

Ejército Marina Aviación

PUBLICACION MENSUAL

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

Año IX

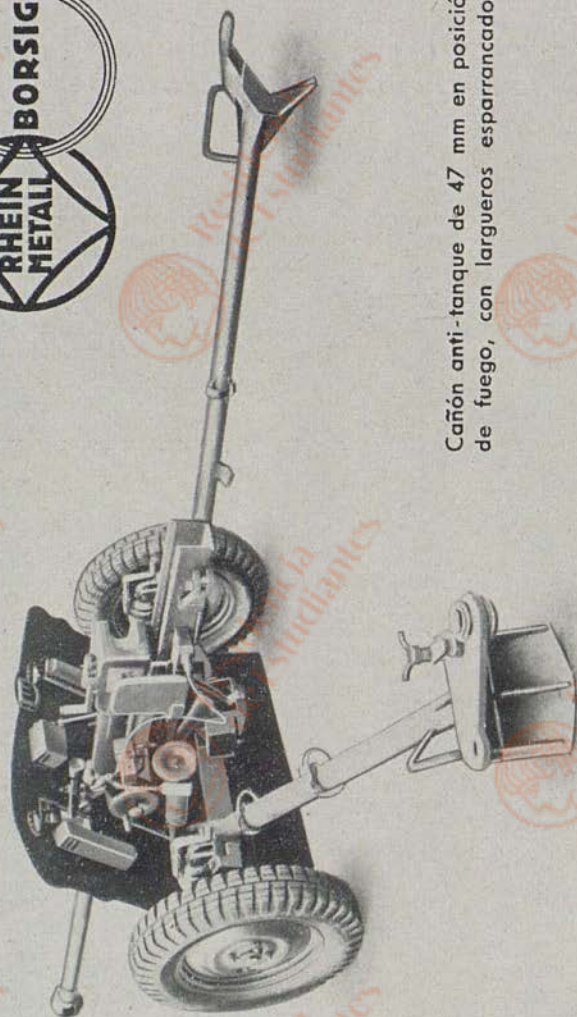
Número 8

1942



Foto: PK.-Corresponsal de Guerra Wetterau (Sch.)

Cañón pesado de la gran fortaleza de Sebastopol, conquistada por los tropas del Mariscal von Manstein.



Cañón anti-tanque de 47 mm en posición
de fuego, con largueros esparrancados.

RHEINMETALL-BORSIG
AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN

Ejército Marina Aviación

(E. M. A.)

Año IX

Número 8

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.

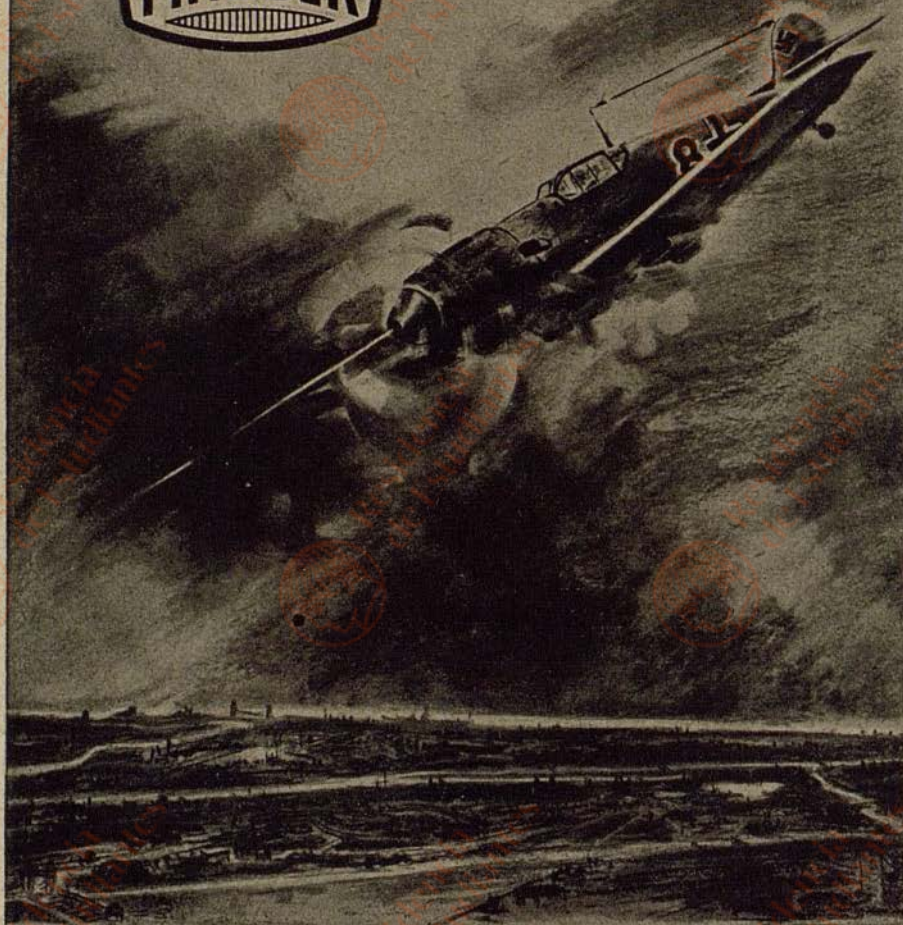
Sumario:

Una división de infantería motorizada en camino al río Don	283
<i>Por el Corresponsal de guerra G. Heysing</i>	
Sisisota — la guerra en la frontera finlandesa	292
<i>Por F. W. Borgmann</i>	
La marina de guerra del Japón	296
<i>Por el Dr. E. Schulze</i>	
El buque de batalla «Bismarck»	299
Las andanzas de las fuerzas navales italianas del Africa Oriental	303
<i>Por Heinz Bongartz</i>	
El Avión asimétrico	305
Opinión suiza sobre las tropas alemanas y las tropas inglesas	307
Algunos datos sobre las armas inglesas y norte-ameri- canas capturadas por los japoneses	308
La fortaleza «invencible» de Sebastopol	310
Una derrota marítima	311
De Diarios y Revistas	313
Cultivo de Idiomas	318

W63/48



H. H. H. H.
41



FLUGZEUG-BORDWAFFEN

Una división de infantería motorizada en camino al río Don.

Por el Corresponsal de guerra G. Heysing.

I.

Comienza la persecución.

4 de julio de 1942.

Es casi increíble, pero el enemigo no se ve ya; desde frente a las líneas alemanas se ha esfumado hacia el Este, y las avanzadillas alemanas ya no tienen contacto con él. Los aviones de reconocimiento dan cuenta de interminables cintas de polvo a lo largo de todos los caminos que conducen al Este. Las columnas soviéticas se encuentran en completa retirada hacia los pocos puentes del Don.

Las divisiones alemanas se lanzan a la persecución desde sus cabezas de puente al este del río Oskol. Por kilómetros y kilómetros marchan a través de la ondulada comarca, sin detenerse más que en aquellos puentes que ha destruido el enemigo en su retirada, o por ocasionales y violentos ataques de la aviación; por lo demás se marcha desde las dos de la mañana hasta entrada la noche.

De vez en cuando, en las rutas de avance, se tropieza con un tanque enemigo o un cañón que se ha quedado atrás, camiones alcanzados por nuestros «Stukas», caballos muertos y enemigos caídos. Pero no se oye ni un solo tiro. Los soldados alemanes, al principio, no pueden creer en la retirada soviética, pues hasta entonces han tenido que luchar duramente por la conquista de cada kilómetro de terreno, y ahora, de repente, sólo tienen que correr y correr sin parar. Desde los vehículos continúan explorando el terreno con sus prismáticos, las altas colinas y los desfiladeros, miran si se descubre algo del enemigo. Pero si realmente han descubierto algo, unos puntos oscuros que se mueven en el horizonte, éstos no son sino otros nuevos prisioneros o prófugos soviéticos, dirigiéndose a las líneas alemanas que avanzan.

Finalmente, al oscurecer, cantan de nuevo las armas. En algunos sectores particularmente favorables por el terreno, las retaguardias tratan de detener los perseguidores alemanes porque los bolcheviques necesitan tiempo para continuar su retirada y poner a salvo sus armas pesadas a través del Don.

En la salida oriental de un pueblo, cuyo nombre ha olvidado uno ya apenas lo ha deletreado, se halla el general de una división de infantería motorizada que ha sido parada en su avance por una línea de fortines que, al parecer, acaba de construir el adversario. Frente a

nosotros se descubre la pendiente algo saliente de un desfiladero que impide mirar hasta el fondo. Detrás se levanta del valle que se extiende hasta el borde de la selva, otra pendiente multiquebrada de barrancos. En esta pendiente, en los barrancos y en las bolsas del borde de la selva está el adversario que dispara cuando se acercan vehículos o tropas de exploración. Distintamente se reconocen los numerosos bunkers en que se hallan los soviets.

Ante el puesto de observación se desarrolla ahora un interesante cuadro de combate como antes de la guerra apenas hubiera podido uno imaginar, y que, hasta ahora, sólo ha sido posible en el frente oriental. Dos batallones de fusileros de la infantería motorizada están atacando el gran bosque que cubre la pendiente de enfrente, y las fortificaciones del enemigo.

Con claridad se ve como algunos soldados de nuestros pelotones de choque que, a través de barrancos han rodeado la línea fortificada, desde retaguardia, se arrastran hacia cada uno de los bunkers. Se ve como los fusileros alemanes hacen señas a los soldados soviéticos en sus madrigueras para que se rindan. Los unos tras los otros, parte de ellos con blancos vendajes, van saliendo de sus puestos subterráneos las figuras pardas de los soldados enemigos que también, a lo lejos, hacen un efecto más tosco que las de los alemanes. Algún bolchevique que otro trata de escapar al cautiverio huyendo, pero los proyectiles luminosos de los antitanques alemanes les dan caza y a su alrededor borbotean los impactos de los cañones de infantería hasta que quedan muertos en la pendiente. Entretanto, los antiaéreos pesados y ligeros disparan contra las troneras de los fortines que aun resisten. Se puede observar como los proyectiles pegan con precisión en los bordes de las troneras o como los impactos completos dan en el interior del bunker. Mientras tanto la artillería de campaña dispara sobre los blancos ocultos del fondo del desfiladero, como contra el borde del bosque, sobre los cuales los antiaéreos no tienen eficacia, por su rasante trayectoria.

Mientras que se desarrolla este combate en el sector derecho, y por la pendiente se internan los dos batallones en el bosque, en el sector a la izquierda se puede observar claramente en la cresta de los cerros, un combate de tanques. Se ve el avance de la división vecina, por la gran carretera que conduce hasta el Don, y como comienza a arder una casa después de la otra, pues transversalmente a la carretera, en el pueblo, ha tratado el enemigo de parar el ataque. A la entrada del caserío avanzan carros acorazados, entre los cuales se ven moverse los fusileros que han bajado de ellos. También de éstos, como del frente de los batallones de infantería en ataque, parten constantemente cintas de fuego de los cañones antitanques y de las ametralladoras que disparan con su munición de traza luminosa. Del pueblo, por cuya posesión se combate, sale un carro de munición soviético tirado por



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Wetterau (Wb.)

«Preparen para el asalto!» Todos saben lo que significa la mano levantada.

caballos que se han desbocado. En el último momento, poco antes de llegar a una pendiente escarpada, tratan los animales de frenar su loca carrera hincando los cascos en la tierra, pero el ímpetu del vehículo cargado es demasiado grande, y el tiro desaparece dando tumbos. Entretanto, los carros de combate han avanzado en el pueblo; por las granadas luminosas que se disparan de los carros que se encuentran a la cabeza se pueden también ubicar los carros de combate que avanzan detrás de la pendiente. Delante de la punta de los carros de combate, interviene en la lucha de tierra, como artillería aérea, un avión destructor, que, en vuelo rasante, pasa sobre las posiciones del enemigo, disparando con sus armas de a bordo y lanzando bombas. La colaboración entre las tropas céleres y la aviación es espléndida; el combate en las alturas con intervención de la aviación parece ser un ejercicio repetido ininidad de veces en el campo de maniobras.

Hoy mismo se espera vencer la resistencia del enemigo en su línea de bunkers; así se habrá avanzado de nuevo un trozo hacia el objetivo que es el Don. En esto, al puesto de general de la división de infantería motorizada llega la noticia de que ya esta mañana formaciones céleres del ejército vecino al Norte han pasado el río Don al Sur de Voronesh.

Esta noticia nos magnetiza; inaugura nuevas y gigantescas perspectivas. Uno se alegra desde luego, pero también se queja que los otros se nos han adelantado. La moral de la tropa no puede ser mejor. Todo adquiere de nuevo la embriaguez del avance victorioso. Ni oficiales ni soldados se acuerdan ya del invierno tan duro que han pasado.

II.

