

# HAZAÑAS



**EL MUY HONORABLE OLIVER LYTTELTON**

Producción de la Gran Bretaña, a quien le ha sido concedida recientemente la Orden de Suvorov por el Mariscal Stalin.  
(Véanse las páginas 2 y 3.)



Aunque los directores y editores de esta revista hacen todo lo posible para comprobar los hechos y los datos que aparecen en ella, no aceptan ninguna responsabilidad por las opiniones que expongan sus colaboradores.

## CONTENIDO

	Página
EL MUY HONORABLE OLIVER LYTTTELTON Ministro de Producción de la Gran Bretaña.	2-3
UN ARTISTA QUE ACTÚA DE BOMBERO	4-5
LOS AVIONES DE RETROPROPULSIÓN DE INGLATERRA Una interview con el famoso inventor Whittle, Comodoro del Aire.	6
LA CIENCIA BRITÁNICA PERFECCIONA EL LANZALLAMAS "Hazañas de Guerra" presenta esta terrible arma del Ejército británico en una notable colección de fotografías de color.	7-9
UN NUEVO TIPO DE "SPITFIRE" ESTÁ DISPUESTO PARA LA CAMPAÑA CONTRA EL JAPÓN	10
LAS GRANJAS DE LECHE EN TIEMPO DE GUERRA Los granjeros británicos han mantenido su producción de leche a través de la guerra, y están a punto de bastarse a sí mismos para el alimento del ganado.	11-13
LA GRAN BRETAÑA SIGUE PRODUCIENDO, EN PLENA GUERRA, MAGNÍFICA VAJILLA DE CHINA	14-15

# EL MUY HONORABLE OLIVER LYTTTELTON



La famosa insignia de la Orden militar rusa de Suvorov, recientemente otorgada por el Mariscal Stalin a Mr. Oliver Lyttelton, por su trabajo de organización de suplidos de guerra para los ejércitos de la Unión Soviética.

CUANDO el Mariscal Stalin otorgó recientemente la orden de Suvorov al Ministro de Producción de la Gran Bretaña, puso de relieve una figura destacada en el Gabinete de Guerra de Mr. Churchill. Sobre los hombros de Mr. Oliver Lyttelton, en los diversos puestos ocupados por él durante los años de guerra, ha pesado una gran parte de la organización de los aprovisionamientos que han servido de soporte a los ejércitos de la Gran Bretaña, de los Estados Unidos y de sus aliados europeos; especialmente, los de la Unión Soviética.

Oliver Lyttelton es, fundamentalmente, un hombre de negocios. No tenía una experiencia anterior de servicios prestados a la Administración del Estado. Recientemente ha dicho hablando de sí mismo: "Yo soy un hombre de negocios, o más bien, fui un hombre de negocios, y supongo que, por definición, soy un capitalista". Aunque el padre de Mr. Lyttelton fué un político, el hijo no siguió sus pasos, sino que emprendió el camino de los negocios. Fué educado en Eton y en el "Trinity College" de Cambridge; pero antes de terminar su educación

clásica y de alcanzar el grado universitario, estalló la primera guerra mundial, y Lyttelton entró a servir en los Granaderos de la Guardia. Estuvo en constante servicio activo desde Febrero de 1915 hasta Noviembre de 1918. En Febrero de 1918 adquirió el grado de brigadier mayor, habiendo ganado ya la Cruz Militar, y siendo mencionado tres veces en los partes de guerra. Luchó en Nueva Chapelle, Festubert, Loos, y en la gran ofensiva del Somme. En esta última batalla ganó la Orden de Servicios Distinguidos. Se dijo de él entonces que "había mostrado una gran bravura en el ataque, contribuyendo en gran parte a la captura de un centenar de prisioneros. Se mantuvo en su posición durante cinco horas bajo el fuego, hasta que se vió obligado a retirarse para evitar el ser cercado".

Después de su experiencia de guerra,

## DETRÁS DE LAS LÍNEAS ALIADAS



Arriba: Grandes camiones motorizados de los Ejércitos aliados, cada uno con su remolque, se dirigen en largas filas a París y otras ciudades liberadas, cargados de alimentos y medicinas urgentes. Este camión se ha detenido a las puertas de París, y sus tripulantes están charlando con unos paisanos franceses.

A la izquierda: Los camiones llegan a París y los ciudadanos jubilosos se abalanzan a su encuentro, para comenzar el trabajo de la distribución de los viveres.

A la derecha, arriba: Niños de París son alimentados en una de las cocinas comunales instaladas por las organizaciones aliadas de socorro.

A la derecha: Algunas niñas terriblemente desnutridas durante la ocupación nazi, reciben medicamentos especiales, plétóricos de vitaminas.





Mr. Lyttelton se convirtió decididamente en un hombre de negocios. Fué nombrado Administrador general y, más tarde, Director gerente de la "British Metal Corporation Ltd.", y en esta posición hizo frente a la huelga general de Inglaterra de 1926 y a la crisis económica mundial que comenzó en 1929 y duró hasta 1932. Seguía en la citada compañía al iniciarse la guerra actual en Septiembre de 1939. Su desusada experiencia de especialista le llevó al puesto de Inspector de Metales no férreos, en el Ministerio de Abastecimientos. En este puesto, Mr. Lyttelton siguió la política que enunció claramente cuatro años más tarde, al ponerse al frente del Ministerio de Producción, cuando dijo que "en la manufactura de utensilios de guerra de todas clases—barcos, aviones y armas para el ejército—la política del Gobierno consistía en utilizar las empresas privadas como agentes e instrumentos".

La gran experiencia de Mr. Lyttelton en cuestión de metales y de mercados y prácticas mercantiles en relación con el acero, le habilitó para proporcionar a Inglaterra una adecuada provisión de metales básicos, suficientes para cubrir las necesidades de guerra de tres años. Hizo sus compras dentro del Imperio y a los precios del mercado de entonces, ahorrando al país, de esta manera, millones de libras. Sus contratos contenían cláusulas previniendo compras opcionales, al mismo precio, en el futuro. Pronto fué reconocido el valor de sus trabajos en esta materia. Se le nombró presidente del Consejo de Comercio.

En este puesto, Mr. Lyttelton llevó a cabo una de las más extraordinarias proezas de organización de la presente guerra. Fué el arquitecto de lo que se conoce ya en todo el mundo con el nombre de "Concentración de la Industria Británica".

