



C.F. J. J. Oles



REVISTA DE MARINA DEL PERU



SUMARIO

- Una revista a las construcciones de Post Guerra.—Martín E. Holbrook.
- "Cristales que controlan el éter".—E.M. Washburn.
- El crucero del corsario alemán "Atlantis".—Richard S. Patte.
- La Captura de Bergen.—Georg Von Hase.
- La nueva clase de guerra rusa.—Bern Anderson.
- El Poder Naval y un Estado Mayor General Nacional.—J.D. Hittle.
- Notas Profesionales.
- Crónica Nacional.
- Necrológica.

AÑO XXXVI
Núm. I

1951

Enero y
Febrero

Compañía de Aviación "FAUCETT" S.A.

FLOTA AEREA:

4 Cuadrimotores DC.4— 8 Bimotores DC.3— 7 Monomotores "Faucett".

SERVICIOS:

- LIMA—AREQUIPA—LIMA, (DC. 4): Diario.
—continúa hasta TACNA: Lunes, Miércoles Jueves y Sábado.
- LIMA—TUMBES, (DC. 3): Diario con escalas en TRUJILLO, CHICLAYO,
—PIURA y TALARA: escala en SULLANA: Lunes, Miércoles y Viernes
—a la ida y Martes, Jueves y Sábado al regreso.
- LIMA—CUZCO—LIMA, (DC. 4): Lunes, Miércoles y Viernes.
- LIMA—AYACUCHO—LIMA, (DC.3): Domingo.
- LIMA—IQUITOS—LIMA, (DC.4): Martes y Sábados.
- LIMA—PUCALLPA—LIMA, (DC.3): Martes y Sábado.
- LIMA—TINGO MARIA—LIMA, (DC.3): Lunes y Jueves con escala en
—HUANUCO.
- LIMA—CHICLAYO—IQUITOS, (DC.3): Viernes regresando Sábado; con es-
—calas MOYOBAMBA, RIOJA, TARAPOTO y YURIMAGUAS.
- CHICLAYO—YURIMAGUAS, (DC.3): Diario con escalas en CHACHAPO-
—YAS, MENDOZA, MOYOBAMBA, RIOJA y TARAPOTO;—TARAPO-
—TO—LAMAS ("F") opcional.
- LIMA—CAJAMARCA—LIMA, (DC.3): Lunes y Viernes; con escalas en
—CHIMBOTE y TRUJILLO
- LIMA—CUZCO—QUINCEMIL—MALDONADO e IBERIA, (DC.3): Bimen-
—sual, sale de Lima el 6 y 22 de cada mes.
- LIMA—TACNA, con escalas ("F"): Lunes, Miércoles y Viernes, regresando:
—Martes, Jueves y Sábado.

Pasajes: Edif. Hotel Bolívar — Teléf. 11940

Carga : Esq. Ocoña y Camaná — Teléf. 39762

Aeropuerto de Limatambo — Teléf. 58900 (9)

Agencia en Miraflores — Teléf. 57830


Enero — Febrero
Año 36 No. 1



1951
Vol. No. 209

Pág.

Una revista a las construcciones de Post-Guerra.—Por Martín E. Holbrook	1
“Cristales que controlan el éter”.—Por E.M. Washburn	13
El Crucero del corsario alemán “Atlantis”.—Por Richard S. Patte	21
La Captura de Bergen.—Por el Capitán de Fragata de la Armada Alemana, Georg Von Hase	39
La nueva clase de guerra rusa.—Por el Contralmirante Bern Anderson, U.S.N. (Retirado).	77
El Poder Naval y un Estado Mayor General Nacional.— Por el Teniente Coronel J.D. Hittle, de la Infantería de Marina de Estados Unidos	101
Notas Profesionales	123
Crónica Nacional	133
Necrológica	



Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Jorge Arbulú G.

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Armando Echeandía R.

REDACTOR

Capitán de Corbeta A.P. Aurelio G. Carrillo

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año	S/o.	15.00
Número suelto	„	5.00
Suscripción anual en el extranjero	„	30.00

AVISOS

Por cuatro meses 1 página	S/o.	120.00
Por cuatro meses ½ página	„	70.00
1 Página una sola vez	„	80.00

TODOS PAGOS SERAN POR ADELANTADO

Avisos Extraordinarios a Precios Convencionales

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S.A.

Una revista a las construcciones de Post-Guerra

Por MARTIN E. HOLBROOK

Desde el final de la II Guerra Mundial ha habido un notable y continuo aumento tanto en el número de buques en construcción como en el número de naciones que están comprometidas en dichas construcciones. Variando desde acorazados para disparar proyectiles cohetes y portaviones de flota hasta pequeñas lanchas torpederas y buques de investigaciones, estos buques, cuando estén terminados, incluirán todas las lecciones aprendidas durante y después de la reciente guerra. Estos nuevos buques, los primeros de la llamada marina de la "Edad Atómica", estarán sometidos a muchas discusiones y atención en los meses venideros, y es por esta razón que quizás un resumen de cuántos y qué clase de buques de guerra están comprendidos en ella, puede ser, y será de interés general.

Algunos de los buques incluidos en este resumen son "residuos" de los programas de guerra de diferentes naciones; sin embargo, innovaciones y alteraciones en el diseño original, para incorporar las lecciones de la guerra, les permitirán ser clasificados parcialmente, sino totalmente, como construcciones de post-guerra. Por esa razón han sido incluidos. Los resúmenes que siguen están dispuestos alfabéticamente de acuerdo a la nación e incluyen, tanto como se conoce, todos los buques de guerra en construcción actualmente.

AUSTRALIA.—La Marina Real Australiana, que hasta 1939 había estado acostumbrada a obtener sus buques mediante transferencias de la Marina Real, durante la guerra desarrolló sus astilleros hasta un grado tal que ahora le permite una considerable actividad. Y ahora que dichos astilleros están listos, Australia, acordándose de sus apuros en 1941-42, no intenta mantenerlos inactivos. En 1945-46 se dió orden a los astilleros Australianos para la construcción de dos destroyers, los H.M.A.S. "Anzac" y "Tobruk". Con un des-

plazamiento standard de 2,325 toneladas, estos buques son el duplicado del diseño Británico de la clase "Battle". Ambos han llegado a la etapa de lanzamiento. En 1947 se ordenaron cuatro destroyers más a los astilleros nacionales. Estos buques desplazarán 2,610 toneladas y se parecerán al diseño Británico "Daring". Todavía no han recibido nombre dichos buques. El armamento principal de ambas clases consistirá de cañones de 4.5" de doble propósito, cinco en los "Battles" y seis en los "Darings".

BRAZIL.—Seis destroyers de diseño Británico se están construyendo en Río de Janeiro. Han estado en construcción desde hace algunos años y deben quedar terminados muy pronto. Ellos son el "Amazonas", "Araguaia", "Acre", "Ajuricaba", "Apa" y "Araguari". Su desplazamiento standard es de 1,376 toneladas y su armamento principal consiste de cuatro cañones de 4.7".

CANADA.—El Gobierno del Dominio ha autorizado la construcción de tres buques escolta de tipo no especificado junto con la construcción de un rompehielos parecido al diseño de Estados Unidos de la clase "Eastwind".

DINAMARCA.—La Marina Real Danesa, fuertemente averiada por la reciente guerra, ha comenzado un programa de reconstrucción. Con este fin ha adquirido de otras naciones un número de buques de guerra y tiene en construcción o reacondicionamiento lanchas torpederas y submarinos. Las nuevas construcciones consisten de seis lanchas torpederas de 329 toneladas, "Hammer", "Holm", "Krieger", "Krabbe", "Bille" y "Buhl". Su armamento principal consiste de 2 cañones de 3.5"; todos estos buques han sido lanzados y la mayoría terminados en Junio de 1949.

ESPAÑA.—La flota de Franco sufrió severas pérdidas durante la guerra civil de hace diez años, pérdidas que todavía no han sido reemplazadas. En el entretanto muchas de las unidades sobrevivientes de la Marina Española se han vuelto anticuadas. Esto ha llevado tanto como sea posible, a un programa de construcción y reacondicionamiento con el objeto de modernizar la flota española.

Los buques más importante actualmente en construcción son 9 destroyers de la clase "Oquendo", incluyen además del titular de la clase, al "Garay", "De Lezo", "Bonifaz", "Gelmirer", "Lángara", "De la Ensenada", "Recalde" y "De Lauria", ésta clase desplazará 2,050 toneladas standard y como armamento principal montará 8 cañones de 4.1". Todos se están construyendo en Ferrol y fueron lanzados en 1948.

Dos destroyers adicionales, ordenados en 1936, el "Alava" y el "Liniers" se están también construyendo. Retrazada por la Guerra Civil, su construcción finalmente se inició a comienzos de 1944. Ambos quedarán terminados dentro de poco tiempo. Desplazarán 1,650 toneladas y llevarán 4 cañones de 4.7" y 6 tubos lanza torpedos de 21".

Nueve torpederos de 1,010 toneladas, el "Ariete", "Atrevido", "Audaz", "Furor", "Intrépido", "Osado", "Rayo", "Relámpago" y "Temerario" están también en construcción en Ferrol. Seis fueron lanzados en 1945 y tres lo serán posteriormente. Montan 3 cañones de 4.1" y 6 tubos lanza-torpedos de 21", estos buques tendrán una velocidad de régimen de 33 nudos.

En 1948 se ordenaron 6 submarinos. Numerados G-1 a G-6 estos buques tendrán un desplazamiento en superficie de 650 toneladas y serán lanzados pronto.

Siete barreminas de 650 toneladas redondean el programa de construcciones de España. Ordenados en 1947, no se ha tenido más noticias de estos buques. En total, el programa es extremadamente ambicioso y es uno calculado para reforzar grandemente la Marina Española.

ESTADOS UNIDOS DE N.A. Acomodándose a la posición de los Estados Unidos, como la más grande nación en el mundo, el programa de construcción naval emprendido por nuestro país es el más grande y más variado de todos. Paradójicamente este considerable programa ha sido alcanzado confrontando la más difícil oposición de ninguna marina del mundo.

Del programa de guerra, aún está en construcción el más grande y posiblemente el más importante acorazado de 45,000

toneladas "Kentucky". Originalmente ordenado como un buque gemelo de los de la clase "Iowa", su construcción ha sido temporalmente suspendida esperando la terminación de los planos para convertirlo en buque lanza-cohetes. Los trabajos en el "Kentucky" continuarán hasta llegar a la etapa de lanzamiento, cuando será puesto a flote en su dique de construcción para esperar hasta que los experimentos con los buques lanza-cohetes hayan llegado al punto de ser aplicados en él.

En la misma categoría que el "Kentucky", y por las mismas razones, está el ex-Crucero de Batalla "Hawai". De 27,000 toneladas el "Hawai" era originalmente uno de la clase "Alaska". Fué lanzado el 11 de Marzo de 1945.

Otro gran buque del programa de guerra, actualmente terminado, es el portaviones "Oriskany" de 27,100 toneladas, de la clase del "Essex". Lanzado el 13 de Octubre de 1943, su terminación fué suspendida mientras se modificaba el diseño. Los cambios principales conciernen al reforzamiento de la cubierta de vuelos para acomodar mayores y más pesados aviones. La fecha programa de terminación era el 1º de Enero de 1950, pero el trabajo no quedó terminado sino hasta este verano pasado.

Cinco cruceros, todos terminados, son remanentes del programa de guerra. Tres de ellos, el "Salem", "Newport News" y el "Des Moines" de 17,000 toneladas son sobrevivientes de los cruceros pesados de la clase "Dallas", de los cuales, originalmente, se iban a construir 8 buques. Estos buques, de los cuales dos de ellos tienen aire acondicionado, son especialmente interesantes debido a las mejoras efectuadas en sus armamentos. Todos poseen 9 cañones de 8" que son descritos como automáticos, disparando munición fija que los capacita para triplicar el régimen ordinario de fuego. Estos buques son los cruceros pesados más grandes hasta ahora construidos, su desplazamiento iguala al del famoso H.M.S. "Dreadnought".

Dos cruceros ligeros de 14,000 toneladas, el "Roanoke" y el "Worcester", han sido recientemente comisionados. De diseño mejorado, estos buques son los más modernos de su tipo en el mundo. Montan doce cañones de 6" en seis torres do-

bles, son capaces de desarrollar una velocidad de 33 nudos. Desafortunadamente un número de buques de esta clase fueron cancelados al terminar la guerra.

Otro crucero también remanente del programa de guerra es el "Northampton". Inicialmente ordenado como uno de los pesados de la clase "Baltimore", el contrato de su construcción fué cancelado al finalizar la guerra. Sin embargo, fué re-ordenado en 1947 y será completado como un buque Comando, CLC-1. Esto sin duda envolverá una reducción de su armamento y un aumento del espacio dedicado a las comunicaciones y alojamientos. Se informa que el armamento consistirá de cañones de 6". No se ha anunciado la fecha de su terminación aunque ya el buque tiene más del 50% de avance en sus trabajos.

Muchos destroyers y submarinos completaban el programa de guerra, aunque la mayoría de ellos están siendo terminados de acuerdo a nuevos diseños. En esta categoría caen los destroyers de 2,400 toneladas (recientemente comisionados) "Basilone", "Epperson", "Carpenter" y "Robert A. Owens". Cuando queden terminados, dos serán destroyers escoltas de alta velocidad y dos serán buques "cazadores-matadores". Las modificaciones darán como resultado un desplazamiento ligeramente mayor. Otro destroyer, el "Timmerman", está siendo igualmente terminado de acuerdo a un nuevo diseño, todavía no revelado.

Todos los submarinos del programa de guerra que van a ser terminados serán de la clase del "Guppy". Equipados con nuevas máquinas, schnorquel y otros adelantos de la post-guerra, serán las unidades más veloces y modernas en la flota. El "Pickerel" y el "Volador" han sido terminados, mientras que otros tres, el "Tiru", "Grenadier" y "Grampus" quedarán listos dentro de poco tiempo.

Hay varios otros buques cuya construcción fué suspendida pero que todavía están considerados como en construcción. Este grupo está formado de siete destroyers, dos destroyers escolta y dos submarinos. Es posible que eventualmente sean terminados de acuerdo a nuevos diseños.

De los buques en el programa de construcción los mayores son los dos cruceros anti-submarinos. Se espera que tengan un desplazamiento standard de 6,000 toneladas y fueron autorizados en 1947 y en 1948. Uno de ellos se llamará "Norfolk", el nombre del otro todavía no ha sido anunciado. Tampoco se han dado a conocer detalles de ellos.

En el programa también están incluidos cuatro destroyers de la clase "Mitscher". El desplazamiento de estos buques puede llegar hasta 3,000 toneladas, lo que haría de ellos los más grandes destroyers de la Marina. Además del "Mitscher", los nombres seleccionados para ellos son "McKain", "Wilkinson" y "Lee". No se han revelado mayores detalles.

Se están construyendo nueve submarinos. Seis de ellos serán de la clase "Tang" de 2,000 toneladas, mientras que los otros tres serán más pequeños del tipo anti-submarino. Llevarán todas las últimas mejoras y tendrán una extremada alta velocidad en inmersión. Cuatro de los seis submarinos de 2,000 toneladas llevarán los nombres de "Tang", "Trigger", "Wahoo" y "Trout" y de los tres anti-submarinos serán "K-1", "K-2" y "K-3". No se dispone de mayor información.

Cuatro lanchas torpederas (PT) completan la "nueva" lista de construcciones. Son el PT-809 al 812. Fueron ordenados a la Electric Boat Company en 1946.

FINLANDIA.—Se informa que se está construyendo un rompe-hielo, el "Into", pero no se dispone de mayor información.

FRANCIA.—La flota Francesa sufrió cruelmente durante la guerra. Acribillada tanto por las fuerzas del Eje como Aliadas, la rehabilitación de la en otra hora poderosa Marina Francesa está siendo dificultada por una delicada economía nacional. Sin embargo se ha hecho algún progreso. Ha sido autorizado un nuevo portaviones de 16,000 toneladas. Este buque que se llamará "Clemenceau", llevará 50 aviones, tendrá una velocidad de 32 nudos y utilizará la mayoría de la maquinaria ordenada para el portaviones "Joffre", que fué inutilizado en los almacenes. Todavía no se ha fijado fecha de terminación.

El crucero "De Grasse" de 8,000 toneladas de desplazamiento que fué lanzado justo antes de la ruptura de las hostilidades, será también terminado cuando se disponga de fondos. En este momento el buque está listo casi en un 50%. El diseño ha sido alterado para conformarse a las lecciones aprendidas durante la guerra y cuando quede terminado llevará como armamento principal 9 cañones de 6".

El programa de construcción Francés queda completado con cuatro submarinos. El trabajo en estos buques, ordenados en 1937 y 1938, fueron suspendidos durante la guerra, pero ahora están siendo completados. Uno de ellos, el "La Creole" fué remolcado a Inglaterra durante la guerra, pero ha sido regresado a su astillero para su terminación. Desplazando 910 toneladas en superficie, estos submarinos, el "La Creole", "L'Africaine", "Andromede" y el "Astree", llevarán 10 tubos lanza-torpedos de 21.7" y se le incorporarán muchos cambios en el diseño original.

Los planes para 1949 incluyen fondos para tres buques escolta y tres cañoneras de río. Tampoco se disponen detalles de dichos buques.

HOLANDA.-La Marina Real Holandesa seriamente averiada durante la guerra, ha hecho grandes avances en el camino de su recuperación. De esta manera, cuando queden terminados en 1952 los presentes programas de construcción, Holanda tendrá una flota mucho más fuerte que la que poseía antes de la guerra. Ha tenido lugar un cambio importante en las mentes navales de Holanda que es importante hacer notar. Y es que, Holanda está tratando de armar una colección homogénea de buques de guerra para que queden organizados como una completa fuerza de tarea, en vez de construir buques tanto para el servicio colonial como para el metropolitano, como fué la política naval de pre-guerra. Esto capacitará a Holanda para proporcionar una unida contribución a las fuerzas de sus Aliados en el caso de otra guerra.

Con este fin, se ha reiniciado la construcción de dos cruceros abandonados durante la guerra. Estos dos buques, desplazando 8,500 toneladas, el "De Zeven Provincien" y el "De Ruyter" deben quedar terminados en 1950. Con el fin de in-

corporar en ellos las lecciones de la guerra han sido sometidos a considerables modificaciones en su diseño original. Ambos se están aproximando a la etapa de lanzamiento y al quedar terminados montarán 8 cañones de 6" en cuatro montajes dobles.

En 1948 se ordenaron seis destroyers de 2,097 toneladas y se espera que queden terminados en 1952. Llevarán como armamento principal 4 cañones de 4.7" y tendrán una velocidad máxima de 32 nudos.

Se cree que en el programa de 1949 también fueron incluidos fondos para seis destroyers, posiblemente del mismo diseño. Estos seis buques deberán quedar terminados en 1954.

También se han ordenado ocho submarinos que deben quedar terminados en 1954. No se han dado a conocer detalles de estos buques pero se presume que se les incorporará todas las características para desarrollar alta velocidad en inmersión que poseen los últimos submarinos de Estados Unidos Rusia y Alemania.

Se ha puesto en 1949 la quilla de un buque reparaciones de 10,000 toneladas para reemplazar el "Vulkaan" que es prestado por la Marina Británica. Tres buques para investigaciones, dos de 1,275 toneladas y uno de 368 toneladas, han sido también ordenados. Con estos auxiliares concluye el resumen de los programas Navales de Holanda que son, proporcionalmente, al menos, los más ambiciosos del mundo.

INGLATERRA.—La Marina Real, con angustiosos presupuestos, ha tenido muchas dificultades durante 4 años. Constantes y drásticas reducciones de dinero tanto para los buques como para el personal han originado que se contraiga hasta ser una sombra de lo que había sido anteriormente. A pesar de eso se ha hecho algún progreso y se ha decidido terminar un buen número de buques del programa de guerra de los que hubo el temor de que fuesen cancelados. Esta decisión proporciona a Gran Bretaña un considerable programa de construcción, que aunque no completamente dé la satisfacción del público consciente de las responsabilidades de la Marina, representa un progreso definido.

Los primeros y a la vanguardia entre los buques de guerra en construcción en Inglaterra se encuentran los dos portaviones de 33,000 toneladas "Eagle" y "Ark Royal". Ambos buques han alcanzado la etapa de lanzamiento pero todavía es desconocida la fecha de su terminación, aunque de acuerdo a los planes actuales debe quedar terminado este año el "Eagle". Los siguientes en línea son los cuatro portaviones de 18,300 toneladas, el "Bulwark", "Albión", "Hermes" y "Centaur". Estos buques también han llegado a la etapa de lanzamiento pero todavía no se conocen las fechas de su terminación. También se encuentran en construcción cuatro de los seis portaviones de la clase "Majestic". Ellos incluyen, además del buque que le da nombre a la clase, al "Hércules", "Powerful" y "Leviathan". Dos de esta clase, el "Sydney" (ex-Terrible) y el "Magnificent", han sido terminados y están sirviendo en las Marinas Australianas y Canadienses respectivamente. Los cuatro ya han sido lanzados y quedarán listos dentro de un año o dos. Uno será transferido a la Marina Real Australiana y será rebautizado con el nombre de "Melbourne". Son de 14,000 toneladas de desplazamiento standard.

También se están construyendo en Gran Bretaña tres cruceros, el "Blake", "Defense" y "Tiger". Todos han sido lanzados y, aunque su fecha de terminación es incierta dependiendo de un mejoramiento del horizonte financiero, se continúa trabajando en sus equipos. Estos cruceros están catalogados como de la clase del "Superb", desplazan 8,000 toneladas y llevarán 9 cañones de 6" como armamento principal. Es más que posible que cuando queden terminados difieran algo del "Superb".

Ocho destroyers de la clase del "Daring" redondean el programa de construcción Británico. Estos buques de 2,610 toneladas de desplazamiento standard, llevarán 6 cañones de 4.5" de doble propósito y 10 tubos lanza-torpedos de 21". Uno de ellos, el "Decoy", fué lanzado el 26 de Marzo de 1949 y los otros lo fueron poco después. Esta clase, además del "Daring", incluye al "Diamond", "Delight", "Defender", "Decoy", "Duchese", "Dainty" y "Diana". Estos nombres duplican a los de la flotilla "D" construída a comienzo de 1930.

Se ha anunciado recientemente que los trabajos en el buque de investigaciones magnéticas, H.M.S. "Research", han sido temporalmente suspndidos. A la fecha no se disponen de mayores detalles.

NORUEGA.—Se está terminando en Horten un destroyer de 1,220 toneladas, el "Aalesund". Malamente averiado durante la guerra, cuando todavía estaba incompleto, ha sido considerablemente re-diseñado. El "Aalesund" quedará terminado en fecha cercana. El buque fué iniciado en 1939.

RUSIA.—La Unión Soviética, en asuntos navales, como en otros puntos, permanece como una enigma. Todo lo que se recibe proveniente de atrás de la Cortina de Hierro son rumores, rumores y todavía más rumores — todos ellos malos. Hay considerable evidencia que en Rusia está teniendo lugar una considerable actividad naval, así como en los capturados astilleros alemanes, pero no se sabe muy bien que clase de actividad. Ciertas informaciones vienen de tiempo en tiempo, sin embargo, y se indican en este artículo sólo por el valor e interés que puedan tener.

Uno de los más dramáticos e interesantes informes que se ha publicado referente a la Marina Soviética, apareció el 26 de Febrero de 1949 en "Sphere". El informe, que se indicó como emanado del corresponsal del Servicio Internacional de Noticias en Estocolmo, describe la existencia de uno y probablemente dos, nuevos acorazados lanza-cohetes. De mayor interés aún fué el esquema del nuevo buque o buques. En este esquema el armamento de los gigantescos buques de guerra está mostrado como 6 cañones de 16" montados en 2 torres triples en posiciones "A" é "Y" y dos torres de lanzamientos de cohetes, parecidas a observatorios de telescopios gigantes, en posiciones "B" y "X". Se informa que el desplazamiento standard es de 42,000 toneladas. Este informe, singularmente, coincide con uno publicado en la Revista de la Liga Naval Británica, "La Marina", hace dos años y medio, que informó el lanzamiento en Leningrado de un acorazado Soviético de 40,000 toneladas. La ocasión del informe fué, según creo, una revisión de la última edición de "Flottes de Combat" de Mr. Le Masson, en donde se mencionó tal asunto. Ambos buques fueron construídos en Leningrado. Se informa que uno ha sido llamado "Sovietzei-Soyuz", mientras que el nombre del otro se desconoce.



Si lo anterior es cierto, y puede muy bien ser, dos cosas extremadamente importantes:

- 1) Rusia se encuentra muy adelantada a los Estados Unidos en los experimentos con acorazados lanzacohetes y,
- 2) El acorazado no es un difunto ni está fuera de uso, como generalmente se cree.

Si este informe es cierto o falso sólo el tiempo lo dirá.

Con respecto a otras construcciones Rusas, se cree que se están construyendo por lo menos tres cruceros ligeros. Son miembros de la clase "Kirov" y sus nombres son: "Chapev", "Chekalov" y "Zheleznyakov". De 8,800 toneladas, cuando estén terminados montarán 9 cañones de 7.1".

El portaviones ex-Alemán "Graf Zeppelin" de 25,000 toneladas y el crucero pesado ex-Alemán "Seydlitz" de 15,000 toneladas, llamado ahora "Poltava", capturados incompletos, están siendo terminados en el Báltico.

Se dice que también hay en construcción 6 destroyers que forman la clase "Opasni"; incluyen, además del que da el nombre a la clase, al "Obraztsov", "Otvashni", "Ognevoi", "Otlighni" y "Ozarnoi". Estos buques tienen un desplazamiento de más de 2,000 toneladas standard. No se conocen otros detalles.

Con respecto a las construcciones de submarinos, Rusia es todavía más enigmática. A pesar de las considerables discusiones habidas con respecto a este asunto, será suficiente ahora indicar sólo el número de buques que se informa se encuentran en construcción en los astilleros Soviéticos y Alemanes. Un informe dice que se están construyendo 100 submarinos, otro que son 250 y un tercero dice que para 1952 el número será de 1,000 submarinos. Cualquiera que sea el número verdadero, es evidente que debe ser muy considerable y representa una amenaza definitiva. También se informa que todos son de diseño Alemán mejorado.

SUECIA.—La Marina Real Sueca, continuando su tradición de construir pocos buques al mismo tiempo, pero cons-

truyéndolos a menudo, ha recién terminado dos cruceros ligeros de la clase "Tre Kronor" y dos destroyers de la clase "Oland". Las nuevas construcciones consisten de dos destroyers más de la clase "Oland". Estos destroyers serán de 1,800 toneladas de desplazamiento standard y llevarán 8 cañones de 4.7" y tendrán un velocidad de más de 35 nudos. Los trabajos debían haberse iniciado en 1948, pero no se han tenido más detalles.

(Traducido del U.S. Naval Institute "Proceedings"-Nov. 1950).

“Cristales que controlan el éter”

Por E. M. WASHBURN

Millones de personas operan sus radios receptores y encuentran cada estación sobre la frecuencia asignada; el giro de una llave selectora en un equipo de televisión nos proporciona el cuadro o la imagen deseada sobre el canal correcto de alta frecuencia. En tiempo de niebla, un buque obtiene marcaciones con gran exactitud desde distintas estaciones de tierra, lo que le permite obtener su posición; un avión puede efectuar un aterrizaje perfecto en tiempo cero-cero; los carros de la Policía convergen sobre un criminal que se escapa; el hombre de negocios habla desde su oficina principal, todo esto por medio de la radio. Grupos de tropas esparcidas se mantienen en constante comunicación por medio de la radiotelefonía. Es posible la trasmisión de fotografías a lugares distantes utilizando señales de radio. Muchos de los grandes negocios son conducidos a base de la facilidad que ofrecen las comunicaciones por radio, las cuales llenan literalmente el espectro de frecuencias con una compleja multiplicidad de señales.

¿Cómo se podría entonces evitar interferencias intolerables que causarían una confusión de puntos y rayas sin sentido y voces intelegibles?

La respuesta recae en dos cosas que son:

Primero, el hecho de que los gobiernos y las regulaciones internacionales asignan a cada clase de comunicación porciones especificadas del espectro de frecuencias, semejante a las teclas de un piano.

Segundo, el que cada estación trasmisora es capaz de controlar exactamente una determinada frecuencia de trasmisión, por medio de un pequeño y verdaderamente extraordinario artefacto llamado la “Unidad de Cristal”.

El corazón de esta unidad está constituido por una pequeña lámina de cuarzo hecho con gran precisión, de un simple cristal de bióxido de silicio. Este material, en su forma bruta se asemeja mucho a un prismo de vidrio exagonal con algunas irregularidades, y cuyos lados horadados terminan en un ápice piramidal en cada extremo. Los cristales de cuarzo natural se encuentran en muchos lugares de la tierra pero las muestras más grandes y de mejor calidad son oriundos de las altas montañas del Brasil. Hay mucha especulación en las condiciones de su producción y en la edad de estos cristales. Aunque se encuentran a miles de pies sobre el nivel del mar, esto acredita que su formación tuvo lugar hace cientos de miles y tal vez de millones de años, cuando esta parte de la tierra estaba hundida en las profundidades del océano. Los científicos modernos han verificado bíblicas referencias a las tremendas catástrofes sufridas en la tierra, debido a una gran colisión ocasionada por el cuerpo de un meteoro, que posiblemente era del planeta Marte. Un terrorífico impacto de este tipo sirvió para originar el violento cataclismo que ocasionó un pronunciamiento de grandes masas de la corteza terrestre desde el fondo del océano, para así formar las grandes y pavorosas montañas que existen hoy en día.

PROPIEDADES NOTABLES QUE POSEE.—Cualquiera que fuera su origen, la verdadera historia de estos cristales reside en el descubrimiento de una notable propiedad que poseen, llamada "Piezo-electricidad". Este término claramente relaciona las condiciones mecánicas con las eléctricas, en tal forma de que cuando se aplica un esfuerzo o compresión mecánica en cierta dirección, o a lo largo de uno de los ejes del cristal, se genera un voltaje, y recíprocamente, cuando se le aplica un voltaje eléctrico, tiene lugar una distorsión mecánica. Esta propiedad también se encuentra en muchos cristales que no son de cuarzo, pero en ninguno de ellos se encuentran las propiedades deseables de dureza, durabilidad y economía de obtención, que se obtienen con el cuarzo, material primordial para obtener la estabilización de las frecuencias.

¿Cómo pueden estas pequeñas piezas de roca ser usadas en el control de frecuencias?

La respuesta recae en otra gran propiedad de los cristales de cuarzo. Cuando la materia prima, o sea el cristal de cuarzo en bruto ha sido cortado por medio de una sierra de diamante en delgadas obleas con ciertas direcciones definidas con respecto a los ejes del mismo, y estas obleas a su vez cortadas en láminas de formas rectangulares o circulares, cada cristal tiene la propiedad de ofrecer una alta resistencia a ciertas frecuencias críticas. Esto está determinado por la precisa orientación del corte del cuarzo en bruto y también por las dimensiones exactas de los pequeños cristales que se instalan en el circuito oscilador electrónico.

Estas frecuencias críticas o puntos de resonancia pueden variarse dentro de ciertos límites por ligeros cambios en las dimensiones del cristal y en cada punto de resonancia, el valor de resistencia o impedancia de la lámina de cuarzo será muy pequeño.

Este procedimiento, combinado con la propiedad piezoeléctrica, permite que el circuito electrónico trabaje normalmente. Es por esa razón que en este circuito se emplea una sola frecuencia que es el valor exacto determinado por la frecuencia natural de resonancia del cristal.

Ahora comenzamos a comprender cómo es que la frecuencia de un trasmisor de radio puede ser controlada con un alto grado de exactitud, lo que permite controlar todas las transmisiones con lo que se evita la confusión que puede tener lugar dentro del espectro de frecuencias de radio.

LIMITACION EN EL USO DEL ESPECTRO.—El uso actual del espectro de frecuencias está prácticamente limitado a las frecuencias bajas, digamos a los voltajes alternos de unos miles de megaciclos o unos millones de ciclos por segundo. En la actualidad, la gran mayoría de las comunicaciones por radio utilizan las frecuencias más bajas. Es importante indicar que existe una limitación práctica para el uso del espectro de frecuencias de radio, y que las demandas para la asignación de canales son demasiadas y ya casi no existe espacio en el espectro, a menos que el ancho del canal sea bastante reducido.

El ancho verdadero necesario para cada canal de comunicación, depende de dos cosas: Del tipo de trasmisor empleado y, del grado de estabilidad de frecuencia que es posible mantener. Aún cuando la frecuencia de transmisión sea controlada a cristal, ésta puede variar ligeramente, es decir, salirse del canal asignado. Las propiedades de los cristales son afectadas por pequeños cambios de temperatura o vibraciones mecánicas lo cual trae como consecuencia una variación correspondiente de la frecuencia de resonancia. La manera más práctica de evitar que la frecuencia de la transmisión controlada a cristal varíe por efecto de los cambios de temperatura, es encerrando a la unidad de cristal en una estufa, la que se mantiene a una temperatura constante. Con este procedimiento, altamente beneficioso, se disminuye el ancho del canal requerido en el espectro de frecuencias. Sin embargo, en muchos casos es necesario prescindir de tales estufas cuando las condiciones de peso, tamaño y fuerza obligan a éllo. De esta manera se reduce enormemente la tendencia a variar del cristal de cuarzo.

Los ingenieros de algunas casas productoras de equipos de radio han determinado con un alto grado de precisión, los ángulos exactos de orientación que se debe dar a las láminas de cuarzo para variar las frecuencias más bajas. Esto lo consiguen por medio de los Rayos X obteniendo por este sistema una exactitud de menos de un minuto de arco.

El ángulo de orientación no es constante para todas las frecuencias y puede ser variado de acuerdo a las curvas definidas de orientación, las cuales dependen de la frecuencia, forma y dimensiones del cristal.

EFFECTO DE LAS VIBRACIONES MECANICAS.—Otro problema que los ingenieros especializados en cristales tratan de resolver, es el del desarrollo de la técnica de fabricación con miras a disminuir las variaciones de frecuencias por efectos de vibraciones mecánicas. Este es un problema que no está bien definido.

En las investigaciones llevadas a cabo por una de las casas productoras de equipos y material de radio, se ha encontrado que los efectos de vibración sólo pueden causar desvia-

ciones graduales de la frecuencia, más allá de los límites tolerables y en un período de tiempo relativamente corto.

Y para reducir la causa de este efecto que trae consigo desperfectos en las caras de los cristales, causado por el abrasivo laborear del cristal para poder obtener el espesor deseado, es sometiéndolo a disolución, por medio de un agente químico tal como el ácido fluorhídrico. También se ha encontrado beneficioso el someter al cristal a su ciclo de altas temperaturas de hornada, tal como en los procesos de recocición, para así desaparecer cualquier traza final de áreas deformadas en la lámina de cuarzo.

AUMENTO DE LA FRECUENCIA.—Las frecuencias que se usan en radio se extienden a valores muy altos, miles de megaciclos por segundo, pero la mayoría de los cristales controlan frecuencias inferiores a los doscientos megaciclos. Las unidades de cristal cuyas frecuencias naturales de resonancia sean de este valor no son todavía comercialmente aprovechables, a no ser que se empleen en circuitos diseñados especialmente para general diferentes grados de armónicas. La frecuencia límite superior de uso práctico es alrededor de los veinte megaciclos para cristales de alta calidad. Por tal motivo es necesario el empleo de etapas multiplicadoras de frecuencia o cristales especiales para armónicas, con el fin de obtener las frecuencias deseadas entre los veinte y doscientos megaciclos. En un comienzo, los métodos de acoplamiento entre el oscilador a cristal y las etapas finales de un transmisor, eran usando una serie de etapas dobladoras o triplicadoras de frecuencia. Este sistema se emplea todavía en muchos equipos de gran potencia estaciones fijas donde el tamaño y el peso priman, en vez de hacer que el oscilador genere la frecuencia requerida o una frecuencia cercana.