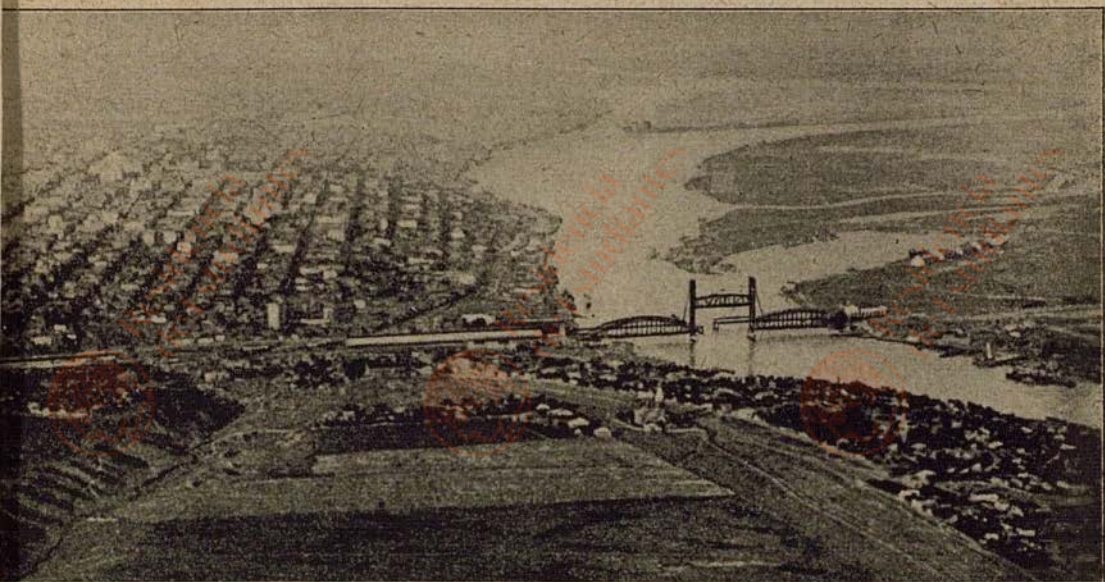
Los fusileros-motociclistas toman por sorpresa la ciudad de Ostrogoshsk.

5 de Julio de 1942.

El terreno cubierto ante el cual el enemigo trató de parar el avance de la división de infantería motorizada, fué atravesado ya en las primeras horas del día. Casi paralelamente a un río tributario del Don, el Tichaya Sosna, se levantan dos hileras de polvo que van a confundirse en el cercano Korotoyak. La una se remueve por la retirada de los soviets y la otra la levanta la punta de la división de infantería motorizada formada por un batallón de fusileros-motociclistas y carros de combate. Es una carrera interesantísima; el destacamento alemán se lanza sobre el enemigo sorprendido, luego se aparta de la carretera de retirada enemiga y rodea por la derecha a las fuerzas principales del adversario. De este modo entra sorpresivamente en la ciudad de Ostrogoshsk, obstruyendo así a los fugitivos la ruta de retirada hacia el Don.

Mientras que las unidades del Ejército alemán empujan a las tropas soviéticas, cuya retirada hace tiempo desgeneró en huida, se adelantan, en las nubes, los aviones de combate a las columnas enemigas, y destruyen con sus bombas, entre muchos objetivos, el puente sobre el río Don cerca de Korotoyak, lo que hace la situación del bolchevique cada vez más desesperada, pues se ve con todas sus armas pesadas, especialmente con gran parte de su artillería, ante el río, sin poder pasar al otro lado. Se halla entre dos fuegos y no sabe ya cual de ellos combatir. La persecución sin tregua, apoyada eficazmente por ininterrumpidos bombardeos aéreos, no le deja ya descansar ni agruparse. Los soldados soviéticos han perdido por completo la cabeza, lo que se percibe sobre todo en la entrada de las formaciones alemanas en Ostrogoshsk.

Con los fusileros-motociclistas a la cabeza, el destacamento adelantado de la división, entra en la ciudad, y el enemigo queda por completo de la división, entra en la ciudad, y el enemigo queda por completo desconcertado al ver de repente que los vehículos alemanes se adelantan a sus columnas en la calle principal del pueblo. Todo pasa tan rápido y sorprendentemente que a nadie se le ocurre utilizar las armas. En toda la empresa no se dispara ni un solo tiro. Todo lo que hacen los fusileros-motociclistas es gritar a cada paso las pocas palabras rusas que saben, y que significan «¡no tirad!» y «¡manos arriba!». Nadie se



La ciudad de Rostov, sobre el río Don.

(Sch.)

opone a estas órdenes, y por compañías van tirando las armas al suelo. De todas las casas salen soldados soviéticos de los cuales hay ya varios centenares. Los conductores de los camiones soviéticos entregan sus vehículos. En su mayor parte se trata de camiones de fabricación inglesa o americana y del último modelo, cargados hasta los topes de munición, combustible, ropa y comestibles. Entre ellos se encuentra un sinnúmero de tractores, carros a tracción animal y hasta armas pesadas y carros de combate.

En medio de la carretera, otro tanque tipo T 34, uno de los muchos de esta clase que han sido abandonados por su tripulación soviética en su retirada. Lo mismo habrá sido de éste, sobre el cual va a subir el comandante de nuestros fusileros-motociclistas para servirse de él como torre de observación, de donde podrá ver mejor la amplia ruta de avance. Pero estando subiendo sobre el coloso, gira de repente la torreta del mismo y arranca el motor. De manera que hay aún vida en él. Es ésta una situación de extraña excitación, pero no hay tiempo que perder. Lo antes posible hay que evitar que el tanque enemigo haga daño. En el tubo de escape se le mete una granada de mano, pero no tiene efecto, pues es expulsada. Trascurren unos minutos de gran tensión de nervios ante la fortaleza de acero que brama para ponerse en movimiento, y que a cada momento puede escupir fuego; mas, he ahí que se abre una tronera del tanque; esto es suficiente; se lanza una carga de dinamita que va a explotar en su interior derri-

bándole la torreta. Pronto envuelven las llamas al gigante, ante el cual pasan los fusileros tan naturales y tranquilos, como si volvieran de algún ejercicio a la ciudad de su guarnición.

Los soldados soviéticos continúan entregándose por cientos, sin que apenas los miren los fusileros. Tampoco se preocupan por la población civil, que ahora sale a respirar fuera de sus casas, cuevas y agujeros, y la cual se alegra de que no haya combates por las calles de la ciudad que, aun sin ello, se encuentra ardiendo por todas partes por los numerosos bombardeos. Instigados por la propaganda del enemigo se habían imaginado que el encuentro con las tropas alemanas sería completamente diferente. Apenas se ha perdido su miedo, saludan con palmadas y gritos a los fusileros que pasan por entre las columnas soviéticas que les abren paso, y la población que les da la bienvenida.

Las compañías de fusileros-motociclistas van pasando el río, y forman a la otra orilla una cabeza de puente, coronando así el éxito del día. El General de la división de la infantería motorizada sigue a los fusileros-motociclistas orgulloso de la disciplina, el ímpetu y la gallardía de las unidades de su división, a las cuales no se les nota que se encuentran hace un año combatiendo en el Este sin una sola semana de permiso.

En la tarde del mismo día, que además es un domingo, hace su entrada triunfal la plana mayor de la división. También se hace entrar a los regimientos de infantería, pues ahora hay que asegurar la ciudad por todos los lados. Se ha avanzado talmente que se está circundado de enemigos, ya que al rodear la fuerza principal soviética, se ha dejado atrás a un gran grupo. Pero el enemigo hace tiempo que perdió los mandos y ya no es capaz de llevar a cabo combate organizado. Tan sólo piensa cada uno en salvarse, y las fuerzas de retaguardia que se han quedado atrás tienen aun menos ganas de luchar.

III.

Por la mañana temprano se llega al río Don
y se pasa éste.

6 de Julio de 1942.

Poco después de media noche se reúne en Ostrogoshsk un grupo de combate con la orden de ganar los últimos kilómetros hasta el río Don. Desde la ciudad de Ostrogoshsk, que se acaba de conquistar, comienza ya de nuevo la carrera de persecución. A través de las calles que se hallan a cada paso interrumpidas por automóviles quemados, profundos cráteres, escombros y palos de telégrafo derribados, se abren los vehículos del grupo de combate la salida al noreste de la ciudad. Una espesa nube de polvo se levanta detrás de cada vehículo,



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Schröter (Wh.)

Durante horas enteras pasan los bolcheviques hechos prisioneros durante los ataques victoriosos alemanes en la región del río Don.

lo que contribuye a hacer aun más insegura la marcha. Pasamos por una iglesia en llamas, por cuyas altas ventanas reluce el fuego interior de un color rojo y oro.

A la salida de la ciudad se reúne el grupo. Las compañías, antes de la partida, lanzan un «siegheil» triplicado, que retumba en las calles solitarias llenas de polvo y olor a quemado. La moral de la tropa, a pesar de las fatigas de los últimos días y no obstante la falta de sueño, es estupenda. Cada uno de los hombres está dispuesto a continuar la persecución del enemigo hasta no poder más. La confianza en la propia fuerza y en la victoria, como la satisfacción de poder tomar parte en un combate de importancia histórica, les alienta a todos. Los gritos de combate suenan vigorosamente.

En Oriente surge la aurora matutina, y poco a poco va palideciendo en el cielo la luz de la luna decreciente. El nuevo día promete ser hermoso, de manera que el tiempo parece continuar favorable a la ofensiva alemana. En estirada cadena zumban los motores de los vehículos del grupo de combate, evitando la gran carretera, por

caminos de segundo orden que, hacia el Este, conducen al Don. Como una jauría de perros de caza corren tras el comandante, un capitán de infantería, que luce la Cruz alemana en oro.

El camino del avance conduce por medio de campos de trigo, y es un cuadro imponente ver como irrumpen los vehículos a través de la mies. Del destacamento sólo se oye el mugir de los motores, no viéndose sobre las espigas más que los cascos de acero, que brillan con el crepúsculo matutino, y las armas de la infantería. Mas, a cada momento puede uno tropezar con el enemigo. Todos somos presa de esa tensión de nervios que hace latir el corazón antes del combate. El ojo explora, y se aguza el oído a cada ruido que surge. Un profundo desfiladero corta el camino. Los fusileros se apean y escalan el desfiladero y se continúa avanzando en hilera de tiradores, mientras que los vehículos siguen dando un rodeo. Por alguna parte suena una ametralladora, pero ninguno hace caso; todos quieren llegar al Don. Símbolos parecen ser las siluetas oscuras de los infantes alemanes, cargados de munición y con el fusil en la mano, en su marcha a través de los campos hacia el sol que se alza ya en Oriente. A la cabeza avanzan ligeros los oficiales y se paran en las lomas para explorar con sus prismáticos.

Se vuelven a reunirse con nosotros los vehículos y de nuevo se sube a ellos — sigue la feroz caza motorizada — y henos de repente metidos en medio del enemigo. Sus vehículos motorizados y de tiro, cañones y carros blindados forman largas columnas en la carretera. Hay un breve combate, después del cual las tropas soviéticas se entregan. Con las manos arriba pasan uno a uno y en grupos hacia atrás. Finalmente llegan a ser tantos que se les mete en sus propios camiones y se les envía atrás, pues no se tiene tiempo que perder con ellos. «¡Adelante!» es el lema, y se continúa la persecución sin tregua. El enemigo no debe encontrar ocasión de parapetarse de nuevo.

Así, nos acercamos cada vez más a nuestro objetivo, el río Don, cuando de repente nos vemos entre las primeras casas de la ciudad, en que nuestros aviadores han prendido fuego a un gigantesco polvorín, haciéndole saltar por los aires con tremendas detonaciones. La humareda de los incendios se confunde con la niebla matutina que sube de las riberas del Don. La infantería motorizada se apea de nuevo y sus vehículos se pegan a las casas para cubrirse contra la aviación.

Por entre casas y jardines, en líneas ralas pasan las compañías la ciudad, tirando las armas pesadas. El crepitar de las municiones de infantería y los estallidos de los granadas en el polvorín apagan los voces de mando de los oficiales; por todas partes silban y zumban cascos de metralla, pero nadie hace caso. Atravesamos el terraplen de una vía, y a las 4.50 llegan los primeros al río Don.

Ante la infantería alemana está el ancho río cuya superficie brilla con la luz violeta y azul-claro de la mañana, ofreciéndose el cuadro subjugante de un paisaje de amplio horizonte. En las orillas, por todas partes, se ven gruesas columnas de cientos de camiones y piezas del enemigo, y entre ellos pasta un sinnúmero de caballos sin amo. De todos los rincones salen soldados soviéticos con sus caras asustadas. El dedo índice de los soldados alemanes les señala la nueva dirección de marcha hacia el Oeste. Sin decir palabra toman sus cacerolas y líos y se marchan hacia atrás en columnas, sometidos al destino.

