unterworfen, bis zum Rücktritt des Feldmarschalls Moltke fortbestanden. Sein Nachfolger, General Graf von Waldersee, und nach diesem im ersten Jahre seiner Amtstätigkeit auch General Graf von Schlieffen haben ihn beibehalten.

(Fortsetzung folgt.)

Bibliografía.

Boltze, Artur: «Gefechtsübungen der Schützenkompanie.» (Ejercicios de combate de la compañía de fusileros.) Eine Anleitung für ihre Anlage mit Beispielen und praktischen Hinweisen für die Ausbildung. Editorial E. S. Mittler & Sohn, Berlin. 4ª edición 1940. — 111 págs. 8º. Precio: Marcos 2,50.

En 1934 apareció por primera vez este manual cuyo autor, en aquel entonces, era jefe de un regimiento de infantería. Ya un año después, siguió la 2ª, y en 1937 la 3ª edición del mismo libro. A base de los nuevos regla-

mentos introducidos durante los últimos tres años en el Ejército alemán y tomando en cuenta las experiencias de la campaña relámpago en Polonia, el autor — que mientras tanto fué ascendido a general de división — acaba de publicar la 4ª edición aumentada y renovada.

En la Iª Parte, relativamente corta, se encuentran los puntos de vista generales para la preparación y realización de un ejercicio de combate y, además, para la crítica.

La IIª Parte contiene una gran cantidad de temas de toda clase para el combate de una compañía.

Los éxitos extraordinarios del Ejército alemán durante las campañas en Polonia, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia están basadas, entre otras cosas, en su sistema eminentemente práctico de la instrucción de combate en el terreno. Con tal fin, cada jefe de una unidad debe ser capaz de instruir la suya por medio de temas que corresponden a la realidad de la guerra.

Este libro es un excelente medio auxiliar para todos aquellos que tienen la misión de dirigir la instrucción de combate de una compañía.

Lützow, F.: «Die heutige Seekriegführung.» Krieg im Kanal, Mittelmeer und Ozean. («La guerra naval actual.» La guerra naval en el Canal de la Mancha, en el Mediterráneo y en el Atlántico.) Cuaderno Nr. 3. Editorial: «Die Wehrmacht.» Berlin, 1940. 62 págs. en 8º. Precio: Marcos 0.50.

El Contraalmirante Lützow es personalidad conocida en todas las esferas del pueblo alemán, debido a las numerosas conferencias radiadas que lleva pronunciadas durante esta guerra y con las que ha contrabuido grandemente a la comprensión general sobre los problemas de la guerra naval moderna.

«La guerra naval actual» comprende cuatro cuadernos. En el tercero de ellos, que acaba de publicarse, figuran los siguientes capítulos:

Lanchas torpederas rápidas.

Minas alemanas ante las bases marítimas inglesas en el África del Sur.
Efectos inversos del bloqueo contra sus promovedores.

Las nuevas fases de la guerra naval.

El Canal de la Mancha como teatro de guerra.

Combates en los estrechos y océanos.

Las sorpresas en alta mar.

Orán y Scapa Flow.

La Aviación en la guerra naval.

La participación de la Armada alemana en la ofensiva alemana del frente occidental.

Las explicaciones, extraordinariamente instructivas, dadas por el Contraalmirante Lützow, reposan en sus conocimientos profundos, tanto de la historia de la guerra naval como de la guerra naval moderna, debido a lo cual cada uno de sus publicaciones merece grandemente ser leído.

Índice de Revistas.

En este índice mencionamos sólo los artículos de importancia.

Deutsche Wehr.

Directores: Teniente Coronel Soldan, General Brandt, Almirante Gadow.

Año 44.

Folleto 39:

La Guerra: En la costa del Atlántico. El Ejército inglés. El fracaso de la guerra inglesa — el contrabloqueo.

Folleto 40:

El Pacto tripartito entre Alemania, Italia y el Japón y el derrumbe del Imperio británico. — Gibraltar — fortaleza aislada. — Nuevos tipos de aviones de la Fábrica Arado.

Folleto 41:

El poder marítimo de Francia y Bretaña. — Inglaterra y Rusia en Persia. — Consideraciones sobre la educación militar en Alemania.

