

# Ejército Marina Aviación

## PUBLICACIÓN MENSUAL

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

Año IX

Número 4

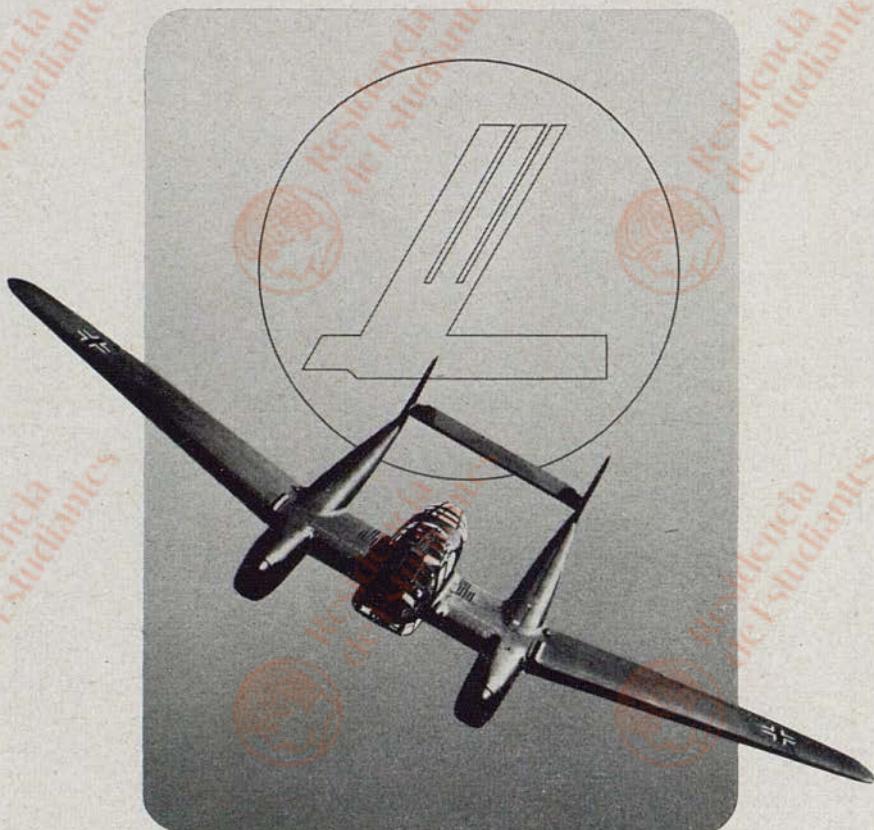
1942



(Wb)

El Gran Almirante Raeder y el Almirante Doenitz, Comandante en Jefe de los Submarinos alemanes.

AVIÓN DE RECONOCIMIENTO CERCANO FW 189



FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU G.M.B.H., BREMEN

# Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año IX

Número 4

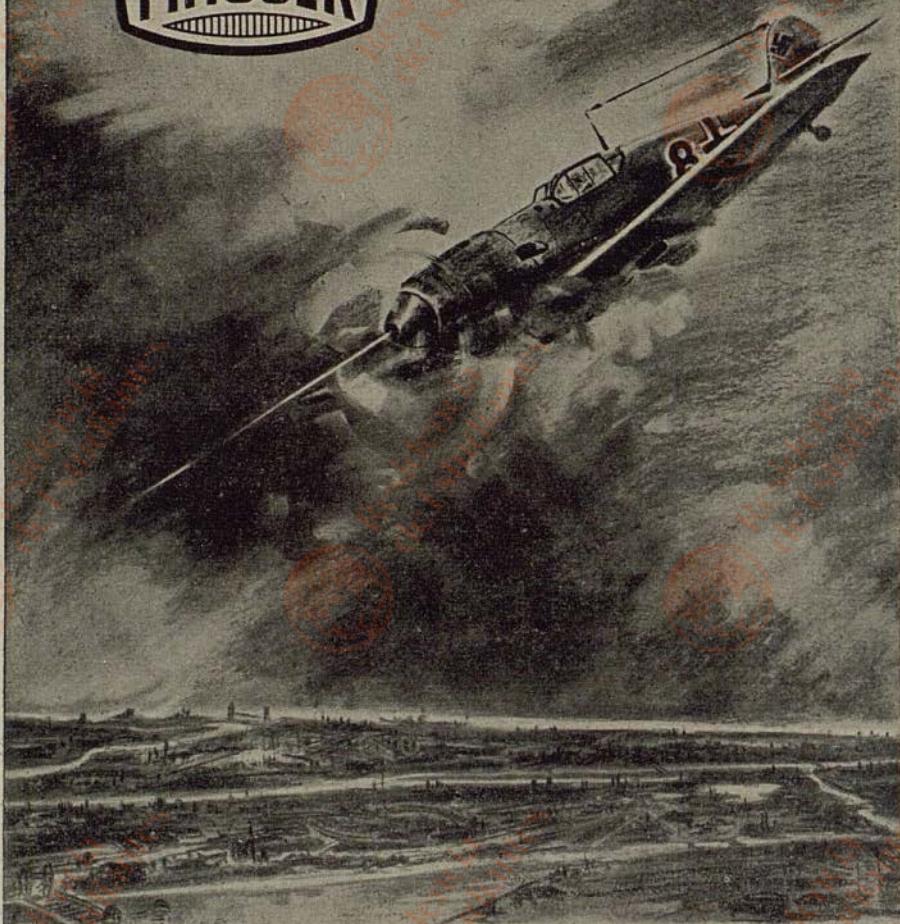
1942

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

## Sumario:

Las divisiones blindadas francesas en la campaña del Oeste . . . . .	123
Quince días cercados por los bolcheviques. . . . .	125
La malograda operación de los ingleses contra St. Nazaire	129
El Arma Submarina del Japón . . . . .	132
<i>Por el Vice-Almirante Toyoichi Vanami</i>	
6 de Abril de 1917 — 6 de Abril de 1942 . . . . .	134
Ataque de un submarino y de aviones británicos en el Mediterráneo . . . . .	137
<i>Por el Corresponsal de guerra Karl Meis</i>	
Daños originados por proyectiles en motores refrigerados por aire . . . . .	139
Los combates navales de Java . . . . .	145
Mariscal Milch cumple los 50 años . . . . .	148
Un joven héroe de la aviación . . . . .	149
Contradicciones . . . . .	150
De Diarios y Revistas . . . . .	151
Cultivo de Idiomas . . . . .	158

W63/48



**FLUGZEUG-BORDWAFFEN**

## Las divisiones blindadas francesas en la campaña del Oeste.

El 10 de mayo de 1940, día en que comenzó la ofensiva alemana, disponía el ejército francés de más de tres divisiones blindadas listas para entrar en acción; una cuarta se organizaba y no se empleó hasta el 14 de mayo.

Las divisiones blindadas francesas llevaban los números de 1 a 4. La 1<sup>a</sup> y 2<sup>a</sup>, la 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup> divisiones constituían dos grupos blindados; al emplearlas se prescindió de los grupos, y cada una de las divisiones entraba en acción como unidad independiente. Los destacamentos blindados empleados durante la campaña fueron formados, para un fin determinado, de divisiones blindadas con unidades de infantería o caballería. Una operación de varias divisiones reunidas no tuvo lugar.

El orden de batalla de la división blindada era el siguiente: 1 plana mayor de división, 1 semibrigada (2 batallones) de carros de combate pesados tipo B 1, 1 semibrigada (2 batallones) de carros de combate ligeros tipo H 39, 1 batallón de cazadores motorizados, al cual se afectaban, 5 carros blindados de exploración ligeros, 1 regimiento con morteros de campaña motorizados de 7.5 o 10.5 cm (dos grupos), 1 batería motorizada de cazadores blindados (antitanques 4.7 cm), 1 compañía de transmisiones (radio-telegrafistas), 1 escuadrilla de aeroplanos de observación, 2 compañías de aprovisionamiento motorizadas, zapadores, sanidad, etc.

De manera que la división blindada tenía media brigada de tanques pesados, es decir, de 60 a 70 carros de combate blindados tipo B 1 de hasta 32 t, los mejores tanques que tenía el ejército francés, y media brigada de tanques ligeros con 90 carros de combate tipo H 39 (12 t), una mejora del H 35 que, debido a la lentitud con que eran fabricados, se habían introducido sólo en parte. El batallón de cazadores se transportaba en camiones blindados. Las piezas del regimiento de artillería, en parte cañones de 7.5 cm y en parte morteros de campaña de 10.5 cm, eran acoplados a tractores con orugas para todo terreno, mientras que la munición se remolcaba en camiones acoplados blindados. Todas las secciones tanto de combate como auxiliares, estaban completamente motorizadas.

Son características de las divisiones blindadas francesas: la carencia de un grupo de reconocimiento y el disponer de una sola compañía de transmisiones. Todo lo previsto para el reconocimiento era una escuadrilla de aviones de observación y los 5 carros de exploración afectados al batallón de cazadores; en antiaéreos no se había pensado.

La división blindada en pie de guerra se componía de 300 oficiales, 5.700 soldados, 165 carros de combate, 5 carros de reconocimiento, 782 camiones y 469 motocicletas.

En el Ejército francés, las divisiones blindadas se hallaban incluidas al arma de infantería. Mientras que las unidades de caballería (div. de cab., div. de cab. lig., y div. mec. lig.) estaban provistas de carros de combate ligeros (Renault y Hotchkiss) y de carros de combate de cab. (ametralladoras mecanizadas) y disponían de fuertes grupos de reconocimiento motorizados para sus misiones especiales de la exploración lejana y de protección de la vanguardia y retaguardia, las divisiones blindadas constituían una «reserva blindada» móvil a disposición del jefe del frente noreste, y, después del comienzo de la ofensiva, debían afectarse a un ejército para emplearlas según las necesidades en los puntos más importantes del frente, a fin de dar mayor ímpetu a la acción de las divisiones de infantería. Conforme a estas normas, pertenecían en la campaña del 1941 a las llamadas «reservas generales del ejército», permaneciendo en la zona de retaguardia de la agrupación de ejércitos No. 1, o sea del 9º y 1º ejército, a una distancia de 90 km de la frontera del país, en posición de apresto.

Según el concepto que los franceses tenían del empleo de los destacamentos blindados, las misiones de las divisiones blindadas eran las siguientes: debían, en estrecha cooperación con una división de infantería, en los puntos más amenazados del frente, impedir el avance de tanques enemigos, especialmente defender puentes, pasos de ríos, empalmes ferroviarios, cruces de carreteras y otros puntos en los que el ataque enemigo se combate con mayor facilidad, como pasos de montañas, desfiladeros, vados, etc.; además, estaban en posición de apresto para llevar a cabo contraataques, recuperar sectores del terreno y cerrar el paso a rupturas efectuadas; y, finalmente, estaban también destinados al ataque, en estrecha cooperación con la infantería y artillería (a tracción animal), así como para formar cabezas de puente, para la conquista de posiciones defensivas del enemigo, etc.

En operaciones independientes o en acciones de ruptura en profundidad no se había pensado. Las divisiones blindadas francesas, desde un principio, no eran apropiadas para tales empresas de importancia; por un lado, a causa del tipo de los carros de combate, que, pudiendo llevar sólo consigo combustible para 2 o 3 horas, tuvieron que permanecer en continuo contacto con el grueso, como por otro, a causa de la falta de artillería de asalto, la que puede seguir y apoyar a los tanques en su avance, mientras que la artillería de tracción animal y motorizada es menos móvil y más fácil a dañar y, finalmente, por la debilidad de la aviación francesa, no hubiera podido prestar, como la alemana, ayuda eficaz a los tanques en su irrupción.

El estado mayor francés, con su manera de pensar a estilo de la Gran Guerra, no había sabido sacar ni de la guerra civil española ni de la campaña de Polonia las necesarias deducciones, no viendo en los destacamentos blindados más que formaciones especiales móviles, capaces de apoyar eficazmente el combate de la infantería y de la artillería para guardar intactas las líneas de defensa.

Conforme a este criterio estaban equipadas; las divisiones blindadas francesas eran muy inferiores a las alemanas en número, en fuerza combativa (una tercera parte de la div. blind. alemana), en material (lento reemplazo de tipos anticuados, insuficiencia en blindaje), inferioridad en radio de acción; únicamente el tanque B 1 estaba provisto de una pieza de 7,5 cm, y ésta no giratoria; la instrucción en el manejo del arma blindada consistía en avanzar prudentemente bajo la constante protección de la infantería y de la artillería. De este modo fueron empleadas las divisiones blindadas durante la campaña en misiones defensivas, contra-ataques y avances locales de poca importancia.

Cuando se daba el caso raro de que una división conseguía un éxito de ofensiva, éste quedaba aislado, ya que faltaban las condiciones previas para una estrategia de ruptura (rápido avance de infantería motorizada, apoyo de bombarderos y, sobre todo, una eficaz defensa antitanque y antiaérea); el resultado final era, cada vez, abandonar, por razones de estrategia, lo que se acababa de conquistar, y esto, bajo grandes pérdidas de material. Las divisiones blindadas eran sobremanera inferiores, en duelo con el arma blindada alemana, ya que le faltaba la protección de la artillería pesada.

(De «Militär-Wochenblatt».)

## Quince días cercados por los bolcheviques.

A principios de este año, en la aldea de W., en el borde sudoriental del lago de Ilmen no había más que unos soldados alemanes. Jamás había sido citado en los comunicados de guerra, el nombre de este pueblo que se halla situado en el uniforme delta del río Lovat al desembocar en aquel lago, caracterizado por sus heladas tormentas de nieve. Durante el verano y otoño, ni amigos ni enemigos pudieron avanzar por los impenetrables pantanos alrededor de W. Tal nombre no fué conocido hasta que llegaron los fríos meses de invierno, durante los que se llevaron a cabo violentas luchas en el frente septentrional. Hoy día todo el mundo habla de W. con orgullo y admiración. Y una Cruz de Caballero queda unida al nombre.

A mediados de diciembre, un pequeño grupo de soldados procedentes de todas las provincias alemanas, hacía guardia en aquel apartado lugar defendiéndose del enorme frío que llegó en ocasiones a 50 grados bajo cero, y soportando el viento helado y las tormentas de nieve. Fueron ellos, el Capitán de complemento Günther Pröhl, unos cuantos zapadores, fusileros motorizados, personal de transmisiones, una sección de piezas de infantería, y personal de tierra de la Aviación. Sabían que se hallaban durante el invierno solos en el puesto y que si el bolchevique atacaba, se tendría que luchar con gran violencia. Sin embargo hasta entonces no habían tenido contacto con el enemigo. Todas las patrullas de reconocimiento regresaban sin haber visto al enemigo. Y ni siquiera desde la torre de observación «T 1», que se elevaba a 10 metros de los inmensos campos de nieve, y a pesar de que se podían observar el lago de Ilmen y la impenetrable maleza hasta Novgorod y Staraya Rusa, no descubrían rastro del adversario. Sin embargo, se continuaba la vigilancia. Con el frío siberiano y con los miembros entumecidos, los soldados de caballería y cazadores anti-tanques se hallaban en guardia. De día y de noche con sol y con viento y, especialmente, en las claras noches de luna de este invierno oriental tan rudo e intenso. Allí, celebraron también la Noche Buena.