Hace más o menos quince años que un ingeniero de una casa productora de equipos de radio, descubrió que una lámina de cuarzo fabricada especialmente podía ser excitada para generar una frecuencia tres veces mayor que la fundamental. Esto redujo la necesidad de muchas etapas multiplicadoras de frecuencia. El desenvolvimiento obtenido con los cristales "armónicos" hizo posible operar con toda confianza

en armónicas altas impares tales como la quinta, séptima, novena, etc. En la actualidad existente estas unidades pero su utilización práctica es muy pequeña arriba de la quinta armónica. Algunas casas productoras están efectuando investigaciones para poder utilizarse estos osciladores en la séptima y novena armónica con toda confianza. En esta forma, los osciladores a cristal aumentan su standard de trabajo extendiéndose a frecuencias muy altas.

LIMITE DE LAS FRECUENCIAS ALTAS.—Hace solamente cinco años, que el límite superior de frecuencia de un cristal del tipo "armónico" era alrededor de los veinte megaciclos. Hoy en día este límite ha sido levantado hasta los ciento cincuenta megaciclos y aún más. Todavía no se ha llegado al tope límite, no siendo la causa de esta limitación los circuitos oscilantes o cristales, a menos que las características y trabajo de la unidad de cristal no indiquen uniformidad en los equipos de pruebas.

La tendencia moderna es conseguir que el tamaño y peso de una unidad de cristal sean lo más reducidos que se pueda. Uno de los factores que más ha contribuido para reducir el tamaño, es el reemplazo de los dos electrodos metálicos adyacentes a las dos caras mayores de la lámina de cuarzo, por delgadas películas de plata ú oro. Hace más o menos diez años que la Radio Corporation of America fué la iniciadora de la fabricación de láminas de cristal, y durante la Segunda Guerra Mundial fué la que más abasteció a los Aliados con unidades de cristal de altas frecuencias.

El electrodo original hecho de aluminio evaporado, fué reemplazado por plata con el objeto de obtener un mejor contacto eléctrico. En las investigaciones recientes, se está abogando por el uso del oro por sus mejores características de estabilidad.

Cualquier material que se emplee, el peso por unidad es mucho menor que los diseños originales que usaban electrodos gruesos y separados.

GRAN REDUCCION DEL PESO.—Un tipo moderno de las unidades herméticamente selladas con placas de electro-

dos que pesan un noveno de una onza, son comparadas a una unidad de pre-guerra de la misma frecuencia, pesando casi cinco onzas. Una comparación alarmante igual, es en el espacio ocupado de dos y media pulgadas cúbicas por una unidad de pre-guerra comparadas con una de las actuales que tienen un volumen menor a dos décimos de una pulgada cúbica.

Actualmente los ingenieros de famosas casas productoras de material de radio, siguen en su afán de reducir más el tamaño y peso de las unidades de cristal.

El Petróleo contribuye a una vida mejor

Hechos Sobre el Petróleo

La lucha antituberculosa que afrontan en el Perú los organismos oficiales correspondientes, ha sido secundada por la International Petroleum Company, que vienen realizando en Talara una labor amplia y con resultados muy satisfactorios.

Sentando las bases para una obra nacionalista y humanitaria, la I.P.C. tuvo en cuenta que las principales causas de la tuberculosis consisten en debilidad orgánica y falta de nutrición, conglomeración de muchas personas en habitaciones inadecuadas, etc. Y de ahí que empezó, conforme a los últimos planes de urbanización, la reedificación de la Nueva Ciudad de Talara, de la cual ya han entrado al servicio la Iglesia, el amplio Estadio, cómodas Escuelas, el moderno Policlínico y las modernas casas para sus empleados y trabajadores.

Luego el Departamento Médico acometió la gran tarea de hacer un nuevo examen de la población trabajadora y su familia, con el fin de exterminar hasta donde sea posible el contagio tuberculoso. Se empleó en esta labor tuberculina y revisión radiográfica, comprendiendo individuos desde pocos meses hasta 89 años. El promedio de 181 investigados dió resultados positivos de Julio a Setiembre de 1948.

De acuerdo con informes de la Oficina de Minas de EE. UU., la explotación en grande escala de lutita petrolífera del Brasil solucionaría parcialmente la escasez de combustibles de que actualmente carece el país. Del petróleo de lutitas ("oilshale") se extraen combustibles líquidos, cera, parafina y otros derivados.

El Petróleo contribuye a una vida mejor

El crucero del corsario alemán "Atlantis"

Por RICHARD S. PATTE.

Las operaciones de los corsarios, mercantes o cruceros auxiliares alemanes disfrazados, fueron ocultadas con tanto misterio, que cualquier mención del tema desencadena un torrente de preguntas, hechas tanto por los oficiales de marina como por los legos. Durante la Segunda Guerra Mundial, ¿hubo corsarios como el S. M. S. "Moewe", "Wolf" o el "Seeadler" del Conde Luckner, de la Primera Guerra Mundial? ¿Dónde actuaban? ¿Qué hacían?

El corsario mercante o el crucero auxiliar disfrazado, es el arma de la potencia marítima secundaria, de la potencia que carece de una marina cruzando los mares y cuyo comercio por los océanos no existe o ha sido eliminado de ellos. Durante la Segunda Guerra Mundial, los alemanes tuvieron doce corsarios mercantes disfrazados, de los cuales nueve efectuaron once cruceros, con una duración de cinco a veintiún meses. Estos corsarios hundieron un total de ciento treinta y seis buques de guerra y mercantes, con un total de ochocientas cincuenta mil toneladas brutas. Este es el relato del crucero realizado por el "Schiff 16", es decir el "Atlantis". A pesar de haber sido el primer corsario que burló el bloqueo aliado, él no fué identificado en forma definitiva, hasta que se supo que habían otros dos corsarios en el mar y, por lo tanto, él era conocido por los británicos como el "Corsario C", más bien que por el "Corsario A" o el "Corsario B".

El "Atlantis" o "Schiff 16", como era oficialmente conocido fué de origen el carguero "Goldenfels", de la línea alemana Hansa. Construido en el año de 1937, hacía los viajes de Alemania a Seattle hasta el comienzo de la guerra, en el mes de Setiembre de 1939. Tres días después de haber entregado Neville Chamberlain su funesto mensaje del fracaso y cuando aquello de "paz en nuestros tiempos" resultó un mito; al "Goldenfels" se le ordenó trasladarse al Arsenal de Weser, en Bremen. Allí tres meses más tarde, se dió término a su conversión y fué el "Hilfskreuzer II". Exteriormente seguía siendo un pacífico buque de carga, pero dentro de ese inocente exterior tenía oculto un armamento formidable: seis cañones de cinco punto nueve pulgadas, uno de tres pul-

gadas, uno de tres pulgadas, y una docena de calibres menores; en el centro, sobre cada banda, se habían montado tubos lanzatorpedos dobles y otros dos debajo de la línea de flotación. Además contaba con equipos para estibar y lanzar dos hidroaviones y llevaba cien minas de contacto. Se le habían instalado tanques suplementarios para combustible y agua y sus bodegas de proa fueron dispuestas como alojamientos para una tripulación de trescientos cincuenta hombres.

Hasta su parte exterior había sido alterado en forma tal que en unas horas podía modificar totalmente su identidad. Cambiando la altura o inclinación de sus mástiles y botalones, maniobrando con una falsa chimenea de lona y recurriendo al empleo extensivo de trozos de lona y pintura, podía ser transformado del alemán "Goldenfels" al noruego "Támesis", al holandés "Abbekerk" o a cualquiera del centenar, más o menos a los cuales podía parecerse.

El "Goldenfels" se dirigió a Kiel, donde el 15 de Diciembre de 1939 fué puesto en servicio activo con la denominación de "Schiff 16", un buque de guerra efectivo de la Armada alemana. No recibió su nombre extraoficial "Atlantis" hasta hacerse a la mar. Su Comandante era el Capitán de Navío Bernhard Rogge. Durante los dos meses y medio siguientes él adiestró a su buque y puso a prueba a su tripulación. Luego a fines de febrero, cargó combustible y provisiones y embarcó munición y un cargamento de minas.

El "Schiff 16" zarpó de Kiel el once de Marzo de 1940. Pasó por el canal Kaiser Wilhelm y prosiguió con las actividades de adiestramiento en la bahía de Heligoland. Durante estas actividades en aguas alemanas, el "Schiff 16" se había disfrazado se mejándose a un crucero auxiliar de dos chimeneas. Cambiando su identidad poco antes de abandonar la bahía de Heligoland, para asemejarse al buque de carga noruego "Knut Nelson", y después de terminar su adiestramiento, inició su viaje con rumbo al norte, el treintinueve de marzo navegando lentamente a lo largo de la costa de Noruega. El tres de abril arrumbó al oeste y puso proa al mar.

Para su viaje al norte de Islandia y a través de los estrechos de Dinamarca, volvió a cambiar su identidad, adoptando la del auxiliar ruso "Klm". El cuatro de abril, después de haber intercambiado señales con el "U-37", salió por los estrechos de Dinamarca, confiando su protección al mal tiempo y a la confusión creada por la invasión de Noruega. El siete de abril su Comandante remitió un despacho radiotelegráfico al Estado Mayor de Operaciones Navales, informando que había burlado el bloqueo aliado. Descendió luego por el Atlántico, eludiendo a los pocos

buques que avistó y dejando a las Azores y Cabo Verde bien al este, cruzó el Ecuador el veintidós de abril. Dándose cuenta de que la presencia de un buque ruso en el Atlántico sur era sumamente improbable; el veintisiete de abril volvió a cambiar una vez más su identidad por la del crucero japonés "Kashii Maru".

Mientras navegaba al sureste, a lo largo de la ruta Freetown-Capetown, en la mañana del cinco de mayo avistó un buque no identificado a unas quinientas millas de Cabo Frío (Africa Occidental portuguesa). A pesar de que el Estado Mayor de Operaciones Navales le había impartido órdenes al Capitán Rogge de que no debía atacar hasta tanto no hubiera dado cumplimiento a su misión inicial el minado de Capetown, él temiendo que el buque denunciara su presencia decidió atacarlo. Virando y acercándose al enemigo por la aleta de estribor, abrió el fuego. El enemigo de inmediato lanzó la señal de RRRR ("Atacado por corsario enemigo"), pero cesó la transmisión y se acercó cuando así se le ordenó. Al ser abordado resultó ser el carguero británico "Scientist", en viaje de Durban a Inglaterra, vía Freetown, con carga general. El Capitán Rogge, después de embarcar a la tripulación en su propio buque, hundió al "Scientist" con un torpedo.

Continuando al sureste y pasando por el Cabo de Buena Esperanza, viró y se acercó a la costa, y en la noche del diez al once de mayo fondeó noveinticuatro minas frente al Cabo de las Agujas. Una de estas minas safó y fué arrastrada a la costa; los británicos prevenidos modificaron la ruta del tráfico de modo que no se perdió ningún buque en este campo. El Capitán Rogge se dirigió entonces al mar Indico, para atacar a las rutas marítimas de esos lugares.

Habiendo de nuevo cambiado el disfraz de su buque, adoptando el del buque motor holandés "Abbekerk". El Capitán Rogge eligió la ruta Australia - Africa del Sur como su zona operativa inicial. Aquí su primera victoria fué la motonave noruega "Tiranna", a la que capturó el diez de Junio a unas cuatrocientas millas al noreste de la isla Mauricio. Esta se dirigía de Australia a Suez, vía Durban, con abastecimientos militares. Como el "Scientist", la "Tiranna" lanzó la señal RRRR y trató de huir, pero fué atacada con fuego de artillería y obligada a detenerse. El Capitán Rogge puso a su bordo una tripulación de presa, y con el propósito de abandonar la ruta marítima regular, navegó hacia el sur durante veinticuatro horas antes de detenerse. Habiendo llevado los documentos de la "Tiranna" al corsario, impartió órdenes para que se efectuaran reparaciones a la misma y que esperará a unas ochocientas millas al sur; el Capitán Rogge partió al noreste rumbo a la ruta estrecho de Malaca - Colombo, recorriendo sus máquinas durante el viaje.

El dieciocho de junio el Capitán Rogge varió la identidad de su buque adoptando la de la motonave noruega "Tarija", disfraz éste que debía usar hasta fines de diciembre de 1940. La nueva zona de operaciones del Capitán Rogge era en la parte sur de la bahía de Bengala, al sureste de Ceilán, y fué en esta zona donde empleó por primera vez a su hidroavión con cierta amplitud. Al aproximarse a sus víctimas, él les hacía una señal comunicándoles que era un crucero auxiliar británico realizando una exploración de rutina. De este modo hundió a los buques británicos "City of Bagdad", el once de julio y al "Kemmendine", el trece de julio. Habiendo recibido el Capitán Rogge, en cada uno de los casos un parte de observación desde su hidroavión, él seguía a su víctima durante varias horas, se acercaba a unas dos millas, le ordenaba que se detuviera y luego la atacaba con tiro de artillería cuando lanzaba la señal RRRR y hacía la tentativa de huir. Habiendo retirado a la tripulación, hundía el buque con cargas explosivas.

Para sus operaciones entre el catorce y el ventidós de julio, el Capitán Rogge eligió la zona sur del archipiélago de Chagos, sobre la ruta Mauricio - Sabang, donde actuó el "Emden" durante la Primera Guerra Mundial. En los diez días siguientes, retornó a la ruta Australiana - África del Sur, donde el treinta de julio se encontró con la "Tiranna" en el lugar previamente convenido; en el Indico central; y pasó los tres días siguientes transbordando combustible, aprovisionamientos y prisioneros del "Schiff 16" a la "Tiranna". En la mañana del primero de agosto la visibilidad era pobre y el carguero noruego "Talleyrand" prácticamente fué a caer en el lugar de reunión para ser capturado antes de que pudiera hacer la señal de peligro. Al día siguiente el Capitán Rogge transbordó su dotación a la "Tiranna" y luego hundió al "Talleyrand". Después de este hundimiento, destacó al "Tiranna" con una dotación de presa hasta Burdeos.

Durante los dos meses siguientes, el Capitán Rogge desarrolló sus actividades en la zona de Mauricio - Rodríguez y encontró que ahí la caza era espléndida. El 24 de agosto hundió al carguero británico "King City" y el nueve de setiembre al petrolero británico "Athelking". Al día siguiente de este último ataque, el Capitán Rogge hundió al carguero británico "Benarty" que había sido previamente ubicado y atacado sin éxito por el hidroavión del corsario.

El "Schiff 16" tenía ahora demasiados prisioneros a bordo y el Capitán Rogge comenzó a buscar un buque prisión. En las últimas horas de la tarde del 19 de Setiembre, avistó un buque de pasajeros y con la esperanza de aprovecharlo para el transporte de las tripulaciones de los buques hundidos, lo siguió sigilosamente durante toda esa noche. Desgraciadamente al ser atacado

en las primeras horas de la mañana siguiente este buque el ex-francés de pasajeros "Commissaire Ramel" se prendió fuego y se hundió.

Después del hundimiento del "Commissaire Ramel" el Capitán Rogge se dirigió al oeste a poca velocidad, recorriendo sus máquinas mientras navegaba. Abrumado aún más que antes por la necesidad de un buque prisión, esperaba hallar uno frente a los estrechos de Sonda. Afortunadamente para él, el veintidós de octubre su sección de comunicaciones interceptó un mensaje del carguero yugoeslavo "Durmitor" a sus agentes. De inmediato el Capitán Rogge se acercó a la posición estimada del carguero y lanzó su hidroavión; después que este había avistado al "Durmitor", él se aproximó y lo apresó sin resistencia. Recurrió a la excusa de que entre la carga había contrabando y colocó a su bordo una dotación de presa constituida por dos oficiales y doce hombres con órdenes de encontrarse con él a unas doscientas millas al sur de la isla Christmas el veintiseis de octubre.

Después de dirigirse independientemente al punto de reunión, los dos buques se encontraron y el Capitán Rogge transbordó doscientos sesenticuatro prisioneros al "Durmitor", al que se le ordenó trasladarse a Mogadixo, en la Somalía italiana.

El Capitán Rogge libre ya de sus prisioneros dirigióse al noreste. Durante la tarde del siete de noviembre, el hidroavión del corsario, que era destacado en misiones de búsqueda dos veces al día, avistó a un petrolero; el Capitán Rogge estableció contacto en las primeras horas de la mañana siguiente. Navegando a toda velocidad se le acercó y le hizo la señal: ¿Qué buque?. La respuesta fué: "Teddy" de Oslo. ¿Quién es usted?. El Capitán Rogge contestó Crucero mercante armado H.M.S. "Antenor"; acérquese para ser inspeccionado. El "Teddy" se detuvo y fué abordado, sin resistencia por una tripulación de presa. Informado de que iba en viaje de Abadan a Singapur, con un cargamento de petróleo, el Capitán Rogge lo destacó con órdenes de encontrarlo más tarde en "Punto Mangrove" frente a las islas Christmas.

"Punto Mangrove" era nombre codificado de una posición previamente convenida, con longitud y latitud precisas. Los alemanes empleaban nombres codificados para todas las rutas (colores), lugares de reunión (normalmente nombres comunes conocidos o nombres históricos) y zonas de espera. Así por ejemplo la zona de espera del Atlántico sur era conocida por "Komponisten" (compositores), y los puntos de reunión dentro de la zona eran denominados Wagner, Gluck, Mozart, etc.

Dos días más tarde, el Capitán Rogge puso en práctica el mismo ardid, pero en esta oportunidad le fracasó. Ahora su vícti-

ma el petrolero noruego "Ole Jacob" con un cargamento de ciento diez mil barriles de gasolina para aviación tenía sus sospechas, lanzó la señal RRRR y luego informó haber sido detenido por un crucero mercante armado. El Capitán Rogge hizo anular ambos mensajes en código simple, le colocó a bordo una dotación de presa y luego lo destacó con órdenes de esperarlo el quince de noviembre frente a la isla Christmas. Poco después del amanecer del once de noviembre cuando apenas el "Ole Jacob" había cruzado el horizonte el Capitán Rogge atacó y hundió al carguero británico "Automedon". Este buque había captado las señales radiotelegráficas del "Ole Jacob" y se negó a detenerse hasta que fué averiado por el tiro de la artillería del corsario.

Prediciendo el Capitán Rogge con gran tino de que los británicos realizarían una extensa búsqueda, dado que había hundido tres buques en la misma área restringida en el término de cuatro días, se desplazó al suroeste en dirección a los estrechos de Sundra, a donde llegó temprano en la mañana del trece de noviembre. Allí se encontró con su presa el buque tanque "Teddy", sacó de él combustible y luego lo hundió. Al día siguiente el corsario se encontró con el "Ole Jacob", al que lo conservó hasta el diecinueve de noviembre fecha en que se le ordenó dirigirse al Japón.

El 23 de noviembre el Capitán Rogge recibió un mensaje del Estado Mayor de Operaciones Navales que le ordenaba mantenerse al norte de la latitud treinta grados sur, a partir del veinticinco de noviembre y hasta el quince de diciembre, para que no interfiriera en las actividades del corsario "Pinguin" ("Schiff 33"). Se esperaba que el "Pinguin" se trasladará a la zona situada al sur de los treinta grados sur, después de colocar minas en aguas australianas. Después se le ordenó encontrarse con el "Pinguin" y su presa el petrolero "Storstadt". El diez de Diciembre el "Schiff 16" se reabasteció de combustible y facilitó una dotación de presa para el "Storstadt".

Es muy interesante observar el gran control ejercido por el Estado Mayor Naval Alemán sobre estos corsarios, control que fué mantenido en mayor grado aún con el segundo grupo de buques auxiliares.

Durante la Primera Guerra Mundial, los corsarios tenían órdenes estrictas de mantener un silencio radiotelegráfico absoluto, pero el Estado Mayor Naval alemán ideó un sistema mediante el cual todas las alternativas podían ser indicadas por letras o números y el corsario podía dar el acuse recibo repitiendo simplemente una sólo letra durante diez o quince segundos.

Siguiendo las instrucciones que había recibido el Capitán Rogge se dirigió hacia el sur, para llegar el catorce de diciembre a la bahía de Gazelle en las islas Kerguelen, que son una posesión francesa des poblada situada en la parte sur del Indico, lugar ideal para desarmar y recorrer.

Desde el quince de diciembre de 1940 hasta enero de 1941, se procedió al recorrido de las máquinas, reabastecimiento de agua y se rascó, se recorrió y pintó el casco del corsario, modificando nuevamente su identidad hasta adoptar la de la motonave noruega "Támesis".

Reacondicionándolo totalmente el Capitán Rogge llevó su buque a operar en el extremo norte del canal de Mozambique, frente a las islas Sey-Chelles. En la mañana del veinticuatro de enero, el hidroavión del corsario avistó a un carguero y descendió a baja altura, arrancó las antenas de aquél con un garfio especialmente preparado; esta es la primera noticia dada de haberse empleado en esta forma el hidroavión de un corsario, pero la técnica fué aprovechada ampliamente más tarde por los comandantes de los corsarios "Thor" ("Schiff 10") y "Michel" ("Shiff 28"). la víctima del Capitán Rogge era el "Mandasor" de la British India Steam Navigation Company, en viaje de Inglaterra a la India con equipo militar; fué gravemente averiado y esa misma tarde hundido con bombas de tiempo. Tres días más tarde los alemanes tuvieron la desilusión más grande al ver pasar y perder una presa tan codiciada como al H. M. S. "Queen Mary" por el horizonte. El poderoso "Queen" se dirigía de Bombay a Mombasa llevando tropas hindúes; jamás llegó a estar a tiro, ya que su velocidad era el doble de la del "Schiff 16" indudablemente le hubie ra permitido alejarse en el caso de que ello hubiese sucedido.

El siguiente ataque afortunado del Capitán Rogge fué el llevado contra el carguero británico "Speybank", al que capturó al noroeste de las Seychelles, el treintauno de enero; el Capitán Rogge mantuvo este buque en conserva y dos días después apresó al petrolero noruego "Ketty Brovig" que navegaba de Bahrein a Lorenzo Márquez y llevaba un cargamento de cuatro mil toneladas de petróleo para motores Diesel. El día anterior el Capitán Rogger avistó y había sido avistado por el buque de pasajeros "Troilus" de la British Blue Funnel. El "Troilus", prevenido por la señal de alarma RRRR transmitida por el "Mandasor" recurriendo a una antena de emergencia, nó permitió en ningún momento que se acortará la distancia y transmitió una señal advirtiéndole la presencia del corsario. Esa misma noche ambos buques abandonaron el contacto con consentimiento mutuo.

Previamente el Capitán Rogge había recibido órdenes del Estado Mayor de Operaciones Navales para permanecer en el sec-

tor occidental del Indico al Norte de la latitud sesenta grados sur hasta el quince de febrero, de modo que pudiera concertarse un encuentro con el acorazado de bolsillo "Admiral Scheer". El dos de febrero dió parte del apresamiento del "Ketty Brovig" y sugirió que el cargamento del mismo podría aprovecharse para reabastecer de combustible al "Admiral Scheer", en un punto de reunión al oeste de Madagascar. El Estado Mayor de Operaciones Navales ordenó al Capitán Rogge que esperara con el "Ketty Brovig" al sureste de las Seychelles, hasta el doce de febrero.

El Capitán Rogge se encontró con el "Ketty Brovig" y el doce de febrero reabasteció a su buque de combustible; al día siguiente los tres buques el "Schiff 16", el petrolero "Ketty Brovig" y el carguero "Speybank", incorporaron al carguero alemán "Tannenfels", proveniente de Kismayu (Somalia Italiana), con la tripulación de presa del "Durmitor".

Luego después el Capitán Rogge recibió órdenes radiotelegráficas del "Admiral Scheer" para que se encontrara con él al sureste del banco de Saya de Malha el catorce de febrero. La reunión con el acorazado de bolsillo tuvo lugar poco después de medio día del catorce de febrero y el Capitán Rogge se trasladó a bordo del mismo para conferenciar, pero el tiempo era muy malo para las operaciones de reabastecimiento de combustible o de aprovisionamiento, efectivamente la radiodifusora de Mauricio anunció posteriormente en esa misma tarde un huracán. Los cinco buques el "Admiral Scheer", el "Tannenfels", el "Schiff 16" y sus presas el "Speybank" y el "Ketty Brovig", pusieron rumbo al norte para alejarse de la zona tormentosa. Esa misma noche fué destacado el "Tannenfels" por no tener ya necesidad de un buque prisión. En la madrugada del quince de febrero, el "Admiral Scheer", el "Schiff 16" y el "Speybank" se reunieron en el lugar convenido, pero el "Ketty Brovig" no se incorporó y la búsqueda organizada para encontrarlo no tuvo éxito hasta el dieciséis de febrero.

El Capitán Rogge había comunicado al Capitán Krancke comandante del "Admiral Scheer", que la zona al norte de Madagascar se prestaba para las operaciones del acorazado de bolsillo. Ellos decidieron que mientras el "Admiral Scheer" desarrollaba sus actividades en dicha zona el "Schiff 16" se trasladaría al este de las Seychelles, para interceptar a cualquier buque que se viera obligado a tomar el pasaje que queda al este de Madagascar, debido a la presencia del acorazado de bolsillo en el canal de Mozambique.

Este tipo de cooperación estratégica entre un buque de guerra efectivo y un crucero auxiliar ya había sido empleado anteriormente por el "Admiral Scheer", pero en este caso el "Schiff

16" también tenía que proteger las operaciones de reabastecimiento de combustible de los buques madres y vigilar cualquier presa que tomara el acorazado de bolsillo.

Se le ordenó al Capitán Rogge reunirse con el petrolero alemán "Uckermark", que había zarpado de Kismayu el once de febrero, pero los dos buques jamás se encontraron. El Capitán Rogge no avistó a ningún buque aliado, aunque en las primeras horas del atardecer del veinte de febrero, poco después de haber destacado al "Speybank", avistó a dos submarinos franceses del gobierno de Vichy, "Pegase" y "Monge", que con su buque madrina "Lot", iban en viaje de Diego Suárez a Dakar; pero como la Comisión Alemana de Armisticio les había concedido autorización para realizar el viaje, se les permitió seguir sin ser molestados. Al día siguiente el veintiuno de febrero, se avistó al carguero japonés "Africa Marú" y también se le dejó pasar de largo.

En las primeras horas de la mañana del veinticuatro de febrero, el Capitán Rogge comunicó por radio al "Admiral Scheer" de que no había encontrado al "Uckermark" y que proyectaba reunirse con el acorazado de bolsillo el veinticinco de febrero. Tampoco tuvo lugar este encuentro, por cuanto los dos comandantes habían confundido los puntos de reunión; aunque Krankle no podía permanecer por más tiempo en la zona, él destacó a su presa, el petrolero "British Advocate", con instrucciones para encontrarse con "Schiff 16". El Capitán Rogge se desplazó al sur y el veintiocho de febrero se encontró con el "British Advocate". Abasteció al petrolero para su viaje hasta la costa francesa y lo despachó a la mañana siguiente. Ese mismo día se encontró con el "Ketty Brovig" del cual se reabasteció de combustible, destacándolo luego con órdenes de esperar al este de Madagascar. Con esta operación se dió término a la cooperación estratégica y táctica entre el "Schiff 16" y el "Admiral Scheer". El dos de marzo encontró al "Speybank", al sur del archipiélago de Chagos, despachándolo para que esperara a unas quinientas cincuenta millas al sureste de la isla Reunión y luego lo siguió al sur.

El ocho de marzo el Estado Mayor de Operaciones Navales impartió por radiodifusión, instrucciones a todos los cruceros auxiliares y sus buques madrinas. Había varias reuniones proyectadas, pero las únicas órdenes precisas para el "Schiff 16" eran las de encontrarse con el corsario "Pinguin" ("Schiff 33"), a unas quinientas cincuenta millas al sur de Madagascar y dar parte de las reservas de combustible de cada uno de los buques; después de lo cual el "Schiff 16" debía dirigirse al Atlántico sur. Antes de recibir estas órdenes el Capitán Rogge había encontrado al "Pinguin" de modo que él navegaba de una parte a otra en la zona al sur y al sureste de Madagascar durante dos semanas; el

único buque avistado fué uno pero neutral, en la madrugada del diez de marzo que navegaba al suroeste con sus luces de navegación prendidas. Poco antes del amanecer del catorce de marzo volvió a encontrarse con el "Speybank" y los dos buques permanecieron en compañía durante siete días. Luego paso sus prisioneros al "Speybank" y lo envió a Burdeos el veintiuno de marzo.

Su próxima operación consistió en rebastecer de combustible al submarino italiano "Perla" único sobreviviente de la flotilla italiana de submarinos del mar Rojo, al que encontró a unas docientas millas al sur del cabo Delfín (Madagascar), y permanecieron juntos desde el veintiocho de marzo hasta el dos de abril, fecha en que fué destacado el submarino. El "Perla" debía desarrollar sus actividades en el extremo sur del canal de Mozambique mientras que el "Schiff 16" se dirigió al Atlántico sur. En la tarde del cinco de abril, durante su travesía al Atlántico sur, el Capitán Rogge detuvo al carguero francés "Chenonceaux" pero permitió que prosiguieran su viaje a Dakar. Pasó el Cabo de Esperanza y se dirigió a la zona de espera y reunión en medio del Atlántico sur. El trece de abril encontró al buque de abastecimiento "Dresden" que había zarpado de Santos el 28 de Marzo. Los dos buques navegaron lentamente en unión al este durante el lapso de tres días, recibiendo el corsario víveres del "Dresden" durante la tarde del dieciseis de abril, antes de ser destacado por el Capitán Rogge temporalmente. Este temía ser sorprendido mientras se reabastecía de combustible, por cuanto su personal de radio escucha había captado un QQQQ ("buque sospechoso avistado") desde el carguero noruego "Tai Yin". Como no había ningún otro corsario alemán en las proximidades, el Capitán Rogge temía que un buque patrullero británico en la vecindad hubiera detenido al "Tai Yin" y que el patrullero hubiese sido confundido con un buque alemán.

Esa noche había una luna brillante y a eso de las cuatro de la mañana fué avistado un buque no identificado a una distancia de casi diez millas. El corsario se acercó a este buque y observó que tenía cuatro mástiles y la solitaria chimenea, alta y fina, de un buque de la línea Bibby; el buque a la vista, se asemejaba mucho al de pasajeros "Oxfordshire", de la Bibby, que se sabía que era un crucero mercante armado; esta semejanza, unida al radio interceptado del "Tai Yin", hubiera justificado plenamente el alejamiento del Capitán Rogge a toda velocidad; sin embargo decidió atacar; su buque no había efectuado ningún hundimiento durante setenticuatro días; además hacía menos de dos semanas que el corsario alemán "Thor" ("Schiff 10") había sorprendido y hundido a un crucero mercante armado británico, el H. M. S. "Voltaire".

El Capitán Rogge siguió a su desprevenida víctima durante casi tres horas antes de romper el fuego a las cero seis y veinti-

cinco horas; la distancia se había reducido a poco menos de tres millas, cuando el buque alemán atacó a su enemigo por la aleta de estribor; el buque mercante no hizo tentativa alguna para emplear su radio, pero sí trató de huír antes de detenerse y finalmente dió la señal de que era el buque neutral egipcio "Zam Zam", en viaje de Nueva York y Baltimore para Suez, vía Trinidad, Pernambuco y Ciudad del Cabo.

El Capitán Rogge, se veía ahora ante un difícil problema por que el "Zam Zam", además de su dotación de ciento diez hombres, llevaba doscientos diecisiete pasajeros a bordo, incluyendo setentisiete mujeres y treintiocho niños; además ciento treintisiete de los pasajeros eran norteamericanos; misioneros en viaje a sus puestos en el Africa, conductores de abundancia para el Servicio Norteamericano de campaña, que iban a prestar servicios en el Desierto Occidental con el Octavo Ejército Británico, y el corresponsal del "Time Life" Charles J. V. Murphey y su fotógrafo David E. Scherman.

El "Zam Zam" se estaba hundiendo y al Capitán Rogge no le quedaba otra decisión que la de embarcar a bordo del "Schiff 16" a los pasajeros y tripulantes de aquél. Haciendo lo mejor de una mala situación, los alemanes despojaron al "Zam Zam" de todas sus provisiones y apresuraron su hundimiento con cargas apropiadas en las últimas horas de la tarde.

El Capitán Rogge llamó al "Dresden" con el cual se encontró al día siguiente, transbordó todos sus prisioneros a éste y le ordenó que permaneciera en las proximidades, hasta tanto se pusiera en comunicación con el Estado Mayor de Operaciones Navales para solicitar instrucciones. El Capitán Rogge regresó y dispuso la partida del "Dresden" el veintiseis de abril con órdenes para que detuviera a un buque neutral y le trasbordara todos sus prisioneros o que los llevara a Tenerife o algún otro puerto español. Pero posteriormente estas órdenes fueron dejadas sin efecto por el Estado Mayor de Operaciones Navales y se le ordenó al "Dresden" que burlara el bloqueo aliado; llegó finalmente a Burdeos y los norteamericanos fueron enviados de regreso a los Estados Unidos de Norte América, vía Lisboa.

En el intervalo entre los encuentros con el "Dresden" desde el dieciocho al veintiseis de abril, el Capitán Rogge se había encontrado con el corsario "Kormoran" ("Schiff 41"), el buque de aprovisionamiento "Alsterufer" y el petrolero de flota "Nordmark". El "Alsterufer" aprovisionó a los dos corsarios y les entregó más personal, mientras que el "Nordmark" los reabastecía de combustible. Además el "Schiff 16" recibió dos hidroaviones Heinkel 114 y una cantidad de torpedos que le fueron entregados por el "Nordmark". El veinticuatro de abril se alojó el "Kormo-



ran" y el "Alsterufer" y "Nordmark" fueron destacados para que permanecieran en esa vecindad, mientras el "Schiff 16" regresaba para que partiera el "Dresden".

Habiendo destacado a este último buque el Capitán Rogge se reunió con los otros y ordenó al "Alsterufer" que se mantuviera en las proximidades de la zona de espera hasta el 25 de mayo, mientras que el "Nordmark" debía dirigirse al norte y reunirse con el "U-106", que tenía nuevos códigos para el "Schiff 16". Luego el corsario se dirigió al este y el cuatro de mayo se encontró con el buque de abastecimiento "Babitonga". Como el "Schiff 16" recién había terminado de reabastecerse de combustible y provisiones, el Capitán Rogge ordenó al "Babitonga" que se mantuviera en la zona de espera hasta el tres de junio.

El Capitán Rogge modificó nuevamente el disfraz de su buque, porque dentro de pocos días los prisioneros del "Zam Zam" quedarían en libertad e informarían al mundo que un corsario alemán se había disfrazado representando a la motonave noruega "Támesis"; por tanto el treinta de abril el "Schiff 16" adoptó la identidad de la motonave holandesa "Brastagi".

El día siete de mayo el Capitán Rogge detuvo al carguero francés de Vichy "Lieutenant De La Tour" pero permitió que prosiguiera viaje, después de haberlo revisado; continuó desplazándose al este y encontrándose a unas docientas millas de Cabo Frío (Africa Occidental portuguesa), poco después de la media noche del catorce de mayo atacó y hundió al carguero británico "Rabaúl" en viaje de Inglaterra a Capetown con un cargamento de carbón.