Folleto 42:

El Cartago del siglo 20. — ¿Planes ingleses de ofensiva? — Llamamientos ingleses SOS: „Acero para armamentos.“ — Los puertos militares ingleses. — Modernos aviones de exploración cercana.

Folleto 43:

La ruina de Inglaterra. — Los Balcanes, ayer y mañana. — La cabeza de puente de Europa al Africa. — Francia — la falsa seguridad. — La Armada japonesa. — La lucha de las Indias Orientales por su libertad.

Folleto 44:

El „Empire“ en la tenaza. — Bombas sobre los centros de petróleo británicos. — La red de comunicaciones en el Sudán anglo-egipcio. — El Ejército japonés.

Folleto 45:

La nueva Europa. — Conducción de guerra sin ideas. — Las vías fluviales de Rusia y su importancia para la economía de guerra.

Folleto 46:

Nueva política internacional. — La guerra en Grecia. — La potencia militar de Grecia. — Efectos cada vez más intensos de la guerra mercante. — Aviones de bombardeo italianos.

Folleto 47:

Coventry — un toque de alarma. — Los austriacos en la guerra libertadora alemana. — Voces escandinavas: La guerra aérea vencerá a Inglaterra. „Empire“ sin madre patria es un sueño irrealizable.

Militär-Wochenblatt.

Directores: General de Artillería Ludwig y General Tillmanns.

Año 125.

Folleto 13:

La guerra libertadora de la Gran Alemania en 1940: Ataque de represalia contra Londres. ¿Suspendiéronse los conatos de ataques contra Berlín? Las conferencias políticas en Berlín y Roma. Avance italiano en Egipto. Los sucesos militares y políticos del 15 al 21 de sept. de 1940. — Versailles originó la actual guerra.

Folleto 14:

La guerra libertadora de la Gran Alemania en 1940: Continuación de los ataques de represalia contra Londres. Nuevos ensayos de ataques contra Berlín. El Pacto tripartito de Berlín entre Alemania—Italia—el Japón. El fracaso de Dacar. Los sucesos militares y políticos en la semana del 22 al 28 septiembre. — Los fines de una guerra. — La campaña en Flandes: Un grupo de exploración motorizado. — Disciplina de marcha.

Folleto 15:

La guerra libertadora de la Gran Alemania en 1940: Martillando el sistema de defensa británico. Entrevista Hitler-Mussolini en el Brenner. Renuncia de Chamberlain. Cambios en la Dirección de Aeronáutica inglesa. Inglaterra se da cuenta de las pérdidas en la guerra mercante. Evacuación de los campos de aviación del Sur de Inglaterra. Los sucesos militares y políticos del 29/9 al 5/10 de 1940. — De la campaña en Francia. — La guerra de Italia contra las potencias occidentales.

Folleto 16

La guerra libertadora de la Gran Alemania en 1940: 5ª semana de los ataques de represalia. Fines y resultados de la acción. Síntomas de debilitamiento de la Aviación inglesa. Nuevo discurso de Churchill. Unidades modelo alemanes en Rumania. Los sucesos militares y políticos del 6 al 12 de octubre de 1940. — De la campaña en Francia. — Disciplina de marcha.

Folleto 17:

La guerra libertadora de la Gran Alemania en 1940: Recrudescimiento de los ataques de represalia contra Londres. La situación en el principal teatro de guerra. Parálisis de los cazas británicos. Aumento de los éxitos en la guerra mercante. Batallas navales en el Mediterráneo y en el Canal de Bristol. Cambio del Mando en la Home Fleet. Los sucesos militares y políticos del 15 al 19 de octubre de 1940. — Moltke, el educador. — Mariscal Conde von Schlieffen sobre el Gran Capitán del Ejército germano-prusiano. — El arma de zapadores en la guerra total.

Diccionarios militares "Franckh"

español-alemán, alemán-español

para las Fuerzas Armadas y la Técnica militar

por **Bruno Glodkowski** en colaboración con el Profesor de la Technische Hochschule de Berlín L. von Carstenn, el Mayor retirado Felix von Frantzius y Erwin Hoene

Precio: 7.50 RM. (empastado)

Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Alemania, Pfizerstraße 5-7

Casas industriales y de exportación

*estarán perfectamente representadas
en la revista*

Ejército Marina Aviación

P u b l i c a c i ó n m e n s u a l

y pueden adquirir vastas relaciones

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