Las Islas Británicas, densamente pobladas, constituyen, en comparación con otros países, una complicada y espesa red de industrias de todas clases. Para colocar a millares de trabajadores en la industria de guerra, sin disolver la indispensable industria civil, Mr. Lyttelton concentró las industrias civiles, invitando, y a veces forzando, a las empresas privadas a trabajar juntas, para que una buena parte de su personal pudiera consagrarse por entero al esfuerzo de guerra. Grandes corporaciones abrieron sus fábricas para dar cabida en ellas a otras firmas más pequeñas, durante el tiempo de la guerra. Una vez que una industria había sido concentrada, recibía el nombre de "firma núcleo" y obtenía un certificado que la protegía contra cualquier interferencia ulterior. El sistema completo, que resultó eminentemente práctico, requería la más alta capacidad de organización.

El 1º de Julio de 1941, después de sus grandes éxitos al frente del Consejo de Comercio, Mr. Lyttelton fué nombrado Ministro de Estado residente en el Oriente Medio. Aunque su nuevo cargo era de tipo diplomático, había en aquella fecha un motivo ulterior para nombrar a un hombre de su capacidad de organización mercantil para tal puesto, porque en Julio de 1941 y

meses sucesivos tenían que llegar a los puertos del Oriente Medio grandes consignaciones de material de guerra, para la segunda y tercera ofensivas del ejército británico; llevándose a cabo la tercera bajo el General Sir Harold Alexander como Comandante en Jefe, y el General Montgomery como Comandante del Octavo Ejército. Hubo que construir grandes depósitos en el delta del Nilo, y una corriente incesante de barcos de carga comenzó a desembarcar en Alejandría tanques, camiones, cañones y municiones de todas clases. La tercera ofensiva, como se recordará, se inició en el otoño de 1942 y terminó con el derrumbamiento de las fuerzas alemanas e italianas en el Cabo Bon, en Mayo de 1943.

Durante la primera mitad de Marzo de 1942, Mr. Lyttelton fué llamado a Inglaterra para confiarle el cargo de Ministro de Producción en el Gabinete de Guerra de la Gran Bretaña, puesto en el que sigue actuando. En este cargo, su primera misión consiste en controlar las materias primas, máquinas herramientas y mano de obra, en conexión con los Ministerios de Abastecimientos y del Trabajo, y en mantener la producción continuamente a la altura de los requerimientos estratégicos. Debe también amoldar el plan industrial británico al de los Estados Unidos, surtir los frentes de guerra de Europa y del Oriente y mantener una continua corriente de provisiones de todas clases, para ayudar a los ejércitos de la Unión Soviética.



La prensa es libre de nuevo. Dos cajistas en una imprenta de un periódico francés preparan uno de los primeros números de la liberación.

Los ciudadanos franceses de una ciudad liberada adquieren ansiosamente el nuevo periódico local: "Renaissance" (Renacimiento).







# UN ARTISTA QUE ACTÚA DE BOMBERO

Los miembros de la gran organización del Servicio Nacional contra Incendios proceden de todos los sectores sociales. Este servicio se contrastó durante el "blitz" de la Luftwaffe de 1940 a 1941, y se puso a prueba nuevamente en los recientes ataques de bombas volantes, especialmente en el área de Londres. Esta organización ha logrado tal grado de eficiencia, que apenas existe ya ninguna diferencia notable entre ella y el servicio regular de bomberos. En esta serie de dibujos, un conocido artista londinense, que ha venido prestando servicios de bombero durante toda la guerra, nos presenta las incidencias de un día de su actuación en Londres, durante los ataques alemanes de bombas volantes.



4 Descanso para tomar el desayuno.



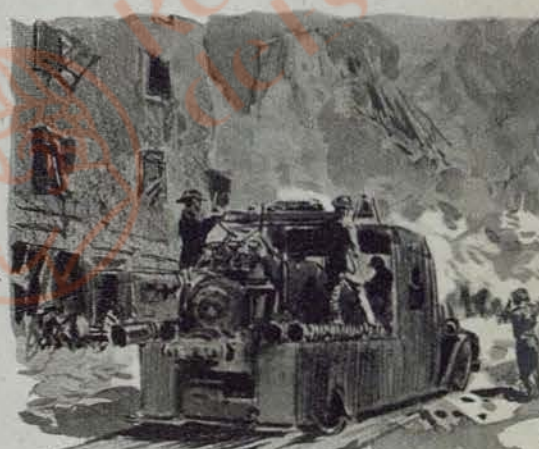
5 Trabajo en el centro. Limpieza y pulido de los utensilios.



6 Un buen almuerzo en la cantina.



9 Dirigiéndose al lugar de explosión de una bomba volante.



10 Ha estallado un incendio.



8 Toque de alarma.



12 Luchando contra el fuego.



1 La revista matinal.



2 Nuestro hombre acude a su centro de servicio.



3 Ejercicio matinal de escaleras de mano.



7 Por la tarde : manejando la manga de riego.



11 Desenrollando las mangas.



13 El fuego dominado. Agua a raudales y trabajo de piqueta.



14 De vuelta, un poco fatigados ; pero con la satisfacción del deber cumplido.





El Comodoro del Aire Whittle en su despacho.

**N**UESTROS pilotos tienen ahora un caza con turbina de retropropulsión, totalmente británico", ha dicho el Comodoro del Aire Frank Whittle, al ser interrogado sobre la invención a la que va unido su nombre. Y ha añadido después: "Se trata de un tipo mejorado, muy rápido y manejable, y estoy convencido de que es superior a todo lo que puedan haber producido los alemanes. Debo advertir—aclara—que yo no he diseñado el aeroplano del que se han publicado fotografías recientemente. Este fué hecho por la Hawker Gloster Company, bajo la dirección de su ingeniero jefe Mr. W. G. Carter. Yo colaboré, desde luego, en el diseño; especialmente en el primer avión".

El Comodoro del Aire Whittle asegura que, en su opinión, los bombarderos y aviones de transporte, así como los cazas, pueden ser provistos de motores con turbina de retropropulsión. Cuando le pregunté concretamente si creía que podía construirse un bombardero movido por retropropulsión, que tuviese la misma eficiencia que un Lancaster, me replicó que no veía razón alguna para que no pudiese hacerse así. Y sostuvo la misma convicción respecto a los aviones civiles de transporte.

"La gente sigue hablando—me dijo—del chorro de propulsión, aunque en realidad esto no es más que una aplicación de la turbina de gas. Es como si se hablara de un automóvil empujado por la fricción de sus ruedas sobre el terreno. Un avión de retropropulsión es empujado a través del aire, realmente, por una turbina. El Me.262 es una máquina de este tipo. El avión cohete Me.163 es sencillamente un aparato de fuego volante".

