

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

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

Año VIII

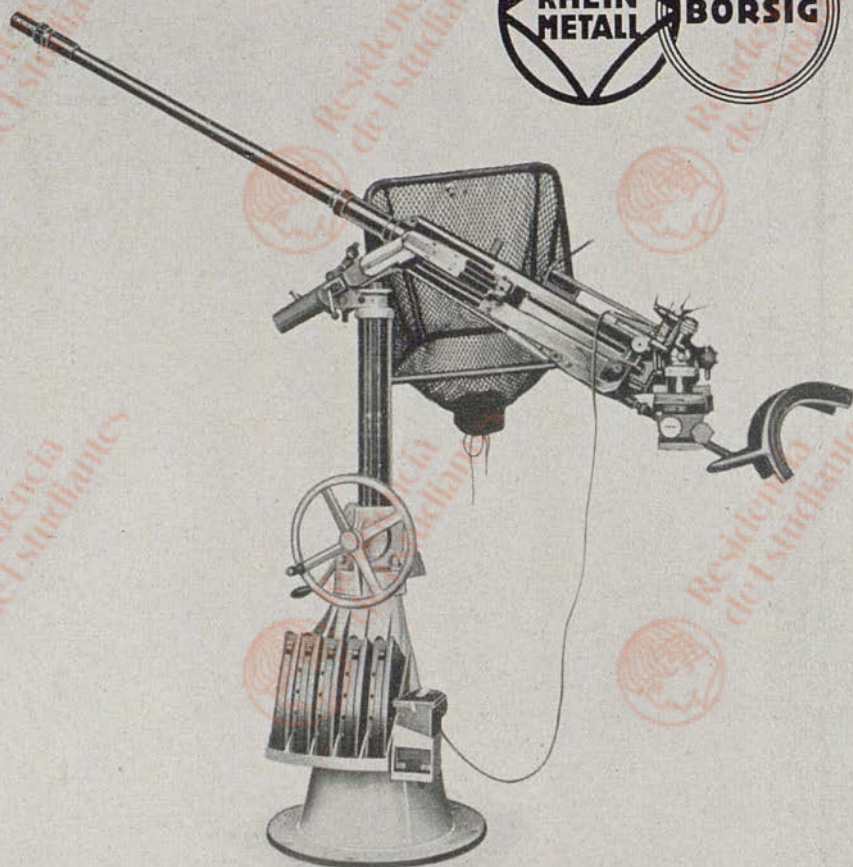
Número 5

1941



Foto: PK. v. d. Becke (Weltbild)

Cabo de infantería alemán con pistola ametralladora
(carabina automática).



Cañón ametrallador antiaéreo de 20 mm en afuste pedestal con suspensión cardánica en posición de fuego

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año VIII

Número 5

1941

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:

Deducciones prematuras	195
<i>Por el General de Artillería Ludwig</i>	
Inglaterra y Francia (Fin.)	200
<i>Por Hermann Hönig</i>	
Eben-Emael	206
<i>Por el General de Brigada Otto Schulz</i>	
La línea Siegfried	210
El agradecimiento de Inglaterra hacia sus antiguos aliados	211
Los frenos de vuelo en picado	212
Volando sobre Inglaterra	216
<i>Por Udo Wolter</i>	
Helmuth von Moltke, el Gran Capitán	220
Confesiones de un gran general	222
De Diarios y Revistas	224
Cultivo de Idiomas	229
Indice de Revistas	230

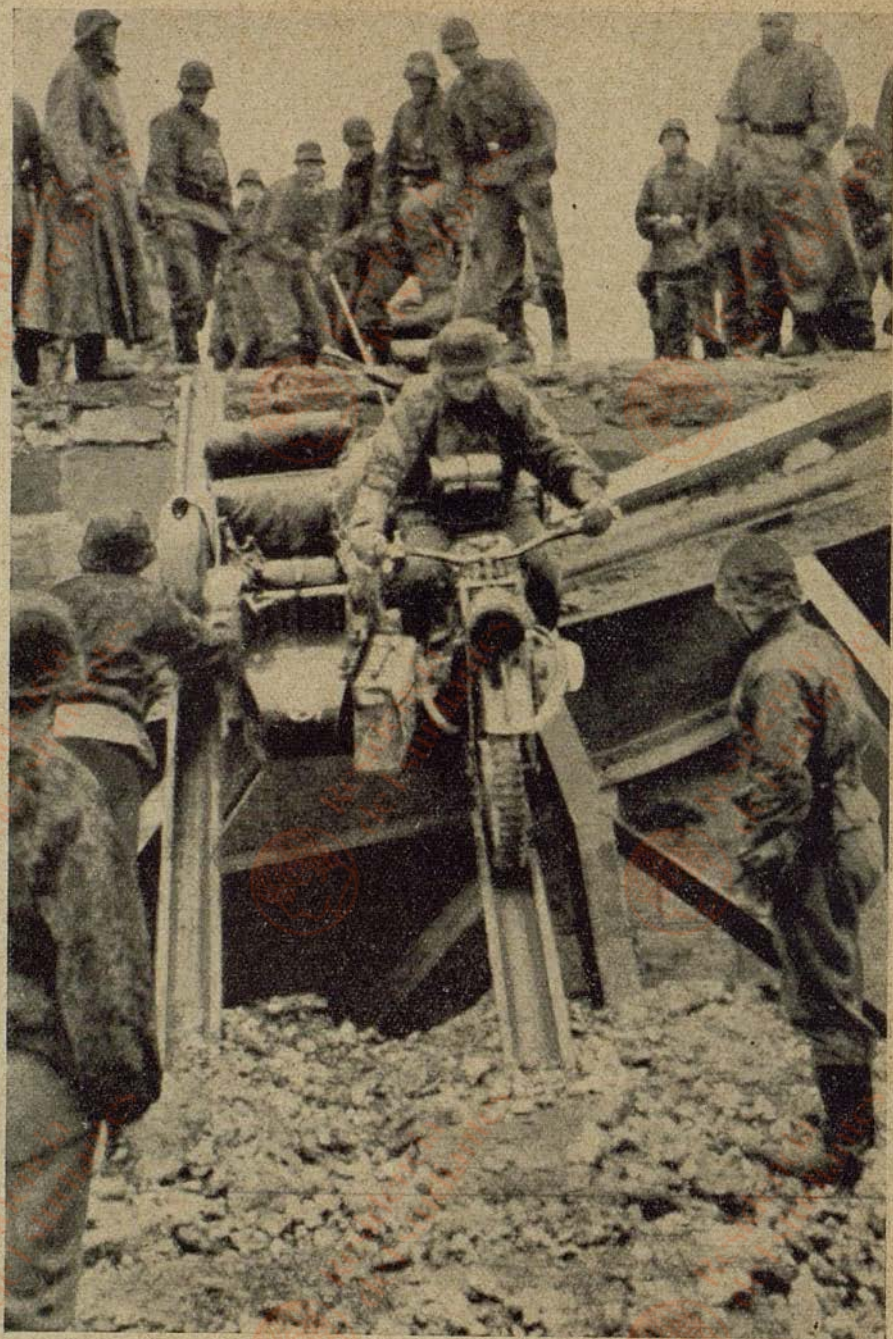


Foto: PK.-Rehor (Weltbild)

Motociclistas alemanes con sidecars pasan por un puente destruido
aprovechando de dos largueros.

Deducciones prematuras.

Por

el General de Artillería Ludwig.

Cuando las fortalezas belgas, francesas y rusas se derrumbaron en la Gran Guerra bajo el fuego de la artillería pesada alemana, surgió más de una vez la opinión de que las fortalezas en el futuro carecerían de valor. Pero después, en la batalla de Verdun, se demostró que esta deducción había sido algo precipitada, si bien fortalezas circulares y aisladas, de estilo antiguo, no podían ya hacer frente a los ataques de los tiempos modernos. Por lo contrario, las fortalezas enmarcadas en el frente de combate dieron prueba de una fuerza de resistencia asombrosa. Por lo tanto se construyeron en Francia y Bélgica, después de la Gran Guerra, frentes poderosos de fortalezas continuas. También el «Westwall» fué construído a base de las experiencias de esa guerra.

Hoy, por los primeros acontecimientos de la actual contienda, ha surgido de nuevo la tendencia de considerar de poco valor los sistemas de fortalezas existentes, porque en Holanda, Bélgica y Francia, ellas así como sus defensores fueron incapaces de resistir el vigoroso ataque alemán. Es muy comprensible el que esta opinión se haya emitido en Francia, pues en ésta se había basado todo el plan de guerra en la supuesta invulnerabilidad de la línea Maginot. Opinión similar se suele encontrar también entre los autores militares de las naciones neutrales.

Oficiales del Ejército suizo, han publicado recientemente nuevos proyectos sobre la construcción de fortalezas. Pero parece dudoso que las informaciones que se tengan sobre los hechos fundamentales, constituyan una base segura para poder sacar conclusiones definitivas. Así el Teniente Moser es del parecer que las fortificaciones continuas tienen siempre puntos débiles que pueden ser rotos o rodeados con fuerzas motorizadas. Estos puntos débiles, sin embargo, apenas podríanse encontrar en la línea «Westwall» o en la propia Maginot. El capitán Hugo considera que el sistema de fortalezas francés carece de todo valor, pero el Teniente Bindschedler, es, por lo contrario, de la opinión que en la presente guerra nunca se pusieron en acción divisiones blindadas contra zonas fortificadas continuas y provistas de obstáculos, y añade, que éstas tuvieron sólo éxito cuando pudieron aprovechar de claros en la línea fortificada.

No existiendo aún información oficial, se comprende que surjan opiniones diversas, por lo cual se debe ir con cuidado cuando se trate de sacar conclusiones de tipo fundamental. Con esta salvedad será interesante estudiar las diversas opiniones.

El capitán Hugo tiene, sin duda, razón al decir que la prolongación de la línea Maginot no ha correspondido a las exigencias de la guerra moderna, y tampoco cabe duda en cuanto a la causa de este fracaso, pues carecía de profundidad que, según las experiencias de la Guerra Mundial, es una de las condiciones primordiales de la fortificación moderna. Pero el citado autor va más allá y dice que las grandes obras de fortificación y fortines de cemento armado (bunkers) en general resultan ser inútiles por completo, pues la densa obra fortificada como el fortín (bunker) hayan ofrecido a la artillería un blanco muy favorable. A esto hay que observar que las antiguas y densas fortificaciones de la pasada guerra, con sus obras de defensa aglomeradas ofrecieron muy buen blanco a la artillería, por lo cual se han separado las obras fortificadas para que el fuego de artillería dirigido contra la una no puede cubrir la otra. De este modo el combatir las representa un problema artillero particularmente difícil, pues cada obra tiene que ser bien localizada y combatida con fuego de artillería concentrado. La descarga general empleada en 1914, no tendría hoy la eficacia que corresponde al gran gasto de municiones.

Extensos grupos de obras fortificadas escalonadas en profundidad y enmarcadas en un frente de combate defendido tenazmente, no se han atacado en la presente guerra. El ataque alemán contra la Línea Maginot misma, al sureste de Saarbrücken, no se dirigió, desde luego, contra un sector fuerte sino contra una barrera relativamente débil y de poca profundidad, defendida por fortines de cemento (bunkers), obstáculos y presas. En este ataque no se emplearon carros de combate. El enemigo dejó de llevar a efecto el debido contraataque contra la irrupción alemana por no tener más fuerzas disponibles. Después de que los franceses hubieron abandonado las posiciones intermedias, los grupos mayores de obras fortificadas fueron aisladas y resistieron tan poco como las fortalezas aisladas del 1914. Si bien, a base de las experiencias de la Gran Guerra, éstas habían recibido la mejor defensa imaginable contra el fuego de artillería, a pesar de ello, no pudieron resistir al ataque concéntrico llevado a cabo desde corta distancia con medios de combate modernos. En Francia se había confiado completamente en la inmóvil defensa mecánica, prescindiendo dentro de las obras de toda posibilidad para un contraataque. El arte de la fortificación debe, empero, aspirar a contrarrestar con previsión todo posible adelanto de los medios y del modo de ataque. Mas, de los citados hechos aún no se puede deducir que hay que prescindir de los grupos de obras de fortificación.