Ahora se emplazan las armas pesadas detrás de las casas donde, cubiertas de la vista del enemigo, no tardarán en ponerse en acción, porque al otro lado del río salen fuerzas bolcheviques por todas partes. Hay que dispersarlas, pues se quiere pasar el río aprovechando la ocasión favorable para formar una cabeza de puente.

De los vallados, de vigas, toneles y puertas se fabrican con gran rapidez balsas, ya que por la orilla no se encuentran embarcaciones, y los camiones con las balsas neumáticas se han quedado atrás. En la otra orilla se descubren algunas balsas; algunos de infantería se quitan el uniforme, bajan al río, se tiran al agua y nadan al otro lado. A las 5,30 un soldado de infantería desnudo es el primero en pisar la orilla oriental del Don.

Entre tanto pelotones de exploración se han acercado hasta el puente que había aquí sobre el Don y que ahora, alcanzado por las bombas alemanas, se halla partido en su parte central. Camiones, cañones, coches y pedazos de vigas se encuentran entre los escombros. Sobre este caos comienzan también los primeros soldados de infantería a ganar la orilla oriental. Pero antes de haber llegado a la parte destruida se tienen que hacer camino a través de unos cien caballos que se hallan silla con silla en la parte sana del puente, — es un cuadro extraño.

Una hora después podemos dar parte a la división por radio que aquí también, en la margen oriental del Don, se ha establecido una cabeza de puente. Uno tras otro trepan los soldados alemanes por el puente para ensanchar en la otra orilla la cabeza de puente, hasta llegar a la altura del barranco. La derrota del enemigo es tan grande que ni siquiera aquí, teniendo por medio toda la anchura del río, le ha sido posible organizar una línea de resistencia. Enseguida los zapadores comienzan a construir un nuevo puente. Quizá habrá ya esta noche en Korotoyak otro puente nuevo sobre el río Don; entonces se podrá continuar la carrera de persecución del enemigo vencido.

Sisisota – la guerra en la frontera finlandesa.

Por F. W. Borgmann.

El campesino-voluntario finlandés «Sisi» y su táctica de combate, el «Sisisota», representan una forma especial de lucha, creada por las condiciones específicas de Finlandia. En los siglos pasados, los campesinos finlandeses, talando árboles y cultivando terrenos, colonizaron el territorio entre el Mar Báltico, el Mar Blanco y el Mar Artico, y estaban obligados constantemente a defenderse contra las incursiones rusas.

De esta manera se formó en la frontera, en la «Marca Silvestre», una clase de campesinos con grandes cualidades militares, que no se circunscribieron a una defensa pasiva, sino que adoptaron medidas preventivas activas, efectuando largas expediciones que se dirigían, recorriendo muchos cientos de kilometros, a los centros y bases moscovitas, desde los cuales éstos organizaban sus incursiones dedicadas al robo y al saqueo. De estas empresas, las más famosas son las expediciones de campesinos de la región nordeste de Botnia al Mar Blanco, a la ciudad Kola y al monasterio Pechenga, el Pétsamo de hoy día, en la costa del Mar Artico.

Finlandia formaba, en aquellos tiempos, parte de Suecia, sus valientes campesinos representaban un valioso contingente del ejército sueco, el cual intervenía con frecuencia en otros teatros de guerra del continente, así que la defensa de la frontera contra Rusia recaía en gran parte, algunas veces casi por completo, en los campesinos finlandeses, los «Sisi».

En el ejército finlandés moderno, naturalmente, no cabe un «Sisisota» completamente autónomo. Pero como éste representa un complemento extraordinariamente valioso en la «Marca Silvestre», el «Sisisota» fué incluido en la organización del ejército finlandés. Fueron encargados de operar con esta táctica de patrullas, parte de los batallones de cazadores y de campesinos voluntarios que existían ya en tiempos de paz, y los batallones «Sisi» que se formaron en la guerra.

Ya en la guerra de invierno de 1939/40, cuando los bolcheviques atacaron a Finlandia, las tropas «Sisi» finlandesas actuaron brillantemente. Pequeñas unidades muy móviles, con efectivos de una sección, y aún menores, operaron contra los flancos y la retaguardia de las divisiones atacantes soviéticas; éstas, que no eran capaces de moverse en la región fronteriza, casi desprovista de caminos, dependían de las pocas carreteras de primer orden. Con frecuencia se organizaron en los bosques de Carelia centros «Sisi» especiales en la retaguardia del enemigo. Desde estos centros, los «Sisi» finlandeses molestaban continuamente al adversario con todos los medios disponibles. Columnas en marcha o tropas acampadas fueron aniquiladas en asaltos rápidos.



Foto: PK.-Corresponsal de guerra Hedenström
Voluntarios «Sisi» finlandeses.

o bien diezmadas paulatinamente. A la lucha de aniquilamiento con las armas de infantería, se agregaron voladuras y barreras de minas.

Los efectos de esta guerra invernal «Sisi» fueron tan grandes, que las divisiones rusas de ataque se vieron obligadas a adoptar amplias medidas de seguridad en las carreteras de avance. A ambos lados de las carreteras se talaron los bosques en un ancho de 40 metros; a lo largo de ellas no solamente se instalaron nidos de tiradores, sino se construyeron también fortines completos y bunkers; pasaban las columnas soviéticas, protegidas por carros blindados, en forma de convoy, como por un sistema de esclusas. Estas medidas requirieron tantas tropas, que para el ataque mismo no quedaban muchas fuerzas disponibles y en algunos casos ningunas en absoluto. El «Sisisota» finlandés había logrado el fin perseguido: debilitar al adversario con fuerzas propias reducidas.

Basándose en las experiencias de la guerra de invierno 1939/40 se siguió desarrollando este sistema. Durante el verano, esta manera de combatir queda reducida considerablemente, pues con el deshielo y la desaparición de la capa de nieve, las posibilidades de cubrir grandes

distancias en el terreno pantanoso de la «Marca Silvestre» son mucho más reducidas que en invierno en el que el esquí permite recorridos diarios de 50 a 60 kilómetros. A pesar de esto, tampoco se paralizaron las operaciones durante el verano. Pero con nuevo vigor se renovó el «Sisisota» al llegar el invierno, que comenzó en el otoño de 1941 excepcionalmente temprano y fué de una crudeza extraordinaria. Mientras que en el Istmo de Carelia y en la región del río Svir, entre los lagos Ladoga y Onega, las operaciones invernales adquirieron un carácter defensivo, en la región de la «Marca Silvestre», al norte de aquella zona, el «Sisisota» dió la nota peculiar a la lucha, sobre todo desde el fin de año en adelante, cuando la nieve era firme y abundante.

El comunicado oficial finlandés, que desde fines de año ha registrado casi a diario viva actividad de «Sisis» en la región de Carelia, ha indicado solamente dos veces, el 17 y 19 de febrero, algunos detalles sobre esta forma interesante de guerrilla.

En la primera operación lejana fué destruída por completo una gran intendencia de campaña soviética, situada a 50 kilómetros detrás de la primera línea. Grandes cantidades de munición, vestimenta, víveres y carburantes fueron destruídas, así como una panadería de campaña y 90 camiones. Se quemaron 60 edificios y murieron 500 soldados del ejército rojo y 300 caballos. La empresa del 19 de febrero se dirigía contra instalaciones ferroviarias situadas 25 kilómetros detrás del frente. Fué destruída una estación y se volaron dos puentes importantes. La preparación minuciosa y la ejecución hábil de estas empresas finlandesas quedan demostradas por el hecho que no solamente fueron realizadas casi sin pérdidas — 2 muertos y 9 heridos en la operación del 17 de febrero — sino que incluso fué posible transportar los muertos y heridos a las líneas propias.

Ya se pueden apreciar las importantes consecuencias estratégicas de la guerrilla «Sisi» finlandesa mantenida durante meses en la Carelia Oriental. En cooperación con el control aéreo muy eficaz, efectuado por fuerzas aéreas alemanas y finlandesas, se consiguió dominar por completo el frente soviético de muchos cientos de kilómetros de extensión entre el lago Onega y la Península de Kola, impidiendo que se reorganizasen los soviets. No le fué posible al mando ruso incluir también este sector del frente en el ataque general que desencadenó más al sur contra los ejércitos alemanes y aliados.

El «Sisi» representa la flor del ejército finlandés. Ser un Sisi, poder participar en una operación Sisi, es el orgullo del soldado finlandés y el anhelo del muchacho que no lleva aún la guerrera parda o gris.

Pero solamente pocos individuos reúnen las condiciones físicas necesarias a un «Sisi». Hay deportistas muy entrenados, que en las primaveras acampan durante semanas enteras al aire libre, en las Tundras



Foto: P.K.-Corresponsal de guerra Holming.

Voluntarios «Sisi» cuidando sus esquís.

del Norte de Finlandia, con sus mantas y sus esquís, y que a pesar de esto son tan aptos para el «Sisisota» como un caballo de pura sangre para tirar un carro pesado. Realmente, sólo los campesinos de la frontera son aptos, y los llamados «Jaerkaet», que son leñadores y balseros y pasan su vida en los bosques de la Marca Silvestre y que conocen desde pequeños esta región. Orientarse en el bosque, recorrer grandes trayectos con cargas pesadas y escaso alimento, soportar el calor y el frío, manejar los esquís perfectamente, atravesar matorrales, pasar por rocallas, cruzar ríos y terrenos pantanosos, la técnica de acampar con 40 grados bajo cero al aire libre, al lado de un fuego, todo esto no se puede aprender sin más ni más, no bastando una voluntad firme y una constitución férrea.

Por tal motivo, todos los esfuerzos soviéticos de crear unidades especiales, una especie de «contra-sisisota», en el frente de Carelia, no han tenido éxito. Ni siquiera los siberianos, acostumbrados a temperaturas sumamente bajas, son aptos para esto.

Es un gran mérito de los hombres responsables de la organización actual del ejército finlandés, que no hayan distribuido los «Sisi» entre las demás formaciones, sino que hayan creado con ellos unidades especiales modernizando y desarrollando constantemente su táctica.

(De «Deutsche Wehr».)

La marina de guerra del Japón.

Por el Dr. E. Schultze.

Ya en los primeros días de la guerra entre el Japón y los Estados Unidos e Inglaterra, el Imperio nipón obtuvo victorias decisivas por medio de su marina y de su aviación. Se comprende perfectamente la orgullosa satisfacción con la que uno de los primeros periódicos de Tokio declaraba que la marina de guerra japonesa, que hasta entonces había sido considerada como la tercera del mundo, haya logrado conquistar el primer puesto.

Estos sorprendentes triunfos tienen, sobre todo, dos causas: la superior moral militar y la extraordinaria y excelente instrucción individual de cada soldado. No fué en la guerra contra Rusia que la marina de guerra del Japón se cubrió por primera vez de gloria, sino que ya durante la guerra contra la China, en los años de 1894/95, conquistó muchos laureles. En ambos casos se halló — lo mismo que ahora — frente a enemigos numéricamente superiores, y que disponían de tan perfecto material de guerra, que el mando de la marina japonesa se dió cuenta, que sólo podía tener éxito si la instrucción y la moral de la marina japonesa eran superiores.

En la época de constante tensión entre la China y el Japón, ambas potencias que, desde 1880 a 1894, no cesaban de tener disidencias sobre Corea, enviaron varias veces grandes unidades de sus flotas así como tropas de desembarque a aquel país. Para la flota japonesa, la presencia simultánea de buques de guerra japoneses y chinos en los puertos de Corea fué de gran importancia. Ambos antagonistas tuvieron ocasión de apreciar mutuamente el poderío de sus flotas. Al hacerlo, los oficiales de marina japoneses echaron de ver que su marina no podía, materialmente, competir con la armada china. No disponiendo el Japón, a causa de las grandes reformas internas emprendidas, de grandes recursos financieros, no podía pensar en igualar a la flota china pertrechando a la flota japonesa por el mismo estilo. En su consecuencia, el Japón se vió obligado a hacer la instrucción de oficiales y soldados de manera tan perfecta, que ella pudiera llegar a igualar o superar la superioridad material del enemigo. Debido a ello, el imperio nipón ponía el mayor esmero en sus Escuelas navales para oficiales marinos e ingenieros y en la instrucción de la tripulación y, muy especialmente, en las dotaciones destinadas a servir las piezas de cañón.

Ya, desde 1880, la flota japonesa pudo renunciar a los instructores ingleses a bordo de sus buques-escuelas.

Esmeradísima instrucción de oficiales y marineros, es principio fundamental de la flota japonesa. A él debe sus grandes éxitos de 1894/95



Revista naval japonesa.

(Wh.)

así como los de 1904/1905 y, los de la guerra actual, contra los Estados Unidos, Inglaterra y las Indias neerlandesas. El ejército y la flota del Japón se hallan imbuídos del más severo cumplimiento del deber, absoluta disciplina personal, inalterable espíritu de sacrificio, ilimitado arrojo e inquebrantable lealtad al Teno. Estas son las antiguas virtudes que distinguieron a los nobles guerreros Samurai.