Nuestro caza de retropropulsión fué utilizado recientemente, con notorio éxito, contra las bombas volantes, que, a su vez, usan otra manera de retropropulsión.

Un caza de retropropulsión será siempre más rápido que otro movido por motor de combustión interna. Su introducción modificará, por consecuencia, las tácticas de la guerra en el aire, del mismo modo que afecta a los combates de tierra. Algo cambiará en las batallas del aire, aunque no hay duda de que la fuerza defensiva de una gran formación de bombarderos mantendrá su eficacia.

"La Gran Bretaña—nos dice el Comodoro del Aire Whittle—marcha a la cabeza del mundo con su moderna turbina de retropropulsión. Yo construí mi motor en Abril de 1937. Se lanzó al vuelo en Mayo de 1941. Cinco meses más tarde, como señal de reversión del sistema de Préstamos y Arriendos, los diseños fueron enviados a Norteamérica. Los americanos construyeron sus modelos en Abril de 1942, y los lanzaron al vuelo en el mes de Octubre siguiente".

Hasta fines de 1937 no se hicieron secretas las patentes de los inventos del Comodoro del Aire Whittle. Varios de sus dibujos patentados de la turbina de gas de retropropulsión fueron publicados en el periódico alemán "Flug-Sport" en 1939 (números 1, 2, 3 y 4).

"De hecho—nos dice Whittle—la compañía 'Power Jets Ltd.' se fundó en 1936 para explotar mi invento. Yo fui colocado en la Lista de Servicios Especiales por el Ministerio del Aire y adscrito a la casa Power Jets, donde actué como ingeniero jefe.

"La casa hizo contratos con la 'British Thomson Houston Company' para los diseños de un motor experimental y, más

# LOS AVIONES DE RETROPROPULSIÓN DE INGLATERRA

Bombarderos y aviones civiles pueden ser equipados con motor de turbina de retropropulsión.

Por el COMODORO DEL AIRE WHITTLE

(En una entrevista con el Comodoro del Aire Howard-Williams. Publicado con autorización del Daily Telegraph)

tarde, para la construcción de su mayor parte, bajo mi dirección. La 'B.T.H. Company' me cedió una oficina en su fábrica. El motor fué ajustado y probado primeramente allí. Los desenvolvimientos ulteriores se llevaron a cabo en una antigua fundición; pero la 'B.T.H. Company' siguió participando en el diseño y manufactura de los componentes modificados, y lo mismo hicieron otros diversos subcontratistas.

"En aquel tiempo, 'Power Jets' tenía un contrato directo con el Ministerio del Aire para la construcción de los dos o tres primeros motores de ensayo aunque el desenvolvimiento de los mismos estaba confiado a la colaboración entre la 'Power Jets', la 'B.T.H. Company' y yo. El primer avión experimental de este tipo fué diseñado y construido por la 'Hawker Gloster Aircraft Company', por contrato directo con el Ministerio del Aire.

"Posteriormente, la 'Power Jets' desarrolló este asunto y acabó por construir motores propios. De 1940 en adelante, el Ministerio

a las pruebas y también en relación con los diseños de los últimos modelos mejorados del motor. Muchas de estas mejoras se basaban en un desenvolvimiento paralelo del tipo británico.

"A la vez que la 'Bell Aircraft Company'—nos explica Whittle—diseñaba y construía mi turbina de gas, procedió a diseñar y construir también el prototipo de caza que había de utilizarla. Este aparato hizo su primer vuelo a principios de Octubre de 1942; es decir, doce meses después de haber pasado la información a América. Fué realmente una admirable proeza".

Durante su estancia en la otra orilla del Atlántico, Whittle formó una elevada opinión acerca del entusiasmo y la destreza de los equipos de ingenieros de la "General Electric Company" y la "Bell Aircraft Company". A partir de aquella visita se ha establecido un completo intercambio de información sobre este tema entre ambos países.

Hay que reconocer que, con el moderno motor de turbina de retropropulsión, el



La primera fotografía autorizada por la Censura, mostrando el primitivo avión experimental de retropropulsión, diseñado y construido por una fábrica británica de aeroplanos.

de Producción Aeronáutica estimuló a otras firmas británicas para aplicarse al desenvolvimiento de este trabajo. Se puso a su disposición la experiencia de la 'Power Jets', de la 'B.T.H.' y del 'Royal Aircraft Establishment'. Hay ahora numerosos diseños en proyecto.

"En 1941 nos visitaron algunos ingenieros de la 'General Electric Company' de América y oficiales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, para observar los progresos de nuestros trabajos. Como resultado de estas visitas, y por acuerdo de ambos Gobiernos, se enviaron a los Estados Unidos, en Octubre de 1941, un motor de retropropulsión y una colección completa de diseños del último modelo. Con ellos fué un equipo formado por los señores D. M. Walker, G. B. Bozzoni y el suboficial J. A. King.

"Este equipo británico ayudó a los ingenieros de la 'G.E.C.' a instalar el motor inglés en el taller de prueba, aconsejándoles también durante las primeras etapas de la versión americana del último modelo británico. Nuestro equipo permaneció allí durante unos tres meses.

"El primero de los motores americanos se puso a prueba a los seis meses de haber recibido los diseños británicos".

El Comodoro del Aire Whittle visitó personalmente los Estados Unidos en el verano de 1942 y estuvo allí tres meses. Con cierto aire de secreto conspirativo usó allí un nombre supuesto, y era llamado siempre "Frank". Empleó gran parte de su tiempo en aconsejar a los ingenieros de allá respecto

constructor de aviones ha logrado algo vital. Con este motor el avión resulta tanto mejor cuanto más rápido vuela y más alto se eleva. Fácil de construir y de operar, este avión funciona perfectamente con combustible de bajo grado.

Hablando acerca de los combustibles para las turbinas de retropropulsión, Whittle me dijo que la parafina era especialmente adecuada para su aparato, a causa de su bajo nivel de congelación. Algunos de los aceites pesados tienden a encenderse a bajas temperaturas. La calidad del combustible no es en este caso demasiado importante. No es necesaria una gasolina rica en octanas.

El Dr. Roxbee-Cox, que fué el funcionario oficial designado por el Gobierno para el desenvolvimiento de las turbinas de gas, ha estado estrechamente asociado con el Comodoro del Aire Whittle en una gran parte de su trabajo. Roxbee-Cox es un científico de excepcional valía y dirige actualmente la sección de investigaciones de la compañía controlada por el Gobierno de "Power Jets Ltd."

Difícilmente se encontraría un argumento mejor para una Academia Aeronáutica que el éxito resonante de Whittle. Oficial de la Real Fuerza Aérea, entrenado como especialista, ha dado al avión su base natural de energía, y con ella, posibilidades incalculables para el futuro.

