

Der

Adler



Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Escapado de los Soviets

Dos hombres de un grupo de aviones de combate, que han conseguido atravesar las líneas bolcheviques pasando enormes peligros después de haber tenido que efectuar un aterrizaje forzoso, son saludados y recibidos con entusiasmo por sus camaradas

PK Foto Corresponsal de guerra Grosse (Atl.)

Combates en

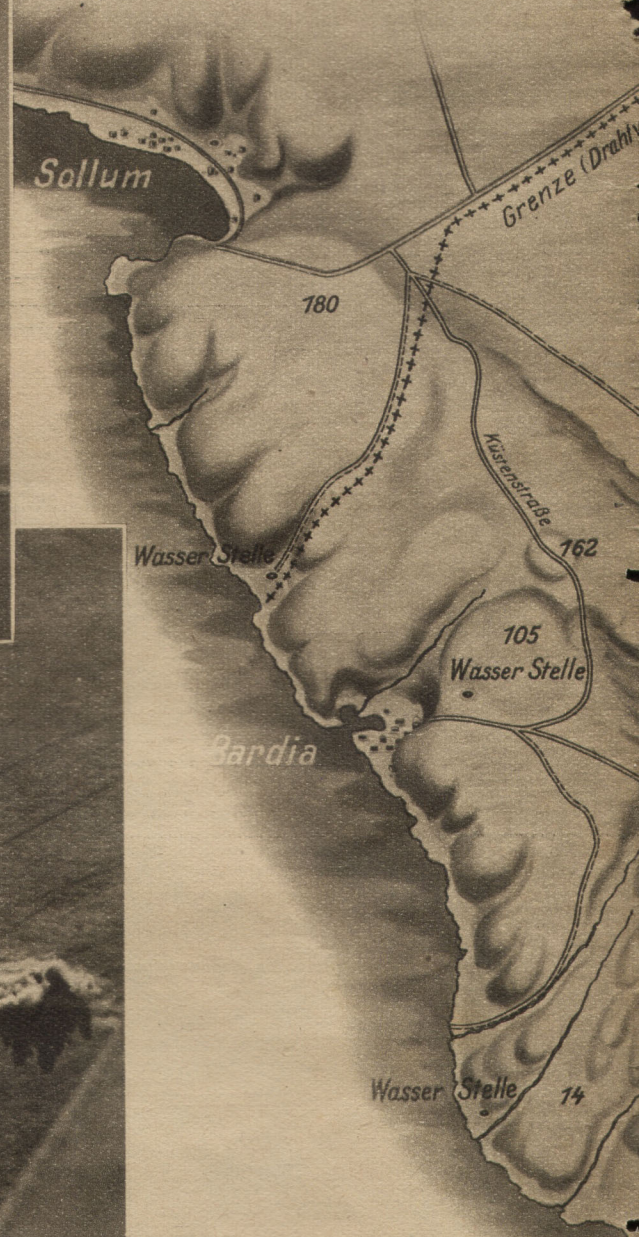
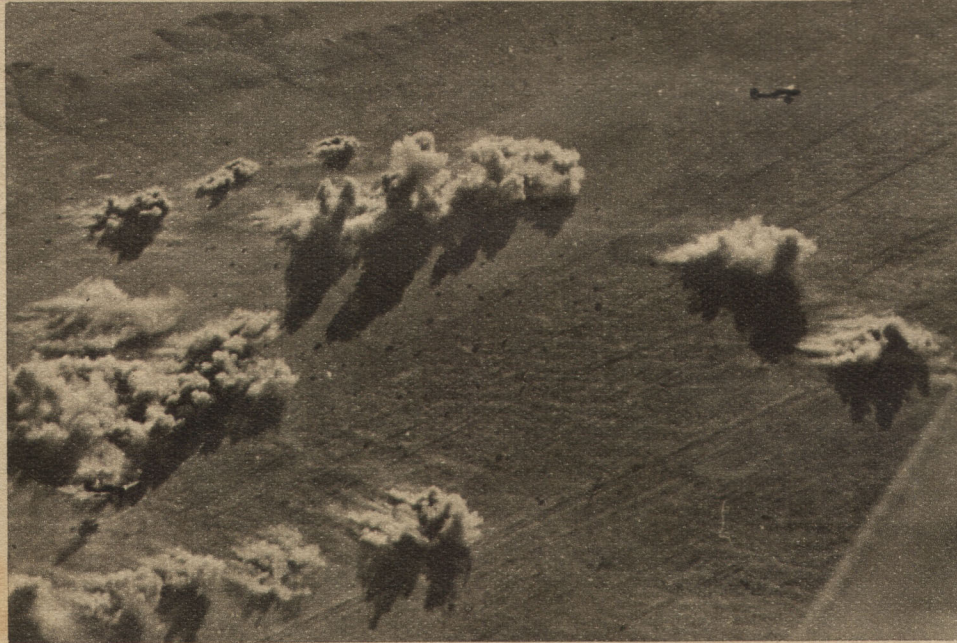
La ofensiva de



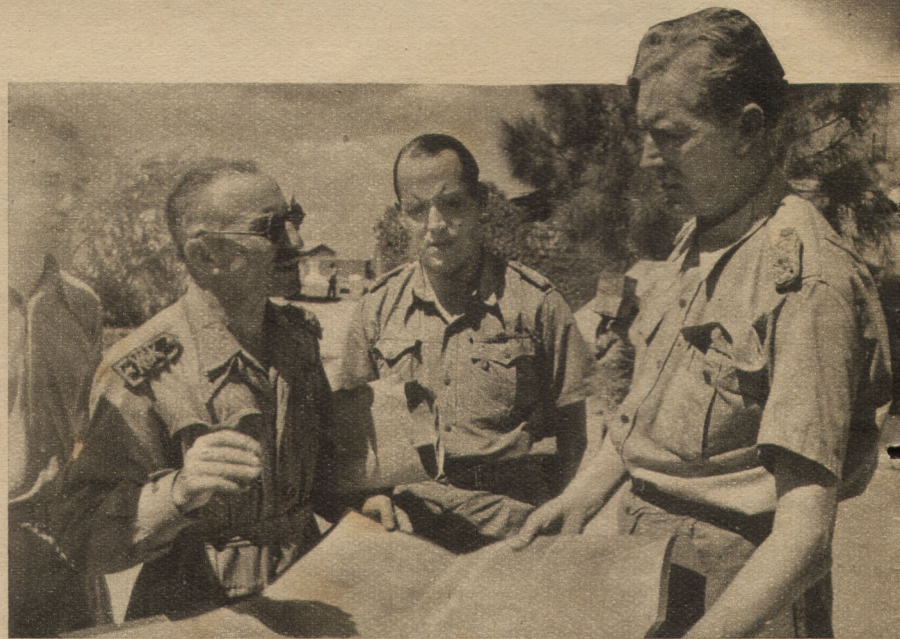
Una cadena de aviones de ataque en picado Junkers Ju 87, bombardeando Uadi, un cauce de río completamente seco, cerca de Tobruk. Delante y a la izquierda, el timón de un aparato en vuelo rasante que se está enderezando; el segundo avión acaba de lanzar sus bombas y se coloca detrás del jefe de la cadena

Fotos PK-Corresponsal de guerra Billhardt (3, Wb 2)
Fotos Alexander Bergmoser (3),
Dibujo cartográfico Hörlich

Los aviadores alemanes descubrieron en la franja costera centenares de tanques y vehículos ingleses diseminados. Ahora los famosos Stukas lanzan sobre ellos una verdadera lluvia de bombas de todos los calibres



Los tanques avanzan. Si no cae algún chubasco sobre la tierra, cosa nada extraña en esta época, en la Marmárica, las formaciones de tanques y formaciones motorizadas que operan en el desierto quedan envueltas en espesas nubes de polvo que lo cubren todo — hombres y vehículos — de una ligera capa de arena, de color amarillo oscuro

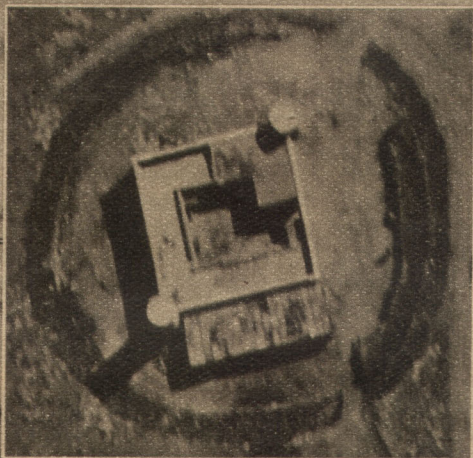


En un campamento delante de Tobruk. Oficiales de aviación, italianos y alemanes, preparan conjuntamente el plan de un ataque aéreo contra concentraciones de tropas adversarias, que se deshacen siempre con gravísimas pérdidas para el enemigo, y se impide que lleguen a constituir un peligro

Marmárica

prestigio británica en Africa

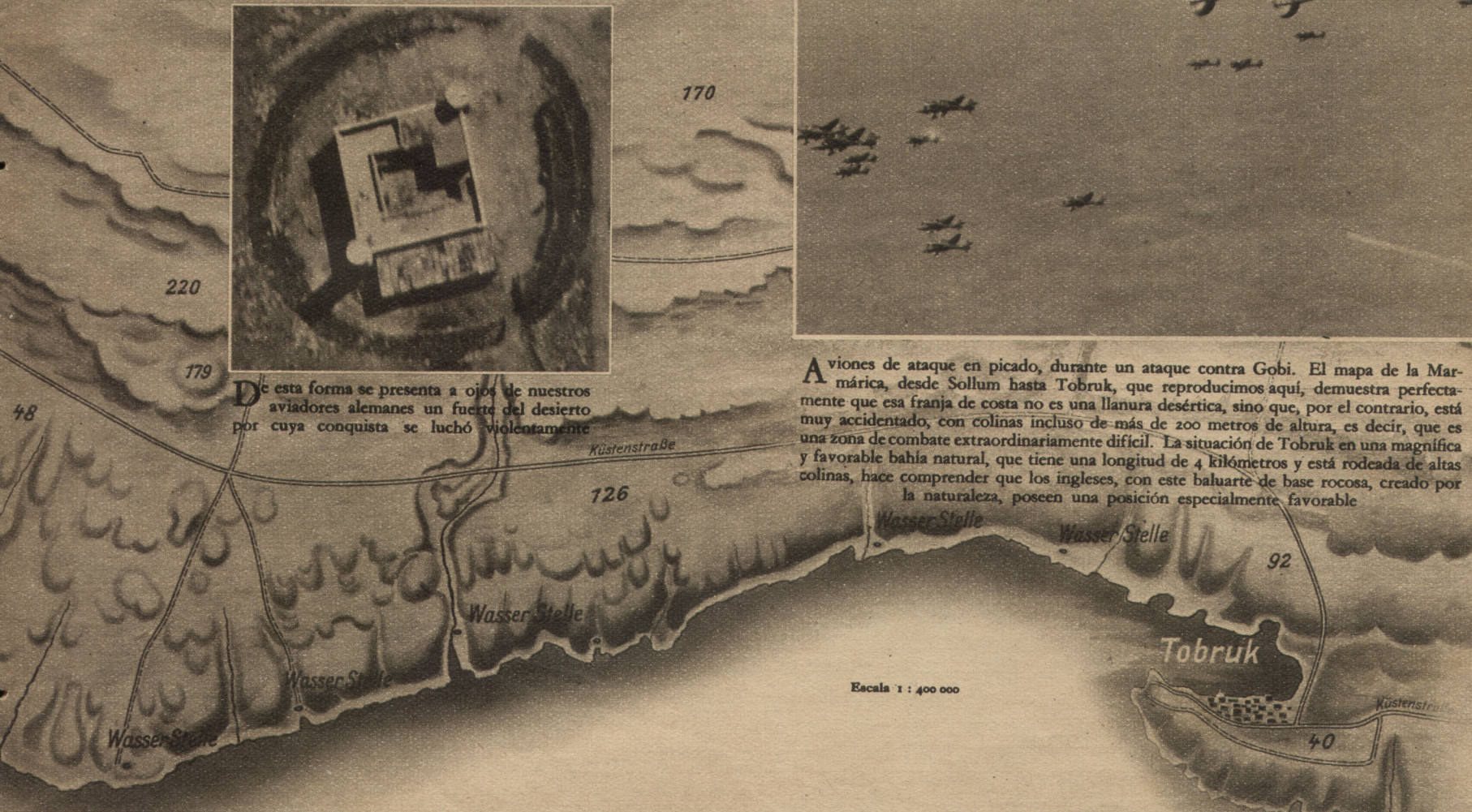
Hace ya varias semanas que se lucha en Marmárica, esa franja de costa del Africa Septentrional, que se extiende desde la parte Noreste de la Cirenaica hasta Egipto. Todavía no se ha librado la batalla decisiva, pero, sin embargo, el desarrollo de las luchas que han tenido lugar hasta ahora han demostrado bien a las claras que el increíble lujo de hombres y material de que ha echado mano Inglaterra no le ha servido para nada. El enemigo preparó esa ofensiva durante meses enteros y se lanzó a la lucha con una gran superioridad numérica a fin de conseguir la victoria a toda costa. Hombro con hombro con los aliados italianos, nuestras formaciones del Ejército, juntamente con la aviación y las fuerzas navales que intervienen en la lucha han causado al adversario tan graves pérdidas que ya ahora se ha apoderado de la opinión pública inglesa un profundo abatimiento.



De esta forma se presenta a ojos de nuestros aviadores alemanes un fuerte del desierto por cuya conquista se luchó violentamente.



Aviones de ataque en picado, durante un ataque contra Gobi. El mapa de la Marmárica, desde Sollum hasta Tobruk, que reproducimos aquí, demuestra perfectamente que esa franja de costa no es una llanura desértica, sino que, por el contrario, está muy accidentado, con colinas incluso de más de 200 metros de altura, es decir, que es una zona de combate extraordinariamente difícil. La situación de Tobruk en una magnífica y favorable bahía natural, que tiene una longitud de 4 kilómetros y está rodeada de altas colinas, hace comprender que los ingleses, con este baluarte de base rocosa, creado por la naturaleza, poseen una posición especialmente favorable.



Se acercan los refuerzos. Un transporte de tropas italianas llega hasta las líneas más avanzadas para hacer frente a los constantes ataques de los ingleses, caracterizados por las pérdidas que sufren. Durante estas luchas se ha manifestado una vez más la camaradería de armas entre los soldados italianos y alemanes.



El fuerte Capuzzo, al sudoeste de Sollum en la frontera entre Libia y Egipto, que ha conseguido ya una importancia histórica en los combates del Africa Septentrional. Alrededor de esta importante fortaleza fronteriza se ha luchado repetidas veces con encono y denuedo. Los muros presentan huellas de las violentas luchas.

“¡A toda m

Golpe de mano de un

Por el corresponsal



PK Un coche de Transmisiones de Aviación va solitario, ocupado por cuatro individuos, sobre el vasto país soviético. En lo que alcanza la vista, se distinguen sólo bosques y campos; ni una casa durante horas enteras, por no hablar de una localidad. El alférez tiene la misión de buscar un aeródromo que más tarde se unirá a la red alemana de transmisiones de Aviación. De repente, soviets armados pasan rápidamente por la carretera. El alférez echa mano de la pistola ametralladora y refunfuña: “¡No nos cogerán!” A la mayor velocidad se toma un sendero. Después de dos kilómetros surge un campamento de tiendas de campaña. El conductor quiere parar, los adversarios han reconocido ya a los alemanes, pero el teniente grita: “¡A toda marcha!” Las balas no llegan todavía. “Sólo el arrojo puede salvarnos de caer prisioneros”, piensa el alférez y conduce el coche en medio de la patrulla enemiga de centinelas. Estos saltan a un lado para no ser atropellados, cayendo uno encima de su fusil. Los tres son desarmados y hechos



Marcha!"

Alférez de Transmisiones

de guerra Paul Broszio

prisioneros. Para no tocar a su propia gente, los restantes centinelas suspenden el fuego. Entre los centinelas hay uno que habla alemán. Es enviado al jefe del campamento con la intimidación de deponer inmediatamente las armas. La situación es inútil para los rojos, puesto que todo el campamento está rodeado por las tropas alemanas, que en caso negativo lo batirán en ruina. Tres minutos tienen tiempo los soviets para resolverse y después deberán cruzar el puente sin armas y con las manos levantadas. Son minutos de inquietud y a los cuatro se les quita un gran peso de encima cuando la guarnición, con su jefe a la cabeza, sale del campamento con las manos en alto. Son diez, después veinte hasta que por fin se hallan reunidos seis oficiales, seis suboficiales y 123 soldados. Reciben la orden de ir uno tras otro con las manos levantadas en dirección a las líneas alemanas y los cuatro individuos esperan que no caerán antes en manos de sus propios compañeros, con lo que hay que contar sin más ni más. Los cuatro oyen de los prisioneros que a mil metros detrás se encuentra otro campamento de barracones. Felizmente y atraída por los disparos, había llegado también la patrulla a la que pertenecían los cuatro individuos; algunos hombres evacúan a los prisioneros y los veinte restantes avanzan con el alférez contra el campamento de barracones. Es rodeado y, puesto que los soviets han sido sorprendidos por completo, es tomado sin sufrir bajas. Diez oficiales y trescientos hombres son hechos prisioneros. Ahora se regresa, siempre con el temor de que les vuelvan a ser quitados los prisioneros por los soviets. Pero la carretera había sido despejada entretanto por algunas compañías de zapadores de asalto, que querían ir al próximo cruce del río, y a las dos horas los soldados de Transmisiones de Aviación están sentados felices y contentos en su alegre tienda de campaña y se comportan como si no hubiese ocurrido nada en absoluto.

Ilustraciones H. v. Medvey



Lanzados a la muerte por dólares...

Por qué entraron los Estados Unidos en la Guerra Mundial de 1914-18

Por Wolf Schmalfluss

Los métodos y procedimientos que han arrastrado en forma sistemática al pueblo de los Estados Unidos de Norteamérica a la guerra con las potencias del eje se parecen en forma tan sorprendente a los de la primera conflagración mundial que resulta especialmente instructivo recordar los acontecimientos de los años 1914 a 1917. La siguiente exposición, anula por completo todo el material oficial de comisiones norteamericanas de investigación para aclarar los motivos de la entrada de los Estados Unidos en la Gran Guerra. A este respecto es interesante hacer constar que Roosevelt — cosa que hizo resaltar especialmente el Führer en su histórico discurso del Reichstag, correspondiente al 11 de noviembre de este año — ha ordenado personalmente tales investigaciones

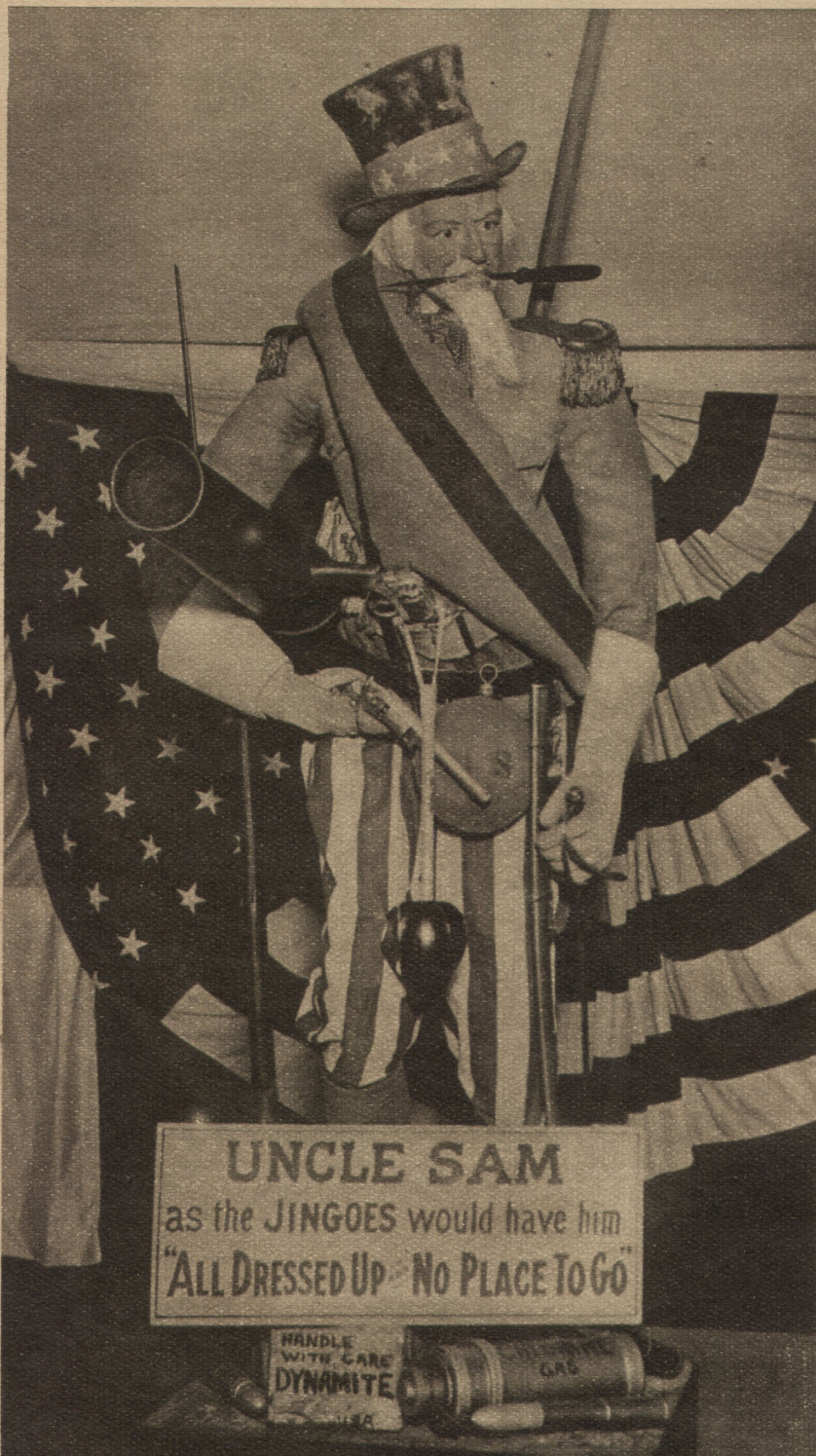
1914: Mientras que el Presidente Wilson anunció el 19 de agosto de 1914, en un solemne mensaje al pueblo norteamericano, entre otras cosas que: "Tenemos que permanecer imparciales, lo mismo en ideas que en la acción", había permitido ya el 4 de agosto a algunos financieros e industriales de su país que, bajo promesa de discreción, hicieran toda

clase de tráfico de material de guerra y municiones con los beligerantes (se refería exclusivamente a Inglaterra, Francia y Rusia). El 3 de agosto, la casa bancaria Rothschild se puso en contacto en París, por encargo del Gobierno francés, con la filial del banquero neoyorquino I. Pierpont Morgan, a fin de conseguir la concesión de un empréstito de 100 millones de dólares. Las

hienas financieras de la Wallstreet de Nueva York, se dieron cuenta en seguida del negocio, pero en un principio se trataba de iniciar precavidamente los negocios de guerra, puesto que aún no era bien clara la actitud del Gobierno yanqui. Y así fué que no se aceptó la petición francesa de 10 millones de dólares. El 9 de agosto, la casa Morgan hizo algunos sondeos cerca del Secretario de Estado del Exterior, William Jennings Bryan, quien había advertido al Presidente en un memorandum del 10 de agosto: "El dinero es el peor de todos los contrabandistas, porque domina a los demás"; y en otra parte del mismo añadió: "Si aprobáramos la concesión de un empréstito a Francia, no podríamos objetar naturalmente nada en contra de empréstitos a Inglaterra, Alemania, Rusia, Austria u otros países." Pero en el Departamento de Estado de Washington había un contrincante de Bryan. Se trataba de Robert Lansing, cuya ambición le hacía desear desde algún tiempo el cargo de Ministro del Exterior. Lansing, pues, vió que había llegado el momento oportuno! Como intrigante práctico, era más fácil de manejar que el honrado Mr. Bryan, preocupado sólo por el mantenimiento de una estricta neutralidad. Los judíos de Wallstreet conocían muy bien el paño, y fué así que, después de meses enteros de negociaciones infructuosas se dirigieron finalmente a Lansing, quien el 23 de octubre celebró una entrevista bajo cuatro ojos con el Presidente Wilson, detrás naturalmente de las espaldas del Secretario de Estado Bryan. El hipócrita Presidente Wilson, que ha sido superado sólo por Franklin D. Roosevelt, halló el truco deseado al formular la siguiente afirmación: "Empréstitos a los aliados son otra cosa que créditos bancarios, que permitirían a los beligerantes a comprar ma-

terial de guerra en los Estados Unidos." No obstante, parece que Lansing, en su informe de información a Morgan no calificó a esto de opinión oficial del Presidente. Este fatal documento allanó todos los obstáculos para los instigadores a la guerra norteamericanos! Un día más tarde, lo sabía el Embajador francés en Washington, Jusserand, y la Casa Morgan, juntamente con el National City Bank concedió inmediatamente a Francia el crédito de 10 millones de dólares que había pedido.

1915: Morgan, hablando simbólicamente, fué "la ternera de oro", alrededor del cual bailaban los belicistas e instigadores a la guerra. El negocio con los aliados fué creciendo en tales proporciones que los ingleses exigieron de Morgan que fuera su "agente de compras" exclusivo. Desde los tiempos de Rothschild no se había pescado "un pez tan gordo". Durante los años en que los Estados Unidos permanecieron oficialmente "neutrales" se enviaron a los aliados armas y municiones por valor de 2,187 mil millones de dólares, el 84 por ciento de ellos (1,843 mil millones), transferidos exclusivamente sobre la casa Morgan. Según tuvo que confesar más tarde el mismo Morgan, ante la comisión investigadora del Senado, desde 1914 hasta la primavera de 1917, ganó más de 30 millones de dólares neto, sólo como agente de compras de Inglaterra, sin contar pues las enormes comisiones en el negocio de empréstitos y en la Bolsa, así como en las concesiones de pedidos de armamento. ¡Y todo esto pues antes de la



Esta figura que ridiculiza al belicoso americano "Jingo", fué expuesta el año 1916 en los Estados Unidos durante una exposición contra la guerra. Pero la verdadera opinión de las masas fué oprimida entonces por el Presidente Wilson y su camarilla, de la misma forma que hoy día los sinceros esfuerzos de los partidarios del aislamiento no han podido impedir que Roosevelt recibiera la guerra detrás de la cual había corrido tanto tiempo

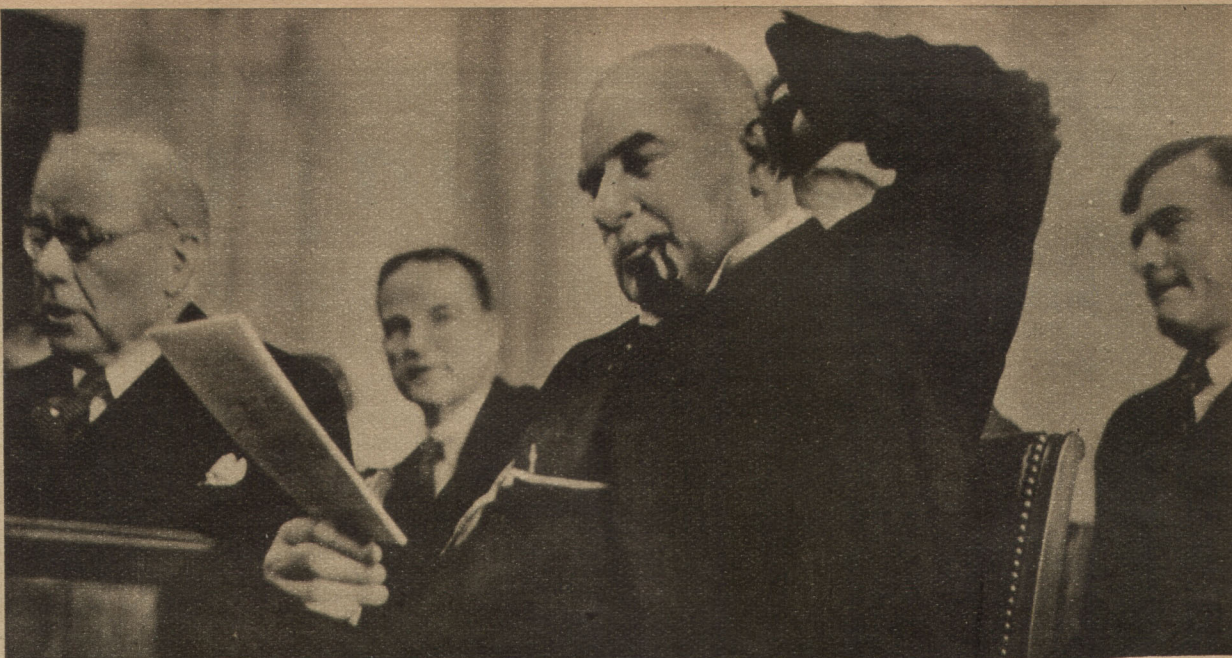


Dos Presidentes que abusaron de su poder
Woodrow Wilson, cuyo nombre estará unido para siempre con los famosos 14 puntos, es el maestro de...

entrada en guerra de América! Pero los acontecimientos sobre los teatros de guerra europeos se desarrollaban tan desfavorablemente para los aliados que el mismo Wilson, que se había entregado ya por completo a los especuladores de armamentos, empezó a dudar de si montaba en efecto sobre el verdadero caballo. Y así fué que no iba a concederse el empréstito de 500 millones de dólares que pidió Inglaterra a los Estados Unidos en el verano de 1915. El Secretario de Estado Bryan, con sincera preocupación, se había manifestado repetidas veces contra la concesión de empréstitos a los aliados. Pero mientras tanto los bastidores resultaron ser ya más fuertes que el mismo escenario gubernamental de Washington; triunfaba el dólar y ¡no Wilson! Morgan, que había comprado hasta entonces la libra inglesa en la Bolsa de Nueva York, dejó de hacerlo desde

entonces, por cuyo motivo el curso de la libra empezó a bajar rápidamente. El Secretario de Estado Bryan, que veía todas estas maquinaciones y sabía también a debilidad de su Presidente dimitió por ello de su cargo el 9 de junio. Su sucesor fué Lansing. El 15 de agosto, a crisis de la libra llegó a su punto culminante. Con astucia judía, el socio de Morgan, Davison, se entrevistó con el Secretario de la Tesorería norteamericana, McAdoo, futuro yerno de Wilson y le dijo hipócritamente que surgirían graves peligros para el "comercio" norteamericano con los aliados a consecuencia de la crisis de la libra esterlina, peligros que se podían solucionar sólo si el Gobierno no oponía más dificultades a la concesión de empréstitos a las potencias beligerantes. McAdoo escribió más tarde en este sentido a Wilson y pidió asimismo al nuevo Secretario de Estado que presionara también al Presidente para la concesión de créditos. Lansing, aprovechó como es natural esta oportunidad, para asegurar su puesto. El 5 de septiembre tuvo lugar una entrevista entre él y el indeciso Presidente, que ciertamente no tuvo todavía el deseado éxito, de forma que al día siguiente Lansing volvió a la carga sobre Wilson con ayuda de una carta. A ello se añadió que la prensa norteamericana aguijoneada por la propaganda británica y dominada financieramente por Morgan y sus satélites, echó mano del llamado "caso Lusitania" del 7 de mayo de 1915, para desencadenar una furibunda campaña contra los submarinos alemanes.

1916: El mismo Wilson, calificó entonces a los sumergibles germanos, en sus apuntes, de única arma de Alemania contra el estrangulador bloqueo inglés y reconoció también la actitud leal del Reich. Oficialmente, sin embargo, no se atrevió a hacer frente a los aliados y a sus agentes, ávidos de negocio, a fin de no perjudicar su reelección de Presidente. 900 empresas industriales norteamericanas trabajaban ya entonces febrilmente para la producción de guerra aliada. Los ingleses fueron actuando cada vez con menos contemplaciones. Se negaron, por ejemplo,



"La simpatía — por los aliados naturalmente — nos arrastró a la guerra..." así dijo el señor John Pierpont Morgan ante la comisión investigadora sobre la entrada de los Estados Unidos en la Guerra Mundial. En realidad quería decir los oscuros negocios financieros de la plutocracia de Wallstreet, que se enriqueció con el armamento y la guerra, mientras los hijos del pueblo norteamericano se desangraban en los campos de batalla del Viejo Continente

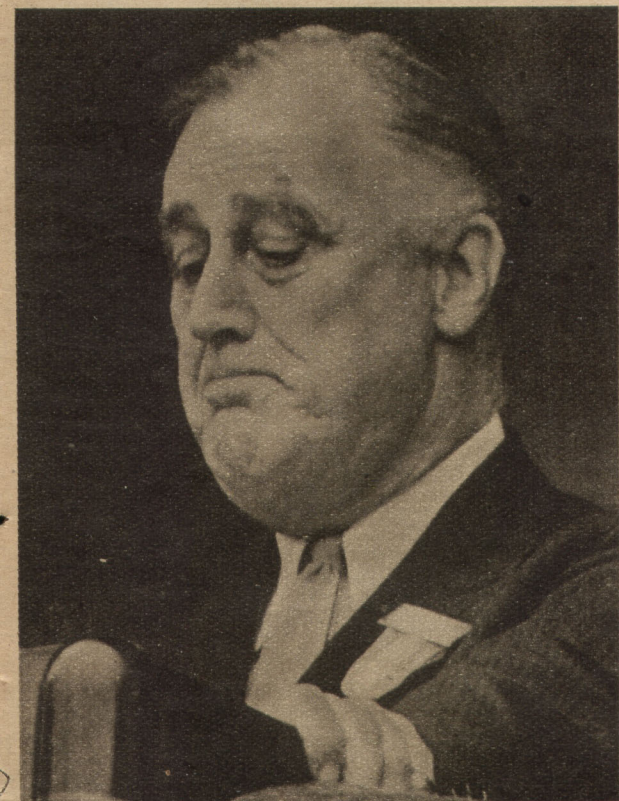
Foto Scherl-Bildarchiv

En el verano de 1916, Londres confeccionó la famosa "lista negra", en virtud de la cual se boicoteaba a 85 casas americanas acusadas de llevar a cabo negocios con las potencias centrales. Los estadistas británicos faltos por completo de escrúpulos, especulaban sobre la obligada necesidad de la entrada en guerra de Norteamérica, porque después de haber traspasado ciertos límites, el creyente va dependiendo cada vez más del culpable! Bajo la consigna de que el Presidente Wilson mantenía a los Estados Unidos apartados de la guerra, se preparó a los norteamericanos de buena fe para la reelección de este instrumento de los belicistas y logrerros de guerra. Mientras tanto se había preparado una gran

maniotra ficticia entre Wilson y el Coronel House, anglófilo y amigo del Presidente. House fué enviado a Europa a fines de 1915 para sondear "la posibilidad de una paz". Ahora tramó en Londres juntamente con el Ministro inglés del Exterior Sir Edward Grey un plan de una conferencia de paz, en la que Alemania sería obligada a aceptar las condiciones de paz "soportables" para los aliados o, en caso contrario los Estados Unidos entrarían en la guerra al lado de los aliados. Wilson aprobó este taimado plan, si bien exigió que se añadiera en el mismo la palabrita "probablemente" por cuanto hacía a la amenazada participación de Norteamérica en la conflagración, porque conocía muy bien el poco entusiasmo de las masas yanquis por la guerra. Así fué que se proclamó a Woodrow Wilson el apóstol de la paz y se ganó con ello la fe ciega de su pueblo. Si, en un mensaje llegó a exigir incluso del congreso que le concediera plenos poderes para llevar a cabo medidas de represalia contra los Gobiernos aliados por la confección de la lista negra, de la lista de contrabandistas, de la injusticia del bloqueo, de la intervención de correspondencia neutral y de las trampas británicas para submarinos que estaban camuflados con banderas falsas (caso del Baralong). A consecuencia de todas estas acciones contrarias al derecho internacional reinaba entre los americanos

verdadera indignación, mientras que Alemania había demostrado siempre en todos sentidos deferencia frente a América. Wilson recibió los plenos poderes pero se contentó como hasta entonces, con vanas protestas dirigidas al Gobierno de Londres. House y Lansing le entregaron solamente una corta nota de respuesta británica, a fin de no perjudicar la reelección de Wilson. Este quedó Presidente, y a fines de 1916 el Banco New York Federal Reserve Board, de nombrar al Banco de Inglaterra su "corresponsal y agente en Londres", mientras que, al mismo tiempo, se abrían en Nueva York cuentas corrientes para el Banco de Inglaterra

Continuará en la página 827



Franklin D. Roosevelt, que superó todavía a su antecesor con su instigación a la guerra bajo la máscara abominable de la política de paz

Fotos Scherl (1), Weltbild (1)

repentinamente, a aceptar gigantescas cantidades de fusiles que habían encargado y exigieron a cambio de ello ametralladoras, con lo que provocaron el desmoronamiento de las fábricas de fusiles norteamericanas Winchester, Remington y Remington-Delaware Co. Al mismo tiempo exigieron un nuevo empréstito de 300 millones de dólares. Morgan fué citado entonces a Londres ante el consejo de defensa, donde se pusieron de acuerdo sobre la intervención del Primer Ministro inglés Lloyd George. Los ingleses se hicieron cargo sencillamente de las tres fábricas de fusiles norteamericanas y obtuvieron además el nuevo empréstito que habían pedido. Mientras tanto, la flota británica confiscó la correspondencia yanqui sobre buques neutrales para obtener el control. No le importaba, nada la indignación de los Estados Unidos. ¡Por el contrario!



Coronel House (izquierda), delegado especial del Presidente Wilson en Berlín, con el Embajador norteamericano Gerard. A fines de 1915, House fué enviado ya a Europa aparentemente para sondear "la posibilidad de una paz", pero en realidad para preparar la entrada de los Estados Unidos en la guerra

Foto Scherl-Bildarchiv

La flota en un puesto perdido

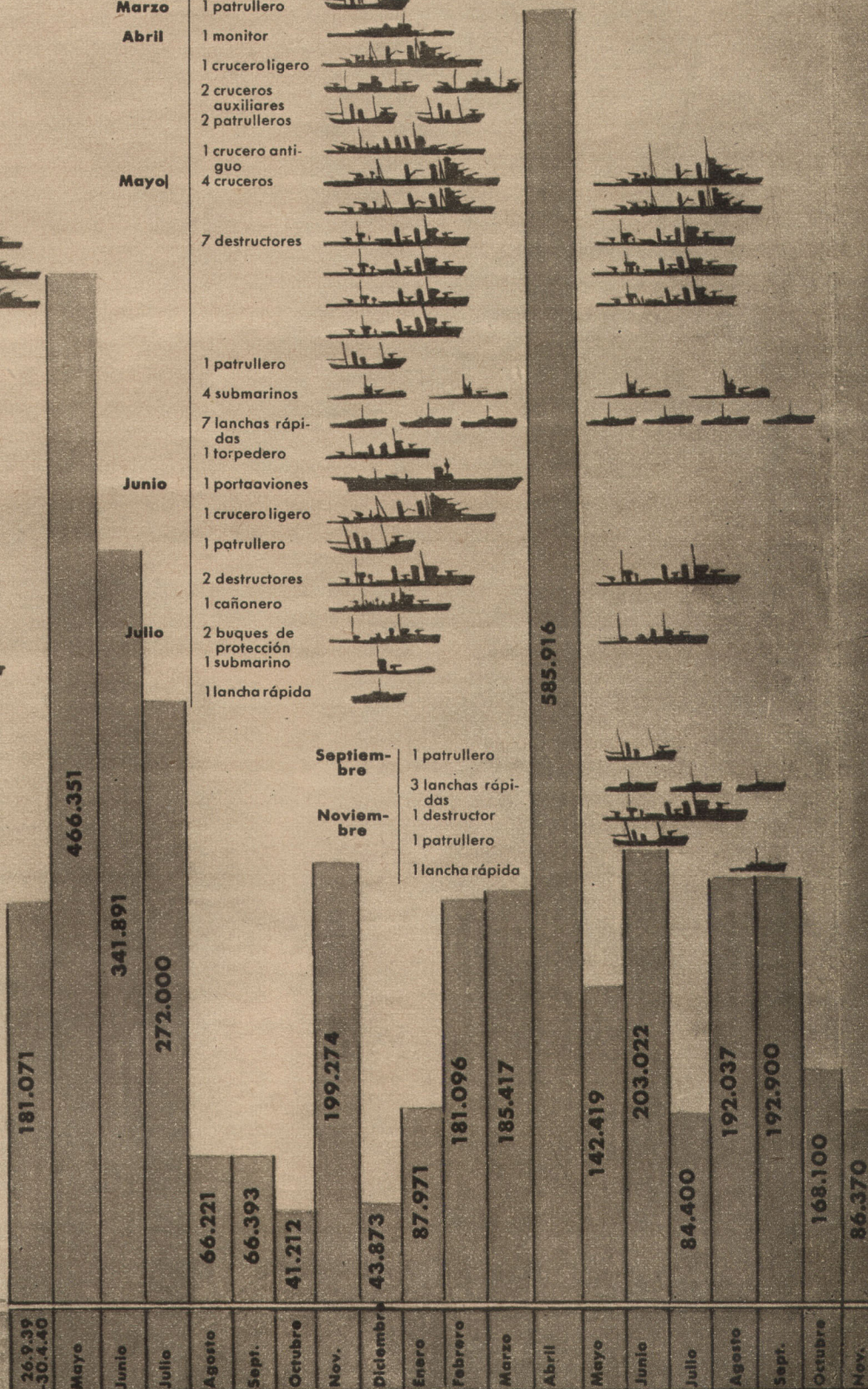
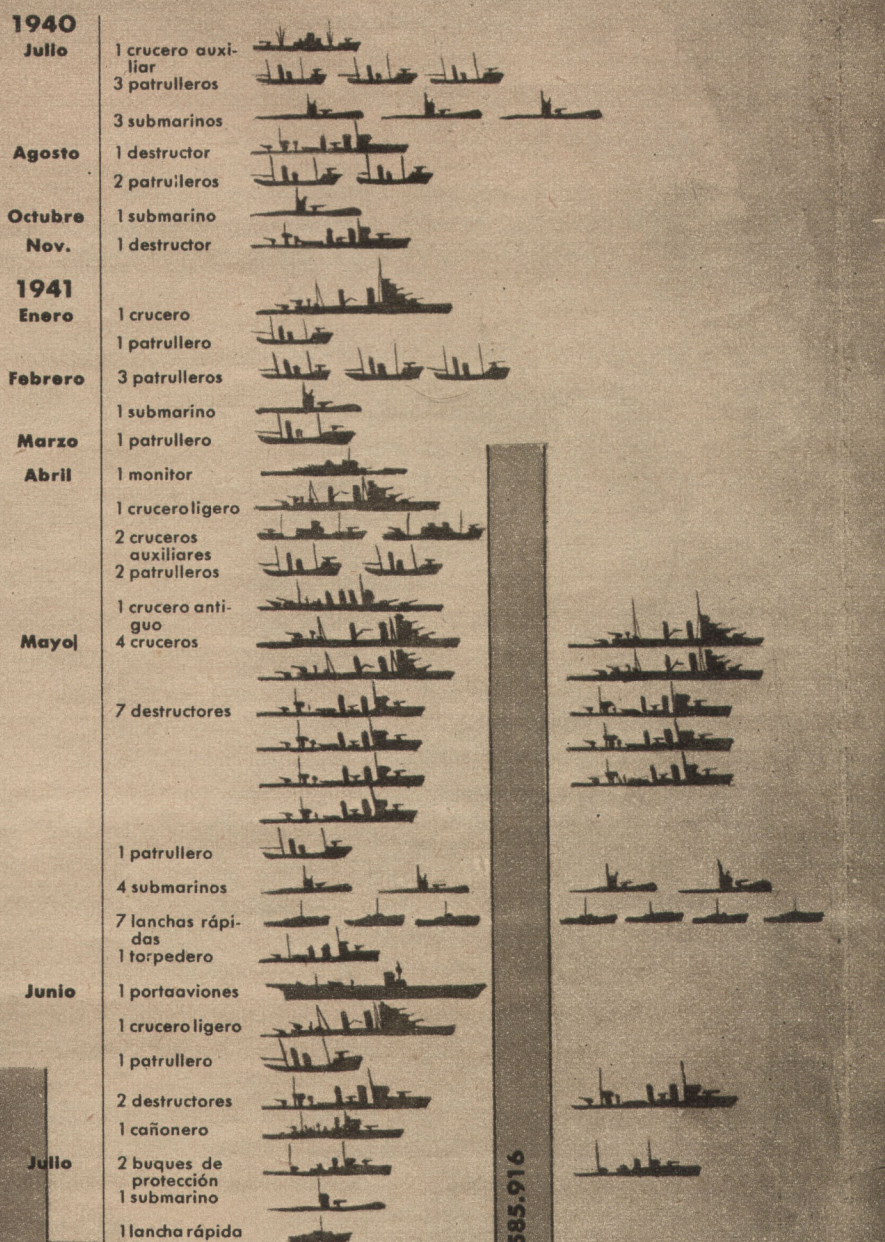
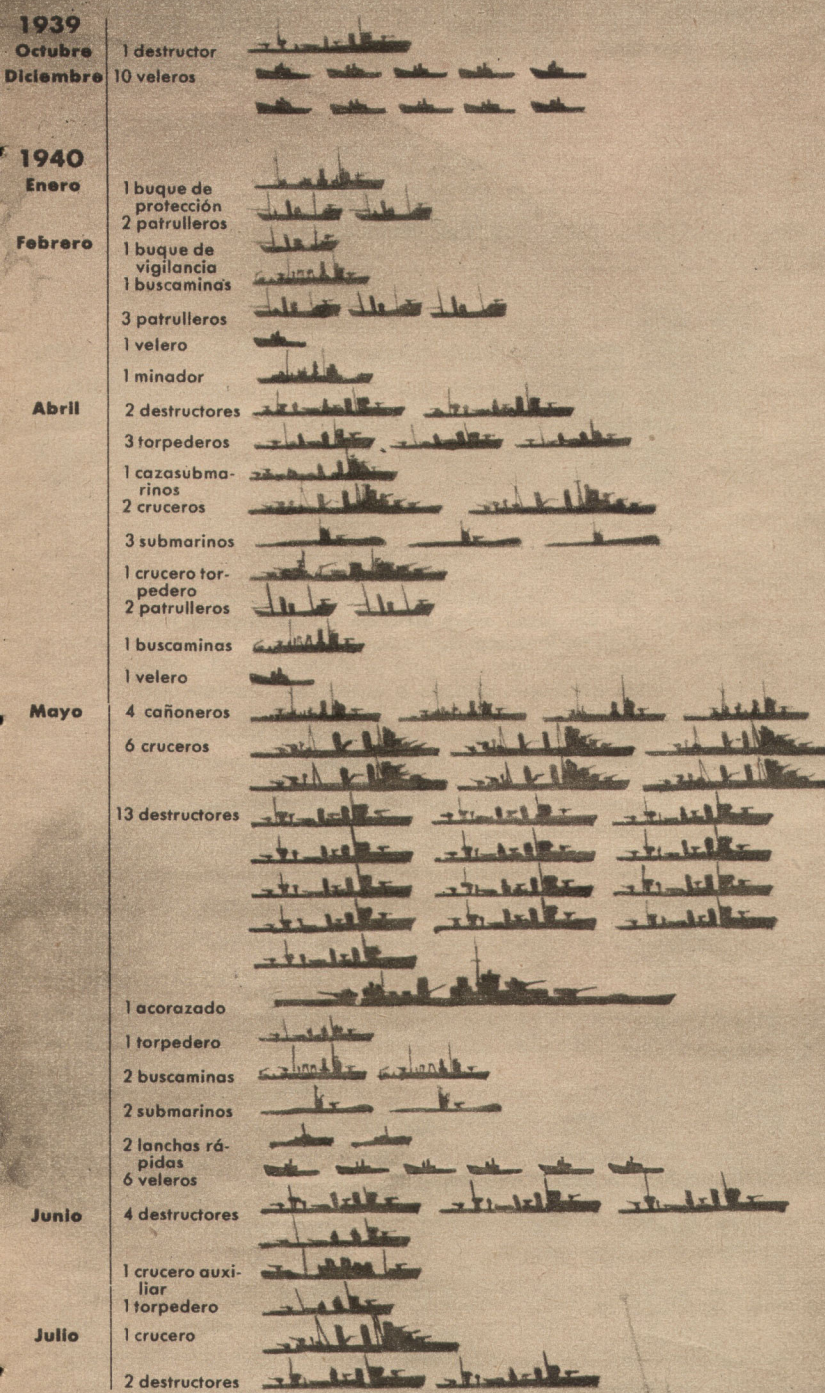
Balance de éxitos de la aviación alemana en lucha contra la navegación británica

Los ingleses ven con creciente preocupación que su dominio de los mares, que habían considerado hasta ahora como un monopolio exclusivo, se está conmoviendo profundamente en sus cimientos. La marina de guerra alemana y la aviación del Reich han dado golpes rudísimos lo mismo a las fuerzas de la marina de guerra inglesa que a la navegación de aprovisionamiento de la Gran Bretaña. Desde el comienzo de la guerra sólo la aviación germana ha hundido 827 buques mercantes con un total de 3.787.934 toneladas. Esto significa una cantidad de mercancías para cuyo transporte se necesitaría un tren de carga de una longitud desde Gibraltar a Moscú (alrededor de 4.200 kilómetros de línea aérea). La participación del Arma Aérea en las pérdidas ocasionadas a la marina de guerra británica se desprende, en detalle, de la tabla copiada a la derecha. Pero para comprender la enorme cantidad de pérdidas que ha sufrido en total la navegación de Inglaterra debido a ataques aéreos, se debería tener en cuenta la considerable cantidad de tonelaje que desaparece provisionalmente por averías de bombas de aviación o por minas colocadas ante los puertos ingleses por nuestra Arma Aérea. Las reparaciones necesarias que duran a veces meses enteros, significan prácticamente una nueva y gran pérdida de tonelaje que no se tiene en cuenta en los partes y comunicados del Alto Mando del Ejército germano

Dibujo H. v. Medvey



Hundimientos de buques de guerra por el Arma Aérea en las aguas alrededor de Inglaterra y en el Mediterráneo (sin la Unión Soviética)



1939
1940

1940

1941

Buques mercantes hundidos, en toneladas de registro bruto



Aviadores como Marineros

Al lado de los aviones, el servicio de socorro naval del arma aérea alemana en el Mediterráneo dispone también de embarcaciones de vigilancia que son empleadas para el salvamento de todos los naufragos, amigos o enemigos. Además está confiado a estos barcos la vigilancia de la región del puerto, donde se cuidan de dejar libre de toda clase de barcos el espacio necesario para amarrar los hidroaviones. Los soldados del arma aérea que prestan servicio en una de estas embarcaciones de vigilancia, viven como verdaderos marineros, empezando por la "diana" de la marina hasta el bien merecido descanso en el reducido camarote



La vida a bordo de un barco de vigilancia, de servicio en el Mediterráneo, se desenvuelve al estilo de la armada alemana. Muy de madrugada se toca "diana". — A la izquierda: Hasta muy entrada la noche presta servicio el guardia de señales



En vez de encontrarse en la cabina de su aparato, el "capitán" está sentado en la casita del timón. Nada sobre la vasta superficie escapa a su mirada escudriñadora



A la izquierda: Uno ayuda al otro. El radiotelegrafista y el segundo maquinista en la cubierta de popa haciendo su lavado matinal

Fotos
PK-Corresponsal de guerra
Görcke (Wb)



Pequeño, pero de cuidado! En rápido viaje surca una embarcación de vigilancia las olas del Mediterráneo



La cubierta en un barco de vigilancia no es demasiado grande, por lo tanto la limpieza no da tanto trabajo como en un barco de mayores dimensiones



Tampoco los aviadores marineros pueden pasarse sin el típico acordeón. La tripulación libre de servicio puede estar bien satisfecha, pues en ningún sitio se está tan cómodo como en el camarote por muy reducido que sea el espacio



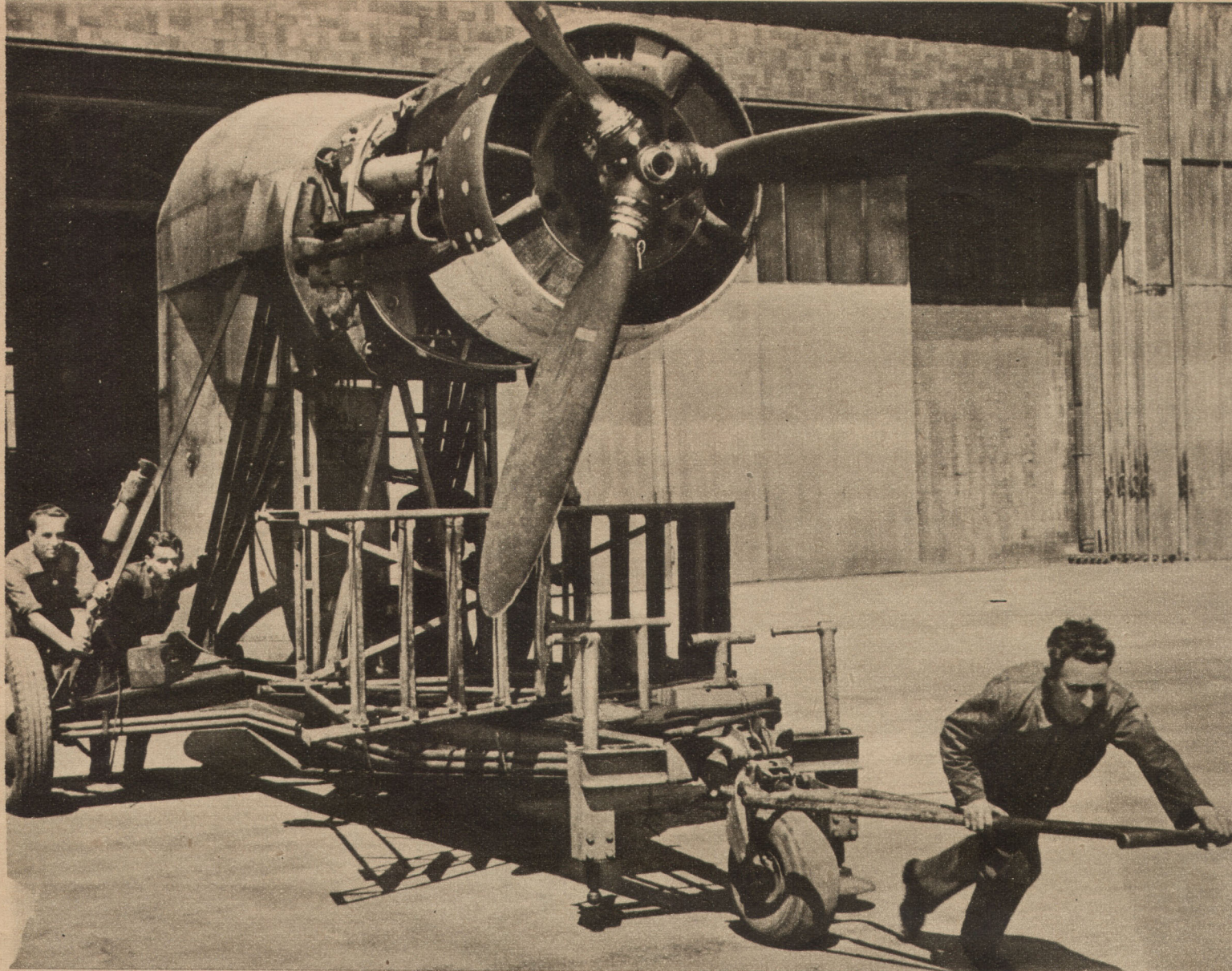
Foto a la derecha: Una importante personalidad en las embarcaciones de vigilancia de la aviación es el vigía, que tiene que escudriñar el horizonte, desde la salida del sol hasta su puesta, para descubrir naufragos

Apa prob mecan

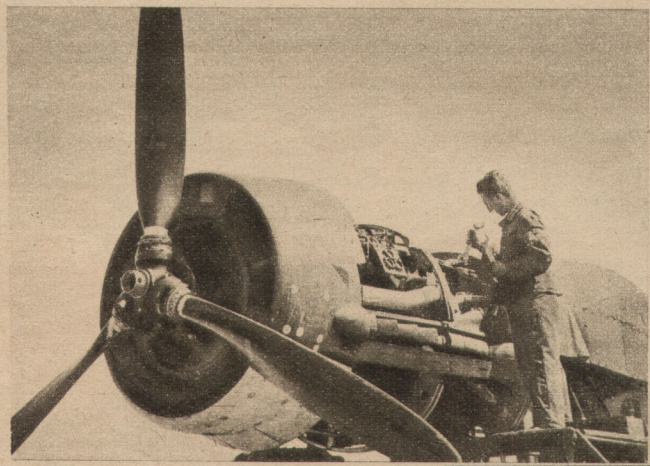
Informe
especial
para

ADLER

Por el
Dr. H. Franz

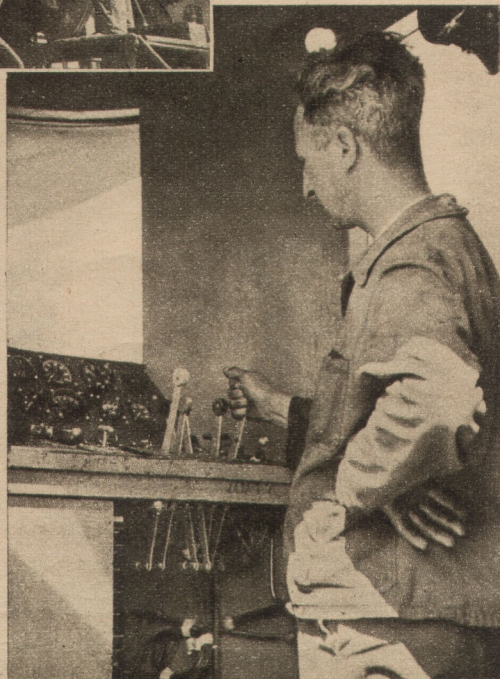


El aparato para probar motores, mecanizado, se le saca del cobertizo para cumplir con su cometido. Ya se ha montado el motor que tiene que sufrir la prueba de que hablamos. La ventaja de un "aparato" de esta clase estriba en que está presto para ser utilizado en todo momento. Es decir ahorra considerable tiempo

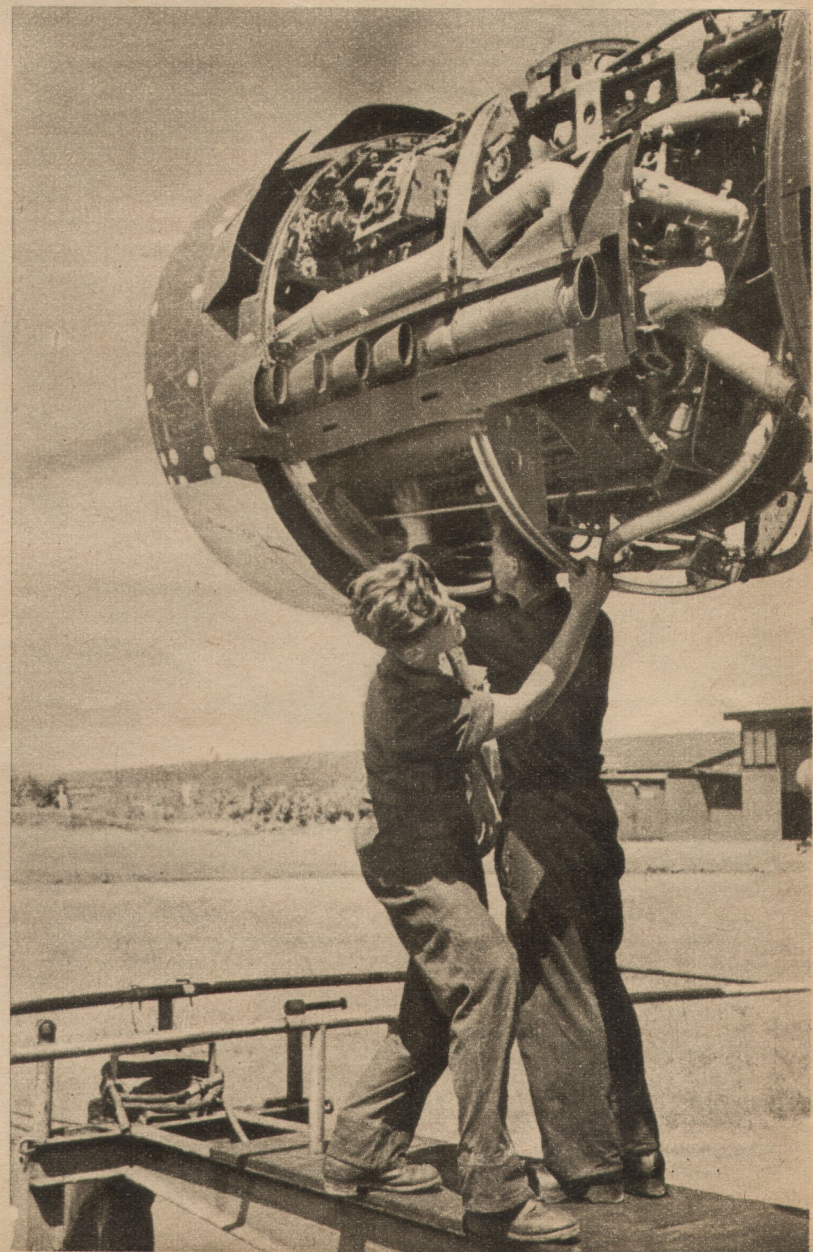


Derecha: Durante las pruebas, el motor está vigilado constantemente por el mecánico. Durante las mismas se llevan a cabo repetidos controles

El motor está perfectamente unido al aparato de pruebas. Entre las diferentes pruebas, el mecánico de motores de aviación tiene que atornillar frecuentemente las tuercas

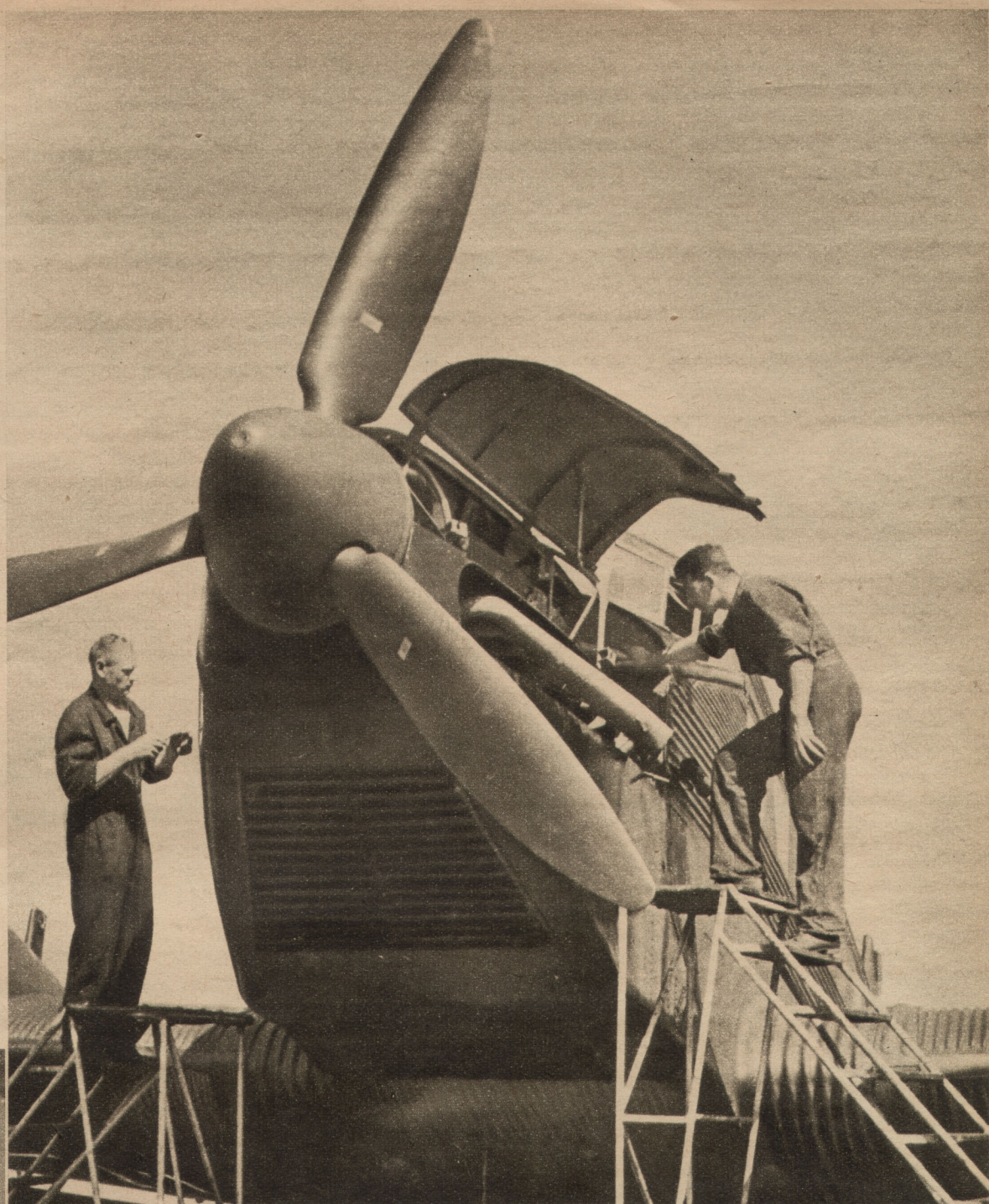


Durante la prueba, el montador jefe atiende al motor. Las palancas e instrumentos ordenados en una cabina detrás del motor corresponden a las del avión

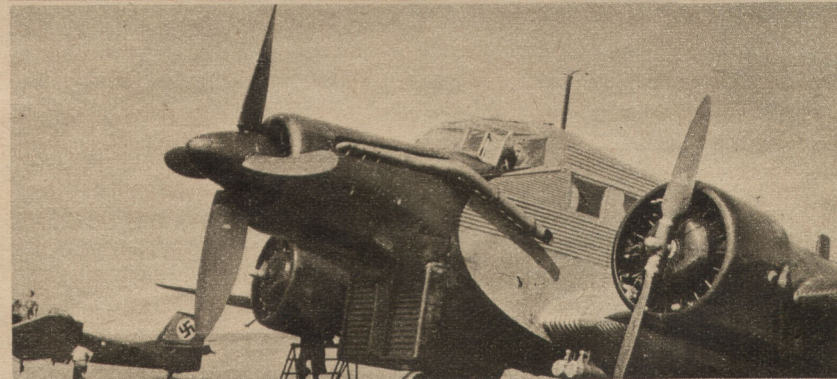
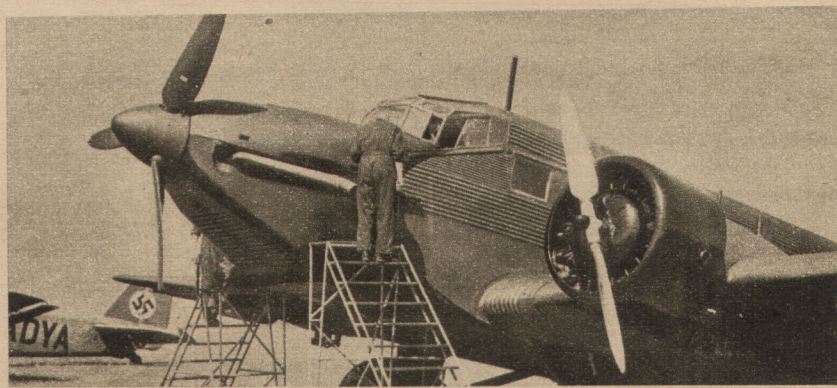
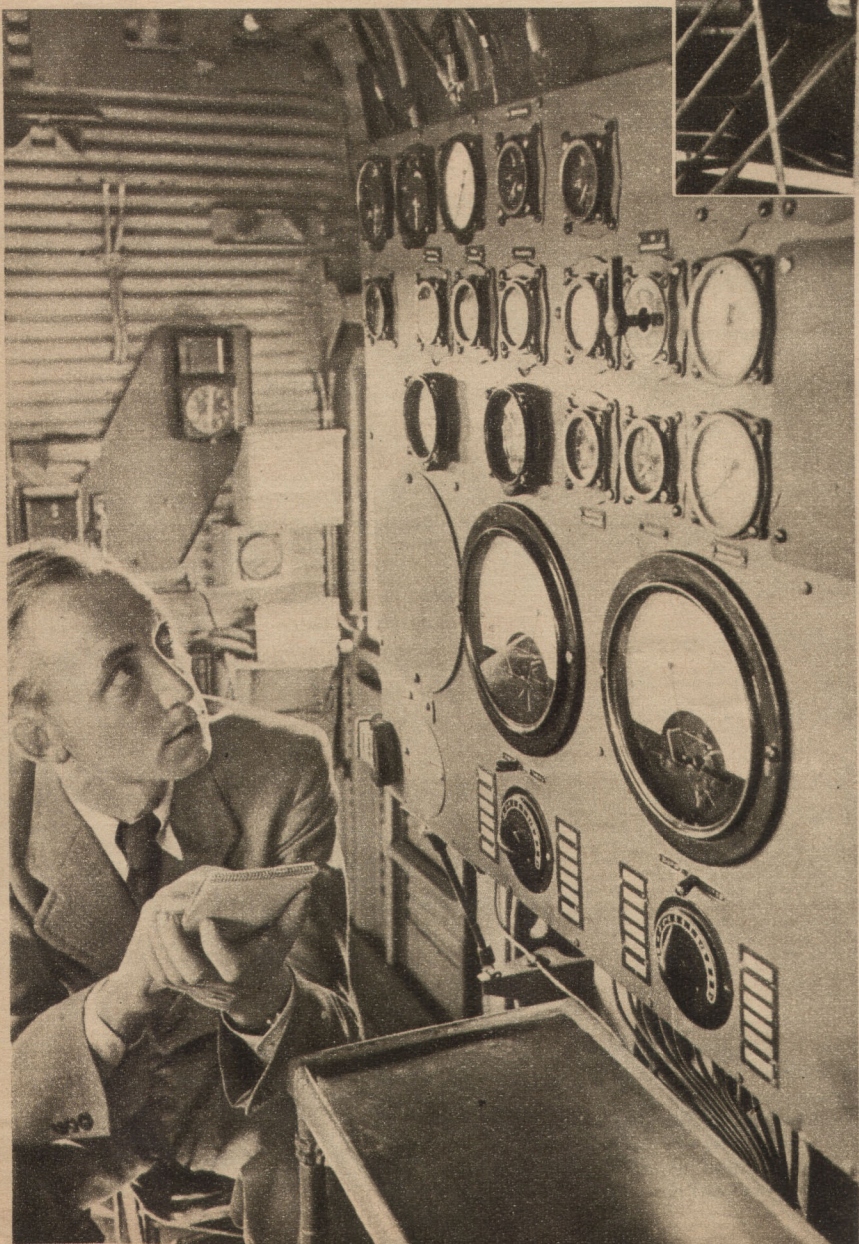


aparat para ar motores, izado y aéreo

Cada nuevo motor, antes de que se le entregue el "certificado de examen" para ser colocado en un avión, tiene que examinarse con todo cuidado y detenimiento. Mientras su desarrollo técnico está aún en sus principios, el motor funciona sobre el llamado "edificio para probar motores". En general se trata de edificios que están provistos de instalaciones amortiguadoras especiales. Pero además de este sistema estático existen los verdaderos "aparatos" mecanizados, es decir transportables, que se pueden emplear con ventaja si, por ejemplo, se tiene que hacer una corta prueba porque el llevar el motor al edificio de pruebas implicaría una pérdida de tiempo demasiado grande. Un lugar preponderante entre los aparatos para probar motores lo tiene el aéreo, porque no basta solo con probar un motor en el suelo, ya que muchas faltas y deficiencias de un motor que se halla aún en su desarrollo no se pueden hallar más que durante el vuelo. Si el motor ha pasado favorablemente esta prueba entonces se le coloca en el avión

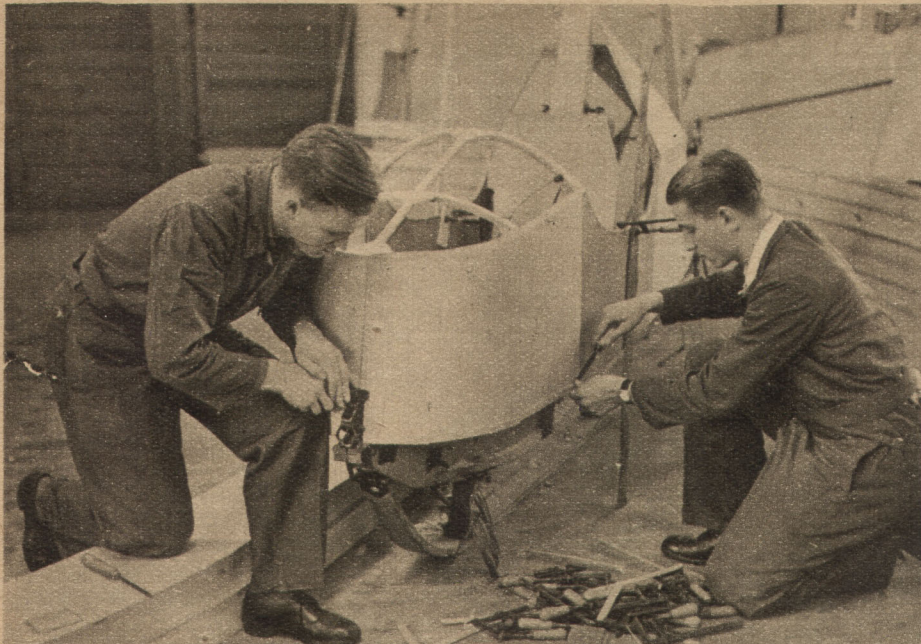


El "aparato para probar motores, aéreo". Se ha escogido para ello el seguro avión de tres motores Ju 52. Se instala de tal forma que el motor del aparato se pueda sustituir durante el vuelo por el motor que se quiere probar. Nuestra foto enseña los preparativos para uno de estos vuelos de prueba

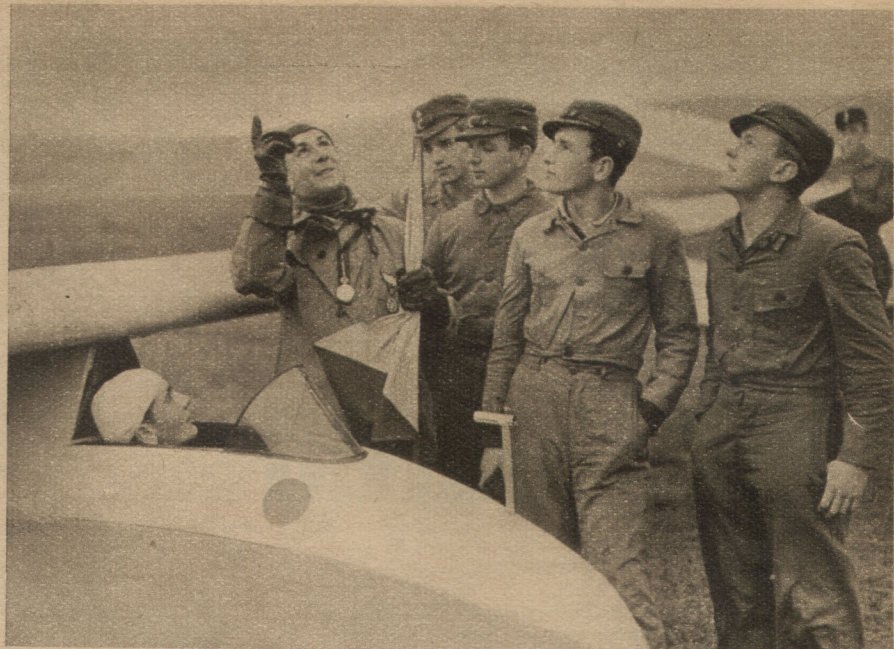


Rara transformación. El conocido aspecto del Ju 52, nos parece aquí extrañamente cambiado: es el "aparato" de pruebas con dos diferentes motores y una hélice de tres o cuatro paletas

Izquierda: Durante el vuelo, el motor es vigilado por el ingeniero de pruebas, en la cabina



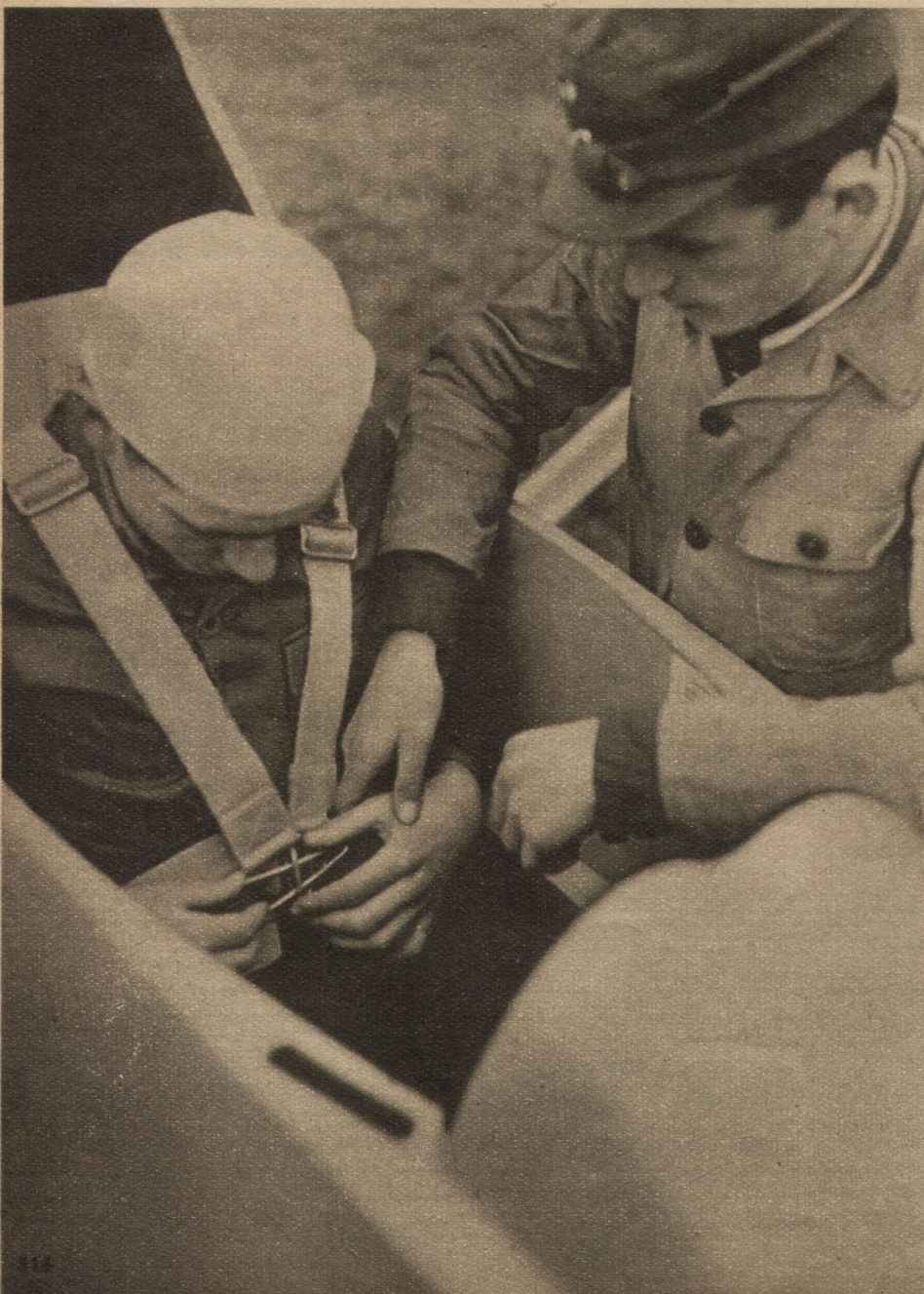
A la enseñanza práctica de los jóvenes en las secciones especiales con instrucción aeronáutica pertenecen, entre otros, el trabajo de taller: construcción y reparación de aviones sin motor y planeadores



Después de la enseñanza para principiantes en la pendiente, se despegan en otras condiciones. El instructor de aviación expone al discípulo la tarea de vuelo sin motor que tiene que resolver

Joven del Aire

Instrucción aeronáutica en el centro de educación nacional-político



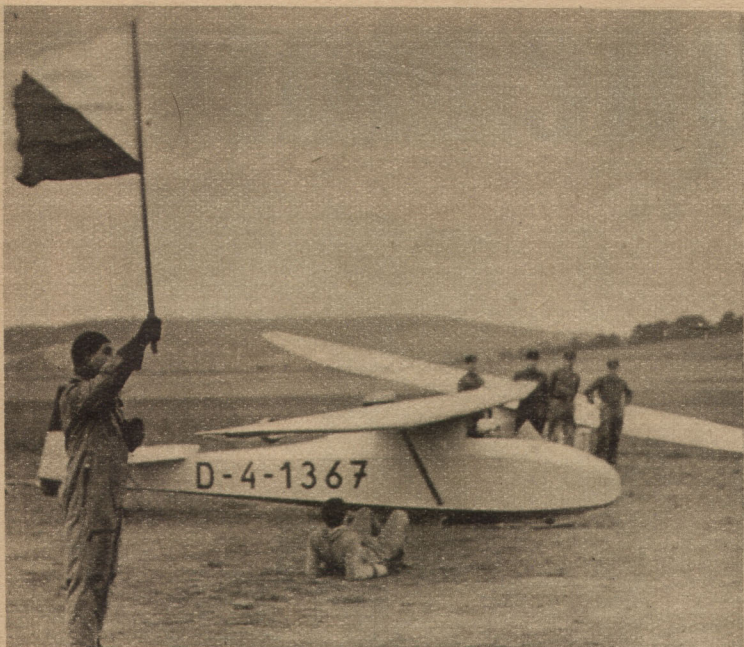
Hace un par de años, en el centro de educación nacional-político de Potsdam creóse una "sección especial para instrucción aeronáutica", cuyos discípulos al salir van al frente con el título de alféreces de aviación. Estas secciones especiales, durante los dos últimos años del período escolar, sirven a la preparación de aquellos jóvenes que se han decidido a seguir la carrera de oficiales del Arma Aérea. Además de las asignaturas normales de una escuela superior alemana, los jóvenes en cuestión reciben una enseñanza complementaria de técnica de aviación. Pero, sin embargo, lo más fundamental es la instrucción práctica con aparatos sin motor, que concluye con la adquisición de un carnet de piloto para aviones de vuelo sin motor

En primer término de la instrucción práctica figura el vuelo sin motor. En la pendiente, en la cabria y en curso de remolcadores para avión, los futuros pilotos del Arma Aérea adquieren los carnets A, B y C

Informe especial para el ADLER, por el Dr. H. Franz

Severa disciplina y porte militar son dos cosas logiquísimas para el joven. Nuestra foto de la derecha demuestra como se presenta un grupo al jefe de centuria

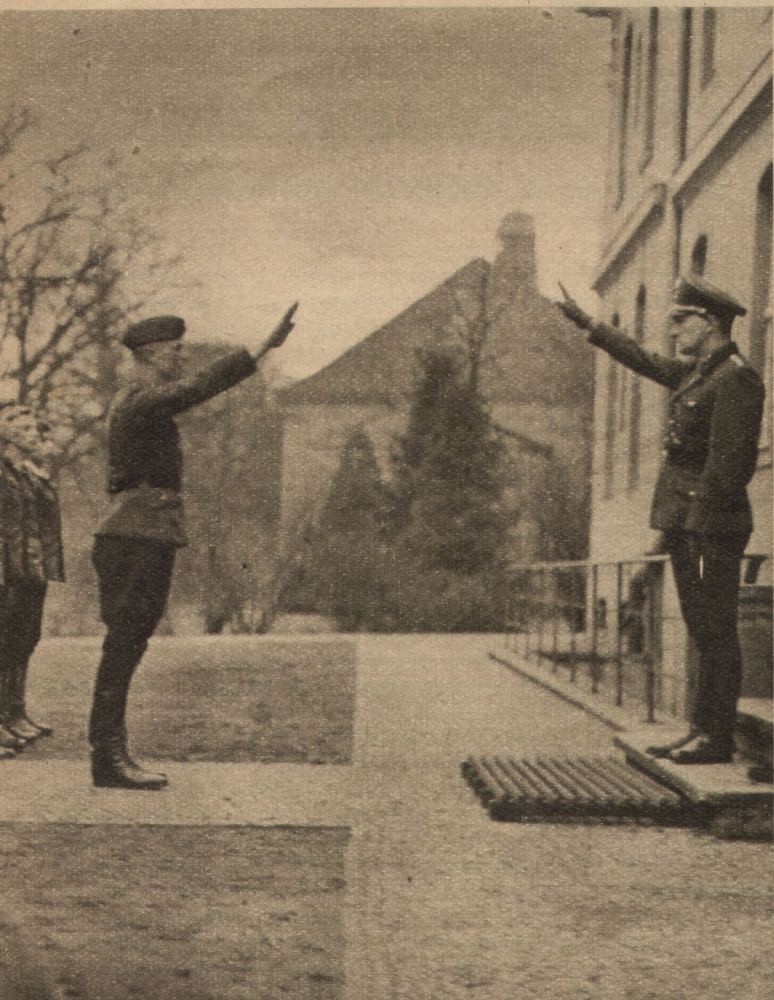




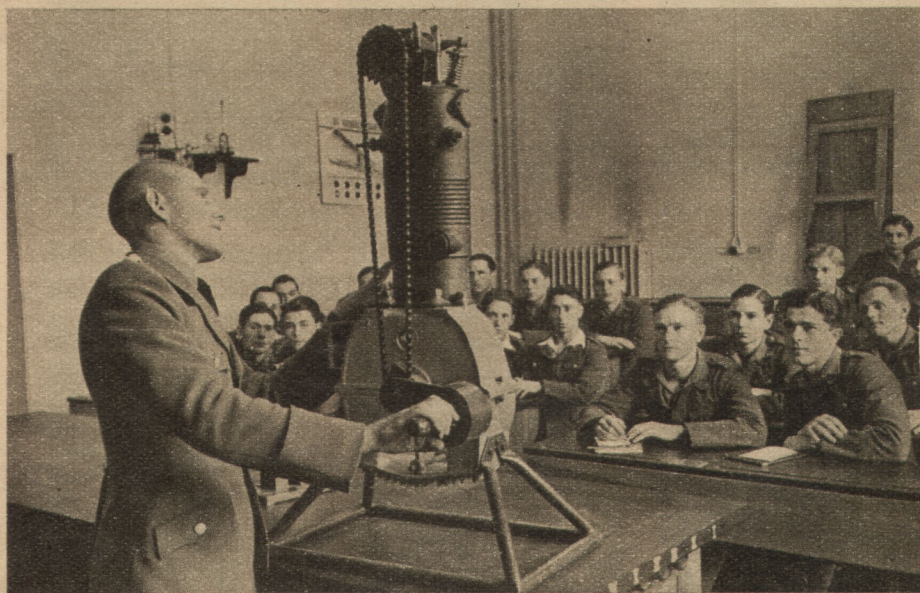
En siete u ocho semanas de vuelo todos los años, los jóvenes reciben una instrucción fundamental que concluye con la entrega de un carnet C



La cara del "joven del aire". Estos muchachos de la NPEA, quienes se han decidido por la profesión de piloto, son una selección de los futuros aviadores



Un ala lateral del centro de enseñanza nacional-político en Potsdam, en cuyas espaciosas salas reciben los jóvenes su instrucción premilitar



Enseñanza en la clase de motores. Hay otras asignaturas además que proporcionan al futuro aviador importantes conocimientos, así por ejemplo, física aeronáutica, navegación, estudio de las condiciones atmosféricas, y fotografías aéreas

Jaque mate al



Los aviones de combate Tipo Ju 88, perfectamente protegidos del frío y de la nieve, están preparados en todo momento para cualquier acción

PK-Fotos. Corresponsal de guerra Schalber (Wb 3), Hug (Atl 1), Jütte (Wb 1), Rompel (Sch 1), Wurst (Sch 1)

“Se tiene que ver el sol detrás de las nubes.”
Y he aquí que a nuestros soldados de la artillería antiaérea les parece tan caliente que pueden desprenderse por un par de horas de su abrigo de invierno.



“Se tiene que ver el sol detrás de las nubes”, dice esta humorística inscripción sobre la tabla. Una prueba de que nuestros soldados no se amedrentan por el duro invierno del Este

Después de las tormentosas lluvias otoñales, el invierno hace mucho que ha hecho su aparición. De la blanca nieve que acaba de caer, estos muchachos del personal de tierra hacen una figura humana: una mujer



Por encima de la vida se h

Como se hicieron merecedores de la

Fotos Scherl OKW (10), PK-Fotos. Corresponsal



Teniente Coronel EMIG †



Teniente BOERST



Teniente BUCHHOLZ



Teniente FREITAG



Teniente MONS



Teniente OLEJNIK

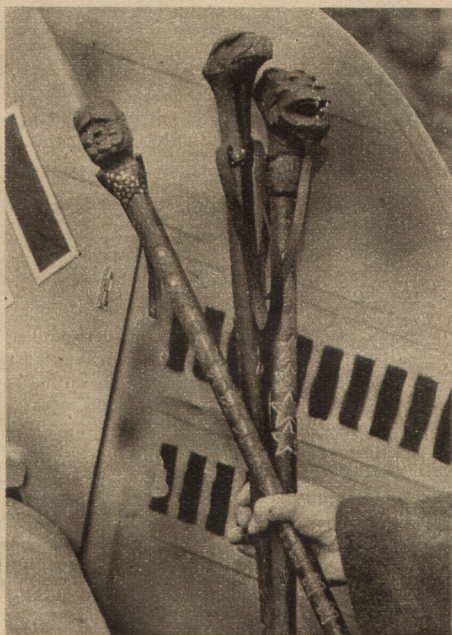
El Teniente Coronel Emig, comandante de un grupo de aviones de combate, halló la muerte de héroe en alto cumplimiento de su ejemplar espíritu de soldado. Siempre a la cabeza de su grupo, había formado a sus tripulaciones en dura camaradería de combate contra Inglaterra y causado gravísimas pérdidas al enemigo en numerosos vuelos sobre la Isla Británica. La coronación de sus hazañas en el Este, fué un ataque contra las instalaciones de esclusas en el Canal de Stalin. Para alcanzar con seguridad la parte más vital e importante del Canal llevó a cabo el ataque con vuelo rasante. Su bomba, lanzada desde escasos metros de altura, destruyó la puerta de la esclusa, pero también el propio aparato del Teniente Coronel. — El Teniente Boerst, piloto de una formación de aviones de ataque en picado consiguió hundir en Creta, un destructor que formaba parte de una formación de la flota británica y averiar a otro gravemente. En la campaña del Este ha conseguido, entre otras cosas, la destrucción de un puente sobre el Dnjepr con lo que ayudó a impedir que el enemigo rompiera el cerco de acero, en la bolsa formada en Smolensk. — El Teniente Buchholz, jefe de escuadrilla de una formación de caza, ha salido victorioso en 27 combates aéreos durante más de 160 acciones contra el adversario. Sus triunfos aéreos son especialmente importantes porque en general ha actuado siempre de caza protector de las formaciones de aparatos de combate. — El Teniente Freitag, jefe de escuadrilla de una formación de aviones de ataque en picado, se ha distinguido en todos los campos de batalla. Demostró extraordinaria valentía y decisión cuando el avión de su comandante se vió forzado a aterrizar detrás del frente enemigo. El aterrizó también, prescindiendo de las malas condiciones del terreno, junto al aparato de su jefe, y salvó a su tripulación antes de que el enemigo pudiera hacerla prisionera. — El Teniente Mons, piloto de una formación de aviones de combate a larga distancia, ha conseguido hundir 63.000 toneladas de barcos adversarios, y averiar gravemente a otras 32.000. En cierta ocasión, regresó a su base de partida con aparato que tenía más de 48 impactos de cascotes de

“General Invierno”

Hasta ahora han fallado todos los “Generales de la Naturaleza” sobre los cuales ha depositado repetidas veces su confianza el enemigo, en su lucha contra las potencias del eje. El Ejército alemán terminará también con el “General Invierno” que, sin duda alguna, dirige un verdadero regimiento en el frente oriental



A primeras horas de la mañana, la primera tarea de los hombres del personal de tierra es quitar la nieve, caída durante la noche, de la hélice y de las alas del aparato



Palo de los vuelos contra el enemigo, perteneciente a una escuadrilla de caza en el Este. Al lado del león y del águila se ha immortalizado también la cabeza de Churchill por mano de artista



Los campos de aviación sufrieron mucho bajo la influencia del espantoso barro. Sin embargo, nuestros aviadores saben salir triunfantes incluso de las peores condiciones del suelo

allá todavía el honor Schiller

Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

de Guerra Rummel (Sch 1), Hagens (Sch 1)

granada y de ametralladora. Debido a la difícil realización de los ataques en lejanas aguas, sus éxitos se tienen que ponderar especialmente como verdaderos hechos de armas. — El Teniente Olejnik, capitán de escuadrilla de una formación de caza, ha conseguido 30 victorias aéreas y destruido asimismo numerosos aparatos enemigos en el suelo. Ha tenido también considerable participación en el aniquilamiento de aeródromos y otras parecidas instalaciones militares en Inglaterra. — El Alférez Nordmann, piloto de una formación de aviones de ataque en picado, ha conseguido extraordinarios éxitos en más de 190 acciones contra el enemigo, especialmente en la Unión Soviética. Entre otras cosas a él se debe la destrucción de 14 baterías de artillería anti-aérea, 21 tanques y 5.000 toneladas de buques mercantes. — El Alférez Geishardt, piloto de una formación de caza, ha abatido en lucha aérea en más de 300 vuelos sobre territorio enemigo, a 26 aparatos, 14 de ellos cazas británicos. — El Alférez Evers, piloto de una escuadrilla de aviones de reconocimiento a larga distancia, ha demostrado un máximo de valentía y arrojo en gran cantidad de vuelos a gran distancia de la base. El Mariscal del Reich le entregó también la copa de honor distinguiéndole de esta forma por sus extraordinarios servicios en la guerra aérea. — El Alférez Wenigmann, piloto de una formación de aparatos de ataque en picado, ha tenido gran participación en los éxitos de su grupo en más de cien vuelos, debido a sus atrevidos ataques. A su actuación se tiene que agradecer la destrucción de posiciones de artillería enemiga, con lo que facilitó el paso de una división de infantería alemana a través de la línea Metaxas. — El Brigada Schmidt, piloto de una formación de caza, ha abatido a 27 aviones enemigos. En el Mediterráneo consiguió un blanco de lleno sobre un transporte de 20.000 toneladas y hundió a dos lanchas rápidas-torpederas, en la bahía de Suda. — El Brigada Schentke, piloto de una formación de caza ha abatido a 30 aparatos adversarios en numerosos combates aéreos. En muchos ataques rasantes y vuelos de acompañamiento se ha distinguido también, asimismo, por su valentía y temeridad.



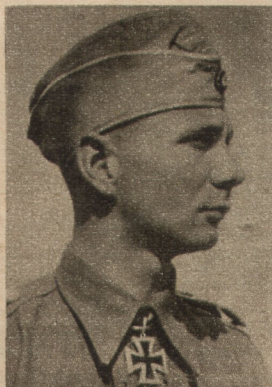
Alférez NORDMANN



Alférez GEISHARDT



Alférez EVERS



Alférez WENIGMANN



Brigada SCHMIDT

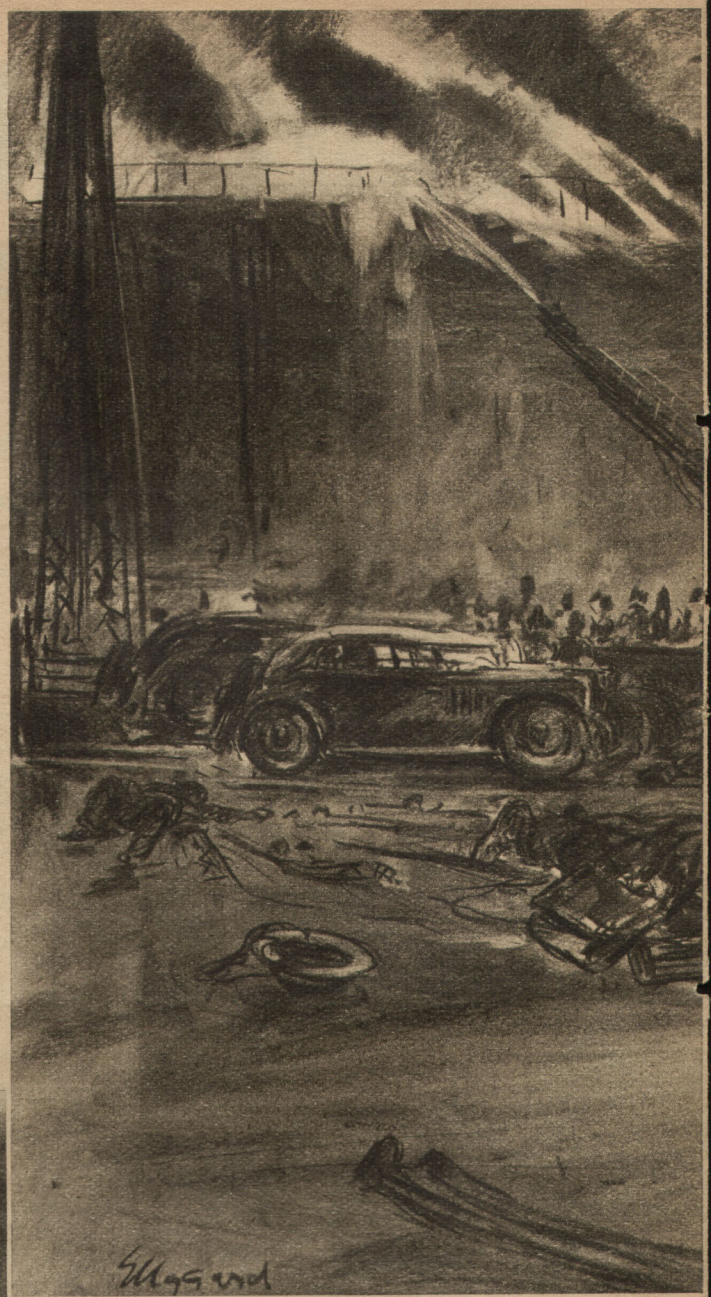


Brigada SCHENTKE

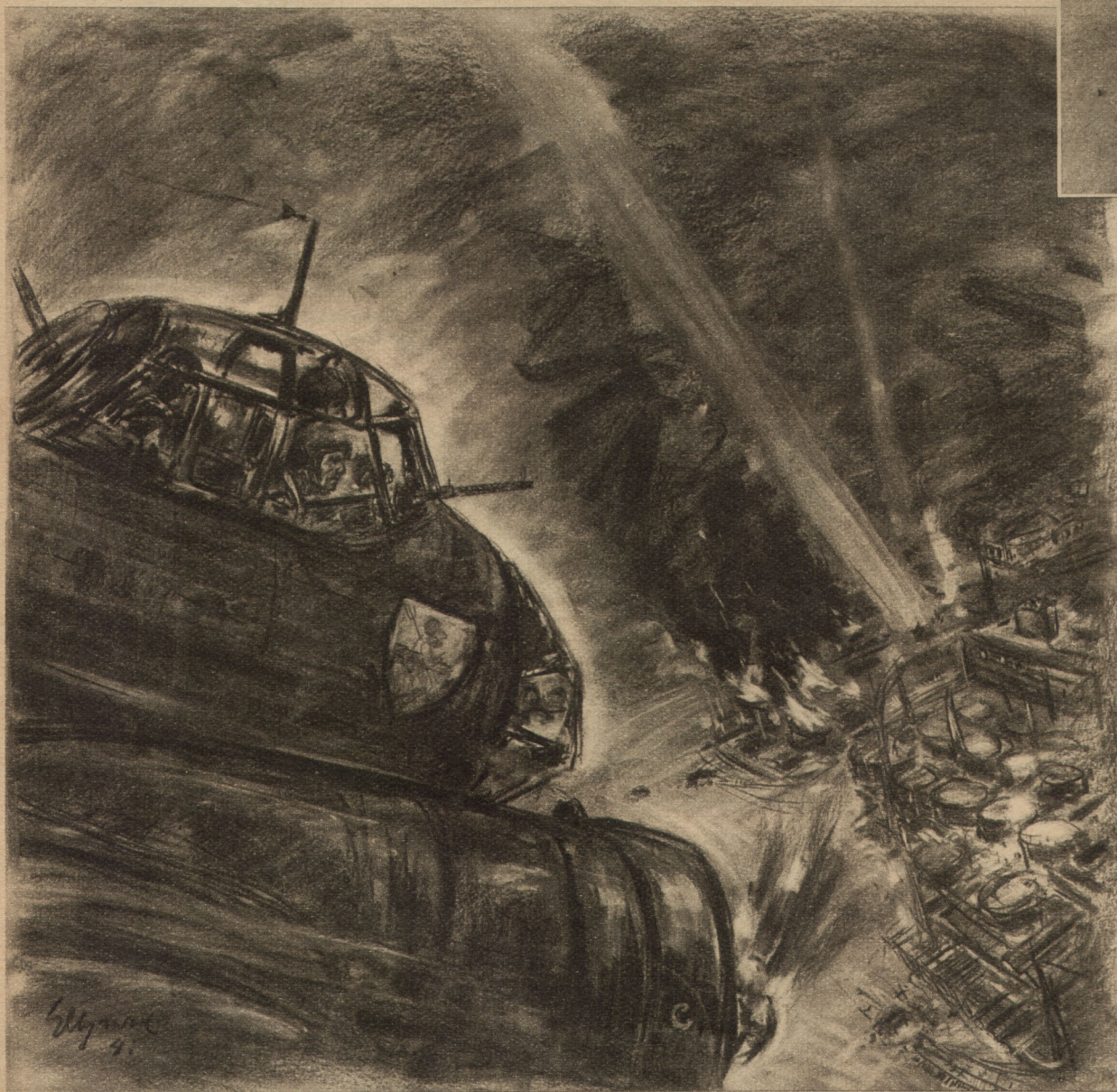
Bombas sobre Haifa

Después del triunfo alemán sobre Creta, Haifa ha sido repetidas veces el objetivo de los bombardeos de los aviones alemanes de combate. Como límite extremo de la línea de petróleo de la región del Mossul, Haifa es el puerto petrolero más importante de Inglaterra, en Palestina, y por ello de decisiva importancia para la capacidad de acción de la flota y aviación inglesas en el Mediterráneo oriental. Además de todo ello, Haifa es uno cabeza de puente hacia el Asia. Los ataques del Arma Aérea del Reich no afectan aquí sólo a una base militar enemiga sino en realidad a un importantísimo nervio del Imperio inglés

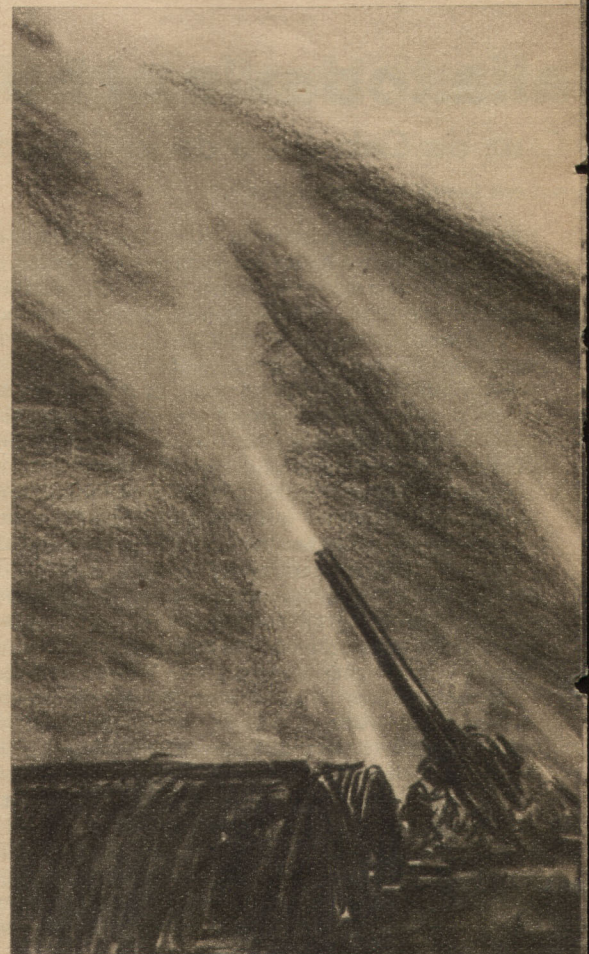
PK-Dibujos, Corresponsal de guerra Ellgaard



Abajo: La defensa adversaria está en plena actividad. Numerosos reflectores escudriñan el firmamento con sus haces de luz. La "flak" dispara salvajemente, pero no puede impedir que las tripulaciones de los aviones alemanes cumplan su tarea destructora



Después de un vuelo nocturno de varias horas de duración, sobre la infinita superficie del mar, se ha alcanzado Haifa. El piloto y el observador prestan toda su atención. En los semblantes de los dos hombres se refleja gran atención. En este momento acaban de divisar el oscuro cuadro del gran centro de depósitos de petróleo. ¡Ha llegado el momento! Y en aquel mismo instante, la Ju 88 inicia la caída que traerá muerte y destrucción entre los enemigos





Las poderosas explosiones que se producen — a consecuencia de los impactos — en los gigantescos depósitos cargados de combustible han despedido una verdadera lluvia de petróleo incendiado sobre los demás depósitos cercanos y lo han transformado todo en un verdadero mar de llamas. Frente al enorme incendio del que se va desprendiendo una espesa y pesada humareda se hallan los soldados de guardia presas de pánico que o bien se hallan impotentes frente a la desgracia o no hacen más que algún que otro intento aislado para extinguir la hoguera



Una bomba ha alcanzado en Haifa la gran conducción de petróleo que termina allí. Los tubos de acero se deshacen por completo y de su interior surgen enseguida poderosas llamas que se elevan hacia el cielo nocturno

Salto de la estratósfera

Con paracaídas desde gran altura

Durante los últimos tiempos ha circulado por la prensa técnica la noticia de un salto con paracaídas efectuado por el americano Starnes, quien se dejó caer desde 10.000 metros de altura, con un equipo especial e instrumentos de medición con un peso total de 40 kilos y no hizo abrir el paracaídas, mediante la conocida cuerda, hasta que había llegado a los 9.000 metros de altura. Sobre tales experimentos circulaban ya anteriormente frecuentes noticias, especialmente de parte bolchevique, y el que no está ducho en la materia seguramente que habrá admirado, por una parte, el valor de estos atrevidos paracaidistas, pero por otra se habrá preguntado también seguramente si tales experimentos correspondían únicamente al deseo de batir un record o si tenían un sentido y finalidad más profundos.

Como ya se sabe, la disminución de la presión de aire con la creciente altura, trae consigo un empeoramiento del aprovisionamiento de oxígeno del hombre, y como que éste no puede existir sin el oxígeno de necesidad vital, el aviador, al subir a alturas mayores de 4.000 metros tiene que proveerse artificialmente de oxígeno por medio de un aparato especial. Al perturbarse el aprovisionamiento de oxígeno, se produce, después de un cierto tiempo, que suele ser de varios minutos a alturas entre 7 y 8 kilómetros y solo de unos segundos a los 12.000 metros, la enfermedad de altura que conduce a la pérdida de conocimiento y, caso que no se reanude el aprovisionamiento de oxígeno, hasta incluso a la muerte. Además de la escasez de oxígeno, otro segundo y gran enemigo del hombre en vuelos a gran altura es el frío que reina en aquellas latitudes, que incluso durante el verano suele ser de 40 y 50 grados centígrados bajo cero. En su aparato, el aviador está protegido del frío mediante calefacción de las cabinas y combinación de pieles, trajes eléctricamente caleccionados, botas y guantes forrados, etc., y de la falta o escasez de oxígeno se defiende por medio de los aparatos especiales. Pero si él se ve obligado a abandonar el aparato, caso que amenace estrellarse o se incendie, y sólo puede ponerse en seguridad, por medio del paracaídas, el llamado salvavidas del aire, entonces se ve expuesto repentinamente a la escasez de oxígeno y a la enormemente baja temperatura.

Hasta donde le puede perjudicar la falta o escasez de oxígeno y hasta que limite está expuesto a los peligros de la congelación, es en el fondo una cuestión sólo de tiempo. El tiempo de descenso, es decir, el tiempo que va bajando con el paracaídas abierto, es aproximadamente ocho veces menor que el tiempo de caída, es decir el tiempo que cae con el paracaídas cerrado. En un salto con paracaídas desde 12 kilómetros, una altura conseguida hasta ahora sólo en vuelos record, se emplean para recorrer las alturas especialmente peligrosas que están comprendidas entre los 12 y los 6 kilómetros, algo menos de 9 minutos, pero con el paracaídas cerrado se precisa únicamente poco más de un minuto. Por ello se comprende muy bien que de esta forma se reducen a un mínimo los peligros producidos por la falta de oxígeno y el frío. Con ello parece que nos hemos decidido sin más ni más en favor del "dejarse caer", y si no se tuviera que tener en cuenta un punto crítico. Surge efectivamente la pregunta de a qué altura el paracaidista sufre la enfermedad de altura y cuando, al alcanzar capas de aire más inferiores, vuelve a volver en sí debido al creciente aprovisionamiento de oxígeno, de forma que entonces pueda

tirar de la cuerda para abrir el paracaídas, amortiguando de esta forma la caída.

Como que esta pregunta no se podía contestar por medio de consideraciones teóricas, se tuvo que pasar a la práctica, es decir, efectuar algunos experimentos. Pero estos experimentos no se hicieron en forma de saltos con paracaídas desde un avión sino en cámaras neumáticas. Cámaras neumáticas son cámaras de acero, construidas de forma que se puedan cerrar herméticamente y en las cuales, mediante la extracción de aire, se pueden reproducir las condiciones atmosféricas de las diferentes alturas y, caso de ser necesario, por medio de instalaciones frigoríficas también las correspondientes bajas temperaturas, de forma que se imiten a la perfección las condiciones que reinan en las diferentes alturas. De esta manera se reprodujeron en la cámara neumática los fenómenos que acompañan al salto con paracaídas, al imitar el descenso o la "caída" del paracaidista mediante la introducción de una corriente de aire, durante los tiempos de caída o descenso calculados, en la cámara cuyo aire se ha extraído previamente con arreglo a las condiciones que reinan a una altura de 12 kilómetros. Numerosos experimentos dieron por resultado que en un intento de descenso, es decir si el aviador abriera el paracaídas inmediatamente después de abandonar el aparato a 12 kilómetros de altura, se produjo grave enfermedad de altura con pérdida de conocimiento al llegar a los 11,3 y 11,4 kilómetros de altura, de forma que el experimento se tuvo que interrumpir enseguida para evitar perjuicios de la salud de los que se sometieron a la prueba. En intentos de caída, es decir si el aviador no abriera enseguida el paracaídas, se produjo sólo en cambio enfermedad de altura ligera que había desaparecido por completo al llegar a los 5 kilómetros. En las fotos 1 y 2 se reproducen dos pruebas de escritura hechas durante estas pruebas. En el intento de descenso (Foto 1) se escribe con una falta hasta que, al cabo de 40 segundos, a los 11,4 kilómetros se produce repentinamente grave enfermedad de altura con pérdida de conocimiento. En el intento de caída (Foto 2) se produce enfermedad de altura al llegar aproximadamente a los 9 kilómetros, que dura hasta los 7,5 kilómetros. Durante este tiempo se interrumpe la escritura de números sin equivocaciones y se escriben siempre en el mismo sitio diferentes garabatos. Después, sin embargo, se restablece uno rápidamente y desde los 5 kilómetros se vuelve a escribir sin faltas hasta el fin del experimento a 4 kilómetros de altura. Con todo ello se demuestra en forma clara que el aviador, al abandonar el aparato, a gran altura, tiene que esperar a abrir el paracaídas hasta llegar a alturas de menos de 6 kilómetros, donde ya no existe más peligro para la salud a consecuencia de la falta de oxígeno.

Ciertamente que el paracaidista, mediante un aparato especial para respirar — tal como suele suceder en saltos record, como el que hemos citado anteriormente — está protegido en gran manera de la falta de oxígeno, pero quedan todavía los peligros por la baja temperatura. Desaparece repentinamente la protección que ofrecía la cabina caleccionada eléctricamente en cuanto sale del aparato. La cara no está protegida en ningún caso, y los guantes y botas de piel son arrancados del cuerpo en muchas ocasiones debido a la velocidad de la caída. Y es de trascendental importancia si el paracaidista está expuesto sólo 2 o 16 minutos a las bajas temperaturas de la altura en que se echa al espacio — en verano la temperatura



Foto Presse-Hoffmann

no aumenta por encima del punto de congelación hasta después de haber descendido a los 3.000 metros. Además de la influencia del frío hay un motivo todavía que habla en favor de no abrir en seguida el paracaídas. Durante el largo tiempo de descenso con el paracaídas abierto, el aviador puede ser empujado muy lejos por el viento y, por ejemplo, llegar hasta el mar. Si el paracaídas no está extendido todavía, el aviador tiene una posibilidad mucho mayor de buscarse el lugar de aterrizaje abriendo el paracaídas más pronto o más tarde. Tomemos el siguiente ejemplo: Una tripulación ha podido alcanzar todavía la costa con un avión averiado y abandona entonces el aparato que se cae. En dirección del mar sopla, un viento de 10 metros por segundo de velocidad (intensidad del viento 6). Uno de los miembros de la tripulación se deja caer y no abre el paracaídas hasta llegar a los 1.000 metros de altura. Todo el descenso dura entonces apenas cinco minutos y durante este tiempo el paracaidista es empujado por el viento en dirección del mar unos 3 kilómetros, pero no obstante llega a tierra en suelo firme. El otro miembro de la tripulación, en cambio, abre el paracaídas poco después de haber abandonado el aparato y tarda en llegar a la tierra 21 minutos. Durante este tiempo peligran enormemente la vida del aviador a consecuencia de la falta de oxígeno y del frío, además el viento empuja el paracaídas 6 kilómetros mar adentro.

De esta forma por medio de experimentos científicos de la investigación aeronáutica se reúnen las experiencias y conocimientos que, como lo ha demostrado este ejemplo del salto de paracaídas desde gran altura, tienden después a impedir hasta donde sea posible perjuicios de la salud y pérdidas humanas y contribuyen con ello en alto grado al constante aumento de la fuerza de nuestra aviación.


R.G.

1) experimento de descenso

12 km	med. O ₂	999	998	997	996	995	994
	O ₂ ab.	999	998	997	996	11 km	3
		995	994	993	992	10 km	
		991	990	989	988	987	986
		988	987	986			
				↑			
				4 km			
							7,5 (52 sek)

2) experimento de caída

10000 m	O ₂	10000	999	998	997	996	995
	O ₂ ab.	994	993	992	991	990	989
		988	987	986	985		



*¡Querido papá,
me estoy constru-
yendo un avión!*

Tu sabes, querido papá, que estoy orgulloso de que seas aviador. Yo también quiero ser mañana un soldado valiente como tú. Contento de ello, empiezo ya a construirme un avión, pero de tipo inglés, para conocerlos bien. Cuando haya terminado, será derribado por el Me 109 que me regalastes para Nochebuena. Pero no creas, que no es tan fácil como parece, construir un bimotor de bombardeo como este, y a veces no salgo de mi rabia, cuando no quiere pegarse un ala como debe, o cuando el empenaje queda torcido. El pequeño Fritz mira atento cuando estoy construyendo, y siempre tengo que tener cuidado para que no coja en sus manos alguna pieza. La torreta de proa ya me la ha roto una vez. Fritz todavía es muy pequeño para entender de estas cosas, pero ya aprenderá algún día también a construir aviones, y entonces libraremos verdaderas batallas aéreas sobre la bañera. Esta ha de ser el Canal. Y yo quiero quedar siempre victorioso, lo mismo que tú sobre los ingleses de carne y hueso.

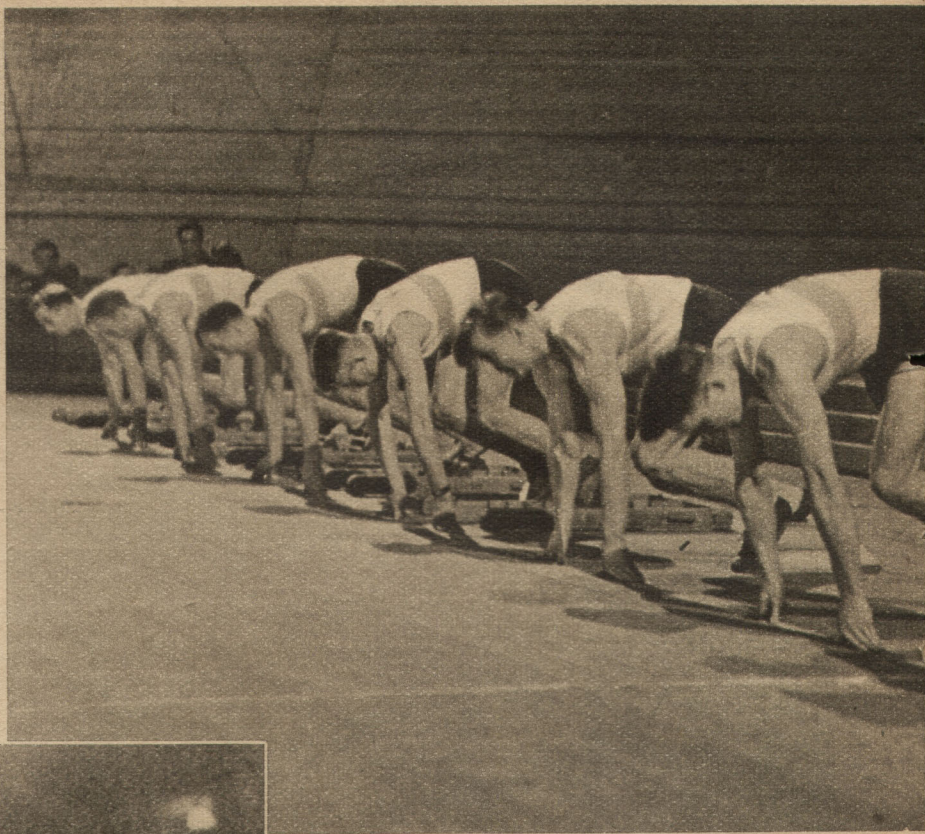
Besos de tu Klaus.

Fotos Rondophot

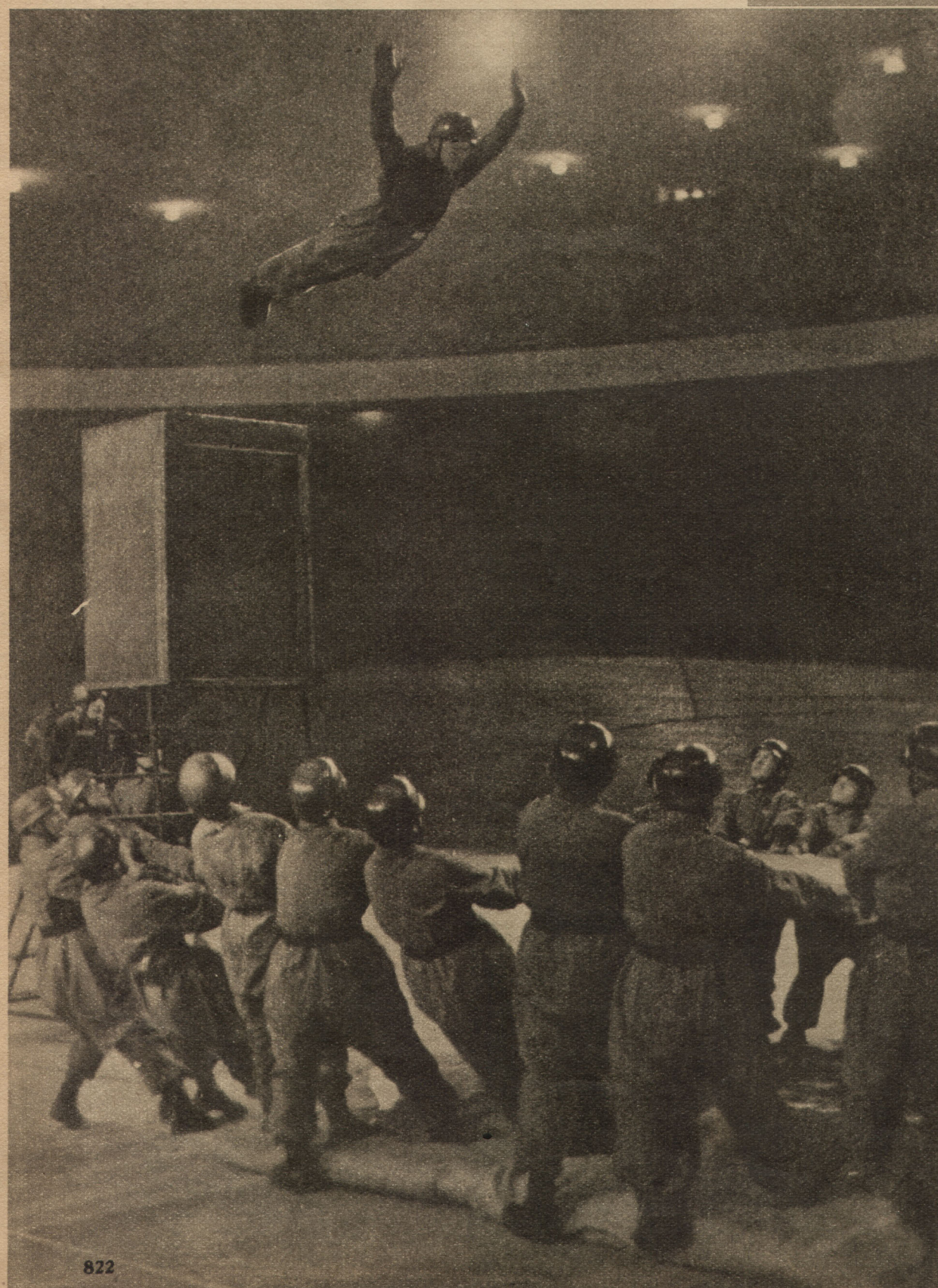
Deportistas de aviación demuestran lo que pueden

Fotos de los combates amistosos de la agrupación de deporte de aviación en la Deutschlandhalle de Berlín

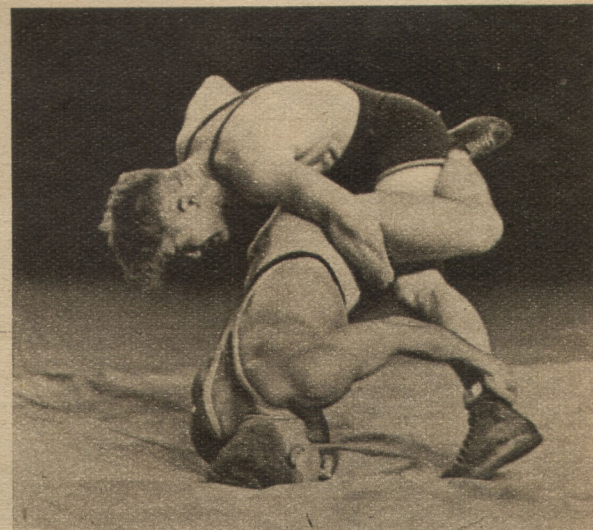
Informe gráfico hecho especialmente para ADLER por el Dr. H. Franz



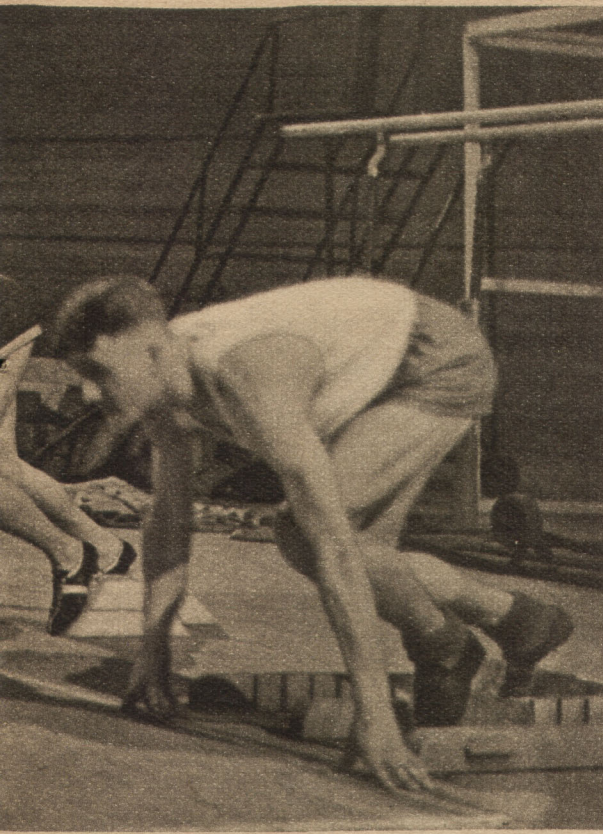
Izquierda: Salto desde el "avión". La parte más interesante de la velada lo constituyó la enseñanza corporal de los paracaidistas, que corrió a cargo del personal de enseñanza de una escuela de paracaidistas



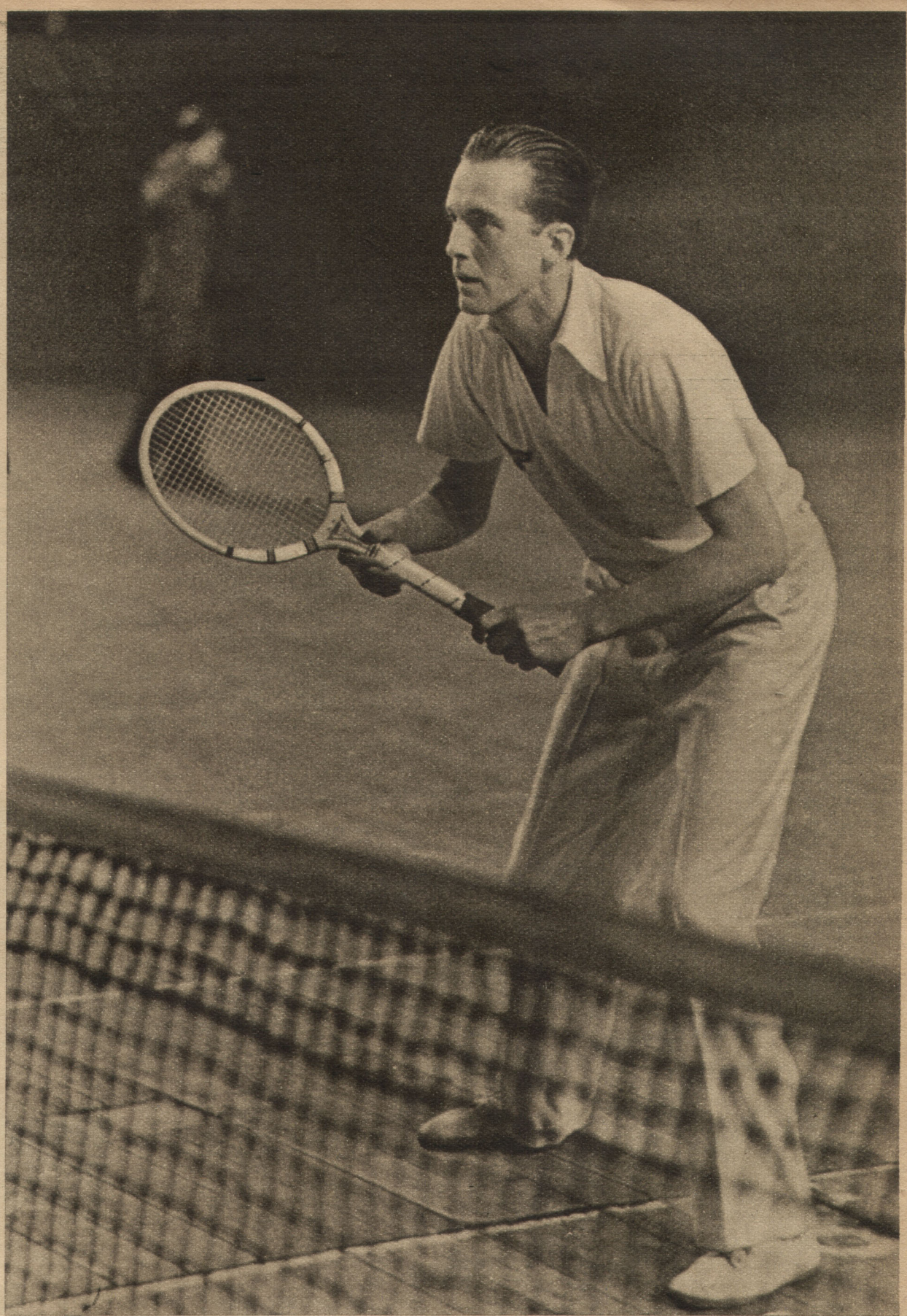
El programa del equipo de gimnasia artística de la LSV de Berlín estuvo constituido por anillos, barra y paralelas



El cañonero F. Schmitz, campeón alemán de peso pluma fué adversario del suboficial Möchel en un combate amistoso



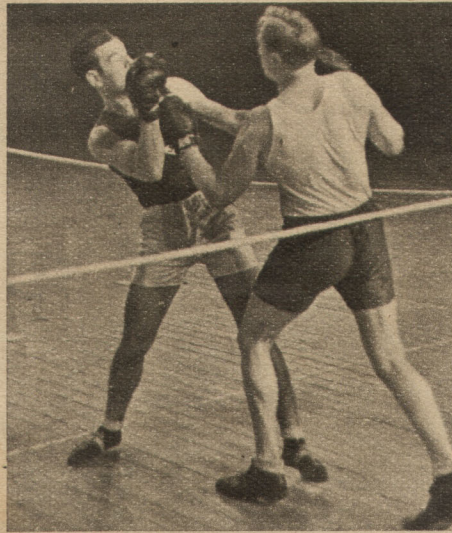
Salida para la carrera de 60 metros, en la que tomaron parte entre otros, Mellerowicz, Bönecke y Fehrman, tres miembros del equipo nacional alemán, y el campeón germano de los 400 metros, Ahrens



80 voluntarios reclutas de la zona de un aeródromo hicieron numerosos y complicados ejercicios que tuvieron gran aceptación



A los amigos del deporte del pedal se les obsequió con un sprint de 1.000 metros y con 60 vueltas de equipos. Participaron corredores de la categoría de un Schön, Bunzel y Ahrens



En boxeo, el campeón del ejército del año 1939, Brigada Grupe, se enfrentó con el cabo Kohlbrecher, y — el suboficial Schmeling figuró entre los espectadores más interesados

En un doble de tenis, el Brigada Nüßlein y el cabo Bartowiak jugaron contra los cabos Koch y v. Metaxa que representa la foto de arriba



Juventud de Temple admirable

"Cadetes" — un film de los tiempos de Federico el Grande



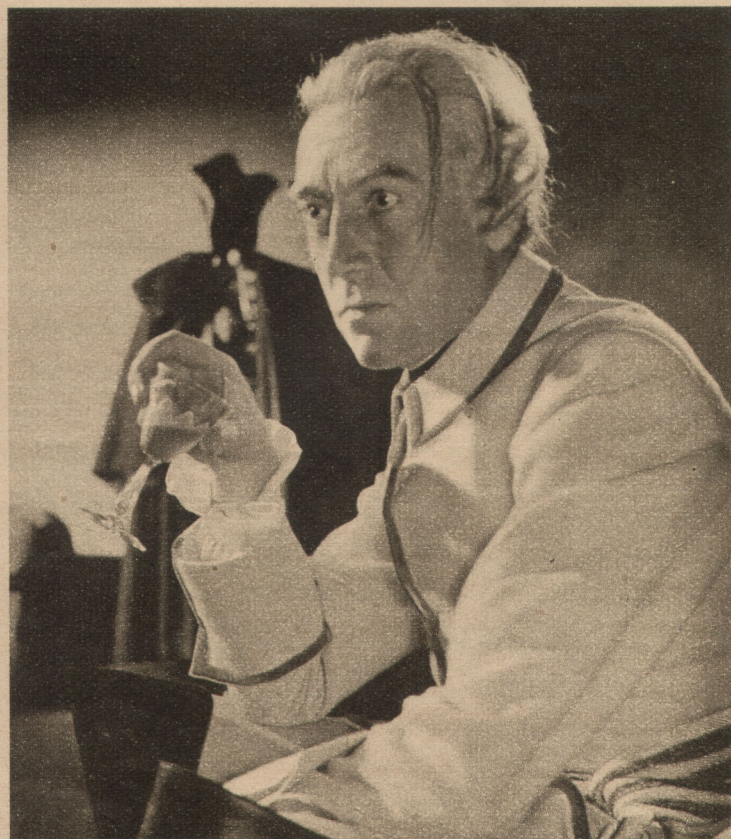
Octubre 1760. Mientras el rey Federico, durante el quinto año de la Guerra de los Siete Años, defiende Silesia, los rusos han entrado en la capital de Prusia, desamparada de tropas. El último año del cuerpo de cadetes prusianos había quedado en el instituto. Atados por medio de una larga cuerda en forma de lazo, los chicos de nueve hasta doce años son llevados hacia el Este como "prisioneros de guerra"



El nuevo film de la "Ufa" — Cadetes — trata de acontecimientos históricos de la Guerra de los Siete Años: La historia de cien cadetes prusianos que en el año 1760 fueron secuestrados por los rusos en Berlín. A una edad donde otros se divierten aún con juegos de chicos, estos jóvenes se enfrentan con el destino y la muerte. La vida les obliga a esfuerzos y presencia de ánimo que por lo regular se exige sólo a hombres. Demostraron entonces que a pesar de su juventud podían y sabían actuar

con firmeza y decisión al igual que soldados prusianos. La película explica sus hazañas haciéndolas resaltar como heroísmo juvenil. Los papeles son desempeñados en su gran mayoría por jóvenes decididos y enérgicos del Instituto de Enseñanza Nacionalpolítico de Potsdam. Bajo la acertada dirección del profesor Carlos Ritter ha sido creado un film que ha hecho revivir el espíritu de los cadetes del Gran Federico, una película de la juventud germana que no se deja atropellar ni vencer

A la izquierda: Algunos actores en el papel de cadetes, discípulos del Instituto de Enseñanza Nacionalpolítico de Potsdam. Los muchachos están tan familiarizados con su papel que casi sienten su actuación como realidad. En la foto de abajo Carsta Löck (Sophie) durante un descanso comenta con los jóvenes actores una escena de una ciudad sitiada



El antiguo teniente prusiano von Zülow, ahora capitán al servicio de Rusia, renegado, amargado por ultraje a su honor, está previsto y elegido como atormentador de los futuros oficiales del gran rey de Prusia. En el cuartel del jefe supremo del ejército de la Zarina se entera del "delicado" encargo

El cadete von Hohenhausen ha escapado en un caballo de los cosacos para traer socorro a los camaradas cercados. El caballo se ha caído y el valiente cadete se defiende con la pistola contra un ataque de los lobos

Fotos Ufa

Krahner 3, Rotzinger 5

Abajo: El capitán Juppow (Theo Shall) en el estado mayor del jefe de los cosacos, Goroschew, ha sido sorprendido por von Zülow, desarmado y obligado a volver a las líneas rusas. Herido al lado de los sitiadores, exige repetidas veces como parlamentario la entrega de la fortaleza



Foto de la derecha: Después de un fracasado intento de huida, los cadetes logran nuevamente escapar, ayudados por von Zülow, quien, animado por el ejemplo de los valientes jóvenes prusianos, vuelve en sus pensamientos al lado de su rey. Un viejo fortín en la región del río Vistula es el refugio donde son sitiados por lo cosacos. Con las caras negras por la pólvora y el pelo en desorden, fijan sus miradas en von Zülow, que se ha encargado del mando de los jóvenes pero heroicos defensores, facilitando más tarde su salvación por el sacrificio de su vida



Abajo: Regreso de los cadetes. Cantando una canción de marcha regresan a Berlín los futuros oficiales del rey. Símbolo del joven y valiente prusianismo y de una juventud que se hace hombre en luchas y penalidades



Esta fué nuestra acción más difícil

Dramático informe vivido por una tripulación del servicio de salvamento de náufragos

Por el corresponsal de guerra **Udo Wolter**

PK El Alférez B. y sus tres hombres llegaron a ser en corto tiempo una de las tripulaciones más victoriosas del servicio de salvamento de náufragos. Una noche nos contó su acción de salvamento más dramática, en la que se demuestra, mejor que en cualquier otro ejemplo, la valentía y el arrojo de los hombres del servicio de salvamento de náufragos: Este informe está escrito en memoria a su silencioso cumplimiento del deber que exige, en muchas ocasiones, una bravura incomparable e indescriptible.

"Nos encontrábamos en M., cuando se nos comunicó que un avión de reconocimiento había visto a un bote neumático con cinco hombres, aproximadamente a la mitad de la distancia entre la costa inglesa y holandesa. Se trataba de la tripulación de un avión de combate alemán que cayó al agua a consecuencia de diferentes impactos, después de un victorioso bombardeo efectuado sobre Inglaterra. Despegamos con nuestro He 59, a las 10.45 de un tormentoso día de octubre. El tiempo no era nada favorable para una acción de salvamento, pero los camaradas no podían continuar en aquellas condiciones.

A la hora de vuelo, hacia las 11.45, habíamos encontrado ya al bote neumático. La situación de los camaradas era desesperada. Cuatro de ellos se hallaban a bordo e inchaban el bote sin descanso, el quinto estaba en el agua y tapaba con sus manos un agujero que, según nos enteramos más tarde, se había producido por una fatal casualidad.

Hablé con el brigada M., mi piloto. El mar estaba muy movido. El oleaje lo calculamos, por lo menos, de intensidad cuatro. Era la máxima intensidad con la cual se podía arriesgar todavía un amaraje.

Daba lo mismo. No teníamos tiempo para meditar largo rato: los camaradas de allá abajo necesitaban nuestra ayuda. N. colocó poco después a nuestro magnífico He 59 sobre el agua y nos dirigimos después rápidamente hacia nuestros camaradas.

Los tomamos a bordo, en un cuarto de hora se habían cambiado los trajes y les habíamos dado bebidas para reanimarlos. Era preciso apresurarse lo más posible porque se acercaba una tormenta que hacía levantar cada vez más las olas contra nuestro aparato. Pero después del estupendo amaraje que había efectuado el brigada N. nadie dudaba de que el despegue resultaría también a las mil maravillas. Hablando en términos náuticos, la situación se presentaba de la forma siguiente: A cada gran ola, que nosotros le damos un nombre draconiano, siguen generalmente otras siete pequeñas. Al despegar teníamos que intentar ponernos en movimiento con la gran ola, aprovechar su fuerza impulsora y levantarnos después valiéndonos del poco campo de resistencia de las pequeñas.

N. apretó el acelerador. Avanzamos con la gran ola, aumentamos la velocidad y cuando íbamos a levantar ya el aparato, una enorme ola transversal chocó contra nuestros flotadores. Debido a la rapidez que habíamos alcanzado ya, esto era lo más terrible que nos pudiera ocurrir. Nuestro magnífico pájaro fué levantado de lado y una de sus alas quedó sepultada en las olas.

Había ocurrido. Nuestro mecánico de a bordo, que examinó las averías, comprobó que se habían roto seis puntales del flotador de la derecha. Dos minutos después del accidente el flotador en cuestión se hallaba ya debajo del plano de sustentación. El aparato se estaba hundiendo. Nuestro magnífico He 59 no nos dejó en el apuro durante 20 minutos, después terminó también sus fuerzas. Lentamente fué desapareciendo bajo las aguas. Mientras tanto habíamos preparado ya tres botes neumáticos y comenzamos a hacer la distribución. Mi tripulación y los camaradas salvados hacíamos en nueve total hombres, tocaban por tanto a tres para cada bote. Ibamos a subir ya cuando una gran ola cogió a un bote neumático; en el que se hallaban provisionalmente todas nuestras provisiones y lo estrelló contra el aparato de forma que lo deshizo. En un instante todos nuestros alimentos fueron



El Mariscal del Reich Hermann Göring y el Mariscal Pétain celebraron en St. Florentin-Vergigny, una larga entrevista sobre las cuestiones que interesan a Alemania y Francia. Nuestra foto enseña a los dos estadistas y soldados al salir del tren. Detrás de ellos, el Ministro Plenipotenciario alemán Dr. Schmidt

PK Foto Corresponsal de guerra Eitel Lange

cubiertos por las aguas y desaparecieron en el abismo. Nos quedaban aún dos botes, una botella de coñac y un paquete de galletas humedecidas, sin embargo, por el agua salada. Peor que la pérdida de las provisiones era la de la munición de señales que se encontraba asimismo en el bote hundido.

Bien. De todas formas los camaradas de la escuadrilla de salvamento de náufragos, a los que habíamos participado nuestro desgraciado accidente por medio de la radio, tenían que llegar pronto. Por tal motivo tiré también la botella de coñac. No nos convenía que uno de nosotros tomara alcohol para reanimarse momentáneamente y fallaran más tarde sus fuerzas cuando pudiéramos necesitarlas. Atamos ambos botes por medio de una cuerda a fin de no perderlos. Mientras tanto el oleaje había aumentado terriblemente en violencia. N... y yo nos mirábamos de vez en cuando silenciosamente. Nosotros comprendíamos que los camaradas no iban a poder amarar en un mar tan movido. Además el viento nos alejaba con increíble rapidez del lugar del hundimiento que habíamos comunicado por radio, cosa que tenía que dificultar forzosamente el encontrarnos.

Quizá uno de nuestros aparatos llamaría a un buque de salvamento de náufragos. Hasta después de nuestro salvamento no supimos el por qué era también vana aquella esperanza nuestra.

COMMERZBANK

Sucursales en las capitales importantes del Reich

En el Gobierno General: FILIALE KRAKAU, Krakau, Adolf-Hitler-Platz 6

Sociedades filiales:

Hansabank N. V.
BRUSELAS

Koninklijke Straat, 72a, rue Royale

N. V. Rijsche Handelmaatschappij
AMSTERDAM-C., Vijgendam 8-10
DEN HAAG, Lange Voorhout 58a

Hansabank A.-G.

RIGA, Albert-von-Buxhoevden-Platz 1
REVAL, Vabaduse Puistee 3

Representantes:

PARIS, Hermann Stier, 41, Boulevard Haussmann

PRAG II, Wenzelsplatz 66

BUKAREST, Str. Episcopiei 1 (Athénée Palace)

Fué un día espantoso. Nuestro bote volcó por dos veces a consecuencia de aquella tormenta, dos veces lo volvimos a enderezar. El culpable de ello era el hecho de que nuestros dos botes estuvieran atados. Hacia la noche no quedaba ya otra solución. Con mucho sentimiento corté la cuerda, una vez hube hablado con los otros camaradas. Nos separamos. No nos podíamos arriesgar de noche a volcar de nuevo. Todavía no nos habían hallado nuestros camaradas del servicio de salvamento de náufragos. Seguramente que nos hallábamos muy alejados del cuadrado que habíamos comunicado por radio. Además, que nosotros sabíamos muy bien lo difícil que era encontrarlos en una mar tan picada, donde sólo nos podían ver cuando las olas nos empujaban hacia arriba. A la caída de la tarde nos halló un camarada. Por encima de aquellas embravecidas olas oímos un ruido de motores. Esto animó algo a los otros camaradas que se habían vuelto ya muy apáticos.

Y entonces ocurrió lo más vil que dar se pueda, algo que no se lo perdonaré nunca a los tommies. Según nos enteramos después, nos hallábamos a unos 35 kilómetros de distancia de la costa inglesa. El aparato de salvamento de náufragos había encendido el reflector. Seguramente que el camarada, que había reconocido nuestra apurada situación, quería intentar por todos los medios un amaraje. En aquel momento — el He 59 no había iniciado aún el descenso — se lanzaron dos aparatos británicos sobre el avión de salvamento alemán.

El camarada apagó enseguida el reflector y desapareció en la oscuridad. Durante un cierto tiempo oímos todavía sobre nosotros el ruido de los motores de los ingleses... después nos volvimos a quedar solos en aquel desierto de agua, solos en la tormenta y el frío y con algunas esperanzas de que, antes de hacerse completamente de noche, nos salvarían aún. No hay palabras para describir lo que sentíamos entonces contra el tommy.

Pasamos la noche, la noche más horrible que he pasado en mi vida. Durante aquellas largas horas ocupé a los camaradas en hinchar el bote y en sacar agua que entraba en él por la borda. El que se durmiera en una noche como aquella, estaba perdido irremisiblemente...

Al día siguiente, hacia el mediodía, nos volvieron a encontrar los camaradas. Oí ruido de motores, coloqué mi gorra sobre el remo y empecé a hacer señales, hasta que nos vieron. Unos minutos más tarde estaba sobre nosotros casi toda la escuadrilla.

Ninguno de nosotros creía en la posibilidad de un salvamento puesto que el oleaje tenía una intensidad de 6. Sin embargo, sucedió lo imposible: Un He 59 descendió, pasó por encima de nosotros y amaró. Con dos puntales rotos, el aparato se acercó a nosotros y nos tomó a bordo. Como es natural no había que pensar en un despegue, pero entonces fuimos adelantando sobre el agua desde las dos de la tarde hasta las siete de la noche, acompañados siempre de la escuadrilla que no nos abandonó un momento. 70 kilómetros recorrimos en aquellas condiciones en

dirección de la costa salvadora hasta que ya no funcionaron más los motores por exceso de trabajo. Un buque de salvamento que acudió en nuestro auxilio completó aquella acción.

Entretanto nos habíamos enterado que durante las 50 horas que estuvimos a la deriva fuimos empujados primero hacia la zona minada alemana y después hacia la inglesa, por cuyo motivo no nos sacó del apuro ningún buque de salvamento. En total recorrimos sobre el bote neumático una distancia de 100 kilómetros. Los camaradas del otro bote fueron también salvados pero cayeron en manos de los ingleses. Algunos aviones de reconocimiento comprobaron que el bote neumático en cuestión estaba vacío y que en aquel instante se alejaba del mismo una lancha rápida británica."

Lanzados a la muerte por dólares

viene de la página 807

terra. Detrás de todo este proceso técnico-bancario no se ocultaba en realidad otra cosa que la preparación financiera de los Estados Unidos para la guerra! El bloqueo inglés se había vuelto para Alemania un gran peligro a consecuencia de la guerra submarina limitada, pero también los aliados habían llegado al final de sus fuerzas. No hubo otra solución para Wilson, a menos que hubiera querido desenmascararse como estafador del pueblo. Así fué que presentó su "proyecto de paz" preparado por el Coronel House y Grey, proyecto que rechazaron los Gobiernos de Londres y París para forzar de esta manera la entrada en guerra de los Estados Unidos.

1917: En sus apuros, no le quedó otro remedio a Alemania que declarar por todos los medios "la guerra submarina ilimitada" (enero de 1917), con lo que se tenían que multiplicar naturalmente para los belicistas norteamericanos, los deseados "incidentes". Los periódicos yanquis, que estaban comprados, cuidaron infatigablemente de crear una desenfrenada psicosis de submarinos. Durante los primeros días del año fatal de 1917, el mismo Wilson declaró todavía al Secretatlo de Estado Lansing, que pugnaba por la decisión de la guerra, que él no creía que la población de los Estados Unidos de Norteamérica

estuviera dispuesta a ir a la guerra porque algunos yanquis murieran (noticia del Coronel House del 4 de enero del 1917). El Embajador norteamericano en Londres, Page, que lo mismo que su colega en Berlín Gerard contaba entre la clique de los instigadores a la guerra, cablegrafió a Washington el día 5 de marzo: "Las indagaciones financieras permiten ver aquí (en Londres) una situación internacional que es muy alarmante para las posibilidades financieras e industriales de los Estados Unidos... No hay otro camino por el que nuestro Gobierno pudiera ayudar enseguida indirectamente con la concesión de un gran crédito anglo-francés, sin violar con ello la neutralidad armada? Quizá sea la entrada en guerra de nuestro país la única posibilidad, para mantener nuestra actual posición comercial tan importante y evitar con ello un pánico." Este fué el santo y seña para el Presidente Wilson, quien el dos de abril en una sesión nocturna del Congreso presentó su mensaje de guerra bajo la consigna de que "el mundo se tenía que asegurar para las democracias". La lluvia de frases falaces y el miedo a los submarinos alemanes, producido artificialmente, habían "preparado para la guerra" a los norteamericanos. El 6 de abril de 1917, los Estados Unidos declararon la guerra a Alemania.



Un puesto de mando en las guerras de 1757



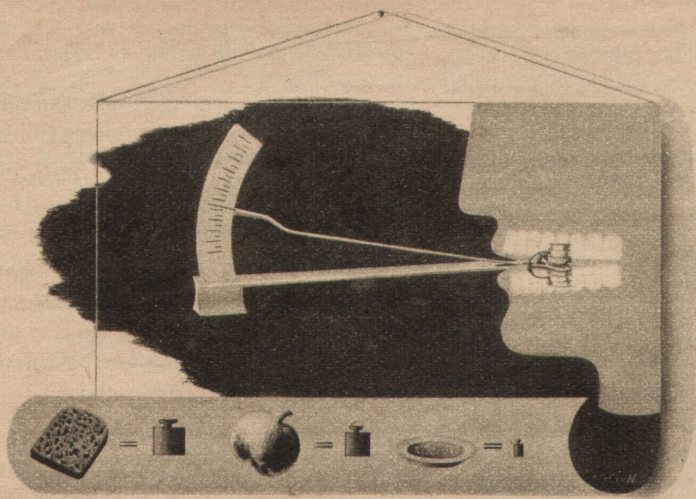
Un columna hipomóvil en marcha, vista desde un avión "cigüeño"

Las grandes evoluciones que caracterizan la moderna estrategia militar alemana exigen medios especiales para garantizar al comandante en jefe una impresión personal del desarrollo del combate y un aspecto general de toda la situación. La industria aeronáutica alemana ha proporcionado al Ejército alemán este medio con el helicóptero "Storch" equivalente a un

PUESTO DE MANDO *volante*

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa

GERHARD FIESELER WERKE G.M.B.H. KASSEL



De la sorprendente fuerza que ejercen los dientes al masticar

¿Qué son capaces de realizar nuestros dientes?

Hay una gran diferencia si se mastica una rebanada de pan integral, una zanahoria cruda, un dulce o un pudding. El pan integral de varios días — el fresco no debería comerse nunca— requiere más masticación que un dulce y un pudding.

Pero, a menudo son despreciados desgraciadamente los comestibles sanos para no tener que masticar tanto. Se teme perjudicar los dientes alegando que podría romperse un diente si se mastica con fuerza y eficazmente.

Resulta precisamente que el masticar bien constituye el elemento de los dientes. Quien crea que tratando con cuidado los órganos que nos ha dado la naturaleza, los conservará más, está equivocado, pues aquéllos cumplan su cometido durante mucho tiempo y con toda seguridad tan sólo si actúan continuamente tal como la naturaleza lo ha previsto. Maltratar los dientes no es menos peligroso, naturalmente, que tratarlos con cuidado exagerado.

Con ayuda de la Ciencia se ha procurado medir la fuerza que pueden ejercer los dientes al masticar. Se ha comprobado que la fuerza total ejercida por los dientes de un adulto sano oscila entre 80 y 120 kg. Si disponemos de una fuerza tal en los dientes, natural es también que la aprovechemos. Por esta razón, se recomienda incluir siempre de nuevo en la lista de platos aquellas comidas que exijan una buena masticación.

Analizando justamente comprobaremos que las comidas más sanas son precisamente las que requieren la mayor masticación. Pensemos tan sólo en el pan integral, en las zanahorias, en la fruta y en las nueces.

La comida bien masticada y sana no sirve tan sólo para todo el cuerpo, sino que conserva sanos los dientes. La opinión de que los dolores de los dientes desaparecerían si adoptáramos en la práctica los requisitos para un tratamiento justo de los dientes, no está exagerada.

Un tratamiento justo de los dientes significa:

- 1.º Masticar bien las comidas sanas.
- 2.º Limpiarse los dientes por la mañana y por la noche con un cepillo propio y Chlorodont eliminando todas las impurezas y restos de las comidas.
- 3.º Dejarse examinar los dientes todos los años por un dentista.

Quien siga estas recomendaciones, le será fácil conservar sanos los dientes.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

Estar dispues

Callados heroísmo de nuestros avi contra el enemigo,

Por el corresponsal de

PK Hace más de dos horas que el valiente "Toni" nos lleva sobre la vastedad del golfo de Finlandia. Nuestro avión de reconocimiento está suspendido en el aire como un puntito perdido. Sistemáticamente se vuela cuadrado tras cuadrado, y seis pares de ojos escrutan con la más viva atención hacia todos los lados para buscar a los soviets que en alguna parte, allí abajo, chapotean sobre el agua. El tiempo ha empeorado en estos últimos días, tormentas de nieve alternan con fuertes aguaceros y en parte las capas inferiores de nubes rozan las crestas de las olas, las cuales se levantan ávidas hacia nosotros que, igual que el águila, nos cernemos sobre ellas. El aparato vira un poco hacia la izquierda, el piloto señala con la cabeza hacia adelante, donde un pequeño punto oscuro se destaca sobre el agua. ¡Tate, un patrullero soviético, el primero de esta mañana brumosa! Nos aproximamos a él. Los soviets prestan mucha atención y desde gran distancia abren ya el fuego sobre nuestro avión de reconocimiento. Y realmente no estamos ni mucho menos al alcance de su artillería ligera antiaérea cuando ya se enciende súbitamente una llamarada en su popa. Dura segundos y nosotros buscamos en la superficie del mar.

¡Aiii! Casi a la mitad entre nosotros y el patrullero hacen explosión las granadas en el agua, un pequeño surtido se levanta durante algunos momentos sobre el lugar del impacto para desvanecerse lentamente como un velo. Con una alegre sonrisa contestamos todos nosotros a este tiroteo. Pero a pesar de todo nos aproximamos, porque tenemos que ver primero si se trata de un patrullero corriente o de otra embarcación mayor de la Marina de Guerra soviética.

Tan impertérrito como se acerca ahora nuestro pájaro, dispara también el buque soviético desde la cubierta de proa. Incluso las blancas nubecillas de los antiaéreos se ven en el cielo. Poco a poco mejora su fuego.

Luego continuamos con rumbo Este para dirigirnos más tarde hacia el Norte y el Oeste. Aquí y allá se distinguen todavía patrulleros, barcos pequeños y medianos a poca distancia de la tierra cerca de las diversas islas. Y desde todas partes se hace fuego sobre nosotros, principalmente desde las baterías terrestres, que disparan mejor que sus compañeros a bordo de los barcos oscilantes, y repetidas veces de la explosión incluso detrás de la cabina de nuestro avión de reconocimiento.

De vez en cuando suena el obturador de la cámara fotográfica, hace largo tiempo han sido transmitidos sobre el éter a la estación de tierra todos los partes de localización y nos preparamos a regresar a la base, donde los camaradas nos reciben con la misma calma impassible con que nos dejaron partir. Un servicio más contra los soviets, un servicio de los muchos que se vuelan diariamente, un servicio entre los innumerables que aquí arriba desde el Norte se inician y efectúan contra el enemigo.

Esto suena tan indiferente como si fuera un juego de niños efectuar vuelos de reconocimiento contra el enemigo...

¿Un juego? El servicio es la propia vida, pero el premio es la íntima satisfacción de haber cumplido el objetivo señalado y de haber dado parte oportunamente del resultado. Lo que se realizará, queda a cargo de los centros de aprovechamiento, por cuya orden se efectúan los vuelos de reconocimiento. Raras veces se sabrá el resultado, se tiene sólo la misión de volar y de dar parte. ¡Oh, es maravilloso poder volar! ¿Qué importa a la tripulación que todo vuelo se dirija contra el enemigo? Se goza de la belleza del vuelo en toda su grandiosa magnitud. Se vuela hacia el sol naciente que, todavía debajo del horizonte, dora las pequeñas nubecillas a lo lejos como fuegos fatuos. Después surgen los primeros rayos ardientes sobre el agua bañada de una luz bermeja, y ahora sigue el sol en pocos segundos, saliendo del elemento húmedo, una esfera ardiente, amenazadora y peligrosa, y dando sin embargo vida y calor y tan grandiosa en su brillante magnificencia, que ciega los ojos.

O se vuela hacia el sol poniente. La ardiente esfera solar se vuelve de un rojo sangriento en su camino al horizonte occidental. De un oro blanco se arquea sobre el vasto mar una cúpula que acogerá al Padre Sol. Y mientras el hemisferio occidental se dispone a saludar al sol de la mañana, corremos nosotros en pos suya y a pesar de nuestra velocidad somos mucho más lentos que él, que ahora se hunde por momentos a mayor profundidad y por último se sumerge en una plétora de luz. Viramos y buscamos nuestro camino de regreso contra la oscura capa de nubes en el Este. Pero detrás de nosotros permanece todavía largo tiempo la luz, como promesa de la nueva mañana, cuando volverá a ser día, un nuevo día para nuevas hazañas.

Sí, un nuevo día para nuevas hazañas. Los días siguen a los días, las semanas a las semanas y los meses a los meses.

Pero nosotros hemos desalojado a los soviets de sus escondrijos. Esto podemos consignarlo orgullosamente como el resultado de nuestros servicios de reconoci-

to, lo es todo

ones de reconocimiento / Siempre siempre en lucha

guerra Kurt Wimmers

miento en el golfo de Finlandia. Día tras día hemos volado, muy lejos dejamos primeramente las pequeñas islas, en cuyas bahías insuficientes se sentían seguros los soviets con sus submarinos y lanchas rápidas.

Hasta que nosotros llegamos un día de tiempo brumoso sobre ellos cual la tempestad atronadora. En vuelo sobre ellos cual la tempestad atronadora. En vuelo bajo, a veinte metros de altura, pasamos por encima de una isla, en cuyos puertos naturales se hallaban fondeadas dos lanchas rápidas. En paños menores salta un individuo a su ametralladora a bordo de la lancha y desde la misma isla recibimos un fuego enloquecedor. Viramos de nuevo para que crean que nos han dispersado. Pero nosotros les habíamos hallado por fin y al mediodía volvíamos a avanzar contra ellos. Las bombas hicieron explosión cerca de las lanchas, sembrando confusión y caos; en plena huida intentaba abandonar el puerto una de las lanchas, las ametralladoras de la isla volvían a martillar, tocando nuestro aparato de modo que las cubiertas de los flotadores volaron despedazadas. Tintinea el cristal de los techos de las cabinas de nuestros pájaro, una visera se hace trizas, una combinación se rompe, pero qué importaba todo esto si los soviets habían sido obligados a entablar combate. Ráfaga tras ráfaga disparamos de nuestras armas de a bordo contra el enemigo. Las armas defensivas de la isla estaban ya puestas fuera de combate. La lancha que había zarpado, regresaba resignada al puerto a media marcha; entonces tuvimos que virar. En el cielo del combate no habíamos notado que un impacto era más peligroso que todos los demás juntos: el impacto en el tanque de estribor. La presión de carburante disminuía y teníamos todavía un largo recorrido de regreso.

Por la noche volvíamos a volar sobre las lanchas. De nuevo las perseguíamos como liebres hasta que llegó un patrullero, que nos batió con su artillería antiaérea de a bordo.

¿Y a la mañana siguiente? La bahía estaba vacía, la isla, evacuada y, a los pocos días, volados incluso los edificios más importantes, es decir, la base había sido abandonada por completo.

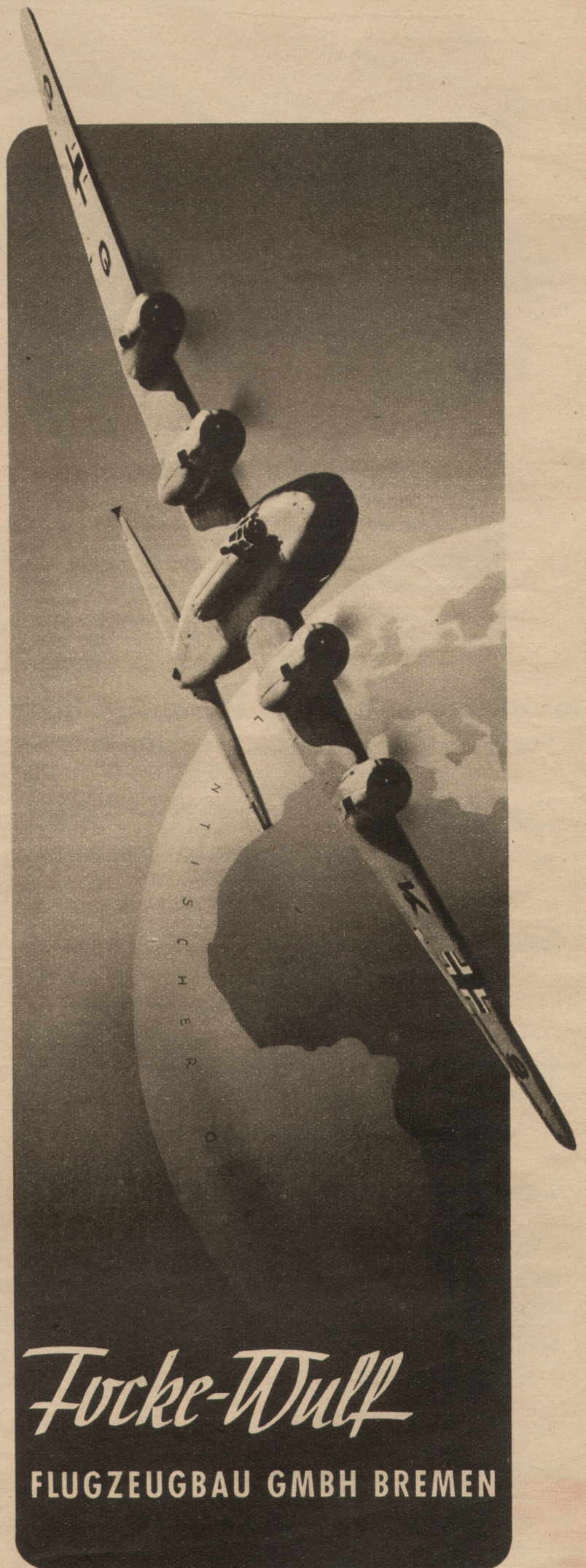
Así ocurrió con las diversas islas al Este del golfo de Finlandia. Y así como estas lanchas rápidas, fueron perseguidos y alcanzados los submarinos. Fueron perseguidos en la abierta vastedad del golfo, lo fueron hasta muy cerca de tierra, donde las baterías de costa enemigas intervinieron en la lucha. Los patrulleros fueron rechazados más y más hasta la boca de la bahía de Cronstadt, donde se hallan ahora e intentan defender a toda costa la entrada, el acceso a la flota soviética del mar Báltico, que se ha escondido en Cronstadt, estando expuesta aquí diariamente al ataque de nuestros Stukas y al bombardeo de nuestra artillería de largo alcance. Les atacamos por todos lados.

Y en estos servicios diarios, en esta continua "salutación" de antiguos conocidos en forma de los patrulleros y de la artillería antiaérea de las pocas islas todavía ocupadas por el enemigo, se tiene poco en cuenta las condiciones atmosféricas. Con cuánta frecuencia hemos volado con una visibilidad limitada a escasos kilómetros, cuántas veces nos han obligado las nubes a descender a pocos metros de la superficie del mar, de modo que se creía que los flotadores deberían romper las crestas de las olas. Hemos volado en medio de la lluvia y del temporal, cuando había que efectuar determinados servicios de reconocimiento. Hemos volado de modo que el aliento parecía un halo blanco ante la boca, y los dedos quedaban insensibles a causa del frío. Siempre estábamos contra el enemigo.

Estábamos sobre él, cuando había que destruir barcos, patrulleros, lanchas rápidas, que habían zarpado y que podían ser salvados todavía por los soviets. Bombas y armas de a bordo, cumplían su obra de exterminio.

Siempre contra el enemigo, siempre dependientes de nosotros mismos. Siempre constituyendo una comunidad juramentada en forma de tripulación, dispuestos a actuar uno en favor de otro.

No hay ninguno entre ellos, que no fuera acechado por la Muerte. Más de un buen camarada ha caído víctima de la lucha o víctima del mar. A menudo se les conmemora, se habla de ellos con el respeto con que sólo puede hablarse de los muertos, y se jura en silencio continuar combatiendo por ellos, y hacer de su sacrificio un hito en el camino de la victoria. Exteriormente no se le ve al camarada, y ninguno quiere hablar de sus horas difíciles. Esto es una callada heroicidad. Servicio tras servicio. Casi todos los individuos de la escuadrilla llevan ya los distintivos del aviador de frente, el pasador y la Cruz de Hierro de 2.ª clase, y más de uno de ellos, también la Cruz de Hierro de 1.ª clase, el pasador de vuelos de frente en plata o incluso en oro. Esto dice más que largas palabras, esto evidencia la lucha constante, evidencia la continua disposición a exponer la vida para la victoria final.





los productos que por su calidad han conquistado el mundo masculino

La crema de afeitar PERI

protege la piel, ablanda rápidamente la barba y facilita el afeitado

Las hojas de afeitar PERI

examinadas por personal perito en la materia, tienen una larga duración

El bálsamo PERI

la loción para la cara y la barba, suaviza, desinfecta y refresca la piel

La crema Hamamelis-PERI

es para un cutis muy delicado y sirve para el tratamiento de la piel antes y después del afeitado

El fijador PERI

fija el pelo, lo fortifica y lo cuida

Continúe siendo consumidor de los productos PERI aun cuando alguno que otro falte hoy en día



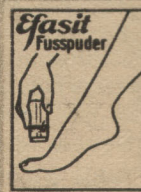
Lo que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (B)
Polvos Efasit

Crema Efasit
Tintura callicida Efasit

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!



Las Nubes se enrojecen por el Resplandor de las Explosiones

Dando caza a la flota británica — Un torpedo aéreo alcanza un crucero pesado inglés — Hasta ahora 30.000 toneladas hundidas

Por el corresponsal de guerra Heinz Elsner

PK **L**a lluvia azota los cristales de la cabina envuelta en la niebla que pasa con vertiginosa velocidad ante las ventanillas. Mar y horizonte muestran un color azul oscuro y las blancas crestas de las olas son la única señal de vida en este desierto. Hora tras hora vuela el avión sobre el mar con los relucientes y esbeltos torpedos debajo de la cabina, cuyas hélices vibran en la corriente de aire que produce el avión. Hasta donde alcanza la vista no se distingue barco inglés alguno. Se acerca la tarde. Las agujas del reloj de a bordo avanzan sin interrupción. Continúa la caza, la caza en busca de los soberbios barcos ingleses. El avión se dirige hacia el sur escondido en la capa inferior de las nubes bajas. En el horizonte se perciben penachos de humo y poco después las siluetas de varios barcos de guerra. Por fin ha sido descubierta la formación de la escuadra que buscamos. Es una potente formación de la flota británica que se compone de nueve unidades, entre ellas un acorazado, varios cruceros pesados y ligeros y algunos destructores que aparentemente tienen la misión de apoyar desde el mar la ofensiva de los ingleses en el norte de África... y de cortar las comunicaciones marítimas de las potencias del eje. A bordo del avión torpedero está ya todo preparado. Aún es demasiado pronto para iniciar el ataque. Nueva orden al radiotelegrafista de a bordo: "Formación buscada se halla en el cuadrado XY." El aparato tuerce hacia el este, ya no puede escapar la presa. Los señales Morse del radiotelegrafista atraviesan el éter para llamar a los camaradas. Parece que a bordo del

acorazado inglés han oído el ruido de los motores. La formación cambia continuamente de rumbo navegando, a veces en línea de fila, a veces en línea de frente. Aún no ha sido disparado ningún tiro, pero la batalla ya ha comenzado. La formación de la escuadra inglesa se divide en tres grupos. En el centro se encuentra el acorazado, mientras delante vigilan cruceros ligeros acompañados cada uno por dos destructores. Se oscurece el cielo, ha llegado la hora del ataque. El avión describe una curva, pero en vano, la formación modifica también su ruta. El segundo intento proporciona por fin a la "Berta-Paula" una favorable posición para disparar. Pasa a toda velocidad por encima del agua, dirigiéndose con sus dos torpedos hacia la formación de barcos. Se hace cada vez más oscuro. Los barcos se distinguen sólo como siluetas o como sombras que resaltan contra el horizonte algo más claro. El primer teniente vuelve a calcular la trayectoria de los proyectiles que intenta lanzar. El cuerpo del piloto, en la tensión nerviosa del momento, se inclina sobre la caña del timón y sin pronunciar palabra sigue las indicaciones de su comandante. Como fascinados, todas las miradas de la tripulación se dirigen sobre el perfil de un crucero pesado inglés que se acerca cada vez más. "¡Disparen torpedo!" Los esbeltos cuerpos de los torpedos se desprenden del armazón del aparato. Pasan unos momentos encima del agua con fantástica velocidad, hasta que las olas los cubren por completo. Una estela blanca, apenas visible, demuestra su trayectoria. "¡Cambiar de rumbo!" ordena el comandante. Con

pronunciada curva se desvía el avión hacia el sur. La defensa antiaérea enemiga sigue sin entrar en acción.

La sorpresa es completa. Ya no hay salvación. Los torpedos con su terrible carga siguen constantemente en dirección del blanco. Todavía 20 segundos... 10... 5 segundos... todavía dos, una... nada. ¡Nos cuesta creerlo! En este mismo momento se alza contra el cielo un formidable resplandor que tiñe las nubes de un color rojo de sangre. En el horizonte se dibuja una enorme humareda negra.

Las hélices azotan con concentrada fuerza las aguas del mar, se distinguen siluetas de barcos dando vueltas alrededor del crucero pesado, gravemente averiado. Como fantasmas resaltan los reflejos de los potentes reflectores encima de las revueltas aguas, buscando naufragos. En vano funcionan los aparatos escucha de la defensa antiaérea de los barcos. No se percibe ningún ruido. El afortunado atacante ha podido escapar en la obscuridad.

Por encima de las olas se dirige un avión torpedero alemán hacia el norte. Una sonrisa de satisfacción se dibuja en los labios de la tripulación. El joven comandante, el primer teniente G., y los miembros de su tripulación pueden estar satisfechos y contentos. Dos blancos de torpedo en el crucero inglés "Gloucester" y ahora un nuevo blanco en un crucero pesado británico: He aquí la brillante lista de éxitos de los jóvenes aviadores germanos.

Togonal

en tabletas

Sumamente acreditado hace
25 años en casos de

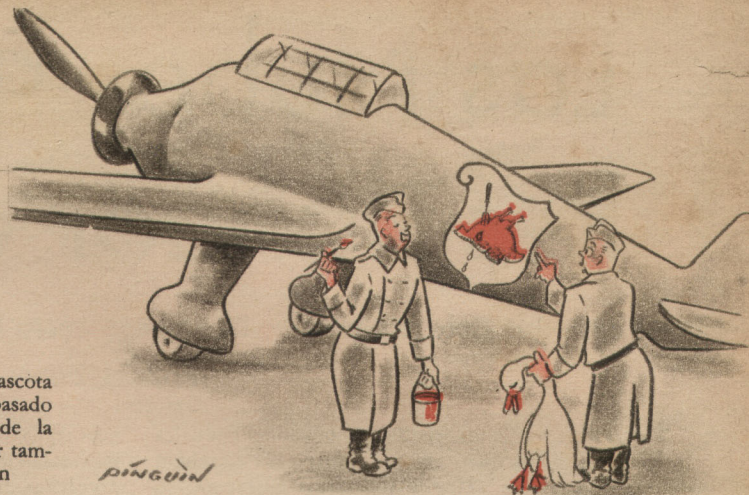
Reuma · Ciática
Gota · Lumbago
Dolores de cabeza
Nervios irritados
Resfriados

Togonal en todo el mundo

Desde lo alto del cielo

Dibujos
WERNER KRUSE (4)
PINGUIN (3)

Como que nuestra mascota de la escuadrilla ha pasado a ser nuestro asado de la fiesta, tuve que cambiar también nuestro blasón



PINGUIN



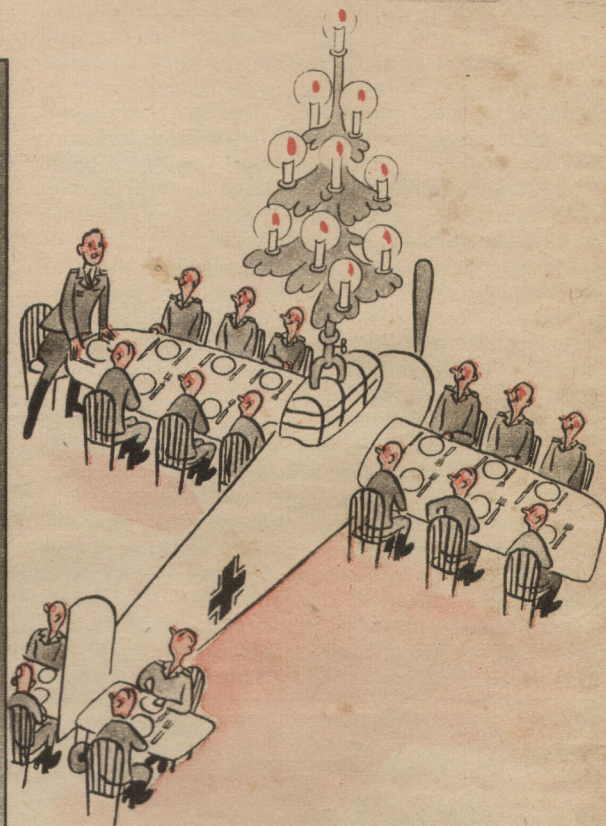
Lo ves, Georg, una cigüeña como esta se puede utilizar para todo...!



PINGUIN



Izquierda: Durante mi último permiso me lamenté ante mis amiguitas de que había perdido mi pipa

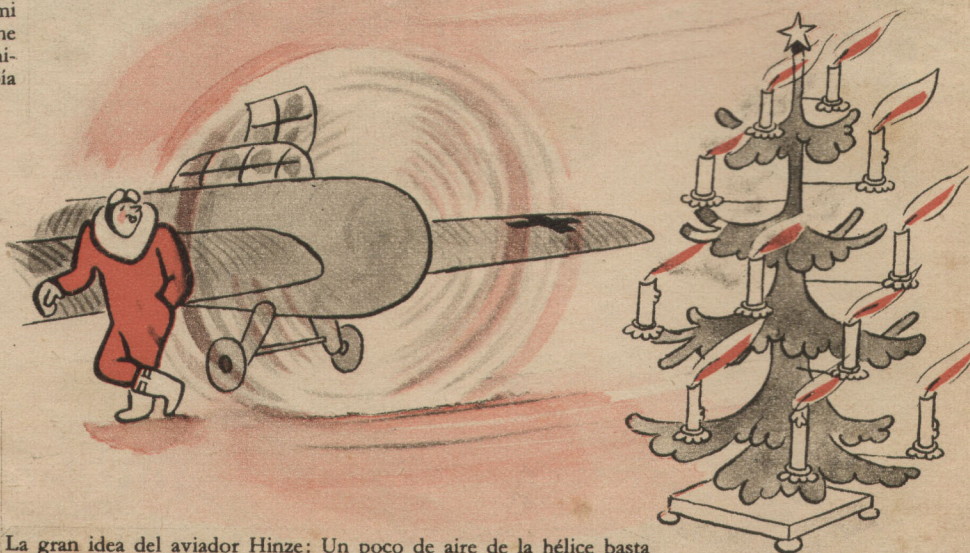


"... Camaradas, os ruego ahora que dejéis la agradable mesa de Navidad — el aparato tiene que transportar todavía un cargamento de paquetes de Navidad

Izquierda: La catedral de luces de honor de las baterías de reflectores para la parada del Padre Noel



En Africa: La máscara ha sido verdaderamente lo único que pude hallar para mi decoración



La gran idea del aviador Hinze: Un poco de aire de la hélice basta para apagar las bujías