Por el contrario, la flota China hubo de fallar en 1894/95, por hallarse consumida por la corrupción. Las grandes sumas destinadas a la marina, pasaban, en su mayor parte, a llenar los bolsillos de funcionarios y jefes, en lugar de servir a la adquisición de armamento, combustible, municiones e instrucción de la tripulación. También la Emperatriz viuda de China empleó, para fines personales de lujo, una gran suma destinada a la marina de guerra.

Debilidades parecidas pusieron de manifiesto en el enemigo durante la guerra de 1904/1905 contra Rusia. También entonces asestó la marina de guerra japonesa rudos golpes que causaron la admiración del mundo entero. Los gloriosos hechos de la batalla naval de Tsushima contribuyeron a la victoria sobre el Imperio ruso. El 5 de septiembre

se firmó el tratado de paz. Cuando en octubre, el Teno recibió solemnemente al Almirante Togo, vencedor de la flota rusa en Port-Arthur y Tsushima, el emperador vistió por vez primera en su vida el uniforme de marina. El emperador Mutsuhito había ya desde la revolución de 1868, dedicado su interés a la flota, pero sólo desde entonces y por los honores tributados a su héroe, le otorgó el prestigio y el rango preeminente para conquistar al Japón su futura gran posición en el mundo.

En la revista naval del 25 de octubre de 1905 frente a Yokohama, participaron todos los buques y unidades de la marina de guerra japonesa. Desfilaron también, bajo el pabellón japonés, barcos de guerra rusos, ostentando nombres japoneses, conquistados en la batalla naval de Tsushima o sacados a flote en el puerto de Port Arthur y que habían sido repuestos en condición de prestar servicio.

La Conferencia del desarme naval celebrada en Washington obligaba 1922 al Japón, a aceptar frente a las potencias anglosajonas una relación de 3 : 5 : 5. De obrar en común ambos enemigos del Japón, resultaría una relación de 30 : 100. También esta vez debía el Imperio nipón resolver la misma gran dificultad: por medio de una gran superioridad en la instrucción, y la moral combativos y; de ser posible, de la alta calidad del material, sobrepasar las ventajas que, en número y en potencia financiera, poseía el enemigo. Así lo manifestó, hace poco, por el portavoz del cuartel general japonés en la radio: «Los Estados Unidos y la Gran Bretaña querían quitarnos toda posibilidad de llegar a ser una potencia naval, pero el Japón halló la solución de compensar la fútil cantidad por una calidad insuperable.»

Y continuó diciendo: «Nadie puede imaginarse cuán rudamente hemos trabajado en nuestra flota, durante estos 20 años, hasta lograr ver que las orgullosas naves de Inglaterra eran hundidas por nuestros barcos.»

Un medio para el cumplimiento de tal finalidad fué el principio adoptado siempre por el Estado Mayor General de la Armada japonesa, de no formar las dotaciones de los buques con hombres del servicio militar obligatorio, sino con voluntarios. De esta manera se podía crear una tropa de élite de la que podían esperarse los más altos rendimientos.

Los oficiales de marina y las tripulaciones de la flota japonesa, procuran conservar la gloriosa tradición de las acciones llevadas a cabo por las fuerzas navales del Almirante Togo durante la guerra contra Rusia. Cada año se celebra el aniversario de la batalla de Tsushima como Día de la Armada.

Los cadetes y guardamarinas reciben una instrucción militar muy intensa en el Colegio Naval de Etasima.

Un factor importantísimo de la instrucción, lo constituye en la flota japonesa, el principio de realizar las maniobras como batallas navales efectivas. Durante la paz uno se imagina en la flota japonesa estar

en la guerra, y en tiempo de guerra, uno se imagina que se trata de hacer maniobras. Especialmente peligrosas son las maniobras nocturnas en las cuales no se rehúye ni la pérdida de buques ni de personal. El Agregado naval japonés en Berlín, Capitán de Navío Yokai, en una conferencia dictada el 13 de diciembre de 1941 en Berlín, manifestó que el Almirante Suetsugu dispuso, para los submarinos, unas maniobras peligrosas para enseñarles la ejecución rapidísima de la sumersión: debían, durante las maniobras, lanzarse directamente hacia los buques de guerra, y sólo debían sumergirse cuando viesen izarse una bandera determinada, debiendo intentar pasar por debajo del buque de guerra. De no operar con la rapidez suficiente al dictarse la orden, la dotación del submarino se ponía en el mayor peligro.

Millones de japoneses rinden homenaje a los manes de sus antepasados, cuya abnegación preparó las victorias actuales. El mando de la flota japonesa hizo anunciar por la radio lo siguiente: «La guerra puede durar todavía muchos años, por lo tanto no pequéis de exaltados para evitar un agotamiento. Armaos más bien de ecuanimidad. También el enemigo se repondrá del susto sufrido y vendrá atacarnos y no podremos evitar sufrir pérdidas. Soportadlas con serenidad y recoged valor para alimentar con él vuestro espíritu durante varios años».

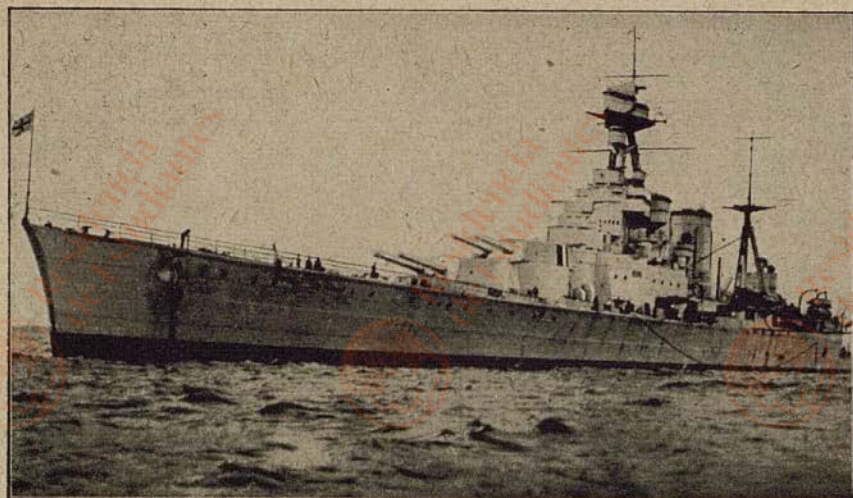
El buque de batalla «Bismarck».

En febrero y marzo de 1941, el Jefe de flota, Almirante Lütjens, con los buques de batalla «Scharnhorst» y «Gneisenau», emprendió una operación de gran radio por el Atlántico, en cuyo curso hundió 22 mercantes enemigos. Ante esta nueva y gran amenaza a sus rutas de comercio marítimo, Inglaterra se vió obligada de debilitar su «Home Fleet» para asegurar, agregando un buque de batalla a los convoyes de importancia vital que cruzan el Atlántico entre Inglaterra y las costas americanas y el Africa del Sur. Partiendo de este situación se concibió, de parte de Alemania, el plan para la empresa del grupo «Bismarck»—«Prinz Eugen», pues el «Bismarck» era suficientemente potente para causar pérdidas sensibles a los convoyes ingleses, aunque éstos fueran acompañados de un buque de batalla. En la noche del 22 de mayo zarparon ambos buques del Fiord de Yelte, cerca de Bergen. Para la irrupción en el Atlántico, el Almirante Lütjens escogió el «Estrecho de Dinamarca» entre Islandia y Groenlandia en el que, por entonces, se suponía había de reinar mal tiempo, es decir, condición desfavorable para el reconocimiento enemigo.

Pasa el día del 23 de Mayo, y ya parece haberse conseguido inadvertidamente el paso por el estrecho, cuando a las 20,15 se despeja

el tiempo pasajeramente, y el crucero inglés «Norfolk», avista a la formación alemana. Pronto acude también el «Suffolk», y ambos cruceros que habían sido encargados de vigilar el «Estrecho de Dinamarca», habiendo sido informados por aviones de reconocimiento de que los buques alemanes abandonaban las aguas de Noruega, quedan en contacto, hasta que en la mañana del 24 de mayo, a eso de las 6 de la mañana, llegan los buques de batalla «Hood» y «Prince of Wales» que, a base del mencionado aviso del reconocimiento aéreo, se encontraban en posición de espera al sur de Islandia. El combate se desarrolló a distancias de 208 a 186 hectómetros, y las primeras descargas de los buques alemanes cubrían al «Hood». Mientras que granadas del «Prinz Eugen» prendían fuego a los hangares del acorazado inglés, causando gran estrago sobre cubierta, una granada rompedora del «Bismarck» perforaba el blindaje lateral del «Hood», y explotaba en la santabárbara de popa, y, con ello, se parte en dos el buque de batalla más grande del mundo, con sus 42.100 toneladas, no consiguiendo salvarse más que tres hombres de los 1.341 de su tripulación. Después de este impacto, que sólo se debe a la extraordinaria puntería de los artilleros del «Bismarck», se dirige el fuego alemán sobre el «Prince of Wales», que recibe también impactos y tiene que retirarse pronto, protegiéndose con una cortina de niebla artificial. Los ingleses dijeron que el buque de batalla pudo reparar las averías durante la noche del 24, de tal forma que pudo participar en las operaciones contra el «Bismarck», siendo sus pérdidas en hombres 13 muertos y 9 heridos. De parte alemana el «Prinz Eugen» quedaba intacto, mientras que el «Bismarck» había sido alcanzado por dos granadas del «Prince of Wales»: en el centro y en la proa, siendo el último de los dos impactos el que tuvo particulares consecuencias, pues disminuyó la velocidad de la nave en dos millas marítimas, y, habiendo alcanzado depósitos de petróleo, ocasionó tal pérdida del combustible que más tarde cohibió la libertad de acción del jefe de flota al decidir el rumbo del barco, ofreciendo, además, por la pérdida de petróleo, visible pista que facilitaba sobremanera el contacto a los barcos y aviones de reconocimiento enemigos. Sin embargo, las averías no eran tan graves que pudieran obligar al comandante a renunciar a su misión de luchar contra los convoyes británicos en el Atlántico. Y el grupo alemán continuó impertérrito su viaje con rumbo hacia el Océano, para separarse del enemigo e iniciar las operaciones contra la marina mercante británica.

Entretanto, el Almirantazgo inglés sintiendo gravemente la pérdida del «Hood», hacía todo lo que estaba a su alcance para situar el grupo alemán. De Scapa Flow se envió al nuevo buque de batalla de 35.000 toneladas «King Georg V» acompañado del portaviones más moderno, «Victorious» (25.000 t), de Gibraltar, al crucero acorazado



(Wh.)

El buque de batalla británico «Hood», hundido en el combate naval del 24 de Mayo de 1942.

«Renown», al crucero «Sheffield» y al portaviones «Ark Royal», del servicio de convoyes del Atlántico del Norte los buques de batalla «Rodney» y «Ramillies». En el «Bismarck» se había podido apreciar que la pérdida de petróleo de los tanques averiados, impedía una operación de gran envergadura, por lo cual el jefe de flota resolvió enviar al «Prinz Eugen» que emprendiera por cuenta propia la guerrilla de crucero en el Atlántico y, con el «Bismarck», poner proa hacia las costas francesas del Atlántico. A las 17 horas del 24 de mayo tuvo lugar de nuevo — sin resultado en ambas partes — un breve tiroteo entre el «Bismarck» y el «Prince of Wales» cuando el «Bismarck» tomaba rumbo hacia oriente a fin de facilitar al «Prinz Eugen» ganar el Atlántico. Poco después de media noche tuvieron lugar los primeros ataques aéreos. El «Victorious» se había acercado y podía poner ya en vuelo sus aparatos torpederos. La primera escuadrilla dispara a corta distancia y desde una altura de 30 metros, pero sin éxito. La segunda escuadrilla consigue un impacto en el lado estribor cuyo efecto, según mensaje telegráfico del jefe de flota, era sin importancia. En este ataque fueron derribados cinco aparatos y otros, averiados. Según los ingleses, de 27 aeroplanos fueron lanzados un total de 18 torpedos.

