

Ejército Marina Aviación

PUBLICACIÓN MENSUAL

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

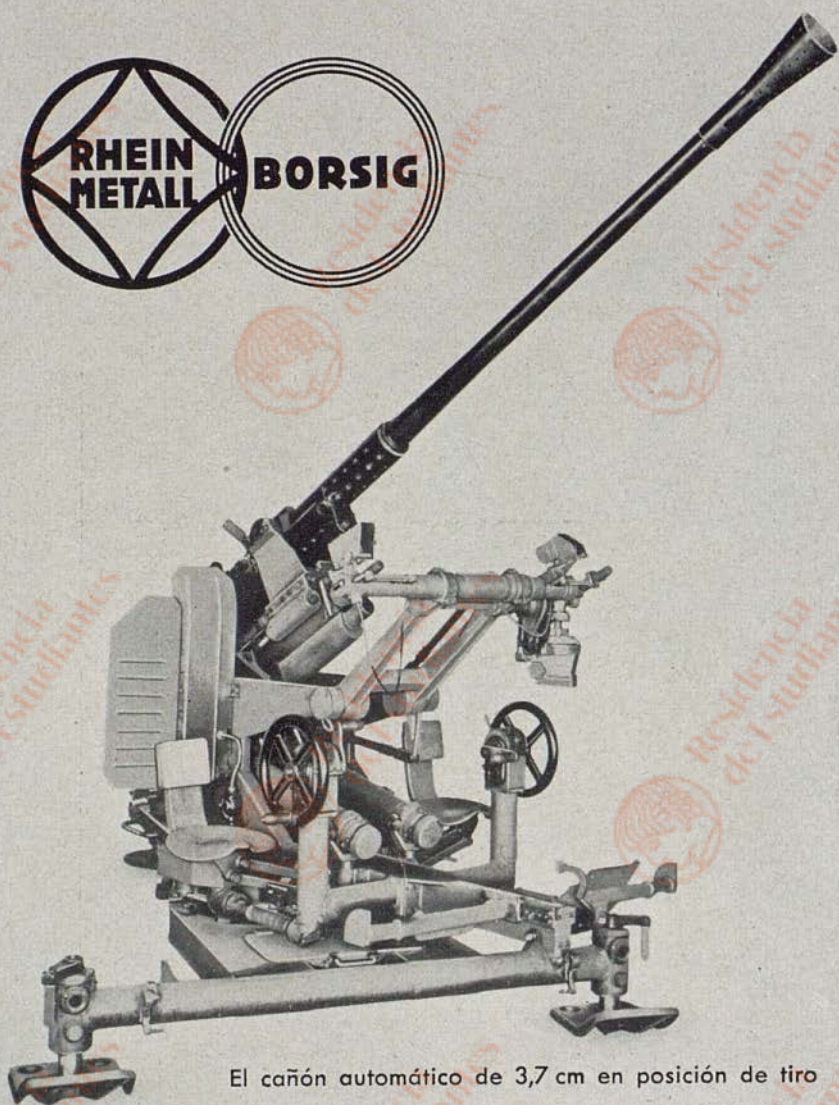
Año VIII

Número 7

1941



Tropas alemanas en Trípoli.



El cañón automático de 3,7 cm en posición de tiro

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año VIII

Número 7

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:

La tentativa del General Weygand de contener el avance de los Ejércitos alemanes	275
<i>Por el General de Brigada Otto Schulz</i>	
La campaña en Grecia	279
<i>Por el General de Infantería Liebmann</i>	
Las pérdidas de la Marina de Guerra inglesa desde comienzos de Septiembre de 1939 hasta el 31 de Mayo de 1941	284
Hace más de un año — en Noruega	287
<i>Por el Capitán von Stuckrad</i>	
La Aviación en la lucha por Creta	294
<i>Por el General de Aviación Quade</i>	
El General Rommel	300
<i>Por Freiherr von Eisebeck, corresponsal militar</i>	
De Diarios y Revistas	302
Cultivo de Idiomas	309
Bibliografía	311



Artillería alemana avanza en los Balcanes.

La tentativa del General Weygand de contener el avance de los Ejércitos alemanes.

Por el General de Brigada Otto Schulz.

En el número correspondiente al mes de agosto de 1940, de la revista «La Vita Italiana», el autor militar G. Baj-Macario describe la tentativa del general Weygand de reunir los ejércitos aliados en Bélgica y en el Artois, separados por la ruptura de las tropas blindadas alemanas cerca de Abbéville.

La ruptura terminada el 20 de mayo fué una maniobra brillantísima que causó la destrucción de los ejércitos aliados separados, e influyó decisivamente en el curso de toda la guerra en el frente occidental. Dos días antes, el General Gamelain, que hasta entonces había sido el comandante en jefe de los aliados, fué destituido de su cargo, pasando a sustituirle el General Weygand.

Lo posición de los aliados se apoyaba entonces sobre el Canal de la Mancha con el ala izquierda. En el litoral y desembocadura del Escalda se hallaban dos divisiones francesas bajo las órdenes del General Fagalde, y, seguidamente — a lo largo del Escalda hasta Audenarde — el Ejército belga, a la derecha del cual se encontraban cuatro divisiones inglesas; detrás de ellas, cerca de Arras, otras tres y, cerca de Lille, otras dos, también inglesas. A las tropas inglesas se enlazaba el primer ejército francés a cuyo flanco derecho se hallaba un cuerpo de caballería. Del 7º y 9º ejército francés quedaban sólo escasos restos. El hasta entonces comandante de estas fuerzas, General Billotte, había muerto en un accidente de automóvil, y el General Blanchard, comandante del 1º ejército ocupó su lugar, mientras que el General Prioux se hacía cargo del puesto de Blanchard.

En Boloña habían desembarcado dos batallones británicos con tropas antitanques. Calais se hallaba ocupado por tres batallones franceses, mientras que Dunquerque contaba con su guarnición normal. Al sur de las fuerzas de irrupción alemanas en los alrededores de Beauvais (55 km al suroeste de Amiens), se encontraba el ejército francés «Frère» que contaba ocho divisiones, y, al Este de éste, los ejércitos Touchon y Huntzinger.

A lo largo del Somme, divisiones motorizadas, y, en marchas forzadas, divisiones de infantería seguían a las tropas blindadas alemanas. La cuña abierta por ellas en los ejércitos enemigos tenía ya el 21 de mayo una anchura de 50 km, y las fuerzas ofensivas estaban listas para aceptar combate hacia ambos lados. Sobre el Somme, las fuerzas alemanas se habían conquistado, con miras a un eventual ataque hacia el Sur, cabezas de puente cerca de Amiens y Péronne.

El 21 de Mayo, desde Abbéville, destacamentos blindados habían llegado hasta St. Pol y Montreuil, en dirección a Boloña.

Entonces Weygand invitó a los generales en jefe, o a sus representantes, a una conferencia en Ypres para el 22 de mayo, a la cual aceptaron acudir también los presidentes de Gabinete francés e inglés. En esta conferencia, Weygand habló de la necesidad urgente de volver a unir el frente de los ejércitos aliados dividido en dos por la brecha-cuña alemana, para cuyo fin, según su opinión, era necesario lanzar un ataque desde ambos lados contra los alemanes, ya que el Grupo del Norte solo no estaba en condiciones de restablecer la reunión. Según Macario, éste contaba con más de 40 divisiones, pero ya había sufrido grandes pérdidas y recibía violenta presión de los ejércitos alemanes por el Este.

Pero también tenía que tener en cuenta Weygand que los alemanes que se encontraban al norte del Somme, como ya previó el plan de Schlieffen, se volverían a la izquierda y marcharían hacia Paris, por lo cual se puso a organizar seguidamente el modo de rechazar tal intento.

Hecho esto, el 21 de mayo se trasladó por avión al Grupo Norte, con objeto de ponerse personalmente de acuerdo con los ingleses y los belgas, pero no consiguió encontrar ni al General Gort ni al jefe de su estado mayor. Gort andaba grandemente preocupado por el aprovisionamiento de su ejército. Sus depósitos se encontraban en los puertos del canal, en particular en Boloña y Calais, — que se habían considerado seguros, pero los cuales se encontraban ya amenazados por el Sur —, y también en puertos al sur de la desembocadura del Somme. Los víveres y municiones que llevaban consigo las tropas, así como los de los bagajes no bastaban más que para cuatro días. Para evitar que se cortara de sus bases de reaprovisionamiento, había mandado ya varias divisiones (¡al Norte!) a las costas del Canal. Es de suponer que en tal situación no le agradara mucho llevar a cabo otra operación hacia el Sur.

Con mayores dificultades aún tropezaba Weygand con los belgas. Les expresó el deseo de que el Ejército belga, que aún se encontraba en el Escalda, se retirara a la otra orilla del Yser, con el fin de cubrir las espaldas de las tropas francesas e inglesas contra un posible ataque procedente del Norte, entretanto que éstos atacaran a los alemanes irrumpidos hasta Abbéville. Al Rey Leopoldo no hizo mucha gracia esta solicitud, sin embargo no se opuso. Pero su ayudante general, von Overstraeten que, como escribe Macario, no era gran amigo de los aliados, exigió que el Ejército belga quedara en su posición y, si fuera necesario, se separara de los aliados. Alegó que el Ejército belga estaba guardando toda la costa de Bélgica y que se aprovisionaba de Ostende y Dunquerque, además, que sus tropas estaban sobremanera cansadas y, por las muchas retiradas, desmoralizadas.

Weygand se opuso enérgicamente y observó que los ejércitos aliados constituían una unidad inseparable y que los franceses e ingleses habían acudido al grito de auxilio de los belgas para ayudarles, pero que, ahora, era el deber de éstos ponerse a combatir al lado de los aliados. Weygand dijo que el reaprovisionamiento de las tropas belgas mencionado por el general no sería posible especialmente en caso que permanecieran en el Escalda, añadiendo que de quedar allí se verían obligadas a rendirse dentro de poco.

Weygand supo después que el Comando en Jefe belga había aceptado su plan y que había ordenado la retirada a la otra orilla del Yser, aunque en dos etapas, es decir, tomando posición, de momento, en el Lys. Por consiguiente, contaba con que el Ejército belga se encargaría de cubrir las fuerzas anglo-francesas en su operación hacia el Sur. En la conferencia del 20 de Mayo, Weygand puso de manifiesto que el Grupo Norte debía a toda costa reunirse con el grueso del Ejército francés por Arras fundando sólidamente su plan de campaña, a raíz de lo cual se estableció lo siguiente:

1º. El Ejército belga defenderá la línea del Yser, cuya zona delantera será inundada por la apertura de los diques;

2º. Tropas franco-británicas del Grupo Norte atacarán el 25 de mayo sobre la línea de Bapaume—Cambrai, con unos ocho divisiones;

3º. La Royal-Air-Force apoyará la ofensiva con todas sus fuerzas, ya que las comunicaciones de retaguardia británicas exigen la ocupación de Amiens;

4º. El Ejército francés, «Frère», pasará el Somme a fin de reunirse con las divisiones franco-británicas en su avance sobre la línea Bapaume—Cambrai.

Las intenciones de Weygand eran buenas, y así lo eran sus disposiciones, pero la ejecución fracasó rotundamente.

Los belgas habían pedido la ayuda de los franceses, pero, a pesar de este apoyo, habían perdido todo el país, a excepción de una pequeña zona en la parte extremo-oeste, habiendo ya sufrido enormes pérdidas en los combates anteriores. Y ahora debían de soportar nuevas y grandes pérdidas con la ocupación de la línea del Yser, con objeto de asegurar el último punto de refugio de los ingleses que en Bélgica habían llevado a cabo tantas destrucciones inútiles y que tan mal habían tratado a la población. Como, mientras tanto, ya no era de ningún modo posible apoyar el Ejército belga sobre Ostende, a la que ya se acercaban los alemanes, y el apoyo sobre Dunquerque sólo podría realizarse mediante la retirada al Yser, el Comando en Jefe belga se decidió finalmente por lo último. Es muy comprensible que le fuera muy desagradable esta resolución dado el desfavorable ambiente que reinaba en el Ejército.

Mas, no llegó a ejecutarse, pues, en su retirada sobre el Lys, el 23 de mayo, el frente belga ya había sido atacado violentamente por los alemanes y roto. El 24 de mayo, continuando el ataque, llegaron al Lys y tomaron Gante. El 25 los belgas fueron atacados de nuevo en su retirada, y el Rey Leopoldo tuvo que reconocer que continuar luchando contra los alemanes, muy superiores por su armamento, dirección y moral, sólo conduciría a nuevas y grandes pérdidas inútiles de sus belgas, por lo cual anunció al Comando en Jefe aliado que no se encontraba en condiciones de seguir la lucha.

De los ingleses también recibió Weygand un gran desengaño. El General Gort atacó por Arras, el 23 de mayo, con varias divisiones, alcanzó los objetivos que se le habían señalado para ese día e infligió a los alemanes algunas pérdidas, pero Gort había empleado tan sólo una parte de sus tropas. Sus provisiones de víveres y municiones habían disminuido entretanto mucho más y el 24 de mayo había perdido sus grandes depósitos, con la toma de Boloña por los alemanes y el cerco que estos pusieron a Calais. Cuando, después de algunos éxitos iniciales, fué rechazado su primer gran ataque, dejó de preocuparse de la situación en general y de la tarea encomendada a él y hizo retroceder sus tropas hacia Dunquerque, a fin de, en caso de que se perdiera la gran batalla de Bélgica y en el Artois, poderlas embarcar para Inglaterra.