Como el "Rabaúl" no había podido transmitir la señal de alarma sobre la presencia del corsario; el Capitán Rogge continuó operando en la ruta Freetown - Capetown. Aquí casi toca su fin la buena suerte de su buque, porque poco después de la media noche del diecisiete de mayo el acorazado británico H.M.S. "Nelson" y el portaaviones H.M.S. "Eagle" que realizaban una barrida contra los corsarios en la ruta marítima de Capetown - Freetown fueron avistados; era una noche sin luna y el tiempo era variable de modo que pudo alejarse sin ser visto; el Capitán Rogge se dirigió al sur y durante la tarde del veintiuno de mayo su hidroavión avistó a un carguero; lo interceptó y resultó ser el griego "M.E. Kulikundis" fletado al gobierno suizo; viajaba de Madras a Lisboa y se le permitió seguir viaje después de habersele efectuado una revisión y de advertírsele que no debía dar parte del encuentro o emplear su radio. Dos noches más tarde vió un buque iluminado y era el petrolero norteamericano "Charles E. Cramp" y lo esquivó. Durante la tarde del veinticuatro de mayo, el hidroavión avistó al carguero británico "Tra-

falgar", que fué hundido por el Capitán Rogge en horas avanzadas de la noche, después de haberlo seguido durante varias horas y antes que pudiera transmitir la señal de alarma advirtiendo la presencia de un corsario.

Desde el veinticinco de mayo hasta el siete de junio el Capitán Rogge se comunicó por radio con el "Babitonga" y dispuso posteriores encuentros con los petroleros "Egerland" y "Esso Hamburg" dos de los buques que originariamente habían sido dispuestos como buques madrina del acorazado "Bismarck", pero ambos petroleros fueron interceptados por los británicos; además el petrolero sustituto "Lotheringen" fué hundido y finalmente el "Babitonga" fué interceptado.

El diecisiete de junio a unas doscientas cincuenta millas al noroeste de la isla Ascensión el Capitán Rogge atacó con su artillería y hundió al "Tottenham" un carguero británico nuevo que se dirigía de Inglaterra a Alejandría con equipos militares. Después de ese ataque el Capitán Rogge se desplazó al suroeste en dirección a la América del sur y desarrolló sus actividades a lo largo de la ruta marítima Freetown - La Plata. Por aquí antes del amanecer del veintidós de junio cuando el corsario se encontraba a unas trescientas millas de Recife, atacó y hundió al carguero británico "Balzac", dicho carguero se dirigía de Rangoon a Liverpool y pudo transmitir la señal RRRR, pero fué atacado con la artillería hasta someterse y ser hundido con cargas de voladuras.

El Capitán Rogge había informado por el Estado Mayor de Operaciones Navales de que se concertaría una reunión con el "Orión" ("Schiff 36") a principios de junio. El veintitrés de junio el "Orión" informó que se encontraría en el punto de reunión un poco al sur de Tristán da Cunha; el primero de julio. Debido a la pérdida de los petroleros "Egerland", "Esso Hamburg" y "Lotheringen"; el "Schiff 16" tendría que dividir su provisión de combustible con el "Orión". Los planes operativos para el futuro de los dos corsarios, fueron enviados por el Estado Mayor de Operaciones Navales el 30 de junio. Las órdenes eran: 1) Uno de los corsarios en el Atlántico sur tendría que trasladarse a otra zona; convendría que fuera el "Schiff 16", por cuanto disponía de más combustible; 2) El corsario que cambiara de zona de operaciones pasaría por el cabo de Buena Esperanza y desarrollaría sus actividades frente a la Australia occidental, o bien, 3) pasaría por el cabo de Hornos y luego de encontrarse con el buque de abastecimiento "Anneliese Essberger", operaría en el Pacífico sur hasta noviembre. Este buque regresaría luego al Atlántico sur y serviría como buque de abastecimiento para los submarinos que entonces estarían actuando en dicha zona. Después de reabastecer de combustible a los submarinos, el corsario regresaría a la costa francesa para fines de 1941.

Rogge se encontró con el "Orión" el 1º de Julio y permanecieron juntos durante cinco días. Disponiendo las respectivas zonas de operaciones de ambos buques con el Capitán de Navío Kurt Weyher, Comandante del "Orión", el "Schiff 16" reabasteció de combustible al "Orión" y luego se separaron. Sin embargo, estas disposiciones fueron dejadas sin efecto, el 10 de julio, por el Estado Mayor de Operaciones Navales. El "Schiff 16" debía desplazar su zona de operaciones al Indico y permanecer al sur de los 25º de latitud sur, de modo que la parte norte de ese océano quedara libre para las operaciones del "Kormoran" ("Schiff 41").

Rogge dobló el cabo de Buena Esperanza y navegó casi directamente a través del océano Indico sin avistar buque alguno, aunque diariamente destacaba a su hidroavión para realizar búsquedas. Puso rumbo bien al sur de Australia y Nueva Zelandia y se internó en el Pacífico el 14 de agosto; luego se dirigió al norte para operar en la ruta Nueva Zelandia - Panamá, en la vecindad de las islas Tonga. Poco después del amanecer del 10 de setiembre, dos días después de su llegada a la zona de operaciones que se le había asignado, apresó a la motonave noruega "Silvaplane", en viaje de Batavia a Nueva York con un valioso cargamento de especias y corteza de quinina. Se dirigió al noreste, después de ordenar a la "Silvaplane" que esperara en la zona sur de las islas Marquesas hasta el 14 de setiembre.

El Estado Mayor de Operaciones Navales había dispuesto una reunión entre el "Schiff 16" y el buque de abastecimiento "Munsterland" y posiblemente el corsario "Komet" ("Schiff 45") en la segunda mitad de setiembre. El "Komet" había estado actuando en el Pacífico frente a la entrada del canal de Panamá y se dirigía al oeste en compañía de su presa, el carguero holandés "Kota Nopan".

Rogge, cruzando ida y vuelta en la ruta Nueva Zelandia - Panamá, siguió navegando constantemente al este a fin de llegar al lugar de reunión asignado con el "Munster" y el "Komet". El 18 de setiembre destacó al "Silvaplane" con órdenes de mantenerse a la espera, mientras él prosiguió navegando al este. En la mañana del 21 de setiembre se encontró con el "Kota Nopan" y el día siguiente con el "Munsterland". Rogge tomó todas las provisiones y combustible del "Munsterland" para el "Schiff 16", por cuanto el "Komet" se había reabastecido de combustible del buque de abastecimiento "Anneliese Essberger" poco tiempo antes. Al día siguiente Rogge transbordó sus prisioneros al "Munsterland" y al "Kota Nopan" y luego se separó del "Komet" y su presa. Estos debían dirigirse al Atlántico Sur, mientras él se desplazaba al sur con el "Munsterland" y, al día siguiente, destacados para Burdeos y el Japón, respectivamente.

Habiendo dado cumplimiento a su programa de operaciones de reabastecimiento de combustible y aprovisionamiento en el Pacífico, Rogge navegó al sudeste con rumbo al Cabo de Hornos. Antes de dar vuelta al cabo el 27 de octubre, el Estado Mayor de Operaciones Navales le preguntó si podía reabastecer de combustible al "U-68" en un punto de reunión escasamente al este de Santa Elena, entre el 12 y el 15 de noviembre. Respondió que podía encontrarse en el punto de reunión para el 13 de noviembre.

Pasado ya el Cabo de Hornos, se dirigió al norte, al centro del Atlántico Sur, pasando bien al sur y al este de las Islas Malvinas, encontrándose con el "U-68" el 13 de noviembre y separándose dos días más tarde. El 17 de noviembre el Capitán Rogge alteró las características del "Schiff 16" por las de la motonave holandesa "Polyphemus" y habiendo adoptado ya el nuevo disfraz, continuó viaje al norte para encontrar al "U-126" a unas 350 millas al noroeste de la Isla Ascensión. En la madrugada del 22 de noviembre fué avistado el "U-126" y Rogge se acercó para empezar la tarea de reabastecerlo de combustible.

A las 0815 Rogge avistó un buque y tres minutos más tarde fué identificado definitivamente como un crucero pesado británico de la clase "County". El "Schiff 16" hizo un giro completo a estribor y se alejó al sudeste. El enemigo rompió el fuego a las 0830, pero Rogge se abstuvo de tirar, ya sea teniendo la esperanza de aprovechar su disfraz como el holandés "Polyphemus" o de atraer al crucero británico hasta una posición que permitiera al "U-126" torpedearlo. A las 0840 lanzó una señal RRRR: «RRR RRR de "Polyphemus" - 4º 20' sur, 18º 35' Oeste - 0940 GMT». El crucero inglés suspendió su tiro durante casi una hora, pero a las 0930 lo reinició. El "Schiff 16" fué alcanzado repetidamente e incendiado a popa. A las 0958 Rogge dió la orden de abandonar el buque y la tripulación se largó por el costado. Los botes se encontraban en las proximidades y la tripulación lanzó tres vivas para el "Atlantis" mientras éste volaba y se hundía a las 1015.

Quizás un cuadro más claro del hundimiento del "Schiff 16", el "Atlantis", es ofrecido en un parte británico de la acción.

El 22 de noviembre el crucero pesado H.M.S. "Devonshire" (Capitán de Navío R.D. Oliver, D.S.C., R.N.), patrullando la ruta marítima Cabo Verde - Capetown, se encontraba a un poco más de 350 millas al noroeste de la isla Ascensión. Al amanecer destacó a su hidroavión para realizar una búsqueda de rutina antisubmarina y de superficie hacia proa. El avión regresó poco después de las 0700 y comunicó la presencia de un buque mercante no identificado a unas 40 millas de distancia. El "De-

"Devonshire" se acercó a esta posición a 25 nudos y siendo alrededor de las 0800 avistó unos mástiles. Veinte minutos más tarde el crucero destacó su otro hidroavión y se acercó a una distancia entre 7 y 11 millas. El "Schiff 16", porque el buque mercante no identificado era el corsario alemán, hizo un giro completo a estribor y se alejó al sudeste. A las 0840, a fin de provocar que el tiro fuera respondido, el "Devonshire" disparó dos salvas, abiertas a la derecha y a la izquierda. El "Schiff 16" se detuvo y lanzó la señal radiotelegráfica, «RRR RRR de "Polyphemus" - 4º 20' sur, 18º 35' oeste - 0940 GMT».

El hecho de que las letras RRR fueran emitidas en grupos de tres en lugar de cuatro, despertó sospechas, sin embargo, el "Devonshire" envió una señal al Jefe Superior Sud-Atlántico, a las 0900, solicitando dónde se encontraba el "Polyphemus". A eso de las 0930, el crucero señaló a su avión que volaba sobre el "Schiff 16", pidiéndole qué tipo de popa tenía el buque "mercante". Como el "Támesis", respondió el avión; el "Támesis" era el otro nombre que el "Schiff 16" había empleado cuando hundió al "Zam Zam". Pocos minutos más tarde llegaba la contestación del Jefe Superior Sud Atlántico: "No Repetición No!"

Inmediatamente el "Devonshire" abrió el fuego a una distancia de 10 millas e hizo blanco. El "Schiff 16" tendió una cortina de humo pero no hizo tentativa alguna de responder al tiro. En el lapso de diez minutos, el "Devonshire" había hecho treinta salvas, el blanco estaba oscurecido por el humo y el crucero viró para aclarar la línea de visión. El avión del crucero informó que el "Schiff 16" seguía desarrollando 15 nudos y el "Devonshire" volvió a romper el fuego. El Capitán Oliver presintió que el enemigo estaba tratando de atraerlo al sudeste, posiblemente para hacerlo caer en una trampa de submarinos, de modo que detuvo su marcha. El "Schiff 16" estaba ardiendo y asentado de popa. Poco después de las 1000, se produjo una explosión y diez minutos más tarde otra más, y a las 1016 se hundía el "Schiff 16" o sea el "Atlantis".

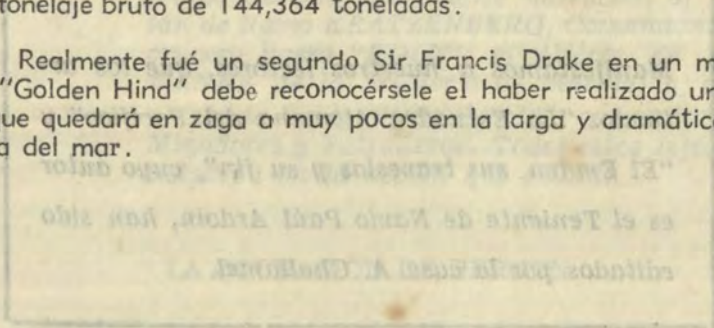
Media hora más tarde el "Devonshire" recogió a su avión, que informó la presencia de un submarino. El crucero se alejó, porque cualquier tentativa de recoger a los sobrevivientes hubiera sido un suicidio.

El submarino, el "U-126", al que el "Schiff 16" había estado reabasteciendo con combustible, se hizo cargo de los sobrevivientes. Rogge hizo que el submarino remolcara las embarcaciones del corsario hundido durante dos días, siendo entonces recogidos por el buque de aprovisionamiento de submarinos "Python", que desarrollaba sus actividades frente a Santa Elena. Pero el "Python" fué interceptado y hundido por el H.M.S. "Dorsetshire"

el 1º de diciembre, al sur de Santa Elena. Los cuatrocientos sobrevivientes— sólo se perdieron siete hombres en el hundimiento del "Schiff 16" y ninguno en el hundimiento del "Python"— fueron nuevamente recogidos por los submarinos acompañantes: "U-68", "U-124" y "U-A". Cada uno de ellos embarcó a cincuenta hombres y los demás fueron llevados en balsas sobre cubierta, de manera que en caso de peligro el submarino podía sumergirse y dejar que las balsas flotaran libremente. En esta forma, todos los sobrevivientes llegaron a Burdeos entre el 25 de diciembre y el 3 de enero de 1942.

El "Schiff 16" o "Atlantis", al mando del Capitán de Navío Bernhard Rogge, había navegado en todas las direcciones, en aguas enemigas, durante casi veintidós meses. Había circunnavegado el globo y había actuado en todos los océanos. El Capitán Rogge había hundido un total de dieciséis buques con un tonelaje de ciento seis mil doscientas veintisiete toneladas y capturado seis más con un tonelaje de treinta y ocho mil ciento treintisiete toneladas; haciendo con esto un total final de veintidós buques con un tonelaje bruto de 144,364 toneladas.

Realmente fué un segundo Sir Francis Drake en un moderno "Golden Hind" debe reconocérsele el haber realizado un viaje que quedará en zaga a muy pocos en la larga y dramática historia del mar.



el 1º de diciembre, el sur de Santa Elena. Los descubrimientos son brevísimos—sólo se perciben siete fósiles en el hundimiento del "Schiff 16" y ninguno en el hundimiento del "Schiff 17"—los fósiles recogidos por los submarinos correspondientes. Cada uno de ellos empujó a cinco metros y los demás fueron llevados en bolsas sobre cubierta de manera que en caso de peligro el submarino podía sumergirse y dejar que las bolsas fluyeran libremente. En esta forma todos los sobrevivientes llegaron a Buenos Aires el 22 de diciembre y el 3 de enero de 1942.

El "Schiff 16" o "Atlantis" al mando del Capitán de Navío Bernhard Rogge había navegado en todas las direcciones en aguas amigas durante casi veintidós meses. Había circunavegado el globo y había estado en todos los océanos. El Capitán Rogge había navegado en el "Atlantis" durante 141 días.

NOTA DE LA REDACCION

Manifestamos a nuestros lectores, que los artículos "La Escuadra Alemana del Pacífico" y "El Emden, sus travesías y su fin", cuyo autor es el Teniente de Navío Paúl Ardoin, han sido editados por la casa A. Challamel.

La Captura de Bergen

Por el Capitán de Fragata
de la Armada Alemana
GEORG VON HASE,

NOTA.—Del libro “LA CONQUISTA DE LOS FIORDS NORUEGOS”, por el Capitán de Fragata GEORG VON HASE, se presentan los siguientes relatos sobre la lucha por el puerto de Bergen durante la invasión de Noruega por las fuerzas alemanas en la primavera de 1940. Corresponde esta interesante narración al Capitán de Navío KRATZENBERG, Comandante del crucero ligero “KOLN”; el Alférez de Navío MENKE de la Artillería de Marina; y, al Teniente de Navío BORCHARDT, comandante de Minadores y Patrulleros. Todos estos Jefes participaron en la acción que relatan.

LA OCUPACION DE BERGEN

Narración del Capitán de Navío KRATZENBERG

Esta clara mañana nos trae una sorpresa a los tripulantes del crucero “KOLN”, a bordo del cual ha izado su insignia el jefe de las fuerzas de exproación, Contralmirante SCHMUNDT, y de los demás buques que se encuentran amarrados al mismo muelle. Desde las ocho está prohibido bajar a tierra y celebrar conferencias telefónicas.

Cierto es que alguno de los acontecimientos de los últimos días, sobre todo las marchas de diversas fuerzas navales durante el día y la noche anteriores, ha despertado gran curiosidad, así como toda clase de suposiciones. Pero ahora se ha disipado la última duda: se prepara una gran operación naval, ¡la cual está quizá en marcha!

Aparte de algunos iniciados, el resto de las tripulaciones no sabe ni puede sospechar el objetivo de la operación. Pero ésto no tiene, por el momento, ninguna importancia. Lo principal es que, al fin, vamos a marchar nuevamente contra el enemigo.

Al atardecer se reúnen los comandantes con sus oficiales, con el objeto de comunicarles las intenciones del Comando, dándoles a conocer al mismo tiempo una orden del día del Jefe Supremo de la Marina de Guerra. Alrededor de ellos reina un silencio absoluto. Todos los que estamos aquí reunidos sentimos la grandeza del momento. Esta vez se trata de algo grande, muy grande. Pero lo que están diciendo a uno hace palidecer las más audaces suposiciones: se trata de ocupar los puertos más importantes de la costa Sur y Occidental de Noruega, desde Oslo hasta Narvik, pasando por Bergen. Ni más ni menos. Con ello se coloca a la joven Flota del Tercer Reich ante cometidos que no tienen igual en la Historia. Porque la zona de operaciones está muy lejos de sus bases, en unas regiones que ella no domina en absoluto. Para llevar a cabo con buen éxito esta operación será necesario emplear a fondo hombres y material. Audacia y voluntad de vencer son condiciones imprescindibles para tener éxito. Esto lo subraya el Jefe Supremo de la Marina de Guerra.

Se acabó la conferencia. Durante unos segundos, todos permanecemos en silencio; después marchamos cada uno a nuestro puesto, firmemente decididos a hacer cuanto esté en nuestras manos para que la operación llegue a constituir un éxito sin precedentes. Estamos orgullosísimos de haber sido encargados de esta misión.

Bastante de noche llega un largo tren de transporte, cargado de tropas de todas las Armas, entre ellos toda la plana mayor de una división. El desembarco de las tropas y su material se efectúa con toda rapidez y en un orden perfecto, a pesar de las dificultades debidas al oscurecimiento. Los soldados están formados sobre el muelle. Muchos de ellos ven por primera vez un buque de guerra. ¡Quizá no han visto nunca un buque de gran tamaño! Asombrados, contemplan las negras sombras que forman los que están amarrados al muelle. Pronto se pone todo el mundo en movimiento. Jefes,

oficiales y marineros están dispuestos a recibir a los camaradas del Ejército y acomodarlos lo mejor posible en el interior de los buques.

Lo primero es embarcar el material, trincándolo bien a son de mar para que no se lo lleven las olas. Pronto está terminada esta faena y se empieza a embarcar la tropa. Tras una breve instrucción sobre las cosas más necesarias a bordo, tales como estancia en la cubierta superior, empleo de los chalecos salvavidas, etc., se da a los soldados un buen rancho. Pero después, cansados por el largo viaje en tren, están todos durmiendo como unos benditos.

Apenas ha subido a bordo el último hombre, se manda levar. Un buque tras otro desatraca del muelle y pronto estamos todos en franquía. Ha empezado la expedición al Norte.

Al montarse la guardia se comunica también a las tripulaciones el objetivo de la expedición, siendo enorme el entusiasmo de los marineros. ¡Gracias a Dios que vamos a poder actuar!

Pronto queda la tierra a nuestra popa. Al clarear el día se encuentra la escuadra muy adentro del Mar del Norte. De vez en cuando nos encontramos con patrulleros. Cambiamos señales de reconocimiento. Patrullas de aviones nos escoltan y protegen. Muchos pares de ojos escudriñan el horizonte, el cielo y el mar en busca de aviones y submarinos enemigos.

El objetivo de nuestro grupo es Bergen. Hay muchas dificultades que vencer; cuanto más pensamos en ellas, tanto más difíciles nos parecen. La sola composición de la escuadra se las trae. Dos cruceros, un buque-escuela de artillería y un buque-nodriz de lanchas rápidas, que se encuentra aún en período de pruebas. La velocidad de estos dos últimos es bastante inferior a la de los dos cruceros. Una escuadra que, compuesta para esta operación especialmente, no ha tenido ocasión de acoplarse, y que, por añadidura, tiene su libertad de movimiento de combate muy limitada a causa de la gran cantidad de material y el gran número de tropas embarcadas... ¿Nos saldrá bien el intento? ¿Podremos llegar a nuestra meta

sin ser descubiertos por el enemigo que desde hacen unos días se pasea ante la costa noruega con buques pesados y superpesados? Parece casi imposible. Tanto más cuando que hay que contar en cualquier momento con los aviones y submarinos ingleses. Añádase a ésto que los aparatos de reconocimiento enemigos descubrieron ayer las fuerzas navales alemanas que se dirigían a los puertos del Norte, por lo cual estaría a estas horas redoblando la vigilancia. Así, pues, hay que contar con que tropezaremos con fuerzas navales enemigas. Porque sería incomprensible que éstas no intentaran cortarnos el camino a retaguardia del paso Shetland-Bergen, que hemos de pasar esta noche, ya dentro de las aguas jurisdiccionales noruegas. Nos pasan muchos pensamientos de este tipo por la imaginación. Pero después de todo, ¿qué se saca en limpio con tanto pensar en estas cosas? De una forma o de otra, hemos de pasar. Es necesario pasar. A nosotros nos han dado orden de desembarcar en Bergen los contingentes que llevamos a bordo. ¡Cueste lo que cueste hay que cumplir la orden!

Es asombroso lo pronto que nuestros camaradas de tierra se han adaptado a la nueva situación. Después de todo, son verdaderos soldados, siempre listos para cumplir cualquier misión, sea como sea. Pronto han trabado amistad con nuestros marineros que, durante todo el tiempo que les deja libre el servicio, se dedican por entero a ellos, iniciándolos en todas las cosas de a bordo. Hay mucho que preguntar y que explicar. No es precisamente materia de entretenimiento lo que falta. Los de tierra dicen continuamente: "Llevadnos sin "deterioro" a Bergen, que de lo demás nos encargamos nosotros". Así, pues, los papeles están claramente repartidos.

Durante la tarde empeora la visibilidad rápidamente. No tarda mucho en aparecer una niebla espesísima que apenas si permite que desde el puente se vea la proa. Los aviones que nos acompañan viran y vuelven a sus bases. De hora en hora aumenta la dificultad de mantener unidos a todos los buques de la escuadra. De vez en cuando desaparece de la vista alguno. Sin embargo, no perdemos el contacto, llegando incluso a reunirnos exactamente en el punto convenido con los buques salidos de otros puertos: un buque escolta y los dos torpederos. Continuamos la marcha a pesar de que el pe-

ligro de abordarnos unos a otros ha aumentado considerablemente con la niebla. La velocidad sigue siendo la misma, porque si la reducimos no podremos alcanzar nuestro objetivo a la hora fijada. Sin embargo, consideramos hoy que la niebla es un aliado nuestro, pues nos sustrae a los reconocimientos aéreos. Realmente, tenemos suerte y mucha razón para estar agradecidos a la niebla, pues por dos veces vuelan los aviones enemigos a poca altura por encima de nuestras cabezas, sin que nos descubran gracias a ella. De vez en cuando nos cruzamos con alguna que otra mina. Sobre las diecisiete horas se disipa un tanto la niebla. Pronto se aclara la visibilidad hasta el punto de ser posible ver todos los buques de la formación. Aquí están todos, los dos cruceros, el buque-nodriza, el escuela de artillería y los dos torpederos. Volvemos a formar en el orden conservado hasta la aparición de la niebla. A la cabeza de la formación marchan los cruceros, protegidos contra los submarinos por los torpederos, que marchan a ambos lados de ellos.

La visibilidad mejora rápidamente, cosa con la que no estamos conformes. Porque faltan aún cinco horas para que el Sol se ponga. Se levanta viento, y cada vez es más fuerte el oleaje. Al anoecer, uno de los torpederos descubre un submarino inglés sumergido. Puede verse claramente los dos periscopios. Tras una enérgica maniobra para que el enemigo no pueda alcanzar la posición de lanzamiento, continuamos nuestra derrota a toda marcha. Del enemigo no se ve otra cosa. Los aviones de reconocimiento, cuya presencia temimos a causa de haber mejorado la visibilidad, no se dignan aparecer. Mejor, porque las consecuencias, para nosotros, serían bastante desagradables.

Poco antes de oscurecer se avista el faro de la isla Utsire. Desde este momento empezamos a cruzarnos con barcos neutrales: veleros, vapores y pesqueros, a los que no hacemos el menor caso, con el objeto de no perder tiempo.

Entretanto recibimos nuevas noticias sobre la actuación del enemigo, una de las cuales es especialmente importante. Según élla, hacia el mediodía han sido reconocidos numerosos destructores que marchaban rumbo a Bergen. Es seguro que ya estarán allí. Por lo tanto, ¡a redoblar la atención! Hay

que contar con la posibilidad de tropezarnos en cualquier momento con estas fuerzas. Lo mismo pueden estar vigilando la entrada del fiord de Kors (entrada Sur de Bergen), que haber entrado en Bergen mismo. Así, pues, se recomienda a los servicios que andan con ojo. Por lo demás, se continúa el avance a toda marcha.

A última hora de la tarde se nos unen varias lanchas rápidas. La aparición de estas pequeñas unidades quita de encima al Almirante un peso, pues el desembarco de la tropa será mucho más fácil disponiendo de ellas. Hasta ahora ha ido todo bien. Podemos, pues, estar satisfechos.

A lo lejos se ven varios faros: nos acercamos al fiord de Kors. Es medianoche. Ya estamos a la vista de la luz de Marstein, que se encuentra frente a la entrada, en lo alto de una roca, cuando se apagan de pronto todas las luces de la costa. Es una sorpresa bien desagradable, y, además, una señal de que los noruegos deben haber oído algo. Será algo muy especial, pues desde que empezó la guerra no han tomado los noruegos ninguna medida de tal importancia. Sea como sea, no tenemos mucho tiempo para reflexionar; hemos de entrar y ver la forma de encontrar el camino a oscuras.

Al llegar la formación a la altura del fiord de Kors cambiamos de rumbo, poniendo proa al Este. Ahora sí que hay que contar con tropezar en cualquier momento con los destructores británicos. Avanzamos hacia la costa, con multitud de precauciones. Es un problema endemoniado encontrar el camino a través de estos malditos islotes. Al acercarnos vemos que algunos de los faros interiores, sin terrero, están encendidos todavía. Poca luz dan, pero "menos da un ladrillo". Por lo menos tenemos algunos puntos de referencia.

Moderamos la velocidad. Los buques avanzan trabajosamente, debido al oleaje que reciben del través. Los timoneles sudan para conservar el rumbo ordenado. De los destructores ingleses seguimos sin ver nada. ¿Estarán ya en Bergen? A estribor se perciben ahora las sombras negras que forman los acantilados de Marstein. El mar se estrella con furia contra ellos. ¡Cuidado no nos acerquemos demasiado! Allí zozobra el que se acerca. Ahora vemos también el faro. Tiene un as-

pecto fantástico, allá arriba, tan sólo. Tampoco es visible la lancha del práctico del puerto, que siempre se encuentra en este lugar. Seguramente, ha interrumpido su servicio al igual que los faros. Lentamente, nos dirigimos hacia la entrada. La corriente nos arrastra hacia el Norte. Ya estamos en medio del fiord de Kors. Estamos cercados por las altas montañas que lo circundan. También se avista tierra a proa. Volvemos a moderar la velocidad. Sólo vamos ahora a siete nudos. Por la proa del buque insignia marcha un torpedero. Los demás le siguen en línea de fila. Las lanchas rápidas cierran la marcha. El torpedero encargado de misión especial llega más tarde. A proa se avista una sombra negra. Se trata de un guardacostas noruego que quiere saber quienes somos y a dónde vamos. Se coloca a un lado y nos deja pasar. Enciende su pequeño proyector, iluminando brevemente a todos los barcos de la formación. Le contestamos con nombres de barcos de guerra ingleses. Con ésto queda satisfecho y nos deja en paz. A continuación lanza cohetes rojos, que son contestados desde tierra. Proseguimos nuestra marcha. Con frecuencia hemos de cambiar el rumbo, cosa que hacemos con todo cuidado pues el menor error puede costarnos muy caro. El paso es cada vez más estrecho. Repetidamente nos cruzamos con otros barcos, probablemente mercantes, que no se preocupan de nosotros. Ni nosotros de ellos, por supuesto.

Es difícilísima la navegación por estas aguas. En tiempos de paz los barcos extranjeros sólo las recorren de día y con práctico a bordo. Y si lo hacen de noche tienen a su favor el que hay numerosas luces encendidas. A veces tenemos que parar casi, con el objeto de orientarnos. Así, pues, la marcha hacia nuestro objetivo es muy lenta.

Al cabo de algún tiempo nos cierra el paso otro guardacostas, que también dispara cohetes rojos. Al mismo tiempo enciende y apaga repetidas veces su proyector, dirigiéndolo en determinada dirección. ¿Es que quiere prevenirnos? ¿Quizá quiere advertirnos la existencia de barreras? Ahora vira y se para. Detrás de nosotros, a gran distancia, se oye ruido de cañoneo. Sólo unos pocos segundos; enseguida renace la calma y el silencio. Al llegar a Rucknene, donde la navegación es aún más difícil, nos tropezamos con otro guardacostas. Dos barcos, viniendo de la dirección Norte se acercan a noso-

tros con las luces de posición encendidas. Como estamos fuera de la derrota propiamente dicha, esperamos que pasarán de largo. Con todo lo que era de esperar, al llegar a corta distancia del buque que marcha en cabeza viran en redondo y marchan de nuevo con rumbo al Norte. ¿Habrán colocado minas?

Poco después recibimos una nueva sorpresa: una especie de lancha rápida, que pronto reconoceremos como motorpedero se nos atraca. Cuando está a la altura del buque insignia vemos que varios hombres van al tubo lanzatorpedos, orientándolo en dirección a nosotros. Si no se trata de una broma, vamos a pasarlo muy mal. Por lo tanto, hay que intentar inmediatamente, por todos los medios, hacer entender a los noruegos que deben dejar su tubo lanzatorpedos. Entra en función nuestra lámpara para Morse. Echamos mano de todos los procedimientos para dar a entender a los noruegos que nosotros venimos a Noruega con intenciones pacíficas y que nos marcharemos enseguida. Tenemos suerte: nos dejan pasar.

Proseguimos nuestra marcha. Empieza a amanecer. Poco antes de llegar al punto en que ha de efectuarse el último cambio de rumbo para la escuadra. Bajo la protección de los altos acantilados que impiden que los buques puedan ser vistos desde Bergen, empieza un crucero a desembarcar las tropas, con ayuda de los torpederos y las lanchas rápidas, que han de ocupar primero las baterías más importantes que se encuentran inmediatamente antes de la ciudad, en la salida oriental del fiord de Byf, y los principales puntos de importancia militar en Kvarven. Los demás buques y los torpederos están mientras tanto inactivos.

Las órdenes que hemos recibido expresan, además que a las cinco y quince hemos de encontrarnos ante las baterías de Bergen. Por consiguiente hemos de proseguir la marcha antes de que el primer crucero haya terminado el desembarco de tropas. Este recibe la orden de seguirnos tan pronto como haya terminado su operación.

Todavía no sabemos cuál será la actitud de los noruegos. La cuestión principal para nosotros es saber si las baterías de Kvarven (piezas de 21 y 10 centímetros) abrirán el fuego con-

tra nuestras unidades. Si disparan.... va a ser poco menos que imposible cumplir nuestro cometido. Porque, pensándolo despacio.... piezas de 21 centímetros protegidas por rocas y hormigón, disparando contra cruceros ligeros cuya libertad de movimientos está muy limitada, dentro de un canal de 400 metros escasos de anchura. No, decididamente no: la cosa va a salir mal. ¡Y no es muy probable que los noruegos, después de lo que ya ha pasado, se abstengan de disparar! La potente luz, que, viniendo de la dirección de Bergen, hace ya un rato que reposa sobre los acantilados que frente al fiord de Byf. hace sospechar algo desagradable. De todas formas estamos preparados para un "caluroso" recibimiento. En este momento llega la noticia de que en el fiord de Oslo truenan los cañones a más y mejor. Pues ya lo sabéis, hijitos, vamos a tener jaleo. Pero no hay tiempo para entregarse a reflexiones. La consigna es pasar como sea. El comandante jefe de la formación da la orden de entrar al puerto. Nuestros cañones siguen en posición de reposo, con el objeto de seguir fingiendo intenciones pacíficas. Esto no quita, claro está, que todas nuestras unidades estén preparadas para cualquier eventualidad. Hay dotaciones en todas las piezas, tubos lanzatorpedos inclusive. Al entrar los torpederos y la capitana en el fiord de Byf comienzan a salir fogonazos de las baterías de Kvarven. Los primeros proyectiles caen ya muy cerca de los buques, levantando gigantescas columnas de agua. Las siguientes salvas pasan por encima de la escuadra, rozando los palos. El crucero "Köln", mientras atraviesa el sector de fuego, pone de nuevo en función su proyector de señales, repitiendo que tiene intenciones completamente pacíficas. Pero no logramos éxito ninguno, pues las baterías siguen disparando. Pronto salen el crucero y los torpederos de la zona de alcance de las baterías. También las otras unidades, el buque-escuela y el nodriza, son concentrados por el fuego de las baterías de Kvarven. Ambos reciben impactos, teniendo que lamentar varios muertos y heridos. Casi todos son soldados de las unidades embarcadas. Los primeros muertos del día. Poco después entra en el fiord de Byf el crucero que quedó rezagado, recibiendo también varios impactos mientras contesta al fuego. Desaparecen dos soldados. Hay otros varios heridos.

Pero todavía amenaza a los buques otro peligro: la batería de torpedos que se encuentra al pie de Kvarven. Si está

lista para disparar, no saldremos ni uno vivo. Y es seguro que estará dispuesta, por el giro que han tomado últimamente los acontecimientos. Dado lo estrecho del paso es imposible errar los disparos. Pero esta vez también tenemos suerte: la batería no dispara ni un solo torpedo. Como más tarde se comprueba, la batería tiene su dotación completa; pero no ha podido estar lista para disparar en el momento necesario, quizás por el poco tiempo de que se ha dispuesto para el zafarrancho.

A la hora ordenada están en el "Koln" y el buque-escuela de artillería entre las baterías. Bergen, cuyos habitantes se han levantado esta mañana un poco más temprano que de costumbre, se encuentra ante nosotros. Hemos cumplido la primera parte de nuestro cometido, consiguiendo cosas que parecían inaccesibles.