El fortín de cemento armado (bunker) es una creación de la Gran Guerra y comprobó su utilidad en todas partes, donde se encontrara enmarcado en un frente de combate defendido tenazmente por soldados

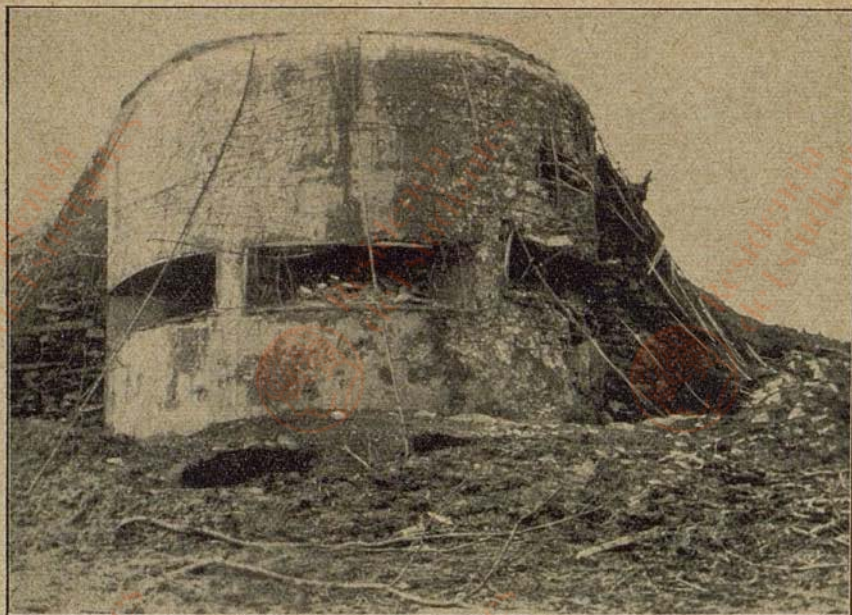
experimentados en la guerra. Esto era lo principal; mas, el bunker no es la panacea de fortificación moderna; sin embargo, no será fácil encontrar algo mejor. El Teniente Moser considera como cosa bastante simple el ataque a corta distancia contra bunkers, con los medios de combate modernos. Queda por comprobar si eso rige también contra un sistema de obras fortificadas y de gran profundidad, bien defendido y cuando las obras se defienden mutuamente los flancos. De todos modos precisábase para ello tropas de asalto extraordinariamente valientes; la opinión de que el empleo de carros de combate contra fortines presente buenas posibilidades, por poder rodear los puntos peligrosos, es afirmación difícil de probar.

En el sistema de bunkers, Moser ve debilidad particular en el hecho de que una parte de las instalaciones construídas en época de paz puede ser, con el tiempo, conocida por el enemigo. Su opinión es que estas son fáciles de combatir una vez anotadas en el plano artillero. Pero esto no bastará, pues contra tan pequeños objetivos no se puede disparar según el plano, sino que, más bien, es necesario observar con exactitud cada uno de los tiros. Además, por lo general, los fortines bien construídos y bien camuflados no presentan fácil observación desde el frente atacante. Sólo después de la ruptura se les reconoce por el efecto del fuego de flanco.

Después de que el bunker se hubo hecho un medio de fortificación generalmente aplicado, continuaron desarrollándose, naturalmente, tanto los medios como la táctica del ataque. Esto, de parte de Alemania, se ha realizado de manera inmejorable, pero decisiva fué, desde luego, la intrepidez incomparable de las tropas.

El capitán Hugo rechaza el bunker así como las grandes obras fortificadas y aspira a un nuevo sistema especialmente apropiado para Suiza que precise lo menos personal posible, advirtiéndole con razón que un sistema que exija demasiada gente no es el propio para pequeños ejércitos. Esto se demostró en la antigua Checoslovaquia y Bélgica. Condición preliminar y principal de todo sistema de fortificación nacional es aquella que sus instalaciones correspondan a la potencia de su ejército, y que no debilite las fuerzas destinadas a operaciones estratégicas. Teóricamente, esta misión la llenarían las fortificaciones acorazadas provistas de armas móviles, pero seguramente no ha encontrado aún su último modelo. De todos modos es más fácil camuflar una fortificación blindada que el bunker con techo grueso de cemento armado.

El capitán Hugo propone la adopción de «solitarios», o sea cilindros metálicos de 0,80 a 1 m de diámetro provistos de tapa metálica levadiza delgada que resulta difícil blanco para la artillería por el poco lugar que ocupa. Estos podríanse llamar también cráteres de granada mejorados. Por lo demás, la idea no es nueva pues se usaron ya en



Uno de los numerosos «bunkers» de la «línea Metaxas» tomado por tropas alemanas.

forma parecida en la fortificación de campaña como pozo de tirador (Schützenschacht). El personal de los mismos deberá componerse de dos o tres hombres, los cuales, seguramente, no dispondrían de mucho espacio. Estos «solitarios» deberán ser repartidos en gran cantidad en una zona de 5 a 10 km de profundidad; los carros de combate pasarán sobre ellos sin aplastarlos, permitiendo al personal hacer fuego sobre la infantería que les sigue. Pero la situación se haría pronto difícil si la infantería consiguiera avanzar inmediatamente detrás con el apoyo de los carros de combate y si el asalto de los carros consistiera de varias olas, los cuales podrían ir también provistos de cargas de explosión que lanzarían sobre los «solitarios». De todos modos no sería difícil desarrollar una forma de combatirlos eficazmente mediante el empleo de lanzaminas y lanzagranadas.

Según la opinión del mismo Hugo, será difícil para este sistema de fortificación la defensa antitanque. Cree inadecuada el fusil antitanque actual por la insuficiencia de su fuerza percutiva. Por eso propone fusil antitanque de grueso calibre y cañón corto o un lanzaminas con afuste especial. Pero en estas armas no sería tampoco suficiente la fuerza percutiva a causa de la escasa velocidad inicial. Como ninguno de estas armas promete éxito seguro alguno, considera como el

mejor medio de defensa el carro de combate y una pieza sobre afuste blindado automóvil que deben estar en posición de apresto detrás de la primera línea. Seguramente tiene razón, pero en la batalla con carros de combate que de ahí se desarrollará, el más fuerte en número tiene las mejores probabilidades de éxito, y ésto no será, por regla general, el que se encuentre en la defensiva, ya que no sabe por donde se ha de efectuar el ataque.

Moser procura de solucionar el problema de otra forma, y quiere sustituir la fortificación inmóvil por la móvil, es decir, por el fortín móvil de acero. De este modo quiere conseguir adaptar la defensa al cambio continuo de las circunstancias, lo cual no fuera posible hacer con la fortificación fija. De esta forma se evitaría las desventajas, de que, por información en tiempo de paz, se averigüe sobre las posiciones. Las fortalezas móviles deberán facilitar la rápida preparación de nuevos frentes de fortificaciones, con lo cual se aspira a lo que ya se pretendió con la fortificación de circunstancias, pero, debido a la gran falta de tiempo, por regla general no era posible su construcción. El llamado «carro de combate fortaleza» se pondría rápidamente en acción en posición bien enmascarada; debería ser apto para andar por terreno quebrado y, por lo demás, un vehículo especial altamente blindado y adecuado al ataque, para el cual se preferirá la coraza de 40 a 60 mm a la velocidad, ascendiendo el peso del mismo a 30 toneladas y su armamento a 1 pieza, 1 cañón de infantería y 3 ametralladoras. Hay que observar que el blindaje propuesto no es bastante fuerte para el empleo en la posición preparada, por lo cual éste podría ser reforzado, sin más, en aquellas partes que son más expuestas al fuego enemigo. Al enmascaramiento le da especial importancia, mas, al hacer fuego, el tanque se descubriría. Tan pronto como recibiera fuego debería cambiar de posición, por lo cual el mecanismo móvil debería ir en relación con su armamento. Pero por esa misma razón ofrecerá un gran blanco extremadamente difícil de enmascarar. Quizá se sobretace la utilidad del cambio de posición inmediato, pues para un carro de combate alcanzado eficazmente por el fuego enemigo le será difícil salir de la posición cubierta preparada, sin presentar con ello gran objetivo al enemigo. Tendría, por consiguiente, que aprovechar de una pausa del fuego, y para esto bastaría disponer de una torre móvil tirada por un tractor, la cual ofrecería un objetivo bastante pequeño. La idea del tanque-fortaleza blindado se deriva de la torre blindada de Schumann a tracción animal y provisto de una pieza de 5,7 cm que fué introducida en Alemania hace 50 años como refuerzo de una posición fortificada. No se empleó durante mucho tiempo por ofrecer un blanco destruíble con facilidad por los cañones de 10 cm. Sin embargo, la torre blindada móvil podría ser un valioso refuerzo en posiciones de circunstancia,

siempre que la posición sea escogida de tal modo que quede fuera del fuego de alcance largo del enemigo.

Otra de las proposiciones de Moser es la de emplazar la pieza de campaña dentro de una coraza transportable, cuyas planchas y cúpula puedan ser llevadas por tracción motorizada. En caso de que hubiera de cubrir con la coraza la pieza de campaña con su afuste, la cúpula tendría que ser muy grande, por cuya razón sería conveniente cubrir tan sólo el cañón y el afuste superior. La idea del empleo de posiciones blindadas que se puedan armar rápidamente en fortificaciones de circunstancias, valdría la pena de desarrollarla.

Pero, en primer lugar, se trata de investigar, escrupulosamente, si el sistema de fortificación actual ha dejado de tener éxito en su conjunto o sólo en sus puntos débiles. Sobre esto decidirán las experiencias de la presente guerra que hoy aún no son accesibles al público. Seguramente ya se puede predecir que estas experiencias han de suponer reformas fundamentales para el sistema de fortificación actual.

Posiblemente se encuentre también un sistema completamente nuevo y mucho mejor que el existente; de todos modos son de considerar como provisorias las conclusiones que se puedan sacar hoy. Al tratar de encontrar mejores sistemas no se deberá olvidar que es de esperar menos de ellos que del espíritu de las tropas que los defienden. Si bien las fortificaciones de Bélgica y Francia han fracasado, la línea «Westwall», que fué construída según similares enseñanzas, ha cumplido satisfactoriamente con su misión, no atreviéndose nuestros adversarios a atacarla ni siquiera en ocasiones en que quedó débilmente ocupada. El mando alemán no hubiera dejado pasar tan buena oportunidad. Pero el «Westwall» estaba guarnecido por tropas invencibles sobre cuya eficacia descansaba, en primer lugar, la intrépida ofensiva contra Polonia.

(De «Wehrtechnische Monatshefte».)

Inglaterra y Francia.

Por Hermann Höning.

II.

(Continuación y Fin.)

La resolución adoptada por el Gobierno de Vichy, de romper las relaciones diplomáticas con Inglaterra, y más todavía el ataque de represalias verificado con buen éxito por los aviones franceses contra Gibraltar, constituyeron un desquite político, de gran transcendencia, de la «victoria naval», tan fácilmente obtenida en Orán por los ingleses. Churchill se vió fuertemente impugnado por la oposición, inclinado a considerar la acción como desprestigiada. Una delegación de los liberales y los laboristas, exigieron de Churchill la cesación inmediata de los incalifi-

cables ataques contra Francia, pero Churchill defendió tenazmente la necesidad de observar tal política, aún cuando, para justificarse, se vió obligado a solicitar y a obtener refuerzo moral en Norteamérica. En un discurso radiofusado y propagado por varias emisoras norteamericanas, llegó hasta la extravagancia de pretender, que la acción de Orán, no sólo sirvió a la seguridad de Inglaterra, sino también a la seguridad de los Estados Unidos. En sentido diplomático, Churchill realizó una retirada táctica, ofreciendo al gobierno francés la reanudación de las relaciones diplomáticas. A ello contestó Vichy diciendo que no podía ser cuestión de ello, en tanto los buques franceses confiscados en puertos británicos no hubieran sido declarados libres y se hubieran resarcido los daños y perjuicios causados por el ataque inglés sobre Orán, tanto en vidas humanas como en material. Ello fué rehusado por Inglaterra, por lo que la ruptura diplomática quedó mantenida.

Apenas una semana más tarde, el 28 de julio, Inglaterra asestó a Francia un nuevo y rudo golpe. Churchill declaró el bloqueo de todos los Haberes franceses en los Bancos de Inglaterra. Francia contestó a ello adoptando las mismas medidas con respecto a los Haberes ingleses depositados en Francia. El 1º de agosto, el Ministro del Bloqueo inglés, Dalton, declaró que, desde aquel momento, se ejercería el bloqueo mercante absoluto también sobre los barcos franceses. Los puertos de Francia, de Algeria, de Túnez y de Marruecos, serían, desde entonces, considerados como «territorios sometidos al enemigo». En la misma fecha, Francia elevó su protesta, haciendo proposiciones concretas para obtener una atenuación del bloqueo. Dichas proposiciones no han sido hasta ahora contestadas. Al mismo tiempo, declaró el antiguo ministro de Negocios Extranjeros del Gobierno de Vichy, Baudoin, solemnemente, que el pueblo francés debía saber que todas las dificultades que pudieran surgir en el aprovisionamiento de víveres, no debía achacarse a las tropas alemanas de ocupación, sino al bloqueo inglés. «El bloqueo inglés no se ejerce en manera alguna sobre el ejército alemán, sino que sus víctimas son única y exclusivamente las mujeres y los niños franceses.»