En cierta ocasión, en que el servicio de reconocimiento aéreo había observado movimientos del enemigo, el suboficial de guardia de «T 1» dió parte de que se oía gran ruido de motores, rumor de voces y canciones militares en la zona delantera de la torre. Partieron enseguida patrullas de reconocimiento y confirmaron que se hallaban en marcha y se preparaban para atacar las posiciones alemanas, grandes columnas soviéticas con trineos. Pocos minutos más tarde el Teniente R. hablaba inútilmente por teléfono . . . se habían interrumpido ya las comunicaciones con el grupo de combate W. El bolchevique atacaba . . .

Se había preparado bajo la protección de la noche. Y ahora, en las primeras horas de la madrugada, y con grandes fuerzas, quiere arrollar cuanta defensa germana se le oponga.

Sin embargo, sus primeros ataques contra los puntos ocupados por los alemanes, fracasan rotundamente ante el tenaz fuego de los defensores. No obstante, la situación es cada vez más difícil. El enemigo lanza al combate nuevas masas e intenta dividir y separar los diferentes puntos de apoyo avanzando al mismo tiempo en amplia oleada hacia la retaguardia alemana. Entonces el mando del grupo de combate decide: W. pasará a ser fortificada como «posición erizada» y en ella se concentrarán las unidades de los alrededores. En W. se tienen que retener el mayor número de fuerzas enemigas para impedir que seguirán avanzando hacia la retaguardia.



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Kraayvanger (Sch)  
Posición alemana de pieza de infantería en Rusia.

W., un pueblo de 200 casas, de apenas 800 metros de largo y 400 de ancho, pasa a ser un fortín. Ciento que no hay bunkers ni posiciones blindadas y que no se dispone más que de unas cuantas armas pesadas. Pero el gran espíritu de combate de jefes y soldados, animados por el ejemplo del Capitán Pröhl, saldrá victorioso de esta situación.

Y los bolcheviques atacan. A pesar del hierro que se clava en su carne, siempre con nuevos medios y nuevas armas, lo hace con un regimiento y con dos batallones de esquiadores. Pero no logra irrumpir. Con incombustible tranquilidad y firmeza, el grupo de combate de Pröhl que no llega ni a 500 hombres, rechaza todos los ataques y causa al enemigo grandes pérdidas en hombres y material.

Pasan días. W. se halla ya a 15 kilómetros detrás de las primeras líneas enemigas. El pan escasea. ¡Faltan también vendajes y municiones! Cada soldado no percibe más que raciones minúsculas. Y los médicos obran verdaderos milagros. Se lanzan y llegan radiogramas. La aviación ayudará . . . . Y así es, por suerte, ¡llega, lanza conservas, pan, chocolate, cigarrillos, vendajes y, ante todo, municiones! ¡Los soldados de W. se abrazan, sonríen y luchan con nuevos ánimos y nueva tenacidad! Han pasado 4 días. W. se defiende con ejemplar entusiasmo. Y:

Con los paquetes de aprovisionamiento, Adolf Hitler envía al comandante del grupo de combate de W. la Cruz de Caballero.



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Lachmann (Sch)  
Un infante alemán pasando por la nieve  
en Rusia.

Sus defensores se dan cuenta del hecho: no estamos olvidados. El frente y la patria dirigen sus miradas hacia nosotros.... Mas, son horas muy críticas. El bolchevique ataca constantemente. Con artillería pesada y ligera, con el «órgano de Stalin» (un lanza-granadas automático), con un gran número de ametralladoras y, no en último término, con bombas y armas de su aviación lanza sobre W. una verdadera lluvia de proyectiles. Día y noche y hora tras otra. ¡Algún día tendrá que ceder W.! piensa el enemigo. Pero los cazadores-antitanques, los soldados del escuadrón de reconocimiento, los zapadores y los artilleros de infantería, permanecen firmes en sus puestos. ¡6 días, 7, 10, 12!

Entonces el enemigo intenta al último romper la resistencia con medios más fuertes aún. Ataca con tanques. Primero con 2 y después con 4; avanzan y penetran en la aldea acompañados de fusileros bolcheviques. Pero de nada le sirve. Un teniente y un suboficial destruyen un tanque pesado con dinamita, granadas de mano y gasolina. Los restantes colosos de acero son aniquilados por las piezas antitanques, y la infantería soviética, que ha conseguido penetrar en

la aldea, es derrotada después de largas y duras horas de combate cuerpo a cuerpo.

W. arde por sus cuatro extremos. Aviones adversarios lanzan sobre él en una sola noche más de 120 bombas explosivas y gran cantidad de incendiarias. Pero el mando y la tropa de W. no ceden un metro de terreno. Su consigna es «mantenerse en la posición a fin de retener allí el mayor número de tropas bolcheviques».

Han pasado 15 días. Numerosos ataques soviéticos, en luchas verdaderamente heroicas, han sido rechazados con sangrientas pérdidas para el atacante. Se han destruido 4 tanques y abatido un bombardero con armas de infantería, hecho 120 prisioneros, 11 lanza-granadas, más de 30 ametralladoras y más de 100 fusiles automáticos, además pistolas y gran cantidad de armamento y equipo. Y alrededor de la aldea cercada se hallan centenares de cadáveres de bolcheviques que cayeron bajo el fuego de defensa de los hombres de W.

Hace mucho que se ha cumplido la orden. Los defensores de W. han retenido el intento de irrupción del adversario. Sólo entonces, el mando del grupo de combate se decide a emplear a su gente en otro punto.

Grave es la decisión, pero aun más difícil es ponerla en práctica. Por la noche del décimoquinto día de sitio, el grupo de combate se separa del enemigo, le burla y se retira hacia el norte con todos los heridos.

Sobre el hielo del Lago de Ilmen el grupo de combate Pröhl sigue su camino. ¡Con 45 grados bajo cero, salvando obstáculos de hielo y nieve de varios metros de altura, y a pesar de las heridas que el frío causa en la cara, en las manos y en los pies! Después de 25 kilómetros de camino, de un camino entre la vida y la muerte que recorre en 14 horas de marcha, llega a la mañana siguiente a las líneas alemanas sin haber sufrido casi ninguna pérdida. Invencibles los hombres de W. se hallan de nuevo dispuestos para el combate en el gran frente de defensa alemán.

## La malograda operación de los ingleses contra St. Nazaire.

Acerca del fracaso de la operación británica en St. Nazaire, comunica el Alto Mando alemán los siguientes detalles complementarios:

«El 28 de marzo, poco después de la media noche, varias olas de aviones enemigos volaron por encima de la zona de St. Nazaire y arrojaron algunas bombas que no causaron daños de ninguna clase. Evidentemente las incursiones estaban destinadas a distraer la atención de la defensa costera. Mientras la artillería antiaérea continuaba disparando contra los aparatos, fuerzas navales británicas ligeras inten-

taron penetrar en la desembocadura del Loire, pero fueron descubiertas por las baterías de la marina que las tomaron bajo eficaz fuego. El enemigo había elaborado su plan al estilo de la «operación Zeebrügge», de la pasada Guerra Mundial, dirigida contra una base de submarinos alemanes y que no dió tampoco resultado. Los acontecimientos se desarrollaron con gran rapidez. Mientras que muchas lanchas rápidas y de asalto enemigas se dirigían hacia diversos puntos de la costa, un destructor inglés hizo rumbo a la compuerta de la esclusa. Las baterías de marina distribuían el fuego entre los diversos objetivos. Antes de llegar a la compuerta, el destructor hizo explosión atronadora y voló. De sus restos se ha constatado que era un viejo destructor norte-americano que, en su tiempo y juntamente con otras unidades de su clase, fué cambiado por bases inglesas y pasó a formar parte de la Marina de la Gran Bretaña. Para el ataque había sido cargado de explosivos y estaba destinado a volar la compuerta de la esclusa. Bajo el fuego de las baterías costeras alemanas se hundieron, casi al mismo tiempo, en diversas partes de la bahía, torpederos, lanchas rápidas y lanchas de asalto.

Durante el ataque en masa, algunas lanchas enemigas consiguieron desembarcar tropas; pero pronto fueron deshechas en los contraataques que se iniciaron inmediatamente con unidades del Ejército, de la Marina y de la Aviación alemanes. Y como se les había cortado la retirada, tuvieron que refugiarse en las casas cercanas. En acciones concéntricas se consiguió aniquilar unos grupos mientras que otros se entregaron. En un tiempo breve, se había restablecido la tranquilidad en la ciudad y en el puerto. Todos los ataques habían sido rechazados y destruidas las tropas de desembarco enemigas.

En persecución del adversario que huyó con las pocas unidades restantes, salieron torpederos alemanes de la desembocadura del Loire y se enfrentaron al amanecer con fuerzas superiores de destructores británicos, en posición de espera para proteger la retirada. En vez de lanchas rápidas británicas, torpederos alemanes avanzaron a toda marcha hacia los destructores ingleses, abrieron el fuego de artillería y en acción de encuentro pasaron al ataque con torpedos. A pesar de que el grupo de destructores enemigos se cubrió de una capa de niebla artificial, ofreció un magnífico objetivo para las embarcaciones atacantes y sólo en parte pudieron evitar los torpedos. Cinco de ellos dieron en el blanco. Cinco fuertes detonaciones siguieron a continuación y con ello se aumentó la cortina de niebla, bajo cuya protección las restantes unidades emprendieron la huída.

Mientras se libraba este combate naval, otro torpedero alemán divisó a una lancha rápida adversaria del tipo del cañonero a motor que huía de la desembocadura del Loire, la atacó en seguida, la abordó en alta mar e hizo 25 prisioneros. A fin de tomar parte en el

combate de las demás unidades alemanas, que observaba a distancia, el comandante mandó cortar las cuerdas de remolque y no hundió la lancha porque en ella se hallaban todavía tres ingleses heridos gravemente. Al regresar los torpederos germanos del combate victorioso, se remolcó nuevamente al cañonero inglés, y fué conducido al puerto. Aparte de esta lancha no se vió a ninguna unidad adversaria que se hubiera escapado de la bahía de St. Nazaire. Los destructores británicos habían esperado en vano ante la desembocadura del Loire.»

El Corresponsal de guerra Franz Bretz, que pertenece a las compañías de propaganda y que se halló presente en el combate dice en su crónica de St. Nazaire, lo siguiente:

«Se había terminado un precioso día primaveral. St. Nazaire, el gran puerto de la costa bretona, donde la vida activa se desenvuelve en mil distintas formas, se había puesto a descansar, y sólo los hombres que hacen guardia día tras otro por Europa, se hallaban, también en aquella noche, ante sus instrumentos y sus armas, escudriñando el cielo y el horizonte en busca del enemigo. El firmamento se había nublado un poco, lo que obligaba a redoblar la vigilancia.

De repente se oyó en la lejanía la señal de las sirenas de alarma. Despues, ruido de motores. Protegidos por la oscuridad de la noche, durante las primeras horas del 28 de marzo unidades inglesas, en su mayoría lanchas cañoneras y un destructor, se habían acercado a la costa. Varios grupos de escoceses atracaron en botes, y ocuparon la orilla sin hacer ruido porque iban provistos de zapatos que lo amortiguaban. Otros que siguieron se apoderaron de los malecones y del muelle.

Con ello consiguieron emplazarse en algunos puntos del barrio portuario. En aquel instante pareció que se abría el infierno. Bajo la luz de las baterías de proyectores alemanas se descubrió pronto al enemigo, y, enseguida después, el destructor fuego de defensa causaba pérdidas entre los buques adversarios que se acercaban. Instantes más tarde se veían sobre las aguas lanchas incendiadas que parecían verdaderas antorchas.

En general se trataba de «gunboats», que es como los llaman los ingleses a estas embarcaciones armadas de dos piezas de calibre mediano, las que, empero, no son bastante potentes en comparación con nuestras baterías. Un destructor intentó escapar, pero encalló. En el curso de pocos minutos se le destruye con una serie de disparos que se le hacen desde el cañón de popa de un buque alemán cercano. Acompañada de fuertes detonaciones se levanta hacia el cielo una enorme columna de fuego ... luego el destructor se hunde hasta el puente de mando.

En algunas partes, los ingleses — esta vez son efectivamente ingleses y no aliados — ofrecen tenaz resistencia frente a las unidades

alemanas que les copan. ¡Mas, en vano! Tienen que dejar el campo libre a los soldados del Reich. Y como está cortada la retirada por el mar, no les queda posibilidad de salvarse. Por tal motivo se refugian en las calles adyacentes al puerto, donde, y desde las casas de la población civil francesa, pretenden encarnizadamente evitar un desenlace infortunado.

Con un grupo de infantes, nosotros, los correspondientes del frente, penetraremos desde la parte oeste, al centro de la ciudad que había sido evacuada por sus habitantes. En la primera calle que conduce al puerto, se dispara violentamente contra nosotros. Se tiene que continuar la lucha casa por casa. En general, bastan un par de granadas de mano. Nuestras pérdidas son muy escasas porque se han empleado tropas especialistas en las luchas callejeras.

De vez en cuando aparece algún inglés con las manos en alto: ¡prisioneros! Muchos empero no verán ya más la luz del día. En general se trata de ingleses, jóvenes y ágiles que se enfrentaron por vez primera a los infantes alemanes. Pero les sale mal la cuenta.

A las ocho de la mañana hemos recuperado por completo el puerto y la ciudad.

Al igual que en tantas ocasiones durante la presente guerra, la suerte les ha sido desfavorable. Muerte, heridas, prisión, derrota, huída ... esta es «la magnífica guerra» que les prometió Churchill y en la que siempre soñaron. Como es en realidad, sin embargo, lo han visto en St. Nazaire.

El balance de St. Nazaire es verdaderamente pésimo para Londres. ¡Ojalá! que algunos testigos de esta catástrofe hayan podido llegar al Támesis para dar un relato auténtico del resultado que, si bien en menor escala, es similar al obtenido en Andalsnes y Dunquerque.»

## El Arma Submarina del Japón.

Por el Vice-Almirante Toyoichi Vanami.