En el puerto se encuentran numerosos buques. Ninguno deberá zarpar. En nuestras manos caen cerca de 60 vapores. Son ocupados y registrados por grupos especiales. Algunos de los buques están cargados con material de guerra de procedencia inglesa, destinado al parecer, a Finlandia. Hacemos con este motivo alguna que otra buena presa.

En la rada no hay un solo sitio donde surtir, pues donde no hay un buque fondeado es imposible el ancla, debido a la profundidad del agua. Mientras las pequeñas unidades, torpederos, lanchas rápidas, y, más tarde, también el buque-escuela entran en el puerto interior, los cruceros permanecen en la rada. El buque insignia intenta dar fondo, pero el ancla, filada hasta 150 metros de cadena, no agarra y permanece sin fondear. Los pesqueros y las lanchas rápidas vienen a su costado después de haber llevado a tierra a los soldados de los otros buques. También el desembarco de los hombres transportados en este buque se efectúa con toda facilidad, sin incidentes ni dificultades de ninguna clase. Exactamente igual que cuando nos embarcamos. Merece especial mención el ejemplar comportamiento de los soldados del Ejército. Ello nos ha facilitado enormemente el cumplimiento de nuestros cometidos, tanto durante la marcha como en el desembarco.

En tierra parece que reina gran excitación. Empiezan a sonar las señales de alarma por todas partes. ¡Demasiado tarde! Porque ya hace bastante rato que nuestros soldados han desembarcado en los puntos de importancia militar, ocupando, tras romper toda resistencia, diferentes baterías. Estrellas blancas, disparadas por nuestras fuerzas cada vez que un grupo ha cumplido su cometido, van jalonando el camino de nuestra victoria en Bergen.

Aún no se ha acabado el desembarco de los soldados transportados a bordo del "Koln" cuando aparecen por encima de las montañas numerosos aviones alemanes de bombardeo. Las baterías antiaéreas noruegas empiezan a disparar. Esto es la señal de abrir fuego para las baterías costeras, las cuales emprenden inmediatamente un último combate de defensa. Nuevamente rocían a los buques alemanes con una verdadera lluvia de proyectiles de todos los calibres (24 centímetros inclusive) desde una distancia de 4,000 metros y sin tener ninguna consideración para los buques mercantes propios que se encuentran en el puerto. Numerosos impactos caen cerca de los cruceros. La cosa se pone fea. Nuestros buques contestan inmediatamente el fuego noruego. Como junto al "Koln" hay varios barcos pequeños recogiendo tropas, no es posible utilizar las dos torres de 15 centímetros de popa; pero la faena puede realizarse también sin ellas. La torre de proa emprende con la batería de Sandviken, y dos antiaéreos dobles de 8.8 centímetros disparan contra la de Kvarven. Los buques centran el blanco a la primera salva. Los aviones lanzan sus bombas al mismo tiempo. En medio de este estruendo se oye el fuego de las ametralladoras de los destacamentos de desembarco. En las posiciones noruegas se originan grandes explosiones. Es ruido infernal. Los acantilados devuelven aumentando el estruendo de los disparos. Poco tiempo pasa antes de que el enemigo cese su fuego.

La ocupación de los puntos importantes sigue desarrollándose conforme al plan previsto. Sólo de vez en cuando se oye fuego de fusil o ametralladora. Entretanto se ha establecido la comunicación entre el Almirante y los jefes de los grupos desembarcados.

A mediodía está todo Bergen tenazmente ocupado por nuestras fuerzas. La fortaleza no ha sido capaz de resistir la

actuación decidida de nuestras fuerzas que, en ejemplar colaboración entre las tres armas, han llevado a cabo un asalto en toda regla.

Se procede rápidamente a ocupar las baterías noruegas, con el objeto de ponerlas inmediatamente en estado de poder servir para la defensa de Bergen contra posibles ataques ingleses.

Los comunicados de exploración que recibimos por la mañana permiten formarse el siguiente cuadro de las fuerzas navales británicas que, al parecer quieren atacar Bergen: numerosos grupos de buques de guerra ingleses partieron de diferentes puntos británicos y navegan con rumbo a Bergen; vienen tres acorazados, dos cruceros acorazados, tres cruceros pesados, cinco o seis ligeros y de 20 á 30 destructores. Habrá que contar un ataque de estas fuerzas en el curso de la tarde. Un aparato de reconocimiento alemán que aterriza a las catorce horas en Bergen, confirma todos estos extremos. Así, pues, los británicos tienen ganas de "discutir" con nosotros. Bien, pues que vengan.

Hacia a las dieciseis son avistados numerosos aviones sobre las alturas que se encuentran al Oeste de la ciudad. No nos cabe la menor duda; son escuadras aéreas británicas. Estamos dispuestos a recibirlos dignamente. Pero pronto comprobamos que allá fuera, lejos de las aguas jurisdiccionales noruegas, parece tener lugar un gigantesco combate entre fuerzas aéreas y navales. Puede verse numerosas nubecillas de antiaéreos alrededor de los aviones. Este fascinador espectáculo dura algún tiempo, hasta que el atacante y las explosiones de artillería antiaérea desaparecen por completo. No hay más que una explicación: se trataba de aviones alemanes en lucha con las fuerzas navales británicas que antes nos fueron anunciadas. ¿Cuál habrá sido su final? Por lo menos hay una cosa segura: de momento no hay que temer el ataque inglés, y, como da por resultado la exploración de uno de nuestros aviones de a bordo, los buques británicos no se encuentran por los alrededores de Bergen. Al día siguiente nos enteramos de lo que ha pasado. Escuadras aéreas alemanas han atacado a una fuerte escuadra inglesa, de la que formaban parte varios transportes, infligiéndole antes Bergen tales

pérdidas, que los ingleses tuvieron que dar media vuelta. ¡No saben los camaradas del Arma aérea lo agradecidos que les estamos por su victoriosa intervención!

En el curso de la tarde decide el jefe de la formación, después de haber conferenciado con el comandante del buque insignia, el jefe de la flotilla y los oficiales de su Plana Mayor, partir para nuestra Patria con el crucero "Koln" y los torpederos. Siguiendo el plan trazado, han de permanecer en Bergen, el buque escuela de artillería, el buque-escolta y las lanchas rápidas, a los que hay que unir el crucero que sufrió averías de consideración en los combates por la ocupación de la ciudad, pues sus desperfectos no podrán ser reparados en el día de hoy. Así, pues, todas estas unidades cesan de pertenecer a la formación, siendo subordinadas del almirante de costa Occidental noruego.

Se fija para las diecinueve y treinta la partida de la pequeña formación. Se tiene la intención de salir al mar libre a través del fiord de Salbjorns, que se encuentra al Sur de Kors. ¡Pero la cosa resulta muy distinta!

El crucero "Koln" está levando, cuando aparecen aviones de bombardeo ingleses. Suenan las señales de alarma, cubriéndose con la rapidez del rayo las piezas antiaéreas, que comienzan inmediatamente la defensa. La motonave americana "Flyng Fish" abandona el puerto a toda velocidad. Es de suponer que no le gustó la situación. Por ser americano no se le impide salir. Nuestra ancla está ya en el escobén y empezamos a navegar en zig-zag, permaneciendo en la proximidad de los vapores noruegos y neutrales surtos en el puerto. Los bombarderos británicos atacan en varias oleadas a una altura que oscila entre 1,200 y 1,500 metros. Por lo visto, no se atreven a descender más. Hacen bien, porque nuestro fuego está magníficamente dirigido. De esta forma se impide al enemigo acercarse a una distancia eficaz, por lo que sus bombas, si bien caen algunas cerca del buque, yerran en su totalidad el blanco. Los británicos repiten su ataque una y otra vez, pero siempre con el mismo resultado negativo. Merece especial mención el comportamiento de los servidores de las piezas antiaéreas. También los encargados del municionamiento de los cañones de 8.8 centímetros trabajan a todo tren. Numerosos voluntarios les ayudan en su labor de llevar los pesados proyectiles hasta los cañones. No hay la menor demora en el servicio. Tan sólo un avión, viniendo por el lado

de popa consigue descender hasta una altura de 500-600 metros, regando al "Koln" con su fuego de ametralladora. Los proyectiles tamborilean sobre las planchas de acero. Son heridos mortalmente dos soldados y otros seis resultan heridos, uno de ellos tan gravemente que por la noche entrega su vida a la Patria. Son los primeros caídos de este buque desde que empezó la guerra, después de numerosas operaciones victoriosas.

La lucha dura una media hora, al cabo de la cual los ingleses viran y se marchan mar adentro. Sea porque se les han acabado las bombas, o porque en vista de nuestro fuego anti-aéreo han comprendido que no iban a tener ningún éxito en su ataque. Por lo que observamos, han debido de ser tocados dos aparatos. ¿Habrán caído en los alrededores de Bergen o habrán podido continuar el vuelo? Es lo que no sabemos, dado que la limitada visibilidad que tiene Bergen, debido a las montañas, nos ha impedido ver lo que ocurría con ellos.

Una vez desaparecido el enemigo en el horizonte, emprenden el "Koln" y los dos torpederos el viaje de vuelta. Dedicamos una última mirada a la ciudad, a las fortificaciones sobre Kvarven y a los camaradas que aquí quedan, junto a los cuales hemos luchado tan duramente en el día de hoy, consiguiendo tan magnífico éxito.

En la región de Ruknene tropezamos con minas enemigas. Pasamos la barrera sin recibir daños. Minutos después cuando empiezan a caer las sombras de la noche, aparecen de nuevo los aviones de bombardeo ingleses, que nos atacan en oleadas sucesivas mientras nosotros navegamos lentamente por esta zona difícil. Nuevamente fracasa el ataque británico, a causa de nuestro magnífico fuego anti-aéreo. Las bombas inglesas caen, a alguna distancia de la formación, unas en tierra y otras en el agua.

Pero ahora hay algo seguro: la salida del crucero y los torpederos es conocida por el enemigo. Así, pues, tenemos que contar con que todas las fuerzas navales británicas que se encuentran en estas aguas intentarán por todos los medios cortarnos el camino. En vista de las circunstancias, decide el Almirante, si bien de mala gana, retrasar hasta mañana por la noche el intento de rotura del cerco que se había previsto para hoy.

Así, pues, dejamos el fiord de Selbjornds a estribor y ponemos proa al Sur, entrando en el fiord de Hardanger, junto a Lerwik. De nuevo se encuentra el personal de derrota ante un problema difícil de solución, porque ahora se trata de recorrer un camino mucho más largo que el de Bergen, en condiciones más difíciles que las de entonces, por aguas desconocidas y por menos que nunca navegadas. Nuestra meta es el estrecho fiord de Mauranger, situado entre grandes acantilados. A la una alcanzamos la entrada de nuestro escondrijo y empieza la parte más difícil de nuestro aventurado viaje. Al principio nos ilumina el camino un pequeño faro sin torrero que, colocado sobre una saliente de la roca, no ha sido por fortuna apagado como todos los demás de la costa noruega. Pero pronto lo hemos dejado atrás y tenemos que navegar a ciegas, cambiando continuamente el rumbo. Los altos acantilados parecen a menudo estar peligrosamente cerca. Apenas si hay agua entre ellos y nuestro buque. De vez en cuando parece que ya no se puede seguir adelante, que se ha acabado el mundo. Por fin alcanzamos el fondo del fiord. Dejamos caer el ancla a 200 metros de tierra y en 140 metros de fondo. A poca distancia, en un punto que permite vigilar mejor la parte exterior del fiord, fondean los torpederos. Se colocan centinelas hacia la entrada, estableciéndose entre ellos comunicación por Morse y otras señales. Su consigna es denunciar la proximidad de toda clase de barcos, especialmente la irrupción de submarinos. Todos los que no tienen guardia se tumban a dormir inmediatamente. Pero este sueño tan merecido dura poco tiempo. Hacia las seis amarra cerca de los torpederos un hidroavión noruego que viene de la dirección del fiord de Hardanger. El aparato se dirige hacia los torpederos, pero, al llegar cerca de ellos, vira de repente y se prepara para despegar. Nuestras unidades abren inmediatamente fuego, pero el hidro consigue huir. Nuestros torpederos se trasladan al fiord central, pues son de esperar ataques enemigos.

Contra todo lo que era de esperar, transcurre el día sin que nada ocurra. Una capa de nubes cubre la cima de las montañas nos protege contra la visibilidad de los aviones. Sólo una vez se rompe nuestra tranquilidad, debido a que un ruido raro sonó en los aparatos de escucha, pero la alarma no se confirma.

Ahora se sigue también montando guardia. Un viejo refrán dice que prevenir es mejor que lamentar. La máquina está lista para echar a andar el ancla, dispuesta para ser levada. Los soldados que están francos de guardia, duermen en cualquier sitio de la cubierta. ¡No es fácil despertarlos para el relevo de la guardia!

A las dieciocho y cuarenta y cinco levamos. Mientras tanto tales nubes se han despejado y se ofrece a la vista el magnífico paisaje noruego. Nuestros soldados contemplan asombrados las cimas nevadas y los hielos eternos del glaciar de Folkefond. Un cielo azul sin nubes se extiende sobre la lisa superficie del mar, en cuyas orillas se destacan los contornos de las montañas. Todavía tenemos tiempo para contemplar de vez en cuando las bellezas de la Naturaleza. Pero cuánto más nos acercamos al fiord de Bommelen tanto más cuidado hemos de tener y tanto más urgente parece ser nuestra misión: ¡conseguir romper el cerco y llegar hasta la Patria!

Nos mantenemos cerca de la parte norte del fiord para estar protegidos por las montañas. A lo lejos se ven varios aviones, sin que sea posible distinguir si son propios o enemigos. Los dos torpederos se reúnen con nosotros. Para ellos también ha pasado el día sin incidentes.

Varios avisos nos hacen prestar mayor atención. Una vez nos denuncian la presencia de un destructor. Otra han visto un submarino. Ambas veces, sin embargo, se ha tratado de espejismos. El exterior del fiord está libre de enemigos. Nos tropezamos únicamente con algunos pequeños pesqueros noruegos.

Por fin, para nuestra impaciencia demasiado despacio, desaparece el sol en el horizonte. Cae lentamente la noche. Llegamos a Lerwik. Entramos en el fiord de Bommelen, aumentando nuestra velocidad. No es todavía de noche cuando la escuadra sale del fiord.

Como durante el día han sido vistos en estas aguas un crucero y varios minadores, hay que contar con que el paso estará infestado de minas. Así, pues, continuamos de momento nuestra marcha hacia Haugesund, pegados a la costa.

Delante marchan los dos torpederos, siguiéndoles el crucero a alguna distancia. Hemos de pasar a través de innumerables islotes, muchos de los cuales apenas emergen del agua. Una fuerte corriente dificulta la navegación, tenemos el camino libre. Apenas es medianoche cuando alcanzamos la mar libre, en Utsire.

La noche es clara y cálida. El viento favorable es bien recibido. Los torpederos, que entretanto se han colocado por la popa pasan pronto a proa, con el objeto de efectuar la exploración antisubmarina. Caminamos al Sur a toda marcha.

Al amanecer, en pleno Mar del Norte, encontramos varios destructores y fuerzas aéreas, que nos acompañan hasta casa.

Al entrar en el puerto ondea sobre el "Koln", así como sobre los fieles torpederos, unas señales de banderas que también se refieren a las fuerzas de nuestra división que quedaron en Noruega:

"Las fuerzas navales y sus dotaciones han llevado a cabo victoriosamente la misión que les fué encomendada por el Führer del pueblo alemán. ¡Toño por Alemania!

Jefe de las Fuerzas Navales de Exploración".

El grupo Bergen puede mirar hacia atrás y contemplar lleno de orgullo los días de la operación de Noruega. Todos los buques y todos sus hombres han puesto alma y vida en la empresa. Todos los que pudieron tomar parte en esta empresa única estaban poseídos de la firme voluntad de cumplir con su deber hasta vencer o morir. Sólo así ha sido posible a la joven Marina de Guerra cumplir el cometido que se le confió. El que la empresa no podría realizarse sin sufrir pérdidas era una cosa sabida desde un principio. Pero en proporción con el resultado obtenido significaba muy poco: Inglaterra no ha conseguido su objetivo, que era obtener en Noruega una importante posición de flanco contra Alemania. Tampoco ha logrado apoderarse de los yacimientos escandinavos. ¡Y todo eso a pesar de que su potencia naval era diez veces mayor que la alemana!

A todos los que combatieron a nuestro lado y no han podido volver a ver la Patria, a todos los que murieron por Alemania hemos de guardar eterno e imperecedero recuerdo.

Por la tarde entrega el "Köln" los restos de los que cayeron en Noruega. Un silencio religioso reina cuando, cubiertos por la bandera de guerra del Tercer Reich, por el que dieron lo mejor que tenían: su vida, son transbordados a la lancha que ha de conducirlos a tierra.

Durante mucho rato nuestra vista sigue a la lancha que transporta a nuestros camaradas muertos, hasta que desaparece detrás del muelle. Y nuestro pensamiento vuelve hacia allá arriba, hacia Noruega, hacia Bergen, donde las tripulaciones de los buques que allí quedaron darán en estos momentos honrosa sepultura a los suyos, caídos en esta victoriosa operación.

OCUPACION DE LA BATERIA DE TORPEDOS DE BERGEN

Por el Alférez de Navío MENKE.

Llevamos ya cerca de dos días en alta mar. Nuestros cruceros, destructores y otros navíos de guerra navegan a toda marcha. A bordo llevamos nutridos grupos de Infantería, que miran el espacio, asombrándose del cielo y del mar, del viento y de las olas.

Con frecuencia es tan buena la visibilidad, que se nos hace "incómoda", pero sólo por poco tiempo, pues la niebla protectora vuelve pronto a envolvernos en su manto. Alarmas antiaéreas y antisubmarinas se turnan continuamente. Todo el complicado mecanismo de nuestro crucero trabaja reposadamente y con precisión. Los buques marchan directamente hacia su objetivo, sin dejarse distraer por nada. Por la noche se encrespa un poco el mar, y a más de un bravo infante le parece esta vida muy perra.

Estoy sentado a proa con mi grupo de asalto, compuesto de un sargento mayor, cuatro suboficiales y 33 soldados de artillería de Marina, y discuto con ellos nuestro cometido. Todos están entusiasmados de ser los unidos de Marina que tomarán parte en las operaciones de Bergen en calidad de grupo de choque. Las fuerzas de choque del Ejército están equipadas con lanzagranadas, lanzallamas y numerosas máquinas y fusiles ametralladoras. Y como nosotros no tenemos más que fusiles, pido prestado una ametralladora al comandante del crucero.

Durante la noche se acerca nuestra formación a la costa noruega, tomando rumbo al fiord de Oslo. Varios patrulleros nos hacen señales, a las que no contestamos ni palabra. Pegadas a los montes veo casas pintadas de blanco. A ambos costados de nuestro buque pasan rocas e islotes, cuyas peledas jorobas emergen del agua. De vez en cuando centellea un faro de luz blanca. A popa flamea la bandera de guerra alemana.

Sobre la cubierta ha recobrado todo su vida. Centenares de hombres se aprestan a embarcar en los botes; se dan las últimas órdenes. Todo el mundo sabe de antemano cuál es su sitio. Las lanchas rápidas vienen rápidamente a nuestro costado, para recibir las fuerzas de desembarco, tal y como se había acordado. Todos sentimos la maravilla de la acción alemana, con su perfecta organización, y estamos llenos de confianza. ¿Opondrán resistencia los noruegos? Esta es la pregunta que surge en todos los labios.

De pronto brilla un proyector, cogiendo en su haz a un crucero: oímos disparos de baterías pesadas y vemos grandes columnas de agua que levantan los impactos de los proyectiles. Ahora sabemos que ha sonado la hora de actuar. Ahora caerá también la espada alemana dura y afilada, pero con todo derecho y razón. Se romperá toda la resistencia que se nos oponga.

El transbordo se efectúa febrilmente y ya están zumbando las lanchas rápidas, en dirección a la costa noruega, cargadas de hombres y material. Parecen galgos detrás de una liebre.

En la lancha que conduce a mi grupo se encuentra también una sección de zapadores, mandada por un teniente. Desde las rocas disparan continuamente piezas de 21 y 24 centímetros, enviando sus granadas por encima de nuestras cebezas. Un crucero contesta con sus torres y con artillería rápida. Aviones alemanes aparecen en el cielo, lanzándose contra las baterías noruegas, sobre las que sueltan una lluvia de bombas. Se oyen los ladridos de numerosos cañones anti-aéreos noruegos. Los fogonazos de los disparos brillan al amanecer. Cada hijo de vecino piensa que ha sonado su última hora... Se han abierto los infiernos. Estamos acurrucados, a popa, y no nos atrevemos a mover ni un sólo músculo.

Aquí no hay más que una solución. Salir de este lío. Hago que dirijan la lancha en busca del ángulo muerto de las baterías. Pero, de repente, sentimos un golpe en la lancha: ¡hemos varado! La lancha se encuentra montada sobre un arrecife. ¡Atrás, a toda fuerza! Levantando gran cantidad de espuma intenta nuestra pobre embarcación soñarse del traidor bajo fondo. Por fin, un tirón supremo y ¡gracias a Dios!, hemos despegado. La lancha, por fortuna, no tiene ninguna vía de agua, pero el timón y la hélice han sufrido tales desperfectos, que nos vemos obligados a emprender la retirada bajo la protección de una gran nube de niebla artificial. Estamos casi imposibilitados para maniobrar.

Las baterías siguen disparando. Por señales llamamos a otra lancha, rápida, la cual viene inmediatamente a nuestro costado. En pocos segundos hemos transbordado a todos y ya rugen sus potentes motores, dirigiéndonos nuevamente hacia la costa noruega. La popa se hunde en el agua, dejando tras de sí una ancha estela de espuma.

Estoy junto al joven comandante de la lancha. Ninguno de los dos decimos una palabra y, sin embargo, los dos pensamos en lo mismo: ¿saldremos bien de ésta?

Nos acercamos rápidamente a la península en la que se encuentran las baterías que nos están hostigando. En su parte más avanzada se halla la batería de torpedos. En el plan de ataque está previsto un desembarco por el lado del mar, pero yo renuncié inmediatamente a desembarcar así. Es pun-

to menos que imposible y nos costaría enormes pérdidas. Nuestra lancha sigue a toda velocidad con dirección a Bergen, dejando las baterías a su espalda. Nos mantenemos pegados a las orillas del fiord. De pronto surge el pantalán de desembarco de Gravdal. Nos pegamos a él y desembarcamos en pocos segundos. Un grupo de Infantería, desembarcado momentos antes, ha hecho ya algunos prisioneros noruegos. Estos están al lado del muelle, y junto a varios paisanos, nos miran con curiosidad. Una sección de artillería de Marina se ha hecho cargo de la protección de retaguardia de la Infantería.

Trazado el plan de atacar a la batería de torpedos desde dos lados. Una de las alas ha de ir mandada por mi sargento.

Avanzamos junto a la Infantería, escalando la ladera del monte. Pero de pronto, al llegar a una curva, nos recibe fuerte fuego de ametralladora. No tengo tiempo más que para gritar: "¡Cubrirse todos!" Con un salto de costado me lanzo por una ladera. Una acción entera está tumbada detrás de mí. Levanto la cabeza con precaución y me oriento. Las ráfagas de la ametralladora pasan por encima de nuestras cabezas. La Infantería está a la izquierda de la carretera, igual que mis otras secciones y la de artillería de Marina, que está encargada de la retaguardia. De repente desde una posición rodeada de alambre púado, recibimos un fuego infernal que viene casi por nuestra espalda. Me encuentro en una situación fatal. No puedo seguir avanzando por la ladera, porque allí martillea incesante el fuego de la primera ametralladora. Resuelvo retirar el ala derecha, describiendo un gran círculo y colocarla junto a la izquierda, para atacar desde allí por el flanco al enemigo. Con el objeto de poder realizar con seguridad esta concentración, doy orden al jefe de la sección de conservar juntos a sus soldados, no debiendo alejarse de mi lado. Arrastrándonos, retrocedemos hasta las rocas que se encuentran a la derecha del camino. Hemos rebasado en unos 30 metros el punto en que desembarcamos, cuando recibimos desde un costado varios picazos. Por los impactos reconozco que podemos ser vistos. Maldito sea el demonio! No puedo localizar al enemigo. Me es imposible ascender por estas pedradas rocas. Pues ¡media vuelta! Volvemos a trepar por la ladera, avanzando en la dirección primitiva y acercándonos a los otros grupos, que también avanzan en esa dirección. En-

contramos momentánea protección en una cuneta que hay a la izquierda del camino. Con la pistola de señales disparo la señal: "Aquí estamos". Pasamos uno a uno al otro lado de la carretera. Sitúo algunos marineros en forma que me cubran la retaguardia con fuego de fusil. La ametralladora de la izquierda ha sido aniquilada ya, de manera que podemos seguir avanzando por la ladera, en dirección a la bifurcación de donde parte el camino que va a la batería de torpedos. En este momento recibo noticia de que ha caído mi sargento. El ala izquierda ha entrado en contacto con el enemigo, y lucha, hombro con hombro con la Infantería, avanzando hacia las posiciones de la artillería. Reuno alrededor de mí a todos los hombres que puedo localizar. Ya sólo me quedan 20 ó 25, pero a pesar de nuestro poco número quiero intentar el cerco. Empezando por la derecha, desde la orilla del agua, "peino" el terreno cubierto de peñascos y exuberante vegetación. Los prisioneros que hacemos son enviados ladera abajo a paso de carrera. Los sacamos uno a uno detrás de las rocas y arbustos. Están temblando de miedo.

Me dirijo al ala izquierda con el objeto de completar el cerco. El terreno es tan difícil que la mayor parte de las veces no veo más que a mis enlaces, sin que me sea posible saber dónde está el resto de mi gente. Desplazo la cadena hacia la izquierda, siempre rocas arriba. De pronto, nos encontramos con un barranco. Hay que rodearlo. Con frecuencia hemos de detenernos, agotados otras veces no llegan mis órdenes al ala derecha, pues el enlace se interrumpe casi de continuo. De repente me llega de dicha ala, cuyos componentes avanzan por el borde derecho del camino, la noticia: "Hemos alcanzado la batería de torpedos". Con la izquierda he rebasado la batería en unos 50 metros. Ya la tenemos rodeada por completo. Veo el agua del otro lado de la península brilla a través de los árboles. Me lanzo rocas abajo. ¿Qué ocurrirá si me lanza lanza-bombas de mano a la batería, inutilizándolo, posiblemente, haciéndola saltar por los aires? Un hombre se lanza por detrás sobre el gigantesco bloque de cemento, intentando tirar una bomba de mano por la chimenea de ventilación. Un camarada lo contiene en último instante. El de la bomba en mano, en vista de que no lo dejan hacer esta "faena", se lanza por la pared de la casamata, arrastrando consigo a algunos camaradas, e irrumpe en el

interior de la batería. Los noruegos se entregan inmediatamente. Cuando llego yo, han sido sacados de las casamatas todos los soldados noruegos. Nos permitimos el primer descanso, que nos hemos ganado a pulso. Hemos cumplido nuestro cometido y estamos satisfechos.

A BORDO DE EMBARCACIONES PEQUEÑAS EN LA LUCHA POR BERGEN

Pr el Teniente de Navío BORCHARDT.

Los marinos supersticiosos afirman que trae suerte navegar con el buque escorado a babor. A eso, pues, se debe que nuestra vieja cáscara de nuez llegara entera a su meta. Porque, quisiera yo o no, la vieja presa, cuando navegaba arbolando bandera inglesa, se inclinaba a babor con cualquier tiempo. Y nosotros habíamos renunciado a eliminar la escora.

Así fué que el 9 de Abril de 1940 entró en Bergen un barco de guerra alemán, "andando con muletas", o poco menos, a razón de seis millas por hora, con un aspecto bastante destartalado y la cubierta llena de enorme carga de madera. Nadie, al verlo por fuera, hubiera podido sospechar que en su panza se albergara una carga altamente explosiva, ésto es: un buen número de minas. Llegamos puntualmente a nuestro destino, en el preciso momento en que nuestros cruceros, torpederos y lanchas rápidas aparecieron en Bergen y precisaron de nuestras minas para quedar protegidos de los intentos de ataques enemigos. Pero el camino hasta llegar a nuestro destino fué difícil y peligroso. Un poco antes de llegar faltó un pelo para que saltáramos por los aires. La cosa fué así: cuando pasábamos por detrás del fiord de Korof, con el objeto de entrar al que conduce a Bergen (naturalmente, sin ningún práctico que conociera aquellas aguas), apareció un patrullero noruego que mostró deseos de darnos el alto, al mismo tiempo que a lo lejos se oía el tronar de cañones.

El patrullero tenía un cañón a proa, con el que nos disparó algunos tiros de aviso por delante de nuestra proa. Hasta ese momento, utilizando el derecho de los cruceros auxiliares, habíamos navegado bien disfrazados de mercante. Pero ahora hubo que enseñar la cara verdadera: "Alarma", y ya estaba izado en el palo mayor la bandera de guerra del Reich, así como el gallardete del comandante, al mismo tiempo que eran destapados los "cañones". Bueno, no teníamos mucho en cuanto a armamento: tres ametralladoras que yo conservaba como recuerdo de mi último servicio. Porque nuestra verdadera arma era, claro está, el buen enmascaramiento, y, en caso de necesidad, el hundimiento voluntario. Así, pues, se puso la máquina tres veces "avante a toda fuerza" y pasamos a toda velocidad (es decir, porque hacíamos seis nudos y medio en lugar de seis por delante de las narices del patrullero, cuyo cañón, con un poco de "suerte" habría hecho volar toda la carga de "huevos" que llevábamos. Pero el pobre patrullero quedó tan sorprendido que nos dejó pasar sin molestarnos más. Poco tardamos en tropezar con el segundo obstáculo serio: un cañonero-minador estaba escondido unos cientos de metros más adelante y dió numerosas señales de "Alto" con el pito. A proa llevaba un pesado cañón de 12.7 centímetros, cuya boca nos miraba amenazadoramente. A popa se veía otro cañón, de un calibre menor que el primero. Al ver que no hacíamos el menor caso de sus pitadas, fueron rápidamente ocupados los cañones, despegándose el cañonero de la orilla y viniendo hacia nosotros a toda marcha. Hice dirigir mis tres ametralladoras contra el enemigo, sin gran esperanza de salir esta vez del paso. Nuevamente pasamos unos minutos de ansiedad, pues la cosa tenía todo el aspecto de cómo si los noruegos pensaran disparar contra nosotros desde una distancia menor de 100 metros. Un tiro en las minas habría sido "incómodo", por mucha limpieza que hubiéramos podido hacer nosotros entre los servidores de los cañones. Y ocurrió lo incomprensible: el cañonero se desatendió de nosotros y volvió a pegarse a la orilla del fiord.

Pero bueno, ¿qué lío era ese de la carga de "huevos"?

Pues nada, que un viejo barco maderero había sido convertido en crucero auxiliar, con mucho arte, transformándose en barco minador. Y cualquiera que en su vida marinera hubiera prestado servicio a bordo de un buque de guerra moder-

no, rápido y técnicamente maravilloso, llevando al mismo tiempo un brillante uniforme, se habría indignado al contemplar los preparativos que se hicieron para dicha transformación.

Cualquier alemán del Norte sabe lo que significa "tiempo de Hamburgo" y todos los marinos conocen la suciedad de un barco en el dique de un astillero pequeño. Pero cuando uno tiene que prestar servicio a bordo de un barco cuyo interior y exterior están completamente destartados y mugrientos... bueno, eso es el colmo de la desesperación y el desconsuelo. Y añade usted a eso que la máquina es un cacharro poco menos que inservible, al que no se le ha prodigado ningún cuidado a lo largo de toda su vida. Y al principio nos costó muchísimo trabajo acostumbrarnos a prestar servicio a bordo de ese cochino buque, tanto más cuanto que hasta entonces habíamos tripulado un crucero auxiliar bastante bonito.

Pero no había más remedio. ¡Apretar los dientes y manos a la obra! Los cobardes y los inútiles no servían para eso. A nosotros nos hacían falta hombres duros y sin miedo. Y lo conseguimos, a pesar de todas las dificultades y de los numerosos desperfectos existentes en calderas, máquinas, etc. Y también a pesar del poco tiempo disponible. El 1º de Abril subimos a bordo y el 4 de Abril salimos ya contra el enemigo. ¿Ejercicios, ¿Maniobras, ¿Ensayos de telegrafía? ¿Compensación de compases? No, señor: para eso ya no hubo tiempo. Lo único que interesaba era colocar minas en la panza del barco y salir hacia el Norte, contra la mayor potencia marítima del mundo, ¡contra Inglaterra!

En realidad era un "asunto delicado", navegar con esta vieja "cafetera" durante tanto tiempo, y lo que es peor, rumbo a Noruega precisamente con una gran carga de madera, viniendo del Sur. Porque nadie podría creer que Noruega, país tan rico en maderas, fuera a adquirir madera de ninguna clase de tierras más al sur, por ejemplo en la Bahía Alemana. Así, pues, había que procurar que nuestro barco no cayera en manos enemigas, delatando todo el plan de operaciones, poco más o menos, para el caso de que nos quisieran hacer un reconocimiento habíamos dispuesto por todo el buque nada menos que doce cargas de explosión, que obligarían a nuestro

buque a efectuar una "inmersión rápida" como la de los submarinos. Por culpa de ésto de la madera nos veíamos obligados de continuo a meter al Oeste cuando eran avistados guardacostas o aviones. En el Skager Rak entramos de noche, de manera que al clarear el día pudimos ya fingir que navegábamos con rumbo Oeste.

Algo más al Norte empezamos a notar todas las muestras desagradables de la meteorología: tormentas, lluvia, nieve y niebla. Y precisamente en las proximidades de Stavanger, donde habían sido señalados varios submarinos enemigos, el dios de los vientos y las aguas nos regaló (?) un espléndido tiempo claro y un sol radiante. No hubo más remedio que hacer nuevamente rumbo Oeste, navegando durante muchas horas hacia Inglaterra. Al llegar la noche volvimos a tomar el rumbo Norte. Porque un maderero rumbo al Norte podía despertar muchas sospechas.

Durante la noche empezó el buque a bailar tan fuertemente, debido a la tormenta, que hubo que sujetar las minas, a duras penas y con riesgo, con el objeto de que no nos dieran un disgusto. Aún era de noche cuando pasamos por delante de Bergen, llegando sin más incidentes, a la hora ordenada, a Marstein, entrada principal del fiord que conduce a Bergen.

Habíamos estado cinco días en el mar, no recibiendo algunos partes radiotelegráficos debido al mal tiempo. Y ahora nos encontrábamos ante la gran cuestión: ¿habría ocurrido todo de acuerdo con el plan trazado y podríamos entrar en los puertos de Noruega, o se nos había dado alguna contraorden que no recibimos?; pero nosotros no dudamos, y seguimos adelante, con la consigna: "Vamos que a lo mejor llegamos los primeros".

Hasta poco antes de la rada de Bergen no estuvimos seguros de que nuestros cruceros hubieran conseguido aniquilar a tiempo, durante la mañana anterior, las fortalezas, muy fortificadas de Bergen.

Tanto mayor fué nuestra alegría cuando vimos sobre la alta fortaleza de Kvarven una bandera roja y flamante, que pronto resultó ser la bandera de la victoria, de carácter provisional, provista de una cruz gamada en un lado.

Después de un viaje de aventuras que me había amarrado cinco días al puente de mando, había llegado al fin mi barco a Bergen, echando el ancla. Caí medio muerto de cansancio en mi litera, no oyendo ni siquiera el escándalo que armaron los bombarderos ingleses, que atacaron varias veces a las unidades alemanas, llegando, incluso, a ser derribado uno de los aparatos por nuestras baterías.