Su triunfo es sólo comparable con el de los hermanos Wright, quienes comparten con Whittle y otros seis ingenieros la distinción de la Medalla de oro, concedida por la Real Sociedad Aeronáutica.





Arriba: El "Crocodile" es el modelo de mayor tamaño del lanzallamas. Va montado en un tanque "Churchill" y lleva el combustible en un remolque blindado. Sigue actuando el tanque "Churchill" corriente, que ahora puede, por añadidura, vomitar fuego a la distancia de más de 135 metros.

Abajo: El lanzallamas "Lifebuoy" para infantería se lleva a la espalda y puede abrasar a los defensores de una casamata enemiga, a más de 45 metros de distancia.



## LA CIENCIA BRITÁNICA PERFECCIONA EL LANZALLAMAS

Probado y acreditado en la campaña de Normandía contra la Muralla alemana del Atlántico, el nuevo lanzallamas británico está listo para ser utilizado contra el Japón.

DESPUÉS de la caída de Francia en el verano de 1940, cuando la Gran Bretaña esperaba una invasión inminente, se formó el Departamento de Guerra del Petróleo, por el Director de Petróleos, Mr. Geoffrey Lloyd, con la aprobación del Primer Ministro de Inglaterra, Mr. Winston Churchill. La idea original era la de que el Departamento crease algún arma adecuada para contener la invasión, sobre la base del petróleo inflamado. La invasión no llegó a tener lugar, pero el Departamento de Guerra del Petróleo ha seguido funcionando, y lo fructífero de su labor se ha probado en las primeras horas de la invasión del continente europeo. A los treinta y cinco minutos de efectuarse el desembarco en la costa de Normandía, tres tipos de lanzallamas enteramente nuevos, creados como resultado de los experimentos del Departamento de Guerra del Petróleo, entraron en acción contra los alemanes. Inmediatamente probaron su superioridad sobre los lanzallamas usados por los alemanes anteriormente en esta guerra. El secreto de su desenvolvimiento en 1940 y 1941 se mantuvo escrupulosamente. Ha sido en realidad uno de los secretos de la guerra mejor guardados, a pesar de que hubo necesidad de complicar muchos centenares de hombres en el desenvolvimiento de la nueva arma.

Están actuando ahora tres modelos. El "Lifebuoy", manejado por un solo hombre, es utilizado por la infantería, llevando a la espalda el combustible y el gas comprimido, y arroja una llama devastadora a más de 45 metros. El "Wasp", modelo grande, va montado en un carro de cañón Bren, y tiene un alcance de unos 135 metros, y el "Crocodile", que es el mayor de todos, va instalado en un tanque británico "Churchill", con el combustible en un remolque blindado. La larga experiencia del ejército británico con los lanzallamas en acción contra los alemanes en Normandía, ha probado que el tipo para la infantería, el "Lifebuoy" (llamado así por su parecido con un salvavidas de barco) es capaz de destruir, a la distancia de 45 metros, tropas enemigas en las casamatas de cemento armado, del tipo de las que suelen usar los japoneses, y que el "Wasp" (avispa)

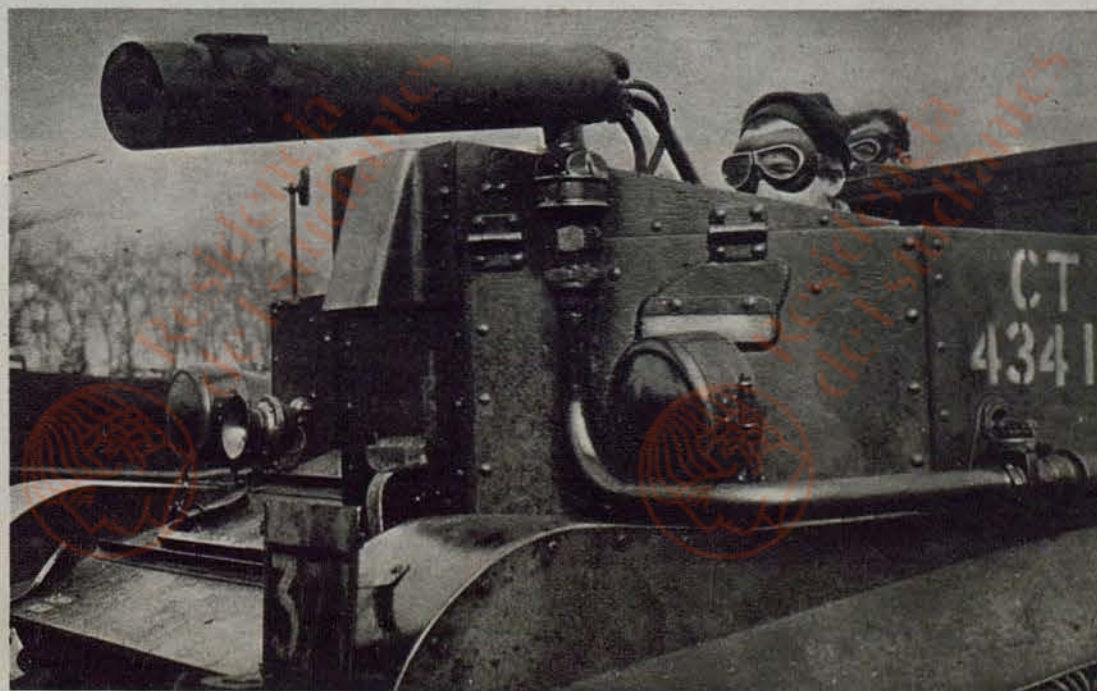
montado en un carro de cañón Bren, con su alcance de unos 135 metros, puede ser transportado, bien protegido contra el fuego de las armas automáticas, hasta las proximidades de las posiciones enemigas, donde vomita sus llamas destructoras.

En la campaña de Normandía, los lanzallamas han producido la desmoralización casi total de las fuerzas enemigas. Si permanecían en sus posiciones eran quemadas dentro. Si emprendían la huida eran ametralladas por la infantería. El fotógrafo que tomó las fotografías en color de las siguientes páginas nos ha informado de que algunos minutos después del ataque a una casamata de prueba en Inglaterra, y tras de haberse despejado todas las señales de fuego y de humo en el exterior, seguía ardiendo el fuego dentro de la casamata, y era imposible entrar en ella.