*El Vice-Almirante Vanami, es uno de los primeros que han fomentado el Arma Submarina japonesa, que ha vivido los comienzos de su formación, durante la época de las conferencias de Washington, y que creó entonces la base de la importancia que alcanzó más tarde esta arma bajo la dirección del Almirante Suetzugu. Vanami ha sido comandante del primer submarino nipón y ha luchado con tesón por la formación del Arma Submarina.*

El arma submarina nipona fué creada, después de la primera Guerra Mundial, sobre la base de las experiencias alemanas. El Reich fué el maestro del Japón en la construcción de submarinos y en la

guerra submarina. Más tarde, y en correlación a las necesidades estratégicas del Pacífico, la construcción y la táctica de combate del Arma submarina japonesa tomaron otros rumbos. Pero hoy, en que el doble ataque de los submarinos amenaza las costas americanas y, en forma parecida, la posición naval británica en el Océano Índico y en el Mediterráneo se ve cogido de unas peligrosa tenazas, el Japón le agradece a Alemania las enseñanzas que de ella ha sacado.

Hoy día, los submarinos nipones dominan una zona de operaciones de más de 10.000 millas y están en condiciones de combatir eficazmente al enemigo en todos los océanos. Mientras dificultan en gran manera la navegación americana ante las costas de California, la marina yanqui en el Pacífico sud-occidental tiene cortadas sus comunicaciones con las fuerzas navales inglesas. Pero el principal frente de combate de los próximos tiempos será el Océano Índico que se podía considerar hasta ahora un mar británico y que se halla actualmente por completo bajo el control japonés. Precisamente en esta parte es donde se aprieta con más fuerza la sierra que corta el pudrido árbol del Imperio inglés.

La conferencia de Washington mutiló la potencia naval nipona y dió a las potencias anglo-americanas una supremacía en acorazados, al parecer insuperable. Por tal motivo la Marina de guerra del Japón se vió obligada a desarrollar otros medios de lucha naval. Y así fué que su principal atención se dirigió a la construcción de hidros, de destructores y de submarinos. El objetivo fundamental era la destrucción de los grandes buques de combate enemigos, y durante 20 largos años la Marina de guerra nipona sufrió el entrenamiento más intenso de todas las marinas de guerra. Hasta ahora el Arma Submarina japonesa no había tenido ocasión de demostrar sus resultados, porque ni en el conflicto manchuriano ni en el chino se tuvo oportunidad de emplearla. Sin embargo se aumentó todavía más el entrenamiento y en la acción contra Pearl Harbour se ha visto el espíritu de que está animada tal Arma nipona. El sacrificio de 5 submarinos especiales en el puerto de Pearl Harbour corresponde a las tradiciones del Arma Submarina nipona cuyo ejemplo lo tiene en el Capitán Sakuma, que pereció en 1910 al servicio de la patria.

El submarino U 6, del que había sido yo su comandante hasta poco antes de la desgracia, fué la tumba de Sakuma y de su valiente tripulación. Sakuma dejó un diario que termina con la frase siguiente: «No podemos ya respirar. La presión atmosférica amenaza romper el tímpano. Son ahora las 12.40. ¡Viva el Tenno!» Se puede decir que este diario es el testamento y la guía de la siguiente generación de submarinos. En su diario Sakuma exhorta a los camaradas que continúen fijos en la idea del submarino, aunque tuvieran que ocurrir más desgracias. «Morimos gustosos al servicio del Tenno y del pueblo japonés.

pero estamos preocupados de que se saquen falsas deducciones del hundimiento del U6. Os rogamos encarecidamente que continuéis trabajando en el desarrollo del Arma submarina.» Un final parecido tuvo el U7 y, más tarde, el U45. Las tripulaciones y oficiales dejaron también escritas ideas parecidas a las de Sakuma, que demuestran el heroico espíritu de sacrificio de aquellos valientes.

La instrucción en el Arma Submarina japonesa continuó fomentándose en colaboración con portaaviones, cruceros y acorazados. A pesar de que el servicio de submarino se consideraba como el más duro dentro de la flota japonesa, se presentaban siempre más voluntarios de lo que se necesitaban. Los submarinos nipones poseen armas y máquinas más potentes, pero menos comodidades para la tripulación que los que usan los norteamericanos, y se han suprimido los aparatos salvavidas que se consideran por los yanquis como la parte de equipo más importante y fundamental. A los japoneses les pareció que se podían sustituir por una instrucción más profunda que disminuye el número de las desgracias. La diferencia entre ambas flotas submarinas, y la superioridad del Arma nipona ha quedado demostrada en esta guerra. Sólo después de una dura escuela ha sido posible que las tripulaciones y los comandantes consiguieran tales triunfos a tan inmensas distancias y en el caluroso clima tropical como en el frío del Ártico.

La marina yanqui ha perdido casi todos los submarinos en el Asia Oriental, mientras que los japoneses han tenido gran éxito y han sido siempre los atacantes, lo mismo en los combates sobre la superficie que en el lanzamiento de torpedos. Con ello el Arma Submarina nipona ha continuado la gran tradición alemana y en esta guerra considera como un honor especial poder luchar juntamente con la del Gran Reich germano.

(«*Vox gentium*».)

## 6 de Abril de 1917 – 6 de Abril de 1942.

El 6 de Abril de 1942 se celebró por 25<sup>a</sup> vez el aniversario del día en que el presidente norteamericano Wilson firmó la moción del Congreso de entrar en la guerra y la proclamación del estado de guerra entre Alemania y los Estados Unidos.

Pocos días más tarde, el Almirante Sims, llegó a Inglaterra enviado por su Gobierno y se entrevistó el mismo día con el Lord del Almirantazgo, Almirante Jellicoe, con el que sostuvo la dramática conversación, la que más tarde el mismo Sims describió en la forma siguiente:

«Después de las frases introductorias corrientes, el Almirante Jellicoe sacó un papel de su cajón y me lo entregó. Era una estadística de las pérdidas de tonelaje sufridas durante los últimos meses. En ella se decía

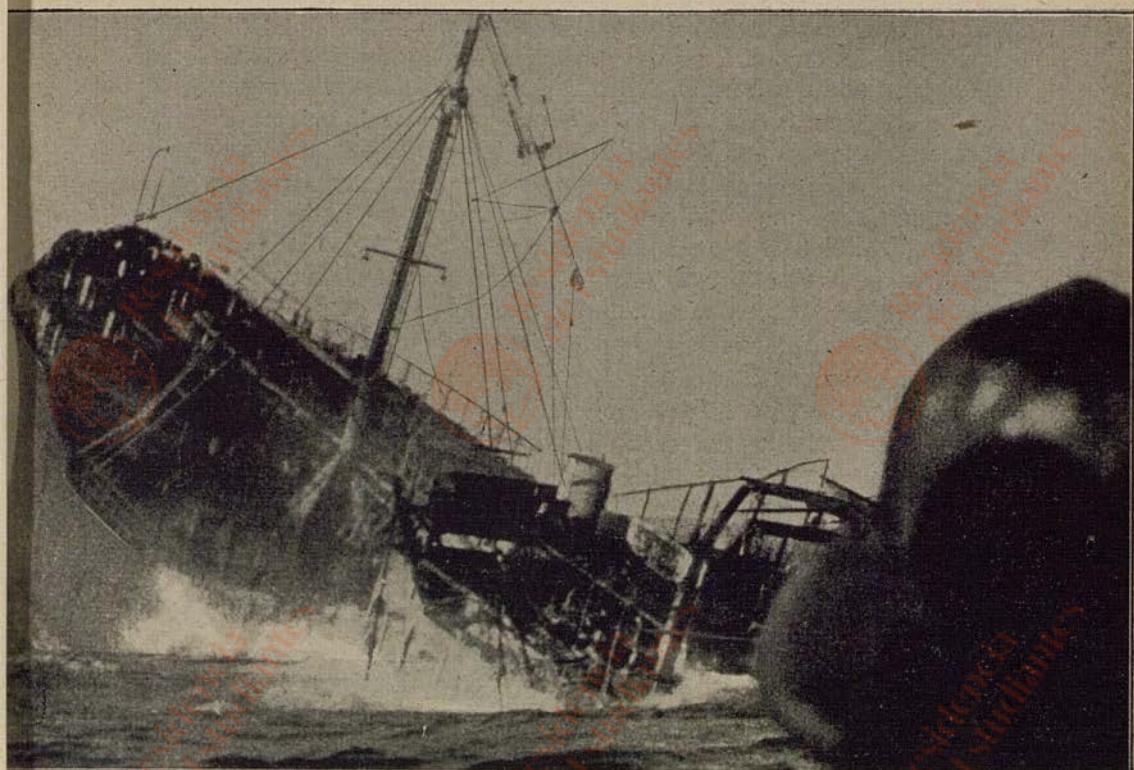


Foto: PK. - Correspondal de guerra Buchheim (SdH)  
La batalla en el Atlántico. Impacto de un submarino alemán en un buque-cisterna norteamericano.

que los hundimientos de buques ingleses y neutrales habían sido en Febrero de 536.000 y en Marzo de 505.000 toneladas. Se indicaba, además, que los hundimientos de Abril iban a ser probablemente de 900.000 toneladas. Estas cifras significaban que las verdaderas pérdidas eran 3 o 4 veces mayores que las publicadas por la prensa. Quedo corto en la expresión si digo que este hecho me sorprendió. Y es que nunca me había imaginado nada tan espantoso. Le expresé al Almirante Jellicoe mi consternación. «Si, si,» me dijo tranquilamente, como si hablara del tiempo y no del futuro del Imperio británico, «nos será imposible continuar la guerra si siguen tales las pérdidas. Si no lo podremos impedir, los alemanes ganarán la guerra y por cierto muy pronto.» Le pregunté entonces: «¿Es que no hay solución para el problema?» Jellicoe contestó: «Ninguna que podamos ver, cuando menos ahora.»

Esta fué la entrevista entre el Primer Lord del Almirantazgo inglés, Jellicoe, y el Almirante Sims poco después de la entrada en la guerra por parte de los EE. UU., hace ahora 25 años.

¿Y hoy? Pues, hoy, después de que los EE. UU. han entrado en el conflicto, el Primer Lord del Almirantazgo británico Alexander ha dado también una declaración sobre la actividad de los submarinos alemanes. Esta declaración que no se ha hecho secreta sino que se ha difundido al pueblo inglés por radio, dice lo siguiente: «Sería impropio pretender ocultar los serios peligros en que nos vemos envueltos. Los alemanes han iniciado una ofensiva submarina por las rutas de nuestra navegación. Esta ofensiva es mayor que cualquier otra que conoce la Historia. Los alemanes la llevan a cabo empleando toda clase de ideas y las tácticas más diversas. La batalla que se libra en las aguas comprendidas entre Inglaterra y los EE. UU. es de hecho una batalla que no conoce tregua. Si hemos podido resistir hasta ahora los ataques, hay que agradecerlo sólo a la pericia de nuestros marinos. Ahora, después del ataque del Japón, ha crecido todavía más el peligro para nuestros buques. Y ha sido inevitable que estos ataques nos asestaran a nosotros y a los EE. UU. un tremendo golpe al comienzo de una lucha que será larga.» Se pueden trazar muchas líneas paralelas entre lo ocurrido en aquellos días de la primavera de 1917 y en los tiempos actuales, ya que Inglaterra otra vez se ve expuesta a la violencia de una ofensiva submarina alemana.

También hoy, después de la entrada de Norteamérica en la guerra, un almirante yanqui se ha dirigido a Londres. Se trata del Almirante Stark que ha sido enviado a la Gran Bretaña con el cargo de «Comandante en jefe de las Fuerzas navales estadounidenses en aguas europeas». Ciento que este almirante no estará tan sorprendido por las verdaderas pérdidas de los ingleses como el Almirante Sims en 1917. Y es que en esta ocasión Washington conoce las verdaderas cifras de hundimientos; no se ha hecho ilusiones como en la pasada conflagración mundial. Las conoce por «propia experiencia», ya que el arma submarina del Reich actúa en las inmediaciones de la costa de los EE. UU. y, por cierto, no en atrevidas acciones aisladas sino en sistemáticas operaciones. Centenares de miles de toneladas han sido hundidas a corta distancia de la costa americana, y hasta puertos del hemisferio occidental han sufrido el ataque directo de submarinos alemanes.

Si las preocupaciones que el Almirante Jellicoe sentía por el futuro estaban justificadas, hoy día son aun menores las probabilidades que tienen las potencias anglosajonas para continuar con éxito esta guerra. Ahora no se tienen que enfrentar sólo con la flota alemana sino también con la japonesa e italiana, es decir, dos de las mayores que en la primera Guerra Mundial se hallaban de lado de los anglo-sajones.

Además, la base de los submarinos y destructores alemanes no es ya sólo la Bahía Alemana sino toda la costa europea, de la que parten también aviones de bombardeo que colaboran en estas operaciones.

En aquel entonces, el frente norteamericano no estaba más que dirigido hacia el Este; hoy está amenazado también en el Oeste por la flota y aviación japonesas cuya fuerza ha quedado demostrada ya durante los primeros 4 meses de lucha.

En la otra guerra, los EE. UU. pudieron ayudar a la Gran Bretaña con buques mercantes y de guerra. En ésta, no será posible, como lo ha hecho resaltar el mismo Washington.

Por tanto Londres tiene que hacer la fatal comprobación de que Inglaterra en el año 1917 no fué tan perjudicada como ahora por los submarinos alemanes. Y si la conversación sostenida entre el Almirante Stark y Sir Dudly Pound no há sido caracterizada por una sorpresa tan dramática como la de los almirantes Sims y Jellicoe hace 25 años, no habrá sido más optimista.

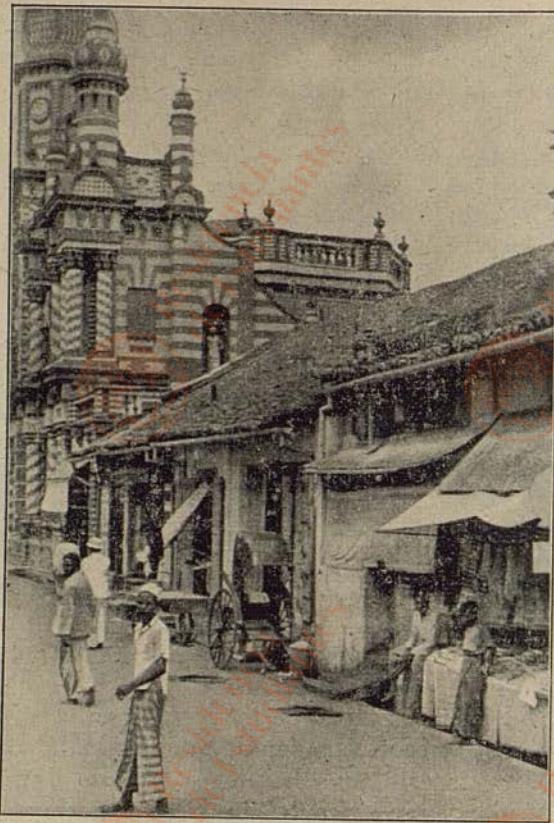
## Ataque de un submarino y de aviones británicos en el Mediterráneo.

Por el Corresponsal de guerra Karl Meiss.

Las aguas del mar se extendían lisas como un espejo. Las gaviotas planeaban encima de nosotros, signo de que nos hallábamos cerca de la costa de Libia. Hasta esta zona habíamos logrado llevar bien nuestro convoy. Y hallándonos tan cerca del fin propuesto, apenas si contábamos tropezar con el enemigo.

De pronto un gran sacudimiento hizo estremecer nuestro contratoperdero. Las dos cazassubmarinos habían lanzado bombas de profundidad. Había sido descubierto un submarino inglés que pretendía atacar nuestro convoy poco antes de llegar a su punto de destino. Siguieron cayendo siempre nuevas bombas de profundidad. Nuestro contratoperdero navegaba a toda velocidad para tomar parte en la persecución del submarino enemigo. Las bombas habían conseguido averiarlo. A unos 500 metros delante de nosotros surgió de repente el submarino sobre las aguas. Todos esperábamos ver abrirse la torrecilla y presenciar la rendición de la tripulación. Pero nada se movió en el barco.

Entonces nuestro contra-torpedero abrió fuego de artillería. Los cañones antiaéreos arrojaron sus granadas trazadoras contra torre y casco del buque. Como bolas ardientes, los proyectiles se introducían dentro del submarino, agujereándolo. Los más pesados produjeron grandes orificios en el casco. El fuego, al que contribuyeron también los aviones con sus ametralladoras de a bordo y sus bombas, duró apenas cinco minutos. El submarino, completamente acribillado, se hundió por



(Wb)

Calle de Colombo, capital de la isla de Ceilán.

la popa, en las profundidades del mar. Los dos contratorpederos, que habían hecho subir a la superficie al submarino con sus bombas de profundidad, permanecieron largo tiempo en las inmediaciones del lugar en que se había hundido, para salvar a los supervivientes, en tanto que nuestro convoy llegaba incólume al puerto africano.

Después de habernos detenido poco tiempo, salimos otra vez del puerto para acompañar un convoy vacío de regreso a Italia. Era de noche, y grandes nubarrones preñados de lluvia obscurecían cielo y mar. Apenas si acá o allá la luz de la luna lograba abrirse paso. Los marineros estaban de buen humor y dispuestos a hacer nuevas hazañas. No se notaba en ellos ni el más ligero vestigio de la tensión sentida en los días pasados.

De pronto sonó la señal de alarma en todo el buque. Acababan de descubrirse dos aviones. Rozaban casi la superficie del agua y apenas eran perceptibles. Podía también tratarse de aviones propios, pero no

se daba la señal de reconocimiento. En vez de ello, los dos aviones se elevaron de repente dirigiendo su vuelo hacia nuestro contratorpadero. Esto era la señal de ataque y nuestra batería antiaérea no vaciló ni un segundo. Con seguridad mortal las granadas trazadoras penetraron en la silueta del primer avión. Ya pocos momentos después, el avión, en llamas, se desplomó como una rueda de fuego, en el mar.

El segundo de los aviones volvió hacia atrás, renunciando a sufrir igual suerte. Conseguimos llevar el convoy vacío, en plena seguridad, a Italia. Cada día se acrecentaba más en nosotros la seguridad de que tanto por la ruta marítima como por la aérea podemos llevar y traer a nuestras tropas todo cuanto necesitan para llevar a buen término la lucha emprendida en África.

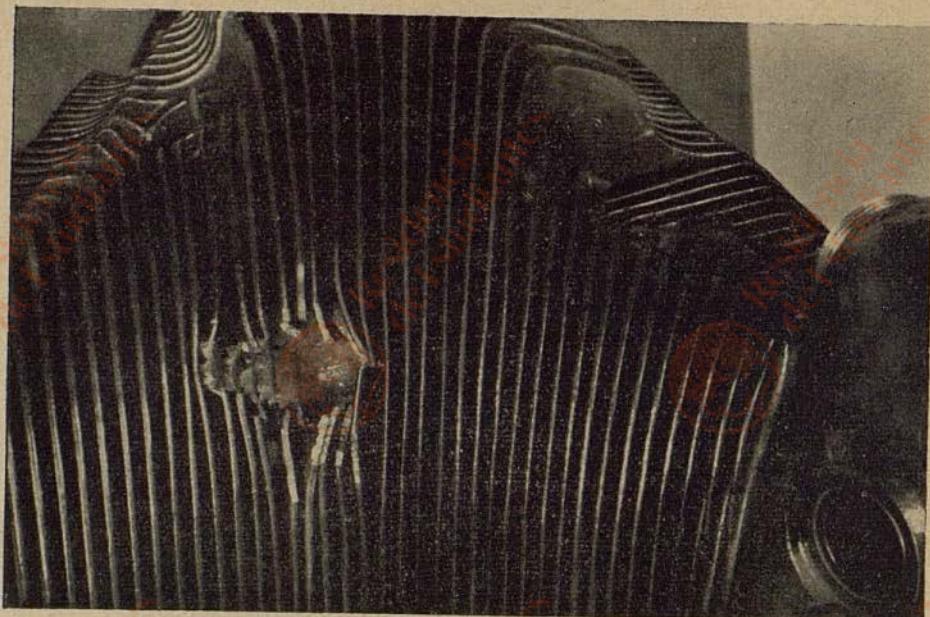
## Daños originados por proyectiles en motores refrigerados por aire.

El empleo en masa del arma aérea en la actual contienda permitió obtener por primera vez datos amplios acerca de la resistencia contra tiros de los motores de aviación. Para los siguientes datos se han tomado de base todos los daños ocasionados por impactos en los motores BMW Bramo 325 que podían comprobarse en los talleres de reparación y en el frente. Los datos han sido completados por una serie de observaciones verificadas en motores BMW 132.

La mayoría de los impactos la recibieron los cilindros con sus anchas culatas; en más de la mitad de todos los motores BMW Bramo 325 se los verificaron en uno o varios cilindros. La sólida construcción y el gran número de las aletas de refrigeración, en la mayoría de los casos, amortiguaron considerablemente la energía de los proyectiles, de modo que éstos quedaban empotrados en las aletas.

El estudio de los impactos demostró, además, que la perfecta accesibilidad de todas las piezas del motor, con inclusión de los aparatos auxiliares, tuberías y tubos flexibles, ha adquirido eminente y, en varios casos, hasta decisiva importancia, ya que, gracias a ella, las reparaciones han podido efectuarse en un mínimo de tiempo.

En los motores radiales, refrigerados por aire, recibieron los cilindros la mayoría de los impactos, mientras que las demás partes del motor, recibieron relativamente pocos. Así, p. ej., los cárteres, cárter cigüeñal, cárter anterior, cárter del compresor y cárter de los aparatos auxiliares en los tipos 325. Los accesorios resultaron pocas veces dañados. Un mayor número de impactos — originados en su mayoría por



«Bramo 323».

Foto: BMW 1975

Un proyectil empotrado en las aletas de refrigeración.

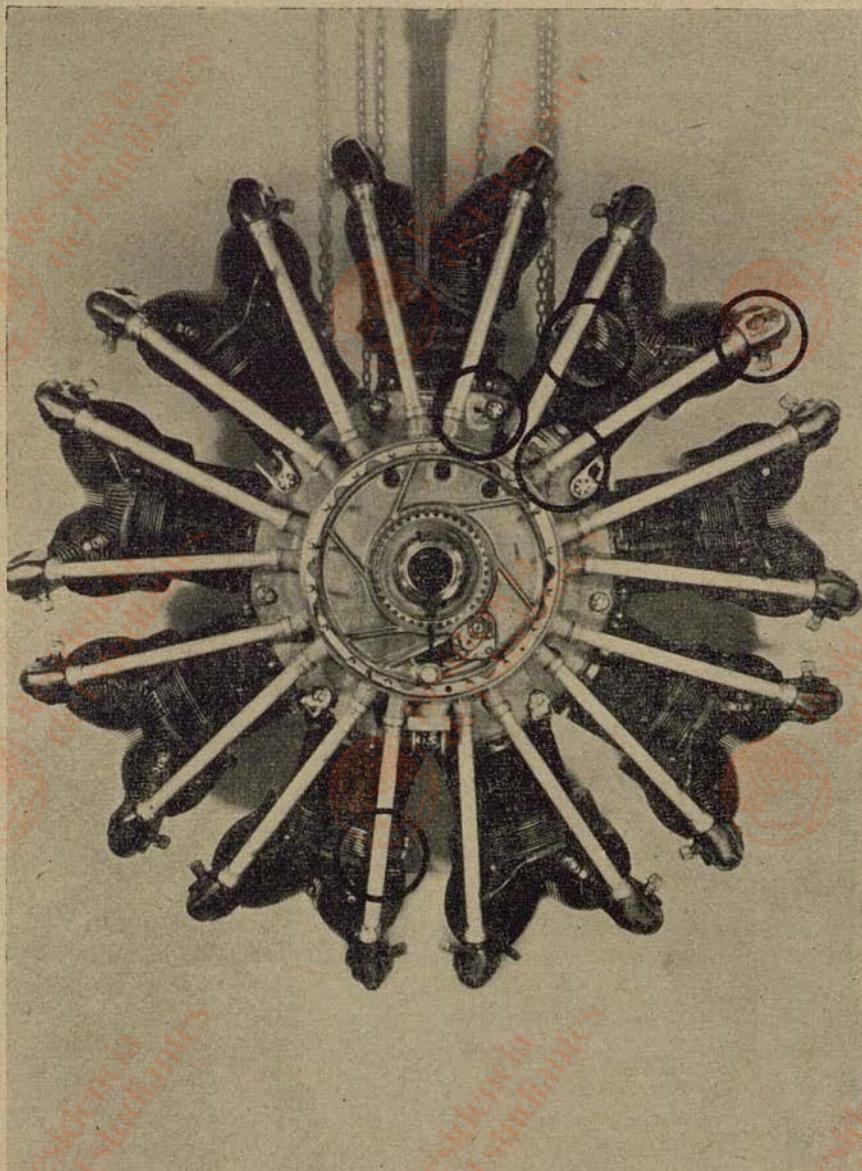
tiros desde el frente — encontróse únicamente en el engranaje reductor de la hélice.

El mecanismo de lubricación se mostró más delicado; en la mayoría de los casos los tiros dieron en el refrigerador, en los menos en los tubos flexibles. Además, se demostró la sensibilidad de todas las tuberías de combustible, aceite y refrigerante.

A continuación citaremos unos casos especialmente interesantes:

Un motor BMW Bramo 323, montado en un Dornier Do 17, recibió en total seis impactos. La parte delantera del cárter-cigüeñal fué perforado por dos proyectiles. Uno de estos había entrado junto al taladro del cilindro 1 y el otro entre las guías de los taquets de la válvula del cilindro 9. El último impacto ocasionó, además, un abollamiento del pie de la camisa interior del cilindro 9. Los dos proyectiles perforaron el cárter-cigüeñal (Ver: foto pág. 141).

El cilindro 9 recibió un impacto en dirección perpendicular a la camisa, perforándose ésta. El proyectil que quedó empotrado, estropeó al émbolo en la parte superior que lleva los segmentos. Los cinco segmentos superiores, los de compresión y de rasero de aceite, se rompieron. Otro proyectil perforó la caja de la válvula de escape del mismo cilindro, mientras que el impacto en el cárter-cigüeñal abolló, además, el pie de la camisa del cilindro.



Motor de aviación BMW «Bramo 323» con 6 impactos.

Foto: BMW 4.100.080/4

En el cilindro 5 quedó empotrado un proyectil entre las aletas de refrigeración de la culata, sin perforarla. El calor producido por el abollamiento en la unión de la culata con la camisa interior del cilindro originó una ligera abrasión del émbolo. Del mismo modo una abrasión en el émbolo del cilindro 1 hubo lugar, a causa de un impacto que, además de estropear la chapa deflectora, dañó la camisa interior cerca de la brida, pero sin haber logrado perforarla. Finalmente quedó estropeado el cárter del compresor por trozos de metralla.

A pesar de estos seis impactos, en parte muy graves, el motor siguió funcionando hasta el regreso del avión al aeródromo sin que hubiese habido necesidad de pararlo. El desmontaje en la fábrica comprobó que los daños no habían repercutido en las demás piezas del motor. Los émbolos de los cilindros que no presentaron daños, siguieron trabajando perfectamente. La biela maestra mostró unas pocas estrías ligeras, producidas por limallas. A pesar de que éstas habían sido arrastradas por la circulación del aceite, de ningún modo perjudicaron a las propiedades de funcionamiento de la camisa interior del cilindro.

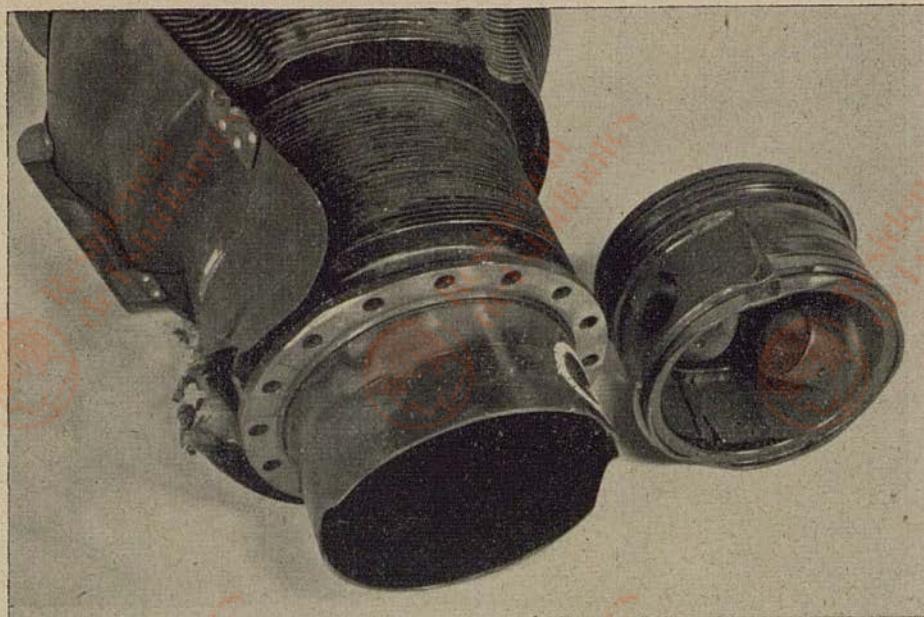
Al encontrarse un Do 17 sobre territorio enemigo, los dos motores, del tipo BMW Bramo 323, tenían que trabajar durante media hora con la potencia de despegue, lo que generalmente puede admitirse sólo durante un espacio de un minuto. El control de los motores demostró que todas las piezas habían funcionado correctamente a pesar del régimen forzado.

En otro motor resultaron dañadas por un impacto la camisa del cilindro 7 y la culata del cilindro 8. En ambos casos, el proyectil no logró penetrar. Se repasaron las aletas sin que los cilindros tuvieran que cambiarse.

Otro motor BMW Bramo 323 sufrió 5 impactos. Uno de los proyectiles quedó empotrado en la unión entre culata y camisa interior del cilindro 5. La camisa se abolló ligeramente y el émbolo se estropeó en la altura de los segmentos debido al calentamiento local. Los segmentos superiores de compresión y el de rasero de aceite quedaron rotos. Otro proyectil perforó la chapa deflectora y la caja de la válvula de admisión del cilindro 6 y estropeó la válvula de admisión, el platillo superior del muelle y los dos muelles de la válvula. El tercer proyectil dió en la culata del cilindro 8 entre las dos cajas de válvula y quedó, sin penetrar, empotrado entre las aletas (Ver: foto pág. 145).

En uno de los cilindros de un motor, cuya caja del magneto gemelo quedó destruída por efectos de metralla, habíanse dañado varias aletas de refrigeración a causa de un impacto. El motor siguió funcionando hasta el regreso del avión a pesar de los daños originados hasta en los órganos interiores del magneto (Ver: foto pág. 140).

Un motor BMW Bramo 323, montado en un Henschel Hs 126, recibió un impacto en el cilindro 9, después de haber funcionado 120 horas.



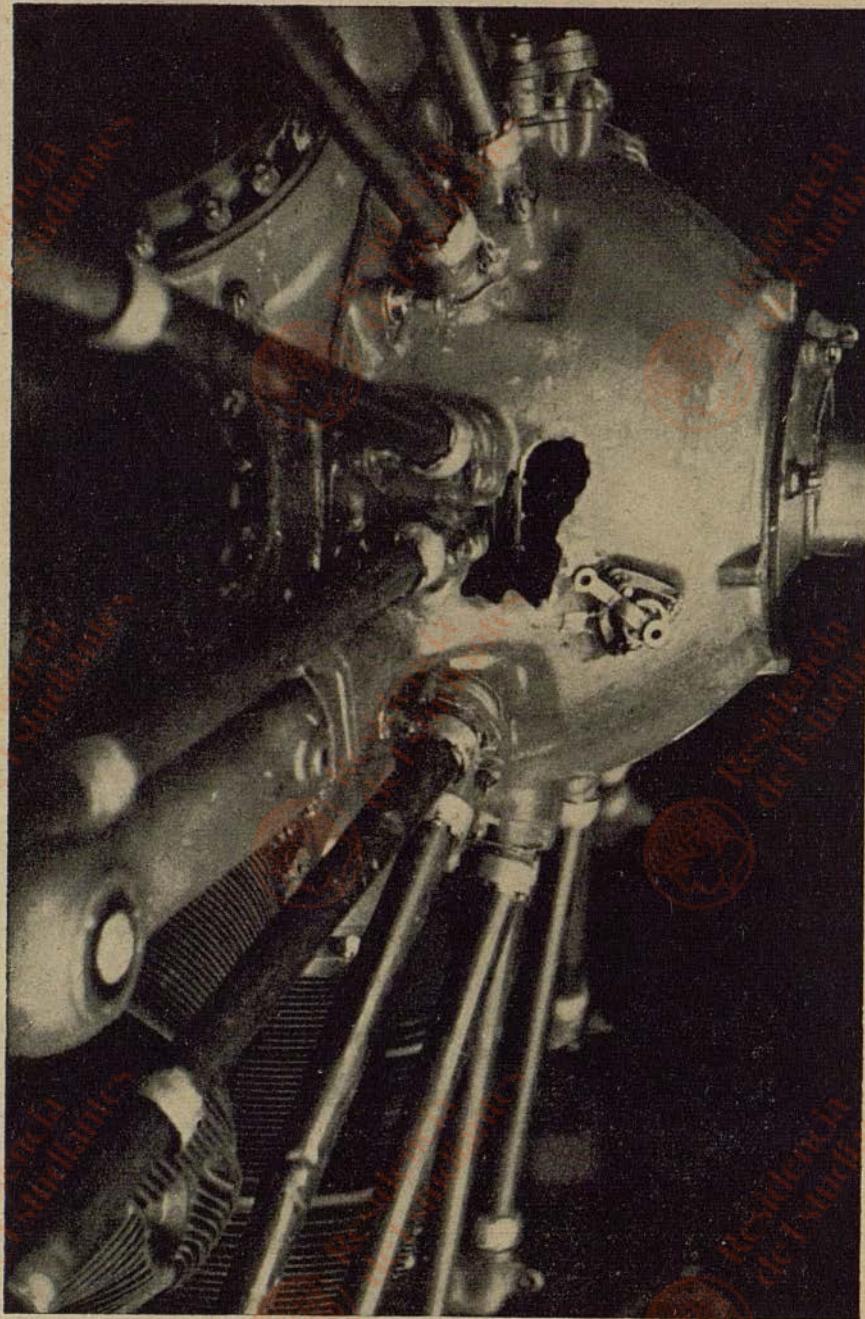
«Bramo 323». Un proyectil dañó la chapa deflectora de aire y la camisa interior del cilindro sin perforar la última.

Foto: BMW 849

El proyectil dejó rota la varilla de impulsión de la válvula de escape así como el tubo de protección de la misma y quedó finalmente empotrado en las aletas de la culata junto a la tobera de inyección. El proyectil entró en el extremo superior de la cámara de combustión, el émbolo sufrió deformación, pero sin que se hubiese originado abrasión.

Otro motor BMW Bramo 323, igualmente montado en un Henschel Hs 126, que había sido atacado por cazas enemigas, recibió impactos en los cilindros 1, 4 y 8. La caja de la válvula de escape y la tapa del cilindro 8 resultaron perforadas, estropeándose al mismo tiempo el platillo superior del muelle, las piezas de presión y la guía de válvula. Los muelles quedaron rotos, el vástago de la válvula torcido y el fondo del émbolo levemente golpeado por la válvula. El tubo de escape y un cable de ignición del mismo cilindro habían sido deteriorados y se perforaron las aspas en las secciones delgadas.

Un motor BMW 132 recibió un impacto en el codo de aspiración de aire derecho, deteriorándose la rueda de paletas. En el lado de escape del cilindro 1 se perforó, además, el codo roscado en la caja de balancines que sirve de fijación para el tubo de protección de la varilla de impulsión. El proyectil destruyó parcialmente la caja de balancines y abolló la varilla de impulsión cerca de la fijación de bola. El motor siguió funcionando correctamente durante varias horas (Ver: foto, pág. 144).



BMW 132 con daños originados por tiros.

Foto: BMW 0854

Otro motor, montado en un Ju 52, recibió un impacto en la camisa del cilindro entre la aleta inferior y la brida del cilindro 5, el proyectil que había penetrado por la camisa interior y el émbolo en la altura del colector de aceite, originó una perforación de 20 y 30 milímetros de diámetro tanto en el cilindro como en el émbolo. Al desmontar el cilindro el proyectil fué hallado en el cárter-cigüeñal. El motor, a pesar de los daños sufridos, había seguido funcionando correctamente durante 3½ horas sin que se haya mostrado una pérdida de potencia.

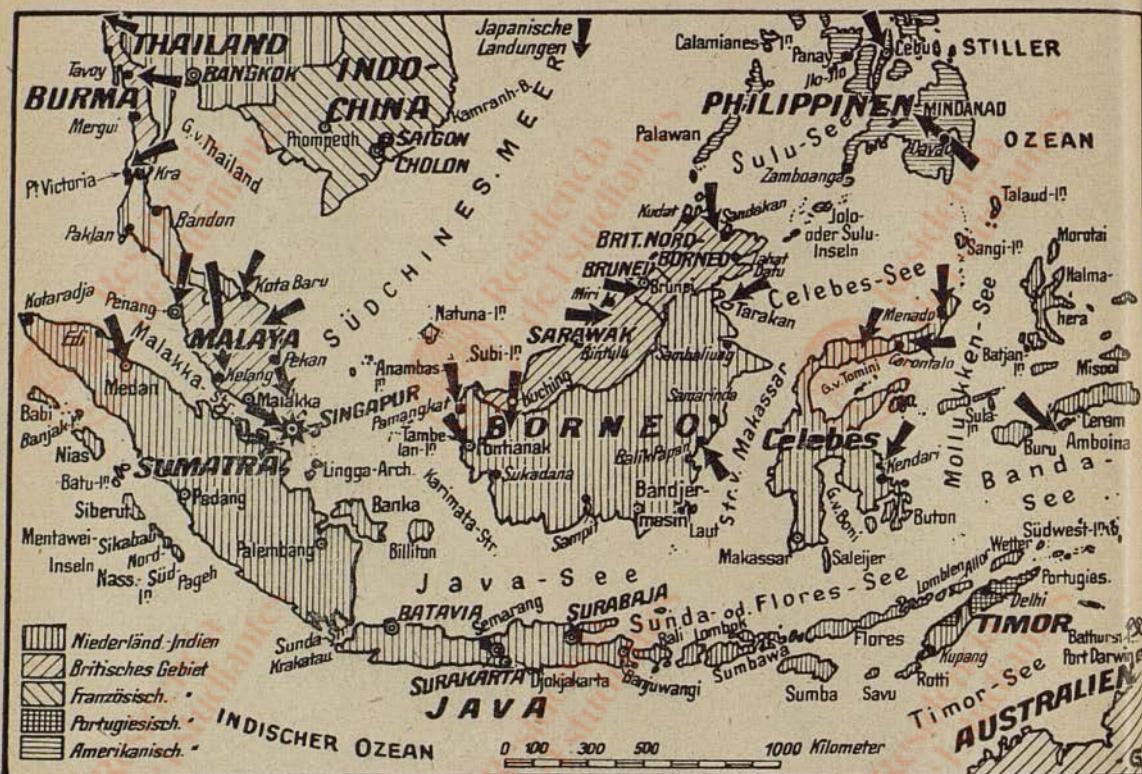
## Los combates navales de Java.

En los combates navales que precedieron al desembarco de los japoneses en la isla de Java se derrotaron las flotas adversarias estacionadas en aquel entonces en el Pacífico Sudoccidental. El éxito hay que atribuirlo no sólo a la valentía de las tripulaciones sino también a la superioridad de la estrategia de los japoneses quienes osaron llevar a cabo una gran operación en el instante decisivo. Por tal motivo la flota nipona que preparó los desembarcos en Java, fué reforzada de tal manera que equivalía, por no decir más, a la de los enemigos.

Seis cruceros, ocho destructores, siete submarinos, un barco-cañonero y un minador hundidos, éste ha sido el magnífico resultado de las operaciones llevadas a cabo ante la costa de Java desde el 27 de Febrero al 1<sup>er</sup> de Marzo de 1942. Los japoneses no perdieron más que un minador y sufrieron averías en un solo destructor.

Las fuerzas navales niponas operaron en dos grupos principales: el primero en dirección a Batavia, el segundo en dirección a Surabaya. El grupo de Batavia se enfrentó primero con una unidad enemiga, compuesta de dos cruceros pesados, un crucero ligero y dos destructores. Cuando, en la mañana del 27 de Febrero, se vió claramente que esta unidad se proponía atacar al convoy japonés destinado a Java, este último fué retenido provisionalmente en el Norte. Y el mismo día el buque insignia nipón radiaba el siguiente mensaje: «Flota enemiga descubierta. Transportes seguros a retaguardia. Aniquilaremos al adversario.»

Casi al mismo tiempo que se daban comienzo a los primeros combates navales, es decir a las 6 de la tarde, el grupo de Surabaya se encontró con 3 o 4 cruceros y varios destructores enemigos. Poco después de iniciarse el combate de artillería, los japoneses consiguieron torpedear y volar dos cruceros enemigos. A pesar de que oscurecía, la batalla continuó en forma violenta, los proyectores de ambos bandos iluminaban la noche y se disparaba con todas las piezas.



(Weitbild-Gliese)

En un principio el enemigo resistió el fuego de los cañones japoneses. Poco más tarde, sin embargo, fueron obligados a deshacerse sus formaciones, mientras que los japoneses conservaban la inicial del combate. Y así los japoneses pudieron atacar por separado a los buques adversarios. En el bando contrario cedió la resistencia y sus buques buscaron huir bajo la protección de la niebla artificial.

Al amanecer del 28 de Febrero, los restos del enemigo se retiraban a todo vapor. Con ello, el grupo de Surabaya había abierto el camino para el desembarco de sus transportes.

Después de ligeros combates, el grupo de Batavia no consiguió librar la batalla definitiva hasta la madrugada del primero de Marzo; hundió un crucero pesado norteamericano y otro australiano. Instantes más tarde la aviación de marina japonesa hundía a otros tres buques de guerra adversarios.

Estas victorias navales decidieron la suerte de Java, centro de la resistencia indio-neerlandesa.

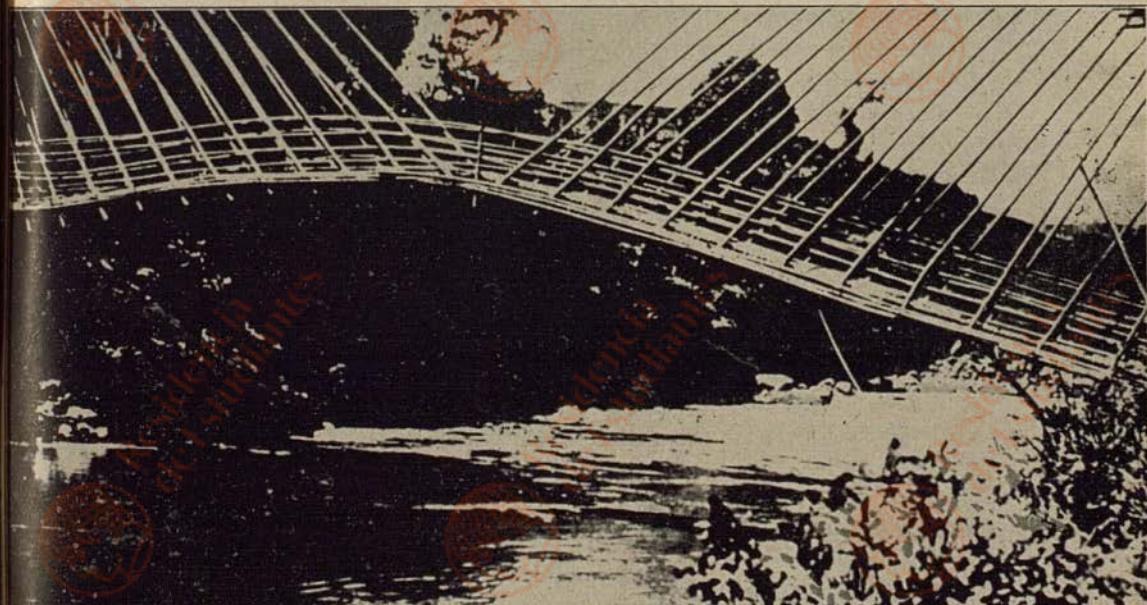
El constante avance de los japoneses en aquella isla tuvo por consecuencia la huída de los ingleses. Londres destinó al General Wavell a

otro frente, porque la defensa de las islas neerlandesas «no pertenecía ya al plan estratégico general.» Entonces el Ministerio de Colonias neerlandés en Londres publicó una declaración en la que decía que no se debía esperar a que un país, en la situación de Java, pudiera sostenerse por tiempo ilimitado. El colaborador militar de Reuter dijo al amigo dejado en apuros que «a los holandeses les correspondía el derecho del mando supremo militar, puesto que habían preparado magnífica y fundamentalmente la defensa de la isla de Java. Ahora esta isla debía luchar sola; por supuesto no se entregaría.» Los «aliados» continuarían dándole «toda ayuda posible», pero «Wavell tenía que preparar la defensa de la India.»

Suenan a escarnio estas frases, con las que Inglaterra traicionaba por segunda vez a su aliado holandés. La promesa de toda ayuda posible a las tropas de las Indias neerlandesas que se hallaban ante el desmoronamiento, no era más que un gesto sin base real. ¿De dónde tenían que sacar las armas y municiones que hubieran sido necesarias para ello, si la salida de Wavell de Surabaya no podía significar otra cosa que el hecho de que este general iba a reforzar todo lo posible el frente de la India? Mientras tanto, la catástrofe de Java es ya un hecho. El gobierno holandés se dió a la fuga por vía aérea y depusieron las armas las tropas neerlandesas de Java y las pocas que sus aliados habían dejado en la isla.

Puente de bambú en la Isla de Java.

(Wb)



Debido a su propia y fatal política, los holandeses han perdido sus valiosísimas posesiones de las Indias Orientales. La culpa la tiene el gobierno emigrado holandés en Londres, comenzando por la reina que, después de huir de su patria, puso a disposición de ingleses y norteamericanos las colonias que pertenecían a la nación. Y sin embargo, el Japón había hecho todo lo posible para llegar a un acuerdo pacífico en sus relaciones políticas y económicas con las Indias neerlandesas. Las autoridades de las mismas no obstante no aceptaron nada, porque confiaban en la eficacia de las promesas de los gobiernos yanqui y británico.

Ahora es ya muy grande el número de pueblos que Churchill y Roosevelt han complicado en la guerra y conducido con ello al desmoronamiento. Y este número crecerá todavía más, si los gobiernos de los países neutrales no han aprendido nada de las experiencias de los últimos años.

## Mariscal Milch cumple los 50 años.

El 30 de marzo, el Mariscal Ehrhardt Milch cumplió su quincuagésimo aniversario. En 1910 entró en el Ejército, siendo nombrado, en 1911, teniente del Regimiento de Artillería pesada No. 1 en Königsberg, Prusia Oriental. Con su regimiento tomó parte en la Guerra Mundial, pasando, en 1915, a petición suya, al arma de aviación. Al principio fué aviador de artillería, fué más tarde comandante de secciones de exploración y de un grupo de cazas, y ocupó puestos de estado mayor de la aviación. Después del descalabro de noviembre de 1918, el Capitán Milch servía en unidades de aviación destinadas a la protección de la frontera contra Polonia. En 1920 fué jefe de la escuadrilla de policía en la Prusia Oriental, que fué disuelta por el Dictado de Versalles. Desde entonces Milch actuó en la aviación civil. Desde 1926 fué miembro de la presidencia de la Lufthansa alemana, y en 1929 tomó la dirección de toda la organización de dicha Sociedad. Sabía, en tal calidad, conservar el legado de los aviadores de la Guerra Mundial, manteniendo incólume la idea de la Aviación, dando a la vez a la Lufthansa alemana su importancia mundial.

Cuando Hermann Göring, después que el Nacionalsocialismo se hubo hecho cargo del gobierno, fué nombrado Comisario del Reich para la Aviación, nombró Milch su lugarteniente, con el rango de Secretario de Estado. En dicho cargo Milch ascendió 1935 a general de división. Creó la organización del Ministerio del Aire de tal manera que este ministerio tiene el mando supremo del arma de Aviación, así como es el supremo Centro administrativo de la aeronáutica civil; es, además, el punto convergente para el fo-

mento del arma aérea alemana, hasta convertirla en la más potente del mundo. La actuación de Milch se vió recompensada nombrándosele General de Aviación en 1936, y Capitán General en 1938. En 1º de febrero de 1939 fué nombrado Milch Inspector general del Aire. En la guerra actual, en abril de 1940, como comandante de una flota aérea, dirigió las operaciones aéreas en Noruega, terminadas las cuales fué distinguido por el Führer con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Después de la campaña del Oeste, fué ascendido a mariscal. Más tarde, Milch tomó el cargo de intendente general de la aviación con lo cual tiene actualmente a su cuidado, junto al desarrollo técnico, todo el armamento del arma aérea. Su gran actividad le permite, como el más íntimo colaborador de Hermann Göring, emplearla en servicio de la gran lucha que sostiene actualmente Alemania en defensa de su libertad.

## Un joven héroe de la aviación.

El Führer, en 24 de marzo último, condecoró al teniente Strelow, comandante de una escuadrilla de cazas, con motivo de su 60ª victoria aérea, con las Hojas de Roble a la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, después de que, seis días antes y a propuesta del Jefe Supremo del arma aérea, Mariscal del Reich Hermann Göring, había sido condecorado con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Además de un mensaje de felicitación del Führer, el Teniente Strelow recibió la siguiente felicitación del Mariscal del Reich: Mi querido Strelow: Grande y especial satisfacción me ha causado cada uno de sus victorias y le felicito cordialmente por la alta distinción concedida a su arrojo. Quiera Dios preservarle como hasta ahora de los peligros de la guerra.

El Teniente Strelow, nacido en Berlín e hijo de un maestro de escuela, cumplió el 26 de marzo último los veinte años. Tomó parte en la campaña del oeste como aviador-caza, pero sus primeras victorias las alcanzó en el frente oriental. El 5 de julio de 1941, fué condecorado con la Cruz de Hierro de IIª Clase y el 14 de septiembre del mismo año con la Cruz de Hierro de Iª clase. En octubre del año pasado, el Teniente Strelow obtuvo la Copa de Honor del Mariscal del Reich por hechos de guerra especialmente encomiosos. Hasta el 8 de febrero de 1942, el Teniente Strelow había logrado derribar 56 aviones soviéticos. Desde entonces comenzaron sus éxitos vertiginosos, registrándose once victorias aéreas en dos días, que demuestran el gran arrojo y la gran capacidad del Teniente Strelow. El 19 de marzo, el comunicado del Mando Supremo alemán pudo anunciar, que el Teniente Strelow en un solo día y con sólo dos vuelos

había logrado derribar, siete aviones bolcheviques en el sector central. También en vuelo rasante contra aérodromos de campaña y contra vías de reabastecimiento soviéticas, se distinguió el Teniente Strelow repetidas veces. Ostenta ya tan brillante oficial, desde hace algún tiempo, y debido a los 200 vuelos ejecutados contra el enemigo, la hebilla de oro de los cazas, distintivo de vuelos en el frente. Desde hace algunas semanas, dirige una escuadrilla de cazas, siendo el más joven de los comandantes.

## Contradicciones.

El lugarteniente del Comandante Supremo en el Pacífico sudoeste, General Brett, exclamó en Melbourne: «100 aviadores norteamericanos valen tanto como 200 japoneses, por lo menos.»

Informe de un corresponsal de la United Press que estuvo en el frente de Birmania con pilotos americanos e ingleses: «Los aviadores aliados sienten profundo respeto ante el Arma Aérea nipona. Contestan con burlonas carcajadas la afirmación de que los japoneses sean unos infelices pilotos.» \*

Declaración del General Mac Arthur: «Yo y el Gobierno norteamericano diremos al pueblo la pura verdad acerca de la situación militar. Un pueblo mal informado tiene una moral deficiente.»

Noticia de Washington: «Roosevelt ha ordenado posponer hasta el final de la guerra las investigaciones por la catástrofe de Pearl Harbour.» — Discurso del Diputado Sumners en la Cámara de Representantes: «Hemos sido engañados. El deseo de gustar al pueblo ha dominado tanto a nuestros hombres responsables que nadie se ha atrevido a decir a la opinión pública la verdad sobre lo que significa esta lucha.» — Carta al «New York Daily News»: «Nuestros jefes responsables nos han mentido tanto y con tanta frecuencia que ya carece por completo de valor todo cuanto digan.» \*

Eden, el 11 de marzo, en la Cámara de Comunes: «Con mi informe de las crueidades japonesas doy a conocer la verdad sobre lo que les ocurrió a los ingleses en Hongkong. Todo el mundo estará convencido de que se tiene que vencer por completo al Japón y enjuiciar a todo el pueblo japonés.»

El párroco del barrio londinense de Balham sobre el mismo tema («Daily Express» del 24 de marzo): «Muchas veces se exagera enormemente un asunto relativamente inocente. Cuando la pasada Guerra Mundial, permanecí tres años en Francia como cura castrense y tuve

ocasión de oír mucho de crueidades que parecía habían cometido las tropas enemigas. Sin embargo no se vió ni en una sola ocasión una prueba de ello. Entonces no fué otra cosa que propaganda, y después, al final del conflicto, no hubo más remedio que confirmar que todo había sido mentira.»

\*

El Capitán Hideo Hiraide, jefe del negociado de prensa para cuestiones navales en el Cuartel General japonés, dijo el 23 de marzo en el «Yominiri Shimbun»: «Podría parecer que con la capitulación de las Indias Neerlandesas se ha producido un cambio en el sentido de que el Japón pasara a la defensiva y los anglosajones a la ofensiva. Mas, la victoria no se consigue únicamente con la defensa. El Japón debe, por lo tanto, ganar esta guerra por medio de medidas ofensivas.»

Radio Columbia (Nueva York), el 24 de marzo: «Durante un discurso pronunciado hoy, el Presidente de Ministros australiano Curtin al hablar de la declaración del perito militar japonés Hiarade, de que el Japón se veía obligado a pasar a la defensiva mientras los aliados tomaban la ofensiva, dijo que estaba convencido de que las fuerzas niponas durante el próximo futuro sufrirían sólo desilusiones y fracasos.»

25 de marzo: «Los japoneses comunican la ocupación de Buca en el archipiélago de Salomón, y de las islas Andamán en el Golfo de Bengalia, que dominan ya por completo.»

26 de marzo: «Durante las operaciones de limpieza llevadas a cabo en Sumatra se han hecho prisioneros 3.000 ingleses y neerlandeses. Los japoneses han penetrado en Birmania en la zona petrolera.»

27 y 28 de marzo: «Londres confiesa que es insostenible la situación de las islas Nicobar, que están cercadas las tropas auxiliares chinas en Tunga (Birmania) y que los japoneses se acercan a Port Moresby en Nueva Guinea. Por todo el Norte de Austrália se promulga el estado de sitio.»

«Sólo desilusiones y fracasos...»

## De Diarios y Revistas.

El «Saturday Evening Post» de Filadelfia, del 21 de marzo último, se ocupa nuevamente, en su artículo de fondo, de la cuestión de la neutralidad de Irlanda. Hace el periódico a este respecto la constatación, de que la cuestión de Irlanda, a causa de su situación estratégica, debía verse solucionada por los Estados Unidos, ya que, según parece, Inglaterra no se halla en situación de hacerlo por sí misma. Respecto a la forma aplicable a la solución de tal cuestión, no deja el «Saturday Evening Post» lugar a dudas. «Debemos recor-

dar» — dice textualmente — «que el guardar consideraciones hacia naciones de poca importancia, pertenece a una doctrina internacional de institución muy reciente. En 1807 Inglaterra contestó a la negativa de Dinamarca de tomar parte en una alianza ofensiva contra Napoleón, con el bombardeo de Copenhague, produciéndose así más de 2000 víctimas». La observancia de una conducta parecida hacia los pequeños Estados, es hoy tanto más indicada, por cuanto la guerra actual es mucho más totalitaria que la de entonces. El «Saturday Evening Post» exige, pues, sin rodeos la aplicación de la fuerza bruta contra Irlanda. La alusión al bombardeo de Copenhague es una amenaza inequívoca, de que los Estados Unidos, de juzgarlo necesario, no vacilarán en bombardear desde sus bases navales del norte de Irlanda, Dublín o otros puertos irlandeses.

El Embajador del Japón en Berlín acompañado del agregado militar, General de División Banzai y otros oficiales japoneses, visitaron el 28 de marzo, centenario del nacimiento del general alemán Clemens Wilhelm Jacob Meckel, su tumba, situada en Greifswald, depositando en ella coronas en prueba de la profunda veneración que siente el Ejército japonés por el recuerdo de tan merecido oficial alemán que, como su instructor, ha asentado las bases de sus triunfos actuales.

El comunicado de guerra italiano del 29 de marzo último, dijo que muy cerca de la costa de los Estados Unidos, un submarino italiano, al mando del Capitán de Corbeta Carlo Fecia di Cossalo, hundió otros cuatro buques mercantes con un total de 20.000 toneladas totales de registro. Con ello aumentó la cifra de las toneladas hundidas por el mismo submarino en su actual carrera contra el enemigo, a 32.000 toneladas totales de registro. Los dos buques-cisterna mencionados en el parte de guerra italiano del 27 de marzo, fueron hundidos en el Atlántico por el submarino al mando del Capitán de Corbeta Athos Fraternale. El tonelaje total hundido por los italianos desde fines de enero hasta fines de marzo a lo largo de las costas norteamericanas del Atlántico, alcanza, pues, la cifra de 114.000 toneladas totales de registro.