Pero pronto reinó nueva actividad en el barco, al recibirse una orden que decía: "Levar inmediatamente y colocar minas delante del puerto de Bergen". Todo el mundo voló a su puesto, poniéndose en funcionamiento el cabrestante del ancla y disponiéndose los carriles de las minas. Y marchamos lentamente, completamente oscurecidos, a través de los negros fiords. Los faros estaban todos apagados, no notándose aún nada, por desgracia, de las claras noches noruegas.

Así, pues, había que navegar con todo género de precauciones, porque un barco del tamaño del nuestro, de tanto calado, estaba expuesto a toda clase de peligros al navegar sin práctico a través de estas aguas tan infestadas de escollos. Y más de un buque ha trabado conocimiento con estos escollos y rocas, a pesar de los pilotos y los faros. Nuestro minador pasó por el lado de los barcos de guerra y mercantes anclados en el puerto, entrando en el fiord de Westby. El timonel y todos los hombres que se encontraban en el puente seguían con toda atención la marcha del barco, observando las casas y señales terrestres, sólo apreciables a través de unos buenos anteojos gemelos navales. A pesar de todos nuestros cuidados nos metimos en un callejón sin salida. Nuestra proa fué tiroteada por un infante demasiado celoso cumplidor de su deber, que nos tomó seguramente por un barco enemigo animado de intenciones de desembarco. Y a la derecha, izquierda y delante: rocas bastante altas. Nos costó un trabajo ímprobo salir del callejón sin dejarnos la piel pegada en las rocas.

Al fin llegamos al punto de fondeo de la primera barrera de minas que habían de proteger Bergen de la incursión y desembarco de los ingleses que ya se encontraban en camino. Faena bastante difícil, la de maniobrar con este pesado cascarón, de una sola hélice, con la popa pegada a las rocas y arrancar para recorrer el rumbo de minado que se nos había ordenado. Pero lo conseguimos, salvo un par de metros, em-

pezando seguidamente a colocar las minas: "Listos para el lanzamiento de las minas". "Larga la primera mina". El cronómetro sonaba y, exactamente, cada treinticinco segundos caía una mina al agua. Por tres veces tuvimos que luchar para conseguir la posición de partida, pudiendo al fin, marchar para casa con la satisfacción del deber cumplido. Y a pesar de que los "Tommies" volvieron a bombardear el puerto y de los ladridos de todos los antiaéreos de Bergen aquella noche pudimos dormir convencidos de que ningún huésped indeseado podría colocarse en Bergen sin que nos diéramos cuenta de su presencia.

Pronto pasó el día, y la noche nos trajo nuevos cometidos. El rey de Noruega, a base de su anglofilía y de su fe en la ilimitada fuerza de la Gran Bretaña, había invitado a sus súbditos a empuñar las armas contra nosotros. Grandes divisiones de voluntarios habían reforzado las unidades regulares noruegas situadas al norte y este de Bergen, existiendo el peligro de que posibles cuerpos expedicionarios ingleses establecieran contacto con los noruegos en el fiord de Sor, al norte de allí a lo largo de cuya orilla derecha corre el ferrocarril de Bergen a Oslo.

La entrada de este largo fiord tenía que ser cerrada a toda costa.

Y llegó de nuevo la orden: "Buque X colocará en la noche del. . . . una doble barrera de minas en la entrada del fiord de Sor. Con gran trabajo conseguimos levar el ancla. Como los fiords son muy profundos, es difícil encontrar en Noruega una buena profundidad de anclaje. Fuertes ráfagas nos habían empujado hacia aguas muy profundas, de manera que, a causa del peso de la cadena del ancla, ocurría que por cada cinco metros que subía la cadena, bajaba cuatro. La noche estaba oscura como boca de lobo, desfogando continuamente fuertes chubascos de agua y de nieve. Y teníamos que escurrirnos a través de las barreras colocadas por nosotros mismos. Seguimos rumbo al Norte.

Sólo faltaba una milla para llegar al fiord de Sor. Empezan a azotarnos el rostro el granizo y la nieve. La visibilidad es tan mala, que apenas si se distinguen los contornos de las gigantescas montañas que tenemos a ambos costados.

Cada vez cae más nieve y más hielo del cielo. De la tierra no se ve absolutamente nada. ¡Maldita situación! No hay que pensar en fondear, porque la profundidad es por doquier muy grande: entre los 180 y 300 metros. Tampoco hay posibilidad de ir al garete, porque nos encontraremos pronto encima de alguna piedra. Así, pues, sólo queda un camino, navegar lentamente en dirección a la mar libre, contra viento y marea, intentando con ello permanecer en el mismo lugar.

Pero, ¡cualquiera sabe en qué dirección va la corriente! ¿Va el barco a mayor velocidad que el viento, o a menor? Entretanto, ha empezado a nevar con gran regularidad. El proyector no puede romper esa cortina. El sondador acústico no funciona en tanto fondo y entre bajos y piedras. Pero de alguna forma adivinamos o calculamos que hemos avanzado demasiado, ésto es, que nos hemos movido del lugar en que queríamos permanecer. Porque la enorme hélice del buque le imprime demasiada velocidad, a pesar de que gira con gran lentitud. Viramos sobre el mismo lugar 180 grados. "Todo a estribor". "¡Avante a toda fuerza!" "¡Para!" "¡Atrás a toda fuerza!" Este es el único medio para hacer virar un buque de una sola hélice sin auxilio de remolcador. Ya ha caído el barco 100 grados cuando el comandante oye la rompiente a babor. Primero es un rumor bastante débil, después ve espuma y las sombras de las rocas. Si el buque abate aún durante unos segundos, igual que antes, mientras viraba, se perderá junto con su valiosa e insustituible carga de minas. Por lo tanto ¡Tres veces avante a toda fuerza! ¡Todo el timón a estribor!

La máquina da de sí cuanto puede. Los segundos se convierten en siglos. ¿Va la cosa bien? ¿Encallamos? ¿Se acabó ya todo? Tenemos que salir de este mal paso, tenemos que cumplir nuestro cometido. Si..., ya no hay nada que hacer. Todo el buque se estremece por un fuerte choque, otro golpe...., otro.... ¿Es ésto el final? Pero ¿qué es ésto? "El barco cae a estribor", comunica el timonel. Cada vez más....; todos miramos, fascinados, las negras rocas, la mortal resaca; se van alejando lentamente...., el buque anda...., y se aparta a paso de tortuga de la playa rocosa.

Pues no se ha perdido todo ¡Gracias, Neptuno! Todo el buque es recorrido por las órdenes del momento. "Listas todas las bombas de achique" "Reconoced todas las bodegas".

Comunicar los daños de las máquinas". Arriba la guardia franca". Ya hace rato que no se ve ninguna rompiente, la máquina marcha a gran número de revoluciones, pero el barco no hace más de dos a tres millas por hora. Una oscuridad completa envuelve de nuevo a la nave. Esta asquerosa nevada no se acaba nunca. Ponemos de nuevo proa a la entrada del fiord (esperemos que el compás funcione bien, cosa difícil en esta región, tan rica en mineral de hierro). Navegamos completamente bien. No puede uno ver ni la punta de su propia nariz. Y hace un frío que pela. Toda la ropa está calada. Y nosotros también. Hace ya cinco horas que no nos movemos de nuestro puesto en el puente. Y ya empiezan a llegar malas noticias: "La bodega de popa hace mucha agua". "Las bombas de achique no funcionan por estar atascadas". "La máquina amenaza saltar". "La hélice parece estar deteriorada". El oficial de guardia se lanza hacia la cámara de máquinas, abarca la situación y consigue un paso hasta el túnel del eje de la hélice, a través del cual se puede achicar el agua.

Pero todos los esfuerzos son inútiles. El agua sube lentamente, pero sin interrupción, en la cámara. Ya ha alcanzado la mitad del túnel del eje. No hay nada que hacer: ¡El barco se hunde bajo nuestros pies! "Ponerse los chalecos salvavidas". "Listos los botes". "Radiar: ¡Me hundo S.O.S.!".

Y en el exterior la cosa continúa igual. La visibilidad sigue siendo pésima y la claridad del día no llega hasta después de transcurridas dos horas de horrible espera.

Entretanto, ha subido el agua dos metros en la cámara. Las bombas trabajan rabiosamente. El barco se mueve blandamente con el oleaje lo que es altamente sospechoso. Pero el comandante y el oficial de guardia están completamente de acuerdo: Primero hay que colocar la carga en su sitio, después de eso ya puede hundirse este viejo mugriento cascarón. . . ., al que a pesar de todo ya le hemos cobrado bastante afecto. Y ocurre lo increíble; la claridad del día y el decrecimiento de la fuerza de la nevada hacen posible una orientación aproximada. No estamos lejos de nuestro objetivo: "Avante a toda fuerza" (no nos faltan más que dos millas y media); navegamos hacia la nueva posición de partida. Hasta es posible virar, con este pobre cacharro averiado. Difícil-

mente, sí, pero es posible. Aún tenemos que cerrar 150 metros de la segunda barrera cuando llega el parte: "Sólo tres minas..., sólo dos..., una..., ¡todas!" "Ya no queda ninguna mina". No, eso no puede ser. Orden: "Traer 50 minas de la bodega de proa y lanzarlas".

Cierto es que el agua seguía subiendo pulgada a pulgada, pero ya se había acabado la terrible inactividad de la negra noche, la tripulación había cobrado nuevos ánimos y trabajaba con gran entusiasmo.

El barco navegó entretanto, lentamente, describiendo un gran círculo, siendo posible cerrar el hueco de la barrera, manteniéndose proa a tierra.

Seguidamente marchamos hacia Bergen.

Un segundo S.O.S. quedó también sin contestación adecuada, pues en Bergen no había ningún barco-bomba, y también porque era comprensible que no se tuviera ningún deseo de arriesgar buques valiosos haciéndolos pasar por la noche a través de barreras de minas propias aún sin señalar debidamente. Y a pesar de todas las probabilidades, llevamos nuestro buque a Bergen, sin ayuda de nadie. Eso sí, a paso más lento que de tortuga y con la popa completamente bajo agua. En Bergen fueron desembarcadas rápidamente las minas sobranes, varando seguidamente el barco en la playa.

El almirante subió a bordo, con la más viva satisfacción pintada en el rostro, felicitando al comandante y la tripulación. Porque el cierre del fiord de Sor, en cuya proximidad tenían aún lugar vivos combates entre la infantería alemana y las tropas noruegas, le interesaba mucho con miras a la defensa de Bergen y con el objeto de evitar el posible contacto entre las fuerzas noruegas y las inglesas que pudieran desembarcar.

Y se acabó esta parte de la aventura. Mi valiente barco quedó en seco en el fiord de Pudde. Se consiguió el desembarco en Bergen, delante de las narices de la Flota inglesa y sólo a 150 millas de las islas Shetland. Pero todo no había ocurrido con arreglo al plan previsto; varios buques de abastecimien-

tos, cargados de piezas antiaéreas, gasolina, municiones y armas de todas clases habían sido bombardeados los unos, hundidos por minas los otros. Y los noruegos movilizaban contra nosotros, mientras los ingleses desembarcaban en Andalanes, Namsos, Narvik y Harstadt, cosa que nuestra Flota, diez veces más débil no podía evitar.

Nuestra "segunda ola", cargada de soldados, y material, sólo llegó en parte. Por lo tanto, había que contentarse con los hombres y material existentes para poner a Bergen nuevamente en estado de defenderse, aniquilar a la Marina Noruega, ocupar los fiords, asaltar los fuertes exteriores, transportar tropas por el único camino marítimo posible, conducir a los buques propios a través de los campos minados, establecer el servicio de prácticos a través de nuestros campos minados y efectuar fuera de los puertos el servicio de patrullas. Las unidades de combate de la Flota habían desaparecido hacía ya tiempo de Bergen, para ir a cumplir nuevos cometidos. Aparte de que estos buques habrían estado muy expuestos, de permanecer en Bergen, a causa de los ataques que diariamente realizaban sobre dicho puerto los bombarderos ingleses en picada. Para los muchos cometidos que teníamos que cumplir sólo disponíamos de unas cuantas lanchas rápidas, las cuales, por lo demás, prestaron innumerables y magníficos servicios. Pero ellas solas no bastaban para todo. Y así fué que recibí el difícil encargo de poner en pie de guerra toda una flotilla de patrulleros con pesqueros noruegos y marinos mercantes alemanes, que fueron encuadrados como personal militar. Varios pesqueros alemanes que se encontraban en Bergen constituyeron el núcleo primitivo de la flotilla. Oficiales de Marina mercante fueron nombrados jefes especiales. Fueron dadas a conocer las barreras de minas propias, así como señales de reconocimiento. Se enseñaron los diferentes cometidos del patrullero. Y pronto salieron los pesqueros, llevando a popa la bandera de guerra. Lo que desde luego andaba mal era el armamento. Al principio, los patrulleros sólo llevaban a bordo unos cuantos fusiles. Pero desempeñaron su cometido magníficamente, a pesar del constante peligro aéreo y submarino.

La flotilla aumentó gradualmente hasta convertirse en una escuadrilla considerable; pesqueros noruegos, un vapor de salvamento, así como patrulleros enemigos apresados, fueron equipados y dotados, siendo puestos inmediatamente en

servicio. Lo más difícil era equiparlos, y uniformar a las tripulaciones. Con pequeños cañones cogidos al enemigo, frecuentemente sólo con ametralladoras. Pocos de ellos disponían de equipos de radio. Dispositivos de señales..., de éso no había nada. Y en lugar de uniformes hubo que distribuir brazaletes amarillos del Ejército. Faltaban casi en absoluto banderas, instrumentos de navegación, alojamientos normales y limpios. Y los hombres habían perdido toda su hacienda en el hundimiento de sus respectivos barcos, no poseyendo más que aquello que llevaban puesto cuando los sacaron del agua. ¡Y con qué ardor, con qué alegría ponían manos a la obra aquellos hombres, para conseguir que los pesqueros viejos y maltrechos, estuvieran de nuevo en condición de navegar y prestar servicios! En pocos días logramos reunir suficiente número de patrulleros, con los cuales pudimos atender a las múltiples tareas que se presentaban en los combates y en el servicio de protección de los fiords. Muchos capitanes mercantes no habían disparado en su vida un solo tiro, ni practicado las señales de reconocimiento, siendo los menos los que sabían algo de los diferentes tipos y aviones del enemigo. Pero a pesar de lo difícil que fué todo aquello, nuestros jefes especiales vencieron todas las dificultades, salvaron todos los obstáculos y llevaron a cabo más de una proeza notable. Así fué que un pesquero, "armado", solamente con ametralladoras ahuyentó con su sola presencia en el fiord de Sor a un tren artillado noruego. Otro patrullero auxiliar apresó un minador, haciendo prisionera a toda su dotación. Para no hacer interminable esta lista diré tan sólo que varios patrulleros transportaron por derrotas peligrosísimas bombas de aviación, hasta Drontheim, ayudando con ello a los camaradas que combatían desesperadamente en Narvik.

Con frecuencia cooperaban mis patrulleros con fuerzas de la Flota o del Ejército en la ocupación y conquista de islas, baterías y ciudades.

Un día fuí llamado por el Almirante: gran conferencia sobre una operación de envergadura. Se trata de operar contra una batería que se encuentra en el fiord de Hardanger, lo cual señalará el comienzo de las operaciones de cerco del enemigo que se retira en la región de Voos. En esta operación cooperará el buque escuela de Artillería "BREMSE", varias lanchas rápidas y dos patrulleros.

Se hacen los preparativos a toda prisa, y pocas horas después abandonamos el puerto de Bergen. Al principio marchaba una lancha rápida con nosotros. Una sección de zapadores y otra de ametralladoras habían de ser conducidos hasta el enemigo. Una vez fuera del fiord emprendemos nuestro camino completamente oscurecidos y en constante alarma, a veces a través de estrechos fiords, hacia el Sur, hacia el fiord de Hardanger. Hay que tener cuidado, porque los noruegos disponen aún de varios torpederos en bastante buen uso, y en muchos islotes hemos encontrado cañones.

Pero... ¿qué es ésto? A proa surge una sombra que se aproxima rápidamente a nosotros. "Alarma". Una embarcación completamente oscura se cruza con nosotros. Casi parece un submarino pero tememos que fuera un guardacostas noruego, que podría denunciar nuestra presencia, pues en el interior de Handanger se encuentra el general enemigo de Bergen, con sus tropas. Mucho más tarde nos enteramos de que se trataba de una embarcación alemana procedente de Stavanger. Al entrar en el fiord de Hardanger percibimos los fogonazos de varios cañones. Sin perder nuestra calma, nos dirigimos al punto elegido para el desembarco. Pero es ya demasiado de día y estamos bajo las baterías de costa, o, por lo menos, suponemos que hay baterías en este lugar. La sección de zapadores boga hacia tierra a bordo de un bote de goma. Nuestro cañoncito protege el desembarco. Pero no recibimos fuego de tierra. Nuestro segundo patrullero estuvo entretanto empeñado en duelo de artillería, pudiendo, sin embargo, desembarcar seguidamente sus tropas. En tierra se oyeron las explosiones de varias bombas de mano. Señal que nuestros zapadores peleaban por la posesión de los cañones móviles, cosa que consiguieron. Para los que quedamos a bordo del patrullero transcurrió el tiempo demasiado lentamente. Dos, tres, cuatro horas necesitaron los zapadores para la limpieza del terreno. Al fin "ocurrió" algo: Un hidro noruego apareció en lo alto del cielo, describió varios círculos por encima del buque-escuela, atacándolo con bombas, que, afortunadamente, no dieron en blanco.

Durante la larga espera recorrí con mi patrullero un trecho largo de la costa, contemplándola con gemelos. De pronto, como electrizado, dirijo mis gemelos hacia un punto de la costa, donde se destaca un objeto curioso: reconozco la proa de un navío de guerra, con un cañón amarillo, un mástil

militar muy esbelto y una roda muy saliente. Se trata seguramente de un guardacostas o torpedero noruego. Nuestro cañón de proa está pronto listo. Una rápida medición de la distancia con un no menos rápido señalamiento del objetivo. "¡Fuego!". El primer disparo es muy corto, pero la dirección exacta. "¡Cuatro más!". "¡Fuego rápido!". Pero los de enfrente empiezan también a disparar. Y tiran bastante bien. La metralla de varias granadas que caen cortas destrozan el revestimiento del puente. Todos bajamos instintivamente la cabeza cuando los "pepinazos" pasan por encima del patrullero. Observamos uno o dos impactos en el enemigo, pero nuestro calibre (5.7 centímetros) es demasiado pequeño e ineficaz para hacer algo práctico, mientras que el enemigo, a juzgar por los impactos en el agua, es probablemente 10.5 centímetros o 12.7. Y para colmo de desgracia se presentan varias fallas en nuestras piezas. Las municiones cogidas al enemigo son bastante malas. Nuestra única salvación es "disimularnos" detrás de una saliente de la roca. Y ahora tiene que ayudarnos el "hermano mayor". Desde su posición, el buque-escuela no podía ver al enemigo, pero utilizando los datos que nosotros le dimos y con nuestra observación consiguió aniquilarlo pronto. Después comprobamos que el noruego había sido hundido, no asomando de él más que la punta del palo. Desgraciadamente, no nos fué posible comprobar su nombre.

Nuestro segundo patrullero había encontrado entretanto dos barcos noruegos abandonados: un minador, de nombre "TYR", y un cañonero. Ambos fueron llevados a Bergen. En el camino de vuelta inutilizamos varias piezas que se encontraban en una isla frente a Bergen. Adicionalmente nos llevamos allí una presa; un vapor sueco con cargamento bastante valioso destinado a Inglaterra.

Así pues, los dos patrulleros pudieron volver satisfechos a Bergen, en celebración del cumpleaños del Führer.

El minador "TYR" que acabo de mencionar, se encontró en Bergen con su hermano de nombre "ULLER", que había caído antes en nuestras manos. Ambos minadores proceden de los 1870 a 1880. Pero andaban bastante decentemente, si bien sólo a razón de seis millas por hora. A proa tienen un cañón pesado, bastante anticuado, y uno más pequeño a popa. No tienen ninguna protección y además es de madera. Y con estas más que viejas cafeteras, tuve el honor de

realizar un día una incursión hacia el Norte, con el objeto de colocar campos de minas en el fiord de Sogne. En los alrededores de este fiord se decía que había aún algunas concentraciones noruegas, y que a la entrada del mismo se había denunciado la presencia de varios submarinos enemigos. Así, pues, decidí navegar por entre los islotes interiores, colocando mis minas en el fiord de Sogne, entre las veintitres y una horas.

A mediodía zarpamos de Bergen. El tiempo era magnífico, aunque bien mirado, a nosotros nos hubiera convenido un poquito menos de visibilidad. Y anduvimos serpenteando a través de un paso difícilísimo a veces muy poco más ancho que nuestro barco, escurriéndonos entre numerosos islotes y escollos, siempre rumbo al Norte. Por todas partes se aglomeraba el pueblo en las orillas, contemplando admirado los buques de guerra, los cuales, seguramente, no habían sido vistos nunca por estas regiones. Detrás de cada vuelta nos asombraba la bizarra perspectiva del panorama montañoso noruego, cuyo encanto y belleza, siempre renovados, casi nos hacían olvidar que estábamos en guerra.

Pocas millas antes del fiord de Sogne, alrededor de las veintidós horas, a la altura de Eyvindvík ocurrió un incidente que nos trajo a la realidad: "¡Alarma de aviación!", "¡Listas las ametralladoras!". Primero intentamos sustraernos de la vista de los dos hidroaviones, que trazaban sus círculos amenazadores sobre nosotros, escondiéndonos en las proximidades de las islas y rocas que hay alrededor de nosotros. La cubierta superior sobre la cual se alineaban 40 minas noruegas, estaba bien enmascaradas con ramas verdes de pino. Pero el servicio de información noruego que dicho sea entre paréntesis, funcionaba maravillosamente nos había, sin duda, denunciado hacía tiempo, pues los "bombones" empezaron pronto a caer del cielo. Bombas de pequeño calibre. Pero los aviones las esparcen, lanzando varias a la vez. Algunas estallan cerca de nuestros costados, pasando la metralla por encima de nuestra cubierta. La máquina hace ya tiempo que funciona a toda marcha. Y nos libramos prestando atención; en el momento de soltarse la bomba, viramos todo a estribor o a babor, dando a la máquina atrás a toda marcha, tenemos suerte, pues por ocho veces se lanzan sobre nosotros como a-

ves de presa, sin conseguir colocarnos un solo "regalito". Por no tener, no tuvimos ni heridos. Por desgracia, a bordo del buque pareja hubo tres, por la metralla de las bombas. El comandante recibió una herida en el brazo, por la que sangraba abundantemente; a causa de la pérdida de sangre tuvo que sucederle en el mando su contramaestre.

Pero no hay nada que hacer. A pesar de que sabemos que nuestra presencia ha sido advertida, hemos de seguir avanzando, cumpliendo nuestro cometido. En los montes se hacen señales ópticas. Ya para colmo nuestras chimeneas despiden una verdadera lluvia de chispas, claramente visibles a distancia. El carbón inglés es demasiado grasoso y las instalaciones de los patrulleros son bastante primitivas. ¡Que poca gracia tiene ésto! Al fin, alcanzamos el punto en que ha de comenzarse a colocar la doble barrera de minas. Apenas ha lanzado el "ULLER" cuatro de ellas, suspendo la tarea y nos comunica que ha encallado. Una serie de maldiciones, que mascullamos inmediatamente, no mejoran la situación. El "TYR" intenta varias veces remolcar a su compañero; pero todo es inútil. "El "ULLER" está bien agarrado al fondo. No tiene más remedio que haberse equivocado, iniciando la colocación de minas 100 metros más adentro del fiord. ¿Pero quién es capaz de determinar un punto con exactitud en un fiord estrecho, con una noche negra, sin instrumentos de navegación sin un solo faro para situarse medianamente?

Esto es insoportable. Pronto se hará de día y... volverán los aviones y quizás fuerzas de superficie; tampoco será raro que nos tiroteen desde tierra. ¡Pues sí que estamos listos! Finalmente, me decido a colocar primero mi barrera de minas, cuando he acabado empieza a despuntar el día. Con grandes esfuerzos echamos mano de la cadena del ancla del "ULLER", con el objeto de remolcarlo pero es imposible. Otro tirón y... ¡condensación! ¡Salta la cadena! Es para desesperarse. ¿No lo dije? Ya están ahí esos malditos aviones. El ruido de sus motores viene de las cumbres y aparece sobre nosotros un gigantesco bombardero nocturno inglés. Ya podrá ese grandulón. En efecto, traza un círculo sobre nosotros y nos suelta varias bombas enormes que, con gran precisión..., caen lejos de nosotros. Y vuelta a hacer el mismo juego de vida o muerte. Vuelta a navegar en zig-zag, pegándose a altas rocas que dificultan la puntería del avión. Por dos veces lanza sobre nosotros. El rejujo de las explo-

siones nos azota el rostro varias veces. Todo el mundo está preparado para saltar al agua. Pero no hace falta. Una vez más hemos tenido una suerte inmensa.

Parece inútil intentar de nuevo remolcar al "ULLER". Así, pues, con el mal humor que es de suponer, recogemos a la tripulación y hacemos saltar al "ULLER" por los aires. Las restantes minas vuelan con gran estruendo, ardiendo el minador como una hoguera.

Y volvemos con el "TYR". Ya hace rato que apareció el sol sobre el horizonte el día es calurosísimo. Y de nuevo tenemos que navegar durante once horas por un canal difícil, por una zona que aún no ha sido ocupada por nuestra fuerza de infantería. Es necesario sumo cuidado para poder navegar por estas aguas sin quedar encallado en uno de los numerosos arrecifes de que está infestada esta zona.

De pronto suena a estribor una ametralladora, que nos escupe sus ráfagas por encima de la cubierta. Quizás son dos en vez de una. La distancia es de pocos cientos de metros; pero la posición del enemigo es imposible de localizar. ¡Muerte y condenación! El cañón de proa que da abiertamente bajo el fuego enemigo y no puede ser utilizado. El de popa no está listo. Solamente nos quedan las ametralladoras de cubierta. Mi segundo se encuentra en el puente. Se lanza sobre la ametralladora antiaérea y contesta, erguido, hasta que cae herido en un pie. Todo el puente queda inundado de sangre. De seguro que le han dado en una arteria. Yo mismo me hago cargo de la ametralladora de estribor y disparo por encima de la caseta de derrota en dirección a los fogonazos que veo enfrente. Por fortuna, casi todos los disparos del enemigo han sido demasiado cortos, pues si llegan a venir medio o un metro más altos..... ¡bueno!, no lo hubiéramos contado ninguno de los que estábamos en el puente, el barco habría varado en la playa y nuestros agresores se hubieran alegrado. Tan pronto como salimos del sector de fuego enemigo hice virar un poco el buque, colocando algunos disparos, con la pieza grande, en la posición enemiga.

Y ya no nos dejamos distraer más. ¡Hay que volver pronto a casita, que llueve! Pero aún tuvimos que pasar diez horas en continua tensión y esperando nuevos ataques, antes de entrar en el "seguro" puerto de Bergen.

Y aquí, llenos de orgullo, pudimos comunicar:

"¡Hemos cumplido nuestra misión!".

La nueva clase de guerra rusa

Por el Centralmirante BERN ANDERSON, U.S.N. (Retirado).

NOTA.—Graduado de la Academia Naval de Annapolis con la Promoción de 1921, el Almirante ANDERSON se ha retirado del servicio en Junio último, habiendo cumplido treinta años de servicio activo y está actualmente completando un trabajo para graduarse en Historia en la Universidad de Harvard. Durante su larga y variada carrera naval, sirvió en la Flota Asiática cuando la crisis Chino-Japonesa, habiendo participado en varias operaciones durante la II Guerra Mundial, y, antes de su retiro, fué Jefe del Departamento de Estrategia y Tácticas en la Escuela Superior de Guerra Naval de Newport, R.I.

I

De acuerdo con la definición del diccionario, la guerra es "el hecho o estado de ejercitar la violencia contra otro, actualmente sólo contra otro estado u otro cuerpo políticamente organizado; especialmente, una competencia por medio de la fuerza entre dos o más naciones o estados, llevada a cabo con un propósito; el conflicto armado entre poderes soberanos; declarado y abiertas las hostilidades".

Si uno prefiere cualquier otra definición en lugar de la anterior, ella seguramente contiene la idea de que la guerra es un estado ampliamente reconocido y formalmente declarado de las relaciones entre las naciones y que está caracterizado por el uso de la fuerza armada.

El uso de la guerra para resolver las diferencias internacionales se ha perfeccionado durante los dos siglos pasados dando lugar a un cuerpo extraño de reglas llamado el derecho internacional. El propósito de la dación de estas reglas ha sido regular la conducción actual de las hostilidades en-

tre las fuerzas armadas, para proporcionar la protección de los ciudadanos civiles y la propiedad en las áreas beligerantes y establecer los deberes y derechos de los neutrales.

Es obvio hoy día que el derecho internacional tal como se ha desenvuelto hasta el presente, ha fracasado en mantener la conducción de la guerra dentro de límites controlables. Por qué ha sido ésto? No puede haber una simple respuesta, pero ayuda a contestar la pregunta el inspeccionar algunos puntos de la conducción de la guerra en la historia reciente.

La invención de la Máquina a vapor y el comienzo de la Edad de la Máquina hace un siglo y medio, abrió un campo ilimitado para el ejercicio del ingenio humano. Antes de ese acontecimiento el caballo era la más fuerte fuente de poder para el hombre, y sus viajes sobre la superficie de la tierra estaban limitados a la velocidad y capacidad del caballo. En el mar el hombre estaba a merced de los vientos. Con la máquina a vapor tuvo otra fuente de energía a su servicio. Para los comienzos del Siglo Veinte se desarrollaron otras fuentes de potencia incluyendo la electricidad, y la máquina de combustión interna, con todas las cuales el hombre se capacitó para producir en gran cantidad instrumentos complicados y máquinas para satisfacer sus deseos. La Edad de la Máquina transformó grandes áreas del mundo de economía agraria en zonas industriales y produjo una compleja espiral en la vida del hombre, espiral que hoy no muestra trazas de ser abatida. Vivimos en un ciclo sin fin de nuevos productos, nuevos usos, y nuevos requisitos para los servicios, relevando constantemente al hombre de la necesidad de efectuar labor física y haciendo depender cada día de la máquina al hombre.

Todo este desarrollo maravilloso pudo haber tenido lugar sin haber tenido reflejos en las armas para la guerra? Aunque se sostuviera una respuesta afirmativa, es obvio que ambos desarrollos han sido paralelos. Juntamente con las armas cada día más complicadas y más potentes vinieron los requisitos de más gente para operarlos; dando lugar a las grandes armas y ejércitos, y ahora a las fuerzas aéreas.

Para 1914, tal como lo demostró la Primera Guerra Mundial, la espiral se extendió tanto que para sobrellevar la guerra en la gran escala requerida se tuvo que conocer la movilización nacional. Para usar, operar y abastecer a los poderosos ejércitos y armadas que se habían formado, los recursos naturales y las industrias tuvieron que ser llevadas dentro de la cadena del esfuerzo militar. Esa guerra requirió de un gran gasto de recursos y materiales con dos resultados mayores. Primero fué el tremendo costo económico de la conducción de la guerra, no solamente en materiales actualmente usados, sino la ruptura de la economía normal de las varias naciones y la conversión de su capacidad industrial en producción de municiones. Segundo, fué, la devastación y destrucción de la propiedad real al paso de las operaciones militares. Estos asuntos dieron origen a la siguiente pregunta seria: Puede balancearse con las posibles ganancias a la expectativa, el gasto de materiales y personal requeridos para la conducción de la guerra?

La Primera Guerra Mundial es un buen punto de partida para examinar a corta distancia los rumbos de nuestra vida presente. Hay cuatro inventos mayores desde la Primera Guerra Mundial que han hecho impacto profundo y de significación en la conducción de una guerra futura.

El primero y más indiscutible invento ha sido el empleo del avión como vehículo de guerra. Aparte de su valor militar, uso de los aviones de bombardeo en la guerra abrió un nuevo campo en el derecho internacional. Después de la guerra, las comisiones trataron de evaluar un código para la guerra aérea, comparable con el objetivo de la Convención de La Haya para la guerra terrestre y naval. Mientras que tal código era confeccionado a principios del año 30, nunca fué ratificado por ninguna de las grandes potencias.

La segunda novedad notable fué el uso del submarino en gran escala contra el comercio enemigo. Su uso contra la navegación mercante, y sus éxitos, tuvieron resultados significativos. Secciones completas del derecho internacional, tal como existía entonces, como el derecho de registro y visita, y la protección de los pasajeros y tripulantes antes del hundimiento de la presa se convirtieron en materia inservible

puesto que, el submarino no estaba capacitado para observarlos. En este campo y durante el período de la post-guerra se hicieron esfuerzos para controlar y aún declarar fuera de la ley el uso de los submarinos, pero de nuevo, no se pudo conseguir la aprobación internacional.

El tercer mayor desarrollo de la Primera Guerra Mundial fué el vehículo terrestre autopropulsado simbolizado por el tanque. Este trajo a la guerra terrestre una combinación de movilidad, protección con coraza y potencia de fuego. Con el tanque, las operaciones terrestres tuvieron un nuevo carácter de velocidad, flexibilidad y potencia que se podía haber alcanzado sin el tanque u otro vehículo similar.

El cuarto invento que ha tenido influencia significativa en la conducción de la guerra ha sido el radio y las comunicaciones rápidas. La habilidad de poder comunicarse extensa y rápidamente redujo materialmente los elementos de tiempo y espacio para las fuerzas armadas. También proporcionó el medio para la introducción vasta y uso de una arma no violenta tal como la guerra psicológica. Las radio-comunicaciones tuvieron especial influencia en el cambio de la conducción de las operaciones navales. Cuando menos había un medio para la diseminación rápida de la inteligencia para los comandos en alta mar, para coordinar los movimientos de las fuerzas que no estaban en contacto, y para indicar sin demora los cambios en los planes.

Posiblemente los gases venenosos también pueden considerarse como una de las mayores novedades de la Primera Guerra Mundial. Fué ciertamente una novedad espectacular y posteriormente complicó los problemas de los convenios internacionales de seguridad para la conducción de la guerra. Aunque no fueron usados durante la Segunda Guerra Mundial, los poseyeron todos los beligerantes y de sus potencialidades hemos visto la posibilidad del desenvolvimiento de armas similarmente comparables tales como las concentraciones radiológicas y bacteriológicas.

En los años que siguieron inmediatamente a la Primera Guerra Mundial aterrorizados por el terrorífico costo económico y destrucción causados por esa guerra, se llevó a cabo

un gran número de esfuerzos internacionales para limitar y controlar la conducción de la guerra. Son ejemplos de estos esfuerzos, la Liga de las Naciones, las conferencias sobre limitación de armamentos navales, el Pacto Kellog-Brian, y las convenciones que intentaban codificar las reglas reguladoras sobre el uso de los aviones y submarinos. Ninguno de estos alcanzó un éxito siquiera moderado aún cuando cada una tenía el objetivo deseable de prevenir el terrible costo de otra guerra. Posiblemente fracasaron debido a que, conscientemente o nó, estuvieron confeccionados grandemente a preservar los standards del Siglo XIX sin darse cuenta completamente del impacto de los inventos del Siglo Veinte. Complicados no solamente por los asuntos técnicos concernientes, fueron adelantados durante el renacimiento de los gobiernos de tipo dictatorial, primero en Rusia, después en el Japón, y finalmente en Alemania é Italia.