En la mañana del 25 de mayo — es domingo y, a la vez, cumpleaños del jefe de flota que arenga a la tripulación — los ingleses pierden el contacto con el «Bismarck», hasta el 26 de mayo a las 10,30, en que un avión de tipo Catalina norteamericano sale de entre las nubes y le divisa. El hidroavión es ahuyentado por el fuego antiaéreo, pero su

radiomensaje indica al Almirantazgo británico el lugar y rumbo del buque de batalla alemán. El «Bismarck» se encuentra aún a 600 millas marítimas de la costa francesa. A distancia asequible tienen los ingleses tan sólo el crucero «Renown» de la escuadra de Gibraltar, pero no se atreven a enfrentarlo con el «Bismarck». Los otros buques de batalla, «King Georg V», «Prince of Wales», «Rodney» y «Ramillies» no se habían podido acercar con suficiente rapidez. Pero, por otro lado, con la llegada del mal tiempo y la caída de la noche podía perderse de nuevo el contacto, y a la mañana del 27 el «Bismarck» estaría dentro del radio de acción de su aviación continental. Por este motivo se ponen en acción los aparatos del «Ark Royal». El primer grupo pasa de largo, y el segundo, que sufre una pérdida de 7 aviones, víctimas de la artillería alemana, consiguen dos impactos, el uno en el centro del barco y el otro, de forma verdaderamente decisiva, en la popa, en el aparejo de timón. Este es el blanco más fatal que se pueda uno imaginar, pues priva al barco de toda facultad de maniobra y, por colmo de desgracia, el mar bravo y una tempestad imposibilitan a la nave guardar rumbo con las hélices solamente. El «Bismarck», que describe círculos, no le queda más que el combate final. En esta situación sin remedio, telegrafía el jefe de Flota al Comandante en jefe de la Armada alemana: «La avería imposibilita al buque la maniobra. Lucharemos hasta la última granada. ¡Viva el Führer!» Y al Führer: «Con fe en Vd., Führer, lucharemos hasta morir, confiando firmemente en la victoria de Alemania.»

En la oscuridad de la noche se acercan los grandes destructores «Cossack», «Maori», «Sikh» y «Zulu», los cuales, con la luz de granadas luminosas, se disponen al ataque de torpedos, consiguiendo el «Cossack» y el «Maori» un impacto cada uno. El «Bismarck» hunde a un destructor y prende fuego a otro, según declaraciones de algunos naufragos. En la mañana del 27 de mayo el «King Georg V» y el «Rodney» concentran su fuego sobre el «Bismarck» que se halla casi inmóvil. A juzgar por los ingleses, éste contestaba con precisión y eficacia, hasta que una descarga le derribó las torres de proa y el mando de tiro de artillería. Las demás piezas continuaron haciendo fuego cada una por su cuenta, hasta hacerlas callar el fuego enemigo. Pero, el «Bismarck» flotaba aún. Para hundir el casco avanzó el «Dorsetshire», que de corta distancia le lanzó dos torpedos contra estribor, sin aparente efecto, entonces se fué al lado de babor y le lanzó otro torpedo, que fué el tiro de gracia de la nave. Levantóse de proa, y a las 10,01 se hundió el «Bismarck», con tremolante pabellón. Hasta en su combate final el buque de batalla alemán, inmóvil, infligió al «Rodney» graves golpes, pues éste, con 17 impactos, a duras penas consiguió alcanzar el puerto norteamericano de Boston, y sólo después de meses volvió a ponerse en servicio.

Las pérdidas de los ingleses fueron las siguientes:

- | | | |
|--|---|-----------|
| 1 destructor | } | hundidos. |
| 1 buque de batalla | | |
| 12 aeroplanos derribados. | | |
| 1 buque de batalla («Rodney»), fuera de combate por meses. | | |
| 1 destructor que ardió en llamas. | | |

El crucero «Dorsetshire» recogió 85 supervivientes de la valiente tripulación del «Bismarck», y el destructor «Maori» 25. Otros cinco supervivientes fueron salvados más tarde por barcos de guerra alemanes.

En la memoria del pueblo alemán vivirá siempre el combate heroico del «Bismarck». Sepultados en la inmensa tumba de las olas están los hombres que lo llevaron, alistados en el gran ejército de los caídos por la libertad y grandeza de Alemania. «Hasta morir han luchado, confiando firmemente en la victoria de Alemania.» Esta victoria será la gratitud de los alemanes hacia sus héroes.

Las andanzas de las fuerzas navales italianas del Africa Oriental.

Por Heinz Bongartz.

El jefe de las fuerzas marítimas italianas en Africa Oriental, Almirante Matteucci, disponía, a principios del año 1941, de una flotilla de submarinos al mando del Capitán de Fragata Spagnone, compuesta de cuatro navíos, además de varios torpederos, buques auxiliares y del crucero colonial (mejor dicho cañonero) «Eritrea», de construcción reciente, un buque sin blindaje, de 2.172 toneladas, 20 millas marítimas de velocidad y con un armamento compuesto de 4 piezas de 12 cm y artillería antiaérea. Además, estaban surtos en el puerto de Massaua cierto número de buques mercantes italianos y alemanes, que habían sido sorprendidos por la guerra en este puerto o que se habían dirigido a él por el mismo motivo. Una parte de las tripulaciones — también de las alemanas — prestaba servicio en la guerra terrestre. Al ser inminente el ataque terrestre de los ingleses contra Massaua, el Almirante Matteucci tuvo que decidir sobre la suerte que debían correr los buques y naturalmente optó por considerar todos los medios factibles que pudiesen salvar los navíos de la destrucción segura. No cabía duda alguna que los torpederos restantes, así como los mercantes y buques auxiliares que no estaban en condiciones para zarpar o que tenían un radio de acción demasiado pequeño, tendrían que ser hundidos por sus tripulaciones respectivas. Sobre todo la autonomía reducida de los torpederos descartó de antemano toda tentativa de salida, pues había que

realizar un viaje de muchos miles de millas para arribar, por lo menos, en un puerto neutral. Los submarinos de Spagnone tenían la mayor probabilidad de salvarse, por lo cual Matteucci decidió de darles orden de abrirse camino al Océano Indico, dar la vuelta de Africa y volver a su patria. Pertrechando los sumergibles solamente con lo más indispensable desde el punto de vista militar, y reduciendo la dotación a un mínimo, tenía que ser posible aparejarlos para un recorrido de 14.000 millas. Pero también la suerte del «Eritrea», un hermoso buque que era el orgullo de la colonia, y la de los mercantes más valiosos, preocupaba a Matteucci, el cual se decidió intentar que estos buques se abrieran camino al Océano Indico, procurando llegar hasta el Japón, pues el regreso a la patria parecía imposible, sobre todo por el Estrecho de Gibraltar.

Cumpliendo las órdenes de Matteucci, los buques zarparon individualmente a principios de abril, con varios días por medio. La dificultad mayor, sobre todo para los mercantes y el «Eritrea», estaba en el paso por el Estrecho de Bab el Mandeb en dirección al Golfo de Aden y al Océano Indico. El comandante inglés del Mar Rojo, Almirante Halifax, tenía que contar naturalmente por lo menos con una tentativa de las unidades italianas de abrirse paso y había movilizado, por lo tanto, fuerzas considerables de vigilancia. A pesar de esto, el «Eritrea», al mando del Capitán de Fragata Jannucci, y los demás mercantes, que seguían escalonados, consiguieron abrirse camino sin ser vistos, aprovechando una noche favorable, y emprendieron el viaje a través del vasto Océano Indico. Los submarinos del Capitán de Fragata Spagnone tuvieron la misma buena suerte. Se había dejado en tierra firme una parte de la dotación y todo el material superfluo, cargándose en cambio la cantidad máxima de combustible y comestibles. La despedida se verificó con un acto solemne. El Almirante Matteucci, que quedó en Massaua con la guarnición del puerto, y las dotaciones dejadas en tierra firme, depositó su espada a bordo del buque cabo-fila, para que no cayese en manos del enemigo. A continuación zarparon los submarinos. Muchos miembros de las dotaciones, entre ellos Spagnone mismo, tuvieron que dejar sus familias en Massaua, sin saber lo que el destino les deparara.

El primer submarino abandonó el puerto de día y fué observado y atacado al poco tiempo con violencia por aviadores ingleses. A pesar de esto, logró escapar indemne. Los tres restantes siguieron al ponerse el sol. Los sumergibles, aparte del cabo-fila, estaban bajo las órdenes del Capitán de Corbeta Livio Piomarta, Capitán de Corbeta Salvatori y Teniente de Navió Nappi. Todos lograron cruzar el Estrecho de Bab el Mandeb. En parte se deslizaron por la superficie, cerca de torpederos ingleses, sin ser descubiertos por éstos. También el paso por el

Golfo de Aden, cruzado por separado, se logró sin peligro. Después de reunirse nuevamente, la flotilla entera se dirigió durante la Semana Santa por las aguas de Madagascar hacia el sur; en estos lugares, un ciclón terrible que duró varios días asaltó los navíos, corriendo estos peligros de ser echados a pique. Pero los cuatro submarinos se salvaron sin sufrir averías que hubiesen impedido continuar el viaje. Pocos días después fué captada la noticia de la victoria en los Balcanes, la cual aumentó el optimismo de estos hombres, que efectuaban uno de los viajes en submarino más largos que se habían emprendido hasta entonces, sin tener el aliciente de un combate. Sin trastornos y sin observar un buque enemigo pasaron el Cabo de Buena Esperanza. También en la etapa siguiente, en el Atlántico a lo largo de la costa occidental de Africa, no ocurrió ningún percance, con excepción de grandes temporales. La iniciativa de Spagnone y sus comandantes contribuyó a que la moral de las tripulaciones no sufriera bajo la monotonía del viaje y sus fatigas. En la sexta semana, los submarinos se acercaron a la costa occidental de Africa del Norte. A principios de la octava semana cruzaron el Estrecho de Gibraltar sin tener contacto con el enemigo y al finalizar esta octava semana, los cuatro navíos llegaban a Italia, después de un viaje ininterrumpido de 14.000 millas.

Entretanto, el «Eritrea» había tenido también buena suerte, lo mismo como los mercantes, en su viaje al Extremo Oriente. Solamente uno de estos buques, el «Ramb I», fué sorprendido por un crucero inglés y no pudo escapar a tiempo. El «Ramb I» entabló la lucha desigual con las pocas piezas montadas a bordo y fué hundido después de un breve combate de artillería. Cierta número de los supervivientes cayó en manos de los ingleses. El «Eritrea» y los demás buques, en cambio, no tuvieron contacto con el enemigo. El Capitán de Fragata Jannucci llegó después de un viaje de más de 10.000 millas a un puerto japonés, en donde pudieron arreglarse las averías sufridas durante el viaje. Más tarde, el «Eritrea» se reunió con las fuerzas marítimas italianas de Asia Oriental, que habían quedado detenidas en aquellas aguas al estallar la guerra.

(De «Militär-Wochenblatt».)

El Avión asimétrico.

Una fábrica de aviones alemana ha presentado un modelo nuevo que ha llamado la atención general: el avión asimétrico. El constructor dió con esta nueva solución, para ganar mejores condiciones de observación y mayor movilidad de la tripulación en el combate con un puesto-proa de vista panorámica, libre de motor y hélice. Partiendo del

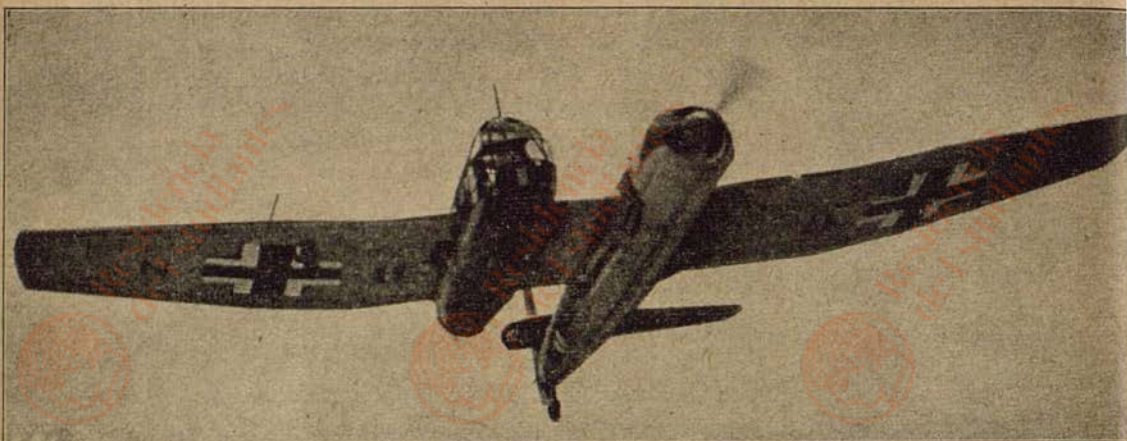


Foto: PK.-Ej. del Aire.

Avión asimétrico de uso múltiple Blohm & Voss BV — 141.

avión bimotor con puesto-delantero en el fuselaje, el constructor suprimió en sus planes el segundo motor. De ahí nació el modelo nuevo, con el motor y el cuerpo sustentador del empenaje en el ala izquierda y el puesto con visibilidad panorámica en el ala derecha.

En realidad, este modelo no es tan estrambótico, como se cree a primera vista, pues el monomotor tampoco es simétrico, aunque no lo parezca, ya que el motor normal con vuelta a la derecha produce fuerzas considerables de empuje y deriva que cambian notablemente el equilibrio. En el nuevo avión asimétrico, estas fuerzas se anulan reciprocamente, pues el motor está a la izquierda, y el fuselaje para la tripulación a la derecha del eje central del avión. La hélice en el lado izquierdo, tiende a tirar el avión hacia la derecha, pero la fuerza de deriva del hélice, dirigida contra el timón de dirección, empuja el avión tanto hacia la izquierda que queda compensada la deriva. El coeficiente de rotación, que se anula en el avión normal por los alerones, es suprimido en el avión asimétrico debido al desplazamiento lateral del centro de gravedad.