El comunicado de guerra del Alto Mando alemán del 30 de marzo último, dice que submarinos alemanes hundieron en el Norte del Atlántico y ante la costa norteamericana, 16 buques mercantes enemigos con 110.600 toneladas totales de registro, entre los cuales figuran ocho grandes buques-cisterna con 73.900 toneladas. Desde que por vez primera aparecieron submarinos alemanes en las costas de los Estados Unidos para dificultar la navegación británica y norteamericana de aprovisionamiento, la cifra alcanzada por los hundimientos en las diferentes zonas marítimas del Atlántico, asciende a casi 1,5 millones de toneladas habiéndose aumentado a 73 el número de buques-cisternas hundidos.

De la excelencia del material de guerra alemán, atestigua, de manera especialmente expresiva, un informe publicado en la «Junkers Nachrichten», completado con cifras relativas al empleo de dos unidades de transporte de los reputados Ju 52. Una unidad de transporte de un gran destacamento de fuerzas aéreas, empleada en el sector central del frente oriental, en número de 15 Ju 52, realizó del 22 de junio al 8 de agosto de 1941, o sea en el término de

unas seis semanas, 2.336 vuelos y recorrió con ellos 444.000 kilómetros. Realizaron el transporte de 2,7 millones kilogramos de pertrechos de guerra a los aeródromos del frente, expuestos, en parte, al fuego de artillería y también al ataque de la aviación enemiga. Fueron, además, transportados a la retaguardia 2.381 heridos. De los 15 aparatos empleados desde un principio, 12 continúan prestando servicio.

Otro ejemplo se refiere a las máquinas de un solo grupo que, desde el comienzo de la ofensiva hasta el 1 de noviembre, habían ya recorrido tantos kilómetros que se pudiera con ellos dar 45 veces la vuelta en torno del ecuador terrestre. Una escuadrilla de dicho grupo había realizado en el tiempo indicado, 9.090 horas de vuelo. El grupo transportó más de dos millones de litros de esencia y, en total, material de guerra correspondiendo a siete trenes completamente cargados cada uno con 60 vagones. Este grupo condujo, además, cientos de heridos a retaguardia. Los aparatos recibieron 580 impactos enemigos, de aviones y de artillería antiaérea, la que, durante el vuelo rasante de los aparatos repletos de carga, pudo tomarlos bajo el fuego directo. Gracias a la alta calidad del material alemán, sólo se perdieron tres máquinas por efecto de ataques enemigos.

Según comunica Domei, las acciones finales en la Isla de Sumatra han resultado coronadas de éxito. Una unidad del ejército japonés tomó prisioneros a casi 5.000 soldados enemigos, entre los cuales 2.000 holandeses y 875 ingleses. Además, los japoneses hicieron gran botín.

La ocupación japonesa de las Islas Andamanas, situadas en el Golfo de Bengalia, fué confirmada por el Cuartel general imperial japonés de Tokio y confesada ya por los ingleses. Fuerzas japonesas de tierra y mar desembarcaron, al amanecer del 25 de marzo, por sorpresa en Port Blair, el puerto principal del archipiélago. Las tropas inglesas que allí se encontraban, capitularon incondicionalmente, convencidas de que toda resistencia era imposible. No es, pues, verídico, como anunciaron los ingleses, que ellos hubieran desocupado todo el archipiélago.

En la capital de Noruega, Oslo, el encarcelamiento, en los Estados Unidos de 5000 marineros noruegos, constituye la sensación del día. «Marineros noruegos engañados, renuncian a mantener relaciones con el gobierno de emigrantes, establecido en Londres.» «De los trabajos forzados en beneficio de Inglaterra a las cárceles de la plutocracia.» «El agradecimiento para las víctimas caídas al servicio de Inglaterra.» éstos y otros semejantes son los títulos que encabezan los artículos de la prensa. En sus artículos de fondo, los periódicos de Oslo manifiestan en opinión única, que el encarcelamiento de dichos marineros ha de resultar un hecho de gran trascendencia. Si el Fiscal Supremo de los Estados Unidos procedió contra 5000 marineros noruegos por haber éstos abandonado sus buques, ello supone que los marineros noruegos se han liberado del gobierno de emigrantes, constituido en Londres, negándose a exponer su vida al servicio de Inglaterra y que el encarcelamiento fué hecho por negarse a prestar obediencia a los mandatos dictados por Inglaterra y por los Estados Unidos. Se vieron engañados y tuvieron un triste despertar. «Así es, cómo recompensa Inglaterra las víctimas de la flota mercante noruega.» — consigna «Aftenposten». «Encarcelados en los

campos de concentración de la plutocracia.» «Morgenbladet» habla con ironía de las llamadas democracias, que ponen presos a los hombres que antes utilizará brutalmente a sus fines. En tal situación, manifiesta el periódico «Nationen» el llamamiento dirigido por las Compañías navieras noruegas a los buques mercantes de su nacionalidad que se hallan en Extremo Oriente, obtiene especial importancia. Con él, los marineros noruegues, gracias a las facilidades dadas por el gobierno japonés, tienen la posibilidad de salvar sus naves para Noruega, evitando al mismo tiempo navegar con pérdida segura a favor de Inglaterra y de los Estados Unidos.

Se comunica desde Roma, que los ingleses, desde que comenzó la guerra, perdieron los siguientes buques de batalla: «Prince of Wales», «Hood», «Repulse», «Royal Oak» y «Barham». Como buques damnificados, y por lo mismo inútiles de ser empleados, pueden contarse: «Valiants» y «Queen Elizabeth» que fueron grandemente averiados por lanchas de asalto italianas en el puerto de Alejandría; el uno se halla todavía completamente sumergido, mientras que el otro está en los diques. Recuerda, además, el comunicado de Roma, que aviones torpederos italianos dañaron gravemente el «Nelson», mientras el «Resolution» fué averiado por lanchas de asalto italianas y el «Warspite» se halla en los diques de Seattle.

La flota italiana del Mediterráneo, por el contrario, ya repuesta de los daños sufridos en Tarento, se halla intacta.

En las últimas acciones realizadas por los ingleses en el Mediterráneo, se nota la falta de grandes unidades, lo que merece especialmente ser tenido en cuenta, por cuanto, hasta ahora, los ingleses hicieron acompañar sus convoyes en el Mediterráneo por buques de batalla y buques portaaviones.

Un ejemplo demostrativo de las grandes distancias recorridas por la infantería alemana y su alta moral, lo ofrece un batallón de la Prusia Oriental que durante la campaña de Polonia había recorrido 1.022 kilómetros y durante la campaña del oeste, entre marchas y combates, otros 1.263.

Durante la guerra contra la Unión Soviética, los granaderos prusianos, a pesar de las malas vías y del mal tiempo, recorrieron otros 1.393 kilómetros. Estos distancias hay que evaluar las más, por cuanto se cubrieron en medio de encarnizadas luchas. Sólo en la campaña oriental de 1941-42, el batallón tuvo hasta ahora 188 días de combate, habiendo hecho en esta misma campaña 1.391 prisioneros, causado a los bolcheviques pérdidas de más de 1.800 hombres, y conquistado y destruido 19 piezas de cañón, 11 lanzagranadas, 92 ametralladoras, 42 automóviles, tres depósitos de municiones, uniformes y reabastecimiento, así como muchas y diferentes armas y pertrechos.

A fines de marzo, el corresponsal en Chungking del «Daily Mail» informó extensamente acerca del apoyo que reciben las tropas japonesas de la población birmana. Exploradores Birmaneses habían guiado a los japoneses, en pequeños grupos, a través de la selva vírgen y por caminos sólo recorridos por elefantes, hacia las líneas inglesas, de manera que cuando empezó el ataque principal, las tropas británicas se hallaron cogidas entre dos fuegos. Las planas mayores japonesas, fueron mantenidos constantemente al corriente de cual-

quier movimiento de tropas inglesas. Sacerdotes budistas habían ocultado en los templos a patrullas japonesas, mientras que pescadores birmaneses habían conducido en sus barcas a soldados japoneses hasta detrás de las posiciones inglesas. Lo más interesante es que el corresponsal inglés confiesa que varios regimientos birmaneses pasaron de las posiciones inglesas a las filas japonesas.

Hasta fines de Marzo fueron conducidos al Japón procedentes de las zonas conquistadas del sur, 220.000 toneladas de comestibles y 100.000 toneladas de azúcar, según manifestaciones hechas a la prensa por el coronel Okada, del Ministerio de la Guerra del Japón. Para el futuro, puede contarse con que anualmente serán importados en el Japón unos 5 millones de toneladas de productos muy variados, entre ellos petróleo, procedentes del sur. El coronel Okada aseguró que desde ahora la distribución del petróleo para la industria, será aumentada de una tercera parte, toda vez que el ejército japonés tiene el convencimiento de que en un próximo venidero todos los problemas relacionadas con la cuestión del petróleo serán resueltos por el Japón. Para la victoria final, es necesario, que los preparativos militares continúen a toda fuerza. El ejército japonés llama especialmente la atención sobre la necesidad de que exista una excelente cooperación entre el mando del ejército por una parte y la economía nacional o sea la industria de guerra, por otra.

La lucha entablada contra la navegación de aprovisionamiento de Inglaterra y de los Estados Unidos, señaló durante el mes de marzo grandes éxitos. La marina de guerra y la aviación alemanas hundieron 105 buques mercantes enemigos, con un desplazamiento total de 646.900 toneladas. A este éxito han cooperado los submarinos alemanes con el hundimiento de 91 buques con un desplazamiento de 584.900 toneladas totales de registro. Además fueron gravemente averiados otros 39 buques mercantes enemigos por medio de torpedos o de impactos de bombas.

El Cuartel general imperial japonés, comunicó el 8 de abril que el número de prisioneros hechos por las tropas japonesas en la Isla de Java hasta el 26 de marzo, así como el botín recogido, ascienden a las cifras siguientes: número total de prisioneros: 82.618, de los cuales 66.219 holandeses, 4.890 australianos, 10.626 ingleses y 883 norteamericanos. El número de prisioneros neerlandeses sobrepasa de 6.000 a la cifra indicada con ocasión de la rendición del ejército holandés. Los prisioneros ingleses y australianos se entregaron el 5 de marzo.

El botín de guerra comprende: 177 aviones, 940 piezas de todas clases, entre ellos 108 cañones pesados, 161 piezas de campaña y de montaña, 83 cañones antiaéreos y 588 cañones de tiro rápido y morteros de trinchera. Además, 4.228 ametralladores pesadas y ligeras, 80.778 fusiles y revólveres, 5.153 proyectiles luminosos, 1.728.585 granadas, 89.071.820 cartuchos de fusil y de ametralladora, 36.000 bombas rompedoras, 1.059 automóviles blindados y otros vehículos especiales, 9.500 automóviles y 7.108 vagones de ferrocarril. Además pudieron recojerse medicamentos para 100.000 personas y para un año de duración. Hasta la misma fecha las pérdidas sufridas por los japoneses ascendieron a 845 muertos y 1.784 heridos.

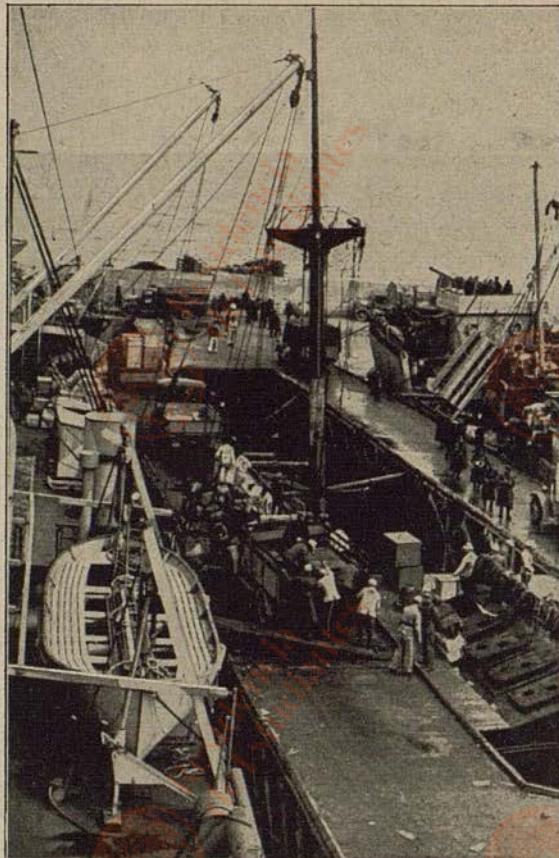


Foto: PK.-Corresponsal de guerra Judmaier (Wh)  
 Embarque de material de guerra pra las tropas  
 alemanas en el Africa del Norte.

Oficialmente el Japón ha publicado un resumen de las operaciones realizadas por su marina desde el 8 de diciembre de 1941 hasta el 8 de abril de 1942. Según estos datos, fueron hundidos por buques de guerra japoneses o por la aviación de la marina japonesa: 6 buques de batalla, de los cuales 4 norteamericanos y 2 ingleses; 7 cruceros pesados, de los cuales 4 norteamericanos y 3 ingleses, 5 cruceros ligeros, 3 de ellos holandeses, 3 buques portaaviones norteamericanos, 22 contratorpederos y 51 submarinos.

Fueron gravemente averiados: 4 buques de batalla y 5 cruceros pesados.

Fueron derribados 621 aviones enemigos y 1164 fueron destruidos en tierra.

También la navegación mercante enemiga sufrió grandes pérdidas, ya que fueron hundidos nada menos que 160 buques con un desplazamiento de 938.000 toneladas y seriamente averiados otros 115 buques.

Estas cifras se refieren sólo a éxitos obtenidos por la marina de guerra japonesa, sin que figuren en ellas las cifras alcanzadas por los ejércitos japoneses. Tampoco van comprendidos, el número de hundimientos efectuados

recientemente durante los ataques por sorpresa hechos por los japoneses en Colombo y Trincomali. En estas acciones fueron hundidos, según es sabido, el buque portaaviones inglés «Hermes» así como los dos cruceros pesados ingleses «Dorsetshire» y «Cornwall».

Las pérdidas sufridas por la marina de guerra japonesa son, por el contrario, muy escasas. En el mismo tiempo fueron hundidos: 2 contratorpederos y 5 balsacaminas; resultaron, además, averiados: 3 cruceros ligeros, 3 contratorpederos y 1 bote balsacamina. Mientras que el enemigo perdió en total 1785 aviones, la aviación naval japonesa registró solo la pérdida de 137 aviones.

Según sigue comunicando el Cuartel general imperial japonés, una indagación especial ha demostrado ser errónea la noticia relativa al hundimiento de 2 cruceros B de las clases «Birmingham» y «Emerald».

En honor de los héroes que el 8 de diciembre, con ocasión del brillante ataque realizado por submarinos especiales japoneses contra Pearl Harbour, sacrificaron su vida por la Patria, se celebró el 8 de abril al mediodía, en el parque de Hibiya, en Tokio, una conmovedora ceremonia. Dos compañías de honor de la marina imperial japonesa rindieron un último homenaje a los compañeros muertos que, según la costumbre del Japón, fueron elevados a la categoría de héroes y dioses de la guerra de la nación. A dicha ceremonia asistieron, además del Presidente del Consejo de Ministros Toyo y

## Cronógrafo según *Le Boulengé*

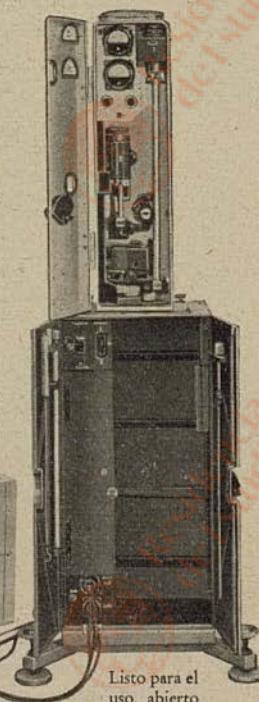
Modelo para el uso en campaña y servicio en cámaras.

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

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

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

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



Listo para el uso, abierto

del Ministro de Marina Shimada, el Almirantazgo y la Generalidad así como los deudos de las víctimas, que fueron huéspedes de la marina imperial japonesa.

Después de la solemne ceremonia celebrada por el Sacerdote de Shinto, recordó el ministro de Marina Shimada en breves pero sentidas palabras los héroes fallecidos, cuyo sacrificio encarnó la alta tradición de la marina japonesa. Esta marina hará cuanto pueda para, continuando el espíritu de estos nuevos dioses de la guerra, llenar las esperanzas que tanto el Tenno como todo el país tienen puestas en la marina. Despues de la ceremonia oficial, la población de Tokio acudió en masa al lugar sagrado para rendir homenaje de profundísimo respeto a los héroes muertos por la patria. La emperatriz obsequió con regalos a las familias de los héroes.

Un batallón destinado a la construcción de puentes alemán, se ocupa, en el mes de Marzo, al sur del frente oriental, de la construcción de un nuevo puente sobre un afluente de Mar de Asov, que constituye el centésimo puente construido por dicho batallón en el transcurso de esta guerra. En total ha construido durante dos años y medio: al Oeste 50 puentes con una longitud de 5.354 metros y en el frente Oriental asimismo 50 puentes con una longitud de 7.038 metros.

Durante las Pascuas de Resurrección y procedentes de varias provincias españolas, salieron más de 2.000 nuevos voluntarios españoles dirigiéndose al frente oriental para incorporarse a la División Azul. En Zaragoza, Valencia y San Sebastián, fueron despedidos con entusiasmo por los gobernadores, representantes del ejército español y por la población. El periódico «Heraldo de Aragón» de Zaragoza, dijo en un artículo, que la verdadera patria de los voluntarios españoles es el frente oriental, ya que los más nobles afanes de España son la derrota completa del bolchevismo.

## Cultivo de Idiomas.

### Lección CVII.

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

(Continuación.)

También las condiciones de los ferrocarriles indicaban la conveniencia de dirigirse en primer término contra Francia. Hacia el Oeste, se podía transportar con rapidez la masa del ejército hasta la frontera, dadas las numerosas vías férreas existentes. En cambio, la concentración en el Este, especialmente en la Prusia Oriental, hacia donde sólo se dirigían dos líneas continuas de transporte, debía requerir un tiempo

## Sprachübungen.

### Übungsstück 107.

Aus: „Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Bearbeitet im Reichsarchiv. Band I. 1. Kapitel.

(Fortsetzung.)

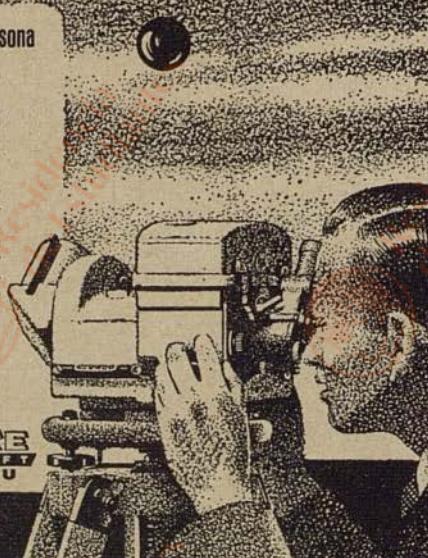
Auch die Eisenbahnverhältnisse wiesen darauf hin, sich zunächst gegen Frankreich zu wenden. Gegen Westen konnte die Masse des Heeres auf zahlreichen Linien rasch an die Grenze gebracht werden. Ein Aufmarsch im Osten, zumal in Ostpreußen, wohin nur zwei durchlaufende Transportlinien führten, mußte erheblich längere Zeit in Anspruch nehmen. Auch

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

El dispositivo impresor del **Teodolito registrador Askania** para observar globos, marca automáticamente los valores medidos después de accionar una palanca, hace superfluo la lectura del círculo graduado y descarta posibilidades de error. Sin interrumpir la medición se puede retirar la tira de papel y efectuar los cálculos inmediatamente; así, pues, pueden hacerse dos medidas de una vez.

Solicite nuestro folleto  
Geo 58025.

**ASKANIA**  
**ASKANIA-WERKE**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
BERLIN-FRIEDENAU



considerablemente mayor. Además, más tarde, una vez que los ejércitos hubieran penetrado profundamente en territorio ruso, debían presentarse las mayores dificultades para transportarlos con oportunidad a fin de combatir en el Oeste.

Por medio de viajes de Estado Mayor, juegos de guerra y temas operativos, el General von Moltke había vuelto a examinar año tras año, cómo debía conducirse la guerra en el Este y cómo en el Oeste. En concordancia con todos sus colaboradores llegaba siempre a la conclusión de que no existía otra posibilidad que la de dirigirse primeramente con la masa contra Francia. Hoy sabemos por los convenios celebrados antes de la guerra entre los jefes de Estado Mayor de Rusia y Francia y por los proyectos de concentración de los rusos, que también nuestros enemigos consideraban a la solución expuesta como la única

mußte es späterhin die größten Schwierigkeiten machen, die Armeen, wenn sie tief nach Russland hinein vorgedrungen waren, rechtzeitig zum Schlagen an die Westfront zurückzubringen.

Durch Generalstabsreisen, Kriegsspiele und operative Aufgaben hatte General v. Moltke alljährlich nachgeprüft, wie der große Krieg im Osten und im Westen geführt werden könnte. In Übereinstimmung mit seinen sämtlichen Mitarbeitern war er stets zu dem Ergebnis gekommen, daß es keine andere Möglichkeit gäbe, als sich zunächst mit der Masse gegen Frankreich zu wenden. Heute wissen wir aus den Abmachungen der russischen und französischen Generalstabschefs vor dem Kriege, wie aus den russischen Aufmarschplänen, daß auch unsere Gegner diese Lösung als die

acertada, dada la situación de Alemania. Si se destruía el ejército de Francia, este país no podría organizar uno nuevo, pues para ello faltaban hombres. En el teatro de guerra del Oeste, era completamente posible obtener una rápida decisión de la campaña por un comando consciente del objetivo a alcanzar. En cambio, una guerra contra Rusia con una Francia no batida a refugio era imposible; los rusos, según se suponía con todo acierto<sup>1)</sup>, se sustraerían al ataque alemán.

(Continuará.)

<sup>1)</sup> Confirmado por el General Danilov, que en 1914—15 era Cuartel Maestre del Ejército ruso: *Les premières opérations de l'armée russe en 1914*, en *«Revue Militaire Française»*, mayo-junio 1925, pág. 147 a 161.

bei Deutschlands Lage allein richtige ansahen. Wenn Frankreichs Heer zerschlagen war, konnte dieses Land kein neues aufstellen; dazu fehlten ihm die Menschen. Auf dem westlichen Kriegschauplatz war bei zielbewußter Führung eine rasche Feldzugsentscheidung durchaus möglich. Ein Krieg gegen Rußland aber, mit einem nicht geschlagenen Frankreich im Rücken, war unmöglich; die Russen würden dem deutschen Angriff, wie man zutreffend<sup>1)</sup> annahm, ausweichen,

(*Fortsetzung folgt.*)

<sup>1)</sup> Bestätigt durch General Danilow, 1914/15 Generalquartiermeister der russischen Armee: „*Les premières opérations de l'armée russe en 1914*“ in *Revue Militaire Française Mai/Juni 1925*, S. 147 bis 161.



DOLMAR  
135

## Dolmar

### Sierras a Motor

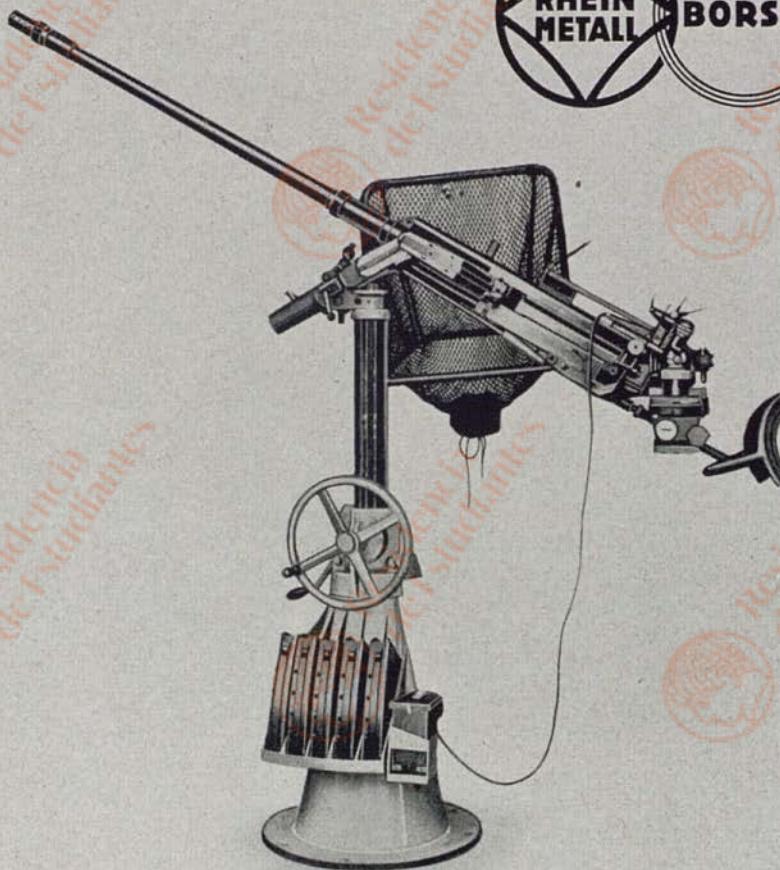
para derribar y cortar  
árboles

¡Corte rápido y  
excelente!

¡Herramienta  
indispensable para  
zapadores!

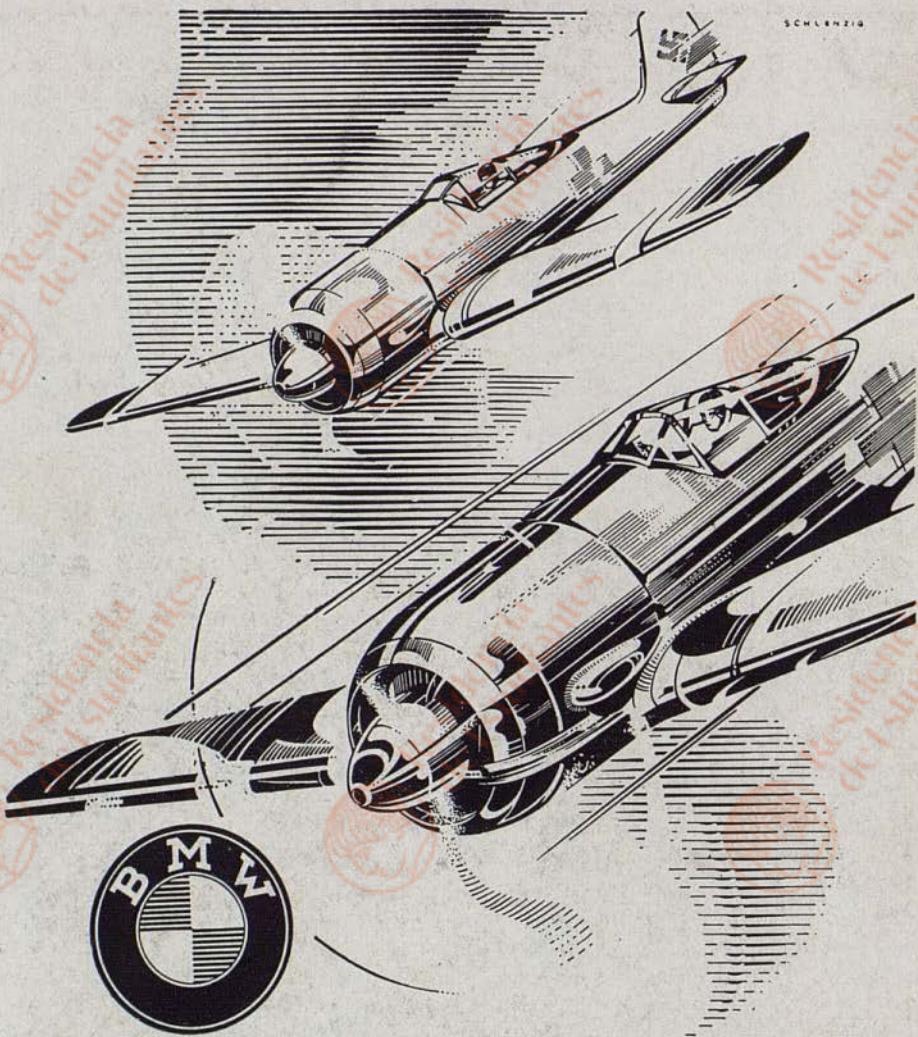
## DOLMAR

M a s c h i n e n - F a b r i k  
H A M B U R G - B A H R . 6 2  
Alemania



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

**RHEINMETALL- BORSIG**  
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN



# MOTORES RADIALES *de alta potencia*

CON ENFRIAMIENTO POR AIRE

MOTOR RADIAL DOBLE BMW 801 EN EL FOCKE WULF FW 190