II

Se ha dicho algunas veces que la próxima guerra se peleará con las armas desarrolladas en la última contienda o, en forma algo más cínica que, nosotros empleamos nuestro tiempo entre la guerra tratando de determinar cómo podríamos haber peleado mejor la última guerra. En Septiembre de 1939, el mundo fué deslumbrado con la rapidez y perfección con que los ejércitos de Hitler conquistaron y diezmaron a los polacos. Para efectuar ésto descorrió el velo de una técnica que muy pronto fué conocida como la Blitzkrieg. Pero la Blitzkrieg fué algo más que sólo una nueva técnica; fué la solución que dió Hitler al problema de cómo pelear una guerra sin costos prohibitivos de potencial humano y recursos.

La Blitzkrieg fué un ataque coordinado aéreo y de grupos mecanizados que poseía las cualidades de pesada potencia de fuego, gran concentración y movilidad. Por medio de comunicaciones rápidas altamente perfeccionadas fueron coordinados los movimientos y operaciones de algunas columnas mecanizadas y el apoyo de la aviación. Así, por medio de la ingeniosa combinación de las tres mayores novedades de la Primera Guerra Mundial los alemanes crearon un team de combate de tremenda potencia y posibilidades. La idea básica puede que no haya sido enteramente nueva, porque el Ghen-

gis Khan produjo algo comparable para su época. Pero la Blitzkrieg como tal no pudo haber sido desarrollada como fué, sin antes haber tenido el vehículo mecanizado y el tanque, y las comunicaciones rápidas. Con la barrida sobre los Países Bajos y Francia, esta técnica parecía invencible. Fueron los rusos, los que cediendo espacio a cambio de tiempo, resistieron exitosamente a la Blitzkrieg. Al hacer esto los rusos también hicieron que Hitler revelara las partes débiles de su estrategia. Contando con la seguridad de la Blitzkrieg para alcanzar sus objetivos mediante una guerra corta, no estuvo preparado para hacer frente a la alternativa de una campaña larga cuando le falló la Blitzkrieg.

En Noruega, Hitler produjo otra nueva técnica de guerra, algo que podía ser una adaptación del Caballo de Troya, la quinta columna. Este mismo dispositivo fué un factor material en la rápida derrota de Francia.

La Segunda Guerra Mundial fué también el campo experimental para otra nueva forma de guerra, el bombardeo aéreo estratégico. Por primera vez, las fuentes de producción enemigas podían ser sometidas a ataque directo, sin que primero hubieran sido empeñadas contra las fuerzas de superficie defensoras. En parte se pensó ganar en un alto grado comparable al antiguo bloque naval: comprobar o destruir los abastecimientos enemigos. Es bien reconocida su contribución al esfuerzo total, pero su mayor significación fué que el hombre uniformado ya no era el único que participaba activamente en la guerra y en la batalla. En cierto grado la población entera, y especialmente los obreros de municiones, se habían convertido en miembros activos del team de lucha. El bombardeo aéreo en gran escala ayudó considerablemente a la total destrucción de la propiedad física y al costo económico general de la guerra.

El aeroplano también tomó parte preferente en la guerra naval, con los portaaviones que le proporcionaban una base móvil. Uno de los resultados de este empleo general del aeroplano en la guerra ha sido borrar la importancia de los antiguos obstáculos naturales y fronteras en la guerra de tierra-mar, la línea de costa.

El otro gran invento de la Segunda Guerra Mundial que quita a los otros toda significación, fué la bomba atómica. Introducida muy tarde para demostrar toda su capacidad y limitaciones, ha habido una amplia especulación y discusión desde la guerra, de cuales serán sus efectos en el futuro. Ciertamente su poder destructivo tan grande excede al de cualquier otra arma fabricada antes por la mano del hombre, y es necesario considerar más completa y cuidadosamente las implicaciones de su futuro uso. Su uso generalizado en la guerra se concibe que podría producir tan gran devastación y destrucción que la estructura económica del mundo no podría recobrarle por espacio de muchas generaciones, de sus efectos paralizadores, si no queda destruída para siempre.

Nos hemos acostumbrado tanto a la extensa destrucción de la propiedad como consecuencia de la guerra que se ha desarrollado la tendencia de usar la destrucción como una medida para cumplir con la guerra. Esto es el reverso de las ideas con las cuales los formuladores de leyes de los siglos diecinueve y principios del veinte trataron de codificar el Derecho Internacional. Mientras, que, los inventos de la Edad de la Máquina han contribuído al fracaso de los objetivos del derecho internacional, el aeroplano puede recibir un gran crédito a su favor.

Este destino aparentemente inevitable nos confronta con el problema cuya solución requiera el más frío y desapasionado análisis del pensamiento. Nos conduce el desarrollo de esta tendencia de medir los resultados de la guerra en términos de destrucción, a aceptar que las naciones del mundo no podrán soportar el empleo de la guerra, tal como ha sido siempre, como un medio de reforzar su política nacional o de estado?

Lo que estos hechos significan es que la guerra total de hoy comprende a toda la nación y que todos los lugares que puedan ser alcanzados por los aviones pueden ser convertidos en teatros activos de las operaciones militares. El aumento en la mecanización en todos los campos de la guerra también contribuye a la expansión general de los teatros de las operaciones activas. Si se continúa, en la guerra del futuro tendrán lugar aún mayores demandas en las fuentes y manu-

factura de materiales, y se tenderá más y más a borrar la distinción que alguna vez existió entre la población civil y el hombre uniformado.

Este hecho es la raíz de nuestro problema. Volviendo a nuestra pregunta, esto sugiere que el instinto de destrucción en una guerra futura irá aumentando, tanto como ha aumentado en el pasado. Está entonces el mundo encarado a un problema irresoluble, o hay alguna alternativa? Asumiendo que nuestros futuros esfuerzos para eliminar o controlar la guerra como un medio de solucionar las disputas internacionales no tendrá mayor éxito que el que tuvo en el pasado, hay un medio por medio del cual se pueden pelear las guerras sin pagar el tremendo precio que hemos pagado en las contiendas recientes?

Tal como se ha explicado anteriormente, Hitler produjo una respuesta en la Blitzkrieg. Pero, en su larga carrera, fué el uso excesivo de esta técnica, el que trajo la devastación en la Segunda Guerra Mundial. Pero aún antes de que Hitler concibiera su respuesta a la pregunta, apareció en el mundo una nueva filosofía y una nueva forma de guerra. Mientras que la hemos visto trabajar por treinta años, solamente desde que ha empezado a hacer grandes ganancias en el período de la post-guerra, es que el resto del mundo ha comenzado a darse cuenta cuán siniestra, cuán peligrosa y nueva es realmente. Hay muchas razones para ésto, pero una de las principales es que ha interpretado el asunto de la guerra en una forma propia, diferente de nuestras ideas convencionales sobre el asunto.

La presente situación del mundo dividido en dos coaliciones hostiles muestra algo totalmente nuevo cuando nosotros examinamos la fuerza guiadora que es la raíz de la situación. Para llegar al significado de esta fuerza debemos examinar cuidadosamente el origen naturaleza del comunismo.

III

Superficialmente comparándolo con la coalición del Eje de la Segunda Guerra Mundial el mundo comunista del presente es muy diferente en su estructura. Cada uno de los

miembros del Eje era un estado independiente dentro del panorama de las naciones que formaban el mundo, cada una con completa soberanía dentro del sistema. Roma y Tokio por ejemplo no dependían de Berlín. El Eje fué una coalición de conveniencias y sus miembros desconfiaban en alto grado los unos de los otros. Aún durante la conducción de la guerra la colaboración militar dentro del Eje dejó mucho que desear.

El bloque comunista, en cambio, mientras que está compuesto por naciones diferentes tiene un cuerpo central de guía. Moscú es el corazón del sistema y los hechos diarios indican claramente que los llamados satélites están sujetos a sus deseos. Los leaders de este sistema son devotos a una doctrina la cual rechaza la idea de naciones independientes y trasciende las fronteras internacionales. Su objetivo abiertamente proclamado es llevar al mundo entero dentro de un sistema que queda bajo su control.

Si es cierto, cómo se vá a cumplir ésto?

Para la respuesta a esta pregunta debemos hacer un intento de sondear una filosofía y sistema de pensamiento que es muy diferente de cualquier otra que haya guiado el desarrollo de lo que llamamos el Mundo Occidental.

El comunismo y su filosofía básica fué fundado por Karl Marx a mediados del siglo diecinueve. La filosofía misma se llama "materialismo dialéctico"; el "dialéctico" en este caso le viene del sistema de lógica desarrollado por Hegel, y el "materialismo" es una derivación hecha por Marx que sostiene que la historia es determinada y la vida regulada por las condiciones económicas y el desarrollo en vez de los asuntos políticos y sociales. Todo ésto produce un sistema peculiarmente caracterizado de proceso de pensamiento de la filosofía, y muy conveniente para sus discípulos, porque con él uno puede racionalizar casi cualquier punto que escoja.

La literatura comunista hace hincapié de lo que ellos le llaman las "contradicciones" del capitalismo. Marx argumentó que las guerras eran inevitables dentro del sistema capitalista, desde que el sistema requería de guerras periódicas para

preservarse así mismo. Se proclama que ésta es la "contradicción" llave del capitalismo. Pero el materialismo dialéctico no puede reconocer, aparentemente, la actual contradicción en la aseveración de Marx de que el aumento en el uso de la maquinaria industrial solamente conducirá a la esclavitud y bajo standard de vida de la clase trabajadora. Mientras que puede demostrar que la democracia real no puede existir dentro de un sistema capitalista, pretende probar, para su propia satisfacción, que el 99.9% de los votantes elegibles, obligados a dar un voto afirmativo para una lista única de candidatos en una elección, es un ejemplo de la más pura forma de "democracia".

Extraño e ilógico como este sistema nos parezca, las doctrinas de Marx atrajeron a un gran número de discípulos habiendo sido uno de los primeros un grupo de rusos "Bolcheviques". El comunismo y el Partido Comunista eran ilegales en la Rusia de los Zares, y los Bolcheviques fueron por necesidad constituyendo un grupo clandestino con algunos miembros en Rusia y otros en el exilio. Forzados al trabajo enmascarado fueron haciéndose unos expertos en entrenar conspiradores. Promoviendo desórdenes dentro de Rusia, tal como la Revolución de 1905, crearon el descontento atrajeron adeptos y se convirtieron en un grupo compacto y organizado.

Su oportunidad real llegó con el colapso del régimen Zarista en 1917. Por algunos meses después de la abdicación del Zar, varios grupos de rusos trataron de formar un gobierno socialista, pero eran grupos improvisados y débiles en organización y experiencia. El leader de los Bolcheviques, Lenín estaba exilado en Suiza cuando ocurrió el colapso, y no fué sino hasta su regreso a Rusia que los Bolcheviques empezaron abiertamente el esfuerzo de formar un gobierno. El arma más fuerte de que dispusieron en ese momento era un programa completamente desarrollado. Para Octubre de 1917 del calendario ruso habían ganado suficiente confianza como para apoderarse y mantenerse en el gobierno. Muchos de los líderes del presente en la Rusia Soviética, incluyendo a Stalin, fueron miembros de ese grupo original.

La filosofía corriente del Partido Comunista es la interpretación de Marx hecha por Lenín y Stalin, la familiar línea "Leninista-Stalinista del Marxismo". Tenía Lenín una

inteligencia extremadamente ágil y fué un escritor muy copioso. Muchos de sus escritos estuvieron destinados a la racionalización de sus interpretaciones de Marx, y a mostrar cómo sus anteriores intérpretes habían fallado en percibir los verdaderos significados de los postulados de Marx.

Las diferencias de opinión sobre los trabajos de Marx aún entre los más fieles comunistas se desarrollaron fácilmente, debido a que él trataba de cubrir toda la gama del conocimiento humano. Como resultado de ésto, mucho de su libro es vago y capaz casi de ser interpretado como uno desee. El hecho de que los escritores comunistas difieran tan vastamente es una buena ilustración sobre la flexibilidad del materialismo dialéctico como una filosofía. Aún en la batalla realística por el poder que siguió a la muerte de Lenín, y la cual eventualmente condujo al asesinato de Trotzky, las bases de las diferencias fueron la interpretación apropiada de las ideas de Lenín. Lo mismo ha sido verdadero en las purgas periódicas que han tenido lugar desde antes, incluyendo también las recientes disputas con el Mariscal Tito. Es esencial darse cuenta cuando se trata de entender las acciones y postulados de los comunistas, lo apretada que es esta filosofía. Es este fanatismo el cual algunas veces es la causa de que el comunismo esté ligado a una religión, aunque sea completamente antirreligioso en su carácter.

La línea base del comunismo se encuentra en el libro de Stalin titulado "Problemas del Leninismo", que contiene muchos de sus ensayos, discursos e informes al Comité Central, desde 1924 hasta 1939. No hay indicación que los sucesos de la Segunda Guerra Mundial hayan causado algún cambio material en esta doctrina. Algunas ediciones de este libro han sido publicadas en inglés en Moscú, y el libro se vende en las librerías de los Estados Unidos. Estudiando de cerca el Libro "Problemas del Leninismo" se consigue una idea clara de la naturaleza, objetivos y método del comunismo. Los extractos que siguen se han tomado principalmente de la primera parte de la re-impresión de la undécima edición de 1947; algunos discursos de 1924, titulados Bases del Leninismo.

Stalin define el Leninismo como "....Marxismo de la era del imperialismo y de la revolución del proletariado.... El Leninismo es la teoría y tácticas de la revolución del pro-

letariado en general; y, la teoría y tácticas del proletariado en particular". El proletariado en esta ideología se refiere a las masas de la clase trabajadora no-privilegiada. Todo el mundo con pequeñas excepciones en el campo intelectual cae dentro de la clase del "burgués", "capitalista" o imperialista", enemigos mortales del proletariado.

"El Imperialismo es la omnipotencia de los trusts monopolizadores y sindicatos, de los bancos y de la oligarquía financiera, en los países industriales. En la lucha contra esta omnipotencia han probado ser completamente inadecuados los métodos comunes de uniones de la clase trabajadora y las organizaciones cooperativas, los grupos parlamentarios y la lucha parlamentaria". Esto, él sostiene, es la primera contradicción entre el capital y el trabajo. Procurando mejorar las condiciones de la clase trabajadora han fallado tales medios como las uniones obreras, y las leyes elaboradas siguiendo el proceso legislativo normal.

Otras contradicciones citadas por Stalin son que las guerras entre las potencias imperialistas son inevitables, y que la explotación de las vastas áreas coloniales y pueblos por las potencias capitalistas ha creado el proletariado en esas áreas.

En el mundo moderno: "En otras palabras, el inperialismo ha traído consigo no solamente que la revolución se haga práctica inevitable, sino también que ha creado condiciones favorables para el golpe directo contra las ciudades del capitalismo". Más adelante dice: "La revolución proletaria, su movimiento, su objetivo y su consecución adquiere carne y sangre solamente a través de la dictadura del proletariado".

Mencionando a Lenin, Stalin dice que: "La dictadura del proletariado es la guerra más despiadada y determinada, peleada por una nueva clase contra un enemigo más poderoso, la burguesía, cuya resistencia es aumentada al décuplo por el temor al destronamiento; que la dictadura del proletariado es una lucha persistente sangrienta y sin singra, violenta y pacífica, militar y económica, educacional y administrativa, contra las fuerzas y tradiciones de la vieja sociedad".

Es muy difícil imaginarse una enunciación más contundente de la naturaleza de esta revolución. Se notará cuidadosamente que es contra toda la vieja sociedad, y, que sus armas no son solamente militares, sino también fuerzas económicas, educacionales y administrativas.

“Necesita ser enérgicamente probado” arguye Stalin, “que no hay la más remota posibilidad de llevar a cabo estas tareas en un período corto, de cumplir todo esto en pocos años. Luego pues. . . . la transición del capitalismo al comunismo no debe ser entendida como un período de actos y decretos ‘super-revolucionarios’, sino como una entera era histórica, repleta de guerras civiles y conflictos externos, en trabajo persistente de organización y construcción económica, con avances y retiradas, con victorias y derrotas”.

El explica que esta revolución no es un mero cambio de las personalidades del gobierno, o un cambio de gabinete, sino que es un sistema enteramente nuevo que se levanta de las ruinas del estado de la vieja burguesía. Esto significa: “Brevemente: la dictadura del proletariado es la regla-irrestringida por la ley basada en la fuerza - del proletariado sobre el burgués, una regla que lleva la simpatía y el apoyo de las masas obreras y explotadas”.

De esto saca Stalin dos conclusiones: “Primero, la dictadura del proletariado no puede ser una democracia ‘completa’, democracia para todos, para el rico tanto como para el pobre; la dictadura del proletariado ‘debe ser’ un estado que es democrático en una forma nueva —para los proletarios y los sin-propiedades en general— y dictadura en una nueva forma contra la burguesía”.

“Bajo la dictadura del proletariado, la democracia es una democracia proletaria, la democracia de la mayoría explotada, basada en la restricción de los derechos de la minoría explotadora y dirigida contra esta minoría”.

Acaso esta definición de “democracia” no explica completamente las dificultades que se han presentado en el mundo desde el final de la guerra cuando el establecimiento de un gobierno “democrático” en Alemania por ejemplo, ha estado en discusión.

La segunda conclusión de Stalin sobre la naturaleza de la revolución proletaria, es que: "La dictadura del proletariado no puede formarse como el resultado de un desenvolvimiento pacífico de la sociedad burguesa y de la sociedad democrática; ella puede formarse solamente como el resultado del impacto de la máquina del estado burgués, la maquinaria burocrática burguesa, la policía burguesa".

"En otras palabras, la ley de violencia de la revolución proletaria, la ley del impacto de la máquina de estado burgués como una condición preliminar para tal revolución, es una ley inevitable de movimiento revolucionario en los países imperialistas del mundo".

Aunque no mostrada directamente en las transcripciones anteriores, hay una aguda distinción entre las guerras "imperialistas" y la revolución proletaria. Esa es la razón por la cual los líderes Comunistas pueden decir, que el mundo comunista y el mundo Occidental pueden colaborar sin descanso al estallido de una guerra-imperialista, ésto es algo muy diferente y distinto de la revolución proletaria.

La organización requerida para cumplir con la sustitución del proletariado por la burguesía democrática es el Soviet. Esto es "... la más internacionalista de todas las organizaciones del estado en clase social, porque, desde que destruye toda clase de opresión nacional y descansa en la colaboración de las masas obreras de varias nacionalidades, ella facilita la amalgamación de estas masas en un estado de unión única".

Aquí Stalin, usando el término "Soviet" está hablando de la revolución como un todo, no solamente en Rusia. El "estado-único-unido" se refiere a la eventualidad de atrapar todo el mundo dentro de este sistema.

"La potencia del Soviet, combinada con las funciones legislativa y ejecutiva de un estado de organización única y reemplazando a las constituciones electorales territoriales por unidades industriales, factorías y usinas, que así unan a los trabajadores.... en el aparato administrativo del estado".

Aquí podemos ver la unidad industrial reemplazando a la unidad geográfica como base de la organización política. Esto es un énfasis del objetivo eventual de eliminar las naciones como componentes del sistema del mundo.

Esta revolución tiene que ser llevada a cabo mediante la aplicación de la estrategia y táctica del Leninismo. Para analizar estos términos inspeccionemos las diferentes definiciones y significados.

“La Estrategia es la determinación de la dirección de un golpe principal del proletariado en una etapa dada de la revolución, la elaboración del plan correspondiente para la disposición de las fuerzas revolucionarias (las principales y reservas secundarias), la lucha para llevar a cabo este plan completo en una etapa revolucionaria”.

Las reservas, tal como son usadas aquí, no se refieren a las reservas de la fuerza militar, tal como nosotros pensamos siempre de este término. Estas “reservas” son definidas como el proletariado de los países vecinos, elementos coloniales disidentes, de guerras entre países imperialistas, y otras condiciones similares que puedan dar ventajas a la revolución.

“Las tácticas”, a su vez, “son la determinación de la línea de conducta del proletariado para el tiempo comparativamente corto del flujo o reflujo del movimiento, del apogeo o declinación de la revolución, la lucha para observar esta línea de conducta por medio del reemplazo de las antiguas formas de pugna y la organización por una nueva, los viejos gritos de guerra por otros nuevos, por medio de combinación de estas formas, etc. . . .”.

“Las tácticas tienen que ver con las formas de lucha y las formas de organización del proletariado, con sus cambios y combinaciones. Durante una etapa dada de la revolución, las tácticas pueden cambiar muchas veces, dependiendo del flujo o reflujo, el apogeo o la declinación de la revolución”.

De todo esto podemos ver que las tácticas tienen que ver con el empleo de todos los tipos de fuerza, secretas o públicas. Todas estas fuerzas van a ser usadas con el fin de apoyar el plan estratégico aunque en un determinado instante la revolución esté en avance o retirada.

Esto nos hace pensar que el rol del Partido Comunista es la revolución. Stalin afirma que un ejército en guerra necesita de un Estado Mayor, a menos que sea cierta su derrota. Igualmente el proletariado necesita un Estado Mayor si quiere sobrevivir. "La clase trabajadora sin un partido revolucionario es un ejército sin Estado Mayor. El Partido es el Estado Mayor del proletariado".

En el desarrollo de esta idea Stalin posteriormente muestra que el Partido no es solamente la vanguardia del proletariado, es también parte de esa clase, la parte organizada de esa clase, el leader de la clase.

"Pero el Partido no es meramente la suma de las organizaciones del Partido. El Partido mismo representa un sistema único de estas organizaciones, su amalgamación formal en un conjunto único, con cuerpos directrices y subordinados, con la subordinación de la minoría a la mayoría, con decisiones prácticas concernientes a todos los miembros del Partido. Sin estas condiciones el Partido no puede ser una organización única capaz de ejercitar una disciplina sistemática y organizada en la lucha de la clase trabajadora".

Aquí, se expande aún más la idea de Estado Mayor. El partido está organizado en escalones, los directores a la cabeza. Tampoco hay límite geográfico en los objetivos del Partido y sus actividades. El Partido Comunista de los Estados Unidos por ejemplo no significa un grupo político separado en los Estados Unidos. El término "Estados Unidos" aquí es una simple designación geográfica para indicar una subdivisión del cuerpo único que es el Partido.

"Pero el Partido no es solamente la organización de la clase trabajadora. El proletariado tiene también una cantidad de otras organizaciones sin las cuales no podría llevar a cabo su lucha contra el capital: uniones sindicales, sociedades cooperativas, organizaciones trabajadoras de las factorías, grupos parlamentarios, asociaciones femeninas fuera del Partido, la prensa, organizaciones culturales educacionales, ligas juveniles, organizaciones revolucionarias de lucha (listas para la acción revolucionaria libre), los Soviets como una forma de estado organizado (si el proletariado está en el poder)

etc. La aplastante mayoría de estas organizaciones no son del Partido mismo, y solamente una cierta parte de ella se adhieren directamente al Partido, o representa sus tentáculos”.

Con tal diversidad de organizaciones apoyadoras no-del-Partido que deben ser dirigidas se reconoce la necesidad de un elemento directriz central. Obviamente el Partido, el Estado Mayor, es la única organización capaz de ejercer esta dirección.

“Por eso es que Lenin dice que ‘el Partido es la más alta forma de la organización de la clase proletaria’ cuya dirección política debe extenderse a cada una de las otras formas de organización del proletariado”.

“Por eso es que la teoría oportunista de la “impedencia” y la “neutralidad” de las organizaciones no-del-Partido, las cuales tienen miembros independientes del parlamento y cronistas aislados del Partido, dirigentes sindicales de estrecho criterio y sociedades cooperativas son totalmente incompatibles con la teoría y práctica del Leninismo”

Una característica adicional de este partido es la disciplina de hierro que existe dentro de él. Esto no excluye las diferencias de opinión o discusiones dentro de los círculos del partido, porque estas son consideradas necesarias. “Pero, después de que la discusión se ha cerrado, después de que la crítica ha sido exhaustiva y se ha llegado a la decisión, la unidad de pensamiento y la unidad de acción de todos los miembros del partido son las condiciones necesarias sin las cuales la unión y la disciplina de hierro del partido son inconcebibles”.

Aún hay otra característica del Partido Comunista en la tolerancia a las facciones dentro del Partido. De acuerdo con Stalin: “. . . .los partidos del Comunismo Internacional, que basan sus actividades en la tarea de llevar a cabo la dictadura del proletariado no pueden llamarse “liberales” o permitir la libertad de las facciones”.

“Desde que Lenin demandó por la ‘completa eliminación de todo faccionalismo’ y la ‘inmediata disolución de todos los grupos sin excepción que habían sido formados con las bases de varias plataformas los pena de ‘incondicional e inmediata expulsión del Partido’ ”.

Si nosotros sustituimos Comunismo Internacional por "Cominform" en la transcripción anterior, tendremos una idea de lo que significan las frecuentes diferencias entre Tito y el Cominform.

Finalmente Stalin hace hincapié: "El Partido se hace más fuerte por medio de la purga de los elementos oportunistas".

En su informe sobre el Trabajo del Comité Central del Décimo Octavo Congreso de la C.P.S.U., en Marzo de 1939, Stalin informó que habían 1,874.488 miembros del Partido representados en el Congreso Décimo-séptimo (1934). Después de revisar los incidentes y purgas en los años comprendidos entre estas dos épocas, argumentó: "El número de miembros del Partido, representado en éste, el Congreso Décimo-octavo es cerca de 1,600.000, cifra que es menor en 270.000 de los que fueron representados en el Congreso Décimo-séptimo. Pero no hay nada de malo en ello. Por el contrario, es más bien todo bueno, para la vida del partido mismo y para aclarar y despejar sus rangos de la basura".

Proclamando de esta manera la purga de cuando menos 270.000 de sus fieles muestra la fuerza de la disciplina de hierro que existe en el Partido y el despiadado uso de la purga.

Las transcripciones hechas anteriormente del libro "Problemas del Leninismo" aclaran el concepto sobre el Partido Comunista y nos muestran que este está lejos de ser un partido político en el sentido en que conocemos nosotros lo que es un partido político. Es internacional, más bien sin carácter nacional, organizado siguiendo las regulaciones militares con escalones comparables a la organización militar dentro del partido, regido por una despiadada disciplina interna, y determinando el Partido quiénes deben ser sus miembros. Es un grupo auto-perpetrado que al final no es responsable ante nadie sino ante él mismo. Desde luego que Stalin indica que se ha completado la revolución, y que no hay más clases sociales en el mundo, y que los estados tendrán que desaparecer y que también con ésto el Partido tendrá que marchitarse y desaparecer. Pero, es razonable asumir que ya no habrá necesidad de dirigir la agricultura socializada, las manufacturas, o el transporte? Debido a los Soviets?

De lo anterior parece obvio que el Partido Comunista es más militar que político, en naturaleza y organización, pero con algunas diferencias fundamentales de las que nosotros conocemos en las organizaciones militares. El objetivo de estas operaciones vá más allá que la organización de las fuerzas armadas, las cuales solamente son un elemento de las fuerzas dirigidas. Todas estas fuerzas, incluyendo la maquinaria gubernamental del Soviet no son una parte del Partido sino meros instrumentos del Partido. En adición al uso público de las fuerzas armadas, el Partido usa fuerzas económicas, educacionales y administrativas para cumplir sus objetivos. Estos son mayormente las fuerzas abiertas de la revolución, usando las armas de la propaganda, la quinta columna, la creación de tractores civiles, huelgas de la ingeniería, captura del poder de los sindicatos obreros, sabotaje y otras formas de subversión. Si nosotros pensamos en todo ésto como otra solución al problema de cómo pelear una guerra y ganarla sin costos prohibitivos, sus potencialidades no pueden ser ciertamente despreciadas.

IV

Si el comunismo continúa extendiéndose y engolfando al Mundo, cuál será el efecto sobre el mundo con todo lo que ahora conocemos del Partido?

La amenaza está hecha por un pequeño pero altamente organizado grupo cuya intención es destruir completamente las instituciones de nuestra civilización como sabemos y reemplazarlas por otras de un sistema de propio diseño. En este nuevo sistema no habrá libertad personal, ni iniciativa individual, ni libertad de franca política, ni amparo para la opinión política divergente. Más bien, desde que todas las formas de administración estarán bajo el control del grupo auto-perpetrado, habrá muy poca posibilidad de cambiar el sistema.

El mundo en su último estado anhelado por los comunistas eliminará las soberanías nacionales y los estados independientes que hacen hoy la familia de las naciones. Nuestras instituciones presentes que conducen las relaciones internacionales, los negocios y el comercio, el intercambio de

ideas culturales y objetos, y los desenvolvimientos de la ciencia, serían reemplazados todos por un sistema regulador central que abarca todas las fases de la vida humana. Sería dirigida por un grupo auto-elegido responsable sólo ante él mismo. "Cada uno de acuerdo con sus habilidades, a cada uno de acuerdo con sus necesidades", dijo Marx. Quién determinará las habilidades de cada hombre? Quién determinará cuáles son sus necesidades? La respuesta parece obvia - sólo el Partido.

El punto de vista de Stalin sobre el rol del Partido Comunista como el Estado Mayor en la revolución del proletariado significa que el partido se ha convertido en una institución militar y ha adaptado todos sus métodos que incluyen la dirección de todas las actividades humanas. Se proclama ser el "sábelo-todo", el agente todo poderoso de confianza del proletariado, intocable, y no sujeto a crítica exterior o desafío. Pero, todo otro sistema que hay en el mundo y se oponga a este es enemigo del comunismo y por consiguiente un blanco para su completa destrucción. Como Stalin lo ha dicho, esta revolución es una entera era histórica, que comprende victorias y derrotas, avances y retiradas, consolidaciones y compromisos.

La literatura comunista hace énfasis en el uso estratégico y táctico de la retirada, el compromiso y la reforma de los programas. En cada caso, mientras que una retirada o compromiso pueda aparecer superficialmente una concesión al capitalismo, lo actual es que debe ir maquinada en tal forma que finalmente se convierta en una arma de la revolución contra el capitalismo. Por eso es que hay muy poca posibilidad de que el comunismo haga algún esfuerzo para llevarse bien con el mundo democrático. Por eso es que la invocación en alguna forma al super-estado el cual los estados comunistas formarían parte cooperativa, no se puede esperar que tenga éxito. Lo que se pide aquí es que el comunismo abandone toda su filosofía básica. Con el poder y el territorio que el Partido Comunista ha ganado en el mundo desde 1917, puede creer alguien que ahora voluntariamente abandone su programa?

Desde que las fuerzas y armas del comunismo incluyen todas las clases posibles, subterráneas y públicas bajo la dirección de su partido o Estado Mayor, nuestras creencias fun-

damentales concernientes al derecho internacional y a las relaciones no solamente han sido desafiadas sino que pueden ser críticamente revisadas. Nuestra creencia de que un tratado de paz es inviolable, o que la declaración de guerra es un pre-requisito para las hostilidades, por ejemplo, necesitan una reconsideración. Debemos tener presente que la estrategia fundamental del comunismo es llegar a un acuerdo o compromiso con su enemigo con la reserva de que eventualmente ese compromiso podrá ser usado como una arma contra su enemigo.

La base fundamental de la revolución proletaria es que ella es una lucha continua, peleada incesantemente hasta llegar a la completa destrucción del capitalismo. Dentro de tales condiciones, teniendo el comunismo tanta fuerza en el mundo como tiene actualmente, no puede seguir subsistiendo más una condición de paz en el sentido que normalmente le damos a este término. Aunque no ha habido el estado de rotura de hostilidades previo esta revolución está en marcha en todo tiempo. La naturaleza del movimiento es tal que niega que la paz, tal como la conocemos, pueda existir en el mundo. La paz a los comunistas, sólo les significa la aceptación completa y sumisión a su sistema.

Cómo, entonces, se acomoda en esta nueva situación la institución que nosotros llamamos la guerra?

Tal como Stalin lo sostiene, la violencia es sólo una forma de lucha por la revolución. En términos de esfuerzo económico, de potencial humano, o del tesoro, es ciertamente la forma más costosa de arreglar una disputa internacional. No parece razonable que este método será evitado cuando las otras armas del arsenal comunista produzcan progresivamente resultados favorables? Por medio de la creación y organización que requiere que todos sus miembros se coloquen por encima de toda consideración geográfica o nacional en lealtad solamente para esa organización y por el desarrollo y uso de tales armas como la creación de huelgas, paros internos, propaganda, y subversión, los comunistas han producido un sistema que adopta los principios de la autoridad militar, disciplina, organización, y estrategia y tácticas para la dirección de todas las actividades humanas.

Dentro de este sistema el uso de las fuerzas armadas para ganar sus fines estará gobernado por estudios cuidadosamente calculados para determinar si el uso de las fuerzas armadas es, en hecho, la mejor manera de conseguir el objetivo. Alternadamente estos mismos estudios determinarán si se puede obtener el mismo resultado por otros medios, tal vez dejando pasar más tiempo, pero a menor costo. Si se selecciona a la fuerza armada, sus usos y las reglas para su uso serán determinadas sobre la base de cómo servirán mejor a los propósitos de la revolución.

Los líderes de la Unión Soviética a menudo se refieren a las fuerzas armadas como fuerzas ofensivas, mantenidas para protegerse del ataque imperialista. Esto puede ser así, y es así, las armas subterráneas a su disposición pueden ser las principales armas ofensivas. En conexión con esto es bueno recalcar que fueron los nacionalistas chinos, checos y polacos los que idearon los golpes que resultaron después en los actuales gobiernos de esos países.

Cuando consideramos todas las implicaciones de este sistema, podemos bien preguntarnos si mejor no volvemos a examinar lo que entendemos por el vocablo "guerra". Con respecto a las formas convencionales de la guerra, el uso de las fuerzas armadas combatiendo con las armas reconocidas para la guerra, estamos probablemente tan bien informados como cualquiera. Con respecto al uso de las fuerzas económica, educacional, administrativa, y psicológica, movilizadas y dirigidas para alcanzar el mismo resultado que con la guerra, tenemos mucho que aprender. Colectivamente tales armas, hábilmente dirigidas, pueden ser más destructivas, en periodos de tiempo dados, que cualquier otra arma convencional de guerra.

Desde que estas armas están siendo usadas contra nosotros todo el tiempo, ellas son actualmente una nueva forma de guerra para la conducción de la cual no existen convenios ni reglas. Visto bajo este punto de vista, la "guerra fría" de la cual leemos y oímos tanto, tiene un nuevo significado. Si nosotros aceptamos lo que parece que fuera claramente las líneas de la estrategia y las tácticas, la guerra fría no es otra cosa que una forma de una gran guerra que está librando continuamente, sin tener en cuenta de si la fuerza armada tomará o no parte activa.

Si reconocemos claramente la naturaleza de la situación que encaramos, nuestros planes para combatirla pueden ser confeccionados sobre bases muy firmes. Hoy en día, nuestra civilización y sus instituciones están encaradas a pelear no porque lo escojan, e inicialmente ésto dá la iniciativa al oponente. Para los comunistas, debido a sus propias reglas, este ataque puede eventualmente resultar en la completa destrucción de nuestra forma de civilización, y su reemplazo por el sistema comunista. Con juicio, este desafío puede ser enfrentado.

Entonces, como un paso al encuentro de este desafío, veamos que la definición dada anteriormente sobre la guerra ya no puede seguir siendo adecuada. Más bien, para una gran parte del Mundo, la guerra es la revolución del proletariado, con las palabras del propio Lenín, “. . . . es la más concluyente y despiadada guerra peleada por una nueva clase contra un enemigo más poderoso, la burguesía. . . .”; y, que la guerra, “. . . . es una pugna persistente —sangrienta y sin sangre, violenta y pacífica, militar y económica, educacional y administrativa—contra las fuerzas tradicionales de la vieja sociedad”.