La práctica ha confirmado los cálculos teóricos. Se da el caso curioso de que la simetría del avión asimétrico es mayor que la del avión corriente. El finado Capitán general Udet, al serle mostrado en su día este tipo, estuvo enseguida tan convencido de sus buenas cualidades aviáticas y tan entusiasmado, que lo montó inmediatamente y voló, ejecutando loopings y barrenas horizontales. Entretanto, en los talleres de la fábrica de Blohm y Voss, se ha comenzado la construcción en serie de esta máquina.

Opinión suiza sobre las tropas alemanas y las tropas inglesas.

El colaborador militar del «Bund» se ocupa del problema de la diferencia cualitativa que existe entre las tropas alemanas y las inglesas. Desecha enérgicamente la idea de que los éxitos recientes de las potencias del Eje puedan ser explicados por la ventaja del prearmamento alemán y hace notar que en el Africa del Norte, a comienzos de la ofensiva actual, no podía tratarse de ninguna superioridad de armamento por parte de las potencias del Eje, sino que era manifiestamente la habilidad del mando superior e inferior así como la alta moral de la tropa que formaba el cuerpo expedicionario alemán de Africa, lo que constituía el factor decisivo. Las relevantes e incomparables dotes que adornan el cuadro de oficialidad alemán pueden sólo explicarse por la tradición secular militar que arraiga en todo el pueblo y a la selección, capaz de producir los más altos rendimientos. Junto a la exigencia de una gran capacidad puramente militar figura en los ejércitos alemanes en primera línea, la formación de carácter de la oficialidad que sólo tiende a un fin, obrar de por sí desarrollando la facultad en asumir responsabilidades y la fuerza de resolución individual. De esta manera ha sido, como la iniciativa del mando superior e inferior, la admirable cooperación entre las armas, han logrado llevar a los ejércitos alemanes a las victorias en todas las campañas. A la gran capacidad del mando se añade la instrucción dada a la tropa, todo ello llevado a cabo por una gran habilidad del cuerpo de suboficiales. Entre el mando y la tropa, reina una confianza absoluta, que reposa sobre la fuerza del saber y el espíritu del deber.

La publicación suiza acaba con la constatación de que, bajo el punto de vista puramente militar, en esta guerra, los soldados de profesión luchan contra los diletantes, fundando tal opinión en que la Gran Bretaña, a comienzos de la guerra, dispuso sólo de 160.000 oficiales y soldados que contaban con un largo servicio activo, con los cuales hubo de instruir y por decirlo así «encajar» el ejército creado y aumentado desde entonces. Inglaterra ve ahora palpablemente lo que cuesta, permitir que un pueblo descuide su fuerza militar, creyendo que todo lo perdido pueda resarcirse con dinero. Por lo demás, debe oponerse en Inglaterra a la crítica elevada recientemente, que tanto el pueblo como el Parlamento estuvieron de acuerdo en que las tropas terrestres estuvieran, en tiempos de paz, reducidas a un mínimo. También el reputado escritor inglés en cuestiones militares, Liddell Hart, supo propalar las ventajas de la guerra defensiva con tal éxito, que los más de los jefes de tropa ingleses continúan, todavía hoy, impuestos de tal doctrina.

Algunos datos sobre las armas inglesas y norteamericanas capturadas por los japoneses.

A principios de junio, toda la prensa japonesa publicó fotografías de la inspección por el Teno de armas enemigas caídas en manos de las fuerzas niponas. Esta visita se hizo con motivo de cumplirse los seis meses desde el comienzo de las hostilidades. Las armas más interesantes de Hongkong, Malaca, Singapur, Java, de la China Central y de Corregidor, lleváronse a Tokio y expusieron en la Plaza de Desfiles del Palacio Imperial. El séquito estaba formado por muchos príncipes, generales, almirantes y altos funcionarios. El General de Brigada Suga, Director del Arsenal, pronunció unas palabras sobre las ochenta distintas armas expuestas.

Se ha afirmado repetidas veces que el Japón depende por completo de la ciencia y de la técnica extranjeras, de forma que estaría perdido, si algún día se quedaba sin las patentes extranjeras. Y hasta círculos nipones compartían este criterio. Mientras tanto, la comparación de armas japonesas con las que han empleado Inglaterra y Norteamérica contra el Japón en la guerra del Asia Oriental, demuestra que las armas niponas han sido muchas veces mejores, lo que, en parte, explica los grandiosos éxitos del ejército japonés.

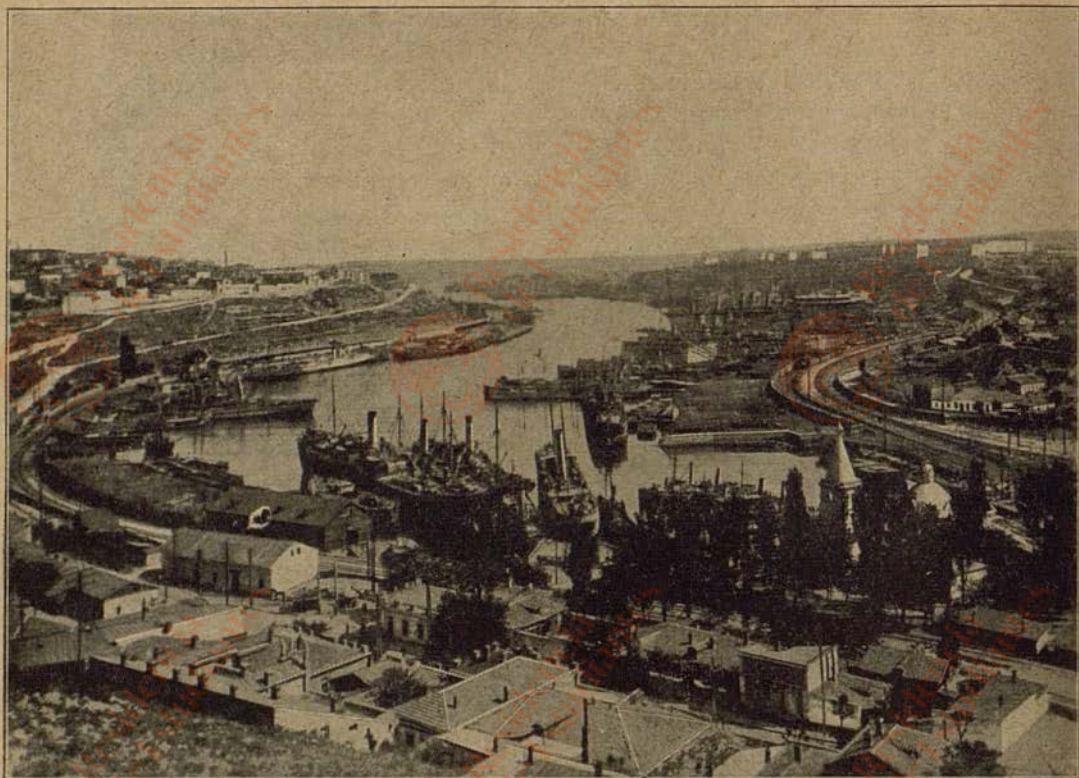
Los ingleses emplearon aun en Malaca su modelo de ametralladora ligera, Lewis, 1915, que la puede llevar un solo soldado, pero que pesa 15 kilogramos. La ametralladora japonesa del mismo calibre pesa la mitad. Y las ametralladoras pesadas, empleadas por Norteamérica e Inglaterra, eran también en muchas ocasiones modelos de la primera Guerra Mundial y no se pueden comparar siquiera con las ametralladoras pesadas de los japoneses. Las piezas de campaña inglesas eran asimismo modelos de 1914, con un alcance máximo de tiro de 10.000 metros; en cambio, cualquier pieza de campaña nipona tiene un alcance mayor. El modelo corriente tiene uno de 15.000 metros. Los filipinos estaban armados, en parte, con piezas de campaña que Inglaterra y Francia entregaron a los Estados Unidos en 1917. Los obuses de 10 y 15 centímetros eran modelos de 1909 a 1915 con un alcance máximo de 14.000 metros, mientras que los de 10 centímetros del Japón lo tienen de 20.000 metros. Prescindiendo del alcance máximo de tiro, las piezas japonesas son, además, superiores; por el perfeccionamiento constante, se había conseguido disminuir su peso, cosa que repercutió favorablemente para el ejército nipón, en particular cuando la guerra en las selvas tropicales. Los obuses de 15 centímetros empleados por los yan-

quis en las Filipinas eran imitaciones de modelos franceses de la Guerra Mundial e inferiores, por lo tanto, con su alcance máximo de tiro de 16 kilómetros, a los japoneses del mismo calibre. Mientras que todas estas piezas fueron examinadas atentamente por los armeros nipones, ello no fué posible con los cañones de las grandes fortalezas de Hong-kong y de Singapur porque éstos habían sido averiados gravemente o destruidos por la artillería y la aviación nipones. Los japoneses suponen que estos cañones pesados eran mejores y más modernos que las armas de campaña.

En el Japón se sustenta el criterio de que, a pesar de sus fanfarronadas, Inglaterra no había pensado nunca seriamente en que los nipones atacasen Malaca, porque en caso contrario hubiera mandado armas más modernas.

Todo cuanto queda dicho sobre los cañones, se puede afirmar también de los carros de combate. Lo que los ingleses llamaron en Malaca carros de combate, apenas si merece este nombre, según el Director del Arsenal nipón. Estos carros de combate eran pequeños carros blindados de dos toneladas de peso y cuatro hombres de tripulación, y estaban armados con una ametralladora o con una pieza antitanque de 13 milímetros. El blindado tenía 9 milímetros. Se trataba, pues, como dijo el técnico japonés, de «una especie de autos blindados que en caso necesario podían ser utilizados todo lo más contra bandas de saqueadores armadas de fusiles o ametralladoras». Estos carros blindados eran muy inferiores a los modernos y pesados carros de combate del ejército japonés. Mucho mejores eran ya los carros de combate norteamericanos, con 15 toneladas de peso y armados de cuatro ametralladoras y un cañón de 3,7 centímetros. La torre blindada era suficientemente fuerte como para resistir un proyectil de 3,7 centímetros.

Los armeros japoneses tienen el firme convencimiento de que las armas niponas eran muy superiores a las enemigas. Pero no sólo los cañones y los carros de combate sino también los instrumentos de radio, lanchas de desembarco, y material de puentes. Y es que los japoneses habían aprovechado el tiempo para estudiar sus futuros teatros de guerra, mientras que sus adversarios, por lo visto, no hicieron esfuerzo alguno en este sentido, y emplearon sólo para su lejano imperio colonial el material que les sobraba. El Japón bien se da cuenta que, en el futuro, los enemigos no seguirán empleando modelos anticuados. Por ello, el Japón aprovecha todas las oportunidades para perfeccionar su técnica y de independizarse del extranjero. Para este finalidad se ha creado, hace poco, el Departamento técnico que depende directamente del Presidente de Ministros, y tiene la misión de fomentar todos los inventos nacionales y aprovecharlos para que sirvan a la comunidad y en especial para fines militares.



(Sch.)

Vista del puerto de Sebastopol tomada antes de la guerra.

La fortaleza «invencible» de Sebastopol.

Cuando las tropas alemanas conquistaron Jarcof, y había terminado la batalla de bolsa que causó tantas pérdidas a los soviets, la propaganda bolchevique continuó durante días haciendo creer al mundo que los ejércitos de Timoshenko — que habían sido destruidos hacía tiempo — «continuaban su avance victorioso hacia el Oeste». Tan pronto como hubo comenzado el ataque alemán sobre Sebastopol, el servicio de información moscovita declaraba: «Sebastopol es hoy para los alemanes tan invencible como al principio de su asedio». Dos semanas más tarde, cuando el sovieta hubo perdido ya posiciones importantes, anunciaba de nuevo el servicio de información de Moscú: «Sebastopol sigue siendo invencible», y dos semanas más tarde: «Defenderemos la tierra patria de la maldición del enemigo.» El mismo día escribía «Pravda»: «Se rechaza a los alemanes en su intento desesperado de ocupar las posiciones». «En conclusión, se puede decir

— declaraba el «Istvestiya» diez días antes de la caída de la fortaleza — que el alto mando alemán no ha resuelto ninguno de los problemas estratégicos que se había propuesto. » Cuando se venció la fortaleza de Sebastopol, el mencionado servicio de información moscovita siguió con su grito triunfal; el 1º de julio anunciaba: «Con violentos contraataques han contenido al enemigo nuestros valientes soldados, y hasta lo han rechazado en algunos sectores.»