Aunque el mecanismo proyector encierra en sí mismo muchas mejoras sobre el conocido

tipo alemán, el mayor éxito de aquel se apoya, tal vez, en la mezcla del combustible, especialmente desenvuelta por los científicos del petróleo, que han estado trabajando en esta materia desde el verano de 1940. Los primeros experimentos de aquel tiempo fueron realizados en la costa de Ramsgate, en Kent, sufriendo muchas quemaduras y heridas dolorosas los investigadores y sus ayudantes durante aquella época de prueba. Uno de los aspectos más notables del combustible es que habilita al lanzallamas para introducir el fuego en todos los rincones. Debido a sus persistentes cualidades incendiarias, puede saltar por encima de las paredes y hacer caer su masa de llamas dentro de las casamatas y fortalezas. El equipo armado británico que se está acumulando ahora en el Oriente para el inminente ataque contra el Japón comprende una gran cantidad de estos lanzallamas.

El lanzallamas "Wasp" va montado en un carro blindado de cañón Bren. Puede avanzar, inmune a las armas cortas de fuego, hasta las proximidades de las posiciones enemigas, antes de lanzar sus llamas destructoras.





**LOS CIENTÍFICOS BRITÁNICOS PERFECCIONAN  
UN ARMA TERRIBLE USADA ANTERIORMENTE  
POR LOS ALEMANES**

Estas notables fotografías en color muestran la tremenda devastación causada por los nuevos lanzallamas británicos. En esta fotografía se ve a un lanzallamas "Wasp", montado sobre un carro de cañón Bren, que acaba de lanzar su descarga de unos pocos segundos sobre una casamata de cemento armado.



Un pelotón de soldados británicos, armados de lanzallamas "Lifebuoy" abren fuego contra el enemigo.



Un lanzallamas "Crocodile", sobre tanque Churchill, dispara a su máximo alcance de más de 135 metros.



Lo que le ocurre a un vehículo enemigo cuando las llamas caen sobre él.



Cuatro lanzallamas "Wasp", sobre carros de cañón Bren, disparan contra un tanque enemigo.



# <sup>10</sup> Un nuevo tipo de "SPITFIRE" está dispuesto para la CAMPAÑA CONTRA EL JAPÓN

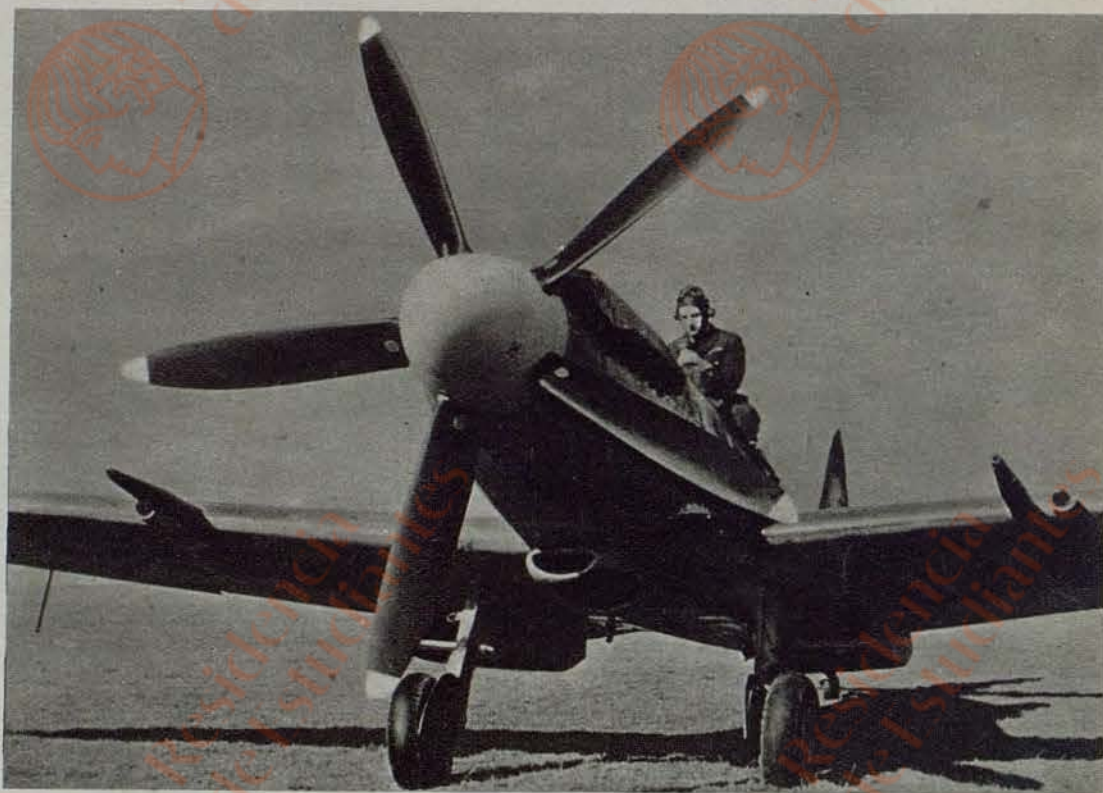


Un "Spitfire" F.XIV hace un viraje preparándose para el ataque.

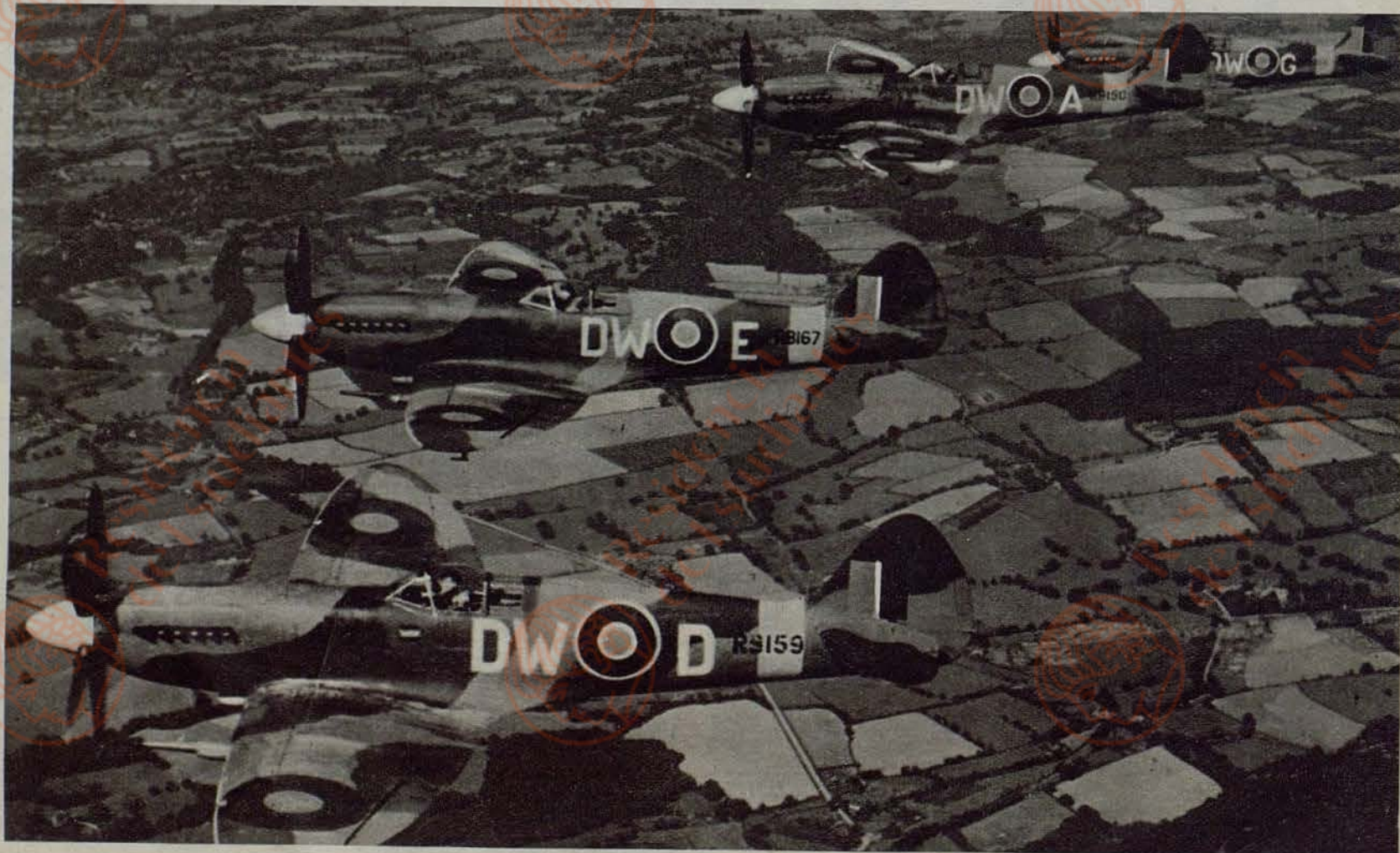
EL desenvolvimiento del "Spitfire" es incesante, y ahora ha surgido el nuevo "Spitfire" F.XIV. Conserva esencialmente las mismas líneas, pero lleva un nuevo motor Rolls-Royce "Griffon", que desarrolla una potencia de 2,000 h.p. Este motor es más grande que el "Merlin" de Rolls-Royce, usado previamente, y está provisto de un supercompresor especial que le habilita para desarrollar su plena potencia a la altura de 12,000 metros. Para hacer uso de los 2,000 h.p. en el aire enrarecido de esa altura, los constructores han provisto al avión de una hélice de cinco hojas, de inclinación variable.

Esta maravillosa máquina, cuya velocidad y funcionamiento en general no pueden ser revelados aún, fué uno de los pocos cazas que pudieron ser utilizados contra las bombas

volantes lanzadas por los alemanes sobre Inglaterra. La velocidad de las bombas volantes alcanza, como es sabido, unos 640 kilómetros por hora, y el "Spitfire" F.XIV fué una de las tres o cuatro máquinas que se mostraron capaces de sobrepasar a la bomba volante y destruirla. Las fotografías de esta página dan una idea de la elegancia de línea del nuevo "Spitfire". Armado alternativamente con cuatro cañones de 20mm., o con dos cañones de 20mm. y dos ametralladoras de 0.50 pulgadas, o con dos cañones de 20mm. y cuatro ametralladoras de 0.303 pulgadas, cada "Spitfire" puede ser provisto de un depósito bajo el fuselaje, capaz de contener una bomba de 125 ó de 250 kilos, o bien un tanque auxiliar despegable, para combustible suplementario.



El nuevo F.XIV es propulsado por un motor "Griffon" de Rolls-Royce, que mueve una hélice de cinco hojas.



Cuatro de los nuevos "Spitfires" en patrulla sobre el campo británico.





## LAS GRANJAS DE LECHE EN TIEMPO DE GUERRA

**Durante los años de guerra, y con su personal muy reducido, los granjeros británicos han mantenido su producción de leche, y están a punto de bastarse a sí mismos para el alimento completo del ganado.**

**L**os granjeros británicos están siendo estimulados oficialmente para mejorar sus rebaños de vacas lecheras, mediante los numerosos servicios que les presta el Ministerio de Agricultura.

Se han hecho grandes avances en la determinación de los componentes nutritivos de una dieta equilibrada, y se están usando raciones alternativas, basadas en análisis científicos. Éstas se incorporan a los pastos y forrajes cultivados en la granja, suplementándolos con grasas y alimentos extractados, ricos en proteínas. Esto capacita al granjero para proveer a su ganado de la necesaria fécula y de proteína digestible, de un modo económico y sin deteriorar la calidad de las vacas lecheras.

En tiempo de paz, el granjero procuraba alimentar a su ganado de la manera más económica posible, y a este fin extraía de la granja pastos y heno, que eran suplementados con la importación de harinas y piensos concentrados. En tiempo de guerra, tiene que producir el máximo posible de alimentos por hectárea, para el consumo humano, y al mismo tiempo debe esforzarse por bastarse a sí mismo para la alimentación de su propio ganado. La importación de alimentos concentrados ha disminuído grandemente, aunque todavía se obtienen paneles racionados para las vacas de las granjas. A fin de obtener la producción máxima en tiempo de guerra, los granjeros británicos aran algunas de sus tierras de hierba, para multiplicar el número de elementos nutritivos logrados por hectárea.

El sistema de nutrición en tiempo de guerra consiste en usar menos alimentos concentrados, en cultivar y utilizar la máxima cantidad de raíces y hierbajos, en explotar plenamente la tierra de labranza y sus productos, y en procurar que no se desperdicie ninguna materia comestible y que la alimentación del ganado sea presidida por la más estricta economía.

Es relativamente fácil producir abundantes

hidrocarburos mediante el cultivo de raíces y cereales, aunque las leyes de guerra prohíben a los granjeros dar al ganado los cereales destinados al consumo humano. No hay restricción, sin embargo, respecto al uso de la avena cultivada en casa, y todas las raíces, con excepción de las patatas y de la remolacha, pueden ser utilizadas libremente por el granjero. Más difícil es producir alimentos ricos en proteínas. Las judías y los guisantes son los más valiosos, pero requieren un terreno adecuado para asegurar el éxito de la cosecha. Otros cultivos relativamente ricos en proteínas son las coles y las alfalfas. De todos modos, el granjero británico recibe siempre con gusto los alimentos concentrados, que le ayudan eficazmente a mantener de un modo adecuado sus establos de vacas lecheras.

El Ministerio de Agricultura ha designado funcionarios especiales, encargados de promover y dirigir esquemas para el mejoramiento del ganado, incluyendo el asesoramiento técnico a las "Milk Recording Societies" (Sociedades de Registro de la Leche). Estas sociedades vienen operando desde hace varios años, recogiendo la historia auténtica de la vida de todas las vacas de los establos registrados en ellas. En el registro se recogen también los datos probados sobre el contenido de la leche en grasa de manteca, que constituye la base para apreciar la calidad de la leche.

Estos registros de la leche habilitan al granjero para distinguir fácilmente entre las vacas de leche buenas e inferiores, y para advertir el descenso de la producción y buscar un remedio a este mal. El granjero aprende a conocer las mejores vacas de su establo y procura conservar su progenie, sabiendo que las buenas cualidades suelen perpetuarse por ley de herencia.

La producción de leche sana para todos los consumidores ha alcanzado un alto grado de perfección en Inglaterra. Actualmente, con una creciente demanda, incluso para

suplir de leche gratuita a las escuelas, este alimento se considera tan vital, que las autoridades prestan la más escrupulosa atención a la higiene en los métodos de producción y distribución del mismo, para evitar la contaminación por medio de gérmenes patógenos.

Las designaciones bajo las cuales se puede vender leche cruda en Inglaterra son éstas: "Tuberculin Tested (Certified)", "Tuberculin Tested" y "Accredited". En los tres casos la leche ha de ser previamente sometida a la reacción de la tuberculina. Algunas condiciones deben ser cumplidas tanto por el productor como por el distribuidor, debiendo alcanzar la leche una calidad de alto grado antes de obtener la licencia para ponerse a la venta pública.

La mayor parte de la leche que se expende es, además, pasteurizada. Es indudable que una gran parte de la leche sería invendible, si no se sometiera a cierto sistema de coción, especialmente cuando tiene que ser transportada a largas distancias, por carretera o ferrocarril.

Con la intención de mejorar la capacidad lechera de las vacas de las granjas, el Ministerio de Agricultura se propone establecer en todo el país centros de inseminación artificial. El germen vital de los toros de primera calidad, en conexión con la capacidad lechera, estará de este modo a disposición de los granjeros, que antes tenían que valerse de toros de inferior categoría. Este sistema habilitará también al granjero, que disponga de vacas de pura raza, para aumentar su rebaño económicamente, fecundando artificialmente las novillas de su propio ganado.

La inseminación artificial está llamada a desempeñar un papel importante en la restauración de los rebaños de los países de la Europa liberada. Se están estudiando por el Ministerio de Agricultura proyectos encaminados a transportar el líquido seminal por vía aérea.



## EL GANADO SHORTHORN

LA raza "Shorthorn" es la más representativa del ganado británico, y se encuentra en todas las regiones del país. Su origen ancestral proviene de Durham, en el norte de Inglaterra, y la raza se ha extendido por todo el mundo.

Son tan estimadas sus cualidades entre los que comercian tanto en carne como en leche, que se están exportando continuamente toros de esta raza para propósitos de recria.

El cultivo de esta raza ha producido dos tipos diferentes: uno con miras a la calidad de la carne, y el otro, el "Dairy Shorthorn", especial para la producción de leche.

Esta raza es altamente popular, porque su leche contiene un rico porcentaje de grasa de manteca.



El toro semental Shorthorn es exportado frecuentemente para propósitos de recria.



La adaptabilidad de la raza lechera Shorthorn contribuye mucho a su popularidad.



La leche es enfriada en la granja, para evitar la multiplicación de las bacterias.



Un rebaño de ganado "Shorthorn" conducido a pastar por una muchacha del Ejército Femenino de la Tierra.





# LA GRAN BRETAÑA sigue produciendo, en plena guerra, magnífica vajilla de china



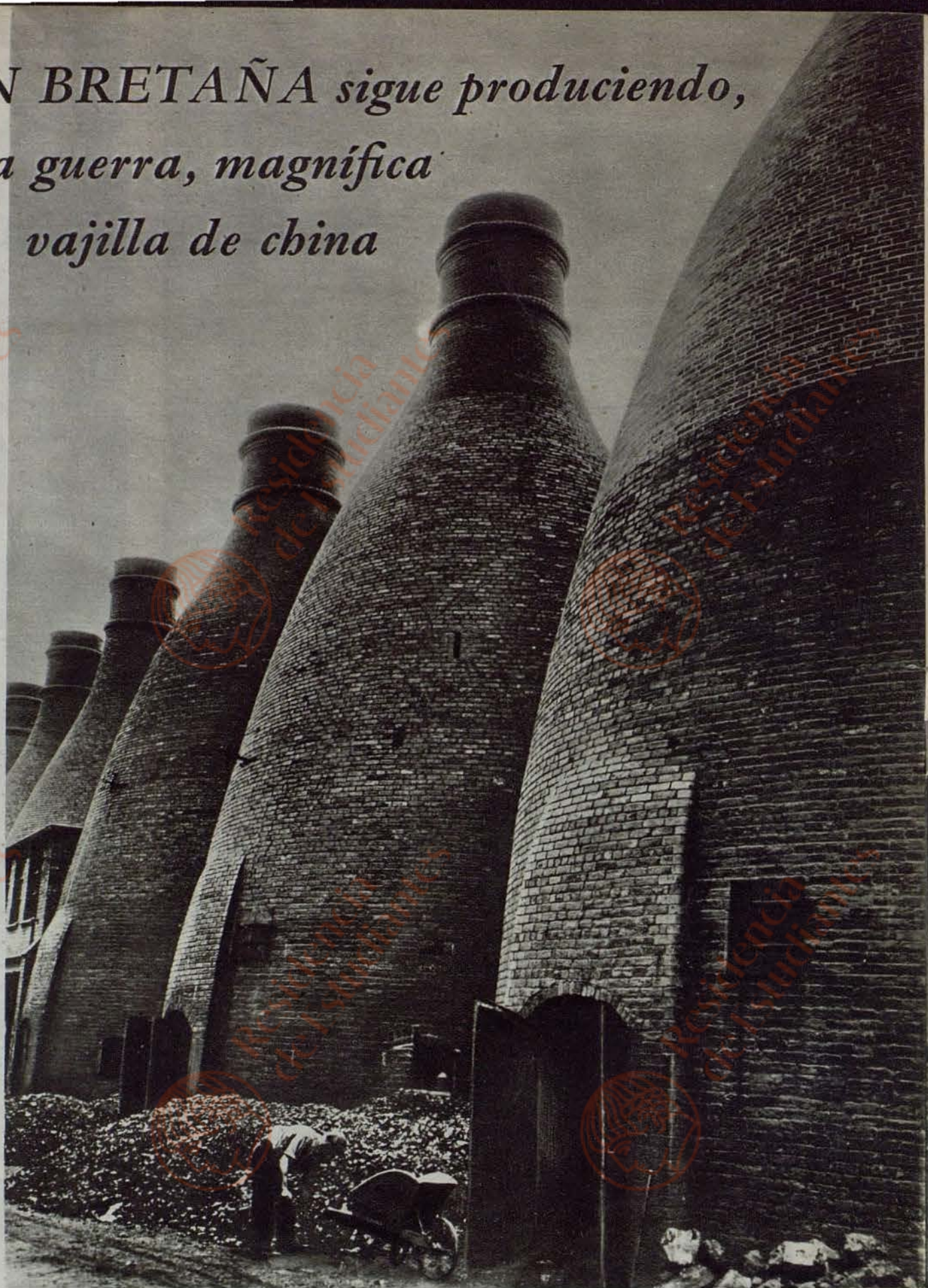
JOSIAH WEDGWOOD, precursor en el siglo XVIII de muchas innovaciones de la industria alfarera y jefe hoy de una gran firma.



JOSIAH SPODE, a cuyo introducción del vidrio azulado, en 1784, deben las alfarerías de Staffordshire gran parte de su prestigio y prosperidad.



THOMAS MINTON, que trabajó varios años con Josiah Spode, y fundó en 1796 la famosa firma que lleva actualmente su nombre.



Los grandes hornos cuya forma domina la línea del horizonte de las ciudades alfareras.

LA necesidad de atender a los suplicos de guerra ha traído consigo una gran restricción de las industrias de lujo de la Gran Bretaña. Los diseños refinados y los materiales delicados son para el pueblo inglés cosas del pasado o del futuro.

Sin embargo, se siguen haciendo en Inglaterra cosas bellas y refinadas. En la industria de alfarería, y en otras parecidas, un pequeño número de expertos artífices sigue atendiendo, en parte, a las demandas del mercado extranjero. Es curioso observar que estos artífices trabajan hoy con métodos que, salvando ligeras modificaciones introducidas por la técnica de la producción en gran escala, no se han alterado respecto a los del siglo XVIII, ni difieren apenas de los empleados en los orígenes de la historia. Sin embargo, en pocas industrias modernas son los diseños tan vivos, tan frescos y tan atentos a las tendencias del momento. Las grandes tradiciones dan siempre vitalidad a

cualquier arte, y la industria de la alfarería británica está especialmente dotada en este punto.

La historia de la alfarería de china inglesa es la historia de unos pocos kilómetros cuadrados en el centro de Inglaterra, y la de unos hombres que, generación tras generación, han hecho allí sus trabajos y experimentos durante tres centurias. De aquellas colinas peñascosas, de aquellas ciudades grises y achatadas, cuyo horizonte se recorta fantásticamente con las figuras cónicas de sus hornos, han surgido las más frágiles y finas piezas de alfarería, los más delicados diseños y vidrios que se han producido nunca en Europa.

El nombre más ilustre—y uno de los más antiguos—de esta industria es, indudablemente, el de Wedgwood. La firma que lleva este nombre y que produce actualmente los más finos diseños de los jóvenes dibujantes británicos, fué fundada hace cerca de dos-

cientos años por Josiah Wedgwood. Luchando con su escasa salud, con una educación deficiente y con una constante mala suerte, logró organizar un negocio cuya reputación ha logrado prestigio mundial. Nacido en 1730, de una familia cuyos miembros fueron alfareros a través de muchas generaciones, Wedgwood entró a trabajar como tornero en las alfarerías, a la edad de once años. Al hacerse mayor, consagró cada vez más tiempo a la parte teórica de la industria, buscando diseños más finos, arcilla de mejor calidad y métodos más perfeccionados en la manufactura del vidrio. En 1750 montó su propia industria, tomando a su servicio a Josiah Spode—cuyo trabajo había de hacerse famoso—“por dos chelines y tres peniques a la semana, o dos chelines y seis peniques, si lo mereciese”. Durante los años siguientes se introdujeron nuevos diseños y vidrios, incluido el famoso azul de Wedgwood.

Wedgwood fué un típico artífice británico





Un artifice británico de hoy, construyendo en su torno una jarra moderna, con métodos poco diferentes de los antiguos.



Ha estado trabajando en esta alfarería desde que dejó la escuela, y está esmaltando modelos de juegos de vajillas para América del Sur.



El alto nivel de la pericia constructora británica reconocido en todo el mundo, se mantiene hoy de un modo especial en la esfera de la alfarería.



Los almacenes repletos de vajillas ofrecen una vista impresionante. Este aparece lleno de tazas económicas de guerra para la Gran Bretaña.



El vidrio color crema de Wedgwood, tipo "Catalina". De un color similar era la vajilla diseñada especialmente por Wedgwood para la Emperatriz Catalina II de Rusia, en 1774.



Vajilla diseñada por "Studio Burton" para el "Royal Institute of British Architects", con un bello dibujo de las iniciales.



La casa Wedgwood está produciendo hoy diseños creados originalmente en el siglo XVIII; ejemplo de continuidad sin paralelo.

de su tiempo. Su espléndida tradición se mantiene viva en la industria alfarera. Aquella tradición está siendo actualmente enriquecida y vitalizada en sus propias fuentes originales, adaptándose a las nuevas necesidades los antiguos diseños, que se acomodan perfectamente a las tendencias modernas en la decoración de los interiores.

La alfarería atrae cada vez más a los jóvenes dibujantes británicos, inspirándoles sus mejores trabajos. La industria de china británica espera ansiosamente el fin de la guerra, deseando que llegue el día en que pueda atender plenamente a las necesidades de sus clientes en Inglaterra y en el extranjero.

A la derecha: El "Modelo Willow", el más famoso y popular en la decoración de la alfarería inglesa; producto de la moda del siglo XVIII, en vajillas de china.





**HAZAÑAS**  
de Guerra



EL APRETÓN DE MANOS DE LA AMISTAD ENTRE LA GRAN BRETAÑA Y AMÉRICA

Esta fotografía fué tomada en una fiesta deportiva en Roma.