Nos guste o nó, ésta es la clase de guerra a la que debemos hacerle frente, y para la cual debemos estar preparados.

(Traducido del U.S. Naval Institute “Proceedings”)

El Petróleo contribuye a una mejor vida

Hechos Sobre el Petróleo

¿SABIA UD. QUE...

La lucha antituberculosa que afrontan en el Perú los organismos oficiales correspondientes, ha sido secundada por la International Petroleum Company, que vienen realizando en Talara una labor amplia y con resultados muy satisfactorios.

Sentando las bases para una obra nacionalista y humanitaria, la I.P.C. tuvo en cuenta que las principales causas de la tuberculosis consisten en debilidad orgánica y falta de nutrición, conglomeración de muchas personas en habitaciones inadecuadas, etc. Y de ahí que empezó, conforme a los últimos planes de urbanización, la reedificación de la Nueva Ciudad de Talara, de la cual ya han entrado al servicio la Iglesia, el amplio Estadio, cómodas Escuelas, el moderno Policlínico y las modernas casas para sus empleados y trabajadores.

Luego el Departamento Médico acometió la gran tarea de hacer un nuevo examen de la población trabajadora y su familia, con el fin de exterminar hasta donde sea posible el contagio tuberculoso. Se empleó en esta labor tuberculina y revisión radiográfica, comprendiendo individuos desde pocos meses hasta 89 años. El promedio de 181 investigados dió resultados positivos de Julio a Setiembre de 1948.

De acuerdo con informes de la Oficina de Minas de EE. UU., la explotación en grande escala de lutita petrolífera del Brasil solucionaría parcialmente la escasez de combustibles de que actualmente carece el país. Del petróleo de lutitas ("oilshale") se extraen combustibles líquidos, cera, parafina y otros derivados.

El Petróleo contribuye a una mejor vida

El Poder Naval y un Estado Mayor General Nacional

Por el teniente coronel J. D. Hittle, de la Infantería de Marina de Estados Unidos.

Un país no puede tener simultáneamente un Estado Mayor General Nacional y un fuerte Poder Naval.

Los esfuerzos actuales por crear un Estado Mayor General Supremo no constituyen una novedad. Desde la Primera Guerra Mundial, cuando el pensamiento militar norteamericano se asoció al europeo, un clamor incesante abogaba por un sistema de control general de las fuerzas aéreas, navales y terrestres. En repetidas ocasiones, el Congreso ha debido considerar proyectos, cuyo objetivo principal era la creación de un Estado Mayor General Supremo, rechazándolos por opinar que el objetivo era inadecuado para la seguridad nacional y contrario al carácter democrático del gobierno norteamericano.

Desde el punto de vista histórico, el Estado Mayor General es un producto de la política militar de Europa continental, fruto de un intelecto militar exclusivamente terrestre. Prusia desarrolló el prototipo de Estado Mayor General Supremo, y desde entonces y con toda razón, se le conoce con el nombre de sistema prusiano.

La estructura básica de un Estado Mayor General no es compleja. Sus atributos esenciales corresponden a una organización superior de Estado Mayor, encabezada por un oficial facultado para tomar decisiones. Este poder puede haber sido conferido legalmente a esa persona; haber sido delegado en ella por una autoridad gubernamental superior; o haber sido usurpado, caso que se ha presentado frecuentemente cuando el poder no cristalizó con la urgencia requerida. Sea cual fuere su denominación, el hecho es que si un hombre ase-

sorado por un Estado Mayor tiene la facultad de decidir, directa o indirectamente, acerca de todos los elementos terrestres, navales o aéreos de las fuerzas armadas de un país, se puede decir que éste tiene un Estado Mayor General Nacional.

No cabe duda que la estructura diagramada de un Estado Mayor Supremo presenta un cuadro atractivo para quienes buscan una solución sencilla al problema del control general de las fuerzas armadas. En cualquier gráfico de una organización de esta naturaleza se observarán líneas negras verticales que delinearán la canalización del mando. En el extremo inferior de las líneas estarán los jefes de los tres servicios; tierra, mar y aire; pero en su trayectoria ascendente, estas líneas irán convergiendo hacia la organización conductora suprema, el Estado Mayor General Nacional encabezado por su jefe que es el verdadero vértice de esta pirámide de poder. El conjunto resulta un cuadro simple y atractivo, pero al mismo tiempo engañoso.

En la cúspide de esta pirámide del poder militar está el Estado Mayor Supremo con su jefe, y ahí reside lo engañoso, pues jamás ha existido un Estado Mayor Supremo capaz de comprender y emplear en debida forma las fuerzas diferentes, pero inter-dependientes, de los poderes terrestre, naval y aéreo. La fuerza directiva del Estado Mayor Supremo es un jefe que tiene la facultad de decidir sobre el empleo de los diversos elementos de las fuerzas armadas para lograr la máxima eficacia. La tarea que el individuo debe ejecutar al ocupar este puesto exige que sea un genio no común. En la historia moderna militar han habido algunos genios, aunque pocos, pero ninguno ha sido capaz de desempeñar correctamente las tareas que incumben al jefe de Estado Mayor Supremo de una Nación cuya seguridad depende del éxito de la aplicación de más de un servicio armado.

A medida que se estudia la evolución del concepto de "Estado Mayor Supremo" desde su empleo en Prusia hasta su aplicación en las fuerzas armadas alemanas, va apareciendo con nitidez lo inapropiado de la organización y de su jefe. Siguiendo el precedente prusiano, el Gran Estado Mayor alemán dominó las Fuerzas Armadas de Alemania antes y durante la Primera Guerra Mundial. Prácticamente desde todo

punto de vista, el Gran Estado Mayor General era un Estado Mayor General Supremo, y su autoridad sobre la Marina alemana, naciente pero potencialmente poderosa, era un hecho consumado.

En Alemania, algunas personas comprendieron la verdadera importancia del poder naval, pero jamás pudieron prevalecer sobre el Gran Estado Mayor General. Estas instituciones tienen la costumbre peculiar de pensar en un solo servicio armado, y dado que el Ejército alemán era lógicamente de mentalidad terrestre, su Gran Estado Mayor General, o sea el Estado Mayor Supremo, tenía también un intelecto militar terrestre.

Los jefes de la Marina alemana comprendieron muy pronto la verdad oculta tras los Estados Mayores Generales, que están imbuídos de un solo servicio, y desafortunadamente para el esfuerzo bélico alemán, su Gran Estado Mayor General estaba imbuído del poder terrestre.

El incomprendido papel del poder naval alemán, antes y después del estallido de la Primera Guerra Mundial, fué un ejemplo típico. Después de haber combatido durante toda su vida la inclinación hacia las fuerzas terrestres del Estado Mayor General, el anciano gran almirante von Tirpitz manifestó con tristeza: "El pueblo alemán no comprenderá nunca al poder naval". Si hubiera dicho: "El Estado Mayor General jamás comprenderá al poder naval", von Tirpitz habría estado más cerca de la realidad. Desde el punto de vista práctico, esta última declaración habría sido más contundente, ya que nada se ganaba con que el pueblo alemán comprendiera o no al poder naval, si lo único que importaba era la opinión del Estado Mayor Supremo.

A pesar de las cláusulas del Tratado de Versalles, el Gran Estado Mayor General alemán no feneció. Después de años de existencia subterránea, salió a la luz, y su puesto dentro de la nación alemana fué arrogantemente proclamado por Hitler. La filosofía del Estado Mayor General era aún terrestre y el poder naval alemán sufrió en concordancia.

Todo aquél que aún sostiene que las fuerzas de mar, tierra y aire pueden vivir como tres niños felices dentro de la gran familia del Estado Mayor único, debe dirigir su mirada hacia las calamidades que soportó el poder naval a raíz de las maquinaciones de sus enemigos dentro del Estado Mayor Supremo. La lucha de la Marina alemana por conseguir la posición que le correspondía, comenzó con la aparición del poder de Hitler. En 1933 y 1934, cuando la máquina guerrera alemana fué puesta en funcionamiento, los jefes navales tuvieron que empezar a esquivar los ataques de que los elementos terrestres y aéreos de sus propias fuerzas armadas los hacían objeto.

Desde 1933 hasta casi el principio de la última guerra hubo una lucha interna en las Fuerzas Armadas alemanas respecto a la organización del Comando Supremo. Entre todos los argumentos, el que se destacó con más nitidez y tuvo mayor número de adeptos fué el concepto de Estado Mayor General para todas las fuerzas armadas, con un jefe director.

Uno de los exponentes principales del Estado Mayor Supremo altamente centralizado, fué el general Keitel. En 1934, Keitel era jefe de una sección de apariencia inofensiva llamada "Oficina de las Fuerzas Armadas", que tenía a su cargo asuntos generales relacionados con el material y con la guerra económica. Esta oficina merece ser estudiada, ya que su ascensión al poder demuestra una vez más lo sutil del proceso por el cual el concepto de Estado Mayor General puede alcanzar el dominio de las fuerzas armadas. Por el muy expeditivo procedimiento de aferrarse a Hitler y fomentar reorganizaciones dentro de las fuerzas armadas, el poder de Keitel fué creciendo rápidamente, al punto que en 1937 estuvo en condiciones de informar a los tres servicios que su oficina se convertiría en un Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. A esto siguió una nueva etapa en 1938, al crear Hitler el Alto Comando de las Fuerzas Armadas —*Oberkommando der Wehrmacht* (OKW) abreviado— y designar jefe del mismo a Keitel. Las atribuciones y deberes de este alto comando dieron lugar a la disputa surgida entre los jefes de los tres servicios.

El comandante en jefe del Ejército, von Brauchitsch, comprendió perfectamente la naturaleza del sistema de Estado Mayor General Nacional, y trató de asegurar la suprema-

cía del Ejército (fuerza terrestre) dentro de su estructura. Encomió la nueva institución y procedió a formular una petición para que el ejército fuera el elemento dominante en la organización, proponiendo que el comandante en jefe del Ejército fuera jefe del Estado Mayor del Comandante Supremo. Si se aprobaba la sugerencia, quedaba asegurada la incontestable prolongación del predominio del Ejército sobre las fuerzas armadas, y con ello se simplificarían las cosas en una medida considerable, reconociéndose oficialmente este predominio antes obtenido por medios indirectos, aunque no menos eficaces. Von Brauchitsch conocía muy bien el principio axiomático de que toda vez que se establece un Estado Mayor General Supremo, una rama de las Fuerzas Armadas domina a las otras, no obstante lo que se diga acerca de la igualdad existente entre los tres servicios. Quiso dilucidar el asunto antes de que comenzaran los alegatos. En resumen, la proposición de von Brauchitsch consistía simplemente en una tentativa de imponer el predominio de la fuerza terrestre con el menor esfuerzo posible.

El representante de la Marina, Raeder, comprendió el alcance que esto tendría para su arma y, alarmado, envió un memorándum aceptando astutamente el principio del Estado Mayor General Supremo, y elevando a su vez proposiciones con las que esperaba obtener para la Marina por lo menos una somera participación en el planeo superior. En una de sus principales sugerencias, Raeder pedía que el personal de cada fuerza dentro del Estado Mayor Supremo se encargara del planeo de su respectivo servicio. Aunque esto no diera mayores resultados, por lo menos aseguraba que aquéllos cuyo único interés en los asuntos navales era ganar autoridad sobre el servicio, no podrían interferir en los planes de la Marina.

En junio de 1938, Hitler dictó una orden ejecutiva en la que establecía las bases del OKW; de acuerdo con sus disposiciones, ni Keitel ni von Brauchitsch erraron su objetivo principal, puesto que ambos pertenecían al Ejército y ambos fueron oficiales del Estado Mayor General. El Estado Mayor General del Ejército dominó al OKW durante su vida efectiva. Quienes salieron perdiendo fueron Raeder y su Marina — y también Alemania.

La verdad histórica, conocida por von Brauchitsch y terminada por Raeder —que un arma tendría que predominar en el Estado Mayor Supremo— se manifestó muy pronto, y esta preeminencia del Ejército dentro del OKW fué la ruina de la fuerza naval alemana.

Manteniendo el precedente, el pensamiento militar germánico no comprendió el verdadero concepto del poder naval. Los comandantes terrestres y aéreos no pudieron entender que el poder naval moderno descansa sobre la base de fuerzas equilibradas, y la necesidad de contar con una aviación naval adecuada era en consecuencia incomprensible para quienes dominaban los altos comandos de las fuerzas alemanas.

Considerando lo que ahora se sabe sobre los Estados Mayores Generales Nacionales, resulta lógico que los ataques implacables llevados a cabo en contra de la aviación naval alemana, fuesen consecuencia natural de su desarrollo. Desde el punto de vista histórico, la idea de una fuerza aérea única se ha asociado íntimamente al concepto del Estado Mayor General Nacional, y como si fuese en reciprocidad, dichos Estados Mayores han creado la fuerza aérea única. Debe considerarse que los jefes navales alemanes eran personas obstinadas, pues a pesar de haber tenido que reconocer que las circunstancias les eran adversas, libraron durante años una enconada guerra de retaguardia contra sus oponentes de los otros servicios.

El conflicto respecto a la aviación naval giraba sobre un punto fundamental. Los partidarios de una fuerza aérea única estimaban que la aviación que debía intervenir en operaciones navales, debía estar "en todo sentido" bajo el mando del Ministro del Aire alemán. Raeder era lo bastante perspicaz como para darse cuenta de que esto significaba que la Marina no tendría nada que se asemejara a una ayuda aérea eficaz de modo que, con buen criterio naval, declaró enérgicamente que los aviones navales eran parte integrante de la flota, al igual que los submarinos, y que por lo tanto todos debían estar bajo el mando naval. El sentido común daba la razón a Raeder, pero como la cuestión debía encontrar solución dentro del Estado Mayor Supremo, la lógica del argumento no fué capaz de vencer la pujanza de los elementos militares y aéreos antinavales del organismo.

La Marina siempre estuvo a la defensiva, tratando de esquivar los embates de la Fuerza Aérea, en cuanto al control de la aviación naval, y a pesar de las continuas protestas de Raeder en el sentido de que los comandantes navales debían tener autoridad sobre todas las armas navales, los partidarios de la Fuerza Aérea única lograron —justo antes de declararse la guerra— que se encomendara al comandante en jefe de la Aviación el control de toda la Aviación Naval. Esta no sería la última vez que Raeder tuviera que ceder ante los abusos de quienes estaban deseosos de eliminar la Aviación Naval.

Junto con la política de control de las unidades aéreas navales se presentó la cuestión de la facultad de asignar aviones a la Marina. Esta función recaía en la Fuerza Aérea, de modo que la Aviación Naval no fué jamás adecuada ni siquiera para las tareas de reconocimiento.

Esto empezó a asumir mayores proporciones a principios de 1940 en el curso de la lucha en el Atlántico Norte, cuando el poder naval alemán era de una importancia crítica y hasta decisiva. Una política naval eficaz necesitaba un esfuerzo aeronaval máximo, tanto en misiones de reconocimiento como de ataque.

Pero durante este período vital de la guerra naval, la Aviación Naval en vez de ser fortalecida, fué debilitada. En 1939, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea había aceptado destacar un cierto número de aviones para misiones navales; pero en 1940, cuando la Marina necesitaba con urgencia más aviones para atacar los convoyes del Atlántico Norte, la fuerza aeronaval fué reducida. Técnicamente, el comandante de la Aviación no retiró su palabra anterior, pero sí lo hizo en espíritu, pues aunque no modificó el número de escuadrillas acordado, ordenó reducir el número de aviones por escuadrilla.

La interferencia de la Fuerza Aérea no sólo se limitó al control de las unidades y del material, sino que se extendió a las esferas de responsabilidad naval, llegando a no aceptar el uso de torpedos aéreos por considerarlos "antieconómicos", no queriendo tampoco proporcionar a la Aviación Naval los elementos necesarios para equipar los aviones que debían llevar

los torpedos. Sin embargo, más tarde, cuando el valor de los torpedos aéreos quedó establecido fuera de toda duda, la Fuerza Aérea admitió la necesidad de dicha arma y procedió a organizar sus propias escuadrillas de aviones torpederos.

La historia de las minas es similar a la de los torpedos aéreos. Tan pronto como se fabricaron las minas aéreas, la Marina les concedió el valor que merecían y se interesó en su uso inmediato. Goering, jefe de la Fuerza Aérea, se opuso a que la Aviación Naval efectuara operaciones de minado, ordenando que no se usara ninguna mina hasta que se pudiera disponer de 5.000 de ellas. Después, cuando comenzaron las operaciones de minado, la Fuerza Aérea dispuso que esta tarea fuera ejecutada por la 9ª División Aérea, en vista de que los aviones navales disponibles no eran suficientes. La Marina aceptó la decisión. En realidad, no podía hacer otra cosa, ya que el comandante en jefe de la Aviación así lo había planeado.

La embestida contra la aviación y el poder naval no terminó con este gran triunfo del jefe de la Fuerza Aérea única, en cuya filosofía sólo cabía la completa destrucción de la Aviación Naval. En vista de que la Fuerza Aérea única estaba en armonía con el concepto del Estado Mayor General Nacional, la implacable guerra contra el arma aérea de la Marina continuó, y dado que la misma se libraba dentro del OKW, sus oponentes contaban con un campo propicio, en el cual Raeder no tenía ninguna posibilidad de triunfo. Las indicaciones del comandante en jefe de la Aviación se sucedían, y si las circunstancias indicaban que Raeder debía resignarse, o por lo menos aceptar compromisos adversos, los miembros terrestres del OKW se mantenían alejados de la discusión, como simples espectadores.

Pero no hay que crearse la falsa impresión de que los miembros terrestres del OKW no deseaban inmiscuirse en la discusión referente a la Aviación Naval, pues por el contrario, cuando los defensores de ésta lograban colocarse en una posición que les permitía abrigar una sola esperanza de triunfo, en algún punto importante, tomaban parte muy activa en su contra.

Por ejemplo, en setiembre de 1940, la situación de la Aviación Naval había llegado a un punto tal que el comandante en jefe de la Aviación empezó a dar órdenes directamente a las unidades aeronavales que se encontraban bajo el comando naval directo. En cierta ocasión, un grupo que realizaba un vuelo de reconocimiento de vital importancia en el Mar del Norte, recibió órdenes de colaborar con la Fuerza Aérea en los ataques contra Londres. El Comando Naval protestó por esta orden que violaba el último acuerdo por el cual el comandante en jefe de la Aviación se había hecho cargo casi por completo del control aeronaval; pero si prevalecía esta doctrina de que también tenía control operativo directo sobre las unidades aéreas asignadas a la Marina, ello significaría una nueva pérdida para la aviación naval, después de lo cual poco quedaría por perder.

Apenas iniciada esta discusión, se anunció que sería decidida por el OKW, que pocas horas después dispuso el acatamiento de la orden del comandante en jefe de la Aviación. ¿Quién tomó esta decisión? El general Jodl, jefe de la División de Operaciones del OKW y ayudante directo de Hitler, un general de carrera imbuído de la filosofía bélica continental. Así, la Marina perdió nuevamente un asunto importante, debido a que la verdadera naturaleza del Estado Mayor General Supremo era tal que hasta el propio comandante en jefe de la Marina gozaba de una posición tan mala dentro del sistema que, para protestar contra quienes con toda arrogancia trataban de destruir un elemento vital del poder naval, podía apelar solamente ante los amigos de su antagonista. Ni siquiera surtió efecto la apelación directa ante Hitler —el Comandante Supremo—, ya que cuando Raeder se vió obligado a llevarle su caso, lo dirigió hacia Jodl. Así, se comprende que Raeder no consiguiera que Hitler revocara una decisión de Jodl, su representante en el Estado Mayor General Supremo.

En febrero de 1941, el proceso de erosión a que estaba sometida la Aviación Naval llegó hasta tal punto que Raeder, desesperado, expuso nuevamente su caso ante Hitler, presentando sus protestas contra las continuas intromisiones de la Guerra Aérea en los asuntos navales. Este postrer esfuerzo por proteger los restos de la Aviación Naval fué a caer directamente en manos de los elementos antinavales del OKW. Exi-

giendo una conferencia con Hitler, Raeder abrió el camino para la emisión de una directiva que acabara con la disputa, orden que en realidad fué promulgada, si bien con resultados muy distintos a los esperados por las autoridades navales. Aquí también fué Jodl quien concedió a la Fuerza Aérea los objetivos que ella perseguía, y la directiva no sólo cerró los puntos en discusión, sino que selló el destino de la Aviación Naval. Jodl, acostumbrado a la atmósfera terrestre del Estado Mayor General, sin comprender la verdadera importancia del poder naval ni los principios en que se basa su aplicación, y debido a su posición dentro del OKW, estaba en condiciones de interpretar el papel decisivo, al dar la victoria a la Fuerza Aérea, estableciendo la fuerza única mediante la destrucción de la rama aeronaval, y ayudando personalmente a redactar la orden correspondiente.

Desde el comienzo de la lucha por la Aviación Naval, a Raeder jamás se le presentó una oportunidad favorable. Cualesquiera que fueran las divergencias existentes entre los elementos terrestres y aéreos del OKW, éstas quedaban olvidadas cuando se trataba el asunto de la Aviación Naval. La Fuerza Aérea quería disponer de una fuerza aérea única, lo que sólo se podía lograr eliminando la Aviación Naval. Los representantes terrestres no comprendían al poder naval y no podían comprender tampoco la necesidad de la Marina de contar con sus propios elementos aéreos. Además, ¿acaso el concepto del Estado Mayor General Supremo no tenía por corolario una fuerza aérea única? Por ello fué que, tratándose de la Aviación Naval, las fuerzas aéreas y terrestres olvidaron sus rencillas e hicieron en el OKW causa común, en contra de la rama aérea de la Marina. En consecuencia, Raeder quedó encerrado en un verdadero callejón sin salida —ya que el Estado Mayor General Supremo en cuestión frustró y ahogó todos sus esfuerzos por proteger la Aviación Naval—, que se convirtió en fosa del poder naval alemán.

La historia del triste destino de la Aviación Naval alemana sirve a otro fin, además de demostrar que bajo un Estado Mayor General Nacional no puede existir un arma naval con aviones propios. También indica que bajo un Estado Mayor común, con una Fuerza Aérea única, no puede existir una Aviación Naval en el sentido de que la comprenden y la utilizan

los marinos. La misma falta de comprensión que acepta su inclusión involuntaria en una fuerza aérea única, termina con su exterminación final.

Considerando que un poder naval no puede ser fuerte a menos que cuente con una rama aérea poderosa, la eliminación de la Aviación Naval alemana dispuesta por el Estado Mayor General Nacional tuvo consecuencias mucho más graves que una divergencia común entre los servicios. En efecto, demostró la incapacidad de explotar el poder naval alemán al máximo, en el preciso momento en que la vida de Inglaterra dependía de las comunicaciones marítimas. Desde el punto de vista de los aliados, esta venganza contra la rama aérea de la Marina alemana fué un suceso afortunado, ya que si ésta hubiera contado con un fuerte elemento aéreo para apoyar el esfuerzo de sus submarinos, se habría podido, según todas las probabilidades, elevar las pérdidas de buques aliados a un nivel intolerable. Es dudoso que ésto hubiera ejercido una influencia decisiva sobre el curso de los acontecimientos, pero debe reconocerse que si la Marina hubiera contado con una rama aeronaval eficaz, la batalla del Atlántico Norte habría tenido por lo menos un resultado más parejo.

De modo que, al sostener que el sistema de Estado Mayor Supremo alemán fué el causante de la destrucción de su propia Aviación Naval, evitándole esta dura tarea a los aliados, debe considerarse que adoptar un sistema análogo para Estados Unidos traería, sin duda alguna, idénticos beneficios para los enemigos de este país, en tiempo de guerra.

A pesar del hondo significado del destino de la Aviación Naval bajo el OKW, su destrucción representó sólo un aspecto de la incapacidad alemana para comprender la misión del poder naval y su aplicación eficiente. El Estado Mayor General Nacional que dirigía el esfuerzo bélico del Eje, subestimó por completo la capacidad del poder naval alemán y jamás lo utilizó debidamente en apoyo de las campañas terrestres. La Fuerza Aérea alemana —como salida de una página de Douhet y Mitchell— creyendo ser invencible, se siguió guiando por el falso credo del poder aéreo que relegó la filosofía del poder naval de Mahan al último lugar en la historia. El Estado Mayor del Ejército, que continuó dominando al OKW



estaba empapado de las tradiciones del Estado Mayor General y al igual que éste, era de mentalidad terrestre hasta el extremo; de modo que, dentro de los confines del todopoderoso OKW, el poder naval era un asunto anatémizado.

Se darán a continuación algunos ejemplos de cómo el OKW no empleó el poder naval en apoyo de las operaciones.

En las operaciones noruegas, al igual que en las campañas contra Holanda, Bélgica y Francia, los planes se caracterizaron por una falta crónica de cooperación de la fuerza naval disponible con el esfuerzo terrestre. El Alto Comando alemán estaba imbuído del poder terrestre, y en consecuencia, perjudicó al naval.

Basándose en la alta opinión naval alemana, no es aventurado suponer que la incapacidad alemana de comprender y emplear el poder naval contribuyó al éxito de la retirada británica en Dunkerque; y —lo que probablemente es más significativo en este asunto— dicha incapacidad en la utilización del mar impidió a sus fuerzas terrestres obtener la victoria final. La gran envergadura de los resultados de este error del Estado Mayor Supremo no fueron en absoluto favorables al esfuerzo bélico alemán.

Después de Dunkerque, Inglaterra quedó a merced de la fuerza alemana, y todo lo que faltaba era el ataque final a través del Canal de la Mancha. Pero el Estado Mayor General Supremo alemán, mientras fijaba su mirada en la isla-objetivo, no consideró la delgada cinta de agua que separa el continente de los acantilados de Dover. Fué el mismo error que hace más de un siglo cometiera Napoleón, otro defensor del sistema de Estado Mayor único. De los muchos ejemplos de la ignorancia del poder naval por parte del Estado Mayor alemán, el más visible es el resultante de la largamente planeada, muy estudiada, pero nunca realizada Operación *Sea Lion*, o sea la invasión de Gran Bretaña.

No puede haber un ejemplo mejor de cómo un Estado Mayor General Nacional, cuyo pensamiento está aferrado a la guerra terrestre —como ocurrió con el OKW alemán— se pierde por completo cuando se ve frente al problema de efectuar una operación anfibia de gran magnitud. Tal ignorancia de los principios de asalto anfibio era el fruto de la larga pre-ocupación del Ejército alemán por los problemas de la guerra terrestre. Al igual que los ejércitos de otras naciones, entre las últimas grandes guerras, el Ejército alemán nunca prestó

más que interés académico a los asuntos anfibios. En los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial, siguió considerando despreocupadamente las operaciones anfibias, más o menos como el cruce de un ancho río y en consecuencia, cuando el OKW se dió a la tarea de planear la operación *Sea Lion*, se encontró con que carecía de teoría anfibia. En realidad es importante consignar que la única nación que tenía una doctrina anfibia adecuada al comienzo de la guerra, era Estados Unidos, donde no existía ningún Estado Mayor General Nacional que pudiera impedir el máximo desarrollo del poder naval ni su evolución.

El plan del Estado Mayor alemán para el proyectado desembarco en Inglaterra se caracterizó por la increíble ignorancia de los conocimientos navales básicos. Los planes originales prescribían una fuerza de desembarco de 40 divisiones; sin embargo, cuando los oficiales de la Marina informaron a las oficinas planeadoras —que en este caso no eran navales— de la realidad anfibia, este número fué rebajado a sólo 13 divisiones. La enorme ridiculez de esta última cifra queda demostrada al comprobar que hasta el final de la guerra, la Marina norteamericana pudo desembarcar no más de 6 divisiones; por otra parte, los buques alemanes disponibles no alcanzaban ni para transportar una fracción de las 13 divisiones.

Napoleón manifestó en una oportunidad: "Dueños del Canal por seis horas, y seremos dueños del mundo". Ni el Napoleón de Francia ni el Hitler de Alemania lograron apoderarse del Canal durante esas seis preciosas horas. Una de las razones de que así fuese, es el hecho de que las fuerzas armadas de ambos estaban dirigidas por un Estado Mayor General Nacional, dominado por una filosofía de poder terrestre que impedía la comprensión y el empleo debido del poder naval.

En el Mediterráneo se presentaron al Eje muchas oportunidades para utilizar su poder naval en apoyo de las campañas terrestres. Pero aquí tampoco comprendió el OKW la importancia que el dominio de las zonas marítimas tenía para las fuerzas terrestres. Las autoridades navales italianas y alemanas concuerdan en que Malta debió haber sido tomada a principios de la guerra. Para los aliados, la ocupación de esta isla por el Eje —es lógico suponer—habría repercutido desfavorablemente en los hechos.

No se tratará de determinar si el Eje habría podido o no ocupar Malta en 1939-40. Lo importante es que a pesar de las grandes ventajas que esto le habría reportado —según informaciones fidedignas— el OKW nunca consideró formalmente ni preparó un ensayo de plan de campaña para el Mediterráneo basado en la ocupación de Malta y el control de las aguas mediterráneas. El hecho es tanto más significativo, por cuanto un representante naval, en efecto, llegó a presentar al alto comando del Estado Mayor un proyecto para llevar a cabo dicha campaña en el Mediterráneo basado en la explotación del poder naval, plan que fué categóricamente rechazado. Otra vez dominó la mentalidad terrestre del OKW, con toda probabilidad en detrimento del esfuerzo bélico alemán, al impedir la explotación del mar en apoyo de la lucha en tierra.

Por lo general, la campaña rusa es considerada como un combate exclusivamente terrestre; por lo menos tal era el punto de vista del Estado Mayor que confeccionó los planes pertinentes. El esfuerzo alemán en el frente izquierdo (Norte) no aplicó el poder naval, al no efectuar desembarcos en la retaguardia de las concentraciones rusas, para apoyar las ofensivas terrestres.

En el extremo Sur del frente ruso estaba el Mar Negro. Esa porción de agua resultó para los ejércitos alemanes que avanzaban hacia las ricas tierras petrolíferas situadas más allá de su litoral oriental, un obstáculo insalvable que los obligó a conducir una larga y tenaz campaña en sus orillas. Para la mentalidad terrestre del OKW, el Mar Negro se presentaba como un obstáculo, tratándose simplemente como tal; sin embargo, para quienes comprendían al poder naval, el Mar Negro representaba la ruta más directa y segura hacia el objetivo, en lugar de rodear el Mar Negro, debió haberse conquistado, a fin de tener vías marítimas directas y libres de la amenaza constante del poder terrestre ruso. Las altas autoridades navales alemanas habían reconocido la posibilidad de poner en práctica dicho plan, y asegurado que una determinada ofensiva aérea y naval habría reducido las unidades de la Marina roja en esas aguas. Esto, junto con ataques aéreos y anfibios llevados contra las instalaciones portuarias, habría dado por resultado la dominación alemana en

el Mar Negro, lo que a su vez habría permitido un transporte económico de hombres y material por el Danubio y a través del Mar Negro, hacia el área vital de Baku.

En esa ocasión, como en todas las demás en que el mar influía en las operaciones militares alemanas, el OKW no consideró la relación existente entre el poder naval y las campañas terrestres, prevaleciendo el concepto terrestre con sus comunicaciones de caminos y ferrocarriles, aún en este teatro meridional dominado por el Mar Negro. Debido a que los jefes militares de Alemania, por tradición, acostumbraban pensar en términos de guerra terrestre, la campaña en el área del Mar Negro fué conducida según el concepto continental de guerra, y en consecuencia se mantuvo completamente alejada del mar.

Al considerar la suerte de la Aviación Naval alemana junto con la falta de capacidad del Estado Mayor General para comprender y emplear el poder naval, resulta comprensible por qué el brigadier británico Kinston McCloughry especificó en su estudio de los métodos del alto comando: "Generalmente se considera al OKW como uno de los factores más importantes en llevar a Alemania a la derrota".

No sólo los alemanes incurrieron en el error de no usar el Mar Negro. El esfuerzo ruso en esas aguas se caracterizó también por no efectuar operaciones navales ofensivas con las fuerzas disponibles. La pasividad de la Flota rusa del Mar Negro resultó un error al no entrar en acción contra las pocas embarcaciones costeras alemanas y las posiciones terrestres. Por supuesto, esta deficiencia no se debía a otra cosa que al hecho de que las Fuerzas Armadas rusas, al igual que las alemanas, eran dirigidas por un Estado Mayor General Supremo.

La mentalidad terrestre en la conducción del esfuerzo bélico ruso quedaba asegurada por el hecho de que el Estado Mayor General del Ejército rojo, era, a todas luces, el Estado Mayor General de todas las fuerzas armadas. Lo importante era que la incomprensión y el empleo incorrecto del poder naval era una deficiencia común a ambos —alemanes y rusos— en la dirección bélica. Ambos utilizaban un sistema de Estado Mayor General Supremo que di-

regía sus fuerzas armadas y los Estados Mayores respectivos estaban dominados por los Estados Mayores de la fuerza terrestre. En consecuencia, en la conducción del esfuerzo bélico, tanto ruso como alemán, prevaleció el concepto terrestre de mentalidad bélica continental y los Estados Mayores Generales Nacionales de estados enemigos también evidenciaron claramente las mismas características. Esto corrobora el hecho de que la mentalidad terrestre alemana y su ignorancia del poder naval no era peculiar de esa nación, sino que en Alemania, al igual que en Rusia, era inherente al sistema de Estado Mayor General Nacional.

El ejemplo de Estados Unidos ofrece un fuerte contraste con aquellos países adeptos al sistema de Estado Mayor General Nacional. que por esta causa no comprendía al poder naval. En el Congreso norteamericano se ha rechazado varias veces el concepto de Estado Mayor General Nacional y en lugar de ese sistema, incapaz de comprender y aplicar debidamente los poderes terrestre, naval y aéreo, se usa el sistema de Jefes de Estado Mayor Conjuntos.

Una de las diferencias principales entre el sistema de Estado Mayor General Supremo Continental y el norteamericano de Jefes de Estado Mayor Conjuntos, es que según el concepto de Estados Unidos ningún servicio armado debe ser dominado por otro, y que hasta ahora las decisiones han sido tomadas en forma unánime. A este respecto, resulta probablemente imposible para la mente militar continental, que los norteamericanos hayan conseguido tanto poder militar eficaz sin haber revestido ni a un solo comandante o jefe de Estado Mayor de la facultad de decisión final, pero ello es la verdad histórica. Quienes sostienen que las instituciones deliberantes, tales como la constituida por los Jefes de Estado Mayor Conjuntos, no son aptas para llegar a una decisión, no consideran el hecho importantísimo de que durante toda la guerra no pasaron de "cinco o seis" los asuntos que aquéllos no pudieron resolver en forma unánime.

La ausencia de un Estado Mayor General Nacional en Estados Unidos ejerció una influencia benéfica sobre su seguridad nacional. Por ejemplo, un sistema de Estado Mayor Supremo bien podría haber significado el final de la Aviación

Naval efectiva, justo en la época en que ese elemento del poder naval atravesaba por uno de los períodos críticos de su desarrollo. En 1936 se levantó una polémica entre los servicios armados acerca de si los aviones de combate norteamericanos debían tener enfriamiento líquido o de aire.