Al día siguiente decía Moscú: «El enemigo informa de la supuesta conquista de Sebastopol. Esto no es verdad. Los héroes de Sebastopol continúan luchando. Si Sebastopol llegara a ser ocupado en el futuro por el enemigo éste no podría cantar victoria, pues el supuesto triunfo no es sino su derrota, y nuestra supuesta derrota se puede considerar una victoria.»

No es de extrañar que se crea en Moscú que se pueda ir con tal noticia a los oyentes y lectores bolcheviques. Mas también en Londres y Washington se han recibido y propagado todas las mentiras de Moscú sobre Sebastopol, inclusive después de la caída de la fortaleza. El 2 de julio fué cuando el locutor oficial londinense dió la afectada admisión: «En el frente oriental afirman los alemanes haber tomado a Sebastopol. Desgraciadamente existen razones que hacen creer que tal afirmación esté basada en la verdad.» ¡Fórmula típicamente inglesa!

Una derrota marítima.

Mientras que al principio la propaganda de los aliados anglosajones procuró interpretar los combates en las aguas de Java, desde el 27 de febrero al 1º de marzo, como un gran éxito, el Almirantazgo británico publicó el 15 de marzo un resumen que está de acuerdo con el comunicado japonés. Del resumen inglés no solamente el contenido merece atención, sino también la dicción: en proposiciones principales se comunican datos secundarios, mientras que los hechos esenciales — de catástrofe — quedan expresados en proposiciones subordinadas:

«El 27 de febrero, por la tarde, fuerzas navales de los aliados, compuestas por el crucero australiano «Perth», el crucero británico «Exeter», el crucero norteamericano «Houston» y los cruceros neerlandeses «De Ruyter» y «Java», se encontraban en las aguas al norte de Surabaya. Iban acompañados por los destructores ingleses «Electra», «Jupiter», «Encounter», y el destructor holandés «Kortenaer». A mitad del camino entre Surabaya y la Isla Bawea, aproximadamente a las 4 de la tarde, estas fuerzas entraron en contacto de combate con una formación naval japonesa superior . . . Los 15 destructores que acom-

pañaban esta formación, efectuaron inmediatamente ataques con torpedos. Solamente uno de los torpedos enemigos hizo blanco; el destructor neerlandés «Kortenaer» fué alcanzado y echado a pique. En un contraataque, el destructor «Jupiter» agredió dos destructores enemigos con fuego de artillería mientras que el destructor «Electra» no se podía ver más por las espesas nubes de humo; hay que contar con su hundimiento. Con excepción del «Exeter» que, por un impacto en la sala de máquinas, quedó reducido en su velocidad, los cruceros volvieron a obligar al enemigo a la lucha . . . Después de anochecido, las unidades aliadas tomaron rumbo sur, para cortar el paso hacia Java y proteger la zona costera contra fuerzas navales niponas. Media hora más tarde, el destructor «Jupiter» fué alcanzado por un submarino, hundiéndose en cuatro horas no lejos de la costa, así que una parte de los supervivientes pudo ser salvada. A las once y media de la noche fueron divisados, aproximadamente a 12 millas al norte de Rembang, dos cruceros enemigos situados entre las unidades aliadas y la costa; fueron atacados inmediatamente. El crucero neerlandés «De Ruyter» cambió de rumbo para evitar los torpedos enemigos. Los demás cruceros tomaron también este rumbo nuevo, cuando, al mismo momento ocurrieron dos explosiones a bordo del «De Ruyter» y del «Java», hundiéndose ambos cruceros holandeses inmediatamente . . . Dada la superioridad del adversario, tanto marítima como aérea al norte de Java, el mando procuró salvar las unidades restantes de su situación peligrosa. El crucero australiano «Perth», que se había dirigido a Tanjoeng Priok para reparar las averías sufridas, intentó atravesar de noche el Estrecho de la Sonda. Su comandante comunicó, que el «Perth» tenía contacto con fuerzas navales japonesas cerca de San Nicola. Más noticias del «Perth», así como del crucero norteamericano «Houston», no han llegado. En la misma noche, el crucero «Exeter» abandonó Surabaya, solamente a media velocidad, siendo acompañado por el destructor inglés «Encounter» y el destructor norteamericano «Pope». El crucero comunicó en la madrugada del domingo el encuentro con tres cruceros enemigos; de él y de los dos destructores no se han vuelto a recibir noticias. El destructor neerlandés «Evertsen» tropezó en el Estrecho de la Sonda con dos cruceros nipones, fué averiado y obligado a encallar. El destructor «Stronghold» y el navío de escolta australiano «Yarra», se echan de menos y hay que darlos por perdidos. Todos los demás buques de guerra estacionados en aguas de Java están intactos, con excepción de algunos navíos pequeños y auxiliares, de los cuales no se han recibido noticias.»

El final del comunicado está destinado a los ignorantes y a la gente sin juicio: sumando las pérdidas se ve que de los 12 buques de guerra aliados mencionados al principio (5 cruceros y 7 destructores) no logró salvarse ni uno: la flota aliada de Java fué aniquilada por completo.

De Diarios y Revistas.

Las pérdidas sufridas por el ejército japonés desde el comienzo de la guerra, en 8 de diciembre de 1941, hasta el 30 de abril actual, ascienden, según declaración hecha por el Ministro de la Guerra Tojo ante el Parlamento, a 9.000 muertos, incluso oficiales, y cerca de 20.000 heridos. El enemigo, por el contrario, perdió durante el mismo tiempo 290.000 prisioneros, unos 1.800 aviones, 3.500 piezas, 45.000 automóviles blindados, automóviles y vagones de ferrocarril. A pesar de las operaciones llevadas a cabo en las selvas tropicales malsanas, el estado de salud del ejército es bueno y mucho mejor de lo que se había esperado.

La Agencia japonesa Domei comunica de Manila que el cuerpo expedicionario japonés en las Filipinas, ha dado a conocer la cifra de prisioneros y el botín obtenido en la lucha entablada el 5 de mayo contra Corregidor y otros fuertes, situados a la entrada de la bahía de Manila. De los 14.000 soldados enemigos, las tropas japonesas cautivaron 12.000, en su mayor parte norteamericanos. Se contaron, además, 700 muertos enemigos. En material de guerra, las fuerzas japonesas se apoderaron de 8 piezas de 55,5 cm, 43 de 30,5 cm, 10 cañones largos de 15 cm, 10 obuses de 15 cm, 12 cañones largos de 10 cm, 54 piezas de campaña, 30 cañones antiaéreos, 150 ametralladoras antiaéreas, así como de gran número de fusiles y pistolas, de 50 automóviles, 8 aviones, gran cantidad de municiones y 22 torpedos. Continúa procediéndose al desarme del enemigo en las Islas Mindanao y Panay.

El informe de la misión norteamericana, que bajo la dirección del Dr. Grady llevó a cabo, de fines de abril a fines de mayo, en las Indias Británicas la investigación sobre la transformación de la industria indio-inglesa, ha sido entregado últimamente a las autoridades británicas, pero no publicado todavía. Sin embargo, gracias a la indiscreción inglesa, se conocen particularidades de su contenido. Según ellas, Inglaterra, bajo la presión militar y política de los acontecimientos, estaría dispuesta a ceder ampliamente, en sentido económico las Indias a los Estados Unidos. El informe contiene, además, detalles sobre la manera de llevar a cabo tal modificación de la industria india bajo la dirección norteamericana y de qué modo deben ser establecidas las condiciones para asegurar, incluso para después de la guerra, una amplia invasión económica de los Estados Unidos en las Indias orientales.

El Gran Cuartel Imperial japonés comunicó recientemente los resultados obtenidos por el Ejército y la Marina en los cinco años que dura el conflicto armado con China, hasta mediados de junio del año actual:

Según dicho comunicado, perdió el enemigo: 2.338.000 muertos; buques hundidos o damnificados: 7 cruceros, 1 contratorpedero, 12 cañoneras, 150 distintas embarcaciones; buques apresados: 1480; aviones enemigos destruidos o damnificados: 2.800. El botín de guerra comprendió 5.000 cañones, 24.200 ametralladoras pesadas y livianas, 603.000 fusiles, 3.000 automóviles

incluso tanques y otros vehículos. Las pérdidas japonesas durante el mismo tiempo fueron 111.000 muertos y 240 aviones.

La lucha alemana contra la navegación enemiga alcanzó, también durante el mes de junio, grandes éxitos. Fueron hundidos 156 barcos enemigos con un total de 886.000 toneladas. Además fueron bombardeados o seriamente averiados 58 otros barcos mercantes enemigos. A tales éxitos contribuyó brillantemente el arma submarina con el hundimiento de 132 buques con un total de 755.500 toneladas.

Según comunica el Alto Mando alemán, durante el mes de junio, fueron hundidos por la marina de guerra y la aviación alemanas los siguientes buques de guerra enemigos: 2 cruceros, 7 contratorpederos, 2 submarinos, 11 lanchas rápidas, 1 bote-dragaminas, 1 caza-submarinos, 7 buques-patrullas de convoy, así como un barco-antiáereo. Fueron, además, averiados: 2 cruceros, 4 contratorpederos y un gran número de embarcaciones ligeras.

Según los informes de que disponía el alto Mando alemán a comienzos de julio, la lucha de la marina de guerra en el Atlántico así como la lucha común de la aviación y de la marina de guerra contra la Gran Bretaña, ha alcanzado en la última semana, grandes éxitos. A pesar de que la defensa enemiga, especialmente en las aguas de Norteamérica, ha sido notablemente aumentada, los submarinos alemanes prosiguieron sus acciones brillantes y victoriosas contra la navegación de transportes en la costa oriental de los Estados Unidos. Estos éxitos fueron obtenidos mientras que al mismo tiempo en los demás sectores de lucha de los océanos, pudo notarse un recrudecimiento de actividad por parte de los submarinos alemanes.

En el Atlántico y en el Mediterráneo se llevaron a cabo, en los últimos ocho días, hundimientos por la cifra total de 223.000 toneladas. En el Atlántico Occidental, en el Golfo de México y en las aguas del Mar Caribe fueron hundidos, según fué comunicado por noticia extraordinaria, en sólo dos días, 14 buques con un total de 98.000 toneladas. La manifiesta y crecida aglomeración del tráfico marítimo en las vías de Centro y Sud-América hacia los Estados Unidos, demuestra evidentemente la gran dependencia de los últimos de las materias primas y combustibles de los países ibero-americanos, así como de sus productos agrícolas, pero, al mismo tiempo, también la imposibilidad en que se encuentran los yanquis de dirigir su tráfico por rutas terrestres o por ferrocarril. Se manifiesta asimismo la necesidad vital que tienen los Estados Unidos de estas rutas marítimas y su vulnerabilidad en ellas.

Lanchas rápidas apoyaron la batalla del-Africa del Norte. Tomaron posesión de las instalaciones portuarias de Tobruk, destruyendo también una escuadrilla enemiga de 9 unidades pequeñas que pretendía huir hacia el Este del mar Mediterráneo. Los barcos fueron hundidos o apresados y un buen número de ingleses fueron hechos prisioneros. En una batalla naval nocturna que tuvo lugar ante la costa neerlandesa, buscaminas alemanes hundieron 3 cañoneras rápidas inglesas, averiando varias unidades enemigas.

De los 200 aviones británicos destruidos en los últimos días, 41 de ellos lo fueron por unidades de la marina de guerra y de la artillería de marina.

En el Mar Artico, la aviación alemana atacó con éxito especial transportes destinados a los Soviets, asestando rudos golpes que han de causar al enemigo grandes daños. Bombarderos alemanes hundieron cuatro barcos mercantes, de 23.000 toneladas, asestando de impactos dos grandes buques mercantes. En incansable acción de ataque contra un convoy grandemente protegido, que era destinado a Murmansk, los bombarderos hundieron dos otros grandes buques mercantes de 24.000 toneladas totales de registro, causando, además, grandes daños con sus bombas a 11 buques más. En estrecha colaboración con la aviación, los submarinos atacaron el mismo convoy, destruyendo entre los barcos gravemente averiados por la aviación, un transporte americano que conducía carros blindados y era de 7.000 toneladas y otro buque, de 5.000 toneladas totales de registro. Por todo ello resulta que sólo en los últimos siete días, entre Murmansk y Spitzbergen y por unidades de la marina de guerra y de la aviación alemanas, fueron hundidas 59.000 toneladas totales de registro y grandemente averiados 13 barcos mercantes enemigos.

El Almirantazgo británico publica en el mes de julio la lista de los muertos y desaparecidos del buque de guerra «Prince of Wales» que fué hundido el año pasado por los japoneses en aguas malayas. Según ella, el comandante del buque, capitán Leech, perdió la vida. El almirante, Sir Thom Philipps, ha desaparecido y se cree que haya perecido en el hundimiento. Otro oficial fué muerto, otros 18 oficiales han desaparecido, debiendo contarse asimismo con su muerte. Nueve marineros fueron muertos mientras otros 300 han desaparecido debiendo ser asimismo contados entre los muertos.