Por un discurso de Churchill ante la Cámara de los Comunes, quedó una vez más de manifiesto, la culpabilidad de Inglaterra en el descalabro militar sufrido por Francia. Churchill pretendió que dos millones de soldados británicos se hallaban dispuestos a la lucha. Esto dió motivo al ministro francés de Relaciones Exteriores, Baudoin, a recordar que, durante el mes de junio, cuando tenían lugar las batallas decisivas sobre el suelo francés, sólo muy pocas divisiones, o sean 50.000 hombres y sólo una décima parte de las fuerzas aéreas inglesas que pretendían estar disponibles para el ataque, tomaron parte en las operaciones, una nueva prueba de que el descalabro sufrido por Francia debía ser puesto, en su mayor parte, a cargo del egoísmo inglés.

El asalto a Dakar.

El 25 de septiembre Churchill intentó realizar una nueva incursión en territorio francés, haciendo que el traidor de Gaulle atacara el puerto de Dakar, situado en el África Occidental francesa. Los motivos de tal agresión son manifiestos: En Dakar se halla depositado una gran parte del tesoro francés; además, constituye aquel puerto el punto de salida para la vía marítima más corta que conduce del viejo al nuevo continente, desde África a Sudamérica. Por la tarde del 25 de septiembre, cruzó ante Dakar una escuadra británica compuesta de seis grandes unidades de combate, dos acorazados y cuatro cruceros, además varios torpederos y seis buques transportes. Ya algunos días antes habían tenido lugar dos incidentes característicos. Un convoy francés, conduciendo víveres, fué detenido en el Atlántico por unidades británicas y obligado a retroceder; al amanecer del 25 de septiembre llegaron dos aviones ingleses en el aeródromo militar francés de Quokam, cerca de Dakar; sus pilotos intentaron la sedición de aquel aeródromo, pero fueron detenidos y encarcelados. Entonces, el comandante de las fuerzas armadas inglesas, que ondeaban la bandera francesa del rebelde de Gaulle, radiotelegrafió un ultimátum perentorio al gobernador, General Boisson, que lo rechazó absolutamente. Poco después de las dos de la tarde, las unidades inglesas abrieron el fuego contra el puerto francés. Ya las primeras salvas de artillería destruyeron completa y significativamente los hospitales, el hospital de indígenas, el hospital de niños y el Instituto Pasteur. Las baterías francesas de la costa contestaron, abriendo el fuego, así como lo hicieron las baterías del acorazado «Richelieu» anclado en el puerto de Dakar. Por la tarde y por la noche, intentaron los ingleses, por cuatro veces consecutivas, desembarcar tropas, pero fueron siempre y de nuevo rechazados, viéndose obligados a reembarcar al anoecer. En la noche del 23 al 24 de septiembre, el almirante inglés repitió su ultimátum. El gobernador general contestó, tener órdenes de defender Dakar hasta el último hombre. Por la mañana, los ingleses repitieron el ataque intentando, por medio de aviones, bombardear el acorazado «Richelieu». Pero entonces aparecieron a su vez aviones franceses, con lo cual los aparatos ingleses se retiraron inmediatamente. A las 10,45, los ingleses cesaron el fuego. Uno de sus cruceros sufrió graves averías. Hacia las 13 horas aparecieron de nuevo, empezando a bombardear los depósitos de petróleo, que empezaron a arder, e intentaron de nuevo alcanzar el «Richelieu». Fueron destruidos tres aviones británicos. A las 15,30 la escuadra inglesa se alejó. Además del crucero, fuertemente escorado, los acorazados «Barham» y «Resolution» habían sufrido serias averías. Esta vez los ingleses debieron pagar los platos rotos de su propio ataque.



Mientras que los zapadores-pontoneros alemanes construyen un puente, la infantería alemana avanza ininterrumpidamente por una pasarela tendida por los mismos zapadores-pontoneros.

Bombas inglesas sobre París.

Una vez más se vió Churchill obligado a hacer una retirada táctica. Se apresuró a declarar que la acción de Dakar había sido una equivocación lamentable, atribuyendo la culpa de ello a algunos oficiales, que habían recibido únicamente orden de evitar que una escuadra francesa pasara de Casablanca a Dakar. Mas, Churchill no cesa en su la actitud hostil contra Francia. Un número de nuevos graves ataques contra el Derecho Internacional, cuyas víctimas son ciudadanos, mujeres y niños franceses, empieza. El 14 de noviembre, el gobierno inglés dispone que todos los ciudadanos franceses residentes en Inglaterra o hallándose en ella y que se negaran a servir a las órdenes de de Gaulle, debían ser llevados a un campo de concentración. Francia amenaza con represalias. Con especial falta de escrúpulos, Churchill hizo bombardear de noche objetivos no militares en la zona francesa ocupada. Fueron lanzadas bombas sobre ciudades no fortificadas, persiguiendo con el fuego de las ametralladoras a los infelices

habitantes que trataban de refugiarse en las cuevas. Más de cien muertos y numerosos heridos pudieron contarse en una sola localidad. Las víctimas fueron todas sin excepción, personas civiles, en su mayor parte refugiados franceses y belgas. Incluso la romería de Lisieu no fué respetada. Lo que los aviadores alemanes lograron evitar durante la ofensiva, fué realizado por los aviadores ingleses: echaron bombas en los arrabales de París. La capital registró cinco muertos. Ni siquiera el más bello de los monumentos góticos franceses, la catedral de Chartres, pudo verse libre de las bombas lanzadas por los antiguos aliados. El 31 de agosto estalló ya una bomba a cincuenta metros de la Catedral; antes y para alcanzar certeramente su objetivo, lanzaron bombas luminosas ... El 1º de octubre fueron destruidas en Brest, veinte casas de alquiler, ocasionándose treinta víctimas, pertenecientes a la población civil. Los habitantes de Le Havre recibieron casi cada noche como saludo, las descargas de bombas de aquellos ingleses que había cobijado durante varios meses. En Boulogne destruyeron una iglesia y un hospital; entre las víctimas se halló el alcalde de la ciudad.

Entre tanto, de Gaulle intentó ganar pie en el África ecuatorial. Su jefe segundo, Almirante Larminat, hizo bombardear Lambarené en Gabón. Libreville fué bombardeado por buques de guerra. Allí consiguió de Gaulle desembarcar tropas, que, sin embargo, hallaron obstinada resistencia. El defensor de la ciudad, General Tetu, comunicó, que también allí se procedió a destruir, en primer lugar, el hospital. Toda una clase de niños indígenas pereció, mientras que el obispo de Gabón fué herido. Lambarené y Libreville fueron sitiados durante varias semanas. La población civil huyó a la selva virgen, sin tener tiempo para llevar consigo alimentos. De Gaulle logró por fin apoderarse de las dos ciudades, enteramente destruidas y casi despobladas.

El asesinato de Chiappe.

Por fin, los ataques ingleses se concentraron, sobre todo, en el Mar Mediterráneo. El 24 de noviembre, aviones británicos bombardearon la ciudad de Marsella, destruyendo varias casas y causando la muerte de cuatro mujeres. Pocos días más tarde, un caza inglés derribó, en el Mediterráneo, un avión de tráfico del Air de France en el que se hallaba, en ruta para Siria, el nuevamente nombrado Alto Comisario para Siria y el Libanón, Jean Chiappe. Este, su ayudante, capitán Nicolás, y todo el personal de a bordo, entre el que figuraban los conocidos aviadores franceses, que habían cruzado el océano, Guillaumet y Reine, hallaron la muerte. Fué aquel un atentado político preparado de antemano con la mayor sangre fría, que ha de pesar siempre más sobre la conciencia de Inglaterra. La situación en Siria, a causa de la traición llevada a cabo por el anterior gobernador, General Larminat,

se había puesto crítica; Inglaterra creíase ya en poder seguro de tan importante botín. Pero Vichy decidió enviar a aquel punto vulnerable de su imperio al Prefecto de Policía de París, Chiappe, conocido por su gran energía. En Marsella, Chiappe fué prevenido por un diplomático extranjero: «Guarde muy secreto su viaje; me consta que el Intelligence Service plantea un atentado contra su persona.» Chiappe, sin embargo, emprende el viaje. Utiliza para el mismo el avión de tráfico que, para evitar todo error o toda duda, ha sido pintado de amarillo. Al sur de Cerdeña se vislumbran dos portaaviones británicos. De pronto se recibe en Marsella un radiograma del avión francés diciendo: Nos están disparando con ametralladoras. El aparato está ardiendo. SOS.» Esta fué la única noticia recibida de Chiappe. Más tarde se pescó uno de los cinturones salvavidas del avión, que, al parecer, no fué utilizado.

Inglaterra no se tomó ni siquiera la molestia de negar el atentado llevado a cabo contra el Alto Comisario francés en Siria. En cambio la radio londinense anunció, en la misma fecha, que otro traidor francés, el General Catroux, había sido nombrado oficialmente por el gobierno británico Alto Comisario de Siria bajo las órdenes del General de Gaulle.

El bloqueo del hambre.

Desde entonces la guerra hecha, pero no declarada, por Inglaterra a Francia se concentró siempre más al verdadero e intenso bloqueo de hambre, bajo cuyos efectos el aprovisionamiento de toda Francia y, sobre todo, de los territorios no ocupados, se pone cada día más difícil y amenazador. Inglaterra permanece sorda a las repetidas protestas elevadas por su antigua aliada, sorda incluso al argumento de que tal bloqueo de nada le sirve, ni siquiera resulta perjudicial a Alemania, pero amenaza seriamente la existencia de los franceses. Siempre y de nuevo fueron detenidos y apresados buques franceses. E incluso, cuando el Comité Hoover, decidió enviar por lo menos en ayuda de los niños franceses algunos buques de la Cruz Roja, cargados de leche condensada y pastillas de vitamina, tuvo Inglaterra la osadía de prohibir la salida de tales buques de los puertos ibero-americanos o bien los detuvo en alta mar acompañándoles a sus puertos de partida. Los países ibero-americanos respectivos primeramente y luego, entre vacilaciones, también algunas esferas de Norteamérica, empezaron a protestar contra la guerra del hambre, hecha por Inglaterra contra Francia sin estar basada sobre ningún derecho internacional. Pero sólo la amenaza del Almirante Darlan de, caso necesario, forzar la importación de cereales a Francia con ayuda de la armada francesa, sacudió algo la «opinión mundial». Ahora, el Presidente Roosevelt trata de mediar y de obtener de Inglaterra el consentimiento de que los buques norteamericanos puedan hacer escala en los puertos fran-

ceses. El éxito de semejante acción no es considerado muy optimista en los centros oficiales franceses. En Francia se conocen de sobra las verdaderas finalidades inglesas desde Dunquerque, desde Orán, Dakar, Libreville, Marsella, desde el cobarde asesinato de Chiappe, desde los intentos de sedición en Siria, en el Africa Central y ... en la propia Francia. Detrás de los motivos poco convincentes alegados por Churchill, de que tales atentados y maquinaciones habían servido triplemente la misión sacrosanta de la libertad mundial, desde la cínica declaración hecha por Lord Halifax de que una ayuda aportada a Francia, amenazada por el hambre y cuyo descalabro sufrido fué culpa de Inglaterra, cuyas heridas sangran por todos lados, constituiría sólo un acto de «falsa humanidad», ni Vichy ni París no pueden ya guardar más ilusiones. La campaña de rapiña emprendida por Inglaterra contra la propiedad francesa ha sido llevada a cabo en un estado de espíritu que no acostumbra a ser peculiar de seres humanos sino de hienas. Inglaterra cree poder disculpar el desbordamiento de tales instintos por medio de una rara reciprocidad: si los EE.UU. de Norteamérica tienen el derecho de heredar, en vida, su amiga Inglaterra, en el colmo de los apuros, ¿por qué no ha de poder ésta última aprovechar también, en lo posible, de lo que queda a su antigua amiga Francia?

(De «Berliner Börsenzeitung».)

Eben-Emael.

Por el General de Brigada Otto Schulz.

Una de las hazañas más brillantes de la presente guerra fué la conquista del fuerte belga Eben-Emael. El hecho de que uno de los fuertes más firmes y modernos haya sido tomado en menos de 24 horas es sin igual en la Historia militar.

El fuerte Eben-Emael se encuentra a unos 18 km al norte de Lieja y a 11 km delante de la línea fortificada belga. Junto a la frontera holandesa, y a la orilla izquierda del Mosa, obstruye el paso a un posible adversario que tratara de atacar a través de Holanda. Al mismo tiempo constituye la piedra angular occidental de la zona de fortificaciones que, a lo largo del canal Alberto, se extiende, por Hasselt, hasta la desembocadura del río Escalda, para proteger Bélgica contra un adversario que pudiera llegar desde el Norte o por la ciudad holandesa de Maastricht distante a unos 5 km. El fuerte ocupa una extensión de más de un kilómetro cuadrado, y su plataforma se eleva hasta una altura de 80 metros. Su armamento consistía en 2 cañones de 120 mm y 30 de 65 a 75 mm, 20 ametralladoras pesadas de dos tubos, y de un número considerable de ametralladoras livianas, así como de 15 proyectores con un alcance de 400 metros.