Tampoco los franceses desplegaron el espíritu ofensivo que Weygand había esperado. Es verdad que su situación se había empeorado considerablemente en los últimos días. El 1^{er} ejército — con el 7^o y 9^o no se podía contar ya — se encontraba luchando contra el ejército de von Kúchler que avanzaban impetuosamente, y el cual, ya el 22 de mayo, es decir, el día de la conferencia de Ypres, había pasado la frontera francesa entre el Escalda y el Sambre, amenazando a Valenciennes. El 23 de Mayo perdieron Tournai, se puso cerco a Valenciennes, y fué atacado Douai el día siguiente. Los franceses apenas pudieron resistir contra los ataques alemanes procedentes del Este, y no se encontraban ya en condiciones de llevar a cabo ningún ataque efectivo hacia el Oeste.

Contra toda previsión duró mucho tiempo el reagrupamiento del ejército Frère que debía avanzar sobre el Somme hacia la línea Bapaume-Cambrai, pero que también debía defender Paris, así que no pudo lanzar ataque de importancia alguno. Sus ataques parciales fueron rechazados con facilidad por las tropas alemanas. Según el comunicado del Comando en Jefe alemán, correspondiente al 24 de mayo, se había reforzado y cerrado el cerco del Ejército belga, de partes del 1^{er}, 7^o y 9^o ejércitos franceses y del grueso del ejército expedicionario inglés, y fracasado, definitivamente, el intento de Weygand de reunir los ejércitos separados de los aliados.

(Con autorización de la «Deutsche Gesellschaft für Wehrpolitik und Wehrwissenschaften».)

La campaña en Grecia.

Por el General de Infantería Liebmann.

Con la capitulación del Ejército griego y la completa expulsión del Cuerpo Expedicionario británico del continente, que fué una realidad desde el primero de mayo, ha terminado la campaña de Grecia, como se preveía después del derrumbamiento de Servia. En unas pocas semanas se han venido abajo los planes británicos en los Balcanes como castillo de naipes. Después de Yugoslavia le ha tocado a Grecia experimentar que confiar en Inglaterra es la ruina segura. El desprestigio moral y material que, con ello, ha sufrido la Gran Bretaña es enorme.

La campaña contra Grecia y sus aliados, los ingleses, comenzó el 6 de abril con la entrada del Ejército alemán, que se encontraba en el oeste de Bulgaria, en territorio servio y griego, alcanzando ya en los primeros días resultados decisivos. Con la derrota de los ejércitos enemigos en el sur de Servia, con la ocupación del valle del Vardar, desde Escoplia hasta la frontera griega, como con el rápido avance de fuerzas alemanas hacia Ocrida por Prilep, fué establecida la comunicación con el frente italiano en Albania e introducido una cuña entre los servios que se encontraban en el Norte, y los griegos e ingleses en el Sur. Al mismo tiempo se cortaron las comunicaciones existentes entre las fuerzas principales griegas que luchaban en Albania y el ejército situado al este del Vardar en la „línea Metaxas“. Ya el 9 de abril fué desalojado el ala izquierdo de esta posición fortificada por las fuerzas blindadas alemanas que avanzaban por el valle del Vardar hacia Salónica, y fué roto el frente, después de dura lucha, a ambas orillas del Estruma, como en varios puntos más al Este, por infantería y divisiones de montaña alemanas. Los griegos se defendieron valientemente, pero ya se veían traicionados por sus aliados. Tropas británicas que habían estado al este del Vardar en segunda línea, se retiraron hacia el Oeste y volaron a sus espaldas el puente sobre este río, privando así a los helenos de toda posibilidad de retirada. Ante una situación desesperada, con el mar a la espalda y sin comunicación alguna con el Oeste, el Ejército griego del Este capituló sin condiciones, abandonando toda Rumelia occidental en manos de las unidades alemanas victoriosas que, poco después, tomaron las islas de Tasos y Somotrake por asalto, y el 25 de abril, en colaboración con la Marina alemana, la Isla de Lemos.

Cuando las tropas alemanas hubieron roto la resistencia enemiga en el este de Grecia, se dispusieron a continuar su ofensiva en dirección sudeste, siguiendo más o menos la línea de Bitoli-Salónica. El avance, comenzado el 14 de abril, alcanzó la región montañosa,



quebrada y pobre en caminos, cuyo pilar oriental forma el monte Olimpo que se eleva casi a 3.000 metros, es decir, la región entre el lago de Presba y el golfo de Salónica. Si los ingleses hubieran verdaderamente querido defender al Ejército griego contra la catástrofe, habrían debido presentar combate en esta región, lo más tardar, y, con todas sus fuerzas disponibles, defender tenazmente la parte superior del río Aliakmon y el Olimpo. Pero, llegados a este punto, habían adoptado ya la decisión de abandonar al Ejército griego que luchaba en Albania y el Epiro, preocupándose tan sólo de su propia retirada y de su reembarque. De manera que, desde el 15 de abril, el avance alemán encontró tan sólo tropas de retaguardia griegas e inglesas que localmente presentaron encarnizada resistencia, pero

que en el fondo únicamente combatían para ganar tiempo, siendo pronto arrolladas por las fuerzas alemanas. El 15 de abril fueron ocupadas Ptolomais y Kozania, y, al norte de Servia, forzado el paso a través del Aliakmon; el día 17, el monte Olimpo se encontraba también en manos de los alemanes. Así, el avance germano se acercaba de manera peligrosa a las comunicaciones de retaguardia, entre Albania, Yanina, Tricala y Larisa, de las fuerzas principales griegas. Había llegado el último momento en que éstas hubieran podido escapar a la amenaza de ser cercadas y acorraladas. Para una retirada ordenada de todo el Ejército griego era ya demasiado tarde, porque este marchaba en ancho frente y disponía tan sólo de pocos caminos practicables; pero, por lo menos, partes del mismo se hubieran podido salvar hacia el Sudeste, si el mando griego se hubiera decidido a tomar una resolución. Como este no fué el caso, la catástrofe fué inevitable. Mas, ni una retirada oportuna, habría alterado grandemente el resultado final de la campaña.

Durante la semana del 15 al 22 de abril se consumió el destino. Cuando, el día 15, el ala oriental griega fué rechazada por los italianos hasta más allá de Coritza, en los días siguientes todo el frente griego en Albania fué tambaleando. Con síntomas de descomposición, se retiraba hacia el Sudeste ante el fuerte empuje de los italianos, y bien pocas eran ya las esperanzas de su salvación. Ya el 18 de abril se acercaba, en constantes combates, el avance alemán a las retaguardias griega e inglesa y las dos carreteras principales de su retirada que conducen hacia el Este por la llanura de Tesalia; y el 20 éstas eran alcanzadas por las tropas alemanas en Tricala y Larisa, así como fué ocupado el paso de Mezavón que, a través de la Sierra del Pindus, conduce hacia el Oeste. El 21, las unidades alemanas se encontraban, después de la toma de Yanina, en la tercera y última ruta de retirada del enemigo, cerrándose así el cerco en torno del ejército griego en el Epiro y en la Macedonia. Como quiera que se entregaban a las tropas alemanas e italianas numerosos destacamentos pequeños, el Comando en Jefe griego se decidió a iniciar el 20 de abril conversaciones de capitulación, las cuales concluyeron el 24 en Salónica con el resultado de la entrega de todas las fuerzas que se encontraban en el norte de Grecia. Los ingleses, como en cuando se rindió el ejército del Este, no emprendieron acción alguna encaminada a desviar la suerte de sus aliados, sino que, únicamente, combatieron por su propia retirada.

Entretanto, las tropas del ala oriental alemana, sin dar tregua, continuaban su avance en Tesalia, a través de caminos y puentes destruidos que les dificultaban constantemente la marcha. Delante de estas fuerzas, los ingleses, con quienes iban mezcladas unidades griegas, se apresuraban a ganar los puertos del Sur de donde habían de prose-

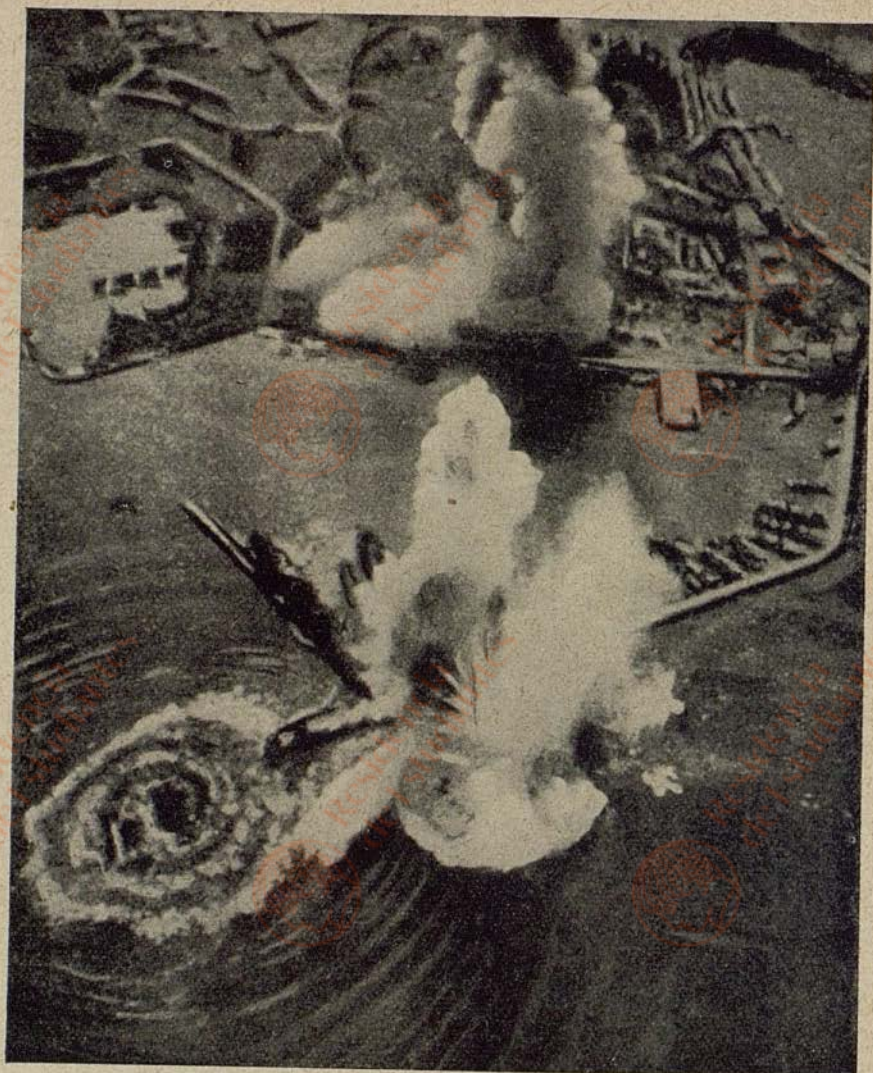


Foto: PK.-Gellian-PBZ.

El puerto del Pireo (Grecia) atacado por aviones de bombardeo en picado (Ju 88) alemanes. Numerosos buques británicos fueron hundidos.

guir su derrotada retirada. Desde entonces el arma aérea alemana desencadenó una serie de formidables ataques contra estos puertos. Si hasta el 20 de abril combatió mayormente contra la aviación enemiga, apoyando la lucha del ejército y llevando repetidos e infatigables ataques contra las posiciones de retaguardia y rutas de retirada, sus golpes, con creciente ímpetu, se dirigían ahora contra las concentra-

ciones de barcos surtos en los puertos de Volos y de Chalkis, en el Pireo y en la bahía de Suda en Creta, infligiendo, tanto aquí como en las aguas del Sur de Grecia, graves pérdidas a las marinas mercante y de guerra británicas. Un nuevo Dunquerque comenzó a esbozarse. El 21 de abril las avanzadas de las tropas alemanas que perseguían al enemigo, alcanzaron Lamia y Volos, y el 22 fueron obligados al combate tropas de retaguardia inglesas en el histórico paso de las Termofilias, que habían fortificado fuertemente, como última defensa de la capital. El 24 de abril este paso, sobre cuya resistencia los griegos y los ingleses habían puesto las mayores esperanzas, fué tomado por los cazadores de montaña alemanes en ataque de circunvalación, rechazando a sus defensores hacia el Sudeste, después de haberles causado muchas bajas. Al día siguiente tropas céleres alemanas pasaron por Tebas, y al oeste de ésta, otros destacamentos alemanes avanzaron hacia el golfo de Patras; por el Este otras tropas que habían pasado a la Isla Euboa, alcanzaron la ciudad de Chalkis y, desde ésta, volvieron a pasar al continente. Con esto, el ejército perseguidor alemán se encontraba a inmediaciones de la capital Atenas y ante la gran barrera del golfo de Corinto que, según pronóstico inglés, había de detener definitivamente el avance alemán, esperanzas que de nuevo resultaron ilusorias, pues el 26 de abril cazadores paracaidistas alemanes llevaron a cabo un valiente ataque que despojó a los ingleses del istmo de Corinto y de la ciudad del mismo nombre, que también cayó en poder de las tropas alemanas. El 27 del mismo mes, destacamentos alemanes pasaron audazmente el golfo y tomaron el puerto de Patras. El mismo día otras tropas alemanas entraron en Atenas y, dos días más tarde, unidades de persecución avanzaron hasta los puertos meridionales del Peloponés, haciendo prisioneros a miles de ingleses, griegos y servios que aún no habían podido salvarse a los barcos.