El representante de la Aviación Naval fué partidario del motor con enfriamiento de aire y abogó por que se lo siguiera usando para las tareas navales. La Marina insistió al respecto. Como no había ningún jefe supremo ni autoridad militar con el poder necesario para obligar a la Marina a cambiar los motores con enfriamiento de aire por los de enfriamiento líquido, la Aviación Naval continuó con este sistema, con el que se equipó al 85% de todos los aviones (no sólo navales) norteamericanos, que participaron en la última guerra.

¡Cuán diferente habría sido el resultado de esta polémica si las Fuerzas Armadas norteamericanas hubieran estado bajo el sistema de Estado Mayor General Nacional! Un jefe único de Estado Mayor habría tenido autoridad suficiente para tomar una decisión "administrativa" que no sólo habría retardado el adelanto del arma aeronaval, sino que dado el desarrollo de los acontecimientos, habría afectado al crecimiento del poder aéreo estadounidense. Respecto a este incidente, no está demás recordar que cuando se atacó la idea del motor con enfriamiento de aire, la Marina siguió construyendo y perfeccionando este tipo de motor, mientras que en una polémica más o menos similar, la Marina (en cuyos asuntos intervenía el Estado Mayor General Nacional), no tuvo siquiera los elementos necesarios para emplear torpedos aéreos.

La Infantería de Marina norteamericana desempeña un papel único e importante dentro del poder naval nacional. La política seguida por los jefes de la Marina de Estados Unidos desde la guerra hispano-americana, al dotar a la organización naval de fuerzas de desembarco adecuadas, ha permitido a este país alcanzar una clase de poder de que carecen las fuerzas armadas de cualquier otra nación moderna. La política de desarrollar las fuerzas de desembarco de la flota resultó —hecho perfectamente comprensible— en la evolución progresiva de una firme doctrina previsoras y fundamental para

conducir operaciones anfibia de mayor magnitud. Esta política naval demostró su valor en la Segunda Guerra Mundial, cuando la continuidad de las acciones ofensivas decisivas dependía en gran parte de la facultad de conducir operaciones anfibia. Uno de los hechos irrefutables de la historia es que al no haber contado con los conocimientos anfibia demostrados por los Infantes de Marina y por la Marina, los planes aliados para llevar la lucha al territorio del enemigo se habrían visto entorpecidos por la misma carencia de doctrina anfibia que arruinó la Operación *Sea Lion* alemana, desde el momento mismo en que comprendieron la necesidad de invadir Gran Bretaña.

En Estados Unidos, un Estado Mayor General Nacional probablemente habría sido durante la primera mitad del siglo XX, un obstáculo para la incorporación de poderosas fuerzas de desembarco a la flota, y dado que la razón de la existencia de las mismas es la continuación de la doctrina terrestre, es indudable que la antorcha del conocimiento anfibia que en la Segunda Guerra Mundial alumbrara el camino de la victoria, se habría apagado en el momento de encenderla.

No se deben olvidar los ataques de que fueron objeto la Infantería de Marina y su misión a principios de 1930, pues ellos dan una idea de cuál habría sido su destino bajo un Estado Mayor General Nacional. La certeza de que la fuerza de Infantería de Marina de la Flota habría sido eliminada como uno de los elementos primordiales del poder naval, queda subrayada por la persistencia de los ataques de que fué objeto aún durante y después de la Segunda Guerra Mundial, cuando se demostró lo acertado de la política naval anfibia. Si en Estados Unidos hubiera regido un sistema de Estado Mayor General Nacional, el poder naval norteamericano habría corrido el grave riesgo de que le cercenaran sus fuerzas de desembarco.

Esto no es pura especulación. Existen documentos que prueban que durante un largo período el comandante de Operaciones Navales fué el único jefe de los servicios, que como miembro de la junta integrada por los Jefes de Estado Mayor Conjuntos, abogó por el mantenimiento de la Infantería de Marina en la forma y para la misión para la que se la ha-

bía desarrollado como elemento del poder naval. Aunque algunos miembros de las fuerzas armadas no comprendían la necesidad de dicha fuerza en la flota, afortunadamente ningún jefe de Estado Mayor tenía atribuciones para eliminarla como fuerza anfibia. Por esta razón, el servicio naval retuvo estas fuerzas, y como lo demuestra la historia de la década pasada, la seguridad nacional se ha visto con ello acrecentada. Aquí también considérese cuán diferente habría sido el curso de la última guerra si, por ejemplo, un jefe único de Estado Mayor hubiera decidido, en los comienzos de 1930, que el servicio naval no necesitaba Infantería de Marina.

Tampoco es lógico suponer que bajo un futuro sistema de Estado Mayor General Nacional podría existir un poder naval equilibrado. En vista de la continua incomprensión evidenciada por elementos no navales de las fuerzas armadas en cuanto a la necesidad de poderosas fuerzas de Infantería de Marina y Aviación Naval, el destino del poder naval norteamericano bajo un Estado Mayor General Nacional del presente o del futuro, sería idéntico al de cualquier otra nación que se encontrase bajo ese sistema en cualquier época de la última mitad del siglo.

Las filosofías fundamentales del poder militar no cambian en un día o en una generación. Por ejemplo, poco después de la Primera Guerra Mundial, se dijo que el acorazado estaba pasado de moda, y después del segundo conflicto se debatió públicamente en las esferas militares superiores la necesidad de retener la Marina en general. La persistencia de esta modalidad antinaval queda ilustrada por el hecho de que, a pesar de los años transcurridos, ambos ataques al poder naval tuvieron su origen en el mismo servicio. La actitud de otro elemento del servicio contrario al mantenimiento de una fuerte Infantería de Marina, ha sido igualmente persistente y vigorosa.

Por lo tanto existe dentro de los servicios norteamericanos un virus de ideología antinaval, peligrosamente similar al existente en Alemania, cuando el OKW permitió la destrucción del poder naval alemán. El paralelo está claro; los resultados bajo un Estado Mayor General Nacional serían idénticos.

Todo esto lleva hacia otro aspecto vital del caso en contra de un Estado Mayor General Nacional. Aunque no caben dudas de que bajo dicho sistema el poder naval sufriría, el asunto traspasa los límites de lo estrictamente naval. En el análisis final resulta que no se trata sólo de que un Estado Mayor General Nacional puede acarrear la destrucción del poder naval en sí, sino que —lo que es aún más importante— su existencia implica una amenaza para la comprensión y el empleo no sólo del poder naval, sino también de los poderes aéreo y terrestre. Si bien este último ha dominado en este sistema en el pasado, existe la posibilidad de que en circunstancias extremas temporarias excepcionales, los partidarios del poder aéreo o aún del poder naval, predominen en dicho Estado Mayor Supremo. Esta preeminencia aérea o naval dentro del sistema daría por resultado lógico la designación de personal para ocupar los puestos importantes del sistema o para influencias en la elección de la persona que actuaría de jefe supremo. Puesto que es seguro que una filosofía de poder, a su debido tiempo, dominará la mentalidad y las acciones de un Estado Mayor General Nacional, resulta evidente que los elementos de las fuerzas armadas que no representen la mentalidad predominante estarían en peligro constante de ser comprendidos o empleados en forma inadecuada.

Tal eventualidad bien podría tener resultados fatales en Estados Unidos, ya que la seguridad de esta nación, en comparación con la de otros países grandes, depende especialmente de fuerzas poderosas, tanto terrestres como navales y aéreas. Toda acción contra cualquiera de estos elementos tendría una grave repercusión sobre la seguridad de Estados Unidos.

En el nivel estratégico nacional, dejando de lado el de los teatros de operaciones, la seguridad no depende, como erróneamente se ha afirmado, de decisiones inmediatas tomadas sin considerar si son o no atinadas, sino principalmente de lo apropiado de las decisiones. Un Estado Mayor General Nacional encabezado por un jefe podrá, con toda seguridad, llegar a una decisión rápida; pero basándose en la experiencia adquirida por otros países, se puede declarar categóricamente que la mayor parte de las veces, tales decisiones, cuando se refieren a más de un servicio, serán erróneas.

Esto, a su vez, conduce al error en que incurren los simpatizantes del Estado Mayor General Nacional que estiman que los sistemas de comando unificado de los teatros de operaciones deben ser copiados en la sede del Gobierno. Este argumento no reconoce las diferencias muy fundamentales existentes entre las funciones de mando en los teatros de operaciones y las mismas en el nivel gubernamental. El mando en la sede del Gobierno toma tan sólo las decisiones de estrategia amplia, que determinan lo que se desea que ejecuten los jefes subordinados. Estas decisiones comprenden la naturaleza de las fuerzas que la Nación debe mantener, dónde, cómo y en qué circunstancias deben usarse los diversos elementos de las diferentes fuerzas armadas nacionales, y deben basarse en las necesidades de la estrategia general. Tal como la historia de la guerra moderna ha establecido claramente, un error de alta estrategia una vez cometido, rara vez admite rectificación.

Por esta razón las decisiones que se toman en la sede del Gobierno deben abundar en corrección antes que en presteza. Cuando un elemento de las fuerzas armadas predomina en la organización a cargo de estas decisiones, existe la continua posibilidad de cometer un error estratégico potencialmente fatal. Sólo cuando los jefes de las fuerzas de tierra, mar y aire, pueden exponer sus puntos de vista en el más alto nivel militar como socios, la posibilidad del mal empleo de alguno de los servicios queda bien descartada. La sociedad protectora de la seguridad nacional, tan bien establecida en la junta integrada por los Jefes de Estado Mayor Conjuntos, dejaría de existir bajo un Estado Mayor General Nacional, y en concordancia con éllo, aumentarían las posibilidades de incurrir en serios errores estratégicos.

El aspecto particular de la inconveniencia de un sistema de Estado Mayor General Nacional comandado por un jefe único, fué claramente delineado por el difunto secretario Forrestal, cuando expresó que "las decisiones estratégicas para la conducción de la guerra total están más allá de la capacidad de cualquier hombre, aunque este sea asesorado por un personal brillante y competente".

Bajo un Estado Mayor General Nacional, el destino de una Infantería de Marina, tal como se ha desarrollado en Estados Unidos, sería igual al de una Aviación Naval. El concepto de

fuerzas navales equilibradas es tan incomprensible para los partidarios, de mentalidad terrestre, de un Estado Mayor General Nacional, como para los extremistas de una fuerza aérea única.

Sin una Aviación Naval y una fuerza de Infantería de Marina, el poder naval que los norteamericanos han desarrollado de acuerdo con el concepto de fuerzas equilibradas, dejaría de existir. La Marina se reduciría al tipo de poder naval existente bajo los Estados Mayores Generales Nacionales: buques de carga, de combate, y submarinos, una marina totalmente imposibilitada de cumplir su misión. Puesto que Estados Unidos subsistiría o perecerá en relación directa con su capacidad para dominar los mares, y ya que un Estado Mayor General Nacional inevitablemente destruiría los medios para conseguir este dominio, queda claramente establecido que un Estado Mayor General Nacional sería una amenaza vital no sólo para el poder naval, sino también para la seguridad nacional.

(De "United States Naval Institute Proceedings", publicado en "Revista de Marina" (Chile).



Notas Profesionales

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA.

*Comunicado de la Base de Submarinos de
New London. Conn. 29. Nov. 1950.*

El 28 de Noviembre se les dió una ruidosa despedida a los cuatro submarinos peruanos cuando partieron para su base del Callao, después de haber sido recorridos en la Electric Boat Co. de Groton. Conn.

Entre las personas reunidas en la Base Naval al salir los submarinos de los muelles al río Thames, se encontraban los Oficiales de esta base, notabilidades de Washington y de Nueva York.

Cuando los buques pasaron delante de la Electric Boat Co. donde éstos habían sido construídos hace un cuarto de siglo, sonaron estruendosamente las sirenas.

Los pitos de la U.S.N. Underwater Sound Laboratory que se encuentran al otro lado del río se unieron también para dar la despedida a estos submarinos que tendrán que hacer un viaje de 3500 millas.

Entre la concurrencia de la despedida estaba en la Base don Julio Fernández Dávila Cónsul General del Perú y don Ricardo Goitzolo, ambos residentes en Nueva York y el Comandante Luis Castro, de la Marina Peruana, Agregado Naval de la Embajada del Perú en Washington D.C.

La víspera de la partida de los peruanos, y bajo un cielo frío y gris, el Contralmirante Stuart S. Murray les dió una calurosa despedida a los Oficiales y tripulantes de los submarinos.

El Almirante Murray mencionó "*las elevadas normas demostradas por los Peruanos tanto en su porte como en sus acciones*" y dijo "*que esperaba tener otra oportunidad de trabajar con ellos*".

Dirigiéndose a los submarinistas que estaban alineados y en la posición de atención al costado de los submarinos recientemente reparados, terminó diciendo que les deseaba "una navegación agradable y buen tiempo en su viaje de regreso".

El Capitán de Navío Charles O. Triebel Comandante de la Base, hablando en español a los peruanos, dijo que éstos habían hecho muchas amistades en los Estados Unidos y expresó la esperanza de que *ellos se llevarán esas amistades al Perú*.

Como un recuerdo de su pericia en el deporte durante los juegos que aquí tuvieron lugar, el Capitán de Navío Triebel les regaló a los peruanos tres pelotas, una para soft-ball, una para basket-ball y una soccer-ball de futbol para su propio y gran deporte nacional.

Después de esto, el Almirante Murray y sus Oficiales inspeccionaron el "R-4" buque insignia bajo el mando del C. de F. Federico Salmón, Comandante de la División y del C. de C. Miguel Rotalde Comandante del "R-4".

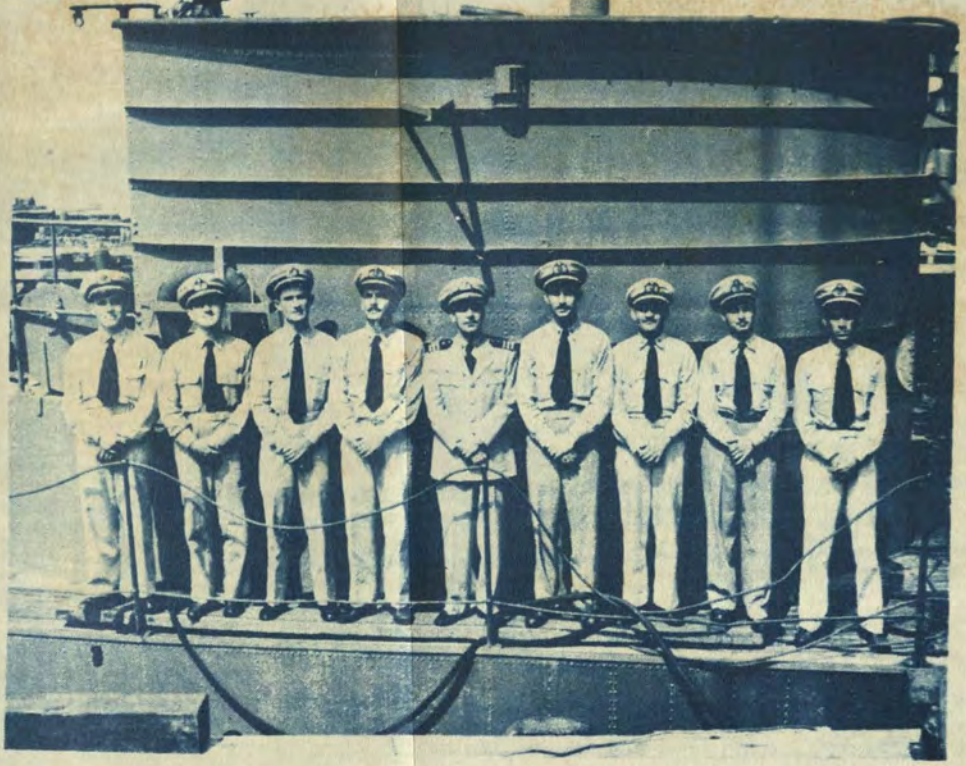
Antes de la partida los Oficiales y los tripulantes de los submarinos peruanos oyeron en la Capilla de Thamnes de la Base de Submarinos, la misa celebrada por el Reverendo Padre Joseph B. Donnelly de la Maryknoll Foreign Missionary Society of America.

El Padre Donnelly que ha regresado recientemente a los Estados Unidos después de haber estado siete años de misionero en Puno como director de una escuela, de un seminario y de una parroquia, estuvo también convidado y tomó la palabra en el desayuno que siguió a la Misa de Comunión.

El Padre Donnelly ha estado de visita en su tierra y regresará al Perú el mes entrante.

Tienen instalaciones nuevas.

Los submarinos peruanos, que han sido los primeros que ha construido la Electric Boat Company, regresan al Perú con un vestido aerodinámico, con un recorrido completo y con nuevas instalaciones colocadas para servir *muchos años más*, como ayuda para custodiar el litoral del Perú.



Biблиотека
C. de M. Lano J. Elias Murgía



Biблиотека
C. de M. Lano J. Elias Murgía



Los cuatro submarinos llegaron el 28 de Abril último a Groton, en medio de un bullicioso saludo de los pifos de los buques y de las sirenas de tierra pasaron delante de sus astilleros a la Base de Submarinos para desembarcar su combustible y sus municiones. Tres días después empezaron su período de reparaciones en la Electric Boat Co. Durante este período de tiempo los Oficiales y los tripulantes peruanos se alojaron en la Base de Submarinos, pero a diario iban a la Boat Company a trabajar en las reparaciones.

Cuando terminó la última semana de trabajo, el Comandante Salmón expresó su agradecimiento a todo el personal de la Boat Company, Jefes, obreros, por la buena labor ejecutada y por el alto espíritu de cooperación para con los Oficiales y tripulantes de los submarinos. Expresiones similares tuvo para los Oficiales y tripulantes de la Base.

A principios de Mayo, el Comandante Salmón obsequió una bandeja de plata al Servicio de Submarinos de U.S.N. en nombre del Gobierno del Perú, como agradecimiento a la U.S.N. por su cooperación con la División de Submarinos.

El 4 de Junio don Fernando Berckemeyer Embajador peruano en los Estados Unidos pasó revista de inspección al personal peruano, y al siguiente día fué a Hartford, Capital del Estado de Connecticut, donde el Gobernador Chester Bowles les dió a los peruanos la bienvenida del Estado. En Julio los Oficiales peruanos fueron invitados a una tertulia y recepción dada a los Oficiales de la U.S.N. y a otros huéspedes del Club de Oficiales de la Base.

En Agosto, los tripulantes de la División peruana estuvieron invitados al pic-nic anual de la Electric Boat Company. Un excelente equipo de Futbol de la División peruana tomó parte en Octubre, en los deportes locales, enfrentándose al equipo de Connecticut y al representante de la División turca de Submarinos.

COHETE SIN HUMO. (Christian Science Monitor)

La Marina de los Estados Unidos ha anunciado un nuevo motor a chorro para impulsar a los aviones en el descolaje. Se asegura que este motor ofrece mayor seguridad y mejor funcionamiento. Se espera que el nuevo JATO ó RATO, (de Chorro (JET) o cohete (Rocket)) para ayudar al descolaje llegue a ser reglamentario para los servicios militares. Las fuerzas de aviación y las del ejército pagaron parte del costo de su desarrollo y fabricación en el Laboratorio Balístico de Allegany, Cumberland, Md, según el contrato de la Marina. RATO es el término para designar el cohete de ayuda. El término JATO

se emplea generalmente para designar la potencia regular suplementaria para los aviones que despegan con sobrecarga, en tramos cortos desde la cubierta de un portaavión; desde aeropuertos muy altos, o en tiempo muy caluroso. Se instala también en algunos aviones para suministrarles una fuerza de emergencia durante el vuelo.

El JATO suministra un impulso de 1000 libras durante 14 segundos. Se le compara con una enorme cola de humo cargada de finísimas partículas de residuos de pólvora quemada.

Las autoridades de la Marina dicen que este nuevo dispositivo se compara al antiguo en potencia, pero que lo sobrepasa en otras cualidades. Los dos tipos son del mismo tamaño y tienen soportes intercambiables.

El nuevo JATO pesa menos y sufre menos con los cambios bruscos de temperatura y con el manejo rudo. Su costo es casi el mismo que el de los aparatos similares actuales.

Los expertos dicen que la cola de humo y cenizas de los actuales aparatos es molesta, porque obstaculiza la cubierta de vuelo y las pistas de aterrizaje y porque puede malograr los aviones que están cercanos.

El nuevo aparato, que emplea pólvora sin humo igual a la que se usa en los cañones y en los cohetes, tendrá una cola de escape escasamente perceptible.

(Del "Proceedings").

PROGRAMA NAVAL

La Marina ha dado a conocer el programa para la construcción y conversión de 344 buques, que tiene como propósito formar la defensa anti-submarina y modernizar su propia flota submarina.

Según este programa, se construirá dos blancos para submarinos y 172 buques pequeños entre los que habrá desde barrerinas hasta buques de desembarco. Además, otros 170 buques serán convertidos en unidades más modernas, de conformidad con la ley recientemente dada por el Congreso.

Este programa de conversión comprende también la colocación de snorkels (aparatos para la respiración bajo el agua) en 29 submarinos, dos de los cuales llevarán radar para submarinos.

Se adaptará cuatro destroyers para la defensa antisubmarina y cuatro destroyers de escolta serán equipados con radar.

La Marina ha anunciado que el portaaviones "Bennington" de la clase Essex ha llegado a los astilleros de Brooklyn N. Y. donde será equipado para poder llevar nuevos aviones más pesados. Se ha publicado la noticia de que un avión capaz de llevar bombas atómicas, ha posado sin novedad y por la primera vez sobre la cubierta de un portaaviones.

(Del "New York Herald Tribune").

LOS RAYOS X DEL EJERCITO

El Ejército ha desarrollado un sistema de rayos X para inspeccionar los alimentos envasados sin tener necesidad de sacar las latas de sus cajones. Este sistema empleado por la Intendencia de Guerra puede economizar más de \$ 30.000 mensuales, y permitirá una inspección mejor y más rápida que la que se hace ahora lata por lata a mano.

El equipo instalado en un carro remolcado, consiste en un poderoso aparato de rayos X provisto de un mecanismo fluoroscópico. Las latas de los alimentos son examinadas minuciosamente a toda velocidad sobre un sistema de fajas de transmisión completamente automático.

Este nuevo sistema indica la presencia y el grado de deterioro del contenido, así como la corrosión u otros defectos o materias extrañas que pueda haber dentro de las latas. Si las pruebas ulteriores confirman este descubrimiento, se empleará ampliamente en todo el ejército.

(Del "New York Times").

CRUCEROS A.A. CON PROYECTILES GUIADOS

La Marina de los Estados Unidos ha iniciado un nuevo capítulo en el arte de la guerra anti-aérea al anunciar que se va a empezar una "producción limitada" de proyectiles guiados y que se va a modificar un crucero a fin de emplearlo contra aviones a chorro a gran altura.

Esta declaración del Secretario de Marina Francis P. Mattheus ha sido la primera revelación de que la Nación estaba construyendo proyectiles guiados con otro propósito aparte de los experimentos.

El señor Mattheus dijo en su memoria semestral del período que terminó el 30 de Junio: "Uno de los tipos de proyectiles guiados está lo suficientemente desarrollado como para permitir una "producción limitada". Y agregó: "En vista de su avanzado estado de desarrollo, la Marina ha decidido preparar un buque para que pueda llevar estos proyectiles como armamento principal anti-aéreo.

El arma está hecha para permitirle a los buques derribar a los aviones a chorro, los cuales han probado ser menos vulnerables ante otros tipos de defensa anti-aérea.

Por "producción limitada" se entiende que el desarrollo del arma ha ido más allá del estado experimental.

Se ha anunciado que el Crucero preparado para emplear estos proyectiles guiados tiene un desplazamiento de 13,700 toneladas, pero no se ha dado su nombre.

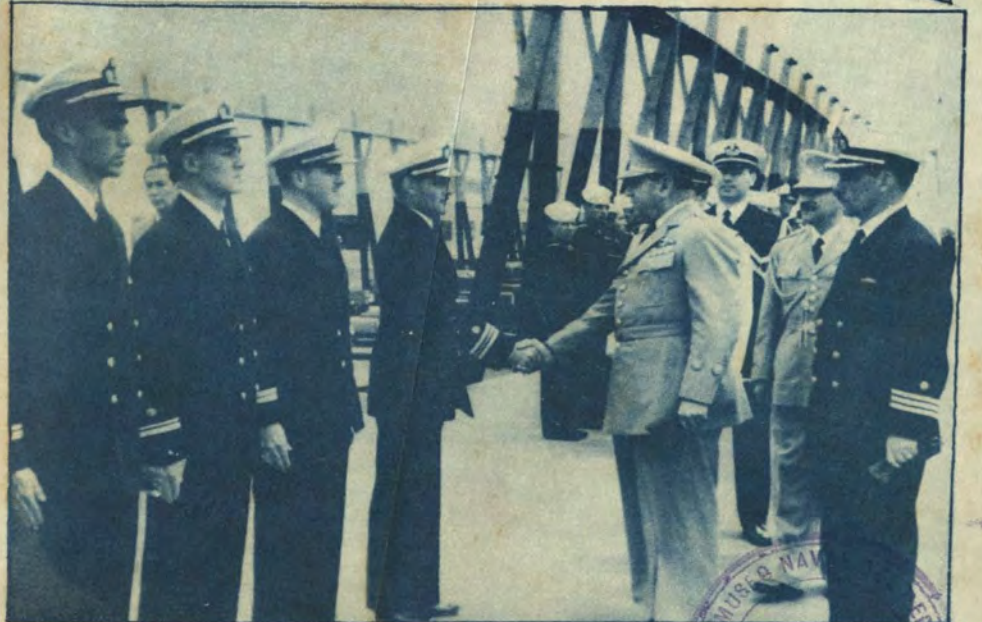
La Marina se ha negado a dar más informaciones sobre estos proyectiles. Se ha sabido sin embargo, que se ha disparado esta arma desde el "Norton Sound" el buque para experimentos de proyectiles guiados de la Marina, y desde un submarino.

GRAN BRETAÑA

Lancha con turbina de gas.

La Compañía Rover que está desempeñando un papel importante en el desarrollo de la construcción de turbinas a gas en este país, y que ya ha construido el primer automóvil con turbina de gas, ha hecho progresar sus planos un grado más, al demostrar en el Thamesis cerca del muelle de Cadogan el funcionamiento de una lancha de 60 pies movida por dos turbinas Rover T. 8. En una pequeña excursión en esta lancha, quedó demostrado el progreso de este método de propulsión, casi sin vibraciones; y el ruido era mucho menor que en las embarcaciones similares movidas por máquinas de pistón.

A cambio de estas ventajas, menor peso y robustez de las máquinas con relación a su potencia, (120 H.P. en todo el recorrido), se debe señalar el mayor consumo relativo de combustible. La Compañía Rover ha confesado francamente que el problema del gran consumo de combustible debe ser resuelto, a fin de que la turbina de gas pueda ser considerada práctica para usos comerciales.



Buckley había batido también el record de velocidad durante una hora para embarcaciones de menos de 800 kilos, alcanzando 55.58 millas por hora. (48.3 nudos). El record anterior lo tenía un alemán.

Buckley batió también el record de las 8 millas en línea recta, llegando a desarrollar hasta 70 millas por hora o sean 60.87 nudos. Empleó 26 minutos y 6 segundos en hacer tres corridas.

Construcciones navales.

Los astilleros británicos tienen ahora trabajo suficiente para estar ocupados por varios años. Según las estadísticas de la Conferencia de Construcciones, en los primeros meses de 1950 se ha recibido órdenes para construcciones que suman más de un millón de toneladas. Esto representa más del doble del total de lo ordenado en 1949.

Más de la mitad de estas órdenes está constituida por buques tanques, pero según los informes de la Conferencia, también han aumentado los pedidos para construir buques de carga. Los constructores de barcos pequeños o de tipos especiales también han obtenido algunos pedidos, pero algunos de ellos han disminuído a causa del programa de modernizaciones.

A fines de Setiembre el total de pedidos llegaba a 575 buques con 3.312.000 toneladas. Esto comprende desde buques que están en gradas hasta buques que están en proyecto.

La lluvia de órdenes para construir buques tanques empezó a fines de 1949 y estos buques representan el 54% del tonelaje total que se encuentra en construcción en los astilleros británicos. El 53% de las 1.110.000 toneladas de buques-tanques, es para la exportación.

La proporción del tonelaje total para la exportación ha llegado gradualmente hasta el 40% del total en construcción. En Suecia el 78% de su tonelaje construído es para la exportación y en Holanda del 64%, pero los astilleros británicos exportan tres veces más que Suecia y cuatro veces más que Holanda.

(De "Manchester Guardian").

ITALIA

La Marina Italiana ha ordenado la construcción de nueve buques de guerra: dos destroyers pesados, tres destroyers de escolta, un caza-submarinos y tres lanchas rápidas.

Estos buques forman parte del programa de cinco años de construcciones navales, dentro de los límites de lo permitido por el tratado de paz con Italia después de la segunda guerra mundial.

(De "Christian Science Monitor").

SUECIA

Entre las nuevas armas del ejército sueco mostradas a los miembros de todos los partidos políticos (excepto a los comunistas) está el cañón Bofors de 40 m|m completamente automático y de control remoto que tuvo gran fama durante la última guerra.

La velocidad de tiro de este cañón ha sido de 240 disparos por minuto. Cuando se requiere solamente las cargas reducidas, todo el personal puede permanecer bajo protección a cierta distancia, y para el fuego lento necesita solamente que dos cargadores estén cerca de la cureña del cañón.

También se les mostró el nuevo cañón Bofors de 57 m|m del cual se dice que destruye los mayores blancos del campo de batalla. Su velocidad de tiro es de 120 disparos por minuto y su potencia es seis veces mayor que la del cañón corriente de 75 m|m y el efecto de sus granadas es igual. También es manejado por control remoto, y tiene gran precisión con ayuda del radar, hasta para los aviones que están a gran altura.

Otra invención es la ametralladora dotada de rayos infrarrojos que permite al apuntador encontrar el blanco en la oscuridad a 50 pies sin que él mismo sea visto.

El proyectil del "Superbazooka" de construcción sueca o fusil cohete, puede perforar una coraza de ocho pulgadas de espesor.

Se ha pedido a la Cámara que destine una partida del presupuesto para equipar al ejército sueco con estas nuevas armas.



Crónica Nacional

CRUCERO DE VERANO DE LA ESCUADRA

El día 8 de Enero a 1000 hrs. se dió comienzo al Crucero de Verano que anualmente realiza la Escuadra.

Bajo las órdenes del Capitán de Navío Pedro de la Torre Ugarte enarbolando la insignia de Comandante Superior a bordo del B.A.P. "Almirante Grau" zarparon rumbo a los puertos del Norte del litoral conjuntamente con los B.A.P. "Coronel Bolognesi" y "Teniente Gálvez".

Estas unidades llevan a bordo a los Cadetes del 1º, 2º, 3º y 4º año a órdenes del Capitán de Fragata Fernando Lino, como Jefe de Cadetes Embarcados.

Después de recorrer el litoral Norte y haber hecho escala en el puerto de Balboa, de la República de Panamá, dieron fondo en el Callao el 18 de Febrero para reaprovisionarse y zarpar nuevamente el 21 del mismo mes, para dar cumplimiento a la etapa complementaria al Sur de nuestro litoral.

En la primera parte del Crucero, se han efectuado diversos ejercicios tácticos con la cooperación de la División de Submarinos, B.A.P. "Almirante Villar", casa-submarinos y auxiliares, se han efectuado ejercicios de tiro, y lanzamiento de torpedos con dotaciones de Cadetes. En los diversos puntos del litoral como del extranjero, los Cadetes y tripulantes realizaron visitas a los lugares de interés.

CONCURSO DE ADMISION DE ASPIRANTES A LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento Interno de la Escuela Naval del Perú durante el mes de Febrero se efectuó el concurso de admisión para la promoción de Aspirantes de 1951. Rendidos por los candidatos los exámenes médicos, psicotécnicos, de aptitud física, pedagógicos y el de apreciación general, se procedió a efectuar la selección final, quedando aprobados 33 postulantes.

DESPEDIDA AL AGREGADO NAVAL A LA EMBAJADA DE CHILE

El 16 de Febrero, en el Hotel Crillón se sirvió el almuerzo que el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Vice-almirante Carlos Rotalde, ofreció en honor del Agregado Naval de Chile, Capitán de Fragata Dn. Alberto Kahn Wiegand, con motivo del término de su misión y de su regreso a Chile.

Con el mismo motivo el Contralmirante Presidente y el Comité Directivo del Centro Naval ofrecieron una recepción, en los salones de dicho Centro Social, al Agregado Naval a la embajada de Chile, Capitán de Fragata Alberto Kahn Wiegand y señora Augusta Victoria Hertzog de Kahn.

CONDECORACION

El día 17 de Febrero, fué condecorado por el Sr. Contralmirante Ministro de Marina, con la "Cruz Peruana al Mérito Naval", en el grado de Comendador, el Capitán de Fragata Alberto Kahn Wiegand, adicto naval a la Embajada de Chile quien emprende viaje de regreso a su patria, por término de su misión en nuestro país. Estuvieron presentes a la ceremonia el Embajador de Chile Dr. José Francisco Uruegol, los Agregados Militar y Aéreo a la embajada de ese país y el Sr. Vice-Almirante Jefe del Estado Mayor General de Marina Carlos Rotalde.

La revista de Marina se complace en felicitar muy cordialmente al ilustre Jefe de la Armada de Chile por tan merecida distinción.

CONMEMORACION DEL COMBATE NAVAL DE ABTAO

Rindiendo homenaje al 85 aniversario del glorioso combate naval de Abtao, la Benemérita Sociedad "Fundadores de la Independencia" depositó una ofrenda floral al pie de la placa colocada en la casa en que naciera el ilustre Contralmirante Dn. Manuel Villar situada en la Plazuela de San Francisco.

Llevó la palabra oficial de la institución el socio activo de la misma, Capitán de Fragata Augusto García Zapatero G.

VIAJE DE UNIDADES DE GUERRA A LA REPUBLICA DEL BRASIL

Con motivo de la Ceremonia de transmisión de mando en la República del Brasil, el Supremo Gobierno, comisionó a las Unidades de Guerra, B.A.P. "Teniente Palacios" y "Teniente Ferré", para asistir a dicha Ceremonia, asociándose así a tan grato acontecimiento.

ASCENSOS

Con fecha 1º de Febrero, se han producido los ascensos de Promoción de Oficiales del Cuerpo General y de Sanidad de la Armada. La Revista de Marina se complace en felicitar a los Oficiales ascendidos recientemente.

Necrológica

Ha fallecido en nuestra Capital el Capitán de Navío Julio V. Goicochea Alvarez, distinguido Jefe de nuestras fuerzas navales.

Durante su larga Carrera cumplió delicadas misiones en el extranjero y sirvió en el cuerpo diplomático como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Italia. Ejerció los cargos de Comandante General de la Escuadra, Jefe del Estado Mayor de la Marina, formando parte de la Junta de Gobierno del General Ponce como Ministro de Relaciones Exteriores.



†Cap. de Navío JULIO V. GOICOCHEA ALVAREZ

Poseía las Condecoraciones en los grados de Gran Oficial de la Orden Militar de Ayacucho, Comendador de la Orden del Sol del Perú y del Gobierno de Italia la Condecoración de la Orden de la Corona de Italia en el grado de Comendador; así como la de Comendador de la Orden del Mérito que le concedió el Gobierno de Chile.

Presidió y formó parte de diversas instituciones navales y patrióticas, habiendo sido fundador y primer Presidente del Centro Naval del Perú. Fué también Vocal del Consejo de Oficiales Generales.

La Revista de Marina, hace llegar a sus deudos, los sentimientos de su más sentida condolencia.