El ataque fué confiado al Teniente Coronel de zapadores, Mikosch, con su tropa, con quienes debía cooperar un grupo de cazadores paracaidistas bajo las órdenes del Teniente Witzig. Con el alba del día 10 de Mayo, los alemanes pasaron la frontera holandesa, al oeste de Aquisgrán, y ocuparon Maastricht, desde donde se dirigió una parte de las tropas hacia el Sur, entraron en Bélgica y avanzaron contra el fuerte. Para la exploración y la toma de un puente sobre el canal Alberto se habían adelantado soldados y un fuerte destacamento de paracaidistas había saltado sobre el mismo Eben-Emael.

Las tropas de reconocimiento debían establecer contacto, con la mayor brevedad posible, con los paracaidistas que se encontraran dentro del sector asignado a ellas, y la sección Mikosch tenía la misión de prestar apoyo a las tropas de paracaidistas destinadas al fuerte, las cuales habían realmente conseguido anidarse en algunas partes del mismo, de tal modo que su artillería y sus ametralladoras pesadas no podían disparar contra ellos. Pero, con todo, las tropas que defendían el fuerte eran aún suficientemente fuertes para entablar la lucha contra los invasores. Sin embargo, bajo la habilísima conducción del Teniente Witzig, con sus armas de fuego, granadas de mano, bombas y otros explosivos, sabían paralizar la defensa del fuerte.

El puente sobre el canal Alberto había sido volado por los belgas antes de que llegaran las tropas alemanas, lo cual paró su avance. En esto, la artillería del fuerte abrió un vivo fuego contra los soldados adelantados. Las posibilidades de éxito de la empresa se habían empeorado sobre manera, afectando asimismo la situación de los cazadores paracaidistas en el interior del fuerte que tuvieron que enfrentarse con un enemigo superior en número. El Teniente Coronel Mikosch se decidió a pasar el canal con balsas neumáticas, emplazó los cañones de su grupo y comenzó a hacer fuego sobre las troneras de las fortificaciones enemigas. Desde varios puntos, sus compañías comenzaron a pasar al otro lado sin hacer caso del nutrido fuego dirigido contra ellos.

Otra de las dificultades fué que los alemanes que realizaban la travesía del canal, recibían fuego de flanco y de revés procedente del pueblo Canne que ocupaban aún los belgas. Seguidamente este pueblo fué conquistado por los alemanes después de encarnizada lucha, de la que resultaron sensibles pérdidas para ambos lados. Recién entonces se pudo atacar el fuerte enérgicamente, si bien las piezas de éste hacían sin cesar fuego contra los alemanes que pasaban el canal, y caída la noche, se valieron de raquetas luminosas y de proyectores. Finalmente, todas las compañías de Mikosch pudieron, no sin pérdidas, pasar el canal. El enemigo, sin embargo, supo frenar el ataque valiéndose de un nuevo obstáculo. Al sur del canal Alberto se ramifica otro pequeño canal que conduce el agua a los fosos del fuerte. Abriendo las com-

puertas, los belgas inundaron el terreno que rodea la fortaleza, creando así un nuevo impedimento, aparentemente infranqueable.

De nuevo hubo que echar mano a las balsas. El Sargento Primero Portsteffen pasó a través de la zona inundada con 50 hombres seleccionados, y casi sin sufrir pérdidas, a pesar de los proyectores y el fuego enemigo. Asimismo consiguieron pasar con las balsas los alemanes los fosos que rodeaban el fuerte, yendo a desembarcar en la misma fortaleza. Serían entre las cinco y las seis de la madrugada, cuando pudieron llegar hasta los cazadores paracaidistas que solos habían resistido durante las 24 horas pasadas, en el interior del fuerte, luchando contra un enemigo superior en número. Juntos lograron repeler a los belgas al interior de la fortaleza, y en seguida se dedicaron a destruir las obras fortificadas. Sorprendidos y desmoralizados comenzaron los belgas a salir de bunkers y fortines, entregándose el uno tras el otro.

Poco a poco fueron llegando dentro del fuerte dos compañías más de asalto. Varios cañones antitanques, adjuntas al grupo Mikosch, fueron llevados dentro del fuerte con balsas, y destruyeron con fuego directo todo lo que quedaba servible para la defensa. A eso de las 10, el grupo Mikosch entero se encontraba en el fuerte. A las 12,15 callaron todas las armas enemigas, y a las 12,50 apareció un parlamentario con bandera blanca anunciando la capitulación del fuerte. De la guarnición del mismo habían resultado 100 muertos y heridos, mientras que 1.000 quedaban ilesos.

Hasta el 10 de Mayo de 1940 pocos hubieran creído que se pudiera llegar a conquistar, sin artillería pesada, un fuerte tan seguro y moderno. La labor más dura del combate fué llevada a cabo por la infantería y los zapadores en unión con las tropas paracaidistas que, con valentía extraordinaria y arrojo ejemplar, penetraron en el fuerte cuando éste se encontraba aún intacto. Las tropas paracaidistas, en particular, merecen el más alto encomio por haberse sostenido durante casi todo un día en ininterrumpida lucha contra fuerzas superiores en número, sin reaprovisionamiento alguno de víveres o munición.

El éxito de la empresa se debe sólo a la sorprendente rapidez y energía con que se llevó a cabo la acción. Nadie hubiera creído en Bélgica en la posibilidad de un golpe de mano contra el fuerte de Eben-Emael. La realización del mismo no pudo hacerse con mayor presteza, pues el recorrido desde la frontera belga por Maastricht hasta el canal Alberto, que mide aproximadamente 30 km, fué cubierto por el grupo Mikosch entre el amanecer y las primeras horas de la tarde y se inició, sin demora, el ataque que se llevó a cabo sin interrupción alguna. Las grandes inundaciones, que parecían hacer imposible la aproximación de las tropas atacantes fueron, al contrario, aprovechadas por estas que, con balsas neumáticas, consiguieron entrar en el fuerte a pesar del fuego enemigo.

(De «Berliner Börsenzeitung».)



Carro de combate alemán.

La línea Siegfried.

Los franceses habían empezado a fortificar su frontera del Este ya desde el año de 1929 y ésta obra constructiva magna, compuesta de innumerables fuertes modernos, de bunkers y de obstáculos de todas clases, la habían denominado, en honor de su antiguo ministro de la guerra, la «línea Maginot». En su consecuencia, Alemania se vió obligada a partir de 1936, pero, más aún desde 1938, a proteger y resguardar a su vez su frontera, procediendo a la creación de una nueva zona fortificada a la que dió la designación de «Westwall» (Baluarte del Oeste). Las tropas francesas e inglesas sin embargo, denominaron la tal zona la «línea Siegfried» o Sigifredo, y cuando ambas naciones declararon la guerra a Alemania, en septiembre de 1939, fué cantada pronto y frecuentemente por las tropas inglesas una canción satírica, cuyo texto, traducido al español, dice aproximadamente así:

«Madre, que tanto te afanas
en la colada pasar,
mira que te salga limpia,
pues la vamos a colgar
a lo largo de la línea
Siegfried. Y vamos a pelear,
haga tiempo bueno o malo.
¡Sus! ¡Al ataque! A colgar
nuestra ropa bien lavada,
haga sol o temporal,
en la Siegfried, si es que quedan de ella
algunos vestigios ya.»

Pero el curso de la guerra ha dado a la última frase de la canción una respuesta distinta a la esperada por ingleses y franceses. La «línea Maginot» así como la «línea Weygand», construida aceleradamente en 1940, como, por fin y asimismo, la línea grandemente fortificada de «Metaxas» en Grecia, han sido victoriosamente tomadas por las tropas alemanas, quedando sólo en pie la «línea Siegfried». Esta última línea de defensa, no se ha visto nunca atacada, debido a que los enemigos de Alemania no supieron aprovechar el tiempo para ellos tan favorable, desde el principio de la guerra hasta mayo de 1940, permaneciendo en la inacción y esperando, sin emprender la iniciativa hasta que las tropas alemanas pasaron al ataque.

El agradecimiento de Inglaterra hacia sus antiguos aliados.

Fueron 1.865 las víctimas causadas en la marina francesa por los ataques británicos.

La prensa francesa ha publicado a principios de Abril, por vez primera, la cifra correspondiente a las víctimas que los «aliados» británicos han ocasionado, con sus ataques, a la marina francesa. Según ella, los ataques dirigidos por la flota inglesa contra la marina francesa, han causado, desde el 5 de julio de 1940, 1.865 víctimas.

Alcanzado por varios disparos — siguen manifestando los periódicos franceses —, el acorazado francés «Bretagne» de 22.189 toneladas, voló, cerca de Orán, perdiendo la vida 1.200 hombres. Los acorazados «Dunkerque» (26.500 t) y «Provence» (22.189 t), fueron puestos fuera de combate durante el mismo ataque y fuertemente averiados. Con la misma ocasión fué asimismo seriamente averiado el crucero-torpedero «Mogador», de 2.884 toneladas.

Un segundo ataque de los aviones ingleses sobre el «Dunkerque» realizado el 7 de julio de 1940, produjo 200 víctimas. El ataque de la flota británica contra Dakar, en 25 de septiembre del mismo año, causó la muerte de 200 personas civiles y militares, a causa del bombardeo de la ciudad. Durante la batalla naval de Dakar, fué hundido el submarino francés «Persée» (1.579 t) mientras el crucero-torpedero «L'Audacieux» (2.569 t) hubo de encallar, ardiendo. El 19 de diciembre de 1940, unidades de la marina británica hundieron, en Cabo Juby, al submarino francés «Sfax» (1.579 t) pereciendo su comandante y 64 hombres de su tripulación. El 19 de febrero de 1940, un navío de guerra inglés torpedeó, en el Golfo de León, el vapor de carga francés «Guilvinée» (3.181 t), sin preocuparse de la tripulación, de la que perecieron ahogados 17 hombres. Por último, el ataque en las proximidades de Nemours, costó la vida a cuatro soldados franceses que servían las baterías de la costa.

Desde el momento del armisticio, Inglaterra ha apresado constantemente buques mercantes franceses o los ha detenido. En las estadísticas publicadas por la prensa francesa, se hace alusión, a este respecto, al comunicado oficial francés del 1^{er} de abril de 1941, según el cual, el día mismo del armisticio y sólo en puertos británicos, fueron retenidos buques franceses por una capacidad total de 400.000 toneladas. Desde entonces, Inglaterra apresó, en alta mar, otros 30 buques mercantes franceses.

El hecho de que Inglaterra pretende imposibilitar el abastecimiento de víveres de su antigua aliada, lo demuestra la prensa francesa por el

becho de haber sido detenido el vapor «Campana» (11.700 t) ante el puerto de Buenos Aires, por el crucero inglés «Newcastle» (9100 t). El vapor «Campana» llevaba un cargamento de víveres, destinado a la población civil francesa de la zona no ocupada. Casi al mismo tiempo, otro crucero inglés detuvo, cerca de la zona de seguridad sudamericana, el vapor «Mendoza». Al parecer llevaba un cargamento de medicamentos y víveres de la Cruz Roja, para Francia. Ante Singapur, la flota inglesa apresó el vapor «Ile de France» (4.450 t). Casi al mismo tiempo, buques de guerra británicos apresaron, a la altura de Gibraltar, el buque francés «Lorient» (4.185 t) y el «P.L.M. III». A los casos más injustificados en que los ingleses se apoderaron en alta mar de barcos mercantes franceses que, lo mismo como el convoy detenido frente a Nemours, sólo llevaban víveres manifiestamente destinados a Francia, debe añadirse el apresamiento de dos buques petroleros destinados a llevar cemento y carbón de Casablanca a Dakar.

Los frenos de vuelo en picado.

Con el creciente empleo de los aviones de bombardeo en picado se ha introducido en su construcción un nuevo accesorio aerodinámico: los frenos de «stukas». Estos frenos tienen el objeto de limitar la velocidad del vuelo en picado; están compuestos de dos sencillos planos de resistencia, incrustados en el fuselaje o las alas, y son plegables de tal modo que en vuelo normal ofrecen una resistencia mínima, o son completamente retractables. Antes de iniciarse el vuelo en picado se rebaten, v. d., son ajustados horizontalmente a la dirección del aparato y actúan, por lo tanto, de resistencia complementaria, por la que la velocidad de caída, según el tamaño de los frenos, puede disminuirse. En la lámina 1 a y b se ven los frenos de vuelo en picado de un Ju 87, colocados en las alas, en posición pasiva y activa respectivamente. Consiguen disminuir la velocidad en unos 150 kilómetros por hora.

La disminución de la velocidad del vuelo en picado no se realiza por motivos de solidez de construcción sino exclusivamente para obtener ventajas tácticas. Los frenos facilitan el acercamiento al objetivo disminuyendo para la tripulación, al enderezar el aparato, los efectos de la fuerza de velocidad y con ello queda aumentada la seguridad de dar en el blanco. Cuando un avión vuela en una dirección fija y, moviendo el timón, cambia de ruta, tiene la tendencia, al igual que el cuerpo humano — es decir la tripulación —, de continuar en el antiguo movimiento en virtud de la Ley de inercia. Aparato y tripulación, por lo tanto, pueden sólo violentamente cambiar de posición, y sufren, como

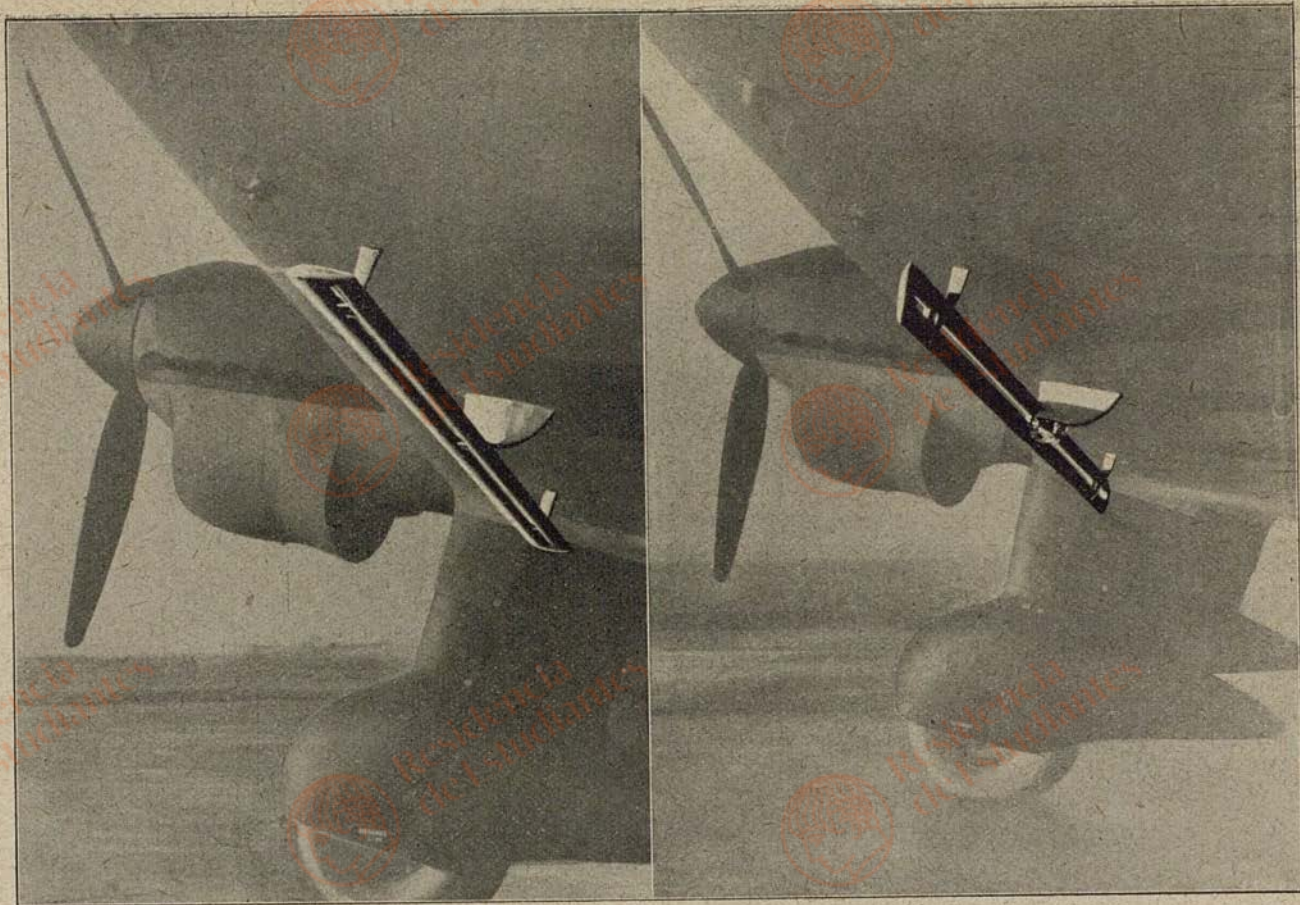


Lámina 1. Frenos de vuelo en picado.

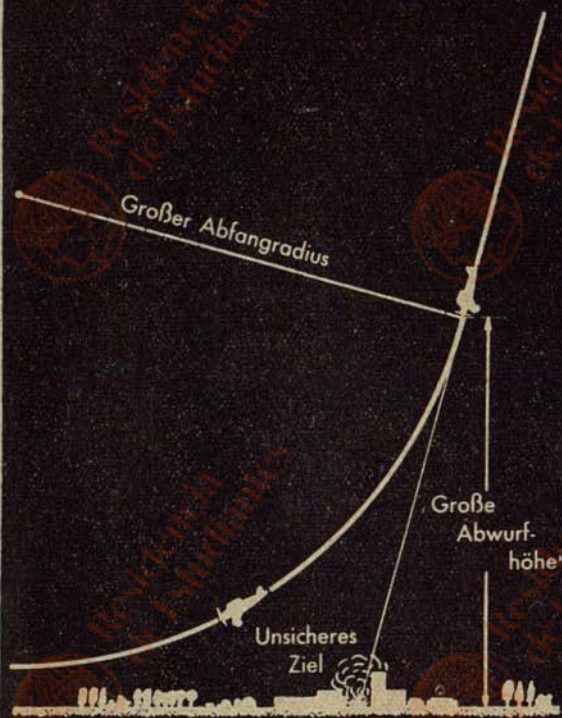
a. — en posición pasiva,

b. — en posición activa.

Ohne Sturzflugbremse

Hohe

Sturzfluggeschwindigkeit



a.—

Mit Sturzflugbremse

Geringe

Sturzfluggeschwindigkeit



b.—

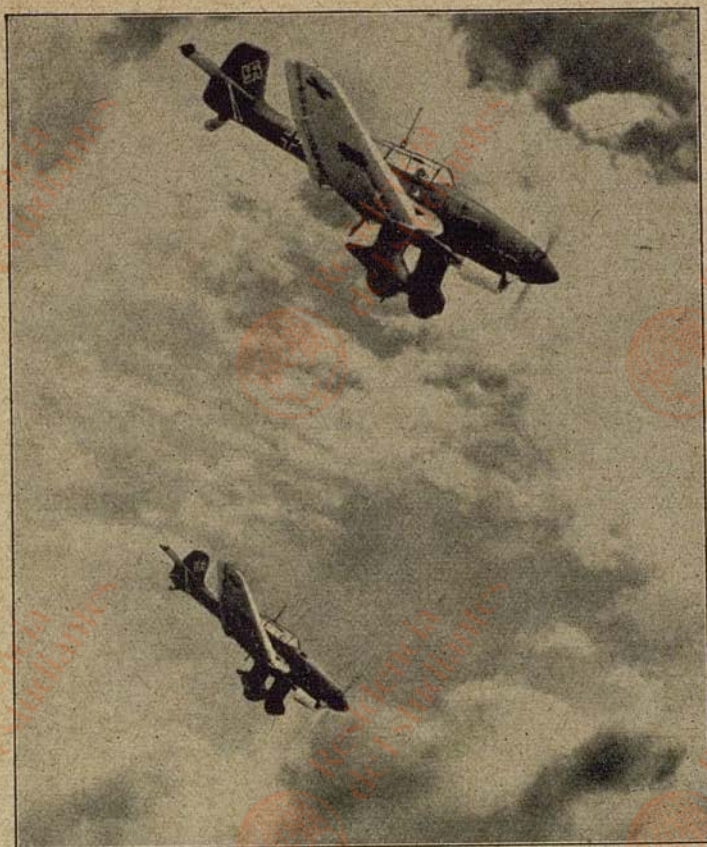
Lámina 2.

Leyenda a.—

Ohne Sturzflugbremse	= sin freno de vuelo en picado
Hohe Sturzfluggeschwindigkeit	= gran velocidad de vuelo en picado
Großer Abfangradius	= gran radio de enderezamiento
Große Abwurfhöhe	= gran altura de bombardeo
Unsicheres Ziel	= blanco poco seguro

Leyenda b.—

Mit Sturzflugbremse	= con freno de vuelo en picado
Geringe Sturzfluggeschwindigkeit	= poca velocidad de vuelo en picado
Großer Abfangradius	= pequeño radio de enderezamiento
Kleine Abwurfhöhe	= poca altura de bombardeo
Sicheres Ziel	= blanco seguro



Dos «Stukas» alemanes Ju-87 volando en picado.

es comprensible, el efecto de las fuerzas que actúan en forma análoga en todos los vehículos rápidos, p. ej., al arrancar un tren, pasar una curva, etc.

Esta fuerza que actúa sobre el cuerpo humano y, naturalmente, también sobre el avión, depende de la velocidad del movimiento, ya sea acelerada o retardada, y se considera como un múltiple del peso G de los cuerpos en movimiento. Se calcula, en general, que el hombre soporta, sin perjuicio de su salud, una carga de 6 G . La experiencia nos ha enseñado que, con el correspondiente entrenamiento, comparable al de deporte, se consigue aumentar la carga soportable a 8 G , pero es de importancia la duración del efecto del peso, es decir, si es de varios segundos o de sólo un instante.

Se puede uno bien imaginar, especialmente si se compara con los conocidos síntomas al pasar un coche por una curva, que la carga, al

enderezar el vuelo, será tanto más grande cuanto mayor sea la rapidez y menor el radio descrito. Si se determina como carga máxima 6 G — que en cuanto a la solidez del aparato se designa con el coeficiente de seguridad $n_{\text{seguro}} = 6$ — entonces la velocidad de caída y el radio descrito al enderezar el vuelo son dos cifras dependientes entre sí. Cuanto mayor sea la velocidad tanto mayor debe ser también el radio, si es que no se quiere sobrepasar el máximo de carga. De la amplitud del radio en cuestión depende, además, la altura sobre el nivel del suelo posible para enderezar el vuelo. De todo lo expuesto se desprende que recién en poca altura se debe iniciar el enderezamiento si se consigue frenar la velocidad de caída suficientemente.

La seguridad de dar en el blanco de un avión de bombardeo en picado desprende enseguida, sin necesidad de entrar en detalles, por el hecho que el objetivo se puede localizar y alcanzar mejor al bombardearse desde la menor altura posible (Véase lámina 2). Una velocidad de caída limitada, es por lo tanto de capital importancia para el éxito del Stuka.

Volando sobre Inglaterra.

Por Udo Wolter.

En el crepúsculo vespertino surge la máquina He 111 de entre las nubes, coloca sus lámparas de posición y aterriza. Pocas horas antes, la habíamos visto emprender su vuelo. Y con la misma serenidad y sangre fría, que mostraron el teniente primero K. y los otros tres miembros de la tripulación al emprender su vuelo, bajan ahora del avión y comienzan a dar el informe:

«Despegamos con poca altitud de nubarrones. Muy cerca de las olas encrestadas del Mar del Norte, zumbaba nuestro He pasando desde la costa del continente a la Isla, que se ocultaba entre nubes y altas y espesas capas de niebla. Para poder percatarnos de la configuración de la costa británica, debimos volar algunos minutos a poca altura por sobre las playas inglesas, empresa que pareció ser muy del agrado de su artillería antiaérea.

La desembocadura del Humber. A vuelo bajo corrimos veloces por encima del río hacia el interior de Inglaterra. Aparecen aldeas que pasan vertiginosamente, mientras que los transeúntes siguen con azorada vista el vuelo de nuestro aparato. En el puerto vemos sólo algunos barcos pequeños destinados a la navegación fluvial. Los grandes barcos parecen no poder ya entrar en la desembocadura del río, debido al sembrado de minas alemanas. Mi observador, el teniente L., hace señas.



Aviones de bombardeo alemanes, modelo Heinkel «He 111», volando hacia Inglaterra.

Ante nuestros ojos aparece de pronto un cable de alta tensión, que se tiende transversalmente sobre el río, conducido a ambas orillas por dos torres de hierro. Hago bajar más la máquina, hallando poco después el punto de referencia que nos indica el rumbo que debemos proseguir. Las altas y espesas capas de niebla nos impiden por algunos minutos distinguir bien los objetos que tienen una elevación menor de 20 metros. Se ven algunas posiciones de artillería antiaérea ligera. El mecánico de a bordo, sargento primero R., y mi radiotelegrafista, sargento K., abren contra ellas un fuego intensísimo de ametralladoras. Los ingleses que no contaban con nuestro ataque, no llegaron a hacer fuego, sino que hubieron de registrar probablemente algunas bajas.

¡Adelante! Un puente. Vuelo más bajo todavía con nuestro excelente He, que, a pesar de la gran carga de bombas que lleva, supera magníficamente todos cuantos obstáculos se oponen a su avance, y paso hacia la izquierda. Inmediatamente debíamos poder distinguir los hangares del campo de aviación que hemos recibido la orden de destruir. Hemos llegado casi al metro exacto. El teniente L. se halla

tendido en la torrecilla del avión. Su misión es la de soltar las bombas sobre los hangares. El radiotelegrafista y el mecánico deben combatir, con las ametralladoras, todo conato de defensa activa. Lo que ahora se produce, dura sólo unos instantes. A muy poca altura nuestro avión avanza con rapidez vertiginosa hacia el campo de aviación. Aparecen tres hangares, uno detrás de otro; entre ellos se hallan aterrizados de siete a nueve aviones de bombardeo ingleses. Ante el segundo hangar acaba de formar la tropa, cuyos acantonamientos pueden verse detrás de los hangares. Mientras nuestras ametralladoras disparan sus garbas de fuego contra los aviones enemigos, caen al mismo tiempo nuestras bombas. Su efecto es terrible y devastador. Vemos como el primer hangar ha sido alcanzado en un extremo y como el segundo salta destrozado por un impacto. Era aquel ante el cual habían tomado posición los soldados ingleses. También es alcanzado el tercer hangar y las otras bombas caen en los acantonamientos. Ahora es cuando el Tommy entra en acción. Aún antes de que el He se eleva de nuevo, para desaparecer detrás de la capa de nubes, las ametralladoras y la artillería antiaérea ligera inglesas hacen un fuego intenso.

Con algunos impactos en nuestro aparato, tomamos rumbo hacia nuestro campo de aviación. La calefacción ha dejado de funcionar y en el interior del aparato hace un frío bárbaro, pero casi no lo notamos.

El teniente primero K. va a la oficina para escribir su informe. Aún cuando existen cien probabilidades de que en los hangares hubieran estado aviones, el informe dirá escuetamente que fueron destruidos 5 hangares y acantonamientos de tropas y deteriorados algunos aviones, que se hallaban en el campo de aviación.



Hull, ciudad marítima a orillas del río Humber, es esta vez el objetivo de nuestra escuadra de aviación. Nuestro «He» despegua uno de los primeros de nuestro campo. Delante de nosotros vuelan sólo el teniente G. y el teniente T. El vuelo sobre el Mar del Norte nos demuestra que no debemos de esperar ningún estado atmosférico favorable. Hay capas nebulosas y nubes, algo más tarde tenemos mejor visualidad. «Al llegar a nuestro punto de destino sabremos ciertamente el tiempo que nos ha sido deparado», dice filosóficamente nuestro piloto, el teniente primero R., que lleva ya realizados 60 vuelos sobre Inglaterra. Por encima de las luces de los faros ingleses, avanza rápido el «He» dirigiéndose a su objetivo, que le indican ya desde lejos la gran actividad que despliegan los proyectores enemigos.

Nubes de explosión de la artillería antiaérea pesada se ven a lo lejos. Al acercarnos a la ciudad cesa el fuego. En el último momento

nos ciega la luz deslumbrante y azul de los proyectores por hallarse batería junto a batería con triple y cuádruple acoplamiento; es una concentración de luz tal como nunca pude observarla en ninguno de mis vuelos sobre Inglaterra. Algunos de estos espectrales brazos luminosos se extienden ante el «He» tomándole en sus focos. ¡¿Prisionero?! El teniente R. se desliza de los focos luminosos con gran habilidad. Delante, detrás y junto a nosotros, casi a cada dirección que tomamos, pasan, rozándonos pero sin detenerse sobre nosotros, los rayos luminosos. Nuestro observador lanza una exclamación de asombro: Bajo nosotros una luz blanca y reluciente alumbra aún más el cielo y cae lentamente. ¡Bombas de señales! ¡El teniente G. ha entrado en acción! Es preciso aprovechar el tiempo que dura la caída de las bombas luminosas. Debajo de nosotros se ven tres incendios. Creímos ya haber alcanzado nuestro objetivo, cuando, al volar bajo, echamos de ver que los pretendidos incendios no son más que el reflejo de las bombas luminosas, que se espejan en las aguas del Humber. Nuestro observador, el sargento F., se agacha hacia afuera: «¡Más allá, a la izquierda, se hallan los almacenes generales de la dársena!» La luz de las bombas de señales en descenso deja ver claramente los brazos del río que conducen a las dársenas. Echamos una corta ojeada sobre el mapa para evitar errores. En el mismo momento nuestro «He» toma un rumbo nuevo precipitándose hacia el objetivo que nos ha sido designado y que se halla a nuestra vista. Breves y pocas palabras se cambian entre el observador y el piloto. En la torrecilla va tendido el sargento primero B., mecánico de a bordo, apretando la cara contra los cristales, para poder anunciar inmediatamente la caída de nuestras bombas y el éxito obtenido. «¡Atención! Empiezo a lanzar . . .» Librado de su carga pesada, el «He» salta un poco hacia arriba, después de lo cual el teniente R. hace dar una vuelta lenta al aparato para alejarlo de los brazos, siempre más incómodos, de los proyectores.

En el momento siguiente un rayo se eleva y cruza el espacio, dominando incluso este cielo surcado de rayos luminosos y el eco de una grandiosa detonación hace temblar la noche. ¡Un impacto! Nuestra bomba de gran calibre ha hecho explosión en los Victoria Doks de Hull. Seguidamente otras detonaciones más hacen temblar la ciudad. Esta vez nuestro objeto fueron los almacenes de otra dársena. La fracción de un segundo ha bastado para convertir en escombros una cantidad de depósitos y almacenes. Después del aterrizaje, el teniente G. que había permanecido más tiempo en el lugar de la acción, nos confirmó nuestro éxito. Especialmente nuestra primer bomba debió de haber caído precisamente en el dok y su efecto explosivo debió de ser muy intenso. Esta noche, los doks han recibido marcadas huellas de las acciones de represalia . . .

Regresamos en plena noche a nuestro punto de partido. Ante nuestros ojos, sobre el campo de aterrizaje va llegando aparato tras aparato, como grandiosos aves que volaran fantásticamente en la oscuridad y cuyas garras se hundieran siempre más profundamente en la carne del león británico.

(De «Berliner Börsen-Zeitung»).

Helmuth von Moltke, el Gran Capitán.

A finales de abril se han cumplido cincuenta años del día en que cerrara para siempre sus ojos el gran estratega y conductor de los ejércitos alemanes, Helmuth von Moltke, tras una vida rica como pocas en acontecimientos históricos y en triunfos militares. Las líneas siguientes intentan ofrecer un esbozo del pensamiento y de la personalidad de este genio militar, cuyo espíritu ha trazado huellas que se perciben aún en las victorias sin par de la Alemania de nuestros días.

La estrategia de Moltke se encuentra dirigida estricta y concientemente a la eliminación radical del azar y de la improvisación. El lugar de la improvisación audaz lo ocupa en la estrategia de Moltke el plan de campaña meditado y preparado hasta sus últimos detalles, en cuyas líneas fundamentales palpita todo el arrojo de una alma varonil. El que Moltke haya elevado la antigua estrategia a la categoría de un arte nuevo, no ha de considerarse mero accidente determinado por el carácter personal del gran militar. Esta conversión es, más bien, la consecuencia lógica extraída por un espíritu genial de las nuevas presuposiciones que el curso histórico creaba a la acción guerrera. Napoleón dió a los veintiseis años su primera batalla, Moltke a los sesenta y seis. Ya aquí, en el ritmo de dos generaciones, puede percibirse el tránsito de dos épocas en la Historia de la guerra. Los rasgos de audacia genial con que el corso comenzara su carrera de gloria en Lodi, Arcole y Rivoli, no eran ya posibles en tiempo de Moltke. Entre Austerlitz y Sedan, las dos grandes acciones bélicas de los más geniales capitanes del siglo, había tenido lugar un cambio radical en la esencia misma de la guerra. La invención de la máquina de vapor había revolucionado la industria y el tráfico, mientras que, paralelamente al desenvolvimiento de la técnica, había crecido la población europea en forma gigantesca, dando así nueva base a las masas de los ejércitos en lucha. Moltke tenía que elaborar desde el principio sus planes sobre la base de ejércitos de muchos centenares de miles de soldados. Este hecho situaba ya al gran estratega ante problemas que Napoleón o no conoció o — como lo prueban el avance a Moscú y la catástrofe de Leipzig — no supo dominar.

Desde los primeros momentos se percató Moltke de que la primera condición de la victoria era abarcar intelectivamente todos los elementos bélicos. Moltke contaba ya cincuenta años de servicio militar cuando dirigió por primera vez un ejército en el campo de batalla. Todo este tiempo de preparación fué utilizado por él para alcanzar un dominio sin par de la técnica militar, complicada y poderosa, que había traído consigo la época industrial. Fiel a su convicción de que el saber es la condición previa de la fuerza, trabajó desde sus años juveniles con energía y aplicación férreas hasta conquistar una cultura verdaderamente universal. Moltke sabía siete idiomas, entre ellos el ruso y el turco, y a él se debe la traducción del inglés al alemán de la Historia de Gibbon. La universalidad de su espíritu es asombrosa. Además de las ciencias militares, propiamente dichas, estudió Historia, Química, Política, Literatura y Astronomía, mientras que en el Dibujo y en la comprensión profunda de la Arquitectura, Pintura y Poesía puso de manifiesto una y otra vez su temperamento artístico. El mismo se lamentaba de la dificultad de traducir al alemán las poesías de Byron. El «Fausto» de Goethe le sugestionaba y llegó a saber de memoria casi toda su primera parte. Sus versos y, sobre todo, su prosa cristalina, de factura clásica, reflejo de la claridad de su pensamiento, nos han dejado testimonio de sus dotes de escritor. Lo que él mismo escribiera proféticamente a los cuarenta años sobre «La cuestión de límites en el Oeste», supo realizarlo a los setenta. De aquella misma época procede su estudio sobre los ferrocarriles. Su labor en la dirección de la Sociedad de vías Férreas de Berlin-Hamburgo le sirvió para penetrar en la esencia de los medios de tráfico modernos. Inmediatamente percibió la significación de los ferrocarriles para los transportes militares, especialmente para la movilización y la concentración, convirtiéndose así en el primer estratega de su tiempo que sabía aprovechar los medios de transporte modernos. Con plena consciencia puso la técnica y la ciencia al servicio de la guerra. Los ferrocarriles y el telégrafo se convirtieron para él en medios auxiliares para dirigir el curso de las operaciones en los enormes espacios que exigen los gigantescos ejércitos modernos. Moltke fué también el que acertó a fundar la ciencia de la estrategia. Desde que en 1857 fué nombrado Jefe del entonces insignificante Estado Mayor General Prusiano, trabajó sin descanso hasta convertir este centro en una escuela de táctica y estrategia, en un instrumento directivo de los ejércitos alemanes.

Clausewitz dice una vez que el sello del héroe consiste en que en él la audacia se halla regida por el espíritu, y en este sentido puede decirse que Moltke llevó a su más alto grado el tipo paradigmático del héroe. Intelecto y voluntad se hallaban penetrados en él por la misma tensión creadora. Su espíritu era de igual magnitud en el pensar que en

el obrar, uniendo siempre la meditación al ánimo decidido y a la capacidad de decisión. Su superioridad espiritual es tan elevada y su agudeza tan penetrante que sabía prever todas las faltas posibles, las suyas como las de sus subordinados y, sobre todo, las de la parte adversa. Cuando se contempla de cerca esta figura gigantesca se comprende sin más que se tiene a la vista al invencible que nada deja al azar y para el que todas las circunstancias se insertan en el sistema de sus cálculos. Se ha criticado en Molke su arrojo indecible, pero para comprender este aspecto de su carácter es preciso tener en cuenta que aún en medio de sus más audaces decisiones, siempre obraba con pleno conocimiento del peligro y con la certeza de poder salirle al encuentro y dominarle. De la consciencia de su propia superioridad nacía aquella su tranquilidad proverbial, su amabilidad y su bondad ejemplares. Este soldado genial que preparó y ganó tantas «batallas aniquiladoras», no hirió jamás con una palabra ofensiva a las personas que le rodeaban. Como a sus enemigos, así supo también dominarse a sí mismo. En un artículo notable del, «Neues Tageblatt» de Stuttgart se dice, por eso, con razón, que la grandeza de este soldado genial ha de verse sobre todo, en la rara unión en él de éxitos sin ejemplo con una alteza de miras y fortaleza de ánimo, que le permitieron exclamar ya a su vejez cuando los laureles hacían encorvar su figura: «Con qué otra medida se juzgará en el más allá nuestra existencia terrenal que lo que en este mundo hacemos! No el oropel del triunfo, sino la pureza de las intenciones y el cumplimiento férreo del deber, aún en los casos en que el resultado apenas si puede percibirse, es lo que decidirá allí del valor de un hombre».

Confesiones de un gran general.

El número correspondiente al mes de marzo de la «Schweizerische Monatszeitschrift für Offiziere aller Waffen» (Publicación mensual suiza, para la oficialidad de todas las armas), publicó, indudablemente inducida por los extraordinarios sucesos bélicos que se han venido desarrollando en estos dos últimos años, una serie de artículos, en los que se trata del valor de la disciplina, de la subordinación, del espíritu de sacrificio, es decir de la voluntad de inmolar la vida por la patria. El primero de dichos artículos fué un informe hecho en 1895 por el antiguo Inspector general de Caballería suizo General Ulrich Wille, sobre la cuestión del mejoramiento de la disciplina en el Ejército suizo.

Otro artículo, salido de la pluma del Coronel del Estado Mayor General suizo, Däniker, trata, tomando como base la frecuente y a menudo equívocamente citada frase, pronunciada por el General Pétain

en 1917, de que: «si la artillería conquista, la infantería ocupa», de lo difícil que resulta sacar deducciones y enseñanzas de orden general, de las experiencias obtenidas durante la guerra.

Otro artículo se titula «Obediencia y disciplina» del cual interesan, sobre todo, los párrafos reproducidas de las «Confesiones» escritas en 1812 por el general prusiano y filósofo militar Clausewitz, o sea en un tiempo, en que el antiguo reino de Prusia se vió completamente avasallado y desmembrado por Napoleón y en que sus hombres dirigentes, henchidos de ardiente amor patrio, prepararon el resurgimiento del país, que condujo a la liberación de Prusia y de toda Alemania, en la llamada «Batalla de las Naciones», librada en Leipzig en octubre de 1915.

Clausewitz dice:

«Creo y confieso que un pueblo no debe considerar nada tan elevado como la dignidad y la libertad de su existencia, debiendo hallarse presto a defender ésta hasta la última gota de su sangre;

que no debe cumplir deber más sagrado ni obedecer mayor mandato;

que nunca ha de lograr borrarse el baldón de un cobarde avasallamiento;

que gota tan venenosa, introducida en la sangre del pueblo, pasa a los descendientes, paralizando y minando la fuerza interna de las generaciones venideras;

que el honor sólo puede perderse una sola vez;

que el honor del Soberano y del gobierno, corre parejas con el honor del pueblo, constituyendo el único paladio de la Nación;

que un pueblo es, en la mayoría de los casos, invencible en la lucha generosa en defensa de su libertad;

que incluso la pérdida de tal libertad, después de una lucha sangrienta y honrosa, asegura el resurgimiento del país y la esencia de su existencia, en la que un día un árbol nuevo sentará sus más profundas raíces.

Declaro y aseguro al mundo y a la posteridad, que considero sumamente perniciosa la falsa previsión, destinada a evitar el peligro, que estimo funestísimo todo cuanto pudiese inspirar temor y miedo y que daría por buena la mayor desesperación, si nos fuera absolutamente imposible contrarrestar el peligro con varonil arrojo, o sea con serena pero firme resolución y una noción exacta de su alcance;

que en el torbellino opresivo de nuestros tiempos, no olvido los preventivos acontecimientos de los tiempos antiguos y modernos y que opusiera la Historia mundial a la publicación de cualquier periódico mentidero;

que me siento libre de todo sentimiento de interés personal y que todo sentimiento y toda idea que vive en mí, debo confesarla abiertamente y como el primero entre mis conciudadanos, de que sólo pudiera

sentirme dichoso, de hallar una gloriosa muerte en la magnífica lucha por la libertad y la dignidad de mi Patria!

¿Puede, esta fe que vive en mí y en los que como yo sienten, obtener el desprecio y la burla de nuestros compatriotas?

¡La posteridad habrá de decidir sobre este punto!

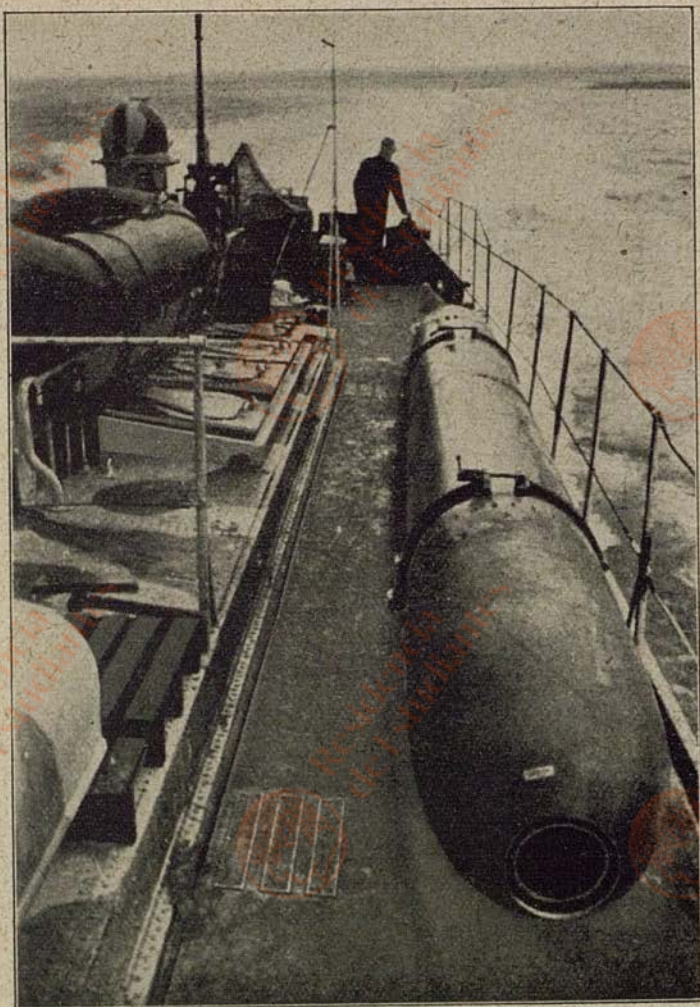
Ante el ara sacrosanta de la Historia, deposito esta hoja leve, en la firme confianza de que, si el vendaval del tiempo la sacude, algún día un digno sacerdote de dicho templo la recogerá cuidadosamente para incluirla en la Crónica de la vida del pueblo, al través de sus grandes evoluciones. Así podrá la posteridad emitir su juicio y librar de su sentencia condenatoria quienes supieron resistir valerosamente la corriente de corrupción, permaneciendo tan fieles al sentimiento del deber como a la fe en Dios, que mantuvieron en el fondo de su alma.»

Estas concepciones del General von Clausewitz, manifestados en estos párrafos, de una grandiosidad de espíritu poco común, su firme voluntad de sacrificarlo todo por la patria, todo, incluso la vida, son las mismas ideas y los mismos principios que animan hoy los ejércitos alemanes y que les han puesto en condiciones de romper para siempre las cadenas que les impusiera el oneroso Dictado de Versalles.

De diarios y revistas.

La guerra mercante contra Inglaterra fué proseguida durante el mes de marzo con buen éxito, según comunica el Comando en Jefe alemán. Buques de superficie hundieron en el Canal, en el Atlántico y en otros mares 195.000 toneladas totales de registro, mientras los submarinos hundían 525.000 toneladas. La aviación consiguió hundir, durante el mes de marzo, en cifras redondas, 200.000 toneladas totales de registro de buques mercantes enemigos, de manera que la cifra de las pérdidas totales del enemigo en buques mercantes, alcanzó, durante el mes de marzo, 718.000 toneladas de registro. Además, un gran número de buques mercantes enemigos fueron víctimas de minas, sembradas en las aguas cercanas y lejanas por unidades navales y por aviones alemanes. También han sido grandemente averiados gran número de buques mercantes enemigos por medio de bombas y explosiones de minas. Una parte de los mismos, debe ser considerada, asimismo, como perdida.

Es generalmente sabido, que los Dictados de Paz firmados en Versalles, Trianon, etc., crearon nuevas fronteras, con las cuales la mayoría de las naciones de Europa no estaban de acuerdo en manera alguna. Así, por ejemplo, la Alta Silesia, cuyos habitantes en el plebiscito optaron, en su inmensa mayoría, a favor de Alemania, fué incorporada en el estado polaco nuevamente creado. Además de ello, millones de alemanes y eslovacos, aún



Cubierta de lancha rápida torpedera alemana.

cuando vivían en enconada enemistad con los checos, fueron agregados a la entonces creada República de Checoslovaquia; igualmente los habitantes del territorio croata que se vieron siempre cruelmente oprimidos por los serbios, debieron sorportar el formar parte del reino yugoeslavo, gobernado por los serbios.

La profundidad del odio que sienten los croatas hacia los serbios, fué evidente inmediatamente al empezar la campaña contra Yugoelavla, que duró sólo 12 días. Cuando las tropas alemanas, a principios de abril, después de vencer la resistencia de las tropas yugoeslavas en Agram, penetraron en la capital de Croacia, fueron recibidas por la población entera como libertadores. Sucedió, p.ej., entre otros muchos casos el hecho, de que un capitán de aviación yugoeslavo, de nacionalidad croata, aterrizó en un campo de

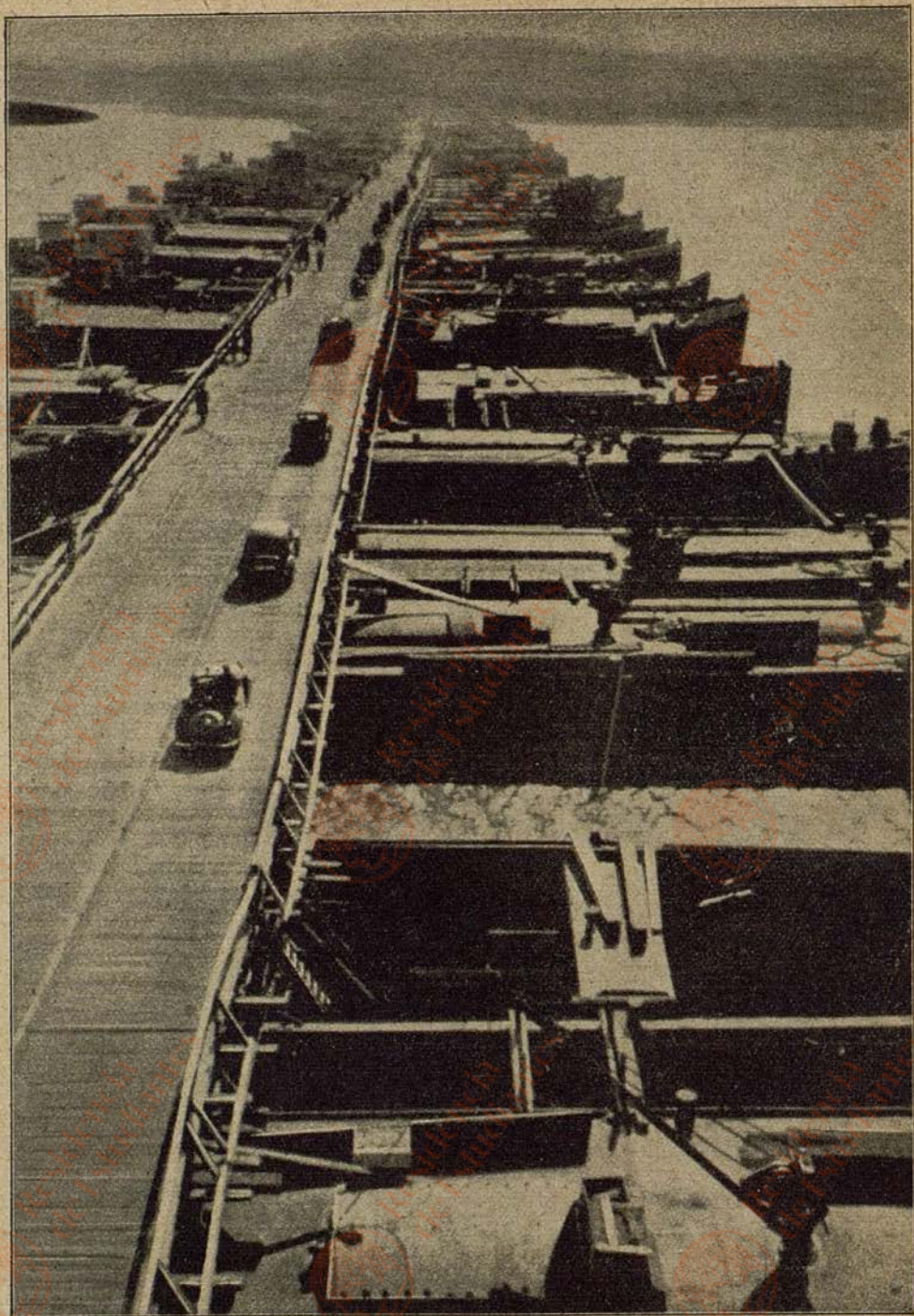


Foto: PK.-Dick (Presse-Hoffmann)

El gran puente por el Danubio, construido últimamente por zapadores-pon-
toneros del Ejército alemán.

aviación alemán, declarando que, junto con otros oficiales de nacionalidad croata, que se veían obligados a prestar servicios en el ejército yugoeslavo, habían decidido no luchar contra sus libertadores, los alemanes.

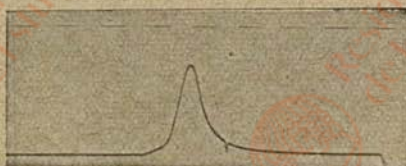
La Checoslovaquia, Polonia y el Reino de Yugoslavia, tres estados artificiales de 15, 33 y 14 millones de habitantes respectivamente, fueron constituidos por aquellos políticos que, en 1919, tuvieron en sus manos los destinos de Europa. Pero fueron creaciones defectuosas, que han fallado por sus faltas constructivas de orden interior y que a los 20 años precisos de existir, se han desmoronado.

El periódico francés «L'Oeuvre» publicó en estos últimos días el anuncio siguiente: «Se busca un país que esté dispuesto a aceptar la ayuda de Inglaterra. Se garantiza el desembarque de un cuerpo expedicionario muy distante de la frontera, así como la derrota absoluta y el reembarque precipitado a corto plazo. Firmado: Winston Churchill.»

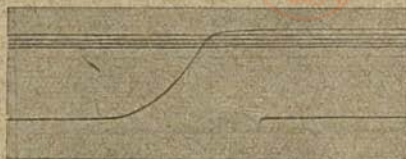
Según comunica el «Daily Mirror», el gobierno británico se ha visto obligado, por indicación del Director General de Correos, a solicitar de Scotland Yard la creación de un grupo de policía especial, destinado a la custodia de las pequeñas oficinas de correos. Un buen número de ladrones se han dedicado nuevamente a desvalijar las suboficinas de correos, que, debido a las grandes cantidades de dinero que por causas de la economía de

Estos diagramas demuestran
el curso de la presión

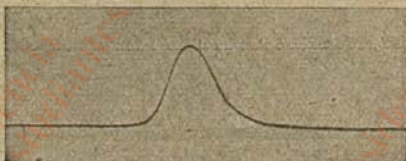
en fusiles



en bombas manométricas



en piezas de artillería



y pueden ser registrados
por el

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



guerra deben quedar allí depositadas, esperan obtener gran lucro. Con las colectas destinadas a la subscripción de los empréstitos nacionales y debido al aumento de los giros, las cantidades guardadas en las cajas postales han llegado a cuadruplicarse, en comparación a antes de la guerra.

No pasa casi ni un día sin que Scotland Yard se vea obligado a organizar nuevas secciones de la policía especial, para depurar algún nuevo hecho criminal. De ello se deduce, que las condiciones en la vida interna del país han empeorado de manera alarmante.

En relación con el bloqueo del hambre británico contra la población civil de Francia, aprobado por los Estados Unidos de Norte América, la propaganda británica repitió en los últimos 6 meses la aseveración de que Alemania explota económicamente a Francia. La siguiente comunicación oficial alemana desmiente categóricamente estas calumnias británicas.

Alemania ayudó a reconstruir la industria francesa, que, insensatamente, fué destruida por tropas francesas e inglesas en fuga. Hasta hoy día, Alemania envió 25.000 toneladas de hierro y acero para la reconstrucción de la industria francesa. Los franceses recibieron de las reservas de la marina alemana 30.000 toneladas de petróleo. Para remediar la escasez de carbón, resultante de la destrucción parcial de las minas de carbón francesas por los ejércitos franceses e ingleses, Alemania entrega 150.000 toneladas de carbón por mes.

La desocupación reinante en Francia es muy atenuada por los pedidos alemanes.

En lo que concierne la alimentación, Alemania ha ayudado al territorio francés ocupado. Durante el invierno fueron enviadas a París 100.000 toneladas de patatas, y dentro de poco tiempo serán enviadas 450.000 toneladas de patatas más. De esta cantidad y de otras entregas el territorio francés no ocupado recibe también una parte. 120.000 toneladas de trigo, requisadas el año pasado, en el territorio ocupado, por la administración militar alemana, fueron puestas enteramente a disposición de la población francesa.

Todos estos auxilios, y muchos otros más aún, fueron prestados por Alemania a Francia sin que ésta estuviera obligada a tal generoso procedimiento por el Derecho Internacional.

Cuando la intervención de los ingleses en Grecia, hace algunos meses, hicieron necesario el avance de tropas alemanas para proteger a Bulgaria, fueron construidos a tal fin, por los zapadores pontoneros alemanes, tres puentes sobre el Danubio, siendo dos de ellos «puentes de guerra» en tanto que el tercero fué un puente flotante. El tonelaje de cada una de las barcas que formaron el último puente mencionado, oscilaba entre 650 y 2000 toneladas de registro. En conjunto fueron empleadas embarcaciones por un total de 55.000 toneladas totales de registro.

La construcción de dichos puentes fué hecha con extraordinaria rapidez. El primero de los «puentes de guerra» cuya construcción empezó a hacerse a las 7 de la mañana, quedó terminado a las tres de la tarde; el segundo de ellos una hora más tarde.

Cultivo de Idiomas.

Lección XCVII.

(Continuación.)

Pero como en los años siguientes el poder militar de Rusia estaba aún quebrantado y como el aumento de la armada alemana requería sumas considerables, el pedido del Coronel general no fué gestionado en el primer tiempo en forma decisiva por su sucesor, el general de infantería v. Moltke. También el Ministro de Guerra — desde 1903 el general v. Einem — no podía pensar en pedir nuevos créditos de importancia, pues en enero de 1904, había mani-

Sprachübungen.

Übungsstück 97.

(Fortsetzung.)

Da aber Rußlands Wehrmacht in den folgenden Jahren noch daniederlag, auch der Ausbau der deutschen Flotte erhebliche Mittel in Anspruch nahm, wurde die Forderung des Generalobersten von seinem Nachfolger, dem General der Infanterie v. Moltke, zunächst nicht ernstlich weiter verfolgt. Auch der Kriegsminister, seit 1903 General v. Einem, konnte an keine großen Neuforderungen denken, nachdem er im Januar 1904 dem Reichstag gegen-



TELEFUNKEN

TELEFUNKEN SUMINISTRA LAS INSTALACIONES, APARATOS, VÁLVULAS Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA LA TELEGRAFÍA Y TELEFONÍA SIN HILOS, PARA RADIOTELEGRAFÍA EN NAVEGACIÓN, ELECTROACÚSTICA, RADIODIFUSIÓN Y TELEVISIÓN

festado al Reichstag que la evolución del ejército estaba, en general, terminada.

Fué la crisis de Marruecos, en el año 1911, la que hizo ver en forma tan evidente lo desfavorable que era la situación de Alemania, que ya no podía negarse que era necesario aumentar cuanto antes y en forma amplia las fuerzas armadas del imperio. Como apreciaba el general v. Moltke, las circunstancias de entonces está expresado en la memoria presentada a fines de noviembre de 1911 al canciller v. Bethmann Hollweg. El Jefe del Estado Mayor opinaba que «con seguridad Inglaterra aparecería al lado de Francia al estallar un conflicto franco-alemán». En cuanto a Italia, «ya no puede suponerse que actualmente tenga interés en participar al lado de Alemania en una guerra contra Francia»; su conducta sería, por lo tanto, de espera.

(Continuara.)

über die Entwicklung des Heeres als im wesentlichen abgeschlossen bezeichnet hatte.

Erst die Marokkokrise des Jahres 1911 warf ein so grelles Licht auf Deutschlands ungünstige Lage, daß die Notwendigkeit rascher und nachhaltiger Verstärkung der Wehrmacht nicht mehr von der Hand zu weisen war. Wie General v. Moltke die Verhältnisse damals ansah, zeigt eine Ende November 1911 dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg vorgelegte Denkschrift. Der Generalstabschef hielt es für „sicher, daß England aktiv an der Seite Frankreichs auftreten wird, sobald ein deutsch-französischer Konflikt zum Austrag kommt“. Bei Italien könne „ein inneres Interesse, auf seiten Deutschlands an einem Kriege gegen Frankreich teilzunehmen, heute kaum, vorausgesetzt werden“; es werde sich abwartend verhalten.

(Fortsetzung folgt.)

Indice de Revistas.

En este índice mencionamos sólo los artículos de importancia.

Deutsche Wehr.

Directores: Teniente Coronel G. Soldan, General de Caballería G. Brandt, Contraalmirante R. Gadow.

Año 45.

Folleto 5:

La Aviación y la guerra actual. — Submarinos alemanes y convoyes británicos. — Voces escandinavas: El mundo no conoce la fuerza militar y económica de Alemania.

Folleto 6:

La situación político-militar. — La victoria en el frente occidental. — Cruceros auxiliares alemanes en los océanos. — Irlanda, el pilar occidental de Europa.

Folleto 7:

Al final del segundo invierno de guerra. — La lucha por el Mediterráneo.
— Busques-nodriza y sus armas.

Folleto 8:

Inglaterra y sus frentes en el Mar Mediterraneo. — 1914/18—1939/41. Consideraciones sobre las guerras modernas.

Folleto 9:

La falange europea. — De la ruptura al cerco. — En 11.000 metros sobre Inglaterra.

Folleto 10:

Desmoralización militar. — De la ruptura al cerco. — Singapore — ¿hasta cuándo será la fortaleza de la tiranía británica en el Oriente Lejano?

Folleto 11:

El rumbo de los EE.UU. — Estrategia en el Mar Mediterraneo.

Folleto 12:

Los «Prusianos de los Balcanes»: el Ejército búlgaro. — ¿Nueva base marítima de los EE. UU. en el Pacífico? — El potencial de guerra espiritual.

Folleto 13:

Los caminos de Libia. — Paz entre Tailán (Siam) y la Indochina.

**A pesar del manejo por una sola persona
se sigue sin interrupción el blanco**

El dispositivo impresor del
Teodolito registrador Askania
para observar globos marca
automáticamente los valores me-
didos después de accionar una
palanca, suprime la lectura del
círculo graduado y descarta po-
sibilidades de error.

Sin interrumpir la medición se
puede retirar la tira de papel y
efectuar los cálculos inmediata-
mente; así, pues, pueden hacerse
dos medidas de una vez.

Solicite nuestro impreso
Geo 58025.


ASKANIA-WERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN-FRIEDENAU



Folleto 14:

La situación político-militar: La visita de Matsuoka en Berlín y Roma; el caso Yugoslavia. — Aspiraciones inglesas en el Mar Mediterráneo oriental. — 2.000 años de guerra por Malta. — La Marina japonesa.

Folleto 15:

Las consecuencias de la actitud de Yugoslavia. — Bulgaria reorganiza su economía.

Folleto 16:

El Führer, conductor de ejércitos. — El canal de Suez. — Cazas italianos. — La Aviación militar de Tailandia (Siam).

Folleto 17:

Yugoslavia ha dejado de existir. — ¿Ayuda de los Dominions? — La batalla en el Atlántico.

Folleto 18:

El sudeste de Europa libre de Inglaterra. — La lucha por el Mediterráneo. — Siria entre libertad y esclavitud. — Moltke. En memoria de su muerte hace 50 años.

Folleto 19:

El último discurso del Führer. — La lucha por el Mediterráneo. — Las Indias orientales, el centro vital de Inglaterra.

Militär-Wochenblatt.

Directores: General de Artillería Ludwig y General Tillmanns.

Año 125.

Folleto 33:

La guerra libertadora de la Gran Alemania: Escasez de buques y crecientes dificultades financieras en Inglaterra. Finanzas sanas en Alemania y sus precios al por mayor. La Ley de ayuda para Inglaterra en el Senado y la Cámara de Diputados de los EE. UU. Campaña de mentiras y de terror británica. Los sucesos militares del 2 al 5 de febrero de 1941.

Folleto 34:

La guerra libertadora de la Gran Alemania: Entrevista Franco-Mussolini. Los ministros yugoslavos son recibidos por el Führer. Nuevos desastres de convoyes británicos. Fuertes pérdidas de aviones ingleses. Interrupción del tráfico en el Canal de Suez. Los sucesos políticos y militares del 9 al 15 de febrero. — La ley fundamental de la guerra. — Toma de un carro de combate francés.

Folleto 35:

La guerra libertadora de la Gran Alemania: El discurso de Mussolini ante el partido fascista en Roma. La consigna de victoria del Führer en el aniversario del Partido en Munich. Crece el peligro submarino. Los sucesos en el Norte de África y en los Balcanes. Bulgaria se adhiere al Pacto tripartito. Los sucesos militares del 25 de febrero al 2 de Marzo de 1941. — Película documental del Ejército y la Historia militar. — Nuestra compañía toma Calais. — La flota japonesa. — El Mariscal Keitel cumple los 40 años de vida militar.



EQUIPOS

COMPLETOS
para Ejército, Marina, Aero-
náutica, Policía y Bomberos
Monturas, arreos, albardas, cascos, cinturones,
mochilas, estuches para armas, munición e ins-
trumentos, morrales para viveres, etc.
Casa fundada hace 90 años



C·POSE·WEHRAUSRÜSTUNGEN

BERLIN O 34 · BOXHAGENER STRASSE 16 · TELEGR.: MARSHM BERLIN

Casa que atiende los mayores pedidos en tiempo breve



Fusil Antitanque de 2 cm Modelo «Solo»

FABRICA DE ARMAS SOLOTHURN S.-A.
SOLOTHURN (SUIZA)



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHONEFELD / BERLIN