Con la ocupación de toda la península helénica fué terminada la campaña. El Ejército griego se encuentra prisionero, y el Cuerpo Expedicionario inglés ha sufrido fuertes bajas, además, ha dejado miles de prisioneros en manos de los alemanes y ha perdido la mayor parte de su armamento. Aquellos que consiguieron embarcarse y escapar huida hacia Creta y Africa a los ataques de los aviones de bombardeo alemanes, habrán podido salvar poco más que la vida. El tonelaje de Inglaterra, hundido en esta empresa, le supone una pérdida que no le será posible reponer. En poco más de tres semanas Inglaterra ha sido barrida de su última posición en el sudeste europeo. El Imperio británico podrá pasar, con la acostumbrada ligereza, sobre el derrumbamiento de otros dos de sus aliados, mas no lo podrá hacer con respecto al empeoramiento de su posición estratégica en el Mediterráneo oriental y a la pérdida de su antiguo prestigio, consecuencia de una derrota militar y política sin par.

El Ejército alemán ha tenido un coraje y un empuje sobresalientes también en la parte helénica de la campaña de los Balcanes. Los sucesos se han desarrollado en la misma forma como en la campaña de Servia y en las victoriosas campañas de 1939 y 1940. Es decir, una Conducción que sabe apreciar inequívocamente las fuerzas militares y políticas; que proyecta con minuciosidad y esmero y que sabe luchar con valentía y lógica aún mayores, y una Tropa capaz de cumplir con cualquier misión que se la confíe. Muy diferente es el aspecto que presenta el lado opuesto. No se puede negar la valentía y el sacrificio de los soldados griegos que, desde un principio, lucharon en una situación desesperada, ya que el completo incumplimiento de los ingleses no es culpa suya. La Conducción británica, en contra, se ha superado en los Balcanes en incapacidad como en desconocimiento y falta de apreciación de todas las realidades militares; su actitud podría calificarse de criminal si no se supiera que ha sido instrumento de una política cuyo diletantismo militar se ha hecho proverbial.

(De «Berliner Börsenzeitung».)

Las pérdidas de la Marina de Guerra inglesa desde comienzos de Septiembre de 1939 hasta el 31 de Mayo de 1941

Con la frase «el Almirantazgo británico lamenta ...» se suelen encabezar las listas de los buques de guerra que Inglaterra se ve obligada a dar de tiempo en tiempo como definitivamente perdidos. Claro está que hay otras bajas tan lamentables para el Almirantazgo y para la potencia naval inglesa, pero esas permanecen ocultas hasta que una circunstancia cualquiera no le aconseja al Gobierno de su Majestad publicarlos. A continuación ofrecemos una lista, que comprende todas las pérdidas confesadas hasta el 31 de mayo de 1941. Pero no pretendemos brindar, sin embargo, un documento perfectamente auténtico, ni mucho menos un catálogo exhaustivo, porque hay pruebas más que suficientes para estar plenamente convencidos de que en las confesiones del Almirantazgo hay no pocos olvidos voluntarios y característicos fenómenos de amnesia temporal. Piénsese sino en las informaciones respecto al desastre naval de Creta, en las que fué dando como cuentagotas y en tres tomas los nombres de algunas de las unidades que causaron baja definitiva en el registro de la «Royal Navy».

Pero ya la lista adjunta es suficientemente larga y nutrida para poder juzgar de los efectos de la peligrosa y continua sangría con sín-

tomas de hemorragia, que desde los comienzos de la contienda viene sufriendo la flota de guerra británica.

Pérdidas que según el Almirantazgo británico ha sufrido la Marina de guerra inglesa hasta el 31 de mayo de 1941.

Clase y nombre del buque	Tonelaje	Día del hundimiento o fecha en que se dió a conocer	Clase y nombre del buque	Tonelaje	Día del hundimiento o fecha en que se dió a conocer
Buques de combate: 2			Havant	1.340	1. 6. 40
Royal Oak	29.150	14. 10. 39	Basilisk	1.360	1. 6. 40
Hood	42.100	24. 5. 41	Ardent	1.350	8. 6. 40
Portaviones: 2			Acasta	1.350	8. 6. 40
Courageous	22.500	17. 9. 39	Fraser	1.375	28. 6. 40
Glorious	22.500	8. 6. 40	Whirlwind	1.100	8. 7. 40
Cruceros: 9			Escort	1.375	12. 7. 40
Effingham	9.770	17. 5. 40	Imogen	1.370	18. 7. 40
Curlew	4.290	26. 5. 40	Brazen	1.360	21. 7. 40
Calypso	4.180	16. 6. 40	Wren	1.120	27. 7. 40
Southampton	9.100	10. 1. 41	Delight	1.375	29. 7. 40
Bonaventure	5.450	16. 4. 41	Hostile	1.340	26. 8. 40
Gloucester	9.500	21. 5. 41	Esk	1.375	31. 8. 40
Fiji	8.000	21. 5. 41	Codrington	1.540	9. 40
York	8.250	21. 5. 41	Ivanhoe	1.370	31. 8. 40
Calcutta	4.200	31. 5. 41	Venetia	1.090	24. 10. 40
Destruyores: 49			Margaree	1.375	22. 10. 40
Blanche	1.360	15. 11. 39	(antes Diana)		
Gipsy	1.335	21. 11. 39	Sturdy	905	2. 12. 40
Duchess	1.375	12. 12. 39	Hyperion	1.340	20. 12. 40
Grenville	1.475	19. 1. 40	Acheron	1.350	27. 12. 40
Exmouth	1.475	21. 1. 40	Dainty	1.375	8. 3. 41
Daring	1.375	18. 2. 40	Mohawk	1.870	15. 4. 41
Glowworm	1.345	8. 4. 40	Diamond	1.375	25. 4. 41
Gurkha	1.870	9. 4. 40	Woyneck	1.100	25. 4. 41
Hardy	1.505	10. 4. 40	Greyhound	1.335	21. 5. 41
Hunter	1.340	10. 4. 40	Juno	1.710	21. 5. 41
Afridi	1.870	3. 5. 40	Kelly	1.695	21. 5. 41
Thunderbolt	1.975	4. 5. 40	Kashmir	1.690	21. 5. 41
(antes polaco Grom)			Mashona	1.850	28. 5. 41
Valentine	1.090	15. 5. 40	Hereward	1.340	30. 5. 41
Whitley	1.100	19. 5. 40	Submarinos: 51		
Wessex	1.100	24. 5. 40	Oxley	1.300	10. 9. 39
Wakeful	1.100	29. 5. 40	Starfish	640	15. 1. 40
Grafton	1.335	29. 5. 40	Undine	540	15. 1. 40
Grenade	1.335	29. 5. 40	Seahorse	640	15. 1. 40
Keith	1.400	1. 6. 40	Tarpon	1.090	10. 4. 40
			Thistle	1.090	13. 4. 40

Clase y nombre del buque	Tonelaje	Día del hundimiento o fecha en que se dió a conocer	Clase y nombre del buque	Tonelaje	Día del hundimiento o fecha en que se dió a conocer
Sterlet	670	20. 4. 40	Rastreadores: 5		
Seal	1.520	5. 5. 40	Sphinx	875	5. 2. 40
Orzel	1.110	12. 6. 40	Dunoon	710	2. 5. 40
(antes polaco)			Dundalk	710	23. 10. 40
Grampus	1.520	30. 6. 40	Hickory	?	2. 11. 40
Shark	670	5. 7. 40	Huntley	710	18. 2. 41
Salmon	670	21. 7. 40	Tender: 7		
Spearfish	670	1. 8. 40	Mastiff	490	21. 11. 40
Oswald	1.475	2. 8. 40	James Ludford	473	15. 12. 40
Odin	1.475	11. 8. 40	Myrtle	550	16. 6. 40
Orpheus	1.475	18. 8. 40	Tamarisk	352	12. 8. 40
Phoenix	1.475	9. 9. 40	Amethyst	627	5. 12. 40
Narwhal	1.520	17. 9. 40	Tourmaline	641	6. 2. 41
Thames	1.805	24. 9. 40	Ouse	452	3. 3. 41
H 49	410	18. 10. 40	Cruceros		
Rainbow	1.475	20. 11. 40	auxiliares: 20		
Triad	1.090	1. 12. 40	Rawalpindi	16.600	28. 11. 39
N (antes holandés)	?	10. 12. 40	Carinthia	20.277	8. 6. 40
Swordfish	640	22. 12. 40	Orama	19.840	8. 6. 40
Regulus	1.475	8. 1. 41	Scotstown	22.084	8. 6. 40
Narval	974	9. 1. 41	Van Dyck	13.241	10. 6. 40
(antes francés)			Andania	13.950	16. 6. 40
Triton	1.090	29. 1. 41	Transylvania	16.923	15. 8. 40
O22 (antes holandés)	987	30. 1. 41	Dunvegan Castle	15.007	31. 8. 40
Snapper	670	16. 3. 41	Laurentic	18.724	3. 11. 40
Usk	540	28. 5. 41	Patroclus	11.514	3. 11. 40
Undaunted	540	6. 5. 41	Jervis Bay	14.164	5. 11. 40
Buques escolta: 4			Forfax	16.418	2. 12. 40
Bittern	1.190	2. 5. 40	(antes Montrose)		
Penzance	1.025	2. 9. 40	Derbyshire	11.660	5. 2. 41
Dundee	1.060	15. 9. 40	Voltaire	15.545	Marzo 41
Exmoor	890	25. 2. 41	Rosaura	3.173	3. 4. 41
Patrulleros: 3			Rajputana	16.644	23. 4. 41
Pathan	695	24. 6. 40	Camito	6.835	6. 5. 41
Ch 6	107	11. 10. 40	Patia	5.355	6. 5. 41
Ch 7	107	11. 10. 40	Fiona (antes Juno)	2.198	8. 5. 41
			Salopian	10.549	31. 5. 41

De los buques auxiliares originariamente construídos para la marina mercante han sido perdidos:

113 rastreadores y defensas contra submarinos

5 buques vigías

4 patrulleros

2 buques hospitales

24 buques auxiliares encargados de otras misiones.

Hace más de un año - en Noruega.

Por el Capitán von Stuckrad.

Mientras que las unidades de la Marina alemana, a pesar del fuerte temporal reinante, llevaban a cabo las operaciones que les habían sido encomendadas, se realizaba al mismo tiempo la ocupación de Noruega por vía aérea. En todos los puntos principales de Noruega aterrizaban aviones alemanes, a fin de tomar los campos de aviación. Unidades de aviones de combate y de destructores protegían el aterrizaje, dispuestos en todo momento a rechazar todo ataque que pudieran hacer los ingleses por mar. Aviones de reconocimiento dieron parte de los éxitos obtenidos por las primeras tropas de ocupación o reclamaron unidades de combate para ser empleadas allí donde se oponía resistencia.

Mientras que en el sector sur, hasta Drontheim, el mando alemán estaba exactamente al corriente de las operaciones que se llevaban a cabo en cada uno de los puntos de apoyo, las noticias relativas a aquellas que se realizaban cerca de Narvik eran sumamente escasas. Se vió claramente que se hacía necesario apoyar el grupo Dietl por medio de la aviación y que su resistencia sólo podía mantenerse, si el reabastecimiento del armamento más indispensable podía ser hecho por el aire. La cuestión era, cómo llevar tal refuerzo, ya que la distancia entre los campos de aviación de Oslo y Stavanger importaba 1.000 kilómetros. Tal misión sólo podía ser cumplida con aviones de gran autonomía de vuelo.

En el transcurso de los combates de Narvik, se hizo todo lo posible para ayudar al grupo Dietl y abastecerlo desde el aire. Ningún plan dejó de realizarse, por fantástico que pareciera. Doquiera apareciera una posibilidad de instalar un nuevo campo de aterrizaje más hacia el Norte, fué emprendida su construcción con el mayor empeño, trabajándose noche y día. Incluso procedióse a construir en un ventisquero un campo de aterrizaje circunstancial. Pero todas estas preparaciones hubieran resultado inútiles, si las tripulaciones de los aviones no hubieran puesto toda su energía en el cumplimiento de su misión. Luchando contra condiciones atmosféricas inclementes, volaron por encima de las regiones heladas y cubiertas de nieve del centro de Noruega, horas y más horas, sólo para poder lanzar algunos quintales de carga, hacer aterrizar cazadores paracaidistas o lanzar bombas sobre blancos de infantería, a no ser que la flota inglesa, que operaba entre los Fiords hasta Harstad, les ofreciera mejores blancos.

Desde el 9 de abril de 1940, fecha de la ocupación de los puntos de apoyo más importantes de Noruega, intentóse obtener noticias exactas sobre la ocupación de Narvik y del ferrocarril minero. El conocimiento

del resultado de las operaciones en dicho sector del norte de Noruega se hacía especialmente urgente por saberse con certeza que los ingleses, valiéndose de sus grandes unidades navales de combate, tratarían de impedir o de dificultar la ocupación de dicho sector. De parte alemana, se estaba completamente a oscuras acerca de la fuerza y de los movimientos de los buques ingleses que operaban en la zona de Narvik.

La información era, pues, urgentemente necesaria, y no podía obtenerse más que por medio de la aviación. Fueron empleados grandes aviones de reconocimiento. Vuelan hasta el Cabo Norte, y traen las primeras noticias exactas. Aviones de exploración lejana salen de Stavanger para comprobar, en la zona septentrional del Mar del Norte, la posición de las unidades inglesas, que, según noticias, avanzaban hacia Narvik. Del movimiento realizado por los buques ingleses se puede desprender la intención de desembarcar tropas británicas en Narvik, para ocupar el ferrocarril minero que conduce a Suecia. A base de los resultados del reconocimiento obtenidos, se imparte a unidades de aviones de combate la orden de atacar las fuerzas navales inglesas. El tiempo es muy malo. A causa de ello, sólo un reducido número de valientes tripulaciones consiguen dar con los buques ingleses y atacarlos a pesar de empeñada defensa. El 11 de abril, al mediodía, se recibe la noticia de que aviones de los portaaviones ingleses han atacado Narvik. Aviones de reconocimiento y de combate salen para atacar este portaaviones y, de ser posible, aniquilarlo. El mal tiempo impide el éxito de la empresa.

Junto a estas acciones, continúa el aprovisionamiento del grupo Dietl desde el aire. Las unidades de transporte del Coronel Baur de Betaz reciben la misión de llevar cañones a Narvik. El aterrizaje debe efectuarse en el lago Hartwig, al norte de Narvik, aún cuando nadie sabe si el lago se presta o no a la maniobra. El apoyo, sin embargo, es urgentísimo, debido a que el Grupo Dietl no dispone de armas pesadas. Incluso corriendo el riesgo de que parte de los aviones se estrellen al aterrizar o no puedan reemprender el vuelo de regreso, se ordena la partida de las unidades de transporte. A las primeras horas de la mañana del 13 de abril, los aviones Ju 52, completamente cargados, emprenden el vuelo. Se hace escala en Oslo para poder cargar de nuevo y de pleno, combustible. Se afecta un avión de transmisión, a fin de aportar al importantísimo sector del norte una estación de radio, que tanto necesita. Once aviones se elevan pesadamente sobre la pista de despegue de Oslo. Once aviones vuelan sobre los campos helados del norte de Noruega. El objetivo de tan arriesgada y única empresa es el lago Hartwig, donde se debe aterrizar.

El vuelo se hace en formación suelta. Al principio, el tiempo es favorable, pero, ya al llegar a la altura de Drontheim comienza a empeorarse. Nubes bajas impiden la visibilidad a distancia. Una vez pasa-

do el círculo polar ártico, empieza una nevada fuerte. La visibilidad se disminuye a pocos kilómetros; las nubes cubren, en parte, los picos de las montañas. Se forma hielo en las alas de los aviones y en los cristales, haciendo muy pesada el manejo de los apatatos. Pero se lucha y se resiste. Muy cerca de Narvik, la visibilidad se reduce a 500 metros. Se circunvuela el puerto de Narvik. De sus aguas surgen restos de buques hundidos. Los aviones deben volar en fila, uno tras otro, por el fiord, ya que, debido a las nubes bajas, no pueden cruzar las montañas. Buques ingleses, anclados en el fiord, abren un intenso y bien dirigido fuego con sus antiaéreos. Varios aviones reciben impactos. Pero todas las máquinas logran pasar la zona batida sin graves desperfectos.

Queda todavía por realizar lo más difícil: el aterrizaje en el lago Hartwig. Pronto se llega a él. El primer avión se prepara a aterrizar; el piloto planea sobre el lago. Para evitar un aterrizaje veloz, deja caer el avión. La tripulación y los sirvientes de las piezas se han sujetado con correas, una precaución que había de resultar muy acertada. Apenas el avión toca la capa de nieve, se hunde en ella hasta más de medio metro. Debajo de la nieve se encuentra ya una capa líquida de nieve deshelada. Los trozos de hielo chocan contra los alas y el fuselaje; salpica una enorme tromba de agua. El frenado en el hielo a medio derretido y en la nieve es tan fuerte, que el Ju 52 da una vuelta de campana y queda enclavado en la nieve. Uno por uno van saliendo los hombres del avión; nadie está herido. La primera pieza de cañón ha llegado sin mayores tropiezos a Narvik. De la misma manera van llegando once aviones al lago Hartwig, distante tres kilómetros del campamento de Elvegaardsmoen. Otros cuatro aviones aterrizan asimismo de cabeza, mientras otros dos sufren serias averías en el tren. Los demás aviones aterrizan sin contratiempo ni averías sobre el hielo espeso de 50 centímetros. Sólo cuatro hombres sufren heridas ligeras. La batería de montaña, con sus piezas, ha llegado completa y puede ser empleada inmediatamente para la defensa de Narvik.

Los equipos hallan alojamiento en el campamento de tropas noruegas; empiezan a la mañana siguiente a separar los aviones, y preparan la defensa del campo de aterrizaje poniendo en posición las ametralladoras. Esta previsión demostró pronto ser muy acertada, ya que hacia el mediodía se produjo un ataque de biplanos noruegos que, al parecer, habían arrancado del aereódromo de Bardufoss, situado más hacia el norte. En el mismo día, se repite el ataque, sin que sus bombas causaran daño. Solamente, durante los ataques, hubieron de suspenderse los trabajos en los aviones. Con sencillísimos medios los aviones intactos, se ponen a punto de vuelo. Se construye una pista de despegue y con la gasolina de los aviones averiados se llenan los depósitos de los utilizables. Ya está todo listo, cuando, el 15 de abril, se

produce un ataque de nueve aviones franceses de uso múltiple, que lanzan unas cuarenta bombas sobre los aviones parados y al mismo tiempo tiran con sus ametralladores contra los Ju 52. Todos los aviones intactos, menos uno, resultaron de tal modo averiados que no podía ni siquiera soñarse en repararlos bien, debido a los escasos medios de que se disponía.

Los franceses no debían tampoco, a su vez, salir incólumes de la empresa; las ametralladoras, colocadas a orillas del lago, consiguieron derribar un avión francés. Pero el mayor éxito fué que los franceses, al repetir el ataque al día siguiente, no intentaron más volar a vuelo rasante, sino que probaron de destruir los aviones alemanes desde unos 3.000 metros de altura, y esta vez, sin éxito. Pasados dos días más, desde la pista de despegue preparada a fuerza de pisotones, logró por fin, hasta el último avión emprender su vuelo en dirección a Oslo.

Entretanto, el mando alemán ha podido formarse una idea respecto a los movimientos de la flota británica en la zona de Narvik. Al parecer, los ingleses, después del primer gran descalabro sufrido, continúan aportando más refuerzos para poder lograr, a toda costa, un éxito, apoderándose del ferrocarril minero. Grandes unidades navales, flanqueadas de contra-torpederos, y un buque portaaviones han sido vistos en el Fiord des Oeste, al sur de las Islas Lofoten, habiendo ya tenido los primeros grandes encuentros con los diez contratorpederos alemanes en el puerto de Narvik y en el Fiord del Oeste. El puerto de Narvik se halla completamente cercado, de manera que nuestros buques no tienen ya ninguna libertad de acción.

El 13 de abril es un día aciago. Un parte de guerra sigue a otro. Todos concuerdan en que el enemigo ha conseguido atracar en diferentes puntos de las ensenadas al norte de Narvik, procediéndose al desembarque de tropas inglesas. Todos los ataques ingleses dirigidos contra la ciudad, son rechazados. Los contratorpederos alemanes se defienden en lucha titánica contra fuerzas muy superiores. En parte ya no pueden maniobrar, pero, a pesar de ello, las tripulaciones continúan haciendo fuego tanto como pueden lanzar las bocas de los cañones, aún cuando ellos se hallen ya dentro del agua helada. Un acorazado británico y varias unidades ligeras se han colocado en la boca del puerto y abren un fuego concéntrico y destructor. Pero los contratorpederos alemanes no se rinden ni cesan la lucha. En sus buques, que empiezan a hundirse y a volcarse, se mantienen impávidos hasta que sale la última granada de la boca del encandecido cañón. Sólo entonces, los restos supervivientes de las tripulaciones, abandonan sus buques. Y al hacerlo, llevan consigo armas y utensilios.

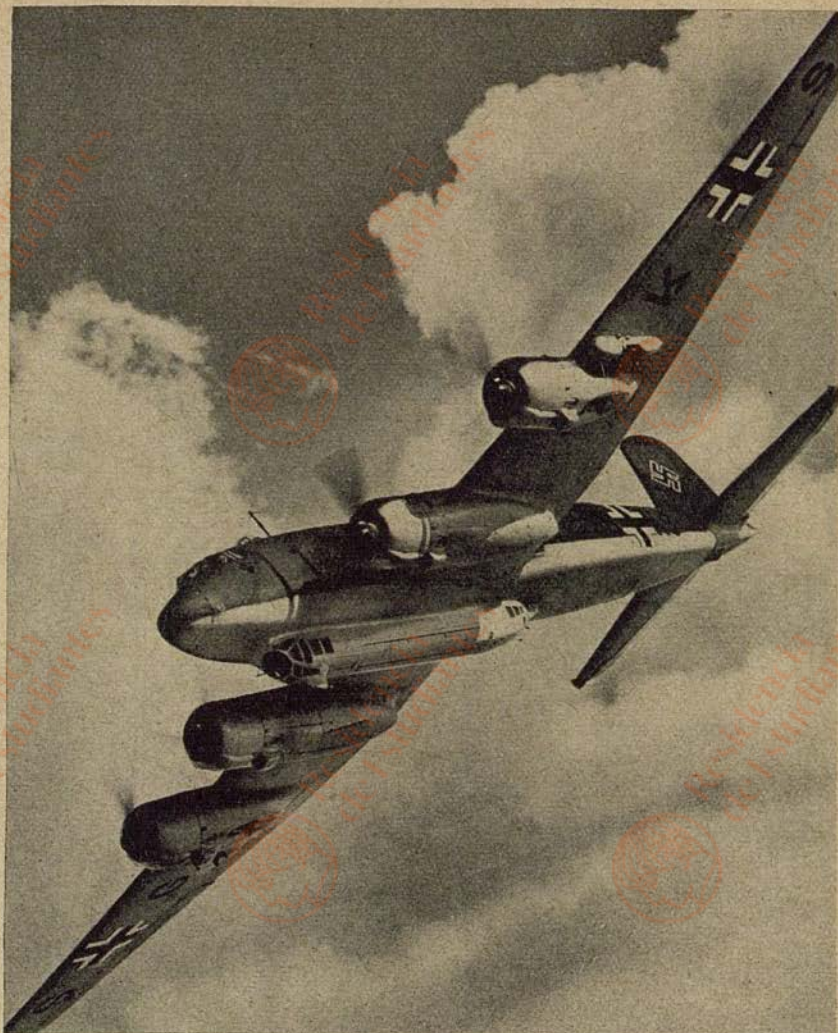
Los ingleses continúan aportando refuerzos y más refuerzos. Camino hacia Narvik, muy cerca de las Islas Orkney, ha sido vista una unidad francesa llevando a bordo varios miles de hombres. Muy entrada la

noche de tan accidentado día, se decide hacer avanzar algunos grupos de combate más hacia el norte, a Drontheim. Pero también en este caso se tropieza con grandes dificultades. El campo de aviación de Drontheim no está utilizable, debido a que durante el día su capa de hielo se derrite, y no hay que soñar en un aterrizaje.

Los mejores resultados de exploración se reciben continuamente de los aviones de gran autonomía que, frecuentemente, deben permanecer 15 horas en el aire para aportar el resultado de su reconocimiento o para lanzar sobre Narvik lastre de absoluta y urgente necesidad. Estos vuelos contribuyen notablemente a completar la imagen de la situación de las tropas, empeñadas en tan enconada lucha, y se tiene la posibilidad de seguir certeramente la actividad del enemigo, en la zona de Narvik y de Harstad. Se sabe que los ingleses intentan desembarcar tropas en varios puntos, especialmente al norte de Narvik. La continua y creciente presión ejercida sobre las posiciones avanzadas del Grupo Dietl, confirman estas observaciones. Los ingleses utilizan Harstad como base para nuevas operaciones, y empiezan, además, la construcción de nuevos campos de aviación. El plan de conquistar, por medio de un aterrizaje desde avión, el campo de aviación de Bardufoss, al norte de Narvik, no es realizable a causa de su gran distancia.

Continuamente son empleados aviones de bombardeo — frecuentemente en pequeño número — contra las unidades navales británicas. Deben de luchar con enormes dificultades, toda vez que los campos de aviación de Noruega y aún los de Jutlandia se hallan a menudo ablandados por el deshielo, de manera que difícilmente permiten el arranque de los aviones de combate cargados. A pesar de todo, los ingleses sufren en aquellos días grandes pérdidas. Varios transportes británicos son alcanzados y hundidos antes de llegar a la costa, y a menudo el golpe de gracia les alcanza incluso en la rada de Harstad. Nuestros aviones gigantes prosiguen, sin interrupción, su vuelo hacia Narvik. Muy urgente continúa siendo el abastecimiento de municiones, ya que el reaprovisionamiento de víveres ha logrado ser asegurado por otros medios. Con frecuencia aparecen, tres veces al día, los aviones tetramotores sobre el puesto de lanzamiento, dejando caer su preciosa carga cerca de los soldados alemanes, que saludan llenos de entusiasmo. No debe dejar de tenerse en cuenta los efectos morales de estos vuelos, que aportan siempre de nuevo a las tropas en lucha la seguridad de que no se hallan aisladas del resto del mundo.

Durante uno de estos vuelos, tuve ocasión de darme cuenta de las dificultades que suponía volar por la zona de Narvik. Repletos de carga hasta la «gollera», emprendimos con nuestro tetramotor Cóndor, el vuelo hacia un campo de aviación noruego. Tenemos la orden de abastecer de armas y municiones a nuestros compañeros, que luchan en el norte. Son las 20³⁰h, cuando el pesado aparato se eleva del suelo,



«CONDOR»

Avión de bombardeo alemán a larga distancia de cuatro motores,
modelo Focke-Wulf FW 200 C.

tomando curso norte. El cielo aparece completamente sereno y en el aire puro el sol aparece como una bola de fuego. El horizonte, al oeste, está empapado en púrpura. A nuestros pies se extienden bosques infinitos. Vertientes cubiertas de espesos y oscuros abetos, alternan con valles encantadores, cubiertos de ramajes. Allí se hallan las pocas viviendas humanas que encontramos, generalmente cercanas a riachuelos que caen en espumosas cascadas por entre los abruptos despeñaderos.

Desde la carlinga se reglan los motores y pronto resuenan como órganos grandes, cuyo trueno nos acompaña durante muchas horas. El paisaje primaveral de mil colores va quedando detrás. Turberas cubren extensiones infinitas, interrumpidas por macizos y desnudos peñascos, que el tiempo y la intemperie han recubierto de una pátina verdegris. Entre ellos se abren paso lagos estrechos y prolongados; completando esta inmensidad de rocas, hay barrancos espesamente poblados de vegetación silvestre. Los ríos arrastran troncos pulidos, procedentes de los sendos bosques, intercalados entre los silenciosos lagos. Allí son atados en grandísimos balseros y arrastrados valle abajo por pequeños remolcadores.

El mecánico viene hacia delante. Sonriendo levemente, coloca dos vasitos pequeños encima de la plancha de instrumentos y vierte café, conservado en la «termos». Comemos algunos bizcochos y fumamos cigarrillos. El sol parece calentar al través de las ventanas del camarote. Hace ya tiempo que hemos pasado el límite de nieve eterna. Ante nuestra vista se destacan, envueltos en blanco y silencioso sudario, las cumbres del Högfiell y de Fongen, los parajes de ski más prestigiosos de Noruega. Sin interrupción siguen en bizarra cuesta, en dirección a Suecia. A nuestra izquierda brillan, a los rojos rayos del sol, las aguas del Fiord de Drontheim. El paisaje ofrece ahora un aspecto de altas cordilleras. Parece increíble que nuestras tropas hayan podido lograr, tras corta lucha, vencer a un enemigo que pretendía conocer aquel terreno como «su propio bolsillo».

Son ya las 22 horas. El sol besa el horizonte y el frío empieza a hacerse sentir. Me escurro hacia atrás, pasando por encima de cajas, sacos y bombas de aprovisionamiento, que tendremos que lanzar. Me calzo las botas forradas de piel y mi abrigo surtido del mismo forro, procedente de uno de los muchos depósitos ingleses, que éstos, al proceder a sus rápidas «retiradas estratégicas» en Noruega, no pudieron llevar consigo. Agradezco a los «Tommies» tan útil y agradable prenda. Nos acercamos al círculo polar ártico. El paisaje ha perdido toda dulzura. Escarpadas sierras se deslizan aisladas y siempre con mayor frecuencia, en los desgarrados campos de la planicie. El sol, al ponerse, ha dado un beso de fuego a los gigantes nevados, cuyos ventisqueros, color azul claro, alumbraba en la cumbre, de manera peculiar. Desde hace horas sigue el Cóndor su ruta en ritmo uniforme. En este momento aparecen a la derecha, avanzadas, las cumbres blanquecinas y empinadas de un grupo de peñascos suecos, que nos advierten que es tiempo de despertar de nuestra agradable contemplación y aguzar todos nuestros sentidos, atentos a lo que pueda producirse y al cumplimiento de nuestra misión. El mecánico distribuye chocolate y examina cuidadosamente los motores e instrumentos. Con la más viva atención escucha el susurro del motor y asiente con la cabeza, satisfecho. (Continuará.)

La Aviación en la lucha por Creta.

Por el General de Aviación Quade.

Después de 12 días de lucha, las tropas alemanas han tomado toda la isla de Creta, la más importante del Mediterráneo Oriental. El Arma Aérea del Reich fué la que llevó a cabo la parte más importante de las acciones. Fué apoyada eficazmente por las fuerzas navales y aéreas italianas. Por los comunicados del Comando en Jefe germano se conoce, a grandes rasgos, el desarrollo de los acontecimientos.

Hay que distinguir tres fases: la preparación de las operaciones, la lucha contra la flota británica y, por lo tanto, contra sus líneas de retaguardia, y los combates librados en la isla. Por motivos fáciles de reconocer, los comunicados oficiales no contienen detalles acerca de la preparación de las operaciones. Se sobreentiende que primero el reconocimiento aéreo debía de facilitar la mayor claridad posible sobre la situación en Creta. Se tuvieron que localizar los campos de aviación y determinar la cantidad de su personal, de instalaciones de defensa, carreteras, y los cuarteles y campamentos de tropas. Tuvo especial importancia el reconocimiento de las posiciones de las baterías antiaéreas enemigas, puesto que eran el adversario más peligroso para el comienzo de las operaciones en este teatro de guerra.

Era también necesario vigilar constantemente las posiciones y los movimientos de las unidades de la flota británica en todo el Mediterráneo. Se sabía que la flota de guerra inglesa, con toda seguridad, intentaría intervenir en la lucha en el momento más decisivo. También fué de interés observar el tráfico marítimo con Creta, para poder deducir de ello si había sido aumentado o no el contingente enemigo de la isla. Desde el primer momento tuvo gran importancia interrumpir, en lo posible, la llegada de nuevos transportes ingleses a Creta.

Desde el 14 de mayo, aumentaba en la zona de Creta la actividad de los aviones de bombardeo alemanes e italianos. En esta misma fecha los bombarderos fascistas atacaron un convoy en el Mediterráneo Oriental y se llevó a cabo un acción contra Alejandría. Entre el 15 y el 19 de mayo se sucedieron uno a otro los ataques de las unidades de la Aviación alemana de bombardeo horizontal y en picado y de los de caza, contra los objetivos militares de la isla; se realizaron ataques nocturnos; en los campos de aviación explorados destruyéronse numerosos cazas, mientras que otros se derribaron en combates aéreos; la bahía de Suda, único buen puerto natural de Creta, fué el blanco constante de los ataques; y se hundieron, o se averiaron gravemente, varios cruceros y numerosos buques de transporte. Por fin, el 19 de mayo se pusieron fuera de combate 6 cañones de artillería antiaérea, un éxito especialmente importante para el ataque que se iba a realizar al día siguiente.



Foto: PK.-Zeh-PBZ.

El aterrizaje de paracaidistas alemanes en la Isla de Creta, el 20 de Mayo de 1941.

El 20 de mayo empezó la acción. Al amanecer saltó ya la primera oleada de paracaidistas. El ataque principal se concentró en la parte occidental de la isla, en el sector al Oeste de la capital Canea, pero también saltaron formaciones de paracaidistas en las inmediaciones de Retimón, a 45 kilómetros al Este de Canea, y en las de Herákleon, otros 60 kilómetros hacia el Oriente. Ambas ciudades, lo mismo que Canea, están situadas en la costa norte de la isla, y en sus cercanías se hallan campos de aviación. El primero de ellos cayó en poder de los paracaidistas el día 21, y en él desembarcaron las primeras tropas de infantería aérea llegadas en los aviones de transporte, por cierto que en un principio bajo muy difíciles condiciones. Había que atravesar primero una espesa barrera de fuego de la artillería antiaérea, y el desembarco y, más tarde, el despegue de los aviones de transporte, ya vacíos, se efectuaba de un campo de aterrizaje que se hallaba aún bajo el fuego de la artillería enemiga y hasta, en algunos puntos, bajo

el de sus ametralladoras. Por todo esto era preciso realizar la acción rápidamente, y no se pudo efectuar sin pérdidas. A pesar de todo, aterrizaron los refuerzos y pronto pudo ser ampliado, por valientes ataques, el terreno conquistado. Las armas pesadas, de que se carecía y que son indispensables en un ataque contra un enemigo bien armado y preparado para la defensa, fueron sustituidos eficazmente por las escuadras de bombardeo y de caza.

Se llevaron a cabo multitud de eficaces ataques aéreos contra posiciones de baterías, bases, concentraciones de tropas, depósitos de municiones y hasta nidos de ametralladoras. A esta última acción le concederá especial importancia todo militar, pues sabe lo difícil que resulta, hasta en el combate terrestre, hallar y destruir por la infantería y la artillería un nido de ametralladora bien construido y camuflado. Casi todos los mencionados objetivos son de mínimas dimensiones y se tienen que alcanzar con perfecta seguridad de blanco. Ello fué tanto más necesario por cuanto, en caso contrario, se hubiera perjudicado a las propias tropas atacantes. Y en aquellos primeros y críticos días de ataque, la aviación no tenía que sustituir sólo a la artillería para las tropas de tierra y mantener la supremacía aérea sobre el teatro de operaciones. Tenía otras importantes y difíciles tareas más.

La flota inglesa fué alarmada por la noticia del comienzo de la lucha en Creta. Salió, por tanto, de Alejandría y de Chipre, de Malta y hasta de Gibraltar, y tomó rumbo a aquella isla griega. Mas, sus unidades, fueron vistas y localizadas pronto por el servicio de reconocimiento aéreo. Con ello su suerte estaba echada, pues se sabía su rumbo, que no podía ser otro que el Mar Egeo. Sobre el Mar Egeo y por él pasaban las líneas de aprovisionamiento alemán, verdaderos hilos vitales que unían a los paracaidistas y la infantería aérea con el Continente europeo. Si la flota británica conseguía cortar estas líneas en el mar y en el aire, tenía que fracasar forzosamente el ataque, con gravísimas pérdidas para los alemanes.

Desde el Mediterráneo hay dos caminos que conducen al Mar Egeo: el estrecho de Cerigo, al Oeste de Creta, y el de Caso a lo largo de la costa oriental entre el Dodecaneso y la isla griega. En estas aguas se arrancó de nuevo a la flota británica su aureola de invencibilidad. La aviación de las naciones del Eje efectuó una labor completa. Entre el 20 y el 23 de mayo los aviones de combate alemanes hundieron 7 cruceros ingleses, 8 destructores, 1 submarino y 5 lanchas rápidas. Además, se averiaron gravemente un acorazado y varios cruceros y destructores. Las fuerzas italianas de mar y aire hundieron otros 4 cruceros adversarios y averiaron otras unidades. Con todos estos golpes, la supremacía naval inglesa en el Mediterráneo Oriental sufrió una gran merma. El 23 de mayo había fracasado ya por completo el intento de las unidades de guerra británicas de intervenir decisivamente en la lucha por



Foto PK.-Zeh-(Weltbild)

Soldados de un regimiento alemán de cazadores de montaña se ponen chalecos salvavidas antes de su transporte aéreo a Creta.

Creta. Su flota huyó de la zona al norte de la isla y, desde entonces, no hizo más intentos para socorrer a los contingentes que se defendían en Creta.

El comunicado oficial alemán del 27 de mayo anunció nuevamente un ataque aéreo contra una fuerte unidad de la flota británica en el Mediterráneo Oriental que ya no estaba en el Mar Egeo; tuvieron que retirarse con 4 impactos de bombas pesadas sobre un porta-aviones y otros varios impactos en dos cruceros. Con ello habíase eliminado el peligro de que en el combate de Creta pudieran intervenir aviones de caza del porta-aviones adversario.

Mientras tanto se fueron desenvolviendo metódicamente las luchas en la isla helena. La gran inferioridad numérica que tenían en un principio los paracaidistas que habían saltado en la parte occidental de la isla, fué compensada en lo posible en los primeros cuatro días por la infatigable labor de las formaciones de aviones de transporte. El 24 de mayo estaba en manos de los alemanes la parte occidental de Creta y se había conseguido al mismo tiempo el dominio aéreo sobre toda la zona de operaciones. El 26, se hallaban ya las tropas terrestres en metódico avance, apoyadas por eficaces ataques de los aparatos de bombardeo en picado. Al día siguiente se efectuaron valientes ataques de los cazadores de montaña que rompieron las posiciones de defensa ene-

migas, ocuparon Candía, capital de la isla, y ganaron más terreno hacia el sur de la bahía Suda persiguiendo al enemigo derrotado. De nuevo la aviación cooperó decisivamente en las luchas de ataque y persecución de las fuerzas terrestres alemanas. En la bahía de Suda, que se hallaba entonces bajo el dominio de las armas germanas, se hundieron 4 buques mercantes con un total de 4.500 toneladas, que faltaron, por consiguiente, para la retirada inglesa.

Luego se avanzó rápidamente. El 28 de mayo se alcanzó la bahía de Armini en cuya parte oriental se estaba defendiendo valientemente durante más de una semana contra gran supremacía enemiga el grupo alemán que había saltado en Retimón. Había conseguido sujetar grandes contingentes enemigos manteniéndolos así alejados de la zona de combates decisivos en la parte occidental de la isla. El mismo día desembarcaron en el Este de Creta tropas italianas. El 29 se alcanzó Retimón y se llevó a cabo la unión con el grupo que se hallaba allí. Además, las fuerzas paracaidistas que habían saltado en Herákleon, conquistaron la ciudad y el campo de aviación contra tenaz resistencia enemiga. El general en jefe de las fuerzas griegas que luchaban en Herákleon, ofreció la capitulación. Las tropas italianas continuaron rápidamente el avance hacia el Oeste. Por todos lados se perseguían las tropas británicas que huían llenos de pavor hacia el Sur. Las ininterrumpidas acciones de la aviación alemana les infligían graves pérdidas. En el avance se liberaban prisioneros italianos y alemanes y el botín crecía de hora en hora.

La huida que emprendieron hacia las altas e inhospitalarias montañas en la costa oriental, no ofreció tampoco a las tropas inglesas salvación alguna. Los soldados británicos fueron descubiertos y atacados por los aviones de caza y de bombardeo en picado alemanes hasta en los desfiladeros más solitarios. Más de 3.000, que habían alcanzado el único puerto utilizable en la costa meridional, Skaifa, fueron vencidos y hechos prisioneros el 31 de mayo, tras cortos, pero duros combates. El 1^{ero} de junio ya no había resistencia alguna. Se tomaron más de 15.000 prisioneros. El botín era incalculable. Se distinguían ya claramente los alcances de la victoria. Recaían sobre el terreno militar, pero, sin duda alguna, también en alto grado sobre el político. Ante todo, la flota británica del Mediterráneo había sufrido serias pérdidas y estaba considerablemente debilitada. El gran número de cruceros y destructores hundidos sólo puede ser sustituido por Inglaterra sacándolos de la Home Fleet. Pero entonces faltarán para la batalla del Atlántico, decisivamente importante para la metrópoli; para una batalla, en la que desempeña preponderante papel el tonelaje. Los astilleros y los muelles de los puertos del Mediterráneo que se hallaban todavía en manos inglesas, estaban ya antes del 20 de mayo abarrotados de buques averiados de todas clases.



Foto: PK.-Bischhaus-Presse-Hoffmann

Soldados ingleses se rinden a paracaidistas alemanes durante los combates en Creta.

Desde que Creta se halla en poder de las potencias del eje, estas tienen hasta Alejandría una distancia aérea de apenas 700 kilómetros, o sea menos de dos horas de vuelo. Hasta Chipre, es aproximadamente la misma, y entre Derna y la costa septentrional de la Cirenaica y Creta, no más que 300 kilómetros. Esta distancia es fácil de cubrir y, por lo tanto, se pueden localizar oportunamente los buques en ruta. Se halla también muy expuesto a ataques aéreos el Canal de Suez. La Aviación alemana tiene una base en Creta y la flota británica y la RAF experimentarán este desplazamiento de fuerzas en el Mediterráneo oriental.

El peso principal de las luchas en Creta recayó sobre los paracaidistas y la infantería aérea. El nombre de su comandante, el General de Aviación Student, irá unido para siempre al de esta operación. Fue él que preparó, organizó e instruyó a estas tropas. Su eficacia quedó ya demostrada en Noruega, en Holanda, en Eben Emael y en el Istmo de Corinto. La conquista de Creta constituye la más importante de las acciones que han realizado hasta ahora. (De «Berliner Börsen-Zeitung».)

El General Rommel.

Por Freiherr von E s e b e c k , corresponsal militar.

«He leído su nombre y he visto su fotografía en nuestra Prensa, y creo reconocer en Vd. el teniente, condecorado con el «Pour le Mérite», que me trató tan bien y humanamente cuando mi cautiverio de la gran Guerra. ¿Se recuerda Vd. aún de Mario? ¿Y de la ametralladora que tan tenazmente disparaba desde la torre de la iglesia de Langarona? Hoy, después de tantos años, me permito escribirle ésta para expresarle todo mi agradecimiento, y, al mismo tiempo, felicitarle por tan brillante y envidiable carrera como es la suya.»

El destinatario de estas bellas y generosas líneas, escritas por un veneciano en los últimos días del pasado abril, es el General Rommel, comandante en jefe del cuerpo expedicionario alemán en Libia. Ya han pasado casi 25 años desde los días en que se encontraba ante Longarona como jefe de un destacamento. Frente al joven oficial se hallaban tropas italianas que luchaban brava y encarnizadamente. El enemigo de entonces, que fué burlado y engañado por los «vencedores» de la Gran Guerra, es hoy el aliado de Alemania. El teniente, que en el frente del Isonzo conoció y pudo apreciar a su valiente adversario, se encuentra hoy, como general, mandando hasta unidades italianas que luchan, codo con codo, en compañía de sus camaradas los alemanes.

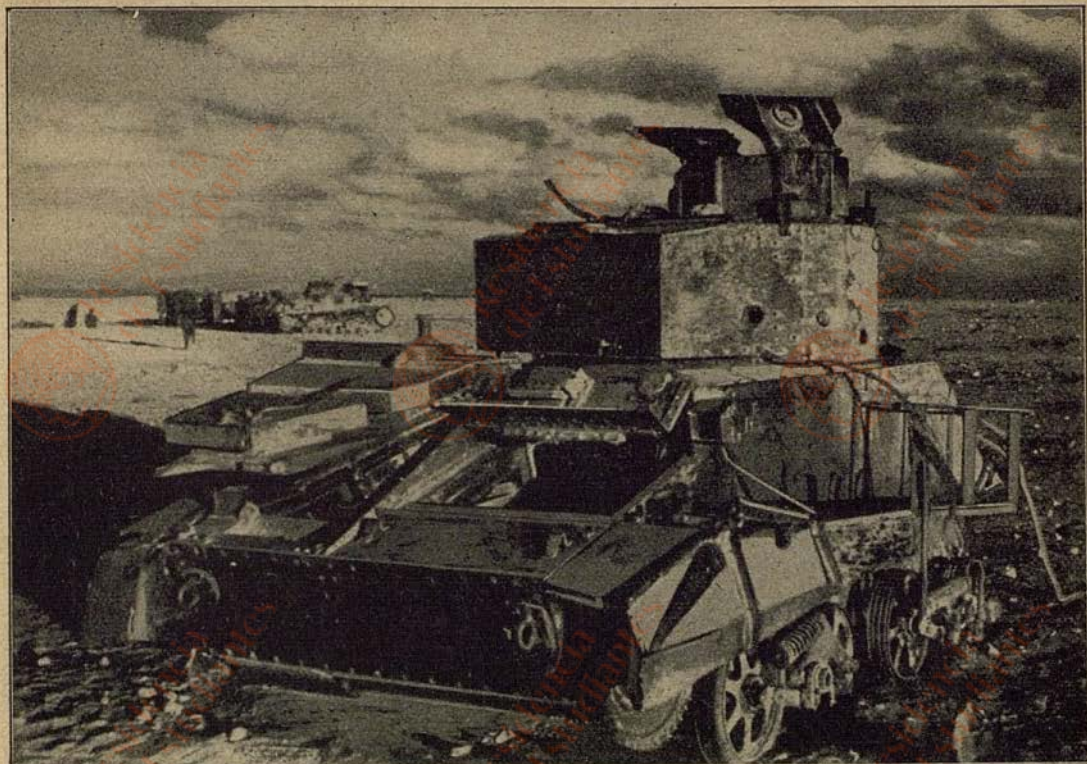
Apenas ha tardado un mes el General Rommel en limpiar de todo enemigo la Cirinaica y Marmarica.

Hijo de un Maestro de Enseñanza Secundaria, nació en Heidelberg (Württemberg) el 15 de Noviembre de 1891, y a los 18 años de edad ingresó en el Ejército, ascendiendo al grado de subteniente en el regimiento de Infantería No. 124. El 1º de Octubre de 1915 fué trasladado a un batallón alpino, con el cual luchó, primero en los Vosgos, y después tomó parte en la gran ofensiva llevada a cabo desde el llamado Paso de la Torre roja, por Krayova y Bucarest, hasta el río Putna, luchó en los Vosgos de nuevo, y volvió otra vez a Rumania.

Ya tenía la experiencia de años de combate cuando, de repente, su unidad fué mandada en dirección Oeste, pues la undécima batalla del Isonzo requería tropas alpinas con conocimientos prácticos del combate.

Ya entonces era Rommel de la opinión de que el combate era de movimiento y que debía ser dirigido con arreglo a esta circunstancia, es decir, móvilmente, sin permitir que éste se entumezca. Ya en aquellos días asombraba Rommel por la rapidez de su dirección de combate. Siendo teniente se le concedió el «Pour le Mérite» que era la condecoración más alta de Alemania durante la Gran Guerra.

Después del Dictado de Versalles fué comandante de compañía



Carro de combate inglés destrozado en Libia.

hasta el 1929 en el Ejército de 100.000 hombres. Siendo capitán, fué nombrado profesor de la Escuela de Infantería de Dresden, y, en 1933, comandante de un batallón de cazadores. Entonces Hitler se hizo cargo del gobierno en Alemania. Se vuelve a reimplantar el servicio militar obligatorio. Se presenta mucho que hacer y muchas y nuevas tareas que llevar a cabo; desde el 1938 Rommel es comandante de un Grupo de Instrucción en la Academia Militar de Potsdam, y, después, comandante de la Academia Militar de Viena. El general fué nombrado comandante del cuartel general del Führer cuando la reincorporación de los Sudetes, del Memel y de Bohemia, y continuó en puesto de tanta responsabilidad al empezar la guerra contra Polonia. En febrero de 1940 fué nombrado comandante de una división de carros blindados. Es el momento culminante de la vida de Rommel. Lo que experimentó como joven oficial, como lo que ha remachado a sus alumnos en las academias militares, puede aplicarlo ahora a los hechos como general. El y su división de unidades blindadas lleván a cabo el combate de movimiento ejemplarmente.

Siempre se ve al general a la cabeza del grupo adelantado, siempre a la cabeza de todos: a sus 49 años, los bríos de un joven teniente caracterizan la personalidad de este general.

Cuando la campaña de Francia, un día en que, como a menudo, se había avanzado a sus tropas, se metió con su tanque en el patio de un cuartel francés. En éste no se había esperado nunca la visita de un tanque alemán; tampoco el General Rommel esperaba encontrarse ante un cuartel lleno por completo de fuerzas francesas, pero pensó que era mejor que así fuera. Mandó que su ayudante bajara e hiciera formar a las compañías francesas que, bajo sus órdenes, se pusieron en movimiento hacia el Este. En su viaje de vuelta el tanque solitario del general fué a tropezar con una columna de fuerzas francesas procedentes del Norte y que trató de irrumpir hacia el Sur. De nuevo manda bajar al ayudante que hace dar la vuelta a los franceses hacia el Este, y, poniéndose el tanque a la cabeza de ellos, continuaron hasta llegar a la plaza del próximo pueblo, donde el asombrado enemigo fué desarmado.

Cuando algunos meses después de la terminación de la campaña del Oeste, el General Rommel pisaba suelo africano, Inglaterra se sonrió compasivamente. «¿Qué podrá hacer una tropa que carece de toda experiencia de la guerra del desierto? Inglaterra las ha venido cosechando a través de decenios en territorio que tiene por suyo desde hace tantos años, y no se dejará vencer.» Pero el general alemán es un hombre capaz de hacer frente a cualquier situación.

En los últimos días de marzo del 41 comienzan las operaciones que el General Rommel dirige de manera fulminante. En cuestión de dos semanas hizo retroceder a los ingleses unos mil kilómetros, limpiando la Cirenaica de todo enemigo. Con su victoria el General Rommel ha desalojado al enemigo de un territorio cuya conquista, en su tiempo, fué celebrada por los ingleses como operación decisiva en la batalla por el Mediterráneo.

(de «Das Reich».)

De Diarios y Revistas.

Según comunica la Agencia oficial francesa, aviadores británicos lanzaron en la noche del sábado al domingo de Pascua de 30 a 35 bombas, entre ellas varias incendiarias, en un campo de prisioneros, cerca de Burdeos. El campo había sido, según estipula la convención de Ginebra, al sonar la señal de alarma, seguidamente iluminado. Hallándose oscuros todos los alrededores, no podía quedar duda acerca del objetivo que se perseguía. Una barraca del campamento recibió impactos. Fueron muertos 13 prisioneros norteafricanos y heridos 17.



Foto: Scherl

La famosa aviadora alemana Hanna Reitsch condecorada con la Cruz de Hierro. Hace pocos años, Hanna Reitsch pasó unos meses en el Brasil y en la República Argentina enseñando el vuelo con aparatos planeadores.

El 28 de marzo de 1941, la conocida aviadora alemana Hanna Reitsch fué condecorada con la Cruz de Hierro por sus servicios especiales y la constante exposición de su vida. Por vez primera, desde la guerra de la Independencia, ha sido condecorada una mujer con la Cruz de Hierro. En el año de 1813, otra mujer, Johanna Krüger, la había merecido por su arrojo y valentía.

Hacia fines de junio, la radio inglesa mencionó la actuación de servicio de los bomberos londinenses. A este respecto fué dicho que en uno de los ataques aéreos nocturnos, realizados en el pasado otoño por los aviones alemanes, en una sola noche, 1725, y en otra segunda noche 1780, incendios, habían estallado en Londres.

Una de las características de la guerra actual es la estrecha colaboración de las diferentes armas alemanas. Esta colaboración ha dado también excelentes resultados en la campaña de Yugoslavia y Grecia. Es digno de notarse el hecho de que, lo mismo que en Noruega, la aviación alemana tuvo que desempeñar importantes funciones de medio de transporte en el terreno difícil de Yugoslavia y de Grecia para el reaprovisionamiento a las tropas de primera línea con munición y víveres. Así, p. ej., apenas una hora después de tomado Larissa, partieron aviones de transporte hacia la ciudad recién conquistada para proveer de munición las unidades más avanzadas de las tropas blindadas alemanas. En virtud del estado pésimo de los caminos, el transporte aéreo era más rápido y seguro que el por medio de las columnas motorizadas. Poco tiempo después de aterrizar los aviones de transporte alemanes, se llevó la munición en automóviles y motocicletas a los carros de combate alemanes que ya habían pasado por Larissa. Esto es un ejemplo de la colaboración eficaz de las diferentes armas que debe amoldarse en todo momento a las necesidades de las tropas combatientes y a las características del terreno.

Una acción de gran bravura y heroicidad, ha sido llevada a cabo por un oficial aviador alemán, detrás de las líneas de las tropas británicas, que habían emprendido la retirada en el sur de Grecia. Después del regreso a su base de una escuadrilla de aviones de caza alemana que había conseguido derribar en un combate aéreo ocho cazas ingleses, fué dado parte de que el jefe de la escuadrilla se había visto obligado a aterrizar con su avión detrás de las líneas enemigas. Al saber ésto, un oficial alemán montó inmediatamente en un aparato de observación, descubriendo poco después de haber emprendido el vuelo, a su camarada, que se hallaba rodeado de un grupo de ingleses. El prisionero alemán, que había reconocido el avión, logró romper el cerco, llegando a todo correr al avión, que entre tanto había aterrizado. Los ingleses quedaron tan estupefactos de tan inesperado hecho, que no se atrevieron a acercarse a los aviadores alemanes. Después de corto vuelo, el comandante de la escuadrilla de aviones volvió a aterrizar en su campo de aviación.

En los 20 primeros días de mayo — según los comunicados del Comando en Jefe alemán — fueron hundidas por submarinos, unidades de superficie y aviones alemanes, unas 400.000 toneladas de barcos ingleses o al servicio de Inglaterra. Este éxito se considera en Berlín tanto más notable cuanto que en este mes no hubo concentraciones de barcos ingleses como las hubo después de la derrota inglesa en los Balcanes. Aparte de la cifra de hundimientos que es de 20.000 toneladas diarias por término medio, merecen tenerse en cuenta los siguientes hechos:

- 1.) Desde el 9 de mayo no ha pasado día sin que el comunicado del Comando en Jefe haya podido dar noticia de un éxito de los submarinos.
- 2.) Un examen de los barcos hundidos revela que desde el 1^{ero} de mayo los ingleses han perdido unas 85.000 toneladas de barcos — cisternas.
- 3.) Un solo submarino hundi6 en el Atlántico 33.000 toneladas de diferentes convoyes.

Esto demuestra que los submarinos alemanes proceden de acuerdo con un

plan bien pensado. Hace algún tiempo persiguieron especialmente barcos frigoríficos. Ahora concentran sus ataques sobre los barcos petroleros. Los submarinos han empezado evidentemente un método selectivo de hundimientos torpedeando en los convoyes únicamente los barcos más valiosos en lugar de contentarse como antes con destruir el mayor número de tonelaje posible.

Las autoridades alemanas han procedido a la clasificación del material de guerra abandonado por las tropas británicas en su huida de Grecia. En carros de combate se estableció el siguiente botín:

111 tanques ligeros

90 tanques pesados

27 automóviles blindados de exploración y carros blindados de combate para la infantería.

Así, pues, los ingleses perdieron, sólo en carros blindados, 228 piezas.

Pudo echarse de ver, al verificarse el botín, que varias unidades de carros de combate ingleses perdieron en su huida todo su pertrecho de guerra y su último tanque.

Esta comunicación se ve confirmada por una noticia recibida de Angora (Turquía), según la cual el primer regimiento inglés de carros blindados ha desembarcado en Haifa sin llevar consigo armas pesadas, por haber perdido todos sus carros de combate durante la campaña en Grecia.

El periódico sueco «Aftonbladett» escribe: La arrogancia de los ingleses empieza a disminuir y ello es un hecho digno de ser muy tenido en cuenta. Constituye un acontecimiento mucho más imponente incluso que los sucesos de la guerra mismos, ver como la soberbia inglesa comienza a tambalear.

A fin de remediar la falta de médicos franceses, Alemania ha concedido la libertad a 540 médicos y farmacéuticos que se hallaban prisioneros. Fueron enviados al Norte de Francia para asegurar allí la asistencia facultativa.

El gobierno alemán ha manifestado asimismo al gobierno francés, su propósito de licenciar a los prisioneros de guerra franceses que hubieran tomado parte en la Guerra Mundial. Serán enviados a su país natal en trenes especiales, que conducirán 1500 hombres a la vez.

«Ninguno de los soldados ingleses que se hallaban en Creta», telegrafió el Corresponsal de guerra del «Daily Mail» Clifford, desde el Cairo, «ha logrado confirmar el aserto dado por Churchill, de que los paracaidistas alemanes se habían lanzado vistiendo el uniforme de Nueva Zelandia. De todos lados le ha sido confirmado que los paracaidistas alemanes, al proceder al lanzamiento, llevan, según el reglamento, sobre el uniforme, un mono de tela de hilo verdosa con cierre de cremallera, que se quitan al pisar tierra y luchan con sus uniformes corrientes».

El gobierno portugués refuerza desde hace algunos meses sus tropas y medios de defensa en los Azores. El 4 de junio unidades de aviación y de transmisiones, salieron del puerto de Lisboa con el vapor «Mirandella», en refuerzo de las tropas estacionadas en los Azores. Llevaban a bordo material

de guerra y aviones. Unidades de infantería saldrán en el transcurso del mes de Julio con destino a los Azores, al Cabo Verde y a las colonias portuguesas de Africa, para aportar refuerzo a aquellas guarniciones.

Las fuerzas griegas empleadas en la defensa de Creta, contaron, según informe de las esferas militares griegas, en total 15.000 hombres. Las tropas inglesas y pertenecientes al Imperio británico que tomaron parte en la defensa de Creta, alcanzaron, según las manifestaciones hechas por Churchill el 11 de junio ante la Cámara de los Comunes, la cifra de 32.000 hombres. En esta cifra no van comprendidas las tropas indias que lucharon en Creta. Así, pues, las tropas alemanas de Creta se hallaron, si se cuentan las tropas indias sólo en 3.000 hombres, frente a tropas regulares enemigas de por lo menos 50.000 hombres. A ellas deben sumarse las formaciones irregulares de la población de Creta, armadas por los ingleses e inducidas a hacer la guerra de guerrillas. De lo anteriormente expuesto se desprende que las tropas alemanas empleadas para el desembarco en Creta, hubieron de habérselas con fuerzas enemigas mucho más superiores, pero que, apesar de ello, y de las difíciles condiciones con que tuvieron que luchar, consiguieron salir victoriosas.

Un periódico francés, escribe que la potencia militar de Inglaterra se ha convertido, con el tiempo, en un cruzamiento entre la tortuga y la liebre. Todo un año — continúa diciendo el periódico francés — fué necesario a Inglaterra para enviar a Francia 300.000 hombres, pero la huida de los tropas inglesas de Dunkerke duró sólo 6 días. El general Wavell necesitó 6 meses para conquistar medio Libia, pero su huida — denominada una «gloriosa retirada» — hacia la frontera egipcia, sólo necesitó de 2 a 3 días. Este mismo fenómeno lo vemos repetido en Grecia, donde transcurrió casi un año hasta que los ingleses vinieran en su ayuda, mientras que la «gloriosa retirada» inglesa en Grecia sólo requirió pocos días.

Puede comprenderse perfectamente la amargura que embarga al periódico francés, puesto que Francia tiene ya hecha su experiencia en lo que respecta la traición inglesa. La «amistad» británica dió a Francia frutos muy amargos.

La Sección de Marina del Cuartel General imperial japonés comunicó a principios de junio, que desde el comienzo del conflicto chino-japonés fueron destruidos 2.049 aviones chinos.

Sobre la retirada que los ingleses efectuaron hacia el Sur, en Creta, notifican algunos corresponsales desde Atenas: Las tropas alemanas hallaron en su avance por las montañas, en los valles y en las aldeas, depósitos de municiones y armas automáticas y gran cantidad de existencias de comestibles, que habían sido abandonadas por los australianos y los neozelandeses. En los desfiladeros de montaña, y en los caminos de la llanura, se encuentran numerosos impedimentos y carros de combate ingleses destruidos que imposibilitan el tránsito. En las alturas se veían las obras de fortificación surtidas de artillería y defensa antitanque. Todo ello, sin embargo, de poco sirvió a la defensa inglesa, debido a que la utilización de los paracaidistas hicieron imposible establecer una diferencia entre el frente y la zona de retaguardia, lo que hizo que las tropas inglesas se sintieran grandemente desorientadas.

Desde el mes de abril se vienen realizando los primeros trabajos para la construcción del ferrocarril del Transsahara, la gran línea transversal desde el Mediterráneo hasta el Niger.

El que Francia, precisamente ahora, apenas transcurrido un año desde su completo descalabro militar, político y moral, tome en serio tan gigantesco proyecto, que en los varios decenios de su riqueza y poderío fuera siempre aplazado, es por demás significativo. También aquí ha logrado el anciano Mariscal Pétain, cortar el nudo gordiano, cuando, el 21 de marzo de 1941, ordenó la construcción del ferrocarril transsahariano por medio de un simple decreto. Con tal procedimiento, puso fin de un golpe a divergencias parlamentario-democráticas que venían discutiéndose desde casi 18 años y que sólo consiguieron reunir varias toneladas de papel escrito, de proyectos y de protocolos, contraproyectos y protestas, intervenciones y memorias, dictámenes de peritos oficiales, sin olvidar al mismo tiempo las muchas toneladas de papel para periódicos e impresos, que fueron utilizados en las largas discrepancias surgidas a causa de la construcción del ferrocarril transsahariano. El Gobierno de Vichy ha puesto en vigor, sin detenerse en nuevas discusiones, y sin mayor demora, el dictamen emitido por la última Comisión parlamentaria competente, que había previsto una comunicación desde el Niger al Mediterráneo, por la vía más corta. Esta línea más corta parte, no de Algeria sino de Orán.

El 5 de junio de 1941 se celebró en Berlín una conferencia presidida por el Director general para el automovilismo, General von Schell, en la que participaron la industria de automóviles de Alemania, Italia y Francia, estableciéndose las bases según las cuales debe realizarse una estrecha colaboración. En todos los puntos reinó un mismo parecer respecto a la colaboración venidera, así como sobre la opinión de que la participación de dichos países ha de aportar gran repercusión no sólo para la economía del ramo de automóviles en las tres naciones sino también en todo el automovilismo y la motozización total de Europa.

Según las manifestaciones hechas por parte neozelandesa y australiana, los regimientos australianos y los de Nueva Zelandia empleados en Creta, han sufrido el 64% de pérdidas de su contingente total.

El Comando en Jefe alemán comunicó el 3 de junio el siguiente parte oficial:

La marina de guerra y la aviación continuaron, durante el mes de mayo y con gran éxito, la guerra mercante contra Inglaterra. El enemigo perdió durante aquel mes, en total, 746.000 toneladas totales de registro en buques mercantes. De ellas, 479.000 toneladas fueron destruidas por los submarinos, 215.000 por la aviación y el resto por unidades de superficie de la marina de guerra. Las pérdidas sufridas por el enemigo por el sembrado de minas no van incluidas en este comunicado.

Noticias de Londres dicen que el barco petrolero matriculado en Montreal (Canada) «Canadolite», de 11.509 toneladas debía haber llegado hace mucho tiempo y que probablemente ha sido hundido en aguas occidentales de Africa.

Sin embargo la suposición inglesa no es exacta. Según comunica el tribunal de presas de Hamburgo, dicho barco petrolero fué detenido por unidades navales alemanes conforme al derecho de presas y fué llevado a un puerto. La confiscación de este gran barco en el Atlántico y su segura conducción a un puerto alemán, es un éxito notable de la Marina del Reich que revela, al mismo tiempo, el problemático carácter de la hegemonía sobre los mares que reclama Inglaterra.

El Almirantazgo británico ha comunicado, según la Associated Press, en el transcurso del mes de mayo, que la flota inglesa había perdido, desde comienzos de la guerra, 11.285 oficiales y marineros, entre los cuales 4.260 muertos y los demás desaparecidos, o sea, ahogados. Además, 3.352 fueron heridos y 513 cayeron prisioneros. Estas cifras no se aproximan, ni en mucho, de las verdaderas pérdidas sufridas por la flota inglesa.

Según anuncia el «Messagero» de Beirut, el coronel francés Collet se ha suicidado en Palestina. Collet había intentado hace poco pasar con su batallón de Siria a Palestina, con el fin de ponerse a disposición del traidor general de Gaulle. Su intento no pudo realizarse por negarse sus tropas a seguirle.

El número de voluntarios que se presentan en los diferentes países europeos para incorporarse en las unidades organizadas para la lucha anticomunista es enorme.

En Madrid tuvieron que cerrarse ya a las 24 horas los centenares de centros de reclutamiento de voluntarios, pues ya se había rebasado en mucho el contingente previsto. Una vez partidos los primeros batallones de voluntarios, que a su paso por Alemania han sido cordialmente recibidos, se pide en España la formación de nuevas unidades para dar a este país el lugar que le corresponde en el frente contra el bolchevismo que tuvo suficiente ocasión de conocer en los casi tres años espantosos de la guerra civil.

En Noruega se han inscrito numerosos ex-oficiales y oficiales de la reserva para la Legión noruega. El clero ha exhortado a la juventud del país a inscribirse en las formaciones de voluntarios.

En Portugal, en Francia y en Suecia son también tan numerosas las inscripciones que los contingentes proyectados no bastan para el número de voluntarios.

Los aliados de Alemania envían también fuertes unidades de voluntarios; su participación en la lucha de liberación europea está asegurada por la incorporación sistemática al frente de combate. Además de las tropas rumanas, eslovacas, húngaras y finlandesas que ya están en campaña desde los primeros días, están en marcha contra el enemigo contingentes italianos, asimismo unidades de aviación y voluntarios de las otras armas croatas.

En la segunda mitad del mes de julio, el Presidente de Portugal, General Carmona, corresponderá a la invitación que la hiciera la población de las Azores hace algún tiempo. El general Carmona efectuará su viaje a las Azores en el buque mercante más hermoso que posee la flota portuguesa. Se sabe que le acompañarán cuatro unidades de la marina de guerra portuguesa. Esta visita está, como es natural, en estrecha relación con la situación política

general. Primero en la prensa norteamericana y luego por boca del Presidente de los Estados Unidos en persona, se llegó a expresar peligrosas amenazas contra la posesión portuguesa en el Atlántico, y desde entonces no ha cesado el pueblo portugués de recalcar su derecho inalienable a estas islas, pertenecientes a los portugueses desde principios de la historia moderna. En las Azores, el Presidente de Portugal quiere inspeccionar personalmente las fortificaciones construídas en los últimos tiempos y convencerse, en general, de la capacidad defensiva de la guarnición militar que, como se sabe, ha sido considerablemente reforzada.

Al estallar la guerra contra Rusia, el Episcopado alemán ha dirigido un mensaje a todos los sacerdotes de las diócesis alemanas en el que declara que la lucha contra la Unión soviética es una lucha por el cristianismo del mundo entero. En dicho mensaje se aconseja al Clero que en los sermones dominicales se recuerde a los fieles que es precisamente en la Unión soviética donde se persiguió cruelmente al cristianismo.

El número de prisioneros de guerra franceses licenciados por Alemania hasta ahora — según informaciones oficiales francesas — es de 514.671. La prensa francesa expresa su gran satisfacción y gratitud diciendo que es la primera vez que un Estado vencedor pone en libertad prisioneros de guerra antes de haberse celebrado un tratado de paz. Este gesto de la generosidad alemana intensificará la colaboración germano-francesa.

Cultivo de Idiomas.

Lección XCVIII.

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

«Inglaterra hace cuanto puede, de acuerdo con su organización estatal, para aumentar y perfeccionar sus fuerzas... Echando mano de las tropas que tiene en sus colonias puede poner en acción un ejército de 150.000 hombres en el teatro de guerra europeo, siempre que sus colonias no estén amenazadas. Desde la celebración de su «Entente» con Francia ha retirado casi por completo sus fuerzas marítimas del Mediterráneo para con-

Sprachübungen.

Übungsstück 98.

Aus „Der Weltkrieg 1914 bis 1918.“
Bearbeitet im Reichsarchiv.
Band I. 1. Kapitel.
(Fortsetzung.)

„England hat alles getan, was im Rahmen seiner staatlichen Einrichtungen zu tun möglich war, um seine Streitkräfte zu stärken und zu verbessern... Unter Heranziehung von Truppen aus den Kolonien kann England, wenn letztere nicht bedroht sind, heute eine Armee von 150.000 Mann auf dem europäischen Kriegsschauplatz einsetzen.“ Seit dem Abschluß seiner „Entente“ mit Frankreich hat es seine maritimen Streitkräfte fast ganz aus dem Mittelmeer zurück-

centrarlas en el Canal de la Mancha y en el Mar del Norte...»

«Francia, imponiendo severísimas exigencias a su población, mantiene en tiempo de paz un ejército cuyos efectivos son casi iguales al ejército alemán y cuyos efectivos de guerra, descontando las tropas indispensables en África, se diferencian muy poco del de Alemania... Francia, en una forma sin ejemplo, ha levantado barreras contra un ataque alemán. Sus 4 grandes fortalezas fronterizas de Verdún, Toul, Epinal y Belfort, han sido construídas con todos los medios de la técnica moderna, uniéndose entre sí por toda una serie de fuertes de barrera. Al mismo tiempo aprovecha su población en una forma mucho más intensiva que Alemania. Mientras Alemania incorpora para la instrucción con armas el 52%, en total el 53,2%, de sus hombres obligados al servicio militar, Francia incorpora para la instrucción con armas el 78,1% y en total el 82,9%. Aun después de cumplida la ley actual sobre el efectivo de paz, (1), la que, por otra parte, recién entrará en vigor en el año 1915, resultará que Alemania en proporción a su población total incorporará el 0,865%, mientras Francia ya en la actualidad incorpora el 1,22% en su ejército.»

(Continuára.)

(1) La ley alemana del 27 de marzo de 1911 establecía un aumento progresivo, repartido en cinco años (quinquenio), del efectivo de paz de suboficiales y tropa de alrededor de 9.000 hombres; de 506.000 a 515.000.

gezogen und sie im Kanal und in der Nordsee konzentriert...»

„Frankreich unterhält unter schärfster Inanspruchnahme seiner Bevölkerung ein Heer, das im Friedenspräsenzstand dem des Deutschen Reiches fast gleich kommt, und dessen Kriegsstärke nach Abzug der in Afrika unentbehrlichen Truppen nur unwesentlich hinter demselben zurückbleibt... Frankreich hat sich in einer beispiellosen Weise gegen einen deutschen Einmarsch verbarrikadiert. Seine vier großen Grenzfestungen Verdun, Toul, Epinal und Belfort sind mit allen Mitteln moderner Technik ausgebaut und durch eine Reihe von Sperrforts miteinander verbunden... Dabei nutzt es seine Volkskraft in einer Weise aus, hinter der Deutschland weit zurückbleibt. Während Deutschland von seiner militärpflichtigen Mannschaft zur Ausbildung mit der Waffe 52,7 v.H., insgesamt 53,2 v.H. aushebt, hebt Frankreich für den Dienst mit der Waffe 82,9 v.H. aus. Selbst nach der Durchführung des jetzigen Friedenspräsenzgesetzes¹⁾, das erst im Jahre 1915 wirksam wird, wird Deutschland im Verhältnis zu seiner Bevölkerungsziffer nur 0,865 v.H. einziehen, während Frankreich schon jetzt 1,22 v.H. in das Heer stellt.“

(Fortsetzung folgt.)

¹⁾ Das deutsche Gesetz vom 27. März 1911 sah eine allmähliche, auf fünf Jahre verteilte (Quinquennat) Verstärkung der Friedensstärke an Unteroffizieren und Mannschaften um rund 9 000 Mann vor, von 506 000 auf 515 000.

Bibliografía.

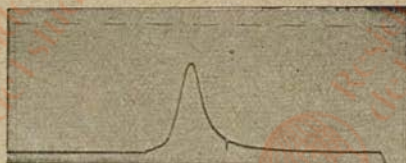
Samhaber, Ernst: «Spanisch-Südamerika» (Sudamérica-Hispánica) Biblioteca de Política Mundial. Editorial Deutscher Verlag, Berlin, 1941. 220 pgs., 1 mapa. — 8º

Con especial detenimiento Samhaber estudia la actitud de los países ibero-americanos frente a los EE. UU. de América. Señala la diferencia entre la idea panamericana tal como la concibió Simón Bolívar y la predicada por el Gobierno de Washington que se vale de ella para disimular sus aspiraciones imperialistas, las que se patentizaron ya en el momento en el que los trece Estados de la costa del Atlántico, lograda su independencia del yugo inglés, se constituyeron en los «Estados Unidos de América» en lugar de «Estados Unidos de Norteamérica». Extendieron su dominio hasta la costa del Pacífico, topando en el Norte con el Canadá inglés y en el Sur con México. Hay que recordar que la lucha por Canadá figuraba por mucho tiempo en primer plano de la política exterior de los EE. UU. de América, que simultáneamente arrebataron a mano armada grandes territorios a su vecino meridional.

En el curso de los tiempos los métodos de la política exterior del Gobierno norteamericano han alternado entre la provocación de conflictos bé-

Estos diagramas demuestran
el curso de la presión

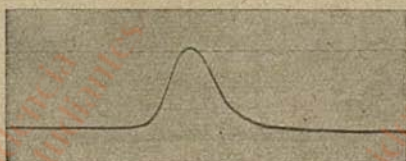
en fusiles



en bombas manométricas



en piezas de artillería



y pueden ser registrados
por el

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



litos y la penetración económica, la diplomacia del dolar y la cooperación política, pero el fin sigue siendo el mismo: la unión panamericana bajo la dictadura, más o menos velada, del Presidente de los EE. UU. de América.

Esta política es favorecida por la guerra actual. La piratería inglesa ha hecho perder a Ibero-América el mercado europeo, mas resulta que Norte-América no quiere ni puede absorber los productos ibero-americanos, siendo Europa el cliente natural de Ibero-América.

Justamente destaca Samhaber que si bien Ibero-América aun es relativamente pobre en comparación con Norteamérica, sabe que tiene un glorioso pasado y que, hace siglo y medio, fué mucho más rica y feliz que el territorio que hoy se llama los EE. UU. de América. Orgullosos de sus historia, de sus valores intrínsecos y llenos de fe en su porvenir brillante, los pueblos ibero-americanos resistirán a todas las tentativas yanquis, en bien de su independencia nacional, un mejor régimen social y un nuevo orden en el mundo.

K a u f f m a n n, Kurt: «Panzerkraftwagenbuch» («Manual de los carros de combate»). Editorial: Offene Worte, Berlin W 35. 2ª Edición corregida y aumentada. Con 44 grabados y 125 láminas del «procede mal - procede bien». 96 páginas. — 8º.

La segunda edición del libro „Panzerkraftwagenbuch“ (Manual de los carros de Combate) se puso a la venta en octubre de 1940. El Capitán General Guderian, famoso organizador, instructor y conductor de divisiones blindadas, ha dedicado a dicho manual la siguiente introducción:

«Las campañas de Polonia y del Oeste europeo han sido victoriosamente terminadas. Las tropas de los carros blindados han contribuido brillantemente a tal éxito. El legítimo orgullo de las acciones realizadas no les dejará sin embargo reposar sobre sus bien conquistados laureles, sino que les inducirá a instruirse más y más para poder alcanzar la mayor perfección posible.

A ello debe contribuir el «Manual de los carros de combate». Constituye un resultado de la práctica y está destinado a ser útil no sólo a la tropa de esta arma, sino a la tropa en general, a nuestra tropa valiente y aguerrida, en beneficio de todo el ejército.»

Según indica el propio autor en su Introducción, el libro no constituye un reglamento o un guía extenso y completo, sino un ABC destinado a la instrucción de las dotaciones de los carros de combate y de la sección de los mismos.

Cuarenticuatro grabados y 25 láminas según el conocido sistema del «procede mal - procede bien» facilitan la comprensión. La obra, dividida en 28 capítulos, ofrece, además, como ejemplos, algunos temas de acciones o combates.

Después que las unidades blindadas alemanas han demostrado en las campañas que acaban de terminarse contra ingleses, serbios y griegos, su extraordinaria fuerza combativa y su gran rapidez de acción, manifestada de nuevo en los Balcanes y en Rusia, tal obra, creada de la práctica, ha de ser especialmente apreciada de los oficiales del arma de los carros de combate.

HIDRO-AVIÓN DE RECONOCIMIENTO LEJANO DORNIER DO 18



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

Motores de aviación
de alta
potencia



BMW
MÜNCHEN