Un corresponsal del «Times» publica, desde la provincia india de Sind, un informe ocular, relativo al esfuerzo que hacen los ingleses para aplacar los disturbios que allí estallaron. Según dice, las operaciones fueron confiadas a un general de división que hasta hace poco mandaba las fuerzas destinadas a aplacar la rebelión estallada en la frontera noroeste india. «Con todo rigor se procede de parte inglesa contra los indios e incluso se han formado destacamentos de paracaidistas para poder copar los insurgentes, donde quiera que estén. Se intenta, además, impeler los indios hacia las espesas selvas y prender fuego a las mismas.» El corresponsal inglés considera estas operaciones de «muy buen entrenamiento» para la guerra de selvas tropicales en la que Inglaterra, en su lucha contra el Japón, ha llevado siempre la peor parte.

Los astilleros ocupados por los japoneses en los puertos de Shonanko, Hongkong, Kaulún, Manila, Surabaya y Rangún, han sido reconstruidos de tal manera que en las próximas semanas habrá de poderse trabajar en ellos. Primeramente habrán de ser reparados todos los buques anclados en los respectivos puertos. Se pretende, además, poner a flote los barcos enemigos hundidos cerca de la costa.

Según comunica la Agencia Domei desde Batavia, las empresas japonesas deben, con la mayor rapidez posible, hacerse cargo de varias fábricas

de Java que fueron anteriormente dirigidas por ciudadanos de las potencias enemigas, poniéndolas bajo el control militar. La fábrica de quinina de Bandung se halla ya en plena actividad bajo la dirección de la Sociedad Takenaga, la fábrica de montajes de los General Motors de Tanjong Priek, bajo la dirección de la Sociedad de Automóviles de Tojoda y la fábrica de neumáticos de la Good Year Company bajo la dirección de la Compañía japonesa de neumáticos.

El diario norteamericano «New York Herald Tribune» admite que la batalla entre los submarinos alemanes y los astilleros norteamericanos, hasta ahora, fué ganada por los submarinos. La revista neoyorquina «Fortune» llega a la conclusión que Alemania, Italia y el Japón han hundido en el curso de 4 meses más tonelaje que el que han construido los Estados Unidos en los últimos cuatro años. Este hecho se considera también como motivo de que el Gobierno de los Estados Unidos no haya publicado, desde el 25 de marzo, el número de barcos terminados en los astilleros. La misma revista asegura que la producción efectiva ha quedado en un 50% debajo del programa de construcción de Roosevelt.

Un buque mercante noruego con un desplazamiento de 2.260 toneladas totales de registro fué secuestrado por el gobierno norteamericano al estallar la guerra y fué hundido en el Mar Caribe por un submarino alemán. El capitán del buque, que era yanqui, intentó oponer resistencia sirviéndose de sus cañones de a bordo, pero el equipo de piezas se negó a servir los cañones. El hundimiento del buque tuvo lugar después que la tripulación hubo ocupado los botes salvavidas. El comandante del submarino alemán hizo entregar a la tripulación víveres y medicamentos, a fin de que pudieran llegar sanos y salvos y con toda seguridad al próximo puerto.

El «Financial News» y otros periódicos bursátiles ingleses combaten energicamente la opinión muy difundida en la Gran Bretaña que la situación de la libra esterlina inglesa se ha mejorado con la Ley de Arriendo y Préstamo. Las cantidades de dólares que se han tenido que girar a los EE.UU. durante los últimos 12 meses, han sido extraordinariamente elevadas, ya que solamente parte de los envíos norteamericanos entran bajo la ley citada. Además, a fines del año 1941 se podía cubrir en parte el saldo pasivo por medio de la exportación a los EE.UU. del estaño y del caucho de las antiguas colonias inglesas y neerlandesas en el Asia. Desde la pérdida de estos territorios, ha empeorado considerablemente la situación de la libra esterlina. Durante la primera Guerra Mundial, la libra aumentó su valor; pero esta vez, está sucediendo precisamente lo contrario.

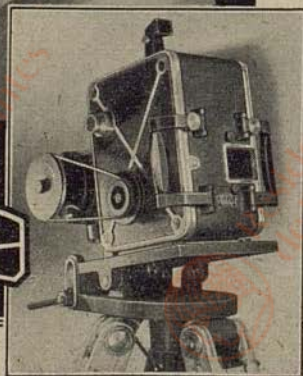
Durante el último tiempo han llegado a Helsinki 10.000 toneladas de trigo alemán. Se esperan nuevos envíos. Las cantidades suministradas por el Reich permitirán conservar durante tres o cuatro meses el racionamiento anterior.

El Gobierno Laval ha comunicado en una circular dirigida a las comisiones ejecutivas del Frente de Trabajo francés que, en virtud de las inscripciones

voluntarias de obreros franceses para trabajar en Alemania, ya han sido puestos en libertad y esperan el momento de ser repatriados 5.000 prisioneros franceses de guerra.

Según comunican de Ankara, los ingleses han trasladado a una ciudad sudafricana el oro del Banco Egipcio del Kairo. Desde el 2 de Julio se oyen desde Alejandría los cañonazos. En la ruta costera de El Almain hacia Birmak fueron atacados vehículos automóviles por aviones del eje, bajo el más bello claro de luna, que, formando apretadas columnas, iban en dirección al Este. El corresponsal inglés del Cairo manifiesta cuán penosa es actualmente la realidad. Hace sólo pocos días se podían recorrer todavía en auto 500 kilómetros en el interior de Libia sin hallar vestigios ningunos de guerra, mientras que actualmente los carros blindados de las potencias del eje se hallan a pocas horas de la capital de Egipto.

Los precios que se obtienen para los barcos viejos son, cuanto más escaso se vuelve el tonelaje mundial, tanto más sensacionales. Para un barco inglés de 9.000 toneladas totales de registro, que fué construido hace 15 años y cuyo precio de coste, nuevo, es de 115.000 libras esterlinas, se pagó el precio de 750.000 libras. De esta manera el barco viejo costó ahora seis veces y media más caro que un barco nuevo. Nada demuestra tan palpablemente la extraordinaria escasez de tonelaje que sufre Inglaterra y los precios para barcos viejos habrán de seguir aumentando en breve.



La investigación

de movimientos muy rápidos

es el campo de acción de la cinematografía de alta frecuencia en la ciencia y la técnica. A su servicio están puestas las

Cronolupas Zeiss Ikon

Dos modelos están a la disposición:

Para cinta normal de 35 mm con accionamiento por motor eléctrico hasta 1000 exposiciones por seg., con utilización completa de la cinta.

Para cinta de tamaño pequeño de 16 mm con accionamiento por cuerda hasta 1000 exposiciones por seg., con utilización completa de la cinta.

Informaciones y presupuestos recibirá Vd. sin compromiso alguno de la

ZEISS IKON AG. DRESDEN
Sección de instrumentos S 30

Cultivo de Idiomas.

Lección CXI.

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

(Continuación.)

En el Este debía aplazarse la decisión hasta después de la esperada victoria sobre Francia, que permitiría el retiro de suficientes fuerzas alemanas para pasar también al ataque general contra Rusia. También el jefe del Estado Mayor austro-húngaro, General Freiherr Conrad von Hoetzendorf con el cual el General von Moltke a partir de 1909 cambiaba ideas con respecto a la conducción de las operaciones, reconocía que Alemania, en el caso de una guerra en dos frentes,

Sprachübungen.

Übungsstück 111.

Aus: „Der Weltkrieg 1914 bis 1918“. Bearbeitet im Reichsarchiv.

Band I. 1. Kapitel.

(Fortsetzung.)

Im Osten mußte man die Entscheidung hinausschieben, bis durch den gegen Frankreich erhofften Sieg ausreichende deutsche Kräfte frei wurden, um auch gegen Rußland zum allgemeinen Angriff überzugehen. Auch der österreichisch-ungarische Generalstabschef, General der Infanterie Freiherr Conrad von Hoetzendorf, mit dem General von Moltke seit 1909 über die Führung der Operationen im Gedankenaustausch stand, erkannte an, daß Deutschland die Entscheidung in einem



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



C·POSE·WEHRAUSRÜSTUNGEN

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

Casa que atiende los mayores pedidos en tiempo breve

debía primeramente buscar la decisión en el Oeste, y que, por consiguiente, la misión en el Este consistiría al principio en cubrir la espalda de la ofensiva alemana contra Francia. Esto coincidía con la apreciación del Graf Schlieffen, el que poco antes de su fallecimiento la condensaba en las palabras de que también el destino de Austria-Hungría se decidiría, en último término, no en el Bug, sino en el Sena.

Los generales von Moltke y von Conrad estaban de acuerdo que también esta lucha contra Rusia, que al principio sería de carácter retardante y con el objeto de ganar tiempo, no debería limitarse a la defensa pura, sino que debía ser llevada en forma ofensiva. Únicamente así, logrando debilitar las fuerzas rusas antes de su

Zweifrontenkriege zuerst im Westen suchen müsse, und daß daher die Aufgabe im Osten zunächst darin bestehe, der deutschen Offensive gegen Frankreich den Rücken zu decken. Das entsprach der Auffassung, die Graf Schlieffen kurz vor seinem Tode in die Worte gekleidet hatte, auch das Schicksal Österreich-Ungarns werde letzten Endes nicht am Bug, sondern an der Seine entschieden.

Die Generale von Moltke und von Conrad waren sich darüber einig, daß auch dieser zunächst hinhaltende, auf Zeitgewinn abzielende Kampf gegen Rußland nicht in reiner Abwehr, sondern angriffsweise geführt werden müsse. Nur wenn es auf solche Weise gelang, die russischen Kräfte zu schwächen, bevor sie völlig versammelt



DWM

Munición

para caza, deportes y defensa

Ho

Deutsche Waffen- u. Munitionsfabriken A.-G., Berlin-Charlottenburg 2 (Alemania)

concentración, existía la esperanza de detenerlas un tiempo relativamente largo y de impedir que llegasen a amenazar la lucha contra Francia por medio de una invasión profunda a Alemania. Por esta razón, Austria-Hungría proyectaba emplear la masa de su ejército contra Rusia y llevar la ofensiva desde Galicia hacia Polonia, aun en el caso de tener que conducir simultáneamente la guerra en los Balcanes. En apoyo de esta operación debían concentrarse fuerzas alemanas en la Prusia Oriental para aferrar el mayor número posible de fuerzas rusas.

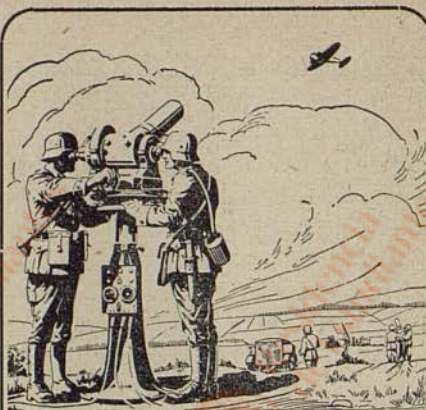
(Continuará.)

waren, bestand Aussicht, sich ihrer für längere Zeit zu erwehren und zu verhindern, daß sie durch einen Einfall tief nach Deutschland hinein den Ausgang des Kampfes gegen Frankreich gefährdeten. So wollte Österreich-Ungarn, auch wenn es zugleich auf dem Balkan Krieg zu führen hatte, die Masse seines Heeres doch gegen Rußland einsetzen und die Offensive aus Galizien nach Polen hinein ergreifen. Zur Unterstützung dieser Operation sollten deutsche Streitkräfte in Ostpreußen aufmarschieren und möglichst starke russische Kräfte binden.

(Fortsetzung folgt.)

Casa editorial e imprenta:
Gerhard Stalling AG., Oldenburg (Oldb.)
(Alemania).

Responsable de los anuncios:
M. Jungé, Berlin-Frohnau, Sigismündkorso 20.



Instrumentos ópticos y mecánicos de alta precisión para el ejército, la marina y la aviación

Teodolitos cinematográficos

para medir blancos de gran movilidad, para pruebas de rendimiento de aviones (velocidad, comportamiento en vuelo picado, virajes), para examen de los procesos al lanzar paracaídas o bombas, para mediciones de ensayos ópticos y del tiro antiaéreo

Teodolitos de presión para el contraste de fonolocalizadores y proyectores

Teodolitos fotométricos para resolver los más distintos problemas de balística, medición de trayectorias de proyectiles y bombas, y para establecer tablas de tiro o de lanzamiento de bombas

Teodolitos para globos sonda, destinados a observaciones meteorológicas

Instrumentos de observación, telescopios de puntería, goniómetros de nivel de burbuja, instrumentos para la navegación aérea, aparatos tomavista de cinematografía, aparatos cinematográficos de película retardada y acelerada



ASKANIA-WERKE
BERLIN-FRIEDENAU



MESSERSCHMITT A.G. AUGSBURG



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN